





1. Αντικείμενο, στόχος και μεθοδολογία.....	1
2. Οικιστική ανάπτυξη και κοινωνία.....	5
2.1 Οικονομία, πολιτική και κοινωνικός διαχωρισμός.....	7
2.2 Κοινωνική διαστρωμάτωση και κατανομές στο χώρο της Αθήνας.....	9
2.3 Δομημένος χώρος και κοινωνικός διαχωρισμός.....	11
3. Το σύγχρονο Πέραμα.....	13
3.1 Γεωγραφική θέση-Μορφολογία.....	15
3.2 Ιστορική και οικιστική εξέλιξη.....	16
3.3 Οικιστική ανάπτυξη και ποιότητες δομημένου περιβάλλοντος.....	20
3.3.1 Εξέλιξη οικιστικής ανάπτυξης.....	20
3.3.2 Οδικό δίκτυο-Συγκοινωνιακές συνδέσεις.....	21
3.3.3 Χρήσεις γης.....	23
3.3.3.1 Κατοικία.....	23
3.3.3.2 Κοινωνικές υποδομές και υπηρεσίες.....	25
3.3.3.3 Πράσινο-Αθλητισμός.....	26
3.3.3.4 Ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη (NEZ).....	27
3.3.4 Διαφορετικές ποιότητες κατοικίας.....	31
3.3.5 Περιβαλλοντικά προβλήματα.....	33
3.3.5.1 Θαλάσσια ρύπανση.....	33
3.3.5.2 Ατμοσφαιρική ρύπανση.....	33
3.3.5.3 Ηχορύπανση.....	33
3.3.5.4 Εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών.....	34
3.4 Κοινωνικά, πληθυσμιακά και οικονομικά μεγέθη.....	35
3.4.1 Πληθυσμιακή εξέλιξη.....	35
3.4.2 Επίπεδο εκπαίδευσης.....	36
3.4.3 Οικονομικά μεγέθη.....	36
4. Παρατηρήσεις από την επιτόπια έρευνα.....	39
4.1 Δημογραφικά και χαρακτηριστικά ερωτηθέντων.....	42
4.2 Οικιστική ανάπτυξη και κοινωνικά χαρακτηριστικά των κατοίκων.....	45
4.3 Υποδομές και παροχές.....	48
4.4 Μετακινήσεις και συγκοινωνίες.....	50
4.5 Άλλες παροχές.....	51
5. Συμπεράσματα, ερωτήματα προς διερεύνηση.....	53
Βιβλιογραφία-Πηγές.....	57
Παράρτημα.....	61



## 1. Αντικείμενο, στόχος και μεθοδολογία

---



Η εργασία που ακολουθεί αφορά στη διερεύνηση της σχέσης της οικιστικής ανάπτυξης και της κοινωνικής δομής εξετάζοντας την αλληλεπίδραση τους μέσα από το παράδειγμα του σύγχρονου Περάματος.

Με αφορμή την παρατήρηση ότι οι κοινωνίες διαμορφώνονται σε ομάδες με κοινά κοινωνικά χαρακτηριστικά και διαφέρουν από άλλες ως προς τον τρόπο ζωής και κατοίκησης υποθέτουμε ότι υπάρχει σχέση αλληλεξάρτησης της οικιστικής ανάπτυξης και της κοινωνικής δομής.

Η μεθοδολογική προσέγγιση της παρούσας εργασίας περιλαμβάνει βιβλιογραφική διερεύνηση, συλλογή και επεξεργασία στατιστικών στοιχείων και πρωτογενή έρευνα με τη χρήση ερωτηματολογίων προς κατοίκους της περιοχής, επεξεργασία και χαρτογραφική απεικόνιση των αποτελεσμάτων της επιτόπιας έρευνας.

Στόχος της μελέτης είναι η προσπάθεια μείωσης των κοινωνικοοικονομικών ανισοτήτων και η αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων μέσω του σχεδιασμού του πολεοδομικού ιστού.

Λέξεις κλειδιά: κτισμένο-δομημένο περιβάλλον, κοινωνική διαστρωμάτωση, οικονομία-παραγωγή, κοινωνικά χαρακτηριστικά, οικιστική ανάπτυξη, Πέραμα





## 2. Οικιστική ανάπτυξη και κοινωνία

---



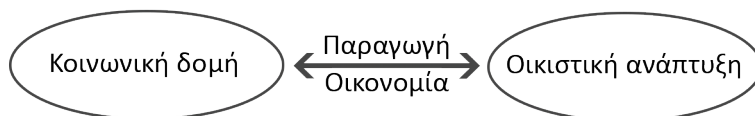
## 2.1 Οικονομία, πολιτική και κοινωνικός διαχωρισμός

Η συγκρότηση των πόλεων διαφέρει από εποχή σε εποχή, όμως το σίγουρο είναι πως αυτή επηρεάζεται από την παραγωγή και την οικονομία της και κατ' επέκταση από το κοινωνικό της σύστημα. Οι λειτουργίες μίας πόλης καθορίζονται από το κοινωνικό της σύστημα και αποτυπώνονται στο χώρο καθώς οι δύο έννοιες τηρούν σχέση αλληλεξάρτησης. Με άλλα λόγια η παραγωγική μονάδα και το χρήμα είναι οι βασικές συνιστώσες που διαμορφώνουν τις κοινωνικές σχέσεις και κατ' επέκταση το σχεδιασμό και την οργάνωση των πόλεων (Σαρηγιάννης, 2002). Πολλές φορές όμως αυτή η διαφοροποίηση δε βασίζεται μόνο σε οικονομικούς λόγους, αλλά και σε άλλους παράγοντες όπως ο φυλετικός διαχωρισμός, ο ρατσισμός κ.α. Αυτές λοιπόν οι κοινωνικές σχέσεις αποκτούν αποστάσεις με αποτέλεσμα να υπάρχει κοινωνικός διαχωρισμός μεταξύ των εμπλεκόμενων κοινωνικών ομάδων. Οι αποστάσεις μπορεί να σχετίζονται είτε με το διαφορετικό τρόπο ζωής είτε με τη χωρική έννοια του διαχωρισμού (Μαλούτας & Οικονόμου, 1992).

Οι ελληνικές πόλεις ακόμα και για μεγάλο μέρος του 19<sup>ου</sup> αιώνα βασίζουν την ανάπτυξή τους στην αγροτική οικονομία και στην ύπαιθρο.<sup>1</sup> Οι κοινωνικές τάξεις με βάση τα οικονομικά δεδομένα της εποχής είναι η αγροτική τάξη και οι φεουδάρχες, με έντονο στοιχείο την εκμετάλλευση και το χάσμα μεταξύ των δύο στρωμάτων. Στη συνέχεια, όμως, η αναγνώριση της ανεξαρτησίας της Ελλάδας (1830) σε συνδυασμό με τον σχεδιασμό του πρώτου ρυμοτομικού σχεδίου της πρωτεύουσας (1833) οδηγούν σταδιακά στην πτώση της φεουδαρχίας, καθώς οι αγροτικές εργασίες αρχίζουν να φθίνουν, και την ανάδειξη μιας νέας κοινωνικής τάξης, της αστικής (Σαρηγιάννης, 2000).

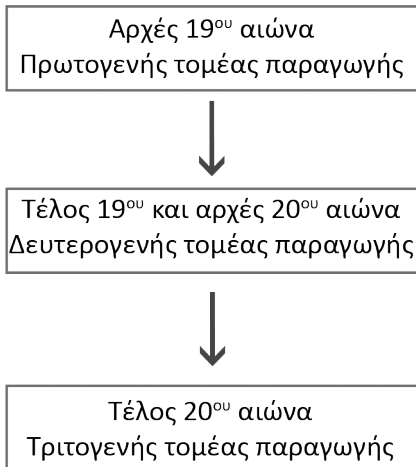
Την επόμενη περίοδο από το 1870 και ύστερα παρατηρούνται αλλαγές και σε οικονομικό αλλά και σε κοινωνικό επίπεδο. Παρατηρείται ταχεία ανάπτυξη της αστικής τάξης καθώς και το ξεκίνημα της εκβιομηχάνισης. Με την είσοδο του βιομηχανικού κλάδου στη χώρα αλλάζουν θεαματικά τα δεδομένα σε όλα τα επίπεδα, καθώς η παραδοσιακή-αγροτική κοινωνία και οικονομία αντικαθίστονται από τα νέα στοιχεία που φέρνει ο δευτερογενής τομέας παραγωγής.<sup>2</sup> Ένα ακόμη σημαντικό γεγονός της εποχής είναι η είσοδος ξένου κεφαλαίου το 1879 προκειμένου να βοηθήσει στην ενίσχυση του βιομηχανικού κλάδου και στην πρόοδο της χώρας αλλά τελικά εντείνει το χάσμα μεταξύ πλουσίων και φτωχών και οδηγεί αργότερα στην πτώχευση του 1897 (Μπελογιάννης, 1998). Τα παραπάνω δεδομένα οδηγούν, στο τέλος του 19<sup>ου</sup> αιώνα, στη διαμόρφωση τριών κοινωνικών τάξεων. Εκείνη που αποτελείται από το ευρύ λαϊκό στρώμα, ασχολείται με τη λιγιστή βιομηχανία ή αγροτικά επαγγέλματα και μετακινείται σταδιακά προς την Αθήνα, μια μεσαία τάξη που έχει να κάνει με τον εμπορικό κλάδο ή το δημόσιο τομέα και τέλος μια ανώτερη αστική τάξη που έχει να κάνει με τη διείσδυση του χρηματιστικού κεφαλαίου. Η τελευταία αυτή τάξη είχε στον έλεγχό της τα μέσα παραγωγής και κατ' επέκταση τον έλεγχο του κρατικού μηχανισμού.

Ύστερα από την πτώχευση και την εισβολή του Διεθνούς Οικονομικού Ελέγχου, η Αθήνα ανασυγκροτεί την οικονομία της μέσω της βιομηχανίας. Αυτό το οικονομικό γεγονός σε συνδυασμό με



1. Πιο συγκεκριμένα η οικονομία βασίζεται στην γεωργία και την κτηνοτροφία και με βάση μια στατιστική το 1833 αναφέρεται: «γεωργοί 42,58%, κτηνοτρόφοι 12,26%, μεγαλογαιοκτήμονες 1,23%, και μικροϊδιοκτήτες γης 20,26%, δηλαδή 76,33% του συνόλου. Το 1853 έχουμε 89,76% στον πρωτογενή τομέα, 3,30% στη βιομηχανία και 6,91% στο εμπόριο, διοίκηση και ναυτιλιακά» (Σαρηγιάννης, 2000)

2. Τα πρώτα βήματα βιομηχανίας έχουν να κάνουν με βιομηχανίες υφασμάτων, μαρμαριού, καταναλωτικών αγαθών και τροφίμων όπου τα τελευταία έχουν ανάπτυξη και σε επαρχιακές πόλεις.

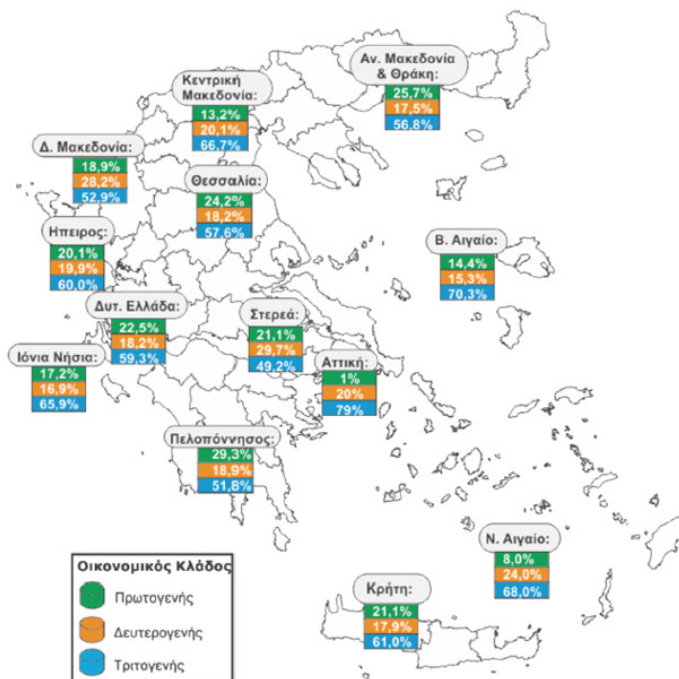


ένα πολιτικό γεγονός, την έλευση μεγάλου αριθμού προσφύγων ύστερα από την καταστροφή της Σμύρνης, αυξάνουν το μέγεθος της εργατικής τάξης. Οι βιομηχανίες της Αθήνας και του Πειραιά τροφοδοτούνται με περισσότερα εργατικά χέρια, καθώς εκεί εγκαθίστανται ο νέος πληθυσμός.

Η τελευταία περίοδος του 20<sup>ου</sup> αιώνα κλείνει με την εδραίωση του δημοκρατικού πολιτεύματος μετά το 1974, καθώς και την πλήρη ένταξη της Ελλάδας στη ζώνη των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, γεγονός που εξασφαλίζει στη χώρα την πολιτική της ηρεμίας. Είναι η περίοδος ανάπτυξης του τριτογενούς τομέα και της αποβιομηχάνισης της χώρας. Αυτή η μετατόπιση στον τομέα της παραγωγής φέρνει νέα κοινωνικά δεδομένα με την αύξηση της απόστασης εργατικής και αστικής τάξης, καθώς οι χειρονακτικές εργασίες των βιομηχανιών εγκαταλείπονται σταδιακά, λόγω της έλλειψης φθηνών εργατικών χεριών και προτιμούνται από ένα μικρό μέρος του πληθυσμού κυρίως μεταναστών. Ταυτόχρονα, αποδυναμώνεται ο κλάδος της γεωργίας και αυξάνεται η εισαγωγή ξένων προϊόντων στη χώρα. Οι βιομηχανικές δραστηριότητες μετακινούνται σε πιο φθηνές χώρες φέρνοντας μεγάλο ποσοστό ανεργίας. Σύμφωνα με όσα αναφέρθηκαν, οι οικονομικές και πολιτικές εξελίξεις της εκάστοτε εποχής επέφεραν κοινωνικές επιπτώσεις στις πόλεις αυξάνοντας την ανισότητα.

(πρώτη) Τομείς παραγωγής με τους περισσότερους απασχολούμενους σε αυτούς ανά χρονολογικές περιόδους. Πηγή: ίδια επεξεργασία

(δεύτερη) Απασχόληση ανά τομέα παραγωγής στον Ελλαδικό χώρο, 2010. Πηγή: *EpistimonikoMarketing.gr*. <http://www.epistimonikomarketing.gr>



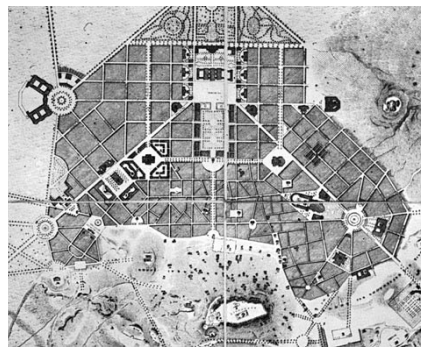
## 2.2 Κοινωνική διαστρωμάτωση και κατανομές στο χώρο της Αθήνας

Οι κοινωνικές τάξεις διαμορφωμένες βάση της παραγωγής και της οικονομίας είναι ικανές να ορίσουν την οικιστική ανάπτυξη της πόλης. Έτσι το 1833 με τον ορισμό της Αθήνας ως πρωτεύουσα του ελληνικού κράτους, η πόλη διαμορφώνεται με βάση την κοινωνική διαστρωμάτωση της εποχής. Με τα ήδη διαμορφωμένα χαρακτηριστικά της πόλης ο Κλεάνθης και ο Schaubert προτείνουν το πρώτο σχέδιο της Αθήνας, το οποίο τροποποιήθηκε αργότερα από τον Klenze.<sup>1</sup> Το νέο τροποποιημένο σχέδιο διαμορφώθηκε σε βάρος του δημοσίου χώρου αλλά προς όφελος των μεγαλοϊδιοκτητών γης (Σαρηγιάννης, 2000). Έτσι η Αθήνα είναι διαχωρισμένη σε ανατολική και δυτική. Στο ανατολικό τμήμα της πόλης βρίσκεται η διοίκηση, η κρατική λειτουργία και μαζί με αυτά ο χώρος κατοικίας της μεγαλοαστικής τάξης, ενώ από την άλλη στο δυτικό παρατηρούνται παραγωγικές δραστηριότητες και κατοικίες χαμηλότερων κοινωνικών στρωμάτων (Καρύδης, 2008). Αυτό αποτελεί την πρώτη ένδειξη για το πώς επηρεάζει η κοινωνική δομή την κατανομή και το σχεδιασμό του χώρου.

Με την αρχή του 20<sup>ου</sup> αιώνα και τη μικρασιατική καταστροφή υπάρχει μεγάλη εισροή προσφυγικού πληθυσμού στον ελλαδικό χώρο. Η Αθήνα ως πρωτεύουσα του κράτους κλίθηκε να στεγάσει μεγάλο αριθμό προσφύγων. Έτσι ορίστηκαν ως προσφυγικοί συνοικισμοί περιοχές γύρω από τις υπάρχουσες βιομηχανίες στο δυτικό τμήμα της πόλης, καθώς οι πρόσφυγες μη έχοντας οικονομική άνεση απορροφήθηκαν από τέτοιου είδους επαγγέλματα και έγιναν ένα με την εργατική τάξη. Η κοινωνική τους αυτή τάξη λοιπόν δεν τους άφηνε το περιθώριο για επιλογές στο χώρο κατοίκησης. Έτσι λόγω της σχέσης των κατοίκων με τους χώρους εργασίας τους, από τη μία πλευρά έχουμε τη διαμόρφωση οικιστικών συγκεντρώσεων κοντά στα προϋπάρχοντα εργοστάσια ή τη βιομηχανική ανάπτυξη μέσα σε προσφυγικούς συνοικισμούς, ενώ από την άλλη πλευρά η αστική τάξη απαγορεύει όχι μόνο τη βιομηχανική αλλά και την εμπορική χρήση στις δικές της συνοικίες. (Λεοντίδου, 1989).

Ο κοινωνικός διαχωρισμός εντείνεται με την πτώση των βιομηχανικών κλάδων που είχε σαν αποτέλεσμα την αύξηση της ανεργίας και της φτώχειας. Για ακόμα μία φορά παρατηρείται πως οι πληθυσμοί χαμηλού εισοδήματος απομακρύνονται από τα υψηλά κοινωνικά στρώματα, ενώ οι τελευταίοι καταλαμβάνουν χώρους με υψηλές τιμές γης. Και εδώ διαπιστώνεται πως το επάγγελμά, άρα η παραγωγή, είναι βασικός παράγοντας διαμόρφωσης του χώρου σε μία πόλη. Όμως προστίθεται πλέον ένας άλλου είδους διαχωρισμός, η διαφοροποίηση στο μορφωτικό επίπεδο εις βάρος όσων εργάζονταν στο δευτερογενή τομέα. Αυτή είναι μία νέα σχέση που αναπτύσσεται μεταξύ παραδοσιακών και σύγχρονων οικονομικών δραστηριοτήτων (Μαλούτας & Οικονόμου, 1992).

Στη συνέχεια παρουσιάζεται η κατανομή του πληθυσμού στο χώρο σύμφωνα με το επάγγελμα και την κοινωνική τους θέση ύστερα από την καταγραφή του 1971. Μία πρώτη



1. Ο Klenze ανέλαβε την τροποποίηση του σχεδίου ύστερα από αντιδράσεις μεγαλοϊδιοκτητών γης, οι οποίοι σύμφωνα με το σχέδιο του Κλεάνθη- Schaubert έχαναν μεγάλο τμήμα της ιδιοκτησίας τους.

(πρώτη) Η πολεοδομική πρόταση των Κλεάνθη-Schaubert για την πόλη των Αθηνών του 1833. Πηγή: Μπίρης Κ., *Αι Αθήναι από του 19ου εις τον 20ον αιώνα*. Αθήνα: Μέλισσα, 1999.

(δεύτερη) Το πολεοδομικό σχέδιο του Klenze του 1834, που αποτελούσε αναθεώρηση της πρότασης Κλεάνθη-Schaubert. Πηγή: Μπίρης Κ., *Αι Αθήναι από του 19ου εις τον 20ον αιώνα*. Αθήνα: Μέλισσα, 1999.



(πρώτη) Η Αθήνα του 1980, με έντονη πυκνοκατοίκηση, δόμηση πολυκατοικιών και έλλειψη πρασίνου. Πηγή: [greekarchitects.gr](http://www.greekarchitects.gr) (ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΕΣ ΜΑΤΙΕΣ). <http://www.greekarchitects.gr>

(δεύτερη) Πανοραμική φωτογραφία στα βόρεια προάστια των Αθηνών. Πηγή: *Βικιπαίδεια*. <http://el.wikipedia.org>

παρατήρηση είναι πως οι περιοχές των δυτικών προαστίων και του Πειραιά περιλαμβάνουν μεγάλο αριθμό εργατών. Οι αμέσως επόμενες περιοχές που συγκεντρώνουν επίσης μεγάλο αριθμό εργατών, όμως σε μικρότερο βαθμό και σε συνδυασμό με άλλες επαγγελματικές κατηγορίες είναι η Καλλιθέα, η Ν. Φιλαδέλφεια και ένα τμήμα της ανατολικής και νοτιοανατολικής Αθήνας (Αργυρούπολη, Ηλιούπολη, Βύρωνα, Καισαριανή). Αμέσως μετά και με διαφορά από τις προηγούμενες περιοχές έρχεται το Μαρούσι και οι γειτονικοί του δήμοι όπου κατοικούν περισσότεροι ελεύθεροι επαγγελματίες και απασχολούμενοι στην περιοχή υπηρεσιών. Επόμενη κατηγορία είναι εκείνη που περιλαμβάνει τις περιοχές του Αλίμου, Ελληνικού, Γλυφάδας, Βούλας, Κηφισιάς, Εκάλης, όπου η χωροθέτηση των εργατών είναι ακόμα μικρότερη από τις προηγούμενες κατηγορίες σε σχέση με τον μεγάλο αριθμό ελευθέρων επαγγελματιών και εργαζομένων στον τριτογενή τομέα. Τέλος με το μικρότερο ποσοστό εργατών στο χώρο έρχονται οι περιοχές του Ν. Ψυχικού, Παπάγου, Π. Φαλήρου και Φιλοθέης. Η κατάσταση την επόμενη δεκαετία (1981) παραμένει σε γενικές γραμμές η ίδια, όμως τώρα οι εργατικές περιοχές γίνονται ακόμα πιο «εργατικές», ενώ οι υπόλοιπες που είχαν αναπτύξει και άλλους τομείς απασχόλησης τείνουν να περιορίσουν τον αριθμό των εργατών. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να ενταθεί ο κοινωνικός διαχωρισμός στο χώρο. Στο κέντρο της Αθήνας το ποσοστό των εργατών παρουσιάζει τη μικρότερη μείωση, χαρακτηρίζεται ως «εργατικό» και σταδιακά υποβαθμίζεται καθώς αυτή η κίνηση των εργατών προς το κέντρο έχει ταυτόχρονη κίνηση των μεσαίων και υψηλών στρωμάτων προς τα προάστια. Ενώ το ανατολικό τμήμα του κέντρου συγκεντρώνει την κατοικία υψηλότερων κοινωνικών στρωμάτων κατά το 1949-1969, κατά την περίοδο 1970-1986 το κέντρο εγκαταλείπεται από αυτή την τάξη ίσως λόγω της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της υπερσυγκέντρωσης πληθυσμού. Με αυτό τον τρόπο προτιμούνται και αναβαθμίζονται τα βόρεια και παραλιακά προάστια. Μέσα σε μία εικοσαετία (1971-1991) το κέντρο χάνει την αίγλη του και τη θέση που κατείχε ως χώρος συγκέντρωσης των υψηλότερων κοινωνικά στρωμάτων και για ακόμη μία φορά φαίνεται η επιρροή της κοινωνικής διαστρωμάτωσης στην κατανομή του πληθυσμού στο χώρο δίνοντας άνισες ευκαιρίες για όσους ήθελαν να αλλάξουν τον τόπο κατοίκησης τους αλλά δεν άνηκαν σε υψηλά κοινωνικά στρώματα. (Μαλούτας & Οικονόμου, 1992).

