



Διπλωματική Εργασία:

**ΟΙ ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ
ΤΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΕΛ.
ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ ΣΤΑ ΜΕΣΟΓΕΙΑ
ΑΤΤΙΚΗΣ**

Γκένα Βασιλική

**Επιβλέπων:
Χάρης Κοκκώσης**



Πρόλογος

Ευχαριστώ θερμά τους καθηγητές μου για όλες τις γνώσεις , την στήριξη και πληροφόρηση που μου παρείχαν κατά την διάρκεια των 5ετών σπουδών μου στο Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης της Πολυτεχνικής Σχολής του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας. Ειδικότερα, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Κύριο Χάρη Κοκκώση για την άριστη συνεργασία, την επιστημονική καθοδήγησή και την βοήθειά του στην προσπάθεια εκπόνησης της συγκεκριμένης εργασίας αλλά και τον Κύριο Δημήτρη Σταθάκη για τις χρήσιμες πληροφορίες και συμβουλές καθώς και για την χαρτογραφική καθοδήγηση που ήταν απαραίτητη για την ολοκλήρωσή της.

Επιπλέον θα ήθελα να ευχαριστήσω την Κυρία Μάρθα Στεφούλη του Ε.Κ.Β.Α (Εθνικό Κέντρο Βιώσιμης Ανάπτυξης) καθώς και τα διοικητικά στελέχη του Διεθνούς Αερολιμένα Ελευθέριος Βενιζέλος Α.Ε. για την πολύτιμη βοήθειά τους και συνεργασία τους στην προσπάθεια συγγραφής αυτής της εργασίας.

Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένειά μου για την στήριξη που μου παρείχε και για την αναγνώριση των προσπαθειών μου σε όλη την διάρκεια των σπουδών μου και της ακαδημαϊκής μου πορείας στην τριτοβάθμια εκπαίδευση.

Περιεχόμενα

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ	I
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	I
ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ	Π
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΟ ΧΩΡΟ	2
1.1 Η ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΗΣ ΘΕΣΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ	4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο : Η ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ	9
2.1 Η ΑΤΤΙΚΗ	9
2.1.1 Η οικονομική συμβολή της Περιφέρειας στο σύνολο της χώρας	11
2.2 ΤΟ ΠΡΟΤΥΠΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ	12
2.2.1 Ο όρος Βιώσιμη Ανάπτυξη και η περιοχή μελέτης	13
2.3 ΓΕΩΜΟΡΦΟΛΟΓΙΑ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ	21
2.4 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ ΚΑΙ Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	23
2.5 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	25
2.6 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΗΣ ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ (ΤΑΣΕΙΣ, ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ Κ.ΛΠ.)	27
2.7 ΤΟ ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.....	32
2.7.1 Η πανίδα	32
2.7.2 Η χλωρίδα	33
2.7.3 Το υδάτινο περιβάλλον	34
2.8 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ-ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	38
2.9 Η ΤΕΛΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ ΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ...	43
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ	46
3.1 ΓΕΝΙΚΑ – Ο ΔΑΑ «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ».....	46
3.1.1 Η σύμβαση κατασκευής	47
3.2 Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΣΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ	48
3.3 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ & ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ	50
3.3.1 Το Σύστημα Παρακολούθησης Θορύβου του ΔΑΑ	52
3.4 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ & ΠΟΡΕΙΕΣ Α/Φ - ΣΕΝΑΡΙΑ: 2006 & 2011 .	54
3.4 Η ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ: [ΑΡΘΡΟ 12 ΠΑΡ.12.2.2 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ].....	58
3.4.1 Σύστημα διαχείρισης παραπόνων από τους πολίτες	59
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο Η ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ	61
4.1 ΟΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΣΤΑ ΜΕΣΟΓΕΙΑ	61
4.1.2 Η διαχρονική εξέλιξη του χώρου μέσα από δορυφορικές εικόνες	67
4.2 Η ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΚΑΙ ΟΙ ΝΕΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	69
4.3 ΟΙ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΣΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	70
4.4 ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΑ	80
4.4.1 Τα ολυμπιακά έργα	85
4.5 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ	86
4.5.1 Διαμόρφωση του τοπίου	87
4.5.2 Έλεγχος και μείωση κινδύνου από την πανίδα	89
4.5.3 Διαχείριση υδατινών περιβάλλοντος ΔΑΑ «Ελευθέριος Βενιζέλος»	90
4.5.4 Μονάδα επεξεργασίας βιομηχανικών αποβλήτων (ΜΕΒΑ) και εγκατάσταση επεξεργασίας λυμάτων (ΕΕΛ)	92
4.5.5 Επιπτώσεις από τον θόρυβο των αεροπορικών μεταφορών	92

4.5.6 Η περιβαλλοντική στρατηγική του αεροδρομίου πριν και μετά τη δημιουργία του.....	94
4.6 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ	98
4.6.2 Αλλαγές στους τομείς της οικονομίας	98
4.6.3 Οικονομικές συνέπειες αεροδρομίου	99
4.6.4 Άμεσες, έμμεσες και πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις.....	100
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ	107
5.1 ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΠΡΩΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ	107
5.2 Το μέλλον της Περιφέρειας Αττικής έως το 2020	110
5.3 ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	113
5.4 Ο ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ ΣΤΟ ΜΕΛΛΟΝ.....	120
5.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	124
ΕΠΙΛΟΓΟΣ	128
ΠΗΓΕΣ	130
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΑΡΤΩΝ	135
1.1 ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΑ ΟΡΙΑ ΟΙΚΙΣΤΙΚΟΥ ΙΣΤΟΥ	136
1.2 ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΟΙΚΙΣΤΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	137
1.3 ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΧΩΡΙΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ.....	138
1.4 Το φυσικό περιβάλλον και τοπιο των Μεσογείων.....	139
1.5 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	140
1.6 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ	141
1.7 Οδικό δίκτυο Ανατολικής Αττικής	142
1.8 ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ	143

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

ΕΙΚΟΝΑ 1: ΧΩΡΙΚΗ ΣΥΝΟΧΗ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΠΥΛΕΣ	4
ΕΙΚΟΝΑ 2 : Η ΘΕΣΗ ΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΚΑΙ Η ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ	6
ΕΙΚΟΝΑ 3 :Η ΕΥΦΟΡΗ ΠΕΔΙΑΔΑ ΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ.....	22
ΕΙΚΟΝΑ 4: ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΟΡΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	24
ΕΙΚΟΝΑ 5: ΔΟΥΦΟΡΙΚΗ ΑΠΟΨΗ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ (1984)	40
ΕΙΚΟΝΑ 6 : Η ΦΑΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ.....	50
ΕΙΚΟΝΑ 7: Η ΑΚΡΙΒΗΣ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΚΑΙ Η ΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΣΤΟ ΧΩΡΟ	51
ΕΙΚΟΝΑ 8 :ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΤΗΣΙΩΝ ΚΙΝΗΣΕΩΝ Α/Φ.....	58
ΕΙΚΟΝΑ 9: Η ΔΟΥΦΟΡΙΚΗ ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΕΙΚΟΝΑ 10: Η ΔΟΥΦΟΡΙΚΗ ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ	67
ΕΙΚΟΝΑ 11: Η ΔΟΥΦΟΡΙΚΗ ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΙΚΟΝΑ 12: Η ΔΟΥΦΟΡΙΚΗ ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΤΑ ΠΡΩΤΑ 10 ΧΡΟΝΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ.....	68
ΕΙΚΟΝΑ 13: ΟΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΤΩΝ ΟΙΚΙΣΜΩΝ ΣΤΑ ΜΕΣΟΓΕΙΑ	71
ΕΙΚΟΝΑ 14: ΟΙ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΣΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΣΤΑ ΜΕΣΟΓΕΙΑ (1987-2003)	74
ΕΙΚΟΝΑ 15: ΟΙ ΚΟΜΒΟΙ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ	81
ΕΙΚΟΝΑ 16: ΟΙ ΚΟΜΒΟΙ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΔΙΑΔΑ ΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ	82
ΕΙΚΟΝΑ 17 : ΟΙ ΝΕΕΣ ΕΠΕΚΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ	83
ΕΙΚΟΝΑ 18: ΟΙ ΚΟΜΒΟΙ ΠΟΥ ΟΔΗΓΟΥΝ ΣΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ.....	85
ΕΙΚΟΝΑ 19: ΤΟ ΙΠΠΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΥ	86
ΕΙΚΟΝΑ 20: Η ΥΠΟΧΩΡΗΣΗ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΣΤΟ ΝΟΜΟ ΑΤΤΙΚΗΣ 1987-2010.....	88
ΕΙΚΟΝΑ 21: ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΝΕΡΟΥ ΔΑΑ-ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ	91
ΕΙΚΟΝΑ 22: ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΡΟΕΡΧΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟ ΝΕΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ.....	97

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ 2001-2011	26
ΠΙΝΑΚΑΣ 2: ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΩΝ ΟΙΚΙΣΜΩΝ (1991-2001).....	29
ΠΙΝΑΚΑΣ 3: ΤΑ ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ	47
ΠΙΝΑΚΑΣ 4: ΤΕΧΝΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ.....	48
ΠΙΝΑΚΑΣ 5: ΠΗΓΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ	49
ΠΙΝΑΚΑΣ 6: ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΣΗΜΕΡΑ	49
ΠΙΝΑΚΑΣ 7: ΤΑ ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΣΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ	52
ΠΙΝΑΚΑΣ 8: ΤΑ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	52
ΠΙΝΑΚΑΣ 9: Η ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ.....	55
ΠΙΝΑΚΑΣ 10: ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ	70
ΠΙΝΑΚΑΣ 11: ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΣΤΑ ΜΕΣΟΓΕΙΑ (1987-2003)	73
ΠΙΝΑΚΑΣ 12: ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΤΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ (1991-2001) ΚΑΙ ΑΥΞΗΣΗ ΑΣΤΙΚΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ.....	76
ΠΙΝΑΚΑΣ 13: ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΑΝΑ ΔΗΜΟ	78
ΠΙΝΑΚΑΣ 14: ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ	104

