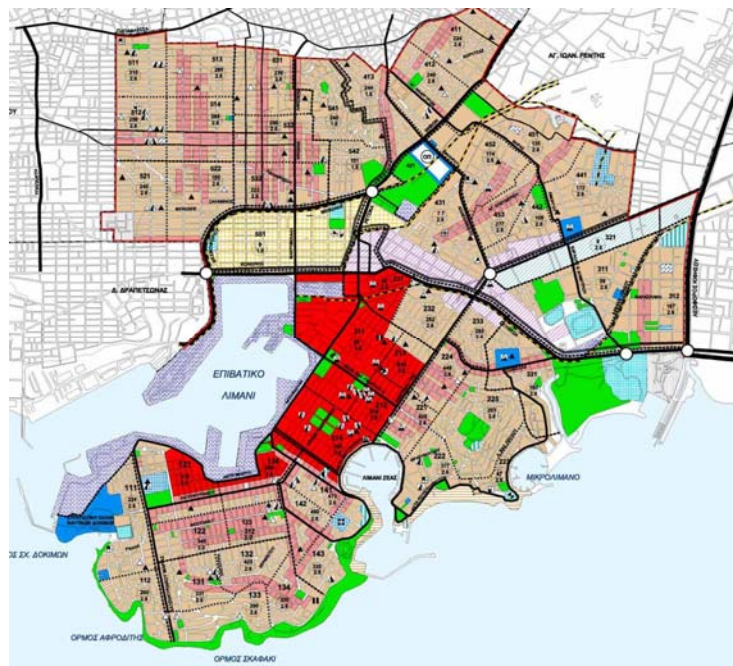


**ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ**  
**ΣΧΟΛΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΩΝ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ**  
**ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΔΟΜΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ**

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**  
**ΤΙΤΛΟΣ: ΑΣΤΙΚΟ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ**  
**ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ- ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ**



**ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. ΒΑΡΕΛΙΔΗΣ**

**ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: ΚΑΡΑΙΣΚΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ**  
**Α.Μ: 32346**

**ΑΘΗΝΑ 2009**

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

|   |                   |
|---|-------------------|
| <b>1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b>                                | <b>σελ: 3</b>     |
| <b>2. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ</b>                     | <b>σελ: 4-5</b>   |
| <b>3. ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ</b>                    | <b>σελ: 6-7</b>   |
| <b>4. Γ.Π.Σ</b>                                   | <b>σελ: 8-9</b>   |
| <b>5. ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΖΩΝΗ</b>                        | <b>σελ: 10-21</b> |
| <b>6. ΑΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ</b>                | <b>σελ: 22-24</b> |
| <b>7. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗΣ<br/>ΡΥΠΑΝΣΗΣ</b> | <b>σελ: 25-26</b> |
| <b>8. ΑΣΤΙΚΑ ΚΕΝΑ</b>                             | <b>σελ: 27-42</b> |
| <b>9. ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ</b>                       | <b>σελ: 43-45</b> |
| <b>10. ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ</b>                 | <b>σελ: 46-50</b> |
| <b>11. ΚΤΙΡΙΑ ΜΕ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ</b>         | <b>σελ: 51-61</b> |
| <b>12.ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ</b>                   | <b>σελ: 62-67</b> |
| <b>13. ΑΝΕΓΙΑ</b>                                 | <b>σελ: 68-69</b> |
| <b>14. ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΕΣ</b>                            | <b>σελ: 70-73</b> |
| <b>15. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ</b>                              | <b>σελ: 74-81</b> |
| <b>16.ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b>                            | <b>σελ: 82-83</b> |

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ιστορία του Πειραιά είναι μια συναρπαστική "περιπέτεια" ανάμεσα στους αιώνες. Με πολλές και ποικίλες μεταπτώσεις. Με περιόδους ακμής και παρακμής, ανόδου και πτώσης που και μόνον αυτές την κάνουν όχι μόνο απλώς ενδιαφέρουσα αλλά - θα προσθέταμε - και ελκυστική. Στην ιστορική αυτή πορεία είναι έκδηλα ορισμένα στοιχεία, που τις προσδίνουν τις "διαστάσεις" μιας γοητευτικής διαδρομής μέσα στο χρόνο - μιας διαδρομής που συνεχίζεται, με εναλλαγή "σκηνικών" αλλά πάντοτε στον ίδιο χώρο πάνω από τέσσερις χιλιετίες. Για να καταλήξει, μετά το θαύμα της δημιουργίας της νεότερης πόλης του Πειραιά, στη διάρκεια του περασμένου αιώνα, στη σημερινή πραγματικότητα: σε μια μεγαλόπολη που σφύζει από ζωή, με το πρώτο λιμάνι της χώρας μας και με όλα τα τυπικά χαρακτηριστικά γνωρίσματα ενός μεγάλου ναυτιλιακού και εμποροβιομηχανικού κέντρου

Στην διαμόρφωση της ιστορικής μοίρας του Πειραιά, υπήρξε πράγματι καθοριστική η επίδραση του φυσικού χώρου και της γεωγραφικής θέσης του. Για τον Πειραιά, στην διαδρομή των αιώνων, ίσχυσε με μαθηματική ακρίβεια, ότι συνήθως παρατηρείται στις περισσότερες - αν όχι όλες - παραθαλάσσιες πόλεις. Κατά καιρούς, ανάπτυξη του λιμένα του συνδέθηκε πάντα με περιόδους ανάλογης ακμής και προόδου της πόλης. Και, όπως είναι γνωστό, στους δεκαπέντε περίπου αιώνες της παρακμής του λιμένα, η πόλη δεν υπήρξε. Η πορεία της πόλης και του λιμένα εμφανίζεται, στα πλαίσια του πειραιϊκού χώρου, κοινή. Και αρκεί νομίζουμε, για τη σχετική επιβεβαίωση, η αδιάψευστη μαρτυρία της ιστορίας.

Στους πρώτους ιστορικούς χρόνους που το λιμάνι του Πειραιά δεν χρησιμοποιήθηκε από τους Αθηναίους, οι κάτοικοι του τόπου ήταν ελάχιστοι. Παρά τις απόψεις που με κάποια δόση ρομαντισμού υποστήριξαν για αξιόλογη ανάπτυξη, στην περίοδο αυτή, δεν υπάρχουν στοιχεία για να τις τεκμηριώσουν. Ο Πειραιάς, πριν αξιοποιηθεί, στις αρχές του 5ου αιώνα π.Χ. και αναδειχθεί σε επίνειο της Αθήνας, ήταν - και έμεινε για αρκετούς αιώνες - ασήμαντος τόπος. Οι Αθηναίοι χρησιμοποιούσαν ως επίνειο το Φάληρο και για το εξαγωγικό εμπόριο τα λιμάνια των ανατολικών ακτών της Αττικής και κυρίως τις Πρασιές (το σημερινό Πόρτο-Ράφτη). Αντίθετα, όταν με τα έργα του Θεμιστοκλή και του Περικλή διαμορφώθηκε σε υποδειγματικό για την εποχή λιμάνι και συγκέντρωσε το εισαγωγικό και διαμετακομιστικό εμπόριο της Αθηναϊκής Δημοκρατίας, αναπτύχθηκε παράλληλα και η πόλη που έγινε το κέντρο της οικονομικής ζωής όχι μόνο της Αθήνας, αλλά και της Ελλάδας ολόκληρης.

## Η Εξέλιξη του δήμου Πειραιά στη Διάρκεια του 20ου Αιώνα

Στις πρώτες τέσσερις δεκαετίες του εικοστού αιώνα η πόλη συνεχίζει σταθερά την ανοδική της πορεία, σε όλους τους τομείς. Στο εμπόριο, τη βιομηχανία, τη ναυτιλία και - γενικά - στον χώρο της οικονομικής ζωής. ενώ παράλληλα αξιόλογες είναι οι επιτεύξεις και στον ευρύτερο κοινωνικό χώρο. Τούτο οφείλεται βασικά στην ομοιογένεια που διατηρεί, ιδιαίτερα ως το 1922, η πειραιϊκή κοινωνία και στην έντονη προβολή μιας τοπικής συνείδησης, που σε τελευταία ανάλυση, διαμορφώνει και την ιδιαιτερότητα της όλης "φυσιογνωμίας" της πόλης. Μια ιδιαιτερότητα που είναι έκδηλη ακόμα και στην αισθητική των δημοσίων και ιδιωτικών κτιρίων της. Με τη σταδιακή επέκταση του ηλεκτροφωτισμού, την ηλεκτροκίνηση του σιδηροδρόμου Αθηνών - Πειραιώς (1904) και των "τραμ" (1909), την ασφαλτόστρωση των κεντρικών οδών και πλατειών - την ίδια περίοδο - και την επίλυση του σοβαρότατου για την πόλη προβλήματος της υδροδότησης, μετά την κατασκευή του φράγματος του Μαραθώνα (1931), αντιμετωπίζονται αποφασιστικά άμεσες και πρακτικές ανάγκες των κατοίκων, με αισθητή βελτίωση της ποιότητας ζωής. Συγχρόνως, μετά την ίδρυση της "Επιτροπείας Λιμένος" (1911), εκτελούνται τα πρώτα μεγάλα από την εποχή της εθνικής παλιγγενεσίας έργα στο λιμάνι (1924-31), με τα οποία αρχίζει ουσιαστικά η προσπάθεια για τον εκσυγχρονισμό του. Και με τη ίδρυση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (1930) επιλύεται οριστικά και το θέμα της διοίκησης και οργάνωσής του, πάνω σε στέρεες και - κυρίως - ορθολογιστικές βάσεις. Στο ενδιάμεσο αυτό διάστημα (1900-1930) η πόλη εξελίσσεται σημαντικά και μετά τα συγκλονιστικά γεγονότα της περιόδου (1912-22, Βαλκανικοί πόλεμοι, Α' Παγκόσμιος, Μικρασιατική καταστροφή) έχει, κυριολεκτικά γιγαντωθεί. Ιδιαίτερα, μετά το 1922, ο Πειραιάς γνωρίζει τη μεγαλύτερη πληθυσμιακή "έκρηξη", με διπλασιασμό του πληθυσμού του, που φτάνει το 1928 τους 251.659 κατοίκους (1920 : 133.428 κατ.) μετά την άφιξη των προσφύγων από την Μικρά Ασία και την εγκατάστασή τους σε συνοικισμούς γύρω από τη παλιά πόλη - τους σημερινούς δήμους Νίκαια, Κερατσίνι, Δραπετσώνα κ.α. Η εγκατάσταση των προσφύγων παρά τα σοβαρότατα προβλήματα που αρχικά δημιούργησε και τα οποία - τελικά - με υπεράνθρωπες προσπάθειες ξεπεράστηκαν, μπορεί να συνετέλεσε σε κάποια αλλοίωση της πληθυσμιακής σύνθεσης του τόπου, αλλά υπήρξε και χρήσιμη αλλά και παραγωγικά αποδοτική. Γιατί ενίσχυσε την οικονομία της χώρας με ένα αξιόλογο έμπυχο δυναμικό που η συμβολή του εκτιμήθηκε ως απόλυτα θετική για τα τοπικά και - ακόμη - για τα ευρύτερα εθνικά πλαίσια.

Η πολεμική περιπέτεια του έθνους (1940-44) είχε τις ανάλογες επιπτώσεις στην πόλη και το λιμάνι του Πειραιά. Ιδιαίτερα στο τελευταίο ήταν άμεσες και ανασχετικές στην απρόσκοπτη - ως τότε - λειτουργία του. Τα πολεμικά γεγονότα, όπως ο βομβαρδισμός από γερμανικά "στούκας" και η έκρηξη του α/π "Κλαν Φρέυζερ" (6-4-1941), ο μεγάλος βομβαρδισμός του Πειραιά από τους "Συμμάχους" (11-1-1944) και η ανατίναξη των λιμενικών εγκαταστάσεων, κατά την αποχώρηση των Γερμανών (12-10-1944), είχαν ως αποτέλεσμα την πλήρη σχεδόν καταστροφή του λιμανιού, με ζημιές που, κατά σχετικές εκτιμήσεις της εποχής, υπολογίστηκαν σε 325.000.000 προπολεμικές

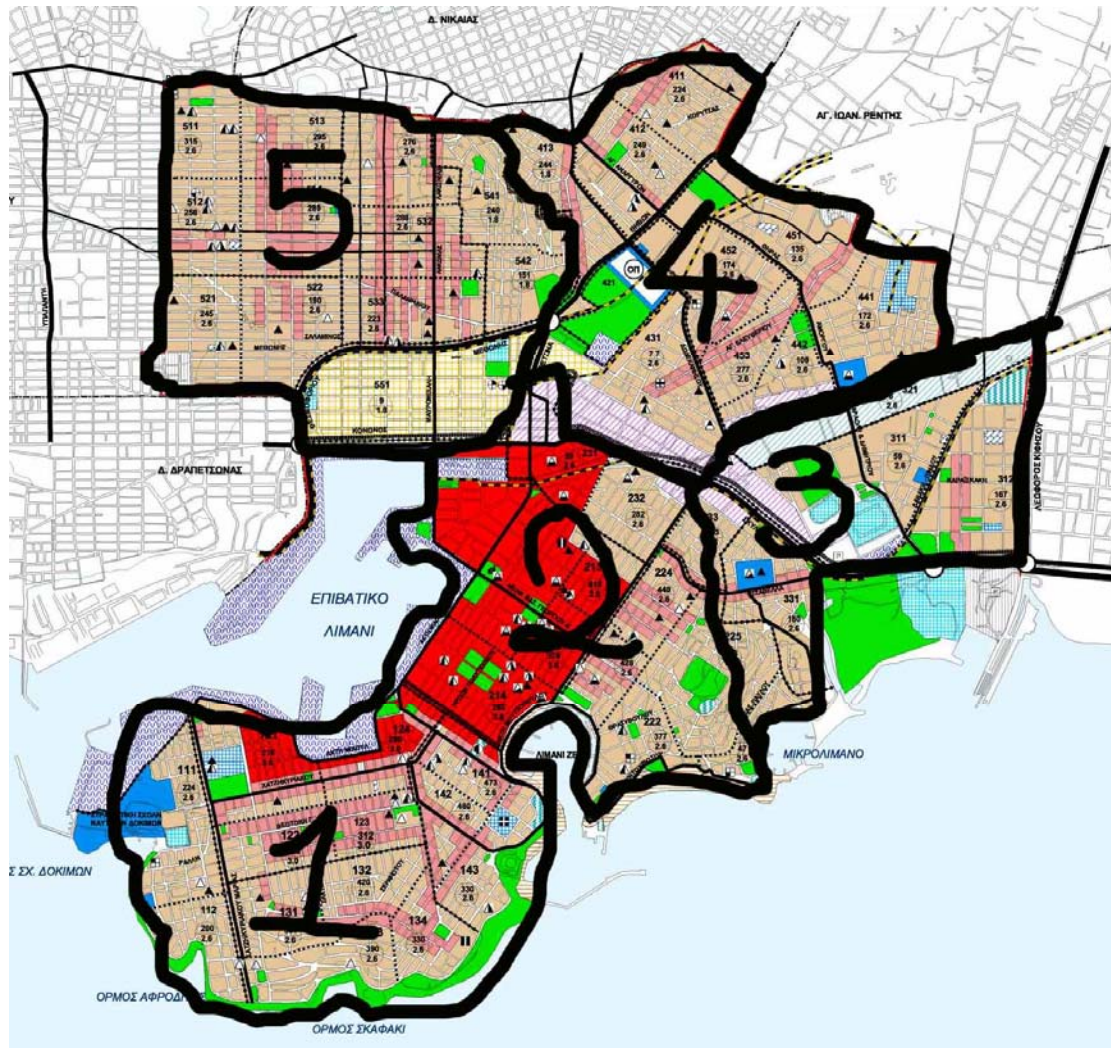
δραχμές. Μεγάλες ήταν και οι καταστροφές στην πόλη (κατάρρευση ενός Ιερού Ναού - της Αγίας Τριάδας - 684 δημοσίων και ιδιωτικών κτιρίων, 56 αποθηκών και εργοστασίων, 3000 πλινθόκτιστων και ξύλινων οικημάτων και σημαντικές ζημιές σε 2.070 δημόσια και ιδιωτικά κτίρια και 146 εργοστάσια και αποθήκες, ενώ βαρύτατος ήταν και ο φόρος αίματος που κατέβαλε ο Πειραιάς - οι θυσίες σε ανθρώπινα θύματα (15.000 περίπου νεκροί, από τους οποίους οι 11.000 από πείνα τον φοβερό χειμώνα του 1941-42).

Στα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια και μετά την αποκατάσταση των ζημιών στο λιμάνι και την πόλη, ο Πειραιάς άρχισε, ιδιαίτερα από τις αρχές της δεκαετίας του 1950, να ξαναβρίσκει τον συνήθη ρυθμό της ζωής του. Με την εκτέλεση σειράς έργων στο λιμάνι, που προσέλαβαν ευρύτερη έκταση μετά τις επαναστατικές αλλαγές που σημειώθηκαν στον χώρο των θαλασσιών μεταφορών με την εισβολή των CONTAINERS - και συνεχίζονται ως τις μέρες μας - δημιουργήθηκαν οι απαραίτητες προϋποθέσεις για την αναγκαία υποδομή σε εγκαταστάσεις και μέσα, ώστε να μπορεί τούτο να εξυπηρετεί άνετα την σταθερά αυξανόμενη κίνησή του σε μοναδοποιημένα φορτία (τα τελευταία διακινούνται από τον μεγάλο σύγχρονο Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων "Ελευθέριος Βενιζέλος", στο Νέο Ικόνιο). Παράλληλα, στα μέσα της δεκαετίας του '50, άρχισε η προσπάθεια για την ανοικοδόμηση της πόλης, για να πάρει όμως διαστάσεις πραγματικής "κοσμογονίας", στον τομέα αυτό, από την επόμενη δεκαετία, με την ανέγερση πολυόροφων κτιρίων με επιβλητική κυριαρχία του "μπετόν" που, κάτω από την ασφυκτική πίεση των άμεσων αναγκών για στέγαση της εποχής πρόβαλε ίσως ως η μόνη λύση, αλλά που δυστυχώς είχε ως αποτέλεσμα τη ριζική αλλαγή της αισθητικής "φυσιογνωμίας" της πόλης. Ελάχιστα είναι τα νεοκλασικά κτίρια που διασώθηκαν από την σκαπάνη της φθοράς και τα οποία ήδη αξιοποιούνται, ώστε ένα μέρος της πολιτισμικής μας αυτής κληρονομιάς να παραμείνει - τουλάχιστον - αλώβητο. Παρά όμως τις αισθητικές αλλοιώσεις που έχει υποστεί, με ορισμένες αρχιτεκτονικές ακρότητες και, φυσικά, παρά με την γειτνίαση με την Αθήνα, που σε πολλούς τομείς της τοπικής μας ζωής έχει επιδράσει ανασταλτικά, ο Πειραιάς, αυτή η σύγχρονη πλέον μεγαλόπολη, διατηρεί ως ένα σημείο - και τούτο είναι παρήγορο - την ιδιαιτερότητά του. Το τελευταίο στοιχείο, αν ενισχυθεί, όπως πιστεύεται με τις απαραίτητες "παρεμβάσεις" της τοπικής ηγεσίας για την δημιουργία περισσότερων "εστιών" πρασίνου και πολιτισμού, θα μπορέσει να αποτελέσει "πόλο έλξης" μεγαλύτερου αριθμού δικών μας και ξένων προς τον Πειραιά. Την πόλη με την πανάρχαια ιστορία αυτήν, επαναλαμβάνω, την συναρπαστική "περιπέτεια" ανάμεσα στους αιώνες - αλλά και το μοναδικό αισθητικό "περίγραμμα" του φυσικού χώρου που την περιβάλλει - και συνθέτει την μοναδικότητα της "λυρικής τοπιογραφίας" της.

## Δημογραφικά στοιχεία

Η νομαρχία Πειραιά έχει 18 δήμους με συνολικό πληθυσμό 541.504  
Ο δήμος Πειραιά έχει (πραγματικό) πληθυσμό 175.697 κατοίκους

Ο δήμος του Πειραιά χωρίζεται σε πέντε δημοτικά διαμερίσματα.



