



**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ**  
**ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ**  
**ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ**

**Πολεοδομική Διερεύνηση και Προοπτικές του Δήμου  
Κερατσινίου - Δραπετσώνας**

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΚΑΡΟΛΕΜΕΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ**

Επιβλέπων : Σιόλας Άγγελος  
Καθηγητής Ε.Μ.Π.

Αθήνα  
Μάρτιος 2012

Η εικόνα στο εξώφυλλο του βιβλίου προέρχεται από την ηλεκτρονική διεύθυνση <http://blogsofbainbridge.typepad.com>.



**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ**  
**ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ**  
**ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ**

**Πολεοδομική Διερεύνηση και Προοπτικές του Δήμου  
Κερατσινίου - Δραπετσώνας**

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΚΑΡΟΛΕΜΕΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ**

Επιβλέπων : Σιόλας Άγγελος  
Καθηγητής Ε.Μ.Π.

Εγκρίθηκε από την τριμελή εξεταστική επιτροπή την 27<sup>η</sup> Μαρτίου 2012.

Σιόλας Άγγελος  
Καθηγητής Ε.Μ.Π.

Βλαστός Θάνος  
Καθηγητής Ε.Μ.Π.

Σαγιάς Ιωάννης  
Επίκουρος Καθηγητής  
Ε.Μ.Π.

Αθήνα  
Μάρτιος 2012



## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η συγκεκριμένη διπλωματική εργασία ανατέθηκε από τον καθηγητή κ. Άγγελο Σιόλα τον Οκτώβριο του 2011. Πραγματοποιήθηκε κατά κύριο λόγο στους χώρους του Τομέα Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού, καθώς και στο Κέντρο Γεωπληροφορικής. Για την πραγματοποίηση της διπλωματικής εργασίας χρειάστηκαν ορισμένες επισκέψεις στο Δήμο Κερατσινίου – Δραπετσώνας και στον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθηνών.

Στο σημείο αυτό, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή κ. Άγγελο Σιόλα, τόσο για την ανάθεση της παρούσας διπλωματικής, όσο και για την πλήρη επιστημονική υποστήριξη.

Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κ. Ευθύμιο Μπακογιάννη που ακούραστα συντέλεσε τα μέγιστα, ώστε να ολοκληρωθεί η παρούσα εργασία.

Ακόμη, θέλω να ευχαριστήσω την κα. Ειρήνη Τσακίροπούλου για την παροχή όλων των πολεοδομικών δεδομένων σχετικά με την ανάπτυξη της λιμενοβιομηχανικής ζώνης, καθώς επίσης και τη συμφοιτήριά μου, Γεωργία Χριστοδουλοπούλου για τη συμβολή της στην ολοκλήρωση της εργασίας.

Φυσικά, θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένειά μου για την υποστήριξή της σε όλες μου τις προσπάθειες και τις αποφάσεις.

Τέλος, θέλω να ευχαριστήσω τους φίλους και συμφοιτητές μου για τις υπέροχες στιγμές που μοιραστήκαμε, με την ευχή και τη βιγούρια ότι αυτές θα συνεχιστούν και τα επόμενα χρόνια.

Καρολεμέας Χρήστος

Αθήνα 2012



## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η μελέτη των πολεοδομικών και κυκλοφοριακών στοιχείων του νεοσυσταθέντα Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας. Η έντονη οικιστική ανάπτυξη της περιοχής, καθώς και ο ελλιπής κυκλοφοριακός σχεδιασμός, δημιουργούν αρκετά προβλήματα στους κατοίκους και τους επισκέπτες του δήμου. Μέσα από την μελέτη αυτή θα εντοπιστούν λύσεις για την μετατροπή του δήμου σε βιώσιμη περιοχή. Βασικότερη αλλαγή θα είναι η προώθηση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης, όπως είναι το περπάτημα και το ποδήλατο. Αρχικά, πραγματοποιείται η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης του δήμου, όσον αφορά τα στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος, τα δημογραφικά χαρακτηριστικά, τα στοιχεία της απασχόλησης και της εκπαίδευσης, τους πόλους έλξης, τα δίκτυα υποδομής και την ευρύτερη περιοχή. Ειδικότερα αναλύονται τα πολεοδομικά και κυκλοφοριακά στοιχεία του δήμου, αναγνωρίζοντας ταυτόχρονα και τα προβλήματα που χρειάζονται αντιμετώπιση. Στη συνέχεια προτείνονται οι άξονες επίλυσης των κυκλοφοριακών προβλημάτων, μέσα από μία σειρά μέτρων που πρέπει να ληφθούν. Ακόμη, παρουσιάζεται ο προτεινόμενος πολεοδομικός σχεδιασμός και ορισμένα μέτρα που στοχεύουν στην προστασία του περιβάλλοντος. Η εργασία ολοκληρώνεται με τα συμπεράσματα που προκύπτουν και την αξιολόγηση του προτεινόμενου σχεδιασμού. Στο τέλος παρατίθενται χάρτες που παρουσιάζουν τόσο την υφιστάμενη κατάσταση, όσο και τις προτάσεις παρεμβάσεων.





## **ABSTRACT**

The aim of this thesis is to study the environmental and traffic data of the newly created municipality of Keratsini - Drapetsona. The intense urban development of the region and the incomplete traffic planning have negative effects on the residents and the visitors of the municipality. This study suggests ways, in which the municipality can be transformed into a viable area. A substantial change includes the residents' motivation to use alternative commuting modes, such as walking and cycling. At first, the current municipality situation is analyzed, regarding to the elements of the natural environment, the demographic characteristics, the employment information and education, the attractions, the infrastructure networks and the wider region. The urban and traffic characteristics are extensively analyzed ; meanwhile problems to be solved are referred. The urgent need for measures requires guidelines for the solution of the existing traffic problems. An improved urban design, as well as measures for the environmental protection are also suggested. The conclusion and the evaluation of the suggested interventions integrate this thesis. In the last pages, detailed maps are quoted, that demonstrate the current situation and the suggested interventions.



# ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b> .....	<b>1</b>
<b>1 ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΥΠΟΣΤΟΧΟΙ</b> .....	<b>3</b>
1.1 Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ .....	3
1.2 ΣΤΟΧΟΣ .....	3
1.3 ΥΠΟΣΤΟΧΟΙ.....	4
1.4 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ.....	5
<b>2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ</b> .....	<b>7</b>
2.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ .....	7
2.2 ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ .....	8
2.3 ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ .....	11
2.3.1 Γεωμορφολογία .....	11
2.3.2 Τεκτονική .....	11
2.3.3 Στοιχεία Σεισμικότητας – Εδαφικής Σεισμικής Επικινδυνότητας .....	12
2.3.4 Κλιματικές – Μετεωρολογικές Συνθήκες .....	13
2.3.5 Στοιχεία Ποιότητας της Ατμόσφαιρας - Ρύπανση .....	16
2.4 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ.....	16
2.4.1 Πληθυσμός .....	16
2.4.2 Επίπεδο Εκπαίδευσης .....	20
2.5 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ.....	22
2.5.1 Εξέλιξη Απασχόλησης ανά Τομέα Παραγωγής.....	22
2.5.2 Απασχόληση - Ανεργία.....	24
2.5.3 Βαθμός Έλξης - Επιρροής.....	25
2.5.4 Οικοδόμηση.....	25
2.5.5 Οικονομικές Δραστηριότητες .....	26
2.6 ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ.....	27
2.6.1 Πολιτισμός .....	27
2.6.2 Εκπαίδευση .....	28
2.6.3 Υγεία.....	29
2.6.4 Πρόνοια.....	29
2.6.5 Αθλητισμός .....	29
2.7 ΔΙΚΤΥΑ ΑΣΤΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ.....	30
2.7.1 Οδικό Δίκτυο.....	30
2.7.2 Συγκοινωνιακό Δίκτυο .....	31
2.7.3 Δίκτυο Ύδρευσης .....	36
2.7.4 Ηλεκτρική Ενέργεια.....	37
2.8 ΣΗΜΕΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ .....	38
2.8.1 Εκπαίδευση .....	38
2.8.2 Δημοτικές Υπηρεσίες .....	39
2.8.3 Πλατείες και Παιδικές Χαρές .....	41
2.8.4 Ιδιωτικά Καταστήματα .....	43
2.9 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ .....	45

2.9.1 Προστατευόμενες Περιοχές .....	45
2.9.2 Χώροι Αρχαιολογικού και Ιστορικού Ενδιαφέροντος.....	46
2.9.3 Χώροι Πολιτιστικής Κληρονομιάς.....	47
2.9.4 Τόποι Αισθητικής – Συμβολικής Αξίας .....	48
2.10 ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ .....	49
2.11 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΟ ΔΗΜΟ .....	50
2.11.1 Προγράμματα .....	50
2.11.2 Μελέτες.....	52
2.11.3 Πρόταση χωροθέτησης/δημιουργίας πίστα μηχανοκίνητου αθλητισμού (formula 1 – DIELPIS Formula Project) .....	53
2.12 ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ .....	54
2.12.1 Πειραιάς.....	55
2.12.2 Πέραμα .....	55
2.12.3 Νίκαια – Άγιος Ιωάννης Ρέντη .....	56
2.12.4 Χαϊδάρη .....	57
2.12.5 Κορυδαλλός.....	57
<b>3 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ.....</b>	<b>59</b>
3.1 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ .....	59
3.2 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ .....	60
3.2.1 Χρήσεις Γης στον Εξωαστικό Χώρο .....	60
3.2.2 Οικιστική Ανάπτυξη .....	61
3.2.3 Χαρακτηριστικά της Δ.Ε. Κερατσινίου .....	65
3.2.4 Χαρακτηριστικά της Δ.Ε. Δραπετσώνας.....	70
3.2.5 Χαρακτηριστικά της Λιμενοβιομηχανικής Ζώνης.....	72
3.2.6 Ειδικές Ρυθμίσεις.....	73
3.3 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ – ΑΝΑΛΥΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ .....	76
3.4 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ .....	80
3.5 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΑΜΒΟΥΡΓΟΥ.....	83
<b>4 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ .....</b>	<b>85</b>
4.1 ΣΤΟΧΟΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ .....	85
4.2 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ .....	86
4.2.1 Οι Δρόμοι Γειτονιάς .....	86
4.2.2 Μέθοδοι Προστασίας του Δρόμου από τη Διαμπερή Ροή .....	86
4.2.3 Ο Έλεγχος της Στάθμευσης .....	87
4.2.4 Ενίσχυση της Δημόσιας Συγκοινωνίας.....	88
4.2.5 Η Χρήση του Ποδηλάτου .....	89
4.2.6 Η Κίνηση των Πεζών .....	90
4.3 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ .....	91
4.3.1 Δημιουργία Δακτυλίων.....	91
4.3.2 Παρεμβάσεις Εντός Δακτυλίων.....	93
4.3.3 Προτάσεις Στάθμευσης .....	94
4.3.4 Παρεμβάσεις στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς .....	94
4.4 ΔΙΚΤΥΟ ΚΙΝΗΣΗΣ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ .....	95
<b>5 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ .....</b>	<b>101</b>

5.1 ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ .....	101
5.1.1 Γενικές Χρήσεις Γης .....	101
5.1.2 Όροι και Περιορισμοί Δόμησης .....	103
5.1.3 Αναπλάσεις.....	104
5.2 ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΛΙΜΕΝΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΖΩΝΗΣ .....	105
5.3 ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΗΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ	108
5.4 ΑΝΑΚΤΗΣΗ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ .....	110
<b>6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....</b>	<b>121</b>
<b>ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....</b>	<b>125</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....</b>	<b>127</b>

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 2-1 Μετεωρολογικά – Κλιματικά Στοιχεία (1951-2001)
Πίνακας 2-2 Πληθυσμιακά Στοιχεία 2011
Πίνακας 2-3 Πραγματικός πληθυσμός 1971 – 2011
Πίνακας 2-4 Επίπεδο Εκπαίδευσης / Μόρφωσης (1991-2001)
Πίνακας 3-1 Μέση Πυκνότητα – Μέσος Σ.Δ. ανά γειτονιά
Πίνακας 3-2 Γενικές Χρήσεις Γης Αστικού Χώρου Δ.Ε. Κερατσινίου
Πίνακας 3-3 Μέση Πυκνότητα – Μέσος Σ.Δ. ανά γειτονιά
Πίνακας 5-1 Πρόταση Κατανομής Χρήσεων Γης στην Περιοχή Ανάπλασης

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1-1 Δήμος Κερατσινίου – Δραπετσώνας – Ευρύτερη Περιοχή
Εικόνα 2-1 Οι τρεις νέες ζώνες σεισμικής επικινδυνότητας
Εικόνα 2-2 Επέκταση του ΜΕΤΡΟ προς τον Πειραιά
Εικόνα 5-1 Η περιοχή ανάπλασης πριν την κατεδάφιση του εργοστασίου Λιπασμάτων
Εικόνα 5-2 Η περιοχή ανάπλασης σήμερα
Εικόνα 5-3 Αεροφωτογραφία οδού Καρυάτιδων
Εικόνα 5-4 Σκαρίφημα πρότασης
Εικόνα 5-5 Αεροφωτογραφία οδού Αδριανού
Εικόνα 5-6 Σκαρίφημα πρότασης
Εικόνα 5-7 Αεροφωτογραφία οδών Πορφύρα και Κομνηνών
Εικόνα 5-8 Σκαρίφημα πρότασης
Εικόνα 5-9 Αεροφωτογραφία οδών Καισάρειας και Κρήνης
Εικόνα 5-10 Σκαρίφημα πρότασης
Εικόνα 5-11 Αεροφωτογραφία οδού Γαληνού
Εικόνα 5-12 Σκαρίφημα πρότασης
Εικόνα 5-13 Αεροφωτογραφία οδών Πατριάρχου Γρηγορίου και Κεφαλληνίας
Εικόνα 5-14 Σκαρίφημα πρότασης
Εικόνα 5-15 Αεροφωτογραφία οδών Φαναρίου και Κωνσταντινουπόλεως
Εικόνα 5-16 Σκαρίφημα πρότασης

Εικόνα 5-17 Αεροφωτογραφία οδών Αγίου Φανουρίου και Γ. Καραϊσκάκη  
 Εικόνα 5-18 Σκαρίφημα πρότασης  
 Εικόνα 5-19 Αεροφωτογραφία οδού Υπαπαντής  
 Εικόνα 5-20 Σκαρίφημα πρότασης  
 Εικόνα 5-21 Αεροφωτογραφία οδού Μιχαλήνου  
 Εικόνα 5-22 Σκαρίφημα πρότασης

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 2-1 Μέσες Μηνιαίες Βροχοπτώσεις (1951-1977)  
 Διάγραμμα 2-2 Μέση Σχετική Υγρασία (Σταθμός Ελευσίνας, 1951-2001)  
 Διάγραμμα 2-3 Ηλικιακή Κατανομή Πληθυσμού Δ.Ε. Κερατσινίου  
 Διάγραμμα 2-4 Ηλικιακή Κατανομή Πληθυσμού Δ.Ε. Δραπετσώνας  
 Διάγραμμα 2-5 Πυραμίδα Ηλικιών Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας  
 Διάγραμμα 3-1 Γενικές Χρήσεις Γης Αστικού Χώρου Δ.Ε. Κερατσινίου

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

	<b>ΘΕΜΑΤΙΚΟΙ ΧΑΡΤΕΣ</b>	Κλίμακα
A.1	ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ – ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	1:5000
A.2	ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ – ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	1:5000
A.3	ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	1:5000
A.4	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΟΕΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	1:15000
A.5	ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ	1:5000
A.6	ΠΛΑΤΗ ΔΡΟΜΩΝ	1:5000
A.7	ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΛΙΜΕΝΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΖΩΝΗΣ	1:5000
A.8	ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ – ΙΣΤΟΡΙΚΗ – ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ	1:5000
Π.1	ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΔΑΚΤΥΛΙΩΝ	1:5000
Π.2	ΠΡΟΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ	1:5000
Π.3	ΠΡΟΤΑΣΗ ΜΟΝΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ	1:5000
Π.4	ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ – ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	1:5000
Π.5	ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΛΙΜΕΝΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΖΩΝΗΣ	1:5000
Π.6	ΔΙΑΤΟΜΕΣ ΣΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ	1:200

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αφορμή για την εκπόνηση της συγκεκριμένης διπλωματικής εργασίας στάθηκε η διαπίστωση της ανεπαρκούς δράσης απέναντι στα πολεοδομικά και κυκλοφοριακά προβλήματα που αντιμετωπίζει η ευρύτερη περιοχή του Πειραιά. Η επιλογή του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας στηρίχθηκε σε διάφορους παράγοντες, όπως είναι ο υπερτοπικός του ρόλος, η κοινωνικοοικονομική του σύσταση, η έκτασή του και οι ιδιαίτερες περιβαλλοντικές του δυνατότητες, λόγω και της ύπαρξης της λιμενοβιομηχανικής ζώνης.

Η παρούσα εργασία αναλύει τις πολεοδομικές και κυκλοφοριακές προοπτικές του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας.

Για την επίτευξη του στόχου αυτού, το ενδιαφέρον εστιάζεται στη μελέτη της φυσιογνωμίας του δήμου, στην καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης, καθώς επίσης, και στον εντοπισμό των προβλημάτων και δυσχερειών που αντιμετωπίζουν το Κερατσίνι και η Δραπετσώνα σε διάφορους τομείς.

Για τη διεξοδική ανάλυση του θέματος, η διπλωματική εργασία διαρθρώθηκε στις παρακάτω επιμέρους θεματικές ενότητες :

- Κεφάλαιο πρώτο : Παρουσιάζεται και αναλύεται ο στόχος της εργασίας και στη συνέχεια αναφέρονται οι υποστόχοι που απορρέουν από το στόχο και θα επιδιώξουν την επίτευξη αυτού. Επιπλέον, γίνεται μία σύντομη επισκόπηση της μεθοδολογικής προσέγγισης.
- Κεφάλαιο δεύτερο : Καταγράφεται και αναλύεται η υφιστάμενη κατάσταση του δήμου σε διάφορα επίπεδα (δημογραφικό, κοινωνικό, οικονομικό, πολιτισμικό, περιβαλλοντικό). Επίσης, γίνεται μια συνοπτική αναφορά στους δήμους της ευρύτερης περιοχής και αναφέρονται ορισμένα βασικά χαρακτηριστικά τους, όπως η έκταση και ο αριθμός των κατοίκων.
- Κεφάλαιο τρίτο : Αναλύεται διεξοδικά η πολεοδομική και κυκλοφοριακή οργάνωση του δήμου. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στις χρήσεις γης, τις βασικές λειτουργίες και τα κυκλοφοριακά δίκτυα. Ακόμη, παρουσιάζονται τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η περιοχή.
- Κεφάλαιο τέταρτο : Δίνεται ο προτεινόμενος κυκλοφοριακός σχεδιασμός, που στοχεύει στη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών, μέσα από τη διαχείριση της κυκλοφορίας, τη διαχείριση της στάθμευσης, τη δημιουργία πράσινης διαδρομής και την ανάπλαση των κοινόχρηστων χώρων.
- Κεφάλαιο πέμπτο : Παρουσιάζεται η πρόταση για την αξιοποίηση της λιμενοβιομηχανικής ζώνης της περιοχής, καθώς και μία πρόταση για

την οργάνωση των χρήσεων γης του δήμου. Ακόμη, παρουσιάζονται ορισμένα μέτρα που στοχεύουν στην προστασία του περιβάλλοντος και την εξοικονόμηση ενέργειας.

- Κεφάλαιο έκτο : Περιλαμβάνει τα συμπεράσματα που προκύπτουν από την ανάλυση της περιοχής μελέτης, καθώς επίσης και την αξιολόγηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων.



# 1 ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΥΠΟΣΤΟΧΟΙ

## 1.1 Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

Ο Δήμος Κερατσινίου-Δραπετσώνας βρίσκεται στο νοτιοδυτικό τμήμα της Περιφέρειας Αττικής και συνορεύει ανατολικά με τους Δήμους Νίκαιας-Αγίου Ιωάννη Ρέντη και Πειραιώς, δυτικά με το Δήμο Περάματος και βόρεια με το Δήμο Χαϊδαρίου. Η έκταση του δήμου είναι 9,326 τετραγωνικά χιλιόμετρα και καταλαμβάνει το 18,45% της συνολικής έκτασης της Περιφερειακής Ενότητας Πειραιώς.

Εικόνα 1-1 : Δήμος Κερατσινίου – Δραπετσώνας – Ευρύτερη Περιοχή



(Πηγή : [el.wikipedia.org](http://el.wikipedia.org) , Ιδία Επεξεργασία)

## 1.2 ΣΤΟΧΟΣ

Στόχος της παρούσας εργασίας είναι η αναβάθμιση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων και η αναζωογόνηση της περιοχής, καθώς επίσης και η προστασία και ανάδειξη του περιβάλλοντος, μέσα από πολεοδομικές και κυκλοφοριακές παρεμβάσεις.

### 1.3 ΥΠΟΣΤΟΧΟΙ

Η καλύτερη επίτευξη του στόχου στηρίζεται σε επί μέρους άξονες παρέμβασης-υποστόχους, οι οποίοι προωθούν συνδυαστικά τόσο την αντιμετώπιση των ελλείψεων, όσο και την ενίσχυση των πλεονεκτημάτων της περιοχής.

Οι κυριότεροι από τους υποστόχους αυτούς είναι :

- η βελτίωση της λειτουργικότητας της περιοχής μέσα από παρεμβάσεις στη δομή των χρήσεων και των δικτύων
- η βελτίωση της εικόνας του αστικού τοπίου μέσα από παρεμβάσεις στον ιστό και τα κελύφη
- η αρμονική συνύπαρξη διαφορετικών χρήσεων γης και η απομάκρυνση οχλουσών χρήσεων
- η σύνδεση των περιοχών Κερασινίου και Δραπετσώνας οδικά και λειτουργικά
- η προσέλκυση των κατοίκων στη χρήση εναλλακτικών μέσων μεταφοράς
- η προστασία των κέντρων από την κυκλοφορία και ιδιαίτερα από τη χρήση του αυτοκινήτου
- η ανάδειξη της ταυτότητας και της ιδιαιτερότητας της περιοχής, αξιοποιώντας τα στοιχεία του βιομηχανικού περιβάλλοντος

Η υλοποίηση των παραπάνω υποστόχων απαιτήσε το σχεδιασμό και την εφαρμογή ενός συνόλου ιεραρχημένων ενεργειών και μέτρων. Σαν βασικοί σχεδιαστικοί στόχοι για τη διατύπωση των προτάσεων καθορίστηκαν οι εξής :

- Η ανάπλαση της λιμενοβιομηχανικής ζώνης Δραπετσώνας – Κερασινίου. Βασικά ζητήματα για την αξιοποίηση της ζώνης είναι οι επιτρεπόμενες χρήσεις γης, ο βαθμός εκμετάλλευσης του χώρου και οι αποφάσεις εκείνες, που θα επιτρέψουν την ανάκτηση του θαλάσσιου μετώπου.
- Η αξιοποίηση της βιομηχανικής κληρονομιάς και των μεγάλων ελεύθερων αστικών κέντρων, όπως για παράδειγμα το Νεκροταφείο της Ανάστασης.
- Η δημιουργία κοινόχρηστων και ελεύθερων χώρων μικρής κλίμακας, αλλά και η δυνατότητα ευνοϊκών συνθηκών για πεζή πρόσβαση σε μεγαλύτερους χώρους πράσινου και αναψυχής.
- Η δρομολόγηση επέκτασης του μετρό και η κατασκευή μέσου σταθερής τροχιάς, καθώς επίσης και η πύκνωση των δρομολογίων των ΜΜΜ.
- Η υλοποίηση ενός ιεραρχημένου δικτύου ελεύθερης ροής των πεζών με ορθολογίκευση του οδικού δικτύου και των χώρων στάθμευσης.

- Η εξυγίανση του πολεοδομικού ιστού μέσα από τον έλεγχο του δομημένου περιβάλλοντος, τον προσδιορισμό των χρήσεων γης και των όρων/ περιορισμών δόμησης για το σύνολο της περιοχής.
- Η προστασία της ιστορικής μνήμης και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς μέσα από την κήρυξη διατηρητέων μνημείων.
- Η βελτίωση των περιβαλλοντικών συνθηκών και των βασικών δικτύων υποδομής.

Η υλοποίηση των παραπάνω στόχων θα οδηγήσει στην αναβάθμιση της περιοχής, αλλά και στην αναζωογόνηση της οικονομίας.

## 1.4 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Η παρούσα εργασία θα εκπονηθεί σε δύο στάδια :

1. Το πρώτο στάδιο, που περιλαμβάνει την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης και τη διάγνωση των προβλημάτων, αλλά και των προοπτικών του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας.
2. Το δεύτερο στάδιο, κατά το οποίο γίνεται επεξεργασία των διαθέσιμων στοιχείων και δίνεται η πρόταση για τις κυκλοφοριακές και πολεοδομικές παρεμβάσεις που πρέπει να πραγματοποιηθούν.

Οι βασικές κατευθύνσεις που ακολουθούνται στην εργασία είναι :

- *συνάρτηση του σχεδιασμού με το κοινωνικοοικονομικό και πολιτικό γίνεσθαι*
- *σύνδεση του πολεοδομικού σχεδιασμού με το χωροταξικό σχεδιασμό*
- *ισόρροπη εξυπηρέτηση της ανάπτυξης αλλά και της ποιότητας ζωής*
- *εξισορροπητικός διαχωρισμός , ορθολογική γειτνίαση αστικών χρήσεων*
- *η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος συμβολή στην ανάπτυξη και στην αειφορία στην πόλη*
- *οι μεταφορές σε συνδυασμό με τον πολεοδομικό σχεδιασμό, σημαντική συνιστώσα της αναβάθμισης της πόλης*
- *ο εκσυγχρονισμός των δικτύων υποδομών, προϋπόθεση ανταγωνιστικότητας και ποιοτικής βελτίωσης της πόλης*

(Αραβαντινός , 2007)

Για τις ανάγκες της εργασίας χρησιμοποιήθηκαν υπόβαθρα, τα οποία αποκτήθηκαν από τον Τομέα Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού της Σχολής Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών σε ψηφιακή μορφή.

Τα ψηφιακά υπόβαθρα είχαν αποδοθεί στο γεωδαιτικό σύστημα αναφοράς ΕΓΣΑ 87 και συνεπώς δεν χρειάστηκε να μετασχηματιστούν.

Τα ψηφιακά δεδομένα αρχικά μετατράπηκαν σε θεματικά επίπεδα πληροφορίας, μέσω του προγράμματος του γεωγραφικού συστήματος πληροφοριών ArcGIS. Στη συνέχεια τα δεδομένα εξήχθησαν σε αρχεία CAD, προκειμένου η επεξεργασία τους να πραγματοποιηθεί με το σχεδιαστικό πρόγραμμα Autocad 2008.

Η επεξεργασία των δεδομένων οδήγησε στην τελική παρουσίασή τους, μέσα από τους θεματικούς χάρτες που συνοδεύουν την εργασία και απεικονίζουν, τόσο την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, όσο και τις κυκλοφοριακές και πολεοδομικές παρεμβάσεις που προτείνονται.

## 2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

### 2.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Στο παρόν κεφάλαιο της διπλωματικής εργασίας παρουσιάζεται η υφιστάμενη κατάσταση του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας. Η ανάλυση του περιβάλλοντος της περιοχής στηρίχτηκε σε μεγάλο βαθμό σε μελέτες και εργασίες που έχουν ήδη εκπονηθεί (βιβλιογραφική έρευνα) και αφορούν την ευρύτερη περιοχή μελέτης.

Ο Δήμος Κερατσινίου – Δραπετσώνας συστάθηκε από το Νόμο 3852/2010 (Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης), αποτελείται από τους πρώην Δήμους Κερατσινίου και Δραπετσώνας και έχει ως έδρα το Κερασίσι.

Το κέντρο της πόλης θεωρείται ως κέντρο υπερτοπικής σημασίας με ακτίνα επιρροής το Κερασίσι, τη Δραπετσώνα και το Πέραμα.

Ο ρόλος του Κερατσινίου στο ευρύτερο χωροταξικό και διοικητικό πλαίσιο της πρωτεύουσας είχε καθορισθεί από βασικούς συντελεστές :

- Τη στενή οικονομική, κοινωνική και οικιστική του ανάπτυξη με αυτή του Πειραιά και με την παράλληλη ύπαρξη και εγκατάσταση της βιομηχανικής ανάπτυξης δραστηριοτήτων στήριξης του, μέχρι τα τέλη του 1970.
- Την οικιστική αποκατάσταση των προσφυγικών πληθυσμών μετά την Μικρασιατική καταστροφή του 1922, καθώς και την αθρόα εγκατάσταση εργατικού δυναμικού, με αποτέλεσμα να έχει παρατηρηθεί η εκτεταμένη ύπαρξη περιοχών αυθαίρετων μικροκτισμάτων με άναρχη ανάπτυξη.

Αυτοί οι δύο παράγοντες καθόρισαν το βιομηχανικό – εργατικό χαρακτήρα της περιοχής και επόμενα το ρόλο της. Τα τελευταία 25 χρόνια έγιναν σοβαρές αλλαγές στη δομή του παραγωγικού ιστού της περιφέρειας Αττικής και επόμενα στη χωροταξική διάρθρωση και την κοινωνική διαστρωμάτωση.

Ο Δήμος Κερατσινίου – Δραπετσώνας χαρακτηρίζεται από :

- Την ύπαρξη του Εμπορευματικού Λιμανιού του Πειραιά, που έχει εθνική επιρροή
- Την εγκατάσταση Βιολογικού καθαρισμού λυμάτων στην Ψυτάλλεια (εγκατάσταση στον Αγροκέραμο)
- Τις εγκαταστάσεις της Δ.Ε.Η. (Άγιος Γεώργιος)
- Τις εγκαταστάσεις χώρων Χονδρεμπορίων και Μεταφορών – Αποθηκείσεων (παραλιακής ζώνης ΟΛΠ)

- Την εγκατάσταση της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης
- Τη λιμενοβιομηχανική ζώνη της Δραπετσώνας
- Τη θεσμοθετημένη περιοχή Προστασίας του όρους Αιγάλεω (Ν. 2742 / 1999 ΦΕΚ 207/Α/99)

## 2.2 ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Από την αρχαιότητα έως και σήμερα το Κερατσίνι και η Δραπετσώνα ακολούθησαν κοινή διαδρομή. Στην αρχαιότητα αποτελούσαν έκταση της περιφέρειας του αττικού Δήμου Θυμαιτάδων, του άστεως των Αθηνών, σύμφωνα με την διοικητική διαίρεση του Κλεισθένη, ενώ για πολλά χρόνια η Δραπετσώνα υπαγόταν ως κοινότητα στον Πειραιά, για ένα διάστημα υπάχθηκε στο δήμο Κερατσινίου για ν' αναγνωρισθεί τελικά ως ανεξάρτητος δήμος το 1951.

Η ιστορική διαδρομή του Κερατσινίου έχει διαπιστωθεί από ευρήματα δεξιά και αριστερά της λεωφόρου Δημοκρατίας, από τα οποία επιβεβαιώθηκε ότι ο αρχικός οικιστικός πυρήνας του σημερινού δήμου βρισκόταν στην πλαγιά του λόφου του Αγίου Γεωργίου, δεξιά της σημερινής λεωφόρου, όπως μεταβαίνει κανείς προς το λιμάνι.

Πιθανολογείται ότι ήταν ο οικισμός Θυμαιτάδαι, απ' όπου πήρε το όνομά του ο ομώνυμος δήμος, ενώ η προνομιακή γεωγραφική θέση του προσέδιδε ιδιαίτερη αξία στον οικισμό, αφού οι κάτοικοί του έλεγχαν τα κοντινά με τον Πειραιά λιμάνια, της σημερινής Δραπετσώνας, των Φώρων και του ανοιχτού όρμου (σημερινό λιμάνι Κερατσινίου), ενώ βρισκόταν πάνω στον οδικό άξονα που ένωνε την Αθήνα με το Πέραμα, στη γνωστή «οδό», δηλαδή τη σημερινή Λεωφόρο Δημοκρατίας.

Οι Θυμαιτάδαι σιγά σιγά ενσωματώθηκαν με τους υπόλοιπους Έλληνες, που εγκαταστάθηκαν στον Πειραιά του χρυσού αιώνα, αλλά ο οικισμός αν και ξέπεσε δεν εγκαταλείφθηκε, τουλάχιστον μέχρι τη ρωμαϊκή κατάκτηση (148-146 π.Χ.).

Δεν υπάρχουν τεκμηριωμένες πληροφορίες για την πορεία των Θυμαιτάδων κατά τη ρωμαϊκή, βυζαντινή και μεταβυζαντινή περίοδο. Αναφέρεται ότι η περιοχή εγκαταλείφθηκε το 1696 από τους κατοίκους της. Στα τέλη του 18<sup>ου</sup> αιώνα, η κυριότητα της περιοχής περιήλθε στη Μονή Φανερωμένης της Σαλαμίνας, η οποία την εκχώρησε το 1822 στους Τούρκους. Λίγοι κολίγοι του μετοχίου της Μονής συγκροτούν ένα μικρό χωριό την περίοδο αυτή. Από τον 17<sup>ο</sup> αιώνα καταγράφεται σε τουρκικά και ελληνικά έγγραφα το όνομα Κερατσίνι ή Τσερατσίνι. Υπάρχουν διάφορες εκδοχές για την προέλευση του ονόματος, αλλά ο δήμος αποδέχεται αυτή, που αναφέρει ότι :

Το όνομα Κερατσίνι είναι σύνθετο από δύο λέξεις: η μια φανερώνει το είδος του δένδρου, που πλεόναζε εκεί, δηλαδή η Κερατιά (χαρουπιιά, ξυλοκερατιά) και η άλλη το όνομα του ιδιοκτήτη όλης αυτής της περιοχής, κάποιου Γκίνη ή Γγίνη.

Αυτό το όνομα πήρε και ο δήμος, που δημιουργήθηκε στις 29 Ιανουαρίου 1934, με τη συνένωση του Δήμου Ταμπουρίων και της Κοινότητας Αγίου Γεωργίου. Το αρχικό όνομά του ήταν Δήμος Αγίου Γεωργίου Κερατσινίου και στις 20 Ιουλίου του 1948 μετονομάστηκε σε Δήμο Κερατσινίου.

Πρώτος δήμαρχος ήταν ο Κ. Φίλανδρος (24/3/1934 μέχρι 13/8/1940) , ενώ μακροβιότερος δήμαρχος ήταν ο κ. Δημήτρης Σαράφογλου (1/1/1979 μέχρι 31/12/1994 και από 1/1/2003 μέχρι 31/12/2006).

Η Δραπετσώνα είναι χτισμένη στον όρμο της Δραπετσώνας, ο οποίος στην αρχαιότητα είχε στρατηγική σημασία και προέρχεται από τον αρχαίο δήμο Θυμαϊτάδα. Οι δύο λόφοι που την πλαισιώνουν μείωναν την ένταση του αέρα και παράλληλα λειτουργούσαν ως παρατηρητήρια για πιθανές επιθέσεις. Παλαιότερες αναφορές κάνουν λόγο για την ύπαρξη ενός ναού, δείγμα παρουσίας μικρού συνοικισμού, οι κάτοικοι του οποίου πιθανότατα ασχολούνταν με την αλιεία.

Ένας φάρος της κλασικής εποχής εντοπίστηκε από αρχαιολογικές έρευνες στο χώρο του πρώην Εργοστασίου Λιπασμάτων (Steinhauer , G.A. , σελ.79). Βορειότερα, υπήρχε λιμενίσκος, από τον οποίο επιτρεπόταν η ελεύθερη διακίνηση. Υπάρχουν και δύο αρχαιολογικοί χώροι, το Καστράκι και η Ηετίεια Πύλη, πάνω από το λιμάνι.

Τα πρώτα στοιχεία μαζικού εποικισμού παρατηρούνται το 1830 από νησιώτες, οπότε και συγκροτείται ο οικισμός των Βούρλων του Πειραιά. Η πρώτη εκκλησία της περιοχής, ο Άγιος Διονύσιος χτίστηκε γύρω στα 1805. Το 1834 ένα μέρος παραχωρήθηκε από την εκκλησία στο Δήμο Πειραιώς για να χρησιμεύσει σα νεκροταφείο, με τον όρο να ανακαινιστεί ο ναός. Κατά τη μικρασιατική καταστροφή έρχεται το δεύτερο μεγάλο πληθυσμιακό κύμα και στήνεται ένας ακόμη προσφυγικός συνοικισμός. Μέχρι το 1950 ήταν υποβαθμισμένη και είχε πολλά προβλήματα, κυρίως διαβίωσης.

Το όνομα του Δήμου κατ' άλλους προέρχεται από την αρβανίτικη ονομασία του ρέματος και του κτηματία της περιοχής ντραπ (ρέμα) και Τσώνης (ντραπιτσώνης, ντραπιτσώνα), κατ' άλλους πιθανολογείται από παραφθορά του αρχαίου ονόματος ενός από τους τρεις λόφους του αρχαίου Πειραιά. Σε χάρτες του 18ου και 19ου αιώνα η περιοχή εμφανίζεται ως «DRAPEZON», που πιθανότατα οφείλεται στο γεγονός ότι φιλοξενούσε

πολλά ταφικά μνημεία και αποκαλείτο Τράπεζα (Τραπεζών). Μεταξύ των μνημείων συμπεριλαμβάνεται και το μνημείο του Θεμιστοκλή.

## **Η Λιμενοβιομηχανική Ζώνη της Δραπετσώνας**

Στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα (έως το 1930) δημιουργήθηκε το μέτωπο της δεύτερης γενιάς εργοστασίων του Πειραιά. Μαζί με τις λιμενικές εγκαταστάσεις, η βιομηχανία εκτεινόταν από την είσοδο του Προλιμένα μέχρι τον Άγιο Γεώργιο στο Κερασίφι, δημιουργώντας μια συμπαγή ζώνη μήκους 3 χιλιομέτρων περίπου σε άμεση επαφή με τις περιοχές κατοικίας.

Στη ζώνη αυτή, η Ανώνυμη Εταιρεία Χημικών Προϊόντων και Λιπασμάτων (ΑΕΕΧΠΛ) ξεκίνησε τη λειτουργία της το 1909, εισάγοντας νέες τεχνολογίες και πολλά καινοτομικά χαρακτηριστικά για το επίπεδο της τότε ελληνικής βιομηχανικής ανάπτυξης. Μέσα στο οικόπεδο της εταιρείας αναπτύσσεται από το 1913 μέχρι και το 1935 ο συνοικισμός για το εργατικό και υπαλληλικό προσωπικό. Στη διάρκεια της Κατοχής περιορίζει τη λειτουργία της, αλλά ανακάμπτει μεσοπολεμικά με τη συνδρομή του σχεδίου Μάρσαλ. Συνεχίζει να λειτουργεί δυναμικά μέχρι το 1984, οπότε δείχνει τα πρώτα σημάδια φθίνουσας πορείας. Το 1993, το εργοστάσιο αποτελεί πλέον ιδιοκτησία της Εθνικής Τράπεζας. Τελικά, το 1999, βάσει κοινής απόφασης του ΥΠΕΧΩΔΕ, του πρώην Δήμου Δραπετσώνας και της Εθνικής Τράπεζας, το εργοστάσιο διακόπτει οριστικά τη λειτουργία του. Στο παραλιακό μέτωπο της περιοχής Δραπετσώνας – Κερασινίου, ο χώρος καταλαμβάνονταν επίσης από τις εγκαταστάσεις της τσιμεντοβιομηχανίας ΑΓΕΤ Ηρακλής, το εργοστάσιο παραγωγής ρεύματος της ΔΕΗ, τις δεξαμενές καυσίμων και ορυκτελαίων της ΒΡ, το εργοστάσιο παραγωγής γύψου, τα «ταμπάκια» και τις βιοτεχνίες επεξεργασίας δέρματος.

Το κλείσιμο του εργοστασίου των λιπασμάτων άφησε πίσω του μια μεγάλη έκταση 245 στρεμμάτων και ένα μεγάλο αριθμό βιομηχανικών εγκαταστάσεων. Οι 109 μονάδες κτισμένης επιφάνειας 146.000 τετραγωνικών μέτρων συγκροτούσαν μία μεσοπολεμική βιομηχανική πόλη. Από το σύνολο αυτό, το 70% είχε αξιολογηθεί ως άξιο για διατήρηση. Τελικά όμως, λόγω των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, το Κεντρικό Συμβούλιο Νεοτέρων Μνημείων του Υπουργείου Πολιτισμού κήρυξε διατηρητέες μόνο τις πέντε. Πρόκειται για τα κτίρια του Υαλουργείου και της Ηλεκτρικής, την Καμινάδα και το συγκρότημα των Σιλό. Η κατεδάφιση των υπόλοιπων εγκαταστάσεων είχε ολοκληρωθεί μέχρι τον Αύγουστο του 2003.



## 2.3 ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

### 2.3.1 Γεωμορφολογία

Η περιοχή του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας βρίσκεται στο δυτικό τμήμα του Λεκανοπεδίου της Αθήνας, με προέκταση στο όρος Αιγάλεω. Ο δήμος χωρίζεται γεωμορφολογικά σε δύο ενότητες.

Η βόρεια ενότητα οριοθετείται από το όρος Αιγάλεω (βόρεια και δυτικά) , το λόφο Τσελεπίτσαρι (ανατολικά) και το λόφο του Αγίου Γεωργίου (νότια). Στο τμήμα αυτό σημειώνονται τα μεγαλύτερα υψόμετρα, λόγω του όρους Αιγάλεω και του λόφου Τσελεπίτσαρι.

Οι ελάχιστες εδαφικές κλίσεις στο κεντρικό τμήμα του οικιστικού ιστού είναι περίπου 3%, ενώ στους πρόποδες του όρους Αιγάλεω οι μέγιστες φθάνουν έως και 40%. Οι σχηματισμοί που δομούν το τμήμα αυτό είναι ανθρακικοί καρστικοί στη μεγαλύτερη έκτασή τους.

Η νότια ενότητα οριοθετείται από το λόφο του Αγίου Γεωργίου (βόρεια) και τη θάλασσα στα νότια και δυτικά. Από μορφολογική άποψη , η ενότητα αυτή δε διαχωρίζεται ανατολικά από τις εκτάσεις του Δήμου Πειραιά. Στο τμήμα αυτό επικρατούν νεογενείς σχηματισμοί, ενώ τα μέγιστα υψόμετρα είναι περίπου 50m. Οι εδαφικές κλίσεις κυμαίνονται από 2% έως 26%.

Οι χαλαροί σχηματισμοί έχουν πληρώσει τεκτονικά βυθίσματα που δημιουργήθηκαν από ρηγματογόνο τεκτονισμό. Τα ρήγματα, αλλά και η καρστικοποίηση στους ανθρακικούς σχηματισμούς είναι υπεύθυνα σε μεγάλο ποσοστό για τη δημιουργία του σημερινού αναγλύφου.

Η πετρολογική σύσταση της ευρύτερης περιοχής περιλαμβάνει τους ακόλουθους σχηματισμούς :

- Προκρητιδικοί σχηματισμοί
- Σχηματισμοί του Κρητιδικού
- Νεογενείς σχηματισμοί
- Συνεκτικοί νεότεροι σχηματισμοί
- Κορηματικοί σχηματισμοί

### 2.3.2 Τεκτονική

Στην ευρύτερη περιοχή εντοπίζονται δύο κύρια συστήματα ρηγμάτων με διευθύνσεις ΒΑ-ΝΔ και ΔΒΔ-ΑΝΑ, ενώ οι στρώσεις των στρωμάτων παρουσιάζουν μια γενική διάταξη εντός του άξονα ΒΔ-ΝΑ και κλίσεις 10° έως 21° είτε προς τα ΝΔ, είτε προς τα ΒΑ.

Η τεκτονική της περιοχής χαρακτηρίζεται από τις πολλαπλές πτυχώσεις των στρωμάτων, που εκφράζονται με την παρουσία συγκλίνων και αντικλίνων, καθώς και από την κατάτμηση και διάρρηξη των πετρωμάτων λόγω της δράσης των ρηγμάτων που εκδηλώθηκαν μετά την πτυχογόνο τεκτονική διεργασία. Οι άξονες των πτυχώσεων παρουσιάζουν δύο κύριες διευθύνσεις, μία ΒΑ-ΝΔ, που έχει μορφή ενός συγκλίνου και ενός αντικλίνου στο βόρειο τμήμα του όρους Αιγάλεω και στις νοτιοδυτικές απολήξεις της Πάρνηθας και μια διεύθυνση ΔΝΔ-ΑΒΑ με τη μορφή ενός αντικλίνου στο νότιο τμήμα του όρους Αιγάλεω.

Η φάση των πτυχώσεων ακολουθήθηκε από έντονες διαρρήξεις, με αποτέλεσμα τη δημιουργία τριών κύριων συστημάτων ρηγμάτων με διευθύνσεις Α-Δ, ΒΑ-ΝΔ, και ΒΔ-ΝΑ, με ταυτόχρονη βέβαια ύπαρξη και δευτερευόντων συστημάτων διαρρήξεων.

Αναλυτικότερα :

- Το πρώτο σύστημα με διεύθυνση Α-Δ, έχει προσβάλει σχεδόν όλους τους γεωλογικούς σχηματισμούς και έχει προκαλέσει το διαχωρισμό του όρους Αιγάλεω σε βόρειο και νότιο τμήμα, με τη δημιουργία της κοιλάδας «Δαφνίου – Σκαραμαγκά»
- Το δεύτερο σύστημα, με διεύθυνση ΒΑ-ΝΔ, έχει προκαλέσει το διαχωρισμό του βόρειου τμήματος του όρους Αιγάλεω από τις νοτιοδυτικές παρυφές της Πάρνηθας
- Το τρίτο σύστημα, με διεύθυνση ΒΑ-ΝΔ, εμφανίζεται κατά μήκος της μεγάλης ρεματιάς από τη Λεωφόρο Σχιστού προς τον όρμο του Σκαραμαγκά και πιθανώς κατά μήκος της τεκτονικής επαφής των ασβεστόλιθων με τους σχιστόλιθους στις βορειοδυτικές πλαγιές του όρους Αιγάλεω.

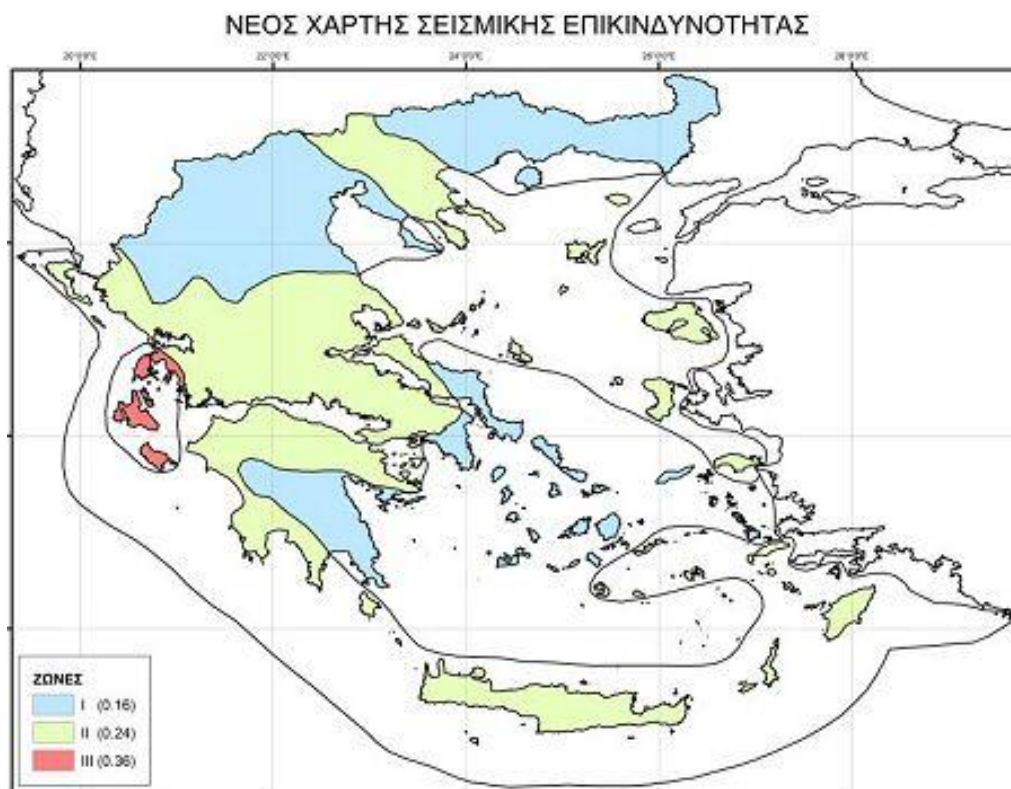
### *2.3.3 Στοιχεία Σεισμικότητας – Εδαφικής Σεισμικής Επικινδυνότητας*

Σύμφωνα με τους χάρτες κατανομής των επικέντρων των σεισμών που έχουν παρατηρηθεί στον ελληνικό χώρο, παρατηρείται μια συγκέντρωση και αύξηση της σεισμικής δραστηριότητας στην εξωτερική ζώνη του Ελληνικού ορογενούς τόξου (Δυτική Ελλάδα, Νότια Κρήτη και Δωδεκάνησα), η οποία μειώνεται στις περιοχές του Κεντρικού Αιγαίου. Στην περιοχή μελέτης δεν έχει παρουσιαστεί αξιόλογη σεισμική δραστηριότητα, ενώ τα ιστορικά στοιχεία δεν υποδεικνύουν μεγάλους επιφανειακούς σεισμούς που συνδέονται με μετακινήσεις ρηγμάτων, κατολισθήσεις ή άλλες ενδείξεις για τον χαρακτηρισμό της ως τεκτονικά ενεργή περιοχή.

