

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΕΙΡΑΙΑ

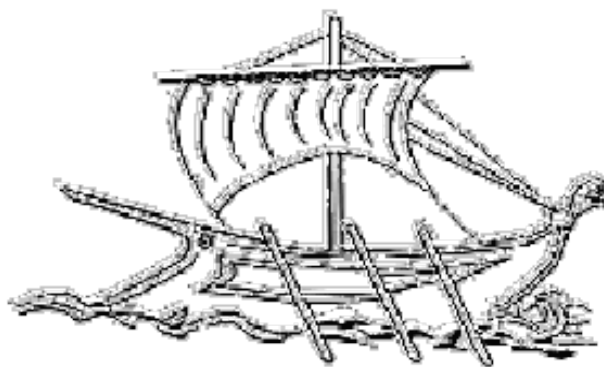
**ΣΧΟΛΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ
ΤΜΗΜΑ: ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΔΟΜΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΓΩΝΩΝ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΜΑΛΙΚΟΥΤΗ ΣΤΑΜΑΤΙΝΑ

**ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ: ΑΛΗΜΑΤΙΡΗ ΘΕΟΔΩΡΑ
ΦΙΛΙΠΠΗ ΗΛΙΑΝΑ**



Ακαδ. έτος 2005-06

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο: ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

1.1.ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ	Σελ. 1
1.2.ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	Σελ. 1
1.2.1.Η Πορεία του Πειραιά ανά τους αιώνες	
Σελ. 1	
1.2.2.Η Εξέλιξη του Νεώτερου Πειραιά	
Σελ. 2	
1.3.ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ 1834-2004	Σελ. 3

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο: ΤΑ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΣΤΗΝ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΤΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΓΩΝΩΝ ΤΟΥ "2004"

8.	Σελ
2.1. ΑΝΑΜΟΡΦΩΣΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΖΩΝΗΣ ΠΕΙΡΑΙΑ	
Σελ. 9	
2.1.1.Ανάπλαση Δρόμων Διέλευσης Ολυμπιακής Φλόγας-Ολυμπιακή Διαδρομή	Σελ.9
-Πλατεία Αλεξάνδρας	
Σελ.11	
-Πλατεία Κοραή	Σελ.12
-Πλατεία Κανάρη	Σελ.12
-Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου	
Σελ.13	
-Πλατεία Νίκης	
Σελ.13	
-Λεωφόρος Βασιλέως Γεωργίου Α΄	Σελ.13
-Λεωφόρος 2ας Μεραρχίας	Σελ.14
-Λεωφόρος Γρηγορίου Λαμπράκη	Σελ.14
-Λεωφόρος Ηρώων Πολυτεχνείου	Σελ.15
-Λεωφόρος Χατζηκυριακού	Σελ.15
-Λεωφόρος Βασιλέως Παύλου	
Σελ.16	
-Οδός Ευαγγελιστρίας	
Σελ.16	
-Οδός Σαχτούρη	Σελ.16
-Οδός Πύλης	Σελ.17
-Οδός Τζαβέλα	
Σελ.17	
2.1.2.Ανάπλαση Δρόμων Του Εμπορικού Κέντρου Του Πειραιά	
Σελ.18	
-Ανάπλαση Πλατείας Ιπποδαμείας	Σελ.18
-Ανάπλαση του χώρου της Λεωφόρου Εθνικής Αντιστάσεως	
Σελ.18	
-Κατασκευή πεζογεφυρών στην Πλατεία Λουδοβίκου	
Σελ.18	
-Ανάπλαση της περιοχής του Προφήτη Ηλία	
Σελ.18	
-Ανάπλαση της Λεωφόρου Γούναρη	Σελ.19

-Πεζοδρομήσεις	Σελ.19
-Δημιουργία και Κατασκευή Υπόγειων ή Υπαίθριων Χώρων Στάθμευσης	
Σελ.19	
-Διατήρηση της Καθαριότητας	
Σελ.19	
-Τοπική Συγκοινωνία	Σελ.20
-Δημιουργία Χώρων Πρασίνου	
Σελ.20	
-Αποκατάσταση και Συντήρηση του Δημοτικού Θεάτρου του Πειραιά	
Σελ.20	
2.1.3.Επισκευές – Διαμορφώσεις Δευτερεύουσας Ολυμπιακής Διαδρομής στο Κεντρικό Τμήμα του Δήμου Πειραιά	
Σελ.20	
-Οδός Ναυαρίνου	Σελ.20
-Οδός Τσαμαδού	Σελ.21
-Οδός Χαριλάου Τρικούπη	Σελ.21
-Οδός Ομηρίδου Σκυλίτση	Σελ.21
2.1.4. Πρόγραμμα Ανάδειξης της Πόλης με αφορμή τους Ολυμπιακούς Αγώνες	Σελ.22
2.1.5. Προβολή των Ολυμπιακών Αγώνων σε Υπαίθριους Χώρους	Σελ.22
2.1.6 Επισκευές – Διαμορφώσεις Δευτερεύουσας Ολυμπιακής Διαδρομής στο Περιμετρικό Τμήμα του Δήμου Πειραιά	
Σελ.22	
-Οδός Αιτωλικού	Σελ.23
-Οδός Αιγάλεω	
Σελ.23	
-Οδός Μαρίας Χατζηκυριακού	
Σελ.23	
-Οδός 34 ^{ου} Συντάγματος	Σελ.24
-Οδός Πλαταιών	Σελ.24
-Οδός Αλών	Σελ.24
-Οδός Αγίου Φιλίππου	
Σελ.25	
-Οδός Ρετσίνα	
Σελ.25	
-Λεωφόρος Θηβών	Σελ.25
-Οδός Επονιτών	Σελ. 26
2.2.ΑΝΑΜΟΡΦΩΣΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΖΩΝΗΣ ΠΕΙΡΑΙΑ	
Σελ. 27	
2.2.1.Ανάπλαση Δρόμων Διέλευσης Ολυμπιακής Φλόγας– Ολυμπιακή Διαδρομή	Σελ. 27
-Ακτή Μιαούλη	
Σελ. 27	
-Ακτή Θεμιστοκλέους	
Σελ. 27	
-Ακτή Μουτσοπούλου (Λιμάνι Ζέας)	
Σελ. 28	
-Ακτή Αθανασίου Δηλαβέρη	Σελ. 29
-Ακτή Κουμουνδούρου (Μικρολίμανο)	
Σελ. 29	

-Ακτή Κουντουριώτου Σελ.30	
2.2.2.Ανάπλαση Δρόμων του Εμπορικού Κέντρου του Πειραιά Σελ.31	
-Ακτή Κονδύλη Σελ.31	
-Ακτή Καλλιμασιώτη	Σελ.31
2.2.3. Ανάπλαση Πειραιϊκής	Σελ.32
-Ανάδειξη Των Μακρών Τειχών Σελ.32	
-Ανάπλαση Παράκτιας Ζώνης Σελ.32	
-Κατασκευή Πλωτών Εξεδρών Σελ.32	
2.2.4.Ανάπλαση Πλαζ Φρεαττύδας	Σελ.33
2.2.5.Ανάπλαση Πλαζ Βοτσαλάκια	Σελ.33
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ^ο : ΥΛΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΕΩΣ ΤΟ “2004”	
3.1.ΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	Σελ.34
3.1.1.Τελική Αναμόρφωση Πλατειών Του Δήμου Πειραιά Σελ.34	
-Πλατεία Αλεξάνδρας Σελ.34	
-Πλατεία Κοραή	Σελ.37
-Πλατεία Κανάρη	Σελ.39
-Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου Σελ.40	
-Πλατεία Νίκης Σελ.42	
-Πλατεία Ιπποδαμείας Σελ.42	
-Πλατεία Θεμιστοκλέους	Σελ.43
-Πλατεία Λουδοβίκου Σελ.45	
3.1.2.Τελική αναμόρφωση των Λεωφόρων και Δρόμων του Δήμου Πειραιά	Σελ.46
-Λεωφόρος Βασιλέως Γεωργίου Α΄	Σελ.46
-Λεωφόρος 2ας Μεραρχίας	Σελ.47
-Λεωφόρος Γρηγορίου Λαμπράκη	Σελ.47
-Λεωφόρος Ηρώων Πολυτεχνείου	Σελ.52
-Λεωφόρος Χατζηκυριακού	Σελ.53
-Λεωφόρος Εθνικής Αντιστάσεως	Σελ.54
-Λεωφόρος Βασιλέως Παύλου Σελ.55	
-Λεωφόρος Θηβών	Σελ.55
-Λεωφόρος Γούναρη	Σελ.55
-Οδός Ευαγγελιστρίας Σελ.56	
-Οδός Σαχτούρη	Σελ.57
-Οδός Πύλης	Σελ.57

-Οδός Τζαβέλα Σελ.58	
-Οδός Αιτωλικού Σελ.59	Σελ.58
-Οδός Αιγάλεω Σελ.59	
-Οδός Μαρίας Χατζηκυριακού Σελ.60	
-Οδός 34 ^{ου} Συντάγματος Πεζικού Σελ.61	Σελ.61
-Οδός Πλαταιών Σελ.61	Σελ.61
-Οδός Αλών Σελ.62	Σελ.61
-Οδός Αγίου Φιλίππου Σελ.62	
-Οδός Ρετσίνα Σελ.62	
-Οδός Επονιτών Σελ.63	Σελ.62
-Οδός Ναυαρίνου Σελ.63	Σελ.63
-Οδός Τσαμαδού Σελ.63	Σελ.63
-Οδός Χαριλάου Τρικούπη Σελ.64	Σελ.63
-Οδός Ομηρίδου Σκυλίτση Σελ.65	Σελ.64
3.1.3. Αναβάθμιση Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας Σελ.65	
3.1.4.Ανακαίνιση Γηπέδου Καραϊσκάκη Σελ.67	
3.1.5. Ανακαίνιση Σταθμών Η.Σ.Α.Π. εν όψει ‘‘2004’’ Σελ.72	
3.1.5.1.Ηλεκτρικός Σταθμός Πειραιά Σελ.74	Σελ.74
3.1.5.2. Ηλεκτρικός Σταθμός Φαλήρου Σελ.77	
3.1.6. Ανισόπεδος Κόμβος Κηφισού – Ποσειδώνος Σελ.84	Σελ.84
3.1.7.Δημιουργία Αρχαιολογικού πάρκου Σελ.90	Σελ.90
3.2.ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΖΩΝΗ Σελ.91	
3.2.1.ΖΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΑ Σελ.91	
3.2.1.1.Κατασκευή Δικτύου Ύδρευσης–Πυρόσβεσης-Αποχέτευσης Λυμάτων Σελ.92	Σελ.92
3.2.1.2.Διάθεση Τμήματος του Κεντρικού Λιμένα Πειραιά και Κατασκευή Νέων Θέσεων για τον Ελλιμενισμό των Πλοίων Σελ.93	
3.2.1.3.Υλοποιημένα Έργα Ανάπλασης Δρόμων Διέλευσης Ολυμπιακής Φλόγας – Ολυμπιακή Διαδρομή Σελ.94	
-Ακτή Μιαούλη Σελ.94	
-Ακτή Θεμιστοκλέους Σελ.96	
-Ακτή Μουτσοπούλου (Λιμάνι Ζέας) Σελ.97	
-Ακτή Αθανασίου Δηλαβέρη (Ακτή Πρωτοψάλτη) Σελ.98	

-Ακτή Κουμουνδούρου (Μικρολίμανο – Λιμένας Μουνηχίας)	
Σελ.98	
-Ακτή Κουντουριώτου	
Σελ.100	
3.2.1.4.Υλοποιημένα Έργα Ανάπλασης Δρόμων Του Εμπορικού Κέντρου Του Πειραιά	
Σελ.100	
-Ακτή Μιαούλη	
Σελ.100	
-Ακτή Κονδύλη	
Σελ.101	
-Ακτή Καλλιμασιώτη	Σελ.102
-Ακτή Ποσειδώνος	Σελ.103
3.2.1.5 Ανάπλαση Πειραιϊκής	Σελ.104
-Ανάδειξη Των Μακρών Τειχών	
Σελ.104	
-Ανάπλαση Παράκτιας Ζώνης	
Σελ.104	
3.2.1.6.Ανάπλαση Πλαζ Φρεαττύδας	
Σελ.105	
3.2.1.7.Ανάπλαση Πλαζ Βοτσαλάκια	
Σελ.105	
3.2.1.8.Ανάδειξη Μακρών Τειχών σε όλο το Λιμάνι του Πειραιά	
Σελ.105	
3.2.1.9 Υλοποιημένα Έργα Ανάπλασης διαφόρων Δρόμων γύρω από το Λιμάνι του Πειραιά	Σελ.107
-Ακτή Τζελέπη	
Σελ.107	
-Ακτή Ξαβερίου	
Σελ.108	
3.2.1.10 Έργα για την Ασφαλή Διεξαγωγή των Αγώνων	
Σελ.108	
3.2.1.11. Διαμορφώσεις Υπαίθριων Χώρων για την Οργάνωση της Κυκλοφορίας	Σελ.109
3.2.1.12. Διαμορφώσεις του Μεγάλου του Ο.Λ.Π.	Σελ.110
3.2.1.13. Κατασκευή Σύγχρονου Ελικοδρομίου στην περιοχή Παλατάκι	
Σελ.111	
3.2.1.14. Εκβάθυνση του Λιμένα - Υποδοχή του Queen Mary 2	
Σελ.112	
3.2.1.15. Διαμορφώσεις Περιοχών Υποδοχής – Επιβατικοί Σταθμοί	
Σελ.113	
-Πέτρινη αποθήκη Κανέλου	Σελ.113
-Επιβατικός Σταθμός Ακτής Ξαβερίου	
Σελ.114	
-Επιβατικός Σταθμός Κεντρικού Κτιρίου Ο.Λ.Π.	
Σελ.114	
3.2.1.16. Ανακαίνιση και αποκατάσταση του Βασιλικού Περιπτέρου	
Σελ.115	
3.2.1.17.Νέο Κτίριο Πυροσβεστικού Σταθμού	
Σελ.117	

3.2.1.18.Νέο Κτίριο Πλοηγικού Σταθμού	
Σελ.118	
3.2.2.ΖΩΝΗ ΦΑΛΗΡΟΥ	Σελ.120
3.2.2.1.Νέος Τουριστικός Λιμένας Φαλήρου	
Σελ.120	
3.2.3.Πολιτιστικά στοιχεία των Ολυμπιακών Αγώνων ‘‘2004’’	
Σελ.126	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ^ο : ΥΛΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΜΕΤΑ-ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ	
ΠΕΡΙΟΔΟΥ	Σελ.129
4.1. ΖΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΑ	
Σελ.129	
4.1.1. Ολυμπιακές Εργολαβίες Συντήρησης Οδοποιίας	
Σελ.129	
4.1.5. Κατασκευή πεζογέφυρας σύνδεσης επιβατικού λιμένα Ακτής	
Καλλιμασιώτη με σταθμό Η.Σ.Α.Π του Πειραιά	
Σελ.131	
4.2. ΖΩΝΗ ΦΑΛΗΡΟΥ	
Σελ.132	
4.2.1. Ολοκλήρωση παραλιακού περιπάτου που συνδέει τον Φλοίσβο	
με τον Πειραιά	
Σελ.132	
4.2.2. Νέο πλέγμα Μέσων Μαζικής Μεταφοράς	
Σελ.132	
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	Σελ.133
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ-ΠΗΓΕΣ	Σελ.134

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Ο Πειραιάς, το σημαντικότερο λιμάνι της Μεσογείου, είναι η τρίτη μεγαλύτερη πόλη της Ελλάδας από πλευράς πληθυσμού και μαζί με τα προάστιά του μια βιομηχανική ζώνη ιδιαίτερης σημασίας για την οικονομία της χώρας. Ο σύγχρονος Πειραιάς είναι στην πραγματικότητα η ίδια πόλη με την Αθήνα καθώς τα όρια μεταξύ των δύο είναι περισσότερο διοικητικής φύσεως παρά πραγματικά. Ο Πειραιάς είναι όχι μόνο η πύλη της ηπειρωτικής Ελλάδας προς τις εκατοντάδες των νησιών της, αλλά και μια από τις σημαντικότερες πόλεις για την ναυτιλία παγκοσμίως.

Στην προοπτική των Ολυμπιακών Αγώνων που έγιναν στη χώρα μας το '2004', δεν θα μπορούσε να μείνει εκτός του προγράμματος Ολυμπιακής προετοιμασίας ο Πειραιάς. Πρόκειται για ένα πρόγραμμα που απαιτούσε την συνεργασία πολλών και διαφορετικών φορέων, ώστε να επέλθει το επιθυμητό αποτέλεσμα. Το αποτέλεσμα αυτό, φάνηκε, όχι μόνο κατά την περίοδο των Αγώνων, αλλά η ποιότητα καλή ή κακή, φαίνεται καθώς περνάνε τα χρόνια, από την περίοδο εκείνη, όπως σήμερα. Αναμφισβήτητο είναι πως η χώρα μας και ο Πειραιάς, με τον οποίο ασχολούμαστε στην παρούσα εργασία, δέχτηκαν

πολλές εργασίες βελτίωσης των υαρχόντων υποδομών ή και δημιουργίας νέων υποδομών.

Η εργασία αυτή, με θέμα <<Οι επιπτώσεις των Ολυμπιακών Αγώνων στον Πειραιά>>, αναλύει τις αλλαγές που δέχτηκε η πόλη και το λιμάνι του Πειραιά εν όψει του '2004'. Ουσιαστικά πρόκειται για αναβαθμίσεις δημοσίων χώρων, αλλά και νέα έργα υποδομής στο λιμάνι όπου η απουσία τους, δεν επέτρεπε σε αυτό να βρεθεί σε θέση ανταγωνιστική και ταυτόχρονα ισχυρή, ανάμεσα στα λιμάνια της Μεσογείου. Έτσι, η παρούσα εργασία, αναλύει τις προτάσεις που είχαν γίνει για τα Ολυμπιακά έργα, περιγράφει τα έργα υποδομής που τελικώς υλοποιήθηκαν σε όλο τον Πειραιά, και δίνει μια αναφορά αυτών που λόγω χρόνου, μεγάλου κόστους και άλλων παραγόντων δεν πραγματοποιήθηκαν μέχρι το '2004', αλλά αργότερα, ή είναι ακόμη σε εξέλιξη.

Το διάστημα διερεύνησης και υλοποίησης αυτής της εργασίας οριοθετείται από τον Απρίλιο του 2006 έως τον Σεπτέμβριο του 2006, όπου καταγράφηκαν όλες οι υποδομές για την προετοιμασία των Αγώνων αλλά και οι μετέπειτα υλοποιημένες ή αυτές που είναι υπό συζήτηση, σύμφωνα με αρμόδιους φορείς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο: ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ.

1.1. ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ.

Ο Πειραιάς βρίσκεται στο νοτιοδυτικό άκρο της Αθήνας, στον νομό Αττικής. Ευρισκόμενος κατά μήκος των υπέροχων ακτών της Αττικής, στην βορειοανατολική πλευρά του Αργοσαρωνικού κόλπου που ανοίγεται στο Αιγαίο πέλαγος, απέχει μόλις 10χλμ. από το κέντρο της Αθήνας.

Πήρε το όνομά του την αρχαία εποχή από το ρήμα <<πειραιώω>>, που σημαίνει περνάω κάτι απέναντι με πλοίο. Και ακριβώς αυτό ήταν που συνέβαινε στους προϊστορικούς χρόνους, πριν το νησί του Πειραιά ενωθεί με τις ακτές της Αττικής, από τις προσχώσεις το ποταμού Κηφισού.

1.2. ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.

1.2.1. Η Πορεία του Πειραιά ανά τους αιώνες.

Ο Πειραιάς υπήρξε το λιμάνι των Αθηνών από τα αρχαία χρόνια. Ο Θεμιστοκλής ήταν ο οξυδερκής πολιτικός εκείνος, ο οποίος όχι μόνο προσέβλεπε στην ναυτική υπεροχή των Αθηνών, αλλά κατάλαβε και την σημασία των λιμανιών του Πειραιά για την επίτευξή της. Το 493π.Χ. πραγματοποιούνται τα πρώτα έργα για την οχύρωση και αξιοποίηση του Πειραιά ως πολεμικού λιμένα. Έπειτα το 483π.Χ ο Πειραιάς γίνεται επίνειο της Αθήνας, με το ναυτικό νόμο του Θεμιστοκλή δημιουργούνται οι

απαραίτητες προϋπόθεσης για την αθηναϊκή θαλασσοκρατία. Ολοκλήρωση των έργων οχύρωσης του λιμανιού από το 471π.Χ. έως το 465π.Χ.

Η ανοικοδόμηση της πόλης του Πειραιά πάνω σε σχέδια του αρχιτέκτονα Ιππόδαμου, η αποπεράτωση των μακρών τειχών και ο Πειραιάς αποτελούσε πλέον την καρδιά του εμπορίου, πραγματοποιήθηκαν την χρονική περίοδο 461-431π.Χ. Το 411π.Χ. κατασκευάστηκε ισχυρό τείχος στη Ηετιώνεια Ακτή. Καταστροφή των Τειχών επέρχεται με την κατάργηση του δημοκρατικού πολιτεύματος το 404π.Χ. Ανακατασκευή των Τειχών από τον Κόνωνα και ανασυγκρότηση του λιμένα το 393π.Χ. Νέα περίοδο αξιόλογης λιμενικής κίνησης και ανοικοδόμηση των νεώσοικων αποτέλεσε το διάστημα 473-323π.Χ. Εισβολή των Γόθων και Ερούλων, κατάληψη του Πειραιά, που εγκαταλείπεται από τους κατοίκους του το 267π.Χ. Οριστική καταστροφή του Πειραιά το 395π.Χ. όπου ξεκινούν οι αιώνες της ερήμωσης και της παρακμής.

Κατάληψη της Αθήνας και του Πειραιά το 1456 από τους Τούρκους. Η απαγωγή του Λέοντος του Πειραιώς από τον Μοροζίνι και μεταφορά του στη Βενετία πραγματοποιήθηκε το 1688. Μεγάλης έκτασης στρατιωτικές επιχειρήσεις διεξάγονται το 1827 στην περιοχή του Πειραιά ενώ ο επαναστατικός αγώνας βρίσκεται στην τελευταία του φάση.

1.2.2. Η Εξέλιξη του Νεώτερου Πειραιά.

Το 1829 χρονολογείται το πρώτο σχέδιο πόλεως των Στ.Κλεάνθη και E.Schaubert, ενώ το 1835 ιδρύεται ο Δήμος Πειραιώς με πρώτο δήμαρχο τον Υδραίο Κυριακό Σερφιώτη. Κόμβο των θαλάσσιων συγκοινωνιών αποτέλεσε ο Πειραιάς το 1850, την ίδια περίοδο εκτελούνταν τα πρώτα λιμενικά έργα. Το 1868 κατασκευάζονται κρηπιδώματα στον λιμένα Αλών. Παράλληλα, αρχίζει στον λόφο της Καστέλλας η διαμόρφωση της συνοικίας "Κρητικά", από Κρητικούς πρόσφυγες που είχαν καταφύγει εκεί. Έπειτα το 1878 αρχίζει ο φωτισμός της πόλης με φωταέριο, ενώ πολύ αργότερα αρχίζει ο ηλεκτροφωτισμός στην πόλη και το λιμάνι, συγκεκριμένα το 1904. Με την Μικρασιατική καταστροφή, το 1922, πάνω από 100.000 πρόσφυγες εγκαθίστανται στον Πειραιά και αρχίζουν να συγκροτούν προσφυγικούς συνοικισμούς. Το 1924 καταργείται η μοναρχία, εκτελούνται τα πρώτα μεγάλα έργα στο λιμάνι και εγκαινιάζεται το Χρηματιστήριο Εμπορευμάτων Πειραιώς. Ο Πειραιάς αποσπάται από την εκλογική περιφέρεια Αθηνών-Πειραιώς και αποτελεί ιδιαίτερη εκλογική περιφέρεια το 1926.

Έπειτα το 1934 οι προσφυγικοί συνοικισμοί (Κοκκινιά, Κερατσίνι, Κορυδαλλός, Πέραμα), αποσπώνται από τον Δήμο Πειραιά και αναγνωρίζονται ως ιδιαίτεροι δήμοι ή κοινότητες. Με τον Ελληνοϊταλικό πόλεμο του 1940 διαχωρίζεται το Ενιαίο Επαγγελματικό και Βιοτεχνικό Επιμελητήριο σε δύο αμιγή επιμελητήρια. Το 1941 την ημέρα που η Γερμανία κηρύσσει τον πόλεμο στην Ελλάδα, ο Πειραιάς βομβαρδίζεται έντονα και την ίδια νύχτα πραγματοποιήθηκαν έντονες εκρήξεις στο λιμάνι. Έπειτα το 1944, ο Πειραιάς, δέχεται δεύτερο σοβαρό πλήγμα με τον βομβαρδισμό από συμμαχικά αεροπλάνα, με πολλά ανθρώπινα θύματα και τεράστιες καταστροφές. Η πόλη ερημώθηκε και το πλήθος στράφηκε προς την Αθήνα. Από το 1945 και μετά αρχίζουν οι προσπάθειες για ανασυγκρότηση στην πόλη και το λιμάνι.

Το 1952 χτίζεται η πρώτη σύγχρονη πολυκατοικία στο Πασαλιμάνι. Αργότερα το 1968, κατεδαφίζεται το ιστορικό κτίριο του Δημαρχείου

<<Ρολόι>>, από τον δήμαρχο της δικτατορίας Αρ.Σκυλίτση. Από το 1972 και μετά παρατηρείται ανέγερση πολυώροφων κτιρίων, και γενικότερα έντονη οικοδομική δραστηριότητα όπου αρχίζει ο Πειραιάς να λαμβάνει την σημερινή του μορφή.

1.3.ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ 1834-2004.

1850:Ο Πειραιάς κύριος κόμβος των θαλάσσιων συγκοινωνιών- πρώτα λιμενικά έργα.

1868:Κατασκευάζονται κρηπιδώματα στον λιμένα Αλών.

1881:Αγοράζεται μεγάλη βυθοκόρος, με την οποία εκτελούνται εργασίες εκβαθύνσεως στο λιμάνι για την αξιοποίηση κυρίως της λεκάνης του λιμένα Αλών.

1891:Τοποθέτηση της εξέδρας του Ν.Φαλήρου μέσα στη θάλασσα.

1898:Αρχίζει η κατασκευή των δύο μόνιμων δεξαμενών στο λιμάνι. Επίσης αρχίζουν να κατασκευάζονται οι δύο εξωτερικοί λιμενοβραχίονες, Θεμιστοκλέους-Κράκαρη.

1911:Σύσταση της "Επιτροπής Λιμένος Πειραιώς", ως αρμόδιου διοικητικού οργάνου για το λιμάνι, με πρώτο πρόεδρο τον Δημ.Καλλιμασιώτη.

1924:Εκτελούνται τα πρώτα μεγάλα έργα στο λιμάνι με την κατάργηση της Μοναρχίας.

1928:Μετά την εκτέλεση των αναγκαίων λιμενικών έργων αρχίζει η άμεση παραβολή των πλοίων στα κρηπιδώματα και τις προβλήτες του λιμανιού και η διακίνηση εμπορευμάτων και επιβατών χωρίς τη μεσολάβηση λέμβων.

1930:Ιδρύεται ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς, με πρώτο πρόεδρο τον δικηγόρο Μιχαήλ Ρινόπουλο και πρώτο γενικό διευθυντή τον ναύαρχο Θεόδωρο Γρηγοράκη.

1931:Ολοκληρώνονται τα νέα κρηπιδώματα του λιμανιού, μήκους 2.748 μ.

και πέντε μεγάλες αποθήκες, ενώ ο Ο.Λ.Π. αναλαμβάνει την φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων.

1932:Πραγματοποιείται έναρξη της λειτουργίας της Ελευθέρως Ζώνης και εγκατάσταση δυο γερανογεφυρών.

1937:Εγκαίνια σιταποθήκης του λιμανιού και των αναρροφητήρων

1939:Η έναρξη του Β΄ παγκοσμίου πολέμου έχει αρχίσει να επηρεάζει τη κίνηση του λιμανιού.

1941:Τρομερή έκρηξη, μέσα στο λιμάνι πλοίου γεμάτο με πολεμοφόδια, επιφέρει μεγάλες καταστροφές στο λιμάνι και στη πόλη. Οι εχθρικές αεροπορικές επιδρομές προκαλούν την καταστροφή των πρώτων γερανών και η γερμανική στρατιωτική διοίκηση κατοχής εγκαθίσταται στο λιμάνι.

1944:Οι Γερμανοί αποχωρούντες ανατινάσσουν τα κρηπιδώματα και τις εγκαταστάσεις του λιμανιού. Πραγματοποιείται ανάληψη εκ νέου των φορτοεκφορτικών εργασιών του λιμανιού από τον Ο.Λ.Π.

1945:Αρχίζουν στο λιμάνι εργασίες εκκαθάρισης του από τα ναύαγια.

1946:Αγοράζονται 31 γερανοί για τις φορτοεκφορτικές εργασίες του λιμανιού.

1950:Δημοσιεύεται ο νόμος 1559 περί Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, 13 νέοι ηλεκτρικοί γερανοί αρχίζουν να λειτουργούν στο λιμάνι μετά την ολοκλήρωση της συναρμολόγησής τους και φτάνουν 25 περνοφόρα οχήματα ανύψωσης και μεταφοράς εμπορευμάτων στο λιμάνι.

1951:Για την καλύτερη παρακολούθηση των εργασιών, το λιμάνι διαιρείται σε 6 διαμερίσματα, τα οποία αρχίζουν αμέσως να λειτουργούν. Καταργούνται τα εργολαβικά δικαιώματα επί των πλευρισμένων πλοίων και ανέλαβε ο Ο.Λ.Π την είσπραξη αυτών, ενώ το ίδιο έτος έγιναν τα εγκαίνια των κατασκευασθέντων με την Αμερικάνικη βοήθεια νέων έργων του λιμανιού.

1953:Ολοκληρώνεται η επισκευή του κρηπιδώματος I-K του λιμανιού Αλών καθώς και η μεγάλη προβλήτα του όρμου Δραπετσώνας.

1955:Ολοκληρώνεται η ανοικοδόμηση του κατεστραμμένου από τον βομβαρδισμό, λιμενικού υπόστεγου. Αρχίζουν τα μεγάλα έργα κρηπιδώσεως του ανατολικού τμήματος του λιμανιού.

1957:Εγκαινιάζονται και παραδίνονται προς εκμετάλλευση οι προβλήτες Καραϊσκάκη και Βασ. Κωνσταντίνου, ως και τα κρηπιδώματα Βασιλειάδη, Νηοδόχης, Δημαρχείου και Β. Περιπτέρου.

1958:Κατασκευάζονται δύο μεγάλα μεταλλικά υπόστεγα στο λιμάνι Αλών και αρχίζει τον ίδιο χρόνο η λειτουργία των διυλιστηρίων πετρελαίων, ιδρυθέντων κοντά στο λιμάνι.

1959:Κατασκευάζεται μεγάλο μεταλλικό υπόστεγο στην περιοχή του Β.Περιπτέρου, γίνονται τα εγκαίνια του εντευκτηρίου και εστιατορίου των υπαλλήλων και εργατών του Ο.Λ.Π. και ολοκληρώνονται τα μεγάλα λιμενικά έργα του Πειραιά συμπεριλαμβανομένων 2.600 μ. νέων κρηπιδωμάτων.

1959:Την ίδια χρονιά αρχίζει η κατασκευή του πρώτου ναυτικού επιβατικού σταθμού και δύο μεγάλων αποθηκών, η κατασκευή του λιμένος Ηρακλέους και ανακαλύπτονται κοντά στο λιμάνι του Πειραιά αρχαία αγάλματα, χαρακτηριστικά της εξαιρετικής αρχαίας ελληνικής γλυπτικής.

1961:Κατασκευάζονται δύο νέες μεγάλες αποθήκες στη Ακτή Βασιλειάδη του λιμανιού.

1962:Κατασκευή μόλου Φρεαττύδας και λιμενίσκου Δέλτα Φαλήρου.

1964:Ολοκλήρωση της επέκτασης του κτιρίου και της σιταποθήκης, έναρξη της λειτουργίας της ιχθυόσκαλας Κερατσινίου.

1966:Αρχίζει η κατασκευή του επιβατικού σταθμού Αγίου Νικολάου και παραχωρούνται οι λιμενίσκοι Ζέας – Φρεαττύδα στον ΕΟΤ.

1967:Αρχίζει η λειτουργία των δύο πλωτών δεξαμενών στο πέραμα.

1968:Ο Ο.Λ.Π. βρίσκεται υπό την εποπτεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ενώ τον ίδιο χρόνο κατεδαφίζεται ντο ιστορικό κτίριο του δημαρχείου – ρολόι.

1973:Αρχίζει η κατασκευή της προβλήτας 1 στο νέο Ικόνιο.

1974:Πραγματοποιείται προμήθεια ενός πλωτού γερανού 100 τόνων.

1975:Λειτουργεί η πρώτη γερανογέφυρα για εμπορευματοκιβώτια στο σταθμό της Ακτής Βασιλειάδη.

1976:Εκσυγχρονίζεται η νομοθεσία και γίνεται αναδιάρθρωση των υπηρεσιών του Ο.Λ.Π. ενώ οργανώνεται για πρώτη φορά η ναυτιλιακή έκθεση <<Ποσειδώνια>>, στον επιβατικό σταθμό του Ο.Λ.Π.

1978:Αρχίζει η κατασκευή τραπεζοειδούς προβλήτας στο Νέο Ικόνιο για τη δημιουργία του νέου μεγάλου σταθμού εμπορευματοκιβωτίων.

1979:Αρχίζει η λειτουργία σταθμού εξυπηρέτησης εμπορευματοκιβωτίων ψυγείων δυναμικότητας 240 θέσεων.

1980:Προμήθεια δύο νέων γερανογεφυρών για containers και εγκατάστασή τους στην Ακτή Βασιλειάδη και την προβλήτα 1.

1981:Ολοκληρώνεται η μελέτη του Βρετανικού Συμβουλευτικού Οργανισμού <<Placon Ltd>>, για το λιμάνι του Πειραιά.

1982:Συγκροτείται το νέο διοικητικό συμβούλιο του Ο.Λ.Π. με 14μελή σύνθεση, που καταρτίζει το πενταετές πρόγραμμα ανάπτυξης του λιμένα. Επίσης πραγματοποιείται προμήθεια δεκαεπτά ηλεκτροκίνητων γερανών και τριών ρυμουλκών των 500HP.

1983:Λαμβάνονται μέτρα για την ανάπτυξη της διαμετακόμισης των φορτίων τράνζιτ στο λιμάνι του Πειραιά. Στα πλαίσια της εφαρμογής της διεθνούς σύμβασης Marpol 1973/1978(N.1269/82), ανατίθεται μετά από δημόσιο διαγωνισμό, σε ναυτιλιακή εταιρεία η εκτέλεση των εργασιών περισυλλογής πετρελαιοειδών και χημικών καταλοίπων, λυμάτων και απορριμμάτων. Τότε παίρνονται οι πρώτες αποφάσεις για την μηχανοργάνωση των λιμενικών υπηρεσιών.

1984:Αποσυμφόρηση πολλών χώρων του κεντρικού λιμένα για την εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης. Την ίδια χρονιά δεντροφυτεύεται η περιοχή του κεντρικού λιμανιού και λαμβάνονται μέτρα για την ανάδειξη των ερειπίων του αρχαίου πειραιϊκού τείχους, στην περιοχή Παλατάκι. Επίσης αξιοποιείται ο κεντρικός επιβατικός σταθμός ως εκθεσιακός χώρος, με την οργάνωση διεθνών εκθέσεων.

1985:Διαμορφώνεται ο εσωτερικός και εξωτερικός χώρος του επιβατικού σταθμού Αγίου Νικολάου.

1986:Παραδίδεται σε πλήρη εκμετάλλευση ο σταθμός εμπορευματοκιβωτίων Ακτής Βασιλειάδη ο οποίος έχει οργανωθεί πλέον σε σύγχρονες βάσεις. Ενισχύεται ο μηχανικός εξοπλισμός του με 11 νέα οχήματα μεταφοράς containers, 28 περνοφόρα οχήματα, 10 tractors, λεωφορεία, νοσοκομειακά αυτοκίνητα και ρυμουλκούμενα οχήματα. Επιπλέον εγκρίνεται η αγορά από τον Ο.Λ.Π. ταχύπλοου σκάφους.

1987:Εγκρίνεται από το δημοτικό συμβούλιο του Ο.Λ.Π. το επενδυτικό πρόγραμμα του νέου σταθμού εμπορευματοκιβωτίων στο Νέο Ικόνιο.

1988:Δημοπρατούνται έργα αξίας 630 εκατομμυρίων δραχμών, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και η ανέγερση κτιρίου για τους εργαζομένους του Ο.Λ.Π. στην προβλήτα 3. Το δημοτικό συμβούλιο του Ο.Λ.Π. αποφασίζει να δοθεί το όνομα του Ελευθερίου Βενιζέλου στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων του Ν.Ικονίου, προς τιμήν του μεγάλου Έλληνα πολιτικού και ιδρυτή του οργανισμού.

Πραγματοποιείται αναγγελία λειτουργίας της νέας προβλήτας του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων Ν.Ικονίου, στις αρχές του 1989, με παράδοση προς εκμετάλλευση κρηπιδωμάτων μήκους 400μ. και επιφάνειας 100.000τμ. Μελέτη κατασκευής σταθμού αυτοκινήτων στο κεντρικό λιμάνι.

1992:Γίνονται τα εγκαίνια του νέου σταθμού επιβατών εξωτερικού στην Ακτή Ξαβερίου.

1993: Παράδοση προς εκμετάλλευση νέας αποθήκης εκκένωσης containers, επιφάνειας 20.000τμ. στο σταθμό Ελευθέριος Βενιζέλος. Δημοπράτηση κατασκευής δυτικής προβλήτας στον ίδιο σταθμό, ύψους 12δισ δραχμών και κατάρτιση προκαταρκτικού σχεδίου ανάπτυξης λιμενικού συγκροτήματος Ο.Λ.Π. για την πενταετία 1993- 1997.

1994-1995: Επέκταση κρηπιδωμάτων του σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων Ικονίου και μεταφορά 2 γερανογεφυρών από το dock3/Βασιλειάδη του κεντρικού λιμένα στο Ικόνιο.

1995-1996: Συνεχίζονται τα έργα στο Ικόνιο και ολοκληρώνεται η σύνδεση με Σχιστό και Εθνικό Οδικό Δίκτυο. Συγχρόνως γίνονται προμελέτες Ο.Λ.Π. Ο.Σ.Ε. για τη σιδηροδρομική σύνδεση μέσω Σχιστού-Θριασίου. Μέγαρο υπηρεσιών Ο.Λ.Π. και λειτουργία των υπηρεσιών του.

1999: Ψήφιση νόμου 2688/99 με τον οποίο μετατρέπεται ο Ο.Λ.Π. σε ανώνυμη εταιρεία. Το αναπτυξιακό πρόγραμμα του Ο.Λ.Π. χρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, από το ταμείο συνοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης και από τους ίδιους πόρους.

2002: Υπογράφεται σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Ο.Λ.Π. Α.Ε. σύμφωνα με την οποία το Ελληνικό Δημόσιο παραχωρεί για 40 χρόνια αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης, των γηπέδων, κτιρίων και εγκαταστάσεων της χερσαίας λιμενικής ζώνης.

2003: Εισαγωγή του Ο.Λ.Π. Α.Ε. στο Χρηματιστήριο Αθηνών.

2004: Ολοκλήρωση του προγράμματος Ολυμπιακής φιλοξενίας στο λιμάνι του Πειραιά με επιτυχία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο: ΤΑ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΣΤΗΝ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΤΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΓΩΝΩΝ ΤΟΥ "2004".

Εν όψει των Ολυμπιακών αγώνων του "2004", ο Δήμος Πειραιά, σαν Ολυμπιακός δήμος, παρουσίασε σχετική πρόταση, την οποία ονόμασε «Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Πειραιά». Είναι μία πρόταση που συντίθεται από επιμέρους δράσεις, περιλαμβάνει επιμέρους προτάσεις πάνω σε θέματα υποδομών, πολιτιστικά, κοινωνικά, με στόχο την μελλοντική ανάδειξη του Πειραιά. Η σύσταση μιας σειράς οργανισμών και φορέων, προβλεπόταν για την υλοποίηση του σχεδίου.

Ο Δήμος σε συνεργασία με την Γενική Διεύθυνση Συντονισμού, με τη Δημόσια Διοίκηση της Οργανωτικής Επιτροπής των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, πραγματοποίησε αλληπάλληλες συναντήσεις με στόχο την καταγραφή των αναγκών της Ολυμπιακής προετοιμασίας του Πειραιά στους παρακάτω τομείς:

- Συγκοινωνίες –Στάθμευση.
- Φιλοξενία και Διαμονή.
- Εθελοντισμός.
- Πολιτιστικές εκδηλώσεις-Τελετές.
- Ολυμπιακή εικόνα της πόλης: Εξωραϊστικές παρεμβάσεις –εορταστική ατμόσφαιρα.
- Περιβάλλον και καθαριότητα.
- Τεχνικές υποδομές.
- Αθλητικές δραστηριότητες.
- Άτομα με αναπηρίες.

Το Επιχειρησιακό Σχέδιο του Δήμου Πειραιά τροποποιήθηκε από τη συνεδρίαση του Δημοτικού Συμβουλίου Πειραιά στις 22-05-2002.¹ Στη συνέχεια, η δημοτική αρχή και η Οργανωτική Επιτροπή Ολυμπιακών Αγώνων ΑΘΗΝΑ 2004 προχώρησαν στην υπογραφή της σύμβασης για την υλοποίηση δράσεων που αφορούν τους Ολυμπιακούς Αγώνες στη πόλη του Πειραιά και έπειτα προχώρησαν στην ίδρυση των παρακάτω οργανισμών:

- Παμπειραιϊκού Συμβουλίου Ολυμπιακών Αγώνων.
- Συντονιστικής Εκτελεστικής Γραμματείας.
- Γραφείου Υποστήριξης και Προετοιμασίας Ολυμπιακών Αγώνων.
- Σώματος Εθελοντών Ολυμπιακών Αγώνων.
- Ομάδας Εργασίας.
- Εταιρείας Ολυμπιακής Δράσης Δήμου Πειραιά.

2.1.ΑΝΑΜΟΡΦΩΣΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΖΩΝΗΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

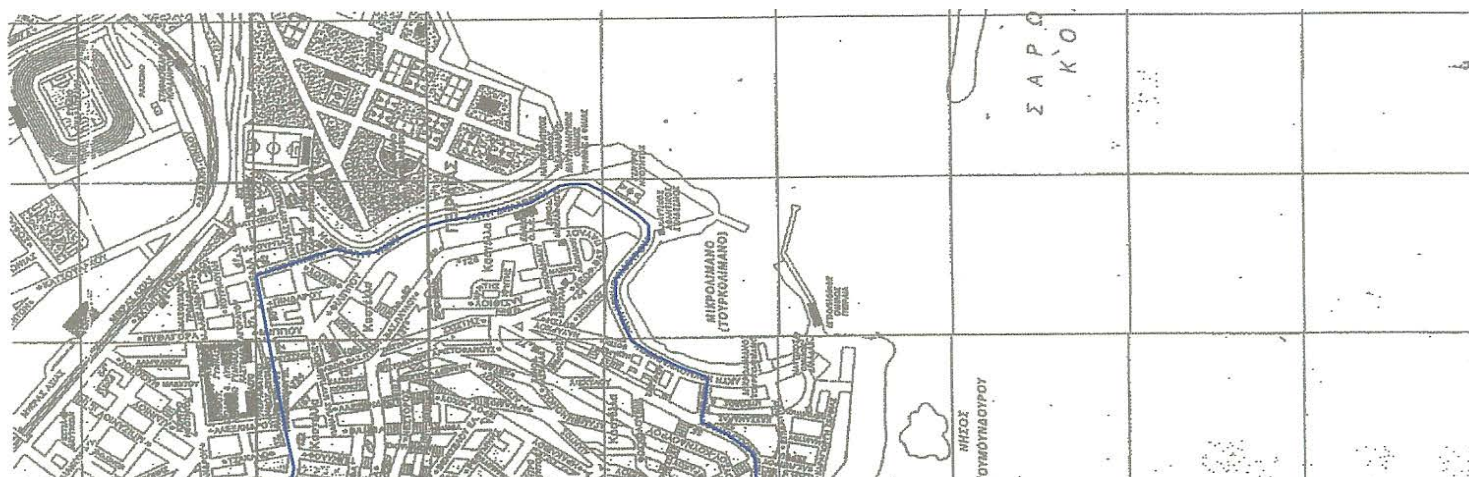
¹ Το Δημοτικό Συμβούλιο Πειραιά, τον Ιούνιο του 2001 με την υπ.αριθμ. 421/14-6-2001 απόφασή του, ενέκρινε την πρόταση του Δημάρχου για την συγκρότηση και δημιουργία των παραπάνω οργάνων.