Το Ε δημοτικό διαμέρισμα αποτελείται από τις παρακάτω συνοικίες:

**Αγά Σοφία**

Άγιος Διονύσιος

Άγιος Δημήτριος

Μανιάτικα

Λόφος Βώκου

Κύρια χαρακτηριστικά του Ε δημοτικού διαμερίσματος είναι η βιομηχανική ζώνη όπως φαίνεται και στο ΓΕΝΙΚΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ του δήμου Πειραιά ,το εργοστάσιο του Δηλαβέρη και το εργοστάσιο Ρετσίνα που βρίσκεται στην περιοχή της Αγίας Σοφίας

## ΓΕΝΙΚΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

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

1. Σύμφωνα με τη γενική πολεοδομική λειτουργία τους :
  - Αμιγής κατοικία.
  - Γενική κατοικία.
  - Πολεοδομικά κέντρα - κεντρικές λειτουργίες πόλης - τοπικό κέντρο συνοικίας - γειτονιάς.
  - Μη άχλουσα βιομηχανία - βιοτεχνία, βιομηχανικό και βιοτεχνικό πάρκο (χαμηλή - μέση όχληση).
  - Οχλούσα βιομηχανία - βιοτεχνία (υψηλή όχληση).
  - Χονδρεμπόριο.
  - Τουρισμός - αναψυχή.
  - Ελεύθεροι χώροι - αστικό πράσινο.
  - Κοινωφελείς εξυπηρετήσεις.
  
2. Σύμφωνα με την ειδική πολεοδομική λειτουργία τους :
  - Κατοικία.  
Κατ' εξαίρεση επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται χώροι κτιρίων κατοικίας για άσκηση επαγγέλματος, συμβιβαστού προς την κυρία χρήση του κτιρίου (ιατρεία, δικηγορικά γραφεία κλπ.).
  - Ξενώνες μικρού δυναμικού (περί τις 20 κλίνες).
  - Εμπορικά καταστήματα, καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών.
  - Γραφεία, Τράπεζα, Ασφάλειες, Κοινωφελείς οργανισμοί.
  - Διοίκηση.
  - Εστιατόρια.
  - Αναψυκτήρια.
  - Κέντρα διασκέδασης, αναψυχής.
  - Ξενοδοχεία και λοιπές τουριστικές εγκαταστάσεις.
  - Χώροι συνάθροισης κοινού (θέατρα, κινηματογράφοι, αίθουσες συγκέντρωσης κλπ.).
  - Πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις (βιβλιοθήκες, αίθουσες εκθέσεων κλπ.)
  - Κτίρια εκπαίδευσης.  
Πρωτοβάθμιας  
Δευτεροβάθμιας  
Τριτοβάθμιας  
Ειδικής εκπαίδευσης.
  - Θρησκευτικοί χώροι.
  - Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας (Υγειονομικά κέντρα, παιδικοί σταθμοί, οίκοι ευγηρίας κλπ.).
  - Κτίρια περίθαλψης (νοσοκομεία, κλινικές).
  - Βιομηχανικές εγκαταστάσεις (χαμηλής, μέσης, υψηλής όχλησης).
  - Κτίρια, γήπεδα αποθήκευσης.
  - Κτίρια, γήπεδα στάθμευσης.







## Βιομηχανίες Μέσης Όχλησης

βιομηχανίες μη μεταλλικών ορυκτών προϊόντων, Ενεργειακή βιομηχανία, Μεταλλουργία, Υαλουργία, Χημική βιομηχανία, Βιομηχανία τροφίμων, Κλωστοϋφαντουργία- βιομηχανία δέρματος, ξύλου, χαρτιού, Βιομηχανία ελαστικού, Άλλα σχέδια

Οι βιομηχανίες βρίσκονται δίπλα στις κατοικίες όπως φαίνεται και στον χάρτη Γ.Π.Σ και τα προβλήματα που δημιουργούνται είναι πάρα πολλά.

Τα κυριότερα προβλήματα είναι το κυκλοφοριακό τα απορρίμματα των βιομηχανιών βιοτεχνιών και η ασυμβατότητα μεταξύ γειτονικών χρήσεων.

Αναλυτικά για το κυκλοφοριακό: Η βιομηχανική ζώνη βρίσκεται δίπλα στο κέντρο της περιοχής και του λιμανιού, ιδιαίτερα του σταθμού του ηλεκτρικού του Πειραιά(ΗΣΑΠ). Η έλλειψη χώρων στάθμευσης και οργανωμένου δημοτικού παρκινγκ έχει αποτέλεσμα οι περισσότεροι να αφήνουν τα αυτοκίνητα τους όπου βρουν άσχετα αν ενοχλούν. Με αποτέλεσμα να υπάρχουν παρκαρισμένα αυτοκίνητα σε γωνίες, διασταυρώσεις δρόμων και φορτηγά που πηγαίνουν και έρχονται στις βιομηχανίες να μην μπορούν να στρίψουν και να δημιουργούνται ουρές εκατοντάδων μέτρων με αποτέλεσμα να μην λειτουργούν και τα μέσα μεταφοράς σωστά.

Προτεινόμενη λύση είναι η λειτουργία δημόσιου παρκινγκ και περισσότερη αστυνόμευση από την τροχαία και την δημοτική αστυνομία.

Αναλυτικά για τα απορρίμματα: Το φαινόμενο που παρατηρείται είναι συνηθισμένο στην χώρα μας. Τα δεκάδες οικόπεδα που βρίσκονται κοντά στην βιομηχανική περιοχή και είναι χωρίς περίφραξη έχουν γίνει σκουπιδοτόπο και τοποθεσίες εναπόθεσης μπαζών από τις βιομηχανίες. Είναι ένα θέμα που ενοχλεί χρόνια τους κάτοικους και μόνο μετά από πολλά τηλεφωνήματα στον δήμο έρχεται το τμήμα καθαριότητας να τα μαζέψει, με αποτέλεσμα να γίνονται εστίες μόλυνσης

Προτεινόμενη λύση για μένα είναι η αυστηρή αντιμετώπιση των βιομηχανιών από τον δήμο και τουλάχιστον η σύντομη απομάκρυνση των απορριμμάτων από την ημέρα της ενημέρωσης

Παρόλα αυτά οι βιομηχανίες λειτουργούν πλέον αρμονικά στο κέντρο του Πειραιά αφού είναι αδύνατη η απομάκρυνση τους  
Ακολουθούν φωτογραφίες της περιοχής της βιομηχανικής ζώνης και των βιομηχανιών





Φωτογραφίες από την βιομηχανική ζώνη



Φωτογραφίες από την βιομηχανική ζώνη



Φωτογραφίες από την βιομηχανική ζώνη



Φωτογραφίες από την βιομηχανική ζώνη





Φωτογραφίες από την βιομηχανική ζώνη



Φωτογραφίες από την βιομηχανική ζώνη

## ΟΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΕΣ



Μηχανουργείο



Μηχανουργείο





Βιομηχανικά πλαστικά



Μηχανουργείο





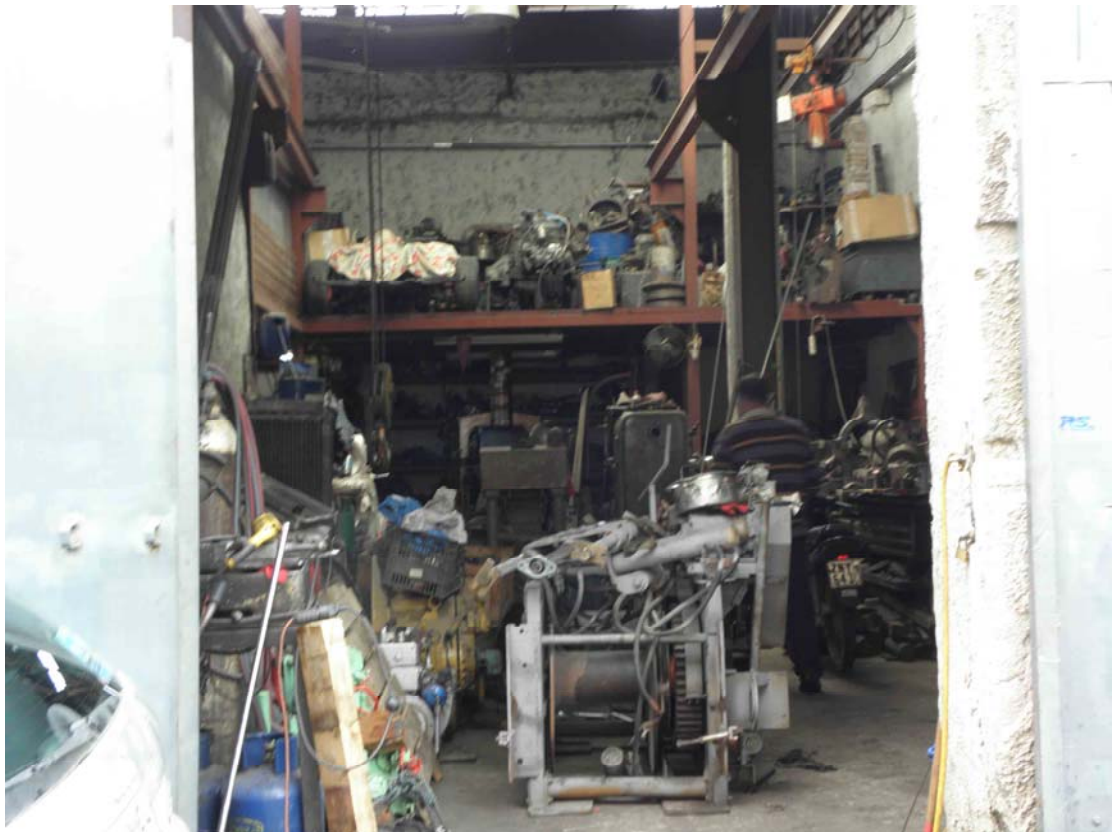
Εμπόριο και επεξεργασία μετάλλων



Μηχανουργείο



Επεξεργασία μετάλλων



Επεξεργασία μετάλλων



Εμπόριο παλαιών μετάλλων



## Προτάσεις

Προτάσεις για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που δημιουργούνται από την βιομηχανική ζώνη δίπλα σε κατοικήσιμη περιοχή

**Προτάσεις** για την αντιμετώπιση των προβλημάτων είναι η αυστηρότερη αστυνόμευση για την αντιμετώπιση της παράνομης στάθμευσης που ενοχλούν τα φορτηγά να έχουν πρόσβαση στις βιομηχανίες και έτσι δημιουργείται μπουτιλιάρισμα σε ολόκληρο τον κεντρικό άξονα της περιοχής και δημιουργούνται προβλήματα και στα μέσα μαζικής μεταφοράς

Άλλη μία πρόταση είναι η αξιοποίηση κάποιων δρόμων της βιομηχανικής περιοχής όπως οι παρακάτω:





Αυτοί οι δρόμοι είναι νεκροί τα Σάββατα και τις Κυριακές ,θα μπορούσε ο Δήμος μαζί με την Νομαρχία να τους κλείνουν αυτές τις μέρες και να είναι ανοιχτεί για τους πολίτες και τα μικρά παιδιά για να κάνουν ποδήλατο και να διασκεδάσουν αφού η έλλειψη χώρου στο κέντρο του Πειραιά είναι γεγονός

# ΑΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ

## Το τμήμα **ΜΕΤΑΓΩΓΩΝ** στο **Ε'** δημοτικό διαμέρισμα

Ήταν σχεδόν βέβαια η μεταφορά του τμήματος Μεταγωγών στο Ε' δημοτικό διαμέρισμα στην περιοχή της Αγίας Σοφίας απέναντι από το 7ο Γυμνάσιο Πειραιά.

Τελευταία στιγμή όμως με πρόταση του Νομάρχη Πειραιά μετά την τεράστια αντίδραση των κατοίκων αυτή η μεταφορά δεν υλοποιήθηκε

Μετά από πρόταση του **Νομάρχη Πειραιά, Γιάννη Μίχα**, το Νομαρχιακό Συμβούλιο, ζήτησε ομόφωνα να μη γίνει η μεταφορά του τμήματος Μεταγωγών, και ταυτόχρονα πρότεινε την απαλλοτρίωση του συγκεκριμένου χώρου και την αξιοποίηση του αποκλειστικά ως αύλειου χώρου του 7ου Γυμνασίου Πειραιά.

Ο κύριος Μίχας δήλωσε ότι «από την πρώτη στιγμή στηρίξαμε ενεργά και αποφασιστικά το αίτημα των κατοίκων του Ε' Διαμερίσματος και για το λόγο αυτό πραγματοποιήσαμε και συνάντηση με τα μέλη της Συντονιστικής Επιτροπής, ενημερώνοντας τους για τις θέσεις μας ενώ δηλώσαμε δυναμικά το παρών μας σε όλες τις συγκεντρώσεις κατοίκων και φορέων με εκπρόσωπο τον κάτοικο της περιοχής και Νομαρχιακό Σύμβουλο Κωνσταντίνο Καρρά, καθώς επίσης και με τα περισσότερα μέλη του Νομαρχιακού Συμβουλίου και τους Αντινομάρχες».

## ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ ΜΑΖΙ ΜΕ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ

Μηχανουργεία και βιομηχανίες είναι μεσοτοιχία με κατοικίες και γραφεία  
Ακολουθούν φωτογραφίες:

Δεξιά είναι ένα μηχανουργείο που κάνει επισκευές πλοίων και δεξιά του  
συνορεύει με ένα τριώροφο κτίριο με κατοικίες





Και αριστερά συνορεύει με αυτή την αποθήκη με Βιομηχανικά πλαστικά





## ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ

Με αίτηση μου στην Διεύθυνση Πράσινου-Περιβ/ντος στο τμήμα περιβάλλοντος με αριθμό πρωτοκόλλου 106535/395/29-9-09 ζήτησα να μου χορηγήσουν τα ενημερωτικά συμπεράσματα τα οποία προκύπτουν από την επεξεργασία των μετρήσεων ατμοσφαιρικών ρύπων για το μήνα Οκτώβριο 2005 έως και 2009 τα οποία υπάρχουν στο αρχείο της υπηρεσίας

Οι μετρήσεις βάσει των οποίων εξήχθησαν τα συμπεράσματα ελήφθησαν από το Σταθμό Μέτρησης Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης του Δήμου Πειραιά που βρίσκεται στην πλατεία Ιπποδαμείας ,η πλατεία βρίσκεται λιγότερο από ένα χιλιόμετρο από την περιοχή της Αγίας Σοφίας και από το κέντρο της βιομηχανικής ζώνης

Από την επεξεργασία των μετρήσεων προέκυψαν τα εξής:

- 1) Για τον ρύπο όζον δεν υπήρξε υπέρβαση του ορίου για καμία ημέρα. Οριακή τιμή(240  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )
- 2) Για το μονοξειδίο του άνθρακα δεν παρουσιάστηκε υπέρβαση της οριακής τιμής (5,005  $\text{mg}/\text{m}^3$ )
- 3) Για τα αιωρούμενα σωματίδια (PM 10) υπήρξε υπέρβαση της οριακής τιμής για τις 17 από τις 31 ημέρες
- 4) Για το διοξείδιο του αζώτου δεν παρουσιάστηκε υπέρβαση του ορίου για καμία ημέρα. Οριακή τιμή 400 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )
- 5) Φια το διοξείδιο του θείου δεν παρουσιάστηκε υπέρβαση του ορίου για καμία ημέρα. Οριακή τιμή 500 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )

### ΓΕΝΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΜΗΝΑ ΟΚΤΩΒΡΙΟ

Σύμφωνα με τις παραπάνω παρατηρήσεις συμπεράσματα προκύπτει ότι η ατμοσφαιρική ρύπανση για τον μήνα Οκτώβριο κυμάνθηκε σε χαμηλά επίπεδα.

Για όλα τα έτη η εκτίμηση παραμένει ίδια  
Είναι ένα θετικό αποτέλεσμα που μας αφήνει τουλάχιστον αισιόδοξους για το αν επηρεάζει άμεσα η βιομηχανική ζώνη τους κατοίκους της περιοχής

## Καθαρές πλατείες, δρόμοι και ελεύθεροι χώροι

Η βρωμιά της πόλης είναι πλέον μνημειώδης. Τα σκουπίδια, η πλημμυρής αποκομιδή τους, η έλλειψη προσωπικού και σύγχρονου εξοπλισμού καθαριότητας είναι ένα φαινόμενο που τείνουμε όλες και όλοι να συμβιβαστούμε μαζί του. Η Παλιά Κοκκινιά υποφέρει περισσότερο από κάθε άλλη συνοικία. Η κατάσταση στους Αγίους Αναργύρους, στην Αγία Σωτήρα και στα σχολεία, στη Θηβών, του Δηλαβέρη είναι πλέον αφόρητη. Η ανακύκλωση που θα αναδιοργάνωνε τις υπηρεσίες καθαριότητας, θα διαπαιδαγωγούσε τους πολίτες και θα εξοικονομούσε χρήματα για τον Δήμο είναι άγνωστη λέξη. Ενδιαφέρει μόνον ως άλλοθι για business ή για να στήνονται διαφημιστικά κιόσκια και καλάθια δήθεν ανακύκλωσης στο κέντρο της πόλης. Εκτός από τα σκουπίδια, ο αστικός εξοπλισμός, δηλαδή τα πεζοδρόμια, ο φωτισμός, τα καθιστικά, οι κάδοι απορριμμάτων στους δημόσιους χώρους έχουν εγκαταλειφθεί στην τύχη τους όπου υπάρχουν. Η αλλαγή στον Πειραιά αρχίζει από αυτά, τα μικρά, τα σημαντικά, τα καθημερινά. Από τις εγκαταλειμμένες συνοικίες, όχι από τον περιβάλλοντα χώρο του Δημαρχείου (που και αυτός βέβαια δεν υστερεί στα μαύρα του χάλια!). **Το Λιμάνι της Αγωνίας καταγγέλλει τη Δημοτική Αρχή για την εγκατάλειψη και την υποβάθμιση της καθαριότητας και της φροντίδας των δημόσιων χώρων στην Παλιά Κοκκινιά. Ζητάει καθαρά πεζοδρόμια, πλατείες, πεζοδρόμους και δρόμους. Φροντίδα του πρασίνου, αντικατάσταση και επισκευή του εξοπλισμού. Συνεχή και αποτελεσματικό καθαρισμό της γειτονιάς. Συστηματική και επαρκή αποκομιδή των σκουπιδιών. Δημοτική ανακύκλωση αξιόπιστη, παντού και για όλους.**

# ΑΣΤΙΚΑ ΚΕΝΑ

## ΔΗΛΑΒΕΡΗ

Το πάρκο του Δηλαβέρη μαζί με τα κτίρια που περικλείει αποτελεί σημαντικό χώρο πρασίνου και ταυτοχρόνως μνημείο της βιομηχανικής ιστορίας της πόλης. Θεωρείται επίσης ότι το πάρκο αυτό πρέπει να αποδοθεί άμεσα στους πολίτες μέσα από πολλαπλές χρήσεις οι οποίες θα αναβαθμίζουν και το χώρο αλλά και την περιοχή ολόκληρη. Αντιλαμβανόμαστε επίσης το χώρο αυτό ως πόλο πολιτισμού και πνεύμονα πρασίνου και παρουσιάζετε η πρόταση για τις νέες χρήσεις των κτιρίων Δηλαβέρη καθώς και του περιβάλλοντος χώρου του Πάρκου.

### Εισαγωγή

Η πρόσφατα επιτυχημένη εκδήλωση στο Πάρκο Δηλαβέρη στη Λεύκα του Πειραιά από το Λιμάνι της Αγωνίας επιβεβαίωσε τις μεγάλες δυνατότητες που υπάρχουν στο χώρο αυτό για πολλαπλές και πολύ σημαντικές εκδηλώσεις και κατά συνέπεια για την δυνατότητα νέων χρήσεων των χώρων του Πάρκου. Για να συνταχθεί ορθολογική και εφαρμόσιμη λύση θα πρέπει να συντρέχουν οι εξής λόγοι :  Να συμφωνήσουν και να την αγκαλιάσουν οι περίοικοι αλλά και όλος ο Πειραιάς  Να συμφωνήσει το Διαμέρισμα και η δημοτική αρχή και να εξευρεθεί το απαραίτητο κεφάλαιο λειτουργίας και συντήρησης των κτιρίων και του πάρκου

### Οικονομικά στοιχεία

Από το 2000 έως σήμερα σε διαδοχικές αποφάσεις Δημοτικών Συμβουλίων έχουν δοθεί μεγάλα ποσά για την ανάπτυξη του Πάρκου, για την ανακατασκευή του επί της Θηβών κτιρίου (δώματος και ισογείου) ώστε να καλύψει ανάγκες που δημιουργούνται από την αλλαγή χρήσης (βάσει απόφασης ΔΣ). Μεγάλα ποσά εδοθησαν επίσης και για την αποκατάσταση των ζημιών που προεκήθησαν κατά την διάρκεια εκτέλεσης των εργασιών επισκευής, αφού η λειτουργία του Πάρκου Δηλαβέρη δεν ήταν απόλυτα σαφής και λειτουργική παρά την αποδοχή και χρηματοδότησή της.