Από τη διάκριση των ζωνών σεισμικής επικινδυνότητας της Ελλάδας και σύμφωνα με τον ισχύοντα αντισεισμικό κανονισμό (ΕΑΚ, 2004), η περιοχή

κατατάσσεται από άποψη σεισμικότητας στη ζώνη I, δηλαδή στην κατηγορία της χαμηλής επικινδυνότητας. Η τιμή της μέγιστης επιτάχυνσης με πιθανότητα 90% να μη γίνει υπέρβαση της στα επόμενα 50 χρόνια είναι  $a=0,16$ , ενώ το μέγιστο αναμενόμενο μέγεθος σεισμού είναι  $M_s=6,8$ .

Εικόνα 2-1 : Οι τρεις νέες ζώνες σεισμικής επικινδυνότητας



(Πηγή : ΕΑΚ , 2004)

#### 2.3.4 Κλιματικές – Μετεωρολογικές Συνθήκες

Οι παρακάτω πληροφορίες βασίζονται στους Μετεωρολογικούς Σταθμούς του Πειραιά και της Ελευσίνας, οι οποίοι είναι οι κοντινότεροι στην περιοχή μελέτης και δεν έχουν σημαντικές διαφορές μεταξύ τους. Τα στοιχεία αφορούν την περίοδο 1951 – 2001.

#### **Θερμοκρασία**

Σύμφωνα με τα στοιχεία των παρατηρήσεων του σταθμού Πειραιά, η μέση ετήσια θερμοκρασία της περιοχής μελέτης είναι  $18,3^{\circ}\text{C}$ , η μέση μέγιστη  $29,7^{\circ}\text{C}$  και η μέση ετήσια ελάχιστη θερμοκρασία είναι  $15^{\circ}\text{C}$ . Αντίστοιχα, από τα στοιχεία των παρατηρήσεων του σταθμού Ελευσίνας, η μέση ετήσια θερμοκρασία είναι  $18,1^{\circ}\text{C}$ , η μέση μέγιστη  $30,1^{\circ}\text{C}$  και η μέση ελάχιστη θερμοκρασία  $15,1^{\circ}\text{C}$ .

Πίνακας 2-1 : Μετεωρολογικά – Κλιματικά Στοιχεία (1951-2001)

	Μ.Σ.Πειραιά	Μ.Σ.Ελευσίνας
Ετήσια Βροχόπτωση (P)	420 χλσ.	418 χλσ.
Μέση Μέγιστη Μηνιαία Βροχόπτωση	66,9 χλσ.	68,9 χλσ.
Μέση Ελάχιστη Μηνιαία Βροχόπτωση	7,7 χλσ.	4,5 χλσ.
Μέση Ετήσια Θερμοκρασία	18,3ο C	18,1 C
Μέση Ημερήσια Θερμοκρασία (Ιανουάριος)	9,2 C	9,4 C
Μέση Ημερήσια Θερμοκρασία (Ιούλιος-Αύγουστος)	28,7 C	28,8 C
Μέση Μέγιστη Θερμοκρασία	29,7 C	30,1 C
Μέση Ελάχιστη Θερμοκρασία	15,0 C	15,1 C
Μέση Ετήσια Υγρασία	60%	62%
Μέση Μέγιστη Σχετική Υγρασία	77%	75%
Μέση Ελάχιστη Σχετική Υγρασία	45%	46%
Άνεμοι Β-ΒΔ-ΒΑ	33%	38%
Άνεμοι Ν-ΝΔ-ΝΑ	21%	20%
Άνεμοι <1 Beaufort	36%	32%
Ώρες Ηλιοφάνειας/μήνα Χειμώνας	150	160
Ώρες Ηλιοφάνειας/μήνα Καλοκαίρι	360	350

(Πηγή : Μετεωρολογικοί Σταθμοί Πειραιά , Ελευσίνας , Ιδία Επεξεργασία)

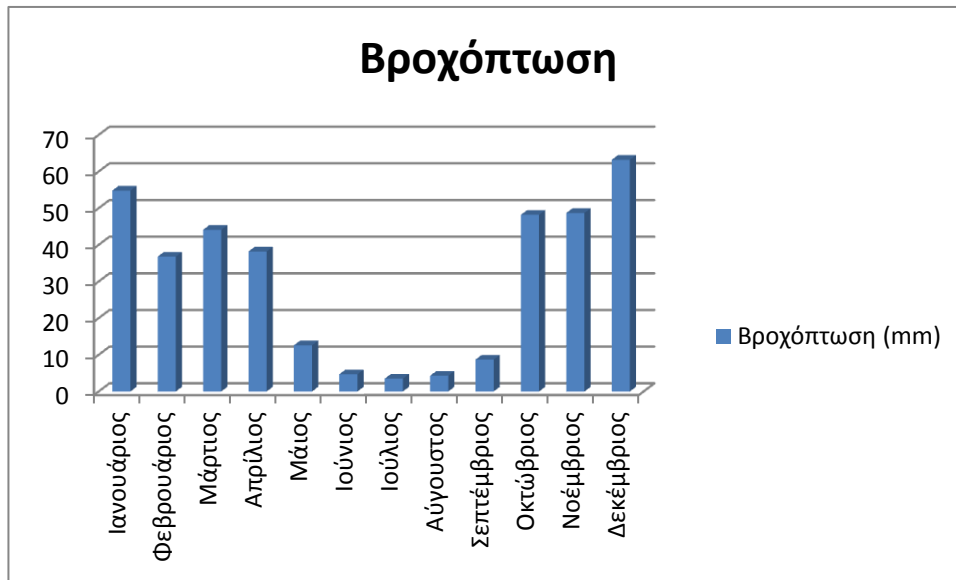
## Άνεμοι

Με βάση στοιχεία του Μετεωρολογικού Σταθμού Ελευσίνας για την περίοδο 1961-2001, οι επικρατέστεροι άνεμοι στην περιοχή είναι οι Βόρειοι και οι Νότιοι με ποσοστό 29,3% και 10,9%, αντίστοιχα. Η νηνεμία εμφανίζεται ετησίως με ποσοστό 38%. Οι μήνες με τα μεγαλύτερα ποσοστά άπνοιας είναι ο Νοέμβριος με 50,34% και ο Δεκέμβριος με 47,7%. Από πλευράς εντάσεων, επικρατέστερες τιμές ανέμων είναι αυτές των 3 Beaufort, με ποσοστό 22,83% και 4 Beaufort, με ποσοστό 15,1%.

## Βροχοπτώσεις

Η περιοχή μελέτης ανήκει, από κλιματική άποψη, στη μεσογειακή περιοχή, στην οποία το κλίμα είναι «εύκρατο θερμό υπό-τροπικό» και συνεπώς χαρακτηρίζεται από ένα καλοκαίρι με κυκλοφορία υποτροπικού και θερμού – ξηρού αέρα και από ένα χειμώνα με κυκλοφορία μαζών, σχετικά δροσερού αέρα της εύκρατης ζώνης, της οποίας οι βαρομετρικές υφέσεις φέρνουν άφθονες βροχοπτώσεις. Η περιοχή χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη μίας μακριάς βροχερής περιόδου, που κρατάει από το φθινόπωρο έως το χειμώνα, και από μία ξηρή περίοδο που διαρκεί τους ανοιξιότικους και θερινούς μήνες. Η μέση ετήσια βροχόπτωση ανέρχεται σε 367,8mm. Οι μεγαλύτερες τιμές βροχόπτωσης είναι το Δεκέμβριο με 63,2mm, ενώ τον Ιούλιο έχει μετρηθεί η μεγαλύτερη ανομβρία με 3,5mm βροχής.

Διάγραμμα 2-1 : Μέσες Μηνιαίες Βροχοπτώσεις (1951-1977)



(Πηγή : Μετεωρολογικός Σταθμός Πειραιά , Ιδία Επεξεργασία)

## Υγρασία

Η υγρασία της ατμόσφαιρας έχει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη των φυτών και των δέντρων. Ορισμένες φορές όμως, η υγρή ατμόσφαιρα δημιουργεί δυσφορία στους ανθρώπους. Κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, η ξερή ατμόσφαιρα κάνει πιο υποφερτή τη ζέστη, έχει όμως αρνητικές συνέπειες στη βλάστηση.

Διάγραμμα 2-2 : Μέση Σχετική Υγρασία (Σταθμός Ελευσίνας , 1951-2001)



(Πηγή : Μετεωρολογικός Σταθμός Ελευσίνας , Ιδία Επεξεργασία)

Σύμφωνα με τα στοιχεία των παρατηρήσεων του σταθμού Ελευσίνας, η μέση ετήσια υγρασία είναι 60,4%, με μέγιστη τιμή το μήνα Δεκέμβριο (73,4%) και ελάχιστη τον Ιούλιο (43,6%).

### **Βιοκλιματικά Στοιχεία**

Η ευρύτερη περιοχή χαρακτηρίζεται από τον ξηρό και θερμό μεσογειακό χαρακτήρα βιοκλίματος με περισσότερες από 150 βιολογικώς ξηρές ημέρες κατά τη διάρκεια της θερμής και ξηράς περιόδου. Επιπλέον, ανήκει στον ημίξηρο βιοκλιματικό όροφο με θερμό χειμώνα, ενώ η μέση ελάχιστη θερμοκρασία του ψυχρότερου μήνα είναι μεγαλύτερη από 7° C.

#### *2.3.5 Στοιχεία Ποιότητας της Ατμόσφαιρας – Ρύπανση*

Στο Δήμο Κερατσινίου – Δραπετσώνας απουσιάζουν οι χώροι φυτεμένου πράσινου μέσα στον οικιστικό ιστό, με αποτέλεσμα την επιπρόσθετη επιβάρυνση της ατμόσφαιρας από την παραγωγή ρύπων και τη μεταφορά ρύπων από το Θριάσιο πεδίο . Επιπλέον , το όρος Αιγάλεω, λόγω της ελάχιστης βλάστησης, δεν συνεισφέρει στη βελτίωση του αστικού κλίματος.

Κύριες πηγές ρύπανσης της ατμόσφαιρας της περιοχής είναι :

- Οι βιοτεχνίες που βρίσκονται μέσα στο αστικό κέντρο
- Οι λιμενικές δραστηριότητες
- Οι οδικές μεταφορές και η κυκλοφορία των οχημάτων
- Οι δραστηριότητες των εγκαταστάσεων πετρελαίου
- Οι εγκαταστάσεις της ΔΕΠΑ στο Σχιστό
- Η λειτουργία του Κέντρου Επεξεργασίας Λυμάτων στην Ψυττάλεια
- Οι εγκαταλελειμμένες εγκαταστάσεις των βιομηχανιών του παραλιακού μετώπου

## **2.4 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ**

### *2.4.1 Πληθυσμός*

#### **Εξέλιξη συνολικού πληθυσμού**

Ο πληθυσμός του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας , σύμφωνα με τα στοιχεία της προσωρινής απογραφής του 2011, ανέρχεται σε 91.090 κατοίκους. Κατά το ίδιο έτος ο πληθυσμός του δήμου αποτελεί το 17,39% της Περιφερειακής Ενότητας Πειραιά και το 2,39% της Περιφέρειας Αττικής.

Πίνακας 2-2 : Πληθυσμιακά Στοιχεία 2011

	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	% Συνόλου
Δήμος Πειραιώς	163.910	36,5%
Δήμος Κερατσινίου-Δραπετσώνας	91.090	20,28%
Δήμος Κορυδαλλού	63.550	14,15%
Δήμος Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη	105.230	23,43%
Δήμος Περάματος	25.290	5,63%
Περιφερειακή Ενότητα Πειραιώς	449.070	100%
Περιφέρεια Αττικής	3.812.330	-
Σύνολο Χώρας	10.787.690	-

(Πηγή : ΕΛΣΤΑΤ , 2011 , ίδια Επεξεργασία)

Το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού του δήμου είναι συγκεντρωμένο στο Κερασίни, αφού σύμφωνα με τα στοιχεία της πληθυσμιακής κατανομής για το έτος 2001 το 85,48% του συνολικού μόνιμου πληθυσμού κατοικούσε στη Δ.Ε. Κερατσινίου (78.474 κάτοικοι). Ο μόνιμος πληθυσμός της Δραπετσώνας για την ίδια χρονική περίοδο είναι 13.335.

Το 2011, ο Δήμος Κερατσινίου – Δραπετσώνας είναι ο τρίτος μεγαλύτερος της Περιφερειακής Ενότητας Πειραιά μετά το Δήμο Πειραιά με πληθυσμό 163.910 (36,5% επί του συνόλου) και το Δήμο Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη με πληθυσμό 105.230 κατοίκους (23,43% επί του συνόλου). Ακολουθεί ο Δήμος Κορυδαλλού με 63.550 κατοίκους (14,15%) και τέλος, ο Δήμος Περάματος με 25.290 κατοίκους (5,63%).

Η πυκνότητα πληθυσμού είναι 9.767,32 κάτοικοι ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο. Πρόκειται για μέγεθος σαφώς μεγαλύτερο του αντίστοιχου εθνικού μέσου όρου (81,75 κάτοικοι/τετρ. χλμ), και ελαφρώς μεγαλύτερο από το μέσο όρο της Περιφερειακής Ενότητας Πειραιά (8907,11 κάτοικοι/τετρ. χλμ).

Σε σχέση με τους υπόλοιπους δήμους της Π.Ε. Πειραιά είναι ο τρίτος σε πυκνότητα πληθυσμού μετά το Δήμο Πειραιά με 15.086,06 κατοίκους / τετρ. χλμ και το Δήμο Κορυδαλλού με 14.697,04 κατοίκους / τετρ. χλμ. Ακολουθούν ο Δήμος Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη με 9.418,24 κατοίκους / τετρ. χλμ και ο Δήμος Περάματος με 1.717,02 κατοίκους / τετρ. χλμ.

Κατά τη χρονική περίοδο 1981 – 2001 το επίπεδο του πληθυσμού του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας είχε αυξητική τάση, γεγονός που οφείλεται στην περίοδο 1991 – 2001, αφού κατά την περίοδο 1981 – 1991 παρατηρήθηκε ελαφρά μείωση του πληθυσμού.

Πίνακας 2-3 : Πραγματικός πληθυσμός 1971 – 2011

	Δ.Ε. Κερατσινίου	Δ.Ε. Δραπετσώνας	Δήμος Κερατσινίου- Δραπετσώνας	Μεταβολή Πληθυσμού
1971	67660	14584	82244	
1981	74039	14555	88594	+7,17%
1991	73265	13116	86381	-2,56%
2001	78474	13335	91809	+5,91%
2011			91090	-0,79%

(Πηγή : ΕΛΣΤΑΤ , ίδια Επεξεργασία)

Από την ανάλυση των βασικών πληθυσμιακών μεγεθών του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα :

Ο πληθυσμός του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας για το διάστημα 1981-2001 παρουσιάζει αύξηση της τάξης του 3,5%, ενώ κατά την ίδια χρονική περίοδο ο πληθυσμός της Περιφερειακής Ενότητας Πειραιά μειώθηκε κατά 2,15%. Αντίθετα, στο σύνολο της χώρας ο πληθυσμός αυξήθηκε κατά 12,56%. Συνολικά, ο Δήμος Κερατσινίου – Δραπετσώνας παρουσίασε τη μικρότερη αύξηση πληθυσμού μεταξύ των δήμων της Περιφερειακής Ενότητας Πειραιά, που επίσης παρουσίασαν αύξηση. Συγκεκριμένα, ο Δήμος Περάματος σημείωσε τη μεγαλύτερη αύξηση με 11,77%, ενώ ακολούθησε ο Δήμος Κορυδαλλού με 10,02%. Από την άλλη πλευρά, η μεγαλύτερη μείωση παρατηρήθηκε στο Δήμο Πειραιά κατά 10,54%.

Κατά τη δεκαετία 1981-1991 ο πληθυσμός του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας μειώθηκε κατά 2,56%, ενώ κατά την ίδια χρονική περίοδο ο πληθυσμός της Περιφερειακής Ενότητας Πειραιά μειώθηκε κατά 4,08% και στο σύνολο της χώρας αυξήθηκε κατά 5,33%. Αντίθετα, την επόμενη δεκαετία 1991-2001 αντιστράφηκε ο ρυθμός με αύξηση του πληθυσμού κατά 5,91% (έναντι αύξησης κατά 2,01% στην Περιφερειακή Ενότητα Πειραιά και επίσης αύξησης κατά 12,56% στο σύνολο της χώρας). Αύξηση του πληθυσμού κατά τις δύο δεκαετίες παρουσιάζεται στους Δήμους Κορυδαλλού (3,05% και 6,76%) και Περάματος (4,81% και 6,64%), ενώ συνεχή μείωση και κατά τις δύο δεκαετίες αντιμετώπισε ο Δήμος Πειραιώς (-6,99% και -3,82%).

### **Εξέλιξη της διάρθρωσης του Πληθυσμού**

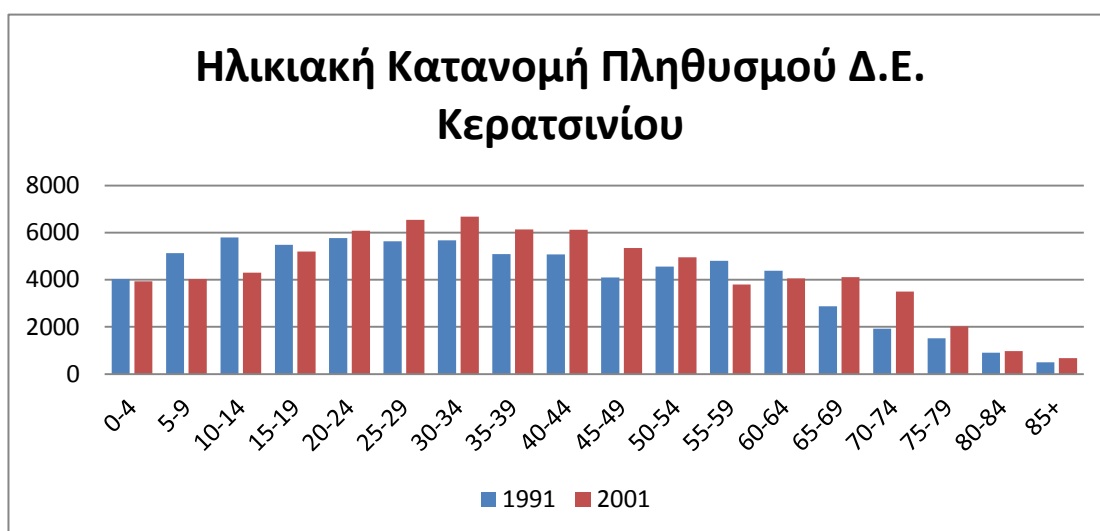
Το 2001, ο πληθυσμός 0-14 ετών στο Δήμο Κερατσινίου – Δραπετσώνας έχει χαμηλή συμμετοχή στο συνολικό πληθυσμό (15,43%). Παρ' όλα αυτά, η αναλογία του νεανικού πληθυσμού στο σύνολο του πληθυσμού το 2001 είναι υψηλότερη, τόσο από την αντίστοιχη της Περιφερειακής Ενότητας Πειραιά (14,26%), όσο και από αυτή της χώρας (15,18%).



Οι παραγωγικές πληθυσμιακές ομάδες (15-64 ετών) συμμετέχουν το 2001 περισσότερο στο συνολικό πληθυσμό σε σχέση με τον εθνικό μέσο όρο (69,36% έναντι 68,11%), αλλά και λίγο χαμηλότερα σε σχέση με την Περιφερειακή Ενότητα Πειραιά (69,77%). Από τους άλλους δήμους της Π.Ε., το υψηλότερο ποσοστό συμμετοχής είναι στο Δήμο Κορυδαλλού με 71,95%.

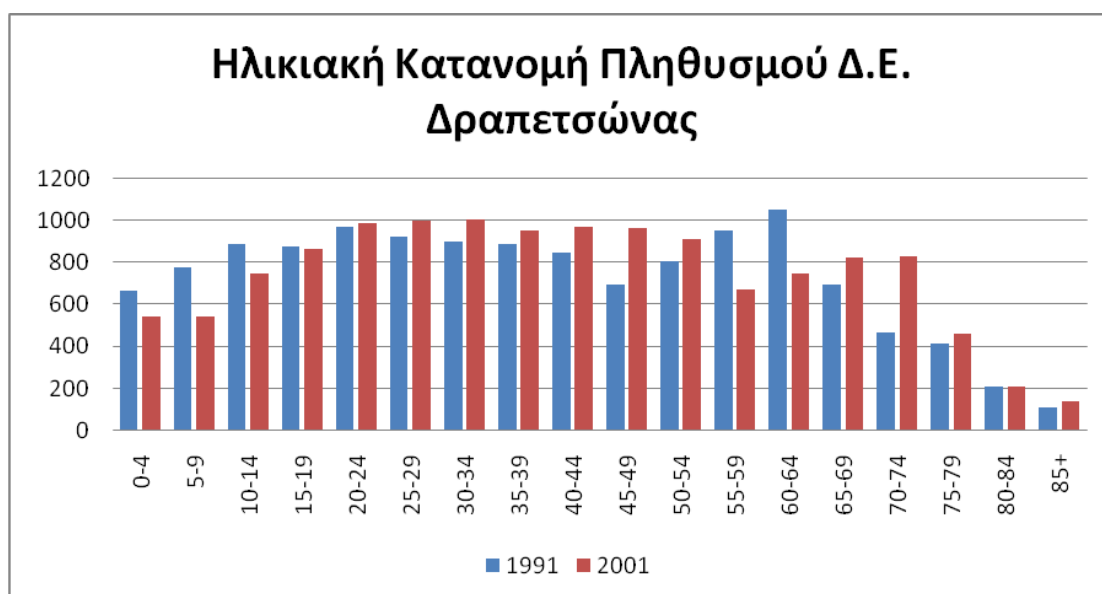
Η συμμετοχή των παραγωγικών πληθυσμιακών μονάδων στο σύνολο του πληθυσμού παρουσιάζει αυξητική τάση σε σχέση με τις προηγούμενες δεκαετίες, τόσο στο Δήμο Κερατσινίου – Δραπετσώνας και στους υπόλοιπους δήμους της ευρύτερης περιοχής, όσο και στο σύνολο της χώρας.

Διάγραμμα 2-3 : Ηλικιακή Κατανομή Πληθυσμού Δ.Ε. Κερατσινίου



(Πηγή : ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία Επεξεργασία)

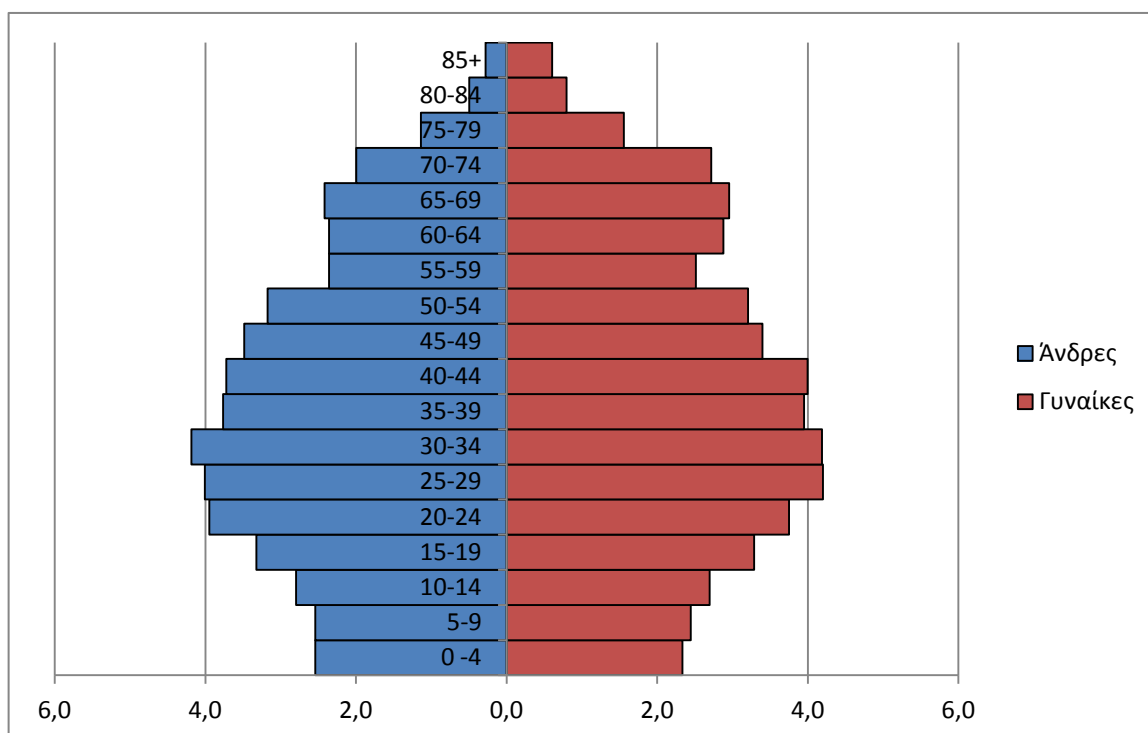
Διάγραμμα 2-4 : Ηλικιακή Κατανομή Πληθυσμού Δ.Ε. Δραπετσώνας



(Πηγή : ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία Επεξεργασία)

Το 15,2% του πληθυσμού του Δήμου Κερατσινίου Δραπετσώνας κατά το 2001 είναι άνω των 65 ετών και είναι χαμηλότερο από το αντίστοιχο ποσοστό της Περιφερειακής Ενότητας Πειραιά, που είναι 15,97% και του συνόλου της χώρας, που κυμαίνεται στο 16,71%. Ο δήμος με τη μεγαλύτερη γήρανση είναι ο Πειραιάς με 16,81%, ενώ οι δήμοι με το χαμηλότερο ποσοστό είναι το Πέραμα και ο Κορυδαλλός με 12,38% και 13,71%, αντίστοιχα. Σε σχέση με τις προηγούμενες δεκαετίες η αναλογία του πληθυσμού άνω των 65 ετών είχε αυξητικές τάσεις στο σύνολο της χώρας.

Διάγραμμα 2-5 : Πυραμίδα Ηλικιών Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας (2001)



(Πηγή : ΕΛΣΤΑΤ , Ιδία Επεξεργασία)

Από τα στοιχεία για την ηλικιακή διάρθρωση του πληθυσμού διαπιστώνεται ότι ο Δήμος Κερατσινίου – Δραπετσώνας εμφανίζει τάσεις γήρανσης. Αναλυτικότερα, για την περίοδο 1991 – 2001, έχουμε μείωση του ποσοστού των ατόμων που βρίσκονται σε ηλικία 0-14 ετών, ενώ και ο δείκτης γήρανσης αυξάνεται από 56,16 το 1991 σε 98,54 το 2001 (δείκτης γήρανσης είναι ο αριθμός των γερόντων που αναλογούν σε 100 νέους). Σε γενικές γραμμές πάντως, ο δείκτης γήρανσης του δήμου κυμαίνεται σε χαμηλότερα επίπεδα σε σχέση με την Περιφερειακή Ενότητα Πειραιώς και το σύνολο της χώρας.

#### 2.4.2 Επίπεδο Εκπαίδευσης

Τα κυριότερα φαινόμενα που παρατηρούνται στο Δήμο Κερατσινίου – Δραπετσώνας σε σχέση με αυτή τη δημογραφική παράμετρο είναι η υψηλή αναλογία ατόμων που δεν έχουν παρακολουθήσει την υποχρεωτική

εκπαίδευση, παράλληλα με τη σχετικά χαμηλή αναλογία ατόμων ανώτατου εκπαιδευτικού επιπέδου.

Συγκεκριμένα, το ποσοστό των ατόμων χωρίς καμία τυπική εκπαίδευση (αγράμματοι) στο Δήμο Κερατσινίου – Δραπετσώνας κατά το 2001 είναι λίγο χαμηλότερο από τον εθνικό μέσο όρο (11,34% έναντι 12,53%). Το ίδιο ισχύει και για την Περιφερειακή Ενότητα Πειραιά (10,61%), ενώ το χαμηλότερο ποσοστό έχει ο Δήμος Πειραιά με 8,44%.

Η πλειοψηφία του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας κατά το 2001 είναι απόφοιτοι Λυκείου (31,76%), ποσοστό παρόμοιο με το αντίστοιχο της Περιφερειακής Ενότητας Πειραιά (31,72%), αλλά υψηλότερο του συνόλου της χώρας (27,36%). Το υψηλότερο ποσοστό αποφοίτων Λυκείου παρατηρείται στο Δήμο Πειραιά με ποσοστό 35,26%.

Αντίθετα, το ποσοστό των ατόμων με ανώτατη εκπαίδευση στο Δήμο Κερατσινίου – Δραπετσώνας είναι αισθητά μικρότερο σε σύγκριση με το σύνολο της χώρας (4,87% έναντι 9,52%) και σαφώς χαμηλότερο σε σχέση με το μέσο όρο της Περιφερειακής Ενότητας Πειραιά (6,94%). Το υψηλότερο ποσοστό κατοίκων με ανώτατη εκπαίδευση έχει ο Δήμος Πειραιά με 9,51%, ενώ το χαμηλότερο ο Δήμος Περάματος με 3,29%.

Όσον αφορά τα υπόλοιπα επίπεδα εκπαίδευσης, το 31,11% στο Δήμο Κερατσινίου – Δραπετσώνας είναι απόφοιτοι Δημοτικού, το 13,62% απόφοιτοι Γυμνασίου και το 7,31% απόφοιτοι Ανώτερης Εκπαίδευσης. Τα αντίστοιχα ποσοστά στην Περιφερειακή Ενότητα Πειραιά είναι 29,54%, 13,11% και 8,08%.

Αξίζει να σημειωθεί, πως σε σχέση με το 1991, παρατηρείται μια σημαντική αύξηση του επιπέδου εκπαίδευσης στο Δήμο Κερατσινίου – Δραπετσώνας. Συγκεκριμένα, οι κάτοικοι με ανώτερη και ανώτατη εκπαίδευση αυξήθηκαν από 4,8% το 1991 σε 12,18% το 2001. Δηλαδή, είχαμε τριπλασιασμό στο συγκεκριμένο επίπεδο εκπαίδευσης μέσα σε μία δεκαετία. Κατά την ίδια περίοδο, στο σύνολο της Περιφερειακής Ενότητας Πειραιά το ποσοστό αυξήθηκε από 6,74% το 1991 σε 14,38% το 2001, ενώ στο σύνολο της χώρας η αύξηση μέσα στη δεκαετία ήταν από 11,49% το 1991 σε 16,46% το 2001.

Πίνακας 2-4 : Επίπεδο Εκπαίδευσης / Μόρφωσης (1991-2001)  
Δήμος Κερατσινίου – Δραπετσώνας

Επίπεδο Εκπαίδευσης	1991	Επίπεδο Εκπαίδευσης	2001
Κάτοχοι Μεταπτυχιακού Τίτλου	95 0,13%	Κάτοχοι Διδακτορικού Τίτλου	70 0,09%

Πτυχιούχοι Ανώτατων Σχολών	2067 2,77%	Κάτοχοι Μάστερ	189 0,24%
Πτυχιούχοι ΤΕΙ (ΚΑΤΕ, ΚΑΤΕΕ)	793 1,06%	Πτυχιούχοι Ανώτατων Σχολών	3637 4,54%
Πτυχιούχοι Ανωτέρων Σχολών	624 0,84%	Πτυχιούχοι ΤΕΙ, ΚΑΤΕ, ΚΑΤΕΕ	2480 3,09%
Φοιτούν σε Ανώτατη, ΤΕΙ ή Ανωτέρα Σχολή	1605 2,15%	Πτυχιούχοι Μεταδευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης	3381 4,22%
Απόφοιτοι Γενικού Λυκείου ή Εξατάξιου Γυμνασίου ή Ενιαίου Πολυκλαδικού Λυκείου	13733 18,4%	Απόφοιτοι Μέσης Εκπαίδευσης	19853 24,76%
Πτυχιούχοι Τεχνικού Επαγγελματικού Λυκείου	1149 1,54%	Απόφοιτοι Τεχνικού Επαγγελματικού Λυκείου	2563 3,20%
Πτυχιούχοι Τεχνικών Επαγγελματικών Σχολών	2850 3,82%	Απόφοιτοι Τεχνικών Επαγγελματικών Σχολών	3048 3,80%
Τελείωσαν την Γ' τάξη Γυμνασίου	9476 12,69%	Απόφοιτοι 3τάξιου Γυμνασίου	10926 13,62%
Εγκατέλειψαν το Γυμνάσιο	2170 2,91%	Απόφοιτοι Δημοτικού	24945 31,11%
Απόφοιτοι Στοιχειώδους Εκπαίδευσης	27778 37,21%	Φοιτούν στο Δημοτικό	1776 2,21%
Δεν τελείωσαν το Δημοτικό , αλλά γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση	8064 10,80%	Εγκατέλειψαν το Δημοτικό αλλά γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση	5015 6,25%
Δεν τελείωσαν το Δημοτικό και δε γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση	1797 2,41%	Δεν γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση	2312 2,88%
Δε φοίτησαν στο Δημοτικό και δε γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση	2448 3,28%		

(Πηγή : ΕΛΣΑΤ , Ιδία Επεξεργασία)

## 2.5 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

### 2.5.1 Εξέλιξη Απασχόλησης ανά Τομέα Παραγωγής

Η απασχόληση στο Δήμο Κερασινίου – Δραπετσώνας κατά τομέα οικονομικής δραστηριότητας παρουσιάζει κάποιες σημαντικές διακυμάνσεις

κατά τη δεκαετία 1991 – 2001 και ταυτόχρονα εμφανίζεται άνισα κατανεμημένη ανάμεσα στους τρεις οικονομικούς τομείς.

Στην περιοχή μελέτης, ο πρωτογενής τομέας απασχολεί το 0,76% του συνόλου των απασχολούμενων κατά το 2001. Το ποσοστό αυτό είναι σχετικά μικρότερο σε σχέση με το σύνολο της Περιφερειακής Ενότητας Πειραιά (2,04%), ενώ είναι κατά πολύ μικρότερο σε σύγκριση με το ποσοστό του συνόλου της χώρας (14,42%). Σε επίπεδο δημοτικών ενοτήτων, στο Κερατσίνι απασχολείται το 0,79% στον πρωτογενή τομέα και στη Δραπετσώνα το 0,63%.

Στο δευτερογενή τομέα απασχολείται το 25,23% των κατοίκων του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας. Σε σχέση με το σύνολο της Περιφερειακής Ενότητας Πειραιά, η απασχόληση στο δευτερογενή τομέα στο Δήμο Κερατσινίου – Δραπετσώνας είναι ελαφρώς μεγαλύτερη (25,23% έναντι 23,95%), ενώ είναι επίσης μεγαλύτερη σε σύγκριση με τον εθνικό μέσο όρο, που κατά το 2001 ανέρχεται σε 21,75%.

Συγκριτικά με το 2001, παρατηρείται στο δήμο μία σημαντική μείωση της απασχόλησης στο δευτερογενή τομέα. Το ίδιο φαινόμενο παρατηρείται τόσο για το σύνολο των δήμων της Περιφερειακής Ενότητας Πειραιά, όσο και στο σύνολο της χώρας αφού το ποσοστό μειώθηκε από 25,35% το 1991 σε 21,75% το 2001.

Ο τριτογενής τομέας στο Δήμο Κερατσινίου – Δραπετσώνας απασχολεί το 67,10% των εργαζομένων κατά το 2001. Ο συγκεκριμένος τομέας απασχολεί το μεγαλύτερο τμήμα του εργατικού δυναμικού, αλλά υπολείπεται συγκριτικά με τους Δήμους Πειραιά (78,35%) και Κορυδαλλού (73,58%). Σε σχέση με το σύνολο της Περιφερειακής Ενότητας Πειραιά (68,94%), η απασχόληση στον τομέα είναι λίγο χαμηλότερη, σε αντίθεση με τον εθνικό μέσο όρο (58,55%) που είναι σαφώς μεγαλύτερη. Σε επίπεδο δημοτικών ενοτήτων, το Κερατσίνι απασχολεί το 67,44% του εργατικού δυναμικού στον τριτογενή τομέα, ενώ η Δραπετσώνα το 65,06%.

Αξίζει να σημειωθεί πάντως, ότι στο Δήμο Κερατσινίου – Δραπετσώνας το 6,90% δεν δήλωσαν κλάδο οικονομικής δραστηριότητας. Αντίστοιχα, στην Περιφερειακή Ενότητα Πειραιά το ποσοστό είναι 5,08% και στο σύνολο της χώρας 5,28%.

Χαρακτηριστικό του δήμου είναι η κλαδική εξειδίκευση του ενεργού πληθυσμού στο λιανικό και χονδρικό εμπόριο. Όμως, το λιανικό εμπόριο στηρίζεται στην αυτοαπασχόληση και τις οικογενειακές επιχειρήσεις, οι οποίες και πλήττονται από την ύπαρξη πολυκαταστημάτων, με συνέπεια να αντιμετωπίζουν προβλήματα επιβίωσης. Εξάλλου, οι χρήσεις του λιανικού

εμπορίου υπερεκπροσωπούνται στην περιοχή, αναδεικνύοντας τάσεις κορεσμού.

Πλεονέκτημα της απασχόλησης του ενεργού πληθυσμού αποτελεί η διαχρονική τάση εξειδίκευσής του στον τομέα των μεταφορών και της διαμετακομιστικής (logistics). Ο συγκεκριμένος κλάδος απασχόλησης έχει δυνατότητες ανάπτυξης στη συγκεκριμένη περιοχή, λόγω της γειννιάσής της με κύριες διασυνδέσεις της χώρας με το εξωτερικό (Λιμάνια Πειραιά, Εθνική Οδός), των σχεδιαζόμενων έργων υποδομής (σύστημα συνδυασμένων μεταφορών – λιμάνι – προαστιακός), των βιομηχανικών περιοχών και των αστικών αγορών.

Η πολύχρονη παρουσία μικρών βιοτεχνικών μονάδων στην περιοχή προσφέρει ακόμα και σήμερα θέσεις εργασίας σε ένα ικανοποιητικό ποσοστό των κατοίκων της. Όμως, οι επιχειρήσεις αυτές δυστυχώς δεν είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστικές και ευέλικτες, λόγω της έλλειψης τεχνολογικής προόδου, πληροφόρησης και ενημέρωσης, και είναι ορατός ο κίνδυνος στο κοντινό μέλλον να περιοριστούν ή ακόμα και να εξαφανιστούν. Ήδη, η αποβιομηχάνιση της περιοχής μελέτης έχει οδηγήσει στη μείωση του ενεργού πληθυσμού που απασχολείται στο δευτερογενή τομέα.

### *2.5.2 Απασχόληση - Ανεργία*

Με βάση τα στοιχεία απασχόλησης για την περίοδο 1991 – 2001, το ποσοστό ανεργίας στο Δήμο Κερατσινίου – Δραπετσώνας για το έτος 2001 είναι 11,6%. Το ποσοστό αυτό είναι παρόμοιο με το αντίστοιχο της Περιφερειακής Ενότητας Πειραιώς (11,62%), είναι όμως μεγαλύτερο από τα αντίστοιχα ποσοστά της Περιφέρειας Αττικής (9,57%) και της χώρας (11,12%). Σε επίπεδο Δημοτικών Ενοτήτων, η Δημοτική Ενότητα Δραπετσώνας παρουσιάζει ποσοστό ανεργίας 13,19%, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για τη Δημοτική Ενότητα Κερατσινίου είναι 11,33%. Πάντως, λόγω της οικονομικής κρίσης της τελευταίας τριετίας και της ραγδαίας αύξησης της ανεργίας, εκτιμάται ότι η ανεργία σήμερα κυμαίνεται περίπου στο 17% έως 20%.

Γενικότερα λοιπόν, το ποσοστό του ενεργού πληθυσμού στο Δήμο Κερατσινίου – Δραπετσώνας βρίσκεται ελαφρώς χαμηλότερα από τα αντίστοιχα ποσοστά της Περιφερειακής Ενότητας Πειραιά και του συνόλου της χώρας.

Το ποσοστό ανεργίας στην περιοχή μελέτης βρίσκεται στα ίδια υψηλά επίπεδα σε σχέση με την Περιφερειακή Ενότητα Πειραιά και τον εθνικό μέσο όρο, γεγονός που οφείλεται κατά κύριο λόγο στη σοβαρή μείωση του δευτερογενή τομέα και στην κυριαρχία του τριτογενή, ο οποίος δεν έχει τη δυνατότητα να απορροφήσει το σύνολο του εργατικού δυναμικού.

### 2.5.3 Βαθμός Έλξης – Επιρροής

Από στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ για το 2001, έχουμε σοβαρές ενδείξεις σχετικά με τις μετακινήσεις του πληθυσμού του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας, οι οποίες αφορούν την εργασία. Με τον τρόπο αυτό έχουμε μία γενικότερη εικόνα για το βαθμό αλληλεπίδρασης και αλληλεξάρτησης του τοπικού πληθυσμού, στον τομέα της απασχόλησης, με άλλες περιοχές.

Το 35,46% των μετακινήσεων κατευθύνεται προς τον Πειραιά, γεγονός που οφείλεται στη γειννίαση των δύο δήμων. Ακόμη, το 17,68% μετακινείται προς το Δήμο Αθηναίων και το 10,26% προς το Δήμο Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη. Ακολουθούν με μικρότερα ποσοστά οι Δήμοι Περάματος, Μοσχάτου – Ταύρου, Ασπρόπυργου, Καλλιθέας, Αιγάλεω και Κορυδαλλού.

Όσον αφορά τις μετακινήσεις προς το Δήμο Κερατσινίου – Δραπετσώνας για εργασία, ο μεγαλύτερος αριθμός εργαζομένων προέρχεται από το Δήμο Πειραιά. Ακολουθούν οι Δήμοι Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη, Περάματος και Κορυδαλλού.

Από τα παραπάνω στοιχεία γίνεται φανερό ότι ο Δήμος Κερατσινίου – Δραπετσώνας έχει αλληλεξαρτήσεις με ένα σημαντικό αριθμό δήμων στον τομέα της απασχόλησης, καθώς το 44,53% του συνόλου των εργαζομένων του δήμου μετακινείται σε άλλες περιοχές για εργασία. Επιπλέον, ιδιαίτερα σημαντικό στοιχείο είναι η αλληλεξάρτηση του δήμου με τον Πειραιά, αφού το 35,46% και το 32,07% των μετακινήσεων των εργαζομένων που γίνονται από και προς το Δήμο Κερατσινίου – Δραπετσώνας αντίστοιχα, πραγματοποιούνται μεταξύ αυτών των δύο περιοχών.

### 2.5.4 Οικοδόμηση

Το 2001 το σύνολο των κατοικιών του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας ήταν 38.346, από τις οποίες οι 38.289 είναι κανονικές κατοικίες. Από αυτές, το 86,39% είναι κύριες κατοικούμενες, ενώ το 13,61% είναι κενές. Οι κενές κατοικίες αποτελούνται στο μεγαλύτερο ποσοστό τους από κατοικίες προς ενοικίαση ή πώληση.

Η οικοδομική δραστηριότητα στο δήμο παρουσιάζει σημαντικές διακυμάνσεις κατά την τελευταία δεκαετία. Αξιοσημείωτη είναι η σημαντική αύξηση των οικονομικών αδειών το έτος 2005. Μετά την έναρξη της οικονομικής κρίσης στη χώρα μας όμως, η κατασκευαστική δραστηριότητα έχει αδρανοποιηθεί σχεδόν πλήρως.

### 2.5.5 Οικονομικές Δραστηριότητες

Σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Κερατσινίου για το 2008, η περιοχή μελέτης συγκεντρώνει αρκετές οικονομικές δραστηριότητες, οι οποίες μπορούν να συμβάλλουν στην ανάπτυξη της περιοχής.

#### **Μύλοι Αγίου Γεωργίου Α.Ε.**

Το 1928 θεμελιώθηκε στον όρμο του Αγίου Γεωργίου Κερατσινίου ο μεγαλύτερος μύλος της ελληνικής επικράτειας και ολοκληρώνεται το 1929, με μετόχους τις οικογένειες Συμεώνογλου, Βουδούρογλου και Καραίωσηφόγλου. Ήταν ένα πολύ σημαντικό έργο για την εποχή και πολύ σύντομα οι Μύλοι Αγίου Γεωργίου ηγήθηκαν του κλάδου της αλευροβιομηχανίας. Τα επόμενα χρόνια η επιχείρηση εκσυγχρονίζεται και ξεκινά τις πωλήσεις αλεύρου σε μικρές συσκευασίες, οι οποίες διατίθενται στα παντοπωλεία της εποχής. Η εταιρεία επεκτείνεται σταδιακά και αρχίζει να δραστηριοποιείται στις αναπτυσσόμενες βαλκανικές χώρες.

Το 1999 η «Κυλινδρόμυλος Λούλη Α.Ε.» εξαγοράζει μέσω του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών το 52% των μετοχών της εταιρείας «Μύλοι Αγίου Γεωργίου Α.Ε.» και το 2004 απορροφάται από τη μητρική της «Μύλοι Λούλη Α.Ε.». Η εξαγορά από τη συγκεκριμένη εταιρεία στηρίχθηκε στο γεγονός ότι η μονάδα παραγωγής υπερτερεί, καθώς είναι χωροθετημένη μέσα στο μεγαλύτερο καταναλωτικό κέντρο της χώρας, και συνεπώς τα μεταφορικά μέσα μειώνονται για την εταιρεία.

Σήμερα, η παραγωγή της μονάδας Κερατσινίου αποτελείται από δύο γραμμές αλέσεως δυναμικότητας 600 τόνων ανά 24 ώρες και απασχολεί εκατοντάδες υπαλλήλους, προσφέροντας θέσεις εργασίας στους κατοίκους των γύρω περιοχών.