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

ΣΧΗΜΑ 1: ΜΟΝΙΜΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 2011	26
ΣΧΗΜΑ 2: ΟΙ ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ Δ.Α.Α.....	100
ΣΧΗΜΑ 3: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΔΑΑ ΣΤΟ ΑΕΠ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ- ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ	102
ΣΧΗΜΑ 4: ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΠΟΥ ΔΗΜΙΟΥΡΓΕΙ Ο ΔΑΑ ΣΕ ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΚΑΙ ΣΕ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ (ΑΤΤΙΚΗ) – ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ	103
ΣΧΗΜΑ 5: ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΔΑΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ (ΘΕΣΕΙΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ).....	104

ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ

ΑΕ	Ανώνυμη Εταιρία
ΑΕΠ	Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν
ΑΕΠΚ	Ακαθάριστες Επενδύσεις Πάγιο Κεφαλαίου
ΑΠΑ	Ακαθάριστη Αξία Παραγωγής
Α/Φ	Αεροσκάφος
ΒΙΠΕ	Βιομηχανική Περιοχή
ΒΙΟΠΑ	Βιομηχανικό Πάρκο
ΓΠΣ	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
ΔΠΠΑ	Δίκτυο Παρακολούθησης Ποιότητας Αέρα
ΔΑΑ	Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών
Ε&Α	Έρευνα και Ανάπτυξη
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Επιτροπή
ΕΕΛ	Εγκατάσταση Επεξεργασίας Λιμένων
ΕΕΤΑΑ	Ελληνική Εταιρία Τοπικής Ανάπτυξης και Αυτοδιοίκησης
ΕΚΒΑΑ	Εθνικό Κέντρο Βιώσιμης και Αειφόρου Ανάπτυξης
ΕΜΠ	Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
ΕΟΚ	Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα
ΕΣΠΑ	Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς
ΕΣΥΕ	Εθνική Στατιστική Υπηρεσία
ΖΑΠΑ	Ζώνης Ασφάλειας και Προστασίας του αεροδρομίου
ΖΟΕ	Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου
ΙΠΑ	Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης
ΜΕΒΑ	Μονάδα Επεξεργασίας Βιομηχανικών Αποβλήτων
ΜΚΟ	Μη Κυβερνητική Οργάνωση
ΝΠΙΔ	Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου
ΟΑ	Ολυμπιακή Αεροπορία
ΟΗΕ	Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών
ΠΕ	Περιφερειακή Ενότητα
ΠΕΠ	Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα
ΠΟΥ	Παγκόσμια Οργάνωση Υγείας
ΡΣΑ	Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας
ΣΓΠ	Συστήματα Γεωγραφικών Πληροφοριών

ΥΠΕΧΩΔΕ	Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων
ΥΠΑ	Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας
AIP	Aeronautical Information Package
ICAO	International Civil Aviation Organization
MIS	Marine Information Services

Εισαγωγή

Σκοπός της παρούσης εργασίας είναι να αναδείξει την δυναμική και δομή του χώρου πριν από την κατασκευή του αεροδρομίου και εν συνεχεία να διαπιστώσει τις αλλαγές που υπέστη ο χώρος κατά την κατασκευή και λειτουργία του αεροδρομίου.

Το νέο Αττικό αεροδρόμιο είναι αποτέλεσμα συνεργασίας μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και της ιδιωτικής πρωτοβουλίας. Ο "Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε." είναι μια ιδιωτική ανώνυμη εταιρεία υπεύθυνη για την κατασκευή και τη λειτουργία του Αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος» όπως ονομάστηκε, για μια συνολική περίοδο 30 ετών .

Η Αττική μαζί με την πρωτεύουσα-μητρόπολη σε μια πολυκεντρικά δομημένη Ελλαδική οικονομία και κοινωνία, μεταβάλλεται με ένα ακόμη έργο μεγάλης κλίμακας, σε μία αξιοποιήσιμη για ανάπτυξη ελλαδική περιφέρεια. Ειδικότερα, στην Ανατολική Αττική γίνεται λόγος για δημιουργία ενός δεύτερου πόλου ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας, που θα περιλαμβάνει σημαντικές οικονομικές και διαπεριφερειακές λειτουργίες, συγκροτημένες σε οργανωμένες ζώνες, ενώ οι οικιστικές πιέσεις θα κατευθυνθούν στο εσωτερικό των υφιστάμενων οικισμών. Επίσης με την εγκατάλειψη κάθε ιδέας περιφερειακής οικονομικής και κοινωνικής ανασυγκρότησης το έργο αυτό θεωρείται ότι υπονόμωσε τόσο την εξέλιξη της ελλαδικής περιφέρειας όσο και τον κεντρικό της ρόλο στη νέα οικονομία της νοτιοανατολικής Ευρώπης. Επίσης και σύμφωνα με μελετητές, το αεροδρόμιο δεν ανέδειξε πλήρως τη θέση της Ελλάδας στην νοτιοανατολική Ευρώπη, περιορίζοντας τους στόχους του σε πολύ συγκεκριμένους προορισμούς.

Κεφάλαιο 1^ο Η κατασκευή αεροδρομίων και οι επιπτώσεις τους στο χώρο

Η λειτουργία μεγάλων αεροδρομίων αποτελεί έναν σημαντικό παράγοντα ανάπτυξης για κάθε χώρα. Τα αεροδρόμια για να είναι αποτελεσματικά στα βήματα και τις προσπάθειες ανάπτυξης της κάθε χώρας πρέπει να συνδεθούν με τις υπόλοιπες δραστηριότητες των παραγωγικών τομέων (τουρισμός, αναψυχή, γραφεία επιχειρήσεων, οργανισμοί συνεδρίων και εκθέσεων, κέντρα επεξεργασίας και διανομής φορτίων, βιομηχανίες υψηλής τεχνολογίας κλπ.) και να ενεργοποιήσουν προς αυτή την κατεύθυνση, το χώρο που βρίσκεται στο άμεσο περιβάλλον τους.

Μέσα από την σύνδεση αυτή θα επιφέρουν και την προσέλκυση μεγάλων αεροπορικών εταιριών και θα ολοκληρώσουν το ρόλο τους ως κέντρα διεθνών δικτύων μεταφορών και όχι απλά ως ενδιάμεσων σταθμών εξυπηρέτησης. Ας σημειωθεί ότι λόγω της απελευθέρωσης των μεταφορών στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα αεροδρόμια θα λειτουργούν σε ένα καθεστώς διεθνούς ανταγωνισμού.

Σύμφωνα με τη διεθνή εμπειρία, διακρίνονται, δύο κατηγορίες αερολιμένων: αυτά που δημιουργούνται προκειμένου να αποσυμφορήσουν την κίνηση άλλων και τα οποία δεν έχουν σαν βασικό σκοπό τον εκσυγχρονισμό των μεταφορών και πρόσβασης σε μια χώρα και εκείνα που χωροθετούνται βάση πολιτικής επιλογής, οικονομικής ανάπτυξης μέσω επιχειρηματικών δραστηριοτήτων οι οποίες συνδέονται άμεσα με τη δημιουργία τους (Γκινোসάτης και Γκένε, 1998).

Το αεροδρόμιο των Σπάτων ανήκει εμφανώς στη δεύτερη κατηγορία καθώς προέκυψε ως απόφαση μιας γενικότερης πολιτικής ανάπτυξης. Γεγονότα επίσης όπως οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004 αποτελούν βασικές αιτίες για τον σχεδιασμό του.

Η επίδραση λοιπών αυτής της κατηγορίας αερολιμένων σύμφωνα πάντα με τη διεθνή εμπειρία, περιλαμβάνει αλλαγές στη μέση ποσοστιαία

αύξηση των τιμών των ακινήτων (σε μια δεκαετία αυξήθηκε κατά 175% περισσότερο από ότι στην ευρύτερη περιοχή του αστικού συγκροτήματος), την αύξηση του πληθυσμού και την αύξηση των κατοικιών.

Όσον αφορά θέματα οικονομικής ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής εγκατάστασης του αεροδρομίου, οι τομείς κατοικίας, επιχειρήσεων τοπικής εμβέλειας και υπηρεσιών εξυπηρέτησης αεροπορικών δραστηριοτήτων, παρουσίασαν σημαντική αύξηση σε μικρό χρονικό διάστημα, ενώ μεσοπρόθεσμα, σε διάστημα δηλαδή 15 ετών, παρατηρούνται πολλαπλασιαστικά φαινόμενα στην ευρύτερη οικονομία.

Συμπεραίνουμε λοιπόν πως η εγκατάσταση ενός αεροδρόμιου στο χώρο συνδέεται με πολλές παραμέτρους και έχει αντίκτυπο σε πολλούς τομείς και λειτουργίες. Έτσι, οι λειτουργίες και δραστηριότητες γύρω από αυτό μεταβάλλονται προκειμένου να ικανοποιήσουν τις ανάγκες του και να ενσωματωθούν αλλά και να εκσυγχρονιστούν με τις νέες συνθήκες.

Σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις βέβαια τα αεροδρόμια, κοντά ή μακριά από αυτές, δεν άσκησαν καμιά αναπτυξιακή επίδραση στο γύρω χώρο τους, και η σχέση τους με την πόλη περιορίζεται στην πιθανή ρύπανση από τα καυσαέρια των αεροπλάνων και στα προβλήματα της σύνδεσής τους με αυτή.

Στην Ελλάδα όμως, που οι χρήσεις γης δεν είναι προκαθορισμένες και ελεγχόμενες, η δημιουργία του νέου αερολιμένα συνοδεύτηκε από πολυάριθμες αλλαγές και επιδράσεις-χωρικές και μη-οι οποίες εντάσσονται όλες στο πλαίσιο αξιοποίησης της γης σε αστική, όπου ανεξέλεγκτα αναπτύσσονται όποιες χρήσεις επιθυμεί η κερδοσκοπία στο αστικό έδαφος.

Επιπλέον στη χώρα μας όπου η εκμετάλλευση του εδάφους έχει αναδειχτεί σε πρώτιστο άξονα οικονομικής δραστηριότητας, δεν υπάρχει δάσος γύρω από τις πόλεις που να μην οικοπεδοποιείται, δρόμος ο οποίος να μην έλκει ένα πλήθος αστικών λειτουργιών και γεωργική καλλιέργεια που να μην μετατρέπεται σε σχέδιο πόλης (Σύλλογος Μονίμων Υπαλλήλων Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1993).