Είναι κρίμα να έχουν δοθεί τέτοια ποσά, ο χώρος να είναι σχεδόν έτοιμος, και να μην αποφασίζεται τελικά η χρήση του ώστε να επωφεληθούν οι κάτοικοι της γύρω περιοχής αλλά και του Πειραιά γενικότερα. Για την συνέχεια της χρηματοδότησης και της εξασφάλισης πόρων για την ανανέωση των κτιριακών χρήσεων και την αποκατάσταση του Πάρκου, θα μπορούσε να εξεταστεί από την Δημοτική αρχή η ένταξη του έργου στο ΕΣΠΑ (στα τομιακά προγράμματα) καθώς και Περιφερειακά προγράμματα και ειδικότερα στο Ε.Π Αττικής που αφορά την ενίσχυση για : Πολιτισμό (ενίσχυση των βασικών πολιτιστικών υποδομών, προστασία και ανάδειξη της πολιτιστικής

κληρονομιάς). Έργα προσπελασιμότητας και περιβάλλοντος τοπικής κλίμακας. Πολιτικές βιώσιμης αστικής ανάπτυξης

## *Χαρακτηριστικό είναι το παρακάτω κείμενο απο το «Λιμάνι της Αγωνίας»*

Στου Δηλαβέρη ξαναβρεθήκαμε με το «Λιμάνι της Αγωνίας» και τους κατοίκους του 4ου και του 5ου Διαμερίσματος το 2006. Διεκδικώντας ένα από τα "Τρία Πάρκα του Πειραιά". Δώσαμε όλοι παλιοί και νέοι, τη μάχη για να μείνει ο χώρος δημόσιος. Να γίνει πάρκο και όχι σκουπιδοτόπος. Να ζωντανέψει η μνήμη του υπέροχου καμινιού Hoffman του 1888, των καμινάδων και της ταρατσας με τους τούβλινους τοίχους και το θερινό σινεμά «δια τους εργαζομένους». Ήρθαν δημοτικοί άρχοντες που θέλησαν μεγαλεία. Κολυμβητήριο ιδιωτικής ΠΑΕ αντί για πάρκο. Carrefour αντί για χώρο πολιτισμού. Δεν τα κατάφεραν. Παρά τις αποφάσεις των Δημοτικών Συμβουλίων. Παρά τη γκρίζα προπαγάνδα ότι τα ερείπια και το πράσινο κοστίζουν (σε ποιόν και για ποιόν;). Τους σταματήσαμε μαζί σας.

Ελάτε και σεις τώρα μαζί μας να πάρουμε πίσω του Δηλαβέρη, μαζί με το αμαξοστάσιο των τραίνων της Λεύκας, το πυρπολημένο κλωστούφαντουργείο του Ρετσίνα, το μηχανουργείο του Βασιλειάδη τη σημερινή ΚΥΔΕΠ. Τους χώρους αυτούς που οι κρατούντες και οι μεσίτες θέλουν να κτίσουν. Με πολυκατοικίες και εμπορικά κέντρα. Όπως κάναν στου Σαπόρτα στη Θηβών, όπως θέλουν να κάνουν στη ΧΡΩΠΕΙ του Νέου Φαλήρου και στα Λιπάσματα της Δραπετσώνας.

Ελάτε μαζί μας να πάρουμε πίσω την ιστορία των λαϊκών μας συνοικιών, το χρέος του ανθρώπινου μόχθου, της σκουριάς και της καπνιάς ενός αιώνα. Τους τόπους των ονείρων μας, τον δικό μας Πειραιά!

Γιατί το πέτυχαν στο Λαύριο, στον Βόλο, στην Ερμούπολη, στην Καβάλα, στην Ξάνθη και δεν μπορούμε να το πετύχουμε εμείς;

Πειραιάς, Οκτώβρης 2008

Το Λιμάνι της Αγωνίας

### 3 ανάσες στα αζήτητα

Αν βγεις στη βεράντα ενός διαμερίσματος στον Πειραιά και κοιτάξεις τη θέα, αυτά που θα αντικρίσεις είναι τσιμέντο, πολυκατοικίες, ηλιακοί θερμοσίφωνες και κεραίες. Με μια δεύτερη πιο προσεκτική ματιά και αφού έχεις ξεπεράσει το πρώτο ισχυρό σοκ, το μάτι σου θα συναντήσει μια μικρή όαση πρασίνου, στην περιοχή του Προφήτη Ηλία. Εκείνοι που ξέρουν, υποστηρίζουν ότι όσο περνούν τα χρόνια αυτός ο πνεύμονας πρασίνου όλο και συρρικνώνεται.



Μπορεί στη δεκαετία του '80 οι κάτοικοι του Πειραιά να απέκτησαν ένα ακόμα πάρκο, αυτό του Δηλαβέρη, σήμερα όμως έχει αφεθεί και αυτό στην... τύχη του Και ενώ ο δεύτερος μεγαλύτερος δήμος της χώρας υποφέρει από έλλειψη ελεύθερων χώρων και αναστενάζει κάτω από το βάρος του μπετόν, οι κάτοικοι και τα παιδιά αναζητούν εναγωνίως πάρκα, άλση, χώρους αναψυχής και πολιτισμού, τρεις μοναδικό χώρο εκατοντάδων στρεμμάτων, μνημεία του βιομηχανικού Πειραιά, ο καθένας για το δικό του λόγο, παραμένουν εγκαταλελειμμένοι και ανεκμετάλλετοι από την Πολιτεία.

Οι κάτοικοι της Παλαιάς Κοκκινιάς, της Αγίας Σοφίας, των Καμινίων, του Καραβά, βλέποντας την αδιαφορία των εκάστοτε δημοτικών αρχών,

αποφάσισαν να δραστηριοποιηθούν και να διεκδικήσουν τους χώρους αυτούς, αλλά και κάποιους άλλους που υπάρχουν στην περιοχή, σε μια προσπάθεια αναβάθμισης της καθημερινότητάς τους. Έτσι δημιούργησαν την Κίνηση Πολιτών Δ' και Ε' Δημοτικού Διαμερίσματος Πειραιά και ανάμεσα στα υπόλοιπα για τα οποία αγωνίζονται είναι και οι τρεις αυτοί χώροι

**Ακολουθούν φωτογραφίες της σημερινής κατάστασης και είναι φανερό η εικόνα της μη εκμετάλλευσης αυτής της τεράστιας έκτασης**

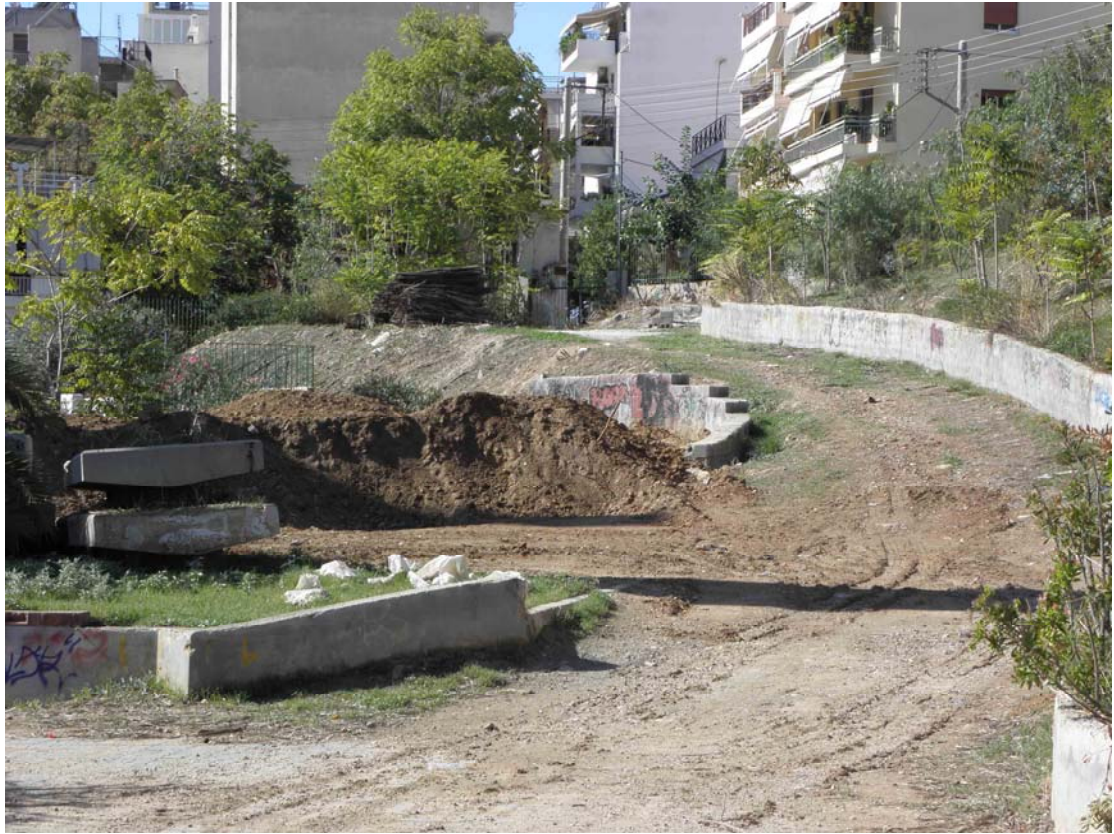




















## Πρόταση για την αξιοποίηση του πάρκου

Πόλος πολιτισμού και πρασίνου το Πάρκο του Δηλαβέρη (Δηλαβέρειο) Η ιδέα είναι να εντάξουμε νέες λειτουργίες, με κεντρικό άξονα μια ήδη υπάρχουσα λειτουργία του Δήμου Πειραιά, επί παραδείγματι την λειτουργία του ραδιοφώνου ως ακολούθως:

Α. Το κεντρικό κτίριο που είναι στην κάτω πλευρά του πάρκου Δηλαβέρη, θα μπορούσε να λειτουργήσει και να φιλοξενήσει το Δημοτικό Ραδιόφωνο Πειραιά – Κανάλι Ένα. Αφού μελετηθούν λοιπόν οι ανάγκες σε χώρο και δραστηριότητες θα μπορούσε να εγκατασταθεί στο πάνω όροφο (ή στο ισόγειο που έχει ήδη διαμορφωμένους μικρούς χώρους).

Β. Σ' ένα τμήμα του ισογείου μπορεί να λειτουργήσει ένα καλλιτεχνικό καφενείο. Επίσης αν και εφόσον οι χώροι το επιτρέπουν (στο ισόγειο ή στον πάνω όροφο) να δημιουργηθεί και μια αίθουσα συναντήσεων–σεμιναρίων και μικρών διαλέξεων. Στο ισόγειο πάντα έτσι όπως είναι τώρα διαμορφωμένο, με ξεχωριστούς χώρους (και αν αυτά δεν χρησιμοποιηθούν στο σύνολό τους από το Ραδιόφωνο ή άλλη υπηρεσία του Δήμου με πολιτιστική ταυτότητα) θα μπορούσαν να λειτουργήσουν ομάδες νέων καλλιτεχνών (χαράκτες, ζωγράφοι, ομάδες χορού ή θεάτρου) ή /και καλλιτεχνικά εργαστήρια (κόσμημα/ πηλός) για παιδιά ή/και ενήλικες. Θα μπορούσε δηλαδή ο χώρος να αποτελέσει ένα πολλαπλό καλλιτεχνικό εργαστήριο του Δήμου (λαμβάνοντας υπόψη και τις ανάγκες και επιθυμίες των κατοίκων). Επειδή μάλιστα επίκειται και η επαναλειτουργία του Δημοτικού Θεάτρου Πειραιά, θα μπορούσε ο χώρος αυτός να αποτελέσει τη στέγη των πειραματικών καλλιτεχνικών εργαστηρίων που μπορεί και να σχετίζονται με το Δημοτικό Θέατρο

Γ. Οι φούρνοι, έχουν γίνει τόπος συσσώρευσης σκουπιδιών και κινδυνεύουν να καταστραφούν από παρεμβάσεις και φθορές. Επιβάλλεται φροντίδα και επιμέλεια ώστε να μπορέσουν να φιλοξενήσουν εκθέσεις ζωγραφικής, φωτογραφίας, κοσμημάτων, χειροτεχνίας, εκθετήριο πωλητήριο κ.λ.π. Εκτός όλων αυτών θα μπορούσε στους φούρνους να υπάρχει έκθεση/παρουσίαση της πρώτης ιστορικής λειτουργίας τους (όταν δηλαδή λειτουργούσαν για την παρασκευή των τούβλων). Γι' αυτού του είδους τις χρήσεις απαιτείται καθαρισμός, ηλεκτρολογική μόνιμη εγκατάσταση και πιθανή ασφάλιση με ειδικές πόρτες στα τοξωτά ανοίγματα.

Δ. Τα Φουγάρα, να αναδειχθούν με τον κατάλληλο φωτισμό. Επίσης γύρω από τα φουγάρα να φύγουν τα μπάζα, να καθαριστεί και να διαμορφωθεί ο χώρος.

Ε. Ιδιαίτερη μέριμνα για το πράσινο. Μετά την τελευταία ενίσχυση πρασίνου του 2006 δεν υπάρχει μέριμνα. Μπορεί να γίνει μελέτη από γεωπόνους για το

τι θα φυτευτεί όπως μεγάλα δέντρα για φυσική σκίαση και δροσιά ώστε να μετατραπεί σε πραγματικό πνεύμονα της περιοχής.

ΣΤ. Εναλλακτικά, θα πρέπει να συζητηθεί και να συμφωνηθεί και με τους περίοικους, (αν είναι εφικτό λόγω της λειτουργίας του Ραδιοσταθμού), ακόμα και η λειτουργία θερινού σινεμά – κινηματογραφικής λέσχης στη ταράτσα

Πιστεύουμε ότι το Πάρκο του Δηλαβέρη μπορεί να γίνει χώρος δημιουργίας και αναψυχής με ακτινοβολία σε όλη την Αττική.

Μια ωραία πρόταση διεξόδου και προοπτικής για τα παιδιά της περιοχής που αναζητούν ένα καλύτερο αύριο.

Η πρόταση έχει να κάνει με όσα πρέπει να γίνουν στο Πάρκο Δηλαβέρη και για να σωθεί και για να γίνει λειτουργικό, σε μια περιοχή που ασφυκτιά και δεν έχει ελεύθερους χώρους και ανάσες» από πουθενά. Τι περιλαμβάνει η πρόταση;

Στα κτίρια της οδού Θηβών, να γίνουν Παιδικοί Σταθμοί, τον πίσω χώρο παιδότοπος και στο δώμα κινηματογράφος.

Οι φούρνοι που βρίσκονται μέσα στο πάρκο να διαμορφωθούν σε πολιτιστικό χώρο που θα χρησιμοποιείται και από τους συλλόγους, ενώ στον εξωτερικό χώρο να τοποθετηθούν μηχανές παλαιών βιομηχανιών του Πειραιά.

Να ενισχυθεί το πράσινο, με ταυτόχρονη αναβάθμιση της παιδικής χαράς κι φυσικά να φυλάσσεται ο χώρος.

Ωραίες προτάσεις, οραματικές και εφαρμόσιμες πάνω απ' όλα.

# ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ ΡΕΤΣΙΝΑ

## ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΣ ΓΙΑ ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ ΡΕΤΣΙΝΑ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

Στην οδό Θηβών σώζεται ακόμη η μεγαλύτερη και αρχαιότερη κλωστοϋφαντουργία του Πειραιά. Είναι το εργοστάσιο των Αφων Ρετσίνα. Η πρώτη εγκατάσταση χρονολογείται από το 1871. Το εργοστάσιο ήταν ένα από τα πέντε της ίδιας επιχείρησης που υπήρχαν στην πόλη μας. Τα άλλα έχουν κατεδαφιστεί. Ο ιδρυτής του εργοστασίου, ο Θεόδωρος Ρετσίνας ήταν ο γνωστός δήμαρχος του τέλους του 19<sup>ου</sup> αιώνα. **Αυτό το εργοστάσιο βάλθηκε να κατεδαφίσει, η Εθνική Τράπεζα για να χτίσει άλλο ένα mall.** Το εργοστάσιο έχει κηρυχθεί χώρος πρασίνου και διατηρητέο μνημείο εδώ και 20 χρόνια. Κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων αποχαρακτηρίστηκε από πράσινο ως δήθεν «ολυμπιακό έργο» για να στεγάσει το Πανεπιστήμιο Πειραιά. Όμως το ΠαΠει πήγε στη Νίκαια! Και τώρα η Εθνική Τράπεζα θέλει να κάνει το μνημείο οικόπεδο για οικοδόμηση, όπως έκανε και με τα Λιπάσματα Δραπετσώνας. Ζητά να κατεδαφίσει την ιστορική καμινάδα και τα κτίρια, να κόψει τους αιωνόβιους ευκαλύπτους και να οικοδομήσει μερικές δεκάδες χιλιάδες τετραγωνικά μέτρα εμπορικών χρήσεων.

**Το «Λιμάνι της Αγωνίας» από το 2006 διεκδικεί τη δημιουργία ενός μεγάλου ιστορικού και πράσινου πάρκου στο συγκρότημα των εργοστασίων Δηλαβέρη, Ρετσίνα, ΟΣΕ Λεύκας και ΚΥΔΕΠ. Με επανάχρηση των διατηρητέων, με χώρους πολιτισμού, εκπαίδευσης και αναψυχής, με χώρους κοινωνικής πρόνοιας και υψηλό πράσινο.** Ο Δήμαρχος μας κ.Π.Φασούλας, τότε παραμονή εκλογών έβρισκε την ιδέα «πολύ ενδιαφέρουσα». Τώρα περί άλλα τυρβάζει. Το «Λιμάνι της Αγωνίας» σκοπεύει, με όλες του τις δυνάμεις να εμποδίσει την καταστροφή του ιστορικού εργοστασίου Ρετσίνα, να μην αφήσει να κατασκευαστεί άλλο ένα εμπορικό κέντρο εις βάρος του πρασίνου, της ιστορικής μνήμης, εις βάρος του περιβάλλοντος της Παλιάς Κοκκινιάς και των Καμινίων, όπως και της τοπικής αγοράς του Πειραιά την οποία καταστρέφουν τα νέα εμπορικά μεγαθήρια.

Το εργοστάσιο του Ρετσίνα στην οδό Θηβών, ο ένας. Η μεγαλύτερη και αρχαιότερη κλωστοϋφαντουργία του Πειραιά, της οποίας η δημιουργία χρονολογείται στο 1871. Πρόκειται για το μοναδικό εργοστάσιο που σώζεται, από τα πέντε που είχε ο Θόδωρος Ρετσίνας, ο οποίος διετέλεσε και δήμαρχος Πειραιά στο τέλος του 19ου αιώνα. Τα άλλα έχουν κατεδαφιστεί.

Η έκταση που βρίσκεται το εργοστάσιο ανήκει στην Εθνική Τράπεζα. Στο παρελθόν είχε κηρυχθεί χώρος πρασίνου και κάποια από τα κτίριά του διατηρητέα. Κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων αποχαρακτήριστη από χώρο πρασίνου, χαρακτηρίστηκε «ολυμπιακό έργο» και τότε σχεδιαζόταν να γίνει εκεί το Πανεπιστήμιο του Πειραιά.



Κτίρια-φαντάσματα, σκουπίδια και μπάζα, αδέσποτα σκυλιά, εγκατάλειψη και αδιαφορία. Το σκηνικό αυτό αντικρίζει κανείς στο παλιό εργοστάσιο κλωστοϋφαντουργίας του Ρετσίνα στον Πειραιά, μια έκταση που στο παρελθόν είχε κηρυχθεί χώρος πρασίνου. Τίποτε όμως από αυτά δεν έγινε, και σήμερα βρίσκεται ερειπωμένο και εγκαταλελειμμένο, χώρος απόθεσης σκουπιδιών, κατάλυμα αδέσποτων ζώων, εστία μόλυνσης για την ευρύτερη περιοχή, και μόνο η θέα μιας πανύψηλης πανέμορφης καμινάδας φανερώνει ότι εδώ υπάρχει ένα ανεκμετάλλευτο ιστορικό μνημείο. Και όμως, την καμινάδα αυτή, όπως υποστηρίζουν οι κάτοικοι, η Εθνική Τράπεζα θέλει να την γκρεμίσει για λόγους επικινδυνότητας.