#### **Χερσαίες Εγκαταστάσεις του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ)**

Η ζώνη των λιμενικών εγκαταστάσεων έχει έκταση 597,37 στρέμματα και εξυπηρετεί το εμπορευματικό λιμάνι Ηρακλέους, στο οποίο γίνεται η φορτοεκφόρτωση και η διακίνηση του συμβατικού φορτίου. Στη ζώνη αυτή, η οποία αποτελεί τμήμα του λιμανιού του Πειραιά, υπάρχουν κατάλληλοι αποθηκευτικοί χώροι και μηχανολογικός εξοπλισμός, όπως γερανοί, περονοφόρα και ελκυστήρες διαφόρων τύπων. Η δραστηριότητα του λιμανιού είναι ζωτικής σημασίας για την οικονομική ζωή της πόλης, κυρίως στα πλαίσια ανάπτυξης του χονδρεμπορίου. Στόχος του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς είναι η περαιτέρω ανάπτυξη της εμπορευματικής κίνησης του εμπορευματικού λιμανιού και η ανάδειξή του ως διαμετακομιστικού κέντρου της μεσογειακής ζώνης.



Εξίσου σημαντικός είναι και ο ρόλος του «Car Terminal» στην εμπορευματική διακίνηση αυτοκινήτων, αποτελώντας κόμβο αποθήκευσης και διανομής για την ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Μεσογείου. Η διακίνηση αυτοκινήτων και λοιπών οχημάτων στο λιμάνι του Πειραιά εξυπηρετείται από δύο εγκαταστάσεις που βρίσκονται στο Κερατσίνι, ενώ υπολογίζεται ότι κάθε χρόνο περίπου 250.000 αυτοκίνητα διακινούνται in transit από τις εγκαταστάσεις του οργανισμού προς διάφορες χώρες της Μεσογείου και της Βαλκανικής.

### **Ιχθυόσκαλα – Ιχθυαγορά**

Βρίσκεται μέσα στη ζώνη που διαχειρίζεται ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς και έχει έκταση 11,6 στρέμματα. Η ιχθυόσκαλα Κερατσινίου υπάγεται στην ΕΤΑΝΑΛ Α.Ε. που διαχειρίζεται όλες τις ιχθυόσκαλες στην Ελλάδα. Είναι η μεγαλύτερη ιχθυόσκαλα της χώρας, αφού μέσω αυτής διακινούνται ημερησίως 80-100 τόνοι αλιευμάτων και εξυπηρετούνται 1500 άτομα περίπου, ενώ έχει δυναμικότητα 150 σκάφη. Εξυπηρετεί όλη την Αττική, τα νησιά και την ηπειρωτική Ελλάδα.

Ωστόσο, ο οικονομικός ρόλος της ιχθυόσκαλας περιορίζεται από το γεγονός ότι οι υπάρχουσες εγκαταστάσεις δεν εξυπηρετούν, ούτε ως μέγεθος, ούτε ως υποδομές, τις περιβαλλοντικές και λειτουργικές προδιαγραφές της δραστηριότητας. Οι ελλείψεις αφορούν κυρίως μονάδες ψυγείων, χώρους αποθήκευσης και χώρους εξυπηρέτησης. Λύση θα μπορούσε να αποτελέσει η δημιουργία δευτέρας ιχθυόσκαλας στην Αττική, έτσι ώστε να μειωθεί το φορτίο της ιχθυόσκαλας Κερατσινίου.

### **Εγκαταστάσεις «ΑΓΕΤ Ηρακλής»**

Το εργοστάσιο παραγωγής τσιμέντου, που βρίσκεται στο τμήμα της Δημοτικής Ενότητας Δραπετσώνας, σταμάτησε τη λειτουργία του το 1985 και έκτοτε λειτουργεί σαν χώρος σάκκευσης και μεταφόρτωσης. Το τμήμα που βρίσκεται στα όρια της Δημοτικής Ενότητας Κερατσινίου έχει επιφάνεια 20 στρεμμάτων. Η ΑΓΕΤ δεν έχει αποφασίσει ακόμα, όσον αφορά την κατασκευή Διαμετακομιστικού Κέντρου.

## **2.6 ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ**

### *2.6.1 Πολιτισμός*

Στο Δήμο Κερατσινίου – Δραπετσώνας λειτουργεί η Δημοτική Κοινωφελής Επιχείρηση Πολιτισμού Κερατσινίου (ΔΗΚΕΠΟΚ), με σκοπό την οργάνωση λειτουργιών και δραστηριοτήτων, καθώς επίσης και την παροχή υπηρεσιών

στους τομείς του πολιτισμού, του περιβάλλοντος και της έρευνας – τεχνολογίας.

Στον τομέα του πολιτισμού αναλαμβάνει την εφαρμογή πολιτικών για την ανάδειξη και προστασία του πολιτισμού, την προβολή των πολιτιστικών αγαθών και έργων, την προστασία των πολιτιστικών υποδομών, την οργάνωση εκδηλώσεων και την προώθηση του πολιτιστικού τουρισμού.

Στον τομέα του περιβάλλοντος εκπονεί προγράμματα για την προστασία του φυσικού και αρχιτεκτονικού περιβάλλοντος, στο πλαίσιο των εθνικών και ευρωπαϊκών πολιτικών, ενώ στον τομέα της έρευνας και της τεχνολογίας εκπονεί και εφαρμόζει προγράμματα για την ανάπτυξη της περιοχής. Στις δραστηριότητες της επιχείρησης συμπεριλαμβάνεται η λειτουργία του Δημοτικού Θεάτρου «Αντώνης Σαμαράκης», το οποίο ανακαινίστηκε το 2006, έχει χωρητικότητα 500 θέσεις και έχει καθιερωθεί ως ένας σύγχρονος χώρος τέχνης που στεγάζει κάθε πρωτοβουλία δημιουργικής έκφρασης.

Επιπλέον, η ΔΗΚΕΠΟΚ έχει την ευθύνη της λειτουργίας των Πολιτιστικών Κέντρων Ταμπουρίων, Αμφιάλης, Αγίου Μηνά και Ευγένειας. Ακόμη, η Φιλαρμονική, το Συγκρότημα Παραδοσιακών Χορών, το Συγκρότημα Χορού και η Χορωδία Ενηλίκων λειτουργούν υπό την αιγίδα της επιχείρησης.

### *2.6.2 Εκπαίδευση*

Στο Δήμο Κερασινίου – Δραπετσώνας λειτουργούν σήμερα συνολικά 26 νηπιαγωγεία, 31 δημοτικά σχολεία, 11 γυμνάσια, 6 λύκεια, 1 σχολείο Β' ευκαιρίας, 2 επαγγελματικά λύκεια και ένα σχολικό εργαστηριακό κέντρο.

Τα τελευταία 30 χρόνια παρατηρήθηκε, ότι ο αριθμός των δημοτικών σχολείων μειώθηκε, ο αριθμός των γυμνασίων έμεινε σταθερός, ενώ ο αριθμός των λυκείων παρουσίασε μικρή αύξηση.

### **Δημοτική Βιβλιοθήκη**

Η Δημοτική Βιβλιοθήκη Κερασινίου – Δραπετσώνας, με έδρα την Κεντρική Βιβλιοθήκη στην Αμφιάλη και δύο παραρτήματα σε Δραπετσώνα και Ευγένεια, διαθέτει μεγάλη συλλογή από συγγράμματα ποικίλων θεματικών ενοτήτων. Με πλήθος δραστηριοτήτων που εστιάζουν κυρίως στα παιδιά και στους νέους, η Δημοτική Βιβλιοθήκη Κερασινίου Δραπετσώνας αποτελεί πρότυπο εκπαιδευτικού ιδρύματος για ολόκληρη τη χώρα.

### 2.6.3 Υγεία

Η νοσοκομειακή περίθαλψη των κατοίκων του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας καλύπτεται από το Τζάνειο Νοσοκομείο Πειραιά και το Γενικό Κρατικό Νοσοκομείο Νίκαιας. Ωστόσο, τα δύο νοσοκομεία εξυπηρετούν μία πολύ μεγάλη γεωγραφική ενότητα και αντιμετωπίζουν προβλήματα σε επίπεδο προσφερόμενων υπηρεσιών.

Σε τοπικό επίπεδο η παροχή ιατρικής βοήθειας καλύπτεται από τις εξής μονάδες:

- ΙΚΑ ΕΤΑΜ Τοπική Μονάδα Υγείας Αγίας Σοφίας Ιατρείο Αμφιάλης
- ΙΚΑ Τοπική Μονάδα Υγείας Ευγένειας – Χαραυγής
- ΙΚΑ Μονάδα Υγεία Δραπετσώνας

### 2.6.4 Πρόνοια

Στο Δήμο Κερατσινίου – Δραπετσώνας λειτουργούν 12 Παιδικόι Σταθμοί, 1 Βρεφικός Σταθμός και 1 Βρεφονηπιακός Παιδικός Σταθμός. Επιπρόσθετα, υπάρχουν 9 Κέντρα Ανοιχτής Προστασίας Ηλικιωμένων (ΚΑΠΗ), από τα οποία 6 βρίσκονται στο Κερατσίνι και 3 στη Δραπετσώνα.

### 2.6.5 Αθλητισμός

Οι υποδομές αθλητισμού του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας είναι :

- Κλειστό Γυμναστήριο Π. Νικολαΐδης (μπάσκετ, βόλεϊ)
- Δημοτικό Στάδιο Κερατσινίου , Κλειστό Γυμναστήριο (μπάσκετ, βόλεϊ, ποδόσφαιρο, χάντμπολ)
- Δημοτικό Κλειστό Κολυμβητήριο (κολύμβηση, υδατοσφαίριση)
- Δημοτικό Στάδιο Κερατσινίου Π. Σαλπέας (ποδόσφαιρο)
- Δημοτικό Γήπεδο Αγέτ Χαραυγής (ποδόσφαιρο)
- Αθλητικό Πάρκο Πρέσσοφ (ποδόσφαιρο, μπάσκετ, τένις)
- Δημοτικό Κλειστό Στάδιο Δραπετσώνας (μπάσκετ, βόλεϊ, πυγμαχία)
- Κλειστό Γυμναστήριο Γ. Κασιμάτης (μπάσκετ, βόλεϊ, ρυθμική γυμναστική)
- Δημοτικό Γυμναστήριο Δραπετσώνας Γ. Βάζος (ποδόσφαιρο)
- Αθλητικό Κέντρο Δήμου Δραπετσώνας (πρόγραμμα μαζικού αθλητισμού)

Στην περιοχή δραστηριοποιείται πλήθος αθλητικών σωματείων που καλύπτει το σύνολο των αθλητικών δραστηριοτήτων. Ενδεικτικά, ορισμένα από τα σημαντικότερα αθλητικά σωματεία είναι ο Γυμναστικός Σύλλογος Κερατσινίου (στίβος), ο ΑΠΟ Ατρόμητος Κερατσινίου (ποδόσφαιρο), ο Ο.Φ.Α. Απολλώνιος (βόλεϊ), η Α.Ε. Ολυμπιάδα (ποδόσφαιρο), ο ΔΑΣ Δραπετσώνας (βόλεϊ,

μπάσκετ, ρυθμική γυμναστική, τένις, τραμπολίνο) και ο ΑΓΣ Δραπετσώνας (taekwondo).

## 2.7 ΔΙΚΤΥΑ ΑΣΤΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

### 2.7.1 Οδικό Δίκτυο

Οι οικονομικές δραστηριότητες στην παραλιακή ζώνη του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας (λιμάνι, βιομηχανικές εγκαταστάσεις), καθώς και οι χρήσεις γης παράλληλα στη Λεωφόρο Σχιστού (ΒΙΠΑ, Νεκροταφείο), δημιουργούν αυξημένες κυκλοφοριακές ανάγκες. Το υπάρχον οδικό δίκτυο δεν επαρκεί για να παραλάβει τους φόρτους βαρέων οχημάτων που κινούνται στην περιοχή.

Μεγάλος αριθμός οχημάτων κινείται καθημερινά από και προς τη Λεωφόρο Σχιστού, που συνδέει την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά με το Θριάσιο Πεδίο, από τη Λεωφόρο Γρ. Λαμπράκη και τη Λεωφόρο Σαλαμίνας, που συνδέει την περιοχή με τη Νίκαια και τον Κορυδαλλό και συνεπώς με το δυτικό και κεντρικό τμήμα της Αθήνας, και από τη Λεωφόρο Δημοκρατίας που συνδέει την περιοχή με τον Πειραιά.

Σύμφωνα με τα Γ.Π.Σ. των δύο πρώην δήμων Κερατσινίου και Δραπετσώνας, πρωτεύουσες οδικές αρτηρίες είναι η Λεωφ. Σχιστού, η Λεωφ. Γρ. Λαμπράκη, η Λεωφ. Σαλαμίνας, η Ρήγα Φεραίου και η 25<sup>ης</sup> Μαρτίου. Δευτερεύουσα οδική αρτηρία έχει χαρακτηριστεί η Λεωφ. Δημοκρατίας.

Στην πραγματικότητα όμως, σύμφωνα με στοιχεία του ΥΠΕΚΑ, οι Λεωφόροι Γρ. Λαμπράκη, Δημοκρατίας και Σαλαμίνας έχουν εξελιχθεί σε πρωτεύουσες οδικές αρτηρίες με υπερτοπική σημασία, ενώ η 25<sup>ης</sup> Μαρτίου έχει ρόλο δευτερεύουσας αρτηρίας. Επιπλέον, η Ρήγα Φεραίου έχει περιοριστεί στο ρόλο της συλλεκτικής οδού.

Το οδικό δίκτυο της Δραπετσώνας σχεδιάστηκε με βάση το ιπποδάμειο σύστημα. Παρ' όλα αυτά, η κανονικότητα της χάραξης διασπάται από τη διαγώνια πορεία της Λεωφόρου Εθνικής Αντιστάσεως, η οποία εκτείνεται από το συγκρότημα των προσφυγικών κατοικιών και φθάνει έως την έκταση του εργοστασίου λιπασμάτων.

Γενικότερα, στο Δήμο Κερατσινίου – Δραπετσώνας παρατηρείται κυκλοφοριακό πρόβλημα λόγω της ανεξέλεγκτης στάθμευσης. Τα φορτηγά τροφοδοσίας των δραστηριοτήτων σταθμεύουν στους βασικούς οδικούς άξονες, αχρηστεύοντας τη δεξιά λωρίδα, ενώ στον κεντρικό ιστό του δήμου σταθμεύουν οι κάτοικοι, λόγω της συγκέντρωσης των περισσότερων δραστηριοτήτων.

### 2.7.2 Συγκοινωνιακό Δίκτυο

Ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας έχει δημιουργήσει 18 λεωφορειακές γραμμές για την εξυπηρέτηση των κατοίκων του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας. Επειδή στο δήμο δεν υπάρχει κάποιος σταθμός ΜΕΤΡΟ, Ηλεκτρικού Σιδηρόδρομου ή Προαστιακού, οι περισσότερες λεωφορειακές γραμμές συνδέονται με το δίκτυο των παραπάνω μέσων.

Επιπλέον, η τοπική συγκοινωνία στηρίζει και διευκολύνει τις μετακινήσεις των κατοίκων εντός των γεωγραφικών ορίων του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας, εξυπηρετώντας καθημερινά περισσότερους από 300 πολίτες. Η διαδρομή διασχίζει τις μεγάλες λεωφόρους και το κεντρικό οδικό δίκτυο της πόλης, εκτελώντας κυκλική διαδρομή. Τα δρομολόγια εκτελούνται κάθε μισή ώρα και είναι δωρεάν.

Οι περισσότερες συγκοινωνιακές γραμμές διέρχονται από τους οδικούς άξονες Λεωφ. Γρ. Λαμπράκη, Λεωφ. Σαλαμίνας-Πέτρου Ράλλη και Λεωφ. Δημοκρατίας. Η εξυπηρέτηση των πολιτών είναι ικανοποιητική για μετακινήσεις προς Αθήνα και Πειραιά, ενώ οι μετακινήσεις εντός του δήμου εξυπηρετούνται καλύτερα από την τοπική συγκοινωνία.

Αναλυτικότερα, οι λεωφορειακές γραμμές έχουν ως εξής (ΧΑΡΤΗΣ Α.5) :

- **Γραμμή 17 (τρόλεϊ) Πειραιάς – Άγιος Γεώργιος** : Είναι κυκλική διαδρομή και οι δρόμοι τους διασχίζει είναι : Ακτής Μιαούλη, Ακτής Ποσειδώνος , Ακτής Καλλιμασιώτη , Αιτωλικού , Χορμοβίτου, Παπαναστασίου , Φιλελλήνων , Καισαρείας , Ακτή Ιωνίας, Ακροπόλεως, Φιλελλήνων , Ελευθερίου Βενιζέλου , Δημοκρατίας, Αγκιαλού , Αιγάλεω, Ακτής Κονδύλη , Ακτής Καλλιμασιώτη, Λεωφόρος Βασιλέως Γεωργίου Α, Λεωφόρος Ηρώων Πολυτεχνείου, Σκουζέ και Ακτής Μιαούλη
- **Γραμμή 20 (τρόλεϊ) Ν. Φάληρο – Καστέλλα – Δραπετσώνα** : Διέρχεται από τους δρόμους : Ομ. Σκυλίτση , Μεγάλου Αλεξάνδρου, Βασ. Παύλου, Παπαναστασίου , Βασ. Παύλου , Ακτή Κουντουριώτου, Ακτή Μουτσόπουλου , Γρηγορίου Λαμπράκη , Λεωφόρος Βασ. Γεωργίου Α, Ακτής Ποσειδώνος , Ακτής Καλλιμασιώτη , Ακτής Κονδύλη , Αγίου Δημητρίου , Ψαρών , Αριστοτέλους , Αβρ. Κοντοπούλου , Γρηγορίου Λαμπράκη , Βασιλειάδου
- **Γραμμή 800 Νίκαια – Πειραιάς (Πλ. Αναλήψεως)** : Είναι κυκλική διαδρομή και οι δρόμοι που διασχίζει είναι : Λεωφόρος Γρηγορίου Λαμπράκη , Μαραθονομάχων , Ιάσωνος , Αισώπου , Λεωφόρος Γρηγορίου Λαμπράκη , Κουτταίση , Λεωφόρος 28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου, Λοχαγού Χατζηβασιλείου , Πανόρμου , Αιγάλεω , Ακτής Καλλιμασιώτη,

Εθνικής Αντιστάσεως , Γούναρη , Ακτής Καλλιμασιώτη , Αιτωλικού, Τρσου, Λαοδικείας , Λεωφόρος 28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου , Πλ. Δημοκρατίας, Κουτσιαση

- **Γραμμή 819 Πέραμα – Νεκροταφείο Σχιστού** : Διασχίζει τους δρόμους : Λεωφόρος Δημοκρατίας , Λεωφόρος Σχιστού , Οδός Εντός Νεκροταφείων
- **Γραμμή 820 Κερατσίνι – Σταθμός ΜΕΤΡΟ Αιγάλεω** : Πρόκειται για τοπική γραμμή που διέρχεται από τους δρόμους : Καραολή & Δημητρίου , Παπαναστασίου , Φιλελλήνων , Κωνσταντινουπόλεως, Λεωφόρος Σαλαμίνας , Πέτρου Ράλλη , Θηβών , Δημαρχείου , Αλ. Παπαναστασίου , Μινως , Βόρειας Ηπείρου , Θηβών , Πέτρου Ράλλη, Λεωφόρος Σαλαμίνας , Κωνσταντινουπόλεως , Καραολη & Δημητρίου
- **Γραμμή 824 Άγιος Αντώνιος Α΄ – Πειραιάς** : Είναι κυκλική γραμμή και αποτελείται από τους δρόμους : Πλ. Αναλήψεως , Βουρνόβα, Λεωφόρος Γρηγορίου Λαμπράκη , Θημάτων Κατοχής , Λεωφόρος Παν. Τσαλδάρη, Λεωφόρος Σαλαμίνας , Πέτρου Ράλλη , Πανόρμου, Αιγάλεω , Ακτής Καλλιμασιώτη , Αστιγγος (δεξιά πλευρά) , Ακτής Καλλιμασιώτη , Αιτωλικού , Τζαβέλλα , Πέτρου Ράλλη , Λεωφόρος Σαλαμίνας , Λεωφόρος Παν. Τσαλδάρη , Λεωφόρος Γρηγορίου Λαμπράκη , Κουτσιαση , Πλ. Αναλήψεως
- **Γραμμή 825 Άγιος Αντώνιος Β΄ - Πειραιάς** : Είναι επίσης κυκλική γραμμή , η οποία διασχίζει τους δρόμους : Πλ. Αναλήψεως, Βουρνόβα, Λεωφόρος Γρηγορίου Λαμπράκη , Μ. Μπότσαρη , Μυστρά, Δαρδανελλίων , Κεφαλληνίας , Λεωφόρος Παν. Τσαλδάρη , Λεωφόρος Σαλαμίνας , Πέτρου Ράλλη , Αιγάλεω , Ακτής Καλλιμασιώτη , Αστιγγος (δεξιά πλευρά) – Ακτής Καλλιμασιώτη , Ακτής Κονδύλη , Αγίου Δημητρίου, Βαλτετσίου , Πέτρου Ράλλη , Λεωφόρος Σαλαμίνας, Δεμερτζή, Δαρδανελλίων , Περέβου , Περραιβου , Λεωφόρος Γρηγορίου Λαμπράκη, Κουτσιαση , Πλ. Αναλήψεως
- **Γραμμή 826 Πειραιάς – Άγιος Μηνάς** : Κυκλική διαδρομή που διέρχεται από τους δρόμους : Ακτής Μιαούλη (χώρος ΟΛΠ) , Ακτής Μιαούλη, Ακτής Ποσειδώνος , Ακτής Καλλιμασιώτη , Ακτής Κονδύλη, Αγίου Δημητρίου, Καπεταν Ματάπα , Δογάνης , Πατρών , Λεωφόρος Σαλαμίνας , Ρήγα Φεραίου , Βλαχάβα , Γαληνού , Υψηλάντου, Πάρνηθας , Γιαννούρη, Λεωφόρος Σαλαμίνας , Πέτρου Ράλλη, Ψαρών, Αγκιαλού , Αιγάλεω, Ακτής Καλλιμασιώτη , Ακτής Ποσειδώνος , Ακτής Μιαούλη , Ακτής Μιαούλη (χώρος ΟΛΠ)
- **Γραμμή 832 Πειραιάς – Ευγένεια – Χαραυγή** : Πρόκειται για κυκλική γραμμή που ακολουθεί τη διαδρομή : Ακτής Μιαούλη (χώρος ΟΛΠ), Ακτής Μιαούλη , Ακτής Ποσειδώνος , Ακτής Καλλιμασιώτη , Ακτής Κονδύλη , Αγίου Δημητρίου , Σαλαμίνας , Πλάτωνος , 25<sup>ης</sup> Μαρτίου, Χρ. Σμύρνης , Δωδεκανήσου , Προικονήσου , Πλάτωνος , Κομνηνών, Διγενή Ακρίτα , Παλαιολόγου , Μιαούλη , Ελ. Βενιζέλου , Σωκράτους,

- Ακτής Κονδύλη , Ακτής Καλλιμασιώτη , Ακτής Ποσειδώνος , Ακτής Μιαούλη, Ακτής Μιαούλη (χώρος ΟΛΠ)
- **Γραμμή 833 Πειραιάς – Χαραυγή – Ευγένεια** : Είναι επίσης κυκλική γραμμή και διασχίζει τους δρόμους : Ακτής Μιαούλη (χώρος ΟΛΠ), Ακτής Μιαούλη , Ακτής Ποσειδώνος Ακτής Καλλιμασιώτη , Ακτής Κονδύλη, Αγίου Δημητρίου , Αναπαύσεως , Πλάτωνος , Κ. Παλαμά, Μιαούλη, Παλαιολόγου , Διγενή Ακρίτα , Μεγάλου Αλεξάνδρου, Βύρωνος , Χρ. Σμύρνης , Δωδεκανήσου , Προικονήσου , Μεγάλου Αλεξάνδρου, Μεθώνης , Σπάρτης , Εθνικής Αντιστάσεως , Ακτής Κονδύλη , Ακτής Καλλιμασιώτη , Ακτής Ποσειδώνος , Ακτής Μιαούλη, Ακτής Μιαούλη (χώρος ΟΛΠ)
  - **Γραμμή 843 Πειραιάς – Πέραμα** : Διέρχεται από τους δρόμους : Ακτής Ξαβερίου , Ακτής Μιαούλη , Ακτής Ποσειδώνος , Ακτής Καλλιμασιώτη, Αιτωλικού , Χορμοβίτου , Παπανικολή , Δημοκρατίας, Λεωφόρος Δημοκρατίας , Λεωφόρος Ειρήνης , Λεωφόρος Δημοκρατίας
  - **Γραμμή 848 Νεάπολη – Χαραυγή** : Η διαδρομή περιλαμβάνει τους ακόλουθους δρόμους : Πλ. Αναλήψεως , Βουρνοβα , Λεωφόρος Γρηγορίου Λαμπράκη , Λεωφόρος Σαλαμίνας , Κωνσταντινουπόλεως, Ελ. Βενιζέλου , Αβρ. Κοντόπουλου , 25<sup>ης</sup> Μαρτίου , Μιαούλη, Παλαιολόγου , Διγενή Ακρίτα , Μεγάλου Αλεξάνδρου , Βύρωνος , Χρ. Σμύρνης
  - **Γραμμή 859 Πειραιάς – Δεξαμενές** : Η διαδρομή είναι κυκλική και αποτελείται από τους δρόμους : Ακτής Ξαβερίου , Ακτής Μιαούλη, Ακτής Ποσειδώνος , Ακτής Καλλιμασιώτη , Ακτής Κονδύλη , Ακτής Ηετιωνείας , Κανάρη , Αγων. Πολυτεχνείου , Αγίου Παντελεήμονος, Καζαντζάκη , Κ. Παλαμά , Αγίου Παντελεήμονος , Ρήγα Φεραίου, Αγίου Φανουρίου, Αγων. Πολυτεχνείου , Κανάρη , Ακτής Κονδύλη, Ακτής Καλλιμασιώτη, Ακτής Ποσειδώνος , Ακτής Μιαούλη , Ακτής Ξαβερίου
  - **Γραμμή 860 Παλαιό Φάληρο – Γενικό Κρατικό Νίκαιας – Σχιστό Κερατσινίου** : Οι δρόμοι που διασχίζει η γραμμή είναι : Λεωφόρος Ποσειδώνος , Πλειάδων , Λεωφόρος Ποσειδώνος , Χρ. Σμύρνης, Πειραιώς , Αθηνών , Πειραιώς , Λεωφόρος Φλέμινγκ , Πλ. Ελ. Βενιζέλου, Λεωφόρος Φλέμινγκ , Πλ. Αγίου Ιωάννου Ρέντη , Αγίου Ιωάννου Ρέντη, Αγίας Άνης , Μακρυγιάννη , Θηβών , Μπελογιάννη, Π. Μελά , Χρ. Σμύρνης , Λεωφόρος Γρηγορίου Λαμπράκη , Λεωφόρος Σχιστού , Οδός Εντός Νεκροταφείων
  - **Γραμμή 871 Πειραιάς – Ελευσίνα (Μέσω Λ. Σχιστού)** : Διασχίζει τους δρόμους : Πλ. Καραϊσκάκη , Ακτής Καλλιμασιώτη , Αιτωλικού, Τζαβέλλα, Πέτρου Ράλλη , Λεωφόρος Σαλαμίνας , Οδός Εντός Νεκροταφείων, Λεωφόρος Σχιστού , Λεωφόρος Σαλαμίνας , Λεωφόρος

Σχιστού , Ανθέων , Ν.Ε.Ο.Α.Κ. , Ιεράς Οδού , Μουρίκη, Κανελλοπούλου

- **Γραμμή 875 Πειραιάς – Ν. Μώλος Δραπετσώνας** : Είναι κυκλική γραμμή που περνάει από τους δρόμους : Ακτής Μιαούλη (χώρος ΟΛΠ), Ακτής Μιαούλη , Ακτής Ποσειδώνος , Ακτής Καλλιμασιώτη, Ακτής Κονδύλη , Αγίου Δημητρίου , Αναπαύσεως , Πλάτωνος, Κομνηνών, Διγενή Ακρίτα , Παλαιολόγου , Αβρ. Κοντόπουλου, Γρηγορίου Λαμπράκη, Παραλιακός Δρόμος , Μιχαλινού , Αβρ. Κοντόπουλου , Κ. Παλαιολόγου, Παλαιολόγου , Διγενή Ακρίτα, Μεγάλου Αλεξάνδρου , Βύρωνος , Χρ. Σμύρνης , Δωδεκανήσου, Προικονήσου , Μεγάλου Αλεξάνδρου, Μεθώνης, Σπάρτης , Εθνικής Αντιστάσεως , Ακτής Κονδύλη , Ακτής Καλλιμασιώτη , Ακτής Ποσειδώνος , Ακτής Μιαούλη , Ακτής Μιαούλη (χώρος ΟΛΠ)
- **Γραμμή Β18 Ομόνοια – Πέραμα (Μέσω Π. Ράλλη)** : Διέρχεται από τους δρόμους : Μενανδρου , Πειραιώς , Πέτρου Ράλλη , Λαοδικείας, Πέτρου Ράλλη , Λεωφόρος Σαλαμίνας , Λεωφόρος Δημοκρατίας, Λεωφόρος Ειρήνης , Λεωφόρος Δημοκρατίας
- **Γραμμή Γ18 Ομόνοια – Πέραμα (Μέσω Γρ. Λαμπράκη)** : Ακολουθεί την εξής διαδρομή : Μενανδρου , Πειραιώς , Πέτρου Ράλλη, Λεωφόρος Γρηγορίου Λαμπράκη , Λεωφόρος Δημοκρατίας , Λεωφόρος Ειρήνης, Λεωφόρος Δημοκρατίας

### **Μετρό – Τραμ : Πιθανότητες υλοποίησης σεναρίων σύνδεσης Κερατσινίου – Δραπετσώνας**

Τον Οκτώβριο του 2005 ο Υπουργός Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων σε δηλώσεις που σχετίζονταν με την πρόοδο της κατασκευής της επέκτασης του ΜΕΤΡΟ στην γραμμή 3 ΜΟΝΑΣΤΗΡΑΚΙ – ΑΙΓΑΛΕΩ είχε δηλώσει: «Ο προγραμματισμός για τα έργα των επεκτάσεων της Γραμμής 3 του Μετρό της Αθήνας δεν σταματούν φυσικά στο Χαϊδάρι. Η συνέχιση της Γραμμής 3 προς τον Πειραιά είναι πλέον επιτακτική ανάγκη για να εξυπηρετηθούν και να αναβαθμιστούν και άλλες «παραμελημένες» συγκοινωνιακά περιοχές των δυτικών προαστίων όπως η Αγία Βαρβάρα, ο Κορυδαλλός, η Νίκαια, τα Ταμπούρια κτλ., αλλά και η ευρύτερη περιοχή του Πειραιά που θα διαθέτει τρεις νέους Σταθμούς (Πειραιάς, Δημοτικό Θέατρο, Ζέα). Η Αττικό Μετρό ΑΕ σύντομα ολοκληρώνει το σχεδιασμό της επέκτασης από το Χαϊδάρι προς την ΖΕΑ, μια γραμμή συνολικού μήκους 8 χλμ. με 7 νέους Σταθμούς που θα αλλάξουν ριζικά την καθημερινότητα των πολιτών στα δυτικά προάστια της Πρωτεύουσας και στον Πειραιά. Η λειτουργία της νέας Γραμμής του Μετρό θα συμβάλλει αποφασιστικά στην αναβάθμιση των περιοχών που εδώ και δεκαετίες έχουν σοβαρές δυσχέρειες πρόσβασης στον κεντρικό ιστό της πόλης. Με την επέκταση αυτή, η Γραμμή 3 του Μετρό της Αθήνας θα ξεπεράσει σε μήκος τα 48 χλμ (συμπεριλαμβανομένου και των 20,7



*χλμ της κοινής γραμμής με τον προαστιακό έως το Αεροδρόμιο) και θα διαθέτει 25 σύγχρονους Σταθμούς. Στόχος του ΥΠΕΧΩΔΕ και της Αττικό Μετρό ΑΕ είναι να εξασφαλισθούν οι απαραίτητοι πόροι και να ολοκληρωθεί η επέκταση στις αρχές της επόμενης δεκαετίας».*

Το σενάριο σύνδεσης του Πειραιά με το Μετρό απεικονίζεται στην εικόνα 2-2. Οι θέσεις των σταθμών θεωρούνται τελικές, ενώ η πορεία της χάραξης των σηράγγων ενδέχεται να μεταβληθεί με μικρή απόκλιση ως προς την αρχική. Η ολοκλήρωση του έργου αναμένεται μέχρι τα τέλη του 2016.

Στους αμέσως επόμενους στρατηγικούς σχεδιασμούς επέκτασης Μέσων Σταθερής Τροχιάς εντάχθηκε η Δραπετσώνα και το Κερατσίνι. Ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας στην παρουσίαση του Σχεδίου Αθήνας/Αττικής 2011-2021 «ΑΘΗΝΑ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ (ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΑΘΗΝΑΣ / ΑΤΤΙΚΗΣ 2011-2021), αναφέρει επίσημα, ότι στο Κερατσίνι θα έλθει ελαφρύ Μετρό, το οποίο στη συνέχεια θα επεκταθεί στο Πέραμα, ως επίγειο TRAM.

Η συγκεκριμένη εξέλιξη είναι πολύ σημαντική, επειδή οι αρχικοί σχεδιασμοί προέβλεπαν πως το Μετρό θα έφθανε στο Κερατσίνι και τη Δραπετσώνα το 2050. Η επόμενη μεγάλη διεκδίκηση αφορά την επέκταση του προαστιακού και τη διέλευσή του από το ΒΙΠΑ και το Κοιμητήριο Σχιστού, καθώς και τη διακλάδωσή του με τη γραμμή του Μετρό που θα φτάσει στο Κερατσίνι, στο σημείο όπου θα δημιουργηθεί το Κέντρο Υγείας.

Ο Δήμαρχος Κερατσινίου – Δραπετσώνας σε δηλώσεις του αναφέρει πως *«Ακόμα και σε τόσο δύσκολες οικονομικές συγκυρίες, όταν οραματίζεσαι, σχεδιάζεις και διεκδικείς σθεναρά, είναι δυνατόν να πετύχεις και τον πλέον δύσκολο στόχο»* και προσέθεσε *«ο αγώνας για την οριστική διευθέτηση της έλευσης του Μετρό συνεχίζεται, γι' αυτό και δεν εφησυχάζουμε ούτε λεπτό, καθώς οι πολίτες του Κερατσινίου και της Δραπετσώνας δεν μπορούν να περιμένουν».*

Για τη χάραξη της Γραμμής του TRAM δεν υπάρχει ακόμη οριστική μελέτη. Αξίζει να σημειωθεί, πως η παλιά γραμμή του TRAM (1936-1977) που συνέδεε τον Πειραιά με το Πέραμα και διερχόταν και από το Κερατσίνι ακολουθούσε την εξής διαδρομή :

Ξεκινούσε από την Πλατεία Λουδοβίκου, περνούσε από την Ακτή Κονδύλη και έστριβε ανατολικά του Αγίου Διονυσίου στην οδό Θερμοπυλών. Στην οδό Σφακτηρίας διασταυρωνόταν με τη γραμμή των ΣΕΚ, μετά συνέχιζε στην οδό Καραϊσκάκη, λοξοδρομούσε στην Καλλέργη και συνέχιζε στην οδό Μαρία Κιουρί. Από εκεί η γραμμή συνέχιζε για το Πέραμα διαμέσου της Λεωφόρου Ειρήνης.

Εικόνα 2-2 : Επέκταση του ΜΕΤΡΟ προς τον Πειραιά



(Πηγή : [www.ametro.gr](http://www.ametro.gr))

### 2.7.3 Δίκτυο Ύδρευσης

Το δίκτυο ύδρευσης καλύπτει το σύνολο των εντός σχεδίου περιοχών του δήμου, όμως στο μεγαλύτερο τμήμα του είναι αρκετά παλιό. Η περιοχή υδροδοτείται κυρίως από τον αγωγό από το Θριάσιο Πεδίο και το διυλιστήριο της Μάνδρας. Τα κυριότερα προβλήματα του δικτύου είναι η παλαιότητα και οι

αμιαντοσωλήνες. Οι αγωγοί υδροδότησης είναι κατασκευασμένοι από αμιαντοτσιμέντο, παρόλο που η χρήση τέτοιου είδους σωλήνων έχει απαγορευθεί διεθνώς λόγω των αρνητικών επιπτώσεων στην υγεία.

#### 2.7.4 Ηλεκτρική Ενέργεια

Στον τομέα της ηλεκτρικής ενέργειας δεν υπάρχει πρόβλημα επάρκειας για την περιοχή του Δήμου Κερασινίου – Δραπετσώνας. Το σημαντικότερο πρόβλημα που υπάρχει είναι τα εναέρια δίκτυα υψηλής τάσης, τα οποία διέρχονται πάνω από κατοικημένες περιοχές και μπορούν να προκαλέσουν προβλήματα υγείας.

## 2.8 ΣΗΜΕΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ

Σημεία ενδιαφέροντος μιας περιοχής θεωρούνται τα δημόσια κτίρια (σχολεία, δημόσιες υπηρεσίες κ.α.), οι κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι (πάρκα, πλατείες, εκκλησίες κτλ.), καθώς και ορισμένα ιδιωτικά καταστήματα (φαρμακεία, τράπεζες).

#### 2.8.1 Εκπαίδευση

##### **Νηπιαγωγεία**

- 1<sup>ο</sup> Ολοήμερο, Σηστού 4
- 2<sup>ο</sup>, Σμύρνης & Ζάππα
- 3<sup>ο</sup> Ολοήμερο, Πιπτακού & Πολυδεύκους
- 4<sup>ο</sup>, Πανόρμου & Βύρωνος
- 5<sup>ο</sup>, Κ. Παλαιολόγου 20
- 6<sup>ο</sup> Ολοήμερο, Ειρήνης & Οίτης
- 7<sup>ο</sup>, Ν. Κουντοριώτου και Καραολή & Δημητρίου
- 8<sup>ο</sup>, Σμύρνης & Ζάππα
- 9<sup>ο</sup>, Αϊνστάιν & Βηλαρά
- 10<sup>ο</sup> Ολοήμερο, Ξενοφώντος & Φλέμινγκ
- 11<sup>ο</sup>, Χρ. Σμύρνης & Κομνηνών
- 12<sup>ο</sup>, Ταυγέτου & Μπενάκη
- 13<sup>ο</sup>, Λ. Σχιστού
- 14<sup>ο</sup>, Υψηλάντου & Σύρου
- 15<sup>ο</sup>, Αναγνωστοπούλου 18
- 16<sup>ο</sup>, 25<sup>ης</sup> Μαρτίου & Αδριανού
- 17<sup>ο</sup>, Δεμερτζή & Παλαμηδίου
- 18<sup>ο</sup> Ολοήμερο, Βαλτετσίου & Δερβενακίων
- 19<sup>ο</sup>, Σηστού & Αντ. Μπέρτου
- 20<sup>ο</sup>, Ταυγέτου & Εμ. Μπενάκη

- 21<sup>ο</sup>, Μιαούλη 147 και Ροδοπόλεως
- 24<sup>ο</sup>, Χιλής & Διογένους
- 1<sup>ο</sup> Δραπετσώνας, Ελ. Βενιζέλου & Γ. Αφάρα
- 2<sup>ο</sup> Δραπετσώνας, Ελ. Βενιζέλου & Αγγ. Σικελιανού
- 3<sup>ο</sup> Δραπετσώνας, Αναπαύσεως & Αγ. Παντελεήμονος
- 4<sup>ο</sup> Δραπετσώνας, Ψαρρών & Αναπαύσεως

### **Δημοτικά**

- 1<sup>ο</sup> Ολοήμερο, Σμύρνης & Ζάππα
- 2<sup>ο</sup>, Σμύρνης & Ζάππα
- 3<sup>ο</sup> Ολοήμερο, Υψηλάντου & Περιάνδρου
- 4<sup>ο</sup> Ολοήμερο, 25<sup>ης</sup> Μαρτίου & Αδριανού
- 5<sup>ο</sup> Ολοήμερο, Ταυγέτου & Εμ. Μπενάκη
- 6<sup>ο</sup>, Σηστού & Αντ. Μπέρτου
- 7<sup>ο</sup> Ολοήμερο, Καισαρείας & Κουντουριώτου
- 8<sup>ο</sup>, Χρ. Σμύρνης & Κομνηνών
- 9<sup>ο</sup> Ολοήμερο, Αϊνστάιν & Βηλαρά
- 10<sup>ο</sup> Ολοήμερο, Πιπτακού & Πολυδεύκους
- 11<sup>ο</sup>, Χιλής & Διογένους
- 12<sup>ο</sup> Ολοήμερο, Λ. Σχιστού
- 13<sup>ο</sup>, Κ. Παλαιολόγου & Βοσπόρου
- 14<sup>ο</sup>, Δεμερτζή & Παλαμηδίου
- 15<sup>ο</sup> Ολοήμερο, Ρ. Φεραίου & Λεωφ. Σαλαμίνας
- 16<sup>ο</sup> Ολοήμερο, Σηστού & Αν. Μπέρτου
- 17<sup>ο</sup>, Χρ. Σμύρνης & Κομνηνών
- 18<sup>ο</sup> Ολοήμερο, Σηστού & Καϊρή
- 19<sup>ο</sup>, Δεμερτζή & Παλαμηδίου
- Ε, 25<sup>ης</sup> Μαρτίου 206-208
- 21<sup>ο</sup>, Κ. Παλαιολόγου & Βοσπόρου
- 22<sup>ο</sup>, Ταυγέτου & Εμ. Μπενάκη
- 23<sup>ο</sup>, Λ. Σχιστού
- 24<sup>ο</sup>, Σηστού & Καϊρή
- 1<sup>ο</sup> Ειδικό, Μιαούλη & Ροδοπόλεως
- Ιδιωτική Σχολή Καραχάλιου – Κατσιάρα, Μ. Ασίας & Π.Π. Γερμανού
- Ιδιωτική Σχολή Στέγκα, Μ. Ασίας & Θεοφράστου
- 1<sup>ο</sup> Δραπετσώνας, Ελ. Βενιζέλου & Αγγ. Σικελιανού
- 2<sup>ο</sup> Δραπετσώνας, Αριστοτέλους & 25<sup>ης</sup> Μαρτίου
- 3<sup>ο</sup> Δραπετσώνας, Ψαρρών & Αναπαύσεως
- 4<sup>ο</sup> Δραπετσώνας, Αναπαύσεως & Αγ. Παντελεήμονος

### **Γυμνάσια**

- 1<sup>ο</sup>, Τέρμα Μυστρά & Κωνσταντινουπόλεως

- 2<sup>ο</sup>, Δεμερτζή & Έλλης
- 3<sup>ο</sup>, Παπαναστασίου & Έλλης
- 4<sup>ο</sup>, Λ. Σχιστού
- 5<sup>ο</sup>, Σωκράτους
- 6<sup>ο</sup>, Πηλίου 11
- 7<sup>ο</sup>, Παπαναστασίου & Ζάππα
- Εκπαιδευτήρια Στέγκα, Μ. Κιουρί & Μ. Ασίας
- Καλοσκάμη, Λεωφ. Δημοκρατίας 108
- 1<sup>ο</sup> Δραπετσώνας, Μ. Μπότσαρη, Αγ. Παντελεήμονος & Α. Μιαούλη
- 2<sup>ο</sup> Δραπετσώνας, Αγ. Φανουρίου, Γ. Καραϊσκάκη & Αθ. Διάκου

### **Λύκεια**

- 1<sup>ο</sup>, Μπενάκη & Κατράκη
- 2<sup>ο</sup>, Δεμερτζή & Έλλης
- 3<sup>ο</sup>, Τέρμα Μυστρά & Κωνσταντινουπόλεως
- 4<sup>ο</sup>, Σωκράτους & Προποντίδος
- Σχολείο Β' Ευκαιρίας, Μαυρομιχάλη 26 & Λακωνίας
- 1<sup>ο</sup> Δραπετσώνας, Μ. Μπότσαρη, Αγ. Παντελεήμονος & Α. Μιαούλη
- 2<sup>ο</sup> Δραπετσώνας, Αγ. Φανουρίου, Γ. Καραϊσκάκη & Αθ. Διάκου
- 1<sup>ο</sup> ΕΠΑΛ, Μ. Μπότσαρη 124
- 2<sup>ο</sup> ΕΠΑΛ Εσπερινό, Μ. Μπότσαρη 124
- ΣΕΚ, Μ. Μπότσαρη 124

### *2.8.2 Δημοτικές Υπηρεσίες*

### **Δημαρχείο**

Δημαρχείο Κερατσινίου – Δραπετσώνας, Ελ. Βενιζέλου 200 & Μ.Ασίας

### **Παιδικοί Σταθμοί**

- Α' Παιδικός Σταθμός Κερατσινίου, Ξενοφώντος 18
- Β' Παιδικός Σταθμός Κερατσινίου, Γρ. Λαμπράκη 594
- Γ' Παιδικός Σταθμός Κερατσινίου, Προύσσης 103
- Δ' Παιδικός Σταθμός Κερατσινίου, Βυζαντίου & Κολοκοτρώνη
- Ε' Παιδικός Σταθμός Κερατσινίου, Ηπείρου 7
- Στ' Παιδικός Σταθμός Κερατσινίου, Περραιβού 87 & Τερψιχώρης
- Ζ' Παιδικός Σταθμός Κερατσινίου, Λεωφ. Δημοκρατίας 137
- Απογευματινός Παιδικός Σταθμός Κερατσινίου, Ελ. Βενιζέλου 121
- Βρεφονηπιακός Παιδικός Σταθμός Κερατσινίου, Μοναστηρίου 121
- Α' Παιδικός Σταθμός Δραπετσώνας, Αριστοτέλους 35 & Αγ. Παντελεήμονα
- Α' Βρεφικός Σταθμός Δραπετσώνας, Αριστοτέλους 35 & Αγ. Παντελεήμονα
- Β' Παιδικός Σταθμός Δραπετσώνας, Ελ. Βενιζέλου 1

Γ' Παιδικός Σταθμός Δραπετσώνας, Αριστοτέλους 94 & Παπαμάρκου  
Δ' Παιδικός Σταθμός Δραπετσώνας, Κουντουριώτου & Παπαφλέσσα

### **Κέντρα Εξυπηρέτησης Πολιτών**

1<sup>ο</sup> ΚΕΠ 0586, Αγωνιστών Πολυτεχνείου & Καραϊσκάκη (Δραπετσώνα)  
2<sup>ο</sup> ΚΕΠ 848Π, Βύρωνος 88 & Ταΐφιριου (Ευγένεια)  
3<sup>ο</sup> ΚΕΠ 311, Αριάδνης 2 & Πηνειού 4 (Κερασίни)  
4<sup>ο</sup> ΚΕΠ 848, Λεωφ. Σαλαμίνας 97 (Κερασίни)

### **Κέντρα Ανοιχτής Προστασίας Ηλικιωμένων**

1<sup>ο</sup> ΚΑΠΗ, Ελ. Βενιζέλου & Ανδριανού 11  
2<sup>ο</sup> ΚΑΠΗ, Περικλέους 41  
3<sup>ο</sup> ΚΑΠΗ, Διονυσίου Αρεοπαγίτου 16  
4<sup>ο</sup> ΚΑΠΗ, Περραιβού & Τερψιχώρης  
5<sup>ο</sup> ΚΑΠΗ, Αδριανού 116  
6<sup>ο</sup> ΚΑΠΗ, Ρήγα Φεραίου 89  
1<sup>ο</sup> ΚΑΠΗ Δραπετσώνας, Πόντου 60  
2<sup>ο</sup> ΚΑΠΗ Δραπετσώνας, Δογάνης & Αριστοτέλους  
3<sup>ο</sup> ΚΑΠΗ Δραπετσώνας, Αφάρα 101 & Αναλήψεως

### **Πολιτιστικά Κέντρα**

«Αντώνης Σαμαράκης», Μ. Ασίας 24 & Παπαναστασίου  
«Μελίνα Μερκούρη», Εμ. Μπενάκη 70  
Ευγένεια, Πλάτωνος & Βύρωνος  
Άγιος Μηνάς, Κασομούλη 8