2.1.1. Ανάπλαση Δρόμων Διέλευσης Ολυμπιακής Φλόγας- Ολυμπιακή Διαδρομή.

Ο Δήμος Πειραιά πρότεινε την ανάπλαση των δρόμων που προορίζονταν για τη διέλευση της Ολυμπιακής φλόγας. Συγκεκριμένα, η διαδρομή αυτή είναι η εξής:

Αφιξη της Ολυμπιακής φλόγας στο κεντρικό λιμάνι του Πειραιά, στο κτίριο στη θέση της Λεωφόρου 2ας Μεραρχίας, έγινε στροφή της φλόγας και κινήθηκε αριστερά επί της ακτής Μιαούλη, στη συνέχεια η διαδρομή πέρασε από τη Λεωφόρο Βασιλέως Γεωργίου μέχρι το Δημοτικό Θέατρο του Πειραιά, ακολούθησε στροφή αριστερά της διαδρομής της Ολυμπιακής Φλόγας και επί της Λεωφόρου Ηρώων Πολυτεχνείου. Έπειτα, έφτασε στην διασταύρωση με την οδό Σαχτούρη και επί της Λεωφόρου Χατζηκυριακού, και στη συνέχεια της στην Ακτή Θεμιστοκλέους μπροστινό τμήμα της σχολής Ναυτικών Δοκίμων. Κινήθηκε επί της ακτής Μουτσοπούλου και έφτασε στο λιμάνι Ζέας, και ύστερα επί της Γρηγορίου Λαμπράκη στην Ευαγγελιστριάς και μετά κινήθηκε επί της Πύλης-Τζαβέλας μπαίνοντας στην Ακτή Αθανασίου Δηλαβέρη. Κατευθύνθηκε προς το Λιμάνι Ζέας και επί της Βασιλέως Παύλου και τελικώς κατέληξε στην Πλατεία Αλεξάνδρας, όπου και φιλοξενήθηκε.

Παρακάτω ακολουθεί πολεοδομικός χάρτης του Πειραιά, πάνω στον οποίο διαγράφεται η πορεία της Φλόγας του "2004".



Διαδρομή Ολυμπιακής Φλόγας ``2004``

Κατά μήκος της παραπάνω διαδρομής ο Δήμος Πειραιά εν όψει του ``2004`` πρότεινε την ανάπλαση τους όπως αναπτύσσεται παρακάτω:

-Πλατεία Αλεξάνδρας:

Η βασική λειτουργία της πόλης που πήρε το κυριότερο βάρος των πολιτιστικών αυτών δραστηριοτήτων είναι η Πλατεία αυτή, έτσι πρότεινε την ριζική αλλαγή της με έργα αναβάθμισης και εξωραϊσμού. Η Πλατεία Αλεξάνδρας φιλοξένησε καθ' όλη την διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων την Φλόγα. Η ολική αναμόρφωση που πρότεινε ο Δήμος για την συγκεκριμένη Πλατεία, είναι η κατασκευή μνημείου της ναυτικής παράδοσης του έθνους, στον βωμό του οποίου άναψε και έκαιγε η Φλόγα σε όλη την διάρκεια των Αγώνων. Επειδή η Πλατεία αυτή βρίσκεται σε κομβικό σημείο, ανάμεσα σε δύο κεντρικούς δρόμους του Πειραιά, την Ακτή Μουτσοπούλου και την Ακτή Κουντουριώτου αποτελώντας σημαντικό δημόσιο ελεύθερο χώρο για την περιοχή, έπρεπε να γίνουν οι κατάλληλες οικοδομικές εργασίες, όπως:

-Τοποθέτηση σύγχρονων καθισμάτων (παγκάκια), καθώς υπήρχε η δυνατότητα στους φιλοξενούμενους και επισκέπτες της για μια ευχάριστη βόλτα.

-Έλεγχος του φωτισμού και η τοποθέτηση νέου πιο σύγχρονου και καλαίσθητου.

-Κατασκευή χώρων στάθμευσης όπου κρίνεται απαραίτητο, τοποθέτηση κάδων απορριμμάτων.

-Ταυτόχρονη κατασκευή νέων εσοχών για την τοποθέτηση των νέων κάδων.

-Ανανέωση των παλαιών καθισμάτων (παγκάκια) με σύγχρονα για την καλύτερευση της εικόνας της πλατείας αυτής.

-Δημιουργία και ανανέωση των χώρων πρασίνου με την βοήθεια δεντροφύτευσης.

-Εξασφάλιση της πρόσβασης σε άτομα με ειδικές ανάγκες σε όλους τους κοινόχρηστους χώρους, συγκεκριμένα την τοποθέτηση ειδικών πλακοστρώσεων με κατάλληλη σήμανση για την διευκόλυνση αυτών των ατόμων, και η ταυτόχρονη κατασκευή μπάρων για την καλύτερη και πιο άνετη πρόσβαση σε αυτούς.

-Αντικατάσταση των τεντών (πέργκολες) με νέου τύπου για να υπάρχει ομοιομορφία σε όλη την πλατεία καθώς φιλοξενούνται και στεγάζονται κάποιες από τις παλαιότερες καφετέριες του Πειραιά και πλακόστρωση με βοτσαλωτές πλάκες σε όλη την πλατεία.

-Ειδικές πινακίδες ενημέρωσης και εφήμερες κατασκευές, ``κουβούκλια`` εμπορίας προϊόντων που σχετίζονται με τους Αγώνες του 2004 στην Αθήνα.

-Πλατεία Κοραή:

Βρίσκεται στο μπροστινό μέρος του Δημαρχείου και του Δημοτικού Θεάτρου του Πειραιά, το οποίο χαρακτηρίζεται σαν το σύμβολο της πόλης προτάθηκε να αναμορφωθεί λόγω της θέσης που καταλαμβάνει στον Δήμο του Πειραιά και επειδή είναι η κεντρικότερη Πλατεία στον συγκεκριμένο Δήμο. Η πρόταση περιλάμβανε συγκεκριμένες οικοδομικές εργασίες όπως:

- Τοποθέτηση νέων καθισμάτων στα σημεία όπου απαιτείται για την εξυπηρέτηση όλων των δημοτών και των επισκεπτών.
- Διαμόρφωση των χώρων πρασίνου ώστε να συμβάλλει στην αισθητική του χώρου, η απομάκρυνση όλων των κάδων απορριμμάτων σε περιοχές που χαρακτηρίζονται ευαίσθητες.
- Δημιουργία εσοχών σε τμηματικά σημεία για την τοποθέτηση των κάδων απορριμμάτων.
- Είχε προβλεφθεί ένα σημαντικό κομμάτι για τη ζωντανή μετάδοση όλων των Ολυμπιακών Αγωνισμάτων, από την Πλατεία Κοραή με τη βοήθεια γιγαντοοθόνης.²
- Σε ορισμένα κομμάτια της Πλατείας, θεωρήθηκε αναγκαίο, κατά την διάρκεια των Αγώνων να υπάρχουν σημεία εμπορίας προϊόντων Ολυμπιακών Αγώνων Αθήνα 2004 και ενημέρωσης-πληροφόρησης, όπως έχουμε προαναφέρει και για την Πλατεία Αλεξάνδρας.

-Πλατεία Κανάρη:

Βρίσκεται στο Λιμάνι Ζέας επί της Ακτής Μουτσοπούλου, προτάθηκε η αναμόρφωση της η οποία προέβλεπε:

- Αντικατάσταση των παλαιών καθισμάτων (παγκάκια) με νέα.
- Διαμόρφωση του χώρου πρασίνου.
- Έλεγχο του φωτισμού και την αντικατάστασή του με νέου τύπου.
- Απομάκρυνση όλων των κάδων απορριμμάτων και την φύλαξή τους κατά την διάρκεια της διαδρομής της Ολυμπιακής Φλόγας με ταυτόχρονη δημιουργία εσοχών για τους κάδους.
- Αντικατάσταση όλων των σκιάστρων (πέργκολες) με νέου τύπου έτσι ώστε να είναι ομοιόμορφες.
- αναμόρφωση των περιπτέρων,
- Κατασκευή, που θεωρείται απαραίτητη από τον Δήμο του Πειραιά για την διευκόλυνση και καλύτερη εξυπηρέτηση των πολιτών, νέων σύγχρονων χώρων στάθμευσης
- Αύξηση των χώρων πρασίνου.

² Η υπαίθρια προβολή προκαλεί μια αίσθηση ότι κάποιος είναι μέσα στο στάδιο γιατί το ποσοστό των ατόμων που θα στερηθούν την ευκαιρία να απολαύσουν τους Αγώνες μέσα στα στάδια θα είναι πολύ μεγάλο, ιδιαίτερα σε πολύ δημοφιλή αθλήματα έτσι τους δίνεται η ευκαιρία αυτή.

-Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου:

Βρίσκεται στο μπροστινό τμήμα της εκκλησίας του Αγίου Κωνσταντίνου και επί της Ηρώων Πολυτεχνείου. Το σχέδιο του Δήμου βασίστηκε κυρίως στην αναμόρφωση και ανάπλαση των αστικών χαρακτηριστικών της πλατείας, μέσω οικοδομικών εργασιών και συγκεκριμένα:

- Ανανέωση του ηλεκτρικού εξοπλισμού της.
- Αποκατάσταση των παλιών καθισμάτων, αύξηση του πρασίνου και πλήρης αναμόρφωσή του.
- Φύλαξη και απομάκρυνση των κάδων απορριμμάτων.
- Αντικατάσταση της παλαιάς πλακόστρωσης με νέα από βοτσαλωτές πλάκες καθώς και πρόταση για πεζοδρόμηση του χώρου. Τονίζεται το γεγονός ότι ο χώρος αυτός ενδείκνυται και για υπόγειο χώρο στάθμευσης (Parking) προς εξυπηρέτηση των οχημάτων.

-Πλατεία Νίκης:

Βρίσκεται στον χώρο απέναντι από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας στο Λιμάνι Ζέας, επί της Λεωφόρου Γρηγορίου Λαμπράκη και Σωτήρος Διός. Με βάση το Επιχειρησιακό Σχέδιο του Δήμου, πρότείνε τις ανάλογες αναπλάσεις και παρεμβάσεις παρόμοιες με αυτές που έχουν ήδη αναφερθεί και στις υπόλοιπες Πλατείες. Οι παρεμβάσεις οι οποίες θεωρήθηκαν απαραίτητες ήταν:

- Έλεγχος και η αύξηση του ηλεκτρικού εξοπλισμού.
- Ανανέωση των καθισμάτων, η δημιουργία εσοχών για την τοποθέτηση κάδων απορριμμάτων.
- Απομάκρυνση των κάδων κατά την διάρκεια της διαδρομής της Φλόγας.
- Αύξηση των χώρων πρασίνου.
- Ανανέωση και ανακατασκευή των περιπτέρων στην περίμετρο ολόκληρης της Πλατείας.

-Λεωφόρος Βασιλέως Γεωργίου Α΄:

Περιλαμβάνεται στις βασικότερες αρτηρίες του Δήμου Πειραιά, γιατί συνδέει τον Κεντρικό Λιμένα, επί της Ακτής Ποσειδώνος με το Δημοτικό Θέατρο Πειραιά έως την Ακτή Κουντουριώτου, δηλαδή μέχρι την δημοτική πλαζ Βοτσαλάκια. Οι αναπλάσεις που πρότείνε ο Δήμος για την κεντρική αυτή λεωφόρο είναι:

- Αντικατάσταση των πεζοδρομίων με σύγχρονα, κατάλληλα προσαρμοσμένα για την διευκόλυνση των ατόμων με προβλήματα όρασης και κίνησης και αύξηση του πλάτους τους.
- Αλλαγή ασφαλτοτάπητα.
- Διαγράμμιση του οδοστρώματος.

- Αύξηση του φωτισμού.
- Δημιουργία ειδικών εσοχών για την τοποθέτηση των κάδων απορριμμάτων σε συνδυασμό με τη μέριμνα για την ενίσχυση με καλάθια απορριμμάτων.
- Ειδική μέριμνα προβλέπονταν για τις υπάρχουσες διαφημίσεις αλλά και την εμφάνιση των περιπτέρων που ήταν ακαλαίσθητα και καταλάμβαναν μεγάλους χώρους.

-Λεωφόρος 2ας Μεραρχίας:

Ξεκινάει από την Ακτή Μιαούλη και καταλήγει στην Ακτή Μουτσοπούλου στο Λιμάνι Ζέας. Η πρόταση του Δήμου αφορούσε κυρίως:

- Βελτιώσεις της αισθητικής αυτής της οδού στις όψεις των διατηρητέων κτιρίων και όσων θεωρήθηκαν εγκαταλελειμμένα.
- Αναβάθμιση του αστικού φωτισμού.
- Αλλαγή πλακοστρώσεων.
- Αντικατάσταση και ενίσχυση κάδων και καλαθιών απορριμμάτων.
- Ασφαλτική συντήρηση και διαγράμμιση.
- Τοποθέτηση κάθετης σήμανσης (πινακίδες) αυτής της οδού.
- Φύτευση δέντρων και λουλουδιών στα τέσσερα τμήματα πρασίνου που διατάσσονται σε σχήμα σταυρού ως προς τη Λεωφόρο 2ας Μεραρχίας, την Πλατεία Τερψιθέας έτσι ώστε να αναδειχθεί σε χώρο πρασίνου και αναψυχής.
- Σημαντικό κομμάτι που θεωρήθηκε απαραίτητο, είναι να κατασκευαστεί ο κατάλληλος χώρος στάθμευσης για την εξυπηρέτηση των οχημάτων.

-Λεωφόρος Γρηγορίου Λαμπράκη:

Ενώνει τον Πειραιά με την Αθήνα, δηλαδή την κεντρική Λεωφόρο Αθηνών – Πειραιώς με το Λιμάνι Ζέας. Το Επιχειρησιακό Σχέδιο του Δήμου για την συγκεκριμένη Λεωφόρο περιλάμβανε:

- Εγκατάσταση νέου σύγχρονου ηλεκτροφωτισμού σε κόμβους.
- Τοποθέτηση κάθετης σήμανσης (πινακίδες).
- Αποχέτευση οδοστρώματος και αποκατάσταση του υπάρχοντος δικτύου που επηρεάζονται από τα οδικά έργα.
- Εγκατάσταση νέας φωτεινής σηματοδότησης στους νέους και παλαιούς κόμβους.
- Κατασκευή ράμπας καθόδου της συγκεκριμένης Λεωφόρου.
- Αύξηση του πλάτους των πεζοδρομίων για την διευκόλυνση των πεζών.
- Δημιουργία εσοχών για την τοποθέτηση των κάδων απορριμμάτων.
- παρεμβάσεις στην όψη κτιρίων που χαρακτηρίζονται διατηρητέα.
- Μέριμνα φύτευσης δέντρων κατά μήκος όλου του οδικού άξονα, - προβλέπονταν κατά την διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων, αύξηση των δρομολογίων που συνδέουν τον Πειραιά με την Αθήνα, καθώς και ανακατασκευή όλων των στάσεων λεωφορείων με νέες για την εξυπηρέτηση των επιβατών.

-Λεωφόρος Ηρώων Πολυτεχνείου:

Θεωρείται η κεντρικότερη λεωφόρος στο Δήμο του Πειραιά, καταλαμβάνει κύρια θέση στον πολεοδομικό χάρτη του Δήμου, επειδή, περνάει από το Δημοτικό Θέατρο Πειραιά, και διασταυρώνεται στη συνέχεια της με την Χατζηκυριακού και την Σαχτούρη, από την δεξιά πλευρά ενώ από την άλλη πλευρά της συνορεύει με την 34^{ου} Συντάγματος Πεζικού. Οι παρεμβάσεις και αναπλάσεις που πρότεινε ο Δήμος είναι:

- Αποκατάσταση του υπάρχοντος οδοστρώματος.
- Διαγράμμιση της λεωφόρου.
- Ανανέωση και τοποθέτηση νέων πινακίδων.
- Εγκατάσταση νέου σύγχρονου ηλεκτροφωτισμού και νέας φωτεινής σηματοδότησης στους κόμβους.
- Αλλαγή και διαπλάτυνση των πεζοδρομίων.
- Δημιουργία εσοχών για την τοποθέτηση κάδων απορριμμάτων.
- Αλλαγή στην συχνότητα των δρομολογίων όλων των λεωφορείων για την εξυπηρέτηση των πολιτών και ανανέωση των στεγάστρων των στάσεων λεωφορείων.
- Ειδική μέριμνα για τις υπάρχουσες διαφημίσεις και την εμφάνιση των περιπτέρων.
- Αντικατάσταση όλων των τεντών (πέργκολες) με νέου τύπου, για να υπάρχει ομοιομορφία στον χώρο.
- Φροντίδα και φύτευση νέων δέντρων και φυτών κατά μήκος ολόκληρης της λεωφόρου.

-Λεωφόρος Χατζηκυριακού:

Αποτελεί την συνέχεια της Λεωφόρου Ηρώων Πολυτεχνείου άρα είναι και αυτή ένα από τα κεντρικότερα σημεία της πόλης του Πειραιά. Έτσι η Πρόταση του Δήμου περιλάμβανε παρόμοιες αναπλάσεις και παρεμβάσεις με τις προηγούμενες Λεωφόρους, με κάποιες διαφοροποιήσεις. Η ανάπλασή της προέβλεπε:

- Αύξηση του πλάτους και αλλαγή των πεζοδρομίων.
- Αλλαγή ασφαλτοτάπητα και διαγράμμιση της λεωφόρου.
- Έλεγχος του φωτισμού και τοποθέτηση νέου όπου απαιτείται.
- Εγκατάσταση σύγχρονης φωτεινής σηματοδότησης σε όλους τους κόμβους του δρόμου, στοιχεία που αφορούν τον αστικό εξοπλισμό μιας πόλης.
- Ειδικές εσοχές τμηματικά και κατά μήκος όλου του οδικού άξονα για την τοποθέτηση των κάδων απορριμμάτων.

-Λεωφόρος Βασιλέως Παύλου:

Διασταυρώνεται με την οδό Τζαβέλα, αποτελεί συνέχεια της Ακτής Κουντουριώτου καθώς έχει παράλληλη πορεία με την Ακτή Δηλαβέρη και Κουμουνδούρου αντιστοίχως. Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις και αναπλάσεις και για αυτήν την οδό, κινούνται στα ίδια πλαίσια των υπολοίπων λεωφόρων και συγκεκριμένα προτάθηκε:

- Ανανέωση και τοποθέτηση νέων πινακίδων.
- Αλλαγή και διαπλάτυνση των πεζοδρομίων.
- Εγκατάσταση νέας φωτεινής σηματοδότησης στους κόμβους.
- Δημιουργία εσοχών στα πλαϊνά τμήματα των πεζοδρομίων για την τοποθέτηση κάδων απορριμμάτων.
- Φροντίδα και φύτευση νέων δέντρων και φυτών κατά μήκος ολόκληρης της λεωφόρου και στις δύο κατευθύνσεις αυτής.
- Αποκατάσταση του υπάρχοντος οδοστρώματος.
- Εγκατάσταση νέου σύγχρονου ηλεκτροφωτισμού.

-Οδός Ευαγγελιστρίας:

Η αρχή της οδού Ευαγγελιστρίας είναι από την κάθετη σε αυτή, οδό Ευριπίδου. Στη συνέχεια της διασταυρώνεται με την Λεωφόρο Γρηγορίου Λαμπράκη και καταλήγει στη Νεωρίων. Στην πρόταση του Δήμου Πειραιά εν όψει της προετοιμασίας του για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του '2004', προτάθηκαν οικοδομικές εργασίες ανάπλασης του δρόμου αυτού και συγκεκριμένα ήταν:

- Αντικατάσταση του οδοστρώματος και διαγράμμιση του νέου.
- Διαπλάτυνση και ανανέωση του πεζοδρομίου με νέου τύπου όπως καθορίζεται για την διευκόλυνση των πεζών και ατόμων με ειδικές κινητικές ανάγκες.
- Έλεγχος του φωτισμού και ανανέωση του όπου απαιτείται.
- Παρεμβάσεις στις όψεις κτιρίων που θεωρούνται διατηρητέα, και πια βρίσκονται στα όρια της εγκατάλειψης.
- Φροντίδα και φύτευση νέων δέντρων και φυτών κατά μήκος ολόκληρης της οδού.
- Ανανέωση και τοποθέτηση νέων πινακίδων.
- Για τον τομέα της καθαριότητας προτάθηκε η δημιουργία εσοχών για την τοποθέτηση νέων κάδων απορριμμάτων.

-Οδός Σαχτούρη:

Διασταυρώνεται με δύο από τις κεντρικότερες λεωφόρους του Πειραιά, την Ηρώων Πολυτεχνείου και την Χατζηκυριακού. Με αφορμή τη συμμετοχή της στην διαδρομή της Ολυμπιακής Φλόγας, προβλέπονταν οι εξής αστικές παρεμβάσεις και αναπλάσεις από τον Δήμο Πειραιά:

- Αλλαγή ασφαλτοτάπητα του οδοστρώματος και πεζοδρομίου.
- Αντικατάσταση του φωτισμού.
- Συντήρηση και παρέμβαση στα διατηρητέα κτίρια.
- Ανανέωση των πινακίδων.
- Εγκατάσταση νέας φωτεινής σηματοδότησης στους κόμβους της οδού, - τοποθέτηση κάδων απορριμμάτων στις κατάλληλες εσοχές που προβλέπονταν να δημιουργηθούν.
- Ανανέωση των στεγάστρων των υφιστάμενων στάσεων.

-Οδός Πύλης:

Η οδός Πύλης ξεκινάει από την κάθετη διασταύρωση με την Εθνική Αντιστάσεως και στη συνέχεια στο τέλος της διασταυρώνεται με την οδό Τζαβέλα. Οι παρεμβάσεις που προτάθηκαν είναι:

- Έλεγχος του φωτισμού και η τοποθέτηση καινούργιου όπου απαιτείται.
- Αποκατάσταση του υπάρχον οδοστρώματος.
- Αλλαγή των πεζοδρομίων για την διευκόλυνση της διέλευσης των πεζών.
- Ανανέωση των κάδων απορριμμάτων.
- Φροντίδα και φύτευση νέων δέντρων και φυτών κατά μήκος ολόκληρης της οδού.
- Ανανέωση και τοποθέτηση νέων πινακίδων.

-Οδός Τζαβέλα:

Η οδός Τζαβέλα ξεκινάει επί της οδού Πύλης και καταλήγει στην Ομηρίδου Σκυλίτση στο μπροστινό τμήμα του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας, λίγο πριν τον νέο Κόμβο της Ποσειδώνος. Προβλέπονταν σύμφωνα με την πρόταση του Δήμου:

- Αλλαγή των πεζοδρομίων.
- Αντικατάσταση του ασφαλτοτάπητα και η διαγράμμιση αυτού.
- Αύξηση του φωτισμού.
- Τοποθέτηση των καλαθιών και κάδων απορριμμάτων.
- Συντήρηση των διατηρητέων κτιρίων.
- Φροντίδα των χώρων πρασίνου.

2.1.2. Ανάπλαση Δρόμων Του Εμπορικού Κέντρου Του Πειραιά.

Στα πλαίσια της προετοιμασίας του Δήμου για την υποδοχή των Ολυμπιακών Αγώνων, η πρόταση συμπεριλάμβανε εκτός των άλλων παρεμβάσεων και τις αναπλάσεις τμημάτων του Πειραιά που ανήκουν στο Εμπορικό Κέντρο του Πειραιά μεταξύ της Πλατείας Ιπποδαμείας, την Λεωφόρο Γούναρη, την Πλατεία Λουδοβίκου, την Πλατεία Θεμιστοκλέους, την Λεωφόρο Εθνικής Αντιστάσεως, την περιοχή του Προφήτη Ηλία και

τέλος την Ακτή Μιαούλη όπου υπέστησαν τις κατάλληλες αναπλάσεις για την βελτίωση της αισθητικής του μεγαλύτερου λιμανιού της χώρας. Ειδικότερα έγιναν τα εξής :

-Ανάπλαση Πλατείας Ιπποδαμείας:

Συγκεκριμένα προβλέπονταν η ανάπλαση του χώρου που βρίσκεται στην συμβολή της Λεωφόρου Αθηνών – Πειραιώς όπου διασταυρώνεται με την Ρετσίνα, με κατασκευή νέου, σύγχρονων προδιαγραφών κόμβου, καθώς και παρεμβάσεις των υπαρχόντων πεζοδρομίων και αύξηση του πρασίνου.

-Ανάπλαση του χώρου της Λεωφόρου Εθνικής Αντιστάσεως:

Αποτελεί βασικό άξονα προς και από το Λιμάνι, με προβλεπόμενες παρεμβάσεις, κυρίως στις όψεις των διατηρητέων κτιρίων, που θεωρούνται εγκαταλελειμμένα, στον αστικό φωτισμό, στην αλλαγή των πλακοστρώσεων, στην αντικατάσταση και τοποθέτηση όπου απαιτούνταν, κάδων και καλάθια απορριμμάτων, και στην ασφαλική συντήρηση και διαγράμμιση.

-Κατασκευή πεζογεφυρών στην Πλατεία Λουδοβίκου:

Συγκεκριμένα πρότεινε την δημιουργία δύο πεζογεφυρών για την διευκόλυνση και ένωση του Λιμανιού με την συγκεκριμένη Πλατεία, καθώς και με την Πλατεία Θεμιστοκλέους με ανελκυστήρες.

-Ανάπλαση της περιοχής του Προφήτη Ηλία:

Η περιοχή αυτή περιλαμβάνει το Βεάκειο Θέατρο του Πειραιά και διαφόρους χώρους αναψυχής. Ο Δήμος πρότεινε την αλλαγή του θεάτρου με έργα αναβάθμισης, και γενικά της περιοχής αυτής σύμφωνα με το βάρος και το κύρος των πολιτιστικών δραστηριοτήτων.

-Ανάπλαση της Λεωφόρου Γούναρη:

Η Λεωφόρος αυτή, συνδέει, το Λιμάνι από την Ακτή Ποσειδώνος έως την Πλατεία Ιπποδαμείας, και διασταυρώνεται με τις οδούς Ρετσίνα, Αλιπέδου και την Λεωφόρο Εθνικής Αντιστάσεως. Συνεπώς προβλέπονταν οι ανάλογες παρεμβάσεις στον αστικό εξοπλισμό και συγκεκριμένα:

Ανανέωση των πεζοδρομίων και του οδοστρώματος, εγκατάσταση νέας φωτεινής σηματοδότησης στους κόμβους, συντήρηση των στεγάστρων στις στάσεις των λεωφορείων.

-Πεζοδρομήσεις:

Για τη διευκόλυνση της κυκλοφορίας των πεζών προβλέπονταν πεζοδρομήσεις, εκτός της οδού Σωτήρος από το τμήμα Ηρώων Πολυτεχνείου έως την οδό Φίλωνος. Οι πεζοδρομήσεις έπρεπε να επεκταθούν και σε άλλες οδούς, όπως την οδό Νοταρά, μεταξύ της Λεωφόρου Βασιλέως Γεωργίου και Τσαμαδού. Ακόμα, η αύξηση του πλάτους των πεζοδρομίων όπως έχει ήδη συμβεί στις οδούς Αλκιβιάδου, Κουντουριώτου, Πραξιτέλους μεταξύ της οδού Μπουμπουλίνας και της λεωφόρου Βασιλέως Γεωργίου Α΄ θεωρήθηκε απαραίτητη.

-Δημιουργία και Κατασκευή Υπόγειων ή Υπαίθριων Χώρων Στάθμευσης:

Κρίθηκε απαραίτητο έργο η δημιουργία και κατασκευή χώρων στάθμευσης στις ακόλουθες Πλατείες : Θεμιστοκλέους (Παλαιό Ρολόι), Κανάρη, Τερψιθέας και την Πλατεία Αλεξάνδρας που είχε σαν στόχο την καλύτερη εξυπηρέτηση των πολιτών του Δήμου.

-Διατήρηση της Καθαριότητας:

Αποτελεί βασικό κομμάτι της πρότασης του Δήμου, το οποίο περιλάμβανε την απομάκρυνση όλων των κάδων απορριμμάτων από περιοχές, οι οποίες χαρακτηρίστηκαν ευαίσθητες, κατά την διέλευση της Ολυμπιακής Φλόγας και την φύλαξη αυτών.

Τα οδικά τμήματα και οι Πλατείες για τα οποία προβλέπονταν απομάκρυνση των κάδων είναι, η Πλατεία Λουδοβίκου, η Πλατεία Κοραή, η Πλατεία Κανάρη, η Πλατεία Αλεξάνδρας και στο τρίγωνο των οδών Καραϊσκού, Φίλωνος και από την οδό Σωτήρος έως την Τσαμαδού. Εκτός από την μέριμνα συχνής καθαριότητας ολόκληρου του Δήμου Πειραιά δημιουργήθηκαν εσοχές για την τοποθέτηση των κάδων απορριμμάτων.

-Τοπική Συγκοινωνία:

Δηλαδή προβλέπονταν αύξηση των δρομολογίων που συνέδεαν την περιφέρεια με το κέντρο και τα σημεία αναψυχής, για την καλύτερη εξυπηρέτηση όλου του επιβατικού κοινού και την διευκόλυνση της κυκλοφορίας προς τα Ολυμπιακά Αθλητικά Κέντρα των Αγώνων.

-Δημιουργία Χώρων Πρασίνου:

Προβλέπονταν η δημιουργία χώρων πρασίνου όχι μόνο στο κέντρο του Πειραιά αλλά και σε ολόκληρο τον Δήμο κατά την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων. Η φροντίδα του καλλωπισμού του χώρου με τη τοποθέτηση νέων παρτεριών με λουλούδια, δέντρων και φυτών καθώς και η δημιουργία καινούργιων χώρων πρασίνου. Με ολοκληρωμένη παρέμβαση μετατράπηκε

το Κέντρο του Πειραιά και των χώρων που αναδείχθηκαν σε κέντρα αναψυχής.

-Αποκατάσταση και Συντήρηση του Δημοτικού Θεάτρου του Πειραιά:

Το Δημοτικό Θέατρο αποτελώντας σημαντικό κτίριο για τον Πειραιά, κρίθηκε απαραίτητο να ξεκινήσουν οικοδομικές εργασίες αποκατάστασης και συντήρησής του. Δόθηκε αρκετή βαρύτητα στο συγκεκριμένο έργο και στον χρόνο υλοποίησής του.

2.1.3. Επισκευές – Διαμορφώσεις Δευτερεύουσας Ολυμπιακής Διαδρομής στο Κεντρικό Τμήμα του Δήμου Πειραιά.

Το Κεντρικό τμήμα της Δευτερεύουσας Ολυμπιακής Διαδρομής συμπεριλάμβανε την ανάπλαση και διαμόρφωση των ακόλουθων οδών Ναυαρίνου, 2ας Μεραρχίας, Χαριλάου Τρικούπη, Ομηρίδου Σκυλίτση και Τσαμαδού και πλατειών, Κανάρη και Πλατεία Δημοτικού Θεάτρου. Οι διάφορες εργασίες που περιέχονταν στην πρόταση αναφέρονται αναλυτικά παρακάτω³:

-Οδός Ναυαρίνου:

Η οδός αυτή είναι παράλληλη με την Ακτή Καλλιμασιώτη, στο πλαϊνό τμήμα του Ηλεκτρικού Σταθμού του Πειραιά και καταλήγει στην Γούναρη. Η πρόταση του Δήμου Πειραιά περιλάμβανε οικοδομικές εργασίες όπως:

- Ανακατασκευή του ασφαλτοτάπητα.
- Διαγράμμιση του οδοστρώματος.
- Εργασίες ανάταξης πρασίνου.

-Οδός Τσαμαδού:

Η οδός Τσαμαδού ξεκινάει από την οδό Γούναρη, διαπερνάει με κάθετη φορά την Λεωφόρο Εθνικής Αντιστάσεως, και στη συνέχεια ομοίως την Λεωφόρο Ηρώων Πολυτεχνείου και καταλήγει στην οδό Μουσών, αποτελεί εμπορικό άξονα στο Δήμο του Πειραιά και για το λόγο αυτό η ανάπλασή της αφορούσε τα εξής:

- Διαμόρφωση ειδικών ραμπών για την διευκόλυνση των ατόμων με δυσκολία κίνησης.
- Ανακατασκευή της ασφάλτου του οδοστρώματος.
- διαγράμμιση του οδοστρώματος.

³ χρονοδιάγραμμα προτεινόμενο από τον Δήμο ήταν για τις ημερομηνίες από τις 1/03/2004 έως τις 01/07/2004.

-Διαμόρφωση πεζοδρομίων και κρασπέδων για άνετη και καλύτερη διέλευση των πεζών.

-Οδός Χαριλάου Τρικούπη:

Η οδός αυτή ξεκινάει από το πίσω μέρος της εισόδου του Ιερού Ναού του Αγίου Νικολάου στην Ακτή Μιαούλη, και καταλήγει σε ένα σημείο της στην Ακτή Μουτσοπούλου και στην Ακτή Θεμιστοκλέους στο Λιμάνι Ζέας. Η πρόταση περιλάμβανε:

- Ανακατασκευή των ασφαλτικών στο οδόστρωμα.
- Διαγράμμιση οδοστρώματος.
- Ανακατασκευή πεζοδρομίου.
- Διαμόρφωση ραμπών.
- Αντικατάσταση κρασπέδου και διαμόρφωση των χώρων πρασίνου.

-Οδός Ομηρίδου Σκυλίτση:

Η οδός αυτή ξεκινάει από την Πλατεία Ιπποδαμείας και καταλήγει στην οδό Τζαβέλα. Οι εργασίες που προτάθηκαν αφορούσαν κυρίως τον αστικό εξοπλισμό και ήταν:

- Αλλαγή του υπάρχον οδοστρώματος και διαγράμμιση του νέου.
- Αντικατάσταση των πεζοδρομίων κατά μήκος και των δύο πλευρών του δρόμου.
- Αντικατάσταση των κρασπέδων και την ανάπλαση του χώρου με πράσινο για την καλύτερη εικόνα του Δήμου.

2.1.4. Πρόγραμμα Ανάδειξης της Πόλης με αφορμή τους Ολυμπιακούς Αγώνες.

Το πρόγραμμα αυτό, το οποίο περιλάμβανε στην πρότασή του ο Δήμος βασίστηκε στη χρήση Banners, δηλαδή διαφημιστικών σημαιών διπλής όψης που θα χαρίσει ομοιόμορφο και εντυπωσιακό χρώμα στην πόλη, απαραίτητο κατά την διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων.

Οι σημαίες αυτές, δίνουν την δυνατότητα προβολής επίσημων μηνυμάτων των αγώνων και των χορηγών τους. Εκτός από τα Banners το πρόγραμμα περιλάμβανε και τον ανάλογο φωτισμό, καθώς και την ανάλογη διακόσμηση του Δήμου, με παρτέρια γεμάτα πολύχρωμα λουλούδια.

2.1.5. Προβολή των Ολυμπιακών Αγώνων σε Υπαίθριους Χώρους.

Ο Δήμος Πειραιά θεώρησε απαραίτητο να δώσει την ευκαιρία και να προσφέρει ψυχαγωγία και θέαμα στους Δημότες του, χωρίς κανένα οικονομικό όφελος, με την προβολή των Αγώνων σε Πλατείες και υπαίθριους χώρους. Έτσι, η αξιοποίηση δεν περιορίζεται μόνο στο Κέντρο του Πειραιά αλλά και άλλες γειτονιές με την δημιουργία κέντρων προβολής των Ολυμπιακών Αγώνων, με υπαίθρια καφέ-μπαρ και κέντρα αναψυχής.

Η επιδίωξη του Δήμου ήταν να καλυφθούν τα έξοδα των εκδηλώσεων αυτών μέσω των χορηγών ή και με χρηματοδότηση του ιδιωτικού τομέα τη συνεργασία του με ιδιώτες. Οι εκδηλώσεις αυτές, συμπεριλάμβαναν και πολιτιστικές δραστηριότητες, υπαίθριο θέατρο, συναυλίες, εκθέσεις και άλλες λοιπές εκδηλώσεις

2.1.6 Επισκευές –Διαμορφώσεις Δευτερεύουσας Ολυμπιακής Διαδρομής στο Περιμετρικό Τμήμα του Δήμου Πειραιά.

Οι οδοί που περιλαμβάνονταν στην Δευτερεύουσα Ολυμπιακή Διαδρομή αλλά στο περιμετρικό τμήμα του Δήμου Πειραιά ήταν η οδός Αιτωλικού, Αιγάλεω, Μαρίας Χατζηκυριακού, 34^{ου} Συντάγματος Πεζικού, Πλαταιών, Αλών, Αγίου Φιλίππου, Ρετσίνα, Θηβών, και Επονιτών. Ο Δήμος έκανε πρόταση και για τους παραπάνω δρόμους, κρίνοντας ότι η ανάπλασή τους ήταν απαραίτητη για την υποδοχή των Ολυμπιακών Αγώνων του ‘‘2004’’. Οι διάφορες εργασίες που πρότεινε αναφέρονται παρακάτω⁴:

-Οδός Αιτωλικού:

Από την Ακτή Κονδύλη, του Κεντρικού Λιμένα Πειραιά και σε κάθετη διεύθυνση ξεκινάει η οδός Αιτωλικού, φτάνοντας μέχρι την οδό Τζαβέλλα του Δήμου Νίκαιας. Η ένωση των δύο αυτών Δήμων και συγκεκριμένα ότι βρίσκεται η οδός αυτή στην κατηγορία των δρόμων που οδηγούν στο Στάδιο της Άρσης Βαρών της Νίκαιας, είχε ως αποτέλεσμα να συμπεριλαμβάνεται και ο δρόμος αυτός στην πρόταση. Η διαμόρφωση του συγκεκριμένου οδικού άξονα, αφορούσε τα εξής:

- Ανακατασκευή του ασφαλτικού τμήματος του οδοστρώματος και την διαγράμμιση αυτού.
- Αντικατάσταση των πεζοδρομίων κατά μήκος ολόκληρης της οδού.
- Ανακατασκευή των κρασπέδων.
- Διαμόρφωση ράμπων πρόσβασης για την διευκόλυνση των ατόμων με ειδικές ανάγκες.
- Τοποθέτηση δέντρων για την ενίσχυση των χώρων με πράσινο.

⁴ Τα χρονοδιαγράμματα τα οποία έθεσε ο Δήμος για τους δρόμους αυτούς περιορίζονταν από τις 01/03/2004 μέχρι τις 01/07/2004.

-Οδός Αιγάλεω:

Ο δρόμος αυτός αποτελεί τον οδικό άξονα που ενώνει την περιοχή της Νίκαιας και του Κερατσινίου με τον δήμο του Πειραιά και συγκεκριμένα το κομμάτι του Λιμανιού. Είναι εκείνος ο δρόμος που οδηγεί από το Ολυμπιακό Αθλητικό Κέντρο της Άρσης Βαρών στον δήμο Νίκαιας στον Πειραιά και η ανάπλασή του θεωρήθηκε απαραίτητη. Για το λόγο αυτό, οι οικοδομικές εργασίες που προτάθηκαν ήταν:

- Αποκατάσταση των κρασπέδων.
- Ανακατασκευή ασφαλτικών στο οδόστρωμα.
- Διαγράμμιση οδοστρώματος.
- Ανακατασκευή πεζοδρομίων και διαμόρφωση ραμπών πρόσβασης για άτομα με ειδικές ανάγκες.
- Ενίσχυση με πράσινο.

-Οδός Μαρίας Χατζηκυριακού:

Η οδός Μ. Χατζηκυριακού βρίσκεται ανάμεσα στην Ακτή Ξαβερίου και την Θεμιστοκλέους. Η διαμόρφωση που πρότεινε ο Δήμος για την υποδοχή των Αγώνων αφορούσε τα εξής στοιχεία:

- Ανανέωση του οδοστρώματος, και την διαγράμμιση αυτού.
- Ανάπλαση πεζοδρομίων με αποκατάσταση του κρασπέδου.
- Ανάδειξη του πρασίνου.

-Οδός 34^{ου} Συντάγματος:

Αποτελεί την συνέχεια της Λεωφόρου Ηρώων Πολυτεχνείου, και συνέχεια διασταυρώνεται με την Ομηρίδου Σκυλίτση και την οδό Δίστομου. Οι παρεμβάσεις κινούνταν σε επίπεδα που αφορούσαν τα παρακάτω:

- Αποκατάσταση του οδοστρώματος και διαγράμμισή του.
- Διαμόρφωση ραμπών για την διευκόλυνση των ατόμων με προβλήματα κίνησης.
- Ενίσχυση των χώρων πρασίνου για την καλαισθησία του Δήμου,
- Αντικατάσταση των κράσπεδων.
- Ειδική μέριμνα για τις υπάρχουσες διαφημίσεις και την εμφάνιση των περιπτέρων.

-Οδός Πλαταιών:

Η οδός Πλαταιών βρίσκεται στο πίσω μέρος της Πλατείας Ιπποδαμείας και διασταυρώνεται με τις οδούς Αλιπέδου και Αλών και Αθηνών. Η διαμόρφωση της οδού Πλαταιών βασίστηκε στον αστικό εξοπλισμό και συγκεκριμένα περιλάμβανε:

- Ενίσχυση του πρασίνου.
- Ανακατασκευή του πεζοδρομίου.
- Ανακατασκευή του ασφαλτικού του οδοστρώματος και διαγράμμιση του.
- Αποκατάσταση του κρασπέδου.
- Ανανέωση και τοποθέτηση νέων πινακίδων.
- Δημιουργία ραμπών για την εξυπηρέτηση των ατόμων με ειδικές ανάγκες.

-Οδός Αλών:

Η συγκεκριμένη οδός είναι παράλληλη με την οδό Ρετσίνα και συμπίπτει με την Αγίου Φιλίππου. Η πρόταση για ανάπλασή της προέβλεπε:

- Αντικατάσταση κρασπέδων.
- Ανανέωση πεζοδρομίων.
- Ανακαίνιση του ασφαλτικού οδοστρώματος.
- Διαμόρφωση ράμπων πρόσβασης για άτομα με ειδικές ανάγκες.
- Φροντίδα και φύτευση νέων δέντρων και φυτών κατά μήκος ολόκληρης της οδού.

-Οδός Αγίου Φιλίππου:

Η Αγίου Φιλίππου όπως έχει προαναφερθεί διασταυρώνεται με την Ρετσίνα και την Αλών. Οι παρεμβάσεις που υπέστη ο συγκεκριμένος δρόμος είναι οι εξής:

- Τοποθέτηση των καλαθιών και κάδων απορριμμάτων.
- Αύξηση του φωτισμού και ανανέωση του υπάρχοντος.
- Φροντίδα των χώρων πρασίνου.
- Αλλαγή και αύξηση του πλάτους των πεζοδρομίων.
- Δημιουργία ειδικών εσοχών κατά μήκος όλου του οδικού άξονα για την τοποθέτηση των μεγάλων κάδων απορριμμάτων.
- Ανανέωση και τοποθέτηση νέων πινακίδων.
- Ασφαλτική συντήρηση και διαγράμμιση του οδοστρώματος.

-Οδός Ρετσίνα:

Στην Πλατεία Ιπποδαμείας διασταυρώνονται τέσσερις βασικοί άξονες. Αυτοί είναι η Εθνικής Αντιστάσεως, η Γούναρη, η Αλιπέδου και η Ρετσίνα. Η οδός Ρετσίνα αφού ξεκινάει από τον κόμβο αυτό και καταλήγει στην οδό Αγίου Φιλίππου. Οι παρεμβάσεις της συγκεκριμένης οδού προέβλεπαν:

- Αντικατάσταση του οδοστρώματος και διαγράμμιση του νέου.

-Διαπλάτυνση και ανανέωση του πεζοδρομίου με νέου τύπου καθορίζεται για την διευκόλυνση των πεζών και ατόμων με ειδικές κινητικές ανάγκες.

-Παρεμβάσεις στις όψεις κτιρίων που θεωρούνται διατηρητέα.

-Έλεγχος του φωτισμού και ανανέωση αυτού εκεί όπου χρειαζόταν.

-Για τους κάδους απορριμμάτων προτάθηκε η δημιουργία εσοχών για την τοποθέτησή τους σε αυτές.

-Θεωρήθηκε απαραίτητη η φροντίδα και φύτευση νέων δέντρων και φυτών κατά μήκος ολόκληρης της οδού.