## 2.3 Δομημένος χώρος και κοινωνικός διαχωρισμός

Ενώ στο προηγούμενο κεφάλαιο γίνεται φανερή η εξάρτηση της πολεοδομικής δομής από την κοινωνική διαστρωμάτωση στο κεφάλαιο αυτό διερευνάται η ισχύς της αντίστροφης διαδικασίας, πως δηλαδή το δομημένο περιβάλλον εντείνει τον κοινωνικό διαχωρισμό.

Το γεγονός αυτό διαπιστώνεται ήδη από το 19ο αιώνα όπου η Αθήνα χωρίζεται σε ανατολική και δυτική όπως προαναφέρθηκε. Πέρα από τον κοινωνικό διαχωρισμό ένας άλλος παράγοντας αυτής της διάκρισης αποτέλεσε η γεωμορφολογία της πόλης. Τα φυσικά-τοπογραφικά χαρακτηριστικά της περιοχής οργάνωσαν και διαχώρισαν τις δύο κοινωνικές τάξεις της εποχής. Σύμφωνα με αυτά τα χωρικά δεδομένα η κατοικία της μεγαλοαστικής τάξης ορίστηκε στο ανατολικό τμήμα της πόλης όπου βρισκόταν σε ύψωμα και ήταν υγιεινότερο, ενώ στα δυτικά όπου προϋπήρχαν βιοτεχνίες χωροθετούνται κατοικίες εργατών.

Το ίδιο γεγονός γίνεται αντιληπτό και αργότερα στο πρώτο τέταρτο του 20<sup>ου</sup> αιώνα σχετικά με τους προσφυγικούς συνοικισμούς. Ενώ προηγουμένως αναφέρθηκε πως αυτοί οργανώθηκαν γύρω από βιομηχανικές περιοχές καθώς ο πληθυσμός ασχολούνταν με τέτοιου είδους εργασίες παράλληλα συνέβη και η αντίστροφη διαδικασία. Ακόμη και έξω από το κέντρο δημιουργήθηκαν οικισμοί σε περιοχές που περιλάμβαναν δημόσια κτήματα (Νέα Ιωνία, Νέα Φιλαδέλφεια, Περισσός, Νέα Χαλκηδόνα). Στους οικισμούς αυτούς αναπτύχθηκε αργότερα η βιομηχανία και γενικότερα η κατανομή των χρήσεων γης στο χώρο. Με αυτό τον τρόπο λοιπόν η κοινωνική τάξη του πληθυσμού, ο οποίος εγκαθίσταται σε ένα τόπο, έχει τη δύναμη να οργανώσει και τον πολεοδομικό ιστό της, τις χρήσεις γης σε αυτή την περίπτωση (Σαρηγιάννης, 2000).

Ένα ακόμα παράδειγμα αποτελεί ο στεγαστικός διαχωρισμός που προκύπτει λόγω της ατμοσφαιρικής ρύπανσης ή της κακής ποιότητας μιας περιοχής. Με την έντονη δόμηση του κέντρου της Αθήνας, πράγμα το οποίο ξεκίνησε μεταπολεμικά, με την διάδοση της πολυκατοικίας ως βασικού τύπου κατοικίας, η περαιτέρω δόμησή του ήταν αδύνατη, η ρύπανση του περιβάλλοντος έντονη και οι συνθήκες κατοίκησης ανθυγιεινές, σε ασφυκτικό περιβάλλον. Έτσι ξεκινά η δόμηση των προαστίων, στα οποία πρόκειται να κατοικήσουν εύπορες οικονομικά οικογένειες, ενώ στο κέντρο παραμένουν όσοι δεν έχουν την οικονομική δυνατότητα αγοράς κατοικίας στα προάστια. Αυτή λοιπόν η μείωση των ελεύθερων χώρων και των χώρων πρασίνου στο κέντρο της πόλης καθώς και οι υψηλές τιμές για τη μεταφορά από και προς το κέντρο με ιδιωτικά αυτοκίνητα αποτέλεσε ικανή συνθήκη για νέες κατανομές πληθυσμού στο χώρο μην επιτρέποντας στις χαμηλότερες κοινωνικά τάξεις να έχουν περιθώριο επιλογής (Σαρηγιάννης, 2000). Οι συνθήκες του περιβάλλοντος και η ατμοσφαιρική ρύπανση αποτέλεσαν ικανές συνιστώσες για την κοινωνική διάρθρωση του πληθυσμού, τον κοινωνικό αλλά και το στεγαστικό διαχωρισμό, την αύξηση, δηλαδή, της απόστασης του τόπου κατοικίας μεταξύ διαφορετικών κοινωνικών στρωμάτων (Μαλούτας, 2011).



(πρώτη) Η οδός Πατησίων, μεταξύ 1925-1930. Πηγή: *Billy Files*. <http://bill-files.blogspot.gr>

(δεύτερη) Παραγκούπολη προσφύγων στην Αττική, Κοκκινιά. Πηγή: *Απόγονοι Μικρασιατών*. <http://apogonoimikrasiaton.blogspot.gr>





### 3. Το σύγχρονο Πέραμα

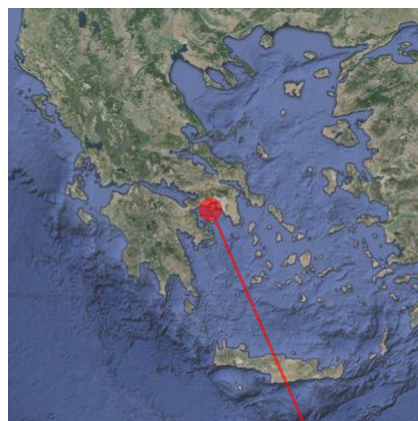
---



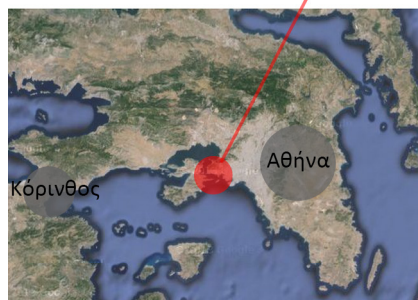
### 3.1 Γεωγραφική Θέση – Μορφολογία

Το Πέραμα είναι προάστιο του Πειραιά στο δυτικότερο άκρο της Αθήνας (Χάρτης 1), ενώ απέχει από αυτή 14,7 χλμ. Η περιοχή είναι αυτόνομος δήμος, στα ανατολικά συνορεύει με το δήμο Κερατσινίου, ενώ βόρεια του Περάματος βρίσκεται το όρος Αιγάλεω και το Βιομηχανικό Πάρκο Σχιστού (Χάρτης 2). 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. Σύμφωνα και με τα παραπάνω, 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. Συγκροτείται από τους συνοικισμούς Πέραμα, Καριώτικα και Νέο Ικόνιο (Χάρτης 3).

Το Πέραμα είναι μια περιοχή χαρακτηριστικά βραχώδης, μάλιστα, το έδαφος του παρουσιάζει κλίσεις που σε μερικά σημεία ξεπερνούν το 30%. Ο δήμος αναπτύσσεται από την επιφάνεια της θάλασσας μέχρι το υψόμετρο των 266 μέτρων. (Βικιπαίδεια. <http://el.wikipedia.org>)



Πέραμα



Κλίμακα 1:56000

(πρώτη) Χάρτης 1. Γεωγραφική θέση δήμου Περάματος. Πηγή και υπόβαθρο: Χάρτες Google. <https://maps.google.gr> και ίδια επεξεργασία.

(δεύτερη) Χάρτης 2. Ο δήμος Περάματος με τους γειτονικούς του δήμους. Πηγή και υπόβαθρο: Χάρτες Google. <https://maps.google.gr> και ίδια επεξεργασία.



Κλίμακα 1:56000

(τρίτη) Χάρτης 3. Οι οικισμοί μέσα στο δήμο Περάματος. Πηγή και υπόβαθρο: Χάρτες Google. <https://maps.google.gr> και ίδια επεξεργασία.

## 3.2 Ιστορική και οικιστική εξέλιξη



**480π.Χ.:** Η περιοχή έχει την ονομασία Αμφιάλη. Σε μία από τις κορυφές του όρους Αιγάλεω θεωρείται πως βρισκόταν η θέση από την οποία ο Πέρσης αυτοκράτορας Ξέρξης παρακολουθούσε τη ναυμαχία της Σαλαμίνας. (Βικιπαίδεια. <http://el.wikipedia.org>)



**1873:** Η σημερινή περιοχή του Περάματος δίδεται στη μονή Κλειστών από τον Τούρκο τσιφλικά Χασάν Χαϊταντζάδη. (Βασιλειάδης & Βουζάβαλης, 1989)



**1920:** Αρχίζει να δημιουργείται ένας μικρός οικισμός από πρόσφυγες της Κωνσταντινούπολης και του Πόντου. (ΠΕΡΑΜΑ-PRESS. <http://perama-press.blogspot.gr>)

**1924:** Μεταφέρονται Ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες από τον Άγιο Διονύσιο του Πειραιά στην παραλία του Περάματος λόγω αναγκών επέκτασης του λιμένα Πειραιά. Τότε αρχίζει να αναπτύσσεται οικιστικά το Πέραμα γραμμικά κατά μήκος της παραλίας από ναυπηγούς και ψαράδες. (Βασιλειάδης & Βουζάβαλης, 1989)



**1927:** Χορηγούνται από το υπουργείο κοινωνικής πρόνοιας στο δυτικό άκρο της περιοχής προκατασκευασμένα σπίτια σε 150 οικογένειες. (Βασιλειάδης & Βουζάβαλης, 1989)

**1928:** Ιδρύονται τα πρώτα μεγάλα ναυπηγεία του Περάματος. Κάτι τέτοιο έχει ως αποτέλεσμα την άφιξη νέων κατοίκων, ως επί το πλείστον νησιωτών. Η πλειοψηφία των κατοίκων της περιοχής εργάζεται στα ναυπηγεία του Περάματος. (Βικιπαίδεια. <http://el.wikipedia.org>)

**1930:** Δημιουργείται ο οικισμός Νέου Ικονίου. (Βασιλειάδης & Βουζάβαλης, 1989)

**1932:** Η εταιρία πετρελαιοειδών, SHELL αγοράζει ένα κομμάτι γης και αρχίζει την κατασκευή εγκαταστάσεων. (ΠΕΡΑΜΑ-PRESS. <http://perama-press.blogspot.gr>)

**1934:** Ιδρύθηκε η Κοινότητα του Περάματος, με απόσπασή της από το Δήμο Πειραιά. (Βικιπαίδεια. <http://el.wikipedia.org>)

**1936:** Κατασκευάζεται ο ηλεκτροκίνητος σιδηρόδρομος/τραμ του Περάματος αρχικά για εξυπηρέτηση του ναυστάθμου, αλλά ταυτόχρονα αποτελούσε βασικό μέσο σύνδεσης αυτού με τον Πειραιά. (Βασιλειάδης & Βουζάβαλης, 1989)

**1939:** Το κράτος απαλλοτριώνει τμήμα της παραλίας με σκοπό να αξιοποιήσει την περιοχή στον τομέα του τουρισμού. (ΠΕΡΑΜΑ-PRESS. <http://perama-press.blogspot.gr>)



(πρώτη) Πρώτες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες και οικισμός μέχρι το 1924.

(δεύτερη) Περιοχή Ν. Ικονίου.

(τρίτη) Εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών.

(τέταρτη) Γραμμή ηλεκτροκίνητου σιδηρόδρομου/τραμ.

Κλίμακα χαρτών 1:100000, Υπόβαθρο: ΕΜΠ, Εργαστήριο Χωρικού Σχεδιασμού και Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας και ίδια επεξεργασία.

(πέμπτη) Το Πέραμα τη δεκαετία 1940-1950. Πηγή: *Λιδωρίκι*. <http://www.lidoriki.com>

**1942:** Αρχίζει να καταπατάται η περιοχή πάνω από τις γραμμές του τραίνου.

**1945:** Εργάτες γειτονικών εργοστασίων και αγρότες στήνουν παράγκες και οι κάτοικοι φτάνουν τους 5.000. Έτσι αρχίζει να διαμορφώνεται οικισμός με ιδιοκτήτη τον Οργανισμό Διαχείρισης Εκκλησιαστικής Περιουσίας (ΟΔΕΠ) που πουλά οικοπέδα. (Βασιλειάδης & Βουζάβαλης, 1989)

**1951:** Πρώτες συγκρούσεις των καταπατητών με την αστυνομία και το ναυτικό (Βασιλειάδης & Βουζαβάλης, 1989). Ξεκινάει σταδιακή ένταξη στο σχέδιο πόλης χωρίς να λαμβάνεται πρόνοια για ρυμοτομία και κοινόχρηστους χώρους. (ΠΕΡΑΜΑ- PRESS. <http://perama-press.blogspot.gr>)

**1953:** Ο ναύσταθμος αγοράζει 7.000 στρέμματα από τον ΟΔΕΠ στα βόρεια και δυτικά και αποτρέπει την επαφή των κατοίκων με το βουνό. (Βασιλειάδης & Βουζαβάλης, 1989)

**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 μεγαλοιδιοκτήτες και εταιρίες ενώ προσπαθεί να απομακρύνει τους καταπατητές. (Βασιλειάδης & Βουζάβαλης, 1989)

**1964:** Η κοινότητα Περάματος γίνεται δήμος με 14.700 κατοίκους. (Βασιλειάδης & Βουζαβάλης, 1989)

**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. (ΠΕΡΑΜΑ- PRESS. <http://perama-press.blogspot.gr>)

**1968:** Εργάζεται στη ζώνη μεγάλος αριθμός ατόμων κάθε ειδικότητας. Γίνονται πολλά έργα, όπως διαμόρφωση χώρων και ο δεύτερος δρόμος, η σημερινή λεωφόρος Ειρήνης. (ΠΕΡΑΜΑ- PRESS. <http://perama-press.blogspot.gr>)

**1973:** Ξεκινά η παρακμή της Ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης δημιουργώντας τεράστια οικονομικά προβλήματα με επιπτώσεις στο αστικό και κοινωνικό περιβάλλον. (ΠΕΡΑΜΑ- PRESS. <http://perama-press.blogspot.gr>)

**1974:** Αρχίζει να αναπτύσσεται ο οικισμός αυθαιρέτων στη δύσβατη πλαγιά του Περάματος από άστεγους εργάτες. Την ίδια χρονιά οι αστυνομικές αρχές και η πολεοδομία



(πρώτη) Αντίδραση των κατοίκων του Περάματος για την απομάκρυνση από τα σπίτια τους. Πηγή: ΝΙΚΟΣ ΘΕΟΔΟΣΙΟΥ. <http://theodosiou.wordpress.com>

(δεύτερη) Γενική άποψη της πόλης από τη θάλασσα κατά τη δεκαετία του '60. Πηγή: Ιστορικό φωτογραφικό Αρχείο Περάματος

(τρίτη) Διαμόρφωση του δεύτερου δρόμου το 1968.

(τέταρτη) Ο οικισμός των αυθαιρέτων το 1974. Πηγή: ΝΙΚΟΣ ΘΕΟΔΟΣΙΟΥ. <http://theodosiou.wordpress.com>



απομακρύνουν τους καταπατητές γκρεμίζοντας τα σπίτια τους. (ΝΙΚΟΣ ΘΕΟΔΟΣΙΟΥ. <http://theodosiou.wordpress.com>)

**1975:** Με απόφαση του Υπουργείου Κοινωνικών Υπηρεσιών παραχωρούνται 303 οικόπεδα στις καταπατημένες περιοχές. Επίσης σταματά να χρησιμοποιείται για κολύμβηση η παραλία του Περάματος. (Βασιλειάδης & Βουζάβαλης, 1989)

**1977:** Σταματά να λειτουργεί και το τελευταίο τραμ ύστερα από απόφαση του δημοτικού συμβουλίου. (Βικιπαίδεια. <http://el.wikipedia.org>)

**1986:** Ο ΟΛΠ με ανεξέλεγκτες επιχωματώσεις 800 στρεμμάτων και σχεδιάζοντας επιχωμάτωση άλλων 1500 στρεμμάτων μετατρέπει το Πέραμα σε μη παράλια περιοχή. (ΠΕΡΑΜΑ-PRESS. <http://perama-press.blogspot.gr>)

**1990:** Ξεκινά η έντονη ανοικοδόμηση του Ν. Ικονίου. (Προσωπική έρευνα)

**1993:** Ολοκληρώθηκε το σχέδιο πόλης. (ΠΕΡΑΜΑ-PRESS. <http://perama-press.blogspot.gr>)

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

**Σήμερα:** Συνεχίζονται οι επιχωματώσεις από τον ΟΛΠ, ενώ η ανεργία φτάνει το 80-85% στο τομέα της ναυπηγοεπισκευής. (Προσωπική έρευνα)



(πρώτη) Ερείπια υστέρτα από την επιχείρηση της πολεοδομίας και της αστυνομίας για την απομάκρυνση των καταπατητών. Πηγή: ΝΙΚΟΣ ΘΕΟΔΟΣΙΟΥ. <http://theodosiou.wordpress.com>

(δεύτερη) Το τελευταίο δρομολόγιο του τραμ της γραμμής «Πειραιάς-Πέραμα». Πηγή: Διεκδικούμε το ΜΕΤΡΟ ΔΥΤΙΚΑ . <http://www.metrodyt.blogspot.gr>

(τρίτη) Νέος δρόμος βόρεια του Ν. Ικονίου.

(τέταρτη) Γενική άποψη του σύγχρονου Περάματος από τη θάλασσα. Πηγή: ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ. <http://aftodioikisi.gr>

## Χρονολόγιο της εξέλιξης του Περάματος (1920 έως σήμερα)

1922: Έλευση μεγάλου αριθμού προσφύγων από τη Μ. Ασία

1941: Κατοχή της Ελλάδας, Β' Παγκόσμιος πόλεμος

1967: Πραξικόπημα των Συνταγματαρχών στις 21 Απριλίου

1974: Πτώση της χούντας

2004: Ολυμπιακοί αγώνες

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

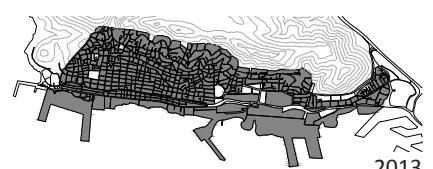
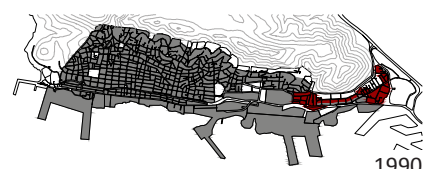
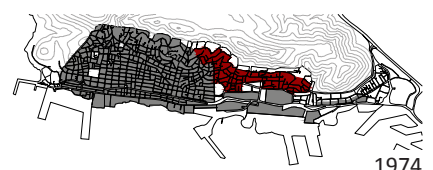
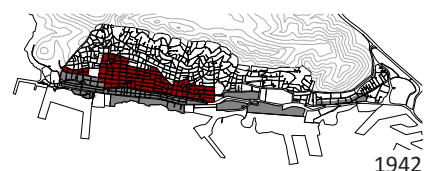
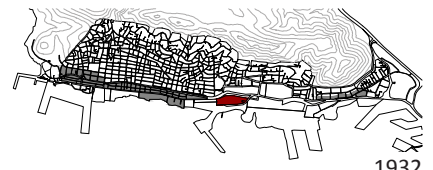
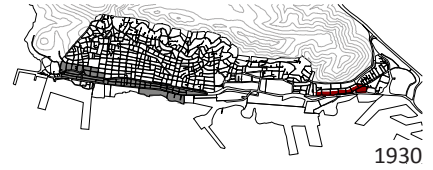
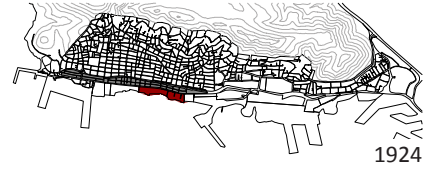
1977: Σταματάει η λειτουργία του τραμ

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

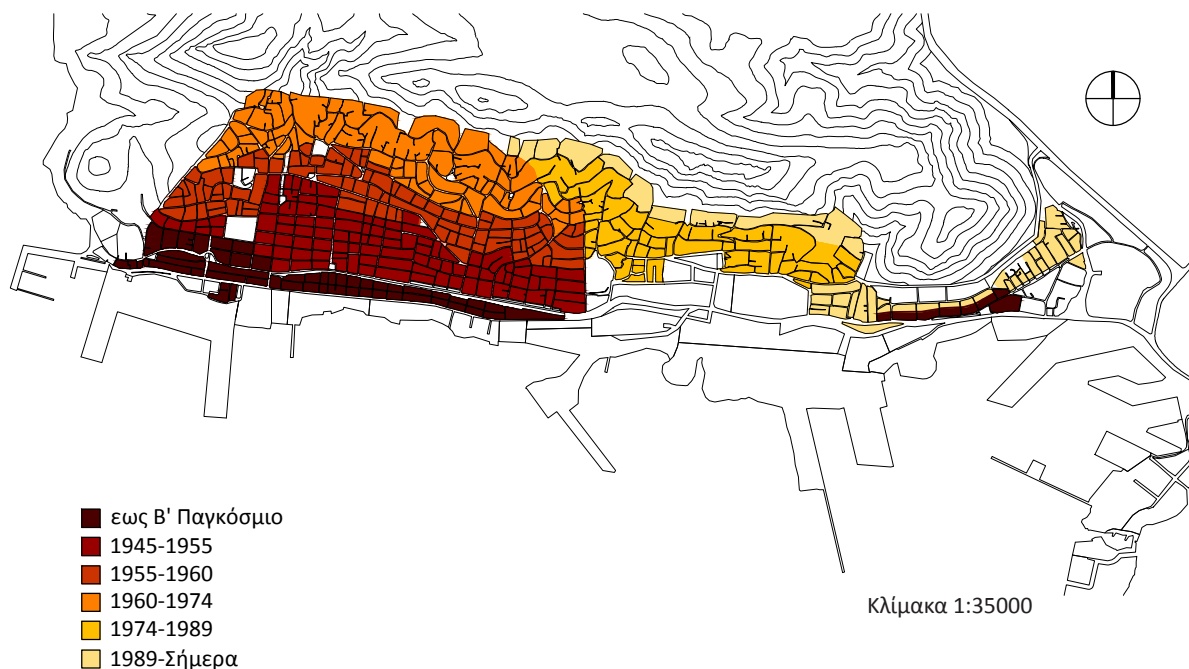


Στάδια οικισμού. κλίμακα 1:100000

### 3.3 Οικιστική ανάπτυξη και ποιότητες δομημένου περιβάλλοντος

#### 3.3.1 Εξέλιξη οικιστικής ανάπτυξης

Η οικιστική εξέλιξη του Περάματος είναι συνδεδεμένη με την δραστηριότητα της ναυπηγοεπισκευής, καθώς η πλειοψηφία των κατοίκων ασχολείται με αυτή τη δραστηριότητα. Έτσι η δημιουργία της Ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης (NEZ) το 1924, σηματοδοτεί την αρχή της οικιστικής ανάπτυξης του δήμου. Ο οικισμός μέχρι το Β' παγκόσμιο πόλεμο έχει διαμορφωθεί γραμμικά κατά μήκος της παραλίας και πάνω από τη NEZ. Όπως παρατηρείται στο χάρτη 4, μέχρι το 1974 το Πέραμα αναπτυσσόταν από το νότο προς το βορρά. Έπειτα όταν η πρόσβαση σε βορειότερα τμήματα του οικισμού γινόταν δύσκολη, λόγω της μορφολογίας του εδάφους, συνέχισε η ανάπτυξη του οικισμού πάνω από τις εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών και ανατολικά (Βασιλειάδης & Βουζάβαλης, 1989). Ενδιαφέρον προκαλεί το ανατολικότερο τμήμα του δήμου, με τον οικισμό του Ν. Ικονίου, όπου δημιουργείται ένας πρώτος οικισμός το 1930 και έκτοτε δεν επεκτάθηκε περαιτέρω, μέχρι τη δεκαετία του 1980. Από τότε ξεκινά σταδιακά η οικιστική ανάπτυξη, ενώ ραγδαία εξέλιξη παρατηρείται τη δεκαετία 1990-2000 (Προσωπική έρευνα).