### **Δημοτική Βιβλιοθήκη**

Παράρτημα Αμφιάλης, Εμ. Μπενάκη 70  
Παράρτημα Ευγένειας, Βύρωνος 79  
Παράρτημα Δραπετσώνας, Αγων. Πολυτεχνείου & Γ. Καραϊσκάκη

### **Προστασία του Πολίτη**

Αστυνομικό Τμήμα Κερασιனிού, Λ. Γρηγορίου Λαμπράκη 487 & Αγ.Λαύρας  
Αστυνομικό Τμήμα Δραπετσώνας, Σωκράτους 12B  
Δημοτική Αστυνομία, Μ. Ασίας 51 & Μουδανίων

### 2.8.3 Πλατείες και Παιδικές Χαρές

#### Πλατείες

Στη Δημοτική Ενότητα Κερατσινίου είναι οι εξής :

Καρπάθια, Λαμπράκη & Σχιστό  
Άγιος Μηνάς, Υψηλάντου & Σχιστό  
Παλαιών Πατρών, Εμ. Μπενάκη & Άνθιμου Γαζή  
Παστέρ, Αντ. Μπέρτου  
Σιταποθήκες, Μπαλή & Παστέρ  
Αθηνών Σχολείο, Γρ. Λαμπράκη & Μπαλή  
Αθηνών Σύνορα, Γρ. Λαμπράκη & Αλαμάνας  
Περραιβού, Περραιβού & Σχιστό  
Κωνσταντινουπόλεως & Σμύρνης  
Γαλούνη, Γρ. Λαμπράκη & Ευβοίας  
Σμύρνης & Ελλησπόντου  
Απελευθερώσεως, Ταυγέτου & Κεφαλληνίας  
Ιγ' Αστυνομία, Εμ. Μπενάκη & Αμισσού  
Βλαχέρνας  
Πολυμενάκου, Μυριοφύτου & Αριστοφάνους  
Πλατεία Λαού  
Πλατεία Κύπρου  
Πλατεία Ευγένειας  
Ηλεκτρική, Παλαιολόγου & Πελοποννήσου  
Καρακώστας, Αυξ. Παλληκαρίδου & Βύρωνος  
Φιλιππίδου, Βυζαντίου & Φιλιππίδου  
Κουντουριώτου, Καισαρείας & Κουντουριώτου  
Προσκόπων, Μ. Ασίας & Βυζαντίου  
Βεροπούλου, Αλ. Ζαίμη & Μ. Κιουρί  
Άγιος Γεώργιος, Λεωφ. Δημοκρατίας & Μπουμπουλίνας  
Πλαστήρα, Κομνηνών & Πλαστήρα  
Καραϊσκάκη, Λεωφ. Δημοκρατίας & Μπουμπουλίνας  
Πλάτωνος, 25<sup>ης</sup> Μαρτίου & Πλάτωνος  
Διγενή Ακρίτα, Ανδ. Μιαούλη & Διγ. Ακρίτα  
Πλατεία Αναστάσεως

Στη Δημοτική Ενότητα Δραπετσώνας είναι οι εξής :

Πλατεία Εθνικής Αντίστασης, Χρ. Σμύρνης & Καραϊσκάκη  
Πλατεία Βάρναλη, Αγ. Πολυτεχνείου-Παπαφλέσσα-Αγ. Φανουρίου-Ρ. Φεραίου  
Πλατεία Κοσκινά, Κανελοπούλου-Παπαφλέσσα-28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου  
Πλατεία Δογάνης, Δογάνης & Μ. Μπότσαρη  
Πλατεία Ποντίων, Αναλήψεως & Χατζοπούλου

Πλατεία Ούλφ Πάλμε, Αριστοτέλους & Αγ. Παντελεήμονος  
Πλατεία Καπετανίδου, Καπετανίδου και Σωκράτους  
Πλατεία Δημοκρατίας, Αριστοτέλους & Καπετανίδου  
Πλατεία Ειρήνης, Σωκράτους & Ηρακλέους

### Παιδικές Χαρές

Στη Δημοτική Ενότητα Κερατσινίου βρίσκονται οι εξής :

Καρπάθια  
Πάρκο Πρέσσοφ  
Αγίου Μηνά, Υψηλάντου & Γκιώνας  
Παλαιών Πατρών, Γαληνού & Π. Πατρών  
Παστέρ, Αντ. Μπέρτου & Δοξάτου  
Αγ. Αντώνη, Γαλιλαίου & Πόντου  
Αμαζόνων & Τριπόλεως  
Περραιβού & Σηστού  
Δαρδανελλίων & Έλλης  
Κεφαλληνίας & Τσακάλωφ  
Εμ. Μπενάκη & Ταυγέτου  
Θήρας & Ταυγέτου  
Βλαχέρνας & Ψάχου  
Κωνσταντινουπόλεως & Σαμοθράκης  
Φαρμακίδου & Λαμίας  
Πάρκο Ανδρέα Παπανδρέου (Σελεπίτσαρι)  
Λήμνου & Τριών Ιεραρχών  
Ακτή Ιωνίας & Νεύτωνος (φρούριο)  
Πλατεία Κύπρου  
Μ. Κιουρί & Ζαΐμη  
Πλατεία Λαού  
Στρ. Πλαστήρα & Αθ. Μιαούλη  
25<sup>ης</sup> Μάρτη & Αβέρωφ  
25<sup>ης</sup> Μάρτη & Ανδριανού  
Φλογητά & Χρ. Σμύρνης  
Χαλκηδόνος & Χιλής  
Βοσπόρου & Μυκηνών  
Σωκράτους (Πλατεία Πόντου)  
Ανδρέα Μιαούλη (Πλατεία Ελευθερίας)  
Προύσσης & Άργους  
Διγενή Ακρίτα & Ανδ. Μιαούλη  
Κωστή Παλαμά & Μεγάλου Αλεξάνδρου  
Βυζαντίου & Καρ. Δημητρίου (Προσκόπων)  
Ακτή Ιωνίας & Βόλου  
Ακτή Ιωνίας & Μ. Κιουρή



Φιλιππίδου & Κολοκοτρώνη  
Μ. Κιουρή & Ανδριανουπόλεως  
Σταυριανού  
Κερατζάκη

Στη Δημοτική Ενότητα Δραπετσώνας βρίσκονται οι εξής :

Τσινέκη & Μ. Μπότσαρη  
Κανάρη & Εθν. Αντιστάσεως  
Κυπρίων Ηρώων & Δογάνης  
Μ. Μπότσαρη & Ι. Τουλουμτζή  
Θεοτοκόπουλου & 25<sup>ης</sup> Μαρτίου  
Μισαηλίδη & Αγ. Παντελεήμωνος  
Μελετοπούλου  
Αβρ. Κοντοπούλου & Αναλήψεως  
Καλαντζάκη  
Παναγούλη & 25<sup>ης</sup> Μάρτη  
Αθ. Διάκου & Στρ. Μακρυγιάννη  
Πόντου & Μ. Μπότσαρη

#### *2.8.4 Ιδιωτικά Καταστήματα*

#### **Φαρμακεία**

Στη Δημοτική Ενότητα Κερατσινίου είναι τα εξής :

Ελ. Βενιζέλου 177  
Λεωφ. Τσαλδάρη Παναγή 42  
Ερμού 24  
Μεγάλου Αλεξάνδρου 159  
Λεωφ. Γρηγορίου Λαμπράκη 417  
Ρήγα Φεραίου 50  
Λεωφ. Γρηγορίου Λαμπράκη 414  
Σολομωνίδου 5  
Θεοφράστου 54  
Μυστρά 51  
Εμ. Μπενάκη 34  
Λεωφ. Δημοκρατίας 8  
Αγίου Δημητρίου 149  
Ελ. Βενιζέλου 159  
Μικράς Ασίας 19  
Ξάνθης 44  
Μυστρά 51  
Γιαννούρη Αντωνίου 4

Ρήγα Φεραίου 31  
Δεμερτζή 10  
Πλάτωνος 101  
Υψηλάντου 137  
Οδυσσέα Ανδρούτσου 33  
Καραολή & Δημητρίου 26  
Πινδάρου 2  
Λεωφ. Γρηγορίου Λαμπράκη 517  
Παπανικολή 24  
Κωνσταντινουπόλεως 66  
Περραιβού 27  
Φιλελλήνων 37  
Αρχιμήδους 5  
Κομνηνών 78

Στη Δημοτική Ενότητα Δραπετσώνας είναι τα εξής :

Ταξιαρχών 127 & 25<sup>ης</sup> Μαρτίου  
Αριστοτέλους 80  
Ερυθρού Σταυρού 43-45  
Ελ. Βενιζέλου 72  
Εθνικής Αντιστάσεως 187  
Εθνικής Αντιστάσεως 199  
Εθνικής Αντιστάσεως 137  
Εθνικής Αντιστάσεως 159 & Αγίου Παντελεήμονος  
Ν. Χατζοπούλου 32  
Ταξιαρχών 125 & 25<sup>ης</sup> Μαρτίου

### **Τράπεζες**

Δημοτική Ενότητα Κερατσινίου

Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, Λεωφ. Σαλαμίνας 83  
Τράπεζα Πειραιώς, Λεωφ. Σαλαμίνας 74  
Τράπεζα Κύπρου, Λεωφ. Δημοκρατίας 17  
Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, Λεωφ. Δημοκρατίας 33  
Εμπορική Bank, Λεωφ. Παν. Τσαλδάρη 85  
Εμπορική Bank, Λεωφ. Δημοκρατίας 45  
Geniki Bank, 25<sup>ης</sup> Μαρτίου & Λεωφ. Σαλαμίνας  
EFG Eurobank, Λεωφ. Παν. Τσαλδάρη 28-30  
Alpha Bank, Λεωφ. Σαλαμίνας 84  
Attica Bank, Ερμού 2  
Marfin Egnatia Bank, Λεωφ. Σαλαμίνας 62  
Millenium Bank, Λεωφ. Δημοκρατίας 19

Hellenic Postbank, Έβρου 52  
EFG Eurobank, Λεωφ. Δημοκρατίας 51-53  
Alpha Bank, Λεωφ. Δημοκρατίας 27  
Millenium Bank, Λεωφ. Σαλαμίνας 65

Δημοτική Ενότητα Δραπετσώνας

Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, Ν. Κλαπανάρα 2  
ATE Bank, Αγων. Πολυτεχνείου & Γ. Καραϊσκάκη  
Εμπορική Bank, Εθνικής Αντιστάσεως  
EGF Eurobank, Εθνικής Αντιστάσεως 173-175  
Alpha Bank, Εθνικής Αντιστάσεως 177  
Probank, Εθνικής Αντιστάσεως 66

## 2.9 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ

### 2.9.1 Προστατευόμενες Περιοχές

Στο Δήμο Κερατσινίου – Δραπετσώνας ανήκει και τμήμα του Όρους Αιγάλεω, το οποίο εντάσσεται στη θεσμοθετημένη περιοχή προστασίας του Όρους Αιγάλεω (Ν. 2742/1999 ΦΕΚ 207/Α/99) και δεν διέπεται από άλλα καθεστώτα προστασίας, όπως είναι το NATURA. Η Ζώνη Προστασίας αποτελεί μια μεγάλη γεωγραφική ενότητα συνολικής έκτασης 93 χιλιάδων στρεμμάτων. Η έκταση αυτή πρέπει να προστατευτεί μέσα από τον αυστηρό καθορισμό των χρήσεων γης, ενώ το πράσινο πρέπει να επεκταθεί.

Η έκταση του ορεινού όγκου, σύμφωνα με το Ν. 2742/1999 χωρίζεται σε Ζώνες στις οποίες επιτρέπονται μόνο ορισμένες χρήσεις. Στην περιοχή μελέτης αυτής της εργασίας περιλαμβάνονται οι ζώνες Α, Ε1, Ε2 και Ε4. Αναλυτικότερα :

- Η ζώνη Α είναι Απολύτου Προστασίας και αποκατάστασης του φυσικού περιβάλλοντος. Επιτρέπεται μόνο η εγκατάσταση υπαίθριων ή ημιυπαίθριων καθιστικών (περίπτερα αναψυχής).
- Η ζώνη Ε1 καθορίζεται ως Περιοχή Νεκροταφείου, μέσα στην οποία επιτρέπονται μόνο εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν τη χρήση αυτή.
- Η ζώνη Ε2 είναι οι Εγκαταστάσεις Βιομηχανικής περιοχής Σχιστού (όπως περιγράφεται στην ΚΥΑ Β2671/48221 – ΦΕΚ 100Β/88).
- Η ζώνη Ε4 είναι οι εγκαταστάσεις Δημόσιας Επιχείρησης Αερίου – Δ.Ε.Π.Α.

Από το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας προβλέπεται η επικαιροποίηση του προστατευτικού καθεστώτος του ορεινού όγκου Αιγάλεω – Ποικίλου Όρους – Λίμνης Ρειτών / Κουμουνδούρου και ο χαρακτηρισμός της περιοχής ως

Περιφερειακό Πάρκο, όπου και θεσμοθετείται δέσμη μέτρων περιορισμού της δόμησης και προστασίας στα πεδινά τμήματα, με στόχο την προάσπισή τους ως φυσικών αυχένων επικοινωνίας.

### *2.9.2 Χώροι Αρχαιολογικού και Ιστορικού Ενδιαφέροντος*

Στους αρχαιολογικούς χώρους και στους χώρους ιστορικού ενδιαφέροντος απαγορεύεται οποιαδήποτε δραστηριότητα θα είχε ως αποτέλεσμα την υποβάθμιση του τοπίου ή θα έθετε σε κίνδυνο τα μνημεία, σύμφωνα με το Νόμο 3028/02.

#### **Λόφος Αγίου Γεωργίου**

Κηρυγμένος βάσει του Ν. 1469/1950 ως χρήζων ειδικής προστασίας, σύμφωνα με την υπ'αριθμόν 29776/307/10.03.1959 Υπουργική Απόφαση (ΦΕΚ 119/Β/59). Στο λόφο αυτό τοποθετείται ο αρχαίος δήμος των Θυμαϊτάδων, ενώ το 1933 εντοπίστηκε και σημαντικός προϊστορικός οικισμός της 3<sup>ης</sup> π.Χ. χιλιετίας.

Η εφορεία ορίζοντας το λόφο αυτό δια των οδών Σαλαμίνας, Δημοκρατίας και 25<sup>ης</sup> Μαρτίου, οι οποίες τον περιβάλλουν, τον έχει θέσει υπό αρχαιολογικό έλεγχο με διοικητική πράξη, βάσει του Αρχαιολογικού Νόμου, με το υπ'αριθμόν 5431/23.06.1995 έγγραφό της προς το αρμόδιο Πολεοδομικό Γραφείο.

Ιδιαίτερα εφιστάται η προσοχή στο τμήμα το οποίο συνιστούν οι οδοί Δημοκρατίας, Μαρίας Κιουρί, Κοραή, Ακροπόλεως, Πιττακού και Ακτής Ιωνίας, χώρο όπου επικεντρωνόταν ο προϊστορικός οικισμός. Ωστόσο, εντοπίζεται ακόμα αρχαιολογικό ενδιαφέρον ταφικού χαρακτήρα στην οδό Δημοκρατίας στα όρια Περάματος – Κερατσινίου, στις υπώρειες του λόφου Τσελεπίτσαρι στο λατομείο ΑΓΕΤ και στις οδούς Γκιώνη και Κισσάβου προς το Σχιστό.

#### **Ιερός Ναός Αγίου Νικολάου**

Κηρυγμένο μνημείο σύμφωνα με την υπ'αριθμόν 5451/619/6.5.1960 Υπουργική Απόφαση (ΦΕΚ 221/Β/60). Πρόκειται για κεραμοσκεπή ναΐσκο των χρόνων της Τουρκοκρατίας, κτισμένο στην κορυφή του λόφου του Αγίου Γεωργίου, πιθανώς στη θέση που βρίσκονται οι θεμελιώσεις του οχυρού περιβόλου των Θυμαϊτάδων.

#### **Λουτρά «Βαλκάνια» ή Παλατζιάν**

Κηρυγμένο ιστορικό μνημείο σύμφωνα με την Απόφαση (ΦΕΚ 900/Β/93). Δεν υπάρχουν στοιχεία, λόγω της καταστροφής του αρχείου της Εφορείας Νεωτέρων Μνημείων Αττικής το 1999 εξαιτίας πυρκαγιάς.

### **Νήσοι Ψυτάλλειας και Ταλάντης**

Με την υπ' αριθμόν ΥΠΠΟ / ΑΡΧ / Α1 / Φ43 / 47502 / 2913 κηρύσσεται συμπληρωματικά ως αρχαιολογικός χώρος η θαλάσσια περιοχή στους όρμους Αμπελακίων και Σεληνίων Σαλαμίνας, συμπεριλαμβανομένων και των νήσων Αγίου Γεωργίου, Ψυτάλλειας και Ταλάντης, προκειμένου να ολοκληρωθεί η προστασία του αρχαιολογικού χώρου του Τύμβου Σαλαμινομαχών και αρχαίων λιμένων Σαλαμίνας.

### **Ηετιώνεια Πύλη ή Καστράκι Δραπετσώνας**

Στην αρχαιότητα, στον Πειραιά, λατρευόταν ιδιαίτερα ο ήρωας Ηετίων, από τον οποίο πήρε το όνομα της η Ηετιωνεία Ακτή, που σήμερα αποτελεί το Καστράκι Δραπετσώνας.

#### *2.9.3 Χώροι Πολιτιστικής Κληρονομιάς*

**Ο πύργος του Πολυχρόνη Κορωναίου (1860).** Βρίσκεται πάνω από το αθλητικό συγκρότημα στον Άγιο Αντώνιο και διατηρείται η βάση του μαζί με την υπόγεια δεξαμενή. Στο εσωτερικό σώζεται ανάγλυφο λιοντάρι και αλυσίδες με χαραγμένα «Ελευθερία ή Θάνατος». Αποτέλεσε τόπο συγκέντρωσης και εκτέλεσης από τους Γερμανούς.

**Ο Ναός του Αγίου Γεωργίου.** Βρίσκεται στην κορυφή του ομώνυμου λόφου. Αν και πρόκειται για νεότερο κτίσμα (1963), το οποίο αντικατέστησε το σταυρόσχημο ναό με τη νεοκλασική πρόσοψη του 1879, διαθέτει ξυλόγλυπτα προσκυνητάρια με νεοκλασικά διακοσμητικά στοιχεία και αξιόλογο αριθμό εικόνων του τέλους του 19<sup>ου</sup> και των αρχών του 20<sup>ου</sup> αιώνα (1880 – 1912).

**Ο Ναός του Αγίου Ευθυμίου , Επισκόπου Σάρδεων.** Χτίστηκε από πρόσφυγες (1934 -1970) από τη Χιλή της Μικράς Ασίας, οι οποίοι μετέφεραν και την Κάρα του Ιερομάρτυρα. Μεταξύ των εικόνων βρίσκονται και φορητές του μεγάλου αγιογράφου, Φώτη Κόντογλου.

**Ο Ναός Αγίου Παντελεήμονα (1945 – 1947).** Το τέμπλο και τον άμβωνα της φιλοτέχνησε ο Φώτης Κόντογλου και οι μαθητές του. Ο Παντοκράτορας στον τρούλο της εκκλησίας είναι εξ ολοκλήρου έργο δικό του. Κάποιες από τις εικόνες που βρίσκονται στο τέμπλο και τα δύο εξαπτέρυγα έχουν μεταφερθεί από το Αϊβαλί της Μικράς Ασίας.

**Η είσοδος του νεκροταφείου Αναστάσεως**, και αρκετές μαρμάρινες νεοκλασικές επιτύμβιες στήλες.

**Οι αποθήκες Καραμπέτσου**, στην οδό Αναπαύσεως στην Ανάσταση.

**Το Δημοτικό Σχολείο της «Βασίλισσας» ή «Πέτρινο»**, που βρίσκεται στην οδό Ταυγέτου στην Αμφιάλη.

**Ο υπέργειος νεοκλασικός τάφος της Λουίζας Καντακουζηνού – Αρμασπεργκ (1833)**. Βρίσκεται στη νησίδα Ψυττάλεια, μαζί με άλλα ταφικά μνημεία της ίδιας περιόδου.

**Ο φάρος της Ψυττάλειας (1854)**, ο οποίος είναι ένας από τους ωραιότερους στην Ελλάδα.

**Η προσφυγική, πέτρινη τετρακατοικία**, με την κεντρική εσωτερική αυλή, στη γειτονιά της Ανάληψης, που βρίσκεται μεταξύ των οδών Μαδύτου – Μιαούλη και Ζαΐμη.

#### *2.9.4 Τόποι Αισθητικής – Συμβολικής Αξίας*

Τόποι συμβολικής αξίας για το Κερατσίνι και τη Δραπετσώνα είναι αυτοί που ταυτίζονται με τη σύγχρονη ιστορία της πόλης και των ανθρώπων της. Ο ερχομός των προσφύγων της Μικρασιατικής Καταστροφής το 1922, η διαμόρφωση ενός παραγωγικού ιστού, ταυτισμένου με την εκβιομηχάνιση της χώρας, η αντίσταση κατά των Γερμανών με κορυφαία στιγμή τη μάχη της Ηλεκτρικής (12-13 Οκτωβρίου 1944), οι σύγχρονοι αγώνες για μια καλύτερη ζωή σε όλα τα επίπεδα.

Τα σημαντικότερα τοπία είναι :

- Εργοστάσιο ΔΕΗ (Α.Η.Σ. Αγίου Γεωργίου) , συνέχεια της πρώτης μονάδος παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας Αθηνών – Πειραιώς, που δημιουργήθηκε από την αγγλική POWER το 1926. Στον περιβάλλοντα χώρο των εγκαταστάσεων έχει ανεγερθεί το Μνημείο Πεσότων της Ηλεκτρικής.
- Οι Μύλοι Αγίου Γεωργίου, οι οποίοι επίσης εγκαταστάθηκαν στην περιοχή το 1926, καθώς και οι εγκαταστάσεις του παραδοσιακού γαλαάδικου ΥΑΛΟΣ, κοντά στη ΔΕΗ, οι οποίες αρχικά λειτούργησαν σα σαπουνάδικο.
- Η πλατεία Αναστάσεως με το Μνημείο Πεσότων Κερατσινιωτών, έργο του γλύπτη Γ. Ζογγολόπουλου, που ολοκληρώθηκε το 1948.
- Το λιμανάκι του Αγίου Νικολάου, μικρός γραφικός όρμος, δίπλα στο εργοστάσιο της ΔΕΗ. Στα χρόνια της Αθηναϊκής Δημοκρατίας ονομαζόταν «Λιμήν Φώρων», επειδή λόγω της απόμερης θέσης του

χρησιμοποιούταν σαν ορμητήριο και καταφύγιο λαθρεμπόρων. Το λιμανάκι αποτελεί τη μοναδική διέξοδο της ευρύτερης περιοχής προς τη θάλασσα για περίπατο και αναψυχή.

## 2.10 ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

Το Κερατσίνι αποκόπηκε διοικητικά από το Δήμο Πειραιά , ως Κοινότητα , το 1934. Με το Π.Δ. της 18<sup>ης</sup> Ιανουαρίου 1934 «περί αναγνώρισεως Δήμων και Κοινοτήτων εν τω Νομώ Αττικοβοιωτίας» δημιουργήθηκε ο Δήμος Ταμπουριών, που περιλαμβάνει και τους συνοικισμούς Ανάληψης, Αμφιάλης και Ευγένειας (ΦΕΚ 22/Α/1934).

Στις 29 Ιανουαρίου 1934, με νεότερο διάταγμα ο πιο πάνω δήμος ενώθηκε με την κοινότητα Αγίου Γεωργίου (Κερατσινίου) και έτσι δημιουργήθηκε ο Δήμος Αγίου Γεωργίου Κερατσινίου, ονομασία που διατηρήθηκε μέχρι την 27<sup>η</sup> Μαΐου 1936. Ακόμη, μεταφέρεται η έδρα του Δήμου από τον οικισμό Ταμπούρια στον οικισμό Άγιος Γεώργιος Κερατσινίου (ΦΕΚ 35/Α/1934).

Το 1937 ο οικισμός Νέον Ικόνιον αποσπάται από την Κοινότητα Περάματος και προσαρτάται στο Δήμο (ΦΕΚ 371/Α/1937). Με νέο διάταγμα το 1940 οι οικισμοί Ευγενίας, Ανάστασης, Ταμπουριών, Αμφιάλης και Ανάληψης καταργούνται. Το 1943 ο Δήμος υπάγεται στο Νομό Αττικής από το Νομό Αττικοβοιωτίας. (ΦΕΚ 223/Α/1943).

Το 1948 ο Δήμος μετονομάζεται σε Δήμο Κερατσινίου (ΦΕΚ 204/Α/1948) και το 1964 υπάγεται στην Επαρχία Πειραιώς του Νομού Πειραιώς (ΦΕΚ 185/Α/1964). Το 1972 ο δήμος υπάγεται στο Νομό Αττικής (ΦΕΚ 66/Α/1972).

Η Δραπετσώνα αποκόπηκε διοικητικά από το Δήμο Πειραιά, ως Κοινότητα, στις 3 Μαρτίου του 1950. Παρ' όλα αυτά στις 28 Αυγούστου του 1950 η κοινότητα καταργείται και συνενώνεται με το Δήμο Πειραιώς, ενώ στις 7 Σεπτεμβρίου του 1950 έχουμε πάλι τη σύσταση της Κοινότητας Δραπετσώνας με την απόσπαση του οικισμού Δραπετσώνα από το Δήμο Πειραιώς (ΦΕΚ 201/Α/1950). Ένα χρόνο αργότερα η Κοινότητα Δραπετσώνας αναγνωρίζεται σε Δήμο Δραπετσώνας (ΦΕΚ 27/Α/1951).

Το 1964 ο Δήμος υπάγεται από την Επαρχία Αττικής στην Επαρχία Πειραιώς του Νομού Πειραιώς (ΦΕΚ 185/Α/1964). Το 1972 ο Δήμος υπάγεται στο Νομό Αττικής από το Νομό Πειραιώς (ΦΕΚ 66/Α/1972).

Ο Δήμος Κερατσινίου – Δραπετσώνας προήλθε από τη συνένωση των πρώην Δήμων Κερατσινίου και Δραπετσώνας, οι οποίοι και καταργήθηκαν (ΦΕΚ 87/Α/2010).

Ο Δήμος, από τη συνένωση με βάση το Νόμο 3852/10 (Καλλικράτη) δεν έχει προχωρήσει σε τροποποίηση του Εσωτερικού Οργανισμού Υπηρεσιών και δεν έχει ενσωματώσει το σύνολο των υπηρεσιών σε ένα οργανόγραμμα στο οποίο να μπορεί να γίνει αναφορά.

Σήμερα, αυτό που διέπει τη λειτουργία του Δήμου είναι το Οργανόγραμμα Εσωτερικών Υπηρεσιών του παλαιού Δήμου Κερατσινίου, που όμως και αυτό δεν εφαρμόζεται πλήρως.

## 2.11 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΟ ΔΗΜΟ

### 2.11.1 Προγράμματα

#### **Πρωτοβουλία «URBAN»**

Μία από τις σημαντικότερες αστικές παρεμβάσεις ολοκληρωμένου χαρακτήρα στην περιοχή της Δραπετσώνας και του Κερατσινίου αποτέλεσε η κοινοτική πρωτοβουλία «URBAN». Το πρόγραμμα αυτό αφορά παρεμβάσεις σε μεγάλα αστικά κέντρα, όπου κυριαρχούν η ανεργία και η αποβιομηχάνιση και επιφέρει σημαντικά αποτελέσματα.

Το πρόγραμμα URBAN προέβλεπε την ανάπτυξη των κεντρικών περιοχών των δύο πρώην δήμων για την αναβάθμιση της εμπορικής δραστηριότητας και την εξυγίανση των τοπικών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, στην επανάχρηση βιομηχανικών κτιρίων με νέες δραστηριότητες, και στην υποστήριξη μικρομεσαίων επιχειρήσεων και απασχόλησης με στόχο την ενίσχυση των επιχειρήσεων και την εκπαίδευση ανέργων και ειδικών πληθυσμιακών ομάδων.

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα περιελάμβανε τέσσερα υποπρόγραμμα με εννέα μέτρα. Η κατανομή των πόρων του Επιχειρησιακού Προγράμματος ήταν η ακόλουθη :

- 47,23% στο υποπρόγραμμα «Αστικό Περιβάλλον και Μεταφορές». Χρηματοδοτήθηκαν παρεμβάσεις βελτίωσης του οδικού δικτύου και ανάπτυξης κοινόχρηστων χώρων σε κεντρικές περιοχές των δύο πόλεων, η οργάνωση – λειτουργία διαδημοτικής συγκοινωνίας και ένας βρεφονηπιακός σταθμός στη Δραπετσώνα.
- 26,13% στο υποπρόγραμμα «Στήριξη Απασχόλησης και Ενίσχυση Κοινωνικής Συνοχής». Χρηματοδοτήθηκαν προγράμματα κατάρτισης και επαγγελματικής προσαρμογής.
- 21,44% στο υποπρόγραμμα «Ενίσχυση Οικονομικής Βάσης». Χρηματοδοτήθηκαν η αξιοποίηση των εγκαταστάσεων του



βιομηχανικού χώρου (πρώην) ΝΑΦΘΑ και η ανέγερση Κέντρου Στήριξης ΜΜΕ και απασχόλησης στον ίδιο χώρο.

- 0,59% στο υποπρόγραμμα «Ενίσχυση Επενδύσεων». Αφορούσε ένα σύστημα ενίσχυσης μικρών τοπικών επενδύσεων.
- 4,60% σε μελέτες και τεχνική βοήθεια.

Η αξιοποίηση των πρώην βιομηχανικών εγκαταστάσεων στη ΝΑΦΘΑ, οι οποίες βρίσκονται σε ένα σημαντικό σημείο του παραλιακού μετώπου της πόλης, δημιούργησε ένα δεδομένο για τη μακρόχρονη προσπάθεια της συνολικής αναβάθμισης της ζώνης, που ξεκινά από το χώρο της ΑΓΕΤ και φθάνει μέχρι και τον ΑΗΣ Αγίου Γεωργίου. Η προώθηση των Συμφώνων Συνεργασίας μεταξύ δήμων, ΟΛΠ και ΔΕΗ, για σημαντικές παρεμβάσεις ανάπλασης σε μεγάλες εκτάσεις που παραχώρησαν οι δύο οργανισμοί, θα δημιουργήσει προστιθέμενη αξία στην επένδυση μέσω URBAN, αλλάζοντας ριζικά το χαρακτήρα και την εικόνα της περιοχής.

Η λειτουργία της δημοτικής συγκοινωνίας συμβάλλει σε τρεις κατευθύνσεις. Συνδέει το τοπικό κέντρο της Δραπετσώνας με το χαρακτηρισμένο ως υπερτοπικό, κέντρο του Κερατσινίου, ενισχύοντας το δεύτερο στο να παίξει το ρόλο του. Συνδέει τις συνοικίες και γειτονιές του Κερατσινίου μεταξύ τους, συμβάλλοντας στην άρση του μειονεκτήματος της τριχοτόμησης της πόλης από άξονες μεγάλης κυκλοφορίας. Τέλος, συνδέει τόσο το Κερατσίνι, όσο και τη Δραπετσώνα με το νέο Νεκροταφείο στο Σχιστό, συμβάλλοντας στην εξασφάλιση μεγαλύτερης συναίνεσης από τον πληθυσμό για την οριστική παύση της λειτουργίας του Νεκροταφείου της Ανάστασης.

Η εφαρμογή του προγράμματος URBAN συνάντησε πολλά εμπόδια και δυσκολίες, με αποτέλεσμα να καθυστερήσει η έναρξη της εφαρμογής του κατά τρία χρόνια. Τα σημαντικότερα ήταν : α) το θεσμικό και οργανωτικό επίπεδο, το πρόβλημα συντονισμού μεταξύ τριών υπουργείων, β) η αδυναμία των εμπλεκόμενων φορέων υλοποίησης να συνεργαστούν μεταξύ τους πάνω σε μια κοινή «πλατφόρμα» διαπραγμάτευσης και συνεννόησης και γ) ο κατακερματισμός των επιμέρους δράσεων.

### **Πρόγραμμα «TERRA POSIDONIA»**

Ο Οργανισμός Αθήνας συμμετείχε στο υποπρόγραμμα “Posidonia”, το οποίο εντασσόταν στο Πρόγραμμα “Terra” της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το υποπρόγραμμα στόχευε στην αναζήτηση των δυνατοτήτων για την ολοκληρωμένη προσέγγιση των προβλημάτων των μεγάλων πόλεων, που περιλαμβάνουν λιμάνια, ώστε να αναδειχθούν τα προβλήματα και οι προοπτικές και να αποκτηθεί κοινή αντίληψη για τις μεθόδους ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων περιοχών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επικεφαλής

του υποπρογράμματος ήταν η επαρχιακή διοίκηση της Νάπολης, με εταίρους, πλην της Αθήνας, τη Βαρκελώνη, το Παλέρμο και τον Τάραντα.

Από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας επελέγη, ως περιοχή διερεύνησης των προβλημάτων και των προοπτικών, η παραλιακή λιμενοβιομηχανική ζώνη Δραπετσώνας – Κερατσινίου, περιοχή στρατηγικής σημασίας στα πλαίσια του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, η οποία εμφανίζει σημαντικά προβλήματα υποβάθμισης και για την οποία ήδη είχαν γίνει ενέργειες από τους ΟΤΑ, την ΑΝΔΗΠ, τον ΟΡΣΑ και τη ΔΕΠΟΣ.

### 2.11.2 Μελέτες

#### **Υφιστάμενο Πλαίσιο Μελετών**

Πρόταση ανάπτυξης Θύμιου Παπαγιάννη και Συνεργατών ΑΕΜ (Πρότυπος Κτηματική – Τουριστική Α.Ε.)

Πολεοδομική Μελέτη του Δήμου Δραπετσώνας, Δραπετσώνα 2007, Κλουτσινιώτη, Μεσαρέ

Μελέτη Πολεοδομικής και Οικονομικής Ανασυγκρότησης Βιομηχανικής Ζώνης Δραπετσώνας – Κερατσινίου, ΑΝΔΗΠ, Πειραιάς 1992

Βιομηχανική Ζώνη Δραπετσώνας, Αξιολόγηση και Διερεύνηση των Δυνατοτήτων Ανάπτυξης και Επανάχρησης, ΕΜΠ, Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος 2000

Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (ΟΡΣΑ), Δήμος Κερατσινίου, Δήμος Δραπετσώνας, Κοινοτική Πρωτοβουλία URBAN : Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δραπετσώνα και Κερατσίνι – Πρόταση, Αθήνα 1994

Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (ΟΡΣΑ), Πρόγραμμα Ανάπτυξης Λιμενοβιομηχανικής Ζώνης Δραπετσώνας – Κερατσινίου, Αθήνα 2001

Κλουτσινιώτη Ο., Παπαγεωργίου-Τορτοπίδη Ν., *Τεχνική και Επιστημονική Υποστήριξη του Προγράμματος Terra Posidonia, Λιμενοβιομηχανική Ζώνη Δραπετσώνας – Κερατσινίου*, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, Φάση Α, Αθήνα 1999

ΔΕΠΟΣ – ΙΠΑ, Μελέτη Κοινωνικοοικονομικών Επιπτώσεων από το πρόγραμμα ανάπτυξης – Προκαταρκτική Έκθεση, Αθήνα 1997

ΑΕΕΧΠΛ 1909 – 1993 : Λιπάσματα Δραπετσώνας Ε. Μαΐστρου, Ν. Μπελαβίλας, Λ. Παπαστεφάνου, Γ. Μαχαίρας, Δ. Μαυροκορδάτου, Πολιτιστικό Ίδρυμα Πειραιώς 2007

Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Κερατσινίου, ΦΕΚ 206/Δ/91 – Τροποποίηση

Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Δραπετσώνας, ΦΕΚ 207/Δ/91

Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας (ΡΣΑ) Ν. 1515/85

Master Plan Πολιτιστική Διαδρομή Κερατσίνι – Δραπετσώνα

Τσιρίδης Γ., *Πρόταση δημιουργίας ενός Κέντρου Πολιτισμού και Αναψυχής με δράσεις RDI (έρευνας ανάπτυξης καινοτομίας) στον Τουρισμό και τη Ναυτιλία και Μητροπολιτικού Ενιαίου Πάρκου υψηλού πρασίνου*, Πειραιάς 2009

Πρωτοβουλία Αγώνα για Ενιαίο Άλσος (κάτοικοι της ευρύτερης περιοχής Πειραιά)

Ενδεικτική αναφορά στο *Ρυθμιστικό '83. Η Αθήνα και πάλι Αθήνα*, ΥΧΟΠ, 1983 (σελ. 75 : «Ποιοτική αναβάθμιση της Δραπετσώνας σε συνδυασμό με μελλοντική απομάκρυνση του (μεγαλύτερου και πλέον ρυπογόνου) εργοστασίου των Λιπασμάτων»)

Μελέτη βιωσιμότητας χημικής βιομηχανίας Λιπασμάτων Δραπετσώνας, Ομάδα μελετητών της ΑΕΕΧΠΛ, Δραπετσώνα 1994

Μελέτη Βιωσιμότητας Εταιρειών Λιπασμάτων Ν. Λουίζος , Δ. Μαραγκός , Δ. Μπακάλης, Χ. Μπαραφάκας και Κ. Σταθόπουλος, Ομάδα μελετητών του ΥΒΕΤ, Μάρτιος 1994

*2.11.3 Πρόταση χωροθέτησης / δημιουργίας πίστας μηχανοκίνητου αθλητισμού (formula 1 – DIELPIS Formula Project)*

Η πρόταση παρουσιάστηκε από την ΔΙΕΛΠΙΣ Formula 1 και αφορά στη δημιουργία των κατάλληλων υποδομών για την ανάληψη αγώνων F1.

Η διαδρομή που σχεδιάστηκε έχει συνολικό μήκος 5.250 μέτρα και θα μπορούσε να ενταχθεί στο πρόγραμμα αγώνων της F1, καθώς τα τμήματα της υπάρχουσας οδοποιίας που προβλέπονται, με μικρές αλλαγές, καλύπτουν τις προδιαγραφές που απαιτούνται από τη διεθνή ομοσπονδία αγώνων (FIA). Το 70% περίπου της πίστας είναι τμήμα του λιμανιού και της λεωφόρου, στο οποίο με συγκεκριμένες τροποποιήσεις για το διάστημα των αγώνων θα

πρέπει να γίνονται παρεμβάσεις και μόνο το 30% θα πρέπει να κατασκευασθεί. Συνεπώς, το κόστος κατασκευής θα είναι αισθητά μειωμένο. Αναλυτικότερα, η διαδρομή αποτελείται από :

- Ένα τμήμα της Γ. Παπανδρέου
- Ένα τμήμα του ΟΛΠ μέσα στο λιμάνι
- Ένα τμήμα στην περιοχή των λιπασμάτων (όπου προβλέπεται να χωροθετηθούν οι κερκίδες και το pit-stop)

Το κτίριο των pit-stop, το οποίο προβλέπεται να είναι δύο ορόφων, θα έχει τη μορφή εμπορικού πλοίου, ως αναφορά στον τόπο διεξαγωγής και κύριο χαρακτηριστικό της χώρας διεθνώς. Στην αρχή του συγκροτήματος (πλώρη) θα φιλοξενεί τους VIP σε πενταόροφο τμήμα κτιρίου, ενώ το πίσω τμήμα (πρύμνη) θα είναι εξαώροφο και θα φιλοξενεί αίθουσες συνεντεύξεων, τη διοίκηση των αγώνων, τους αγωνοδίκες και τις σουίτες των χορηγών.

Οι κερκίδες στο σημείο εκκίνησης – τερματισμού θα φιλοξενούν 35.000 θεατές. Θα αναπτύσσονται σε δύο επίπεδα και θα στεγάζονται σε όλο το μήκος τους. Στο επίπεδο κάτω από τη στέγη και πάνω από τους θεατές θα υπάρχουν 250 δημοσιογραφικές θέσεις για τη μετάδοση των αγώνων.

Κατά τη διαδρομή, εκτός της εκκίνησης και των τριών άλλων σημείων όπου χωροθετούνται οι μόνιμες κερκίδες, θα τοποθετηθούν και λυόμενες κερκίδες και θα υπάρχουν σημεία από διαμορφωμένα πρανή για «ελεύθερη» παρακολούθηση.

Συνολικά, οι θέσεις θεατών σε σταθερές, κινητές κερκίδες και διαμορφωμένα πρανή θα ανέρχονται σε 130.000 θέσεις.

Σχετικά με τη χρήση του χώρου σε περιόδους εκτός αγώνων F1, προβλέπεται η διοργάνωση αθλητικών και πολιτιστικών εκδηλώσεων στις κτιριακές εγκαταστάσεις και η χρήση του οδικού τμήματος ως κέντρο εκπαίδευσης ή διαδρομή για μικρότερης κλίμακας αγώνες.

## 2.12 ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Ο Δήμος Κερατσινίου Δραπετσώνας ανήκει στην Περιφερειακή Ενότητα Πειραιώς, η οποία αποτελείται και από τους Δήμους Πειραιώς, Περάματος, Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη και Κορυδαλλού. Σύμφωνα με προσωρινά στοιχεία της απογραφής του 2011 η Π.Ε. Πειραιά έχει πληθυσμό 449.070 κατοίκους, από τους οποίους 218.110 είναι άντρες και 230.960 γυναίκες. Η πυκνότητα του μόνιμου πληθυσμού είναι 8.907,11 κάτοικοι ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο. Παρακάτω παρατίθενται στοιχεία και για το Δήμο Χαϊδαρίου, ο

οποίος ανήκει στην Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών, συνορεύει όμως με την περιοχή μελέτης.

### *2.12.1 Πειραιάς*

Ο Πειραιάς είναι πόλη της Αττικής και το σημαντικότερο λιμάνι της Ελλάδας και της Ανατολικής Μεσογείου. Ο Δήμος Πειραιά αποτελεί τον τρίτο μεγαλύτερο δήμο και οικισμό της χώρας, ενώ η έκτασή του είναι 10,9 τετραγωνικά χιλιόμετρα. Η ευρύτερη περιοχή του Πειραιά έχει έκταση 50,4 τετραγωνικά χιλιόμετρα και αποτελεί το νοτιοδυτικό τμήμα του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας που συγκροτεί την Περιφέρεια Αττικής. Το κέντρο του Πειραιά απέχει 12 χιλιόμετρα από το κέντρο της Αθήνας της οποίας αποτελεί ιστορικό επίγειο, ενώ ο δήμος αποτελεί την έδρα της Περιφερειακής Ενότητας Πειραιά, που περιλαμβάνεται στην Περιφέρεια Αττικής.

Ο Πειραιάς σήμερα είναι το μεγαλύτερο βιομηχανικό κέντρο της χώρας, ενώ διαθέτει και το μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης και το τρίτο στον κόσμο σε επιβατική κίνηση, που το καθιστά ως το μεγαλύτερο εμπορικό κέντρο της ελληνικής οικονομίας. Ως τμήμα του πολεοδομικού συγκροτήματος Αθηνών εξυπηρετείται συγκοινωνιακά από γραμμές λεωφορείων και τρόλεϊ, τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο, το Τραμ Αθήνας και τον Ηλεκτρικό Σιδηρόδρομο, ενώ συνδέεται και με το σιδηροδρομικό δίκτυο του ΟΣΕ.

### *2.12.2 Πέραμα*

Το Πέραμα είναι προάστιο του Πειραιά, που αποτελεί το δυτικότερο άκρο του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας. Είναι αυτόνομος δήμος της Περιφέρειας Αττικής και συγκροτείται από τους συνοικισμούς Πέραμα, Καριώτικα και Νέο Ικόνιο.

Βρίσκεται στο δυτικότερο άκρο της Αθήνας και απέχει 14,7 χιλιόμετρα από το κέντρο της πόλης, ενώ συνορεύει με τους Δήμους Χαϊδαρίου (βόρεια) και Κερατσινίου-Δραπετσώνας (ανατολικά). Η νότια πλευρά του Πέραματος βρέχεται από τον όρμο του Κερατσινίου, ενώ η δυτική του πλευρά συναντά τα νερά του στενού της Σαλαμίνας. Έχει πληθυσμό 25.290 κατοίκους σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία της απογραφής του 2011.

Το Πέραμα είναι μια περιοχή χαρακτηριστικά βραχώδης. Μάλιστα, το έδαφός του παρουσιάζει κλίσεις, που σε ορισμένα σημεία ξεπερνούν το 30%. Ο δήμος αναπτύσσεται από την επιφάνεια της θάλασσας μέχρι το υψόμετρο των 266 μέτρων στην κορυφή της Αγίας Τριάδας, και συμπεριλαμβάνει τμήματα και από τις δύο πλευρές του Αιγάλεω.

Το Πέραμα είναι γνωστό για την παρουσία και τη δραστηριοποίηση σε αυτό της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης. Η ζωή στο Πέραμα είναι στενά συνδεδεμένη με τη δραστηριότητα της ζώνης αυτής. Η πλειοψηφία των κατοίκων της περιοχής εργάζεται στα ναυπηγεία. Ωστόσο, η Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη αποτελεί έναν από τους πιο επικίνδυνους εργασιακούς χώρους στην Ευρώπη, με μεγάλο αριθμό εργατικών ατυχημάτων.

### 2.12.3 Νίκαια – Άγιος Ιωάννης Ρέντη

Ο Δήμος Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη είναι δήμος της Περιφερειακής Ενότητας Πειραιά, που προέκυψε με το Πρόγραμμα Καλλικράτης από τη συνένωση των πρώην Δήμων Νίκαιας και Αγίου Ιωάννη Ρέντη. Έχει πληθυσμό 105.230 κατοίκους, σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία της απογραφής του 2011 και είναι ο 12<sup>ος</sup> μεγαλύτερος δήμος της Ελλάδας. Η έκταση του δήμου είναι 11,173 τετραγωνικά χιλιόμετρα και έδρα του είναι η Νίκαια.

Η Νίκαια, γνωστή και ως Κοκκινιά που είναι το παλαιότερο όνομά της, είναι προάστιο του Πειραιά. Βρίσκεται περίπου 4 χιλιόμετρα βορειοδυτικά από το κέντρο του Πειραιά και 8 χιλιόμετρα δυτικά του κέντρου της Αθήνας. Με 93.086 κατοίκους το 2001, η Νίκαια είναι μία από τις μεγαλύτερες σε πληθυσμό περιοχές του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας. Έχει άριστη ρυμοτομία και στις κύριες οδούς συμπεριλαμβάνονται οι Λεωφόροι Γρηγορίου Λαμπράκη και Πέτρου Ράλλη.

Η περιοχή πριν από το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο αποτελούνταν από καλλιεργήσιμα εδάφη. Η μικτή καλλιέργεια ήταν κοινή. Η αστική ανάπτυξη αντικατέστησε ένα μεγάλο μέρος των καλλιεργήσιμων εδαφών μεταξύ της δεκαετίας του '30 και του '50. Σήμερα το μεγαλύτερο μέρος της περιοχής είναι αστικοποιημένο και πυκνοκατοικημένο.

Η περιοχή κατοικήθηκε από πρόσφυγες καταγόμενους από μέρη της Μικράς Ασίας και του Πόντου και μέχρι σήμερα διακατέχεται έντονα από το Μικρασιατικό στοιχείο. Στις 17 Αυγούστου του 1944 η Κοκκινιά γνώρισε τη βαρβαρότητα των Γερμανών κατακτητών με την εκτέλεση δεκάδων πολιτών στο «Μπλόκο της Κοκκινιάς» στη Μάντρα της Οσίας Ξένης. Η Νίκαια έχει αναγνωρισθεί επίσημα ως μαρτυρική πόλη.

Ο Άγιος Ιωάννης Ρέντη χωρίζεται στην οικιστική ζώνη, η οποία κατέχει μικρό ποσοστό της περιοχής και είναι πυκνοκατοικημένη, και στη βιομηχανική, στην οποία εδρεύουν αρκετές εταιρίες που μετατρέπουν την περιοχή σε ένα δημοφιλές εμπορικό κέντρο του πολεοδομικού συγκροτήματος Αθηνών.