Οι ελκτικές επιδράσεις του αεροδρομίου συγκεντρώνονται στις: Μονάδες παραγωγής αερομεταφερομένων προϊόντων, στις επιχειρήσεις υπεργολαβιών και υψηλής τεχνολογίας., στις χρηματοδοτικές επιχειρήσεις και την εφαρμοσμένη έρευνα. Ακόμη στις παραγωγικές και καταναλωτικές υπηρεσίες, στις εταιρίες μεταφορών, αποθηκευτικά κέντρα., στα ξενοδοχεία, εστιατόρια, υπηρεσίες αναψυχής.

Για το καινούριο αεροδρόμιο απαιτούνται τα νέα μεγάλα έργα που επιβαρύνουν την περιοχή και αυξάνουν την ανισότητα μεταξύ κέντρου και περιφέρειας, όπως οι αρτηρίες: Ελευσίνας - Αεροδρομίου - Λαυρίου, Αργυρούπολης - Κορωπίου Πικερμίου, Δυτική Υμηττού, Σταυρού - Ραφήνας, Παρακαμπτήριες: Μαρκοπούλου - Αρτέμιδας Ραφήνας, Παλλήνης Προαστιακός σιδηρόδρομος: Πειραιώς - Αθηνών - Αεροδρομίου -Λαυρίου, με παράκαμψη από Κάντζα προς Ραφήνα.

Το νέο αεροδρόμιο εγκαταστάθηκε στα ανατολικά προάστια ως αποτέλεσμα της επέκτασης στο πολεοδομικό συγκρότημα του κέντρου της Αθήνας που εντατικοποιήθηκε τα τελευταία χρόνια. Η εγκατάσταση του νέου Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών στο νοτιοανατολικό τμήμα του Δήμου Σπάτων αποφασίστηκε το 1987 ενώ η λειτουργία του ξεκινά με την ολοκλήρωση της κατασκευής αυτού, το 2001.

Η τάση λοιπόν για ανάπτυξη της εξεταζόμενης περιοχής γίνεται αντιληπτή πολύ νωρίτερα από την τελική μεταβολή που προκάλεσε το εν λόγω έργο στο χώρο.

Κατά την έναρξη της λειτουργίας του, το αεροδρόμιο καταλαμβάνει έκταση 12.500στρ., ενώ άλλα 4.000στρ. έχουν απαλλοτριωθεί, εκτός αυτού, ώστε να εκτελεστούν έργα εξασφάλισης απρόσκοπτων απογειώσεων και προσγειώσεων των αεροσκαφών. Επίσης, γύρω από το αεροδρόμιο υπάρχει ζώνη προστασίας 10.000στρ. η οποία δεν οικοπεδοποιείται ούτε δίδεται προς εκμετάλλευση.

Η γεωγραφική περιοχή όπου έχει εγκατασταθεί το αεροδρόμιο καταλαμβάνει πάνω από το μισό της ανατολικής πλευράς της πεδιάδας των Μεσογείων.

Γίνεται λοιπόν αντιληπτό πως το μεγαλύτερο μέρος της πεδιάδας αυτής (που αποτελεί και την μεγαλύτερη πεδιάδα της Αττικής με έκταση 140.000 στρ.) αξιοποιήθηκε για την εξυπηρέτηση της συγκεκριμένης υποδομής και βίωσε μια σειρά από αλλαγές και απαιτήσεις λόγω της κατασκευής αυτής.

Εικόνα 2 : Η θέση των Μεσογείων στο σύνολο της Αττικής και η θέση του αεροδρομίου



Πηγή: <http://el.wikipedia.org>

Η εγκατάστασή του στην συγκεκριμένη θέση έφερε μια σειρά οικονομικών, κοινωνικών, λειτουργικών και περιβαλλοντικών σχέσεων, επιδράσεων και επιπτώσεων. Συγχρόνως, μέσα από αυτές τις σχέσεις, επιδράσεις και επιπτώσεις θα επιταχυνθούν και οι διαδικασίες αστικοποίησης. Εκτός από τα παραπάνω, το τμήμα στο οποίο εγκαταστάθηκε το αεροδρόμιο, ήταν και το πιο εύφορο (Χατζησωτηρίου,1995).

Από την άποψη αυτή, η απόφαση της χωροθέτησης του αεροδρομίου στην περιοχή αποτελεί μάλλον ένα λάθος στρατηγικής για το χώρο των Μεσογείων. Ταυτόχρονα, η χωροθέτησή του στα Μεσόγεια, αποτελεί τις μεγαλύτερες στρατηγικές επεμβάσεις στην Αττική και την πρωτεύουσα, με επιπτώσεις που εκτείνονται σε διεθνές, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο. Η Αττική μέσα από το έργο αυτό αποκτά ένα νέο και υψηλής σημασίας ρόλο στο διεθνές σύστημα αερομεταφορών και όχι μόνο. Αυτό αποδεικνύεται και από τις νέες δυνατότητες εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού και ανάπτυξης των εμπορευματικών μεταφορών, που μέχρι πρότινος είναι συγκριτικά χαμηλές.

Ο νέος διεθνής κομβικός ρόλος του αεροδρομίου των Σπάτων προσελκύει επίσης και μια σειρά επιχειρηματικών και μεταποιητικών δραστηριοτήτων υψηλών λειτουργικών και τεχνολογικών προδιαγραφών. Οι δραστηριότητες αυτές θα προέλθουν από τον ευρύτερο χώρο της Αττικής, ίσως και της χώρας, και από το διεθνή χώρο.

Πριν βέβαια από την μεγάλη και εντατική ανάπτυξη της Ανατολικής Αττικής η πεδιάδα των Μεσογείων υπήρξε ο ζωτικός χώρος της Αθήνας. Το γόνιμο έδαφός της και το τοπίο της, από την αρχαιότητα ως σήμερα, ανέδειξαν την περιοχή σε ένα είδος καρδιάς που τροφοδοτεί αενάως την πρωτεύουσα.

Κατά τα νεότερα χρόνια δε, αποτελούσε μια κρίσιμη, σημαντική και ευαίσθητη περιοχή της, ως μεγάλος ελεύθερος χώρος στην περίμετρό της, με εύκολο ανάγλυφο, φυσικό τοπίο σπάνιας ιδιαιτερότητας, πλούσια ιστορικά δεδομένα και αρχαιολογικά ευρήματα μεγάλης ιστορικής αξίας αλλά και με ευαίσθητα οικοσυστήματα και ζώνες υψηλής γεωργικής δραστηριότητας.

Για όλους τους παραπάνω λόγους δηλαδή και για την συμβολή του καθενός χωριστά στην ανάπτυξη της περιοχής επιλέχθηκε ως θέση εγκατάστασης του νέου αερολιμένα Αθηνών καθώς θεωρήθηκε ότι θα λειτουργήσει αποτελεσματικά στην ανάπτυξη και σε συνδυασμό με την

εύκολη πρόσβαση και την γειτνίαση με το κέντρο της πρωτεύουσας θα αποτελέσει το έργο ζωτικής σημασίας όπως αναμένονταν.

Κεφάλαιο 2^ο : Η δομή και δυναμική του χώρου πριν την κατασκευή του αεροδρομίου

Στο σημείο αυτό γίνεται λόγος για το σύνολο των παραγόντων που εξετάστηκαν παραπάνω και επηρέασαν συνολικά την εικόνα της εξεταζόμενης περιοχής πριν αυτή υποδεχτεί την κατασκευή του νέου αεροδρομίου.

2.1 Η Αττική

Η Περιφέρεια Αττικής βρίσκεται στο κεντρικό τμήμα της χώρας και ειδικότερα καταλαμβάνει το νοτιοανατολικό τμήμα της Στερεάς Ελλάδας. Έχει έκταση 3.808 χμ² και καλύπτει το 2,9% της συνολικής έκτασης της χώρας. Έχει έδρα την Αθήνα η οποία αποτελεί και την πρωτεύουσα της Ελλάδας.

Η Περιφέρεια Αττικής γεωγραφικά χωρίζεται σε δύο μεγάλες υποενότητες, την περιφέρεια πρωτευούσης και το υπόλοιπο Αττικής. Η περιφέρεια πρωτευούσης περιλαμβάνει το πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας και οριοθετείται από τα βουνά της Πάρνηθας, του Υμηττού και της Πεντέλης (λεκανοπέδιο Αττικής). Η έκταση της περιφέρειας πρωτευούσης είναι 427 χμ² και καλύπτει το 11,2% της συνολικής έκτασης της Περιφέρειας Αττικής.

Το υπόλοιπο Αττικής καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος της έκτασης της Περιφέρειας Αττικής. Ειδικότερα, έχει έκταση 3.381 χμ² και καλύπτει το 88,8% της συνολικής έκτασης της Περιφέρειας. Χωρίζεται στην δυτική, βόρεια και ανατολική Αττική και τη νομαρχία Πειραιά. Στη νομαρχία Πειραιά, εκτός από την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά, ανήκουν επίσης από διοικητική άποψη τα νησιά Σαλαμίνα, Αίγινα, Ύδρα, Πόρος, Σπέτσες, Κύθηρα, Αντικύθηρα, καθώς και η επαρχία Τροιζηνίας που βρίσκεται στην Πελοπόννησο.

Επιπλέον, η Περιφέρεια λειτουργώντας στην πράξη ως «προωθητική δύναμη» και «μητρόπολη-σύνδεσμος», δημιουργεί τις συνθήκες και τις προϋποθέσεις για σημαντικές διαχυτικές επιδράσεις.

Έτσι, η «πραγματική» Περιφέρεια της Αθήνας είναι ευρύτερη από την τυπική διοικητική Περιφέρεια Αττικής, αντιμετωπίζεται δε ως «μάκρο-περιφέρεια» και στο πλαίσιο του ευρύτερου χωρικού ευρωπαϊκό-μεσογειακού μετασχηματισμού.

Η χωροθέτηση των κεντρικών λειτουργιών μεταβλήθηκε σε αρκετές περιπτώσεις προς την επιθυμητή κατεύθυνση: ενισχύθηκε κυρίως το δυναμικό των περισσότερων κέντρων επιπέδου Δήμου. Όμως, δεν ενισχύθηκαν στο βαθμό που προβλεπόταν τα υπερτοπικά κέντρα. Οι υπερτοπικές και τοπικές κεντρικές λειτουργίες συγκεντρώθηκαν σε μέτριο βαθμό στα θεσμοθετημένα πυρηνικά κέντρα, επειδή «διαχύθηκαν» (μαζί με μη κεντρικές λειτουργίες) κυρίως σε παρόδιες ζώνες «γενικής κατοικίας» των μεγάλων συγκεντρικών οδικών αξόνων του Λεκανοπεδίου.