-Λεωφόρος Θηβών:

Η Λεωφόρος αυτή αποτελεί την σύνδεση του Δήμου Πειραιά με την περιοχή της Παλιάς Κοκκινιάς, και στη συνέχειά της με τον Δήμο του Ρέντη. Οι εργασίες ανάπλασης που προτάθηκαν, κινήθηκαν στον αστικό εξοπλισμό του Δήμου και συγκεκριμένα στα εξής:

-Διαμόρφωση ράμπων πρόσβασης για άτομα με ειδικές ανάγκες.

-Αντικατάσταση κρασπέδων.

-Ενίσχυση ολόκληρης της Λεωφόρου με τμήματα πρασίνου.

-Εγκατάσταση νέας φωτεινής σηματοδότησης στους κόμβους.

-Δημιουργία εσοχών στα πλαϊνά τμήματα των πεζοδρομίων για την τοποθέτηση κάδων απορριμμάτων.

-Ανανέωση και τοποθέτηση νέων πινακίδων.

-Ανανέωση των στεγάστρων των ήδη υπάρχων στάσεων.

-Ειδική μέριμνα για τις υπάρχουσες διαφημίσεις και την εμφάνιση των περιπτέρων.

-Ανανέωση του οδοστρώματος και διαγράμμισή του.

-Ανακατασκευή κατά μήκος όλου του πεζοδρομίου.

-Οδός Επονιτών:

Η οδός Επονιτών βρίσκεται σε κομβικό σημείο, ανάμεσα στην Λεωφόρο Αθηνών-Πειραιώς, Γρηγορίου Λαμπράκη και καταλήγει στις οδούς Σοφianoπούλου και Κατσουλάκου. Στην πρόταση του Δήμου για την ανάπλασή της συμπεριλαμβάνονται τα εξής:

-Ανακατασκευή ασφαλτικών στο οδόστρωμα.

-Διαγράμμιση οδοστρώματος, διαμόρφωση ράμπων πρόσβασης για άτομα με ειδικές ανάγκες, ανακατασκευή πεζοδρομίων.

-Φροντίδα και φύτευση νέων δέντρων και φυτών κατά μήκος ολόκληρης της οδού.

-Τοποθέτηση και ανανέωση νέων πινακίδων.

2.2. ΑΝΑΜΟΡΦΩΣΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΖΩΝΗΣ ΠΕΙΡΑΙΑ.

2.2.1. Ανάπλαση Δρόμων Διέλευσης Ολυμπιακής Φλόγας– Ολυμπιακή Διαδρομή.

Η πρόταση του Δήμου Πειραιά εν' όψει του "2004" συμπεριλάμβανε οικοδομικές εργασίες για τους δρόμους οι οποίοι συμμετείχαν στην διέλευση της Ολυμπιακής Φλόγας, όπου σε γενικές γραμμές είναι ίδιες, με εξαίρεση κάποιες διαφοροποιήσεις ως προς τον αριθμό των στοιχείων του αστικού εξοπλισμού που θα τοποθετούνταν στην κάθε ακτή. Παρακάτω παρουσιάζονται οι επιμέρους δρόμοι που έλαβαν μέρος καθώς και οι ενέργειες οι οποίες πρότεινε ο Δήμος.

- Ακτή Μιαούλη:

Ο Δήμος Πειραιά προέβλεπε την ανάπλαση της Ακτής Μιαούλη, επί της οποίας εξελίσσονταν και η διαδρομή της Ολυμπιακής φλόγας. Η οδός αυτή περιλαμβάνει το κεντρικό λιμάνι και κτίρια μεγάλης σημασίας όπως του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς και το κεντρικό λιμεναρχείο. Συγκεκριμένα πρότεινε τα εξής:

- Πλήρη αλλαγή των υπαρχόντων πεζοδρομίων με σκοπό τη διευκόλυνση της κυκλοφορίας των πεζών.
- Δεντροφύτευση όπου ήταν εφικτό.

- Για την διευκόλυνση των πεζών αλλά και των αυτοκινήτων προσθήκη επαρκούς φωτισμού ιδιαίτερος σε σημεία που ήταν σχεδόν ανύπαρκτος.
- Θεωρήθηκε απαραίτητη η αλλαγή ασφαλοτάπητα και η διαγράμμιση του, σε έναν δρόμο ευρείας κυκλοφορίας, η οποία αυξήθηκε κατά πολύ το '2004'.
- Για ακόμη μεγαλύτερη ανάδειξη του λιμανιού απαραίτητη θεωρήθηκε και η παρέμβαση σε όψεις διατηρητέων κτιρίων.
- Αστικό εξοπλισμό όπως δημόσιες τουαλέτες αλλά και για ένα καθαρό περιβάλλον τοποθέτηση κάδων απορριμμάτων.

-Ακτή Θεμιστοκλέους:

Συμμετέχοντας η λεωφόρος Ακτή Θεμιστοκλέους στην διαδρομή της Ολυμπιακής Φλόγας, έπρεπε να δεχτεί εργασίες που θα την καταστήσουν ικανή να λάβει μέρος στο γεγονός αυτό. Είναι ένας δρόμος μεγάλης έκτασης, ο οποίος περιβάλλει ένα μεγάλο τμήμα του Πειραιά. Επομένως, η πρόταση προέβλεπε:

- Για την ασφάλεια και διευκόλυνση των αυτοκινήτων την αλλαγή του ασφαλοτάπητα και την διαγράμμιση του.
- Εξαιτίας της γραφικότητας που τη χαρακτηρίζει, όπως του Όρμου Αφροδίτης με το γραφικό εκκλησάκι του Αγίου Νικολάου και της δημοτικής πλαζ Φρεαττύδας θεωρήθηκε απαραίτητη η δημιουργία ενός μεγάλου περιπάτου. Αυτό είναι εφικτό με την αλλαγή των πεζοδρόμων και τοποθέτηση επιπλέον φωτισμού αλλά και πρασίνου, για να μπορούν οι επισκέπτες και οι ίδιοι οι πολίτες να απολαμβάνουν την διαδρομή αυτή.
- Φροντίδα διατηρητέων κτιρίων, τα οποία εμφανίζουν ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον.
- Για την διατήρηση ενός καθαρού ανθρώπινου περιβάλλοντος έπρεπε να χαραχθούν στα κατάλληλα σημεία θέσεις κάδων απορριμμάτων και όπου απαιτείται η αντικατάστασή τους με καινούργιους.
- Τοποθέτηση δημοσίων τουαλετών και η τοποθέτηση καθισμάτων κατά μήκος του περιπάτου.

-Ακτή Μουτσοπούλου (Λιμάνι Ζέας):

Στη διαδρομή της Φλόγας δεν θα μπορούσε να μη συμμετέχει η Ακτή Μουτσοπούλου, η οποία περιβάλλει το πανέμορφο και γραφικό λιμάνι Ζέας γνωστό και ως Πασαλιμάνι. Η αρχαία τριήρης έφυγε από το λιμάνι της Επιδαύρου, έφτασε στη κεντρική πύλη του λιμανιού του Πειραιά και τελικά κατέληξε στο λιμάνι Ζέας.

Έτσι ο Δήμος πρότεινε την κατασκευή μιας πλωτής ξύλινης εξέδρας με το όνομα 'Όλυμπιακή Λεωφόρος' και το λιμάνι Ζέας, σαν 'Όλυμπιακό Λιμάνι' να έχει κατά μήκος του όλες τις σημαίες των κρατών που θα συμμετάσχουν στους αγώνες. Η βασική ιδέα δεν τελειώνει εδώ αλλά συνεχίζεται με την οργάνωση ενός γιγάντιου περίπλου, με κλασικά ιστοφόρα σκάφη και μεταφορά της Φλόγας σε όλες τις παραλιακές πόλεις της

Μεσογείου και ίσως της Ευρώπης. Η μαρίνα Ζέας⁵ είναι μια περιοχή με υψηλή κίνηση και με πολλές χερσαίες δραστηριότητες, συγκριτικά με άλλες μαρίνες, λόγω του μεγάλου αριθμού καταστημάτων που υπάρχουν κοντά της. Η Ακτή Μουτσοπούλου, σφύζει από ζωή κάθε εποχή και κάθε ώρα, άρα ενδείκνυται για περίπατο και για αυτό, η πρόταση του Δήμου Πειραιά περιλάμβανε πολλές οικοδομικές εργασίες όπως:

- Άμεση αλλαγή των πεζοδρομίων που ήταν κατεστραμμένα.
- Τοποθέτηση καθισμάτων (παγκάκια) και επιπλέον φωτισμού.
- Προστασία της φυσικής ομορφιάς, με μέτρα διατήρησης ενός καθαρού περιβάλλοντος, με τοποθέτηση επαρκούς αριθμού κάδων απορριμμάτων στις κατάλληλες τοποθεσίες.
- Λόγω της έντονης διέλευσης των αυτοκινήτων, έγινε πρόταση για βελτίωση της κυκλοφορίας τους, που περιλάμβανε την αλλαγή του ασφαλτοτάπητα και την διαγράμμισή του όπου σε συνδυασμό με την ύπαρξη καλού φωτισμού θα πραγματοποιούνταν.
- Απαραίτητη θεωρήθηκε και η φροντίδα κτιρίων που παρουσιάζουν ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον.

-Ακτή Αθανασίου Δηλαβέρη:

Συμμετέχοντας και ο δρόμος αυτός στην Ολυμπιακή Διαδρομή, κρίθηκε απαραίτητο να δεχτεί ενέργειες για την βελτίωσή του εν' όψει του "2004" αλλά και σήμερα. Η Ακτή Αθανασίου Δηλαβέρη περιβάλλει μια μεγάλη έκταση, εντός της οποίας υπάρχουν αθλητικές εγκαταστάσεις όπως γήπεδα ποδοσφαίρου και μπάσκετ, καφετέρια, αλλά και θέατρο το γνωστό "Δελφινάριο". Επειδή και ο δρόμος αυτός είναι ευχάριστος για περίπατο, ο Δήμος πρότεινε εργασίες που θα τον καταστήσουν μια όμορφη και ασφαλής βόλτα. Οι εργασίες αυτές αφορούσαν τα παρακάτω:

- Αλλαγή των πεζοδρομίων τα οποία έφεραν έντονες φθορές,
- Απομάκρυνση του παλιού φωτισμού και την αντικατάσταση του με καινούργιο,
- Τοποθέτησή του εκεί όπου απαιτούνταν και ήταν ανύπαρκτος,
- Για μια ευχάριστη διέλευση και των αυτοκινήτων προβλέπονταν αλλαγή του ασφαλτοτάπητα ο οποίος ήταν τρομερά φθαρμένος και την διαγράμμισή του,
- Μέτρα για την διατήρηση της καθαριότητας. Τα μέτρα αυτά καθόριζαν τις σωστές θέσεις που έπρεπε να τοποθετηθούν οι κάδοι απορριμμάτων καθώς και εάν ήταν αναγκαία η αντικατάστασή τους κάποιες φορές.
- Τοποθέτηση δημοσίων τουαλετών, επειδή ο δρόμος αυτός ανήκει σε μία περιοχή η οποία κατακλύζεται από πολίτες και τουρίστες, θεωρήθηκε απαραίτητο, κατά την διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων, όπου ο αριθμός των επισκεπτών αναμένονταν να εκτιναχθεί στα ύψη, για την εξυπηρέτησή τους. Φυσικά, η τοποθέτησή τους, προβλέπονταν να είναι σε σημεία, όπου αφενός μεν είναι εμφανή και αφετέρου δεν επηρεάζουν αρνητικά την καλή αισθητική του χώρου.

⁵ Η χερσαία ζώνη της μαρίνας καλύπτει επιφάνεια περίπου 40 στρεμμάτων με 4.780 τ.μ. κτιριακές εγκαταστάσεις, που προσφέρουν, σύγχρονες και αναβαθμισμένες υπηρεσίες, όπως εστιατόρια, αναψυκτήρια, καφετέριες και εμπορικά καταστήματα.

-Ακτή Κουμουνδούρου (Μικρολίμανο):

Η διαδρομή της Ολυμπιακής Φλόγας περνούσε από το Μικρολίμανο (Τουρκολίμανο), τον λιμενίσκο Μουνιχίας των αρχαίων και, ασφαλώς το πιο γραφικό από τα φυσικά λιμάνια του Πειραιά. Ο δρόμος ο οποίος περιβάλλει το όμορφο αυτό λιμάνι, είναι η Ακτή Κουμουνδούρου. Πολλά <<μαγαζιά>> λειτουργούν κατά μήκος της παραλίας του γραφικού λιμενίσκου. Οι παραδοσιακές ταβέρνες είναι κυριολεκτικά δίπλα στη θάλασσα σερβίροντας φρέσκα ψάρια. Οι εικόνες και οι μυρωδιές μπερδεύουν και ζαλίζουν με γοητευτικό τρόπο τον επισκέπτη. Από τη μία το εξάισιο φαγητό των παραδοσιακών ψαράδικων και από την άλλη η παρουσία του σύγχρονου Πειραιά και του μοντέρνου τρόπου διασκέδασης. Το Μικρολίμανο συνδυάζει το παραδοσιακό με το μοντέρνο, χειμώνα και καλοκαίρι, μοιάζει με νησί, καθώς προβάλλει, με τη θάλασσα και τα μαγαζιά του. Και με επιστέγασμα στην αριστερή άκρη στον εισερχόμενο στο λιμενίσκο το επιβλητικό και πολυτελέστατο εντευκτήριο του Ναυτικού Ομίλου Ελλάδος. Συνεπώς, ο Δήμος γνωρίζοντας καλά πόσο σημαντικό είναι να συντηρείται ένας τέτοιος δρόμος ευρείας κυκλοφορίας, πρότεινε:

-Αλλαγή του ασφαλοτάπητα και διαγράμμιση του ώστε να μπορεί να δεχτεί το '2004'.

-Λόγω των ποικίλων χώρων διασκέδασης που έχει υπάρχει έντονη κυκλοφορία πεζών, κάθε ηλικίας, απαραίτητη κρίθηκε η προστασία αλλά και η ευχάριστη διακίνησή τους γύρω από το λιμάνι. Σύμφωνα με την πρόταση του Δήμου, έπρεπε να αλλαχθούν άμεσα τα υπάρχοντα πεζοδρόμια, να αυξηθεί το πλάτος τους από το Ν.Α.Σ. έως το οικόπεδο του Δήμου.

-Να τοποθετηθεί πράσινο όπου ήταν εφικτό.

Αντικατάσταση του παλιού φωτισμού με καινούργιο.

-Για το πολύ σημαντικό θέμα της καθαριότητας προβλέπονταν νέα χάραξη των θέσεων των κάδων απορριμμάτων και αντικατάσταση των παλιών με καινούργιους.

-Προσωρινά, για την διάρκεια των Αγώνων κρίθηκε σκόπιμο να τοποθετηθούν δημόσιες τουαλέτες για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών και επειδή η Ακτή Κουμουνδούρου είναι ένας έντονης κυκλοφορίας δρόμος, οι θέσεις όπου θα τοποθετούνταν θα έπρεπε να μην συμβάλλουν άσχημα στην καλαισθησία του.

-Ακτή Κουντουριώτου:

Η Ολυμπιακή Φλόγα για να μπορέσει να καταλήξει στον βωμό ο οποίος είχε τοποθετηθεί στην πλατεία Αλεξάνδρας, έπρεπε φεύγοντας από το Μικρολίμανο και αφού έχει διασχίσει την λεωφόρο Βασιλέως Παύλου να περάσει από την Ακτή Κουντουριώτου, η οποία και καταλήγει στην πλατεία. Η πρόταση περιλάμβανε:

-Για την μετατροπή και του δρόμου αυτού σε έναν όμορφο περίπατο η πρόταση του Δήμου περιείχε όπως και παραπάνω, εργασίες αλλαγής των τότε υπάρχοντων πεζοδρομίων και τοποθέτηση επιπλέον οπλισμού, ιδίως σε σημεία όπου ήταν ελλιπής ο υφιστάμενος.

-Για την ξεκούραση των τουριστών και των πολιτών η τοποθέτηση καθισμάτων για εξωτερικούς χώρους (παγκάκια).

-Επίσης προβλέπονταν αλλαγή του ασφαλτοτάπητα και διαγράμμιση του καινούργιου.

-Για την διευκόλυνση των τουριστών, έπρεπε να τοποθετηθούν δημόσιες τουαλέτες και κυρίως εκεί, διότι η κατάληξη του δρόμου αυτού φτάνει μέχρι την πλατεία Αλεξάνδρας και νότια από αυτήν βρίσκεται η πλαζ "Βοτσαλάκια".

-Βασικό θεωρήθηκε να ληφθούν νέα μέτρα για την καθαριότητα, δεδομένου ότι ο τουρισμός της χώρας μας και κυρίως του Πειραιά που είναι το λιμάνι θα δέχονταν τον περισσότερο κόσμο. Στα μέτρα αυτά προβλέπονταν η νέα χάραξη των θέσεων των κάδων απορριμμάτων όπου απαιτούνταν και η αντικατάσταση των κατεστραμμένων με καινούργιους. Με αυτόν τον τρόπο, θα μπορούσε ένας αναμενόμενος μεγάλος όγκος απορριμμάτων, να μην δημιουργήσει προβλήματα ούτε στους επισκέπτες αλλά και ούτε στους πολίτες του Πειραιά.

2.2.2. Ανάπλαση Δρόμων του Εμπορικού Κέντρου του Πειραιά.

Ο Δήμος Πειραιά έκρινε απαραίτητο να πραγματοποιηθούν ενέργειες που να αποβλέπουν στη βελτίωση μας αισθητικής των παρακάτω λεωφόρων, οι οποίες ανήκουν στο λεγόμενο εμπορικό κέντρο του Πειραιά.

-Ακτή Κονδύλη:

Η λεωφόρος αυτή παρουσιάζει αυξημένη κίνηση, διότι είναι το τμήμα εκείνο του Πειραιϊκού λιμανιού όπου ελλιμενίζουν τα πλοία με προορισμό την Κρήτη. Συνεπώς, η κίνηση όχι μόνο επιβατών αλλά και αυτοκινήτων είναι ιδιαίτερος πυκνή και αναμφισβήτητα κατά το "2004" αυξήθηκε ακόμα περισσότερο, οπότε έπρεπε να μπορεί να ανταποκριθεί μας απαιτήσεις εκείνων των ημερών. Σύμφωνα με την πρόταση του Δήμου, απαραίτητα κρίθηκαν τα εξής:

-Αλλαγή του ασφαλτοτάπητα που υπήρχε και η διαγράμμιση του νέου. - Επειδή τα πεζοδρόμια είχαν υποστεί έντονη φθορά, υπήρξε έντονα η ανάγκη να αντικατασταθούν.

-Τοποθέτηση επιπλέον φωτισμού διότι ήταν ανεπαρκής.

-Λόγω ιδιαίτερης αύξησης των τουριστών έπρεπε να προστεθούν περισσότεροι κάδοι απορριμμάτων, για τη διατήρηση μας καθαριότητας.

-Ακτή Καλλιμασιώτη:

Ο Δήμος Πειραιά έχοντας ως στόχο την βελτίωση μας αισθητικής κυρίως των πιο βασικών δρόμων του Πειραιά δεν μπορούσε να παραλείψει την Ακτή Καλλιμασιώτη. Η πρόταση περιλάμβανε:

-Αντικατάσταση του ασφαλτοτάπητα και διαγράμμιση του καινούργιου. - Αλλαγή των υπαρχόντων πεζοδρομίων.

- Τοποθέτηση επιπλέον φωτισμού ώστε να διευκολύνεται η κυκλοφορία τουριστών αλλά και πολιτών.
- Πρόταση από τον Δήμο για κατασκευή κρεμαστής πεζογέφυρας, ώστε να είναι ασφαλής και άνετη η έξοδος από το λιμάνι.
- Για τη διατήρηση μας καθαριότητας, πρότεινε την τοποθέτηση επιπλέον κάδων απορριμμάτων καθώς και δημοσίων τουαλετών για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών μας.

2.2.3. Ανάπλαση Πειραιϊκής.

Ο Δήμος Πειραιϊά προσπάθησε να τονίσει ιδιαιτέρως την ανάγκη που υπήρχε για τη βελτίωση της αισθητικής της Πειραιϊκής. Οι ενέργειες που θεώρησε απαραίτητο να γίνουν για την υποδοχή του "2004" σε αυτήν την περιοχή παρουσιάζονται παρακάτω:

-Ανάδειξη Των Μακρών Τειχών:

Κατά μήκος της Πειραιϊκής Χερσονήσου διασώζονται ακόμα και σήμερα κατάλοιπα των Μακρών Τειχών της αρχαιότητας. Η ύπαρξή της οφείλεται στον Θεμιστοκλή, όπου πρώτος εκείνος συνέλαβε την ιδέα να οικοδομήσει ισχυρά τείχη, που να συνδέουν την Αθήνα με τον Πειραιϊά.

Έτσι η πρόταση του Δήμου συμπεριλάμβανε την ανάδειξη των Μακρών Τειχών και την ένταξή της στη σύγχρονη ζωή με τη δημιουργία διαδρομών για της πολίτες αλλά και της επισκέπτες της, κάτω από τα τείχη και της τη μεριά της θάλασσας. Για να είναι ευχάριστη η διαδρομή αυτή, απαραίτητο ήταν η αλλαγή των τμημάτων των πεζοδρομίων που είχαν υποστεί φθορές καθώς και η τοποθέτηση επαρκούς φωτισμού. Πολύ σημαντικό θέμα θεωρήθηκε αυτό της καθαριότητας όπου για την διατήρησή της έπρεπε να τοποθετηθούν περισσότεροι κάδοι απορριμμάτων και της κατάλληλες θέσεις.

-Ανάπλαση Παράκτιας Ζώνης:

Γενικότερα υπήρξε η διάθεση δημιουργίας της μεγάλου περιπάτου, θαυμάζοντας της φυσικούς ορμίσκους που σχηματίζονται διαδοχικά σε διάφορα σημεία της παραλίας και προσδίδουν έναν πρόσθετο τόνο γραφικότητας. Και σαν σταματήσει κανείς και θέλει να απολαύσει τη μοναδικότητα του τοπίου το βλέμμα ξεκουράζεται στη γαλήνια έκσταση του Σαρωνικού.

Επομένως για την ευχάριστη και ασφαλή δημιουργία μιας τέτοιας διαδρομής, θεωρήθηκε αναγκαία η αλλαγή του πεζοδρομίου λόγω φθορών και η αντικατάστασή του. Τοποθέτηση επιπλέον φωτισμού ώστε να φαίνεται

καθαρότερα η φυσική ομορφιά της περιοχής και νέα χάραξη των θέσεων και αντικατάσταση των κάδων απορριμμάτων.

-Κατασκευή Πλωτών Εξεδρών:

Έχοντας υπόψη ο Δήμος ότι οι Ολυμπιακοί Αγώνες είναι μια μεγάλη γιορτή πρότεινε τη δημιουργία εξωτερικών χώρων αναψυχής. Συγκεκριμένα, πρότεινε την κατασκευή δύο πλωτών εξεδρών στην περιοχή της Πειραιϊκής ώστε να γίνει χώρος εκδηλώσεων και διασκέδασης το "2004".

2.2.4. Ανάπλαση Πλαζ Φρεαττύδας.

Μέσα στην πρόταση συμπεριλαμβάνονταν η ανάπλαση της πλαζ στη Φρεαττύδα, η οποία έχει φυσική ομορφιά με στόχο την εκμετάλλευσή της για άθληση και αναψυχή. Παράλληλα, σημαντικό θεωρήθηκε και η τοποθέτηση κατάλληλου αριθμού κάδων απορριμμάτων για την διατήρηση της καθαριότητας.

2.2.5. Ανάπλαση Πλαζ Βοτσαλάκια.

Στην πρόταση για το "2004" συμπεριλαμβάνονταν και η πλαζ Βοτσαλάκια. Υπήρχε η διάθεση για την όσο γίνεται καλύτερη αξιοποίησή της, καθιστώντας την έναν κατάλληλο χώρο άθλησης και αναψυχής, άλλωστε εκεί βρίσκεται και το κολυμβητήριο του Δήμου Πειραιά. Τέλος έχοντας πάντα ως βασικό θέμα την καθαριότητα, πρότεινε την τοποθέτηση επαρκούς αριθμού κάδων απορριμμάτων όπου απαιτείται.

Η πρόταση του Δήμου Πειραιά, σύμφωνα με τα παραπάνω, προέβλεπε αναπλάσεις σε δύο μεγάλες ζώνες και συγκεκριμένα την Αστική και την Λιμενική, και με τη σειρά τους οι ζώνες αυτές διαιρούνται σε επιμέρους τμήματα, τους δρόμους. Θεωρήθηκε σημαντική η ανάπλαση των δρόμων της Ολυμπιακής Διαδρομής, του εμπορικού κέντρου του Πειραιά αλλά και η ανάδειξη των αρχαιολογικών ευρημάτων, με τα Μακρά Τείχη. Όμως, ο Δήμος δεν συμπεριέλαβε στην πρότασή του έργα υποδομής, απαραίτητα για την Ολυμπιακή προετοιμασία, που πολλά από αυτά υλοποιήθηκαν και αναλύονται στο υλοποιημένο τμήμα της εργασίας αυτής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο: ΥΛΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΕΩΣ ΤΟ “2004”.

3.1. ΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ

Σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Σχέδιο του Δήμου Πειραιά που τροποποιήθηκε από τη συνεδρίαση του Δημοτικού Συμβουλίου Πειραιά στις 22-05-2002 και είχε ως αποτέλεσμα, την υπογραφή της νέας σύμβασης μεταξύ του Δήμου Πειραιά και της Οργανωτικής Επιτροπής Ολυμπιακών Αγώνων – Αθήνα 2004 Α.Ε. για την υλοποίηση δράσεων που αφορούν τους Ολυμπιακούς Αγώνες στη πόλη του Πειραιά. Με βάση την απόφαση αυτού θα αναφερθούμε στην αναμόρφωση της Αστικής Ζώνης του Δήμου που αφορά τους Κοινόχρηστους Χώρους (πλατείες, δρόμοι), τα Κτιριακά Έργα (αθλητικές εγκαταστάσεις, δημόσια κτίρια) και τέλος τους Αρχαιολογικούς Χώρους.

3.1.1. Τελική Αναμόρφωση Πλατειών Του Δήμου Πειραιά :

-Πλατεία Αλεξάνδρας :

Η πλατεία Αλεξάνδρας βρίσκεται απέναντι από τον Ιερό Ναό της Αγίας Αικατερίνης και στο σημείο που ενώνονται η Ακτή Μουτσοπούλου με την Κουντουριώτου, του Σαρωνικού Κόλπου. Το αντικείμενο της τελικής Σύμβασης περιλαμβάνει την ανάπλαση και την τελική υλοποίηση της Πλατείας Αλεξάνδρας και με αφορμή την φιλοξενία της Ολυμπιακής Φλόγας σε αυτή. Για το λόγο αυτό, δημιουργήθηκε άγαλμα με θέμα την Ναυτοσίνη, μνημείο Ναυτικής παράδοσης του έθνους στον βωμό του οποίου άναψε και έκαιγε η Φλόγα της Ολυμπιάδας κατά την διάρκεια των Αγώνων. Οι οικοδομικές εργασίες που έγιναν βασίστηκαν κυρίως στην αναβάθμιση του αστικού εξοπλισμού και συγκεκριμένα πραγματοποιήθηκαν εργασίες όπως:

- Έλεγχος και τοποθέτηση νέου φωτισμού.
- Κατασκευή εσοχών για την τοποθέτηση των νέων κάδων απορριμμάτων.
- Ανανέωση των παλαιών καθισμάτων (παγκάκια) με σύγχρονα για την βελτίωση της εικόνας της πλατείας αυτής.
- Δημιουργία και ανανέωση των χώρων πρασίνου με την βοήθεια δεντροφύτευσης.
- Εργασίες που αφορούσαν την εξασφάλιση της πρόσβασης σε άτομα με ειδικές ανάγκες, σε όλους τους κοινόχρηστους χώρους και συγκεκριμένα με τοποθέτηση ειδικών πλακοστρώσεων, με κατάλληλη σήμανση για την

διευκόλυνση αυτών των ατόμων. Ακόμα, έγινε κατασκευή μάρων για την καλύτερη και πιο άνετη πρόσβασή τους.

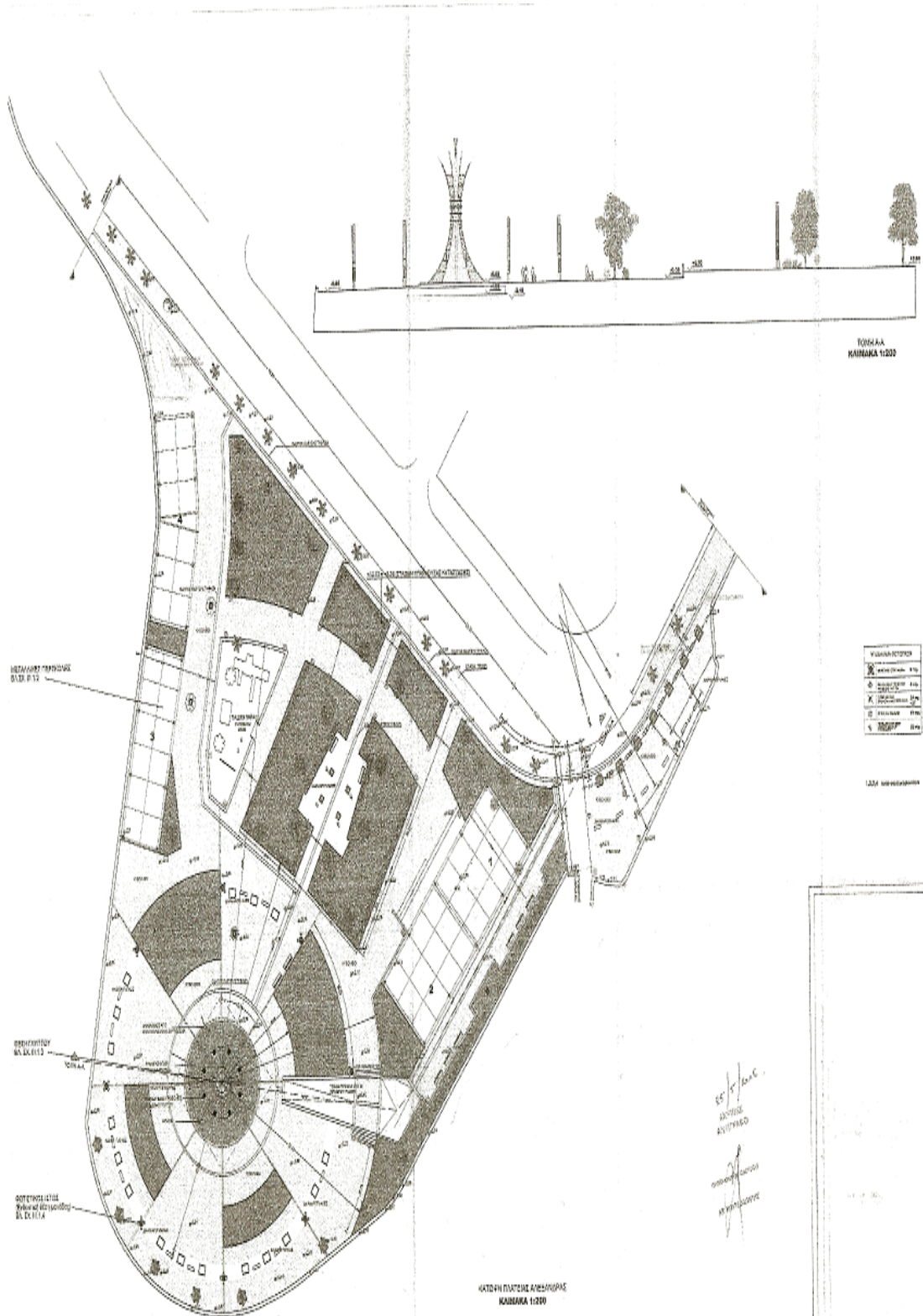
-Αντικατάσταση των τεντών (πέργκολες) με νέου τύπου για να υπάρχει ομοιομορφία σε όλη την πλατεία καθώς φιλοξενούνται και στεγάζονται κάποιες από τις παλαιότερες καφετέριες του Πειραιά.

-Λόγω καλαισθησίας έγινε πλακόστρωση με βοτσαλωτές πλάκες κατά μήκος όλης της πλατείας.

-Καθ' όλη τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων, σε διάφορα σημεία της πλατείας, συναντούσε κάποιος την ύπαρξη εφήμερων κατασκευών (κουβούκλια) εμπορίας προϊόντων, καθώς και ενημέρωσης και εξυπηρέτησης των Ο.Α. της Αθήνας του 2004.



Εικόνα 1:Σημερινή όψη της Πλατείας Αλεξάνδρας
Προέλευση εικόνας:προσωπική λήψη
Λήψη εικόνας:Ιούλιος 2006



TOIVAA
KAMMARA 1:200

VÄÄNÄ-ETUPEK	
[Symbol]
[Symbol]
[Symbol]
[Symbol]
[Symbol]
[Symbol]

1:200

65° 15' 00" C
 ANTIKAL
 KIVIPÄÄ
 PÄÄNÄ
 KIVIPÄÄ

KATOPHILININ KAMMARA
KAMMARA 1:200

Εικόνα 2: Τελική Διαμόρφωση Πλατείας Αλεξάνδρας.
Προέλευση εικόνας: Δήμος Πειραιά

-Πλατεία Κοραή :

Για το λόγο ότι η θέση της πλατείας αυτής είναι στο μπροστινό τμήμα του Δημαρχείου Πειραιά, και επί των λεωφόρων Ηρώων Πολυτεχνείου και της Βασιλέως Γεωργίου Α΄, δόθηκε η ανάλογη βαρύτητα των εργασιών υπό την ευθύνη του Δήμου και συγκεκριμένα του τμήματος Οδοποιίας Πειραιά. Οι οικοδομικές εργασίες όπου έγιναν για την προετοιμασία της, στα πλαίσια των Αγώνων είναι:

- Ανανέωση όλων των καθισμάτων (παγκάκια) με νέα.
- Ενίσχυση όλων των παρτεριών με μαρμάρινα τουβλάκια για την καλύτερη αισθητική της πλατείας.
- Τοποθέτηση μικρών κάδων απορριμμάτων για την αποφυγή της ρύπανσης του χώρου.
- Δημιουργία εσοχών για την τοποθέτηση μεγαλύτερων κάδων.
- Ανάπλαση των πεζοδρομίων περιμετρικά ολόκληρης της πλατείας με τις ανάλογες πλάκες κρασπέδου που διευκολύνουν στην κίνηση των ατόμων με ειδικές ανάγκες λόγω της ειδικής τους κατασκευής.
- Αύξηση του πρασίνου και η περιποίηση αυτού.
- Έλεγχος και ανανέωση του φωτισμού.
- Αντικατάσταση των κάγκελων που υπάρχουν περιμετρικά της πλατείας.
- Αλλαγή των στεγάστρων των λεωφορείων με νέου τύπου, που βρίσκονται στο πλαϊνό μέρος της πλατείας Κοραή για την καλύτερη και πιο άνετη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.
- Δόθηκε σημαντική βαρύτητα στο θέμα των διαφημιστικών πινακίδων με έλεγχο και απομάκρυνση των παράνομων, ανάρτηση σε αυτές των χορηγών των Ολυμπιακών και Παραολυμπιακών Αγώνων, ομοίως και στα περίπτερα που βρίσκονται περιμετρικά της πλατείας.
- Την περίοδο διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων τοποθετήθηκε μεγάλου μεγέθους οθόνη για την ζωντανή αναμετάδοση όλων των Ολυμπιακών Αγωνισμάτων, έτσι δόθηκε η ευκαιρία σε άτομα που δεν μπόρεσαν να τα παρακολουθήσουν ζωντανά μέσα από τα στάδια τα πιο διαδεδομένα αγωνίσματα στο κοινό και να μην στερηθούν την ευκαιρία του μεγάλου γεγονότος που ανάλαβε η χώρα μας το 2004.
- Κατά την διάρκεια των Αγώνων, υπήρξαν σημείων εμπορίας προϊόντων Ολυμπιακών Αγώνων Αθήνα 2004 καθώς και δυνατότητα πληροφόρησης και ενημέρωσης.



Εικόνα 3:Σημερινή όψη Πλατείας Κοραή.
Προέλευση εικόνας:προσωπική λήψη
Λήψη εικόνας:Ιούλιος 2006



Εικόνα 4:Σημερινή όψη Πλατείας Κοραή.
Προέλευση εικόνας:προσωπική λήψη
Λήψη εικόνας:Ιούλιος 2006

-Πλατεία Κανάρη:

Η πλατεία αυτή παρουσιάζει αυξημένη κίνηση, γιατί βρίσκεται στο κεντρικότερο σημείο της πόλης, στο Λιμάνι Ζέας επί της Ακτής Μουτσοπούλου, και αποτελεί πόλο έλξης για τους νέους της πόλης. Η αναμόρφωσή της έγινε κυρίως στον τομέα του αστικού εξοπλισμού υπό την αιγίδα του Δήμου Πειραιά, και συγκεκριμένα του τμήματος Οδοποιίας, όπου συγκεκριμένα έγιναν:

- Αντικατάσταση των παλαιών καθισμάτων (παγκάκια) με νέα.
- Διαμόρφωση του χώρου πρασίνου και περιποίησή του.
- Έλεγχος του φωτισμού και τοποθέτηση νέου τύπου.
- Τοποθέτηση μικρότερων κάδων απορριμμάτων και κατασκευή εσοχών για τους μεγαλύτερους κάδους.
- Αντικατάσταση όλων των τεντών σκίασης (πέργκολες) με νέου τύπου όπου με τον τρόπο αυτό δημιουργήθηκε ομοιομορφία στην πλατεία.
- Αντικατάσταση των πεζοδρομίων και ανακατασκευή των κρασπέδων με δημιουργία ραμπών πρόσβασης για την διευκόλυνση των ατόμων με ειδικές ανάγκες.
- Αναμόρφωση των περιπτέρων και καταγραφή των διαφημιστικών πινακίδων που διέθεταν με ταυτόχρονη απομάκρυνση των παράνομων διαφημίσεων μέσα στους χώρους που διεξάχθηκαν Ολυμπιακές εκδηλώσεις.
- Προβολή των Χορηγών των Ολυμπιακών Αγώνων σύμφωνα με εφαρμογή της Σύμβασης Διοργανώτριας Πόλης με τη ΔΟΕ.



Εικόνα 5:Σημερινή όψη Πλατείας Κανάρη.
Προέλευση εικόνας:προσωπική λήψη
Λήψη εικόνας:Ιούλιος 2006



Εικόνα 6:Σημερινή όψη Πλατείας Κανάρη.
Προέλευση εικόνας:προσωπική λήψη
Λήψη εικόνας:Ιούλιος 2006

-Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου:

Στο πλαϊνό τμήμα της πλατείας Κοραή υπάρχει η πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου, επί της Λεωφόρου Ηρώων Πολυτεχνείου και της Βασιλέως Κωνσταντίνου. Η πλατεία αυτή, υπέστη, τις ίδιες αναμορφώσεις και αλλαγές όπως οι υπόλοιπες πλατείες, που αφορούσαν κυρίως τον αστικό εξοπλισμό και συγκεκριμένα:

- Αύξηση και περιποίηση του πρασίνου.
- Ανανέωση του φωτισμού.
- Αντικατάσταση των καθισμάτων (παγκάκια) με νέου τύπου.
- Δημιουργία εσοχών στο εξωτερικό κομμάτι της πλατείας και τοποθέτηση σε αυτά μεγάλων κάδων απορριμμάτων.
- Αντικατάσταση της παλαιάς πλακόστρωσης με νέα από βοτσαλωτές πλάκες.
- Αλλαγή των μεταλλικών στοιχείων (κάγκελα) που υπάρχουν γύρω-γύρω από την πλατεία για προστασία και ασφάλεια των πεζών.
- Ειδική μέριμνα είχε ληφθεί για τις αναρτημένες διαφημίσεις στα σημεία των περιπτέρων και την άμεση απομάκρυνση των παράνομων, με ανάρτηση αυτών που αφορούσαν τους κύριους Χορηγούς των Ολυμπιακών Αγώνων.



Εικόνα 7:Σημερινή όψη Πλατείας Ελευθερίου Βενιζέλου.
Προέλευση εικόνας:προσωπική λήψη
Λήψη εικόνας:Ιούλιος 2006



Εικόνα 8:Σημερινή όψη Πλατείας Ελευθερίου Βενιζέλου.
Προέλευση εικόνας:προσωπική λήψη
Λήψη εικόνας:Ιούλιος 2006

-Πλατεία Νίκης:

Απέναντι από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας στο Μικρολίμανο, βρίσκεται η πλατεία Νίκης, επί της Λεωφόρου Γρ. Λαμπράκη και Σωτήρος Διός. Οι ανάπλαση που υπέστη, βασίστηκε, κυρίως σε οικοδομικές εργασίες που ήταν:

- Έλεγχος και αύξηση του ηλεκτρικού εξοπλισμού.
- Αντικατάσταση των καθισμάτων.
- Διατήρηση του πρασίνου και αύξηση αυτού.
- Αντικατάσταση του κρασπέδου με την τοποθέτηση ειδικού για την άνετη διέλευση των ατόμων με ειδικές ανάγκες.
- Τοποθέτηση μικρών κάδων απορριμμάτων και μεγαλύτερων για τη διατήρηση της καθαριότητας του χώρου.

-Πλατεία Ιπποδαμείας:

Η πλατεία Ιπποδαμείας βρίσκεται στη διασταύρωση των οδών Εθνικής Αντιστάσεως και Γούναρη. Η ανάπλαση που υπέστη ήταν:

-Στο τμήμα που βρίσκεται στην συμβολή της Λεωφόρου Αθηνών– Πειραιώς όπου διασταυρώνεται με την Ρετσίνα(στο μπροστινό τμήμα του σταθμού Λεωφορείων ΗΣΑΠ) με δημιουργία νέου σύγχρονων προδιαγραφών κόμβου για την διευκόλυνση των οχημάτων.

-Παρεμβάσεις πεζοδρομίων, με αντικατάσταση των κρασπέδων, δημιουργία ράμπων για την διευκόλυνση των ατόμων με ειδικές ανάγκες.

- Δημιουργία ειδικών χώρων για την στάθμευση των οχημάτων.
- Ενίσχυση του φωτισμού.
- Τοποθέτηση κάγκελων κατά μήκος των πεζοδρομίων και της πλατείας για την καλύτερη ασφάλεια των πεζών.



Εικόνα 9:Σημερινή όψη Πλατείας Ιπποδαμείας .
 Προέλευση εικόνας:προσωπική λήψη
 Λήψη εικόνας:Ιούλιος 2006

-Πλατεία Θεμιστοκλέους:

Η θέση της πλατείας στο πολεοδομικό χάρτη, είναι ακριβώς απέναντι από την Ιερά Μονή της Αγίας Τριάδος, Μητρόπολης του Πειραιά και επί της Λεωφόρου Βασιλέως Κωνσταντίνου. Για το λόγο αυτό, δόθηκε μεγάλη βαρύτητα στις εργασίες ανάπλασής της. Τελικώς, η πλατεία Θεμιστοκλέους υπέστη τα εξής:

- Ανανέωση των παλαιών καθισμάτων (παγκάκια) με νέα.
- Αύξηση και περιποίηση του ήδη υπάρχον φυσικού περιβάλλοντος.
- Ανακατασκευή του πεζοδρομίου και τοποθέτηση νέου, με κατασκευή ραμπών σύμφωνα με τον κανονισμό για εύκολη πρόσβαση των ατόμων με κινητικά προβλήματα.
- Έλεγχος και αύξηση του φωτισμού.
- Κατανομή μικρών κάδων απορριμμάτων.
- Τοποθέτηση κάγκελων κατά μήκος της πλατείας για την φύλαξη του χώρου.
- Ανάρτηση ειδικής πινακίδας στις δύο εισόδους για την ενημέρωση του κοινού, για τις ώρες που θα είναι ανοιχτή ή κλειστή η πλατεία.
- Περιποίηση και καθαρισμός του σιντριβανιού που υπάρχει στη μπροστινή μεριά της πλατείας Θεμιστοκλέους, όπως και ειδική φροντίδα για την περίφραξή του.
- Κατά την διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων, υπήρχε ειδική φροντίδα για την προστασία και αποκομιδή των απορριμμάτων περιμετρικά της πλατείας, για την όμορφη εικόνα της πόλης του Πειραιά κατά την διάρκεια του μεγάλου αυτού γεγονότος.