Στο Ρέντη είναι εγκατεστημένο το Μηχανοστάσιο Αγίου Ιωάννη του ΟΣΕ και μεγάλος αριθμός συγκροτήσεως επιβατικών και εμπορικών αμαξοστοιχιών. Η επιβατική κίνηση εξυπηρετείται από τον ομώνυμο σταθμό του Προαστιακού Σιδηροδρόμου. Επιπλέον, στην περιοχή βρίσκονται το «Village Park» και το «Allou Fun Park», που αποτελούν τους μεγαλύτερους πολυθεματικούς χώρους ψυχαγωγίας της Αθήνας, καθώς και η Κεντρική Αγορά Αθηνών, που είναι ο μεγαλύτερος κόμβος εμπορίου τροφίμων στην περιοχή της πρωτεύουσας.

#### *2.12.4 Χαϊδάρι*

Ο Δήμος Χαϊδαρίου είναι βορειοδυτικό προάστιο των Αθηνών και έχει έκταση 22,655 τετραγωνικά χιλιόμετρα. Βρίσκεται κοντά στο όρος Αιγάλεω, νοτιοανατολικά της Ελευσίνας, νότια της Αττικής Οδού και δυτικά του Κηφισού και της Λεωφόρου Κηφισού. Σύμφωνα με τα προσωρινά αποτελέσματα της απογραφής του 2011, ο πληθυσμός του δήμου είναι 46.590 κάτοικοι.

Το ανατολικό τμήμα του Χαϊδαρίου ήταν κυρίως βοσκοτόπια, με την αστική όμως ανάπτυξη ανάμεσα στις δεκαετίες του '50 και του '80 η περιοχή έχει γίνει αστική. Οι πρώτοι κάτοικοι του Χαϊδαρίου ήταν πρόσφυγες της Μικράς Ασίας.

Χαρακτηριστικό της περιοχής είναι τα ναυπηγεία του Σκαραμαγκά. Την περιοχή διασχίζει αρκετά σε μήκος η Λεωφόρος Αθηνών (Καβάλας) μέχρι την περιοχή του Δαφνίου, η οποία από εκεί και πέρα είναι συνέχεια της Ιεράς Οδού, που διασχίζει τον Σκαραμαγκά, τα Διυλιστήρια Ασπροπύργου, την παραλία και καταλήγει στην Ελευσίνα στο ύψος της χαλυβουργικής, από το οποίο αρχίζει η Εθνική Οδός Αθηνών – Πατρών.

#### *2.12.5 Κορυδαλλός*

Ο Κορυδαλλός είναι δήμος της Περιφέρειας Αττικής και έχει έκταση 4,324 τετραγωνικά χιλιόμετρα. Συνορεύει δυτικά και νότια με τη Νίκαια, ανατολικά με την Αγία Βαρβάρα και βόρεια με το Χαϊδάρι. Με βάση την απογραφή του 2011, ο πραγματικός πληθυσμός του δήμου είναι 63.550 κάτοικοι, ενώ η πυκνότητα του μόνιμου πληθυσμού είναι 14.697,04 κάτοικοι ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο. Είναι ένας από τους δήμους της Περιφερειακής Ενότητας Πειραιά που δε βρέχεται καθόλου από θάλασσα και αποτελείται κυρίως από πεδινές εκτάσεις, με εξαίρεση ένα μικρό τμήμα του όρους Αιγάλεω.

Ο Δήμος Κορυδαλλού στην αρχαιότητα ήταν ένας από τους 100 δήμους της Αττικής που ίδρυσε ο Αθηναίος πολιτικός Κλεισθένης στο τέλος του 6<sup>ου</sup> αιώνα π.Χ. Η θέση του προσδιορίζεται στους ανατολικούς πρόποδες του Αττικού όρους Αιγάλεω, γνωστή από το Στράβωνα. Για αρκετά χρόνια ο Κορυδαλλός

έπαιρνε διαφορετικές ονομασίες, ανάλογα με τους ιδιοκτήτες της εποχής, ενώ μόλις το 1923 η περιοχή παίρνει ξανά το όνομα που είχε στην αρχαιότητα.



## 3 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

### 3.1 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Το θεσμικό πλαίσιο του Δήμου Κερατσινίου Δραπετσώνας προκύπτει από το καθεστώς των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων για τους δύο πρώην δήμους :

- Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Κερατσινίου (ΦΕΚ 206/Δ/91)
- Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δραπετσώνας (ΦΕΚ 207/Δ/91)

Ο Δήμος Κερατσινίου – Δραπετσώνας είναι διαρθρωμένος στη βάση τριών ζωνών διαφορετικού χαρακτήρα :

- Η ζώνη του οικιστικού ιστού
- Η παραλιακή ζώνη λιμενοβιομηχανικού χαρακτήρα, που αποτελεί τμήμα μιας ευρύτερης ζώνης, από το λιμάνι του Πειραιά μέχρι και το Θριάσιο Πεδίο
- Το τμήμα του ορεινού όγκου του Αιγάλεω, που βρίσκεται στα διοικητικά όρια του δήμου

#### **Υπερκείμενα επίπεδα σχεδιασμού**

Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

Ένας από τους βασικούς άξονες του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας αποτελεί η προβολή της πολιτιστικής ταυτότητας, η οποία θα επιτευχθεί μεταξύ άλλων με την ανάδειξη του θαλάσσιου μετώπου, συστατικού στοιχείου της πολιτιστικής και παραγωγικής-οικονομικής φυσιογνωμίας της Αθήνας ως Μεσογειακής Πρωτεύουσας.

*Το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας περιλαμβάνει ειδικές δράσεις για την Παρέμβαση πολεοδομικής αναβάθμισης στη λιμενοβιομηχανική ζώνη Δραπετσώνας – Κερατσινίου.*

Το ΡΣΑ βάσει και των κατευθύνσεων του Ειδικού Χωροταξικού Πλαισίου Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, που περιλαμβάνει την περιοχή στη ζώνη αποσυμφόρησης από τη βιομηχανική δραστηριότητα, αναγνωρίζει ότι «η περιοχή της λιμενοβιομηχανικής ζώνης Δραπετσώνας – Κερατσινίου, στον ευρύτερο χώρο των πρώην βιομηχανικών εγκαταστάσεων Λιπασμάτων, τσιμεντοβιομηχανίας και μεταφόρτωσης ορυκτών υλών, λόγω της κρίσιμης θέσης της στον παράκτιο χώρο του δυτικού Λεκανοπεδίου, σε άμεση γειτνίαση με τον επιβατικό και εμπορικό Λιμένα Πειραιά – Ικονίου, προσφέρεται για οργανωμένη πολεοδομική ανάπτυξη, σύμφωνα με τις ακόλουθες κατευθύνσεις:

- Δημιουργία ενός πόλου υπερτοπικής εμβέλειας με χρήσεις υπηρεσιών, μεταποίησης, πολιτισμού, εκπαίδευσης, αναψυχής, τουρισμού και κατοικίας. Έμφαση αποδίδεται στην ενίσχυση χρήσεων άμεσα συνδεδεμένων με τις λιμενικές δραστηριότητες.
- Εξασφάλιση σημαντικών αδόμητων χώρων στην κατεύθυνση αποκατάστασης της συνέχειας μεταξύ γειτονικής ενδοχώρας και Θαλασσίου μετώπου, με τη δημιουργία δικτύου κοινόχρηστων χώρων και εκτεταμένου Πάρκου Κοινόχρηστου Πρασίνου, που θα προκύψει με την εφαρμογή των κατάλληλων εργαλείων πολιτικής γης. Προστασία και ανάδειξη των μνημείων βιομηχανικής αρχαιολογίας με επανάχρηση τους με συμβατές δραστηριότητες.
- Οργανωμένη πολεοδομική ανάπτυξη περιορισμένης πυκνότητας και χαμηλού μέσου ΣΔ, με ενσωμάτωση εφαρμογών βιοκλιματικού σχεδίου στα κτίρια και το δημόσιο χώρο, που θα εγγυάται την αναβάθμιση του φυσικού και αστικού περιβάλλοντος.
- Εξασφάλιση αποτελεσματικής προσπέλασης με Μέσα Σταθερής Τροχιάς και σε συνέχεια με την εξυπηρέτηση της λιμενικής ζώνης του Πειραιά.»

## 3.2 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

### 3.2.1 Χρήσεις Γης στον Εξωαστικό Χώρο

Ο εξωαστικός χώρος του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας αποτελείται από τις περιοχές του Όρους Αιγάλεω, οι οποίες ανήκουν στην χωρική του αρμοδιότητα.

Το όρος Αιγάλεω οριοθετεί τον οικιστικό ιστό του δήμου κατά τη βορειοδυτική πλευρά του. Πρόκειται για έκταση συνολικής επιφάνειας 4.579,56 στρεμμάτων. Προστατεύεται με βάση το άρθρο 21 , του Νόμου 2542/99.

Στο χώρο αυτό είναι χωροθετημένες και λειτουργούν σύμφωνα με το νόμο , οι χρήσεις του Κοινού Νεκροταφείου Δήμων Πειραιά, το ΒΙ.Π.Α. Σχιστού και οι εγκαταστάσεις της Δημόσιας Επιχείρησης Αερίου (Δ.Ε.Π.Α.), με επιφάνεια 36,9 στρ., 18,93 στρ. και 10,42 στρ. αντίστοιχα.

Επιπρόσθετα, στη δεξιά πλευρά της Λεωφόρου Σχιστού, από το Κερατσίνι προς το Σκαραμαγκά, καταγράφονται δραστηριότητες συγκέντρωσης και πώλησης παλαιών σιδηρικών και ελαστικών, συνολικού εμβαδού 31 στρεμμάτων.

### 3.2.2 Οικιστική Ανάπτυξη

#### Ιστορική Εξέλιξη

Η οικιστική ανάπτυξη του Κερατσινίου και της Δραπετσώνας είναι στενά συνδεδεμένη με αυτή του Πειραιά και συνεπώς, είναι απαραίτητη η αναφορά στον Πειραιά για την κατανόηση της διαμόρφωσης της σημερινής κατάστασης στην περιοχή.

Το 1834 εκπονείται από τους Σάουμπερτ και Κλεάνθη το πρώτο πολεοδομικό σχέδιο του Πειραιά, το οποίο είχε ανάλογα χαρακτηριστικά με αυτό της Αθήνας.

Ένα δεύτερο ιστορικά στοιχείο, που καθόρισε την ανάπτυξη και τη δομή της πόλης και την κατανομή του οικιστικού χώρου, υπήρξε η βιομηχανική ανάπτυξη στα τέλη του 19<sup>ου</sup> και τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα.

Κατά την περίοδο της εκβιομηχάνισης, η έκταση του Πειραιά αυξήθηκε με ταχύτατους ρυθμούς, οι οποίοι όμως ήταν μικρότεροι από την αύξηση του πληθυσμού του. Η πόλη στο διάστημα 1880-1910 υπερδιπλασιάζεται φτάνοντας τα 542 εκτάρια. Την ίδια περίοδο ο πληθυσμός αυξήθηκε από 21.618 κατοίκους σε 133.482. Σε όλη αυτή την περίοδο ο δείκτης πυκνοκατοίκησης στον Πειραιά είναι ιδιαίτερα διογκωμένος, με αποτέλεσμα και την άνθηση της κερδοσκοπίας πάνω στη γη.

Στον Πειραιά, κάθε νομοθετική παρέμβαση στο ζήτημα της γης έληγε ήδη το 1842, ενώ επικρατούσε η μικροϊδιοκτησία, η κατάτμηση της γης (Τσοκόπουλος, 1984), αλλά και η αυθαίρετη έκταση του πολεοδομικού ιστού χωρίς εξασφάλιση της βασικής υποδομής σαν αποτέλεσμα μίας αποκλειστικής κτηματαγοράς που μονοπωλήθηκε από την αστική τάξη και με ανύπαρκτη την πολεοδομική και οικιστική νομοθεσία.

Η κοινωνική κατανομή του οικιστικού χώρου επηρεάστηκε και επηρέασε τη δομή της πόλης. Ο χιώτικος συνοικισμός ταυτίζεται με το κέντρο της πόλης, ενώ στην Καστέλα αρχίζουν να κτίζονται επαύλεις του θαλάσσιου μετώπου. Προς τα βόρεια, στις επιχωματώσεις του έλους, όπου τα πρώτα εργοστάσια κάνουν την εμφάνισή τους στα μέσα της δεκαετίας του 1860, διαμορφώνεται η εργατική συνοικία, απομονωμένη και διαχωρισμένη από την υπόλοιπη πόλη με το σιδηρόδρομο ήδη από το 1869 (Τσοκόπουλος, 1984).

Κατά την ίδια περίοδο, οι απέραντες εκτάσεις δυτικά και βορειοδυτικά του Πειραιά πέρασαν στα χέρια λίγων ιδιωτών, που από το 1870 και μετά εμφανίζονται αδιαμφισβήτητοι κυρίαρχοι των περιοχών Δραπετσώνας,

Καραβά, Ταμπουριών, Κερατσινίου και Κοκκινόβραχου (σημερινή Αμφιάλη και Άγιος Αντώνιος).

Το 1908 ιδρύθηκε στον Πειραιά το πρώτο Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο. Το 1909-1911 ιδρύεται στη Δραπετσώνα το εργοστάσιο Λιπασμάτων και το Τσιμεντάδικο των Νικ. Κανελλόπουλου και Ανδ. Χατζηκυριάκου. Το 1910, η εταιρία παραχωρεί το 9,6% του επενδυμένου κεφαλαίου της για να στεγάσει το προσωπικό. Έτσι, στο βιομηχανικό οικισμό στη Δραπετσώνα, το 1920, ζουν 325 εργατοϋπάλληλοι (Σκιντζόπουλος, 1919).

Το 1911 είναι η χρονιά μετεγκατάστασης των ναυπηγείων που λειτουργούσαν στον Πειραιά, στον όρμο Αγίου Γεωργίου Κερατσινίου. Η απόφαση να κτιστούν τα εργοστάσια δίπλα στο λιμάνι της Δραπετσώνας βασίστηκε στους νόμους του Thuenen «περί εγκαταστάσεως των βιομηχανιών», δηλαδή σε μία θεωρία που έλεγε ότι πρέπει να έχουν δικό τους λιμάνι και δικιά τους αποβάθρα, τα δε υλικά και οι αποβιβαζόμενες πρώτες ύλες να μεταφέρονται στα συνεργεία και στην αποβάθρα με μικρό τρένο.

Καθώς μάλιστα η πόλη του Πειραιά απλωνόταν προς τον Άγιο Διονύσιο, τα ναυπηγεία που βρίσκονταν σ' όλη την ακτή, από το σταθμό των τρένων Πελοποννήσου μέχρι τον Άγιο Διονύσιο, μεταφέρθηκαν στον όρμο Κερατσινίου με απόφαση του υπουργού Εμμανουήλ Ρεπούλη.

Άμεση συνέπεια των παραπάνω ήταν, οι εγκαταστάσεις αυτές να εκτοπίσουν σταδιακά τις καλλιέργειες από την περιοχή και να διώξουν προς τα δυτικά τα κοπάδια των αιγοπροβάτων. Παράλληλα, η περιοχή γύρω από τη βιομηχανική ζώνη άρχισε να οικοπεδοποιείται.

Καθοριστικής σημασίας για την εξέλιξη του δομημένου χώρου της ευρύτερης περιοχής Πειραιά ήταν η έλευση των προσφύγων της Μικρασιατικής Καταστροφής. Η συσσώρευση αυτού του πληθυσμού στον Πειραιά άλλαξε σε μεγάλο βαθμό το χαρακτήρα και της πόλης και των μέχρι τότε υπαρχουσών συνοικιών.

Τα κυριότερα κριτήρια επιλογής των θέσεων για την εγκατάσταση των προσφύγων ήταν δύο και με βάση αυτά επιλέχθηκε το Κερατσίνι.

Πρώτο κριτήριο αποτελούσε η απόσταση από το κέντρο της Αθήνας και του Πειραιά. Όλοι οι προσφυγικοί συνοικισμοί, μεταξύ αυτών και του Κερατσινίου, χωροθετούνται έξω από τα όρια του εγκεκριμένου σχεδίου πόλης, σε μία μέση απόσταση που κυμαίνεται από πέντε έως έξι χιλιόμετρα από το κέντρο τόσο της Αθήνας, όσο και του Πειραιά.

Όπως αναφέρει ο κ. Ι. Πολύζος στο βιβλίο του «Η εγκατάσταση των προσφύγων του 1922 : Μια οριακή περίπτωση αστικοποίησης», «Οι λόγοι αυτής της επιλογής δεν πρέπει να αναζητηθούν αποκλειστικά, όπως προβλέπεται από την ΕΑΠ αλλά και τους μελετητές, στην ελαχιστοποίηση της οικονομικής επιβάρυνσης από τις απαραίτητες απαλλοτριώσεις ή στην πρόθεση προστασίας των γηγενών από τις μεταδοτικές επιδημίες που μαστίζουν τους πρόσφυγες, αλλά και στην προσπάθεια απομόνωσης τους προς αποφυγή πιθανών κοινωνικοπολιτικών αναταραχών από τη συσσώρευση ανέργων, αστέγων και δυσσαρестημένων».

Το δεύτερο κριτήριο επιλογής των περιοχών ήταν η ύπαρξη σ' αυτές από παλιότερα βιομηχανικών μονάδων. Η συγκέντρωση γύρω τους πληθώρας φτηνών εργατικών χεριών θα αποτελέσει με τη σειρά της αφορμή για την προσέλκυση νέων μονάδων και ούτω καθ' εξής.

Σε κείμενο της Επιτροπής Αποκατάστασης Προσφύγων (ΕΑΠ) του 1927 αναφέρεται : «Η οδική αρτηρία θα συνδέσει την Αθήνα με την Κοκκινιά και θα επεκταθεί μέχρι τον κόλπο του Αγίου Γεωργίου, όπου η εταιρία *Power and Traction* ανεγείρει εργοστάσια και όπου τα λιμενικά έργα συνεχίζονται με έντονο ρυθμό».

Η σχέση βιομηχανία – πρόσφυγες είναι από την αρχή άμεση στην περίπτωση του Πειραιά και της γύρω περιοχής του και εντείνεται όλο και περισσότερο με την πάροδο του χρόνου. Το Κερατσίνι, η Δραπετσώνα, η Κοκκινιά, ο Κορυδαλλός αποτελούν στο σύνολό τους περιοχές με προσφυγικούς συνοικισμούς, των οποίων οι κάτοικοι εργάζονται στις βιομηχανίες του Πειραιά. Το φθηνό εργατικό δυναμικό τους, με τη σειρά του, ενισχύει την περαιτέρω ανάπτυξη του δευτερογενή τομέα.

Το 1924 αρχίζουν μεγάλα έργα στο λιμάνι και στον όρμο του Αγίου Γεωργίου από γαλλική εταιρία. Το 1926 εγκαταστάθηκε στο Κερατσίνι η εταιρία παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας «POWER» και την ίδια περίοδο οι Μύλοι Αγίου Γεωργίου. Το 1930 εγκαταστάθηκε η μονάδα αποθήκευσης πετρελαιοειδών της Πουρφίνα και το 1947 το ταπητουργείο Καχραμάνογλου.

Μέχρι το 1934, ο Πειραιάς και οι προσφυγικές συνοικίες του εμφανίζονται σαν ένας Δήμος. Ο Παν. Τσαλδάρης όμως, μετά τη νίκη του στις βουλευτικές εκλογές του 1933, προκειμένου να ενισχύσει την περιφερειακή περιοχή του Πειραιά και φοβούμενος τους βενιζελικούς πρόσφυγες, δημιούργησε δύο νέους Δήμους, της Νέας Κοκκινιάς και του Αγίου Γεωργίου Κερατσινίου, με Κοινότητες τον Κορυδαλλό και το Πέραμα.

Την ίδια περίοδο 1930-1935 εντάσσονται στο Σχέδιο Πόλης οι περιοχές Κοκκινιάς, Κερατσινίου, Δραπετσώνας, Κορυδαλλού και Πειραιά που

υποδέχθηκαν τους πρόσφυγες ήδη από το 1922. Στο Κερατσίνι, το πρώτο ρυμοτομικό σχέδιο εγκρίθηκε το 1935, καλύπτοντας το μεγαλύτερο μέρος του οικιστικού ιστού.

Σημαντικό ρόλο στην οικιστική εξέλιξη του Κερατσινίου είχε ο τρόπος με τον οποίο έγινε η αποκατάσταση των προσφύγων. Σε κάποιες περιπτώσεις το κράτος έχτισε το ίδιο τις κατοικίες, ενώ σε άλλες απλά τεμάχισε το χώρο με βάση ένα υποτυπώδες σχέδιο σε οικοδομήσιμους κλήρους, τους οποίους παραχώρησε αργότερα στους δικαιούχους. Η αδυναμία του κράτους να ανταποκριθεί στις άμεσες ανάγκες στέγασης οδήγησε στη δημιουργία πολυπληθών αυθαίρετων συγκεντρώσεων δίπλα στους «επίσημους» προσφυγικούς συνοικισμούς. Με την ανοχή της η πολιτεία αντιμετώπισε ανέξοδα το στεγαστικό πρόβλημα, χωρίς να είναι υποχρεωμένη να προσφέρει την αναγκαία κοινωνική και τεχνική υποδομή.

### ***Από τη μεταπολεμική περίοδο στο σήμερα***

Όπως αναφέρεται στο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας, δεν είναι πολεοδομικά τα βασικά αίτια που δημιούργησαν τα προβλήματα της Αθήνας, ούτε δημιουργούνται μέσα στα γεωγραφικά της όρια. Τα αίτια είναι βαθύτερα και ανάγονται σε όλη την έκταση του κοινωνικοοικονομικού αλλά και πολιτικού γίνεσθαι της μεταπολεμικής Ελλάδας.

Αποτέλεσμα των παραπάνω ήταν να αποκτήσει η πρωτεύουσα παραμορφωτικά χαρακτηριστικά. Μέσα στις δυσμενείς αυτές συνθήκες αναπτύσσεται και η ευρύτερη περιοχή του Πειραιά. Η πόλη αναπτύσσεται εκτατικά προς βορρά, κυρίως προς τους ορεινούς όγκους της περιοχής.

Οι περιοχές αυτές οικοδομούνται από λαϊκά στρώματα στη βάση της μικροϊδιοκτησίας και της αυθαίρετης δόμησης στην πλειοψηφία των περιπτώσεων. Η αυθαιρεσία συνήθως δεν συνίστατο στην παράνομη κατοχή γης, αλλά στην παράνομη χρήση της.

Τα αρνητικά αποτελέσματα της εκτός σχεδίου δόμησης υπήρξαν πολλά και ήταν είτε οικονομικά, είτε πολεοδομικά, είτε κοινωνικά, όπως :

- Οικονομική εκμετάλλευση των οικιστών, οι αποταμιεύσεις των οποίων επενδύονται σε οικιστικό περιβάλλον, που θεωρείται εξ αρχής μειονεκτικό και έχει ανάγκη ριζικής βελτίωσης.
- Τεράστια σπατάλη δημόσιου χρήματος, προκειμένου οι απρογραμμάτιστα εποικιζόμενες εκτάσεις να γίνουν κάποτε οικισμοί.
- Ενθάρρυνση, λόγω της ανοχής της πολιτείας, της κερδοσκοπίας πάνω στην αστική γη.
- Δημιουργία «δύο Αθηνών», λόγω του γεωγραφικού διαχωρισμού των κοινωνικών τάξεων.

- Απρογραμμάτιστη και αντιοικονομική εξάπλωση της πόλης, με ασύμφορη επέκταση των δικτύων παροχών, ανέσεων και αστικών υπηρεσιών και με ενίσχυση της ανισότητας «κέντρο – περιφέρεια».

Παρά τις επιπτώσεις αυτές, η αυθαίρετη δόμηση συνεχίστηκε. Η μεταπολεμική επέκταση του Κερατσινίου εντάσσεται σε αυτό το πλαίσιο. Οι προσφυγικοί συνοικισμοί – εργατουπόλεις στέγασαν στα όριά τους ή στο υποβαθμισμένο εσωτερικό τους μεγάλο αριθμό εσωτερικών μεταναστών. Το Κερατσίνι κατά τη δεκαετία 1951-1961 παρουσίασε πληθυσμιακή αύξηση μεγαλύτερη από 50%. Την εικοσαετία 1950-1970 εντάχθηκαν στο Σχέδιο Πόλης μεγάλα τμήματα του πρώην Δήμου Κερατσινίου.

### 3.2.3 Χαρακτηριστικά της Δ.Ε. Κερατσινίου

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του πρώην Δήμου Κερατσινίου περιλαμβάνει :

- Την πολεοδομική οργάνωση του Κερατσινίου για πληθυσμιακό μέγεθος 77.000 κατοίκων
- Τις προτάσεις για το οδικό δίκτυο και τα απαραίτητα έργα και μελέτες δικτύων υποδομής

Η πολεοδομική οργάνωση περιλαμβάνει :

Α. Την επέκταση του σχεδίου πόλης σε εκτάσεις πυκνοδομημένες , αδόμητες και στην έκταση του οικοδομικού συνεταιρισμού «Ανάπηροι Πολέμου 1940-1941», και στη δημιουργία 18 πολεοδομικών ενοτήτων – γειτονιών, οι οποίες κατανέμονται σε δύο συνοικίες ως εξής :

Βόρειο Κερατσίνι : Γειτονίες 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9

Νότιο Κερατσίνι : Γειτονίες 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18

Πίνακας 3-1 : Μέση Πυκνότητα – Μέσος Σ.Δ. ανά γειτονιά

Πολεοδομικές Ενότητες	Μέση Πυκνότητα (κατ/Ha)	Μέσος Σ.Δ.
1.Άγιος Αντώνιος	111	2,6
2.Άβα	204	2,6
3.Κοκκινόβραχος ή Γαλήνη	124	2,6
4.Άγιος Μηνάς (Βόρεια)	148	2,6
5.Άγιος Μηνάς (Νότια)	140	2,6
6.Άστρον	180	2,6
7.Αμφιάλη	208	2,6
8.Παναγία Βλαχερνών (Δυτική)	235	2,6
9.Παναγία Βλαχερνών (Ανατολική)	226	2,6
10.Άγιος Γιώργης	184	2,6

11.Λιμάνι (Βόρεια)	176	2,6
12.Άγιος Παντελεήμονας	227	2,6
13.Ταμπούρια	219	2,6
14.Λιμάνι (Νότιο)	212	2,6
15.Ηλεκτρική	186	2,6
16.Ευγένεια	201	2,6
17.Χαραυγή	156	2,6
18.Ανάληψη	268	2,6

(Πηγή : ΓΠΣ Δήμου Κερατσινίου , Ιδία Επεξεργασία)

Β. Τον προσδιορισμό χρήσεων γης και ειδικότερα :

- Τον καθορισμό χρήσης γενικής κατοικίας, όπως προσδιορίζεται από το άρθρο 3 του από 23/02/1987 Πολεοδομικού Διατάγματος (Δ'166).
- Τη χωροθέτηση υπερτοπικού κέντρου του δήμου, με σταδιακή του οργάνωση σε δευτερεύον κέντρο υπερτοπικής σημασίας με εξυπηρετήσεις διοίκησης και κοινωνικού εξοπλισμού. Το υπάρχον εμπορικό κέντρο επί της Λεωφόρου Δημοκρατίας προτείνεται σαν κέντρο υπερτοπικής σημασίας.
- Τον καθορισμό χώρου ανάπτυξης προσφυγικών περιοχών στις πολεοδομικές ενότητες 12 και 13 (Άγιος Παντελεήμονας και Ταμπούρια).
- Τη δημιουργία χώρων πρασίνου, αναψυχής και πολιτιστικών δραστηριοτήτων και αθλητισμού στη θέση «Σελεπίτσαρη».
- Τη δημιουργία αθλητικών, πολιτιστικών δραστηριοτήτων και χρήσης πρασίνου, σύμφωνα με το άρθρο 9 του από 23/02/1987 Πολεοδομικού Διατάγματος (Δ'166), στο χώρο του νεκροταφείου, μετά την απομάκρυνση του (Πολεοδομική Ενότητα 18 Ανάληψη).
- Τον καθορισμό χρήσης κατοικίας στην έκταση του οικοδομικού συνεταιρισμού «ΑΝΑΠΗΡΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ 1940-1941».

Σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση του οικιστικού ιστού της Δημοτικής Ενότητας Κερατσινίου διαδραμάτισαν οι λιμενικές και βιομηχανικές δραστηριότητες της παραλιακής ζώνης και τα κοινωνικά χαρακτηριστικά του πληθυσμού. Εξάλλου, μεγάλος μέρος του πληθυσμού αποτελείται από πρόσφυγες της Μικρασιατικής Καταστροφής και εσωτερικούς μετανάστες. Προσφυγικές κατοικίες υπάρχουν στα Ταμπούρια, στον Άγιο Παντελεήμονα και σε μικρότερο βαθμό στην Ανάληψη και την Ευγένεια. Η άναρχη δόμηση εκείνης της εποχής χαρακτηρίζει το σημερινό αστικό ιστό της πόλης.

Το Κερατσίνι αναπτύσσεται σχεδόν κάθετα στη γραμμή του θαλάσσιου μετώπου, στο οποίο δεν έχει πρόσβαση λόγω των λιμενικών εγκαταστάσεων, της ΕΥΔΑΠ, του ΑΗΣ και των εγκαταστάσεων της ΑΓΕΤ, ΒΡ και Μύλων Αγίου Γεωργίου.



Η Δ.Ε. Κερατσινίου χωρίζεται σε τέσσερα τμήματα, λόγω της ύπαρξης τριών μεγάλων κυκλοφοριακών αξόνων, των Λεωφόρων Δημοκρατίας, Σαλαμίνας και Γρ. Λαμπράκη, οι οποίες συγκλίνουν στον κόμβο «Σταυριανού» με τη Λεωφόρο Σχιστού, διασπώντας έτσι τη συνοχή του οικιστικού ιστού και δημιουργώντας στην πραγματικότητα διαφορετικές κοινότητες.

### **Χρήσεις Γης**

Η συνοικία Βόρειο Κερασίφι έχει συνολική έκταση 2.684 στρέμματα και διασχίζεται κατά την κατεύθυνση Α-Δ, από τη Λεωφόρο Γρ. Λαμπράκη, ενώ ο οικιστικός ιστός, στα όρια της συνοικίας, καταλαμβάνει έκταση 2.267 στρέμματα. Οι Πολεοδομικές Ενότητες Άγιος Αντώνης, Άγιος Μηνάς (βόρεια και νότια) βρίσκονται βόρεια της Λεωφόρου Γρ. Λαμπράκη.

Στα ισόγεια των κτιρίων καταγράφονται οικονομικές δραστηριότητες, οι οποίες καταλαμβάνουν το 4,9% της συνολικής επιφάνειας του οικιστικού της ιστού. Η χρήση της κατοικίας καταλαμβάνει το 30,5% με 690 στρέμματα. Στους ορόφους, η κατοικία καταλαμβάνει το 90% περίπου στα μέτωπα των μεγάλων οδικών αξόνων, ενώ στις εσωτερικές περιοχές το ποσοστό αγγίζει το 100%. Ο υπόλοιπος χώρος αποτελείται από το οδικό δίκτυο και τις κοινόχρηστες και κοινωφελείς λειτουργίες.

Οι πυκνότερες συγκεντρώσεις χρήσεων γης, εκτός της κατοικίας, παρατηρούνται κατά μήκος των πρωτεύουσών αρτηριών Σαλαμίνας και Γρ. Λαμπράκη και κατά μήκος της οδού Παν. Τσαλδάρη.

Στα ισόγεια των κτιρίων κατά μήκος της Λεωφόρου Σαλαμίνας κυριαρχούν οι τριτογενείς δραστηριότητες και ειδικότερα το λιανικό εμπόριο. Ακολουθούν, η χρήση του εμπορίου και της επισκευής οχημάτων, ενώ οι μεταποιητικές μονάδες δεν είναι ιδιαίτερα πολλές.

Στη Λεωφόρο Γρ. Λαμπράκη κυριαρχεί η χρήση του εμπορίου και της επισκευής οχημάτων, ενώ είναι σημαντική και η ύπαρξη τριτογενών δραστηριοτήτων. Αντίθετα, οι μεταποιητικές μονάδες είναι ελάχιστες. Η χρήση της κατοικίας αντιπροσωπεύει το 30% του αριθμού των ισόγειων και το 90% των ορόφων.

Στα ισόγεια της οδού Παν. Τσαλδάρη κύρια χρήση είναι αυτή του λιανικού εμπορίου, όπως και οι μονάδες αναψυχής (καφετέριες, μπαρ, κτλ.).

Η συνοικία Νότιο Κερασίφι έχει έκταση 2.014 στρέμματα και διασχίζεται κατά την κατεύθυνση Α-Δ από τη Λεωφόρο Δημοκρατίας. Ο οικιστικός ιστός στα όρια της συνοικίας καταλαμβάνει έκταση 1.881 στρέμματα. Οι Πολεοδομικές

Ενότητες Λιμάνι (νότιο), Ηλεκτρική, Ευγένεια, Χαραυγή και Ανάληψη βρίσκονται νότια της Λεωφόρου Δημοκρατίας.

Στα ισόγεια των κτιρίων καταγράφονται οικονομικές δραστηριότητες, οι οποίες καταλαμβάνουν το 6,5% της συνολικής επιφάνειας του οικιστικού της ιστού. Η χρήση της κατοικίας καταλαμβάνει το 37% με 700 στρέμματα. Στους ορόφους η κατοικία καταλαμβάνει το 87% στο διοικητικό εμπορικό κέντρο της πόλης και κατά μήκος της Λεωφόρου Δημοκρατίας, ενώ στις υπόλοιπες περιοχές το ποσοστό είναι σχεδόν 100%. Ο υπόλοιπος χώρος αποτελείται από το οδικό δίκτυο, τις κοινόχρηστες και κοινωφελείς λειτουργίες, το νεκροταφείο και τους χώρους της ΔΕΗ.

Η πυκνότερη συγκέντρωση χρήσεων, εκτός της κατοικίας, παρατηρείται στο ιστορικό – διοικητικό κέντρο της πόλης, με πυρήνες το Δημαρχείο και την Πλατεία Λαού. Η ανάπτυξη των χρήσεων έχει ακολουθήσει :

- Εκτατική μορφή, στην περιοχή που ορίζεται από τις οδούς Καλοκαιρινού – Μ. Κιουρί – Λεωφ. Δημοκρατίας – 25<sup>ης</sup> Μαρτίου – Μ. Ασίας – Πλ. Κύπρου – Καραολή & Δημητρίου
- Γραμμική μορφή, στο υπόλοιπο τμήμα της Λεωφ. Δημοκρατίας μέχρι το λιμάνι, και στις παράλληλες μεταξύ τους οδούς Σμύρνης και Παπαναστασίου μέχρι τη Ζάππα.

Οι χρήσεις που κυριαρχούν στην περιοχή εκτατικής ανάπτυξης είναι οι τριτογενείς δραστηριότητες και ιδιαίτερα το λιανικό εμπόριο, ενώ είναι σημαντική και η ύπαρξη χρήσεων αναψυχής στην Πλατεία Λαού. Στο τμήμα της Λεωφ. Δημοκρατίας, που ανήκει σε αυτή την περιοχή, είναι χωροθετημένα πολλά υποκαταστήματα τραπεζών.

Στις οδούς Σμύρνης και Παπαναστασίου αναπτύσσεται κατά κύριο λόγο λιανικό εμπόριο. Στο υπόλοιπο τμήμα της Λεωφ. Δημοκρατίας, μέχρι το λιμάνι, αναπτύσσονται χρήσεις του τριτογενή τομέα και της μεταποίησης . Πυκνή γραμμική ανάπτυξη χρήσεων καταγράφεται και στο μέτωπο της Λεωφόρου Σαλαμίνας.

Μικρότερης έντασης συγκεντρώσεις οικονομικών μονάδων παρατηρούνται :

- στο νότιο τμήμα της Πολεοδομικής Ενότητας Ανάληψη. Πρόκειται για χρήσεις λιανικού εμπορίου και μεταποίησης, που συνδέονται με την ύπαρξη του Νεκροταφείου της Ανάστασης.
- στα Ο.Τ. γύρω από την Πλατεία Ευγένειας. Πρόκειται για χρήσεις λιανικού εμπορίου.
- σε τμήμα των μετώπων της Διγενή Ακρίτα. Πρόκειται για χρήσεις εστίασης.

Πίνακας 3-2 : Γενικές Χρήσεις Γης Αστικού Χώρου Δ.Ε. Κερατσινίου

Κατηγορία	Ποσοστό Επιφάνειας (%)
Λιμενικές Εγκαταστάσεις	10,5
Μεταποίηση – Εμπόριο – Επισκευή Οχημάτων	2,4
Χονδρεμπόριο	0,6
Τριτογενείς Δραστηριότητες	2,8
Ενέργεια – Αποχέτευση	2,2
Δημόσια Διοίκηση	0,14
Κατοικία	24,4

(Πηγή : Μελέτη Αναθεώρησης ΓΠΣ Δήμου Κερατσινίου)

Διάγραμμα 3-1 : Γενικές Χρήσεις Γης Αστικού Χώρου Δ.Ε. Κερατσινίου



(Πηγή : Μελέτη Αναθεώρησης ΓΠΣ Δήμου Κερατσινίου , Ιδία Επεξεργασία)

Όσον αφορά την περιοχή εκτός σχεδίου, που εκτείνεται παράλληλα της Λεωφόρου Εθνικής Αντιστάσεως (Σχιστού), πρόκειται για μία επιμήκη ζώνη 87,5 στρεμμάτων, όπου συνωστίζονται χρήσεις που καταλαμβάνουν μεγάλες εκτάσεις και προκαλούν αισθητική και περιβαλλοντική όχληση. Οι χρήσεις αυτές, οι οποίες εκτείνονται και σε άλλα σημεία της λεωφόρου μέχρι το Σκαραμαγκά, έρχονται σε αντίθεση με τη σημασία της λεωφόρου ως δυτικής πύλης στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά. Επιπλέον, οι περισσότερες χρήσεις ιδιοποιούνται τμήματα της ζώνης απαλλοτρίωσης της λεωφόρου καθώς και αυτής της παλιάς γραμμής του τραμ προς το Πέραμα.

Στη συγκεκριμένη περιοχή καταγράφονται οι εξής χρήσεις :

- υπηρεσία συνεργείων πρασίνου και χώρος στάθμευσης οχημάτων του δήμου
- μονάδες συγκέντρωσης παλαιών σιδηρικών, παλαιών ελαστικών και χονδρεμπορίου ξυλείας
- χώροι στάθμευσης φορτηγών
- πρατήριο πώλησης καυσίμων
- γήπεδο ποδοσφαίρου

Η μόνη χρήση που είναι συμβατή με τις κατευθύνσεις του ΓΠΣ είναι το γήπεδο ποδοσφαίρου «Παν. Σαλπέας».

### **Χώροι Πρασίνου**

Στο σύνολο του αστικού χώρου της Δημοτικής Ενότητας Κερατσινίου οι κοινόχρηστοι χώροι (πάρκα, πλατείες, αστικό πράσινο) έχουν επιφάνεια 400 στρέμματα, καταλαμβάνοντας το 7% της έκτασής του. Από αυτά , το υπερτοπικό πάρκο στο Λόφο Σελεπίτσαρι, έχει επιφάνεια 169 περίπου στρέμματα και το πάρκο Πρέσσοφ 29 περίπου στρέμματα, αποτελώντας μαζί το 50% των κοινόχρηστων χώρων. Εντός του οικιστικού ιστού, οι κοινόχρηστοι χώροι καταλαμβάνουν το 4,87%.

Σε κάθε κάτοικο αντιστοιχούν 5,2 τ.μ. κοινόχρηστων χώρων, όταν τα διεθνή πρότυπα καθορίζουν 8 έως 12 τ.μ. ανά κάτοικο και η ΕΠΑ 7 έως 9,5 τ.μ. ανά κάτοικο. Με εξαίρεση το πάρκο «Α. Παπανδρέου» (Σελεπίτσαρι) και το πάρκο «Πρέσσοφ», όλοι οι υπόλοιποι χώροι ανήκουν στις κατηγορίες «νησίδες πρασίνου (green rockets)» και «πλατείες». Πάρκα γειτονιάς δεν υπάρχουν.

Στις περισσότερες πολεοδομικές ενότητες οι κοινόχρηστοι χώροι είναι χωροθετημένοι στα όριά τους, με εξαίρεση τα Ταμπούρια, τον Αϊ Γιώργη και τον Άγιο Μηνά (βόρειο).

Οι βασικότεροι κοινόχρηστοι χώροι της περιοχής είναι η Πλατεία Λαού, η οποία αποτελεί σημείο συγκέντρωσης χρήσεων αναψυχής. Η Πλατεία Ανάστασης λειτουργεί σα σημείο αναφοράς και συνάντησης των κατοίκων. Η οδός 25<sup>ης</sup> Μαρτίου διαθέτει σημαντικό πράσινο στην πλευρά απέναντι από το νεκροταφείο και στις παλιές γραμμές του τραμ, από την πλατεία Λαού μέχρι το Λιμάνι.

#### **3.2.4 Χαρακτηριστικά της Δ.Ε. Δραπετσώνας**

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του πρώην Δήμου Δραπετσώνας περιλαμβάνει:

- Την πολεοδομική οργάνωση της Δραπετσώνας για πληθυσμιακό μέγεθος 14.950 κατοίκων
- Τις προτάσεις για το οδικό δίκτυο και τα απαραίτητα έργα και μελέτες δικτύων υποδομής

Η πολεοδομική οργάνωση περιλαμβάνει :

A. Τη δημιουργία 5 πολεοδομικών ενότητων

Πίνακας 3-3 : Μέση Πυκνότητα – Μέσος Σ.Δ ανά γειτονιά

Πολεοδομικές Ενότητες	Μέση Πυκνότητα (κατ/Ha)	Μέσος Σ.Δ.
1.Ταμπάκινα	184	2,6
2.Άγιος Διονύσιος	80	2,6
3.Άγιος Παντελεήμων	140	2,6
4.Νέος Οικισμός	215	2,6
5.Λιπάσματα	73	2,6

(Πηγή : ΓΠΣ Δήμου Δραπετσώνας , Ιδία Επεξεργασία)

B. Τον προσδιορισμό χρήσεων γης και ειδικότερα :

- Την ανάπτυξη χρήσης γενικής κατοικίας σύμφωνα με το άρθρο 3 του από 23/02/1987 Πολεοδομικού Διατάγματος (Δ'166)
- Τη διατήρηση των τοπικών κέντρων σε όλες τις πολεοδομικές ενότητες

## Χρήσεις Γης

Ο αστικός ιστός της Δραπετσώνας έχει μεταβληθεί, αφού οι ισόγειες ή διώροφες κατοικίες του παρελθόντος έχουν αντικατασταθεί από πολυκατοικίες. Η δόμηση χαρακτηρίζεται πυκνή, ενώ σε πολλές περιπτώσεις επικρατεί άναρχη δόμηση και έλλειψη κανονικότητας.

Κύριες χρήσεις στη Δημοτική Ενότητα Δραπετσώνας είναι η βιοτεχνία – βιομηχανία, το εμπόριο και οι μεταφορές. Κατά μήκος των βασικών οδικών αξόνων υπάρχουν βιοτεχνικά καταστήματα και εμπορικές συγκεντρώσεις, ενώ κατά μήκος της παράκτιας ζώνης χρήσεις του ναυπηγοκατασκευαστικού κλάδου, μηχανουργία και βιομηχανικές εγκαταστάσεις. Στα κεντρικά σημεία της περιοχής εναλλάσσεται η κατοικία με άλλες χρήσεις. Το εμπόριο, οι μεταφορές, η βιοτεχνία και η αναψυχή αναπτύσσονται στο ισόγειο, ενώ η κατοικία στους ορόφους.

Στον τομέα της πρόνοιας και της υγείας παρατηρούνται αρκετές ελλείψεις αφού οι υποδομές δεν επαρκούν. Αντίθετα, ο αριθμός των αθλητικών

εγκαταστάσεων βρίσκεται σε ικανοποιητικό επίπεδο μέσα στην οικιστική ζώνη, ακόμα και στα κεντρικά σημεία της περιοχής.

Στη Δραπετσώνα δεν υπάρχουν αρκετοί χώροι πρασίνου. Τα περισσότερα οικοδομικά τετράγωνα είναι κτισμένα και το πράσινο περιορίζεται σε λίγα πάρκα και πλατείες, όπως την Πλατεία Βάρναλη, την Πλατεία Ποντίων Ηρώων, την Πλατεία Δημοκρατίας και την Πλατεία Ειρήνης. Το γραμμικό πράσινο στους οδικούς άξονες κατά μήκος των πεζοδρομίων είναι περιορισμένο.

### 3.2.5 Χαρακτηριστικά της Λιμενοβιομηχανικής Ζώνης

Το ισχύον θεσμικό πλαίσιο δόμησης για την περιοχή της λιμενοβιομηχανικής ζώνης ορίζεται από τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια των δύο πρώην δήμων Κερασινίου και Δραπετσώνας, καθώς και από το σχετικό Ρυμοτομικό Σχέδιο.

Για την περιοχή του πρώην εργοστασίου λιπασμάτων προκύπτουν οι εξής χρήσεις γης :

- ένας μικρός Αθλητικός Πυρήνας, ένας χώρος Εκπαίδευσης και δύο Οικοδομικά Τετράγωνα Πολεοδομικού Κέντρου στα ανατολικά όρια της περιοχής
- η υπόλοιπη έκταση βρίσκεται εκτός καθεστώτος ΓΠΣ, δηλαδή χωρίς προβλεπόμενες χρήσεις και είναι εκτός Σχεδίου.

Η έκταση της τέως Λιμενοβιομηχανικής Ζώνης ανέρχεται σε 689,65 στρέμματα. Οριοθετείται, αρχίζοντας από νότια και ανατολικά, από το δυτικό όριο της Ακτής Βασιλειάδη, τις οδούς Γρηγορίου Λαμπράκη, Μιχαηνού, 25<sup>ης</sup> Μαρτίου, Αριστοτέλους, Πόντου, Ηρακλέους, Μάρκου Μπότσαρη, Πορφύρα, Σωκράτους, Προποντίδας και τέλος, το δυτικό όριο της ΕΥΔΑΠ.

Το ιδιοκτησιακό καθεστώς της περιοχής είναι ιδιόμορφο, καθώς ένα τμήμα της ανήκει «κατά κυριότητα» στο Ελληνικό Δημόσιο, ενώ ένα άλλο τμήμα της έχει παραχωρηθεί «κατά χρήση» σε φορείς του ευρύτερου δημόσιου τομέα, οι οποίοι σήμερα έχουν μετατραπεί σε Ανώνυμες Εταιρείες. Επιπρόσθετα, εμπλέκονται πολλοί ιδιώτες, με κυριότερο τη θυγατρική εταιρεία της Εθνικής Τράπεζας «Πρότυπος Κτηματική – Τουριστική Α.Ε.», στην οποία ανήκει το εργοστάσιο λιπασμάτων από το 1992 κι έπειτα από καθεστώς εκκαθάρισης.