Χάρτης 4. Η οικιστική εξέλιξη του δήμου Περάματος. Υπόβαθρο: ΕΜΠ, Εργαστήριο Χωρικού Σχεδιασμού και Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας. Πηγή: Β. Βασιλειάδης και Ζ. Βουζάβαλης. *Συνθήκες αναπαραγωγής της εργατικής δύναμης (Πέραμα)*. Αθήνα, 1989, επιτόπια έρευνα και ίδια επεξεργασία.



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 (Χάρτης 5). 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. Επίσης μικροί χωματόδρομοι συνδέουν το δήμο με το βιομηχανικό πάρκο Σχιστού στα βόρεια, και ένας παραλιακός δρόμος ξεκινά από το δυτικό άκρο του δήμου και καταλήγει στο Σκαραμαγκά. Όσον αφορά στο εσωτερικό δίκτυο του Περάματος, 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 αναπτυχθεί 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 (Προσωπική έρευνα).

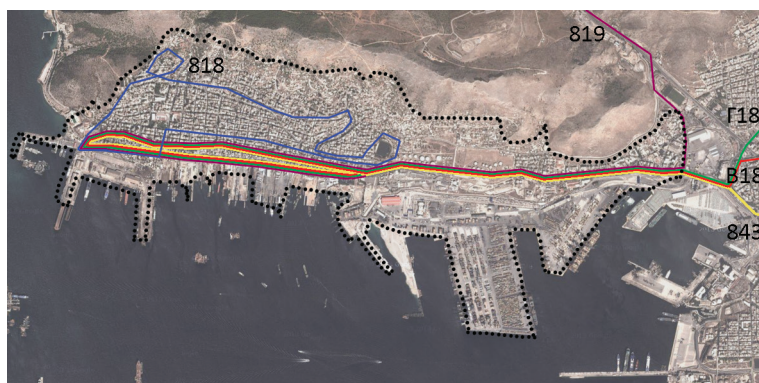
Σχετικά με τα μέσα Μαζικής Μεταφοράς ο δήμος συνδέεται άμεσα με την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά και της Αθήνας μέσω των συγκοινωνιών του ΟΑΣΑ, ενώ έμμεσα συνδέεται με το σύνολο των περιοχών της Αττικής δεδομένης της δυνατότητας διαμετακόμισης μέσω του Ηλεκτρικού Σιδηροδρόμου. Πιο συγκεκριμένα, το δήμο εξυπηρετούν πέντε γραμμές λεωφορείων (Χάρτης 6), εκ των οποίων, η 818 (Λιμάνι Περάματος-Ανω Πέραμα) κάνει κυκλική διαδρομή στο δυτικό τομέα του Περάματος, η 819 (Πέραμα- Νεκροταφείο Σχιστού) διασχίζει κατά μήκος το δήμο και συνδέει το λιμάνι με τον ανατολικό Πέραμα, οι άλλες δύο (B18, Γ18 Ομόνοια-Πέραμα) εισέρχονται στο δήμο διασχίζοντας τη Λ. Δημοκρατίας και Λ. Ειρήνης και ενώνουν το Πέραμα με την Ομόνοια. Τέλος η γραμμή 843 (Πειραιάς-Πέραμα) ενώνει το δήμο με τον Πειραιά (Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών. <http://www.oasa.gr>). Επίσης από το λιμάνι του δήμου ξεκινούν επιβατικά καράβια, που συνδέουν το Πέραμα με τη Σαλαμίνα.



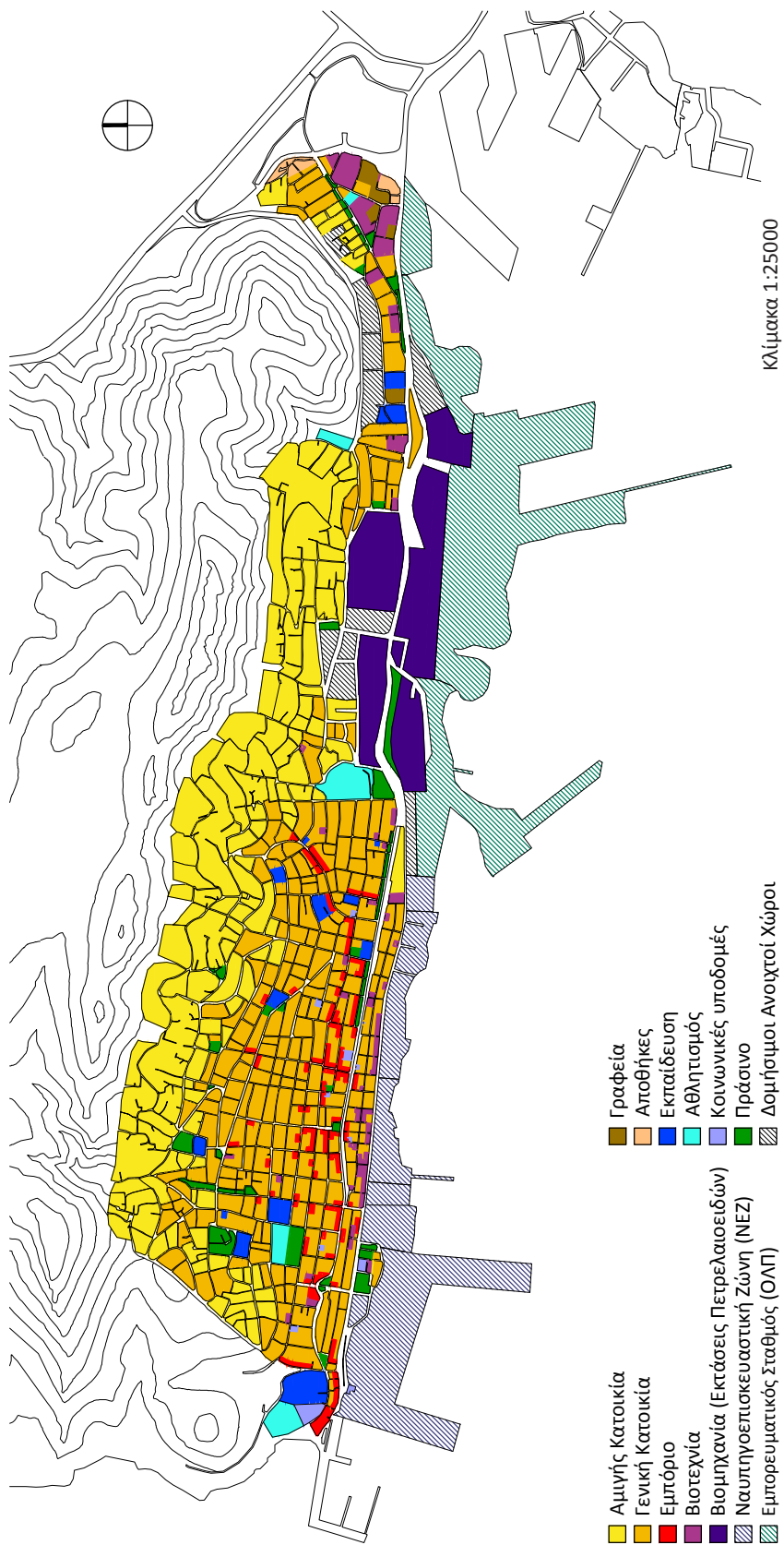
Κλίμακα 1:56000

(πρώτη) Χάρτης 5. Το οδικό δίκτυο στο δήμο Περάματος. Υπόβαθρο: Χάρτες Google. <https://maps.google.gr> και ίδια επεξεργασία.

(δεύτερη) Χάρτης 6. Δίκτυο Μέσων μαζικής μεταφοράς στο δήμο Περάματος. Υπόβαθρο: Χάρτες Google. <https://maps.google.gr> Πηγή: Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών. <http://www.oasa.gr>



Κλίμακα 1:56000



Χάρτης 7. Γενικές χρήσεις στο δήμο Περάματος. Πηγή και υπόβαθρο: ΕΜΠ, Εργαστήριο Χωρικού Σχεδιασμού και Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, επιτόπια έρευνα και ίδια επεξεργασία.

Από το χάρτη 7, των χρήσεων γης του Περάματος παρατηρείται πως η κατοικία εξαπλώνεται στο μεγαλύτερο τμήμα του δήμου. Το εμπόριο συγκεντρώνεται στο δυτικό τμήμα του, όπου είναι το κεντρικό κομμάτι του δήμου, και πάνω από τη Λ. Ειρήνης. Επίσης εντοπίζεται μια συγκέντρωση εμπορικής δραστηριότητας στην οδό Ελευθερίας. Η βιοτεχνία και η βιομηχανία η οποία είναι έντονη στην περιοχή χωροθετείται στο νότιο τμήμα του δήμου και κατά μήκος όλης της έκτασης του. Έτσι νοτιοδυτικά βρίσκεται η ΝΕΖ, πάνω από την οποία συναντούμε βιοτεχνίες με δραστηριότητες υποστηρικτικές για την ναυπηγοεπισκευή, ενώ ανατολικότερα βρίσκεται η ζώνη του λιμανιού (ΟΛΠ) και πάνω από αυτή οι εγκαταστάσεις εταιριών πετρελαιοειδών. Τέλος στην είσοδο του δήμου παρατηρείται ύπαρξη βιοτεχνίας αναμειγμένη με χώρους αποθήκης και κάποια μεγάλα κτίρια γραφείων.



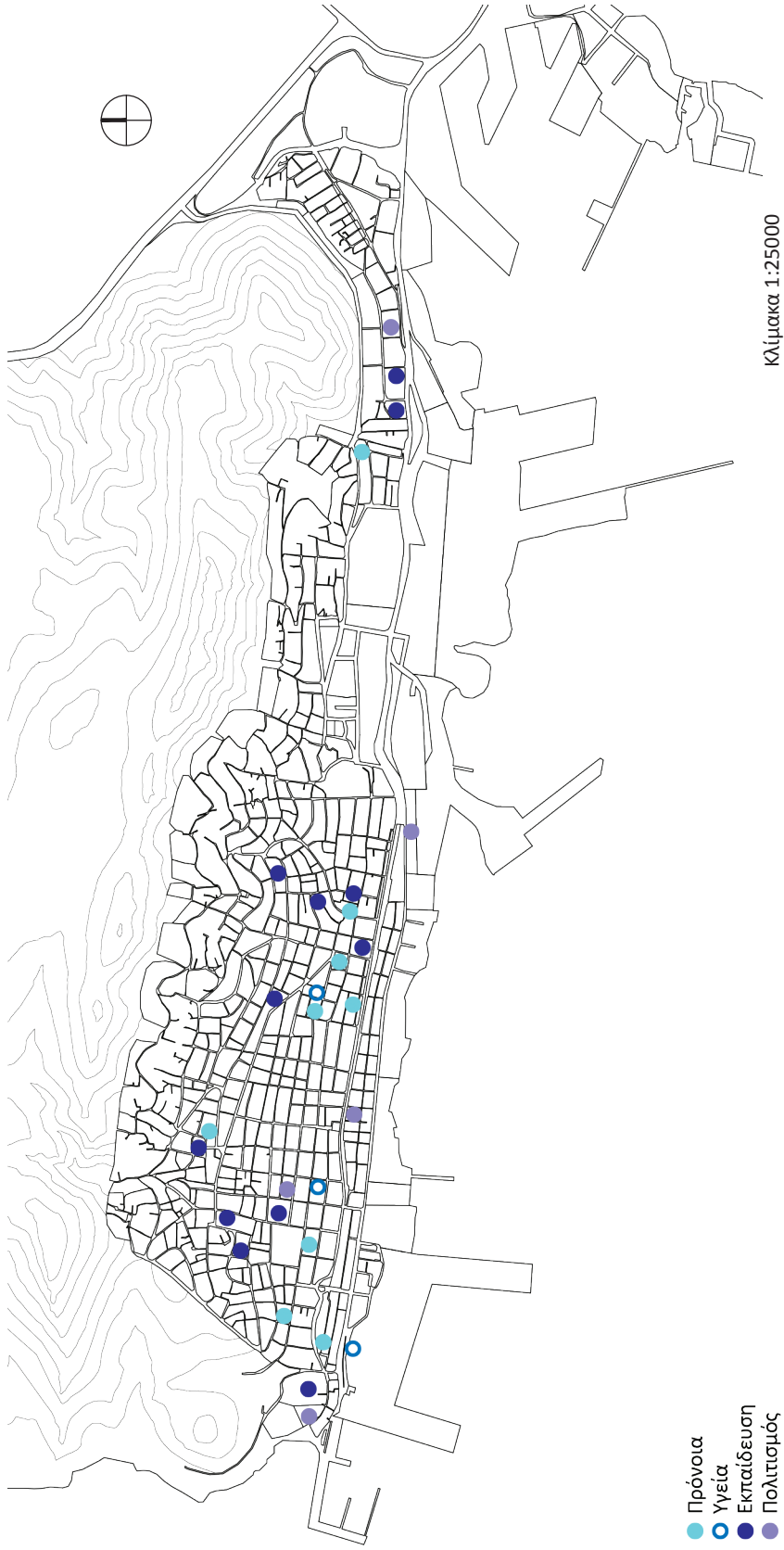
**3.3.3.1 Κατοικία.** Το μεγαλύτερο μέρος της περιοχής καταλαμβάνεται από τη χρήση της κατοικίας. Από τον εμφύλιο και μετά η περιοχή οικοδομούνταν με γρήγορο ρυθμό προκειμένου να στεγάσει το μεγάλο αριθμό εσωτερικών μεταναστών που είχαν φτάσει στην περιοχή κυρίως από νησιά. Η περιοχή μέχρι να ενταχθεί στο σχέδιο πόλης ήταν πραγματική παραγκούπολη. Η σχετική πολεοδομική μελέτη για τη νομιμοποίηση των αυθαιρέτων εγκρίθηκε το 1993, κατόπιν γνωμοδότησης του Συμβουλίου της Επικρατείας το οποίο αναγνώρισε την απόλυτη ανάγκη στέγασης των κατοίκων των αυθαιρέτων. Οι κάτοικοι του Άνω Περάματος απέκτησαν παραχωρητήρια των καταπατημένων οικοπέδων μετά την παραχώρηση των κτημάτων του ΟΔΕΠ στο ελληνικό δημόσιο. Παρόλα αυτά ακόμα και σήμερα υπάρχουν κάτοικοι σε παράγκες στο βόρειο και ανατολικό τμήμα του οικισμού. Στο βόρειο τμήμα του δήμου κυριαρχεί η κατοικία, ενώ σταδιακά και προς τη θάλασσα κυριαρχούν οι μεικτές χρήσεις (η κατοικία αναμειγνύεται και με άλλες χρήσεις όπως εμπόριο αρχικά και βιοτεχνία ακόμα πιο νότια). (Προσωπική έρευνα)



(πρώτη) Κατοικίες στο βορειότερο τμήμα του οικισμού. Πηγή: ίδια επεξεργασία

(δεύτερη) Κατοικίες με εμπόριο στη Λ. Ειρήνης. Πηγή: ίδια επεξεργασία

(τρίτη) Κατοικίες στο νότιο τμήμα του οικισμού πάνω από τη ΝΕΖ. Πηγή: ίδια επεξεργασία



Χάρτης 8. Κατανομή των κοινωνικών υποδομών και υπηρεσιών στο δήμο Περάματος. Υπόβαθρο: ΕΜΠ, Εργαστήριο Χωρικού Σχεδιασμού και Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας. Πηγή: Ηλεκτρονικός Οδηγός Περάματος, <http://www.perama-odigos.gr> και ίδια επεξεργασία.

### 3.3.3.2 Κοινωνικές υποδομές και υπηρεσίες. (Χάρτης 8)

Όσον αφορά στον τομέα της πρόνοιας, στο δήμο λειτουργούν πέντε παιδικοί σταθμοί, τρία ΚΑΠΗ, το Κέντρο Μέριμνας, ο Σταθμός Μάνας και Παιδιού και το Κέντρο Φροντίδας Οικογένειας (ΚΕΦΟ), το οποίο παρέχει ιατρική περίθαλψη και υπηρεσίες σε θέματα πρόνοιας, σε ευπαθείς κοινωνικές ομάδες, επίσης διατηρεί άμεση συνεργασία με τα σχολεία της περιοχής και τους Συλλόγους Γονέων και Κηδεμόνων για την αντιμετώπιση μαθησιακών δυσκολιών καθώς επίσης και με άλλους υγειονομικούς φορείς, Πολιτιστικούς Συλλόγους, συλλόγους εργαζομένων κ.α. (Δήμος Περάματος, 2007)

Στον τομέα της υγείας παρέχονται υπηρεσίες από το Σταθμό ΙΚΑ, τον Σταθμό Α΄ Βοηθειών και το Δημοτικό Ιατρείο. Ακόμη το Σεπτέμβριο του 2010 ξεκίνησε η λειτουργία του Ανοιχτού Πολυϊατρείου του Περάματος, που αποτελεί το πιο πρόσφατο εγχείρημα των Γιατρών του Κόσμου στην Ελλάδα. Στο ιατρικό προσωπικό υπάρχουν διάφορες ειδικότητες με σκοπό να καλύψουν τις ανάγκες του πληθυσμού της περιοχής. Το Πολυϊατρείο έχει την δυνατότητα να προσφέρει υπηρεσίες πρωτοβάθμιας περίθαλψης σε ευπαθείς κοινωνικές ομάδες που δεν έχουν δωρεάν πρόσβαση στο Εθνικό Σύστημα Υγείας (Κοινοτική πρωτοβουλία URBAN II, 2008).

Σχετικά με τον πολιτισμό, λειτουργεί στο δήμο ο δημοτικός πολιτιστικός οργανισμός του Περάματος (ΔΗΠΟΠ) με δύο παραρτήματα, με εκδηλώσεις, εκθέσεις, δανειστική βιβλιοθήκη, κινηματογράφο, μαθήματα ζωγραφικής, μουσικής, χορού, και θεάτρου. Ταυτόχρονα και σε συνεργασία με τη νομαρχία Πειραιά λειτουργούν και τμήματα ξένων γλωσσών, πληροφορικής, χειροτεχνίας και δημοσιογραφίας. Ιδιαίτερο πολιτιστικό ενδιαφέρον παρουσιάζει η ίδρυση του μουσείου Αλιείας και Ναυπηγικής τέχνης στην περιοχή του Ν. Ικονίου. Το μουσείο φιλοξενεί συλλογή εργαλείων και εξαρτημάτων σκαφών, καθώς και ομοιώματα παραδοσιακών αλιευτικών σκαφών, πίνακες και φωτογραφικό υλικό προκειμένου να διατηρηθεί η ναυπηγική παράδοση της πόλης. Τέλος στο δήμο λειτουργούν ένας θερινός κινηματογράφος και στο δυτικό τμήμα του, το ανοικτό δημοτικό θέατρο «Μίκης Θεοδωράκης». (Ηλεκτρονικός Οδηγός Περάματος. <http://www.perama-odigos.gr>)

Τέλος σχετικά με την εκπαίδευση, στο Πέραμα λειτουργούν εννιά νηπιαγωγεία, δώδεκα δημοτικά σχολεία, εκ των οποίων τα δυο είναι ιδιωτικά, ένα ειδικό δημοτικό σχολείο, τέσσερα γυμνάσια, τρία λύκεια, ένα επαγγελματικό λύκειο (ΕΠΑΛ), μια επαγγελματική σχολή (ΕΠΑΣ) και ένα σχολικό εργαστηριακό κέντρο (ΣΕΚ). (Διεύθυνση δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης Πειραιά. <http://dide-peiraia.att.sch.gr>)



**3.3.3.3 Πράσινο-Αθλητισμός.** Οι χώροι πρασίνου στην περιοχή του Περάματος περιορίζονται σε νησίδες πρασίνου διάσπαρτες σχεδόν σε όλη την έκταση του δήμου (Χάρτης 9). Ένας αξιόλογος χώρος πρασίνου στο δήμου είναι η περιοχή της Πρόνοιας. Ονομάζεται έτσι γιατί παλαιότερα λειτουργούσαν υπηρεσίες πρόνοιας (κοινωνικές υπηρεσίες, εργαστήρια εκμάθησης τεχνών, μουσικής κ.ά.). Βρίσκεται στο δυτικό τμήμα του δήμου και η συνολική έκταση του χώρου είναι περίπου 13 στρέμματα. Στην έκταση αυτή υπάρχουν ένα στάδιο που έχει δυνατότητα για στίβο, μπάσκετ και βόλεϊ και παραπλεύρως αυτού λειτουργεί ένα κλειστό γυμναστήριο. Στο χώρο πρασίνου έχουν δημιουργηθεί τμήματα με παιδικές χαρές και επίσης λειτουργεί ένα αναψυκτήριο. Η περιοχή βρίσκεται σε κεντρικό σημείο του Περάματος, γι' αυτό και έχει υψηλή επισκεψιμότητα. Λίγοι ακόμα ελεύθεροι χώροι/χώροι πρασίνου βρίσκονται κυρίως στο κέντρο του δήμου και κοντά σε σχολικά κτίρια. ([www.attiko-prasino.gr](http://www.attiko-prasino.gr))

Σχετικά με τις αθλητικές εγκαταστάσεις, εκτός από αυτές στο χώρο της Πρόνοιας λειτουργούν πέντε ανοικτά γήπεδα, ένα κλειστό γυμναστήριο και ένα ανοικτό κολυμβητήριο. (Κοινοτική πρωτοβουλία URBAN II, 2008)



(πρώτη) Αθλητικές εγκαταστάσεις στο χώρο της Πρόνοιας. Πηγή: ίδια επεξεργασία

(δύτερη) Πλατεία και χώρος πρασίνου στο δυτικό τμήμα του δήμου. Πηγή: ίδια επεξεργασία

Χάρτης 9. Αθλητισμός και χώροι πρασίνου στο δήμο Περάματος. Πηγή και υπόβαθρο: ΕΜΠ, Εργαστήριο Χωρικού Σχεδιασμού και Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, επιτόπια έρευνα και ίδια επεξεργασία.