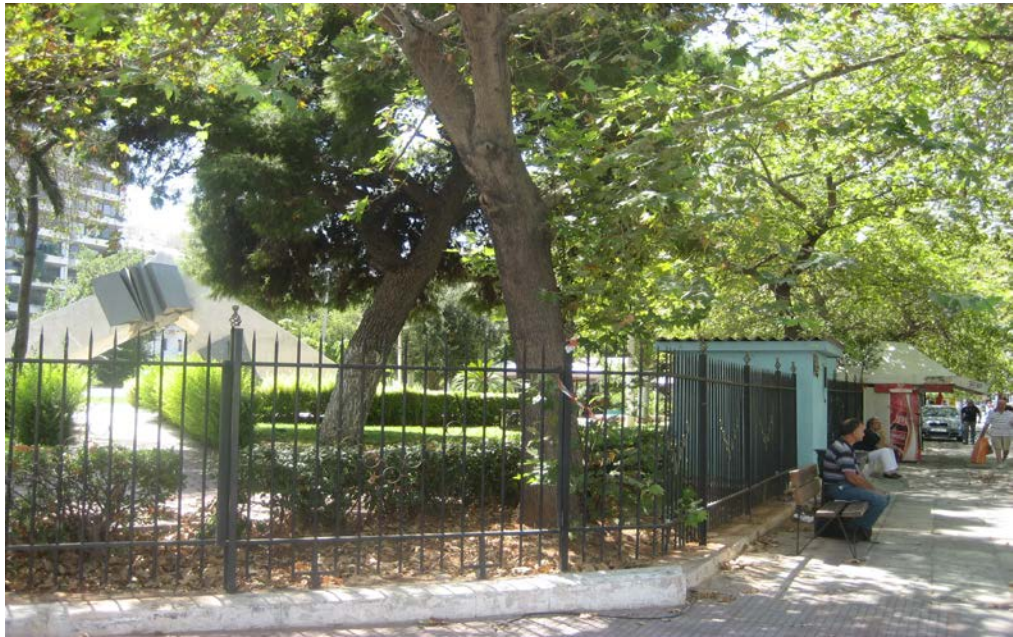


Εικόνα 10:Σημερινή όψη Πλατείας Θεμιστοκλέους .
Προέλευση εικόνας:προσωπική λήψη
Λήψη εικόνας:Ιούλιος 2006



Εικόνα 11:Σημερινή όψη Πλατείας Θεμιστοκλέους .

Προέλευση εικόνας:προσωπική λήψη
Λήψη εικόνας:Ιούλιος 2006



Εικόνα 12:Σημερινή όψη Πλατείας Θεμιστοκλέους .
Προέλευση εικόνας:προσωπική λήψη
Λήψη εικόνας:Ιούλιος 2006

-Πλατεία Λουδοβίκου:

Η πλατεία Λουδοβίκου βρίσκεται στην είσοδο και έξοδο του Ηλεκτρικού Σταθμού του Πειραιά. Τα έργα για τους Ολυμπιακούς Αγώνες βασίστηκαν κυρίως στην αναβάθμιση του αστικού εξοπλισμού και συγκεκριμένα πραγματοποιήθηκαν τα εξής:

- Αντικατάσταση των καθισμάτων (παγκάκια).
- Αύξηση του φωτισμού.
- Διατήρηση των χώρων πρασίνου.
- Ανακατασκευή του πεζοδρομίου και του κράσπεδου δημιουργία, ραμπών για την εξυπηρέτηση των ατόμων με ειδικές ανάγκες.⁶

6

Για την άριστη διέλευση των πεζών από το σταθμό με κατεύθυνση το Λιμάνι υπήρχε η προοπτική κατασκευής πεζογέφυρας για την αποφυγή ατυχημάτων για το

-Δημιουργήθηκαν κατάλληλες εσοχές, κατά μήκους της πλατείας και τοποθετήθηκαν σε αυτές μεγάλοι κάδοι απορριμμάτων με ταυτόχρονη τοποθέτηση μικρών κάδων για τη διατήρηση του χώρου από τα απορρίμματα.
-Ειδική μέριμνα, κατά την διάρκεια των Αγώνων είχε ληφθεί, για τις διαφημιστικές πινακίδες και τα περίπτερα με σκοπό την απομάκρυνση των απαγορευμένων διαφημίσεων, και την ανάρτηση διαφημίσεων με τους Χορηγούς των Ολυμπιακών Αγώνων.



Εικόνα 13:Σημερινή όψη Πλατείας Λουδοβίκου .
Προέλευση εικόνας:προσωπική λήψη
Λήψη εικόνας:Ιούλιος 2006

3.1.2. Τελική αναμόρφωση των Λεωφόρων και Δρόμων του Δήμου Πειραιά:

-Λεωφόρος Βασιλέως Γεωργίου Α΄:

Η κεντρική Λεωφόρος Β. Γεωργίου ξεκινάει από το Κεντρικό Λιμάνι, την Ακτή Ποσειδώνος, και καταλήγει στην Ακτή Κουντουριώτου, περνώντας από τον Ιερό Ναό της Αγίας Τριάδος, και το Δημοτικό Θέατρο του Πειραιά αντίστοιχα. Οι αναπλάσεις που έγιναν για την αναβάθμισή της ήταν:

- Αλλαγή των πεζοδρομίων με σύγχρονα κατάλληλα προσαρμοσμένα για την διευκόλυνση των ατόμων με προβλήματα όρασης και κίνησης.
- Αύξηση του πλάτους των πεζοδρομίων για την καλύτερη κίνηση των πεζών.
- Αλλαγή ασφαλτοτάπητα και διαγράμμιση του οδοστρώματος.

λόγο διέλευσης του κεντρικού δρόμου που υπάρχει στο μπροστινό μέρος του. Η κατασκευή αυτή όμως δεν μπόρεσε να υλοποιηθεί στα όρια που υπήρχαν μέχρι την έναρξη των Ολυμπιακών Αγώνων στην Αθήνα του 2004 (αλλά δόθηκε η δυνατότητα το καλοκαίρι του 2006 για την κατασκευή του).

- Δημιουργία ειδικών εσοχών για την τοποθέτηση των κάδων απορριμμάτων και μέριμνα για την ενίσχυση με καλάθια απορριμμάτων κατά μήκος όλης της λεωφόρου.
- Αύξηση του φωτισμού.
- Μεγάλη σημασία, δόθηκε, στις αναρτημένες διαφημίσεις έτσι ώστε να μην προβάλλουν απαγορευμένα είδη (όπως τσιγάρα, ποτά, κ.λ.π.) αλλά και στην εμφάνιση των περιπτέρων που ήταν ακαλαίσθητα και καταλάμβαναν μεγάλους χώρους.



Εικόνα 14:Σημερινή όψη Λεωφόρου Βασιλέως Γεωργίου Α' από τον Ιερό Ναό Αγίας Τριάδας προς το κεντρικό λιμάνι.
Προέλευση εικόνας:προσωπική λήψη
Λήψη εικόνας:Ιούλιος 2006

-Λεωφόρος 2ας Μεραρχίας:

Η αρχή της Λεωφόρου 2ας Μεραρχίας βρίσκεται στην Ακτή Μιαούλη, διασταυρώνεται με την Ηρώων Πολυτεχνείου και περνάει από την πλατεία Τερψιθέας και καταλήγει στην Ακτή Μουτσοπούλου, στο Λιμάνι Ζέας. Η ανάπλαση αυτής, περιλάμβανε τα εξής:

- Αλλαγή πλακοστρώσεων.
- Ασφαλτική συντήρηση και διαγράμμιση.

- Τοποθέτηση κάθετης σήμανσης (πινακίδες) επί αυτής της οδού.
- Φύτευση δέντρων και λουλουδιών.
- Τοποθέτηση κάδων και καλαθιών απορριμμάτων.
- Αναβάθμιση αστικού φωτισμού.
- Βελτιώσεις της αισθητικής στις όψεις των διατηρητέων κτιρίων.
- Δημιουργία ραμπών για την εξυπηρέτηση των ατόμων με ειδικές ανάγκες.



Εικόνα 15:Σημερινή όψη Λεωφόρου 2ας Μεραρχίας προς το κεντρικό λιμάνι

Προέλευση εικόνας:προσωπική λήψη
Λήψη εικόνας:Ιούλιος 2006

-Λεωφόρος Γρηγορίου Λαμπράκη:

Η Λεωφόρος Γρηγορίου Λαμπράκη ξεκινάει από το Λιμάνι Ζέας στην Ακτή Μουτσοπούλου και ενώνεται με την κεντρική Λεωφόρο Αθηνών – Πειραιώς. Η διαμόρφωση της λεωφόρου αφορούσε την συντήρηση και αλλαγή του αστικού εξοπλισμού που περιλάμβανε τα ακόλουθα:

- Εγκατάσταση νέου σύγχρονου ηλεκτροφωτισμού σε κόμβους.
- Κατασκευή ράμπας καθόδου στη γέφυρα της συγκεκριμένης Λεωφόρου προς την οδό Ομηρίδου Σκυλίτση.
- Εγκατάσταση νέας φωτεινής σηματοδότησης στους νέους και παλαιούς κόμβους.
- Νέα διάνοιξη για την σύνδεση της οδού Μ. Ασίας με την Λεωφόρο.
- Τοποθέτηση κάθετης σήμανσης (πινακίδες).
- Επισκευή–ενίσχυση της γέφυρας οδού Λαμπράκη λόγω της κατασκευής της νέας ράμπας.

- Αποχέτευση οδοστρώματος και αποκατάσταση του υπάρχοντος δικτύου που επηρεάζονται από τα οδικά έργα.
- Αύξηση του πλάτους των πεζοδρομίων για την διευκόλυνση των πεζών.
- Δημιουργία εσοχών για την τοποθέτηση των κάδων απορριμμάτων.
- Μέριμνα φύτευσης δέντρων κατά μήκος όλου του οδικού άξονα.
- Παρεμβάσεις στις όψεις κτιρίων διατηρητέων, και σε όσων χαρακτηρίζονται εγκαταλελειμμένα.
- Κατά την διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων, έγιναν αυξήσεις των δρομολογίων των λεωφορείων που αφορούσαν όσες γραμμές συνδέουν την Αθήνα με τον Πειραιά, και ανακατασκευή όλων των στάσεων λεωφορείων για την εξυπηρέτηση των επιβατών.



Εικόνα 16:Σημερινή όψη Λεωφόρου Γρηγορίου Λαμπράκη από το Λιμάνι Ζέας προς την Λεωφόρο Αθηνών – Πειραιώς.
Προέλευση εικόνας:προσωπική λήψη
Λήψη εικόνας:Ιούλιος 2006



Εικόνα 17:Ενίσχυση θεμελίων υφιστάμενης γέφυρας, επί της Γρ.Λαμπράκη.
Προέλευση εικόνας:Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.
Λήψη εικόνας:άγνωστη ημερομηνία



Εικόνα 17:Ενίσχυση θεμελίων υφιστάμενης γέφυρας, επί της Γρ.Λαμπράκη.
Προέλευση εικόνας:Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.
Λήψη εικόνας:άγνωστη ημερομηνία



Εικόνα 18:Ενίσχυση θεμελίων υφιστάμενης γέφυρας, επί της Γρ.Λαμπράκη.
Προέλευση εικόνας:Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.
Λήψη εικόνας:άγνωστη ημερομηνία



Εικόνα 19:Ενίσχυση τοίχου-βάθρου υφιστάμενης γέφυρας, επί της οδού Μ.
Ασίας .
Προέλευση εικόνας:Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.
Λήψη εικόνας:άγνωστη ημερομηνία



Εικόνα20:Ενίσχυση τοίχου-βάθρου υφιστάμενης γέφυρας, επί της οδού Μ. Ασίας

Προέλευση εικόνας:Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.
Λήψη εικόνας:άγνωστη ημερομηνία



Εικόνα 21:Ολοκληρωμένη εικόνα της κατασκευής του Κόμβου

Προέλευση εικόνας:Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.
Λήψη εικόνας:άγνωστη ημερομηνία

-Λεωφόρος Ηρώων Πολυτεχνείου:

Η Λεωφόρος αυτή, καταλαμβάνει κύρια θέση στον πολεοδομικό χάρτη του Δήμου, επειδή περνάει από το Δημοτικό Θέατρο Πειραιά και διασταυρώνεται στη συνέχεια της με την Χατζηκυριακού και την Σαχτούρη, από την δεξιά πλευρά ενώ από την άλλη πλευρά της συνορεύει με την 34^{ου} Συντάγματος Πεζικού. Οι παρεμβάσεις και αναπλάσεις που υλοποίησε ο Δήμος ήταν:

- Αποκατάσταση του υπάρχοντος οδοστρώματος
- Εγκατάσταση νέου σύγχρονου ηλεκτροφωτισμού.
- Ανανέωση και τοποθέτηση νέων πινακίδων.
- Αλλαγή και διαπλάτυνση των πεζοδρομίων καθώς και δημιουργία ράμπων για την εξυπηρέτηση των ατόμων με ειδικές ανάγκες.
- Εγκατάσταση νέας φωτεινής σηματοδότησης στους κόμβους.
- Δημιουργήθηκαν εσοχές στα πλαϊνά τμήματα των πεζοδρομίων για την τοποθέτηση κάδων απορριμμάτων.
- Έγινε ανανέωση των στεγάστρων των υφιστάμενων στάσεων.
- Ειδική μέριμνα, είχε ληφθεί, για τις υπάρχουσες διαφημίσεις και την εμφάνιση των περιπτέρων.
- Υπήρξε φροντίδα και φύτευση νέων δέντρων και φυτών κατά μήκος ολόκληρης της λεωφόρου και στις δύο κατευθύνσεις.



Εικόνα 22:Σημερινή όψη Λεωφόρου Ηρώων Πολυτεχνείου από την Πλατεία Κοραή προς την 34^{ου} Συντάγματος Πεζικού.
Προέλευση εικόνας:προσωπική λήψη
Λήψη εικόνας:Ιούλιος 2006

-Λεωφόρος Χατζηκυριακού:

Στο τέλος της Λεωφόρου Ηρώων Πολυτεχνείου ξεκινάει η Λεωφόρος Χατζηκυριακού, καταλήγοντας στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων της περιοχής Υδραϊκά. Οι παρεμβάσεις και αναπλάσεις περιλάμβαναν τα εξής:

- Αλλαγή ασφαλτοτάπητα και διαγράμμιση της λεωφόρου.
- Αύξηση του πλάτους και αλλαγή των πεζοδρομίων και δημιουργία ραμπών για την εξυπηρέτηση των ατόμων με ειδικές ανάγκες.
- Έλεγχο του φωτισμού και τοποθέτηση νέου όπου απαιτήθηκε.
- Δημιουργία ειδικών εσοχών τμηματικά και κατά μήκος όλου του οδικού άξονα, για την τοποθέτηση των μεγάλων κάδων απορριμμάτων.
- Εγκατάσταση σύγχρονης φωτεινής σηματοδότησης σε όλους τους κόμβους του δρόμου.
- Παρεμβάσεις στην όψη διατηρητέων κτιρίων για την καλύτερη εικόνα της λεωφόρου.
- Ειδική μέριμνα φύτευσης δέντρων, κατά μήκος όλου του οδικού άξονα.



Εικόνα 23:Σημερινή όψη Λεωφόρου Χατζηκυριακού από την Λεωφόρο Ηρώων Πολυτεχνείου.

Προέλευση εικόνας:προσωπική λήψη

Λήψη εικόνας:Ιούλιος 2006

-Λεωφόρος Εθνικής Αντιστάσεως:

Ξεκινώντας από το Κεντρικό Λιμάνι του Πειραιά και συγκεκριμένα από την Λεωφόρο Βασιλέως Γεωργίου Α΄, η Λεωφόρος Εθνικής Αντιστάσεως καταλήγει στην Πλατεία Ιπποδαμείας. Οι παρεμβάσεις υλοποιήθηκαν υπό την αιγίδα του Δήμου και αρμοδίου τμήματος του ΥΠΕΧΩΔΕ, και ήταν οι εξής:

- Αντικατάσταση και τοποθέτηση κάδων και καλαθιών απορριμμάτων.
- Έλεγχος και ανανέωση του αστικού φωτισμού.
- Ασφαλτική συντήρηση και διαγράμμιση του οδοστρώματος.
- Ανανέωση και τοποθέτηση νέων πινακίδων.
- Αλλαγή και διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και δημιουργία ραμπών για την εξυπηρέτηση των ατόμων με ειδικές ανάγκες.
- Εγκατάσταση νέας φωτεινής σηματοδότησης στους κόμβους.
- Κατασκευή του κόμβου(όπως έχει προαναφερθεί και στην Πλατεία Ιπποδαμείας) από τις συμβολές των οδών Αλιπέδου, Ομηρίδου Σκυλίτση, Γούναρη, Εθνικής Αντιστάσεως και Ρετσίνας με νέα διάνοιξη σε απαλλοτριούμενη έκταση.
- Ανανέωση των στεγάστρων των ήδη υπάρχων στάσεων.
- Ειδική μέριμνα, είχε ληφθεί, για τις υπάρχουσες διαφημίσεις και την εμφάνιση των περιπτέρων.



Εικόνα 24:Σημερινή όψη Λεωφόρου Εθνικής Αντιστάσεως από τον Ιερό Ναό της Αγίας Τριάδος προς την Πλατεία Ιπποδαμείας.
Προέλευση εικόνας:προσωπική λήψη
Λήψη εικόνας:Ιούλιος 2006

-Λεωφόρος Βασιλέως Παύλου:

Η Λεωφόρος Βασιλέως Παύλου αποτελεί συνέχεια της Ακτής Κουντουριώτου και από την άλλη κατεύθυνση αυτής διασταυρώνεται με την οδό Τζαβέλα, καθώς έχει παράλληλη πορεία με την Ακτή Δηλαβέρη και Κουμουνδούρου αντιστοίχως. Όπως έχει προαναφερθεί, οι αναπλάσεις και παρεμβάσεις στην συγκεκριμένη Λεωφόρο βασίστηκαν κυρίως στον αστικό εξοπλισμό, όπως αντίστοιχα έγινε σε όλες τις υπόλοιπες. Παρακάτω αναφέρονται αναλυτικά οι παρεμβάσεις που υπέστη η λεωφόρος αυτή:

- Αποκατάσταση του υπάρχοντος οδοστρώματος.
- Εγκατάσταση νέου σύγχρονου ηλεκτροφωτισμού.
- Ανανέωση και τοποθέτηση νέων πινακίδων.
- Αλλαγή και διαπλάτυνση των πεζοδρομίων.
- Εγκατάσταση νέας φωτεινής σηματοδότησης στους κόμβους.
- Δημιουργήθηκαν εσοχές στα πλαϊνά τμήματα των πεζοδρομίων για την τοποθέτηση κάδων απορριμμάτων.
- Φροντίδα και φύτευση νέων δέντρων και φυτών κατά μήκος ολόκληρης της λεωφόρου και στις δύο κατευθύνσεις αυτής.

-Λεωφόρος Θηβών:

Η Λεωφόρος Θηβών, αποτελεί, την σύνδεση του Δήμου Πειραιά με την περιοχή της Παλιάς Κοκκινιάς και στη συνέχειά της με τον Δήμο του Ρέντη, ξεκινώντας από την διασταύρωση της οδού Ρετσίνας. Οι εργασίες ανάπλασης που έγιναν, κινήθηκαν στην αναβάθμιση του αστικού εξοπλισμού του Δήμου, και συγκεκριμένα έγινε:

- Ανανέωση του οδοστρώματος και διαγράμμισή του
- Ανακατασκευή κατά μήκους όλου του πεζοδρομίου.
- Διαμόρφωση ραμπών πρόσβασης για άτομα με ειδικές ανάγκες και αντικατάσταση κρασπέδων.
- Ενίσχυση ολόκληρης της Λεωφόρου με τμήματα πρασίνου.
- Εγκατάσταση νέας φωτεινής σηματοδότησης στους κόμβους.
- Δημιουργία εσοχών στα πλαϊνά τμήματα των πεζοδρομίων για την τοποθέτηση κάδων απορριμμάτων.
- Πραγματοποιήθηκε ανανέωση και τοποθέτηση νέων πινακίδων.
- Ανανέωση των στεγάστρων των ήδη υπάρχων στάσεων και ειδική μέριμνα είχε ληφθεί για τις υπάρχουσες διαφημίσεις και την εμφάνιση των περιπτέρων.

-Λεωφόρος Γούναρη:

Η Λεωφόρος αυτή ξεκινάει από το Κεντρικό Λιμάνι, την Ακτή Ποσειδώνος μέχρι την Πλατεία Ιπποδαμείας και διασταυρώνεται με τις οδούς Ρετσίνα, Αλιπέδου και την Λεωφόρο Εθνικής Αντιστάσεως. Οι αλλαγές που υλοποιήθηκαν στην Λεωφόρο αυτή βασίστηκαν στα ακόλουθα στοιχεία:

- Αποκατάσταση του υπάρχοντος οδοστρώματος.
- Εγκατάσταση νέου σύγχρονου ηλεκτροφωτισμού.
- Ανανέωση και τοποθέτηση νέων πινακίδων.
- Αλλαγή και διαπλάτυνση των πεζοδρομίων.
- Εγκατάσταση νέας φωτεινής σηματοδότησης στους κόμβους.
- Δημιουργήθηκαν εσοχές στα πλαϊνά τμήματα των πεζοδρομίων για την τοποθέτηση κάδων απορριμμάτων.
- Έγινε ανανέωση των στεγάστρων των ήδη υπάρχων στάσεων.
- Ειδική μέριμνα είχε ληφθεί για τις υπάρχουσες διαφημίσεις και την εμφάνιση των περιπτέρων.
- Φροντίδα και φύτευση νέων δέντρων και φυτών κατά μήκος ολόκληρης της λεωφόρου και στις δύο κατευθύνσεις αυτής.
- Δημιουργία ραμπών για την εξυπηρέτηση των ατόμων με ειδικές ανάγκες.



Εικόνα 25:Σημερινή όψη Λεωφόρου Γούναρη από την Πλατεία Ιπποδαμείας προς το Κεντρικό Λιμάνι Πειραιώς.
 Προέλευση εικόνας:προσωπική λήψη
 Λήψη εικόνας:Ιούλιος 2006

-Οδός Ευαγγελιστρίας:

Η αρχή της οδού Ευαγγελιστρίας είναι από την κάθετη σε αυτή, οδό Ευριπίδου στη συνέχειά της διασταυρώνεται με την Λεωφόρο Γρηγορίου Λαμπράκη και καταλήγει να διασταυρώνεται με την Νεωρίων. Υπήρχαν ειδικές οικοδομικές εργασίες ανάπλασης του δρόμου αυτού όπου περιλάμβαναν τα εξής:

- Αντικατάσταση του οδοστρώματος και διαγράμμιση του νέου.

- Διαπλάτυνση και ανανέωση του πεζοδρομίου με νέου τύπου όπως καθορίζεται για την διευκόλυνση των πεζών και ατόμων με ειδικές κινητικές ανάγκες.
- Παρεμβάσεις στις όψεις κτιρίων που θεωρούνται διατηρητέα.
- Έλεγχος του φωτισμού και ανανέωση αυτού εκεί όπου χρειαζόταν.
- Για τους κάδους απορριμμάτων, πραγματοποιήθηκε η δημιουργία εσοχών για την τοποθέτησή τους σε αυτές.
- Φροντίδα και φύτευση νέων δέντρων και φυτών κατά μήκος ολόκληρης της οδού.
- Ανανέωση και τοποθέτηση νέων πινακίδων.

-Οδός Σαχτούρη:

Ξεκινώντας από την Ακτή Μιαούλη, τον Ιερό Ναό του Αγίου Νικολάου, συναντάμε την οδό Σαχτούρη η οποία καταλήγει στη συνέχεια της στον Ιερό Ναό του Αγίου Βασιλείου κοντά στην Ακτή Θεμιστοκλέους. Η οδός Σαχτούρη διασταυρώνεται σε κάποιο τμήμα της με την Λεωφόρο Ηρώων Πολυτεχνείου και την Χατζηκυριακού σε κάποιο όλο της. Όπως προβλεπόταν οι αστικές παρεμβάσεις και αναπλάσεις ήταν οι εξής:

- Αλλαγή ασφαλοτάπητα του οδοστρώματος.
- Αντικατάσταση του φωτισμού.
- Αλλαγή και αύξηση του πλάτους των πεζοδρομίων για την καλύτερη κίνηση των πεζών.
- Εγκατάσταση νέας φωτεινής σηματοδότησης στους κόμβους της οδού.
- Τοποθέτηση μεγάλων κάδων απορριμμάτων στις κατάλληλες εσοχές όπου δημιουργήθηκαν ειδικά για το σκοπό αυτό.
- Αύξηση του πρασίνου και πλήρης αναμόρφωση.
- Δημιουργήθηκαν εσοχές στα πλαϊνά τμήματα των πεζοδρομίων για την τοποθέτηση κάδων απορριμμάτων.
- Ανανέωση των στεγάστρων των ήδη υπαρχόν στάσεων.

-Οδός Πύλης:

Η οδός Πύλης ξεκινάει από την κάθετη διασταύρωση με την Εθνική Αντιστάσεως και στη συνέχεια στο τέλος της διασταυρώνεται με την οδό Τζαβέλα. Οι παρεμβάσεις που πραγματοποιήθηκαν ήταν:

- Έλεγχος φωτισμού και τοποθέτηση καινούργιου όπου απαιτήθηκε.
- Αποκατάσταση του υπάρχον οδοστρώματος.
- Αλλαγή των πεζοδρομίων για την διευκόλυνση της διέλευσης των πεζών.
- Φροντίδα και φύτευση νέων δέντρων και φυτών κατά μήκος ολόκληρης της οδού.
- Ανανέωση και τοποθέτηση νέων πινακίδων.
- Δημιουργία ραμπών για την εξυπηρέτηση των ατόμων με ειδικές ανάγκες.

-Οδός Τζαβέλα:

Η οδός Τζαβέλα ξεκινάει επί της οδού Πύλης και καταλήγει στην Ομηρίδου Σκυλίτση, στο μπροστινό τμήμα του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας, λίγο πριν τον νέο Κόμβο της Ποσειδώνος. Πραγματοποιήθηκαν σύμφωνα με την πρόταση του Δήμου οι ακόλουθες παρεμβάσεις:

- Τοποθέτηση καλαθιών και κάδων απορριμμάτων.
- Αύξηση του φωτισμού και ανανέωση του υπάρχοντος.
- Φροντίδα των χώρων πρασίνου.
- Αλλαγή και αύξηση του πλάτους των πεζοδρομίων.
- Δημιουργία ειδικών εσοχών τμηματικά και κατά μήκος όλου του οδικού άξονα για την τοποθέτηση των μεγάλων κάδων απορριμμάτων.
- Ανανέωση και τοποθέτηση νέων πινακίδων.
- Ασφαλτική συντήρηση και διαγράμμιση του οδοστρώματος.
- Δημιουργία εσοχών για την τοποθέτηση των κάδων απορριμμάτων,

-Οδός Αιτωλικού:

Από την Ακτή Κονδύλη, του Κεντρικού Λιμένα Πειραιά και σε κάθετη διεύθυνση ξεκινάει η οδός Αιτωλικού φτάνοντας μέχρι την οδό Τζαβέλλα του Δήμου Νίκαιας. Η ένωση των δύο αυτών Δήμων και συγκεκριμένα επειδή βρίσκεται η οδός αυτή, στην κατηγορία των δρόμων που οδηγούν στο Στάδιο Άρσης Βαρών Νίκαιας, οι αλλαγές που υπέστη ήταν:

- Ανακατασκευή του ασφαλτικού τμήματος του οδοστρώματος και διαγράμμιση αυτού.
- Ανακατασκευή των κρασπέδων.
- Διαμόρφωση ραμπών πρόσβασης για την διευκόλυνση των ατόμων με ειδικές ανάγκες.
- Αντικατάσταση των πεζοδρομίων κατά μήκος ολόκληρης της οδού.
- Τοποθέτηση και ανανέωση νέων πινακίδων.
- Εγκατάσταση νέας φωτεινής σηματοδότησης στους κόμβους της οδού.
- Δημιουργία ειδικών εσοχών τμηματικά και κατά μήκος όλου του οδικού άξονα για την τοποθέτηση των μεγάλων κάδων απορριμμάτων.
- Αύξηση του πρασίνου και πλήρης αναμόρφωση αυτού.



Εικόνα 25:Σημερινή όψη Οδού Αιτωλικού από την Ακτή Κονδύλη..
Προέλευση εικόνας:προσωπική λήψη
Λήψη εικόνας:Ιούλιος 2006

-Οδός Αιγάλεω:

Η οδός Αιγάλεω ξεκινάει από την Ακτή Κονδύλη και καταλήγει στην οδό Ικτίνου του Δήμου Νικαίας. Όπως έχουμε αναφέρει και στις παραπάνω οδούς, η ανάπλασή της θεωρήθηκε απαραίτητη και βασίστηκε στις εξής εργασίες:

- Αποκατάσταση των κρασπέδων.
- Ενίσχυση με πράσινο, κατά μήκος ολόκληρης της οδού.
- Ανακατασκευή ασφαλτικών στο οδόστρωμα.
- Διαγράμμιση οδοστρώματος.
- Διαμόρφωση ραμπών πρόσβασης για άτομα με ειδικές ανάγκες και γενικότερα ανακατασκευή πεζοδρομίων.
- Τοποθέτηση και ανανέωση νέων πινακίδων.
- Εγκατάσταση νέας φωτεινής σηματοδότησης στους κόμβους της οδού.
- Δημιουργία εσοχών στα πλαϊνά τμήματα των πεζοδρομίων για την τοποθέτηση κάδων απορριμμάτων.
- Ανανέωση των στεγάστρων των ήδη υπάρχων στάσεων.



Εικόνα 26:Σημερινή όψη Οδού Αιγάλεω από την οδό Αγίας Λαύρας.
Προέλευση εικόνας:προσωπική λήψη
Λήψη εικόνας:Ιούλιος 2006

-Οδός Μαρίας Χατζηκυριακού:

Η οδός Μ. Χατζηκυριακού βρίσκεται ανάμεσα στην Ακτή Ξαβερίου και την Θεμιστοκλέους. Η διαμόρφωση που έγινε υπό την εποπτεία του Δήμου Πειραιά αφορά τα εξής:

- Ανάπλαση των πεζοδρομίων.
- Αντικατάσταση του οδοστρώματος και την διαγράμμιση αυτού.
- Τοποθέτηση και αντικατάσταση, εκεί όπου απαιτούνταν, κάδων και καλαθιών απορριμμάτων.
- Έλεγχο και ανανέωση του αστικού φωτισμού.
- Δημιουργία εσοχών στα πλαϊνά τμήματα των πεζοδρομίων για την τοποθέτηση κάδων απορριμμάτων.
- Ανανέωση και τοποθέτηση νέων πινακίδων.
- Φροντίδα και φύτευση νέων δέντρων και φυτών κατά μήκος ολόκληρης της οδού.
- Δημιουργία ραμπών για την εξυπηρέτηση των ατόμων με ειδικές ανάγκες.

-Οδός 34^ο Συντάγματος Πεζικού:

Αποτελεί τη συνέχεια της Λεωφόρου Ηρώων Πολυτεχνείου και συνέχεια, διασταυρώνεται με την Ομηρίδου Σκυλίτση και την οδό Δίστομου.

Οι αναπλάσεις και παρεμβάσεις βασίστηκαν στον αστικό εξοπλισμό, κυρίως, της Οδού 34^{ου} Συντάγματος Πεζικού και ήταν:

- Αποκατάσταση και διαγράμμιση του οδοστρώματος.
- Αντικατάσταση των κράσπεδων.
- Τοποθέτηση και ανανέωση πινακίδων.
- Εγκατάσταση νέας φωτεινής σηματοδότησης στους κόμβους της οδού.
- Δημιουργία ειδικών εσοχών τμηματικά και κατά μήκος όλου του οδικού άξονα για την τοποθέτηση των μεγάλων κάδων απορριμμάτων.
- Αύξηση του πρασίνου και πλήρης αναμόρφωση.
- Ειδική μέριμνα, είχε ληφθεί, για τις υπάρχουσες διαφημίσεις και την εμφάνιση των περιπτέρων.

-Οδός Πλαταιών:

Η οδός Πλαταιών βρίσκεται στο πίσω μέρος της Πλατείας Ιπποδαμείας, και διασταυρώνεται με τις οδούς Αλιπέδου και Αλών και Αθηνών. Η διαμόρφωσή της βασίστηκε στα παρακάτω:

- Έλεγχος φωτισμού και τοποθέτηση καινούργιου όπου απαιτήθηκε.
- Αποκατάσταση του υπάρχον οδοστρώματος.
- Αλλαγή των πεζοδρομίων για την διευκόλυνση της διέλευσης των πεζών και δημιουργία ραμπών για την εξυπηρέτηση των ατόμων με ειδικές ανάγκες.
- Φροντίδα και φύτευση νέων δέντρων και φυτών κατά μήκος ολόκληρης της οδού.
- Ανανέωση και τοποθέτηση νέων πινακίδων.

-Οδός Αλών:

Ενώνεται με τις οδούς Αθηνών, Πλαταιών και καταλήγει στην Αγίου Φιλίππου. Για την ανάπλασή της πραγματοποιήθηκαν οι παρακάτω εργασίες:

- Ανακατασκευή ασφαλτικών στο οδόστρωμα.
- Διαγράμμιση οδοστρώματος.
- Διαμόρφωση ραμπών πρόσβασης για άτομα με ειδικές ανάγκες και ανακατασκευή πεζοδρομίων.
- Φροντίδα και φύτευση νέων δέντρων και φυτών κατά μήκος ολόκληρης της οδού.
- Τοποθέτηση και ανανέωση πινακίδων.

-Οδός Αγίου Φιλίππου:

Η οδός αυτή διασταυρώνεται με την οδό Αγίου Διονυσίου και την Υμηττού. Οι παρεμβάσεις που υπέστη ο συγκεκριμένος δρόμος αναφέρονται παρακάτω και είναι οι εξής:

- Τοποθέτηση των καλαθιών και κάδων απορριμμάτων.
- Αύξηση του φωτισμού και ανανέωση του υπάρχοντος.
- Φροντίδα των χώρων πρασίνου.
- Αλλαγή και αύξηση του πλάτους των πεζοδρομίων.
- Δημιουργία ειδικών εσοχών κατά μήκος όλου του οδικού άξονα για την τοποθέτηση των μεγάλων κάδων απορριμμάτων.
- Ανανέωση και τοποθέτηση νέων πινακίδων.
- Ασφαλτική συντήρηση και διαγράμμιση του οδοστρώματος.

-Οδός Ρετσίνα:

Στην Πλατεία Ιπποδαμείας διασταυρώνονται τέσσερις βασικοί άξονες, που είναι η Εθνικής Αντιστάσεως, Γούναρη, Αλιπέδου και Ρετσίνα. Η οδός Ρετσίνα αφού ξεκινάει από τον κόμβο αυτό καταλήγει στην οδό Αγίου Φιλίππου. Οι παρεμβάσεις στη συγκεκριμένη οδό ήταν:

- Αντικατάσταση του οδοστρώματος και διαγράμμιση του νέου.
- Διαπλάτυνση και ανανέωση του πεζοδρομίου, με νέου τύπου, όπως καθορίζεται για την διευκόλυνση των πεζών και ατόμων με ειδικές κινητικές ανάγκες.
- Παρεμβάσεις στις όψεις κτιρίων που θεωρούνται διατηρητέα.
- Έλεγχος του φωτισμού και ανανέωση αυτού εκεί όπου χρειαζόταν.
- Για τους κάδους απορριμμάτων, δημιουργία εσοχών για την τοποθέτηση τους σε αυτές.
- Φροντίδα και φύτευση νέων δέντρων και φυτών κατά μήκος ολόκληρης της οδού.

-Οδός Επονιτών:

Η οδός Επονιτών βρίσκεται σε κομβικό σημείο, ανάμεσα στην Λεωφόρο Αθηνών-Πειραιώς, Γρηγορίου Λαμπράκη και καταλήγει στις οδούς Σοφονιανοπούλου και Κατσουλάκου. Στην ανακατασκευή της συμπεριλήφθηκαν τα εξής:

- Ανακατασκευή ασφαλτικών στο οδόστρωμα,
- Διαγράμμιση οδοστρώματος,
- Διαμόρφωση ραμπών πρόσβασης για άτομα με ειδικές ανάγκες,
- Ανακατασκευή πεζοδρομίων
- Φροντίδα και φύτευση νέων δέντρων και φυτών κατά μήκος ολόκληρης της οδού.
- Τοποθέτηση και ανανέωση πινακίδων.

-Οδός Ναυαρίνου:

Η οδός Ναυαρίνου βρίσκεται ενδιάμεσα στην οδό Λουδοβίκου στο πλαϊνό τμήμα του Ηλεκτρικού Σταθμού του Πειραιά και καταλήγει στην Γούναρη. Οι παρεμβάσεις και αναπλάσεις σε αυτήν βασίστηκαν στα ακόλουθα:

- Αλλαγή των πεζοδρομίων για την διευκόλυνση της διέλευσης των

πεζών.

- Φροντίδα και φύτευση νέων δέντρων και φυτών κατά μήκος ολόκληρης της οδού.
- Ανανέωση και τοποθέτηση νέων πινακίδων.
- Δημιουργία ραμπών για την εξυπηρέτηση των ατόμων με ειδικές ανάγκες.

-Οδός Τσαμαδού:

Η οδός Τσαμαδού ξεκινάει από την οδό Γούναρη, διαπερνάει με κάθετη φορά με την Λεωφόρο Εθνικής Αντιστάσεως, στη συνέχεια και με την Λεωφόρο Ηρώων Πολυτεχνείου και καταλήγει στην οδό Μουσών. Δημιουργεί μεγάλο εμπορικό ενδιαφέρον, λόγω των εμπορικών καταστημάτων που υπάρχουν σε αυτή και για αυτόν τον λόγο υπέστη τις ανάλογες διαμορφώσεις που είναι:

- Αποκατάσταση των κρασπέδων.
- Ενίσχυση με πράσινο κατά μήκος ολόκληρης της οδού.
- Ανακατασκευή ασφαλτικών στο οδόστρωμα.
- Διαγράμμιση οδοστρώματος.
- Διαμόρφωση ρομπών πρόσβασης για άτομα με ειδικές ανάγκες
- Ανακατασκευή πεζοδρομίων.
- Τοποθέτηση και ανανέωση νέων πινακίδων.
- Εγκατάσταση νέας φωτεινής σηματοδότησης στους κόμβους της οδού.
- Δημιουργήθηκαν εσοχές στα πλαϊνά τμήματα των πεζοδρομίων για την τοποθέτηση κάδων απορριμμάτων.
- ανανέωση των στεγάστρων των υφιστάμενων στάσεων.

-Οδός Χαριλάου Τρικούπη:

Η οδός αυτή ξεκινάει από το πλαϊνό τμήμα του Ιερού Ναού Αγίου Νικολάου, ταυτίζεται με την οδό Σαχτούρη, και φτάνει μέχρι την Ακτή Μουτσοπούλου στο Λιμάνι Ζέας. Η υλοποίηση των αναπλάσεων και παρεμβάσεων ήταν οι εξής:

- Έλεγχος φωτισμού και τοποθέτηση καινούργιου, όπου απαιτήθηκε.
- Αποκατάσταση του υπάρχον οδοστρώματος.
- Αλλαγή των πεζοδρομίων για την διευκόλυνση της διέλευσης των πεζών.
- Φροντίδα και φύτευση νέων δέντρων και φυτών κατά μήκος ολόκληρης της οδού.
- Ανανέωση και τοποθέτηση νέων πινακίδων.
- Δημιουργία ράμπων για την εξυπηρέτηση των ατόμων με ειδικές ανάγκες.

-Οδός Ομηρίδου Σκυλίτση:

Η οδός αυτή ξεκινάει από την Πλατεία Ιπποδαμείας και καταλήγει στην οδό Τζαβέλα. Οι εργασίες που έγιναν αφορούσαν κυρίως την αναβάθμιση του αστικού εξοπλισμού και ήταν:

- Αντικατάσταση του οδοστρώματος και διαγράμμιση του νέου.
- Διαπλάτυνση και ανανέωση του πεζοδρομίου με νέου τύπου όπως καθορίζεται για την διευκόλυνση των πεζών και ατόμων με ειδικές κινητικές ανάγκες.
- Παρεμβάσεις στις όψεις κτιρίων που θεωρούνται διατηρητέα.
- Έλεγχος του φωτισμού και ανανέωση του εκεί όπου απαιτούνταν.
- Για τους κάδους απορριμμάτων δημιουργήθηκαν εσοχές για την τοποθέτηση τους σε αυτές.
- Φροντίδα και φύτευση νέων δέντρων και φυτών κατά μήκος ολόκληρης της οδού.

3.1.3. Αναβάθμιση Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας.

Το Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας αποτελεί ένα κόσμημα της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά. Χτίστηκε το 1985 και η τελευταία ανακατασκευή που δέχτηκε ήταν για την υποδοχή των Ολυμπιακών Αγώνων του '2004', όπου και φιλοξένησε όλους τους αγώνες του αθλήματος της πετοσφαίρισης. Η αναβάθμιση του σταδίου που έγινε αφορούσε τα εξής :

- Δάπεδο αγωνιστικού χώρου.

- Επισκευή ηχοαπορροφητικών πετασμάτων οροφής.
- Αντικατάσταση ηχοαπορροφητικών στοιχείων δακτυλίου.
- Περιμετρικά κιγκλιδώματα διαζωμάτων.
- Καθίσματα σταθερών κερκίδων.
- Πτυσσόμενες κερκίδες.
- Βαφή κερκίδων σκυροδέματος.
- Ράμπα προσπέλασης αθλητών.
- Αποδυτήρια αθλητών-προθέρμανσης.
- Τουαλέτες περιοχής προθέρμανσης.
- Σκίαση αιθουσών προπόνησης.
- Κυλικεία.
- Αποδυτήρια αθλητών.
- Σάουνες.
- Ιατρείο.
- Χώρος μασάζ.
- Χώρος ενδυνάμωσης.
- Αποδυτήρια διαιτητών.
- Σήμανση θυρών εισόδων.
- Δάπεδα.
- Χώροι υγιεινής.
- Βελτίωση της προσβασιμότητας για Α.Μ.Κ , κουπαστές και ράμπες πρόσβασης, πλατφόρμα εισόδων κοινού, ανελκυστήρας.



Εικόνα 27:Σημερινή εικόνα του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας.
Προέλευση εικόνας: <http://www.stadia.gr/sef/sefnew7.jpg>
Λήψη εικόνας:άγνωστη ημερομηνία.



Εικόνα 28:Σημερινή εικόνα του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας.
Προέλευση εικόνας: <http://www.stadia.gr/sef/sefnew7.jpg>
Λήψη εικόνας:άγνωστη ημερομηνία.

3.1.4. Ανακαίνιση Γηπέδου Καραϊσκάκη.

Ένα από τα πλέον ιστορικά αθλητικά στάδια και ποδοσφαιρικά γήπεδα, που έζησε μεγάλες δόξες, αλλά για μεγάλο χρονικό διάστημα είχε εγκαταλειφθεί, επανέρχεται στο προσκήνιο ως ένας από τους πιο σύγχρονους αθλητικούς χώρους ποδοσφαίρου. Ένα ολοκληρωτικά καινούργιο γήπεδο ευτύχησε να χωροθετηθεί στο σημείο του ιστορικού σταδίου Καραϊσκάκη. Οποιαδήποτε προσπάθεια αποκατάστασης του παλαιού σταδίου θεωρήθηκε ως ημίμετρο, ενώ ταυτόχρονα κρίθηκε εξαιρετικά δαπανηρή.

Τα μειονεκτήματα του προϋπάρχοντος ήταν ο λανθασμένος προσανατολισμός του αγωνιστικού χώρου (Ανατολή-Δύση), η ακαταλληλότητα του στίβου για οποιοδήποτε αγώνισμα δρόμου λόγω της λανθασμένης γεωμετρίας του, η στατική ανεπάρκεια του φορέα και η μη τήρηση του ισχύοντος αντισεισμικού κανονισμού, η αδυναμία του κοίλου των κερκίδων να δεχτεί καθίσματα, οι προβληματικές συνθήκες ορατότητας, η λειτουργική ανεπάρκεια προσβάσεων ασφαλούς διακίνησης αλλά και προσέλευσης ή αποχώρησης του κοινού. Παράλληλα, η γηρασμένη ανωδομή κρίθηκε ολοκληρωτικά ανεπαρκής ως προς τις απαιτήσεις και τις σύγχρονες προδιαγραφές των FIFA και UEFA για την τέλεση διεθνών διοργανώσεων συμπεριλαμβανομένων και των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας το 2004.



Εικόνα 29: Τρισδιάστατο σχέδιο γηπέδου Καραϊσκάκη
Προέλευση εικόνας: αρχείο Δήμου Πειραιά, εξώφυλλο Πρόσκλησης 3^ο Διεθνές Τουρνουά Ποδοσφαίρου Ξένων Διπλωμάτων στην Ελλάδα, 28 Νοεμβρίου

Το νέο γήπεδο κατασκευάστηκε με τον κύριο άξονα του αγωνιστικού χώρου προσανατολισμένο με απόκλιση μόλις 13° (προς δυσμάς) από νότο προς βορρά, θέση που θεωρείται ιδανική σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές.