Στην οικονομική ανάπτυξη των κέντρων της Αττικής προβλέπεται να είναι σημαντικές οι επιπτώσεις των «μεγάλων έργων». Συγκριτικά περισσότερο θετικές θα είναι οι επιπτώσεις στο Βόρειο τμήμα του Λεκανοπεδίου και στο Ανατολικό τμήμα του Υπολοίπου του Ν. Αττικής. Ακόμα περισσότερο θετικές θα είναι κατά μήκος της Αττικής Οδού, όπως επίσης στην ευρύτερη περιοχή του Αεροδρομίου των Σπάτων

Η μητροπολιτική Περιφέρεια της Αττικής, συνιστά τη βασική πύλη συνεργασίας σε Εθνικό και διεθνές επίπεδο και, επιπλέον, το κέντρο βάρους και πόλο του εθνικού αναπτυξιακού άξονα προς Βορρά και Νότο, σε συνεργασία με τη Θεσσαλονίκη ως δευτερεύοντος πόλου με κυριαρχικό ρόλο στο ανατολικό άξονα ανάπτυξης. Διαθέτει την υψηλότερη παραγωγικότητα εργασίας σε όλους τους τομείς, το υψηλότερο επίπεδο τεχνολογικής εξέλιξης, το 50% του εθνικού δικτύου τεχνικής υποδομής που συνεχώς βελτιώνεται, το μεγαλύτερο όγκο παραγωγής και κατανάλωσης, αλλά και το μεγαλύτερο όγκο υπηρεσιών στους τομείς της εφαρμοσμένης έρευνας και ανάπτυξης (E&A). (ΠΕΠ Αττικής 2007-2013).

2.1.1 Η οικονομική συμβολή της Περιφέρειας στο σύνολο της χώρας

Διαχρονικά η Περιφέρεια Αττικής συμβάλλει σε σημαντικό βαθμό στη διαμόρφωση του ΑΕΠ της Χώρας, βελτιώνοντας συνεχώς τη σχετική της θέση: την τελευταία 20ετία το Περιφερειακό ΑΕΠ – με βάση τα στοιχεία των Εθνικών Λογαριασμών 2011- συνέβαλε σε ποσοστό 38,0% (1995-2002) στη διαμόρφωση του Εθνικού ΑΕΠ, μέχρι και σε 49,7% (2003-2004) λόγω Ολυμπιακών Αγώνων, και σε 43% (2008-2009).

Λόγω της επιτεινόμενης κρίσης, υπολογίζεται ότι σήμερα έχει επιδεινωθεί σε ακόμα χαμηλότερα επίπεδα. Αντίστοιχα υποχωρούν μεγέθη όπως το κατά κεφαλήν περιφερειακό ΑΕΠ από το 138% του εθνικού (Χώρα = 100) κατά το έτος 2007, υποχώρησε το 2009 στο 119%, ενώ σήμερα εκτιμάται ότι είναι κοντά στο 102%.

Η Ακαθάριστη Αξία Παραγωγής (ΑΠΑ) του πρωτογενή τομέα στην Αττική κινείται στα χαμηλά εθνικά όρια του 4,5% περίπου, ενώ η ΑΠΑ του δευτερογενή τομέα της Περιφέρειας κινείται στο 33,0%, δηλαδή πολύ υψηλότερα του εθνικού μέσου όρου. Αντίστοιχα, η Ακαθάριστη Αξία Παραγωγής (ΑΠΑ) του τριτογενή τομέα στην Αττική κινείται στο 50,0% περίπου με εμφανείς αρνητικές τάσεις.

Τέλος, οι ακαθάριστες επενδύσεις παγίου κεφαλαίου (ΑΕΠΚ), σε σταθερές τιμές παρουσιάζουν σε επίπεδο Χώρας κάμψη από το 2008, η οποία συνεχίζεται μέχρι σήμερα, με τάσεις περαιτέρω επιδείνωσης. Οι ΑΕΠΚ στην Αττική μειώνονται ταχύτερα από ότι σε άλλες Περιφέρειες (ΠΕΠ Αττικής 2007-2013). Η Περιφέρεια Αττικής:

1. Καταλαμβάνει από το 2000 σταθερά τη 2η θέση στο κατά κεφαλήν ΑΕΠ της Χώρας με πτωτική τάση από το 2008.
2. Η Αθήνα κατατάσσεται στην τελευταία θέση των Ευρωπαϊκών Πόλεων ως επιχειρηματικών κέντρων

2.2 Το πρότυπο ανάπτυξης του χώρου των Μεσογείων

Η ανάπτυξη της περιοχής μελέτης εξαρτάται άμεσα από την περιφέρεια της Αττικής. Η εξεταζόμενη περιοχή έχει λειτουργήσει μέχρι σήμερα ως τμήμα της ευρύτερης Περιφέρειας Προγραμματισμού της Αθήνας λόγω της απουσίας αναπτυξιακού κέντρου. (Λουκάκης, 2000)

Στο διάστημα των τελευταίων 30-40 ετών η ανάπτυξη βασίστηκε στα έξι χαρακτηριστικά:

- Την μετατροπή των εκτεταμένων δασικών και γεωργικών περιοχών σε οικιστικές 1ής ή 2ής κατοικίας περιοχές.
- Την αυθαίρετη κατάτμηση της γης και την επίσης αυθαίρετη δόμηση χαμηλής ποιότητας κατοικιών κατά κύριο λόγο.
- Την καταπάτηση των νομίμων εκδοθείσων οικοδομικών αδειών και την αυθαίρετη υπέρβαση των επιτρεπόμενων χρήσεων γης.
- Την μετατροπή των γεωργικών εκτάσεων σε εκτάσεις βιομηχανικής, βιοτεχνικής και εμπορικής χρήσης περιοχές.
- Την σημαντική υστέρηση σε αναγκαία δίκτυα υποδομής, αποτέλεσμα της απουσίας σχεδιασμού αλλά και του εν λόγω προτύπου εξέλιξης του χώρου.

Στα μέσα της δεκαετίας του 80 οι περιοχές γύρω από τα κέντρα των ήδη υπάρχοντων οικισμών της εξεταζόμενης περιοχής καθώς και οι παραθαλάσσιες περιοχές εντάχθηκαν στο Σχέδιο Πόλης. Κατά την ίδια χρονική περίοδο οριοθετήθηκαν ΒΙ.ΠΕ και ΒΙΟ.ΠΑ σε Παιανία, Κορωπί, Γέρακα, Μαρκόπουλο και Παλλήνη. Παράλληλα η γεωργική γη αποτελεί το σημαντικότερο στοιχείο του περιβαλλοντικού πλούτου των Μεσογείων ακόμα και αν δεν κατέχει πια την ίδια θέση στο οικονομικό προφίλ του χώρου.

Σύμφωνα με το περιφερειακό πλαίσιο της Αττικής η περιφέρεια χωρίζεται σε ζώνες. Η κατηγορία στην οποία ανήκει η Ανατολική Αττική και εκτενέστερα τα Μεσόγεια είναι: οι Ημιαστικοποιημένες Ζώνες. Πρόκειται για μία πεδινή κατά το πλείστον έκταση, στην οποία έχει διαχυθεί η αστική ανάπτυξη μέσω των εξόδων

του Λεκανοπεδίου και υπάρχουν τάσεις περαιτέρω αστικοποίησης. Η αστική ανάπτυξη εκδηλώνεται:

Α) με τη μορφή οικιστικής ανάπτυξης, με την επέκταση παλιών οικιστικών πυρήνων,

Β). με τη μορφή ανάπτυξης συγκεντρώσεων παραγωγικών δραστηριοτήτων (βιομηχανία, χονδρεμπόριο, εμπόριο, εκθέσεις),

Γ) με τη μορφή ανάπτυξης δραστηριοτήτων κοινωνικού χαρακτήρα (εκπαίδευση, αναψυχή, αθλητισμός) εκτός των οικιστικών αναπτύξεων.

Στις ζώνες αυτές διατηρούνται περισσότερο ή λιγότερο σημαντικά αποθέματα γεωργικών εκτάσεων με καλλιέργειες που εν γένει φθίνουν, παρουσιάζονται δε έντονες τάσεις αύξησης του βαθμού αστικοποίησής τους.

Η γειτνίαση με την Αθήνα διευκόλυνε πάντα οικονομικά τα Μεσόγεια, πράγμα που έγινε και σήμερα, επηρεάζοντας όμως το γεωμορφολογικό περιβάλλον και την ευρύτερη εικόνα της περιοχής. Ουσιαστικά η επίδραση αναφέρεται σε επίπεδο βιωσιμότητας, δηλαδή έχει επηρεαστεί σε μεγάλο βαθμό η βιωσιμότητα της περιοχής λόγω των πολλών και συνεχών έργων. Προτού γίνει αναφορά στη περιοχή των Μεσογείων θα γίνει αναφορά στην έννοια της βιωσιμότητας.