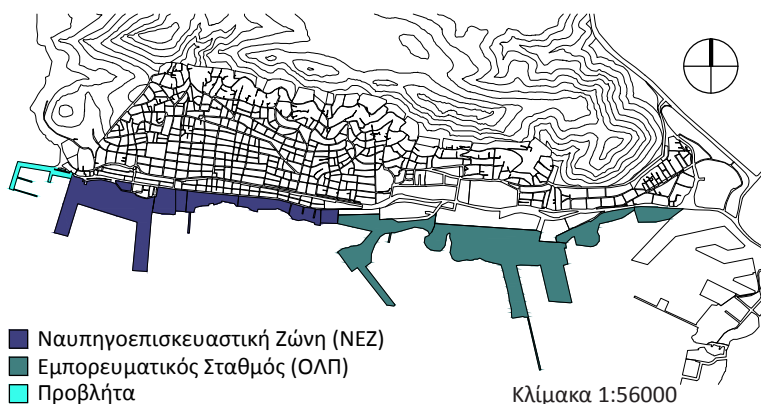
**3.3.3.4 Ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη (NEZ).** Η NEZ διαμορφώθηκε στο Πέραμα το 1924 λόγω της μεταφοράς σε αυτό των ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων από τον Αγ. Διονύσιο του Πειραιά. Ανατολικά της NEZ βρίσκεται ο εμπορευματικός σταθμός Ελευθερίου Βενιζέλου του ΟΛΠ, ενώ δυτικά η προβλήτα από την οποία φεύγουν επιβατικά καράβια με κατεύθυνση τη Σαλαμίνα (Χάρτης 10). Οι λόγοι μεταφοράς των NE μονάδων από τον Πειραιά στο Πέραμα ήταν αρχικά ο στόχος του κράτους για αποκλειστική λειτουργία του Πειραιά σαν εμπορικό και διακομιστικό λιμάνι και παράλληλα η καταλληλότητα της παραλίας του Περάματος για εγκατάσταση NE μονάδων λόγω της ομαλής κλίσης του βυθού που επιτρέπει την τοποθέτηση και καθέλκυση σκαφών σε συνδυασμό με το ότι η παραλία είναι προστατευμένη από το ανοιχτό πέλαγος και τους ανέμους (Βασιλειάδης & Βουζάβαλης, 1989).

Οι δραστηριότητες που φιλοξενεί η NEZ είναι σχετικά με επισκευές και μεταποιήσεις μεσαίου και μεγάλου μεγέθους σκαφών (μεταλλικών), κατασκευές μικρού και μεγάλου μεγέθους σκαφών, ανελκυσείς και καθελκύσεις μικρών σκαφών και δεξαμενισμοί μικρού και μεσαίου μεγέθους σκαφών.

Κατά την περίοδο της δικτατορίας ιδρύονται οι πρώτες NE μονάδες στο χώρο της NEZ. Το 1968 ιδρύεται το ναυπηγείο του Ανδρεάδη, ενώ το 1971 το ΝΑΥΣΙ και ΚΑΡΡΑ. Η ίδρυση αυτών των μεγάλων NE μονάδων εξυπηρετεί πολύ το εφοπλιστικό κεφάλαιο για τη δημιουργία βάσης για επισκευή και συντήρηση σκαφών, καθώς εκμεταλλεύονται τα φθηνά εργατικά χέρια της περιοχής. Ταυτόχρονα όμως υπήρχαν και μικρότερες επιχειρήσεις που έπαιζαν συμπληρωματικό ρόλο για τις μεγαλύτερες με τη μέθοδο της υπεργολαβίας. Η συγκεκριμένη δραστηριότητα ακμάζει λοιπόν στην περιοχή μέχρι το 1970 και συμβάλλει στην ολόενα ανάπτυξη του οικισμού (Βασιλειάδης & Βουζάβαλης, 1989).

Σήμερα η κατάσταση είναι εντελώς διαφορετική λόγω της κρίσης που υφίσταται ο κλάδος στη συγκεκριμένη περιοχή, αλλά και της γενικότερης κρίσης στην ελληνική βιομηχανία. Παρά όμως την έντονη κρίση στις μέρες μας οι δραστηριότητες στη ζώνη έχουν υπερβεί κατά καιρούς το 50% των συνολικών επισκευών στην Ελλάδα. Αντίθετα διεθνώς η ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα όλο και αναπτύσσεται, ενώ ταυτόχρονα η αγορά της συγκεκριμένης δραστηριότητας έχει μετατοπιστεί σε άλλες χώρες (πρώην σοσιαλιστικές χώρες των Βαλκανίων και χώρες άπω ανατολής) που αποσπούν μεγάλο μέρος των εργασιών και αυξάνουν τον ανταγωνισμό.

«Κάποιοι θέλουν εδώ και χρόνια να κλείσουν τη ζώνη για να στέλνουν τα καράβια στην Ασία, στη Ρουμανία, στην Τουρκία, που τα μεροκάματα είναι φθηνότερα. Εμείς εδώ ενωμένοι τα παλεύουμε όλα τα προβλήματα. Οι παλιότεροι έχουν κάνει και εξάμηνες απεργίες και αν χρειαστεί εδώ είμαστε, κάθε μέρα αυτό κάνουμε, να κρατήσουμε τη ζώνη ανοιχτή για να έχουμε δουλειά και εμείς και αύριο τα παιδιά μας.» (Α.Α., εργαζόμενος στη ζώνη). Η κατάσταση αυτή οφείλεται στο ότι δεν υπάρχουν εξειδικευμένες εγκαταστάσεις για να εξυπηρετήσουν όλα τα είδη πλοίων, οι δεξαμενές δεν επαρκούν καθώς έχουν χρόνια να αναβαθμιστούν ενώ τέλος το κόστος κατασκευής είναι αρκετά υψηλό σε αντίθεση με άλλες μονάδες επιχειρήσεων του εξωτερικού. Το γεγονός αυτό έχει τραγικά αποτελέσματα για τους κατοίκους και έντονο το φαινόμενο της ανεργίας καθώς η πλειοψηφία των κατοίκων της



Χάρτης 10. Η παραθαλάσσια ζώνη του δήμου Περάματος. Πηγή και υπόβαθρο: ΕΜΠ, Εργαστήριο Χωρικού Σχεδιασμού και Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας και ίδια επεξεργασία.

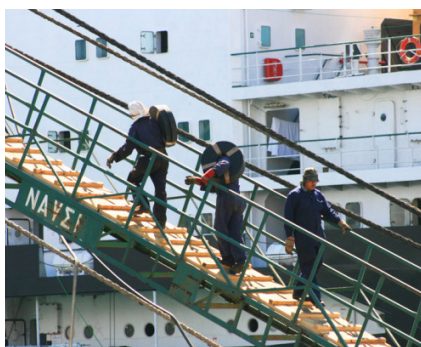


περιοχής ασχολείται με τη ναυπηγοεπισκευή. (συνέντευξη του Σταύρου Θεοδωράκη για την εκπομπή «Πρωταγωνιστές», 2009)

Ένα ακόμη γεγονός που πρέπει να σημειωθεί για τη ζώνη είναι ο μεγάλος αριθμός ατυχημάτων. Η NEZ αποτελεί έναν από τους πιο επικίνδυνους εργασιακούς χώρους στην Ευρώπη, με μεγάλο αριθμό εργατικών ατυχημάτων και δυστυχημάτων. Το πιο πρόσφατο δυστύχημα ήταν εκείνο στις 24 Ιουλίου του 2008. Το ατύχημα μετρούσε 8 νεκρούς εργάτες στο καράβι «FRENSPI GAS» ύστερα από φωτιά και καταγράφεται ως ένα από τα πιο πολύνεκρα δυστυχήματα που έχει ζήσει η Ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη. (Ριζοσπάστης, <http://www.rizospastis.gr>.)



Παρόλα αυτά όμως η ζώνη εξακολουθεί να έχει δυνατότητες εξέλιξης λόγω της στρατηγικής της θέσης και της γειτνίασης με το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας αρχικά, καθώς και της μεγάλης εμπειρίας και εξειδίκευσης των εργαζομένων. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας λαμβάνοντας μέτρα για την ενίσχυση και ενδυνάμωση της ζώνης, αρχικά πρότεινε την επέκταση του ορίου του θαλάσσιου μετώπου των ναυπηγείων της NEZ κατά 80 μέτρα με σκοπό να δώσει χώρο στην ανάπτυξη των επιχειρήσεων. Επιπλέον παραχωρεί τους χώρους της NEZ για χρήση από τις επιχειρήσεις για είκοσι χρόνια και τις αποδεσμεύει από τις τριετείς συμβάσεις που δεν τους άφηναν χρονικά να αναπτυχθούν και να επενδύσουν.



Ταυτόχρονα ένα ακόμα γεγονός που ίσως αλλάξει τα δεδομένα για τη ζώνη είναι η απόκτηση του ΟΛΠ και κατ' επέκταση της NEZ από την COSCO. Το κράτος με σκοπό την απόκτηση εσόδων παραχωρεί στην κινέζικη εταιρία COSCO την προβλήτα 2 του ΟΛΠ για τη διακίνηση φορτίων. Η COSCO έχει δικαιοδοσία εκμετάλλευσης του χώρου μέχρι το 2044. Η ίδια μέσω της θυγατρικής της εταιρίας ΣΕΠ (Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά) επενδύει στο λιμάνι του Πειραιά και ξεκινά τις δραστηριότητές της τον Οκτώβριο του 2009, καθώς είναι εκείνο που αποτελεί την πιο σύντομη διαδρομή για μεταφορά φορτίων από την Ασία στην Ευρώπη και τη Βόρεια Αφρική. Η κινέζικη εταιρία επενδύει σχετικά με την κατασκευή και εκμετάλλευση της προβλήτας 2 και της προβλήτας πετρελαιοειδών του ΟΛΠ, καθώς και την αναβάθμιση της προβλήτας 2 και 3. Κατά συνέπεια αυξήθηκε συνολικά η παραγωγική δυνατότητα στο λιμάνι του Πειραιά. Η COSCO σήμερα απασχολεί 1000 Έλληνες εργαζόμενους, όμως λειτουργεί με βάση τους νόμους της ανατολής και όχι την



(πρώτη) Το Πέραμα, 2010. Πηγή: *Shipfriends.gr*. <http://www.shipfriends.gr>

(δεύτερη) Εργαζόμενος στη ζώνη. Πηγή: *Ριζοσπάστης*. <http://www.rizospastis.gr>

(τρίτη) Εργασίες στη NEZ. *Γιώργος Λαουτάρης*. <http://laoutaris.wordpress.com>

(τέταρτη) Η μεγάλη δεξαμενή του Περάματος. Πηγή: *Shipfriends.gr*. <http://www.shipfriends.gr>



ευρωπαϊκή εργατική νομοθεσία. Οι εργαζόμενοι αμείβονται με χαμηλά ημερομίσθια, με ημερήσιες συμβάσεις και την αντίστοιχη ασφάλιση, απαγόρευση της συλλογικής εκπροσώπησης, χωρίς να εφαρμόζονται οι κανονισμοί ασφαλείας. (Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ. <http://www.kathimerini.gr>)

Παρά την κρίση και τη συρρίκνωση του κλάδου, η ΝΕΖ αποτελεί πηγή έμπνευσης για πλήθος καλλιτεχνών. Το Σωματείο Μετάλλου Πειραιά, η Πανελλήνια Ένωση Αμμοβολιστών- Καθαριστών, το Σωματείο Ναυπηγοξυλουργών, το Σωματείο Ηλεκτρολόγων Πλοίων και η Κίνηση Εικαστικών Καλλιτεχνών οργανώνουν ετησίως έκθεση εικαστικών τεχνών και φωτογραφίας με θέμα «Άνθρωποι-Χρώμα και Σίδηρο» τα τελευταία 6 χρόνια. Με αυτό τον τρόπο καλλιτέχνες θέλουν να αποδείξουν πως η τέχνη συμπορεύεται με την εργατική τάξη και να αποτυπώσουν μέσω της ζωγραφικής, της γλυπτικής, της φωτογραφίας και της μουσικής τις κοινωνικές εξελίξεις για τον κλάδο της ζώνης και τους εργάτες της.

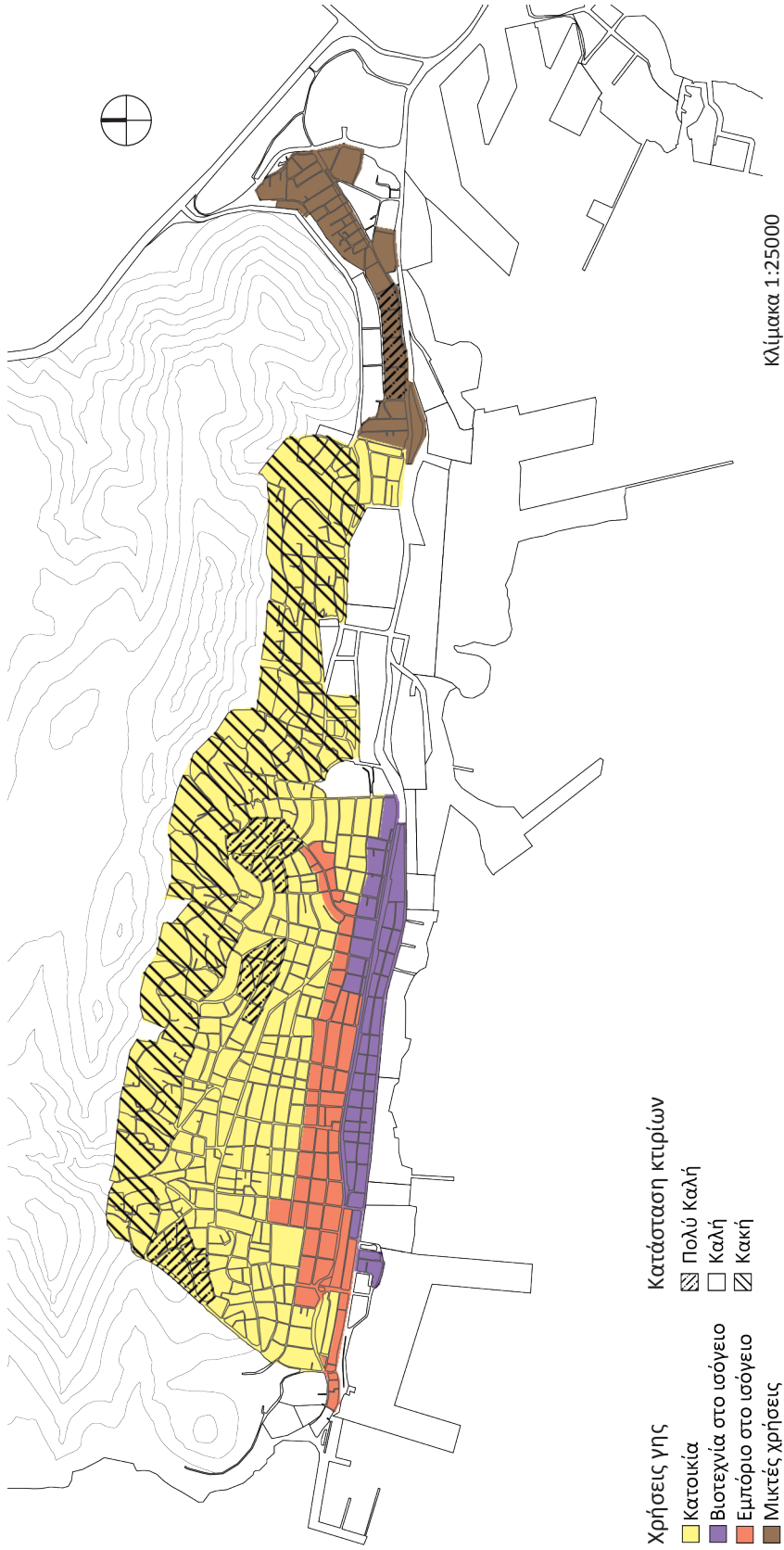


(πρώτη) Εργαζόμενοι συγκεντρωμένοι έξω από το δεξαμενόπλοιο «Alsa Craig», στα αμπάρια του οποίου βρήκαν τον θάνατο δύο συνάδελφοί τους. Πηγή: *TO ΒΗΜΑ*. <http://www.tovima.gr>

(δεύτερη) Προβλήτα εμπορευματικού σταθμού. Πηγή: *THE PAPER*. <http://thepaper.gr>

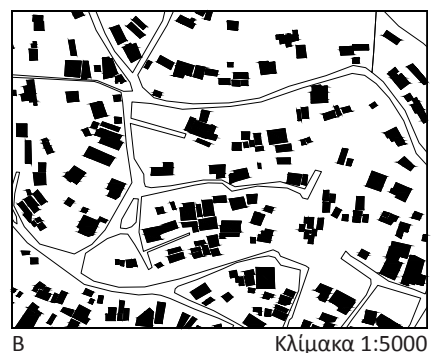
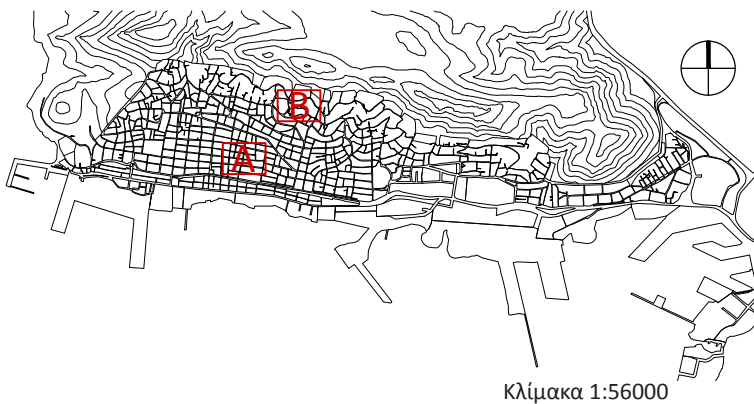
(τρίτη) Κοντέινερς και γερανογέφυρες στην προβλήτα της COSCO. Πηγή: *PIRAEUS PRESS.GR*. <http://www.piraeuspress.gr>

(τέταρτη) Φωτογραφία από την έκθεση «Ζώνη Περάματος: Άνθρωποι, Χρώμα και Σίδηρο 4». Πηγή: *Ριζοσπάστης*. <http://www.rizospastis.gr>



Χάρτης 11. Διαφορετικές ποιότητες στην περιοχή κατοικίας του δήμου Περάματος. Πηγή και υπόβαθρο: ΕΜΠ, Εργαστήριο Χωρικού Σχεδιασμού και Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, επιτόπια έρευνα και ίδια επεξεργασία.

Στην περιοχή μελέτης αναδεικνύονται διαφορετικές ποιότητες στην περιοχή κατοικίας (Χάρτης 11). Πιο συγκεκριμένα, μια πρώτη κατηγορία αναγνωρίζεται στο νότιο τμήμα του δήμου, πάνω από τη ΝΕΖ, όπου παρατηρούνται κατοικίες κυρίως διώροφες και σε καλή κατάσταση, η πλειοψηφία των οποίων φιλοξενεί στο ισόγειο βιοτεχνίες ή χώρους αποθηκών. Βόρεια από την περιοχή αυτή βρίσκονται κατοικίες ανάλογης κατάστασης, που όμως στο ισόγειο τους έχουν εμπορική χρήση, αυτός ο τύπος κατοικίας συναντάται γύρω από κεντρικούς, για τον δήμο δρόμους και κυρίως βόρεια της Λ. Ειρήνης. Ένας άλλος τύπος γειτονιάς είναι αυτός στο κέντρο του δήμου, όπου οι κατοικίες είναι επί το πλείστον τετραώροφες ή πενταώροφες, σε καλή κατάσταση, χωρίς να έχουν ιδιαίτερη μίξη με άλλες χρήσεις γης. Σ' αυτή την περιοχή εξαίρεση αποτελούν ορισμένα τμήματα, όπου συναντώνται καινούργιες πολυώροφες πολυκατοικίες σε πολύ καλή κατάσταση. Σε μια άλλη κατηγορία ανήκουν τα κτίρια που βρίσκονται στις παρυφές του οικισμού βόρεια των εγκαταστάσεων των πετρελαιοειδών. Εκεί κυριαρχούν μικρές μονώροφες ή διώροφες κατοικίες που είναι σε κακή κατάσταση, καθώς πολλές από αυτές είναι πρόχειρα κατασκευασμένες



(πρώτη) Κατοικίες στο νοτιότερο τμήμα του δήμου με χρήση βιοτεχνίας στο ισόγειο. Πηγή: ίδια επεξεργασία

(δεύτερη) Νεόδμητες πολυώροφες κατοικίες. Πηγή: ίδια επεξεργασία

Χάρτη 12. (Τμήματα Α&Β) Πολεοδομική πυκνωση του δήμου Περάματος. Πηγή και υπόβαθρο: ΕΜΠ, Εργαστήριο Χωρικού Σχεδιασμού και Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, επιτόπια έρευνα και ίδια επεξεργασία.