Το γήπεδο αποτελείται από τον αγωνιστικό χώρο, διαστάσεων 80x120μ. και περιμετρικό διάδρομο (service) πλάτους 4.20μ. γύρω από τον αγωνιστικό χώρο για την κυκλοφορία πυροσβεστικού οχήματος ή ασθενοφόρου αλλά και για τη συντήρηση των ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων που βρίσκονται στο στέγαστρο. Οι θεατές εξυπηρετούνται από 90 περιστροφικές εισόδους (turnstiles), 65 θύρες εξόδου, 33.000 πλήρως στεγασμένες θέσεις, 40 VIP σουίτες, 200 θέσεις για δημοσιογράφους και αίθουσα Τύπου 130 θέσεων.



Εικόνα 30: Πλαϊνή όψη του Γηπέδου Καραϊσκάκη.

Προέλευση εικόνας: Έλληνες Μελετητές & η Ολυμπιακή Πρόκληση, σελ.141

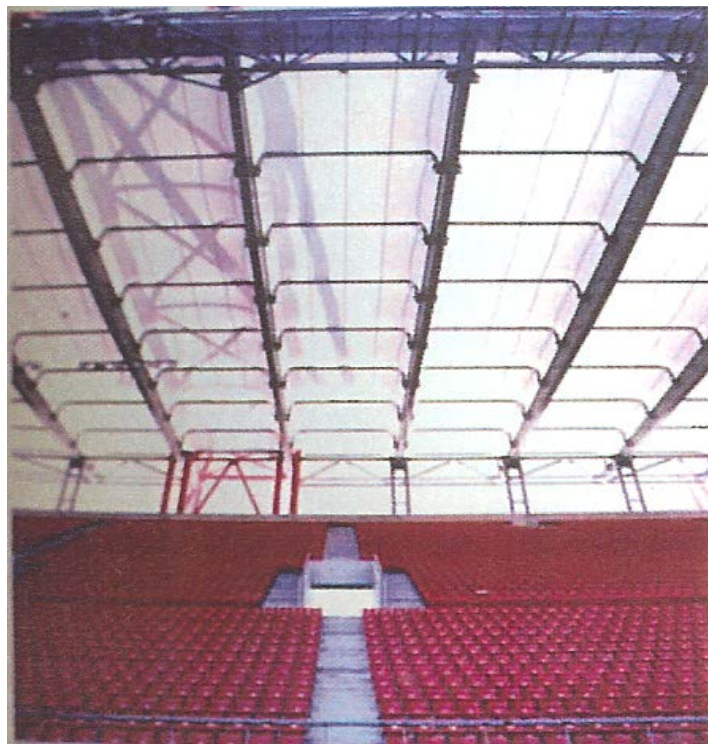
Λήψη εικόνας: άγνωστη ημερομηνία.

Οι εμπορικές χρήσεις 6500τ.μ. και χώρο στάθμευσης (Parking) 1100 θέσεων, το οποίο χρησιμοποιείται ως σύντομη στάθμευση (Park & Ride) του σταθμού του Η.Σ.Α.Π. Φαλήρου, καθιστούν την ανάπτυξη του Γηπέδου Καραϊσκάκη ένα μεικτής χρήσης σχέδιο (Mixed Use Project).

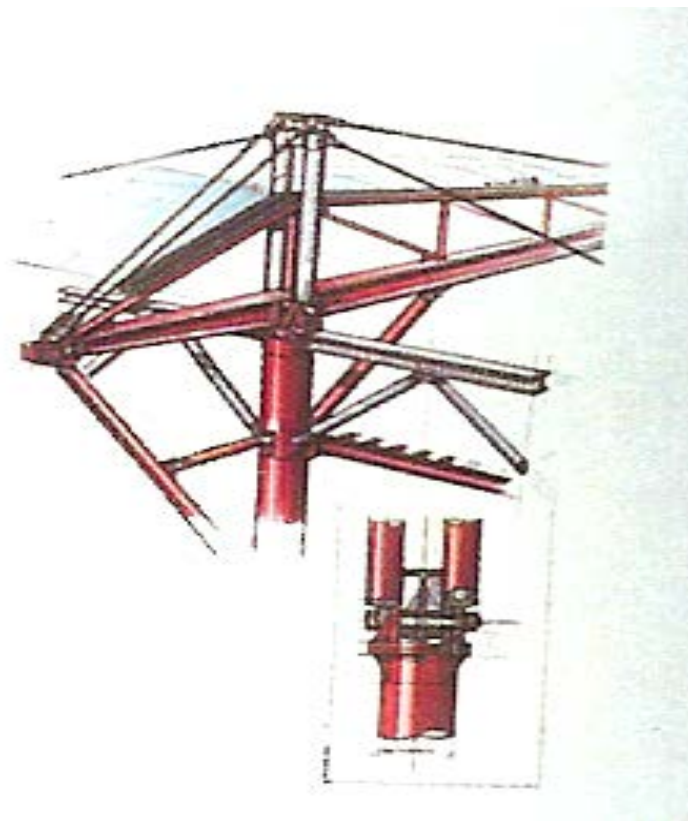
Για ό,τι αφορά τον σχεδιασμό του (Concept Design), πολλοί ήταν οι παράμετροι που ελήφθησαν υπόψη του φέροντος οργανισμού και της κάλυψης των κερκίδων, που εν συνεχεία οδήγησαν στην επιλογή της λύσης που πραγματοποιήθηκε. Οι κόκκινοι μεταλλικοί μακροφορείς σε πρόβολο, που διαμορφώνουν στοιχεία του φέροντος οργανισμού και της επιστέγασης

αποτελούν τα κυρίαρχα στοιχεία της φυσιογνωμίας του έργου, και έχουν επιλεγεί με γνώμονα το σεβασμό μιας αισθητικής, η οποία πιστεύεται ότι είναι συμβατή με τα χαρακτηριστικά της θέσης του έργου στον Φαληρικό Όρμο.

Το νέο γήπεδο διαθέτει περιμετρικό δακτύλιο στο ισόγειο που διασφαλίζει ικανοποιητικό έλεγχο ασφαλούς διακίνησης πλήθους. Οι προσβάσεις είναι διακριτές: στη δυτική πλευρά όπου εξυπηρετούνται οι πάσης φύσης διαπιστευμένοι (επίσημοι, Τύπος, αθλητές και αξιωματούχοι αγώνων), με ξεχωριστές εισόδους, και από τις λοιπές πλευρές εξυπηρέτησης των θεατών. Το πλήθος, μέσω 24 κλιμακοστασίων, μιας ράμπας και μιας πεζογέφυρας, που συνδέει, το γήπεδο με το σταθμό Η.Σ.Α.Π., ανέρχεται από τη στάθμη του ισόγειου (+0.00) στη στάθμη +6.50, που αποτελεί το βασικό επίπεδο (concourse) κίνησης του πλήθους. Στο ισόγειο αναπτύσσονται, στην δυτική πλευρά, όλες οι λειτουργίες εξυπηρέτησης παικτών, προπονητών, διαιτητών και Τύπου, ενώ διαμορφώνεται και η ανεξάρτητη είσοδος VIP. Επισημαίνεται ότι ο σχεδιασμός όλων αυτών των εξυπηρετήσεων υπερκαλύπτει τις σχετικές προδιαγραφές FIFA/UEFA. Στην ίδια στάθμη διαμορφώθηκαν χώροι εγκαταστάσεων και χώροι υποστήριξης γηπέδου με χρήσεις όπως: μουσείο, γυμναστήριο, καταστήματα, καφετέρια κ.λ.π. Υπόγειοι χώροι διαμορφώνονται μόνο κάτω από την είσοδο VIP. Μεταξύ ισόγειου (+0.00) και βασικού επιπέδου (+6.50) διαμορφώθηκε προς την δυτική πλευρά ενδιάμεσος όροφος (mezzanine), όπου χωροθετούνται οι λειτουργίες διοίκησης του γηπέδου.



Εικόνα 31:Εσωτερικό του Γηπέδου Καραϊσκάκη.
Πρόελευση εικόνας: Έλληνες Μελετητές & η Ολυμπιακή Πρόκληση, σελ.141
Λήψη εικόνας:άγνωστη ημερομηνία.



Εικόνα 32:Κόκκινοι μεταλλικοί μακροφορείς σε πρόβολο που διαμορφώνουν στοιχεία του φέροντος οργανισμού της επιστέγασης του Γηπέδου Καραϊσκάκη.

Προέλευση εικόνας: Έλληνες Μελετητές & η Ολυμπιακή Πρόκληση, σελ.141
Λήψη εικόνας: άγνωστη ημερομηνία.

Στο βασικό επίπεδο (concourse) διαμορφώνονται οι 34θύρεςεισόδου(μπούκες) στο κοίλο των κερκίδων (seating bowl). Οι θέσεις και ο αριθμός των θυρών είναι σε εφαρμογή σταθεροτύπων, και προδιαγραφών κανονισμού πυροπροστασίας και ασφαλούς διακίνησης πλήθους. Στο επίπεδο αυτό χωροθετούνται χώροι υγιεινής, προκειμένου να καλύπτονται τα σχετικά διεθνή σταθερότυπα. Ποσοστά χώρων υγιεινής για άτομα με ειδικές ανάγκες διαμορφώνονται στο ισόγειο, κοντά στις ράμπες πρόσβασης που χωροθετούνται στο κάτω διάζωμα. Καθορίζονται επίσης θέσεις αναψυκτηρίων / κυλικείων και χώροι υγιεινής για άτομα με ειδικές ανάγκες, ο αριθμός των οποίων είναι επαρκής για την κάλυψη οποιουδήποτε μεγέθους διοργάνωσης, βάσει σταθεροτύπων για τον μέγιστο αριθμό θεατών (33.300 άτομα). Η στάθμη +12.20 αποτελεί το πρώτο καθ ύψος επίπεδο του κτιριακού όγκου που αναπτύσσεται στην δυτική πλευρά του και αποτελεί χαρακτηριστικό πυρήνα που συντελεί και αυτός στη φυσιογνωμία του γηπέδου. Στο αμέσως επόμενο επίπεδο +15.80, χωροθετούνται 14 σουίτες (boxes) VIP10 ατόμων, 2 των 15 ατόμων, 2 των 18 ατόμων, 2 των 20 ατόμων και μία προεδρική σουίτα. Τέλος στο τελευταίο επίπεδο, +19.40 και στο κέντρο, χωροθετούνται οι χώροι τηλεοπτικής κάλυψης και σχολιαστών, ενώ εκατέρωθεν δημιουργούνται 16 σουίτες VIP των 10 ατόμων, 2 των 15, και μία των 18 ατόμων. Σε αυτό το επίπεδο βρίσκονται το κέντρο ελέγχου και οι υπηρεσίες ασφαλείας του κτιρίου. Κρίνεται σκόπιμο, τέλος να επισημανθεί

ότι τόσο ο σχεδιασμός της "γεωμετρίας" του γηπέδου όσο και η χωροθέτηση επιμέρους λειτουργιών-χρήσεων, βασίζονται στις προδιαγραφές των FIFA / UEFA και των συναφών ελληνικών κανονισμών (π.χ. πυροπροστασίας, κτιριοδομικός κ.λ.π.).

Ιδιαίτερη προσοχή έχει δοθεί στη διασφάλιση άριστης ορατότητας κατά το σχεδιασμό του κοίλου των κερκίδων. Το ίδιο ισχύει για το σχεδιασμό του αγωνιστικού χώρου, του φωτισμού και των ηχητικών του γηπέδου, τα οποία τοποθετούνται στο στέγαστρο που καλύπτει το σύνολο του κοίλου των κερκίδων.

Το νέο στάδιο "Καραϊσκάκη" αποτελεί σημείο αναφοράς για την περιοχή του Νέου Φαλήρου. Αυτήν τη στιγμή είναι το πιο μοντέρνο γήπεδο Ποδοσφαίρου στην Ελλάδα, εφάμιλλο των καλύτερων ευρωπαϊκών, με σύγχρονη κατασκευαστική αντίληψη, προσεγμένη ποιότητα, πρωτοποριακή αισθητική, όπως προέβλεψε η ομάδα μελάτης του έργου.⁷

3.1.5. Ανακαίνιση Σταθμών Η.Σ.Α.Π. εν όψει "2004".

7

Φορέας του Έργου:

Καραϊσκάκη Α.Ε.

Αρχιτεκτονική Μελέτη:

αα ASSOCIATES-Architects & Engineers-Στέλιος Αγιοστρατίτης και Συνεργάτες(Συντονιστής Μελετών)
Δέκαθλον Σύμβουλοι – Μελετών - Επιβλέψεων – Διαχείρισης Τεχνικών Έργων Α.Ε.

Στατική Μελέτη:

STUDIO TECNICO MAJOWIECKI

Φ.Ζούλας και Συνεργάτες

Τ. Τσικνιάς και Συνεργάτες Α.Ε.Μ.Τ.Ε.

Μελέτη Η/Μ:

ΤΡΙΕΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ε.Π.Ε.

Α.Πανταζής και Συνεργάτες Α.Ε.

ΜΕΛΕΤΩΝ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗΣ

Κυκλοφοριακή Μελέτη:

ΔΡΟΜΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΕΛΕΤΗΤΕΣ Ε.Π.Ε.

Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων:

ENVIRONMENTAL STUDIES TEAM

Γ. Νικολακόπουλος Ε. Μιχαηλίδου

Κύριος Ανάδοχος:

J & P ABAΞ

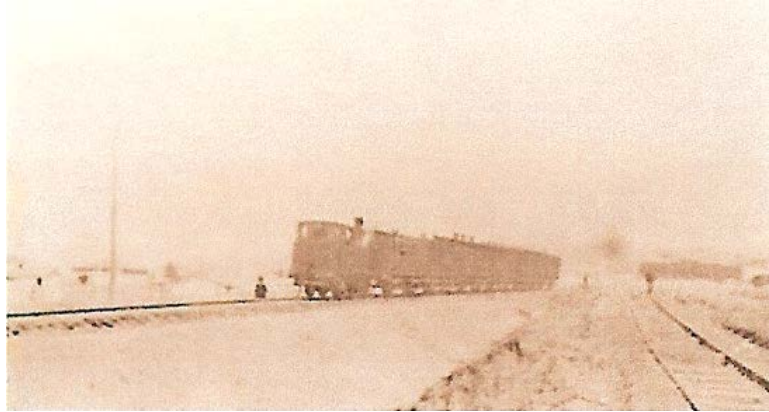
Μεταλλικές Κατασκευές:

INTRAMET Α.Ε.

Θεμελίωση:

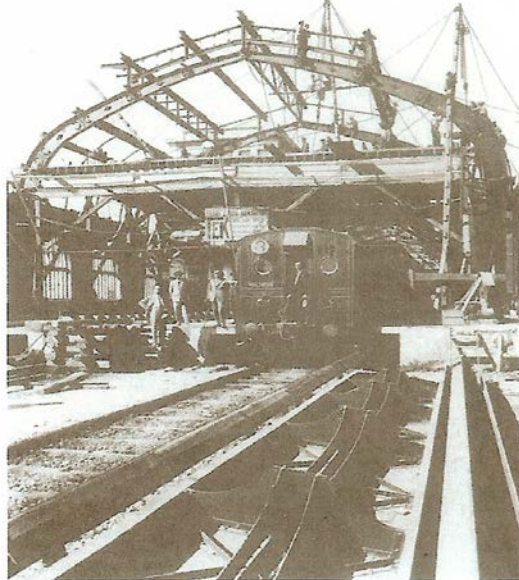
ΕΔΡΑΣΗ-Ψαλίδας Α.Ε.

Ο Αστικός Σιδηρόδρομος Πειραιά – Κηφισιάς, γνωστός ως “Ηλεκτρικός”, συμπλήρωσε στις 27 Φεβρουαρίου 2004, 135 χρόνια λειτουργίας. Ατμοκίνητος αρχικά και ηλεκτροκίνητος αργότερα, ο σιδηρόδρομος σύνδεσε από το 1869 με μέσα σταθερής τροχιάς την Αθήνα με τον Πειραιά., ενώ η ανέγερση του πρώτου κτιρίου ολοκληρώθηκε στην περίοδο 1880 – 1887. Το νεότερο και μεγαλοπρεπές κτίριο του σταθμού, όπως μας είναι σήμερα οικείο, με το μεγάλο αψιδωτό θόλο (μικρογραφία του Κεντρικού Σιδηροδρομικού Σταθμού στο Μιλάνο), εγκαινιάστηκε το 1928. Στη σημερινή του μορφή, ο πρώτος σταθμός του αστικού σιδηροδρόμου Αθηνών – Πειραιώς, ολοκληρώθηκε το 1928 και είναι έργο των αρχιτεκτόνων Μιλτ. Και Ι. Αξελού.



Εικόνα 33: Ατμήλατος συρμός το 1891.

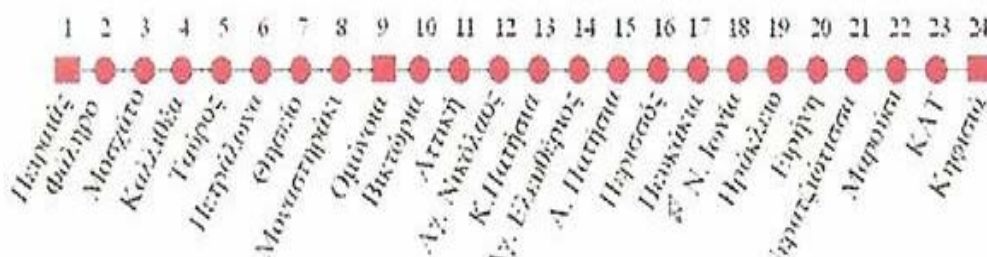
Προέλευση εικόνας: Μεταλλικές Κατασκευές, Τεχνικό Επιστημονικό Περιοδικό για Μεταλλικές & Σύμμεικτες Κατασκευές,Κωδ.7574/Τεύχος 2^ο 2005 σελ.26
Λήψη εικόνας:1981



Εικόνα 34:Κατασκευή του νέου σταθμού Πειραιά.

Προέλευση εικόνας:Κτίριο, Τεχνικό Περιοδικό της Ελλάδας Μάιος 2004, Τεύχος 161^ο σελ.61
Λήψη εικόνας:1928

Το τεράστιο έργο ανάπλασης των σταθμών του πρώτου δικτύου υπόγειου σιδηροδρόμου της χώρας, μήκους 26,6 χιλιομέτρων και 24 σταθμών, των Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων Αθηνών – Πειραιώς είχε φτάσει σε ένα σημείο ωρίμανσης. Οι μελέτες έγιναν από 18 διαφορετικά γραφεία αρχιτεκτόνων με πλήρη ελευθερία δημιουργίας και οι κατασκευές ανατέθηκαν μετά από διαγωνισμό σε τουλάχιστον 11 εταιρίες κατασκευών. Το 1996 ξεκίνησε το πρώτο βήμα η ΗΣΑΠ Α.Ε. την ανάθεση ενός ερευνητικού προγράμματος για τις αναπλάσεις των σταθμών Κηφισιάς – Πειραιά στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο και αυτό με τη σειρά του παρέδωσε το 1997 τα πρώτα σχέδια, που απετέλεσαν ένα είδος προμελέτης για την εξέλιξη του έργου και για τους 24 σταθμούς, οι οποίοι φαίνονται στην ακόλουθη εικόνα.



Εικόνα 35:Οι 24 σταθμοί του Η.Σ.Α.Π.

Προέλευση εικόνας:Μεταλλικές Κατασκευές, Τεχνικό Επιστημονικό Περιοδικό για Μεταλλικές & Σύμμεικτες Κατασκευές Κωδ. 7574/τεύχος 2ο σελ.27

Λήψη εικόνας:άγνωστη ημερομηνία.

Ένα χρόνο μετά το 1999, άρχισε η διεργασία για την ανεύρεση αρχιτεκτόνων-μελετητών και μελετητικών γραφείων, με εκδήλωση ενδιαφέροντος για την κατακύρωση των μελετών. Προς το τέλος του 1999 ξεκίνησαν τα έργα ανάπλασης και ολοκληρώθηκαν το 2004, ενώ με την ευκαιρία της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, το δίκτυο των ΗΣΑΠ εξυπηρέτησε την πλειονότητα των θεατών, αφού είναι το μέσο σταθερής τροχιάς που συνδέει απευθείας τα δύο μεγάλα αθλητικά κέντρα της πρωτεύουσας (ΟΑΚΑ και ΣΕΦ). Το πρόγραμμα των αναπλάσεων χρηματοδοτήθηκε από το Έ Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, ενώ το κόστος των μελετών προσέγγισε τα 8.8 εκ. ευρώ και το κόστος κατασκευής ξεπέρασε τα 100 εκ. ευρώ. Οι στόχοι των μελετών ήταν να οργανωθούν νέες εγκαταστάσεις στους σταθμούς, οι οποίες θα βελτίωναν αισθητά την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, όπως η βελτίωση των προσβάσεων με την κατασκευή πεζογεφυρών και υπογείων σηράγγων, η κατασκευή νέων στεγάστρων, η ανακατασκευή των αποβάθρων, η προσαρμογή των προσβάσεων για άτομα με ειδικές ανάγκες, αλλά και η αναβάθμιση και ο εκσυγχρονισμός των μηχανολογικών και ηλεκτρολογικών συστημάτων λειτουργίας των σταθμών. Στην πραγματοποιηθείσα καταγραφή της ανάπλασης των σταθμών, ιδιαίτερη βαρύτητα δόθηκε κυρίως στα μεταλλικά τους στέγαστρα. Με εξαίρεση τους τρεις υπόγειους σταθμούς (Ομόνοια, Βικτώρια, Κάτω Πατήσια) τα στέγαστρα των υπολοίπων σταθμών,

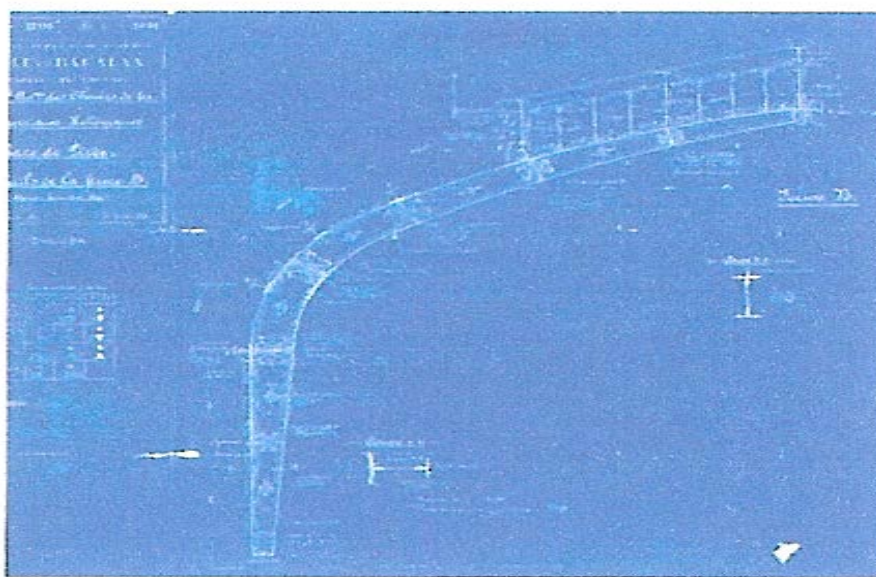
ανακατασκευάστηκαν ή συντηρήθηκαν (Πειραιάς, Καλλιθέα, Μοναστηράκι).

3.1.5.1. Ηλεκτρικός Σταθμός Πειραιά.

Η μελέτη ανάπλασης επικεντρώθηκε στη συντήρηση και ανάδειξη των μεταλλικών στοιχείων της οροφής και γενικότερα στην ανάδειξη της αρχιτεκτονικής του κατασκευασμένου το 1928 σταθμού του Πειραιά. Πιο συγκεκριμένα πραγματοποιήθηκαν οι εξής εργασίες :

- Ανακατασκευή των δαπέδων των αποβάθρων με τη χρήση ουδέτερου raster.
- Τοποθέτηση καθιστικών (παγκάκια) στις αποβάθρες.
- Χρωματισμός του κτιρίου εξωτερικά και εσωτερικά στους τοίχους των αποβάθρων.
- Βαφή των μεταλλικών στοιχείων του στεγάστρου.

Ένα στοιχείο που παρουσιάζει ξεχωριστό ενδιαφέρον στη μελέτη του σταθμού του Πειραιά, είναι τα πρωτότυπα σχέδια (blueprints) του μεταλλικού στεγάστρου του σταθμού, που χρονολογούνται από το 1926.



Εικόνα 36:Τυπική τομή τμήματος τοξωτού στεγάστρου.

Προέλευση εικόνας:Μεταλλικές Κατασκευές, Τεχνικό Επιστημονικό Περιοδικό για Μεταλλικές & Σύμμεικτες Κατασκευές Κωδ. 7574/τεύχος 2ο σελ.28
Λήψη εικόνας:1926

Το μεταλλικό στέγαστρο είναι τοξωτό, ενώ το μεγαλύτερο τμήμα της οροφής του καλύπτεται από γυαλί, υλικό που δίνει φωτεινότητα σε ολόκληρο το σταθμό. Εκτός από το τμήμα της οροφής που καλύπτεται από γυαλί, το υπόλοιπο στέγαστρο είναι ένα κέλυφος από οπλισμένο σκυρόδεμα. Στην οροφή του στεγάστρου υπάρχουν ελκυστήρες τοποθετημένοι χιαστί ανά δύο

φατνώματα, που λειτουργούν ως αντιανέμια. Η αισθητική και λειτουργική υποβάθμιση ήταν τόσο μεγάλη, που έριχνε τη σκιά της στην ιστορία και στους συμβολισμούς των σταθμών. Είναι μια νευραλγική καθημερινή αφετηρία για τους πολίτες του Πειραιά και των περιχώρων του, ένα χρηστικό τερματικό σταθμό (τέρμιναλ) για τους ταξιδιώτες που θα επιβιβαστούν στα πλοία.



Εικόνα 37:Εσωτερική όψη σταθμού Πειραιά.

Προέλευση εικόνας:Μεταλλικές Κατασκευές, Τεχνικό Επιστημονικό Περιοδικό για Μεταλλικές & Σύμμεικτες Κατασκευές Κωδ. 7574 / τεύχος 2ο σελ.27

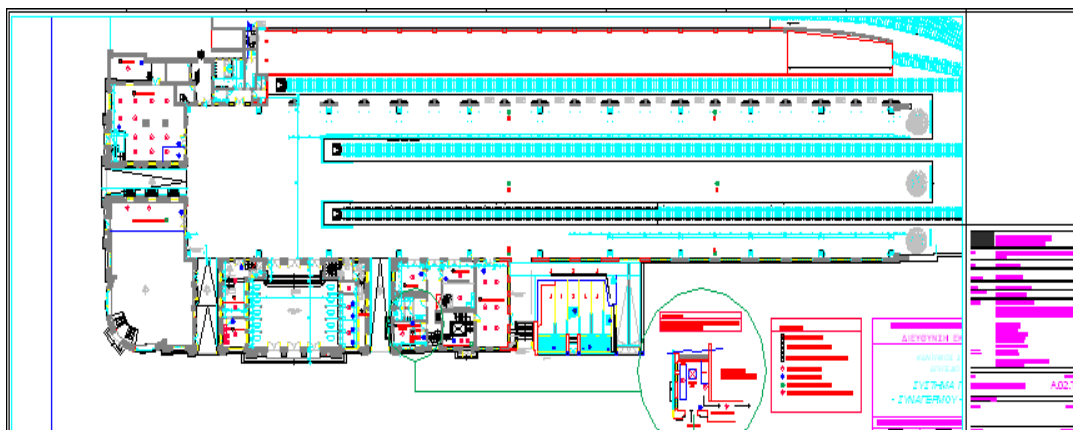
Λήψη εικόνας:άγνωστη ημερομηνία.



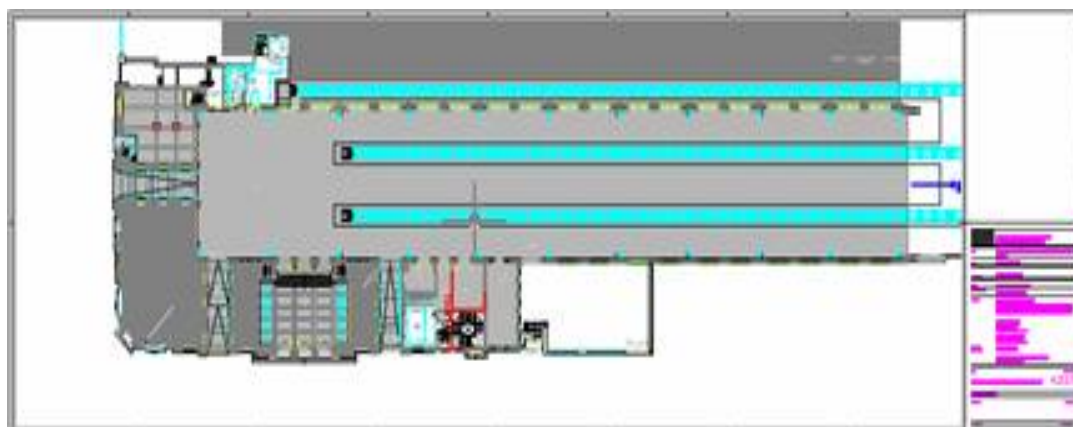
Εικόνα 37:Η ανακαίνιση του σταθμού του Πειραιά το 2000 με μελέτη του αρχιτέκτονα Κ. Μωραΐτη.

Προέλευση εικόνας:Κτίριο, Πρωτοπόρο Τεχνικό Περιοδικό της Ελλάδας Μάιος 2004 τεύχος 161

Λήψη εικόνας:άγνωστη ημερομηνία.



Εικόνα 38:Κάτοψη Ισογείου – Τελική (Κεντρικός Σταθμός Πειραιά, Επίπεδο Αποβάθρων Σύστημα Πυρανίχνευσης – Συναγερμού – Ενδοεπικοινωνίας. Προέλευση εικόνας: αρχεία dwg του Η.Σ.Α.Π.



Εικόνα 39:Κάτοψη Ισογείου – Αποκατάσταση & Ανάπλαση του Κεντρικού Σταθμού
Πειραιά Επίπεδο Αποβάθρων Β' φάση
Προέλευση εικόνας: αρχεία dwg του Η.Σ.Α.Π.

3.1.5.2. Ηλεκτρικός Σταθμός Φαλήρου.

Ο παλιός σταθμός στο Νέο Φάληρο, είχε δύο αποβάθρες από το 1882, ενώ από το 1930 ως το 1934 κατασκευάστηκε στη θέση του ο τότε σύγχρονος σταθμός, που ενσωμάτωσε μια από τις πλέον πρωτοποριακές εφαρμογές από οπλισμένο σκυρόδεμα για την εποχή του σήμερα συνδέεται με γραμμή τραμ προς Γλυφάδα. Οι εργασίες κατασκευής του νέου σταθμού στο Φάληρο, ολοκληρώθηκαν τον Απρίλιο του 2004. Βασικός στόχος του σχεδιασμού ήταν να αποκτήσει το έργο συγκεκριμένη ταυτότητα και αναγνωρισιμότητα, μέσα στο περιβάλλον στο οποίο εντάσσεται. Κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων, ο σταθμός εξυπηρέτησε περίπου 26.000 επιβάτες ανά ώρα και κατεύθυνση, με συρμούς ανά 2,5 λεπτά.

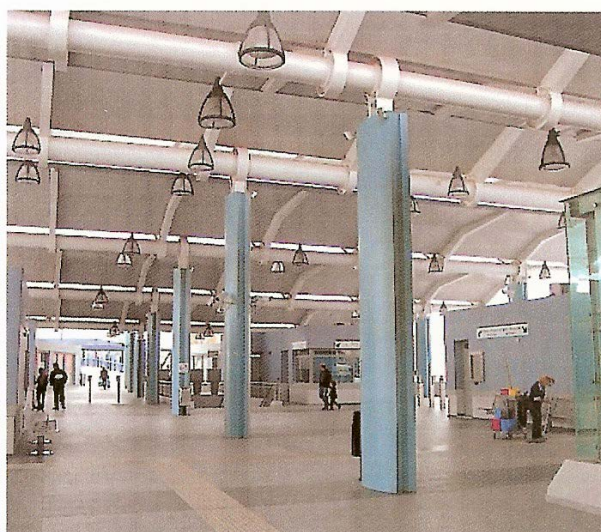


Εικόνα 39:Όψη σταθμού Φαλήρου από την Λεωφόρο Ποσειδώνος.
Προέλευση εικόνας:Μεταλλικές Κατασκευές, Τεχνικό Επιστημονικό Περιοδικό
για Μεταλλικές & Σύμμεικτες Κατασκευές Κωδ. 7574 / τεύχος 2ο σελ.28
Λήψη εικόνας:άγνωστη ημερομηνία.

Πρόκειται για έναν εκτεταμένο υπαίθριο ισόγειο σταθμό, που βρίσκεται ανάμεσα σε δύο σημαντικούς αθλητικούς χώρους. Νοτιοανατολικά του σταθμού ξεχωρίζει το Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας (Σ.Ε.Φ.) και βορειοδυτικά το ιστορικό και αναβαθμισμένο Στάδιο Καραϊσκάκη. Στο διπλανό τμήμα του σταθμού και προς το Στάδιο Καραϊσκάκη βρίσκεται η περιοχή ελιγμών των συρμών με τρεις γραμμές που οδηγούν στο αμαξοστάσιο των Η.Σ.Α.Π. Ο σταθμός εφάπτεται ανατολικά με εκτεταμένο χώρο πρασίνου και την πλατεία με το ηρώο. Εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 και λόγω της γειτνιάσής του με τις αθλητικές αυτές εγκαταστάσεις, ο συγκεκριμένος σταθμός συσχετίστηκε με ένα σύνολο

σημαντικών παρεμβάσεων που έγιναν στο λεκανοπέδιο. Ο σταθμός αυτός λειτούργησε ως ένα από τα βασικά συγκοινωνιακά σημεία αναφοράς, γεγονός που παρείχε στους αρμόδιους των Η.Σ.Α.Π. σημαντικές δυνατότητες αξιοποίησης του χώρου. Άμεσος αντίκτυπος ήταν ο εξαιρετικός φόρτος επιβατών που παράλαβε.

Ο σχεδιασμός των μεταλλικών στεγάστρων αποτελεί μία αναφορά στη γειτνίαση του σταθμού με το φαληρικό όρμο, και επιχειρεί τη μεταφορά της ιδέας ενός σμήνους γλάρων. Οι φορείς του κάθε στεγάστρου παραπέμπουν στην "ανατομία ενός γλάρου σε πτήση", ενώ το σύνολο των στεγάστρων δημιουργεί την εντύπωση ενός σμήνους γλάρων σε αρμονική διάταξη πτήσης. Ο σταθμός του Φαλήρου, λειτουργεί σε δύο επίπεδα. Στο μεσοπάτωμα, απ' όπου γίνεται και η πρόσβαση στο σταθμό, βρίσκονται το σταθμαρχείο, τα εκδοτήρια εισιτηρίων και οι υπόλοιποι λειτουργικοί χώροι του σταθμού.



Εικόνα 39:Μεσοπάτωμα σταθμού Φαλήρου.

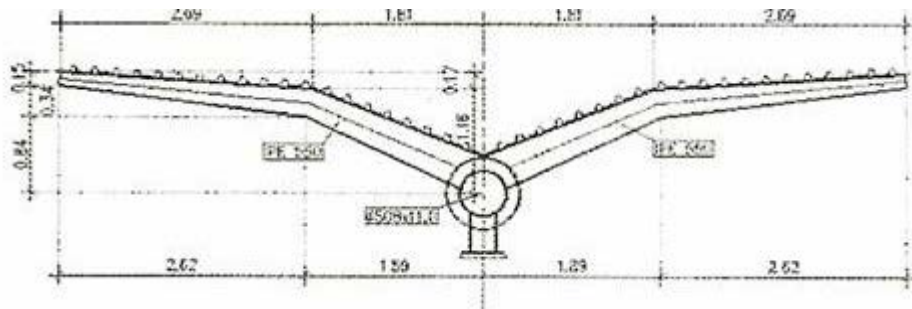
Προέλευση εικόνας:Μεταλλικές Κατασκευές, Τεχνικό Επιστημονικό Περιοδικό για Μεταλλικές & Σύμμεικτες Κατασκευές Κωδ. 7574/τεύχος 2ο σελ.28

Λήψη εικόνας:άγνωστη ημερομηνία.

Η κατάσταση των αποβάθρων δεν ήταν ικανοποιητική και παρουσίαζαν μικρές καθιζήσεις καθώς και ρωγμές, και δε διατηρούσαν την προδιαγραφή λειτουργίας των Η.Σ.Α.Π. με αποτέλεσμα να παρουσιάζονται διαφορές στη σχέση του δαπέδου με τις πόρτες των συρμών που σταματούσαν το σταθμό. Έτσι η διαφορά στην τελική στάθμη στα άκρα τους αποκαταστάθηκε. Τα στέγαστρα των αποβάθρων, με ύψος περίπου 4.50m, που ακολουθούν το περίγραμμα των αποβάθρων, με το πλάτος να κυμαίνεται ανάμεσα σε 7.00 και 10.00m και είναι εξ' ολοκλήρου από οπλισμένο σκυρόδεμα. Οι εισοδοί της υπόγειας διάβασης διαθέτουν επίσης στέγαστρα από οπλισμένο σκυρόδεμα, συνολικής επιφάνειας περίπου 280m². Η προστασία του μεσοπατώματος και των αποβάθρων από την βροχή και τον ήλιο επιτυγχάνεται με μια σειρά γραμμικά στέγαστρα, τα οποία διατάσσονται εγκάρσια στον άξονα του σταθμού και κλιμακώνονται υψομετρικά σε άμεση

αναφορά με την περιοχή που στεγάζουν. Πρόκειται για την επανάληψη ενός τύπου φορέα σε τρεις παραλλαγές, από άποψη μεγέθους (μήκους 7.00, 9.00 και 11.00m αντίστοιχα). Κάθε στέγαστρο αποτελείται από μια σειρά επαναλαμβανόμενων μεταλλικών φορέων σε αποστάσεις μέχρι 4.00m, οι οποίοι συνδέονται με μια μεταλλική δοκό κυκλικής διατομής. Τα στέγαστρα εδράζονται σε τρεις σειρές κυκλικών στύλων οπλισμένου σκυροδέματος διαμέτρου 0.50m, διατεταγμένων σε καμπύλους άξονες, που παρακολουθούν τη χάραξη των αποβάθρων, παρατεταγμένων κατά μήκος τους.

Οι μεταλλικοί φορείς συνδέονται με μία λευκή μεταλλική κοίλη κυκλική δοκό διατομής Φ508x11, ενώ οι εγκάρσιες δοκοί σε σχήμα "φτερών γλάρων" αποτελούνται από διατομές IPE550. Τα στέγαστρα εδράζονται σε τρεις σειρές κυκλικών υποστυλωμάτων οπλισμένου σκυροδέματος, διαμέτρου 0,50m.



Εικόνα 40:Τυπική τομή οροφής στέγαστρου σταθμού Φαλήρου φορέα μήκους 9m.
Προέλευση εικόνας:Μεταλλικές Κατασκευές, Τεχνικό Επιστημονικό Περιοδικό για
Μεταλλικές & Σύμμεικτες Κατασκευές Κωδ. 7574/τεύχος 2ο σελ.28
Λήψη εικόνας:άγνωστη ημερομηνία.



Εικόνα 41:Βορινή όψη στέγαστρου σταθμού Φαλήρου από την πλευρά του Σταδίου
Καραϊσκάκη.
Προέλευση εικόνας:Μεταλλικές Κατασκευές, Τεχνικό Επιστημονικό Περιοδικό για
Μεταλλικές & Σύμμεικτες Κατασκευές Κωδ. 7574/τεύχος 2ο σελ.29
Λήψη εικόνας:άγνωστη ημερομηνία

Σε όλο το σταθμό χρησιμοποιούνται αποχρώσεις του γκρι και του μπλε, καθώς επίσης το εμφανές σκυρόδεμα, βαμμένο σε φυσική (γκρι) απόχρωση, το ανοξείδωτο μέταλλο και το γυαλί. Μοναδική εξαίρεση αποτελούν οι φορείς των στεγάστρων, που βάφονται λευκοί. Μ' αυτόν τον τρόπο εξαιρείται η μορφή του στεγάστρου, το οποίο παρουσιάζεται ως λευκοί γλαροί, που προβάλλουν σε ένα ουδέτερο υπόβαθρο (γκρι με μπλε αποχρώσεις), υπόμνηση της θάλασσας και του ουρανού. Οι χώροι του είναι ευρείς, προστατευμένοι από τις καιρικές συνθήκες, επιτρέπουν την άνετη κίνηση του κόσμου και διαθέτουν όλες τις εξυπηρετήσεις

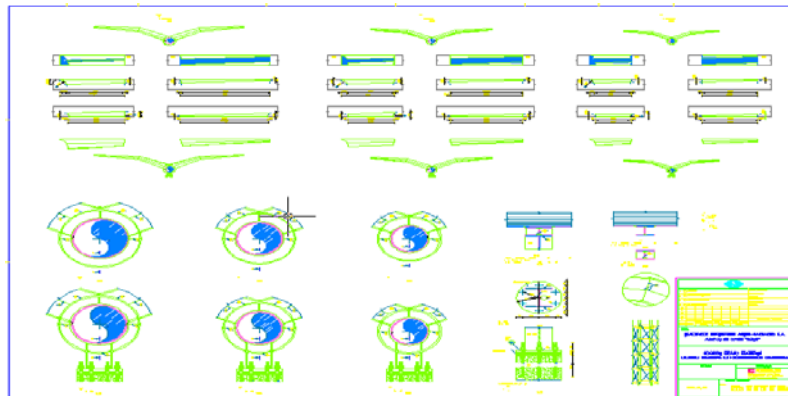


Εικόνα 42: Η εσωτερική πλευρά του σταθμού Φαλήρου.

Προέλευση εικόνας: Κτίριο, Πρωτοπόρο Τεχνικό Περιοδικό της Ελλάδας Μάιος 2004
τεύχος 161

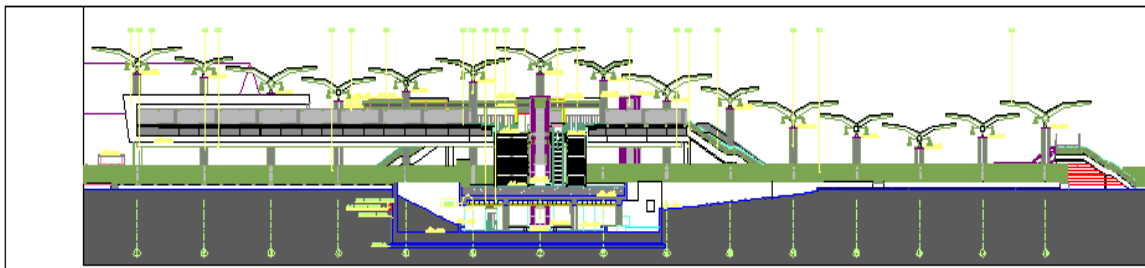
Λήψη εικόνας: άγνωστη ημερομηνία.

Η προσωρινή μεταλλική κλίμακα της αποβάθρας 3 καταλήγει στην υφιστάμενη πεζογέφυρα στη βορειοανατολική απόληξη του σταθμού. Η πεζογέφυρα πριν την τελική σημερινή μορφή της διέθετε μια κλίμακα προς την οδό Δαβάκη-Πίνδου και δύο προς την οδό Ζαΐμη, εκ των οποίων η μία είχε καθαιρεθεί δηλαδή καταργήθηκε η κλίμακα που οδηγούσα στην αποβάθρα 1. Με περιορισμένες επεμβάσεις επιχειρήθηκε ο εκσυγχρονισμός της και η ένταξη της πεζογέφυρας από άποψη τελειωμάτων στο ύψος του σταθμού. Τέλος, κατασκευάστηκε περιμετρικό χαμηλό σιδηρέιο σκυροδέματος που συνδέεται με την υφιστάμενη κατασκευή με βλήτρα.