2.2.1 Ο όρος Βιώσιμη Ανάπτυξη και η περιοχή μελέτης

Ο όρος βιώσιμη ανάπτυξη αναφέρεται: *«Στη διαδικασία εξασφάλισης της παραγωγής αγαθών, χωρίς να μειώνεται η παραγωγική ικανότητα»¹*. Από την άλλη η Dimoroulou E το 2005 στο άρθρο της *«Multi-disciplinary Approach for the Environmental Analysis of Surface Waters in a Large-scale Development»* ορίζει τη λέξη βιωσιμότητα ως²: *«τη συνειδητή παραγωγή ενός αγαθού από τη φύση με τέτοιο τρόπο, ώστε να μη μειώνεται, αλλά αντίθετα ν' αυξάνεται η παραγωγική του τάση και διάρκεια, χωρίς να επηρεάζονται οι περιβαλλοντικές ισορροπίες»*

¹ Harris, R.,(2003), Sustainable tourism-A global perspective, MPG Book Ltd, pp.35-45

² Dimoroulou, E.,(2005),Multi-disciplinary Approach for the Environmental Analysis of Surface Waters in a Large-scale Development, FIG, Vol 21,pp.1-16

Ιστορικά, ο όρος υπήρχε αιώνες πριν, οι παραπάνω συγγραφείς τον οριοθετήσουν εννοιολογικά. Συγκεκριμένα ο όρος βιώσιμη ανάπτυξη υπέστη μια ουσιαστική και σταδιακή διαμόρφωση, η οποία προήλθε μέσα από μια ιστορική μετάβαση ανά τους αιώνες. Συγκεκριμένα οι πρώτες αναφορές έγιναν στην Κλασική Ελληνορωμαϊκή περίοδο, αργότερα στην περίοδο της άνθησης του Χριστιανισμού και συγκεκριμένα στην Εβραϊκή θεολογία και ιστορία ο όρος για πρώτη φορά δηλώθηκε ως³: *«Μία κατευθυνόμενη διαδοχή γεγονότων, η οποία άλλαζε τον τρόπο σκέψης σχετικά με την ιστορία και την πρόοδο».*

Η εμφάνιση της βιωσιμότητας έγινε για πρώτη φορά το 1713 από τον Von Carlowitz ο οποίος θεωρείται ο πατέρας του όρου και τον χρησιμοποίησε στη προσπάθειά του να δώσει μια νέα οπτική για τη χώρα του. Συγκεκριμένα ανέφερε ότι⁴: *«Η τέχνη, η επιστήμη και το καθεστώς αυτής της χώρας βασίζεται στη δυνατότητα διατήρησης και ανάπτυξης του ξυλώδους κεφαλαίου με τέτοιο τρόπο, ώστε να επιτευχθεί μια σταθερή, μόνιμη και βιώσιμη εκμετάλλευσή του, διότι αυτό είναι μια απαραίτητη προϋπόθεση χωρίς την οποία δεν μπορεί η χώρα να υπάρξει».*

Η ουσιαστική εννοιολογική προσέγγιση του όρου έγινε ιστορικά για πρώτη φορά στις τελευταίες δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα. Η περίοδος αυτή μ' εναρκτήριο λάκτισμα να γίνεται το 1970 αποτέλεσε χρονικά, μια περίοδος ανησυχίας για το περιβάλλον σε σχέση με τις επιπτώσεις που μπορεί να έχει στην υγεία του ανθρώπου, στην ποιότητα ζωής και τέλος στην ευρύτερη οικονομική ανάπτυξη.

Συγχρόνως για πρώτη φορά και λόγω της μείωσης των φυσικών πηγών, υπήρξε η ανάγκη να εξοικονομηθούν φυσικοί πόροι οι οποίοι θα κάλυπταν και τις επόμενες γενεές. Οι Fredline και Faulker το 2000

³ Pisani, Du. A.J, (2006), Journal of Integrative Environmental Sciences, Volume 3, Issue 4 ,p.83–96

⁴ Καραμανώλης, Δ.,(1998),Δασική Διαχείριση 2, Α.Π.Θ Θεσσαλονίκης, όπως αναφέρεται στο Καραμέρη Α.,(2006), Διερεύνηση των Αντιλήψεων των Εκπαιδευτικών για την Αειφόρο Ανάπτυξη, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, σελ 1-16

αναφέρουν ότι⁵: «ο άνθρωπος έχει την υποχρέωση να διατηρήσει τους πόρους που του κληροδότησαν οι προγονοί του και αν μπορεί να τους αυξήσει, προκειμένου να τους μεταβιβάσει στις επόμενες γενεές».

Αυτή η θέση των δυο συγγραφέων, αποτέλεσε βάση ανησυχίας αρκετά χρόνια πριν, μιας και για πρώτη φορά οι επιχειρήσεις, οι κυβερνητικοί φορείς, οι πολίτες των κρατών διαπίστωσαν ότι η συνεχής και αλόγιστη σπατάλη των φυσικών πόρων, η δυναμική των μεγάλων βιομηχανιών, οι οποίες επιβάρυναν με τη δράση τους το περιβάλλον είχε οδηγήσει στην μείωση των φυσικών πόρων και στη συνεχή επιβάρυνση ενός φυσικού περιβάλλοντος, το οποίο είχε να φιλοξενήσει πολλές ακόμα γενεές ανθρώπων αλλά και άλλων ζώντων οργανισμών.

Το 1970 ήταν η πρώτη χρονιά που διαπιστώθηκε ότι το πετρέλαιο δεν είναι απεριόριστο και ότι το ενεργειακό πρόβλημα χτυπούσε την πόρτα των κρατών, ενώ συνάμα η μείωση των φυσικών πόρων οδηγούσε σε μια ευρύτερη οικονομική κρίση. Στη σφαίρα της κρίσης συμμετείχαν όλοι οι κλάδοι και ο τουριστικός τον οποίο θα τον μελετήσουμε παρακάτω εκτενέστερα σε σχέση με την βιωσιμότητα. Οι κλάδοι είχαν διπλή συμμετοχή στην ευρύτερη κρίση, από τη μια τη δημιούργησαν μέσα από την περιβαλλοντική επιβάρυνση και από την άλλη θα έπρεπε τώρα να την υποστούν⁶.

Οι οικολογικές οργανώσεις εκείνη τη περίοδο προσπάθησαν να «πολεμήσουν» την αλόγιστη καταστροφή που επέφεραν οι κλάδοι της βιομηχανίας, εστιάζοντας και σ' αυτήν του τουρισμού, επιδιώκοντας να αλλάξουν τα δεδομένα μετατρέποντας τη βιομηχανία ως μέσο οικονομικής ανάπτυξης αλλά και ως μέσο μείωσης της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης⁷.

⁵ Fredline, E και Faulker, W.,(2000), *International Market Analysis of Wildlife Tourism. Wildlife Tourism Research Report Series, Gold Coast, CRC for Sustainable Tourism*,pp.24-28, cited in Harris R.,(2003), *Sustainable tourism-A global perspective*, MPG Book Ltd, pp.35-45

⁶ McKercher, B.,(2003), *Sustainable tourism development guiding principles for planning and management*, The Hong Kong Polytechnic University,pp.1-10, <http://www.devstud.org.uk/studygroups/tourism/resources/mckercher.pdf>,(πρόσβαση στις 28-8-2013)

⁷ Dieren, V.,(1995), *Taking Nature into Account. A Report of the club of Rome*, New York, Copernicus.

Ιστορικά τα γεγονότα που ξεκίνησαν τον αγώνα της βιωσιμότητας ήταν η τρύπα του όζοντος, το φαινόμενο του θερμοκηπίου, τα πολλά και τραγικά ατυχήματα πετρελαιοφόρων τα οποία καταστρέψανε τα θαλάσσιο βασίλειο, η καταστροφή των δασικών περιοχών από φονικές πυρκαγιές που ξεσπούσαν συνήθως τις καλοκαιρινές περιόδους και οι λόγοι ήταν άλλοτε οικονομικοί και άλλοτε λόγω αδιαφορίας προς τη φύση⁸.

Την περίοδο εκείνη όπως περιγράφει ο Dierren V το 1995 στο βιβλίο του «*Taking Nature into Account*», υπήρξε για πρώτη φορά η επιτακτική ανάγκη για τη δημιουργία ενός μοντέλου ανάπτυξης το οποίο θα έπρεπε να ταυτίζεται και με οικονομικούς και με κοινωνικούς αλλά και με περιβαλλοντικούς όρους⁹. Η περίοδος αυτή καθόρισε την ανάγκη ταύτισης του περιβάλλοντος με την οικονομία και την κοινωνία και ο άνθρωπος είχε καταλάβει ότι δε μπορούσε ν' αναπτυχθεί σ' ένα κατεστραμμένο περιβάλλον.

Την περίοδο όπου και εξετάζουμε στο παρόν σημείο 1970-1990, είχαμε τις μεγαλύτερες και κυριότερες εξελίξεις σε σχέση με τη βιώσιμη ανάπτυξη και γενικότερα σε σχέση με τις δράσεις για την προστασία του περιβάλλοντος. Η αυτοαποκαλούμενη ομάδα της Ρώμης για πρώτη φορά το 1972, προέβη στην έκδοση σχετικού με το προαναφερόμενο θέμα άρθρου με θέμα, «Τα όρια της Ανάπτυξης»¹⁰.

Το άρθρο αυτό μελέτησε την πολυπλοκότητα της προστασίας του περιβάλλοντος. Συγκεκριμένα όρισε ότι ο άνθρωπος δημιούργησε το πρόβλημα και ότι ο άνθρωπος καλείται τώρα να το επιλύσει, απλά ο τρόπος με τον οποίο ζούσε μέχρι τώρα δεν του έδινε το δικαίωμα ν' αλλάξει εύκολα την υπάρχουσα κατάσταση. Ο άνθρωπος δε κατανοούσε

⁸ Spillanis, I., and Vayanni, H.,(2003), *Journal of Sustainable Tourism*, Vol 0. No 0,pp.1-22

⁹ Dieren, V.,(1995), *Taking Nature into Account. A Report of the club of Rome, New York, Copernicus*

¹⁰ Meadows, D.H.,(1992), *The Limits of Growth: a report of the club of Rome's Project on the Predicament of Mankind*, New York, Universe Books,pp.100-120

το μέγεθος της καταστροφής και γι' αυτό δεν ήταν σε θέση ν' αλλάξει εύκολα την υπάρχουσα κατάσταση¹¹.

Συγχρόνως η μελέτη όρισε τα ζητήματα που θα έπρεπε να απασχολούν το σύγχρονο άνθρωπο και τις επιχειρήσεις, προκειμένου να καταφέρουν να διατηρήσουν το περιβάλλον σε τέτοια κατάσταση που να μπορεί στο μέλλον να κληροδοτηθεί στους νεότερους εκπροσώπους, του ανθρώπινου είδους. Συγχρόνως να στηθούν οι υποδομές, ώστε αυτή η αρχέγονη διαδικασία να κρατηθεί μέσα στους αιώνες. Οι φάσεις για τη μεταστροφή της υπάρχουσας κατάστασης και για τη βιωσιμότητα του περιβάλλοντος, ορίστηκαν μέσα από τις ακόλουθες δράσεις:

1. Έλεγχος της συνεχούς αύξησης του πληθυσμού.
2. Ενίσχυση της γεωργικής παραγωγής.
3. Έλεγχος του εμπορίου.
4. Έλεγχος των δράσεων μόλυνσης του περιβάλλοντος. Στην κατηγορία αυτή εντάχθηκε και ο τουρισμός.