Το τελευταίο χρονικό διάστημα κυκλοφόρησαν κάποιες φήμες ότι η Εθνική Τράπεζα προτίθεται να παραχωρήσει το χώρο για τη δημιουργία Εμπορικού Κέντρου. Πληροφορίες που αναστάτωσαν τους κατοίκους, οι οποίοι υποστηρίζουν ότι κάτι τέτοιο θα δημιουργούσε τεράστια προβλήματα στην περιοχή. «Η ρυμοτομία της πόλης δεν σηκώνει μεγάλες χρήσεις, θέλουμε και

χρειάζονται ήπιες χρήσεις για να μπορέσουμε να επιβιώσουμε» τονίζουν και ζητούν να σταματήσει η σημερινή εικόνα ερήμωσης και εγκατάλειψης, να χαρακτηριστεί και πάλι η έκταση του εργοστασίου χώρος πρασίνου, να συντηρηθούν και να αναδειχθούν τα κτίρια που έχουν χαρακτηριστεί διατηρητέα και να γίνουν πολιτιστικοί χώροι.

2.Ο δεύτερος χώρος είναι το Πάρκο Δηλαβέρη, που εάν είχε αξιοποιηθεί από τις εκάστοτε δημοτικές αρχές του Πειραιά, κάτι που θα μπορούσε άνετα να είχε συμβεί αφού ανήκει στο δήμο, θα ήταν ανάσα ζωής για τους κατοίκους της περιοχής, πνεύμονας πρασίνου και ταυτόχρονα πόλος πολιτισμού.

Στο χώρο αυτό, μια έκταση περίπου 14 στρεμμάτων, λειτουργούσε το εργοστάσιο Κεραμοποιίας του Δηλαβέρη, το οποίο κτίστηκε στα τέλη του 19ου αιώνα και αποτέλεσε, μαζί με το γειτονικό εργοστάσιο του Ρετσίνα, ένα από τα πλέον σύγχρονα εργοστάσια της εποχής. Περίπου στη δεκαετία του '80, ύστερα από κάποια έργα που πραγματοποιήθηκαν, λειτούργησε σαν πάρκο. Τον πρώτο χρόνο λειτουργίας του όλα κύλησαν ομαλά, αλλά από 'κεί και μετά το πάρκο εγκαταλείφθηκε, με αποτέλεσμα σήμερα να παρουσιάζει μια εικόνα απογοητευτική. Πράσινο ούτε για δείγμα, αφού κανένας δεν έχει ενδιαφερθεί να το συντηρήσει, οι τρεις μοναδικές καμινάδες (φουγάρα) του ανεκμετάλλευτες, οι φούρνοι όπου ψήνονταν τα κεραμίδια, οι πρώτοι που έγιναν στην Ελλάδα -οι δεύτεροι βρίσκονται στο Βόλο και έχουν γίνει μουσειο-ερειπωμένοι, βρώμικοι και κινδυνεύουν να καταστραφούν από παρεμβάσεις και φθορές, τα κτίρια (σπίτι και γραφεία του Δηλαβέρη) σε άθλια κατάσταση.

Όπως λένε οι κάτοικοι, πριν από περίπου 6 μήνες το Δημοτικό Συμβούλιο πήρε απόφαση να περιφράξει το χώρο για να σταματήσουν οι βανδαλισμοί από αγνώστους. Οι κάτοικοι αντέδρασαν, γιατί πιστεύουν ότι η σχεδιαζόμενη περικύκλωση των κτιρίων με λαμαρίνες και υλικό περίφραξης θα εξελιχθεί σ' ένα μόνιμο καθεστώς και το πάρκο, για μια ακόμα φορά, θα αφεθεί στην τύχη του. Έτσι συγκέντρωσαν υπογραφές, τις κατέθεσαν και μέχρι σήμερα η περίφραξη δεν έχει γίνει.

Αυτό που ζητούν τώρα είναι ο χώρος να ξαναγίνει πάρκο και να δοθεί στην κοινή χρήση των κατοίκων του Δ' και Ε' διαμερίσματος, να επισκευαστούν όλα τα κτίρια που υπάρχουν και έχουν αφεθεί στη φθορά και την εξαθλίωση, έτσι ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν για πολιτιστικές και άλλες εκδηλώσεις, να τοποθετηθεί φύλαξη για να σταματήσουν οι βανδαλισμοί, να φύγουν όλα τα υλικά του δήμου που υπάρχουν σε διπλανούς χώρους και να γίνει ένα μικρό αναψυκτήριο για να μπορούν οι επισκέπτες να κάθονται και να απολαμβάνουν τον καφέ τους.

3.Και ο τρίτος χώρος είναι το εργοστάσιο του ΟΣΕ στην ίδια περιοχή με τα άλλα δύο, ιδιοκτησίας του ΟΣΕ, εκτάσεως περίπου 120 στρεμμάτων, με κτίρια ιδιαίτερου αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος, κάποια από τα οποία έχουν κριθεί διατηρητέα, και το οποίο σήμερα υπολειτουργεί. Ο Σύλλογος Φίλων των Σιδηροδρόμων διεκδικεί τη δημιουργία Μουσείου Τρένων.



## **ΘΕΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ ΡΕΤΣΙΝΑ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ**

Με επείγον σημερινό σήμα τους προς την Εθνική Τράπεζα και την Πολεοδομία Πειραιά, οι υπηρεσίες του ΥΠΠΟ απαγορεύουν οποιαδήποτε κατεδάφιση στο ιστορικό εργοστάσιο Ρετσίνα χωρίς την έγκρισή τους. Η απαγόρευση αυτή ουσιαστικά εμποδίζει την Εθνική Τράπεζα να προχωρήσει σε κατεδαφίσεις παρακάμπτοντας την Εφορεία Νεωτέρων Μνημείων.

**Η θετική αυτή εξέλιξη προέκυψε μετά την κινητοποίηση του «Λιμανιού της Αγωνίας» και των κατοίκων του Δ' και Ε' Διαμερίσματος. Μόλις πριν λίγες ημέρες, εν μέσω προεκλογικής το «Λιμάνι της Αγωνίας» με κείμενο του προς το ΥΠΠΟ ειδοποιούσε για τις προετοιμασίες καταστροφής του ιστορικού εργοστασίου και απαιτούσε την επέμβαση του. Το θέμα δημοσιοποιήθηκε και από επιστημονικές οργανώσεις. Παράλληλα κατατέθηκε η απαραίτητη για τη διατήρηση του συγκροτήματος ιστορική τεκμηρίωση του χώρου από τη Σχολή Αρχιτεκτόνων του ΕΜΠ.**

**Μετά από αυτή την πρώτη μικρή επιτυχία απαιτούμε να προχωρήσει ταχύτατα η διαδικασία χαρακτηρισμού ως διατηρητέων των κτιρίων. Απαιτούμε από τον Δήμο Πειραιά να παρέμβει για να μην καταστραφεί άλλο ένα μνημείο, αλλά και για μην ορθωθεί άλλο ένα εμπορικό κέντρο στον Πειραιά. Θυμίζουμε ότι πρόκειται για την αρχαιότερη, μεγαλύτερη και μοναδική σωζόμενη κλωστοϋφαντουργία του 19<sup>ου</sup> αιώνα στον Πειραιά. Το «Λιμάνι της Αγωνίας» διεκδικεί εκεί τη δημιουργία ενός μεγάλου ιστορικού και πράσινου πάρκου στο συγκρότημα των εργοστασίων Δηλαβέρη, Ρετσίνα, ΟΣΕ Λεύκας και ΚΥΔΕΠ. Με επανάχρηση των διατηρητέων, με χώρους πολιτισμού, εκπαίδευσης και αναψυχής, με χώρους κοινωνικής πρόνοιας και υψηλό πράσινο. Και πιστεύει ότι μαζί με τους κατοίκους των πιο υποβαθμισμένων συνοικιών του Πειραιά, αυτό μπορεί να πετύχει.**

Πειραιάς, 9 Ιουνίου 2009

Τα παραπάνω είναι στοιχεία που προμηθεύτηκα απο ' Το Λιμάνι της Αγωνίας'

# Ένα μεγάλο πάρκο για την Παλιά Κοκκινιά, τα Μανιάτικα και την Αγία Σοφία

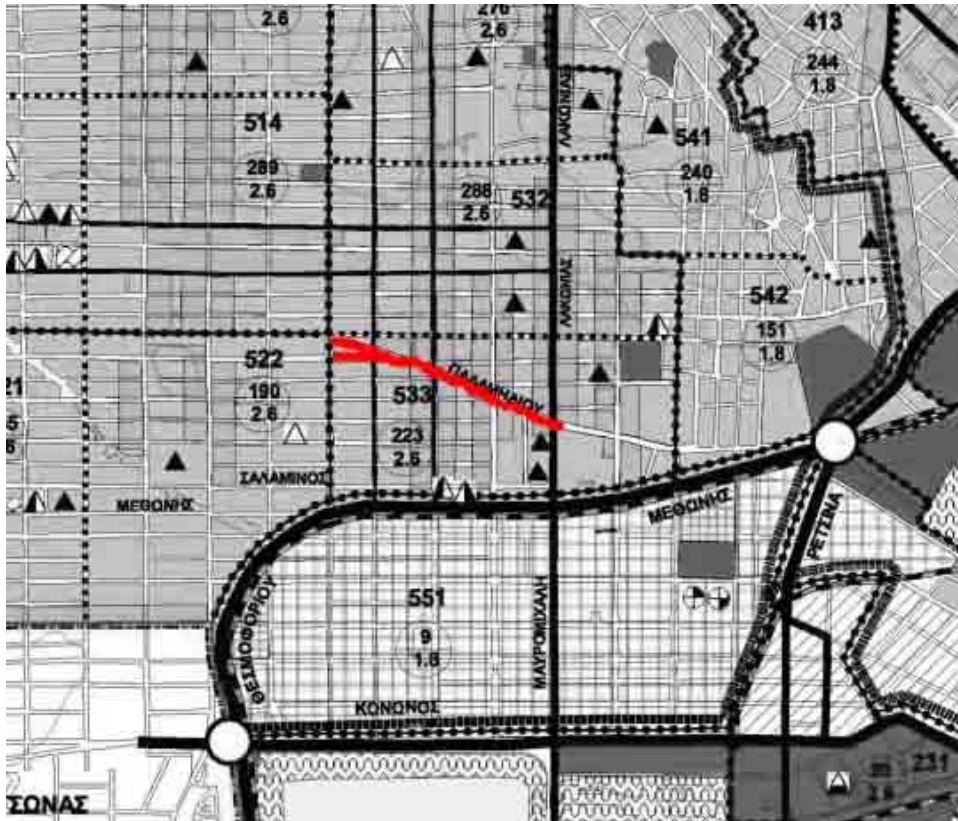
## ΟΣΕ

Η Εφορεία Νεωτέρων Μνημείων Αττικής προώθησε στον Υπουργό Πολιτισμού, εισήγηση για χαρακτηρισμό ως ιστορικών διατηρητέων, τεσσάρων από τα κτίρια του συγκροτήματος ΟΣΕ στη Λεύκα. Τα δύο εργοστάσια, το χυτήριο και το κυκλικό μηχανοστάσιο. Για να συμβεί αυτό είχε προηγηθεί επιστολή πριν καιρό του Θεωρή Δρίτσα, επικεφαλής τότε του *Λιμανιού της Αγωνίας*, προς τον υπουργό. Με την εισήγηση του ΥΠΠΟ ανοίγει ο δρόμος για την αξιοποίηση του οικοπέδου της Λεύκας ως πάρκου και μουσείου των τραίνων και όχι ως μίας νέας συνοικίας πολυκατοικιών από μπετόν στην καρδιά του 4ου και του 5ου Διαμερίσματος, όπως σκόπευε μέχρι πριν λίγο η κατασκευαστική εταιρεία του ΟΣΕ. Μετά από τις αντιδράσεις των κατοίκων, η Δημοτική Αρχή Φασούλα, εγκατέλειψε πρώτα την ιδέα της οικοδόμησης κολυμβητηρίου στο πάρκο Δηλαβέρη, και στη συνέχεια τη δική της ιδέα για εγκατάσταση του Carrefour στον ίδιο χώρο. Ως *Λιμάνι της Αγωνίας* νοιώθουμε ότι συμβάλλαμε σε αυτές τις δύο μικρές επιτυχίες. Ανοίγοντας από το 2006 το θέμα των Τριών Πάρκων για τον Πειραιά – το δεύτερο εκ των οποίων προτείναμε να είναι το συγκρότημα Λεύκα-Ρετσίνα-Δηλαβέρη-ΚΥΔΕΠ. Συμβάλαμε αντιστεκόμενοι, προωθώντας στο ΥΠΠΟ και τον «Σύλλογο Φίλων των Σιδηροδρόμων» την ιδέα του Μουσείου των Τραίνων στα ιστορικά κτίρια του ΟΣΕ στη Λεύκα. Οργανώνοντας το φθινόπωρο του 2008 ένα υψηλής ποιότητας πολιτιστικό διήμερο στο μέχρι τότε εγκαταλειμμένο πάρκο Δηλαβέρη. Συμβάλαμε με τη στάση μας στο Δημοτικό Συμβούλιο, εμποδίζοντας την παραχώρηση του δημόσιου χώρου, στην εταιρεία του Ολυμπιακού στην αρχή, στο Carrefour στη συνέχεια. Το κάναμε γιατί πιστεύουμε ότι η ιδέα του πάρκου μπορεί να πετύχει. Γιατί θέλουμε την ανάπτυξη των συνοικιών με άνοδο της ποιότητας ζωής και όχι την υποβάθμιση τους μέσω της οικοδόμησης των δημόσιων οικοπέδων. Θα συνεχίσουμε και στα υπόλοιπα βήματα μαζί με τους κατοίκους. Για την ολοκλήρωση αυτής της ιδέας. **Για ένα μεγάλο πάρκο για το 4<sup>ο</sup> και το 5<sup>ο</sup> Δημοτικό Διαμέρισμα, που θα περιλαμβάνει χώρους πολιτισμού, τέχνης, εκπαίδευσης, μουσείων, και κοινωνικές υποδομές στα πολλά και αξιόλογα υπάρχοντα διατηρητέα κτίρια των πρώην εργοστασίων**

# ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ

## ΕΝΑΣ ΚΑΙ ΜΟΝΑΔΙΚΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ

Ο μοναδικός πεζόδρομος της Αγίας Σοφίας βρίσκεται στην οδό Παλαμηδίου



Οι φωτογραφίες που ακολουθούν είναι άκρως αντιπροσωπευτικές της κατάστασης που επικρατεί σήμερα. Είναι ο μοναδικός, κεντρικός πεζόδρομος της περιοχής και δείτε την κατάσταση που επικρατεί και με την ανοχή της δημοτικής αστυνομίας







Η έλλειψη θέσεων στάθμευσης έχουν αναγκάσει τους κάτοικους να παρκάρουν τα αυτοκίνητα τους στον πεζόδρομο με αποτέλεσμα να μην προτιμάτε το συγκεκριμένο σημείο για περιπάτους

## Πρότασεις

Ο δήμος σε συνεργασία με την νομαρχία πρέπει να προχωρήσει σε δίκτυο πεζοδρόμων με την πεζοδρόμηση πολλών οδών. Όπως δρόμων που οδηγούν σε σχολεία, πλατείες και εκκλησίες.

## ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Η Κατάσταση σήμερα: Το δίκτυο Αστικών Συγκοινωνιών του λεκανοπέδιου Αττικής χρειάζεται επανασχεδιασμό διότι η πόλη μας εξελίσσεται και η αστικές συγκοινωνίες μένουν στάσιμες παρά τις καθημερινές αλλαγές

### Προτάσεις

Οι προτάσεις που ακολουθούν έχουν γνωστοποιηθεί στους Βουλευτές Α' Πειραιά, στον Νομάρχη Πειραιά κ. Γ. Μίχα, στον Δήμαρχο Πειραιά κ. Π. Φασούλα και στον ΟΑΣΑ και οι οποίες είναι :

1. Σε ότι αφορά τους στόχους αυτοί συμποσούνται σε έναν και μόνο: Γρήγορη, αξιοπρεπή και οικονομικά προσιτή εξυπηρέτηση του πολίτη, που θέλει –για τους δικούς του λόγους (οικονομικούς, χωροταξικούς, περιβαλλοντικούς κλπ.)- να χρησιμοποιήσει τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Τα μέσα μαζικής μεταφοράς πρέπει να αξιολογούνται συνεχώς από χρήστες, αλλά και παράγοντες του οικονομικού και κοινωνικού ιστού του λεκανοπεδίου, ώστε να μπορούν κάθε φορά να προσαρμόζονται, για να ανταποκρίνονται στις διαρκώς μεταβαλλόμενες συνθήκες.
2. Το κοινωνικό και οικονομικό επίπεδο του Έλληνα εξελίσσεται. Μαζί πρέπει να εξελιχθούν και υπηρεσίες που προσφέρουν οι αστικές συγκοινωνίες. Ο σύγχρονος καταναλωτής θέλει ηλεκτρονική σήμανση, ταχύτητα, χώρο, καθαριότητα, εξαερισμό, κλιματισμό κ.λπ., αλλά και την απαραίτητη διαφήμιση, όταν αυτά καταστούν πραγματικότητα. Η επιτυχία του Μετρό πρέπει να προβληματίσει και τις επίγειες αστικές συγκοινωνίες.
3. Η κινητικότητα στην Αττική έχει μεγάλα περιθώρια εξέλιξης. Τα λεωφορεία πρέπει να αξιοποιήσουν τις νέες αρτηρίες. Παράλληλα, πρέπει να επανασχεδιαστούν τα δίκτυα σε συνεργασία με τις υποδομές του μετρό και του προαστιακού σιδηροδρόμου. Να δοθεί επίσης προτεραιότητα σε έναν ενδεδειγμένο σχεδιασμό για τις κοντινές, σύντομες και με μικρά οχήματα λεωφορειακές διαδρομές από και προς τα κέντρα της Αθήνας και του Πειραιά και των περιφερειακών Δήμων, με αφετηρία τις επιμέρους γειτονίες του κάθε Δήμου. Για να γίνει αυτό, απαιτούνται οι αναγκαίες επενδύσεις και η στενή συνεργασία των οργανισμών μεταφορών με την Τοπική Αυτοδιοίκηση, τους επιχειρηματίες και τους πολίτες της κάθε περιοχής.

4. Οι έμποροι έχουν πολλά να προσφέρουν στην λειτουργία ενός συγχρόνου συστήματος αστικών συγκοινωνιών. Εκτός από την συμβολή στον σχεδιασμό και στην διαφήμιση των μέσων μαζικής μεταφοράς, αναφέρω ενδεικτικά το παράδειγμα του Εμπορικού Συλλόγου Πειραιώς, που έχει συνάψει συνεργασία με οργανωμένους χώρους στάθμευσης, αλλά και με οργανισμούς μέσων μαζικής μεταφοράς, προκειμένου οι έμποροι να προαγοράζουν εισιτήρια με έκπτωση, τα οποία θα διαθέτουν σε πελάτες των καταστημάτων τους δωρεάν.

5. Δεν μπορούμε να παραβλέψουμε ότι πολλές εμπορικές επιχειρήσεις καταστράφηκαν από εργοτάξια του Μετρό, γιατί καμία επιχείρηση δεν μπορεί να αντέξει 4-5 χρόνια με προβλήματα λειτουργίας. Επίσης, δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι πολλές επιχειρήσεις είναι ενοικιαστές και όχι ιδιοκτήτες κάτι που δημιουργεί διστακτικότητα και αβεβαιότητα, έως ότου ολοκληρωθεί ένα έργο. Είναι ακόμη νωπά τα σοβαρά προβλήματα που δημιουργήθηκαν σε πολλές επιχειρήσεις από τα έργα του Μετρό και τις σχετικές ρυθμίσεις.

6. Η συνύπαρξη μέσων μαζικής μεταφοράς και ιδιωτικών αυτοκινήτων σε πολλές περιοχές είναι επιβεβλημένη και θα πρέπει να λάβετε υπόψη την τροφοδοσία και φορτοεκφόρτωση σε περιοχές χονδρεμπορίου, αλλά και λιανεμπορίου. Παίρνοντας ως παράδειγμα τον Πειραιά, όπου διέρχονται 3εκ. Ι.Χ. προς και από το λιμάνι και χιλιάδες φορτηγά για την τροφοδοσία των πλοίων και την μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων. Επίσης η παρουσία διερχομένων πούλμαν από τα κρουαζιερόπλοια σε τουριστικούς προορισμούς είναι μια παράμετρος που δεν μπορεί να αγνοηθεί. Υπάρχουν λοιπόν περιοχές, όπως ο Πειραιάς –ως πόλη λιμάνι- που η συνύπαρξη των μέσων μαζικής μεταφοράς και των Ι.Χ. είναι επιβεβλημένη και δεν υπάρχει περιθώριο επιλογής.