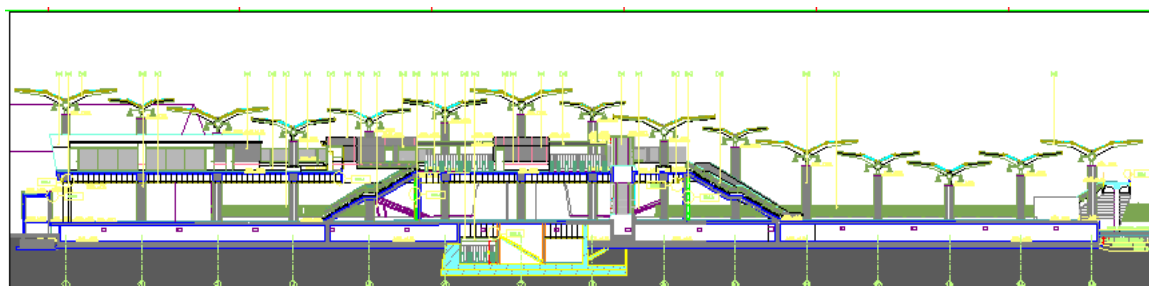


Εικόνα 43: Τυπική Τομή οροφής στεγάστρου Σταθμός Φαλήρου.
 Προέλευση εικόνας: αρχεία dwg του Η.Σ.Α.Π.
 Λήψη εικόνας: άγνωστη ημερομηνία.

Στη θέση αυτή τοποθετήθηκαν τα ίδια ανοξείδωτα κιγκλιδώματα που προβλέπονταν και για τον υπόλοιπο σταθμό. Στο διαθέσιμο χώρο που παρεμβάλλεται ανάμεσα στην περίφραξη δίπλα στις γραμμές και την οδό Δαβάκη – Πίνδου, όπως προβλεπόταν, δημιουργήθηκαν χώροι στάθμευσης για την εξυπηρέτηση των αναγκών του σταθμού, όπως εξυπηρέτηση τροφοδοσίας κ.λ.π.. Ο συγκεκριμένος χώρος στάθμευσης δέχεται 5 αυτοκίνητα. Ιδιαίτερη βαρύτητα δόθηκε στα θέματα απορροής ομβρίων, στεγάνωσης, αρμών διαστολής και γενικά στην συμπεριφορά της όλης κατασκευής στις συστολοδιαστολές που προκαλούνται από απότομες διαφορές θερμοκρασίας. Ο νέος σταθμός, αποκτά σύγχρονη εικόνα και γίνεται σημείο αισθητικής αναφοράς στην ευρύτερη περιοχή. Κατά τη διάρκεια εκτέλεσης των εργασιών η επιβίβαση και η αποβίβαση των επιβατών γίνονταν σε προσωρινή κατασκευή σε απόσταση 200 μέτρων από το εργοτάξιο.



Εικόνα 44: Τομή Α Τελικής Εικόνας του σταθμού Φαλήρου.
 Προέλευση εικόνας: αρχεία dwg του Η.Σ.Α.Π.



Εικόνα 45: Τομή Β Τελικής Εικόνας του σταθμού Φαλήρου.
Προέλευση εικόνας: αρχεία dwg του Η.Σ.Α.Π.

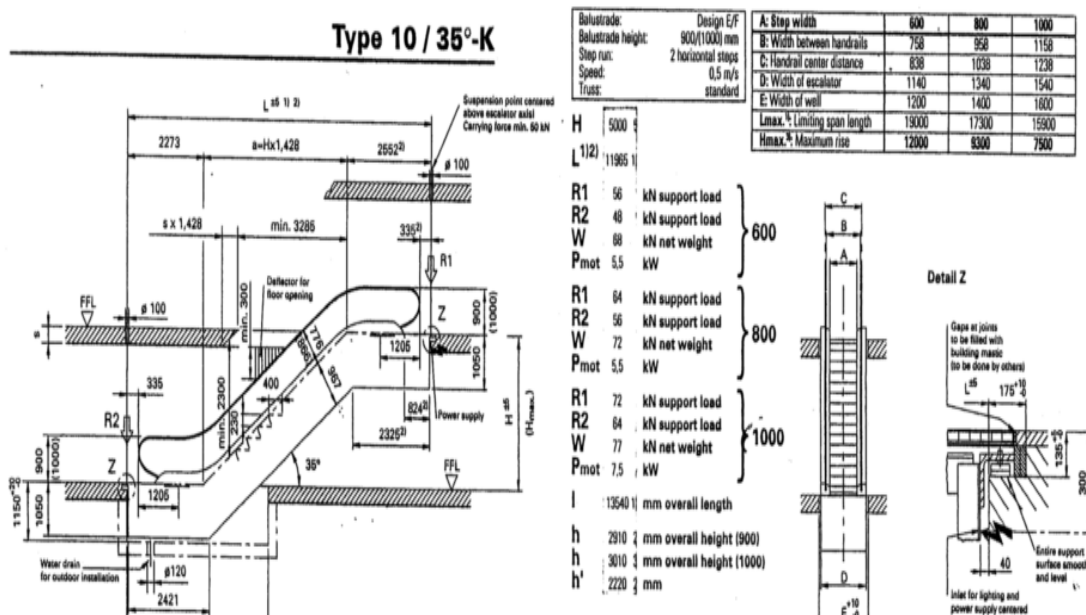
Το έργο είχε στόχο να αποδώσει την ταυτότητα των Η.Σ.Α.Π. και να ξεχωρίσει στο κοντινό του περιβάλλον με την ιδιαίτερη αρχιτεκτονική του. Παράλληλα να προσφέρει συνθήκες άνεσης στον επιβάτη, τόσο από την άποψη της προστασίας του από τις καιρικές συνθήκες, την άνεση στην κίνησή του (ευρύτητα χώρου, επάρκεια προσβάσεων, ευκολία προσανατολισμού), όσο και από τις διατιθέμενες εξυπηρετήσεις.



Εικόνα 46: Η ανακαίνιση του σταθμού Φαλήρου.
Προέλευση εικόνας: Κτίριο, Πρωτοπόρο Τεχνικό Περιοδικό της Ελλάδας Μάιος 2004
τεύχος 161
Λήψη εικόνας: άγνωστη ημερομηνία.



Εικόνα 47: Η ανακαίνιση του σταθμού Φαλήρου.
 Προέλευση εικόνας: Κτίριο, Πρωτοπόρο Τεχνικό Περιοδικό της Ελλάδας Μάιος 2004



Εικόνα 48: Τομή κυλιόμενης σκάλας του σταθμού Φαλήρου.
 Προέλευση εικόνας: αρχεία dwg του Η.Σ.Α.Π.

Η μελέτη της ανακαίνισης του ηλεκτρικού σταθμού στο Φάληρο, έγινε από μια ολόκληρη ομάδα μηχανικών και διαφόρων άλλων συνεργατών.⁸

Αρχιτεκτονική μελέτη ανάπλασης και ανακατασκευής του Σταθμού Πειραιά :
 Πλειάς, Δ. Διαμαντόπουλος & Συνεργάτες Μελετητές
 Γιώργος Παρμενίδης, αναπλ. Καθηγητής ΕΜΠ
 Κώστας Μωραΐτης, επικ. Καθηγητής ΕΜΠ
 Κατερίνα Χελιδώνη, Χριστίνα Λονγκέπε, Βασίλης Κρητικός, Ανδρέας Λαμπρόπουλος,
 Παναγιώτης Νικολαΐδης, Ιωάννα Παπαματθαίου, Αλεξάνδρα Παναγιωτίδου
Συνεργάτες αρχιτέκτονες:
 Nicolas Ourdas, Αργυρώ Ευθυμίου

3.1.6. Ανισόπεδος Κόμβος Κηφισού – Ποσειδώνος.

Ο ανισόπεδος κόμβος διαμορφώθηκε στην έξοδο της υπερυψωμένης λεωφόρου Κηφισού, άνωθεν των παραλιακών λεωφόρων Ποσειδώνος και Εθνάρχου Μακαρίου. Περιλάμβανε 11 νέες γέφυρες, καθεμία με περισσότερα του της ανοίγματα, οι οποίες διαμορφώνουν ένα σύνολο συνδετήριων κλάδων οι οποίοι εξυπηρετούν 16 συνολικά προορισμούς με κατευθύνσεις από και προς Λαμία, Πειραιά, Καστέλα, Γλυφάδα, Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας και τον σταθμό Η.Σ.Α.Π., καθώς και τη νέα γραμμή του τραμ με τον τερματικό σταθμό του.



Η/Μ μελέτη :
Γιώργος Στραβοδότης

Επίβλεψη :
Βασίλης Λιάπης, πολιτικός μηχανικός ΗΣΑΠ

Κατασκευή :
ΔΗΜΕΡ Α.Ε.

Αρχιτεκτονική μελέτη ανάπλασης και ανακατασκευής του Σταθμού Φαλήρου* :

Obermeyer Planen + Beraten
Φοίβη Ματανά, Winfried Werner

Στατική μελέτη και Η/Μ μελέτη : Obermeyer Planen + Beraten

Κατασκευή : Κοινοπραξία Χ. Αποστολίδης & ΣΙΑ ΛΤΔ. Ευρωπαϊκή Τεχνική Α.Ε.,
Δέκτωρ Α.Ε.

*Ο προϋπολογισμός του έργου ανέρχεται σε 10.900.000€.

Εικόνα 49: Ανισόπεδος Κόμβος Κηφισού-Ποσειδώνος υπό κατασκευή.
Προέλευση εικόνας: Έλληνες Μελετητές & η Ολυμπιακή Πρόκληση, σελ.234
Λήψη εικόνας: άγνωστη ημερομηνία.

Γενική Περιγραφή Των Τεχνικών Έργων :

Η γέφυρα Α, με συνολικό πλάτος ανωδομής 20μ και συνολικό μήκος 382μ., αποτελεί τη συνέχεια στην παραλιακή ζώνη της υπερυψωμένης στο τελευταίο τμήμα του μήκους της λεωφόρου Κηφισού. Το πρώτο τμήμα της, μήκους 220μ., διέρχεται κατά μήκος του άξονα της υπάρχουσας καλυμμένης κοίτης του Κηφισού με σχεδόν ευθύγραμμη χάραξη. Το δεύτερο τμήμα, μήκους 162μ. με έντονα κυκλική χάραξη, εισέρχεται στο δυτικό τμήμα του χώρου του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας και περιβάλλει χώρο στάθμευσης στην επιφάνεια του φυσικού εδάφους. Η ανωδομή της γέφυρας είναι συνεχής προεντεταμένος φορέας πολλών ανοιγμάτων με μήκη κυμαινόμενα από 15,00 έως 45μ. Η διατομή του φορέα σε πλάτος 10μ. είναι πλάκα με κυκλικά διάκενα ύψους 1,50μ. με πλευρικούς προβόλους μήκους 5,00 και μεταβλητού ύψους 0,80 έως 0,25μ. Ο φορέας της ανωδομής εδράζεται με ελαστομεταλλικά εφέδρανα σε μεσόβαθρα σχήματος V.

Στη συνέχεια της γέφυρας Α, έχουν διαταχθεί, οι μεμονωμένες γέφυρες Κ1, Κ2 και Κ3, οι οποίες εξυπηρετούν κλάδους της ανεξάρτητες κατευθύνσεις με αντίστοιχα μήκη 55, 85 και 160μ. Η γέφυρα Κ1 εξυπηρετεί τον κλάδο από Λαμία της το χώρο στάθμευσης του Σ.Ε.Φ. Η Κ2 τον κλάδο από Λαμία της Γλυφάδα. Η Κ3 τον κλάδο από Πειραιά της Λαμίας. Οι ανωδομές των γεφυρών είναι συνεχείς προεντεταμένοι φορείς με σκαφοειδείς διατομές πλάκας με κυκλικά διάκενα, με πλάτη 7,0 και 9,5μ., εδραζόμενοι σε μονόστυλα μεσόβαθρα μέσω ελασταμεταλλικών ή σημειακών εφεδράνων.

Η γέφυρα Κ4 έχει την ίδια αφετηρία με τη γέφυρα Α και εξυπηρετεί τον κλάδο από Λαμία της Πειραιά. Η ανωδομή είναι του ίδιου τύπου με των γεφυρών Κ1, Κ2 και Κ3 με συνολικό μήκος 205μ. και πλάτος 7,00μ.



Εικόνα 50: Ανισόπεδος Κόμβος Κηφισού-Ποσειδώνος υπό κατασκευή.
Προέλευση εικόνας: Έλληνες Μελετητές & η Ολυμπιακή Πρόκληση, σελ.239
Λήψη εικόνας: άγνωστη ημερομηνία.

Η γέφυρα Κ6 εξυπηρετεί τον κλάδο από Γλυφάδα της το χώρο στάθμευσης του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας, διερχόμενη άνωθεν του νότιου κλάδου της λεωφόρου Ποσειδώνος και των παράπλευρων οδών, με συνολικό μήκος 186μ. και τύπο φορέα ανωδομής όμοιο με της γέφυρας Κ4.

Η υφιστάμενη γέφυρα κάτω διάβασης της οδού Φαληρέως εγκάρσια στη λεωφόρο Ποσειδώνος της το χώρο του Σ.Ε.Φ. καθαιρείται και αντικαθίσταται από νέα γέφυρα, προκειμένου να επιτευχθεί μεγαλύτερο εύρος, ύψος και μήκος της κάτω διάβασης. Δημιουργία γέφυρας τραμ για τη διέλευση του τραμ επάνω από την υποβιβασμένη πρόσβαση στην κάτω διάβαση της οδού Φαληρέως τριών ανοιγμάτων συνολικού μήκους 74,00μ με τύπο φορέα ανωδομής όμοιο της των γεφυρών Κ4 και Κ6.

Η γέφυρα Γ κατασκευάστηκε κατά μήκος του νοτίου κλάδου της λεωφόρου Ποσειδώνος, ο οποίος εξυπηρετεί την κατεύθυνση από Πειραιά της Γλυφάδα στο τμήμα μεταξύ του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας και του σταθμού Η.Σ.Α.Π., και επιτρέπει την κάτω συνολικό μήκος 145μ. και συνολικό πλάτος 18,5μ. Ο φορέας της ανωδομής είναι συνεχής προεντεταμένος 6 ανοιγμάτων με διατομή πλάκας με κυκλικά διάκενα ύψους 1,50μ., εδραζόμενος μέσω ελαστομεταλλικών φεδράτων σε δίστυλα μεσόβαθρα.

Η υφιστάμενη κάτω διάβαση πεζών πλάτους 8,00μ. επεκτάθηκε κατά 5,00μ., ώστε να εξασφαλιστεί η σύνδεση μεταξύ του τερματικού σταθμού του τραμ έμπροσθεν του ΣΕΦ με τον σταθμό του Η.Σ.Α.Π. Νέου Φαλήρου. Στην απόληξη της διάβασης διαμορφώθηκαν κλίμακες και ράμπες πρόσβασης μήκους 50μ. Η κάλυψη της κοίτης του Κηφισού επεκτάθηκε κατά 45μ. με πάταξη προκατασκευασμένων προεντεταμένων δοκών εδραζομένων στα υφιστάμενα ακρόβαθρα και το μεσόβαθρο της κοίτης από τεχνητούς ογκόλιθους. Χαλύβδινη πεζογέφυρα μεταξύ του ΣΕΦ και του σταθμού του

Η.Σ.Α.Π. μήκους 110μ. και πλάτους 12μ. τεσσάρων ανοιγμάτων, με κύριο φορέα ανωδομής από δύο ακραία υψίκορμα επίπεδα δικτυώματα.

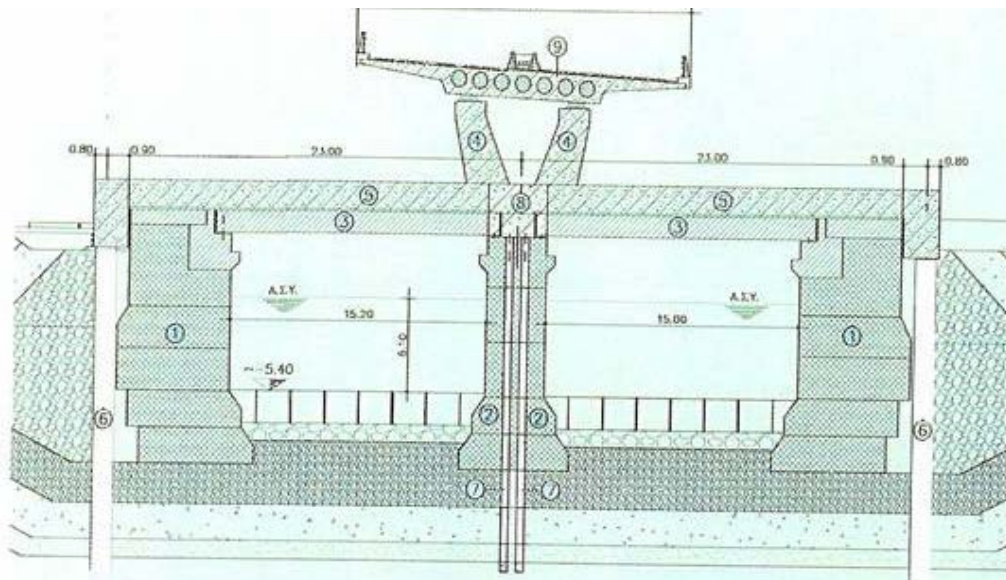


Εικόνα 51: Υπό κατασκευή Ανισόπεδου Κόμβου Κηφισού-Ποσειδώνος.
Προέλευση εικόνας: Έλληνες Μελετητές & η Ολυμπιακή Πρόκληση, σελ.235
Λήψη εικόνας: άγνωστη ημερομηνία.

Όλα τα τεχνικά έργα του ανισόπεδου κόμβου έχουν θεμελιωθεί με φρεατοπασσάλους διαμέτρου 0,80 μέχρι 1,20μ. βάθους 35,00μ. με έδραση σε στρώμα βραχώδους μάργας και κροκαλοπαγούς. Τα βάθρα του πρώτου

τμήματος της γέφυρας Α, το οποίο διέρχεται άνωθεν της υφιστάμενης κατασκευής κάλυψης της κοίτης του Κηφισού, θεμελιώνονται στο υπάρχον μεσόβαθρο από οπλισμένο σκυρόδεμα, θεμελιωμένο σε φρεατοπασσάλους διαμέτρου 1,80μ. και βάθους 35μ. Για την έδραση του βάθρου γίνεται χρήση υφιστάμενων αναμονών, οι οποίες ενισχύονται με πρόσθετες ράβδους που ενσωματώνονται σε διατρήματα με χρήση εποξειδικού ρητινοκονιάματος. Για την παραλαβή των οριζοντίων σεισμικών δυνάμεων και προκειμένου να αποφευχθούν χρονοβόρες και επισφαλείς επεμβάσεις στην υφιστάμενη κατασκευή κάλυψης, διαμορφώθηκαν εγκάρσιες δοκοί στην επιφάνεια του εδάφους, που ενσωματώνονται στις νησίδες, μεταξύ των υποκείμενων κλάδων, οι οποίες μεταβιβάζουν της οριζόντιες δυνάμεις σε φρεατοπασσάλους τοποθετημένους εκτός των ακροβάθρων της κοίτης.

Στη περιοχή των τριών τελευταίων ανοιγμάτων του πρώτου τμήματος το υπάρχον μεσόβαθρο της κοίτης αποτελείται από επάλληλους τεχνητούς ογκολίθους με επιφανειακή θεμελίωση σε εξυγιαντικές στρώσεις. Για την ενίσχυση της θεμελίωσης έγινε χρήση μικροπασσάλων ειδικού τύπου διαμέτρου 0,50μ. και βάθους 35μ., με της οποίους κατέστη δυνατή η διάτρηση των ογκολίθων σε όλο το ύψος. Οι μικροπασσαλοι εκτός του συμβατικού οπλισμού έχουν πυρήνα από μορφοσίδηρο διατομής Η, καθώς και τέσσερις πλαστικούς σωλήνες στην περίμετρο με οπές ανά 1,0μ. καλυμμένες εξωτερικά με ελαστικά περιβραχιόνια μέσω των οποίων γίνεται εισπίεση τσιμεντένεματος με χρήση πάκερ. Με το τσιμεντένεμα επιτυγχάνεται αφενός η πλήρωση τυχόν διακένων του σκυροδέματος, αφετέρου η δημιουργία βολβών, με της οποίους αυξάνεται η αντίσταση πλευρικής τριβής των πασσάλων. Οι κεφαλές των πασσάλων συνδέονται με συνεχή γραμμικό κεφαλόδεσμο από οπλισμένο σκυρόδεμα, στον οποίο εδράζονται τα τρία τελευταία μεσόβαθρα του πρώτου τμήματος της γέφυρας.



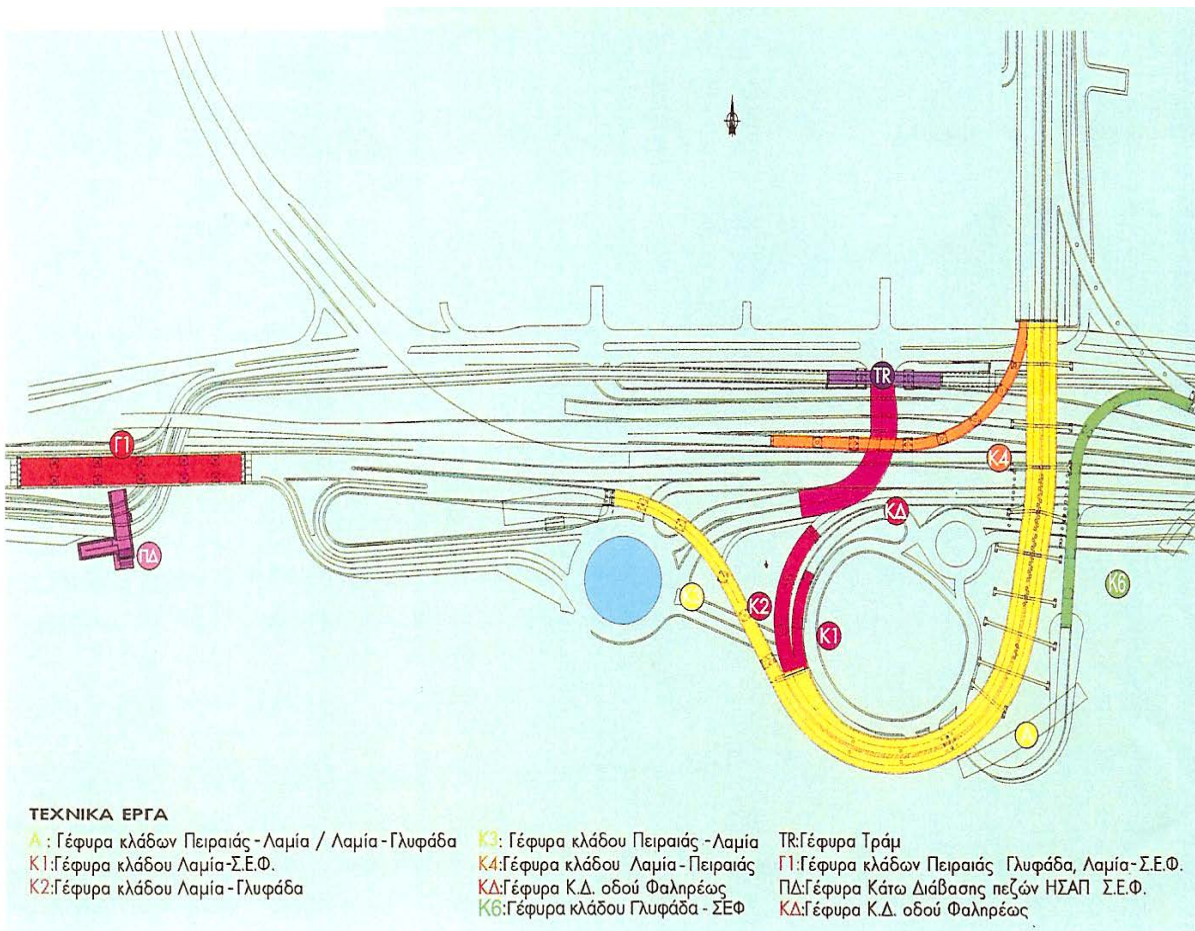
- 1)Υπάρχοντα ακρόβαθρα κοίτης.
- 2)Υπάρχον μεσόβαθρο κοίτης.
- 3)Υπάρχουσα πλάκα κάλυψης κοίτης.
- 4)Μεσόβαθρο γέφυρας Α.

- 5) Δοκός ανάληψης οριζόντιων δυνάμεων.
- 6) Φρεατοπάσσαλοι ανάληψης οριζόντιων δυνάμεων.
- 7) Μικροπάσσαλοι Φ50.
- 8) Γραμμικός κεφαλόδεσμος μικροπασσάλων.
- 9) Προεντεταμένος φορέας ανωδομής γέφυρας με κυκλικά διάκενα.

Εικόνα 51: Τυπική Διατομή Γέφυρας Α.

Προέλευση εικόνας: Έλληνες Μελετητές & η Ολυμπιακή Πρόκληση, σελ.238
Λήψη εικόνας: άγνωστη ημερομηνία.

Ο φορέας της κάτω διάβασης κατασκευάστηκε πριν από την καθαίρεση του υποκείμενου υφιστάμενου, ώστε να εξασφαλιστεί η ταυτόχρονη κυκλοφορία της διάβασης κατά την κατασκευή. Της το σκοπό αυτό χρησιμοποιήθηκαν προκατασκευασμένες λωρίδες πρόπλακας ενισχυμένες με προεξέχον χαλύβδινο δικτύωμα, το οποίο ενσωματώθηκε στο ύψος της προεντεταμένης έγχυτης πλάκας. Το σύστημα αποτελεί επινόηση του υποκατασκευαστή Κ. Ι. Μάντζαρη και έχει κατοχυρωθεί με τίτλο «Τόξο του Οδυσσέα».



Εικόνα 52: Τεχνικά Έργα⁹ Ανισόπεδου Κόμβου Κηφισού-Ποσειδώνος.
Προέλευση εικόνας: Έλληνες Μελετητές & η Ολυμπιακή Πρόκληση, σελ.238
Λήψη εικόνας: άγνωστη ημερομηνία.

3.1.7. Δημιουργία Αρχαιολογικού πάρκου:

Η πρόθεση της δημιουργίας αρχαιολογικού πάρκου στον Πειραιά ακολούθησε το αντίστοιχο εγχείρημα για την ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων της Αθήνας, που δρομολογήθηκε στην προοπτική της ανάληψης των Ολυμπιακών Αγώνων του 1996. Στον Πειραιά, εξαιτίας των καθυστερήσεων, το έργο δεν ωφελήθηκε από ολυμπιακά κονδύλια, όπως έγινε με την Αθήνα.

Πρόκειται για αρχαιολογικό πάρκο 23 στρεμμάτων και ανάπλαση της ευρύτερης περιοχής του αρχαιολογικού χώρου έκτασης περίπου 100 στρεμμάτων, με σημαντική αύξηση του πρασίνου, πεζοδρομήσεις, καθορισμό ειδικών όρων δόμησης και αισθητική αναβάθμιση. Βασικός άξονας του αρχαιολογικού πάρκου είναι η αποκάλυψη των μνημείων των αρχαίων πυλών του Πειραιά, από το σημείο που ξεκινούσε ο δρόμος για την Αθήνα. Ο νέος χώρος πολιτισμού οριοθετείται από τους δρόμους Σκυλίτση, Καραϊσκού, Ευαγγελιστρίας και συνενώνει τα τέσσερα τμήματα των σημερινών αρχαιολογικών χώρων.

Το έργο αυτό συνεχίζει να βρίσκεται σε στάδιο υλοποίησης ακόμα, για λόγους που δεν γνωρίζουμε εξαιτίας των μεγάλων καθυστερήσεων στις απαιτούμενες απαλλοτριώσεις.

Φορέας του Έργου:

ΥΠΕΧΩΔΕ- Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων – ΕΥΔΕ Συγκοινωνιακών Έργων Αττικής

Αρχιτεκτονική Μελέτη:

Δ. Μπαϊρακτάρης και Συνεργάτες Ε.Π.Ε.

Μελετητές:

Δ. Τσίγκος Κ. Παπανικολάου

Ε. Ζυγούρος

Π. Παρθένιος

Μ. Μπράκος

Οδοποιία, Υδραυλικά:

ΣΥΣΤΑΣ Ε.Π.Ε.

Κ. Μιχαλόπουλος

Εδαφοτεχνικά:

Κ. Ανδριακοπούλου

Ηλεκτρολογικές Εγκαταστάσεις: ΤΡΙΕΔΡΟΣ Μελετητική Ε.Π.Ε.

Οι προμελέτες των τεχνικών έργων εκπονήθηκαν από τη ΔΟΜΗ- Κ. Φάρος Ο.Ε., με εξαίρεση της γέφυρας Γ, προ του ΣΕΦ, η οποία εκπονήθηκε από την DENCO Α.Ε.

3.2. ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΖΩΝΗ

3.2.1. ΖΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΑ

Το "2004" υπήρξε μια χρονολογία καθοριστικής σημασίας για το λιμάνι του Πειραιά. Με αφορμή την υποδοχή των Ολυμπιακών Αγώνων στη χώρα μας, ξεκίνησε ένα πρόγραμμα Ολυμπιακής προετοιμασίας, το οποίο κατά ένα μεγάλο τμήμα του αφορούσε το λιμάνι του Πειραιά. Το πρόγραμμα αυτό άλλαξε τελείως την εικόνα που είχε το λιμάνι, πραγματοποιώντας διάφορα έργα υποδομών, όχι μόνο για την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων, αλλά και για την επόμενη μέρα των Αγώνων, όπως σήμερα.

Συγκεκριμένα για το λιμάνι του Πειραιά υπεγράφη σύμβαση από τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιά (Ο.Λ.Π.) Α.Ε. με την Οργανωτική Επιτροπή Ολυμπιακών Αγώνων Αθήνα "2004" και το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.). Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιά (Ο.Λ.Π.) έθεσε ως κυρίαρχο στόχο, την άνετη και ασφαλή διαμονή και διακίνηση της Ολυμπιακής Οικογένειας και των θεατών των Ολυμπιακών Αγώνων, που φιλοξενήθηκαν σε πλοία-πλωτά ξενοδοχεία στο λιμάνι του Πειραιά.

Η σύμβαση αυτή, περιείχε, συγκεκριμένες δεσμεύσεις που αφορούσαν τους Αγώνες, και επικεντρώνονταν στις εξής κυριότερες συμβατικές υποχρεώσεις του Ο.Λ.Π. Α.Ε. για την Ολυμπιακή προετοιμασία:

- Τον σχεδιασμό και την παραχώρηση χώρων για τον ελλιμενισμό των πλοίων, για τη φιλοξενία των επισκεπτών κατά το διάστημα διεξαγωγής των Αγώνων,
- Την παραχώρηση λοιπών χώρων και μέσων όπως αποθήκευση σταθμοί πρώτων βοηθειών,
- Την παροχή επικουρικών υπηρεσιών εξυπηρέτησης σκαφών και επισκεπτών.

3.2.1.1. Κατασκευή Δικτύου Ύδρευσης–Πυρόσβεσης-Αποχέτευσης Λυμάτων.

Στα πλαίσια της φιλοξενίας των Ολυμπιακών Αγώνων του ‘‘2004’’ και συγκεκριμένα, στην προσφορά ευκολιών στους επισκέπτες της χώρας μας, κατασκευάστηκε, σύγχρονο δίκτυο ύδρευσης, πυρόσβεσης και αποχέτευσης των λυμάτων των πλοίων, στο κεντρικό λιμάνι του Πειραιά.

Το δίκτυο αυτό, δίνει τη δυνατότητα παροχής μεγάλων ποσοτήτων νερού στα κρουαζιερόπλοια. Στα νέα κανάλια ύδρευσης που πραγματοποιήθηκαν, τοποθετήθηκε δίκτυο οπτικών ινών και γραμμή παροχής ηλεκτρικού ρεύματος του κεντρικού λιμένα. Επίσης, κατασκευάστηκε δίκτυο υποδοχής λυμάτων πλοίων (grey waters), πρωτοποριακό για τα δεδομένα των Μεσογειακών λιμένων. Το δίκτυο αυτό, διοχετεύει τα ακάθαρτα απόβλητα των πλοίων στο δίκτυο του κεντρικού βιολογικού καθαρισμού στην περιοχή Ψυτάλλεια. Ταυτόχρονα, διοχετεύει στην περιοχή αυτή και τα λύματα των κτιριακών συγκροτημάτων.

Η μελέτη εκπονήθηκε από τον οργανισμό Αθήνα ‘‘2004’’ και σύμφωνα με την υπογραφόμενη σύμβαση για την υλοποίηση του έργου αυτού προβλέπονταν οι εξής αρμοδιότητες και στοιχεία, τα οποία τελικά έλαβαν διαφορετικές διαστάσεις:



Εικόνα 53: Δίκτυο ύδρευσης–αποχέτευσης–πυρόσβεσης υπό κατασκευή.
Προέλευση εικόνας: Οργανισμός Λιμένος Πειραιά.
Λήψη εικόνας: άγνωστη ημερομηνία.

3.2.1.2. Διάθεση Τμήματος του Κεντρικού Λιμένα Πειραιά και Κατασκευή Νέων Θέσεων για τον Ελλιμενισμό των Πλοίων.

Για την φιλοξενία των διαφόρων κρουαζιερόπλοιων, που έφτασαν στο λιμάνι του Πειραιά το ‘‘2004’’, ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιά (Ο.Λ.Π.) Α.Ε. διέθεσε ένα μεγάλο τμήμα για τον ελλιμενισμό των πλοίων. Το τμήμα αυτό, μήκους 3.000μ. κρηπιδότοιχων, περιλαμβάνει όλο το τμήμα του λιμένα που εξυπηρετεί σήμερα κρουαζιερόπλοια και ένα μικρό τμήμα της ακτοπλοΐας, με τους αντίστοιχους χερσαίους χώρους. Η περιοχή αυτή αντιστοιχεί σε 12 περίπου θέσεις πρόσδεσης πλοίων, εκ των οποίων οι 3 κατασκευάστηκαν και παραδόθηκαν στο τέλος του ‘‘2003’’, στην περιοχή Παλατάκι. Η κατασκευή των νέων αυτών θέσεων ελλιμενισμού, πραγματοποιήθηκε με χρηματοδότηση, από το Ταμείο Συνοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιά Α.Ε. Σήμερα, υπολογίζουμε ότι τα κρουαζιερόπλοια που δέχεται το λιμάνι του Πειραιά, εξυπηρετούν περίπου 15.000 φιλοξενούμενους, εκτός του προσωπικού που διαθέτουν.



Εικόνα 54: Τμήμα του κεντρικού λιμένα διατιθέμενο για τον ελλιμενισμό πλοίων.
Προέλευση εικόνας: Οργανισμός Λιμένος Πειραιά.
Λήψη εικόνας: άγνωστη ημερομηνία.

3.2.1.3. Υλοποιημένα Έργα Ανάπλασης Δρόμων Διέλευσης Ολυμπιακής Φλόγας – Ολυμπιακή Διαδρομή.

Η πρόταση του Δήμου Πειραιά για την ανάπλαση των δρόμων που σχημάτιζαν την Ολυμπιακή Διαδρομή, σε γενικές γραμμές υλοποιήθηκε, χωρίς να λείπουν οι διαφοροποιήσεις που προέκυψαν από την σύμβαση που υπεγράφη. Παρακάτω, περιγράφονται αναλυτικά τα έργα που τελικώς εκτελέστηκαν στους δρόμους της Ολυμπιακής Διαδρομής.

-Ακτή Μιαούλη:

Επειδή η Ακτή Μιαούλη αποτέλεσε έναν δρόμο μεγάλης σημασίας, λόγω άφιξης σε αυτήν της Ολυμπιακής Φλόγας, και ανήκοντας στο εμπορικό κέντρο του Πειραιά, δέχτηκε σημαντικά έργα ανάπλασης¹⁰:

10

Την ανάπλασή της Ακτής Μιαούλη ανέλαβε η αρμόδια υπηρεσία του υπουργείου Υ.Π.Ε.ΧΩ.ΔΕ.

- Εκτελέστηκαν έργα ασφαλτικά, αντικατάστασης του κατεστραμμένου οδοστρώματος, και διαγράμμισης του νέου.
- Κατασκευάστηκε σηματοδοτούμενος κόμβος στην Ακτή Μιαούλη με την οδό Μπουμπουλίνας.
- Τοποθετήθηκε πράσινο στοιχείο, όπου ήταν εφικτό, για τον καλλωπισμό της οδού αυτής.
- Για τις ανάγκες της περιόδου εκείνης, αναβαθμίστηκε ο αστικός εξοπλισμός, όπου κρίθηκε αναγκαίο, με την τοποθέτηση δημόσιων τουαλετών αλλά και καθισμάτων εξωτερικού χώρου (παγκάκια).
- Λόγω ανεπαρκούς ηλεκτροφωτισμού, προστέθηκε επιπλέον φωτισμός για την ασφάλεια και ευκολία των επισκεπτών.
- Αναβαθμίστηκε ο τομέας των τηλεπικοινωνιών.
- Δημιουργήθηκε χώρος άνετης, ασφαλούς και ευχάριστης κυκλοφορίας των πεζών, προβλεπόμενος και για άτομα με κινητικά προβλήματα, με την ανακατασκευή του υπάρχοντος πεζοδρομίου, αλλά και με τη δημιουργία μιας λωρίδας περιπάτου από το κτίριο του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά, το οποίο βρίσκεται στην Ακτή Μιαούλη, μέχρι την Ακτή Ξαβερίου.
- Για την ανάδειξη της αισθητικής, πραγματοποιήθηκαν παρεμβάσεις σε όψεις κτιρίων τα οποία θεωρούνταν εγκαταλειμμένα, με την κάλυψή τους με μεγάλου μεγέθους και ανθεκτικά υφάσματα, τα οποία έφεραν διαφημίσεις των χορηγών των Ολυμπιακών Αγώνων.

- Απομακρύνθηκαν ξεχασμένα στολίδια εορταστικών περιόδων, όπως γιρλάντες και περιττοί φωτισμοί καθώς και οι παράνομες διαφημιστικές πινακίδες, γεγονός που συνέβαλε στη διατήρηση της καθαριότητας. Για την ολοκλήρωση αυτού του προγράμματος καθαριότητας, τοποθετήθηκαν, σε επαρκές αριθμό, κάδοι απορριμμάτων και σε νέες θέσεις.
- Εργασίες κατασκευής του νέου δικτύου ύδρευσης-πυρόσβεσης και αποχέτευσης.



Εικόνα 55: Δημιουργία της κίτρινης λωρίδας περιπάτου ξεκινώντας από το κτίριο του Ο.Λ.Π.
Προέλευση εικόνας: Οργανισμός Λιμένος Πειραιά.
Λήψη εικόνας: άγνωστη ημερομηνία.

-Ακτή Θεμιστοκλέους.

Η Ακτή Θεμιστοκλέους ξεκινώντας από το λιμάνι της Ζέας και καταλήγοντας στην παραλία Παλάσκα, αγκαλιάζει ένα μεγάλο τμήμα του Πειραιά. Συνεπώς, για την προετοιμασία της, για την περίοδο των Αγώνων, δέχτηκε αρχικά εργασίες όπως:

- Αλλαγή του ασφαλτοτάπητα και διαγράμμιση του νέου, προσπαθώντας να εξασφαλιστεί μια πολύ καλύτερη κυκλοφορία των αυτοκινήτων.
- Προσπαθώντας να αναδειχτεί η φυσική ομορφιά του τμήματος εκείνου, τοποθετήθηκε πράσινο στοιχείο όπου ήταν εφικτό, συνδέοντας το γαλάζιο στοιχείο με αυτό, και καλύφθηκαν οι όψεις παλιών κτιρίων.
- Στην προσπάθεια να δημιουργηθεί ένας τεράστιος χώρος περιπάτου, εκτελέστηκαν εργασίες ανακατασκευής του πεζοδρομίου, το οποίο έφερε έντονες φθορές, και τοποθετήθηκαν καινούργιες πλάκες, οι οποίες εξασφαλίζουν προσβασιμότητα σε άτομα με αναπηρία.
- Πάντα ως φλέγον θέμα αυτό της καθαριότητας, και σύμφωνα με το πρόγραμμα που εφαρμόστηκε για την διατήρησή της, απομακρύνθηκαν ξεχασμένα στολίδια εορταστικών περιόδων, όπως γιρλάντες και φανταχτερά λαμπάκια, και τοποθετήθηκαν καινούργιοι, σε επαρκές αριθμό και σε νέες θέσεις, κάδοι απορριμμάτων.

-Για την άνετη και ασφαλή κυκλοφορία πεζών και αυτοκινήτων, πραγματοποιήθηκαν έργα αναβάθμισης των ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων. Συγκεκριμένα, αναβαθμίστηκαν και επεκτάθηκε το δίκτυο ηλεκτροφωτισμού, δημιουργήθηκαν πρόσθετοι σταθμοί για κάλυψη μεγαλύτερου αριθμού χρηστών κινητής τηλεφωνίας, στον τομέα των τηλεπικοινωνιών.

-Αναβαθμίστηκε ο αστικός εξοπλισμός και παραχωρήθηκε επιπλέον εξοπλισμός, όπως δημόσιες τουαλέτες και καθίσματα υπαίθριων χώρων (παγκάκια).



Εικόνα 56: Σημερινή εικόνα της Ακτής Θεμιστοκλέους.
Προέλευση εικόνας:<http://pireas.com/about/freatida.gr.htm>
Λήψη εικόνας: άγνωστη ημερομηνία.

-Ακτή Μουτσοπούλου (Λιμάνι Ζέας):

Σημαντικές εργασίες ανάπλασης, δέχτηκε η Ακτή Μουτσοπούλου, με σκοπό την προετοιμασία της για το "2004". Στον δρόμο αυτόν, ο οποίος περιλαμβάνει το Πασαλιμάνι, το οποίο βρίσκεται νότια του κεντρικού λιμένα, και τη μαρίνα Ζέας, δυτικά από το Πασαλιμάνι, πραγματοποιήθηκαν έργα, τα οποία εξασφάλισαν την άνετη διαμονή των κατόχων των διαφόρων εντυπωσιακών και πολυτελών θαλαμηγών που υπάρχουν εκεί. Τα έργα αυτά αφορούσαν:

-Την αναβάθμιση των υπαρχόντων ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων αλλά και στον τομέα των τηλεπικοινωνιών, για κάλυψη μεγαλύτερου αριθμού χρηστών κινητής τηλεφωνίας.

-Επειδή η Ακτή Μουτσοπούλου είναι ένας δρόμος ευρείας κυκλοφορίας, αντικαταστάθηκε ο παλιός και κατεστραμμένος ασφαλτοτάπητας και τοποθετήθηκε νέος, ο οποίος και διαγραμμίστηκε. -Απομακρύνθηκαν εκεί οι διαφημιστικές πινακίδες, που συνέβαλαν σε μεγάλο ποσοστό στην κακή αισθητική, και καλύφθηκαν οι όψεις παλιών κτιρίων, με μεγάλα και ανθεκτικά υφάσματα, διαφημίζοντας, διαφόρους χορηγούς των Αγώνων.

-Εξασφαλίζοντας έναν πολύ όμορφο περίπατο, αντικαταστάθηκαν οι παλιές πλάκες πεζοδρομίου με νέες, οι οποίες διευκόλυναν κατά πολύ την μετακίνηση ατόμων με αναπηρία.

-Δεδομένου του προγράμματος που είχε τεθεί σε εφαρμογή για αναβάθμιση του αστικού εξοπλισμού, τοποθετήθηκαν δημόσιες τουαλέτες και παγκάκια, όπου απαιτούνταν.

-Απομακρύνθηκαν οι φθαρμένοι κάδοι απορριμμάτων και αντικαταστάθηκαν σε νέες θέσεις, στην προσπάθεια διατήρησης του στοιχείου της καθαριότητας.



Εικόνα 57: Σημερινή εικόνα του λιμένα Ζέας.

Προέλευση εικόνας:Αθλητικός Οργανισμός Δήμου Πειραιά.

Λήψη εικόνας: άγνωστη ημερομηνία.

-Ακτή Αθανασίου Δηλαβέρη (Ακτή Πρωτοψάλτη):

Περιλαμβάνοντας ο δρόμος αυτός αθλητικές εγκαταστάσεις, γήπεδα ποδοσφαίρου, μπάσκετ, το θέατρο "δελφινάριο", όπως έχει προαναφερθεί, δέχτηκε εργασίες αναβάθμισης. Οι εργασίες αυτές, αφορούσαν:

-Την αλλαγή του ασφαλτοτάπητα, και διαγράμμιση του καινούργιου.

-Αντικατάσταση του φθαρμένου πεζοδρομίου με πλάκες σύμφωνα με ειδικές προδιαγραφές, οι οποίες εξασφαλίζουν ασφαλή προσβασιμότητα σε άτομα με αναπηρία.

-Τοποθετήθηκαν νέα φωτιστικά, σύμφωνα με το πρόγραμμα αναβάθμισης των ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων και ο,τι άλλες εργασίες σχετίζονταν με το πρόγραμμα αυτό, όπως η αναβάθμιση στον τομέα των τηλεπικοινωνιών, για κάλυψη μεγαλύτερου αριθμού χρηστών κινητής τηλεφωνίας.