με σκοπό την άμεση στέγαση των κατοίκων. Είναι οι κλασικές λαϊκές κατοικίες άστεγων εργατών που έφτασαν στο Πέραμα και αποφάσισαν να χτίσουν εκεί τις παράγκες τους τη δεκαετία του '70 προκειμένου να αποφύγουν τα έξοδα του ενοικίου. Τέλος στο ανατολικό άκρο του Περάματος, στην περιοχή του Ν. Ικονίου, υπάρχουν πολυώροφα κτίρια σε καλή ή πολύ καλή κατάσταση, λόγω του ότι αποτελεί το πιο πρόσφατο τμήμα του δήμου που ανοικοδομήθηκε. Σε αυτή χωροθετούνται αρκετοί αδόμητοι χώροι και η κατοικία αναμειγνύεται με κτίρια γραφείων και βιοτεχνιών, χώρους στάθμευσης και αποθήκες. (Προσωπική έρευνα)



Όσον αφορά την πυκνότητα δόμησης του δήμου, η περιοχή που βρίσκεται στο κεντρικό τμήμα του είναι πυκνοκατοικημένη, ενώ όσο το υψόμετρο αυξάνεται και κυρίως στις παρυφές του δήμου, συναντώνται οικοδομικά τετράγωνα με αδόμητες περιοχές και κτίρια τα οποία διατηρούν αποστάσεις το ένα από το άλλο (Χάρτης 12). Η γεωμορφολογία που δυσχεραίνει την πρόσβαση σε αυτά τα οικοδομικά τετράγωνα, συμβάλλει σε αυτή τη διαφοροποίηση. Στο ανατολικό τμήμα, στην είσοδο του δήμου, υπάρχουν επίσης αρκετοί αδόμητοι χώροι, ίσως λόγω του ότι συνορεύει με περιοχή βιοτεχνίας και φιλοξενεί πολλούς ανοικτούς χώρους αποθήκης. Αντίστοιχα αυτές οι τρεις περιοχές αναπτύσσονται με διαφορετικούς συντελεστές δόμησης, όπως ορίζει το ΦΕΚ του 1993 (Χάρτης 13) για την περιοχή του Περάματος. Σύμφωνα με αυτό η κεντρική περιοχή του δήμου έχει το μεγαλύτερο συντελεστή δόμησης (σ.δ.: 1,7), έπειτα ακολουθεί η περιοχή του Ν. Ικονίου με ένα μικρό τμήμα δυτικά των εγκαταστάσεων πετρελαιοειδών με σ.δ.: 1,2 και τέλος έρχεται το βορειότερο τμήμα του δήμου με το μικρότερο συντελεστή (σ.δ.:0,8).

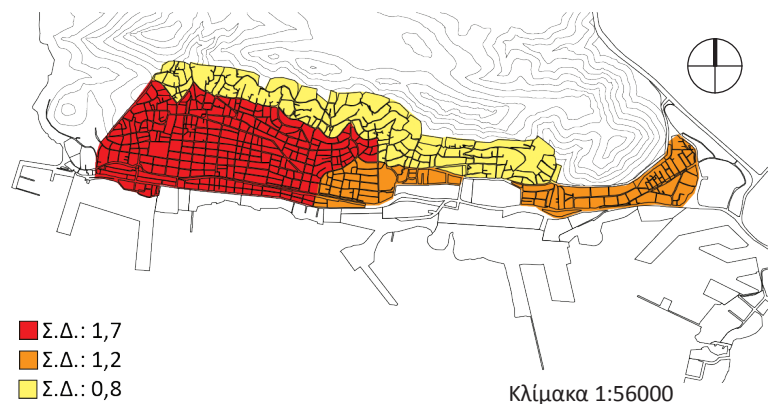


(πρώτη) Παραγκούπολη πάνω από τις εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών. Πηγή: ίδια επεξεργασία

(δεύτερη) Κατοικία πάνω από τις εγκαταστάσεις των πετρελαιοειδών. Πηγή: ίδια επεξεργασία

(τρίτη) Κτίρια γραφείων και βιοτεχνιών στην περιοχή του Ν. Ικονίου. Πηγή: ίδια επεξεργασία

Χάρτης 13. Συντελεστές δόμησης στο δήμο Περάματος όπως ορίζονται στο ΦΕΚ 498Δ/93. Υπόβαθρο: ΕΜΠ, Εργαστήριο Χωρικού Σχεδιασμού και Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας και ίδια επεξεργασία.



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 παρά το γεγονός ότι ο δήμος δικαιούται επιχορήγηση για περιβαλλοντικά προγράμματα (Φιντικάκη, 1999).

**3.3.5.1 Θαλάσσια ρύπανση.** Μία από τις πιο σοβαρές απειλές για την παράκτια ζώνη του Περάματος είναι η μόλυνση από βιομηχανικά απόβλητα λόγω της ναυπηγοεπισκευής. Οι ρύποι αυτοί έχουν να κάνουν με ουσίες που ρίπτονται στη θάλασσα λόγω των εργασιών, όπως μέταλλα, λάδια χρώματα, σκουριές. Δεύτερος παράγοντας για τη μόλυνση των υδάτων αποτελεί η ναυσιπλοΐα λόγω των διαρροών καυσίμων κατά τη λειτουργία των πλοίων αλλά και από ατυχήματα και βλάβες σκαφών. Σημαντικό περιβαλλοντικό πρόβλημα αποτελούν ακόμη οι επιχωματώσεις από τον ΟΛΠ για μικρά ναυπηγεία και προβλήτες για φορτοεκφορτώσεις εμπορευμάτων που αλλάζουν τη μορφή του θαλάσσιου μετώπου και αποκόπτουν τον οικισμό από τη θάλασσα (Δήμος Περάματος, 2007).

**3.3.5.2 Ατμοσφαιρική ρύπανση.** Το Τμήμα Ποιότητας Ατμόσφαιρας, που ανήκει στη Διεύθυνση Ελέγχου Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης και Θορύβου (ΕΑΡΘ) του Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. είναι υπεύθυνο για τη λειτουργία του δικτύου μέτρησης ατμοσφαιρικής ρύπανσης εντός του Λεκανοπεδίου Αττικής. 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. Τέλος σε υψηλά επίπεδα σε σχέση με το στόχο της ΕΕ βρίσκονται και οι τιμές βενζολίου (Φιντικάκη, 1999).

**3.3.5.3 Ηχορύπανση.** Έντονο είναι και το πρόβλημα της όχλησης από μηχανήματα και μεγάλα οχήματα στη ΝΕΖ. Το πρόβλημα εντοπίζεται στα μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας, όπως την περιοχή του Λεκανοπεδίου Αττικής, όμως γίνεται πιο έντονο για περιοχές που συγκεντρώνουν βιομηχανική και βιοτεχνική δραστηριότητα όπως η περιοχή μελέτης (Δήμος Περάματος, 2007).



**3.3.5.4 Εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών.** 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. Κατά τη διάρκεια παραμονής τους έχουν συμβεί αρκετά ατυχήματα όπως εκρήξεις και ανατινάξεις φιαλών, πυρκαγιές και διαρροές αγωγών. Οι εταιρίες πετρελαιοειδών είναι οι: SHELL HELLAS A.E., BP GREECE LIMITED, TOTAL HELLAS A.E., EL PETROL A.E. και ΕΤΕΚΑ Α.Ε. (στη θέση της ELVIN). Οι κίνδυνοι για το περιβάλλον και τους κατοίκους είναι τεράστιοι, καθώς οι δεξαμενές καυσίμων βρίσκονται κατά μήκος της λεωφόρου Δημοκρατίας, με κίνδυνο αποκλεισμού της περιοχής σε περίπτωση ατυχήματος. Επικίνδυνες για τους κατοίκους είναι επίσης και οι τοξικές-καρκινογόνες αναθυμιάσεις, αφού σύμφωνα με τις ίδιες τις εταιρίες πάνω από 300 τόνοι βενζίνης διαχέονται στην ατμόσφαιρα που εκτός από προβλήματα υγείας προκαλούν και έντονη δυσσομία. Αξίζει να επισημανθεί πως οι εγκαταστάσεις καυσίμων βρίσκονται σε απόσταση μόλις 10 μέτρων από τον οικισμό. Επιπλέον πρόβλημα είναι ο αποκλεισμός των κατοίκων από το θαλάσσιο μέτωπο καθώς και οι οχλήσεις και η κυκλοφοριακή φόρτιση. Τέλος σημαντικό πρόβλημα αποτελεί η θαλάσσια ρύπανση λόγω συχνών ατυχημάτων αλλά και 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. (Πέραμα Πόλη της Ναυτοσύνης, <http://www.dperama.gr>)

(πρώτη) Αεροφωτογραφία εγκαταστάσεων πετρελαιοειδών. Πηγή: *Χάρτες Google*. <https://maps.google.gr>

(δεύτερη) Ο δρόμος που χωρίζει τις εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών από τον οικισμό. Πηγή: ίδια επεξεργασία

(τρίτη, τέταρτη) Τα καζάνια όπως φαίνονται από τον κεντρικό δρόμο. Πηγή: ίδια επεξεργασία

### 3.4 Κοινωνικά, πληθυσμιακά και οικονομικά μεγέθη

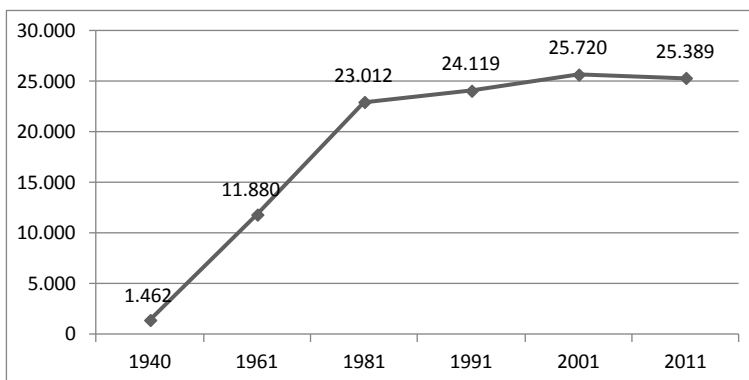
Η παρούσα ενότητα της μελέτης παρουσιάζει συνοπτικά την εξέλιξη των βασικών δημογραφικών δεδομένων καθώς και ορισμένων κοινωνικών και οικονομικών μεγεθών του πληθυσμού του Δήμου Περάματος. Τα στοιχεία αυτά βασίζονται στην επεξεργασία των δεδομένων της Απογραφής πληθυσμού της ΕΛ.ΣΤΑΤ. για το 2001 (πλέον πρόσφατα διαθέσιμα στοιχεία σε επίπεδο Δήμου).

#### 3.4.1 Πληθυσμιακή εξέλιξη

Κατά την περίοδο 1940-1981 σημειώνεται η μεγαλύτερη πληθυσμιακή αύξηση με πολύ υψηλό ρυθμό, γεγονός που συνδέεται με την ανάπτυξη της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας στο Πέραμα. Τις επόμενες δεκαετίες ο πληθυσμός συνεχίζει να αυξάνει σταθερά, ενώ στην τελευταία απογραφή (2011) παρατηρείται η πρώτη μείωση (Διάγραμμα 1). Η πληθυσμιακή πυκνότητα του δήμου είναι 1.727,14 (κάτοικοι / km<sup>2</sup>) με έκταση του δήμου 14.7 km<sup>2</sup>. Η περιοχή θεωρείται αραιοκατοικημένη σε σχέση με το ηπειρωτικό τμήμα της πρώην Νομαρχίας Πειραιά (9.244,2 κάτοικοι / km<sup>2</sup>) και αυτό οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι μεγάλο μέρος του δήμου καταλαμβάνεται από τις εγκαταστάσεις της ΝΕΖ. Παρόλα αυτά όμως η πυκνότητα είναι μεγαλύτερη του αντίστοιχου εθνικού μέσου όρου (83,1 κάτοικοι / km<sup>2</sup>). (Δήμος Περάματος, 2007)

Παρά όμως την τάση αύξησης του πληθυσμού φαίνεται ότι υπάρχει φθίνουσα πορεία στην εξέλιξη του πληθυσμού. Πιο συγκεκριμένα ο δείκτης γονιμότητας παρουσιάζει μείωση της τάξης του 8,60% σύμφωνα με την απογραφή του 2001. Ως δείκτης γονιμότητας ορίζεται το πηλίκο γυναίκες 20-44 ετών/παιδιά έως 4 ετών. Αντίθετα ο δείκτης γήρανσης της περιοχής το 2001 καταγράφει αύξηση σε σχέση με τα δεδομένα του 1981 και του 1991. Είναι χαρακτηριστικό ότι μεταξύ 1981 και 2001 ο δείκτης γήρανσης υπερτριπλασιάστηκε στον δήμο Περάματος (από 0,22 σε 0,74).

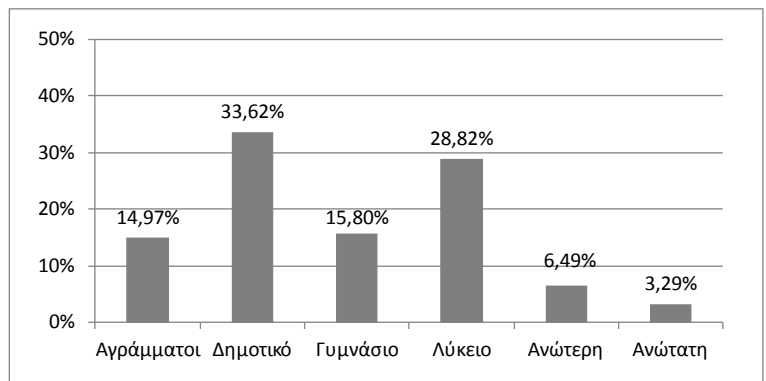
Η συμμετοχή των αλλοδαπών στο συνολικό πληθυσμό του Περάματος είναι 6,04%, δηλαδή 1.553 πολίτες σε σύνολο 25.720, ποσοστό αρκετά υψηλό που όμως δεν ξεπερνάει ούτε το ποσοστό της Νομαρχίας του Πειραιά (7,50%), ούτε της Αττικής (10,01%), ούτε αυτό του συνόλου της χώρας (7,27%), σύμφωνα με την ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2001.



Διάγραμμα 1. Ρυθμός πληθυσμιακής εξέλιξης του δήμου Περάματος. Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, Απογραφή 2001 και ίδια επεξεργασία.

### 3.4.2 Επίπεδο εκπαίδευσης

Σύμφωνα με την απογραφή της ΕΛ.ΣΤΑΤ. και όπως φαίνεται από το διάγραμμα 2, το επίπεδο εκπαίδευσης του πληθυσμού της περιοχής χαρακτηρίζεται ως ιδιαίτερα χαμηλό. Το ποσοστό των ατόμων χωρίς καμία τυπική εκπαίδευση στον δήμο κατά το 2001 είναι 14,97%. Η πλειοψηφία του πληθυσμού κατά το 2001 είναι απόφοιτοι Δημοτικού (33,62%), ποσοστό υψηλότερο του συνόλου της χώρας (27,36%), σε αντίθεση με το ποσοστό των ατόμων με ανώτατη εκπαίδευση το οποίο υπολείπεται σημαντικά του μέσου όρου της χώρας (3,29% έναντι 9,23%). Όσον αφορά τα υπόλοιπα επίπεδα εκπαίδευσης, το 15,80% στο Πέραμα είναι απόφοιτοι Γυμνασίου το 28,82% είναι απόφοιτοι Λυκείου και το 6,49% απόφοιτοι Ανώτερης εκπαίδευσης. Τέλος αξίζει να σημειωθεί πως συγκριτικά με το 1981 και το 1991, παρατηρείται στο δήμο μία πολύ σημαντική βελτίωση στους δείκτες εκπαίδευσης που όμως δεν ακολουθεί τη γενικότερη βελτίωση της ευρύτερης περιοχής και του εθνικού μέσου όρου.

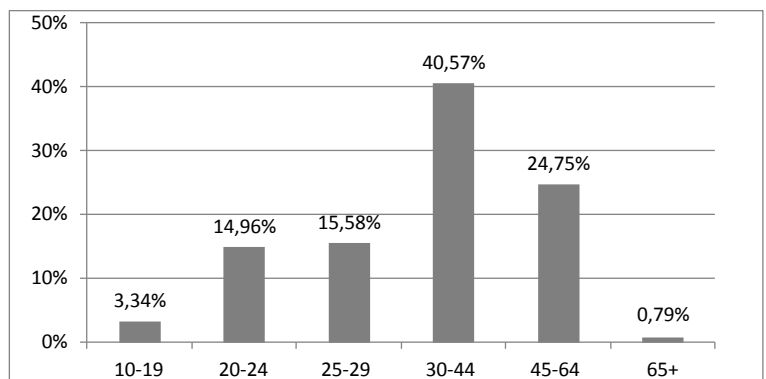


### 3.4.3 Οικονομικά μεγέθη

Ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός το 1991 ήταν 8.042 άτομα, έναντι 10.199 το 2001. Παρατηρείται δηλαδή αύξηση του οικονομικά ενεργού πληθυσμού κατά 26,82%. Κατά την ίδια περίοδο (2001), από τους 10.199 οικονομικώς ενεργούς πολίτες οι 6.919 είναι άνδρες (67,84%) και οι 3.280 γυναίκες (32,16%), οι 341 (3,34%) ανήκουν στην ηλικιακή κατηγορία των 10-19 ετών, οι 1526 (14,96%) σε αυτή των 20-24 ετών, οι 1.589 (15,58%) σε αυτή των 25-29 ετών, οι 4.138 (40,57%) σε αυτή των 30-44 ετών, οι 2.524 (24,75%) σε αυτή των 45-64 ετών και οι 81 (0,79%) στην ηλικιακή κατηγορία των 65 και άνω ετών (Διάγραμμα 3).

(πρώτο) Διάγραμμα 2. Επίπεδο εκπαίδευσης του πληθυσμού του δήμου Περάματος. Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, Απογραφή 2001 και ίδια επεξεργασία.

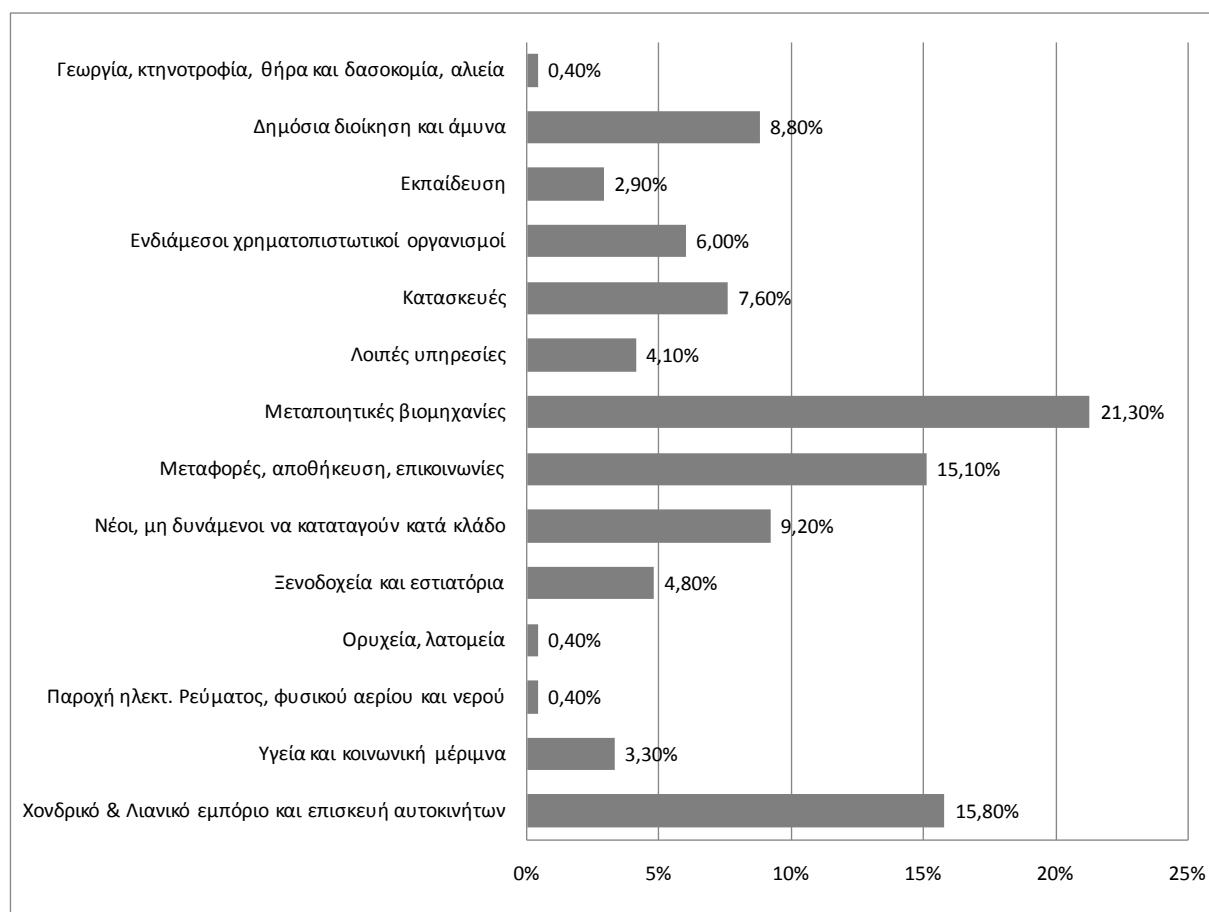
(δεύτερο) Διάγραμμα 3. Ηλικιακή κατανομή οικονομικά ενεργού πληθυσμού του δήμου Περάματος. Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, Απογραφή 2001 και ίδια επεξεργασία.





Η πιο σημαντική οικονομική δραστηριότητα στο Πέραμα είναι η ενασχόληση με τη βιομηχανία (Διάγραμμα 4). Σύμφωνα με τα στοιχεία της απογραφής του 2001 οι μεταποιητικές βιομηχανίες απασχολούσαν το 21,3% του εργατικού δυναμικού της περιοχής. Οι αμέσως επόμενες κατηγορίες απασχόλησης των κατοίκων σχετίζονται με το χονδρεμπόριο, το λιανικό εμπόριο και την επισκευή οχημάτων και ειδών οικιακής χρήσης (15.8%), καθώς και σχετικά με μεταφορές, αποθήκευση και επικοινωνίες (15,1%).

Τέλος, η ανεργία στην περιοχή βρίσκεται σε εξαιρετικά υψηλά επίπεδα κάτι που όμως σχετίζεται και με τη γενικότερη εικόνα της χώρας στον τομέα της απασχόλησης. Πιο συγκεκριμένα στο δήμο το ποσοστό της καταγεγραμμένης από την ΕΛ.ΣΤΑΤ. ανεργίας αυξάνεται από 4,89% το 1981, σε 11,51% το 1991, και σε 11,01% το 2001. Η έντονη υποαπασχόληση στην περιοχή σχετίζεται άμεσα και με την κρίση στη ναυπηγοεπισκευή, την κύρια δραστηριότητα των κατοίκων του Περάματος.



Διάγραμμα 4. Κατανομή εργατικού δυναμικού στις επιχειρήσεις του δήμου Περάματος. Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, Απογραφή 2001 και ίδια επεξεργασία.