Αναλυτικότερα, το ιδιοκτησιακό καθεστώς έχει ως εξής (ΧΑΡΤΗΣ Α.7) :

Α. Διευθετημένες ιδιοκτησίες δημοσίου συμφέροντος : 236,75στρ. (34,33%)

- Ιδιοκτησία Ελληνικού Δημοσίου (χρήση και εκμετάλλευση ΟΛΠ): 93,75στρ.
- Κοινόχρηστοι Χώροι : 46,4 στρ., από τους οποίους

- Διαμορφωμένοι 11,5 στρ.  
Αδιαμόρφωτοι (πρώην γυψάδικο) 16,5 στρ.  
Περιφερειακό οδικό δίκτυο 18,4 στρ. (μέσο πλάτος οδών 10μ.)
- Κοινοφελείς χώροι : 5,6 στρ. (Γυμνάσιο ΟΣΚ)
  - Χώρος Αθλητικών και κοινόχρηστοι 38,25 στρ.  
(η έκταση του υπερτοπικού άξονα 5,5 στρ. είναι ενσωματωμένη , διότι προβλέπεται να καλυφθεί και να χρησιμοποιηθεί για αθλητικός χώρος)
  - Ιδιοκτησία Ελληνικού Δημοσίου (χρήση ΕΥΔΑΠ) : 52,75 στρ.
- Β. Μη διευθετημένες ιδιοκτησίες δημοσίου συμφέροντος : 32,25 στρ. (4,68%)
- Χαρακτηρισμένη Λιμενική Ζώνη (ιδιοκτησία ΠΡΟΤΥΠΟΣ) 32,25 στρ.  
(εκ των οποίων 14,8 στρ. ήταν εντός Σχεδίου και 17,45 στρ. εκτός Σχεδίου)
- Γ. Ιδιώτες : 420,65 στρ. (60,99%)
- ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗ (πρώην εργοστάσιο Λιπασμάτων) : 221,75 στρ. (περιήλθε στην Εθνική Τράπεζα, η οποία παραχώρησε την έκταση στην Πρότυπο Κτηματική)  
164,25 στρ. εκτός Σχεδίου (160 στρ. «καθαρά» και 4,25 στρ. για διέλευση υπερτοπικού άξονα)  
57,5 στρ. εντός Σχεδίου (53,5 στρ. «καθαρά» και 4 στρ. για διέλευση υπερτοπικού άξονα)
  - ΒΡ ΕΛΛΑΣ : 81,50 στρ. (72,25 στρ. «καθαρά» και 11 στρ. για διέλευση υπερτοπικού άξονα), εκ των οποίων 36,25 στρ. βρίσκονται στη Δραπετσώνα και 47 στρ. στο Κερασίφι
  - ΑΓΕΤ : 117,4 στρ. (82,05 στρ. «καθαρά», 10,6 στρ. με χρήση «γήπεδο» και 24,75 στρ. για διέλευση υπερτοπικού άξονα και κόμβου Μιχαηλίου), εκ των οποίων 81,5 στρ. βρίσκονται στη Δραπετσώνα και 35,9 στρ. στο Κερασίφι

### 3.2.6 Ειδικές Ρυθμίσεις

#### Ορισμοί :

#### **Ζώνες Ενεργού Πολεοδομίας (ΖΕΠ , αρθ. 10 ν.1337/83 , αρθ.23-34 ν.947/79)**

Η ενεργός πολεοδομία, με βάση τον πλήρη πολεοδομικό σχεδιασμό και την επέμβαση του Κράτους, αποβλέπει, είτε στη δημιουργία νέων πολεοδομικών συγκροτημάτων (ανάπτυξη), είτε στην αναμόρφωση (ανάπλαση) υφιστάμενων, τα οποία πρέπει να εξυπηρετούν λειτουργικές ανάγκες της οργανωμένης κοινωνικής διαβίωσης ή απασχολήσεως των κατοίκων και να ανταποκρίνονται στα φυσικά, οικονομικά και αισθητικά δεδομένα της περιοχής.

## **Ζώνες Ειδικής Ενισχύσεως (ZEE , αρθ.11 ν. 1337/83)**

Οι ZEE αποσκοπούν στην ανάπτυξη και εξυγίανση των υποβαθμισμένων περιοχών με την εκτέλεση έργων οικιστικής αναπτύξεως ή αναπλάσεως. Μια περιοχή μπορεί να καθορισθεί ως ZEE, είτε με ειδικό διάταγμα, είτε με εκείνο που εγκρίνει την ΠΜ της γενικότερης περιοχής, μετά από πρόταση του υπουργού ΠΕΚΑ ή από σχετική πρόταση ή ενημέρωση του οικείου ΟΤΑ. Η ZEE μπορεί να βρίσκεται μέσα σε επεκτάσεις ή εντάξεις, είτε σε προβληματικές περιοχές εντός του σχεδίου πόλης, ή οικισμών προ του 1923, των οποίων είναι αναγκαία η ανάπτυξη.

## **Ζώνες Ειδικών Κινήτρων (ZEK , αρθ.11 ν.1337/83)**

Με τις ζώνες αυτές καθορίζονται, με διατάγματα του υπουργού ΠΕΚΑ, συγκεκριμένα τμήματα μέσα σε πολεοδομημένες περιοχές, προκειμένου να κατασκευάζονται ή να αναμορφώνονται κτίρια ή τμήματά τους, αναγκαία για την αναβάθμιση των κέντρων των πολεοδομικών ενοτήτων, όπως κτίρια αναψυχής, πολιτιστικών δραστηριοτήτων, σταθμεύσεως αυτοκινήτων κ.λπ.

Καθεστώς ειδικών ρυθμίσεων ισχύει στις εξής περιοχές του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας :

### **Λιμενική Ζώνη – ΟΛΠ**

Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς, βάσει του ειδικού καθεστώτος που τον διέπει, διαχειρίζεται για λογαριασμό του Δημοσίου το σύνολο της λιμενικής ζώνης, όπως αυτή έχει οριστεί, είτε για δικές του ανάγκες, είτε παραχωρώντας τμήματα σε τρίτους για ορισμένη χρονική διάρκεια.

### **Προσφυγικές κατοικίες οργανωμένης δόμησης**

Οι κατοικίες που έχτισε το κράτος βρίσκονται :

- στα Ταμπούρια, απέναντι από το Δημαρχείο
- γύρω από τον Άγιο Παντελεήμονα
- στη γειτονιά της Ανάληψης, γύρω από το Νεκροταφείο της Ανάστασης
- στην περιοχή της Ευγένειας, μεταξύ των οδών Δωδεκανήσου και Φλογητών

Επιπλέον, το 1948 χτίστηκαν οι κατοικίες του «Πειραματικού Οικισμού», οι οποίες βρίσκονται απέναντι από το Δημαρχείο μεταξύ των οδών Καραολή & Δημητρίου, Κωνσταντινουπόλεως και Μ. Ασίας. Οι κατοικίες αυτές αντικατέστησαν αυτές που καταστράφηκαν από βομβαρδισμό στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Στον οικισμό αυτό ισχύει ένα περίπλοκο θεσμικό και



ιδιοκτησιακό καθεστώς, το οποίο ξεκινά το 1929 και παραμένει έως και σήμερα.

Το 1993 δημιουργείται ο «Αστικός Οικοδομικός Συνεταιρισμός Ανάπλασης Προσφυγικών Πολυκατοικιών ΣΥΝ.ΠΕ Δήμου Κερατσινίου», ο οποίος μετατρέπεται σε Αναγκαστικό (ΦΕΚ 136/Β/1994).

Το 1992 παραχωρείται με Κοινή Υπουργική Απόφαση στο Δήμο Κερατσινίου η έκταση των αδόμητων χώρων (προκηπίων), με αποκλειστικό σκοπό την ανάπλαση, ενώ η Κοινή Υπουργική Απόφαση ανανεώνεται το 1997.

Με το Π.Δ. Γ.61105/26-05-1993 (ΦΕΚ 842/Δ/1993) η περιοχή υπάγεται στις διατάξεις του άρθρου 13 του Νόμου 1337/1983 και καθορίζονται ΖΕΕ και ΖΕΚ. Με Π.Δ. (ΦΕΚ 360/Δ/1995) εγκρίνεται η πολεοδομική μελέτη αναθεώρησης τμήματος του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου του δήμου που αφορά τη συγκεκριμένη περιοχή.

Η πράξη εφαρμογής δεν προχώρησε, προκειμένου να καθοριστεί από την ειδική επιτροπή το «ισάξιο αντάλλαγμα» για όσους από τους ιδιοκτήτες δεν συμφωνούσαν.

Οι καθυστερήσεις που σημειώθηκαν είχαν ως αποτέλεσμα την εκ νέου εμπλοκή του ζητήματος, αυτή τη φορά λόγω της άρνησης του Υπουργείου Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης να ανανεώσει την παραχώρησή της.

Στις υπόλοιπες περιοχές των προσφυγικών κατοικιών οργανωμένης δόμησης από το κράτος, το ιδιοκτησιακό και θεσμικό πλαίσιο δεν παρουσιάζει προβλήματα. Βέβαια, οποιαδήποτε πρόταση ανάπλασης προϋποθέτει την κοινή συμφωνία όλων των συνιδιοκτητών (ιδιοκτησία εξ' αδιαίρετου).

### **Λόφος Τσελεπίτσαρι**

Με το Π.Δ. 27-03-84 (ΦΕΚ 267/Δ/1984) καθορίστηκε «χώρος κοινόχρηστων και κοινωφελών λειτουργιών στην εκτός σχεδίου του Δήμου Νίκαιας (Αττικής) στη θέση «Λόφος Τσελεπίτσαρι» και όροι και περιορισμοί δόμησης των κοινωφελών κτιρίων», σε δημόσιο ακίνητο που παραχωρήθηκε από την ΚΕΔ (136/2-5-84, απόφαση Δ.Σ.) στους Δήμους Νίκαιας και Κερατσινίου, κατά τα τμήματα που ανήκουν στη χωρική αρμοδιότητα του καθενός.

Στο χώρο επιτρέπονται μόνο :

- Η ανέγερση αναψυκτηρίων και χώρων εστίασεως
- Η διαμόρφωση χώρων άλσους, πάρκου, πρασίνου κλπ.
- Η διαμόρφωση παιδικών χαρών και υπαίθριων ή ημιυπαίθριων χώρων για επιμορφωτικές και πολιτιστικές δραστηριότητες

- Η ανέγερση πνευματικού κέντρου, αθλητικών εγκαταστάσεων και βρεφονηπιακού σταθμού

Με απόφαση Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (ΦΕΚ 949/Δ/2003), τροποποιείται το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο των Δήμων Κερατσινίου και Νίκαιας και καθορίζονται όροι και περιορισμοί δόμησης. Η τροποποίηση κατά κύριο λόγο αφορούσε το Τσελεπίτσαρι και κινήθηκε στο πλαίσιο των διατάξεων του Νόμου 2947/2001 «Θέματα Ολυμπιακής Φιλοξενίας, Έργων Ολυμπιακής Υποδομής και άλλες διατάξεις», προκειμένου να ρυθμιστεί η χωροθέτηση του Σπιτιού της Άρσης Βαρών και οι κυκλοφοριακές προσβάσεις.

### **Ζ.Ε.Π. στην περιοχή Ακροπόλεως**

Στις νοτιοδυτικές παρειές του Λόφου Τσελεπίτσαρι και με όριο προς τον υπόλοιπο οικιστικό ιστό, τις οδούς Ακροπόλεως και Φαρμακίδου, έχει καθοριστεί στο ΓΠΣ του Δήμου Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη, η ΖΕΠ Σταυρού Χαλκηδόνας.

Με βάση τα υφιστάμενα διοικητικά όρια μεταξύ των δύο δήμων, τμήμα αυτής της περιοχής – όπως και το Κατράκειο θέατρο – ανήκει στη χωρική αρμοδιότητα του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας. Η θεσμική πρόβλεψη για τη ΖΕΠ δεν υλοποιήθηκε ποτέ και η κατάσταση που επικρατεί στην περιοχή συνιστά απόλυτη οικιστική υποβάθμιση.

### **3.3 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ – ΑΝΑΛΥΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ**

Για τον χαρακτηρισμό του οδικού δικτύου λάβαμε υπόψη α) την ιεράρχηση του οδικού δικτύου όπως περιγράφεται στα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια των πρώην Δήμων Κερατσινίου και Δραπετσώνας (ΦΕΚ 206/Δ/91 και ΦΕΚ207/Δ/91), β) την ΥΑ 625/1990 (ΦΕΚ 701/Δ/90), γ) το ΦΕΚ 30/Β/96 και δ) την πρόταση αναθεώρησης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Κερατσινίου.

#### **Υπερτοπικό Δίκτυο**

Στο Δευτερεύον Εθνικό Οδικό Δίκτυο ανήκει η Περιφερειακή Δραπετσώνας – Κερατσινίου. Στο ΦΕΚ 206/Δ/91 ο δρόμος περιγράφεται ως «Η οδός από το Επιβατικό Λιμάνι Πειραιά (Ακτή Κονδύλη) – Δραπετσώνα – Λιμάνι Κερατσινίου – Σχιστό – Σκαραμαγκά». Ο δρόμος έως και σήμερα δεν έχει ολοκληρωθεί, καθώς υπάρχει ένα τμήμα που δεν έχει κατασκευασθεί, αφού δεν υπάρχει οριστική χάραξη στο σημείο.

## Τοπικό Δίκτυο

### Ορισμοί:

Πρωτεύουσα Αρτηρία είναι η οδός που κατά μήκος της υπάρχουν διασταυρώσεις ελεγχόμενες – κατά κανόνα με φωτεινούς σηματοδότες και οι προσβάσεις στις παρακείμενες ιδιοκτησίες περιορίζονται στο ελάχιστο. Εξυπηρετούν υπεραστικές μετακινήσεις που φθάνουν ή διέρχονται από την πόλη.

Δευτερεύουσα Αρτηρία ορίζεται η οδός που εξυπηρετεί μέσου μήκους μετακινήσεις. Οι διασταυρώσεις είναι ελεγχόμενες και είναι δυνατόν να περνούν τοπικές λεωφορειακές γραμμές. Οι ταχύτητες σε σχέση με τις πρωτεύουσες αρτηρίες είναι μικρότερες.

Συλλεκτήρια Οδός είναι ο δρόμος που συγκεντρώνει τις μετακινήσεις των τοπικών οδών για να τις διοχετεύσει στο δίκτυο των αρτηριών. Εξυπηρετεί μετακινήσεις μέσα στις γειτονιές και οι ταχύτητες είναι σημαντικά περιορισμένες.

Τοπική Οδός είναι ο δρόμος που χρησιμοποιείται για άμεση πρόσβαση στις διάφορες χρήσεις γης, όπως η κατοικία, το εμπόριο και η αναψυχή.

Οι πρωτεύουσες αρτηρίες του δήμου είναι :

1. Η Λεωφόρος Γρηγορίου Λαμπράκη, η οποία συνδέει το δήμο με τους Δήμους Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη και Κορυδαλλού. Είναι δρόμος αμφίδρομης κυκλοφορίας με διαχωριστική νησίδα και το πλάτος του σε ορισμένα σημεία αγγίζει τα 30 μέτρα.
2. Η Λεωφόρος Δημοκρατίας, που διασχίζει το πολεοδομικό κέντρο του Κερατσινίου και συνδέει την περιοχή με το Δήμο Περάματος. Πρόκειται για δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας και το πλάτος του είναι περίπου 18 μέτρα. Χρησιμοποιείται κυρίως για μετακινήσεις από και προς το πολεοδομικό κέντρο.
3. Η Λεωφόρος Σαλαμίνας, η οποία συνδέει το Δήμο Κερατσινίου – Δραπετσώνας με τον Πειραιά και τη Νίκαια. Είναι δρόμος αμφίδρομης κυκλοφορίας με διαχωριστική νησίδα και το πλάτος του φθάνει έως και τα 26 μέτρα. Στα όρια με τη Νίκαια, ο δρόμος μετονομάζεται σε Πέτρου Ράλλη.

4. Η Λεωφόρος Εθνικής Αντιστάσεως (στα όρια του δήμου), η οποία συνδέει την περιοχή με τη Λεωφόρο Αθηνών και κατ' επέκταση με τα εθνικά οδικά δίκτυα. Πρόκειται για δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας.

Οι δευτερεύουσες αρτηρίες του δήμου είναι :

1. Η οδός Παπανικολή από τη διασταύρωση με οδό Καλοκαιρινού έως την ένωση με Λεωφόρο Δημοκρατίας.
2. Η οδός Ακτή Ιωνίας από διασταύρωση με οδό Πελοποννήσου και οδό Χρυσοστόμου Σμύρνης έως τη διασταύρωση με Λεωφόρο Δημοκρατίας.
3. Η οδός Χρυσοστόμου Σμύρνης από διασταύρωση με οδούς Πελοποννήσου και Ακτή Ιωνίας , έως τη διασταύρωση με οδό 25<sup>ης</sup> Μαρτίου.
4. Η οδός Μιαούλη από διασταύρωση με οδό Υπαπαντής έως τη διασταύρωση με οδό Πορφύρα Λ.
5. Η οδός Πορφύρα Λ. από διασταύρωση με οδό Μιαούλη έως την ένωση με οδό Διγενή Ακρίτα.
6. Η οδός Διγενή Ακρίτα από την ένωση με οδό Πορφύρα Λ. έως τη διασταύρωση με οδό Κωνσταντίνα Παλαιολόγου.
7. Η οδός Κωνσταντίνου Παλαιολόγου από διασταύρωση με οδό Διγενή Ακρίτα έως τη διασταύρωση με οδούς Χιλής και Πελοποννήσου.
8. Η οδός Πελοποννήσου από διασταύρωση με οδούς Κωνσταντίνου Παλαιολόγου και Χιλής έως τη διασταύρωση με οδούς Χρυσοστόμου Σμύρνης και Ακτή Ιωνίας.
9. Η Λεωφόρος 25<sup>ης</sup> Μαρτίου , από διασταύρωση με οδό Εθνικής Αντιστάσεως έως τη διασταύρωση με την οδό Στρ. Πλαστήρα.
10. Η οδός Κωνσταντινουπόλεως από τη διασταύρωση με την οδό Στρ. Πλαστήρα έως τη διασταύρωση με τη Λεωφόρο Σαλαμίνας.
11. Η οδός Εθνικής Αντιστάσεως , από τη διασταύρωση με τη Λεωφόρο Γρηγορίου Λαμπράκη έως τη διασταύρωση με την οδό Αγίου Δημητρίου.
12. Η οδός Αγίου Δημητρίου (στα όρια του δήμου) έως τη διασταύρωση με την οδό Εθνικής Αντιστάσεως.
13. Η οδός Κωνσταντίνου Κανάρη.

Οι συλλεκτήριες οδοί του δήμου είναι :

1. Η Παν. Τσαλδάρη από διασταύρωση με Λεωφόρο Γρηγορίου Λαμπράκη έως τη διασταύρωση με τη Λεωφόρο Σαλαμίνας.
2. Η οδός Αναπαύσεως από διασταύρωση με οδό Υπαπαντής έως τη διασταύρωση με οδό Πλάτωνος.
3. Η οδός Πλάτωνος από διασταύρωση με οδό Αναπαύσεως έως τη διασταύρωση με την οδό Προύσης.

4. Η οδός Προύσης από διασταύρωση με οδό Πλάτωνος έως τη διασταύρωση με την οδό Διγενή Ακρίτα.
5. Η οδός Δωδεκανήσου από διασταύρωση με οδό Ακτή Ιωνίας έως τη διασταύρωση με την οδό 25<sup>ης</sup> Μαρτίου.
6. Η οδός Ρήγα Φεραίου από διασταύρωση με Λεωφόρο Σαλαμίνας έως τη διασταύρωση με Λεωφόρο Γρηγορίου Λαμπράκη.
7. Η 25<sup>ης</sup> Μαρτίου από Περικλέους μέχρι τη Λεωφόρο Σαλαμίνας.
8. Η οδός Κωνσταντίνου Παλαιολόγου από διασταύρωση με Σωκράτους έως τη διασταύρωση με την οδό Διγενή Ακρίτα.
9. Η οδός Ελευθερίου Βενιζέλου από διασταύρωση με Μιαούλη έως τη διασταύρωση με την οδό Καραολή & Δημητρίου.
10. Η οδός Σμύρνης από διασταύρωση με Καραολή & Δημητρίου έως τη διασταύρωση με την οδό Κωνσταντινουπόλεως.
11. Η οδός Δεμερτζή από διασταύρωση με Λεωφόρο Σαλαμίνας έως τη διασταύρωση με την οδό Έλλης.
12. Η οδός Δαρδανελλίων από τη διασταύρωση με την οδό Έλλης έως τη διασταύρωση με την οδό Θεόφιλου Καΐρη.
13. Η οδός Θεόφιλου Καΐρη από τη διασταύρωση με την οδό Δαρδανελλίων έως τη διασταύρωση με την οδό Περραιβού.
14. Η οδός Περραιβού από τη διασταύρωση με την οδό Θεόφιλου Καΐρη έως τη διασταύρωση με τη Λεωφόρο Γρηγορίου Λαμπράκη.
15. Η οδός Ευβοίας από τη διασταύρωση με την οδό Περραιβού έως τη διασταύρωση με τη Λεωφόρο Γρηγορίου Λαμπράκη.
16. Η οδός Αντ. Γιαννούρη από τη διασταύρωση με τη Λεωφόρο Γρηγορίου Λαμπράκη έως τη διασταύρωση με την οδό Υψηλάντους.
17. Η οδός Υψηλάντους από τη διασταύρωση με την οδό Αντ. Γιαννούρη έως τη διασταύρωση με την οδό Αχιλλέως.
18. Η οδός Αχιλλέως από τη διασταύρωση με την οδό Υψηλάντους έως τη διασταύρωση με τη Λεωφόρο Γρηγορίου Λαμπράκη.
19. Η οδός Ρήγα Φεραίου από τη διασταύρωση με την οδό Υψηλάντους έως τη διασταύρωση με τη Λεωφόρο Γρηγορίου Λαμπράκη.
20. Η οδός Αριστοτέλους (σε όλο της το μήκος)
21. Η οδός Μάρκου Μπότσαρη από διασταύρωση με Λ. Πορφύρα έως τη διασταύρωση με την Αγίου Δημητρίου.
22. Η οδός Δογάνης από τη διασταύρωση με την Αριστοτέλους έως τη διασταύρωση με την Μάρκου Μπότσαρη.
23. Η οδός Ψαρών από τη διασταύρωση με την Αριστοτέλους έως τη διασταύρωση με την Μάρκου Μπότσαρη.
24. Η οδός Σπάρτης από τη διασταύρωση με την Αριστοτέλους έως τη διασταύρωση με την Μάρκου Μπότσαρη.

Όλοι οι υπόλοιποι δρόμοι ανήκουν στην κατηγορία της τοπικής οδού.

### 3.4 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Η απουσία συνδυασμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού είναι η βασική αιτία των προβλημάτων που αντιμετωπίζει σήμερα ο Δήμος Κερατσινίου – Δραπετσώνας, αλλά και άλλες μεγάλες περιοχές της χώρας. Τα προβλήματα αυτά, όχι μόνο δεν επιτρέπουν την ανάπτυξη της περιοχής, αλλά οδηγούν και στην υποβάθμιση της ζωής των κατοίκων της.

Τα κυριότερα προβλήματα του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας είναι τα εξής:

- Ασφυκτικά κτισμένος αστικός ιστός
- Έλλειψη ελεύθερων και κοινόχρηστων χώρων
- Έλλειψη και προβλήματα στα δίκτυα υποδομής
- Ύπαρξη διάσπαρτων οχλουσών και ρυπογόνων δραστηριοτήτων
- Έλλειψη πρόσβασης των κατοίκων της περιοχής προς τη θάλασσα
- Κυκλοφοριακός φόρτος
- Απουσία σύνδεσης της περιοχής με τα μέσα σταθερής τροχιάς
- Έλλειψη χώρων στάθμευσης
- Ύπαρξη αυθαιρέτων
- Ύπαρξη εγκαταλελειμμένων κελυφών βιομηχανιών και αποθηκών

Το Κερατσίνι και η Δραπετσώνα αντιμετωπίζουν σημαντικό πρόβλημα εντός του αστικού ιστού, κυρίως λόγω της έλλειψης πολεοδομικού σχεδιασμού. Ένα μεγάλο τμήμα του δήμου δημιουργήθηκε χωρίς σχέδιο, με αυθαίρετη δόμηση και χρήσεις γης με την έλευση των προσφύγων της Μικρασιατικής Καταστροφής.

Η άναρχη δόμηση που ακολουθήθηκε για την κατασκευή των προσφυγικών κατοικιών από το κράτος, η οποία και νομιμοποιήθηκε εκ των υστέρων, ευθύνεται σε μεγάλο βαθμό για τη σημερινή κατάσταση. Η μη απόδοση εισφοράς σε γη είχε ως αποτέλεσμα την απουσία κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων.

Επιπρόσθετα, οι υψηλοί συντελεστές δόμησης που εμφανίζονται στην περιοχή έχουν δημιουργήσει το γνωστό πρόβλημα των κορεσμένων προαστίων της πρωτεύουσας. Για το Δήμο Κερατσινίου – Δραπετσώνας ο συντελεστής δόμησης είναι 2,6, ενώ κατά το παρελθόν είχε δοθεί μέχρι και 3, καθιστώντας την περιοχή ιδιαίτερα πυκνοδομημένη.

Επιπλέον, η αυθαίρετη δόμηση είχε ως συνέπεια τη γεινίαση ασύμβατων χρήσεων γης. Σε κεντρικές περιοχές του δήμου συνυπάρχουν εμπορικές δραστηριότητες, δημόσιες υπηρεσίες, συνεργεία αυτοκινήτων και κατοικίες. Οι ώρες λειτουργίας των χρήσεων αυτών είναι κοινές, με αποτέλεσμα να

αυξάνονται οι κυκλοφοριακές ανάγκες. Συμπληρωματικά, η ύπαρξη βιομηχανικών και βιοτεχνικών εγκαταστάσεων κοντά στις κατοικίες δημιουργεί οχλήσεις, οι οποίες καταστρέφουν την ησυχία, που είναι απαραίτητη για μία γειτονιά.

Ο σοβαρότερος κίνδυνος όμως για την κατοικία βρίσκεται στα μέτωπα των μεγάλων οδικών αξόνων, αλλά και σε αυτά των πρωτευουσών και δευτερευουσών αρτηριών, όπου εξαπλώνονται με γρήγορους ρυθμούς μονάδες εμπορίου και επισκευής οχημάτων στους πρώτους και καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος στους δεύτερους (εστίαση και αναψυχή). Στα σημεία αυτά η χρήση της κατοικίας κινδυνεύει να εκδιωχθεί, όχι μόνο από τα ισόγεια, αλλά σταδιακά και από τους ορόφους.

Ακόμη, η έλλειψη κοινόχρηστων και ελεύθερων χώρων είναι ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα του δήμου. Η αναλογία πρασίνου είναι από τις χαμηλότερες σε ολόκληρη την Αττική και, σε συνδυασμό με την έλλειψη δημόσιων χώρων, το πρόβλημα γίνεται χειρότερο. Τα περισσότερα οικοδομικά τετράγωνα είναι κτισμένα και το πράσινο περιορίζεται σε λίγα πάρκα και πλατείες, όπου τις περισσότερες φορές είναι παραμελημένο. Η φύτευση και οι πρασιές που πλαισιώνουν τους οδικούς άξονες κατά μήκος των πεζοδρομίων είναι περιορισμένες και, όπου υπάρχουν, είναι σε άσχημη κατάσταση.

Το μεγαλύτερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει ο δήμος, αλλά και η ευρύτερη περιοχή είναι το κυκλοφοριακό. Το πρόβλημα δεν υφίσταται μόνο στο κέντρο του Κερατσινίου και της Δραπετσώνας, αλλά σε ολόκληρη την έκταση του δήμου. Η έλλειψη κυκλοφοριακού σχεδιασμού έχει ως αποτέλεσμα την υποβάθμιση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος.

Το κύριο αίτιο του προβλήματος είναι η δομή του οδικού δικτύου, το οποίο σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να ανταποκριθεί στις σύγχρονες απαιτήσεις για εξυπηρέτηση των αναγκών των κατοίκων και των οικονομικών δραστηριοτήτων. Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του δρόμου δεν μπορούν να καλύψουν τις κυκλοφοριακές ανάγκες, ενώ οι θέσεις στάθμευσης εκτός οδού είναι ανεπαρκείς. Παρ' όλο που οι περισσότεροι δρόμοι είναι μονής κυκλοφορίας, το πολύ μικρό πλάτος των οδών δυσχεραίνει την κυκλοφορία.

Η ύπαρξη των λιμενικών και βιομηχανικών εγκαταστάσεων, σε συνδυασμό με τις εμπορικές δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στο Δήμο Κερατσινίου – Δραπετσώνας, επιβάλλουν έντονες κυκλοφοριακές ροές φορτηγών και άλλων βαρέων οχημάτων μέσα από το οδικό δίκτυο της περιοχής. Η κυκλοφορία τέτοιου είδους οχημάτων προκαλεί, εκτός από μόλυνση του αέρα λόγω καυσαερίων και ηχορύπανση, η οποία διαταράσσει ακόμη περισσότερο την ησυχία στις γειτονιές.

Η αστική και η δημοτική συγκοινωνία, βρίσκεται μεν σε καλό επίπεδο, αλλά δεν είναι πλήρως ικανοποιητική για τους κατοίκους του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας. Οι μετακινήσεις προς Αθήνα και Πειραιά βρίσκονται σε καλό επίπεδο, όμως οι διαδρομές με κατεύθυνση βορρά – νότο εντός του δήμου αντιμετωπίζουν πρόβλημα. Οι περισσότερες από τις συγκοινωνιακές γραμμές διέρχονται από τους οδικούς άξονες Λεωφ. Γρ. Λαμπράκη, Λεωφ. Σαλαμίνας – Πέτρου Ράλλη και Λεωφ. Δημοκρατίας, ενώ είχαν σχεδιαστεί για τους δύο πρώην Δήμους Κερατσινίου και Δραπετσώνας ξεχωριστά. Επιπρόσθετα, η δημοτική συγκοινωνία όμως δεν είναι πολύ αξιόπιστη εξαιτίας της αραιής συχνότητας των δρομολογίων της.

Πάντως, το σημαντικότερο πρόβλημα της δημόσιας συγκοινωνίας του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας παραμένει η μη ένταξη της περιοχής στο σύγχρονο μεταφορικό δίκτυο του ΜΕΤΡΟ, ΤΡΑΜ και Ηλεκτρικού Σιδηρόδρομου.

Σημαντικά προβλήματα αντιμετωπίζουν και οι πεζοί. Αυτά κατά κύριο λόγο οφείλονται στα μικρού πλάτους πεζοδρόμια, τα οποία λόγω των φυσικών και τεχνητών εμποδίων δεν είναι εύκολα προσπελάσιμα. Τα δίκυκλα οχήματα σταθμεύουν πάνω στα πεζοδρόμια, οι πινακίδες εμποδίζουν το περπάτημα, ενώ στις διασταυρώσεις δεν υπάρχουν φωτεινοί σηματοδότες για την ασφαλή μετακίνηση των κατοίκων.

Ακόμη, οι πεζοδρομήσεις που έχουν πραγματοποιηθεί γύρω από σχολεία και σε μικρούς δρόμους έχουν μόνο τοπικό χαρακτήρα, χωρίς να εντάσσονται σε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο, που να συνδέει τις γειτονιές του δήμου με ελεύθερους, κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους.

Ένα εξίσου σημαντικό πρόβλημα είναι η έλλειψη πρόσβασης των κατοίκων στη θαλάσσια ακτή. Σε αντίθεση με την ανατολική παράκτια ζώνη του λεκανοπεδίου Αττικής, που έχει εξελιχθεί σε περιοχή τουριστικών δραστηριοτήτων και αναψυχής, η δυτική παράκτια ζώνη παραμένει σε όλο της το μήκος λιμενική.

Αν και η λειτουργία του εργοστασίου των λιπασμάτων έχει σταματήσει εδώ και αρκετά χρόνια, ο χώρος μπροστά από την ακτή έχει περιφραχθεί, καθιστώντας την προσπέλασή του αδύνατη. Οι οικονομικές δραστηριότητες στο λιμάνι του Κερατσινίου συντελούν επίσης στον αποκλεισμό των κατοίκων από τη θάλασσα. Σήμερα, η μοναδική διέξοδος της περιοχής προς τη θάλασσα είναι το Λιμανάκι Ερασιτεχνών Αλιέων Δραπετσώνας – Κερατσινίου.

Ακόμη ένα πρόβλημα της περιοχής είναι η ύπαρξη του Νεκροταφείου της Αναστάσεως μέσα στον οικιστικό ιστό της πόλης. Η παραμονή του



νεκροταφείου αντιτίθεται στους κανόνες δημόσιας υγείας και αισθητικής, ενώ αποτελεί και μία εστία μόλυνσης για την ευρύτερη περιοχή. Με την ίδρυση του Κοινού Νεκροταφείου Δήμων Πειραιά στο Σχιστό του Όρους Αιγάλεω όλοι οι δήμοι της περιοχής συμφώνησαν να κλείσουν τα νεκροταφεία που λειτουργούσαν μέσα στις πόλεις τους, γεγονός που βρίσκει ακόμη αντιδράσεις στο Δήμο Κερατσινίου – Δραπετσώνας.

Άλλη μία σημαντική πηγή μόλυνσης αποτελεί το Κέντρο Επεξεργασίας Λυμάτων, του οποίου οι διεργασίες πραγματοποιούνται στον Ακροκέραμο και τη νήσο Ψυτάλλεια. Η παραμονή της οργανικής λάσπης των λυμάτων στο νησί προκαλεί συχνά δυσάρεστες οσμές σε ολόκληρη την περιοχή, ενώ σε περιπτώσεις έντονων βροχοπτώσεων τα απόβλητα διαχέονται στο θαλάσσιο περιβάλλον.

### 3.5 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΑΜΒΟΥΡΓΟΥ

Το Αμβούργο είναι η δεύτερη σε πληθυσμό μεγαλύτερη πόλη της Γερμανίας. Σύμφωνα με απογραφή του 2005, έχει πληθυσμό 1.738.483 κατοίκους στο κέντρο του και περίπου 4.000.000 στην ευρύτερη περιοχή. Επιπλέον, είναι ένα από τα 16 γερμανικά ομόσπονδα κρατίδια και αποτελεί οικονομικό και πολιτισμικό κέντρο ολόκληρης της Βόρειας Γερμανίας. Αποτελεί το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας και ένα από τα μεγαλύτερα της Ευρώπης, παρ' όλο που το Αμβούργο δεν είναι παραθαλάσσιο. Το διασχίζει ο ποταμός Έλβας, ο οποίος μετά από 80 χιλιόμετρα εκβάλλει στη Βόρεια Θάλασσα.

Στην πόλη του Αμβούργου, μια μεγαλόπνοη αστική ανάπλαση βρίσκεται ήδη σε εξέλιξη. Πρόκειται για το έργο «HafenCity», το οποίο αποσκοπεί στον επαναπροσδιορισμό χρήσης λιμενικών εγκαταστάσεων έκτασης 1.570 στρεμμάτων, που κατά το 19<sup>ο</sup> αιώνα αποτελούσαν χώρους υποδοχής της έντονης βιομηχανικής ανάπτυξης, αλλά σήμερα έχουν πια παρακμάσει. Το πρόγραμμα αυτό μπορεί, ως ένα βαθμό, να παρομοιαστεί με τις παρεμβάσεις στα *Docklands* του Λονδίνου.

Οι σημαντικότερες κεντρικές ιδέες του Masterplan είναι οι εξής :

- A. Η διατήρηση της ιστορικότητας του τόπου ως βασικό στοιχείο για τη μελλοντική ταυτότητα της νέας συνοικίας
- B. Η πολύπλευρη και μικτή δομή εκμετάλλευσης
- Γ. Το αυριανό κέντρο της πόλης θα έχει εκτός από τις παραδοσιακές λειτουργίες, μία σαφώς υψηλότερη ποιότητα κατοικίας, διαμονής και ελεύθερου χρόνου
- Δ. Η πόλη χρειάζεται μία ιεράρχηση των χώρων, δηλαδή κεντρικές και λιγότερο κεντρικές εγκαταστάσεις, εντυπωσιακά και διακριτικά κτίρια,

ανοικτούς και πυκνοδομημένους χώρους, καθώς και τελείως ελεύθερους χώρους

Ε. Οι όροι «οικονομική, οικολογική και κοινωνική σταθερότητα» δεν είναι απλώς όροι της μόδας, αλλά πρέπει να αποτελούν τις βασικές πολεοδομικές αρχές του μέλλοντος

ΣΤ. Η ταύτιση των ανθρώπων με την πόλη δεν ακολουθεί μόνο λογικά κριτήρια, αλλά επηρεάζεται έντονα και από συναισθηματικούς παράγοντες

Ζ. Η νέα συνοικία του λιμανιού θα πρέπει να αναπτυχθεί ως μέρος του ήδη υπάρχοντος κέντρου της πόλης και στενά συνδεδεμένη περιοχή με τις γειτονικές συνοικίες

Από χωροταξική άποψη ο πολεοδομικός στόχος του Masterplan είναι η σύνδεση του λιμανιού με το σημερινό κέντρο, ενώ εξασφαλίζει και τον σαφή προσανατολισμό του, τόσο ως προς τους δρόμους, όσο και ως προς τη θέα από τις όχθες του ποταμού ως το ιστορικό κέντρο της πόλης.

Η «HafenCity» έχει έκταση περίπου 1.550 στρ., όπως προαναφέρθηκε, από τα οποία τα 550 είναι υδάτινη επιφάνεια και τα υπόλοιπα χερσαία. Η δομούμενη έκταση είναι 600 στρέμματα, ενώ η συνολική δόμηση φθάνει τα 1,8 εκατομμύρια τετραγωνικά μέτρα. Από την άποψη των χρήσεων και πέραν των προϋφιστάμενων και μερικώς λειτουργούντων αποθηκευτικών χώρων στη ζώνη με την επωνυμία «Speichestadt», συναντάμε μία ανάμειξη γραφειακών και εμπορικών χώρων, που θα προσφέρουν 40.000 νέες θέσεις εργασίας, ενώ θα αναγερθούν και 5.500 κατοικίες για στέγαση περίπου 12.000 κατοίκων.

Επιπλέον, προβλέπεται μία δυναμική παρουσία του πολιτισμού με την ύπαρξη α) της νέας φιλαρμονικής του ποταμού Έλβα (Elbphilharmonie), που θα κτισθεί πάνω στην ταράτσα υφιστάμενου κτιρίου αποθηκών και θα έχει συνολική δόμηση 50.000 τετραγωνικών μέτρων, β) του Διεθνούς Ναυτικού Μουσείου Αμβούργου έκτασης 14.000 τετραγωνικών μέτρων, γ) του Ενυδρείου (6.000 τ.μ.) και δ) του Κέντρου Επιστημών με έκταση 8.000 τετραγωνικά μέτρα.

Με το πολεοδομικό σχέδιο γίνεται προσπάθεια να αποφευχθούν λάθη που οφείλονται τόσο στην έλλειψη κατανόησης των νέων αναπτυξιακών τάσεων που δημιουργούνται μετά από λίγο καιρό, όσο και στην αντίληψη της πόλης ως μια αυθαίρετη πρόσθεση κτιρίων χωρίς σχεδιαστικό προγραμματισμό.

## 4 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

### 4.1 ΣΤΟΧΟΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

Ο Δήμος Κερατσινίου – Δραπετσώνας, όπως και οι περισσότεροι δήμοι της Αττικής, διαθέτει πολεοδομικά χαρακτηριστικά, που καθιστούν τη χρήση του αυτοκινήτου ιδιαίτερα επιβαρυντική για το αστικό του περιβάλλον. Η μεγάλη πυκνότητα κατοικίας, οι έντονες χρήσεις γης κατά μήκος των βασικών οδικών αξόνων και ο περιορισμένος αριθμός κοινόχρηστος χώρων καθιστούν τη χρήση του αυτοκινήτου ιδιαίτερα επιβαρυντική στη λειτουργία και την ποιότητα ζωής στην περιοχή.

Τα προβλήματα όμως είναι αντιμετωπίσιμα αν ληφθούν μέτρα, όχι μόνο από την πολιτεία, αλλά και από τους ίδιους τους κατοίκους του δήμου.

Βασικός πυρήνας αλλαγών θα είναι το κυκλοφοριακό. Η έλλειψη κυκλοφοριακού σχεδιασμού έχει ως αποτέλεσμα την υποβάθμιση της ποιότητας ζωής και του αστικού περιβάλλοντος. Η προστασία των κεντρικών περιοχών από διαμπερείς ροές αποτελεί επιτακτική ανάγκη για την αναβάθμιση και αναζωογόνηση του δήμου.

Η προώθηση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης, όπως είναι το περπάτημα και το ποδήλατο, πρέπει να δρομολογηθεί, διότι αποτελεί μονόδρομο προς την προοπτική αναβάθμισης της ποιότητας ζωής και ανάπτυξης της οικονομίας. Τα δίκτυα πεζού και ποδηλάτου θα πρέπει να συνδέονται με τους πόλους έλξης του δήμου, όπως πολιτισμικούς χώρους, αθλητικές εγκαταστάσεις, σχολεία, χώρους πρασίνου και πλατείες.

Η αναβάθμιση του εσωτερικού μικροπεριβάλλοντος της πόλης, με τη δημιουργία θυλάκων προστασίας από το αυτοκίνητο αποτελεί τη βάση της κυκλοφοριακής αναδιοργάνωσης της πόλης. Σε επίπεδο γειτονιάς οι δρόμοι θα πρέπει να μετατραπούν σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας, ενώ η ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας, με θέσπιση περισσότερων δρομολογίων, είναι ένα συνοδευτικό μέτρο, που μαζί με τα δίκτυα πεζού και ποδηλάτου θα καταστήσει εφικτή τη μείωση των μετακινήσεων με αυτοκίνητο, κυρίως εκείνων που καλύπτουν μικρές διαδρομές. Ο στόχος είναι η αστική συγκοινωνία να γίνει ανταγωνιστικότερη έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου.

Ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας έγινε με άξονα τις δραστηριότητες που σχετίζονται με τη λειτουργία του. Σκοπός των προτεινόμενων αλλαγών είναι να διαμορφωθούν συνθήκες, που θα ενθαρρύνουν τους κατοίκους να περπατούν όσο το δυνατόν περισσότερο. Για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος, απαιτείται ένας ορθολογικός σχεδιασμός του

οδικού δικτύου, ο οποίος θα απλοποιεί το σύστημα κυκλοφορίας, χάρη στην εφαρμογή ενός απλού σχεδίου μονοδρομήσεων βασικών δρόμων.

Η βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας αποτελεί επίσης βασικό στόχο του κυκλοφοριακού σχεδιασμού. Αν ενισχυθεί η παρουσία ποδηλατών στους δρόμους του δήμου, αυτό θα σημαίνει ότι συνθήκες ασφάλειας βελτιώθηκαν.

## 4.2 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

### 4.2.1 Οι Δρόμοι Γειτονιάς

Το Κερατσίνι και η Δραπετσώνα, όπως και κάθε πόλη, αποτελούν τόπο ζωής και συνεπώς οφείλουν να έχουν κάποιες στοιχειώδεις ποιότητες περιβάλλοντος. Σε κάθε γειτονιά πρέπει να αναπτύσσονται ανθρώπινες συνθήκες ζωής και οι δρόμοι να είναι τόπος παραμονής και παιχνιδιού. Στους δρόμους γειτονιάς το αυτοκίνητο εισέρχεται με μικρή ταχύτητα και μόνο για να σταθμεύσει.

Η λογική σχεδιασμού δρόμων ήπιας κυκλοφορίας βασίζεται στην κατάργηση του υψομετρικού διαχωρισμού «πεζοδρομίου – οδοστρώματος» και των ευθύγραμμων μεταξύ τους ορίων. Με τον τρόπο αυτό, ο χώρος που ορίζεται από ρυμοτομική σε ρυμοτομική γραμμή γίνεται μεγαλύτερος και η λωρίδα κυκλοφορίας μπορεί ευκολότερα να καμφθεί, ώστε να αποκτήσει τεθλασμένη χάραξη.

Οι θέσεις στάθμευσης χωροθετούνται πιο ελεύθερα και αποτελούν εμπόδια για την ευθεία και άρα ταχεία κίνηση των αυτοκινήτων. Με τον ίδιο τρόπο χωροθετούνται και οι χώροι παιχνιδιού και πρασίνου. Βέβαια, για να υπάρχει διαχωρισμός ανάμεσα στις διάφορες χρήσεις του δρόμου, χρησιμοποιούνται διαφορετικά υλικά επίστρωσης.

Ο επιφανειακός τύπος αποκτά υφή και σύνθεση χρωμάτων πιο φιλικές στον πεζό σε σχέση με τη μονοτονία της ασφάλτου. Επιπρόσθετα, σε ένα τέτοιο δρόμο είναι δυνατή και η πιστότερη μηκοτομική προσαρμογή, αφού στις μικρές ταχύτητες δεν είναι απαραίτητο ο δρόμος να είναι απόλυτα επίπεδος.

### 4.2.2 Μέθοδοι Προστασίας του Δρόμου από τη Διαμπερή Ροή

Υπάρχουν δύο μέθοδοι που επιτρέπουν την προστασία ενός δρόμου ή μιας ομάδας δρόμων γειτονιάς.

Η πρώτη μέθοδος είναι η χρησιμοποίηση ενός γειτονικού δρόμου με ίδιο προσανατολισμό, στον οποίο εφαρμόζονται κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που

βελτιώνουν την ταχύτητα ροής. Επειδή σημασία δεν έχει η απόσταση, αλλά ο χρόνος μέσα στην οποία τη διανύει κανείς, τα αυτοκίνητα προτιμούν να χρησιμοποιούν το γειτονικό δρόμο, ακόμη κι αν αναγκάζονται να εκτελούν μεγαλύτερο μήκος διαδρομής.

Όταν ο στόχος είναι η προστασία μιας γειτονιάς χρησιμοποιούνται ορισμένοι περιμετρικοί δρόμοι, οι οποίοι αναβαθμίζονται κυκλοφοριακά και προσελκύουν τα αυτοκίνητα, που πριν διέρχονταν διαμπερώς από τη γειτονιά. Αυτή είναι η λογική του δακτυλίου, ο οποίος είναι συνήθως πολυγωνικής χάραξης και περιβάλλει μια πολεοδομική ενότητα και την προστατεύει.

Υπάρχουν δύο προϋποθέσεις που πρέπει να ισχύουν για να είναι αποτελεσματικός ο δακτύλιος :

1. Το αυτοκίνητο να κινείται ταχύτερα στο δακτύλιο σε σχέση με τους δρόμους που βρίσκονται στο εσωτερικό της περιοχής που περιβάλλει.
2. Τα κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά κατά μήκος του δακτυλίου να παραμένουν σταθερά. Ο δακτύλιος πρέπει να έχει σταθερά γεωμετρικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά.

Η δεύτερη μέθοδος είναι η διαμόρφωση των δρόμων γειτονιάς, κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να μειώνονται υποχρεωτικά οι ταχύτητες διέλευσης. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί, είτε με τη διαπλάτυνση των πεζοδρομίων στην είσοδο του δρόμου ή και σε όλο το μήκος του, είτε με τεθλασμένη χάραξη των κρασπέδων, ώστε ο διάδρομος κυκλοφορίας των οχημάτων να μην είναι ευθύγραμμος.

Επιπλέον, υιοθετούνται πολιτικές μετατροπής του οδικού δικτύου γειτονιάς σε ένα λαβύρινθο, μέσω μονοδρομήσεων. Με τον τρόπο αυτό το δίκτυο γίνεται απωθητικό για διαμπερείς ροές.

#### *4.2.3 Ο Έλεγχος της Στάθμευσης*

Ένας από τους καλύτερους τρόπους για τον έλεγχο της κυκλοφορίας αποτελεί ο έλεγχος της στάθμευσης. Ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός πρέπει να αντιμετωπίζει το αυτοκίνητο με την ίδια προσοχή, είτε είναι σταθμευμένο είτε κινείται.

Όταν ένα αυτοκίνητο είναι σταθμευμένο σε ένα δημόσιο ή ιδιωτικό σταθμό στάθμευσης, τότε δεν αποτελεί πρόβλημα για την πόλη. Το πρόβλημα εντοπίζεται κατά την πρόσβαση ή την αποχώρηση του αυτοκινήτου στο σταθμό.

Για τον προσδιορισμό του αριθμού των προσφερόμενων θέσεων στάθμευσης πρέπει πρώτα να υπολογισθεί η περιβαλλοντική αντοχή της πόλης σε

κυκλοφοριακές ροές. Οι υπόλοιπες μετακινήσεις θα πραγματοποιούνται μόνο με τη δημόσια συγκοινωνία, το ποδήλατο και τα πόδια.