-Τοποθετήθηκε πράσινο στοιχείο, όπου ήταν εφικτό, και καλύφθηκαν όψεις κτιρίων, με μεγάλα και ανθεκτικά υφάσματα, τα οποία έφεραν διαφημίσεις από σημαντικούς χορηγούς των Ολυμπιακών Αγώνων, στα πλαίσια συμβολής στην καλή αισθητική των κοινόχρηστων χώρων. -Απομακρύνθηκαν διαφημιστικές πινακίδες και ξεχασμένα στολίδια εορταστικών περιόδων.

-Για την διατήρηση της καθαριότητας, αντικαταστάθηκαν οι παλιοί κάδοι απορριμμάτων και τοποθετήθηκαν νέοι σε θέσεις που χαραχτηκαν ξανά για την καλύτερη εξυπηρέτηση πολιτών και επισκεπτών.

-Ακτή Κουμουνδούρου (Μικρολίμανο – Λιμένας Μουνηχίας):

Περνώντας η φλόγα από την Ακτή Κουμουνδούρου και συνεπώς το Μικρολίμανο, είχε σαν αποτέλεσμα μια σειρά από έργα που στόχευαν στην αναβάθμισή της και ήταν:

-Αλλαγή του ασφαλοτάπητα, σε έναν τέτοιο δρόμο ευρείας κυκλοφορίας, με άμεση αντικατάσταση του και διαγράμμιση του νέου, εξασφαλίζοντας καλύτερη κυκλοφορία.

-Τοποθετήθηκε επιπλέον φωτισμός και αντικαταστάθηκε πλήρως ο παλιός, όπου απαιτούνταν, σύμφωνα με το πρόγραμμα αναβάθμισης των ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων και αναβαθμίστηκε και ο τομέας των τηλεπικοινωνιών.

-Για την ασφαλή και άνετη μετακίνηση των πεζών, ανακατασκευάστηκαν πλήρως τα πεζοδρόμια, με αύξηση του πλάτους, αλλαγή των παλιών πλακών και τοποθέτηση πλακών με προδιαγραφές για καλή προσβασιμότητα ατόμων με αναπηρία.

-Με σκοπό την περαιτέρω ανάδειξη του κάλλους της τοποθεσίας αυτής, τοποθετήθηκε πράσινο στοιχείο, όπου σημαντική είναι η ύπαρξη του σήμερα.

-Η αρμόδια υπηρεσία του Δήμου Πειραιά, επιμελήθηκε την απομάκρυνση των ξεχασμένων στολιδιών των εορταστικών περιόδων, τα οποία ήταν περιττά οποιαδήποτε άλλη περίοδο.

-Σύμφωνα με το πρόγραμμα που σχετίζονταν με την καθαριότητα, χαράχθηκαν νέες θέσεις για τους κάδους απορριμμάτων και τοποθετήθηκε επαρκής αριθμός από αυτούς διότι υπήρχε έλλειψη, που οδηγούσε σε αύξηση μικροβίων και κακοσμίας για πολίτες και επισκέπτες.

-Οι όψεις κτιρίων διατηρητέων, καλύφθηκαν, με υφάσματα ανθεκτικά στις καιρικές συνθήκες, τα οποία διαφήμιζαν σημαντικούς χορηγούς των Αγώνων.

-Εξαιτίας της αύξησης των επισκεπτών αναβαθμίστηκε και ο αστικός εξοπλισμός, με την τοποθέτηση δημοσίων τουαλετών σε εμφανείς αλλά ταυτόχρονα διακριτικές θέσεις, και καθίσματα εξωτερικού χώρου (παγκάκια) σε σημεία ξεκούρασης από τον όμορφο περίπατο που τελικώς δημιουργήθηκε.

Εικόνα 58: Σημερινή εικόνα Μικρολίμανου.

Προέλευση εικόνας: <http://pireas.com/about/mikrolimani.gr.htm>

Λήψη εικόνας: άγνωστη ημερομηνία.



-Ακτή Κουντουριώτου:

Πραγματοποιήθηκαν έργα ανάπλασης και ιδίως αναβάθμισης και για τον δρόμο αυτόν όπως:

-Ασφαλτικά έργα ανακατασκευής του οδοστρώματος για τη διέλευση των αυτοκινήτων.

-Πλήρης ανακατασκευή του πεζοδρομίου για την δημιουργία περιπάτου. Δηλαδή, αυξήθηκε το πλάτος του πεζοδρομίου και κατασκευάστηκε νέο σύμφωνα με σύγχρονες προδιαγραφές που συμπεριλαμβάνουν και την καλή προσβασιμότητα για άτομα με αναπηρία.

-Αναβαθμίστηκε ο τομέας των ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων και των τηλεπικοινωνιών, εξασφαλίζοντας πολλά οφέλη στους πολίτες και επισκέπτες του Πειραιά.

-Ο Δήμος, γνωρίζοντας καλά τη σημασία ύπαρξής του, φρόντισε για την τοποθέτηση του πράσινου στοιχείου, σε έναν δρόμο πολύ σημαντικό, διότι οδήγησε τη Φλόγα στην κατάληξή της, στη πλατεία Αλεξάνδρας.

- Χαράχτηκαν νέες θέσεις για τους κάδους απορριμμάτων, προστέθηκαν επιπλέον κάδοι, όπου υπήρχε έλλειψη.
- Απομακρύνθηκαν ξεχασμένα στολίδια εορταστικών περιόδων.
- Καλύφθηκαν οι όψεις παρατημένων κτιρίων.
- Αναβαθμίστηκε ο αστικός εξοπλισμός με παραχώρηση δημόσιων τουαλετών, καθισμάτων εξωτερικού χώρου και ο,τι άλλο απαιτούνταν.

3.2.1.4 Υλοποιημένα Έργα Ανάπλασης Δρόμων Του Εμπορικού Κέντρου Του Πειραιά.

Με την προετοιμασία του Πειραιά για το "2004" αναβαθμίστηκαν οι δρόμοι οι οποίοι δημιουργούν το εμπορικό κέντρο του. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα, την ανάδειξή του, με τις προβλεπόμενες οικονομικές συνέπειες των ιδιοκτητών των καταστημάτων όχι μόνο για την περίοδο των Αγώνων αλλά και για σήμερα.

-Ακτή Μιαούλη:

Η Ακτή Μιαούλη συμβάλλοντας στη δημιουργία του εμπορικού κέντρου του Πειραιά, δέχτηκε σημαντικές εργασίες που στόχευαν στην ανάπλασή της¹¹. Επειδή ο δρόμος αυτός συμμετείχε στην διαδρομή της Ολυμπιακής Φλόγας, η ανάλυση των έργων που εκτελέστηκαν έχει προαναφερθεί σε παραπάνω τμήμα της εργασίας αυτής.

-Ακτή Κονδύλη:

Εξαιτίας της έντονης κίνησης που παρουσιάζει, λόγω ελλιμενισμού εκεί των πλοίων που αναχωρούν για Κρήτη, εκτελέστηκαν έργα πολύ σημαντικά για έναν δρόμο ευρείας κυκλοφορίας, όπως:

- Ασφαλτικά, αντικατάστασης του φθαρμένου οδοστρώματος, διότι οι φθορές αν λάβουμε υπόψιν και το βάρος των οχημάτων, όπως μεγάλα φορτηγά με προορισμό την Κρήτη, καταλαβαίνουμε ότι ήταν μεγάλες.
- Πραγματοποιήθηκε διαπλάτυνση της Ακτής Κονδύλη, από την εκκλησία του Αγίου Διονυσίου μέχρι την Ακτή Καλλιμασιώτη, σε οδό με τέσσερις λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και διαχωριστική νησίδα. Το έργο αυτό, είχε αναλάβει η αρμόδια υπηρεσία του υπουργείου ΥΠΕΧΩΔΕ.
- Ανακατασκευάστηκαν τα πεζοδρόμια, με σύγχρονες προδιαγραφές που υποστηρίζουν την προσβασιμότητα των ατόμων με αναπηρία.
- Αναβαθμίστηκε ο τομέας των ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων, με έμφαση στην ύπαρξη επαρκούς φωτισμού, αλλά και ο τομέας των τηλεπικοινωνιών, για κάλυψη μεγαλύτερου πλήθους χρηστών κινητής τηλεφωνίας.
- Απομακρύνθηκαν στολίδια ξεχασμένα εορταστικών περιόδων.

¹¹ Οι εργασίες ανάπλασης της Ακτής Μιαούλη, αναφέρονται στο κεφάλαιο 3.2.1.3.

- Καλύφθηκαν όψεις κτιρίων που ήταν παρατημένα και συνέβαλαν στην κακή αισθητική του χώρου.
- Στον τομέα της καθαριότητας, χαράχτηκαν νέες θέσεις τοποθέτησης των κάδων απορριμμάτων, απομακρύνθηκαν κάποιοι που δεν ήταν σε καλή κατάσταση και αναπληρώθηκαν με καινούργιους.
- Σύμφωνα με το πρόγραμμα που εφαρμόστηκε για τις διαφημιστικές πινακίδες, αφαιρέθηκαν όσες ήταν παράνομες και τοποθετημένες σε σημεία ιδιαίτερης σημασίας για την περίοδο εκείνη.



Εικόνα 59:Εργασίες ασφαλτόστρωσης της Ακτής Κονδύλη.
 Προέλευση εικόνας: Οργανισμός Λιμένος Πειραιά.
 Λήψη εικόνας:Οκτώβριος 2004.

-Ακτή Καλλιμασιώτη:

Η πρόταση του Δήμου Πειραιά, για κατασκευή κρεμαστής πεζογέφυρας, ώστε να είναι άνετη και ασφαλής η έξοδος των επιβατών από το λιμάνι, τελικώς δεν υλοποιήθηκε. Έγιναν έργα άλλα, εξίσου σημαντικά και συγκεκριμένα:

- Ασφαλτικά, που προέβλεπαν την αλλαγή του ασφαλτοτάπητα, όπως και σε όλους τους δρόμους που περιβάλλουν το λιμάνι του Πειραιά, και τη διαγράμμιση του καινούργιου. Στα ασφαλτικά έργα, υλοποιήθηκε και η διαμόρφωση του δρόμου αυτού, σε οδό με τέσσερις λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, με κατασκευή διαχωριστικής νησίδας. Το έργο αυτό της διαμόρφωσής της, ανέλαβε η αρμόδια υπηρεσία του υπουργείου ΥΠΕΧΩΔΕ.
- Τα πεζοδρόμια ανακατασκευάστηκαν και τα καινούργια είναι μεγαλύτερου πλάτους και σύμφωνα με σύγχρονες προδιαγραφές, που εξασφαλίζουν προσβασιμότητα σε άτομα με αναπηρία.
- Εφαρμόστηκε το πρόγραμμα κάλυψης των όψεων παρατημένων κτιρίων, με μεγάλα υφάσματα, που έφεραν χορηγούς σημαντικούς των Αγώνων.

-Αναβαθμίστηκε ο τομέας των ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων, αλλά και των τηλεπικοινωνιών για κάλυψη μεγαλύτερου αριθμού χρηστών κινητής τηλεφωνίας.

-Απομακρύνθηκαν ξεχασμένα στολίδια εορταστικών περιόδων, οι παράνομες διαφημιστικές πινακίδες.

Για τον τομέα της καθαριότητας, χαράχτηκαν νέες θέσεις για την τοποθέτηση των κάδων απορριμμάτων και αντικαταστάθηκαν οι παλιοί κάδοι με καινούργιους.



Εικόνα 60:Εργασίες ασφαλτόστρωσης της Ακτής Καλλιμασιώτη.

Προέλευση εικόνας: Οργανισμός Λιμένος Πειραιά.

Λήψη εικόνας:άγνωστη ημερομηνία.

-Ακτή Ποσειδώνος:

Πραγματοποιήθηκε διαμόρφωση της Ακτής Ποσειδώνος, από την αρμόδια υπηρεσία του υπουργείου ΥΠΕΧΩΔΕ, η οποία περιλάμβανε:

-Αλλαγή του υφιστάμενου ασφαλτοτάπητα και διαγράμμιση του νέου. Το τμήμα εκείνο το οποίο και δέχτηκε την διαμόρφωση αυτή, είναι αυτό από την Λεωφόρο Γούναρη έως την Εθνικής Αντιστάσεως.

-Ανακατασκευάστηκαν τα πεζοδρόμια, ακολουθώντας σύγχρονες προδιαγραφές, οι οποίες υποστηρίζουν την άνετη και ασφαλή μετακίνηση ατόμων με αναπηρία.

-Σύμφωνα με το πρόγραμμα που είχε ξεκινήσει για τις διαφημιστικές πινακίδες, απομακρύνθηκαν όσες ήταν παράνομες και συνέβαλλαν αρνητικά στην αισθητική της πόλης.

-Καλύφθηκαν όψεις κτιρίων, τα οποία ήταν εγκαταλελειμμένα.

-Η Ακτή Ποσειδώνος, ανήκοντας στο κεντρικό λιμάνι του Πειραιά, δέχτηκε έργα κατασκευής του νέου δικτύου ύδρευσης – πυρόσβεσης – αποχέτευσης.

-Αναβαθμίστηκε ολόκληρος ο αστικός εξοπλισμός, με τοποθέτηση δημοσίων τουαλετών σε διακριτικές θέσεις, οι οποίες να μην συμβάλλουν αρνητικά στην

καλαισθησία του χώρου, και τοποθέτηση καθισμάτων εξωτερικού χώρου (παγκάκια).

-Αναβαθμίστηκε ο τομέας του ηλεκτροφωτισμού και των τηλεπικοινωνιών, με έργα αντικατάστασης του υφιστάμενου φωτισμού και έργα που αφορούσαν την κάλυψη μεγαλύτερου αριθμού χρηστών κινητής τηλεφωνίας.

-Απομακρύνθηκαν στολισμοί οι οποίοι είχαν ξεμείνει σε διάφορα σημεία της πόλης

-Έγινε δενδροφύτευση όπου ήταν εφικτό.



Εικόνα 61:Κατασκευή δικτύου ύδρευσης-πυρόσβεσης-αποχέτευσης στην Ακτή Ποσειδώνος.

Προέλευση εικόνας: Οργανισμός Λιμένος Πειραιά.

Λήψη εικόνας:Νοέμβριος 2003.

3.2.1.5 Ανάπλαση Πειραιϊκής.

Πραγματοποιήθηκε η ανάπλαση ολόκληρης της περιοχής της Πειραιϊκής, με μια σειρά από έργα τα οποία είχαν σαν αποτέλεσμα την μετατροπή της εικόνας που είχε πριν το "2004" η περιοχή αυτή του Πειραιά.

-Ανάδειξη Των Μακρών Τειχών:

Πραγματοποιήθηκε ανάδειξη των αρχαίων τειχών της Πειραιϊκής, και η ένταξή τους στη σύγχρονη ζωή, με τη δημιουργία διαδρομών για τους πολίτες και τους επισκέπτες των Ολυμπιακών Αγώνων, κάτω από τα τείχη και προς τη μεριά της θάλασσας. Απαραίτητο για την ανάδειξή τους θεωρήθηκε η τοποθέτηση επιπλέον φωτισμού, και ταυτόχρονα δόθηκε μεγάλη σημασία στον τομέα της διατήρησης της καθαριότητας.



Εικόνα 62:Εικόνα των Μακρών Τειχών κατά μήκος της Πειραιϊκής.
Προέλευση εικόνας: Οργανισμός Λιμένος Πειραιά.
Λήψη εικόνας:άγνωστη ημερομηνία.

-Ανάπλαση Παράκτιας Ζώνης:

Στοχεύοντας στην δημιουργία ενός μεγάλου περιπάτου, κατά μήκος της Πειραιϊκής, πραγματοποιήθηκε μια σειρά έργων ανάπλασης ολόκληρης της παράκτιας ζώνης. Τα έργα αυτά, αφορούσαν, την αναβάθμιση του ηλεκτροφωτισμού, όπου συγκεκριμένα, αντικαταστάθηκε ο παλιός φωτισμός με νέο, και τοποθετήθηκε πρόσθετος φωτισμός όπου ήταν ανεπαρκής. Ταυτόχρονα, καλύφθηκαν όψεις εγκαταλελειμμένων κτιρίων, και αφαιρέθηκαν παράνομες διαφημιστικές πινακίδες και ξεχασμένα στολίδια. Για την δημιουργία του περιπάτου, αφαιρέθηκαν τα υπάρχοντα πεζοδρόμια, και αντικαταστάθηκαν με νέα τα οποία πληρούσαν σύγχρονες προδιαγραφές, συμπεριλαμβανομένου και αυτές για την ασφαλή και άνετη μετακίνηση ατόμων με αναπηρία. Τέλος, αντικαταστάθηκαν οι κάδοι απορριμμάτων και χαράχθηκαν νέες θέσεις για αυτούς.

3.2.1.6. Ανάπλαση Πλαζ Φρεαττύδας.

Πραγματοποιήθηκε ανάπλαση της Δημοτικής πλαζ στον όρμο Φρεατύδας, στοχεύοντας στην εκμετάλλευσή της από πολίτες αλλά και επισκέπτες. Συγκεκριμένα, δόθηκε μεγάλη σημασία στον τομέα της καθαριότητας, τοποθετώντας καινούργιους κάδους απορριμμάτων σε σημεία όπου η έλλειψή τους ήταν ιδιαίτερος αισθητή. Παράλληλα, αντικαταστάθηκε ο φωτισμός και αναβαθμίστηκε ο αστικός εξοπλισμός της περιοχής, με την τοποθέτηση καθισμάτων εξωτερικού χώρου (παγκάκια).

3.2.1.7. Ανάπλαση Πλαζ Βοτσαλάκια.

Δεδομένου ότι στην πλαζ Βοτσαλάκια βρίσκεται το κολυμβητήριο του Δήμου Πειραιά, κρίθηκε απαραίτητη η άμεση ανάπλασή της. Συνεπώς, αναβαθμίζοντας τον αστικό εξοπλισμό, τοποθετήθηκαν καθίσματα εξωτερικού χώρου (παγκάκια), για την διατήρηση της καθαριότητας αντικαταστάθηκαν οι παλιοί κάδοι απορριμμάτων με επαρκή αριθμό νέων, και τέλος, τοποθετήθηκε καινούργιος εξωτερικός φωτισμός της περιοχής αυτής.

3.2.1.8. Ανάδειξη Μακρών Τειχών σε όλο το Λιμάνι του Πειραιά.

Εν όψει του "2004", πραγματοποιήθηκε ανάδειξη των τειχών που περιέβαλαν κατά την αρχαιότητα το λιμάνι του Πειραιά, με σκοπό την φύλαξή του. Η ανάδειξή τους συμπεριλάμβανε, τον φωτισμό των τειχών, που είναι ιδιαίτερος μαγευτικός, συνδυάζοντας την σύγχρονη ζωή με την ιστορία του Πειραιά και με την διατήρηση της καθαριότητας στοιχείο σημαντικό για την καλή αισθητική της ευρύτερης περιοχής.



Εικόνα 63: Ανάδειξη Τμήματος Μακρών Τειχών στην περιοχή Παλατάκι.
Προέλευση εικόνας: Οργανισμός Λιμένος Πειραιά.
Λήψη εικόνας: άγνωστη ημερομηνία.



Εικόνα 64: Ανάδειξη τμήματος Μακρών Τειχών στην Ακτή Μιαούλη.
Προέλευση εικόνας: προσωπική λήψη.
Λήψη εικόνας: Ιούνιος 2006.

3.2.1.9 Υλοποιημένα Έργα Ανάπλασης διαφόρων Δρόμων γύρω από το Λιμάνι του Πειραιά.

-Ακτή Τζελέπη:

Ανακατασκευάστηκε το οδόστρωμα της Ακτής Τζελέπη, και πραγματοποιήθηκαν έργα κατασκευής του νέου δικτύου ύδρευσης – πυρόσβεσης - αποχέτευσης. Έγιναν έργα αναβάθμισης του αστικού

εξοπλισμού, όπως η αντικατάσταση του παλιού φωτισμού με νέο και τοποθετήθηκαν δημόσιες τουαλέτες.



Εικόνα 65: Τοποθέτηση σωλήνα ύδρευσης επί της Ακτής Τζελέπη.
Προέλευση εικόνας: Οργανισμός Λιμένος Πειραιά.
Λήψη εικόνας: Δεκέμβριος 2003.

-Ακτή Εαβερίου:

Στην Ακτή Ξαβερίου, πραγματοποιήθηκαν έργα ανάπλασης του δρόμου αυτού όπως¹²:

- Ανακατασκευή του οδοστρώματος.
- Αναβάθμιση του αστικού εξοπλισμού της περιοχής, δίνοντας ιδιαίτερη σημασία και στον τομέα της καθαριότητας, όπου τοποθετήθηκαν νέοι κάδοι απορριμμάτων και απομακρύνθηκαν οι παλιοί.
- Παράλληλα, δόθηκε σημασία στον τομέα του φωτισμού, για λόγους ασφάλειας και ευκολίας πολιτών και επισκεπτών.
- Τέλος, έγιναν έργα οικοδομικά, σε κτίρια επί της Ακτής Ξαβερίου, τα οποία θα αναφερθούν παρακάτω, αλλά και έργα κατασκευής του νέου δικτύου ύδρευσης – πυρόσβεσης – αποχέτευσης, το οποίο έγινε σε όλο το λιμάνι του Πειραιά.

3.2.1.10 Έργα για την Ασφαλή Διεξαγωγή των Αγώνων.

Η ασφάλεια των Ολυμπιακών Αγώνων του ‘‘2004’’ ήταν ένα ζήτημα μεγάλης σπουδαιότητας, σε μια περίοδο έξαρσης των τρομοκρατικών επιθέσεων. Η ασφάλεια της περιοχής Ολυμπιακής Ζώνης Λιμένα και των εγκαταστάσεων, άνηκε αποκλειστικά στην αρμοδιότητα και στον τομέα ευθύνης της Διεύθυνσης Ασφαλείας Ολυμπιακών Αγώνων (ΔΑΟΑ). Η Διεύθυνση Ασφαλείας Ολυμπιακών Αγώνων σε συνεργασία με το υπουργείο Δημοσίας Τάξης, σχεδίασαν την οργάνωση και την φύλαξη των εγκαταστάσεων του Ο.Λ.Π, με κάθε λεπτομέρεια, η δε αρμοδιότητα των θεμάτων ασφαλείας ανετέθη στην εταιρεία SAIC.

Οι επεμβάσεις που έγιναν για την ασφάλεια των Αγώνων στην Λιμενική Περιοχή ήταν οι εξής: Επί της περιφράξης που είχε κατασκευάσει ο ΟΛΠ τοποθετήθηκαν ειδικοί αισθητήρες, και περιμετρικά της Ολυμπιακής Ζώνης, εγκαταστάθηκαν κάμερες για τον έλεγχο της πρόσβασης. Παράλληλα, εγκαταστάθηκαν κινούμενες κάμερες, μέσα στον χώρο των εγκαταστάσεων, ενισχύθηκε ο φωτισμός και εγκαταστάθηκε σύστημα υπερήχων για τον έλεγχο εισερχομένων και εξερχομένων πλωτών μέσων. Προγραμματίστηκε ο ελλιμενισμός ταχυπλόων πλοίων του Λιμενικού, καθώς και η παραμονή στους χώρους Ολυμπιακής Ζώνης επίλεκτων μονάδων καθ' όλο το 24ωρο. Επίσης μετά τη συμφωνία μεταξύ της Ελληνικής Επιτροπής Ατομικής Ενέργειας και της Δ/σης Ασφαλείας των Ολυμπιακών Αγώνων, υλοποιήθηκε πρόγραμμα εγκατάστασης συστημάτων ανίχνευσης ραδιενέργειας στους χώρους εισόδου του εμπορευματικού και επιβατικού λιμένα του ΟΛΠ. Ο Οργανισμός Λιμένος

¹² Μεγάλη σημασία δόθηκε πριν τους Ολυμπιακούς Αγώνες του ‘‘2004’’ στην ανάδειξη της Ηπειώνειας Ακτής. Οι εργασίες της αποκάλυψης, αποκατάστασης και ανάδειξης του αρχαιολογικού χώρου της Ηπειώνειας Ακτής διήρκεσαν περίπου τέσσερα χρόνια (1997-1998/2000-2001) και πραγματοποιήθηκαν σύμφωνα με τις οδηγίες και υπό την άμεση επίβλεψη του Προϊσταμένου της Β΄ Εφορείας Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων κ. Γεωργίου Σταϊνχάουερ, από την αρχαιολόγο κ. Αγγελική Παύλου, την αρχιτέκτονα κ. Φωτεινή Καρασσάβα και ειδικευμένο συνεργείο υπό τον αρχιτεχνίτη κ. Ζ.Μ.Κουσνέρεφ. Επειδή η Ηπειώνεια Ακτή ανήκει στο Δήμο Δραπετσώνας, δεν γίνεται λεπτομερής αναφορά των εργασιών που έγιναν για την ανάδειξή της.

Πειραιά Α.Ε, από την πλευρά του είχε συνεργαστεί και συνδράμει για την υλοποίηση των απαιτούμενων μέτρων ασφαλείας και τη δημιουργία μιας αποτελεσματικής ομπρέλας προστασίας. Επιβεβαίωση αυτού, αποτελεί το γεγονός ότι κατά τη διάρκεια των αγώνων, δεν λειτουργούσε το Εκθεσιακό κέντρο του ΟΛΠ. Ωστε με αυτόν τον τρόπο να διευκολύνεται η προστασία της Ολυμπιακής Ζώνης.

3.2.1.11. Διαμορφώσεις Υπαίθριων Χώρων για την Οργάνωση της Κυκλοφορίας.

Αναβαθμίστηκαν οι υπαίθριοι χώροι που σχετίζονται με την οργάνωση της κυκλοφορίας και συγκεκριμένα, οι χώροι που βρίσκονται στους επιβατικούς σταθμούς του Λιμένα. Έτσι σε κάθε περιοχή υποδοχής, δημιουργήθηκαν νέοι χώροι στάθμευσης σε περιοχές όπου δεν υπήρχαν, αλλά και ανακατασκευάστηκαν κάποιο παλιοί χώροι στάθμευσης. Ταυτόχρονα, πραγματοποιήθηκε η διαμόρφωση δακτυλίου εσωτερικής κυκλοφορίας οχημάτων και ξεχωριστών πεζοδρόμων.



Εικόνα 66: Σημερινή εικόνα νέων χώρων στάθμευσης επί της οδού Ακτή Μιαούλη.

Πρόελευση εικόνας: προσωπική λήψη.

Λήψη εικόνας: Ιούνιος 2006.

3.2.1.12. Διαμορφώσεις του Μεγάρου του Ο.Λ.Π.

Μέσα στην προετοιμασία του Πειραιά για την υποδοχή των Αγώνων του "2004", πραγματοποιήθηκαν έργα διαμόρφωσης του μεγάρου του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά, το οποίο υφίσταται στην Ακτή Μιαούλη. Έτσι, πραγματοποιήθηκαν έργα για την ανακαίνιση του Α' ορόφου του κτιρίου, ώστε ο όροφος αυτός να χρησιμοποιηθεί για Διοικητικό Κέντρο του Αθήνα "2004" την διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων. Παράλληλα, πραγματοποιήθηκε διαμόρφωση στο ισόγειο του μεγάρου και έργα για την περίφραξη όλου του Ο.Λ.Π.



Εικόνα 67: Πανοραμική φωτογραφία του Μεγάρου και του Εκθεσιακού Κέντρου του Ο.Λ.Π.

Προέλευση εικόνας: Οργανισμός Λιμένος Πειραιά.
Λήψη εικόνας: άγνωστη ημερομηνία.



Εικόνα 68: Εικόνα του Εκθεσιακού Κέντρου Ο.Λ.Π.
Προέλευση εικόνας: Οργανισμός Λιμένος Πειραιά.
Λήψη εικόνας: Μάρτιος 2004.

3.2.1.13. Κατασκευή Σύγχρονου Ελικοδρομίου στην περιοχή Παλατάκι.

Στο πλαίσιο των πραγματοποιούμενων έργων, για την Ολυμπιακή προετοιμασία του Πειραιά, εντάχθηκε και η κατασκευή σύγχρονου ελικοδρομίου, στην περιοχή Παλατάκι. Έτσι, το έργο αυτό δημιούργησε σύγχρονες και άνετες συνθήκες διαμονής των ελλιμενισμένων κρουαζιερόπλοιων.



Εικόνα 69: Ελικοδρόμιο στην περιοχή Παλατάκι.
Προέλευση εικόνας: Οργανισμός Λιμένος Πειραιά.
Λήψη εικόνας: άγνωστη ημερομηνία.



Εικόνα70: Περιοχή προσγείωσης.
Προέλευση εικόνας: Οργανισμός Λιμένος Πειραιά.
Λήψη εικόνας: άγνωστη ημερομηνία.

3.2.1.14. Εκβάθυνση του Λιμένα - Υποδοχή του Queen Mary 2.

Ένα από τα πιο σημαντικά έργα που έγιναν στο λιμάνι του Πειραιά, ήταν η εκβάθυνση του. Το έργο αυτό, κρίθηκε απαραίτητο, για την υποδοχή των κρουαζιερόπλοιων – πλωτών ξενοδοχείων και ιδίως για την υποδοχή του Queen Mary 2, του μεγαλύτερου κρουαζιερόπλοιου στον κόσμο, με μήκος περίπου 340μ. και βύθισμα 10,50μ.



Εικόνα71: Πανοραμική φωτογραφία της Ακτής Ξαβερίου - Queen Mary 2.
Προέλευση εικόνας: Οργανισμός Λιμένος Πειραιά.
Λήψη εικόνας: άγνωστη ημερομηνία.



Εικόνα72: Εικόνα του Queen Mary 2.
Προέλευση εικόνας: Οργανισμός Λιμένος Πειραιά.
Λήψη εικόνας: άγνωστη ημερομηνία.

3.2.1.15. Διαμορφώσεις Περιοχών Υποδοχής – Επιβατικοί Σταθμοί.

-Πέτρινη αποθήκη Κανέλου.

Πραγματοποιήθηκε μετατροπή και ανακαίνιση της παλαιάς πέτρινης αποθήκης Κανέλου, η οποία υφίσταται στην Ακτή Ξαβερίου, σε σύγχρονο σταθμό επιβατικών κρουαζιερόπλοιων με εργασίες οικοδομικές, αποκατάστασης του κτιρίου, και εργασίες διαμόρφωσης της περιοχής γύρω από αυτό. Ο σταθμός αυτός χρησιμοποιήθηκε για τις ανάγκες των Ολυμπιακών Αγώνων και μετά το "2004" σταμάτησε η χρήση του. Τελικώς, τον Μάιο του "2006" εγκαινιάστηκε και χρησιμοποιήθηκε ξανά για την εξυπηρέτηση των κρουαζιερόπλοιων.



Εικόνα73:Επιβατικός Σταθμός Κανέλου υπό ανακατασκευή.
Προέλευση εικόνας: Οργανισμός Λιμένος Πειραιά.
Λήψη εικόνας: άγνωστη ημερομηνία.



Εικόνα74:Τελική διαμόρφωση Επιβατικού Σταθμού Κανέλου.
Προέλευση εικόνας: Οργανισμός Λιμένος Πειραιά.
Λήψη εικόνας:άγνωστη ημερομηνία.\

-Επιβατικός Σταθμός Ακτής Ξαβερίου.

Ένας ακόμη επιβατικός σταθμός που χρησιμοποιήθηκε κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων, ήταν ο επιβατικός σταθμός Ξαβερίου. Έγιναν εργασίες αναβάθμισης και αναδιαρρύθμισης στο εσωτερικό του κτιρίου για την χρησιμοποίησή του ως σύγχρονο σταθμό επιβατών.



Εικόνα75:Επιβατικός σταθμός Ξαβερίου – τελική διαμόρφωση.
Προέλευση εικόνας: Οργανισμός Λιμένος Πειραιά.

Λήψη εικόνας: άγνωστη ημερομηνία.

-Επιβατικός Σταθμός Κεντρικού Κτιρίου Ο.Λ.Π.

Εν όψει του "2004" έγιναν εργασίες διαμόρφωσης και ανακαίνισης στο κτίριο του Ο.Λ.Π. με σκοπό τη δημιουργία επιβατικού σταθμού. Έτσι διαμορφώθηκε και αναδιαρρυθμίστηκε το ισόγειο του κτιρίου για την χρήση του ως επιβατικός σταθμός.

3.2.1.16. Ανακαίνιση και αποκατάσταση του Βασιλικού Περιπτέρου.

Πραγματοποιήθηκαν εργασίες οικοδομικές του Βασιλικού Περιπτέρου το οποίο βρίσκεται στην περιοχή Παλατάκι. Η αποκατάσταση αυτή είχε ως στόχο την χρησιμοποίησή του ως εκθετήριο της ιστορίας του Ο.Λ.Π. Οι εργασίες που έγιναν για την αναπαλαίωσή του αφορούν την αντικατάσταση της φθαρμένης πέτρινης τοιχοποιίας, την αλλαγή της στέγης, των κουφωμάτων και ότι άλλο προβλέπονταν για την πιστή ανακαίνισή του.



Εικόνα76:Όψη Βασιλικού Περιπτέρου πριν από την ανακαίνισή του.
Προέλευση εικόνας: Οργανισμός Λιμένος Πειραιά.
Λήψη εικόνας:άγνωστη ημερομηνία.



Εικόνα77:Εργασίες αναπαλαίωσης Βασιλικού Περιπτέρου.
Προέλευση εικόνας: Οργανισμός Λιμένος Πειραιά.
Λήψη εικόνας:άγνωστη ημερομηνία.



Εικόνα78:Τελική διαμόρφωση Βασιλικού Περιπτέρου.
Προέλευση εικόνας: Οργανισμός Λιμένος Πειραιά.
Λήψη εικόνας:άγνωστη ημερομηνία.

3.2.1.17. Νέο Κτίριο Πυροσβεστικού Σταθμού.

Κατασκευάστηκε σύγχρονο κτίριο πυροσβεστικού σταθμού, στην περιοχή Παλατάκι, με σκοπό την άμεση επέμβαση σε μια περιοχή που φιλοξένησε μεγάλο αριθμό ανθρώπων σε πλοία – πλωτά ξενοδοχεία.



Εικόνα79:Πυροσβεστικός Σταθμός υπό κατασκευή.
Προέλευση εικόνας: Οργανισμός Λιμένος Πειραιά.
Λήψη εικόνας:άγνωστη ημερομηνία.



Εικόνα80:Νέος Πυροσβεστικός Σταθμός.
Προέλευση εικόνας: Οργανισμός Λιμένος Πειραιά.
Λήψη εικόνας:άγνωστη ημερομηνία.

3.2.1.18. Νέο Κτίριο Πλοηγικού Σταθμού.

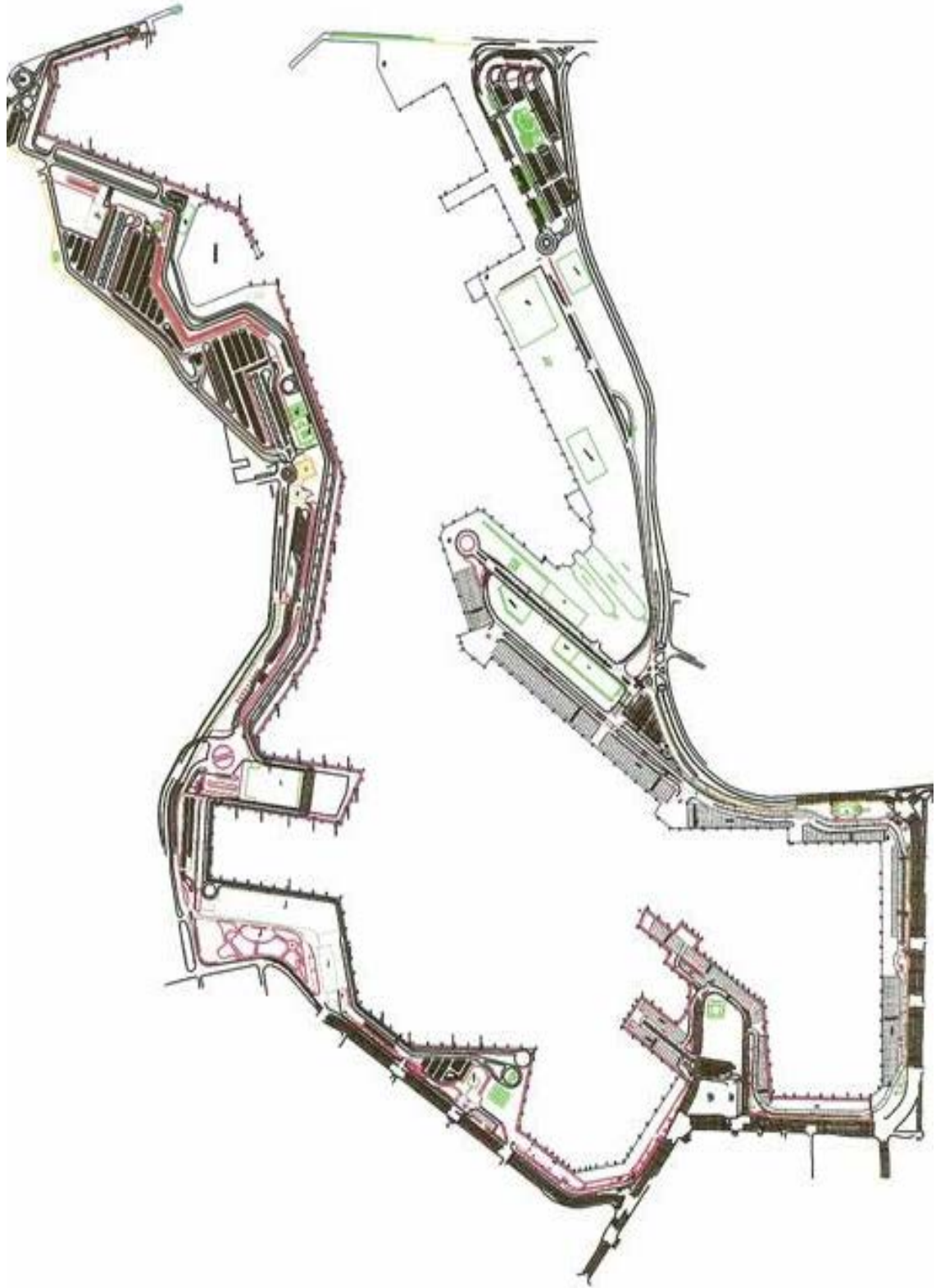
Απέναντι από το νέο πυροσβεστικό σταθμό, στην περιοχή Παλατάκι, κατασκευάστηκε καινούργιο κτίριο πλοηγικού σταθμού.



Εικόνα81:Νέο κτίριο Πλοηγικού Σταθμού.
Προέλευση εικόνας: Οργανισμός Λιμένος Πειραιά.
Λήψη εικόνας:άγνωστη ημερομηνία.



Εικόνα82:Πυροσβεστικός και Πλοηγικός Σταθμός στο Παλατάκι.
Προέλευση εικόνας: Οργανισμός Λιμένος Πειραιά.
Λήψη εικόνας:Ιούλιος 2004.



Εικόνα83:Σχέδιο του Λιμένα Πειραιά.
Προέλευση εικόνας:αρχείο dwg του Ο.Λ.Π

3.2.2. ΖΩΝΗ ΦΑΛΗΡΟΥ

Η παραλιακή ζώνη του Φαληρικού Όρμου αποτελούσε ανέκαθεν τη φυσική και ιστορική διέξοδο της Αθήνας προς τη θάλασσα. Όμως τη δεκαετία του 1970 η περιοχή, έκτασης 770 στρεμμάτων και μήκους 2,5 χιλιομέτρων, διακόπηκε βίαια, από τον αστικό ιστό λόγω αλόγιστων τεχνικών έργων. Την αναγκαία ώθηση για τη ριζική ανάπλαση της περιοχής έδωσαν οι Ολυμπιακοί Αγώνες του '2004'. Αξιοποιώντας την Ολυμπιακή ευκαιρία ο Οργανισμός της Αθήνας, ανέλαβε τη πρωτοβουλία να διαμορφώσει το σχέδιο ανάπλασης της περιοχής με στενή συνεργασία ειδικών. Η πολιτεία υιοθέτησε και στήριξε την όλη πρόταση, επιλέγοντας τον Φαληρικό Όρμο ως έναν από τους κύριους Ολυμπιακούς πόλους, προκηρύσσοντας τη μελέτη την οποία και ανέθεσε σε σύμπραξη 11 γραφείων μελετών με την επωνυμία <<Φάληρο 21>>. Επειδή η εργασία αυτή αναφέρεται σε Ολυμπιακές υποδομές εντός των γεωγραφικών ορίων του Δήμου Πειραιά, μελετήθηκαν οι αναπλάσεις μέχρι τον Κηφισό, ο οποίος και αποτελεί γεωγραφικό σύνορο του Πειραιά.

3.2.2.1. Νέος Τουριστικός Λιμένας Φαλήρου.

Πρόκειται για νέο τουριστικό λιμένα (μαρίνα) στην περιοχή ανατολικά του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας, με δυνατότητα φιλοξενίας 270 σκαφών, τα 18 από τα οποία έχουν μήκος από 25 έως 70 μ. Ο τουριστικός λιμένα χωροθετήθηκε με νομοθετική ρύθμιση, με την οποία επιτράπη η δημιουργία του για την εξυπηρέτηση της διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων του '2004'. Στην ίδια νομοθετική ρύθμιση, ανατέθηκε η διοίκηση, διαχείριση και εκμετάλλευση του τουριστικού λιμένα στην εταιρία <<Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα Α.Ε.>>, η οποία είχε και την ευθύνη εκτέλεσης των σχετικών έργων.

Ο τουριστικός λιμένας κατασκευάστηκε Β.Δ. του δυτικού προβόλου του καναλιού εκβολής του Κηφισού ποταμού. Επισημαίνεται ότι στη θέση αυτή προβλέπονταν τουριστικός λιμένας στην προ 20ετίας μελέτη των έργων του ευρύτερου Φαληρικού Όρμου, τμήμα μόνο των οποίων είχε κατασκευαστεί. Στην περιοχή των έργων προϋπήρχε μικρός λιμενίσκος, εντός του οποίου ελλιμενίζονταν τα σκάφη του Σώματος Δίωξης Οικονομικού Εγκλήματος (Σ.Δ.Ο.Ε.) και λιγοστά σκάφη αναψυχής. Στη ρύθμιση με την οποία χωροθετήθηκε ο τουριστικός λιμένας, αποφασίστηκε και η μεταφορά του Σώματος με αποτέλεσμα την αποδέσμευση όλων των κρηπιδωμάτων του λιμενίσκου προς χρήση από τουριστικά σκάφη, καθώς και των χερσαίων χώρων με τις υφιστάμενες κτιριακές εγκαταστάσεις. Για τη διαμόρφωση της υποδομής του λιμένα κατασκευάστηκαν τα εξής έργα:

Προσήνεμος Μόλος:

Κατασκευάστηκε προσήνεμος μόλος από λιθορριπές, φυσικούς ογκόλιθους και εξωτερική θωράκιση από ειδικούς τεχνητούς ογκόλιθους, συνολικού μήκους 190 μ.

Εσωτερική Κρηπίδωση:

Εσωτερική κρηπίδωση, στην υπήνεμη πλευρά του προσήνεμου μόλου, μήκους 177μ. περίπου και ωφέλιμου βάθους κρηπίδας 6.0μ.

Συμπλήρωση των κρηπιδωμάτων του καναλιού εκβολής του Κηφισού:

Συμπλήρωση – ολοκλήρωση της ημιτελούς εσωτερικής κρηπίδωσης του δυτικού προβόλου του καναλιού εκβολής του Κηφισού, μήκους 143μ. περίπου και ωφέλιμου βάθους κρηπίδας 5.90μ. για τη δημιουργία νέων θέσεων πρυμνοδέτησης μεγάλων τουριστικών σκαφών, καθώς και διαπλάτυνση περίπου 40μ. προς το νέο προσήνεμο μόλο, με ωφέλιμο βάθος επίσης 5.90μ. για τη δημιουργία δύο επιπλέον θέσεων πρυμνοδέτησης μεγάλων σκαφών.

Προστατευτικός Μόλος:

Κατασκευάστηκε νέος εγκάρσιος προστατευτικός μόλος, μήκους 100μ. περίπου και σε απόσταση 235μ. από τα υφιστάμενα παραλιακά κρηπιδώματα του εσωτερικού λιμένα. Ο μόλος κατασκευάστηκε με λιθορριπές και εξωτερική κρηπίδωση με απορροφητικό μέτωπο.