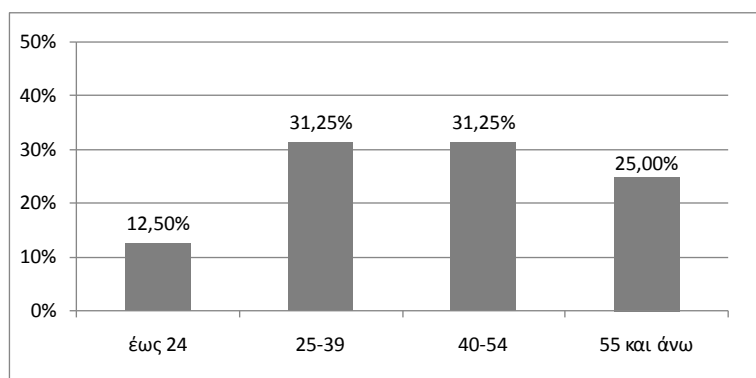
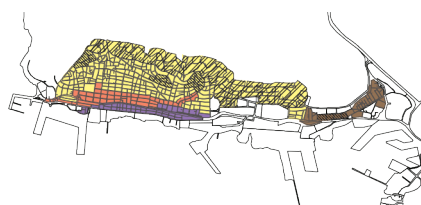
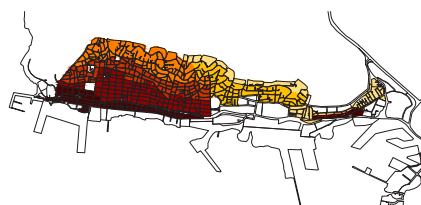


#### 4. Παρατηρήσεις από την επιτόπια έρευνα

---



Σε αυτό το κεφάλαιο καταγράφονται τα συμπεράσματα που προέκυψαν από τις απαντήσεις τριάντα δύο ερωτηματολογίων, τα οποία συμπληρώθηκαν αναλογικά καθ' όλη την έκταση της περιοχής μελέτης, την περίοδο Ιουλίου 2013. Οι περιοχές στις οποίες δόθηκαν τα ερωτηματολόγια προέκυψαν από το συνδυασμό των χαρτών οικιστικής εξέλιξης (χάρτης 4) και διαφορετικών ποιοτήτων στην περιοχή κατοικίας (χάρτης 11). Σύμφωνα με αυτούς επιλέχθηκαν 15 περιοχές με διαφορετικά χαρακτηριστικά, όπως σηματοδοτούνται στο χάρτη 13, στις οποίες συμπληρώθηκαν από δύο ερωτηματολόγια, με εξαίρεση την περιοχή του κέντρου όπου κρίθηκε καταλληλότερο να απαντηθούν τέσσερα λόγω της πυκνότερης δόμησης στο τμήμα αυτό. Οι ερωτηθέντες είναι ίσου αριθμού γυναικών και ανδρών και διαφόρων ηλικιακών κατηγοριών (Διάγραμμα 5). Τα ερωτηματολόγια αυτά πραγματοποιήθηκαν προκειμένου να δοθεί μια πιο ολοκληρωμένη εικόνα για τον πληθυσμό του Περάματος, τα κοινωνικά χαρακτηριστικά του και το πώς αυτά επηρεάζουν ή επηρεάζονται από το δομημένο περιβάλλον ή το πώς οι ίδιοι αντιλαμβάνονται το δομημένο χώρο και τις υποδομές της πόλης τους. Οι ερωτήσεις που έγιναν αφορούσαν το επάγγελμα, την εκπαίδευση και την οικογενειακή κατάσταση των ερωτηθέντων, καθώς επίσης τη χρονική διάρκεια και τους λόγους διαμονής τους στην περιοχή. Επίσης αναζητήθηκαν οι τρόποι και η ακτίνα μετακίνησης, οι κοινωνικές σχέσεις στην γειτονία και τα χαρακτηριστικά της κατοικίας τους. Τέλος σημειώθηκε η επάρκεια σε κοινωνικές και τεχνικές υποδομές, κοινόχρηστους χώρους και ιδιωτικές επιχειρήσεις.



Χάρτης 13. Περιοχές κατοικίας ερωτηθέντων. Υπόβαθρο: ΕΜΠ, Εργαστήριο Χωρικού Σχεδιασμού και Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας. Πηγή: επιτόπια έρευνα και ίδια επεξεργασία.

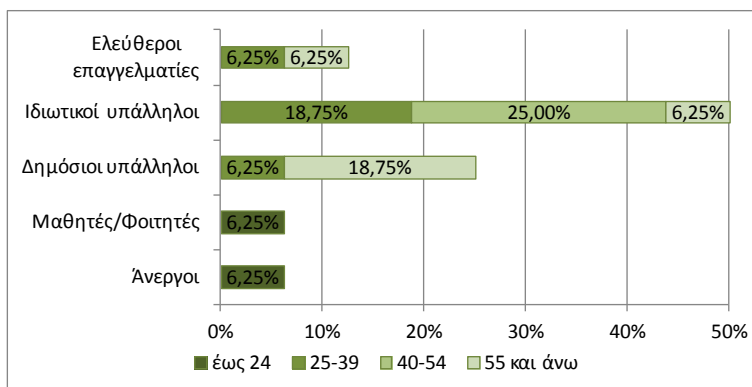
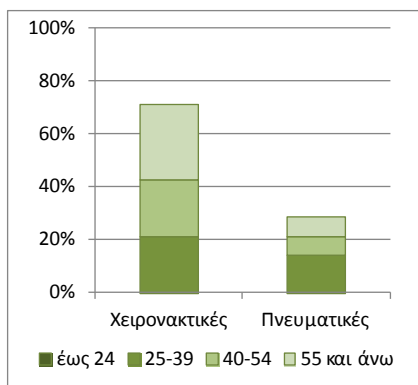
Διάγραμμα 5. Ηλικιακή κατανομή των ερωτηθέντων. Πηγή: επιτόπια έρευνα και ίδια επεξεργασία.

## 4.1 Δημογραφικά και χαρακτηριστικά ερωτηθέντων

**Επάγγελμα και ηλικία.** Σύμφωνα με τις απαντήσεις το 87,5% των ανδρών δήλωσαν ότι εργάζονται (Διάγραμμα 6), το μεγαλύτερο ποσοστό (71,4%) ασχολείται με χειρονακτικές εργασίες, ενώ από αυτούς το 50% εργάζεται σε κλάδους σχετικά με τη ΝΕΖ. Επίσης από αυτούς που ασχολούνται με χειρονακτικές εργασίες, το 30% ανήκει στην ηλικιακή κατηγορία 25-39 ετών, ενώ κανένας έως 24 ετών δεν δήλωσε να ασχολείται με τη ζώνη (Διάγραμμα 7). Το γεγονός αυτό καθώς ακόμη και οι μαρτυρίες των ερωτηθέντων που ενώ δήλωσαν πως εργάζονται στη ζώνη ισχυρίστηκαν πως η δουλειά εκεί είναι περιστασιακή και ασχολούνται και με κάποια άλλη συμπληρωματική εργασία προκειμένου να ενισχύσουν το εισόδημά τους, δείχνει τη μεγάλη συρρίκνωση της δραστηριότητας στη ζώνη και παράλληλα την εγκατάλειψη των χειρονακτικών εργασιών από άτομα μικρότερης ηλικίας. Άξιο είναι επίσης να σημειωθεί πως από όσους απάντησαν πως ασχολούνται με χειρονακτικές εργασίες η πλειοψηφία (70%) κατοικεί στο Πέραμα πάνω από 20 χρόνια, γεγονός που δείχνει πως οι πιο νέοι κάτοικοι του Περάματος δεν επιλέγουν τις χειρονακτικές εργασίες ή τον κλάδο της ΝΕΖ σαν επάγγελμα.

Από την άλλη πλευρά όσον αφορά τον γυναικείο πληθυσμό το 50% δεν εργάζεται και ασχολείται με τα οικιακά, το 25% εργάζονται ως ιδιωτικοί υπάλληλοι, το 6,25% ως δημόσιοι υπάλληλοι, το 6,25% ως ελεύθεροι επαγγελματίες, ενώ το 12,5% είναι μαθήτριες ή φοιτήτριες. Από αυτές που ασχολούνται με τα οικιακά 25% είναι 25-39 ετών, 37,5% είναι 40-54, και 37,5% είναι άνω των 55 ετών (Διάγραμμα 8). Τα παραπάνω ποσοστά αποδεικνύουν πως αρκετά μεγάλο ποσοστό των γυναικών δεν εργάζεται, ανεξάρτητα από την ηλικία τους και αυτό είναι ίσως ένα στοιχείο που σχετίζεται με την ανάπτυξη της ΝΕΖ στην περιοχή, η οποία επιτρέπει αποκλειστικά την εργασία ανδρών σε αυτό τον κλάδο.

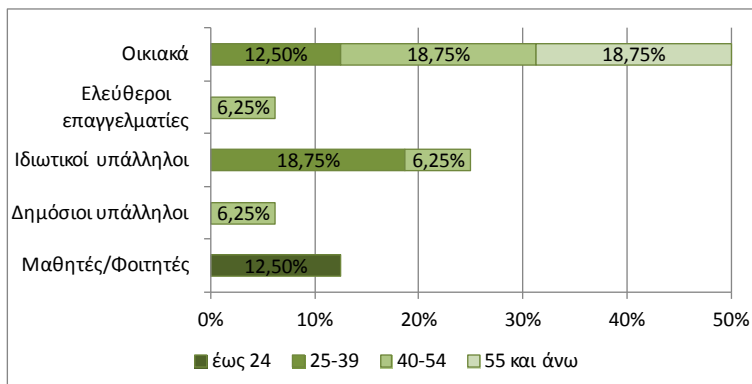
Συνεχίζοντας την καταγραφή το 25% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού, ανδρών και γυναικών, εργάζεται στο δημόσιο τομέα, το 60% στον ιδιωτικό, ενώ το 15% εργάζονται ως ελεύθεροι επαγγελματίες. Διαπιστώνεται πως οι κάτοικοι του Περάματος δεν επιλέγουν να έχουν δικές τους επιχειρήσεις, καθώς μόλις το 15% εργάζονται ως ελεύθεροι επαγγελματίες.



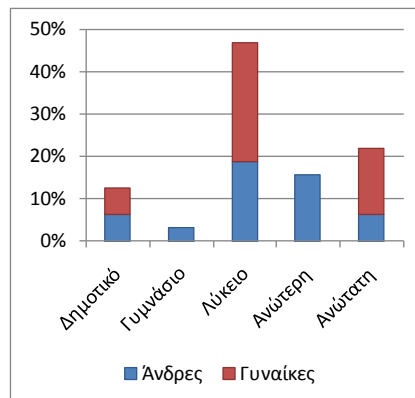
(πάνω δεξιά) Διάγραμμα 6. Επαγγέλματα ανδρών και ηλικία. Πηγή: επιτόπια έρευνα και ίδια επεξεργασία.

(πάνω αριστερά) Διάγραμμα 7. Τύπος εργασίας του οικονομικά ενεργού πληθυσμού των ανδρών. Πηγή: επιτόπια έρευνα και ίδια επεξεργασία.

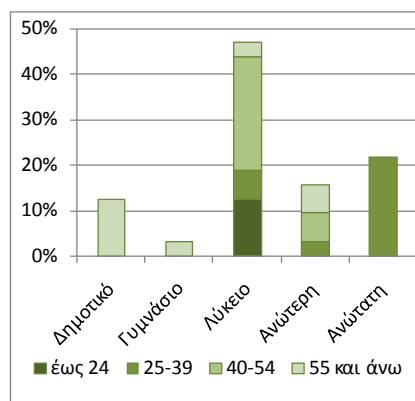
(κάτω) Διάγραμμα 8. Επαγγέλματα γυναικών και ηλικία. Πηγή: επιτόπια έρευνα και ίδια επεξεργασία.



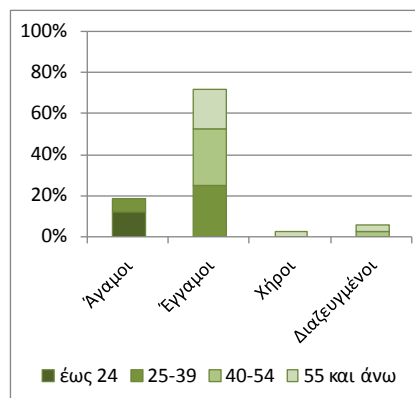
**Επίπεδο εκπαίδευσης και φύλο.** Ως προς το επίπεδο της εκπαίδευσης φαίνεται πως οι γυναίκες έχουν μεγαλύτερη συμμετοχή (31,25%) στην ανώτατη εκπαίδευση έναντι των ανδρών (12,5%). Παράλληλα οι άνδρες παρακολούθησαν κατά 31,25% κάποια τεχνική σχολή, σε αντίθεση με το γυναικείο πληθυσμό που δεν έχει λάβει καθόλου τέτοια εκπαίδευση. Αυτό ίσως σχετίζεται με την ενασχόληση του ανδρικού πληθυσμού με χειρονακτικές εργασίες ή εργασίες σχετικά με τη ΝΕΖ, καθώς όλοι οι ερωτηθέντες απόφοιτοι τεχνικών σχολών έχουν απορροφηθεί σε αυτούς τους κλάδους. (Διάγραμμα 9)



**Επίπεδο εκπαίδευσης και ηλικία.** Παρ' όλα αυτά αν συσχετιστεί το επίπεδο εκπαίδευσης των ερωτηθέντων με την ηλικία τους φαίνεται κάποια βελτίωση στους δείκτες εκπαίδευσης με το πέρασμα των χρόνων. Συγκεκριμένα, όσοι δήλωσαν πως έχουν εκπαίδευση δημοτικού ή γυμνασίου ανήκουν στην ηλικιακή κατηγορία άνω των 55 ετών. Εκείνοι που δήλωσαν δευτεροβάθμια εκπαίδευση λυκείου είναι 40 ετών και άνω σε ποσοστό 60%. Το σύνολο όσων δήλωσαν ανώτατη εκπαίδευση ανήκει στην ηλικιακή κατηγορία των 25-39 ετών, που δείχνει ότι πλέον προτιμάται η συνέχιση των σπουδών μέχρι και την ανώτατη εκπαίδευση, κάτι που δεν συνέβαινε παλαιότερα. (Διάγραμμα 10)



**Οικογενειακή κατάσταση και ηλικία.** Το 71,9% δήλωσαν έγγαμοι, το 18,75% άγαμοι, το 6,4% διαζευγμένοι και το 3,13% χήροι. Από τους άγαμους το 66,7% είναι έως 24 ετών, ενώ το υπόλοιπο 33,3% σε ηλικία 25-39 ετών. (Διάγραμμα 11)

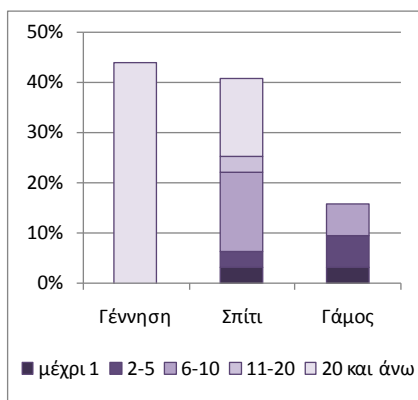
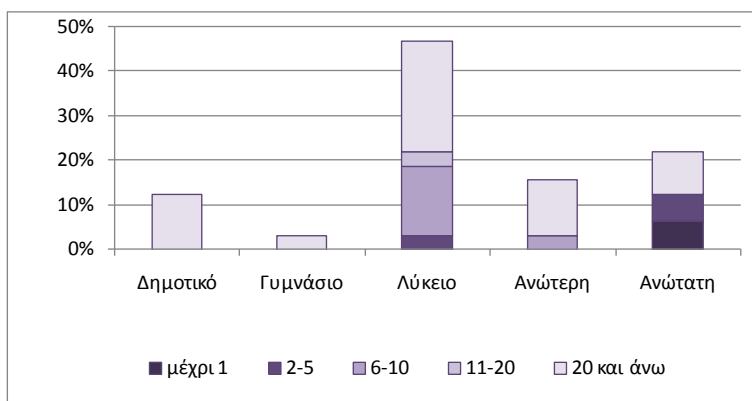
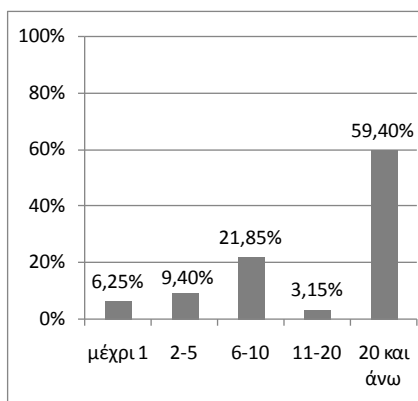


(πρώτο) Διάγραμμα 9. Επίπεδο εκπαίδευσης και φύλο. Πηγή: επιτόπια έρευνα και ίδια επεξεργασία.

(δεύτερο) Διάγραμμα 10. Επίπεδο εκπαίδευσης και ηλικία. Πηγή: επιτόπια έρευνα και ίδια επεξεργασία.

(τρίτο) Διάγραμμα 11. Οικογενειακή κατάσταση και ηλικία. Πηγή: επιτόπια έρευνα και ίδια επεξεργασία.

**Χρονική διάρκεια διαμονής στην περιοχή.** Παρατηρείται πως η πλειοψηφία των ερωτηθέντων (59,4%) κατοικεί στο Πέραμα περισσότερα από 20 χρόνια, ενώ μεγάλος είναι και ο αριθμός εκείνων που ζουν στο δήμο περισσότερα από 6 χρόνια. Αντιθέτως πολύ λίγοι είναι αυτοί που κατοικούν στην περιοχή λιγότερο από 5 χρόνια, από αυτό διαπιστώνεται πως το Πέραμα δεν αποτελεί περιοχή που την προτιμούν για τόπο κατοικίας τα τελευταία χρόνια. (Διάγραμμα 12)



**Επίπεδο εκπαίδευσης και χρονική διάρκεια διαμονής στην περιοχή.** Από το συνολικό αριθμό όσων απάντησαν ότι ακολούθησαν ανώτατη εκπαίδευση, το 57,2% δεν είχε γεννηθεί στο Πέραμα αλλά προερχόταν από άλλες περιοχές και κατοικεί στο Πέραμα μέχρι 5 χρόνια, γεγονός που αποδεικνύει το χαμηλό επίπεδο εκπαίδευσης των κατοίκων της περιοχής. (Διάγραμμα 13)

**Λόγοι εγκατάστασης και χρονική διάρκεια διαμονής στην περιοχή.** Από το συνολικό αριθμό των ερωτηθέντων το 59,4% κατοικεί στο Πέραμα περισσότερα από 20 χρόνια ενώ από αυτούς το 73,7% απάντησε πως το Πέραμα ήταν ο τόπος γέννησής τους. Από αυτούς που απάντησαν σαν λόγο εγκατάστασης την απόκτηση κατοικίας, το 41,6% ζει περισσότερα από 20 χρόνια στην περιοχή, το 8,3% κατοικεί 11-20 χρόνια, το 33% 6-10 χρόνια και το 8,3% έως 1 χρόνο. Από τα παραπάνω ποσοστά συμπεραίνεται πως το Πέραμα με το πέρασμα των χρόνων δεν επιλέγεται σαν τόπος απόκτησης κατοικίας, όπως συνέβαινε παλαιότερα, καθώς επίσης παρατηρείται πως δεν υπάρχει καθόλου εισροή κατοίκων που να έχει σαν λόγο εγκατάστασης την εύρεση εργασίας, ίσως λόγω της κρίσης του κλάδου της NEZ στην περιοχή και του μεγάλου ποσοστού ανεργίας. (Διάγραμμα 14)

(πάνω αριστερά) Διάγραμμα 12. Χρονική διάρκεια διαμονής στην περιοχή. Πηγή: επιτόπια έρευνα και ίδια επεξεργασία.

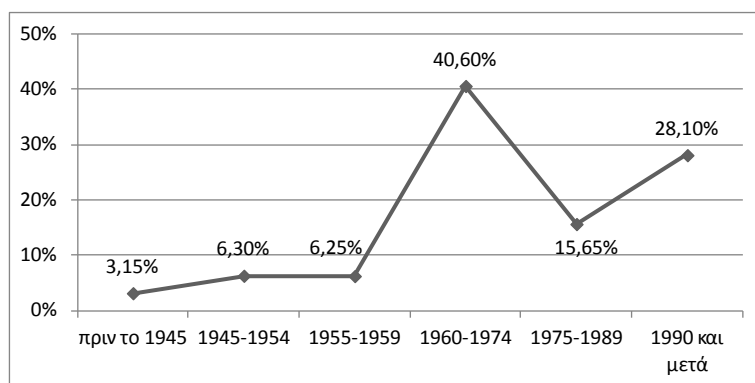
(πάνω δεξιά) Διάγραμμα 13. Επίπεδο εκπαίδευσης και χρονική διάρκεια διαμονής. Πηγή: επιτόπια έρευνα και ίδια επεξεργασία

(κάτω) Διάγραμμα 14. Λόγοι εγκατάστασης στην περιοχή και χρονική διάρκεια διαμονής. Πηγή: επιτόπια έρευνα και ίδια επεξεργασία.



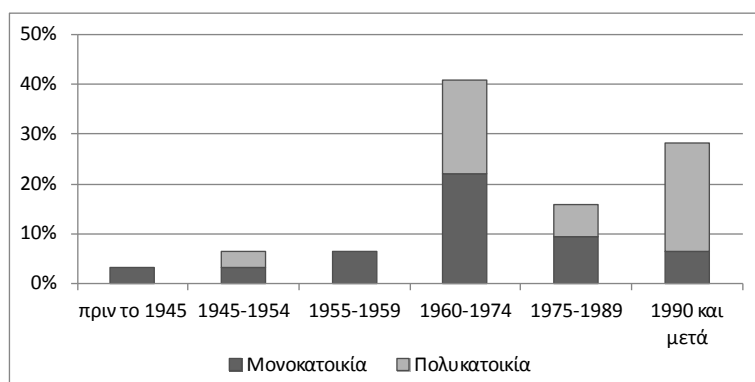
## 4.2 Οικιστική ανάπτυξη και κοινωνικά χαρακτηριστικά των κατοίκων

**Έτος κατασκευής και τύπος κατοικίας.** Μελετώντας τις κατοικίες των ερωτηθέντων σχετικά με το έτος κατασκευής τους παρατηρείται μία σταδιακή αύξηση των κατοικιών από το 1945 και μετά, με έξαρση κατά την περίοδο 1960-1975 με ποσοστό 40,6%, όπως φαίνεται και από το διάγραμμα, ενώ μία μικρότερη εμφανίζεται από το 1990 μέχρι σήμερα με ποσοστό 28,1% του συνόλου των κτιρίων. (Διάγραμμα 15) Από το 1945 μέχρι το 1959 ανεγείρονται κυρίως μονοκατοικίες. Από το 1960-1989 ανεγείρονται με ίδιους ρυθμούς μονοκατοικίες και πολυκατοικίες, ενώ από το 1990 και μετά κυρίως πολυκατοικίες καθώς το Πέραμα ακολουθεί τα πρότυπα της οικιστικής εξέλιξης της Αθήνας (Διάγραμμα 16)

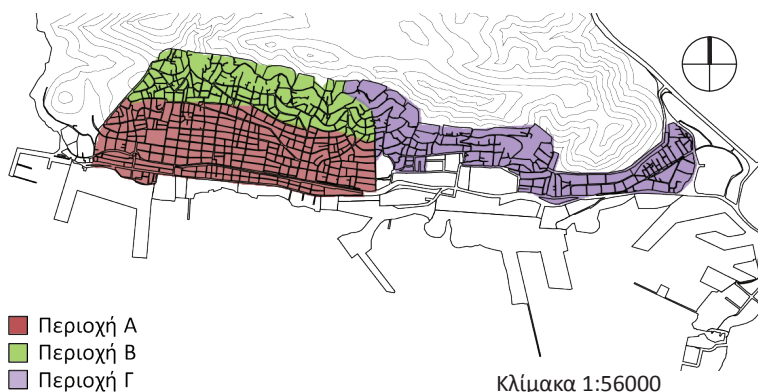
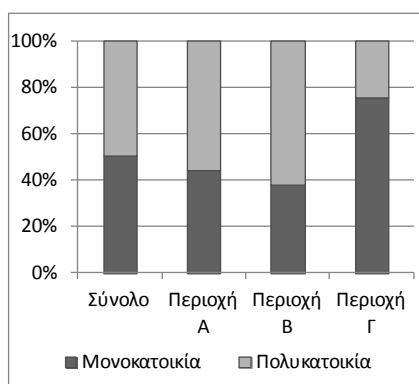


(πρώτο) Διάγραμμα 15. Ρυθμός οικιστικής εξέλιξης. Πηγή: επιτόπια έρευνα και ίδια επεξεργασία.