7. Απαιτείται μερική αναδιάρθρωση των λεωφορειακών γραμμών και επανασχεδιασμός των λεωφορειολωρίδων σε πολλές περιοχές, που δεν διευκολύνουν, αλλά αντίθετα δημιουργούν κυκλοφοριακό πρόβλημα. Πρέπει οπωσδήποτε να υπάρξει ένας ιδιαίτερος προβληματισμός και ένας σχεδιασμός από τους ειδικούς επιστήμονες του Υπουργείου, ώστε να δοθεί η καλύτερη δυνατή λύση, ιδιαίτερα στην Ακτή Μιαούλη και Ακτή Κονδύλη, όπου λειτουργεί ένα υπερφορτωμένο δίκτυο λεωφορειακών γραμμών.

8. Η εμπλοκή δυο Υπουργείων του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και του Μεταφορών & Επικοινωνιών στον σχεδιασμό και την υλοποίηση, θεωρούμε ότι δημιουργούν μεγάλες καθυστερήσεις σε μελέτες και πολλά χρονοδιαγράμματα απλών έργων, όπως οι μονοδρομήσεις, και εύκολων μέτρων, όπως η ελεγχόμενη στάθμευση, που δεν έχουν υλοποιηθεί χωρίς να υπάρχει σοβαρός λόγος καθυστέρησης.

Σχετικά με τις μονοδρομήσεις μεγάλων αξόνων της πόλης του Πειραιά, συμφωνούμε με την μελέτη «Ηλιόπουλου» για τις ακόλουθες:

Ηρώων Πολυτεχνείου (εν μέρει Βενιζέλου έως 2ας Μεραρχίας)

Βας. Γεωργίου Α' (εν μέρει από Αγ. Τριάδα έως Άγαλμα Μητέρας)

Γρ. Λαμπράκη (εν μέρει από Πλατεία Κανάρη έως Βενιζέλου)

Πειραιϊκή Ακτή (από πλατεία Φρεαττύδος έως Σχολή Δοκίμων)

Ακτή Καστέλλας (από Κάνιγγος έως Πλατεία Αλεξάνδρας)

Για την ελεγχόμενη στάθμευση, συμφωνούμε με την μελέτη του Δήμου Πειραιά να εφαρμοστεί σε δυο ζώνες, μια για τους επισκέπτες και μια για τους κατοίκους και συγκεκριμένα:

Αμιγώς ελεγχόμενη στάθμευση:

Λιμάνι από ΗΣΑΠ, Πλ. Ιπποδαμείας έως Αγ. Νικόλαο, Βρυώνη  
Καλύπτεται η 34ου Συντάγματος και όλα τα Ο.Τ. από Γρ. Λαμπράκη έως το λιμάνι- από Τσαμαδού έως Μπουμπουλίνας

Ελεγχόμενη στάθμευση για κατοίκους:

Γούβα Βάβουλα, Ευαγγελίστρια (τμήμα), Γρ. Λαμπράκη, δυτική ακτή  
Πασαλιμανιού έως Ηρ. Πολυτεχνείου και Ναυτικό Μουσείο – Τζάννειο.

Επίσης, για το εμπορικό κέντρο του Πειραιά, προτείνουμε την εφαρμογή του πιλοτικού μέτρου της αμιγούς ελεγχόμενης περιορισμένης στάθμευσης, ως εξής:

- Τσαμαδού: Από Γούναρη έως Καραϊσκού.
- Κολοκοτρώνη: Από 2ας Μεραρχίας έως Καραολή Δημητρίου.
- Νοταρά: Από 2ας Μεραρχίας έως Καραολή Δημητρίου.
- Φίλωνος: Από 2ας Μεραρχίας έως Καραολή Δημητρίου.
- Πλάτωνος.
- 2ας Μεραρχίας: Από Ακτή Μιαούλη έως Ηρ. Πολυτεχνείου.
- Μπουμπουλίνας: Από Ακτή Μιαούλη έως Ηρ. Πολυτεχνείου
- Καραολή Δημητρίου: Από Γούναρη έως Καραϊσκού

9. Η επέκταση του Μετρό στον Πειραιά, βρίσκεται ξανά στο στάδιο της εξέλιξης νέου διαγωνισμού και οριστικά δεν συμπεριλαμβάνει στον τερματικό σταθμό της πλατείας Δημοτικού Θεάτρου υπόγειο χώρο στάθμευσης. Επιπλέον, χωρίς χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, η επέκταση του Τραμ θα καθυστερήσει τουλάχιστον έναν χρόνο, εάν κάποιος δεν κατανοήσει ότι Μετρό χωρίς Τραμ είναι ελλιπές δίκτυο και δεν μπορεί να λειτουργήσει ολοκληρωμένα, αφού κανένα μέσο δεν θα διαθέτει τον απαιτούμενο αριθμό επιβατών.

10. Επικαλούμενοι τα λόγια και την επιβεβαίωση του Υπουργού Μεταφορών, ότι όλα τα έργα υποδομής, ανάπτυξης και εκμετάλλευσης της παρουσίας των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, θα έχουν την αποδοχή των κατοίκων, της τοπικής κοινωνίας και της τοπικής αυτοδιοίκησης των περιοχών που θα υλοποιηθούν, επαναφέρουμε για άλλη μια φορά την κοινή πρότασή μας προς την ΓΑΙΑ ΟΣΕ για δημιουργία Κεντρικής Αγοράς Τροφίμων πάνω από τον νέο Σταθμό του Προαστιακού, ζητώντας να συντρέξετε σ' αυτή μας την προσπάθεια, παρεμβαίνοντας δυναμικά, μιας και θεωρούμε ότι ένα τέτοιο έργο ικανοποιεί τις ανάγκες της τοπικής οικονομίας, συμβάλλει στην ανάπτυξη της πόλης και ταυτόχρονα στην αύξηση της ανταποδοτικότητας της παρουσίας του ΟΣΕ. Να σημειωθεί ότι ίδια πρόταση είχε γίνει προ 3ετίας περίπου στην διοίκηση του ΗΣΑΠ, για το κενό αμαξοστάσιο των πράσινων λεωφορείων στην Πλ. Ιπποδαμείας, αλλά δυστυχώς, μετά από πολλές αναβολές, η πρότασή μας απορρίφθηκε, χωρίς καμία ουσιαστική αιτιολογία.

11. Ο εκσυγχρονισμός και επανασχεδιασμός του συστήματος δημόσιων μεταφορών, δεν είναι ανεξάρτητος από αρκετές πολεοδομικές παρεμβάσεις και αναπλάσεις, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που θα πραγματοποιήσουν το όνειρο δημιουργίας βατών και ευχάριστων πεζοδρόμων και



ποδηλατοδρόμων, ενώ με την συνδρομή του Δήμου θα ικανοποιηθούν οι τοπικές ανάγκες και η πληρέστερη ζήτηση μετακινήσεων διαφόρων ομάδων πολιτών σε σχέση με την απασχόληση, την λειτουργία των επιχειρήσεων και των υπηρεσιών.

Η διαδημοτική συγκοινωνία σίγουρα μπορεί να ολοκληρώσει το σύστημα μεταφορών, όπως π.χ. στον 9ο τομέα –Πειραιάς, Ν. Φάληρο, Μοσχάτο, Καλλιθέα-, αλλά και της ευρύτερης περιοχής, προς το ΒΙΠΑΣ και το κοιμητήριο του Σχιστού, εξυπηρετώντας καλύτερα κατοίκους, μαθητές και εργαζόμενους.

12. Η κατάργηση των διαχωριστικών νησίδων στις οδούς Γούναρη και Εθν. Αντιστάσεως είναι επιβεβλημένη, καθώς το μεγάλο τοιχίο τους ουσιαστικά χωρίζει τους δρόμους αυτούς σε δυο ανεξάρτητα μέρη, δυσχεραίνει την ασφαλή μετακίνηση των πεζών προκαλώντας πολλά ατυχήματα –πολύ συχνά θανατηφόρα– με πιο πρόσφατο αυτό στο οποίο έχασε την ζωή της η υπάλληλος της Ομοσπονδίας Εμπορικών Συλλόγων Αττικής Ομόρων Νομών & Νήσων στην προσπάθειά της να διασχίσει την οδό και επιπλέον δημιουργεί δυσμενείς επιπτώσεις στις επαγγελματικές δράσεις της περιοχής με την μη άνετη προσπέλαση του αγοραστικού κοινού στα εμπορικά καταστήματα.

Συμπερασματικά, τα μόνα σημαντικά έργα του επενδυτικού προγράμματος 2005-2011 για τον Πειραιά, που αυτή την στιγμή μάλιστα είναι περιορισμένα και χωρίς σαφές χρονοδιάγραμμα, είναι τα εξής:

Α) Από πλευράς ΗΣΑΠ, η ανάπτυξη χώρων του Σταθμού του Πειραιά και νέας επισκευαστικής βάσης στην πόλη, καθώς και η έναρξη υπογειοποίησης της γραμμής ΗΣΑΠ από Πειραιά έως Ν. Φάληρο, που επιτέλους θα ενώσει τον Πειραιά με τα Καμίνια.

Β) Η επέκταση του Τραμ από το Ν. Φάληρο στον Πειραιά και στο λιμάνι στην Πλ. Καραϊσκάκη, παρά τις όποιες καθυστερήσεις και νέες δυσκολίες.

Γ) Η επέκταση του Μετρό από Χαϊδάρι προς Πειραιά, χωρίς όμως να διασφαλίζεται και αυτή την φορά η ολοκλήρωση του διαγωνισμού, παρά τους αυστηρούς όρους της επαναπροκήρυξης».

Κατά τη γνώμη μας πέραν από τις γενικόλογες διατυπώσεις των φορέων απαιτούνται σοβαρά επιχειρήματα, για τα οποία χρειάζεται πολύ δουλειά από τους μελετητές και χρόνος που πλέον έχει εξαντληθεί. Κρίνουμε όμως θετική την νέα προσέγγιση βασισμένη στις μεταβαλλόμενες ανάγκες των πολιτών, καθώς και των φορέων, ώστε να δημιουργηθεί ένα ορθολογικό, ενιαίο και ευρέως αποδεκτό σχέδιο ανάπτυξης των Δημόσιων Μεταφορών Συστημάτων της Αττικής για την επόμενη 15ετία.

Με την πικρή διαπίστωση ότι η πόλη του Πειραιά φθίνει πληθυσμιακά, οικονομικά, εμπορικά και κοινωνικά, ασφυκτιά κυκλοφοριακά, έχοντας στερηθεί πολλά σημαντικά αναπτυξιακά έργα, η πρόθεσή μας είναι να συνεργαστούμε, να ανταποκριθούμε σε όποια βοήθεια μας ζητηθεί και να συμβάλλουμε με την καθημερινή εμπειρία μας στην προσπάθεια βελτίωσης του συστήματος των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

Σε αυτά τα πλαίσια, θα παρακολουθούμε με ενδιαφέρον τις τοποθετήσεις και προτάσεις της Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α΄ και Β΄ βαθμού, με τις περισσότερες εκ των οποίων συμφωνούμε, ώστε οι τελικές προτάσεις που θα κατατεθούν για το master plan των συγκοινωνιών του Πειραιά, να είναι καθολικές και αποδεκτές από το σύνολο των παραγωγικών τάξεων της πόλης.

ΠΗΓΗ: Υπουργείο Μεταφορών  
και Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε

## ΚΤΙΡΙΑ ΜΕ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ

Υπάρχουν πάρα πολλές μικρές ιδιοκτησίες στο κέντρο της περιοχής οι οποίες έχουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον λόγω της αρχιτεκτονικής τους και άλλες ιδιοκτησίες που είναι εγκαταλελειμμένες ετοιμόρροπες και γίνονται εστίες μόλυνσης.

**Οι παρακάτω φωτογραφίες είναι από ακίνητα που παρουσιάζουν στοιχεία νεοκλασικισμού**









## Το θέατρο ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ.

Είναι ελάχιστες οι φορές που διοργανώνεται κάτι σε αυτό το κτίριο και ο λόγος είναι που το κτήριο δεν βρίσκεται σε καλή κατάσταση



## Προτάσεις.

Τα παραπάνω κτήρια απεικονίζουν την αρχιτεκτονική μιας περιόδου μεσοπολέμου (1920-1940) και η πρόταση μου είναι η αναστήλωση τους και το να γίνει χρήση των κατοικιών ξανά.

Όπως είπα όμως και λίγο πιο πάνω, είναι πολλές και οι ιδιοκτησίες που είναι ερείπια και εστίες μόλυνσης. Σ' αυτές τις ιδιοκτησίες υπάρχουν και απερίφραχτα οικόπεδα και ερείπια κτίσματα,

Ακολουθούν φωτογραφίες από τις ιδιοκτησίες που είναι εστίες μόλυνσης



Οδός Αιγάλεω





Οδός Γραβιάς



Οδός Ροδόπης





Οδός Κάστορος



Οδός Αγκιάλου





Οδός Αιτωλικού



Οδός Αιτωλικού





Οδός Φωκίδος

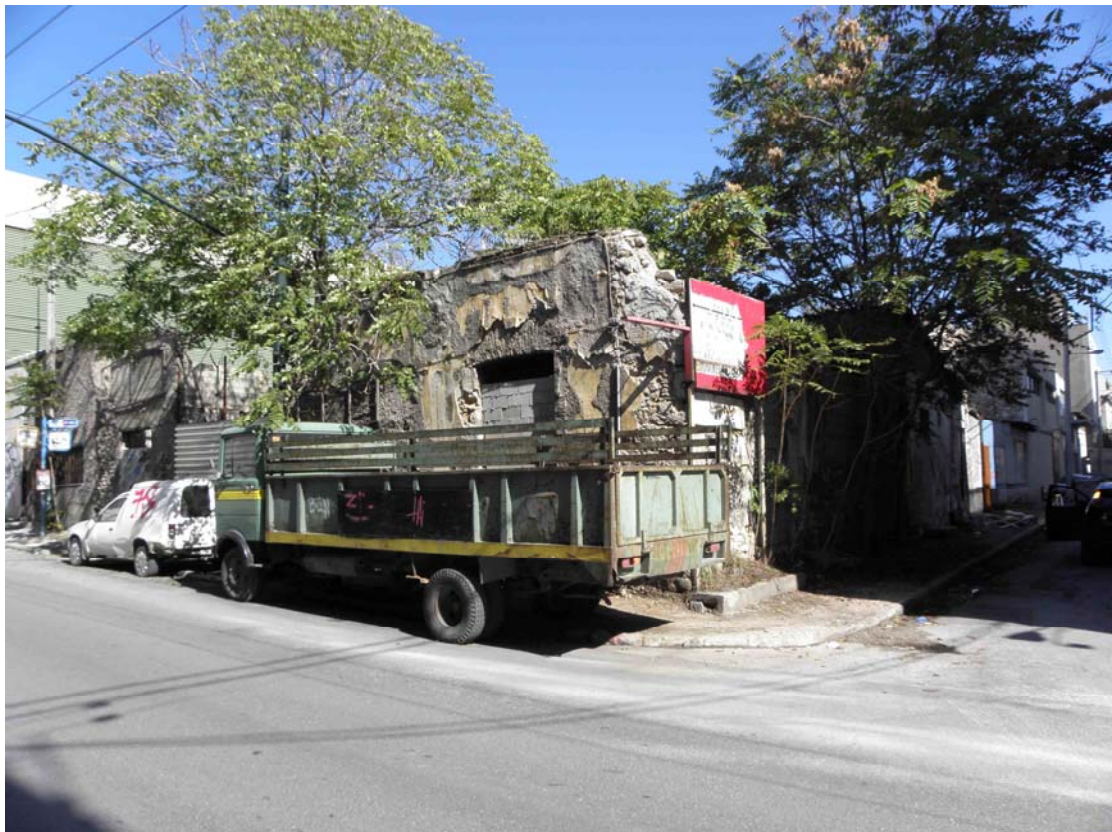


Οδός Δερβενακίων





Οδός Αιτωλικού



Οδός Πολυδέυκου



## Προτάσεις

Τα οικόπεδα που είναι αφύλαχτα πρέπει να φραχτούν και να καθαριστούν και τα ακίνητα που είναι επικίνδυνα για κατάρρευση να κατεδαφιστούν και αν δεν είναι έτοιμα να καταρρεύσουν να καθαριστούν και να απαγορευτεί και να αποτραπεί η είσοδος και η απόρριψη μπαζών

## ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

Στο κεντρικό λιμάνι του Πειραιά χτυπά η καρδιά της πόλης. Βρίσκεται σε απόσταση 10 χμ. βορειοδυτικά της Αθήνας. Είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης και ένα από τα μεγαλύτερα στον κόσμο στην επιβατική κίνηση. Αξίζει να αναφέρουμε ότι εξυπηρετεί περίπου 20 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως.

Αποτελεί το βασικό συνδετικό κρίκο της Ηπειρωτικής Ελλάδας με τα νησιά του Αιγαίου (Κυκλάδες, Δωδεκάνησα, Βορειοανατολικό Αιγαίο), του Σαρωνικού Κόλπου και την Κρήτη, αλλά και τη βασική θαλάσσια πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο νοτιοανατολικό της άκρο.

Από τα αρχαία χρόνια το λιμάνι του Πειραιά διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην άμυνα της Αθήνας. Ο Θεμιστοκλής ήταν ο πρώτος που συνειδητοποίησε τη σημασία του για την πόλη της Αθήνας και εκμεταλλεύτηκε τη στρατηγική του θέση, με το να το αναγάγει σε κύριο λιμάνι των Αθηνών, στη θέση του κόλπου του Φαλήρου, τον οποίο χρησιμοποιούσαν οι Αθηναίοι έως τον 5ο π.Χ. αιώνα. Έτσι, την περίοδο των περσικών πολέμων ο Πειραιάς αποτέλεσε το λιμάνι των πολεμικών πλοίων του Αθηναίου στρατηγού Θεμιστοκλή.

Επιθυμώντας την ύπαρξη ενός ασφαλούς κι οχυρωμένου λιμανιού για την πόλη της Αθήνας, την περίοδο 493 – 479 π.Χ. κτίστηκε το Πειραιϊκό τείχος, τμήματα του οποίου σώζονται ως τις μέρες μας στη περιοχή της Φρεαττύδας. Τη χρυσή εποχή του Περικλή, τα οχυρωματικά έργα του λιμανιού ολοκληρώθηκαν. Τότε κτίστηκαν τα Μακρά Τείχη, τα οποία προστάτευαν και τις δυο πλευρές του δρόμου σε όλη τη διαδρομή από τον Πειραιά μέχρι την Αθήνα.

Στα μεσαιωνικά χρόνια το λιμάνι ονομάστηκε Πόρτο Λεόνε, από το μαρμάρινο άγαλμα του λιονταριού που βρισκόταν στη είσοδο του λιμανιού. Αυτό, το σύμβολο του λιμανιού, κλάπηκε κατά τη διάρκεια της εκστρατείας του Μοροζίνι και μεταφέρθηκε στη Βενετία. Σήμερα, στο λιμάνι έχει τοποθετηθεί ένα αντίγραφο αυτού του λιονταριού.

Το 1834 επιλέχθηκε ως κεντρικό εμπορικό λιμάνι της Αθήνας. Από τότε έχει ανακαινιστεί αρκετές φορές ώστε να εξυπηρετεί τις ανάγκες και τις σύγχρονες απαιτήσεις της εποχής.

Από το λιμάνι ξεκινούν όλες οι ακτοπλοϊκές γραμμές για τα νησιά της Ελλάδας αλλά και για τα λιμάνια του εξωτερικού. Για την καλύτερη εξυπηρέτηση του κόσμου υπάρχουν διαφορετικά σημεία αναχώρησης για τα νησιά των Κυκλάδων, του βορειοανατολικού Αιγαίου, των Δωδεκανήσων, της Κρήτης και των νησιών του Αργοσαρωνικού Κόλπου. Ενώ στη νοτιοδυτική πλευρά του λιμανιού αράζουν τα πλοία των διεθνών γραμμών και τα κρουαζιερόπλοια. Η πρόσβαση στο λιμάνι είναι ιδιαίτερα εύκολη καθώς απέναντι από την είσοδό του βρίσκεται ο σταθμός του Ηλεκτρικού Σιδηρόδρομου (γραμμή Πειραιάς – Κηφισιά) αλλά και οι αφετηρίες πολλών λεωφορείων που συνδέουν το λιμάνι με περιοχές της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά και της Αθήνας.