Τον προσδιορισμό των θέσεων στάθμευσης λοιπόν ακολουθεί η χωροθέτηση τους. Για να είναι αποτελεσματική η πολιτική για τη στάθμευση πρέπει να είναι ενιαία και να αφορά τις θέσεις στο δρόμο και τις θέσεις έξω από το δρόμο, ιδιωτικές και δημόσιες.

Για το σχεδιασμό των θέσεων στάθμευσης στους δρόμους απαιτούνται επιλογές ως προς τα υλικά επίστρωσης, τη στάθμη ως προς το οδόστρωμα, το πράσινο, την απόσταση μεταξύ των θέσεων κτλ. Γενικότερα, ο σχεδιασμός των θέσεων στάθμευσης αποτελεί ένα σοβαρό θέμα αρχιτεκτονικής.

#### 4.2.4 Ενίσχυση της Δημόσιας Συγκοινωνίας

Στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα η δημόσια συγκοινωνία αποτελούσε τον αποκλειστικό μεταφορικό εξοπλισμό της πόλης. Παρ' όλα αυτά, από το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο και μετά, ακολούθησε μία φθίνουσα πορεία και τη θέση του πήρε σταδιακά το ιδιωτικό αυτοκίνητο.

Με το πέρασμα των χρόνων, το τραμ αντικαταστάθηκε με τα λεωφορεία, τα οποία ήταν πιο ευέλικτα και ακολουθούσαν καλύτερα τη ροή των υπόλοιπων οχημάτων. Όμως, η κίνηση των λεωφορείων ανάμεσα στα αυτοκίνητα χωρίς λεωφορειολωρίδες οδήγησε τη δημόσια συγκοινωνία να χάσει τη σημασία της.

Σήμερα, στόχος κάθε πόλης είναι οι μεταφορές να έχουν ελάχιστες επιπτώσεις στο περιβάλλον και την ποιότητα ζωής. Οι μεταφορές λοιπόν πρέπει να στηρίζονται στη δημόσια συγκοινωνία, το ποδήλατο, το περπάτημα και τους φιλικούς στο περιβάλλον τρόπους. Τα υπόλοιπα μέσα πρέπει να λειτουργούν συμπληρωματικά, εκεί όπου τα πρώτα υστερούν, όπως για παράδειγμα στα προάστια.

Στα προάστια το αυτοκίνητο είναι απαραίτητο, διότι η δημόσια συγκοινωνία δεν έχει πολλά δρομολόγια, λόγω του μικρού αριθμού κατοίκων. Οι χρήστες των αυτοκινήτων όμως οφείλουν, από ένα σημείο και μετά, καθώς κατευθύνονται προς κεντρικές περιοχές, να μετεπιβιβάζονται σε ηπιότερα μέσα μεταφορών.

Το Βιώσιμο Σύστημα Συνδυασμένων Μετακινήσεων χαρακτηρίζεται από :

- βέλτιστη άρθρωση μεταξύ των διαφόρων μέσων μεταφοράς
- εντατικότερη χρήση των μέσων των φιλικών στο περιβάλλον και ιδίως όσων καταναλώνουν λίγη ή καθόλου ενέργεια , όπως το ποδήλατο
- προώθηση νέων τεχνολογιών με έμφαση στην τηλεματική , που είναι απαραίτητη για να μπορούν να εκτελούν συνδυασμένες μετακινήσεις

- βελτίωση των συνθηκών για το περπάτημα και γενικότερα της αισθητικής της πόλης
- προώθηση υψηλής ποιότητας δικτύων δημόσιας συγκοινωνίας
- δημιουργία εύκολα προσπελάσιμων σταθμών μετεπιβίβασης από το ιδιωτικό αυτοκίνητο στη δημόσια συγκοινωνία
- μεγιστοποίηση της συνολικής χωρητικότητας του στόλου της δημόσιας συγκοινωνίας
- τιμολόγηση της χρήσης των διαφόρων μέσων μεταφοράς , ανάλογα με τις πραγματικές επιπτώσεις τους στην κοινωνία και το περιβάλλον
- εφαρμογή πολεοδομικών πολιτικών ως προς την πυκνότητα και ως προς την κατανομή των χρήσεων γης, έτσι ώστε να διευκολύνεται η χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας και των φιλικών προς το περιβάλλον μέσων
- εξασφάλιση ενός υγιούς ανταγωνισμού στον τομέα της δημόσιας συγκοινωνίας
- σχεδιασμός μεταφορικών συστημάτων που να καλύπτουν τις ανάγκες των παιδιών, των ηλικιωμένων, των γυναικών και όσων έχουν μειωμένη κινητικότητα

(Πολεοδομικός Σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου, Αραβαντινός, 2007, σελ.495-496)

Προϋποθέσεις για συνδυασμένες μετακινήσεις αποτελούν τα ωράρια, το κοινό εισιτήριο, οι κόμβοι μετεπιβίβασης και η πληροφόρηση.

#### 4.2.5 Η Χρήση του Ποδηλάτου

Το ποδήλατο αποτελεί ένα ήπιο μηχανικό μέσο μετακίνησης, φιλικό στο περιβάλλον και ταυτόχρονα οικονομικό. Επιπρόσθετα, αποτελεί έναν πολύ καλό τρόπο άσκησης για όλες τις ηλικίες. Η παρουσία του ποδηλάτου στην πόλη, όχι μόνο σαν τρόπος παιχνιδιού, αλλά και σαν μέσο μετακίνησης αποτελεί σημαντικό σημάδι πολιτισμού. Αντίθετα, η απουσία του συνιστά ένα δείγμα πολιτιστικής παρακμής.

Δύο είναι τα βασικότερα κίνητρα για την ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου:

- Η εξασφάλιση συνθηκών κίνησης χωρίς κινδύνους.
- Η ένταξη και του ποδηλάτου σε ένα συνολικό σύστημα συνδυασμένων μετακινήσεων στην πόλη.

Το ποδήλατο μπορεί να κινείται ταυτόχρονα με το αυτοκίνητο μόνο σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας, εκεί όπου οι ταχύτητες κίνησης είναι αρκετά χαμηλές. Σε δρόμους που εξυπηρετούν μεγαλύτερες κυκλοφοριακές ροές, το ποδήλατο πρέπει να κινείται προστατευμένα σε δική του λωρίδα.

Το ποδήλατο είναι ιδιαίτερα χρήσιμο για μετακινήσεις μικρού και μέσου μήκους, και ιδιαίτερα για μετακινήσεις μεταξύ του κέντρου και των ισχυρών πόλων έλξης, όπως είναι τα σχολεία, οι αθλητικές εγκαταστάσεις και τα πάρκα.

#### 4.2.6 Η Κίνηση των Πεζών

Ο μεγαλύτερος στόχος για τη βιωσιμότητα μιας πόλης είναι η πλειονότητα των μετακινήσεων να πραγματοποιούνται με τα πόδια. Το περπάτημα αποτελεί έναν από τους καλύτερους τρόπους άσκησης για όλες τις ηλικίες, είναι προϋπόθεση υγείας, δίνει ελευθερία και ανεξαρτησία στις μετακινήσεις και έχει μηδενικό κόστος.

Η πόλη πρέπει να είναι προσπελάσιμη από όλους. Οφείλει να παρέχει τις κατάλληλες συνθήκες για περπάτημα στους κατοίκους της, τους επισκέπτες, τα παιδιά και τα άτομα με ειδικές ανάγκες.

Σε αντίθεση με τους χρήστες του αυτοκινήτου, οι οποίοι δεν έρχονται σε άμεση επαφή με το χώρο, οι πεζοί ζουν το περιβάλλον της διαδρομής. Ο σχεδιασμός της κίνησης του πεζού δεν περιορίζεται μόνο στη διασφάλιση ενός ελεύθερου διαδρόμου κίνησης, αλλά ταυτίζεται με την κατασκευή ενός κατάλληλου χώρου, μέσω της επιλογής κατάλληλων υλικών και συνοδευτικού εξοπλισμού, όπως καθιστικά, στέγαστρα, φωτιστικά και πράσινο.

Η κίνηση των πεζών στην πόλη προϋποθέτει την ύπαρξη καλής δημόσιας συγκοινωνίας, καθώς επίσης και συστήματα ελέγχου της στάθμευσης των αυτοκινήτων. Ένα από τα πιο ενδιαφέροντα κείμενα σχετικά με τις πολιτικές διευκόλυνσης της κίνησης του πεζού είναι η «Ευρωπαϊκή Χάρτα για τα Δικαιώματα του Πεζού», βασικότερα σημεία της οποίας είναι :

- *Ο κάτοικος έχει δικαίωμα να ζει σε ένα υγιεινό περιβάλλον και να απολαμβάνει ελεύθερα τους δημόσιους χώρους κάτω από συνθήκες που δεν διαταράσσουν τη φυσική και ψυχολογική του άνεση.*
- *Ο κάτοικος έχει δικαίωμα να ζει στα κέντρα των πόλεων ή των χωριών, έστω και αν αυτά σχεδιάστηκαν παλαιότερα για τις ανάγκες του αυτοκινήτου, και να μπορεί να επισκέπτεται τα σημαντικότερα σημεία τους είτε περπατώντας είτε με ποδήλατο*
- *Τα παιδιά, οι ηλικιωμένοι και τα άτομα με ειδικές ανάγκες έχουν δικαίωμα για πόλεις που διευκολύνουν την κοινωνική επαφή και όχι που επιβαρύνουν τις αδυναμίες τους.*
- *Ο πεζός δικαιούται αστικών κέντρων σχεδιασμένων αποκλειστικά γι' αυτόν, εκτεταμένων όσο γίνεται περισσότερο και αρμονικά συνδεδεμένων με την πόλη. Ο πεζός δικαιούται ακόμη αποκλειστικών, σύντομων, λογικών, ασφαλών δικτύων κίνησης.*



Ο πεζός δικαιούται να διεκδικεί :

- συμμόρφωση των οχημάτων στα ανεκτά κατά την επιστήμη όρια εκπομπής θορύβου και ρύπων
- δημιουργία «πνευμόνων πρασίνου» στο εσωτερικό των πόλεων
- θέσπιση ορίων ταχύτητας και τροποποίηση της χάραξης δρόμων και διασταυρώσεων, έτσι ώστε να είναι ασφαλής αυτός και ο ποδηλάτης
- απαγόρευση διαφημίσεων που ενθαρρύνουν την αυθαίρετη και επικίνδυνη χρήση του αυτοκινήτου
- ένα αποτελεσματικό σύστημα σήμανσης που θα γίνεται αντιληπτό και από όσους δεν ακούν και δεν βλέπουν
- ειδικές ρυθμίσεις που θα εξασφαλίζουν στα αναπηρικά οχήματα και στα παιδικά καροτσάκια ευκολία προσπέλασης, κίνησης και στάσης
- ένα πρόγραμμα εκπαίδευσης των οδηγών για να συμπεριφέρονται διακριτικότερα στους πεζούς και στους άλλους χρήστες του δρόμου
- Κάθε κράτος οφείλει να διευκολύνει με τους καταλληλότερους τρόπους την παροχή , προς κάθε κατεύθυνση και ιδιαίτερα προς τα μικρά παιδιά, από τα πρώτα τους βήματα στο σχολείο, πλήρους και κατανοητής πληροφόρησης ως προς τα δικαιώματα του πεζού και ως προς τις εναλλακτικές οικολογικές μορφές μετακινήσεων.

(Αραβαντινός, 2007, σελ.507-508)

## 4.3 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

### 4.3.1 Δημιουργία Δακτυλίων

Για την προστασία και τη διατήρηση της ζωτικότητας και της βιωσιμότητας του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας προτείνεται η δημιουργία ενός δικτύου δακτυλίων, οι οποίοι θα περιορίζουν την κυκλοφορία μέσα στις γειτονίες και θα προστατεύουν από τις διαμπερείς ροές. Οι δακτύλιοι αυτοί θα υποχρεώνουν τους οδηγούς σε μεγαλύτερες διαδρομές, όμως θα προσφέρουν μικρότερους χρόνους διαδρομής.

Δίνεται η πρόταση για τη μορφή και τη λειτουργία των δακτυλίων (ΧΑΡΤΗΣ Π.1) :

1. Περραιβού → Θεόφилου Καΐρη → Δαρδανελλίων → Αϊνστάιν → Λεωφόρος Γρηγορίου Λαμπράκη → Περραιβού
2. Λεωφόρος Γρηγορίου Λαμπράκη → Ρήγα Φεραίου → Υψηλάντου → Σινιώτης → Λεωφόρος Γρηγορίου Λαμπράκη
3. Υψηλάντου → Ρήγα Φεραίου → Λεωφόρος Γρηγορίου Λαμπράκη → Αντ. Γιαννούρη → Υψηλάντου

4. Δεμερτζή → Λεωφόρος Σαλαμίνας → Λεωφόρος Παναγή Τσαλδάρη → Λεωφόρος Γρηγορίου Λαμπράκη → Αϊνστάιν → Δεμερτζή
5. Ρήγα Φεραίου → Λεωφόρος Γρηγορίου Λαμπράκη → Λεωφόρος Παναγή Τσαλδάρη → Λεωφόρος Σαλαμίνας → Ρήγα Φεραίου
6. Ρήγα Φεραίου → Λεωφόρος Γρηγορίου Λαμπράκη → Λεωφόρος Σαλαμίνας → Ρήγα Φεραίου
7. Λεωφόρος Σαλαμίνας → Λεωφόρος 25<sup>ης</sup> Μαρτίου → Ρεπούλη → Κωνσταντινουπόλεως → Λεωφόρος Δημοκρατίας → Λεωφόρος Γρηγορίου Λαμπράκη → Λεωφόρος Σαλαμίνας
8. Λεωφόρος Σαλαμίνας → Λεωφόρος 25<sup>ης</sup> Μαρτίου → Ρεπούλη → Κωνσταντινουπόλεως → Σμύρνης → Λεωφόρος Σαλαμίνας
9. Καλοκαιρινού → Μαρίας Κιουρί → Λεωφόρος Δημοκρατίας → Κωνσταντινουπόλεως → Λεωφόρος Σαλαμίνας → Καλοκαιρινού
10. Μαρίας Κιουρί → Καλοκαιρινού → Πλάτωνος → Ελευθερίου Βενιζέλου → Αναπαύσεως → Πλάτωνος → Λεωφόρος 25<sup>ης</sup> Μαρτίου → Κωνσταντινουπόλεως → Λεωφόρος Δημοκρατίας → Μαρίας Κιουρί
11. Κωνσταντινουπόλεως → Λεωφόρος 25<sup>ης</sup> Μαρτίου → Χρυσοστόμου Σμύρνης → Ακτή Ιωνίας → Λεωφόρος Δημοκρατίας → Κωνσταντινουπόλεως
12. Μιαούλη → Διγενή Ακρίτα → Κωνσταντίνου Παλαιολόγου → Πελοποννήσου → Χρυσοστόμου Σμύρνης → Λεωφόρος 25<sup>ης</sup> Μαρτίου → Μιαούλη
13. Πλάτωνος → Αναπαύσεως → Καλοκαιρινού → Μάρκου Μπότσαρη → Λεωφόρος 25<sup>ης</sup> Μαρτίου → Πλάτωνος
14. Καλοκαιρινού → Εθνικής Αντιστάσεως → Λεωφόρος 25<sup>ης</sup> Μαρτίου → Μάρκου Μπότσαρη → Καλοκαιρινού
15. Μάρκου Μπότσαρη → Αγίου Δημητρίου → Εθνικής Αντιστάσεως → Καλοκαιρινού → Μάρκου Μπότσαρη

Στους δακτυλίους αυτούς θα πρέπει να πραγματοποιηθούν έργα ανάπλασης σε όλη την έκτασή τους. Απαιτούνται μεγαλύτερες διατομές από τις υπάρχουσες και καλύτερη ποιότητα οδοστρώματος.

#### 4.3.2 Παρεμβάσεις Εντός Δακτυλίων

Όπως προαναφέρθηκε , βασικός στόχος είναι η προστασία των κέντρων των πόλεων από τις διαμπερείς ροές, από τη βαριά κυκλοφορία, από τη στάθμευση των αυτοκινήτων και από την υπερβολική φόρτιση, όχι μόνο των κεντρικών αξόνων, αλλά και των παρακείμενων δρόμων. Για το λόγο αυτό, προτείνεται ένα σύστημα μονοδρομήσεων εντός των κεντρικών δακτυλίων προστασίας των κέντρων. Οι αλλαγές παρουσιάζονται στο χάρτη Π.3.

Με το σύστημα αυτό των μονοδρομήσεων, το δίκτυο γίνεται απωθητικό για τις διαμπερείς ροές. Όπως είναι φυσικό, οι κάτοικοι της περιοχής θίγονται από αυτή τη μέθοδο. Παρ' όλα αυτά, δέχονται να υφίστανται αυτές τις καθυστερήσεις, αφού αποκτούν ως αντάλλαγμα ένα ήσυχο δρόμο, στον οποίο επικρατούν συνθήκες περιβάλλοντος.

Στους εσωτερικούς δρόμους του δακτυλίου, για τη μείωση των ταχυτήτων των διερχόμενων αυτοκινήτων, που θα έχει ως αποτέλεσμα την προστασία των πεζών, προτείνεται η κατασκευή μειωτών ταχύτητας. Το πιο αποτελεσματικό μέτρο για τη μείωση της ταχύτητας είναι οι υψομετρικές αλλαγές στην οδό και μπορεί να επιτευχθεί με διάφορες τεχνικές.

Οι κυριότερες τεχνικές είναι οι εξής :

- Υβώσεις (σαμαράκια): πρόκειται για υπερύψωση της οδού κατά την κατεύθυνση της κυκλοφορίας, η οποία καταλαμβάνει όλο το πλάτος της και μπορεί να διαμορφωθεί σε κυκλική ή επίπεδη μορφή.
- Μαξιλαράκια: πρόκειται για υπερύψωση της οδού κατά την κατεύθυνση της κυκλοφορίας που καταλαμβάνει τμήμα μόνο του πλάτους της οδού.
- Πλατό: Πρόκειται για ανυψωμένο τμήμα της οδού που εκτείνεται από κράσπεδο σε κράσπεδο – στο ύψος του πεζοδρομίου – καλύπτοντας όλη τη διασταύρωση. Η επιφάνεια του πλατό πρέπει να είναι κατασκευασμένη από διαφορετικό υλικό από ότι το οδόστρωμα.

Στην περίπτωση του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας προτείνονται τα μαξιλαράκια για τους περισσότερους δρόμους, έτσι ώστε να επιτρέπεται η ανεμπόδιστη διέλευση στους ποδηλάτες και στα μεγάλα οχήματα (λεωφορεία και οχήματα άμεσης βοήθειας). Επιπλέον, στους δρόμους γύρω από τα σχολεία, τις αθλητικές εγκαταστάσεις και τους χώρους πρασίνου προτείνεται η χρήση των πλατό, επειδή διευκολύνουν σε μεγάλο βαθμό την κίνηση των πεζών και των ατόμων με ειδικές ανάγκες, διότι επιτρέπουν σε αυτούς να διασχίζουν το δρόμο χωρίς να αλλάζουν επίπεδο κίνησης.

#### 4.3.3 Προτάσεις Στάθμευσης

Όπως έχει αναφερθεί και στην ενότητα των προβλημάτων, η έλλειψη ικανού αριθμού θέσεων στάθμευσης οδηγεί αρκετούς οδηγούς στην παρανομία. Για την αντιμετώπιση της παράνομης στάθμευσης πρέπει να εφαρμοστούν μια σειρά από μέτρα :

- Τοποθέτηση τεχνητών εμποδίων κατά μήκος πεζοδρομίων ή πλατειών, όπως κολωνάκια ή κιγκλιδώματα τύπου Π. Τα κολωνάκια, αν και είναι πιο εύθραυστα, είναι πιο καλαίσθητα. Αντίθετα, τα κιγκλιδώματα είναι πιο σταθερά, αλλά η εκτεταμένη χρήση τους μπορεί να δημιουργήσει προβλήματα στην κίνηση των πεζών.
- Τοποθέτηση περισσότερων πινακίδων κάθετης σήμανσης, όπου χρειάζεται, οι οποίες θα απαγορεύουν τη στάση και τη στάθμευση.
- Ενίσχυση της αστυνόμευσης και των ελέγχων για παράνομη στάθμευση.
- Δημιουργία δικτύου ελεγχόμενης στάθμευσης στους κεντρικούς οδικούς άξονες και στο πολεοδομικό κέντρο.
- Κατασκευή υπόγειων χώρων στάθμευσης στις πλατείες Λαού και Κύπρου, καθώς και σε άλλα σημεία περιμετρικά του πολεοδομικού κέντρου.
- Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων, καθώς περιορίζουν κατά πολύ τις θέσεις στάθμευσης.
- Προώθηση προγράμματος απομάκρυνσης εγκαταλελειμμένων οχημάτων στους δρόμους του δήμου.

#### 4.3.4 Παρεμβάσεις στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Το δίκτυο αστικής και δημοτικής συγκοινωνίας στο δήμο βρίσκεται σε αρκετά ικανοποιητικό επίπεδο, όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενο κεφάλαιο. Ωστόσο, χρειάζονται ορισμένες παρεμβάσεις, έτσι ώστε η δημόσια συγκοινωνία να γίνει πιο ελκυστική στους κατοίκους.

Ο ΟΑΣΑ οφείλει να αναδιαρθρώσει το λεωφορειακό δίκτυο, μετά από συνεργασία με τους δήμους της Περιφερειακής Ενότητας Πειραιά και με βάση νέα αρχιτεκτονική για την πλήρη εκμετάλλευση του δικτύου μέσω σταθερής τροχιάς και του αυξημένου αριθμού διαθέσιμων λεωφορείων.

Προτείνεται η χωροθέτηση των στάσεων λεωφορείων σε ικανοποιητική απόσταση μεταξύ τους, έτσι ώστε να επιτυγχάνεται αύξηση της λειτουργικής ταχύτητας. Ακόμη, προτείνεται να τοποθετηθούν αποβάθρες επιβατών σε όποιες στάσεις είναι δυνατόν και σύστημα επικύρωσης εισιτηρίων εκτός του οχήματος για την επίσπευση της επιβίβασης των επιβατών.

Επιπρόσθετα, οι στάσεις θα πρέπει να έχουν υπόστεγο με αναρτημένο πίνακα δρομολογίων και καλό φωτισμό τις νυχτερινές ώρες, έτσι ώστε να προσφέρουν ασφαλή παραμονή στους επιβάτες.

Επιπλέον, ο ρόλος της δημοτικής συγκοινωνίας δεν θα πρέπει να είναι ανταγωνιστικός έναντι των υπόλοιπων μέσων μαζικής μεταφοράς, αλλά συμπληρωματικός. Με τις γραμμές της δημοτικής συγκοινωνίας θα πρέπει να εξυπηρετείται η μετακίνηση των κατοίκων από τους σταθμούς των ΜΜΜ στις γειτονιές του δήμου, αποφεύγοντας με αυτόν τον τρόπο τη χρήση του αυτοκινήτου.

Προτείνεται λοιπόν η πύκνωση των γραμμών της δημοτικής συγκοινωνίας. Τα δρομολόγια είναι σχετικά αραιά, αφού πραγματοποιούνται ανά μισή ώρα. Προτείνεται η πραγματοποίηση των δρομολογίων ανά είκοσι λεπτά, από τις 7 το πρωί έως τις 10 το βράδυ, έτσι ώστε να καλύπτει τις ανάγκες των κατοίκων καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας.

Τέλος, κρίνεται σκόπιμο να ασκηθούν όλες οι δυνατές πολιτικές από τη μεριά του δήμου έτσι ώστε να προγραμματιστούν το συντομότερο δυνατόν οι εργασίες που σχετίζονται με την κατασκευή σταθμού ΜΕΤΡΟ στο Κερατσίνι, καθώς και γραμμής ΤΡΑΜ που να συνδέει την περιοχή με το Πέραμα.

#### 4.4 ΔΙΚΤΥΟ ΚΙΝΗΣΗΣ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ

Προτείνεται η δημιουργία ενός δικτύου πεζοδρόμων (πράσινη διαδρομή) σε διάφορα σημεία του δήμου. Η επιλογή των αξόνων που θα πεζοδρομηθούν έγινε λαμβάνοντας υπόψη τις χρήσεις γης που εξυπηρετούν (αθλητικές εγκαταστάσεις, σχολεία, χώροι πρασίνου κτλ.). Κύριος στόχος της δημιουργίας πεζοδρόμων είναι η προστασία των κέντρων από τις συνεχείς ροές αυτοκινήτων και η αισθητική βελτίωση των περιοχών.

Ιδιαίτερα για τους μαθητές του δήμου, θα ήταν ιδανικό να μπορούν να πηγαίνουν στο σχολείο με το ποδήλατο ή περπατώντας, αποφεύγοντας τη χρήση των υπόλοιπων μέσων μετακίνησης. Με τον τρόπο αυτό, η διαδρομή από και προς το σχολείο θα μετατρέπεται σε έναν ευχάριστο περίπατο, μια ευκαιρία για βόλτα και θα αποτελούσε σίγουρα ένα ενεργό κομμάτι της ημέρας τους.

Οι θέσεις των πεζοδρόμων είναι οι εξής (ΧΑΡΤΗΣ Π.2) :

- Η οδός Μουσών από τη διασταύρωση με την οδό Σάμου έως τη διασταύρωση με την οδό Νήσου Ρω
- Η οδός Α. Μπέρτου από τη διασταύρωση με την οδό Νήσου Ρω έως τη διασταύρωση με την οδό Άνθιμου Γαζή

- Η οδός Μπαλή από τη τη διασταύρωσή με την οδό Μεθώνης έως τη διασταύρωση με την οδό Αιγάλεω
- Η οδός Άνθιμου Γαζή από τη διασταύρωση με την οδό Α. Μπέρτου έως τη διασταύρωση με την οδό Ολύμπου
- Η οδός Εμμανουήλ Μπενάκη από τη διασταύρωση με την οδό Άνθιμου Γαζή μέχρι τη διασταύρωση με την οδό Μάνου Κατράκη
- Η οδός Μάνου Κατράκη από τη διασταύρωση με την οδό Εμμανουήλ Μπενάκη μέχρι τη διασταύρωση με την οδό Θουκυδίδου
- Η οδός Θουκυδίδου από τη διασταύρωση με την οδό Μάνου Κατράκη μέχρι τη διασταύρωση με την οδό Αντιπλοίαρχου Παναγιώτη Βλαχάκου
- Η οδός Ολύμπου από τη διασταύρωση με την οδό Άνθιμου Γαζή έως τη διασταύρωση με την οδό Υψηλάντου
- Η οδός Υψηλάντου από τη διασταύρωση με την οδό Ολύμπου έως τη διασταύρωση με την οδό Γκιώνας
- Η οδός Γκιώνας από τη διασταύρωση με την οδό Υψηλάντου μέχρι τη διασταύρωση με την οδό Λέρου
- Η οδός Λέρου από τη διασταύρωση με την οδό Γκιώνας μέχρι τη διασταύρωση με την οδό Πάρνηθος
- Η οδός Πάρνηθος από τη διασταύρωση με την οδό Λέρου έως τη διασταύρωση με την οδό Ολύμπου-Καρπάθου
- Η οδός Ολύμπου-Καρπάθου από τη διασταύρωση με την οδό Πάρνηθος μέχρι τη διασταύρωση με την οδό Αντ. Γιαννούρη
- Η οδός Νικολάου Κασομούλη από τη διασταύρωση με την οδό Ολύμπου-Καρπάθου μέχρι τη διασταύρωση με τη Λεωφόρο Γρηγορίου Λαμπράκη
- Η οδός Πόρου από τη διασταύρωση με τη Λεωφόρο Γρηγορίου Λαμπράκη έως τη διασταύρωση με την οδό Αμισού
- Η οδός Αμισού από τη διασταύρωση με την οδό Πόρου έως τη διασταύρωση με την οδό Φλέμινγκ
- Η οδός Φλέμινγκ από τη διασταύρωση με την οδό Αμισού έως τη διασταύρωση με την οδό Ταυγέτου
- Η οδός Ταυγέτου από τη διασταύρωση με την οδό Φλέμινγκ έως τη διασταύρωση με την Λεωφόρο Παναγή Τσαλδάρη
- Η οδός Βίκτωρος Ουγκώ από τη διασταύρωση με τη Λεωφόρο Παναγή Τσαλδάρη έως τη διασταύρωση με την οδό Μυριοφύτου
- Η οδός Μυριόφυτου από τη διασταύρωση με την οδό Βίκτωρος Ουγκώ μέχρι τη διασταύρωση με την οδό Δεμερτζή
- Η οδός Δεμερτζή από τη διασταύρωση με την οδό Μυριόφυτου μέχρι τη διασταύρωση με την οδό Ηπείρου
- Η οδός Ηπείρου από τη διασταύρωση με την οδό Δεμερτζή μέχρι τη διασταύρωση με την οδό Μυστρά
- Η οδός Κεφαλληνίας από τη διασταύρωση με την οδό Ταυγέτου μέχρι τη διασταύρωση με την οδό Άγγελου Σικελιανού

- Η οδός Άγγελου Σικελιανού από τη διασταύρωση με την οδό Κεφαλληνίας έως τη διασταύρωση με τη Λεωφόρο Σαλαμίνας
- Η οδός Κουντουριώτου από τη διασταύρωση με τη Λεωφόρο Σαλαμίνας έως τη διασταύρωση με την οδό Μαρίας Κιουρί
- Η οδός Ακροπόλεως από τη διασταύρωση με την οδό Κουντουριώτου έως τη διασταύρωση με την οδό Κωνσταντίνου Κανάρη
- Η οδός Μαρίας Κιουρί από τη διασταύρωση με την οδό Κουντουριώτου έως τη διασταύρωση με την οδό Βυζαντίου
- Η οδός Βυζαντίου από τη διασταύρωση με την οδό Μαρίας Κιουρί έως τη διασταύρωση με τη Λεωφόρο Δημοκρατίας
- Η οδός Προικονήσου από τη διασταύρωση με τη Λεωφόρο Δημοκρατίας έως τη διασταύρωση με την οδό Πλάτωνος
- Η οδός Κωστή Παλαμά από την οδό Πλάτωνος μέχρι τη διασταύρωση με την οδό Μιαούλη
- Η οδός Ηρακλέους από τη διασταύρωση με την οδό Μιαούλη μέχρι τη διασταύρωση με την οδό Αριστοτέλους
- Η οδός Αριστοτέλους από τη διασταύρωση με την οδό Ηρακλέους μέχρι τη διασταύρωση με την οδό Αγίου Παντελεήμονος
- Η οδός Αγίου Παντελεήμονος από τη διασταύρωση με την οδό Αριστοτέλους μέχρι την οδό Πλάτωνος
- Η οδός Πλάτωνος από τη διασταύρωση με την οδό Αγίου Παντελεήμονος έως τη διασταύρωση με την οδό Αλέξανδρου Ζαΐμη
- Η οδός Αλέξανδρου Ζαΐμη από τη διασταύρωση με την οδό Πλάτωνος έως την οδό Μαρίας Κιουρί
- Η οδός Αλέξανδρου Παπαναστασίου από τη διασταύρωση με την οδό Μαρίας Κιουρί έως τη διασταύρωση με την οδό Έβρου
- Η οδός Έβρου από τη διασταύρωση με την οδό Αλέξανδρου Παπαναστασίου έως την οδό Μαρίας Κιουρί
- Η οδός Μαρίας Κιουρί από τη διασταύρωση με την οδό Έβρου έως τη διασταύρωση με την οδό Καραολή & Δημητρίου
- Η οδός Ερμού από τη διασταύρωση με την οδό Καραολή & Δημητρίου έως την οδό Ρεπούλη
- Η οδός Ρεπούλη από την οδό Ερμού μέχρι τη διασταύρωση με την οδό Φαναρίου
- Η οδός Φαναρίου από την οδό Ρεπούλη μέχρι την οδό Κωνσταντινουπόλεως
- Η οδός Φερών από τη διασταύρωση με την οδό Κωνσταντινουπόλεως μέχρι την οδό Αμύνταιου
- Η οδός Αμύνταιου από τη διασταύρωση με την οδό Φερών μέχρι την οδό Καραολή & Δημητρίου
- Η οδός Καραολή & Δημητρίου από τη διασταύρωση με την οδό Αμύνταιου έως τη διασταύρωση με την οδό Αλέξανδρου Παπαναστασίου

- Η οδός Αλέξανδρου Παπαναστασίου από τη διασταύρωση με την οδό Καραολή & Δημητρίου έως τη διασταύρωση με την οδό Ψάχου
- Η οδός Ψάχου από τη διασταύρωση με την οδό Αλέξανδρου Παπαναστασίου μέχρι την Πλατεία Βλαχερνών
- Η οδός Αγίας Σοφίας από την Πλατεία Βλαχερνών έως τη διασταύρωση με την οδό Δεμερτζή
- Η οδός Πρεβελέγγιου σε όλο της το μήκος
- Η οδός Σούστου σε όλος της το μήκος
- Η οδός Μένανδρου σε όλο της το μήκος
- Η οδός Δήλου σε όλο της το μήκος
- Η οδός Καστελλόριζου από τη διασταύρωση με την οδό Ψάχου έως τη διασταύρωση με την οδό Μυστρά
- Η οδός Μυστρά από τη διασταύρωση με την οδό Καστελλόριζου μέχρι τη διασταύρωση με την οδό Μενελάου
- Η οδός Μενελάου από την οδό Μυστρά μέχρι την οδό Σηστού
- Η οδός Σηστού από τη διασταύρωση με την οδό Μενελάου έως τη διασταύρωση με την οδό Επισκόπου Ησαΐα
- Η οδός Επισκόπου Ησαΐα από τη διασταύρωση με την οδό Σηστού μέχρι τη διασταύρωση με την οδό Αναγνωσταρά
- Η οδός Αναγνωσταρά από τη διασταύρωση με την οδό Επισκόπου Ησαΐα έως τη διασταύρωση με την οδό Αθηνάς
- Η οδός Αθηνάς από τη διασταύρωση με την οδό Αναγνωσταρά μέχρι τη διασταύρωση με την οδό Αιγάλεω
- Η οδός Ροδοπόλεως από τη διασταύρωση με την οδό Χρυσοστόμου Σμύρνης έως τη διασταύρωση με την οδό Άργους
- Η οδός Βοσπόρου από τη διασταύρωση με την οδό Ροδοπόλεως έως τη διασταύρωση με την οδό Μυκηνών
- Η οδός Δελφών σε όλο της το μήκος
- Η οδός Ιθάκης από την οδό Δελφών μέχρι την οδό Επιδαύρου
- Η οδός Επιδαύρου από τη διασταύρωση με την οδό Ιθάκης έως τη διασταύρωση με την οδό Προποντίδος
- Η οδός Προποντίδος από τη διασταύρωση με την οδό Επιδαύρου μέχρι τη διασταύρωση με την οδό Σωκράτους
- Η οδός Σωκράτους από τη διασταύρωση με την οδό Προποντίδος έως τη διασταύρωση με την οδό Λάμπρου Πορφύρα
- Η οδός Λάμπρου Πορφύρα από την οδό Σωκράτους μέχρι την οδό Μάρκου Μπότσαρη

Το συνολικό μήκος των πεζοδρόμων αυτών είναι περίπου 14 χιλιόμετρα.

Στα δίκτυα αυτά πεζοδρόμων θα επιτρέπεται η διέλευση ιδιωτικών αυτοκινήτων με πολύ χαμηλές ταχύτητες μόνο για κατοίκους, οι ιδιοκτησίες



των οποίων βρίσκονται εντός του δικτύου, με ειδική άδεια, και για τα Α.Μ.Ε.Α. μόνο αν χρειάζονται μετακίνηση προς κάποια εμπορική ή διοικητική υπηρεσία, με περιορισμό στο χρόνο στάθμευσης. Η στάθμευση των οχημάτων τους θα γίνεται σε συγκεκριμένες θέσεις, που θα έχουν οριστεί από το δήμο.

Όσον αφορά τη διέλευση βαρέων οχημάτων για φορτοεκφόρτωση των προϊόντων των καταστημάτων, θα επιτρέπεται μόνο συγκεκριμένες ώρες της ημέρας (όχι ώρες αιχμής ώστε να μην παρενοχλούνται οι πεζοί).

Επιπρόσθετα, είναι επιτακτική η ανάγκη για βελτίωση των πεζοδρομίων στους υπόλοιπους οδικούς άξονες του δήμου. Σήμερα τα πεζοδρόμια είναι αρκετά στενά και παρουσιάζουν αρκετά φυσικά (δέντρα) και τεχνητά (μηχανές) εμπόδια, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις τα πεζοδρόμια είναι ανύπαρκτα. Χρειάζεται η ανακατασκευή και δημιουργία πεζοδρομίων σε όλη την έκταση του δήμου. Ταυτόχρονα, μπορεί να βελτιωθεί αισθητικά η εικόνα των δρόμων με τη φύτευση δέντρων και παρτεριών στα πεζοδρόμια, όπου αυτό είναι δυνατό.

Όπως προαναφέρθηκε, το ποδήλατο είναι ένα ήπιο μέσο μετακίνησης, το οποίο καταναλώνει τόσο κατά την κίνησή του, όσο και κατά τη στάθμευσή του ελάχιστο χώρο. Σε όλη την έκταση του Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας, τα πλάτη των δρόμων είναι πολύ μικρά και συνεπώς δεν ήταν δυνατή η κατασκευή ποδηλατοδρόμου. Ύστερα από τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που προτείνονται, οι ποδηλάτες θα έχουν τη δυνατότητα να κινούνται στο δίκτυο πεζοδρόμων, που αναφέρεται παραπάνω. Επιπλέον, τα μορφολογικά χαρακτηριστικά της περιοχής είναι ελκυστικά για τους ποδηλάτες, καθώς δεν παρουσιάζονται μεγάλες υψομετρικές διαφορές.

Επειδή στο δίκτυο αυτό των πεζοδρόμων θα ισχύουν διαφορετικοί κανόνες και μπορεί να λαμβάνουν χώρα ειδικές δραστηριότητες, θα πρέπει να υπάρχουν είσοδοι, οι οποίες θα στοχεύουν στην οριοθέτηση της αρχής και του τέλους της των περιοχών αυτών. Πρόκειται για απλές κατασκευές, όπως φωτιστικά σώματα, σήματα, ακόμη και δέντρα.

Βασικοί κανόνες στο σχεδιασμό αυτών των κατασκευών, ώστε να εξασφαλίζεται η αποτελεσματικότητα του μέτρου, είναι :

- Να είναι ορατές από τους οδηγούς σε ικανοποιητική απόσταση.
- Να είναι σαφώς ορισμένες, χρησιμοποιώντας οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση.
- Τα οριζόντια στοιχεία να είναι ορατά (συνήθως με χρωματική διαφοροποίηση για να είναι ευδιάκριτα) και να καλύπτουν την επιφάνεια του οδοστρώματος για ικανοποιητικό μήκος.

- Τα σήματα που χρησιμοποιούνται στις εισόδους να είναι σχεδιασμένα με βάση τους ισχύοντες κανόνες για τη σήμανση.
- Ανεξάρτητα από τη μορφή της εισόδου, να εφαρμόζονται έτσι ώστε να μην εμποδίζουν την πρόσβαση στις παρόδιες χρήσεις.  
(Πόλη και πολεοδομικές πρακτικές , σελ.330)

Σε ορισμένα από τα κυριότερα σημεία της «πράσινης διαδρομής» παρουσιάζονται η υπάρχουσα κατάσταση και οι προτεινόμενες αλλαγές. Σχεδιάστηκαν οι διατομές για τους εξής δρόμους (ΧΑΡΤΗΣ Π.6):

- Διατομή Δ1: Οδός Μπαλή
- Διατομή Δ2: Οδός Γαζή
- Διατομή Δ3: Οδός Ολύμπου
- Διατομή Δ4: Οδός Γκιώνας
- Διατομή Δ5: Οδός Ταυγέτου
- Διατομή Δ6: Οδός Μυστρά
- Διατομή Δ7: Οδός Επισκόπου Ησαΐα
- Διατομή Δ8: Οδός Καστελλόριζου
- Διατομή Δ9: Οδός Παπαναστασίου
- Διατομή Δ10: Οδός Κουντουριώτου
- Διατομή Δ11: Οδός Βυζαντίου
- Διατομή Δ12: Οδός Παλαμά
- Διατομή Δ13: Οδός Αγίου Παντελεήμονος
- Διατομή Δ14: Οδός Σωκράτους
- Διατομή Δ15: Οδός Βοσπόρου
- Διατομή Δ16: Οδός Ροδοπόλεως

## 5 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

### 5.1 ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ

#### 5.1.1 Γενικές Χρήσεις Γης

Για την ολοκλήρωση του σχεδιασμού του δήμου προτείνεται η Αναθεώρηση του Πολεοδομικού Σχεδίου. Το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο στην περιοχή υφίσταται από το 1935 και τροποποιήθηκε το 1959. Όπως είναι λογικό, στη σημερινή εποχή δεν μπορεί να ανταποκριθεί στις σύγχρονες απαιτήσεις.

Τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια των δύο πρώην Δήμων Κερατσινίου και Δραπετσώνας, είχαν ορίσει ως χρήση γης, με τη γενική πολεοδομική λειτουργία, αυτήν της «Γενικής Κατοικίας» στα μεγαλύτερα τμήματα των δύο πόλεων. Επιπλέον, το ΓΠΣ Κερατσινίου είχε ορίσει το κέντρο της πόλης στα Ταμπούρια ως δευτερεύον υπερτοπικό κέντρο, το οποίο θα μπορούσε να αναπτυχθεί στην ολότητά του σε συνδυασμό με παρεμβάσεις ανάπτυξης στα προσφυγικά. Τέλος, και τα δύο ΓΠΣ όριζαν τοπικά κέντρα γειτονιάς.

Στα είκοσι ένα χρόνια που πέρασαν από την έγκριση των ΓΠΣ για το Κερασίι και τη Δραπετσώνα, το μόνο πράγμα που υλοποιήθηκε στην πράξη ήταν η χρήση της «Γενικής Κατοικίας». Η ανάπτυξη των χρήσεων οικονομικών δραστηριοτήτων έγινε γραμμικά, κατά μήκος των μεγάλων οδικών αξόνων, με αποτέλεσμα τα τοπικά κέντρα γειτονιάς να μη δημιουργηθούν ποτέ ή να είναι πολύ μικρής κλίμακας.

Στο πλαίσιο της εργασίας αυτής, οι προτάσεις στοχεύουν σε μία στοιχειώδη οργάνωση των χρήσεων στο χώρο των δύο πόλεων. Αναλυτικότερα :

Προτείνεται η χωροθέτηση των εξής Γενικών Χρήσεων Γης, η οποία παρουσιάζεται στο Χάρτη Π.4, κλίμακας 1:5000 :

Α. Περιοχή Πολεοδομικού Κέντρου – Κεντρικών Λειτουργιών Πόλης – Τοπικού Κέντρου Συνοικίας - Γειτονιάς

Στις περιοχές της κατηγορίας αυτής επιτρέπονται μόνο :

- Κατοικία
- Ξενώνες, ξενοδοχεία, τουριστικές εγκαταστάσεις
- Εμπορικά καταστήματα
- Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, οργανισμοί
- Διοίκηση
- Εστιατόρια

- Αναψυκτήρια
- Κέντρα διασκέδασης, αναψυχής
- Χώροι συνάθροισης κοινού
- Πολιτιστικά κτίρια και εγκαταστάσεις
- Κτίρια εκπαίδευσης
- Θρησκευτικοί χώροι
- Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
- Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης
- Κτίρια , γήπεδα στάθμευσης
- Πρατήρια Βενζίνης
- Αθλητικές εγκαταστάσεις
- Εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων – εκθεσιακά κέντρα
- Εγκαταστάσεις μέσω μαζικών μεταφορών

#### B. Περιοχή Γενικής Κατοικίας

Στις περιοχές της κατηγορίας αυτής επιτρέπονται μόνο :

- Κατοικία
- Ξενοδοχεία μέχρι 100 κλινών και ξενώνες
- Εμπορικά καταστήματα (με εξαίρεση τις υπεραγορές και τα πολυκαταστήματα)
- Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, οργανισμοί
- Κτίρια εκπαίδευσης
- Εστιατόρια
- Αναψυκτήρια
- Θρησκευτικοί χώροι
- Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
- Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης
- Πρατήρια βενζίνης
- Αθλητικές εγκαταστάσεις
- Κτίρια, γήπεδα στάθμευσης
- Πολιτιστικά κτίρια (πολιτιστικές εγκαταστάσεις)

#### Γ. Περιοχή Αμιγούς Κατοικίας

Στις περιοχές της κατηγορίας αυτής επιτρέπονται μόνο :

- Κατοικία
- Ξενώνες μικρού δυναμικού
- Εμπορικά καταστήματα που εξυπηρετούν τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων της περιοχής (παντοπωλεία, φαρμακεία, χαρτοπωλεία κτλ.)
- Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
- Κτίρια πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης
- Αθλητικές εγκαταστάσεις
- Θρησκευτικοί χώροι

- Πολιτιστικά κέντρα (πολιτιστικές εγκαταστάσεις)

#### Δ. Περιοχή Μη Οχλούσας Βιομηχανίας – Βιοτεχνίας- Βιομηχανικού και Βιοτεχνικού Πάρκου

Στις περιοχές της κατηγορίας αυτής επιτρέπονται μόνο :

- Βιομηχανικές εγκαταστάσεις χαμηλής και μέσης όχλησης
- Βιοτεχνικές εγκαταστάσεις χαμηλής και μέσης όχλησης
- Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής και μέσης όχλησης
- Κτίρια , γήπεδα στάθμευσης
- Κτίρια , γήπεδα αποθήκευσης
- Πρατήρια βενζίνης , υγραερίου
- Κατοικία για προσωπικό ασφαλείας
- Γραφεία
- Εστιατόρια
- Αναψυκτήρια
- Χώροι συνάθροισης κοινού
- Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
- Αθλητικές εγκαταστάσεις
- Εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων
- Εγκαταστάσεις μέσων μαζικών μεταφορών

Πιο συγκεκριμένα, το Πολεοδομικό Κέντρο, το οποίο χωροθετείται στο ιστορικό-διοικητικό κέντρο της πόλης του Κερατσινίου επεκτείνεται και οριοθετείται μεταξύ των οδών Αλέξανδρου Παπαναστασίου, Μικράς Ασίας, Σμύρνης, Περικλέους, Αυξεντίου-Παλληκαρίδη, Αδριανουπόλεως και Λεωφόρου Δημοκρατίας. Ακόμη, οι προτεινόμενες από τα ΓΠΣ χρήσεις τοπικού κέντρου διατηρούνται.

Στα Οικοδομικά Τετράγωνα που βρίσκονται γύρω από τους μεγάλους οδικούς άξονες προτείνεται η χρήση της «Γενικής Κατοικίας». Επιπλέον, στις εσωτερικές περιοχές των δακτυλίων, οι οποίοι αναφέρονται στο προηγούμενο κεφάλαιο, προτείνεται η χρήση της «Αμιγούς Κατοικίας».

Στην περιοχή που προτείνεται να ενταχθεί στο σχέδιο πόλης, η οποία βρίσκεται στο βόρειο άκρο του δήμου, στην Πολεοδομική Ενότητα Αγίου Μηνά δίνεται η χρήση της «Αμιγούς Κατοικίας». Οι όροι και περιορισμοί δόμησης θα προσδιοριστούν σύμφωνα με το ΓΟΚ.

##### 5.1.2 Όροι και Περιορισμοί Δόμησης

Ο Συντελεστής Δόμησης (Σ.Δ.) του 2,6 είναι ένας από τους υψηλότερους που ισχύουν σε περιφερειακούς Δήμους της Αττικής. Η λογική ενός τόσο υψηλού συντελεστή δόμησης στηριζόταν στην εκμετάλλευση των πολύ μικρών

οικοπέδων που υπήρχαν στην περιοχή από του χαμηλού εισοδήματος ιδιοκτήτες τους.