(δεύτερο) Διάγραμμα 16. Έτος κατασκευής και τύπος κατοικίας. Πηγή: επιτόπια έρευνα και ίδια επεξεργασία.



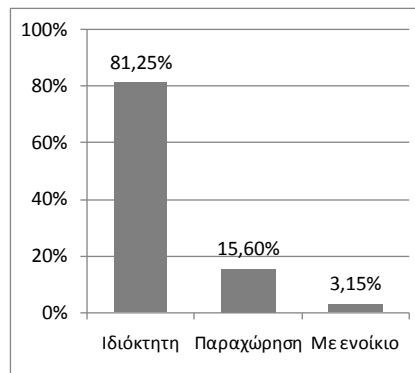
**Τύπος κατοικίας και περιοχές του δήμου.** Όσον αφορά τον τύπο κατοικίας των ερωτηθέντων προέκυψε ίσος αριθμός πολυκατοικιών και μονοκατοικιών. Έπειτα ο δήμος διακρίθηκε σε περιοχές λαμβάνοντας υπόψη το χωρικό παράγοντα, τις διαφορετικές ποιότητες κατοίκησης και την αίσθηση που αυτές δημιουργούσαν στον επισκέπτη. Σύμφωνα με αυτά τα κριτήρια η περιοχή διακρίθηκε σε τρεις περιοχές (χάρτης 14), εκείνη του κέντρου (Περιοχή Α) με την ευκολότερη προσπελασιμότητα, την πιο πυκνή δόμηση, που συγκεντρώνει τις περισσότερες υποδομές και παροχές, εκείνη βόρεια του κέντρου (Περιοχή Β) στη δύσβατη πλαγιά που δομήθηκε μετέπειτα και τέλος το ανατολικότερο τμήμα του δήμου, που συνδυάζει την περιοχή πάνω από τις εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών και αυτή του Ν. Ικονίου (Περιοχή Γ), το πιο απομακρυσμένο από το κέντρο και με τις λιγότερες παροχές. Σχετικά με τον τύπο κατοίκησης σε αυτές τις περιοχές παρατηρείται πως στο δυτικό τμήμα του Περάματος (περιοχή Α και Β) αναπτύσσονται πολυκατοικίες σε ποσοστό 56,25% και 62,5% αντίστοιχα, ενώ στο ανατολικό τμήμα του δήμου (περιοχή Γ) επικρατούν οι μονοκατοικίες σε ποσοστό 75%. (Διάγραμμα 17)



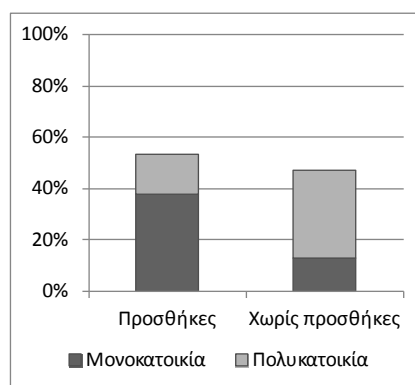
Χάρτης 14. Διάκριση δήμου σε περιοχές. Υπόβαθρο: ΕΜΠ, Εργαστήριο Χωρικού Σχεδιασμού και Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας. Πηγή: επιτόπια έρευνα και ίδια επεξεργασία.

Διάγραμμα 17. Τύπος κατοικίας στο σύνολο και τις περιοχές του δήμου. Πηγή: επιτόπια έρευνα και ίδια επεξεργασία.

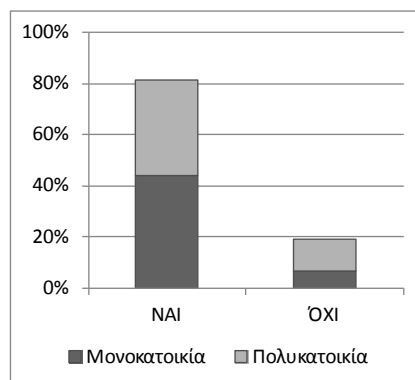
**Ιδιοκτησιακό καθεστώς.** Σχετικά με την ιδιοκτησία της κατοικίας, το 81,25% απάντησε πως η κατοικία τους είναι ιδιόκτητη, το 15,62% ότι προήλθε ύστερα από παραχώρηση και μόλις το 3,12% πληρώνει ενοίκιο. Αυτό δείχνει πως το Πέραμα δεν είναι μία περιοχή που επιλέγει κάποιος για ενοικίαση κατοικίας ίσως λόγω της έλλειψης υποδομών και παροχών για τους κατοίκους. (Διάγραμμα 18)



**Τύπος κατοικίας και προσθήκες σε αυτή.** Σχετικά με τις προσθήκες που έγιναν στα κτίρια κατά το πέρασμα των χρόνων αυτές έγιναν σε ποσοστό 53,1% στο σύνολο των κατοικιών από τις οποίες το 70,5% είναι μονοκατοικίες ενώ από το σύνολο των κατοικιών με προσθήκες καμία δεν χρονολογείται μετά το 1990. Αξιοσημείωτο είναι πως το 12,5% των ερωτηθέντων απάντησε πως η κατοικία τους δεν ικανοποιεί τις ανάγκες τους, από αυτούς το 75% δήλωσαν πως έχουν δοκιμάσει να κάνουν προσθήκες ή αλλαγές στο αρχικό κτίριο. Τέλος αναφέρεται πως το 28,2% των κατοικιών κτίστηκε ύστερα από καταπάτηση και στη συνέχεια εντάχθηκε στο σχέδιο πόλης, ενώ από αυτές το 77,8% είναι μονοκατοικίες. (Διάγραμμα 19)



**Κοινωνικές σχέσεις και τύπος κατοικίας.** Όσον αφορά τις σχέσεις με τους γείτονες μόνο το 18,75% απάντησε πως δεν έχει σχέσεις με γείτονες και από αυτούς οι περισσότεροι κατοικούν σε πολυκατοικίες. Έτσι, φαίνεται πως το Πέραμα είναι μία περιοχή στην οποία αναπτύσσονται διαπροσωπικές σχέσεις στη γειτονιά, καθώς επίσης πως όσοι κατοικούν σε μονοκατοικίες έχουν καλύτερες γειτονικές σχέσεις έναντι αυτών που κατοικούν σε πολυκατοικίες. (Διάγραμμα 20)

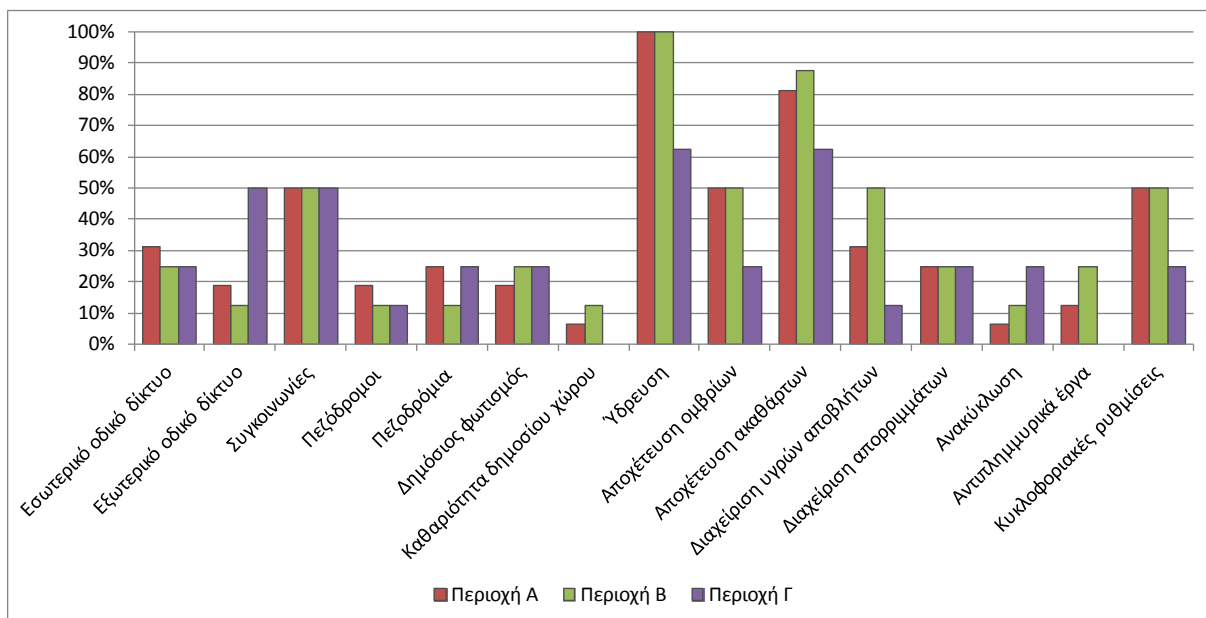
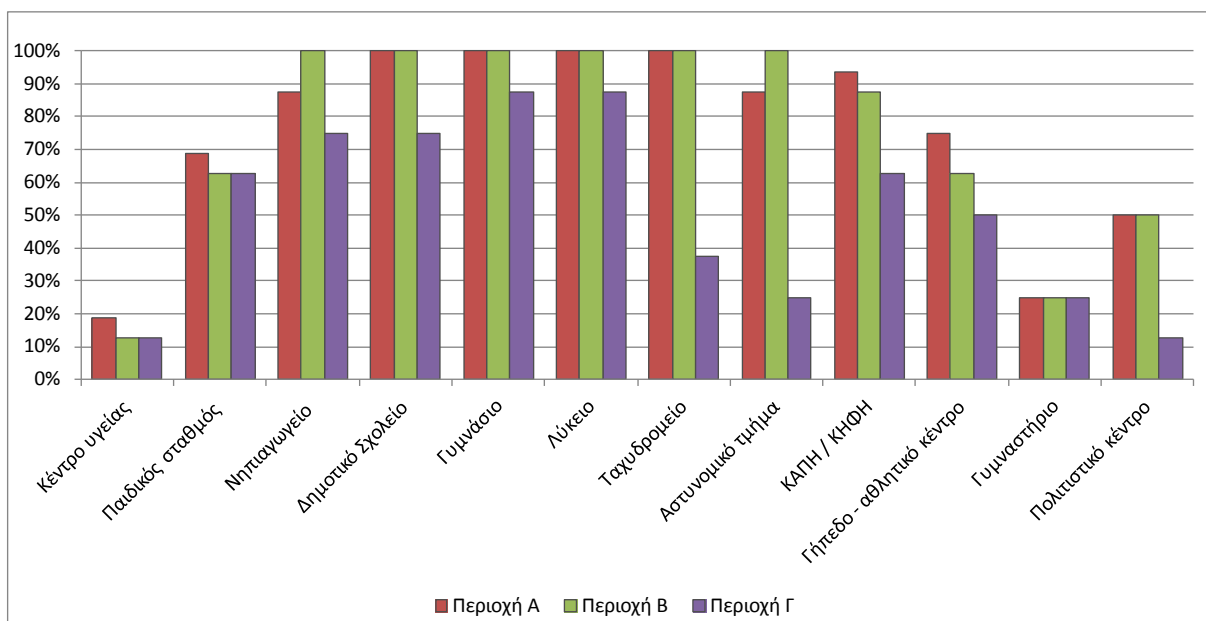


(πρώτο) Διάγραμμα 18. Ιδιοκτησιακό καθεστώς. Πηγή: επιτόπια έρευνα και ίδια επεξεργασία.

(δεύτερο) Διάγραμμα 19. Τύπος κατοικίας και προσθήκες σε αυτή. Πηγή: επιτόπια έρευνα και ίδια επεξεργασία.

(τρίτο) Διάγραμμα 20. Κοινωνικές σχέσεις και τύπος κατοικίας. Πηγή: επιτόπια έρευνα και ίδια επεξεργασία.

### 4.3 Υποδομές και παροχές



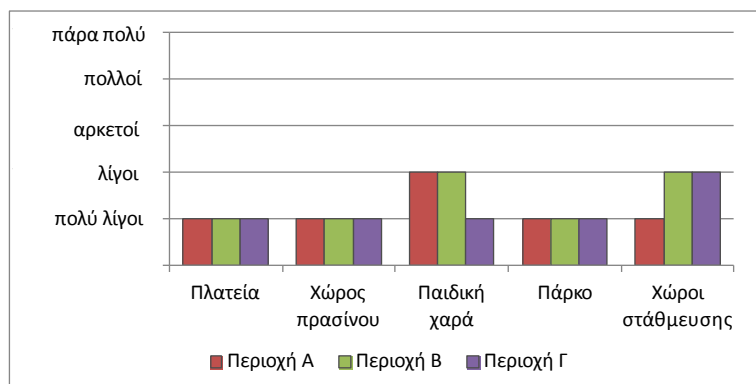
(πρώτο) Διάγραμμα 21. Επάρκεια κοινωνικών υποδομών στις περιοχές του δήμου. Πηγή: επιτόπια έρευνα και ίδια επεξεργασία.

(δεύτερο) Διάγραμμα 22. Επάρκεια τεχνικών υποδομών στις περιοχές του δήμου. Πηγή: επιτόπια έρευνα και ίδια επεξεργασία.

**Κοινωνικές υποδομές και περιοχές του δήμου.** Ως προς τις κοινωνικές υποδομές διαπιστώνεται ότι οι κάτοικοι δεν αντιμετωπίζουν ελλείψεις σε παιδικούς σταθμούς, σε πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση, σε αστυνομικά τμήματα, ΚΑΠΗ και ταχυδρομεία. Όμως παρουσιάζονται ελλείψεις σε μεγάλο ποσοστό σε κέντρα υγείας, γυμναστήρια και πολιτιστικά κέντρα. Ανάλογες ελλείψεις φαίνεται να αντιμετωπίζουν οι περιοχές Α και Β, όμως η περιοχή Γ εκτός από τις προηγούμενες ελλείψεις δηλώνει ανεπάρκεια και σε άλλες κοινωνικές υποδομές, καθώς αυτές συγκεντρώνονται στο κέντρο του Περάματος. (Διάγραμμα 21)

**Τεχνικές υποδομές και περιοχές του δήμου.** Ακολούθως, ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα αποτελέσματα σχετικά με τις τεχνικές υποδομές του δήμου. Οι κάτοικοι κρίνουν πως το 80% των τεχνικών υποδομών για τις οποίες ρωτήθηκαν δεν επαρκούν για το δήμο και μάλιστα σε πολύ μεγάλο βαθμό. Οι ίδιοι είναι ικανοποιημένοι μόνο με το σύστημα ύδρευσης και την αποχέτευση ακαθάρτων, υποδομές δηλαδή που έχουν να κάνουν αποκλειστικά με την κατοικία και θα θεωρούνταν δεδομένες για κάθε αστική περιοχή. Εξετάζοντας χωριστά τις τρεις περιοχές, ενώ και οι τρεις ακολουθούν τα γενικά αποτελέσματα, η περιοχή Γ παρότι δηλώνει όπως και οι άλλες επάρκεια στην ύδρευση και την αποχέτευση ακαθάρτων, το ποσοστό της είναι αρκετά μικρότερο (62,5%) για τις δεδομένες παροχές. Αυτό σημαίνει πως υπάρχουν σπίτια που αδυνατούν ακόμα και στην παροχή νερού. (Διάγραμμα 22)

**Κοινόχρηστοι χώροι και περιοχές του δήμου.** Στην περιοχή του Περάματος παρουσιάζονται ιδιαίτερες ελλείψεις σε κοινόχρηστους χώρους. Οι ερωτηθέντες απάντησαν πως υπάρχουν πολύ λίγες πλατείες, χώροι πρασίνου και πάρκα, ενώ υπάρχουν λίγες παιδικές χαρές και χώροι στάθμευσης. Αν εξεταστούν πιο ειδικά οι τρεις περιοχές φαίνεται πως στο κέντρο υπάρχουν πολύ λίγοι χώροι στάθμευσης συγκριτικά με το υπόλοιπο Πέραμα, λόγω της συχνής επισκεψιμότητας, αφού εκεί συγκεντρώνονται οι περισσότερες κοινωνικές υποδομές και επιχειρήσεις καθώς επίσης και λόγω της πυκνής δόμησης σε σχέση με τις άλλες δύο περιοχές. Στο ανατολικό Πέραμα υπάρχουν πολύ λίγες παιδικές χαρές καθώς βρίσκεται σε απόσταση από το κέντρο το οποίο συγκεντρώνει τέτοιους χώρους. (Διάγραμμα 23)



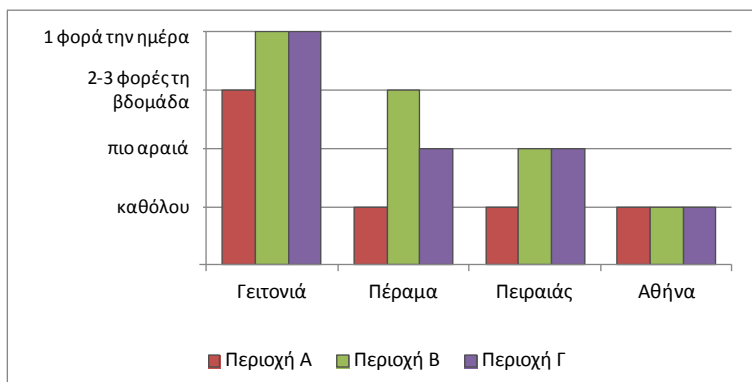
Διάγραμμα 23. Αξιολόγηση κοινόχρηστων χώρων του δήμου. Πηγή: επιτόπια έρευνα και ίδια επεξεργασία.

## 4.4 Μετακινήσεις και συγκοινωνίες

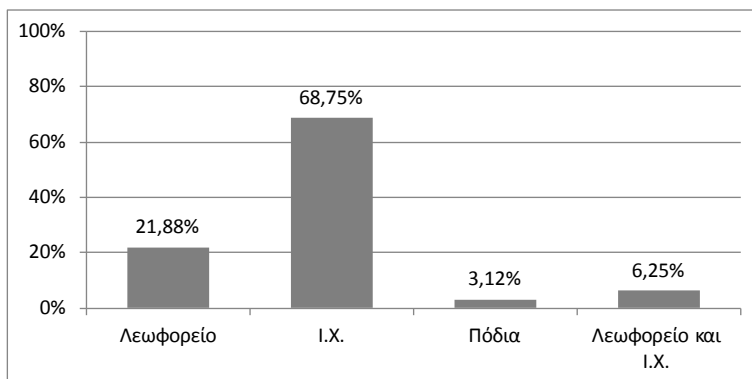
**Ακτίνα μετακίνησης και περιοχές του δήμου.** Σύμφωνα με την έρευνα σχετικά με την ακτίνα μετακίνησης των κατοίκων για αγορές ειδών καθημερινής χρήσης οι ερωτηθέντες απάντησαν πως επισκέπτονται τη γειτονιά 2-3 φορές την εβδομάδα, το κέντρο του Περάματος πιο αραιά, τον Πειραιά αραιά έως καθόλου και το κέντρο της Αθήνας καθόλου γεγονός που δείχνει ότι η αγορά του Περάματος και του Πειραιά καλύπτει τις ανάγκες τους. Αν εξεταστούν μεμονωμένα οι τρεις περιοχές (Διάγραμμα 24) φαίνεται πως όσοι κατοικούν κεντρικά του δήμου (περιοχή Α) ψωνίζουν αποκλειστικά από αυτό 2-3 φορές την εβδομάδα καθώς ικανοποιεί τις ανάγκες τους και δεν χρειάζεται να μετακινούνται έξω από αυτό. Από την άλλη πλευρά όσοι κατοικούν στο βόρειο τμήμα του (περιοχή Β) ή στα ανατολικά (περιοχή Γ) αναγκάζονται εκτός από τη γειτονιά τους να μετακινούνται για αγορές στο κέντρο του δήμου και σπανιότερα στον Πειραιά.

(πρώτο) Διάγραμμα 24. Ακτίνα μετακίνησης για αγορές ειδών καθημερινής χρήσης ανάλογα με τις περιοχές κατοίκησης. Πηγή: επιτόπια έρευνα και ίδια επεξεργασία.

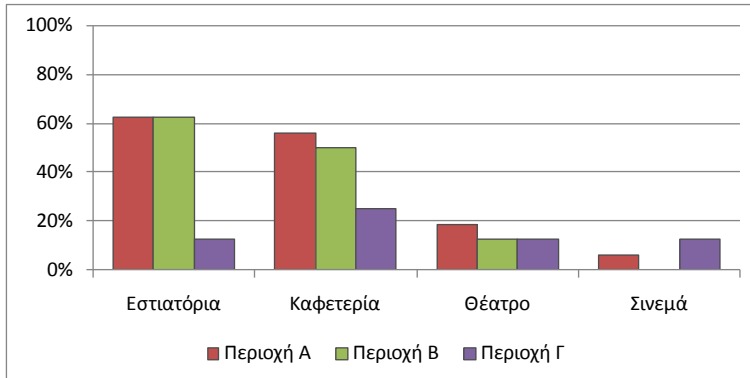
(δεύτερο) Διάγραμμα 25. Τρόπος μετακίνησης των κατοίκων. Πηγή: επιτόπια έρευνα και ίδια επεξεργασία.