Η ομάδα της Ρώμης, για πρώτη φορά έδωσε την οδηγία, ότι η αλόγιστη οικονομική ανάπτυξη, σύντομα θα επέφερε τα αντίθετα αποτελέσματα. Χρονικά όρισε ότι μέσα σε 100 χρόνια ανάπτυξη θα σταματούσε σ' όλα τα επίπεδα και σ' όλους τους τομείς¹².

Με βάση την ομάδα της Ρώμης τα Ηνωμένα Έθνη το 1975 οριοθέτησαν τη βιώσιμη ανάπτυξη ως τη βάση για ένα κοινό μέλλον, για όλους τους πολίτες του πλανήτη. Ο πρόεδρος των Ηνωμένων Εθνών έδωσε το στίγμα των στοιχείων, με βάση πάντα την ομάδα της Ρώμης, που θα επέφεραν την αλλαγή σε σχέση με τη συνεχή καταστροφή του περιβάλλοντος. Τα δεδομένα αυτά ήταν¹³:

^{11,12} Meadows, D.H.,(1992), *The Limits of Growth: a report of the club of Rome's Project on the Predicament of Mankind*. New York, Universe Books,pp.100-120, (Summary of the Article)

¹³ Kirkby, S.J.,,(1995), *The Earthscan Reader in Sustainable Development*, Earthscan, London,p.112,(Summary of the Article)

1. Απομάκρυνση από την αλόγιστη βιομηχανοποίηση και επιστροφή του ανθρώπου στη φύση: Εδώ τα Ηνωμένα Έθνη θέλησαν να προσεγγίσουν την άποψη ότι ο άνθρωπος μπορεί να ζήσει αρμονικά με το περιβάλλον, όταν δεν το εκμεταλλεύεται για να πλουτίσει αλλά για να επιβιώσει.
2. Η τεχνολογία θα πρέπει ν' αναφέρεται όχι στην αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πηγών αλλά στην περιβαλλοντική βελτίωση ενισχύοντας τις δράσεις προστασίας του περιβάλλοντος.
3. Εκπαίδευση των πολιτών ώστε να μάθουν να σέβονται το περιβάλλον.
4. Ικανοποίηση μόνο των βασικών αναγκών σε σχέση με την «εκμετάλλευση» του περιβάλλοντος, τέρμα στην αλόγιστη επιβάρυνση για την κάλυψη οικονομικών φιλοδοξιών. Σύνδεση προστασίας του Περιβάλλοντος και Οικονομίας.
5. Αναπροσδιορισμός του παγκόσμιου εμπορίου. Αλλαγή από το εμπόριο της οικονομικής ανάπτυξης σ' εμπόριο της βιωσιμότητας του περιβάλλοντος. Εστίαση στις δράσεις που θα επιφέρουν την αλλαγή στις εμπορικές δραστηριότητες, προσδίδοντας μια νέα τάξη πραγμάτων, όπου το περιβάλλον δεν θα επιβαρύνεται από το εμπόριο αλλά θα ενισχύεται μέσα από αυτό.

Το 1980 η World Conservation Union, όρισε για πρώτη φορά τους στόχους των οικολογικών διαδικασιών, τη βιωσιμότητα των πληθυσμών και τη συνύπαρξη με το περιβάλλον, την προστασία των φυσικών πόρων¹⁴.

Το 1987 η Παγκόσμια Επιτροπή για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη, συνέδεσε την προστασία του περιβάλλοντος, με την προστασία του ανθρώπινου είδους δίνοντας βαρύτητα στο δεύτερο. Η δράση αυτή

¹⁴ Ρόκος, Κ.,(2001), *Η πολιτισμική διάσταση της Αξιοβίωτης Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης*, σελ 11, Ανάκτηση στις 28-8-2013 από http://www.survey.ntua.gr/main/studies/environ/keimena/rokos_p.pdf

ήταν ουσιαστικά η βάση της ανάπτυξης της βιώσιμης ανάπτυξης, ακόμα και αν δεν εκφράστηκε απόλυτα σωστά. Ουσιαστικά η σχέση ανθρώπου περιβάλλοντος, είναι αμφίδρομη, το πρώτο προστατεύει το δεύτερο και το αντίθετο¹⁵.

Το 1987 είναι επίσης η χρονιά της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία οριοθετεί για πρώτη φορά μέσα από τη συνθήκη του Μάαστριχ τη λεγόμενη βιώσιμη ανάπτυξη, η οποία για την Ε.Ε είναι η ισορροπημένη διαβίωση του ανθρώπου με το περιβάλλον¹⁶.

Ουσιαστικά η προσέγγιση της Ε.Ε σε σχέση με τη βιωσιμότητα σχετίζεται με τρεις πυλώνες ανάπτυξης, που είναι οι ακόλουθοι: «Οικονομική αποτελεσματικότητα, Περιβαλλοντική προστασία, Κοινωνική δικαιοσύνη»¹⁷.

Η επόμενη ιστορικά κίνηση έγινε από τα Ηνωμένα Έθνη. Σε σχέση με τον επαναπροσδιορισμό της βιώσιμης ανάπτυξης έγινε με τη λεγόμενη Agenda 21, η οποία αναπτύχθηκε για πρώτη φορά το 1992 στη σύνοδο του Ρίο. Σύμφωνα με τον Καστόρη Θ η Ατζέντα 21 αποτέλεσε μια δράση την οποία συνυπέγραψε η Ελλάδα με άλλες 178 χώρες του ΟΗΕ. Η συγκεκριμένη αναφέρθηκε σε τέσσερις κατηγορίες θεμάτων. Συγκεκριμένα^{18, 19, 20}:

¹⁵ Κορκόβελος, Χ.Α., (1997), *Η προστασία του περιβάλλοντος στην Ευρωπαϊκή Ένωση με αναφορές στα ελληνικά δεδομένα*, Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή

¹⁶ Commission of the European Communities.,(2001), Sustainable development, Διαθέσιμο στο <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0621:FIN:EN:PDF>

¹⁷ GHK, (2002), The Thematic Evaluation on the Contribution of the Structural Funds to Sustainable Development. Final Report to the European Commission, DG Regio. Volume 1: Synthesis Report, διαθέσιμο στο http://alpsknowhow.cipra.org/main_topics/policy_landscape_alps/policy_landscape_furtherreadings.html ,(Πρόσβαση στις 28-8-2013)

¹⁸ United Nation.,(2009), Agenda 21, διαθέσιμο στο <http://www.un.org/esa/sustdev/documents/agenda21/english/agenda21toc.htm> ,(Πρόσβαση την 1-9-2013)

¹⁹ Wikipedia.,(2009), Agenda 21, http://en.wikipedia.org/wiki/Agenda_21,(Πρόσβαση 1-9-2013)

²⁰ Καστόρης, Θ., (2002), Ατζέντα 21- Συμμετοχικές διαδικασίες και Δήμος Νέας Σμύρνης, διαθέσιμο στο http://www.neasmynri.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=321&Itemid=197&lang=el,(Πρόσβαση στις 2-9-2013) από

1. Στην Κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη, η οποία είχε να κάνει με τις δράσεις των κρατών ενάντια στη φτώχεια, της υπέρμετρης κατανάλωσης, τη μετανάστευση, η οποία οδηγούσε στην οικονομική αστάθεια και τέλος στην οικονομική ανάπτυξη, μέσα από τη σταθερότητα του περιβάλλοντος.
2. Στη προστασία του οικοσυστήματος, μέσα από τη σωστή διαχείριση των πόρων αλλά και την καταπολέμηση της μόλυνσης του περιβάλλοντος.
3. Στη δημιουργία ομάδων προστασίας του περιβάλλοντος, αποτελούμενη από απλούς πολίτες.
4. Στο καθορισμό συγκεκριμένου νομικού πλαισίου προστασίας του περιβάλλοντος.
5. Στη δημιουργία τοπικών δράσεων μέσα από τους δήμους και τις κοινότητες σχετικές με την προστασία του περιβάλλοντος και την ενίσχυση της βιωσιμότητας. Ενίσχυση των τοπικών αρχών μέσα από οικονομικά και περιβαλλοντικά πακέτα με στόχο την αποκατάσταση επιβαρημένων περιοχών.
6. Στη στήριξη του περιβάλλοντος, ως βάση καταπολέμησης της φτώχειας και ενίσχυσης των αδυνάτων.

Η πιο πρόσφατη και έγκυρη οριοθέτηση του όρου «βιώσιμη ανάπτυξη» για την Ελλάδα έγινε το 2001 μέσα από το πρόγραμμα ISTOS. Συγκεκριμένα το Εργαστήριο Τοπικής και Νησιωτικής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Αιγαίου, στα πλαίσια του συγκεκριμένου προγράμματος όρισε ιστορικά το πρόβλημα της βιώσιμης ανάπτυξης και καθόρισε με βάση και την Agenda 21 τα δεδομένα που επιβάρυναν το περιβάλλον της Ελλάδας, αλλά και τα δεδομένα βελτίωσης της υπάρχουσας κατάστασης. Η δράση αυτή ήταν ιστορικά από τις πιο ολοκληρωμένες στα πλαίσια της βιώσιμης ανάπτυξης στην Ελλάδα²¹. Η Αναπτυξιακή προσπάθησε να

²¹ Αναπτυξιακή Εταιρεία Κυκλάδων, (2001), Καινοτομία και Αειφόρος Ανάπτυξης, διαθέσιμο στο http://www.anetky.gr/drastriotites/istos/2ptyxo_web.pdf, (Πρόσβαση στις 1-9-2013)

ορίζει τη δυναμική της καινοτομίας, ως μέσο βελτίωσης της βιώσιμης ανάπτυξης στην Ελλάδα. Για το συγκεκριμένο φορέα, η τεχνολογία έχει την ικανότητα να ανατρέψει το καταστρεπτικό της έργο σε δυναμική ανάπτυξης για το περιβάλλον.

2.3 Γεωμορφολογία Μεσογείων

Όσο αφορά την γεωμορφολογία των Μεσογείων, αποτελείται κυρίως από ένα σύνολο ποικιλόμορφων τμημάτων ανάγλυφου. Έτσι εντοπίζονται τόσο πεδινές και εύφορες σχετικά εκτάσεις γης (Μεσόγεια) αλλά και ημιορεινές άγονες και δασικές εκτάσεις (Λαυρεωτική).