Μέχρι και τη δεκαετία του '90, η αυτοστέγαση ήταν το κύριο σύστημα εκμετάλλευσης της γης για κατοικία. Τα κτίρια ήταν συνήθως τριών ή τεσσάρων ορόφων. Από το 2000 και μετά όμως, η κατάσταση άλλαξε και οι νέες οικοδομές χτίστηκαν, κατά κύριο λόγο, με το σύστημα της αντιπαροχής. Οι περισσότεροι εκμεταλλεύτηκαν τα πολύ μεγάλα ύψη κατά ΓΟΚ (26 μέτρα για Σ.Δ. 2,6) και έτσι σήμερα υπάρχουν κτίρια 7, ακόμη και 8 ορόφων.

Η αισθητική υποβάθμιση είναι έντονη, ενώ αρνητικά επηρεάζεται και η ζωή των κατοίκων. Ο Δήμος δεν μπορεί να ανταποκριθεί σε μία τόσο μεγάλη πυκνοκατοίκηση. Οι χώροι πρασίνου, οι πλατείες, οι κοινωνικές υποδομές και εγκαταστάσεις δεν επαρκούν.

Στο πλαίσιο της εργασίας αυτής προτείνεται η μείωση του Σ.Δ. από 2,6 σε 1,8 και η μείωση του ύψους από 26 σε 19 μέτρα.

### *5.1.3 Αναπλάσεις*

Οι περιοχές των προσφυγικών κατοικιών αντιμετωπίζουν έντονα προβλήματα υποβάθμισης. Οι προσφυγικές κατοικίες βρίσκονται στα Ταμπούρια, τον Άγιο Παντελεήμονα, στην Ευγένεια και τη Χαραυγή. Προτείνεται να χαρακτηριστούν ως περιοχές ανάπλασης, σύμφωνα με το άρθρο 14 του ν.2508/97, ενώ θεωρείται απαραίτητη η διατήρηση ορισμένων κελυφών κατοικίας για τη διασφάλιση της ιστορικής μνήμης και της πολιτιστικής κληρονομιάς.

Επίσης, προτείνεται η επίσπευση των διαδικασιών για την αξιοποίηση του Νεκροταφείου της Ανάστασης. Τόσο στο ισχύον Ρ.Σ.Α, όσο και στο ΓΠΣ Δήμου Κερατσινίου 1991, είναι χαρακτηρισμένο ως αστικό πράσινο. Η έκτασή του είναι περίπου 90 στρ. και μπορεί να εξυπηρετήσει πληθυσμό 100.000 κατοίκων περίπου.

Επιπρόσθετα, ο δήμος οφείλει να αξιοποιήσει άμεσα την έκταση του πρώην εργοστασίου «Καχραμάνογλου», η οποία έχει έκταση περίπου 5 στρ. και βρίσκεται στην καρδιά της πόλης του Κερατσινίου. Συγκεκριμένα, πρόκειται για το Οικοδομικό Τετράγωνο 137 στο Κερατσίνι, μεταξύ των οδών Κων/πόλεως, Ανακού, Βαλαωρίτου και Αγίου Παντελεήμονος. Προτείνεται η διατήρηση τμήματος του κελύφους του εργοστασίου για τη διατήρηση της βιομηχανικής μνήμης της περιοχής, το οποίο θα φιλοξενεί πολιτιστικές και εκπαιδευτικές δραστηριότητες. Ο υπόλοιπος χώρος θα μετατραπεί σε πράσινο και θα μπορεί να φιλοξενεί υπαίθριες δραστηριότητες και εκδηλώσεις.

Επιπλέον, οι αρμόδιοι φορείς πρέπει να καταρτίσουν λίστα με τις αναξιοποίητες εκτάσεις του δήμου, οι οποίες θα μπορούσαν να μετατραπούν σε κοινόχρηστους χώρους και χώρους πρασίνου και να αποτελέσουν πνεύμονες οξυγόνου μέσα στον οικιστικό ιστό.

## 5.2 ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΛΙΜΕΝΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΖΩΝΗΣ

Εικόνα 5-1 : Η περιοχή ανάπλασης πριν την κατεδάφιση του εργοστασίου Λιπασμάτων



(Πηγή : Θύμιος Παπαγιάννης και Συνεργάτες ΑΕΜ)

Τα κύρια χαρακτηριστικά της περιοχής ανάπλασης και της άμεσης περιβάλλουσας περιοχής της μπορούν να περιγραφούν με βάση τους εξής άξονες (Κλουτσινιώτη & Μεσαρέ, 2006) :

- Είναι φορτισμένη με μνήμες από την πρώτη βιομηχανική ανάπτυξη στην Αττική, με ανάλογα κτίρια και εξοπλισμούς απολύτως «αναξιοποίητα».
- Διαθέτει ισχυρά τοπία του παράκτιου φυσικού τοπίου της Δυτικής Αθήνας, απολύτως υποβαθμισμένα.
- Όλη η παράκτια ζώνη είναι αποκομμένη από τη χρήση των κατοίκων των κοντινών περιοχών, αλλά και γενικότερα των κατοίκων του Λεκανοπεδίου.
- Πίσω από αυτήν, βόρεια και ανατολικά, βρίσκεται κατακερματισμένος ο αστικός ιστός του Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας, με κύρια χρήση την κατοικία, τη βιοτεχνία – βιομηχανία και το λιανικό εμπόριο.
- Σταδιακά μειώνεται η σημαντική βιομηχανική δραστηριότητα, με αποτέλεσμα την εγκατάλειψη της περιοχής, την αύξηση της ανεργίας και τη γήρανση του πληθυσμού.

- Οι συνθήκες περιβάλλοντος είναι γενικά κακές, με μόλυνση των εδαφών από χημικές και άλλες ουσίες, ειδική ρύπανση από την κυκλοφορία βαρέων οχημάτων, τα οποία διέρχονται μέσα από τον αστικό ιστό.

Εικόνα 5-2 : Η περιοχή ανάπλασης σήμερα



(Πηγή : Θύμιος Παπαγιάννης και Συνεργάτες ΑΕΜ)

Το ιδιοκτησιακό καθεστώς της περιοχής ανάπλασης αναφέρεται στο Κεφάλαιο 3 της εργασίας.

Η έγκριση κήρυξης της περιοχής ως περιοχής Ανάπλασης έχει ήδη συντελεστεί με βάση το άρθρο 7 του Νόμου 2508/97. Για το τμήμα της εντός σχεδίου περιοχής γίνεται εφαρμογή του άρθρου 15 του παραπάνω νόμου, ενώ για το υπό ένταξη τμήμα του άρθρου 4 και ειδικότερα των παραγράφων 6 και 7. Το σύνολο της περιοχής ανάπλασης υπόκειται σε εισφορά σε γη με βάση το Νόμο 1337/83, παρ.4 του άρθρου 8. Επιπλέον, το υπό ένταξη τμήμα οφείλει και εισφορά σε χρήμα, η οποία υπολογίζεται με βάση το άρθρο 21 του Ν.2508/97.

Η εισφορά σε γη ιδιοκτησιών ειδικά για τις χρήσεις που αναφέρονται στα άρθρα 5, 6 και 7 του από 23.02.1987 Διατάγματος (μη οχλούσα βιομηχανία-βιοτεχνία, Βιομηχανικό και Βιοτεχνικό Πάρκο, οχλούσα βιομηχανία-βιοτεχνία, χονδρεμπόριο), υπολογίζεται κατά τον ακόλουθο τρόπο :

- τμήμα ιδιοκτησίας μέχρι 1000τ.μ. ποσοστό 20%
- τμήμα ιδιοκτησίας από 1000τ.μ. μέχρι 4000τ.μ ποσοστό 30%
- τμήμα ιδιοκτησίας από 4000τ.μ ποσοστό 40%



Με βάση τα παραπάνω έχουμε :

- Η ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗ οφείλει εισφορά 101,1 στρ. Από αυτά, 32,25 στρ. έχουν ήδη χαρακτηριστεί Λιμενική Ζώνη, ενώ άλλα 8,25 στρ. έχουν απαλλοτριωθεί για διέλευση υπερτοπικού άξονα. Άρα, η ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗ οφείλει άλλα 60,6 στρ. εισφορά σε γη.
- Η ΒΡ ΕΛΛΑΣ έχει δύο εκτάσεις. Η πρώτη , έκτασης 36,25 στρ. οφείλει 14 στρ. εισφορά σε γη. Από αυτά, 2,5 στρ. έχουν ήδη απαλλοτριωθεί για διέλευση υπερτοπικού άξονα. Άρα, οφείλει άλλα 11,5 στρ. εισφορά σε γη. Η δεύτερη έκταση είναι 47 στρ. και οφείλει 18,3 στρ. εισφορά σε γη. Από αυτά, 8,5 στρ. έχουν ήδη απαλλοτριωθεί για διέλευση υπερτοπικού άξονα. Συνεπώς, οφείλει 9,8 στρ. εισφορά.
- Η ΑΓΕΤ οφείλει εισφορά 46,46 στρ. Από αυτά, 10,6 στρ. έχουν δοθεί με χρήση «γήπεδο» και 24,75 στρ. έχουν απαλλοτριωθεί για την κατασκευή υπερτοπικού άξονα και κόμβου. Άρα, η ΑΓΕΤ οφείλει άλλα 11,11 στρ. εισφορά σε γη.

Πίνακας 5-1 : Πρόταση Κατανομής Χρήσεων Γης στην Περιοχή Ανάπλασης

	Στρέμματα	%
Σύνολο	689,65	100
Κοινόχρηστοι Χώροι	193,86	28,1
Κοινοφελείς Εγκαταστάσεις	222,75	32,3
Εκμεταλλεύσιμοι Χώροι	273,04	39,6

Με την πρόταση αυτή εξασφαλίζεται δίοδος εξόδου του δήμου προς το θαλάσσιο μέτωπο και κοινόχρηστοι χώροι. Το σύνολο του δημόσιου χώρου θα ξεπερνά το 60% της έκτασης που περιλαμβάνει η ανάπλαση.

Από τις παλιές εγκαταστάσεις στην περιοχή διατηρούνται μόνο οι εγκαταστάσεις της ΕΥΔΑΠ, οι οποίες είναι απαραίτητες για το Βιολογικό Καθαρισμό Ψυτάλλειας. Όλες οι υπόλοιπες βιομηχανικές εγκαταστάσεις θα έχουν ένα εύλογο χρονικό διάστημα για να μετεγκατασταθούν στο ΒΙΠΑ Σχιστού ή σε κάποια άλλη βιομηχανική περιοχή. Επιπλέον, διατηρούνται οι δύο χώροι αθλητικών εγκαταστάσεων που υπάρχουν και σήμερα, καθώς επίσης και το 5<sup>ο</sup> Γυμνάσιο Κερασινίου.

Στην υπόλοιπη έκταση δημιουργούνται κοινόχρηστοι και εκμεταλλεύσιμοι χώροι. Το δίκτυο πεζοδρόμων που προτείνεται, αποτελεί μία πολύ σημαντική παράμετρο οργάνωσης του χώρου, κυρίως σε σχέση με την προσπελασιμότητα του θαλάσσιου μετώπου. Επίσης ορίζονται ως Κοινόχρηστες και Κοινοφελείς οι χρήσεις πλατείας, πάρκου, αθλητισμού, εκπαίδευσης και πολιτιστικών λειτουργιών (ΧΑΡΤΗΣ Π.5).

Στους εκμεταλλεύσιμους χώρους προβλέπεται η χρήση της «Γενικής Κατοικίας» και των «Κεντρικών Λειτουργιών». Στα Ο.Τ. που δέχονται κεντρικές λειτουργίες προτείνεται να επιτρέπονται οι εξής χρήσεις :

- Εμπορικά καταστήματα
- Γραφεία , τράπεζες , ασφάλειες , οργανισμοί
- Διοίκηση
- Εστιατόρια
- Αναψυκτήρια
- Κέντρα διασκέδασης , αναψυχής
- Χώροι συνάθροισης κοινού
- Πολιτιστικά κτίρια και εγκαταστάσεις
- Κτίρια εκπαίδευσης
- Θρησκευτικοί χώροι
- Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
- Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης
- Βιοτεχνικές εγκαταστάσεις χαμηλής όχλησης
- Κτίρια , γήπεδα στάθμευσης
- Πρατήρια βενζίνης , υγραερίου
- Αθλητικές εγκαταστάσεις
- Εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων – εκθεσιακά κέντρα
- Εγκαταστάσεις μέσων μαζικών μεταφορών

Επίσης προτείνεται όροι και περιορισμοί δόμησης κατά ΓΟΚ.

Το βασικό οδικό δίκτυο αποτελεί μία σημαντική σχεδιαστική παράμετρο για την οργάνωση του χώρου. Οι δρόμοι προτείνεται να έχουν πλάτος από 12 έως 14 μέτρα. Η παρόδια στάθμευση σε όλες τις περιοχές θα είναι ελεγχόμενη, ενώ επιβάλλεται και η κατασκευή υπόγειων χώρων στάθμευσης.

### 5.3 ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΗΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Στη σημερινή εποχή, μία από τις βασικές προτεραιότητες των περισσότερων χωρών – μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η μείωση της ενεργειακής κατανάλωσης των κτιρίων. Στόχος της προσπάθειας αυτής είναι η μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO<sub>2</sub>), αλλά και η συμπίεση της τιμής του πετρελαίου.

Ο Δήμος Κερατσινίου – Δραπετσώνας έχει τη δυνατότητα να μειώσει την κατανάλωση ενέργειας σε όλα τα δημόσια και δημοτικά κτίρια. Τα οφέλη θα είναι πολλαπλά, τόσο στην ποιότητα ζωής των κατοίκων, όσο και στην οικονομική ευημερία του δήμου.

Σύμφωνα με το Κέντρο Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας υπάρχουν επτά καθοριστικές παρεμβάσεις, οι οποίες είναι πιο αποδοτικές σε ότι αφορά την ενεργειακή κατανάλωση και την οικονομική πλευρά.

- Αντικατάσταση πετρελαίου με φυσικό αέριο ή υγραέριο και αναβάθμιση ή αντικατάσταση καυστήρων με καυστήρες διπλού καυσίμου, καθώς και των παλιών λεβήτων με νέους υψηλότερου βαθμού απόδοσης.
- Εγκατάσταση Κεντρικών Ηλιακών Συστημάτων. Με την εφαρμογή αυτής της επέμβασης επιτυγχάνεται η ολική υποκατάσταση πετρελαίου ή του φυσικού αερίου με ηλιακή ενέργεια για τις ανάγκες του ζεστού νερού.
- Εγκατάσταση αυτοματισμών και κεντρικών συστημάτων αυτομάτου ελέγχου (BMS).
- Αντικατάσταση λαμπτήρων πυρακτώσεως με οικονομικού τύπου.
- Εγκατάσταση μονάδων Συμπαραγωγής Ηλεκτρισμού και Θερμότητας στα νοσοκομεία.
- Αναβάθμιση Συστήματος Κλιματισμού με την εγκατάσταση κεντρικού συστήματος. Με τον τρόπο αυτό, επιτυγχάνουμε καλύτερο έλεγχο και μικρότερη κατανάλωση από ότι στην εγκατάσταση πολλών αυτόνομων μονάδων.

Όπως είναι φυσιολογικό, είναι αδύνατο όλα τα παραπάνω να εφαρμοστούν σε όλα τα δημόσια και δημοτικά κτίρια του δήμου. Πρέπει επιλεκτικά να εφαρμοστούν ορισμένα μέτρα, σύμφωνα με τις υπάρχουσες ανάγκες.

Επιπρόσθετα, προτείνεται η ενεργειακή πιστοποίηση όλων των δημόσιων ή δημοτικών κτιρίων, η οποία είναι και υποχρεωτική σύμφωνα με το ν. 3661 («Μέτρα για τη μείωση της ενεργειακής κατανάλωσης των κτιρίων») και της Οδηγίας 2002/91/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Επιπλέον, προτείνεται η εγκατάσταση φωτοβολταϊκών συστημάτων σε δημόσια κτίρια του δήμου, όπως σχολεία, ιδρύματα, αθλητικές εγκαταστάσεις κτλ. Με τον τρόπο αυτό, συμβάλλουν στην προστασία του περιβάλλοντος και εξοικονομούν επιπλέον ετήσια έσοδα. Δυνατότητα τοποθέτησης φωτοβολταϊκών συστημάτων υπάρχει σε δώματα, στέγες, στέγαστρα, προσόψεις κτιρίων, σκιάστρα και σε βοηθητικούς χώρους. Το μέτρο αυτό έχει ήδη υιοθετηθεί πιλοτικά από ορισμένους δήμους της Αττικής.

Ακόμη, προτείνεται η υπογειοποίηση καλωδίων υψηλής, μέσης και χαμηλής τάσης της ΔΕΗ.

Τέλος, οι προσπάθειες για πράσινο περιβάλλον δεν πρέπει να περιορίζονται μόνο στα πάρκα και στις πλατείες. Οι πληροφόρηση των κατοίκων πρέπει να είναι συνεχής, έτσι ώστε να αποκτούν οικολογική συνείδηση. Η ανακύκλωση

είναι ένας από τους καλύτερους τρόπους να δείξουμε το σεβασμό μας στο περιβάλλον. Για το λόγο αυτό, προτείνεται η τοποθέτηση κάδων ανακύκλωσης χαρτιού, γυαλιού, πλαστικών και ρούχων σε όλα τα Ο.Τ. του δήμου, ενώ στις μεγάλες πλατείες μπορούν να τοποθετηθούν ολοκληρωμένα κέντρα ανταποδοτικής ανακύκλωσης. Τα κέντρα αυτά πραγματοποιούν αυτοματοποιημένα την παραλαβή, την αναγνώριση και διαχωρισμό, την επεξεργασία, τη συλλογή και την αποθήκευση των άδειων μεταλλικών, πλαστικών και γυάλινων συσκευασιών και παρέχουν ανταποδοτικά κίνητρα στους δημότες.

## 5.4 ΑΝΑΚΤΗΣΗ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

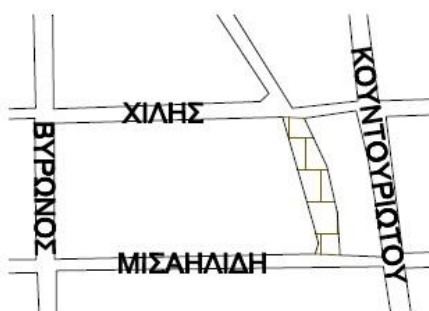
Κόμβος 1 : Προτείνεται η πεζοδρόμηση τμήματος της οδού Καρυάτιδων από τη Χιλής έως τη Μισαηλίδη στο Κερασίни.

Εικόνα 5-3 : Αεροφωτογραφία οδού Καρυάτιδων



(Πηγή : Κτηματολόγιο Α.Ε. , κλίμακα 1:1000)

Εικόνα 5-4 : Σκαρίφημα πρότασης



**Κόμβος 2** : Ενοποίηση πλατείας επί της οδού Αδριανού με όμορο οικοδομικό τετράγωνο στη διασταύρωση των οδών Κουντοριώτου, Μονής Σουμελά και Αδριανού στο Κερατσίνι.

Εικόνα 5-5 : Αεροφωτογραφία οδού Αδριανού



(Πηγή : Κτηματολόγιο Α.Ε. , κλίμακα 1:500)

Εικόνα 5-6 : Σκαρίφημα πρότασης



**Κόμβος 3** : Δημιουργία πλατείας στη διασταύρωση των οδών Λ. Πορφύρα και Κομνηνών στο Κερατσίνι.

Εικόνα 5-7 : Αεροφωτογραφία οδών Πορφύρα και Κομνηνών



(Πηγή : Κτηματολόγιο Α.Ε. , κλίμακα 1:1000)

Εικόνα 5-8 : Σκαρίφημα πρότασης



Κόμβος 4 : Δημιουργία πλατό στη διασταύρωση των οδών Καισάρειας και Κρήνης στο Κερατσίνι. Αξίζει να σημειωθεί, ότι από τη συγκεκριμένη διασταύρωση εξυπηρετούνται πολύ κάτοικοι του δήμου λόγω της ύπαρξης του Ι.Ν. Αγίου Γεωργίου, του 7<sup>ου</sup> Δημοτικού Σχολείου Κερατσινίου και του πάρκου.

Εικόνα 5-9 : Αεροφωτογραφία οδών Καισάρειας και Κρήνης



(Πηγή : Κτηματολόγιο Α.Ε. , κλίμακα 1:1000)

Εικόνα 5-10 : Σκαρίφημα πρότασης



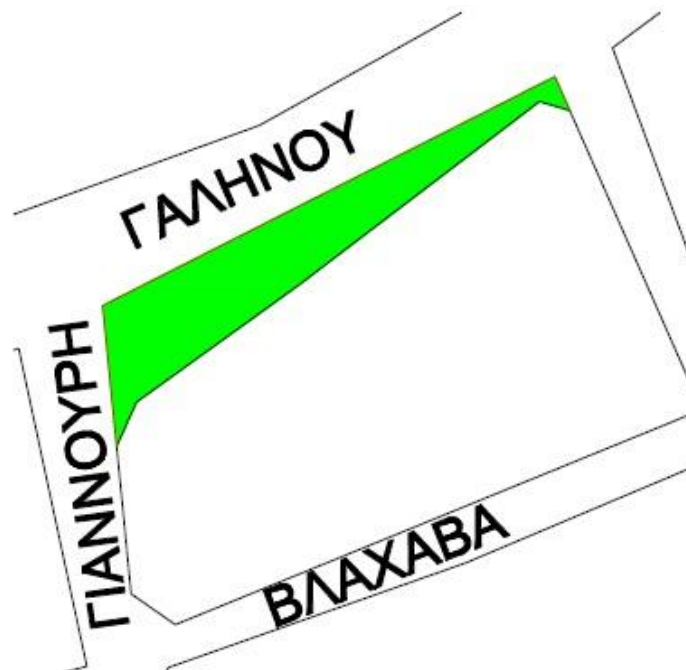
**Κόμβος 5** : Ενοποίηση πλατείας επί της οδού Γαληνού με όμορο οικοδομικό στη διασταύρωση με την οδό Αντ. Γιαννούρη.

Εικόνα 5-11 : Αεροφωτογραφία οδού Γαληνού



(Πηγή : Κτηματολόγιο Α.Ε. , κλίμακα 1:1000)

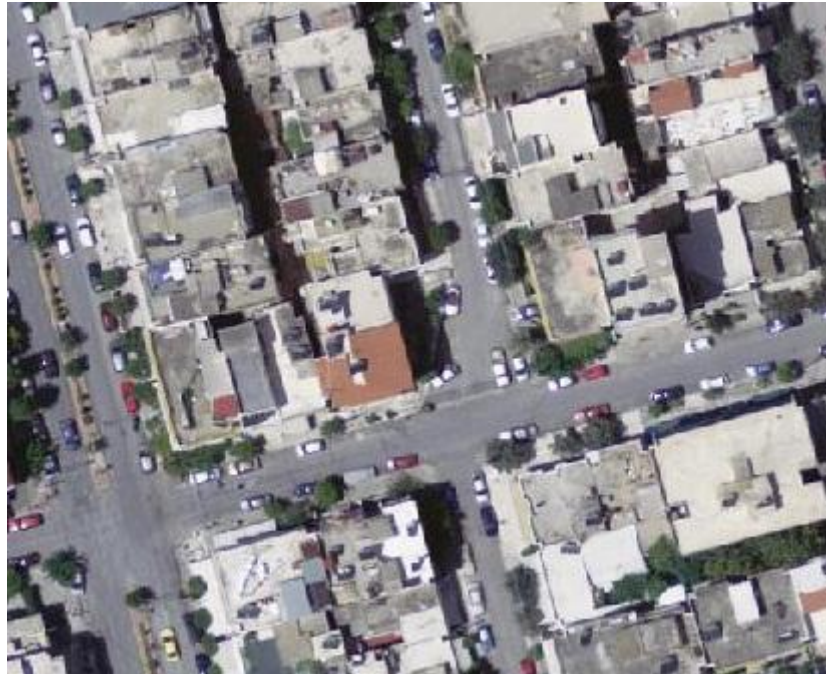
Εικόνα 5-12 : Σκαρίφημα πρότασης





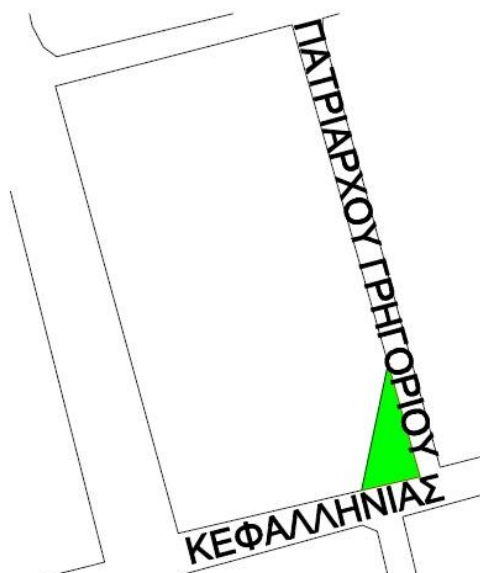
Κόμβος 6 : Δημιουργία παρτεριού στη διασταύρωση των οδών Πατριάρχου Γρηγορίου και Κεφαλληνίας στο Κερατσίνι.

Εικόνα 5-13 : Αεροφωτογραφία οδών Πατριάρχου Γρηγορίου και Κεφαλληνίας



(Πηγή : Κτηματολόγιο Α.Ε. , κλίμακα 1:1000)

Εικόνα 5-14 : Σκαρίφημα πρότασης



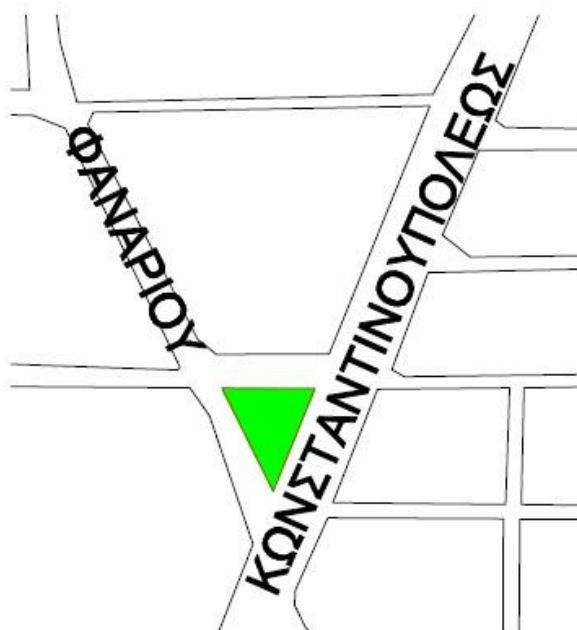
Κόμβος 7 : Δημιουργία πλατείας στη διασταύρωση των οδών Φαναρίου και Κωνσταντινουπόλεως στο Κερατσίνι.

Εικόνα 5-15 : Αεροφωτογραφία οδών Φαναρίου και Κωνσταντινουπόλεως



(Πηγή : Κτηματολόγιο Α.Ε. , κλίμακα 1:1000)

Εικόνα 5-16 : Σκαρίφημα πρότασης



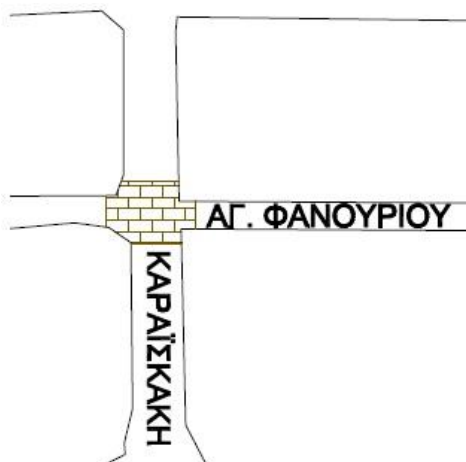
**Κόμβος 8 :** Δημιουργία πλατό στη διασταύρωση των οδών Αγίου Φανουρίου και Γ. Καραϊσκάκη στη Δραπετσώνα. Η κατασκευή του πλατό θα διευκολύνει τις μετακινήσεις των πεζών και των ποδηλατών προς τις αθλητικές εγκαταστάσεις που υπάρχουν στην περιοχή.

Εικόνα 5-17 : Αεροφωτογραφία οδών Αγίου Φανουρίου και Γ. Καραϊσκάκη



(Πηγή : Κτηματολόγιο Α.Ε. , κλίμακα 1:1000)

Εικόνα 5-18 : Σκαρίφημα πρότασης



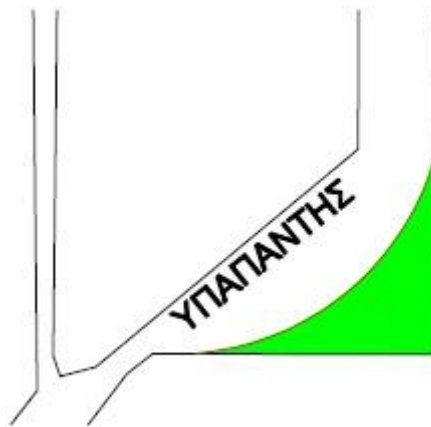
Κόμβος 9 : Δημιουργία παρτεριού στην οδό Υπαπαντής στη Δραπετσώνα.

Εικόνα 5-19 : Αεροφωτογραφία οδού Υπαπαντής



(Πηγή : Κτηματολόγιο Α.Ε. , κλίμακα 1:1000)

Εικόνα 5-20 : Σκαρίφημα πρότασης



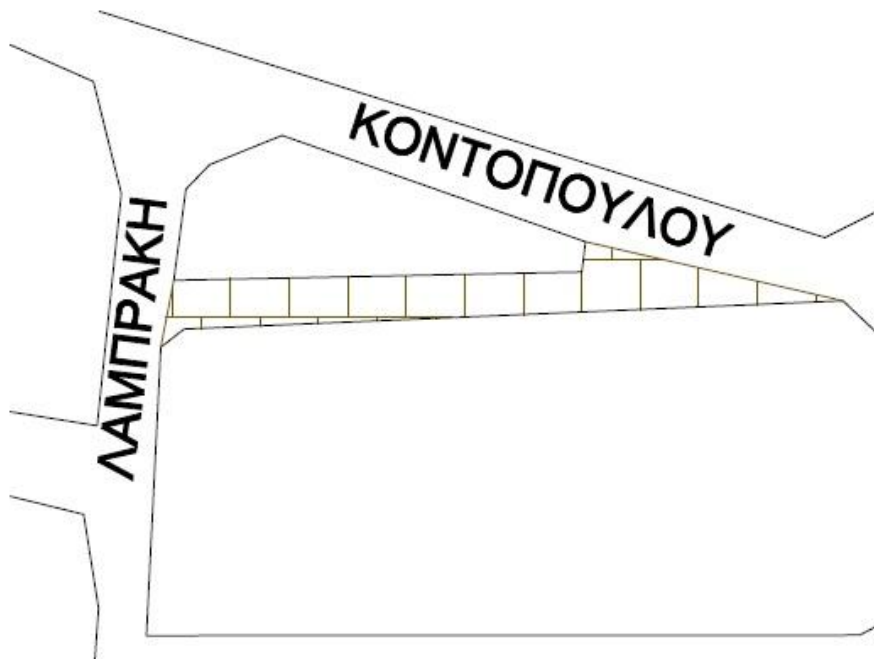
Κόμβος 10 : Πεζοδρόμηση της οδού Μιχαλήνου στη Δραπετσώνα.

Εικόνα 5-21 : Αεροφωτογραφία οδού Μιχαλήνου



(Πηγή : Κτηματολόγιο Α.Ε. , κλίμακα 1:1000)

Εικόνα 5-22 : Σκαρίφημα πρότασης





## 6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ

Ο Δήμος Κερατσινίου – Δραπετσώνας, όπως προκύπτει και από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, αντιμετωπίζει το σύνολο σχεδόν των σύγχρονων αστικών προβλημάτων, όπως είναι η πολεοδομική και κυκλοφοριακή ασφυξία, η περιβαλλοντική υποβάθμιση, η μείωση της αξίας της γης και η αναδιάταξη της τοπικής κοινωνίας.

Το Κερατσίνι και η Δραπετσώνα αποτελούν μια περιοχή με ιδιαίτερα πολιτιστικά και ιστορικά χαρακτηριστικά, ενώ το Πολεοδομικό Σχέδιο της Αθήνας και οι πολιτικές που εφαρμόστηκαν την οδήγησαν σε υποβάθμιση από χωροταξική και περιβαλλοντική σκοπιά, μετατρέποντάς την σε μια περιοχή με έντονη βιομηχανοποίηση.

Συμπερασματικά, η περιοχή μελέτης χαρακτηρίζεται από υποβάθμιση που έχει πολλές διαστάσεις :

- Το κυριότερο ίσως πρόβλημα της περιοχής είναι οι περιβαλλοντικές και κυκλοφοριακές επιπτώσεις, που προκαλούνται από τις λιμενοβιομηχανικές δραστηριότητες.
- Η ύπαρξη εγκαταλελειμμένων κελυφών βιομηχανιών και αποθηκών δημιουργούν αισθητικούς και περιβαλλοντικούς κινδύνους.
- Οι μεγάλοι υπερτοπικοί οδικοί άξονες και οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις εμποδίζουν την πρόσβαση των κατοίκων στη θάλασσα και δημιουργούν χωρικές ασυνέχειες.
- Η περιοχή είναι πυκνοδομημένη με υψηλούς συντελεστές δόμησης, λίγους ελεύθερους χώρους, ενώ δεν υπάρχουν ούτε επαρκείς χώροι στάθμευσης.
- Η συνύπαρξη ασύμβατων χρήσεων γης και κυρίως κατοικίας με οχλούσες χρήσεις, όπως συνεργεία αυτοκινήτων και αποθήκες ενισχύει την υποβάθμιση.
- Η έλλειψη σύνδεσης της περιοχής με τα μέσα σταθερής τροχιάς (Τραμ, Μετρό) δεν ευνοεί τη χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας.
- Ο πληθυσμός του δήμου φθίνει και παρουσιάζει τάσεις γήρανσης.

Οι δυνατότητες επίλυσης των παραπάνω προβλημάτων αξιολογήθηκαν σε σχέση με τις δυνατότητες που παρουσιάζει η περιοχή. Τα σημαντικότερα πλεονεκτήματα και ευκαιρίες ανάπτυξης του δήμου είναι τα εξής :

- Η θέση και ο ρόλος της περιοχής ως θαλάσσια πύλη της χώρας, η οποία μάλιστα είναι ενταγμένη σε ένα μεγάλο διεθνές λιμενικό σύστημα (ΟΛΠ).
- Οι ναυτιλιακές, διαμετακομιστικές και εμπορικές δραστηριότητες της ευρύτερης περιοχής.

- Η γειννίαση με τις βιομηχανικές περιοχές της Δυτικής Αττικής δίνει τη δυνατότητα προσέλκυσης υπηρεσιών υποστήριξης των παραπάνω οικονομικών δραστηριοτήτων.
- Η ύπαρξη παλαιών βιομηχανικών και εμπορικών χώρων προσφέρεται για αξιοποίηση.
- Ο δήμος διαθέτει ικανοποιητικές τεχνικές και κοινωνικές υποδομές.
- Η υπό μελέτη ανάπτυξη της λιμενοβιομηχανικής ζώνης μπορεί να αποτελέσει ένα ακόμα πόλο ανάπτυξης μέσα στην περιοχή με έντονη αναπτυξιακή διάσταση.
- Η ολοκλήρωση των υπερτοπικών έργων υποδομής.
- Η αξιοποίηση των χρηματοδοτικών πόρων του Ε.Σ.Π.Α. 2007-2013 και άλλων Κοινοτικών πόρων.

Οι παραπάνω αναπτυξιακές δυνατότητες και τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της περιοχής μελέτης, εφόσον αξιοποιηθούν ορθολογικά και σε ισορροπία με τη χρήση της κατοικίας, θα μπορούσαν να αλλάξουν την εικόνα της περιοχής μελέτης.

Η ανάπτυξη της λιμενοβιομηχανικής ζώνης έχει ένα ιδιαίτερο χαρακτήρα, λόγω τόσο του βάρους του ιστορικού και κοινωνικού της παρελθόντος, όσο και της υπερτοπικής σημασίας ως κοινόχρηστοι χώροι πρασίνου, αναψυχής, περιπάτου και επαφής με τη θάλασσα. Η ευκαιρία που παρουσιάζεται είναι μοναδική για τη δημιουργία ενός τέτοιου χώρου σε ακτίνα πολλών χιλιομέτρων. Η περιοχή ανάπτυξης αποτελεί τη μόνη δυνατότητα για έξοδο προς τη θάλασσα, όχι μόνο για τους κατοίκους του δήμου, αλλά για ολόκληρη τη Δυτική Αττική.

Βασική πρόταση για την πολεοδομική οργάνωση του δήμου είναι η ήπια μετάβαση ανάμεσα στις διάφορες χρήσεις γης, όπως και οι ενιαίες χρήσεις σε ορισμένα τμήματα του δήμου. Επιπρόσθετα, είναι απαραίτητη η χωροθέτηση χώρων πρασίνου για τις υπάρχουσες, αλλά και τις μελλοντικές ανάγκες της περιοχής.

Τα κέντρα του δήμου θα προστατεύονται από τα δίκτυα ήπιας κυκλοφορίας και τους δακτυλίους που έχουν προταθεί. Στο σύνολό του, το οδικό δίκτυο θα ικανοποιεί τις μετακινήσεις οχημάτων, πεζών, ποδηλάτων και μετακινήσεις με τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Στόχος των προτάσεων ήταν η αρμονική συνύπαρξη των χρηστών του δρόμου, μέσα από την κατάργηση της κυριαρχίας του αυτοκινήτου.

Ιδιαίτερη σημασία για τους κατοίκους θα έχει το δίκτυο για πεζούς και ποδηλάτες. Θα αποτελεί σημείο αναφοράς του δήμου, ως οριοθετημένοι χώροι για περίπατο και ψυχαγωγία, προστατευμένο από τις μεγάλες ροές



αυτοκινήτων. Απαραίτητο μέτρο για την εφαρμογή του δικτύου ήπιας κυκλοφορίας είναι ο έλεγχος της στάθμευσης.

Απαραίτητες είναι και οι βελτιώσεις στη δημόσια συγκοινωνία. Η σύνδεση των διαφορετικών μέσων μεταφοράς για την ομαλή και χωρίς διακοπές μετακίνηση των επιβατών αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για τη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Αξιολογώντας τις προτάσεις κυκλοφοριακού και πολεοδομικού σχεδιασμού του Δήμου Κερασινίου – Δραπετσώνας, οι οποίες αναπτύχθηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια, συμπεραίνεται ότι έχουν χαρακτήρα ρεαλιστικής παρέμβασης.

Ακόμη, εκτιμάται ότι τα αποτελέσματα των παρεμβάσεων θα είναι θετικά, τόσο για την ταυτότητα και τη φυσιογνωμία της περιοχής, όσο και για το περιβάλλον. Οι κάτοικοι του δήμου θα έχουν τη δυνατότητα να ζουν σε μία πιο «φιλική» περιοχή, εκμεταλλευόμενοι τις δυνατότητες για ηπιότερης μορφής μετακινήσεις.

Τέλος, οι προτεινόμενες παρεμβάσεις ανταποκρίνονται στην κάλυψη των κοινωνικών αναγκών, στην υποστήριξη των αναπτυξιακών προοπτικών και στις απαιτήσεις της βιώσιμης ανάπτυξης.



## ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Ο Δήμος Κερατσινίου – Δραπετσώνας έχει τα περιθώρια να εξελιχθεί σε ένα βιώσιμο δήμο. Τη σημερινή εποχή το φυσικό και το ανθρωπογενές περιβάλλον της περιοχής δέχονται έντονες πιέσεις από τις δραστηριότητες που αναπτύσσονται. Ο Δήμος οφείλει να προστατέψει το περιβάλλον, έτσι ώστε να παρέχει υψηλή ποιότητα ζωής στους κατοίκους και να διασφαλίσει συνθήκες βιώσιμης ανάπτυξης. Μέτρα που θα συμβάλλουν στην κατεύθυνση αυτή είναι ο πολεοδομικός και κυκλοφοριακός σχεδιασμός, η ανάπτυξη του παράκτιου μετώπου, η αξιοποίηση των εγκαταστάσεων παλαιών βιομηχανιών, η δημιουργία χώρων πρασίνου, η ανακατασκευή των υφιστάμενων πλατειών, η προώθηση εναλλακτικών μέσων μετακίνησης, η ανακύκλωση, η εξοικονόμηση ενέργειας, η αποκατάσταση των μολυσμένων εδαφών σε βιομηχανικές περιοχές, η βελτίωση των τεχνικών υποδομών, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, η αναδάσωση του όρους Αιγάλεω και ο έλεγχος της ρύπανσης. Ακόμη, οι κάτοικοι του δήμου και όλες οι ενδιαφερόμενες κοινωνικές ομάδες θα πρέπει να συμμετέχουν στις διαδικασίες με όλους τους πιθανούς τρόπους, από τον εντοπισμό προβλημάτων και τη διατύπωση προτάσεων μέχρι την εθελοντική εργασία. Αν ο Δήμος Κερατσινίου – Δραπετσώνας εφαρμόσει σήμερα τις κατάλληλες πολιτικές, τα μελλοντικά οφέλη θα είναι πολλαπλά και μόνιμα.



## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

1. Αγαδάκος Σ., **Διερεύνηση των αναπτυξιακών χαρακτηριστικών στην παράκτια ζώνη. Εφαρμογή στην περιοχή του Πειραιά**, Διπλωματική Εργασία, Αθήνα, 2009
2. Ανδρικοπούλου Ε., Γιαννάκου Α., Καύκαλας Γ., Πιτσιάβα – Λατινοπούλου Μ., **Πόλη και Πολεοδομικές πρακτικές για τη βιώσιμη ανάπτυξη**, Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα, 2007
3. Αραβαντινός Α., **Πολεοδομικός Σχεδιασμός για μία βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου**, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα, 2007
4. Βάσσου Β., **Αναθεώρηση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δήμου Κερατσινίου**, Αθήνα, 2004
5. Βλαστός Θ., Μηλάκης Δημήτρης, **Πολεοδομία vs Μεταφορές**, Εκδόσεις ιδίων, Αθήνα, 2006
6. **Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Κερατσινίου**, 1991
7. **Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Δραπετσώνας**, 1991
8. Γενναδοπούλου Ε., **Η κοινωνική Πολιτική των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης : Η περίπτωση του Δήμου Κερατσινίου**, Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα, 2009
9. Γοσποδίνη Α., Μπεριάτος Η., **Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη**, Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα, 2006
10. Κλουτσινιώτη Ο., Μεσαρέ Σ., **Χωροταξική – Πολεοδομική Μελέτη Ανάπλασης της Βιομηχανικής Περιοχής στα όρια του Δήμου Δραπετσώνας**, Τ.1 Χωροταξική μελέτη – Πολεοδομική προμελέτη, Αθήνα, 2006
11. Κόδρος Ν., **Όψεις του σχεδιασμού στη λιμενική ζώνη της Πάτρας**, ΔΠΜΣ Πολεοδομία Χωροταξία, Αθήνα, 2009
12. Κότιος Ά., Γαλανός Γ., Γαλιφιανάκης Β., Κουτουλάκης Ε., **Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας 2011-2014**, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 2011
13. Μαυραγάνης Κ., **Η κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη του Πειραιά. Η περίπτωση της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Πειραιά – Πέραμα**, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο Αθηνών, Αθήνα, 2007
14. Μελαδάκης Γ., **Ένα σύγχρονο παράδειγμα πολεοδομικού σχεδιασμού στο λεκανοπέδιο Αττικής : Η βιομηχανική ζώνη της Δραπετσώνας**, Διπλωματική Εργασία, Αθήνα, 2011
15. Μουγιάκου Ε., **Μεθοδολογικό Πλαίσιο Αξιολόγησης & Βελτιστοποίησης Δικτύων Αστικού Πράσινου σε Περιβάλλον Γ.Σ.Π. (GIS). Εφαρμογή ενός Ψηφιδωτού Υποδείγματος Ελαχίστου Κόστους στο Δήμο Κερατσινίου**, Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, Αθήνα, 2010

16. Μπαλαμπανίδης Δ., **Αναπλάσεις σε παράκτιες λιμενοβιομηχανικές ζώνες. Το παράδειγμα των Λιπασμάτων Δραπετσώνας**, ΔΠΜΣ Πολεοδομία Χωροταξία, Αθήνα, 2009
17. Μπελαβίλας Ν., **Λιπάσματα Δραπετσώνας. Σύντομο χρονικό μιας απώλειας**, Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς, Αθήνα, 2007
18. Παπαγιάννης Θ. και συνεργάτες ΑΕΜ, **Ανάπτυξη παραθαλάσσιας περιοχής Δραπετσώνας – Κερατσινίου**, Πολεοδομική Μελέτη – Έκθεση Α' φάσης, Αθήνα, 2005
19. Παπαδόπουλος Σ., **Το τραμ στη σύγχρονη Αθήνα**, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα, 2005
20. Παπανίκα Δ., Πράσινου Μ., **Η περιοχή των λιπασμάτων και οι κάτοικοι της Δραπετσώνας**, Ειδικό Θέμα Πολεοδομίας, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Αθήνα
21. **Πολεοδομική Έρευνα Χρήσεων Γης Δήμου Κερατσινίου**, ΑΝΔΗΠ, 2000
22. **Ρυθμιστικό Σχέδιο και πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας (Ρ.Σ.Α.)**, 1985
23. **Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για την ανάπτυξη του Ολυμπιακού Πόλου Φαλήρου του Φαληρικού Όρμου (Ν. Αττικής)**
24. Τζίκα – Χατζοπούλου Α., **Πολεοδομικό Δίκαιο**, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Ε.Μ.Π., Αθήνα, 2003
25. Τσαδάρη Σ., **Η ανάπτυξη στη λιμενοβιομηχανική ζώνη της Δραπετσώνας**, ΔΠΜΣ Πολεοδομία Χωροταξία, Αθήνα, 2008
26. Χριστοδουλοπούλου Γ., **Πολεοδομικές και Κυκλοφοριακές Προοπτικές των Δημοτικών Ενοτήτων Μάνδρας και Μαγούλας**, Διπλωματική Εργασία, Αθήνα, 2011
27. Χωριανόπουλος Ι., **Αστική Διακυβέρνηση και Ανταγωνισμός : οι Ελληνικές πόλεις στα Ευρωπαϊκά Προγράμματα Ανάπτυξης**, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Τμήμα Γεωγραφίας
28. Ψυχάρακης Ε., **Πολεοδομικός και Κυκλοφοριακός Σχεδιασμός του Καλλικράτειου Δήμου Λυκόβρυσης – Πεύκης**, Διπλωματική Εργασία, Αθήνα, 2011
29. Foster Wheeler Italiana, **Έργο Εκσυγχρονισμού – Αναβάθμισης Διυλιστηρίου Ελευσίνας. Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων**, 2007

## Ηλεκτρονικές Πηγές

1. <http://pireas2day.gr/02,23,97,00.aspx>
2. <http://dielpisformula1.blogspot.com>
3. <http://www.peiraiasnet.gr>
4. <http://el.wikipedia.org/wiki/Πέραμα>
5. <http://el.wikipedia.org/wiki/Πειραιάς>

6. <http://el.wikipedia.org/wiki/Νίκαια>
7. <http://el.wikipedia.org/wiki/Κορυθαλλός>
8. <http://el.wikipedia.org/wiki/Χαιδάρι>
9. <http://www.keratsini-drapetsona.gr>
10. <http://www.koutouzis.gr/>
11. <http://anaplasibzdrapetsona.blogspot.com>
12. <http://eniaioalsos.blogspot.com>
13. <http://www.greekarchitects.gr>
14. <http://www.statistics.gr>
15. <http://www.olp.gr>
16. <http://library.tee.gr>