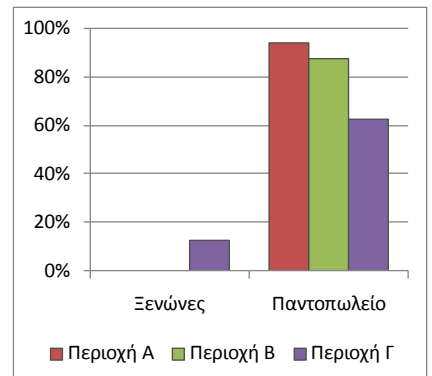
**Τρόπος μετακίνησης.** Αναλύοντας τις απαντήσεις σχετικά με τον τρόπο μετακίνησης των κατοίκων φαίνεται πως μόνο το 21,88% χρησιμοποιεί αποκλειστικά τα ΜΜΜ για τις μεταφορές του, ενώ το 6,25% χρησιμοποιεί τα ΜΜΜ σε συνδυασμό με κάποιο άλλο, ιδιωτικής χρήσης, μέσο μεταφοράς (μηχανή, αυτοκίνητο). Το συγκοινωνιακό δίκτυο φαίνεται πως δεν επαρκεί για την εξυπηρέτηση των κατοίκων ίσως λόγω της απουσίας μέσων σταθερής τροχιάς. (Διάγραμμα 25)



**Χώροι αναψυχής και εστίασης.** Οι ερωτηθέντες και των τριών περιοχών έκριναν πως θέατρο και κινηματογράφος λείπουν εντελώς από την περιοχή με εξαίρεση ένα θερινό κινηματογράφο. Όσον αφορά τις επιχειρήσεις των εστιατορίων, στην περιοχή του κέντρου και περιμετρικά αυτού επαρκούν σε ικανοποιητικό βαθμό σε αντίθεση με το ανατολικό τμήμα όπου δεν είναι επαρκείς. (Διάγραμμα 26)



**Ιδιωτικές επιχειρήσεις.** Στη συνέχεια διαπιστώνεται πως στο δήμο επαρκούν τα καταστήματα ειδών καθημερινής χρήσης, όμως στην περιοχή Γ σε μικρότερο βαθμό, κάτι που επίσης αποδεικνύει τις ελλείψεις που έχει η συγκεκριμένη περιοχή σχετικά με τον υπόλοιπο δήμο. Όσον αφορά τα καταστήματα λιανικού εμπορίου δημιουργείται μία μικρή αγορά στο κεντρικό τμήμα του δήμου με λιγοστά συνοικιακά μόνο καταστήματα με αποτέλεσμα οι κάτοικοι να προμηθεύονται τέτοιου είδους προϊόντα από την περιοχή του Πειραιά και του κέντρου. Τέλος πλήρης έλλειψη σημειώνεται και σε ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις στην περιοχή. (Διάγραμμα 27)



(πρώτο) Διάγραμμα 26. Επάρκεια χώρων αναψυχής και εστίασης στις περιοχές του δήμου. Πηγή: επιτόπια έρευνα και ίδια επεξεργασία.

(δεύτερο) Διάγραμμα 27. Επάρκεια ιδιωτικών επιχειρήσεων στις περιοχές του δήμου. Πηγή: επιτόπια έρευνα και ίδια επεξεργασία.





## 5. Συμπεράσματα, ερωτήματα προς διερεύνηση

---

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η διερεύνηση του τρόπου με τον οποίο ο πολεοδομικός σχεδιασμός θα βοηθούσε στη μείωση των κοινωνικοοικονομικών ανισοτήτων και της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Δηλαδή σε ποιο βαθμό η πολεοδομική σύνθεση μιας πόλης (δομημένο περιβάλλον) μπορεί να επηρεάσει την κοινωνική δομή της και αντιστρόφως.

Οι δύο αυτές έννοιες (δομημένο περιβάλλον και κοινωνική δομή) είναι αλληλένδετες καθώς η οικιστική ανάπτυξη είναι παράγωγο της ανθρώπινης συμπεριφοράς, του αστικού τρόπου ζωής, της οικονομίας και πλάθεται σύμφωνα με τις ανάγκες του ανθρώπου σε κάθε εποχή. Αν όμως προσπαθήσουμε να απομονώσουμε το χωρικό στοιχείο της πόλης είναι ένας μόνιμος οικισμός, δομημένος σε μεγάλο μέγεθος όπου εκτός από την κατοικία συγκεντρώνει και άλλους χώρους (εργασία, διασκέδαση, ελεύθερους χώρους κ.α.) προκειμένου να εξυπηρετεί τη συλλογική ζωή, ενώ ταυτόχρονα επηρεάζεται και μορφοποιείται σύμφωνα και με το φυσικό τοπίο. Το δομημένο περιβάλλον που συγκροτεί χωρικά μία πόλη διαμορφώνεται είτε με το λεγόμενο δυναμικό τρόπο ανάπτυξης, δηλαδή όταν η πόλη αναπτύσσεται φυσικά, χωρίς προδιαγεγραμμένο σχέδιο, είτε ύστερα από σχεδιασμό για οικονομία χώρου και γρήγορη προσπελασιμότητα.

Από τη άλλη πλευρά έχουμε την κοινωνική δομή, δηλαδή την ιεράρχηση της κοινωνίας. Με τον όρο κοινωνία εννοούμε το σύνολο των ανθρωπίνων σχέσεων που βασίζονται σε κοινά ερεθίσματα και έχουν να κάνουν με την ιδεολογία, την κουλτούρα, τη θρησκεία, τον πολιτισμό, την οικονομία. Αυτές είναι κάποιες από τις συνιστώσες που είτε θα οργανώσουν τους ανθρώπους σε διάφορες κοινωνικές ομάδες, είτε θα διαφοροποιήσουν και θα διαχωρίσουν τις ομάδες αυτές. Ο όρος κοινωνία (society) προέρχεται από τη λατινική λέξη Societas και χρησιμοποιείται για να περιγράψει την αλληλεπίδραση μεταξύ των ανθρώπων. Οι κοινωνίες μπορούν να διαμορφωθούν σύμφωνα με τα μέσα παραγωγής, τότε μπορεί να έχουμε γεωργικές κοινωνίες ή βιομηχανικές κοινωνίες. Ακόμη μπορούν να διαμορφωθούν σύμφωνα με την πολιτική δομή τους. Η διάκριση αυτή ξεκινά από τις στρατηγικές επιβίωσης και έχει σαν αποτέλεσμα οι διάφορες κοινωνικές ομάδες σε μια κοινωνία να έχουν άνηση πρόσβαση στα πλεονεκτήματα όπως οι πόροι, η μόρφωση, ο τόπος κατοικίας κ.α. Αυτή η κοινωνική ανισότητα είναι που δημιουργεί τις στρωματοποιήσεις μεταξύ των μελών της.

Για να αποδειχτεί η παραπάνω υπόθεση εργασίας χρησιμοποιήθηκε η περιοχή του Περάματος ως παράδειγμα και συμπληρώθηκε αριθμός ερωτηματολογίων πέραν της βιβλιογραφικής έρευνας, προκειμένου να γίνει αντιληπτή η σχέση δομημένου χώρου και κοινωνικής διαστρωμάτωσης. Σύμφωνα με την έρευνα φαίνεται πως οι δύο παραπάνω έννοιες τηρούν σχέση αλληλεξάρτησης. Οι κοινωνικές υποδομές που διαθέτει μία πόλη, οι τεχνικές υποδομές, η δομή των κοινόχρηστων χώρων της, ο τρόπος μετακίνησης, αλλά ακόμα και οι ιδιωτικές επιχειρήσεις και ο τύπος της κατοικίας, δηλαδή ό,τι υποδέχεται το δομημένο περιβάλλον παίζουν σημαντικό ρόλο στην κοινωνική της δομή. Ταυτόχρονα όμως συμβαίνει και η αντίστροφη διαδικασία καθώς και οι κάτοικοι που επιλέγουν να ζήσουν σε μία πόλη είναι ικανοί να ορίσουν την πολεοδομική δομή της, όπως συνέβη και στην περιοχή του Περάματος όπου ένα εργατικό στρώμα από εσωτερικούς μετανάστες όρισε τη δομή της πόλης ανάλογα με τις δυνατότητες και τις ανάγκες του.

Το ερώτημα που γεννάται είναι με ποιον τρόπο λειτουργεί αυτό το αλληλένδετο σύστημα, ποιος ο μηχανισμός που επηρεάζει τις δύο συνιστώσες και με ποιον τρόπο μπορεί να τις επηρεάσει ο πολεοδομικός σχεδιασμός. Σύμφωνα με τη βιβλιογραφική έρευνα αλλά και μέσω της έρευνας πεδίου φαίνεται πως τα οικονομικά δεδομένα και η παραγωγή αποτελούν ικανά μέσα για τον κοινωνικό διαχωρισμό. Τα οικονομικά συμφέροντα είναι εκείνα που θέτουν τις βάσεις για την εξέλιξη μιας πόλης, καθώς η οικονομία ορίζει τη σχέση μεταξύ ζήτησης και προσφοράς κατοικίας και οξύνει τον κοινωνικό διαχωρισμό. Το συμπέρασμα της παρούσας έρευνας συμφωνεί και με ευρήματα άλλων ερευνητών στην Ελλάδα (Θ. Μαλούτας, 2011), σύμφωνα με τους οποίους τα οικονομικά δεδομένα είναι εκείνα που οδηγούν σε κοινωνικό-χωρικές ανακατατάξεις στον αστικό χώρο. Συμπερασματικά φαίνεται πως τα οικονομικά δεδομένα έχουν κοινωνικές επιπτώσεις. Είναι εκείνα που διαχωρίζουν

τους ανθρώπους σε υψηλά και χαμηλά κοινωνικά στρώματα ανάλογα με το οικονομικό τους υπόβαθρο και έπειτα επηρεάζουν τα κοινωνικά χαρακτηριστικά τους, το δικαίωμα στη μόρφωση, την κατοικία, την εργασία. Ο άνισος αυτός ανταγωνισμός μεταξύ υψηλών και μεσαίων στρωμάτων υποβαθμίζει κοινωνικά τους τελευταίους οξύνοντας ακόμα περισσότερο το χάσμα μεταξύ τους κάτι που γίνεται ορατό στη δομή του αστικού ιστού.

Η πόλη λοιπόν λειτουργεί σαν ένα σύστημα το οποίο μεταλλάσσεται συνεχώς μέσω των ατομικών και συλλογικών δράσεων, αφού ο χωρικός ρόλος μιας πόλης επηρεάζει και επηρεάζεται από τις κοινωνικές δομές της. Έτσι σε κάθε ιστορική περίοδο οργανώνονται διαφορετικοί τύποι πόλεων ανάλογα με τα εκάστοτε κοινωνικά δεδομένα. Αυτές επηρεάζονται αρχικά από τα φυσικά και γεωγραφικά τους στοιχεία και έπειτα από τα οικονομικά και κοινωνικά δεδομένα, έχοντας έτσι πόλεις σε ακμή, πόλεις σε κρίση, μονολειτουργικές, πολυλειτουργικές, πόλεις εργασίας, κατοικίας κλπ. Μία ολοκληρωμένη πόλη είναι αυτή που συγκεντρώνει όλες τις δραστηριότητες της κοινωνίας σε ένα συγκεκριμένο οριοθετημένο χώρο. Συγκεντρώνει λοιπόν την κατοικία, την εργασία, την πολιτική, την πολιτιστική δραστηριότητα και την επικοινωνία, όπου αποτελούν κύριες παραμέτρους για την οργάνωση της λειτουργίας της και ζωής σε αυτήν.

Στην εποχή μας ο αστικός χώρος συγκεντρώνει πλέον μεγάλο πλήθος κτιρίων και υπηρεσιών για την εξυπηρέτηση του τεράστιου αριθμού κατοίκων. Από την άλλη πλευρά όμως παρατηρείται έλλειψη ελεύθερου χώρου, συνωστισμός, αποξένωση, ανθυγιεινές συνθήκες διαβίωσης, λόγω της έλλειψης οργάνωσης και σχεδιασμού. Ίσως αυτή η αχανής εικόνα μιας υπερ-δομημένης πόλης που αποτυπώνεται στο χώρο να δηλώνει στοιχεία για την κοινωνία της, να δηλώνει δηλαδή την οικονομική και πολιτική αστάθεια που επικρατεί στην Ελλάδα του σήμερα. Ίσως η γρήγορη δόμηση των τελευταίων δεκαετιών στην Ελλάδα να αποτελεί μια ένδειξη του σύγχρονου τρόπου ζωής με τους έντονους ρυθμούς του. Η έλλειψη ελεύθερων-κοινόχρηστων χώρων να δηλώνει με τη σειρά της την απομάκρυνση των ανθρώπων από τη φύση και την αποξένωση τους καθώς σταμάτησαν να έχουν την ανάγκη για επαφή και εκτόνωση έξω από τα σπίτια τους ή ακόμα και την αίσθηση φόβου λόγω της έντονης παραβατικότητας που έφερε η νέα εποχή, ενώ με τον ίδιο τρόπο κάθε τι αποτυπωμένο στο χώρο κρύβει πίσω του το λόγω ύπαρξης του που έχει να κάνει με τα κοινωνικά δεδομένα της κάθε εποχής.

Το επόμενο ερώτημα όμως είναι πως και σε ποιο βαθμό θα μπορούσε ο πολεοδομικός σχεδιασμός να παρέμβει και να οργανώσει μια πόλη προκειμένου να μετριάσει κάποια από τα κοινωνικά της προβλήματα. Το σίγουρο είναι πως μία σχεδιασμένη πόλη έχει περισσότερα οφέλη για τους κατοίκους της λόγω της οικονομίας χώρου, της εύκολης προσπελασιμότητας, της ευρυχωρίας που προσφέρει, της παροχής όλων των απαιτούμενων εγκαταστάσεων και υποδομών που είναι αναγκαία για ένα συγκεκριμένο αριθμό κατοίκων με σκοπό την καλύτερη λειτουργία της πόλης αυτής και την καλύτερη εξυπηρέτηση των πολιτών της. Ταυτόχρονα όμως θα πρέπει ο σχεδιασμός να γίνεται λαμβάνοντας υπόψη την υπάρχουσα κατάσταση και τις ανάγκες των κατοίκων που θα ζήσουν στην πόλη αυτή προκειμένου να μη γίνει εχθρική και αφιλόξενη. Ίσως αν ο πολεοδομικός σχεδιασμός μπορούσε να γίνει με τέτοιο τρόπο, να αποτελούσε ένα μέσο προκειμένου οι κάτοικοι των πόλεων να έχουν ίσα δικαιώματα στην κατοικία, τον ελεύθερο χρόνο, τις καλές συνθήκες διαβίωσης, και την ποιότητα ζωής.



## Βιβλιογραφία-Πηγές

---

- Αγγελίδης Μ., *Χωροταξικός σχεδιασμός και βιώσιμη ανάπτυξη*. Αθήνα: Συμμετρία, 2000.
- Αραβαντινός Αθ., *Πολοδομικός 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.
- Ενγκελς Φρ., *Για το ζήτημα της κατοικίας*. Αθήνα: Σύγχρονη εποχή, 1987.
- Κανελλόπουλος Κ., *Έρευνα για τον προσδιορισμό ορίων φτώχειας και αποστέρησης στο Πέραμα : διανομή εισοδήματος, δείκτες και διαστάσεις φτώχειας στο Πέραμα 3ο πρόγραμμα ενσωμάτωσης μη ευνοημένων ομάδων Περάματος*. [χ.ό.], 1993.
- Καρύδης Δ., *Τα επτά βιβλία της Πολεοδομίας*. Αθήνα: Παπασωτηρίου, 2008.
- Κοινοτική πρωτοβουλία URBAN II. *Επιχειρησιακό πρόγραμμα "ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΝΑΖΩΟΓΟΝΗΣΗΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ 2001-2006"*. Αθήνα, 2008.
- Κομνηνός Ν., *Ανάπτυξη της πόλης και προγραμματισμός*. Θεσσαλονίκη: Τιμαίος, 1982
- Λεοντίδου Λ., *Πόλεις της σιωπής*. Αθήνα: Θεμέλιο, 1989.
- Λουϊζίδη 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.
- Μαλούτας Θ., *Χωρικές και κοινωνικές επιπτώσεις της κρίσης στην Αθήνα*. Αθήνα: Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών, 2011.
- Μαλούτας Θ. και Οικονόμου Δ., *Κοινωνική δομή και πολεοδομική οργάνωση στην Αθήνα*. Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής, 1992.
- Μπελογιάννης Ν., *Το ξένο κεφάλαιο στην Ελλάδα*. Αθήνα: Άγρα, 1998.
- Μπίρης Κ., *Αι Αθήναι από του 19ου εις τον 20ον αιώνα*. Αθήνα: Μέλισσα, 1999.
- Νάννου Χ., *Πολοδομικός 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.
- Σαρηγιάννης Γ., *Ιστορία της πόλης και της πολεοδομίας, η αρχαία πόλη*. Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, 2002.
- 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.
- Χαστάογλου Β., *Κοινωνικές θεωρίες για τον αστικό χώρο, κριτική ανάλυση*. Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής, 1982.

*Billy Files*. <http://bill-files.blogspot.gr>  
*EpistimonikoMarketing.gr*. <http://www.epistimonikomarketing.gr>  
*greekarchitects.gr* (ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΕΣ ΜΑΤΙΕΣ). <http://www.greekarchitects.gr>  
*naftemporiki.gr*. <http://www.naftemporiki.gr>  
*PIRAEUS PRESS.GR*. <http://www.piraeuspress.gr>  
*Shipfriends.gr*. <http://www.shipfriends.gr>  
*THE PAPER*. <http://thepaper.gr>  
*tvxs*. *Ανεξάρτητη ενημέρωση*. <http://www.tvxs.gr>  
*Απόγονοι Μικρασιατών*. <http://apogonoimikrasiaton.blogspot.gr>  
*Αττικό Πράσινο*. <http://www.attiko-prasino.gr>  
*ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ*. <http://aftodioikisi.gr>  
*Βικιπαίδεια*. <http://el.wikipedia.org>  
*Γιώργος Λαουτάρης*. <http://laoutaris.wordpress.com>  
*Διεκδικούμε το ΜΕΤΡΟ ΔΥΤΙΚΑ*. <http://www.metrodyt.blogspot.gr>  
*Διεύθυνση δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης Πειραιά*. <http://dide-peiraia.att.sch.gr>  
*Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών (ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ)*. <http://www.eie.gr/archaeologia>  
*ΕΘΝΟΣ.gr*. <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>  
*Κομπρεσέρ*. <http://kompreser.espivblogs.net>  
*Λιδωρίκι*. <http://www.lidoriki.com>  
*ΝΙΚΟΣ ΘΕΟΔΟΣΙΟΥ*. <http://theodosiou.wordpress.com>  
*Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών*. <http://www.oasa.gr>  
*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>  
*Σταθερές Συγκοινωνίες Α.Ε.* <http://www.stasy.gr>  
*Ταινιοθήκη της Ελλάδος*. <http://www.tainiothiki.gr>  
*ΤΟ ΒΗΜΑ*. <http://www.tovima.gr>  
*Χάρτες Google*. <https://maps.google.gr>

## Φιλμογραφία

Τηλεοπτική εκπομπή “Πρωταγωνιστές: επεισόδιο *Active Member*”, Σταύρος Θεοδωράκης.  
 Ντοκιμαντέρ “*ΑΓΩΝΑΣ*”, σκηνοθέτες “*ΟΜΑΔΑ ΤΩΝ 6*”, Γιαννικόπουλος Δ., Ζαφειρόπουλος Η., Θανασούλας Γ., Μαραγκός Θ., Παπανικολάου Κ., Οικονομίδης Φ., έτος παραγωγής 1975.





## Παράρτημα

---

## Ερωτηματολόγιο

1. Φύλο :  Άνδρας  Γυναίκα
2. Ηλικία :  έως 24  25-39  40-54  55 και άνω
3. Επάγγελμα: \_\_\_\_\_
4. Εκπαίδευση: \_\_\_\_\_
5. Οικογενειακή κατάσταση:  Έγγαμος/η  Άγαμος/η  Χήρος/α
6. Άτομα στην οικογένεια: \_\_\_\_\_
7. Πόσο καιρό μένετε στο Πέραμα:  0-1 χρόνια  
 2-5 χρόνια  
 6-10 χρόνια  
 11-20 χρόνια  
 20 και πάνω
8. Λόγος εγκατάστασης στην περιοχή: \_\_\_\_\_
9. Τρόπος μετακίνησης για την εργασία:  Πόδια  
 Λεωφορείο  
 Μηχανή  
 Αυτοκίνητο
10. Ακτίνα μετακίνησης για αγορές καθημερινής χρήσης:

1 φορά τη μέρα 2-3 φορές τη βδομάδα πιο αραιά καθόλου

Γειτονιά				
Πέραμα				
Πειραιάς				
Αθήνα				

11. Αξιολογήστε τους κοινόχρηστους χώρους στον οικισμό σας.

(1 πολύ λίγοι, 2 λίγοι, 3 αρκετοί, 4 πολλοί, 5 πάρα πολλοί)

- Πλατεία  1  2  3  4  5
- Χώρος πρασίνου  1  2  3  4  5
- Παιδική χαρά  1  2  3  4  5
- Πάρκο  1  2  3  4  5
- Χώροι στάθμευσης  1  2  3  4  5

12. Υπάρχουν προβλήματα και ελλείψεις στις κάτωθι κοινωνικές υποδομές;

	Επαρκείς	Ανεπαρκείς/χαμηλής ποιότητας
Κέντρο υγείας	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Παιδικός σταθμός	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Νηπιαγωγείο	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Δημοτικό Σχολείο	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Γυμνάσιο	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Λύκειο	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ταχυδρομείο	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Αστυνομικό τμήμα	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ΚΑΠΗ / ΚΗΦΗ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Γήπεδο - αθλητικό κέντρο	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Γυμναστήριο	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Πολιτιστικό κέντρο	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

13. Πως κρίνετε τις κάτωθι εξυπηρετήσεις:

	Επαρκείς	Ανεπαρκείς/χαμηλής ποιότητας
Εστιατόρια	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Καφετερία	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Θέατρο	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Σινεμά	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ξενώνες	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Παντοπωλείο / ψιλικά	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

14. Υπάρχουν προβλήματα και ελλείψεις στις κάτωθι τεχνικές υποδομές:

	Επαρκείς	Ανεπαρκείς/χαμηλής ποιότητας
Εσωτερικό οδικό δίκτυο	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Εξωτερικό οδικό δίκτυο	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Συγκοινωνίες	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Πεζόδρομοι	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Πεζοδρόμια	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Δημόσιος φωτισμός	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Καθαριότητα δημοσίου χώρου	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Υδρευση	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Αποχέτευση ομβρίων	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Αποχέτευση ακαθάρτων	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Διαχείριση υγρών αποβλήτων	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Διαχείριση απορριμμάτων	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ανακύκλωση	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Αντιπλημμυρικά έργα	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

15. Έχετε σχέσεις με γείτονες;  Ναι  Όχι

16. Η κατοικία σας είναι:  Μονοκατοικία  Πολυκατοικία

17. εντος εκτος σχεδιου????  Ναι  Όχι

18. Ποιό είναι το έτος αρχικής κατασκευής της κατοικίας;  πριν το 1945  
 1945-1954  
 1955-1959  
 1960-1974  
 1975-1989  
 1990 και μετά

19. Ιδιοκτησία κατοικίας:  Ιδιόκτητη  
 Με ενοίκιο  
 Παραχώρηση  
 Άλλο

20. Έχετε κάνει προσθήκες ή αλλαγές στο σπίτι;  Ναι  Όχι

21. Αν ναι ποιες είναι αυτές και γιατί τις κάνατε;

22. Η κατοικία σας, ικανοποιεί τις ανάγκες σας;  Ναι  Όχι