Ο Πειραιάς είναι μια πόλη με ξεχωριστή ιστορία. Από τα αρχαία χρόνια ως σήμερα πρωταγωνιστεί στα ιστορικά δρώμενα του Ελλαδικού χώρου. Η ιστορική του διαδρομή είναι άρρηκτα δεμένη με τη θάλασσα, στην οποία οφείλει την οικονομική και πολιτιστική του ανάπτυξη.

Βρίσκεται βορειοδυτικά της Αθήνας και σε απόσταση 10 χλμ. από το κέντρο της πρωτεύουσας και βρέχεται από το Σαρωνικό κόλπο. Είναι χερσόνησος που περιβάλλεται από θάλασσα ( γεωλογικά, θεωρείται πως κατά την αρχαιότητα ήταν νησί), και έχει τρία λιμάνια (το κεντρικό, το Μικρολίμανο και τη Μαρίνα Ζέας). Από τα αρχαία χρόνια ως σήμερα ο Πειραιάς, "υπηρέτησε" την Αθήνα ως λιμάνι της και διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην άμυνα της πόλης. Την περίοδο των Περσικών πολέμων αποτέλεσε το λιμάνι των πολεμικών πλοίων του Αθηναίου στρατηγού Θεμιστοκλή. Το 86 π.Χ. καταστράφηκε τελείως από τους Ρωμαίους. Στα μεσαιωνικά χρόνια ονομάστηκε Πόρτο Λεόνε, από το μαρμάρινο άγαλμα του λιονταριού που βρισκόταν στη είσοδο του λιμανιού. Αυτό το σύμβολο του λιμανιού, κλάπηκε κατά τη διάρκεια της εκστρατείας του Μοροζίνι και μεταφέρθηκε στη Βενετία. Έτσι σήμερα, στο λιμάνι έχει τοποθετηθεί ένα αντίγραφο αυτού του λιονταριού.

Το 1834 επιλέχθηκε ως κεντρικό εμπορικό λιμάνι της Αθήνας. Από τότε έχει ανακαινιστεί αρκετές φορές ώστε να εξυπηρετεί τις ανάγκες και τις σύγχρονες απαιτήσεις της εποχής. Είναι ένα από τα μεγαλύτερα και σημαντικότερα λιμάνια της Μεσογείου.

Από το λιμάνι του Πειραιά ξεκινούν όλες οι ακτοπλοϊκές γραμμές για τα νησιά της Ελλάδας αλλά και για τα λιμάνια του εξωτερικού.

Η πρόσβαση στο λιμάνι είναι ιδιαίτερα εύκολη καθώς απέναντι από την είσοδό του βρίσκεται ο σταθμός του Ηλεκτρικού Σιδηρόδρομου (γραμμή Πειραιάς – Κηφισιά). Καθώς και οι αφετηρίες πολλών λεωφορείων που συνδέουν το λιμάνι με το κέντρο της Αθήνας και τις υπόλοιπες περιοχές του Πειραιά. Οι έντονοι ρυθμοί της ζωής στην περιοχή του λιμανιού γίνονται αμέσως αντιληπτοί. Κόσμος πηγαινοέρχεται και τα καταστήματα γύρω απ' αυτό σφύζουν από εμπορική κίνηση.

Η καρδιά του Πειραιά χτυπά – αναμφισβήτητα στο λιμάνι. Όμως, ενδιαφέρον παρουσιάζει και η πόλη. Μια βόλτα στις γραφικές γειτονιές του Πειραιά, στους κεντρικούς δρόμους που παρουσιάζουν έντονη κυκλοφοριακή κίνηση, και στα διαχρονικά στέκια της νεολαίας - και όχι μόνο - αποκαλύπτει τις ομορφιές της πολυπρόσωπης πόλης.

Είναι μια πυκνοκατοικημένη και σε πολλά σημεία της άναρχα δομημένη πόλη, όπως εξάλλου και η Αθήνα. Αλλά λίγο η αλμύρα της θάλασσας, λίγο η μακραίωνη ιστορία της περιοχής που την έχει προικίσει με μια λάμψη και μια γοητεία ξεχωριστή, ανήγαγαν την πόλη του Πειραιά σε μούσα πολλών καλλιτεχνών. Δεκάδες τραγούδια γράφτηκαν και γνώρισαν μεγάλη επιτυχία. Ελληνικές κινηματογραφικές ταινίες γυρίστηκαν στις γραφικές γειτονιές της πόλης και στο λιμάνι που το σενάριό τους φωτογράφιζε τον τρόπο ζωής των ανθρώπων του Πειραιά.

Σήμερα, ο Πειραιάς έχει όλα τα στοιχεία μιας σύγχρονης πόλης, ενώ συγχρόνως διατηρεί και τα χαρακτηριστικά ενός μεγάλου ναυτιλιακού

εμποροβιομηχανικού κέντρου.

Στα στολίδια της πόλης συγκαταλέγονται τα νεοκλασικά κτίρια που συναντάμε σε αρκετά κεντρικά σημεία του Πειραιά, το περίφημο Δημοτικό Θέατρο της πόλης που δεσπόζει στη πλατεία Κοραή, η Δημοτική Πινακοθήκη, το Αρχαιολογικό και το Ναυτικό μουσείο, τα Θεμιστόκλεια Τείχη, το Σηράγγιο (Σπηλιά του Παρασκευά), το Βεάκειο Θέατρο και άλλοι χώροι που συνδυάζουν τα παραδοσιακά με τα μοντέρνα αρχιτεκτονικά στοιχεία. Από τα πιο πολυσύχναστα μέρη του Πειραιά είναι το Μικρολίμανο (ή Τουρκολίμανο, όπως ονομαζόταν παλιά) και το Πασαλιμάνι. Σ' αυτές τις περιοχές λειτουργούν πολλές ταβέρνες και εστιατόρια, καφετέριες και bars που αποτελούν στέκια της νεολαίας αλλά και μεγαλύτερων ανθρώπων. Ειδικά την καλοκαιρινή περίοδο που η θάλασσα τραβά σαν μαγνήτης τα πλήθη, ο Πειραιάς αποτελεί σημείο αναφοράς για τη διασκέδαση των κατοίκων της πρωτεύουσας.

Η θαλάσσια δύναμη, το ονομαστό «κράτος της θαλάσσης», αποτέλεσε τον βασικό συντελεστή της πολιτικής, οικονομικής και πολιτιστικής ανάπτυξης της Αθηναϊκής Δημοκρατίας. Σύντομα οι Αθηναίοι αντιλήφθηκαν τα φυσικά πλεονεκτήματα του τόπου τους και



Η πρώτη αεροφωτογραφία του κεντρικού λιμανιού του Πειραιά.

αξιοποιώντας τα αναδείχθηκαν σε μία από τις ισχυρότερες ελληνικές πόλεις-κράτη. Ένα από τα δυνατότερα σημεία τους υπήρξε ο Πειραιάς. Ήδη το τοπωνύμιο «Πειραιεύς» υποδηλώνει το χαρακτήρα του ως εμπορικού και συγκοινωνιακού κόμβου, καθώς σύμφωνα με την πλειονότητα των σύγχρονων ερευνητών, αλλά και των αρχαίων συγγραφέων, το όνομα ετυμολογείται από τη λέξη περαιεύς (=πορθμέας), που προέρχεται από το ρήμα περαιώω (=μεταφέρω απέναντι, διαπερνώ).

Για τον Πειραιά ισχύει ό, τι παρατηρείται σε όλες τις παραθαλάσσιες πόλεις με ιστορία πολλών αιώνων. Η κατά περιόδους ακμή του λιμανιού συνδέεται με τις αντίστοιχες περιόδους ευημερίας και προόδου της πόλης. Προτού αξιοποιηθεί, στις αρχές του 5ου π.Χ. αιώνα, και χρησιμοποιηθεί ως επίνειο των Αθηνών αποτελούσε έναν τόπο χωρίς σημασία. Την ανάδειξή της σε κέντρο εισαγωγικού και διαμετακομιστικού εμπορίου της Αθηναϊκής Δημοκρατίας την οφείλει στη διορατικότητα και τη μεγαλοφυΐα του Θεμιστοκλή.



Αυτός επισήμανε έγκαιρα την πλεονεκτική θέση της περιοχής, η οποία διέθετε τρεις «αυτοφυείς λιμένες» -τον Μέγα λιμένα, τη Ζέα και τη Μουνιχία- και έπεισε τους Αθηναίους να μεταφέρουν το επίνειό τους από το Φάληρο στον Πειραιά. Πιθανολογείται πως τα έργα διαμόρφωσής του ξεκίνησαν γύρω στα 487-486 π.Χ. και συνεχίστηκαν με ταχύτατο ρυθμό. Έτσι, λίγα χρόνια πριν από τη ναυμαχία της Σαλαμίνας (480 π.Χ.) πρέπει να είχε δημιουργηθεί η απαραίτητη υποδομή -κυρίως νεώρια- για τη ναυπήγηση του πολυάριθμου στόλου που οδήγησε στον ελληνικό θρίαμβο.

Ωστόσο, το λιμάνι κατά τους ρωμαϊκούς χρόνους καταστρέφεται, και η πόλη σχεδόν ερημώνει και δεν θα ανακτήσει την παλιά της αίγλη προτού συσταθεί το νεότερο ελληνικό κράτος και μεταφερθεί η πρωτεύουσα από το Ναύπλιο στην Αθήνα το 1934.

Οι πρώτοι οικιστές του νεότερου Πειραιά φθάνουν στην περιοχή το 1829. Ανάμεσά τους και ο Γιαννακός Τζελέπης, το όνομα του οποίου είναι μέχρι σήμερα γνωστό από την ομώνυμη ακτή, στην οποία έκτισε την πρώτη «εκλεκτή οικία» από πέτρα, σε αντίθεση με τα μέχρι τότε ξύλινα παραπήγματα.

Αφετηρία της νεότερης πειραιϊκής ιστορικής διαδρομής αποτελεί η 23η Δεκεμβρίου του 1935, ημερομηνία ίδρυσης του Δήμου Πειραιώς. Η δημοτική αρχή είναι αυτή που θα επωμιστεί το δύσκολο έργο της διαμόρφωσης του μελλούμενου πρώτου λιμένα της χώρας.

Παρά τα ανύπαρκτα τεχνικά μέσα ξεκινά μία υπεράνθρωπη προσπάθεια που περιλαμβάνει μεταξύ άλλων την ίδρυση των πρώτων σχολείων, την εγκατάσταση στην περιοχή της Σχολής Ευελπίδων, την αποπεράτωση της νέας αμαξιτής οδού Αθηνών-Πειραιώς μήκους 8 χιλιομέτρων, καθώς και την κατασκευή προκουμαίας που θα αρχίσει λίγο μετά την επιβολή του πρώτου λιμενικού φόρου στα εισαγόμενα εμπορεύματα (με το βουλευτικό διάταγμα της 16.10.1836. «περί εισπράξεως φόρου διά τον μώλον Πειραιώς»).

### **«Λιμήν ατελής»**

Ωστόσο, ένα από τα λάθη που στοίχισαν την καθυστέρηση της τεχνολογικής εξέλιξης και της βιομηχανικής ανάπτυξης της περιοχής ήταν η απόρριψη της -ομολογουμένως τολμηρής για την εποχή- πρότασης «να κηρυχθεί ο Πειραιεύς λιμήν ατελής», δηλαδή ελεύθερος σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα της εποχής.

Είναι γεγονός πως κατά τη διάρκεια του 19ου αιώνα, ενώ η πόλη εξελίχτηκε με ταχύτατο ρυθμό, στο λιμάνι ο αναπτυξιακός ρυθμός υπήρξε βραδύς. Η κατασκευή των κρηπιδωμάτων του λιμανιού Αλών αρχίζει το 1868, ενώ αμέσως μετά πραγματοποιείται η σύνδεση της Αθήνας με τον Πειραιά με την έναρξη της λειτουργίας ατμοκίνητου -αρχικά- σιδηρόδρομου, γεγονός που επέδρασε αποφασιστικά στην εξελικτική πορεία της πόλης. Το 1876 εγκαθίσταται ο πρώτος γερανός στο λιμάνι, ενώ δύο χρόνια μετά αντικαθίσταται η χρήση πετρελαίου για το φωτισμό του λιμανιού από

φωταέριο.

Η δεκαετία που ακολούθησε -1880- υπήρξε καθοριστική για την ανάπτυξη του πρώτου λιμανιού της χώρας. Με τη διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου αυξάνει σημαντικά την κίνησή του, ενώ παράλληλα ιδρύεται στον Πειραιά η Σχολή Ναυτικών Δοκίμων. Εντούτοις, παρά τη βραδύτητα σε επίπεδο εκτέλεσης έργων, η κίνηση στο λιμάνι του Πειραιά ακολούθησε σταθερά ανοδική πορεία. Το 1881 αγοράστηκαν από τη γαλλική εταιρία «Forges et Chantiers» μία μεγάλη βαθυκόρος και δύο ατμοκίνητες φορηγίδες συνολικού κόστους 700.000 δρχ. περίπου. Η βαθυκόρος χρησιμοποιήθηκε για τις εργασίες εκβάθυνσης του κεντρικού λιμένα και ιδιαίτερα της «λεκάνης» των Αλών.

Παράλληλα, είχε ήδη αναπτυχθεί ένα δίκτυο θαλάσσιων συγκοινωνιών με αφετηρία ή -κυρίως- ενδιάμεσο σταθμό τον Πειραιά που συνεχώς πύκνωνε. Ο Πειραιάς συνδέεται με τακτικές γραμμές με τη Σύρο, τη Χίο, τη Μυτιλήνη, την Κωνσταντινούπολη, τα νησιά του Αργοσαρωνικού και τη Μασσαλία. Μέχρι το 1850 έχει ολοκληρωθεί και η σύνδεσή του με τα κυριότερα λιμάνια του μεσογειακού χώρου και μέσω Κωνσταντινούπολης με τα μεγάλα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας. Επιπλέον, πέρα από το πυκνό συγκοινωνιακό δίκτυο με τα ελληνικά λιμάνια και τα νησιά σημαντικός είναι και ο ρόλος των ελληνικών ιστιοφόρων στις μεταφορές εμπορευμάτων. Παρόλα αυτά -όπως και στην αρχαιότητα, αλλά και σήμερα- ο Πειραιάς τον 19ο αιώνα διατήρησε αναλλοίωτο το κύριο χαρακτηριστικό γνώρισμα του εισαγωγικού λιμένα.

## **Ο 20ος αιώνας**

Ο 20ος αιώνας βρίσκει τον Πειραιά σε φάση ευημερίας και εξέλιξης. Η σύγχρονη ιστορία της πόλης ξεκινά το 1933 όταν ανακηρύσσεται ανεξάρτητος δήμος. Το 1934 η πρωτεύουσα της Ελλάδας μεταφέρεται από το Ναύπλιο στην Αθήνα και ο βασιλιάς Όθωνας αποβιβάζεται στον Πειραιά για να εγκατασταθεί στην Αθήνα. Το γεγονός αυτό αποτελεί την αρχή μιας νέας εποχής για το λιμάνι. Από τις πρώτες ενέργειες είναι η ίδρυση του Τελωνείου και του Υπολιμεναρχείου του Πειραιά, το οποίο υπάγεται στο Λιμεναρχείο της Ύδρας.

Στις 16 Μαρτίου του 1924 γίνονται τα εγκαίνια έναρξης των μεγάλων έργων του λιμανιού από το γαλλικό όμιλο Ερσάν, δαπάνης 550 εκατ. δρχ. Το 1930 η ραγδαία εξέλιξη του λιμανιού επιβάλλει την ίδρυση με βάση το νόμο 4748, αυτόνομου οργανισμού διοίκησης του λιμανιού του «Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς» (ΟΛΠ). Παράλληλα, ολοκληρώνονται τα νέα κρηπιδώματα του λιμανιού, μήκους 2.748 μέτρων, πέντε μεγάλες αποθήκες και ο ΟΛΠ αναλαμβάνει τη φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων.

Κατά τη διάρκεια του Δεύτερου Παγκόσμιου Πολέμου (1940-1944) το λιμάνι και η πόλη του Πειραιά βομβαρδίζονται από εχθρικά αεροσκάφη. Οι υλικές ζημιές που προκαλούνται είναι τεράστιες και αποκαθίστανται σταδιακά έως το 1950. Το νέο σύγχρονο πρόσωπο του Πειραιά αρχίζει να διαφαίνεται με τις εργασίες κατασκευής του πρώτου Επιβατικού Σταθμού (το 1959) και παράλληλα τη δημιουργία δύο μεγάλων αποθηκών και την κατασκευή του

λιμένος Ηρακλέος στον Άγιο Γεώργιο στο Κερατσίνι. Το 1978 αρχίζει η κατασκευή τραπεζοειδούς προβλήτα στο Νέο Ικόνιο για τη δημιουργία του νέου μεγάλου Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων.

Εν συνεχεία, το 1986, αποπερατώνονται τα έργα για την επέκταση του Container Terminal της Ακτής Βασιλειάδη και έντεκα χρόνια μετά, με την ολοκλήρωση της κατασκευής του Προβλήτα II στο Ν. Ικόνιο, τίθεται σε πλήρη λειτουργία ο νέος Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων. Σήμερα μέσω του σταθμού αυτού διακινούνται 1,4 εκατομμύρια TEUs, γεγονός που κατατάσσει τον Πειραιά στα πρώτα 10 λιμάνια στην Ευρώπη στον τομέα της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων και το μεγαλύτερο της Ανατολικής Μεσογείου.

Το 2007 αναμένεται ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων να συνδεθεί σιδηροδρομικά με το Θριάσιο Πεδίο και στη συνέχεια με το Εθνικό Σιδηροδρομικό δίκτυο, γεγονός που θα αποτελέσει σημαντικό βήμα για την ανάδειξή του σε λειτουργικό κέντρο συνδυασμένων μεταφορών. Παράλληλα, εξυπηρετώντας περίπου 20 εκατ. επιβάτες ετησίως, αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια στον κόσμο στην επιβατική κίνηση.

# ΑΝΕΡΓΙΑ

Κάτω στον Πειραιά ... ανεργία

**Από 20 έως 25% υπολογίζεται ότι κυμαίνεται η μάλιστα της ανεργίας στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά. Οι νέοι τα πρώτα θύματα. Την τελευταία πενταετία έκλεισαν 1.660 επιχειρήσεις! Και όμως ο ΟΑΕΔ "βλέπει" ...μείωση!**

Εφιαλτικές διαστάσεις παίρνει η ανεργία στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά. Τα τελευταία 5 χρόνια (1992-1996) έκλεισαν στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά **1.663** βιομηχανικές και εμπορικές επιχειρήσεις! Στο Πέραμα, στο Κερατσίνι, στη Νίκαια, στη Δραπετσώνα, σύμφωνα με στοιχεία των δήμων και των άλλων φορέων, σήμερα η ανεργία ξεπερνάει το **25%**, ενώ στο Δήμο του Πειραιά η μάλιστα αγγίζει το ποσοστό του **20%**! Βέβαια στα "στοιχεία" του ΟΑΕΔ για το Φλεβάρη του 1997 αναφέρουν ότι η ανεργία στην πόλη του Πειραιά κυμαίνεται στο ...**1,5%** (!), στο Κερατσίνι **8,5%**, στη Νίκαια στο **12%**!

Τα στοιχεία του **Εμποροβιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά** παρουσιάζουν μια θεαματική αύξηση της διαγραφής επιχειρήσεων λόγω διάλυσης, από το 1992 και μετά. Ετσι ενώ το 1991 έκλεισαν **81** επιχειρήσεις, το 1992 ο αριθμός των "λουκέτων" εκτινάχτηκε στις **152**! Το 1993 ο αριθμός αυτός διπλασιάστηκε, ανεβάζοντας στις **371** τις επιχειρήσεις που έκλεισαν. Συνολικά την τελευταία τριετία (1995-1996) έκλεισαν **800** επιχειρήσεις! Για το 1997 οι προοπτικές είναι ακόμα πιο δυσοίωνες, καθώς από τις 15 Γενάρη μέχρι τις 26 Μάρτη, σύμφωνα με τα στοιχεία του Εμποροβιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά, έκλεισαν **123** επιχειρήσεις.