Η γόνιμη γη και τα ρέματα που διατρέχουν τα βουνά που την περιβάλλουν, διαδραμάτισαν σημαντικό ρόλο στην πρώιμη κατοίκηση της Μεσογαίας από τον άνθρωπο. Παράλληλα, οι προσβάσεις της προς τη θάλασσα διευκόλυναν την επικοινωνία της με τον υπόλοιπο κόσμο. Μέσα σε αυτό το γεωγραφικό πλαίσιο από νωρίς ο άνθρωπος άρχισε τις επεμβάσεις στο περιβάλλον, προσπαθώντας να το προσαρμόσει στις εκάστοτε ανάγκες του

Γενικά η περιοχή παρουσιάζει ελαφρά κυματοειδές ανάγλυφο το οποίο δημιουργείται από διάσπαρτες εδαφικές εξάρσεις και μικρούς λόφους. Το μεγάλο μήκος των ακτών της αποτελεί ένα αξιοσημείωτο χαρακτηριστικό της συνολικής γεωμορφολογίας της εξεταζόμενης περιοχής. Επίσης, δεν υπάρχουν ποτάμια μόνιμης ροής, ούτε άλλου τύπου μόνιμες υδατοσυλλογές (Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου, 1997).

Το κλίμα της περιοχής μελέτης ανήκει στον ημίξηρο και μεσογειακό τύπο. Τα κύρια χαρακτηριστικά του καθιστούν το κλίμα ήπιο και η ηπιότητα αυτή αυξάνει από το εσωτερικό προς τις ακτές. Επίσης, δεν υπάρχουν ποτάμια μόνιμης ροής, ούτε άλλου τύπου μόνιμες υδατοσυλλογές (Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου, 1997).

Η συνέχεια των περιοχών ήταν για χιλιετίες προσδιορισμένη από αυτές τις γεωγραφικές δομές, την ποιότητα και τη μορφολογία του εδάφους καθώς και το κλίμα που λίγο μόνο έχουν αλλάξει από την αρχαιότητα.

Άλλωστε τα αρχαιολογικά ευρήματα και η γνώση της τοποθεσίας των περισσότερων Δήμων της αρχαιότητας, βεβαιώνουν ότι τα Μεσόγεια κτίστηκαν και αναπτύχθηκαν στο χώρο αρχαίων Δήμων, που ή δε διέκοψαν ουσιαστικά καθόλου την παρουσία τους εκεί ή απλώς μετακινήθηκαν λίγο, όπως η Παιανία και το Κορωπί (Μιχαήλ – Δέδε, 1996).

Εικόνα 3 :Η εύφορη πεδιάδα των Μεσογείων



Πηγή: www.hua.gr

Η μεγάλη ανατροπή που λαμβάνει χώρα τα τελευταία 25 περίπου χρόνια, και στην οποία μεγάλο ρόλο έπαιξε η κατασκευή του αεροδρομίου και των παρελκόμενων αυτού έργων, είναι από τις λίγες που κατά διαστήματα τάραζαν τα ήσυχα νερά των Μεσογείων.

Η διοικητική διάρθρωση της περιοχής περιλαμβάνει τους εξής δήμους: Καλυβιών, Κερατέας, Κορωπίας, Μαρκόπουλου, Λαυρεωτικής, Παιανίας και Σπάτων. Οι δήμοι αυτοί υπέστησαν σημαντικές αλλαγές την

τελευταία 20ετία για να συντονιστούν με τις χωρικές αλλαγές της περιοχής και να συνυπάρξουν αρμονικά με τα μεγάλα έργα υποδομής προς ανάπτυξη της περιοχής γενικότερα.

Τα μεγάλα έργα υποδομής όπως η λειτουργία του αεροδρομίου στην περιοχή και η επέκταση των δυνατοτήτων των Μεσογείων καθόρισαν σημαντικές την ζήτηση για κατοικία, υπηρεσίες, και την εμπορική δραστηριότητα. Οι επεκτάσεις αυτές καθώς και η εγκατάσταση βιομηχανικών, μεταποιητικών, τουριστικών και εμπορικών μονάδων σε βάρος της γεωργικής γης αποτελούν καθοριστικά κριτήρια για την ένταξη των συγκεκριμένων διοικητικών ενοτήτων στην περιοχή μελέτης.

2.4 Γεωγραφικά χαρακτηριστικά των Μεσογείων και η θέση της περιοχής στην περιφέρεια Αττικής

Τα Μεσόγεια καταλαμβάνουν το νότιο τμήμα της Νομαρχίας Ανατολικής Αττικής (κέντρο το Λαύριο), στην οποία υπάγονται διοικητικά, και εκτείνονται νοτιοανατολικά του λεκανοπεδίου Αθηνών. Έχουν έκταση περίπου 516.000στρ., η οποία αποτελεί το 14% της συνολικής έκτασης ολόκληρης της Αττικής (Ε.Σ.Υ.Ε., 2006). Ο κοντινότερος Μεσογείτικος Δήμος απέχει από το κέντρο της Αθήνας 17χλμ.

Η πεδιάδα των Μεσογείων πριν από δεκαετίες αποτελούσε ένα ήπιο αγροτικό τοπίο με αμπελώνες και ελαιώνες. Η περιοχή είχε αργούς ρυθμούς ανάπτυξης, ενώ οι διάφοροι οικισμοί χαμηλής δόμησης διατηρούσαν έντονο το στοιχείο της γειτονιάς²².

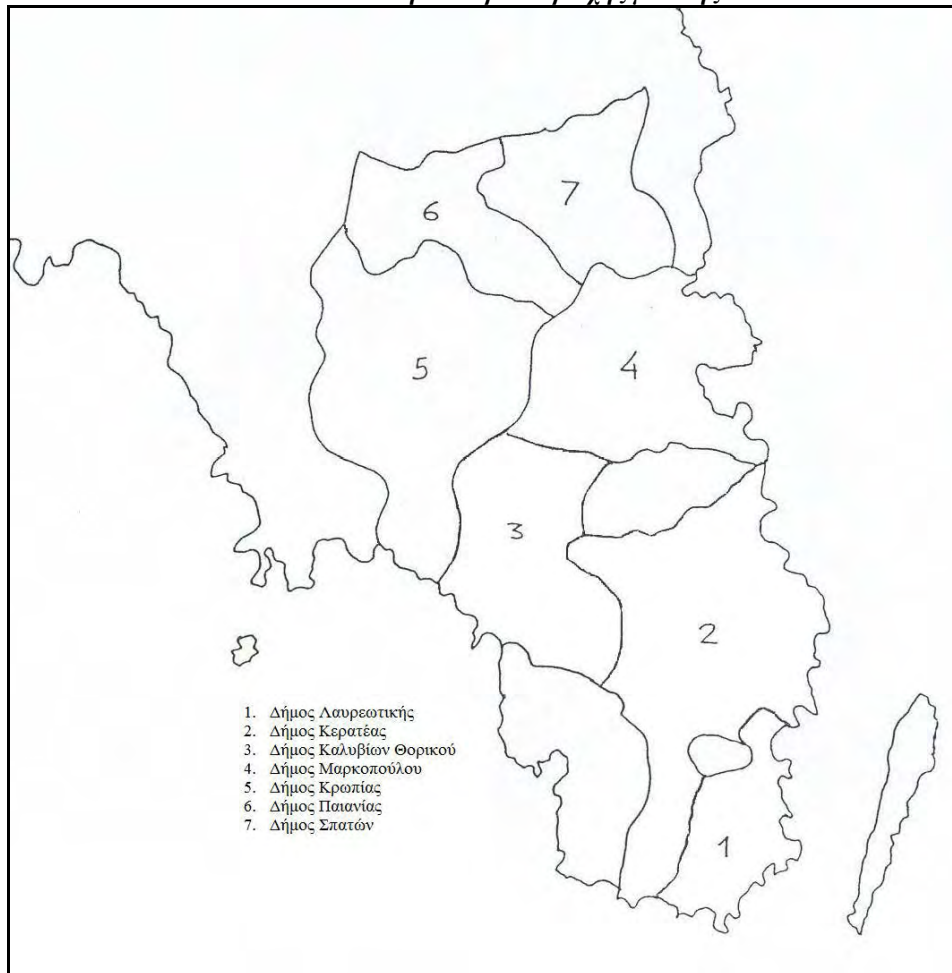
Σήμερα η κατάσταση αυτή έχει αλλάξει εντελώς, συγκεκριμένα μέσα σε λίγα χρόνια υπήρξε η ανάπτυξη οδικών αρτηριών με ανισόπεδους κόμβους, εγκατάσταση βιομηχανιών και βιοτεχνιών, κτίσιμο μεγάλων

²² Γκάμα, Ε.Ε.(2006), *Αθήνα-Μεσόγεια. Οι προοπτικές βιωσιμότητας μιας παράλληλης πορείας*, Αρχιτεκτονική και Σχεδιασμός χώρου

οικοδομικών συγκροτημάτων με μεγάλο ύψος αντίθετα από τι προβλεπόταν.

Η αλλαγή αυτή που επήλθε στην αγορά είναι αποτέλεσμα κινήσεων που έγιναν από το δήμο Αθηναίων αλλά και επιχειρηματιών που δρούσα %82ν στη περιοχή των Αθηνών. Ιστορικά η Αθήνα αποτελούσε πόλο έλξης για τη περιφέρεια της Αττικής αλλά και περιοχές εκμετάλλευσης από τους Αθηναίους πολίτες²³. Τα Μεσόγεια από παλαιά αποτελούσαν περιοχή δράσης σε αγροτικό, εμπορικό και όχι μόνο επίπεδο.