Εγκατάσταση Πλωτών Προβλητών:

Εγκαταστάθηκαν 3 εγκάρσιες πλωτές προβλήτες, στη θαλάσσια περιοχή του εσωτερικού λιμένα που ορίζεται εσωτερικά του νέου προστατευτικού μόλου, του υφιστάμενου μικρού προστατευτικού-αντιπροσαμμωτικού προβόλου και των υφιστάμενων παραλιακών κρηπιδωμάτων. Έτσι δημιουργήθηκε λιμενική υποδομή στη θαλάσσια περιοχή του εσωτερικού πλέον διαμορφωμένου λιμένα για την εξυπηρέτηση συνολικά περί των 225 σκαφών μήκους έως 20μ.

Διάφορες επιστρώσεις:

Πραγματοποιήθηκαν επιστρώσεις πάσης φύσεως των υφιστάμενων και νέων χερσαίων χώρων της εγκατάστασης. Η υπό διαμόρφωση επιφάνεια των νέων χερσαίων χώρων του προσήνεμου

μόλου ήταν της τάξης των 3.500τ.μ. ενώ η αντίστοιχη του δυτικού προβόλου 13.500τμ. Στη χερσαία ζώνη του τουριστικού λιμένα συμπεριλαμβάνονται και οι χερσαίοι χώροι όπισθεν των παραλιακών κρηπιδωμάτων του εσωτερικού λιμένα έκτασης 4.000τμ.



Εικόνα84:Πανοραμική εικόνα του λιμένα Φαλήρου.
Προέλευση εικόνας: DENCO Σύμβουλοι Μηχανικοί Ε.Π.Ε.
Λήψη εικόνας:άγνωστη ημερομηνία.

Κριτήρια σχεδιασμού των έργων:

Τα έργα σχεδιάστηκαν με σκοπό αφενός τη δημιουργία νέων θέσεων ελλιμενισμού τουριστικών σκαφών και αφετέρου την εξασφάλιση συνθηκών ασφαλούς αγκυροβολίας, τόσο στον εσωτερικό λιμένα, όσο και στα κρηπιδώματα του υφιστάμενου προβόλου του έργου εκβολής του Κηφισού.

Για την αύξηση της χωρητικότητας του τουριστικού λιμένα, αποφασίστηκε, η ολοκλήρωση των υφιστάμενων και ταυτόχρονα η κατασκευή νέων κρηπιδωμάτων στον δυτικό πρόβολο, τα οποία προστατεύονται από την κυματική δράση με εξωτερικό έργο προστασίας (προσήνεμος μόλος), κάθετο στα εν λόγω κρηπιδώματα και παράλληλο προς τα υφιστάμενα παραλιακά κρηπιδώματα του εσωτερικού λιμένα.

Με βάση τους υπολογισμούς των ενεργειακών χαρακτηριστικών των κυμάτων που απολήγουν στα εν λόγω κρηπιδώματα (ρήχωση, διάθλαση και περίθλαση των προωθούμενων κυματισμών), αποφασίστηκε ότι το απαιτούμενο μήκος του εξωτερικού έργου θα πρέπει να είναι 190μ., ικανό για την εξασφάλιση συνθηκών αγκυροβολίας για μήκος μεγαλύτερο των 250μ. εκ του συνολικού των 480μ. περίπου των κρηπιδωμάτων του δυτικού προβόλου του Κηφισού. Το μήκος του έργου προέκυψε από τη συνεκτίμηση παραμέτρων όπως η γεωγραφία της περιοχής μελέτης, το κυματικό κλίμα της ευρύτερης περιοχής με σημαντικό τον Ν-ΝΔ. τομέα προώθησης, η μικρή απόσταση της παρακείμενης παραλίας δυτικά του έργου, τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των υφιστάμενων κατασκευών, καθώς και ελαχιστοποίηση περιβαλλοντικής επιβάρυνσης, αποτέλεσε αποφυγή στη δημιουργία κλειστού τύπου λιμενολεκάνης με δύσκολη ανανέωση των υδάτων της. Ενδεχόμενη επέκταση προς τα δυτικά του εξωτερικού έργου, εκτός των προαναφερόμενων δυσμενών επιπτώσεων, θα περιόριζε σημαντικά και την είσοδο στον τουριστικό λιμένα, γεγονός που θα δημιουργούσε προβλήματα στα μεγάλα σκάφη, ενώ θα αύξανε σημαντικά και το κόστος της κατασκευής, λόγω των σημαντικών βαθών στην περιοχή της επέκτασης.

Με βάση τα παραπάνω, το μήκος του εξωτερικού προσήνεμου μόλου εξασφάλιζε μεν προστασία στα κρηπιδώματα του δυτικού προβόλου του Κηφισού, ενώ δεν ήταν επαρκές αντίστοιχα για τα κρηπιδώματα του εσωτερικού λιμένα. Το γεγονός αυτό είχε ως αποτέλεσμα όχι μόνο την ελλιπή προστασία των ανατολικών κρηπιδωμάτων του εσωτερικού λιμένα, αλλά και τη δημιουργία ενοχλητικών κυμάτων αναταραχών στις θεωρητικά προστατευόμενες θέσεις στην υπήνεμη πλευρά του προστατευτικού μόλου. Το τελευταίο οφειλόταν στην παρουσία κατακόρυφων μετώπων κρηπιδωμάτων, τα οποία δημιουργούσαν ανακλάσεις στους προσπίπτοντες σε αυτά κυματισμούς, με αποτέλεσμα την επαύξηση των ενεργειακών χαρακτηριστικών τους, καθιστώντας την αγκυροβολία των σκαφών τουλάχιστον ενοχλητική για τους χρήστες της.

Λόγω της μη επιθυμητής επέκτασης του εξωτερικού προσήνεμου μόλου, για τους λόγους που προαναφέρθηκαν, αποφασίστηκε η κατασκευή δεύτερου προστατευτικού μόλου κάθετου στα κρηπιδώματα του δυτικού προβόλου του Κηφισού, σε απόσταση 235μ. από τα παραλιακά κρηπιδώματα του εσωτερικού λιμένα. Η εν λόγω κατασκευή εξασφαλίζει αφενός την προστασία στα ανατολικά κρηπιδώματα του εσωτερικού λιμένα και παράλληλα μειώνει σημαντικά την ενέργεια των εξ ανακλάσεως προωθούμενων κυματισμών στις θέσεις αγκυροβολίας όπισθεν του υφιστάμενου προστατευτικού προβόλου.



Εικόνα85:Εικόνα εξωτερικού προσήνεμου μόλου.
Προέλευση εικόνας: DENCO Σύμβουλοι Μηχανικοί Ε.Π.Ε.
Λήψη εικόνας:άγνωστη ημερομηνία.

Χωρητικότητα του τουριστικού λιμένα:

Η χωρητικότητα σκαφών προέκυψε με βάση τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά και τους αντίστοιχους τεχνικούς περιορισμούς που επιβάλλουν τα υφιστάμενα και νέα έργα, τους διεθνείς κανονισμούς και συστάσεις σε ό,τι αφορά τις επιτρεπόμενες αποστάσεις μεταξύ των σκαφών, επιφάνειες ελιγμών και εν γένει την κατά το δυνατό καλύτερη εκμετάλλευση του διαθέσιμου θαλάσσιου χώρου.

Η επιτευχθείσα χωρητικότητα ανέρχεται σε 27 θέσεις για τουριστικά σκάφη με χρήση των παραλιακών κρηπιδωμάτων αλλά και πλωτών προβλητών, οι οποίες λόγω του μη μόνιμου χαρακτήρα τους παρέχουν δυνατότητα μερικής αναδιάταξης των θέσεων εξυπηρέτησής τους, γεγονός το οποίο παρέχει ευελιξία σε ό,τι αφορά την τελική χωρητικότητα που μπορεί να επιτευχθεί ανάλογα με τη ζήτηση.

Από αυτές τις θέσεις οι 225 αφορούν τον εσωτερικό λιμένα για σκάφη μήκους από 8 έως 20μ. ενώ οι υπόλοιπες 45 προβλέπονται στον εξωτερικό λιμένα, στην κρηπίδα μεταξύ του προστατευτικού προβόλου και του προσήνεμου μόλου. Οι 45 θέσεις αφορούν κατά το πλείστον μεγάλα τουριστικά σκάφη, τα οποία μπορούν να εξυπηρετηθούν σε αυτές λόγω του μεγαλύτερου ωφέλιμου βάθους κρηπίδωσης και λόγω του διαθέσιμου χώρου ελιγμών στο συγκεκριμένο τμήμα του έργου.



Εικόνα86:Εικόνα από την εσωτερική λιμενολεκάνη.
Προέλευση εικόνας: Denco Σύμβουλοι Μηχανικοί Ε.Π.Ε.
Λήψη εικόνας:άγνωστη ημερομηνία.



Εικόνα87:Εικόνα από την εξωτερική λιμενολεκάνη.
Προέλευση εικόνας: Denco Σύμβουλοι Μηχανικοί Ε.Π.Ε.
Λήψη εικόνας:άγνωστη ημερομηνία.

3.2.3. Πολιτιστικά στοιχεία των Ολυμπιακών Αγώνων “2004”.

Οι δημότες αλλά και οι επισκέπτες του Πειραιά, κατά την περίοδο των Αγώνων, είχαν τη δυνατότητα να απολαύσουν σημαντικές εκδηλώσεις που αφορούσαν την πολιτιστική μας κληρονομιά. Έτσι, υπογράφηκε σύμβαση μεταξύ του Οργανισμού Οργανωτικής Προβολής Ελληνικού Πολιτισμού και της Δημοτικής Επιχείρησης Πολιτιστικής Ανάπτυξης Πειραιά (Δ.Ε.Π.Α.Π). Οι εκδηλώσεις που πραγματοποιήθηκαν ήταν:

Έκθεση αρχαίου αντιγράφου αθηναϊκής τριήρους.

Η έκθεση περιλάμβανε την έκθεση αντίγραφου πλοίου αθηναϊκής τριήρους¹³, <<Ολυμπιάς>>, την Κυρήνεια Ελευθερία και ένα Μινωικό πλοίο. Η τριήρης μετέφερε την Ολυμπιακή Φλόγα στον Πειραιά και ελλιμενίστηκε στον θαλάσσιο χώρο μπροστά από το Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος, μαζί με τα άλλα δύο πλοία όπου εκτέθηκαν, για πρώτη φορά και τα τρία αρχαϊκά πλοία μαζί. Μετά το τέλος της έκθεσης η Ολυμπιάς παραδόθηκε στο πολεμικό Ναυτικό. Έκτοτε, το αντίγραφο πλοίο βρίσκεται πακτωμένο σε χώρο του άλσους ναυτικής παράδοσης στο Παλαιά Φάληρο. Οι προθέσεις του Δήμου και των φορέων της πόλης του Πειραιά, είναι το μοναδικό αυτό αντίγραφο πλοίο της Κλασικής περιόδου, να αποδοθεί και πάλι για πολιτιστική διαχείριση και διατήρησή του ως σύμβολο της ναυτικής παράδοσης του έθνους. Απώτερη επιδίωξη η οποία χρονικά τώρα λαμβάνει συγκεκριμένες ενέργειες ώστε το μοντέλο αυτό μαζί με τη δημιουργία ενός μοντέλου νεώσοικου που θα κατασκευαστεί στον χώρο του λιμανιού της Ζέας να αποτελέσει ένα σύμβολο, και να δημιουργηθεί στην πόλη του Πειραιά, το πρώτο μουσείο ναυτικής πειραματικής αρχαιολογίας. Ο στόχος αυτός είναι απόλυτα εφικτός και από άποψη επιστημονικής τεκμηρίωσης και από άποψη οικονομικής εξεύρεσης πόρων. Αυτός ο βασικός σκοπός έχει πολλαπλά οφέλη τόσο για την πόλη του Πειραιά όσο γενικότερα για την Ελλάδα, γιατί θα αποτελέσει για την πόλη του Πειραιά σημείο αναφοράς της και ταυτόχρονα επιστημονικό πεδίο ερευνών και πολιτιστικό και τουριστικό αξιοθέατο.

Χρόνος έκθεσης: 12/08/2004 – 15/09/2004.

Η τριήρης Ολυμπιάς κατασκευάστηκε το 1985 – 1987, με Πρωτοβουλία του υπουργείου Πολιτισμού και υπουργό εκείνης της περιόδου την Μελίνα Μερκούρη και το Πολεμικό Ναυτικό. Τα σχέδια της τριήρους έγιναν από τους Morison και Coach, του τμήματος ναυτικής αρχαιολογίας του πανεπιστημίου του Λονδίνου.

Χώρος έκθεσης: Μαρίνα Ζέας, θαλάσσιος χώρος μπροστά από το Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος.

Χορηγία: 121.000 €

Παράλληλες δραστηριότητες: θεματική έκθεση αθηναϊκής τριήρους, διανομή ενημερωτικού υλικού.

Άφιξη πλοίου Κερύνεια Ελευθερία.

Χρόνος άφιξης: 14/05/2004.

Χώρος έκθεσης: Κεντρικό Λιμάνι Πειραιά.

Θεατρική παράσταση <<Καλλιπάτεια>>.

Χώρος εκδήλωσης: Βεάκειο θέατρο.

Άφιξη μινωικού πλοίου <<Μίνωα>>.

Χρόνος άφιξης: 28/06/2004.

Χώρος έκθεσης: Κεντρικό Λιμάνι Πειραιά.

Εκδήλωση χορευτικής ομάδας και φιλαρμονικής του Δήμου Πειραιά.

Οργάνωση εκδήλωσης: Δημοτική Επιχείρηση Πολιτιστικής Ανάπτυξης Πειραιά.

Άφιξη του πλοίου της <<Ειρήνης>>.

Χρόνος άφιξης: 14/08/2004.

Χώρος έκθεσης: Κερατείν.

Εκδήλωση στο Βεάκειο θέατρο με τη συμμετοχή της φιλαρμονικής και χορευτικής ομάδας του Δήμου Πειραιά και ομάδας ειρηνιστών από την Ιαπωνία.

Μουσικό πολυθέαμα.

Χώρος εκδήλωσης: Βεάκειο θέατρο.

Θέμα: ιστορική αναδρομή διαμέσου των αιώνων.

Συντελεστές: φιλαρμονική Δήμου Πειραιά και Δημοτική
Επιχείρηση Πολιτιστικής Ανάπτυξης Πειραιά.

Piraeus Classic Week:

Θέμα: εκδηλώσεις ναυτικού και πολιτιστικού περιεχομένου.

Συνδιοργανωτές: Δήμος Πειραιά – Δήμος Κέας – Ναυτικός
Όμιλος Ελλάδος.

Χώροι Εκδηλώσεων: πλατεία Κοραή–Πασαλιμάνι–Μικρολίμανο-
εγκαταστάσεις Ναυτικού Ομίλου Ελλάδος
Δήμου Κέας.

Χορηγία: Οργανισμός Προώθησης Ελληνικού Πολιτισμού Α.Ε –
679.000 €

4.1. ΖΩΝΗ ΠΕΙΡΑΙΑ

Μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες του '2004' πραγματοποιήθηκαν εργολαβικές εργασίες οδοποιίας στον Πειραιά, από το υπουργείο Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. οι οποίες αναλύονται παρακάτω. Οι εργολαβίες αυτές, συμπεριλαμβάνουν δρόμους κεντρικούς και πολυσύχναστους στον Πειραιά, γεγονός που αιτιολογεί την ανάγκη συντήρησής τους.

4.1.1. Ολυμπιακές Εργολαβίες Συντήρησης Οδοποιίας:

Ολυμπιακή Εργολαβία Συντήρησης Οδοποιίας Σ.Ο. 06/03:

- Ηρώων Πολυτεχνείου-34^ο Συντάγματος, τμήμα από Χατζηκυριακού έως Ομηρίδου Σκυλίτση.
 - Γρηγορίου Λαμπράκη, τμήμα από Ακτή Μουτσοπούλου έως Πειραιώς.
 - Ελευθερίου Βενιζέλου, τμήμα από Ρήγα Φεραίου έως Γρηγορίου Λαμπράκη.
 - Διστόμου, τμήμα από Γρηγορίου Λαμπράκη έως Μεγ. Αλεξάνδρου.
 - Μεγ. Αλεξάνδρου, τμήμα από Δελληγιώργη έως Φιλίππου.
 - Ρήγα Φεραίου, τμήμα από Κόρακα έως Ελευθερίου Βενιζέλου.
 - Πύλης-Τζαβέλα, τμήμα από Γρηγορίου Λαμπράκη έως συμβολή της Ομηρίδου Σκυλίτση.
- Προϋπολογισμός Έργου:600.000 €

Συντήρηση Οδοποιίας Προτεύοντος Ολυμπιακού Οδικού Δικτύου Σ.Ο. 15/03:

- Βασ.Γεωργίου, τμήμα από Γρηγορίου Λαμπράκη έως Ακτή Ποσειδώνος.
 - Ακτή Ξαβερίου – Ακτή Μιαούλη – Ακτή Ποσειδώνος – Ακτή Καλλιμασιώτη, τμήμα από Χατζηκυριακού έως Ηλεκτρικό Σταθμό Πειραιά.
- Προϋπολογισμός Έργου:6.882.714 €

Συντήρηση Οδικού Δικτύου Εργολαβίας Σ.Ο. 11/05:

- Ζέρβου Σπ, τμήμα από Καραϊσκάκη έως Εθν. Μακαρίου.
- Γιαννοπούλου, τμήμα από Ζαΐμη έως Λ.Ειρήνης.
- Καραϊσκάκη, τμήμα από Λ.Ειρήνης έως Ζαΐμη.
- Φραγισκάτου, τμήμα από Λ.Ειρήνης έως Ελευθερίου Βενιζέλου.

- Καλλέργη, τμήμα από Λ.Ειρήνης έως Ζαΐμη.
 - Βασ. Σοφίας, τμήμα από Λάμπελετ έως Αγ.Ελευθερίου.
 - Κιθαιρώνος, τμήμα από Βασιλικών έως Θάσου.
 - Λάμπελετ, τμήμα από Μουτσοπούλου έως Αιτωλοακαρνανίας.
 - Μαχητών, τμήμα από Προποντίδος έως αδιέξοδο.
 - Νεοσοίκων, τμήμα από Σαχτούρη έως πλατεία Σερφιώτου.
 - Ιωνίδων, τμήμα από Σκουλούδη έως Σαχτούρη.
 - Έβρου, από Λακωνίας έως Αιτωλικού.
 - Φ.Κορυτσάς, τμήμα από Δερβενακίων έως Υπαπαντής.
 - Καρατζά, τμήμα από Βασ.Γεωργίου Α΄ έως Κάνιγγος.
 - Κάνιγγος, τμήμα από Ακτή Κουντουριώτου έως Ακτή Μουτσοπούλου.
 - Σ.Τρικούπη, τμήμα από Σαλαμινομάχων έως Χατζηκυριακού.
 - Φλέσσα, τμήμα από Θεοτόκη έως Σαλαμινομάχων.
 - Καλαμών, τμήμα από Αγ.Δημητρίου έως Ψαρρών.
 - Έλλης, τμήμα από Ψαρρών έως Δογάνης.
 - Πατρών, τμήμα από Ψαρρών έως Σπάρτης.
 - Αγ.Όρους, τμήμα από Καλοκαιρινού έως Δερβενακίων.
 - Ζέας, τμήμα από Ρεπέτσα έως Πύλης.
 - Ρεπέτσα, τμήμα από θεάτρου έως Ζέας.
 - Ομηρίδου Σκυλίτση, τμήμα από Αϊδινίου έως Δεληγιώργη.
 - Βούλγαρη, τμήμα από Αθ.Διάκου έως Πύλης.
 - Ράλλη, τμήμα από Αθ.Διάκου έως Διστόμου.
 - Δεληγιώργη, τμήμα από Ομηρίδου Σκυλίτση έως Τζαβέλλα.
 - Αλεξάνδρου, τμήμα από Τζαβέλλα. Έως Μ.Αλεξάνδρου.
 - Βάσσου, τμήμα από Χαϊδαρίου έως Φιλιππουπόλεως.
 - Πανουργιά, τμήμα από Τζαβέλλα έως Παναγιάς Μυρτιδιώτισσας.
- Προϋπολογισμός Έργου:450.000 €

4.1.5. Κατασκευή πεζογέφυρας σύνδεσης επιβατικού λιμένα Ακτής Καλλιμασιώτη με σταθμό Η.Σ.Α.Π του Πειραιά.¹⁴

¹⁴ Στατική Μελέτη:Τ. Τσικνιάς και Συνεργάτες ΑΕΜΤΕ.
 Αρχιτεκτονική Μελέτη:Γ.Ασημομύτης και Συνεργάτες Ε.Ε.
 Ηλεκτ-Μηχανική Μελέτη: ΕΛ.ΤΕ.ΜΕ ΕΠΕ.



Εικόνα88:Πεζογέφυρα σύνδεσης Ακτής Καλλιμασιώτη με ΗΣΑΠ.
Προέλευση εικόνας:προσωπική λήψη
Λήψη εικόνας:Σεπτέμβριος 2006



Εικόνα89:Πεζογέφυρα σύνδεσης Ακτής Καλλιμασιώτη με ΗΣΑΠ.
Προέλευση εικόνας:προσωπική λήψη
Λήψη εικόνας: Σεπτέμβριος 2006

4.2. ΖΩΝΗ ΦΑΛΗΡΟΥ

4.2.1. Ολοκλήρωση παραλιακού περιπάτου που συνδέει τον Φλοίσβο με τον Πειραιά:

Πραγματοποιήθηκε, η ολοκλήρωση του παραλιακού περιπάτου, ο οποίος συνδέει τον Φλοίσβο με τον Πειραιά με εργασίες όπως, ανακατασκευή των πεζοδρομίων με σύγχρονες προδιαγραφές, τοποθέτηση εξωτερικών καθισμάτων καθώς και τοποθέτηση κάδων απορριμμάτων αλλά και πράσινου στοιχείου.



Ο Εικόνα90: παραλιακός περίπατος.
Προέλευση εικόνας: Denco Σύμβουλοι Μηχανικοί ΕΠΕ
Λήψη εικόνας: άγνωστη ημερομηνία.

4.2.2. Νέο πλέγμα Μέσων Μαζικής Μεταφοράς:

Κατά τη μετά-Ολυμπιακή περίοδο δημιουργήθηκε ένα πλέγμα μέσων μαζικής μεταφοράς που εξασφαλίζει τη σύνδεση του Φαληρικού Όρμου με την Αθήνα και τον Πειραιά και περιλαμβάνει ένα πυκνό λεωφορειακό δίκτυο αφενός κατά μήκος της παραλιακής λεωφόρου και της λεωφόρου Συγγρού μέχρι τον σταθμό του Μετρό στην περιοχή του Σ.Ε.Φ.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Αναμφισβήτητο, είναι το γεγονός ότι με την φιλοξενία των Ολυμπιακών Αγώνων, η χώρα μας, και ειδικότερα ο Πειραιάς, που είναι και το αντικείμενο μελέτης αυτής της εργασίας, κληρονόμησε υποδομές, σύγχρονες και ικανές να αλλάξουν την όψη του και να τον καταστήσουν μια σύγχρονη πόλη. Παράλληλα άνοιξαν ορίζοντες για την υλοποίηση νέων έργων που θα ωφελήσουν ακόμη περισσότερο τις ανάγκες που έχει ο Πειραιάς σήμερα, όταν θα πραγματοποιηθούν.

Υποκειμενικά, θα μπορούσαμε να πούμε, πως οι Ολυμπιακοί Αγώνες ωφέλησαν την χώρα μας, η οποία πριν το '2004', είχε σημαντικές ελλείψεις σε θέματα υποδομών. Δυστυχώς, ορισμένα από τα έργα έγιναν σε χρόνους ταχύτατους με αποτέλεσμα να μην εξασφαλίζουν σήμερα την λειτουργικότητα που θα έπρεπε, όπως δρόμοι που οδηγούν σε αδιέξοδο, αν και κατασκευάστηκαν με σύγχρονες προδιαγραφές. Άλλα έργα θα έπρεπε να υλοποιηθούν πριν τους Αγώνες, και είτε υλοποιήθηκαν σήμερα, όπως η πεζογέφυρα που συνδέει το λιμάνι με τον σταθμό του ΗΣΑΠ στον Πειραιά, είτε ποτέ μέχρι τώρα. Το σίγουρο είναι, ότι τα Ολυμπιακά Έργα έδωσαν τη δυνατότητα στο λιμάνι του Πειραιά, να βρίσκεται μπροστά από τον λιμενικό ανταγωνισμό στην υποδοχή κρουαζιερόπλοιων στη Μεσόγειο, καταστρώντας παράλληλα, πιο ελκυστικές τις ιδιωτικές επενδύσεις στο λιμάνι.



Εικόνα91:Λιμάνι Πειραιά.
Προέλευση εικόνας: Οργανισμός Λιμένος Πειραιά.
Λήψη εικόνας:άγνωστη ημερομηνία.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ-ΠΗΓΕΣ

- *Πειραιάς 1834-1912*, Μαλικούτη Στ. (2004), Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς, Αθήνα.
- *Πειραιάς Κέντρο Ναυτιλίας και Πολιτισμού*, Σταϊνχάουερ Γ-Μαλικούτη Στ.-Τσοκόπουλος Β. (2000), εκδόσεις Έφεσσος, Αθήνα.
- *Το χρονικό μιας πολιτείας*, Πειραιάς 1835-2005 (Πειραιάς 2005), Γιάννης Ε. Χατζημανωλάκης
- *Ο Πειραιάς μέσα από την ιστορία και τη λογοτεχνία*, Ιωνίδειος Σχολή Πειραιά
- *Πειραιάς η θαλασσινή πόλη της Ελλάδας*, Έκδοση Δημοτική Επιχείρηση Προβολής & Επικοινωνίας Πειραιά. ΔΕΠΕΠ 1998
- *Μεγάλο Πειραιϊκό Λεύκωμα*, Χρήστου Πατράγα. Εκδόσεις Μυτιληναίος Α.Ε. Πειραιά 2004
- *Πειραιάς*, ΣΔΕ Πειραιά Μάρτιος 2006(PROJECT Πειραιά)
- *Περιοδικό της Κυριακής ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ Ε*, τεύχος 623, Μάρτιος 16 2003
- *Μεταλλικές Κατασκευές*, Τεχνικό επιστημονικό περιοδικό για μεταλλικές και σύμμεικτες κατασκευές. Κωδ.7574 / τεύχος 2^ο 2005.
- *Αρχιτέκτονες*, περιοδικό του ΣΑΔΑΣ- ΠΕΑ, τεύχος 51, περίοδος Β / Μάιος / Ιούλιος 2005
- *ΚΤΙΡΙΟ*, πρωτοπόρο τεχνικό περιοδικό της Ελλάδας, Μάιος 2004 τεύχος 161.
- *Το λιμάνι του Πειραιά στη διαδρομή των αιώνων*, Γιάννη Ε. Χατζημανωλάκη, Πειραιάς 1989.
- *Τα μνημεία και το αρχαιολογικό μουσείο Πειραιά*, Γιώργος Σταϊνχάουερ, εκδόσεις Μ.Τούμπης Α.Ε.
- *Η οχύρωση και η πύλη της Ηετιωνείας*, Γεώργιος Σταϊνχάουερ, Πειραιάς 2003.
- *ΦΕΚ.410 Α*, 27/08/1982, Κήρυξη Ιστορικού Κέντρου Πειραιά.
- *ΦΕΚ1115*, 08/09/2000, Κήρυξη ως Αρχαιολογικού Χώρου της περιοχής των Αστικών Πυλών Πειραιώς.

Συνεντεύξεις:

- *Δρακόπουλος Χρήστος*, υπεύθυνος πολιτιστικών θεμάτων Πειραιά για το "2004".
- *Βασιλειάδης Ηλίας*, πολεοδόμος-αρχιτέκτων της εταιρίας Denco.
- *Πανόργιας Πάτροκλος*, μέλος Δημοτικού Συμβουλίου Αθλητικού Οργανισμού Δήμου Πειραιά, εκπρόσωπος δημάρχου και μέλος της συντονιστικής επιτροπής των Ολυμπιακών Αγώνων του "2004" για τον Δήμο Πειραιά.
- *Θεοχάρης Ιωάννης*, διευθυντής χερσαίων έργων του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά.
- *Λιόκαλος*: πολιτικός μηχανικός, υπεύθυνος χερσαίων έργων για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του "2004".
- *Μπουγάς Χαράλαμπος*, πολιτικός μηχανικός-αντιδήμαρχος Πειραιά.

- *Κουτσοδόντης Αχιλλέας*: πολιτικός μηχανικός, διευθυντής τμήματος οδοποιίας Δήμου Πειραιά.
- *Αδάμης*: πολιτικός μηχανικός, υπεύθυνος χερσαίων έργων για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του '2004'.
- *Διαμαντόπουλος Γιώργος*: πολιτικός μηχανικός, υπεύθυνος οδοποιίας τμήματος οδοποιίας Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.
- *Στραβοδήμου Ελένη*: πολιτικός μηχανικός, υπεύθυνη οδοποιίας τμήματος οδοποιίας Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.
- *Σταυρόπουλος Μιχάλης*, πολιτικός μηχανικός, υπεύθυνος συντήρησης οδοποιίας τμήματος οδοποιίας Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.

Διευθύνσεις Διαδικτύου:

- www.pireas.com
- www.athensinfo.com
- www.olp.gr
- www.danilidis.gr
- www.hellas.teipir.gr
- www.tovima.gr
- www.savoyhotel.gr
- www.news.kathimerini.gr
- www.traveltimes.gr
- www.Apodimos.com

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

**ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΑΡΜΟΔΙΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΕΡΓΩΝ –
ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ – ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ –
ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ.**

Έργο	Αναβάθμιση Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας.
Φορέας Υλοποίησης	ΓΓΑ – ΕΥΔΕ – ΑΟΕ.
Φορέας Χρηματοδότησης	Υπουργείο Πολιτισμού.
Φορέας Παρακολούθησης	ΓΓΑ.
Χρονοδιάγραμμα	2003 – 2004.

Έργο	Διαμόρφωση – αναβάθμιση κοινόχρηστων χώρων Εμπορικού Κέντρου Πειραιά.
Φορέας Υλοποίησης	Δήμος Πειραιά.
Φορέας Χρηματοδότησης	ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α.
Φορέας Παρακολούθησης	ΑΘΗΝΑ 2004 Δήμος Πειραιά.
Χρονοδιάγραμμα	2002 – 2004.

Έργο	Αναβάθμιση Αστικού Εξοπλισμού.
Φορέας Υλοποίησης	Δήμος Πειραιά Συναρμόδιοι Φορείς.
Φορέας Χρηματοδότησης	ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α.
Φορέας Παρακολούθησης	Δήμος Πειραιά.
Χρονοδιάγραμμα	2003 – 2004.

Έργο	Διαφημιστικές πινακίδες.
Φορέας Υλοποίησης	Δήμος Πειραιά Συναρμόδιοι Φορείς.
Φορέας Παρακολούθησης	ΑΘΗΝΑ 2004.

Χρονοδιάγραμμα	2003 – 2004.
----------------	--------------

Έργο	Προβολή χορηγών με διαφημιστικές πινακίδες.
Φορέας Υλοποίησης	ΑΘΗΝΑ 2004.
Φορέας Παρακολούθησης	ΑΘΗΝΑ 2004.
Χρονοδιάγραμμα	8 – 9 /2004.

Έργο	Εξασφάλιση προσβασιμότητας ΑμεΑ.	
Φορέας Υλοποίησης	Δήμος Πειραιά Συναρμόδιοι Φορείς.	
Φορέας Χρηματοδότησης	ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α.	
Φορέας Παρακολούθησης	Δήμος Πειραιά 2004	ΑΘΗΝΑ
Χρονοδιάγραμμα	2003 – 2004.	

Έργο	Δημοτικές υπηρεσίες Καθαριότητας – Πρασίνου.	
Φορέας Υλοποίησης	Δήμος Πειραιά.	
Φορέας Χρηματοδότησης	ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α Πειραιά.	Δήμος
Φορέας Παρακολούθησης	ΑΘΗΝΑ 2004.	
Χρονοδιάγραμμα	8 – 9 /2004.	

Έργο	Αναβάθμιση τηλεπικοινωνιακών υποδομών.
Φορέας Υλοποίησης	Δήμος Πειραιά Τηλ/ωίων – ΑΘΗΝΑ 2004 – ΟΤΕ. Χορηγός
Φορέας Παρακολούθησης	ΑΘΗΝΑ 2004.
Χρονοδιάγραμμα	2002 – 2004.

Έργο	Αναβάθμιση Υδραυλικών Δικτύων.
Φορέας Υλοποίησης	Δήμος Πειραιά Συναρμόδιοι Φορείς.
Προϋπολογισμός	2.171.000 €
Φορέας Παρακολούθησης	Οργανισμός Λιμένος Πειραιά.
Χρονοδιάγραμμα	2002 – 2003.

Έργο	Αναβάθμιση υποδομών για φιλοξενία – Επιβατικοί Σταθμοί.
Φορέας Υλοποίησης	Οργανισμός Λιμένος Πειραιά.
Φορέας Παρακολούθησης	Οργανισμός Λιμένος Πειραιά.
Χρονοδιάγραμμα	2002 – 2004.

Έργο	Αναβάθμιση ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων.
Φορέας Υλοποίησης	Οργανισμός Λιμένος Πειραιά.
Φορέας Παρακολούθησης	Οργανισμός Λιμένος Πειραιά.
Χρονοδιάγραμμα	2002 – 2004.

Έργο	Δημιουργία υποδομών για την Ασφάλεια των Αγώνων.
Φορέας Υλοποίησης	Οργανισμός Λιμένος Πειραιά – Υ.Ε.Ν.
Φορέας Παρακολούθησης	Οργανισμός Λιμένος Πειραιά – Υ.Ε.Ν.
Χρονοδιάγραμμα	2002 – 2004.

Έργο	Αναβάθμιση δημοτικών πλαζ.
Φορέας Υλοποίησης	Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. – Ε.Α.Χ.Α. Α.Ε.
Φορέας Χρηματοδότησης	Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.
Χρονοδιάγραμμα	10/2001 – 7/2002.

Έργο	Δημιουργία περιπάτου στα τείχη της Πειραιϊκής.
Φορέας Υλοποίησης	Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. – Ε.Α.Χ.Α. Α.Ε.
Φορέας Χρηματοδότησης	Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.
Χρονοδιάγραμμα	5/2002 – 4/2004.

Έργο	Διαμορφώσεις υπαίθριων χώρων για την οργάνωση της κυκλοφορίας.
Φορέας Υλοποίησης	Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. – Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων.
Φορέας Χρηματοδότησης	Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.
Χρονοδιάγραμμα	2004.

Έργο	Φωτισμός Δημόσιων Κτιρίων.
Φορέας Υλοποίησης	Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.
Φορέας Χρηματοδότησης	Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.
Χρονοδιάγραμμα	2002 – 2004.

Έργο	Διαμόρφωση νέου τουριστικού λιμένα Φαλήρου.
Μελετητής Έργου	ΤΡΙΤΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ
Κατασκευαστής	ΒΙΟΤΕΡ Α.Ε.

Έργο	Πεζογέφυρα σύνδεσης Επιβατικού Λιμένα Πειραιά με σταθμό Η.Σ.Α.Π.
Φορέας Παρακολούθησης	Διεύθυνση έργων Ο.Λ.Π. Α.Ε.
Φορέας Υλοποίησης	Κ/Ξ ΠΡΟΕΤ Α.Ε. – ΚΛ. ΡΟΥΤΣΗΣ Α.Ε.
Προϋπολογισμός	3.000.000 €

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2





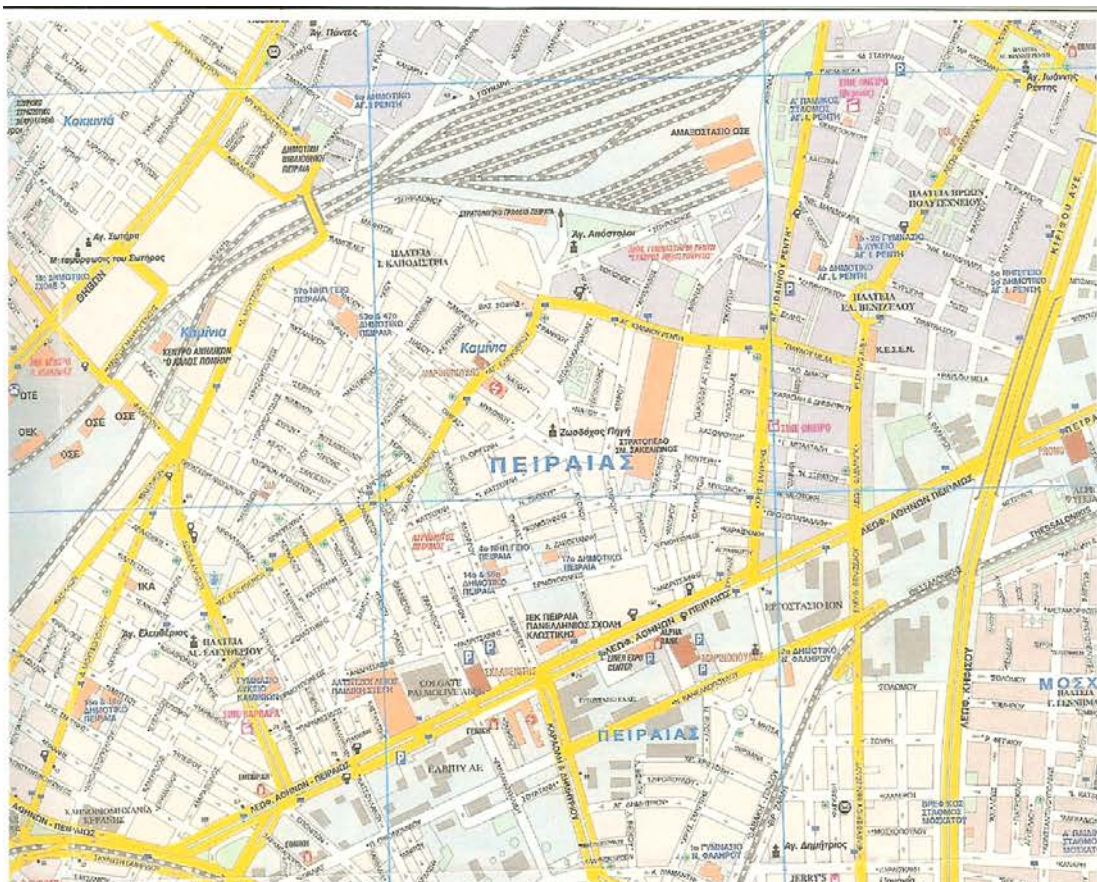
**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο: ΤΑ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΣΤΗΝ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ
ΤΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΓΩΝΩΝ ΤΟΥ
“2004”**

ΥΠΟΜΝΗΜΑ:

- 1:** Περιοχή Προφήτη Ηλία
- 2:** Πλαζ Φρεαττύδας
- 3:** Πλαζ Βοτσαλάκια
- Π1:** Πλατεία Αλεξάνδρας
- Π2:** Πλατεία Κοραή

- Π3: Πλατεία Κανάρη
- Π4: Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου
- Π5: Πλατεία Νίκης
- Π6: Πλατεία Ιπποδαμείας
- Π7: Πλατεία Λουδοβίκου





ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο:ΥΛΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΕΩΣ ΤΟ ‘‘2004’’

ΥΠΟΜΝΗΜΑ:

- 1:** Περιοχή Προφήτη Ηλία
- 2:** Πλαζ Φρεαττύδας
- 3:** Πλαζ Βοτσαλάκια
- 4:** Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας
- 5:** Γήπεδο Καραϊσκάκη
- 6:** Ηλεκτρικός Σταθμός Πειραιά
- 7:** Ηλεκτρικός Σταθμός Φαλήρου
- 8:** Κόμβος Κηφισού – Ποσειδώνος
- 9:** Μέγαρο Ο.Λ.Π.
- 10:** Εκθεσιακό Κέντρο Ο.Λ.Π.
- 11:** Ελικοδρόμιο.
- 12:** Επιβατικός Σταθμός Κανέλου
- 13:** Επιβατικός Σταθμός Ακτής Ξαβερίου
- 14:** Βασιλικό Περίπτερο
- 15:** Πυροσβεστικός Σταθμός
- 16:** Πλοηγικός Σταθμός
- Π1:** Πλατεία Αλεξάνδρας

- Π2: Πλατεία Κοραή
- Π3: Πλατεία Κανάρη
- Π4: Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου
- Π5: Πλατεία Νίκης
- Π6: Πλατεία Ιπποδαμείας
- Π7: Πλατεία Λουδοβίκου





ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο : ΥΛΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΜΕΤΑ-ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ:

1: Πεζογέφυρα Σύνδεσης Κεντρικού Λιμένα Πειραιά με Ηλεκτρικό Σταθμό Πειραιά

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ ΤΟΥ "2004"

ΣΥΝΟΛΟ ΕΡΓΩΝ	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ	ΥΛΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΕΡΓΑ	ΜΕΤΑ-ΟΛΥΜΠΙΑΚΑ ΕΡΓΑ
Πλατεία Αλεξάνδρας			
Πλατεία Κοραή			
Πλατεία Κανάρη			
Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου			
Πλατείας Ιπποδαμείας			
Πλατεία Λουδοβίκου			
Πλατεία Νίκης			
Πλατεία Θεμιστοκλέους			
Λεωφόρος Βασιλέως Γεωργίου Α΄			
Λεωφόρος 2ας Μεραρχίας			
Λεωφόρος Γρηγορίου Λαμπράκη			
Λεωφόρος Ηρώων Πολυτεχνείου			

Λεωφόρος Χατζηκυριακού			
Λεωφόρος Βασιλέως Παύλου			
Λεωφόρου Γούναρη			
Λεωφόρου Εθνικής Αντιστάσεως			
Λεωφόρος Θηβών			
Οδός Ευαγγελιστριάς			
Οδός Σαχτούρη			
Οδός Πύλης			
Οδός Ναυαρίνου			
Οδός Τσαμαδού			
Οδός Τζαβέλα			
Οδός Χαριλάου Τρικούπη			
Οδός Ομηρίδου Σκυλίτση			
Οδός Αιτωλικού			
Οδός Αιγάλεω			
Οδός Μαρίας Χατζηκυριακού			
Οδός 34ου Πεζικού Συντάγματος			
Οδός Πλαταιών			
Οδός Αλών			
Οδός Αγίου Φιλίππου			
Οδός Ρετσίνα			
Οδός Επονιτών			
Ανάπλαση της περιοχής του Προφήτη Ηλία			
Δημοτικού Θεάτρου του Πειραιά			
Ακτή Μιαούλη			
Ακτή Θεμιστοκλέους			
Ακτή Μουτσοπούλου			

Ακτή Αθανασίου Δηλαβέρη			
Ακτή Κουμουνδούρου			
Ακτή Κουντουριώτου			
Ακτή Κονδύλη			
Ακτή Καλλιμασιώτη			
Ακτή Ποσειδώνος			
Ακτή Τζελέπη			
Ακτή Ξαβερίου			
Ανάπλαση Πειραιϊκής			
Ανάδειξη Των Μακρών Τειχών			
Ανάπλαση Παράκτιας Ζώνης			
Ανάπλαση Πλαζ Φρεαττύδας			
Ανάπλαση Πλαζ Βοτσαλάκια			
Αναβάθμιση Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας.			
Ανακαίνιση Γηπέδου Καραϊσκάκη			
Ηλεκτρικός Σταθμός Πειραιά			
Ηλεκτρικός Σταθμός Φαλήρου			
Ανισόπεδος Κόμβος Κηφισού – Ποσειδώνος			
Δημιουργία Αρχαιολογικού πάρκου			
Διαμορφώσεις του Μεγάρου			

του Ο.Λ.Π.			
Κατασκευή Σύγχρονου Ελικοδρομίου στην περιοχή Παλατάκι.			
Εκβάθυνση του Λιμένα - Υποδοχή του Queen Mary 2.			
Πέτρινη αποθήκη Κανέλου			
Επιβατικός Σταθμός Ακτής Ξαββερίου			
Επιβατικός Σταθμός Κεντρικού Κτιρίου Ο.Λ.Π.			
Ανακαίνιση και αποκατάσταση του Βασιλικού Περιπτέρου.			
Νέο Κτίριο Πυροσβεστικού Σταθμού			
Νέο Κτίριο Πλοηγικού Σταθμού			
Ολυμπιακή Εργολαβία Συντήρησης Δρόμων ΣΟ 06/03			
Συντήρηση Δρόμων Πρωτεύοντος Ολυμπιακού Οδικού Δικτύου ΣΟ 15/03			
Συντήρηση Οδικού Δικτύου Εργολαβίας ΣΟ 11/05			

Κατασκευή πεζογέφυρας σύνδεσης επιβατικού λιμένα Ακτής Καλλιμασιώτη με σταθμό Η.Σ.Α.Π του Πειραιά			
---	--	--	--