## ΟΑΕΔ: Ποια ανεργία..;

Παρ' όλα αυτά, ο ΟΑΕΔ στα προσωρινά στοιχεία που εκδίδει, εκτός ότι καταγράφει πολύ μικρά ποσοστά ανεργίας, ειδικά για το Δήμο του Πειραιά τα στοιχεία του παρουσιάζουν και... "δραστική μείωση" της ανεργίας από τον περασμένο Δεκέμβρη μέχρι και το Φλεβάρη! Ετσι από **6,2%** που ήταν η επίσημη ανεργία στον Πειραιά τον περασμένο Δεκέμβρη, μέσα σε δύο μήνες "μειώθηκε" - ω, του θαύματος! - κατά ...5 μονάδες, με αποτέλεσμα το Φλεβάρη να είναι **1,5%**!

Για το Δήμο Κερατσινίου ο ΟΑΕΔ - του οποίου το υποκατάστημα καλύπτει και το Δήμο Περάματος - αναφέρει ότι τον περασμένο Φλεβάρη οι άνεργοι που γράφτηκαν στους καταλόγους ήταν ...**2.000**! Αυτό, όταν μόνο οι εργαζόμενοι που βρέθηκαν στην ανεργία από τη συρρίκνωση των εργασιών της **Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης** έφταναν τους **9.000**! Μάλιστα από τους επίσημα ανέργους μόνο οι **1.214** παίρνουν και αυτό το πενιχρό επίδομα ανεργίας! Η συντριπτική πλειοψηφία των ανέργων της Ζώνης δεν μπορεί να πάρει ούτε αυτά τα ψίχουλα λόγω των απαράδεκτων προϋποθέσεων που θέτει το υπουργείο **Εργασίας**! Ο **Κώστας Γιαβρής**, που βρήκε τραγικό θάνατο από την έκρηξη στο γκαζωμένο πλοίο **ΕΥΓΕΝΙΑ**, ήταν μήνες άνεργος και υποχρεώθηκε να δουλέψει ανασφάλιστος. Βρέθηκε με δύο κατοστάρικα στην τσέπη...

Το Δεκέμβρη του 1996 στην ίδια περιοχή είχαν γραφτεί στους καταλόγους του ΟΑΕΔ **1.700** άνεργοι, διαμορφώνοντας το ποσοστό ανεργίας στο **7,2%**. Από αυτούς επίδομα πήραν οι **988**, τον επόμενο μήνα Γενάρη προστέθηκαν άλλοι



100, φτάνοντας συνολικά τον αριθμό **1.800** όμως επίδομα πήραν μόλις 11 από τους νέους ανέργους και συνολικά - από τους 1.800 - οι **999**.

Στο Δήμο **Νίκαιας** το Δεκέμβρη οι επίσημα άνεργοι ήταν **1.611**, από τους οποίους επίδομα πήραν οι **1.170**. Το Γενάρη από τον ίδιο δήμο είχαν γραφτεί στους καταλόγους **1.872** άνεργοι και επίδομα πήραν οι **1.330**, ενώ το Φλεβάρη οι επίσημοι άνεργοι ήταν **2.078**, από τους οποίους επίδομα πήραν οι **1.418**... Για τη Δραπετσώνα ο ΟΑΕΔ δε διαθέτει στοιχεία...

## ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΕΣ

Ακολουθούν καταγγελίες για συγκεκριμένα θέματα

Τις καταγγελίες μου τις παραχώρησαν οι:

- Δημοτική Αστυνομία
- Διεύθυνση περιβάλλοντος
- Νομαρχιακό Διαμέρισμα Πειραιώς

Από τις παρακάτω καταγγελίες έχω φωτοαντίγραφα.

### Θέμα: Καταπάτηση οικοπέδου

ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ  
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΙΔΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ  
ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΟΣ

ΘΕΜΑ: Καταγγελία της Εταιρείας Ζυμαρικών ΚΟΡΩΝΑ Α.Ε.Β.Ε.. γιατί πλήττεται από μεγάλο αριθμό τρωκτικών. Οι φωλιές των τρωκτικών βρίσκονται σε οικόπεδο δίπλα ακριβώς από την εταιρεία .

ΟΔΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ.

Δραγατσανίου – Αιγάλεω –Γραβιάς είναι οι δρόμοι όπου περιβάλλεται το οικόπεδο.

### ΕΚΘΕΣΗ ΑΥΤΟΨΙΑΣ

Άκτιστο οικόπεδο συνορεύει με την βιομηχανία ζυμαρικών ΚΟΡΩΝΑ ανήκει στην εταιρεία GOLDEN και υπεύθυνος της εταιρείας είναι ο ..... τηλ. 4061....

Η εταιρεία GOLDEN χρησιμοποιεί το χώρο του οικοπέδου ως παράγκα.

Επικοινωνήσαμε με τον Κο .....συζητήσαμε το πρόβλημα που υπάρχει με τα τρωκτικά και ζητήσαμε να προβεί σε απολυμάνσεις.

Πιστεύω ότι το πρόβλημα είναι αρκετά σοβαρό γι' αυτό θα πρέπει να ενημερωθεί η αρμόδια υπηρεσία της Διεύθυνσης Δημόσιας Υγείας ,της Νομαρχίας, Τμήμα Υγειονομικού Ελέγχου για τους επόμενες Δημόσιας Υγείας.

Σας επισυνάπτουμε την καταγγελία της Εταιρείας Ζυμαρικών ΚΟΡΩΝΑ και σας ενημερώνω ότι επί καθημερινής βάσεως φθάνουν τα παράπονα των εργαζομένων και περιοίκων της περιοχής για την ύπαρξη τρωκτικών.

Ο ΕΝΕΡΓΗΣΑΣ ΥΠΑΛΛΗΛΟΣ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ : ΠΑΠΑΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ

Πηγή : ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

**Θέμα: Κατάρρευση οικοπέδων**

Πειραιάς 3-8-2009  
Αρ.Πρωτ. 1077

Προς : 1 Διεύθυνση Πολεοδομίας  
Δήμου Πειραιά

**ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ**

**ΘΕΜΑ**

Σχετικά με τα οικόπεδα και ακίνητα : Σας αποστέλλουμε σε φωτοαντίγραφα τα ανωτέρω οικόπεδα και ακίνητα. Παρακαλούμε για την συνδρομή σας στην λήψη απαραίτητων μέτρων ως προς την μείωση του κινδύνου κατάρρευσης των ακινήτων:

- 1) Μεσολογγίου και Βλαχάιου
- 2) Αιγαλέω και Χωρμοβίτου
- 3) Μεθώνης και Αιγαλέω
- 4) Δράμας και Αιτωλικού
- 5) Ψαρών και Μεθώνης
- 6) Αγ.Σοφίας και Λακωνίας
- 7) Λακωνίας και Κριεζώτου
- 8) Μήλου 5
- 9) Ροδόπης 63
- 10) Χωρμοβίτου και Αιγαλέω

Κοιν. Πρόεδρος 2<sup>ου</sup> Διαμρίσματος.

**Πηγή : ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ**

## Θέμα: Τρωκτικά

Πειραιάς 12-9-2009

Αρ.πρωτ.Υ014 23534

ΑΠΟΔΕΚΤΕΣ ΠΡΟΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑ  
Όπως Ο.Π.Δ.

Τμήμα Υγειονομικού Ελέγχου

ΚΟΙΝ. Τμ.Υγειον. Ελέγχου.

ΘΕΜΑ: Καταπολέμηση τρωκτικών.

Επειδή η Υπηρεσία μας γίνεται αποδέκτης πολλών καταγγελιών , προφορικών και εγγράφων σχετικά με την αύξηση τρωκτικών στην περιοχή σας και κατόπιν αυτοψιών που διενεργήθηκαν σας γνωρίζουμε ότι:

Στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων σας θα πρέπει να προβείτε άμεσα στην εφαρμογή προγραμμάτων καταπολέμησης τρωκτικών από εξειδικευμένα συνεργεία επιλογής σας. Επισημαίνεται ότι πρωταρχικός στόχος του προγράμματος εφαρμογής μυοκτονίας είναι η εξάλειψη των εστιών αναπαραγωγής ανάπτυξης των τρωκτικών μερικές από τις οποίες είναι οι κάτωθι:

- 1)Εγκαταλελειμμένες οικίες
- 2) Μη έγκαιρη περισυλλογή απορριμμάτων
- 3)Συγκέντρωση απορριμμάτων κ.λ.π. αντικειμένων .
- 4)Ακάλυπτους χώρους ,κοινόχρηστους ή μη ,επίσης ιδιαίτερη μέριμνα πρέπει να ληφθεί για τους αγωγούς όμβριων.

Διανομών.

ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ  
ΔΗΜΟΣ ΝΙΚΑΙΑΣ  
ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ  
ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΥ  
ΔΗΜΟΣ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ  
ΔΗΜΟΣ ΑΓ.Ι.ΡΕΝΤΗ  
ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ  
ΔΗΜΟΣ ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ

Πηγή : ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ



## **Θέμα: Τρωκτικά**

Προς τη  
Δημοτική Αστυνομία  
Ε Διαμερίσματος Πειραιά  
Αγία Σοφία

Πειραιάς 9-4-2003  
No 31239

### **ΘΕΜΑ: ΤΡΩΚΤΙΚΑ**

Κύριοι

Η περιοχή μας πλήττεται από μεγάλο αριθμό τρωκτικών. Εκτός από τους υπονόμεους ομβρίων υδάτων και τα εγκαταλελειμμένα κτίσματα, πολλές φωλιές τρωκτικών είναι στο άκτιστο οικόπεδο που περιβάλλεται από τους δρόμους Αιγάλεω-Γραβιάς-Δραγατσανίου και συνορεύει με τη Βιομηχανία Ζυμαρικά ΚΟΡΩΝΑ Α.Ε.Β.Ε.

Ο λόγος είναι ότι όταν κατεδαφίστηκε το παλαιό κτίσμα ( ψυγεία) του συγκεκριμένου οικοπέδου ,μέρος των υπογείων σκεπάστηκε με μπάζα και χώμα. Το σημείο αυτό είναι ο ακάλυπτος χώρος που συνορεύει με τη Βιομηχανία ΚΟΡΩΝΑ που είναι γεμάτος από κρατήρες που έχουν ανοίξει τα τρωκτικά προκειμένου να δημιουργήσουν τις υπόγειες φωλιές τους.

Παρακαλούμε όπως μεριμνήσετε για την καταστροφή των φωλεών αυτών διότι κινδυνεύουμε από πιθανή μελλοντική αγέλη τρωκτικών, το οποίο θα ήταν βλαβερό για τη δημόσια υγεία.

Είμαστε στη διάθεσή σας για οποιοδήποτε πληροφορία και ενεργό βοήθεια χρειαστεί.

Μετά τιμής.

Γιάννης Βλησίδης.

**Πηγή: ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ**

# ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

## Θέμα : Αιτήματα & Διεκδικήσεις

Επανερχόμενοι σε παλαιότερα αιτήματά μας θα θέλαμε να σας ενημερώσουμε και να υπενθυμίσουμε τα προβλήματα που υπάρχουν στα Σχολεία της Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης του Ε' Δημοτικού Διαμερίσματος Πειραιά ώστε να προβείτε στις απαραίτητες ενέργειες για την έγκαιρη επίλυσή τους.

### Ακολουθούν αιτήματα ολόκληρης της εκπαιδευτικής οικογένειας

1. Σε συνεργασία με την αρμόδια επιτροπή του διαμερίσματος για την οδοποιία θα θέλαμε να τοποθετηθούν πινακίδες σήμανσης, να γίνουν διαγραμμίσεις, **οδοσήμανση στα σχολεία**, ιδιαίτερα σ' αυτά που βρίσκονται σε δρόμους μεγάλης και ταχείας κυκλοφορίας καθώς και την λειτουργία του θεσμού του σχολικού τροχονόμου σε όλα τα σχολεία. Εδώ θέλουμε να επισημάνουμε ότι η φύλαξη των οδών στα σχολεία για την ασφαλή προσέλευση και αποχώρηση των μαθητών είναι αρμοδιότητα της πολιτείας .

2. **Πρόσληψη και τοποθέτηση φυλάκων** σε όλα τα σχολεία από το πέρας των μαθημάτων μέχρι την άλλη μέρα το πρωί καθώς και τα Σαββατοκύριακα, με συμβάσεις αορίστου χρόνου, προκειμένου να προφυλαχτούν από τους καθημερινούς βανδαλισμούς που υφίστανται τα σχολικά κτίρια από εξωσχολικούς, αλλά και από τους κινδύνους που απειλούν τους μαθητές. Τα σχολεία να παραμένουν ανοιχτά τις απογευματινές ώρες να παίζουν τα παιδιά, γιατί δεν υπάρχουν χώροι πρασίνου, αθλητισμού και παιδικές χαρές.

3. Να τοποθετηθεί **περιφερειακός φωτισμός** σ' όλα τα σχολεία, ώστε να φωτίζονται τη νύχτα.

4. Ζητάμε να γίνει σωστή ενημέρωση με πρόσκληση του διαμερίσματος και της Ένωσης, στους Προέδρους των **Σχολικών Επιτροπών**, τους Διευθυντές των σχολείων και τους εκλεγμένους Αντιπροσώπους των συλλόγων γονέων στις σχολικές επιτροπές, για ενημέρωση πάνω στη λειτουργία των σχολικών επιτροπών. Επίσης θα πρέπει να γίνει προσπάθεια αναβάθμισης του θεσμού των Σχολικών Επιτροπών, μέσα από την σωστή επιλογή και ενημέρωση των Προέδρων και την σωστή διαχείριση των λειτουργικών δαπανών. Όσον αφορά τη χρηματοδότηση των Σχολικών επιτροπών εκτός του ότι **θα πρέπει να γίνει αύξηση των κονδυλίων** για να μπορέσουν να αντεπεξέλθουν στις πολλές υποχρεώσεις τους, ζητάμε την **άμεση απόδοση των τρίμηνων δόσεων στις σχολικές επιτροπές και όχι την πολύμηνη καθυστέρηση**, που έχει σαν αποτέλεσμα να δημιουργούνται προβλήματα ομαλής λειτουργίας στα σχολεία.

5. Άμεση απόδοση των οφειλόμενων από πλευράς Δήμου των παρελθόντων ετών. Οι Δ.Ε.Π. να καθορίζουν την κατανομή των κονδυλίων με βάση τον αριθμό των μαθητών και των αιθουσών, χωρίς να γίνεται παρακράτηση μέρους του ποσού από την Νομαρχία, τον Δήμο, ή την ΔΕΠ για να χορηγηθεί σε ορισμένα σχολεία υπό μορφή έκτακτης επιχορήγησης. Έκτακτη επιχορήγηση να δίνεται μόνο σε ειδικές και εξαιρετικές περιπτώσεις και από ξεχωριστούς πόρους του Δήμου.

6. Να γίνει εσωτερικός και εξωτερικός **ελαιοχρωματισμός των κτιρίων** και βάψιμο των κιγκλιδωμάτων για λόγους υγιεινής και ευπρεπισμού των σχολείων ανά δύο χρόνια.

7. **Να γίνουν άμεσα όλες οι απαραίτητες επισκευές και συντηρήσεις των σχολείων.**

8. **Ζητάμε την μονιμοποίηση όλων των καθαριστριών, χωρίς όρους και προϋποθέσεις, με πλήρη εργασιακά και ασφαλιστικά δικαιώματα** με συμβάσεις αορίστου χρόνου και αύξηση των αποδοχών τους, για να δοθεί η δυνατότητα να διατηρούνται καθαρά τα σχολεία.

9. Να διαμορφωθούν κατάλληλοι χώροι εστίασης και ξεκούρασης των παιδιών, με σωστή υποδομή, κάνοντας **προσλήψεις τραπεζοκόμων με μόνιμη εργασία** και όχι ανασφάλιστους με τα προγράμματα **stage**.

10. Πρόσληψη **μόνιμη επιστάτη, διοικητικού προσωπικού, βιβλιοθηκονόμων, σχολικών τροχονόμων.**

11. Να προστεθούν **πολιτιστικές δραστηριότητες** σε συνεργασία με την Ένωση και να διατεθεί προσωπικό στα σχολεία για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων, όπως ζωγραφική, χορός, θέατρο, μπάσκετ, ηλεκτρονικοί υπολογιστές κ.λ.π. Στο τέλος του σχολικού έτους να διεξάγεται μια κεντρική εκδήλωση σε συνεργασία της Ένωσης Γονέων, του Δήμου Πειραιά και της Νομαρχίας Πειραιά. Ανακατασκευή του **κινηματοθεάτρου ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ** για πολιτιστικές εκδηλώσεις των σχολείων και των φορέων της περιοχής.

## **12. Πάρκο ΔΗΛΑΒΕΡΗ**

**ΑΠΑΙΤΟΥΜΕ** : Να ανακληθεί η απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου 03-08-06 για την παραχώρηση σε ιδιώτη.

### **ΠΡΟΤΕΙΝΟΥΜΕ** :

i. Να αναβαθμιστεί με συνεχή φροντίδα καθαριότητα του χώρου, φύλαξη, δένδροφύτευση και να παραμείνει ως χώρος πρασίνου, περιπάτου, αναψυχής με δυνατότητα υποδοχής ανοικτών πολιτιστικών εκδηλώσεων.

ii. Αξιοποίηση των κτισμάτων <<Σπίτι του Δηλαβέρη>> που υπάρχουν, σαν λέσχη δημιουργικής απασχόλησης για τα παιδιά. Επίσης να λειτουργήσει ο θερινός κινηματογράφος στην ταράτσα του.

iii. Οι φούρνοι να επισκευαστούν και να λειτουργήσουν ως εκθεσιακός χώρος για να φιλοξενήσουν έργα ερασιτεχνικής δημιουργίας.

12. Να υπάρξει **υποστήριξη των σχολείων με παιδοψυχολόγους και κοινωνικούς λειτουργούς**, στις περιπτώσεις που κάποιο σχολείο χρειάζεται.

13. **Κατασκευή ενός κλειστού Γυμναστηρίου** στην περιοχή του Ε΄ Διαμερίσματος.

14. Να ξεκινήσει άμεση και **διαρκής ενημέρωση** μαθητών και γονέων ενάντια στη μάστιγα των Ναρκωτικών, του Αλκοόλ, του Ρατσισμού και των άλλων σύγχρονων προβλημάτων που αντιμετωπίζει η νεολαία σήμερα.

15. Να γίνεται έλεγχος των μαθητών από ειδικούς επιστήμονες για τυχόν **μαθησιακές δυσκολίες** από την αρχή του σχολείου.

16. Να απομακρυνθούν όλες οι **κεραίες κινητής τηλεφωνίας** από την περιοχή του Ε΄ Διαμερίσματος.

17. Να γίνει καθαρισμός και δενδροφύτευση στους κήπους όλων των σχολείων.

18. Ιατροφαρμακευτική Δημόσια και Δωρεάν περίθαλψη για όλα τα παιδιά.

19. **Αύξηση των κρατικών δαπανών για την Παιδεία στο 15%** του προϋπολογισμού και παράλληλη ένταξη των κοινοτικών κονδυλίων στο κρατικό προϋπολογισμό για ένα **Ενιαίο δωδεκάχρονο βασικό υποχρεωτικό αποκλειστικά Δημόσιο σχολείο για όλους.**

### ΓΙΑ ΤΗ ΣΧΟΛΙΚΗ ΣΤΕΓΗ

Όσον αφορά την **κτιριακή υποδομή**, θα θέλαμε να σας ενημερώσουμε και να υπενθυμίσουμε τα προβλήματα που υπάρχουν στα Σχολεία της Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης του Ε΄ Δημοτικού Διαμερίσματος Πειραιά, ώστε να προβείτε στις απαραίτητες ενέργειες για την επίλυση τους.

### Α. ΣΧΟΛΕΙΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΞΕΚΙΝΗΣΕΙ ΑΜΕΣΑ Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥΣ.

1. **57<sup>ο</sup> Δημοτικό Σχολείο Πειραιά ( Σαλαμίνας & Μεθώνης )**. Ο Ο.Σ.Κ Α.Ε. **έχει** προχωρήσει εκ νέου στην απαλλοτρίωση του οικοπέδου κ. Ξανθοπουλίδη. Ζητάμε πλήρη ενημέρωση για το που βρίσκεται η απόκτηση του τμήματος του κ. Ξανθοπουλίδη και να προχωρήσουν άμεσα οι διαδικασίες για την ανέγερση του σχολείου.

2. **7<sup>ο</sup> Γυμνάσιο (Σαλαμίνας-Αιγάλεω-Μήλου)**. Ζητάμε να πιέσει ο Δήμος τα αρμόδια Υπουργεία, να προχωρήσουν σε κοινή υπουργική απόφαση άμεσα, ώστε να αγοραστούν τα 700 μέτρα του κτιρίου κ. Δανέλη για να ξεκινήσει η ανέγερση του σχολείου. Επίσης ζητάμε να φύγουν άμεσα οι υπηρεσίες της Υποδιεύθυνσης Ασφαλείας Πειραιά απ' την περιοχή.



**Β. ΟΙΚΟΠΕΔΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΡΟΧΩΡΗΣΕΙ ΑΜΕΣΑ Η ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΗ ΤΟΥΣ .**

**1. 30<sup>ο</sup> Δημοτικό Σχολείο Πειραιά (Γυθείου & Ψαρών).**

Εργασίες όσο αφορά για το 1<sup>ο</sup> εξατάξιο Δημοτικό Σχολείο επί των οδών Γυθείου-Κουμουνδούρου (Ο-Τ 192/τ.24), αλλά και για το 2<sup>ο</sup> εξατάξιο Δημοτικό Σχολείο επί των οδών Καπεταν Γέρμα 121-123 και Καπεταν Ματαπά μεταξύ των οδών Αγ. Δημητρίου & Ψαρών (Ο.Τ.238/τ.24), υπάρχει μεγάλη καθυστέρηση και αδράνεια από τον Ο.Σ.Κ.

**2. Χώρος για διδακτήριο Β΄ Εκπαίδευσης (Σαλαμίνας-Δερβενακίων-Μεθώνης).** Να ξεκινήσει η διαδικασία απαλλοτρίωσης των 1400τ.μ.

**3. Ειδικό Τ.Ε.Ε ΠΕΙΡΑΙΑ Χώρος κοντά στον Αγ-Διονύση.(Αιγάλεω -Κάστορος-Δερβενακίων- Δραγατσανίου (ΟΤ.117/Τ.25)** Να προχωρήσει άμεσα η διαδικασία απαλλοτρίωσης των 2,5 στρεμμάτων και ο χαρακτηρισμός του σαν σχολικός. Τα άλλα 2,5 στρέμματα χάθηκαν με την αδράνεια του Δήμου να μην προχωρήσει στο χαρακτηρισμό του χώρου ως <<σχολικό>>.

**4. 3<sup>ο</sup> ΕΠΑ.Λ Πειραιά. (Δερβενακίων -Δραγατσανίου- Θερμοπυλών-Γραβιάς).** Να γίνει ο χαρακτηρισμός του χώρου σαν <<σχολικός>> και να προχωρήσει άμεσα η διαδικασία απαλλοτρίωσης των 5100 m<sup>2</sup>

**Για τη λύση του στεγαστικού προβλήματος πρέπει :**

A.Να γίνουν άμεσα αναγκαστικές απαλλοτριώσεις των οικοπέδων, να προχωρήσει άμεσα ο χαρακτηρισμός των υπαρχόντων γιατί με τις καθυστερήσεις των αρμοδίων να προχωρήσουν τις διαδικασίες , χάνονται αφού το ενδιαφέρον απ' το ιδιωτικό κεφάλαιο είναι έντονο.

B.Να καταργηθεί ο νόμος που αλλάζει τα κριτήρια καταλληλότητας των οικοπέδων.

C.Τα σχολικά κτίρια να είναι ιδιοκτησία του κράτους. Η χρηματοδότηση για την ανέγερση τους να γίνεται από το Υπουργείο και όχι με την μέθοδο Σύμπραξης Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (Σ.Δ.Ι.Τ) τη στιγμή που με τα ίδια χρήματα ο Ο.Σ.Κ Α.Ε θα μπορούσε να κατασκευάσει τα διπλάσια σχολεία.(σύμφωνα με τα στοιχεία του Ο.Σ.Κ.).

D.Επισκευή και συντήρηση των υπαρχόντων , να εκδοθούν πιστοποιητικά καταλληλότητας και να θεσπιστεί Μητρώο επισκευών και συντήρησης για όλα τα σχολεία.

E.Άμεση προσαρμογή των παλιών κτιρίων στις σύγχρονες ανάγκες της εκπαίδευσης.

F.Να προχωρήσει άμεσα ο αντισεισμικός έλεγχος , όπως και ο έλεγχος για την ύπαρξη αμιάντου στα σχολεία.

G.Μέτρα πυρασφάλειας, καθώς και μέτρα πρόληψης ατυχημάτων.

## ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΑ

↳ Καθιέρωση δίχρονης δωρεάν υποχρεωτικής προσχολικής αγωγής για όλα τα νήπια και προνήπια σε Δημόσια νηπιαγωγεία, αποκλειστικά στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Παιδείας. Μείωση των νηπίων σε 15 νήπια ανά νηπιαγωγό.

↳ Ίδρυση νέων νηπιαγωγείων, να χτιστούν άμεσα κατάλληλα και επαρκή κτίρια στα προτεινόμενα οικοπέδα με εξοπλισμό, παιδαγωγικό και εποπτικό υλικό και γενναία χρηματοδότηση.

↳ Με βάση την κατάσταση των νηπιαγωγείων εκτιμούμε πως χρειάζονται ακόμη 10 αίθουσες ώστε να καλυφθούν όλα τα προνήπια που δυστυχώς εκδιώχθηκαν από το δημόσιο Νηπιαγωγείο. Παράλληλα θα πρέπει να επιχορηγηθούν με μία επιπλέον δόση ώστε να καλυφθούν όλες οι ανάγκες του εποπτικού υλικού. Άμεσα να δημιουργηθούν σε όλα τα νηπιαγωγεία παιδικές βιβλιοθήκες.

## Β. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΟΙΚΟΠΕΔΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΧΤΙΣΤΟΥΝ ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΑ

1. **1<sup>ο</sup> Νηπιαγωγείο. Καπετάν Ματαπά 72-74 ( Σχολείο Φυτιλά)**  
Να γίνει ο χαρακτηρισμός του χώρου σαν <<σχολικός>> και να προχωρήσει η διαδικασία απαλλοτρίωσης για να μεταφερθεί το 1<sup>ο</sup> Νηπιαγωγείο.

2. **Λακωνίας 7 & Κριεζώτου.**

3. **Κ. Γέρμα 174-176** (οικόπεδα & παλιές κατοικίες).

4. **Δογάνης 25 & Μεθώνης .**

5. **Αγ Όρους-Ψαρών-Ολύνηθου** (έκταση 460τμ ισόγειος αποθήκη).

6. **Δημητρακοπούλου 140 Α-Β & Δογάνης** (παλιές κατοικίες).

7. **Δημητρακοπούλου 146-148** (παλιές κατοικίες).

## Γ. ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΣΧΟΛΕΙΑ ΠΟΥ ΧΡΕΙΑΖΟΝΤΑΙ ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ

1. **9<sup>ο</sup> -11<sup>ο</sup> -31<sup>ο</sup> Δημοτικά Σχολεία (Αγ-Δημητρίου-Σαλαμίνας).** Να γίνει αναμόρφωση του αύλιου χώρου, να βαφτεί όλο το συγκρότημα μέσα στο καλοκαίρι, να γίνει απολύμανση, να επισκευαστούν τα κάγκελα και τα στηθαία που στηρίζονται οι αυλόπορτες, να φτιαχτούν τα σκαλιά της εισόδου που είναι επικίνδυνα ειδικά όταν βρέχει με αποτέλεσμα να έχουν προκληθεί αρκετά ατυχήματα. Επισκευή του πεζοδρόμου (Οδός Θεσσαλονίκης) γιατί όταν βρέχει γεμίζει νερό, με αποτέλεσμα να μην μπορούν να περάσουν τα παιδιά για να εισέλθουν στο σχολείο. Για το λόγω αυτό προτείνεται η ανακατασκευή του. Επίσης φύλαξη του σχολείου όλο το 24ωρο για να παίζουν τα παιδιά το απόγευμα και να προστατεύονται από τυχόν καταστροφές. Οι τουαλέτες όλου του συγκροτήματος παρουσιάζουν πρόβλημα στην αποχέτευση, καθώς δυσάρεστες οσμές αναδύονται και χρειάζεται αντικατάσταση των δικτύων αποχέτευσης. Υπάρχουν σπασμένα πλακάκια, χαλασμένα καζανάκια, πόρτες, , χρειάζεται η άμεση αντικατάσταση τους και η γενικότερη ανακαίνιση τους είναι απαραίτητη για την υγιεινή των παιδιών. Τα παράθυρα των αιθουσών διδασκαλίας είναι παλιά (με μεταλλικό πλαίσιο) μεγάλα σε μέγεθος και με ανάκληση. Ο κίνδυνος που εγκυμονεί κάθε φορά που φυσάει δυνατός αέρας,

είναι να σπάσει το τζάμι και να τραυματιστεί σοβαρά κάποιο παιδί. Έτσι προτείνουμε άμεσα την αντικατάσταση τους με παράθυρα σύγχρονα και ασφαλή στη χρήση του. Δημιουργία τραπεζαρίας για το ολοήμερο. Αναβάθμιση των ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων προκειμένου να υποστηρίζονται οι ανάγκες των σχολικών μονάδων

## **2. 6° & 52° Δημοτικά Σχολεία (Δερβενακίων).**

Να γίνει **εσωτερικός και εξωτερικός ελαιοχρωματισμός** του σχολείου, αφού πρώτα γίνουν επιχρίσματα σε ορισμένα σημεία των εξωτερικών τοίχων. Να κατασκευαστεί πόρτα εξόδου στο ισόγειο αίθουσας του Νηπιαγωγείου, για λόγους ασφαλείας σε περίπτωση σεισμού, και για το λόγο ότι διέρχονται δια μέσω άλλης αίθουσας κατά την είσοδο και έξοδο τους.

**Σκέπαστρο** στις βρύσες του αύλιου χώρου, καθώς από τα δένδρα που βρίσκονται ακριβώς σε αυτό το σημείο πέφτουν φύλλα και ακαθαρσίες πουλιών. Σε περίπτωση βροχής θα μπορούν πιο άνετα να τις χρησιμοποιούν τα παιδιά. Παγκάκια και δενδροφύτευση γύρω από τον αύλιο χώρο.

Να γίνει επίστρωση με ακριλικό ταρτάν στην είσοδο του σχολείου **Ράμπα** 25τμ. Όπως έγινε και στο κύριο μέρος της αυλής

Καθαρισμός και αντικατάσταση όπου χρειάζεται στις **σκάλες** και τα **δάπεδα** του σχολείου.- Να τοποθετηθούν **προστατευτικά κάγκελα** στο στηθαίο επί της οδού Αιγάλεω μήκους 30 μέτρων γιατί υπάρχει υψηλός βαθμός επικινδυνότητας. – Άμεση αντικατάσταση **Λέβητα Καλοριφέρ** λόγω σκουριάς και απώλειας του νερού με γενικότερους κινδύνους. Επίσης χρειάζονται επισκευές στο χώρο που στεγάζεται ο λέβητας.

**3. 43° Δημοτικό Σχολείο** . Να υπάρξει εξαερισμός της αίθουσας Α.Π.Χ. και αναμόρφωση αύλιου χώρου. Ενεργοποίηση και ασφαλή λειτουργία του υπάρχοντος ανελκυστήρα. Να τοποθετηθεί προστατευτικό στις μπασκέτες.

**4. 8° Γυμνάσιο.** Σύμφωνα με την απόφαση του Σχολικού Συμβουλίου να φύγουν οι γυψοσανίδες. Το ταρτάν της αυλής αν και στρώθηκε τώρα , κρατά νερά από την βροχή για μέρες σε λακκούβες και δε μπορούν οι μαθητές να προαλιστούν και να κάνουν γυμναστική. Να κατασκευαστεί ράμπα αναπήρου ώστε να μπορεί να μπαίνει αμαξίδιο. Να τοποθετηθεί κάγκελο στον εξώστη του 1<sup>ου</sup> ορόφου. Επισκευή στις τουαλέτες των καθηγητών στο ισόγειο διότι υπάρχει διαρροή και αυτό έχει σαν αποτέλεσμα να έχουν σαπίσει κουφώματα και πόρτες. Έλεγχος και επισκευή παραθύρων όπου δεν κλείνουν. Έλεγχος των σωμάτων του καλοριφέρ για τη σωστή λειτουργία καθώς και των κλιματιστικών.

**5. 46° Δημοτικό Σχολείο.** Ανακατασκευή αύλιου χώρου. Να αντικατασταθούν πέντε εσωτερικές πόρτες αλουμινίου. Να τοποθετηθούν κάγκελα στα εξωτερικά παράθυρα του α´ και β´ ορόφου. Να τοποθετηθεί ράμπα μέσα και έξω από το σχολείο για να μπορεί να μπαίνει αναπηρικό αμαξίδιο.

**6. 3° Ε. Λύκειο.** Βάψιμο του σχολείου εξωτερικά και εσωτερικά άμεσα, επισκευές των ρωγμών από τους σεισμούς στο ισόγειο και στο ά όροφο. Όλοι οι ηλεκτρικοί πίνακες του σχολείου είναι πεπαλαιωμένοι και παλιάς

τεχνολογίας με συνέπεια να υπάρχει σοβαρός κίνδυνος ατυχήματος από την λειτουργία τους. Επίσης πρέπει να μεριμνήσετε για άμεση πρόσληψη φυλάκων όλο το 24ωρο γιατί γίνονται συνεχείς καταστροφές. Αντικατάσταση των σπασμένων τζαμιών. Οι υδραυλικές εγκαταστάσεις του κτιρίου είναι πάρα πολύ παλιές και χρειάζονται αντικατάσταση. Αναμόρφωση του αύλιου χώρου. Να διαμορφωθεί η είσοδος από την οδό παπαστράτου για να μπορεί να μπαίνει οποιαδήποτε όχημα.

**7. 4<sup>ο</sup> Γυμνάσιο** . Να τοποθετηθούν κάγκελα στα εξωτερικά παράθυρα του σχολείου. Να γίνουν επιδιορθώσεις στις βρύσες.

**8. 8<sup>ο</sup> Ε. Λύκειο**. Αναμόρφωση αύλιου χώρου.

**9. 5<sup>ο</sup> Δημοτικό Σχολείο** Αναμόρφωση του αύλιου χώρου, Ράμπα στην είσοδο για άτομα με ειδικές ανάγκες. Να λειτουργήσει το ασανσέρ που υπάρχει στο κτίριο . Φύλακας σε 24ωρη βάση

**10. 1<sup>ο</sup> Δημοτικό Σχολείο**. Διαμόρφωση αύλιου χώρου (διόρθωση κατασκευαστικών λαθών προκειμένου να είναι ασφαλές και να παραληφθεί από το Δήμο) στέγαστρο στο γήπεδο μπάσκετ. Επισκευή του αποχετευτικού των w.c που έχουν πρόβλημα από κατασκευής .Να απομακρυνθεί η κεραία κινητής τηλεφωνίας που βρίσκεται σε απόσταση μόλις 30 μέτρα από το σχολείο. Να φύγει άμεσα ο υποσταθμός της ΔΕΗ που βρίσκεται στην είσοδο του σχολείου γιατί με τις συνεχείς εκκενώσεις εγκυμονεί κίνδυνος για τα παιδιά. Να γίνει πεζοδρόμηση της Χαϊδαρίου, ή η μετατροπή της σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας. Να τοποθετηθεί φωτεινός σηματοδότης επί των οδών Παλαμηδίου και Ασκληπιού. Τοποθέτηση σχολικού φύλακα.

**11. 40<sup>ο</sup> Δημοτικό Σχολείο**. Επισκευή οροφής γυμναστηρίου. Απ' την υαλοροφή εισέρχονται όμβρια ύδατα, με αποτέλεσμα να μη μπορούν να μπουν τα παιδιά στο γυμναστήριο ειδικά τις βροχερές μέρες. Επίστρωση της αυλής με αντιολισθητικά υλικά (ταρτάν) για να αποτρέπεται τραυματισμός των παιδιών. Ηχοπετάσματα επί της λεωφόρου 25<sup>ης</sup> Μαρτίου.

Απομάκρυνση της κεραίας κινητής τηλεφωνίας που είναι τοποθετημένη στην πολυκατοικία της οδού Πανόρμου 6,η οποία βρίσκετε σε απόσταση 50 μέτρων από το σχολείο μας .

**12. 27<sup>ο</sup> Δημοτικό Σχολείο** Να τοποθετηθούν ηχοπετάσματα λόγω της μεγάλης κυκλοφορίας .Άμεση πρόσληψη σχολικού φύλακα .

**13. 30<sup>ο</sup> Δημοτικό Σχολείο** Δημιουργία τραπεζαρίας για το ολοήμερο. Αντικατάσταση νιπτήρων και βρυσών

**14. 4<sup>ο</sup> Λύκειο** Να γίνει εσωτερικός και εξωτερικός ελαιοχρωματισμός του σχολείου.

**15. Μουσικό Σχολείο Πειραιά** Έργα τα οποία πρέπει να γίνουν για την ομαλή λειτουργία του σχολείου :

α. Συρόμενη μεταλλική πόρτα στο γκαράζ ώστε να μη μπαίνουν τα νερά της βροχής στο υπόγειο σε περίπτωση έντονων καιρικών φαινομένων.



β. Πλακόστρωση της αυλής του σχολείου όπου ήδη οι υπάρχουσες δημιουργούν πρόβλημα στα παιδιά διότι είναι ακατάλληλες προκειμένου να αποφευχθούν και άλλα ατυχήματα στους μαθητές.·

γ. Βάψιμο των αιθουσών του σχολείου

δ. Αντικατάσταση φθαρμένων σοφάδων από την υγρασία στο κτίριο των γραφείων του σχολείου.

ε. Προέκταση του χώρου του αμφιθεάτρου για τη στέγαση της τραπεζαρίας και την προέκταση των καθισμάτων.

στ. Τοποθέτηση κατάλληλων σιδεριών (μπαρών) οι οποίες θα προστατεύουν τους μαθητές από ατυχήματα.

ζ. Παραχώρηση του κτιρίου ΠΙΚΠΑ που συνορεύει με το σχολείο .Ζητάμε την ανάκληση της απόφασης του διαμερισματικού Συμβουλίου για την παραχώρηση της ως αποθήκη σε κάποιο σύλλογο πολυτέκνων.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

Όνομα συγγραφέα: **Γιώργος Κ. Βαρελίδης**  
Τίτλος συγγράμματος: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΔΙΟΡΘΩΣΗ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ  
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΟΛΗΣ  
Εκδόσεις: Βαρελίδης Γ έτος: 2007

Όνομα συγγραφέα: **Αραβαντινός Α.**  
Τίτλος συγγράμματος: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ  
Εκδόσεις: Συμμετρία έτος: 1997

Όνομα συγγραφέα: **Βαρελίδης Γ.,Καραπάτη Ε. , Κροκίδης Δ.**  
Τίτλος συγγράμματος: Πεζόδρομοι σε αστικά κέντρα . Στοιχεία  
Διεθνώς Εμπειρίας. Ελληνικά παραδείγματα-αξιολόγηση  
Διάλεξη ΕΜΠ/ τμ: Αρχιτεκτόνων Μηχ. 20,5,1981,

Όνομα συγγραφέα: **Γιώργος Κ. Βαρελίδης , Θεοδωρακάκου-  
Βαρελίδου Π., Βαρελίδης Κ., Βαρελίδης Π.**  
Τίτλος συγγράμματος: Αποτύπωση-Πρόταση-Ιεράρχηση για  
Αναγκαία αναπτυξιακά Έργα Νομαρχίας Αθηνών  
Αθήνα 1996

Όνομα συγγραφέα: **Γετίμης π., Καυκάλας Γ.,Μαραβέγιας Ν.**  
Τίτλος συγγράμματος: Αστική και περιφερειακή ανάπτυξη  
Εκδόσεις: θεμέλιο έτος: 1994

# **ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΕΣ**

## **ΑΣΤΙΚΟ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ**

**ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟΥ**

**ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ Δ/ΘΜΙΑΣ ΕΚΠ/ΣΗΣ ΠΕΙΡΑΙΑ**

**ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

**ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ ΔΗΜΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ**

**ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΓΕΙΑΣ**

**ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΠΕΙΡΑΙΑ**

**ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΑΘΑΡΙΟΤΗΤΑΣ**

**ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΑΓΩΝΙΑΣ**

**ΓΡΑΦΕΙΟ Ε' ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΟΣ**

κ.Σωτηρίου

**ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ**

Διευθυντης: κ.Λακιώτης

**ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΡΑΣΙΝΟΥ-ΠΕΡΙΒ/ΝΤΟΣ**

Υπεύθυνη:Α.Κουτσογιαννοπούλου

**ΚΙΝΗΣΗ ΕΝΕΡΓΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ Ε' ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ  
ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΟΣ**

κ.Ταβουλάρης

**ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ**

Γενικός γραμματέας: κ.Οικονομόπουλος ,και η κ Βλασσοπούλου