Εικόνα 4: Διοικητικά όρια περιοχής μελέτης



Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

²³ Γκάμα, Ε.Ε.(2006), *Αθήνα-Μεσόγεια. Οι προοπτικές βιωσιμότητας μιας παράλληλης πορείας*, Αρχιτεκτονική και Σχεδιασμός χώρου

2.5 Δημογραφικά χαρακτηριστικά

Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας 1981-91 αύξηση έχουν παρουσιάσει ο αστικός και ημιαστικός πληθυσμός, ενώ ο αγροτικός πληθυσμός έχει μειωθεί. Η αυξητική τάση του αστικού πληθυσμού εκφράζεται με την απόλυτη κυριαρχία του πολεοδομικού συγκροτήματος της Πρωτεύουσας, γεγονός που δημιουργεί εσωτερικές μετακινήσεις και πληθυσμιακές πιέσεις στην ενδοχώρα και τις εσωτερικές ζώνες της Περιφέρειας, με τις ανάλογες οικιστικές πιέσεις, καθώς και την ανάγκη ενίσχυσης των υποδομών στις περιοχές αυτές.

Γενικά, οι φάσεις του αστικού κύκλου (αστικοποίηση, προαστειοποίηση, αποαστικοποίηση-ανάπτυξη νέων οικισμών, επαναστικοποίηση) έχουν επηρεάσει σημαντικά την ανάπτυξη της Περιφέρειας Αττικής. Ήδη η Αττική έχει περάσει από την φάση της αποαστικοποίησης και προαστειοποίησης και βρίσκεται στην φάση της δημιουργίας νέων οικισμών.

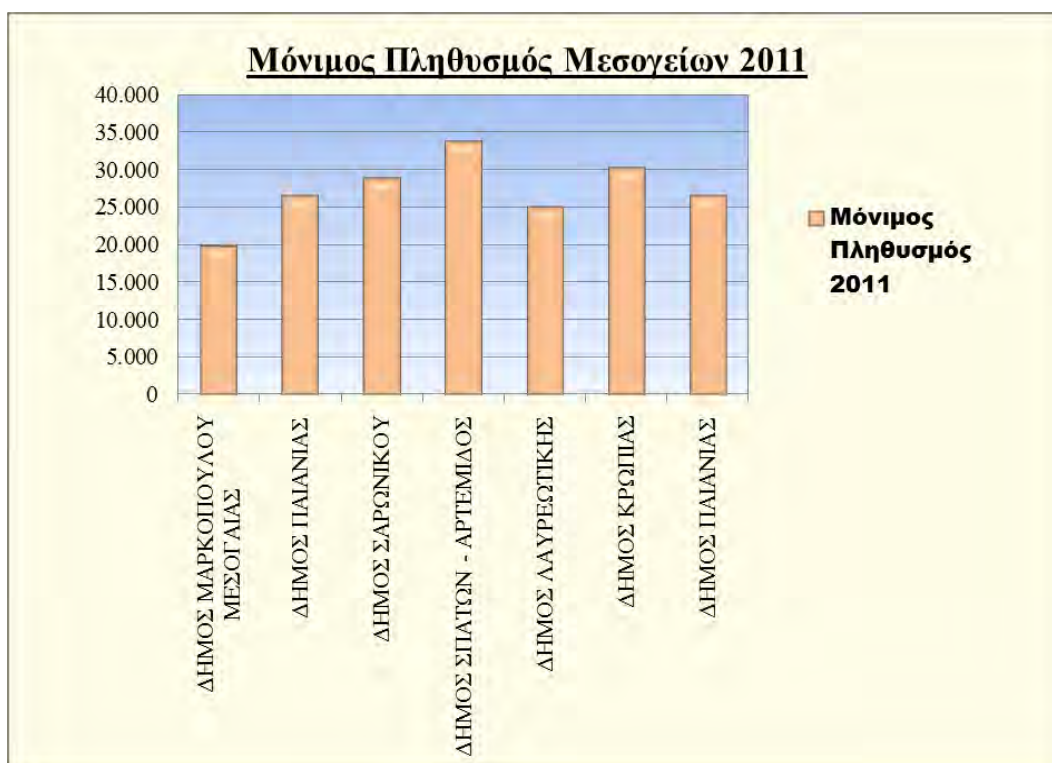
Η απογραφή του πληθυσμού του 2011 και η κατανομή του ανά Περιφερειακή Ενότητα στην Αττική, αναδεικνύει έντονες πληθυσμιακές μεταβολές από τις Περιφερειακές Ενότητες της πρώην Ν.Α. Αθηνών κυρίως στην Π.Ε. Ανατολικής Αττικής και λιγότερο στην Π.Ε. Δυτικής Αττικής.

Οι μετακινήσεις αυτές, συντελεύθηκαν κυρίως την περίοδο 2000-2008, σε ένα πλαίσιο άναρχης οικιστικής ανάπτυξης με απουσία βασικών υποδομών. Το αποτέλεσμα τους απηχεί στην εγκατάλειψη του παραδοσιακού εμπορικού κέντρου της Αθήνας από κατοίκους και επιχειρήσεις,

Το κενό καλύφθηκε από την αθρόα εγκατάσταση λαθρομεταναστών, την αύξηση της εγκληματικότητας και την υποβάθμιση σημαντικού τμήματος του κέντρου της Αθήνας, συμβάλλοντας στην ελκυστικότητα της Αθήνας ως τουριστικού προορισμού, παρά την

ανάκαμψη που παρατηρήθηκε τα πρώτα χρόνια μετά το 2004 ως αποτέλεσμα της επιτυχούς διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων.

Σχήμα 1: Μόνιμος Πληθυσμός 2011



Πηγή: www.statistics.gr, ίδια επεξεργασία.

Πίνακας 1: Δημογραφικά στοιχεία 2001-2011

Όνομασία Δήμου	Πληθυσμός 2001	Μόνιμος πληθυσμός 2001	Έκταση 2001	Μόνιμος Πληθυσμός 2011	Διαφορά μόνιμου 2001-2011
Δήμος Κορωπίου	25.325	17.674	102.000	19.475	1.801
Δήμος Λαυρεωτικής	24.545	19.507	175.798	21.600	2.093
Δήμος Μαραθώνος	26.899	19.574	222.747	24.437	4.863
Δήμος Μαρκόπουλου Μεσογείας	15.608	10.349	81.844	13.134	2.785

Δήμος Παιανίας	19.636	15.574	53.155	19.108	3.534
Δήμος Παλλήνης	33.624	21.902	29.430	33.475	11.573
Δήμος Ραφήνας-Πικερμίου	14.840	8.084	40.501	13.599	5.515
Δήμος Σαρωνικού	26.320	13.996	139.099	23.381	9.385
Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος	27.594	18.144	73.695	23.503	5.359

Πηγή: www.statistics.gr, ίδια επεξεργασία

2.6 Οικονομικό προφίλ της εξεταζόμενης περιοχής (τάσεις, δραστηριότητες κ.λπ.)

Είναι γνωστό δε, από αρχαιοτάτων χρόνων ότι τα Μεσόγεια είναι άνυδρα, καθώς το ίδιο πρόβλημα φαίνεται να ταλαιπωρούσε και τους κατοίκους των, την εποχή αυτή. Παρόλα αυτά, η εντατική καλλιέργεια των Μεσογείων φαίνεται από το γεγονός ότι στο κέντρο του κάμπου, οι αρχαιότητες που έχουν διασωθεί μέχρι σήμερα είναι στην πλειοψηφία τους αγροτικές κατοικίες, ενώ τα ιερά και οι σημαντικοί οικισμοί βρίσκονται στην περιφέρεια της πεδιάδας. Με τη σημαντική οικονομική άνοδο της περιοχής των Μεσογείων όμως τα επόμενα χρόνια, άρχισε να φθίνει το ενδιαφέρον για τη γεωργία σε όλη την έκτασή τους. Η οικονομική διαφοροποίηση των Δήμων των Μεσογείων που αρχικά στηρίχθηκε στην έκταση και την ποιότητα της γης, δεν υπάρχει σήμερα. Η οικοπεδοποίηση των αγρών, η δημιουργία βιομηχανικών μονάδων, η εκμηδένιση της απόστασης από την πρωτεύουσα και η αστικοποίηση έχουν αλλάξει ριζικά τη ζωή στην περιοχή (Μιχαήλ – Δέδε, 1996).

Τα χωριά των Μεσογείων δεν είχαν όλα την ίδια οικονομική ευρωστία. Η Βραυρώνα με το πολύ νερό και την πλούσια γη έδωσε στο Μαρκόπουλο αρχικά τα πρωτιά. Η διανομή των κτημάτων με την πολιτική του Βενιζέλου είχε ως αποτέλεσμα τον αυξημένο αριθμό γαιοκτημόνων

στην Παιανία κυρίως και δευτερευόντως στα Σπάτα. Το Κορωπί ερχόταν τρίτο, ενώ τα Καλύβια και η Κερατέα ήταν πάντα φτωχότερα. Η Παιανία αν και είχε γη λιγότερο εύφορη από το Μαρκόπουλο είχε το πλεονέκτημα της καλής θέσης, που της επέτρεψε να απλωθεί προς την Αθήνα. Στο Μαρκόπουλο, σε αντίθεση με την Παιανία, η οικονομική άνοδος ήταν βραδεία, παρά το γεγονός ότι εκεί δημιουργήθηκε ένας θαυμάσιος συνεταιρισμός με ελεύθερη βάση ο οποίος βοήθησε πολύ την πόλη σε μια εποχή που οι οικοπεδοποιήσεις δεν την είχαν επηρεάσει ακόμα. Πολλά όμως οφείλουν στο συνεργατικό πνεύμα και τα Καλύβια. Η Κερατέα από την άλλη είχε στραφεί προς το Λαύριο για να εξοικονομηθούν οι εργατικές μάζες της. Ωστόσο αν και όχι τόσο αναπτυγμένη οικονομικά περιοχή, ίσως να είναι από παλαιότερα, κυρίως λόγω της γειννιάσής της με το Λαύριο, η περισσότερο κοντά στην αστική νοοτροπία. Τα Σπάτα ακολούθησαν και αυτά την εξελικτική πορεία των άλλων Μεσογείτικων Δήμων.

Το Κορωπί είναι ο πολυπληθέστερος Δήμος (κεφαλοχώρι των Μεσογείων). Τα στοιχεία όμως αποδεικνύουν ότι οι κάτοικοι του στράφηκαν σε οικονομικές δραστηριότητες που δεν είχαν ως βάση την γεωργία. Αντίθετα παρατηρήθηκε η εγκατάσταση μικροβιομηχανικών μονάδων και κατοικιών από τις πωλήσεις των κτημάτων. Τα Μεσόγεια από την αρχαιότητα μέχρι τα μέσα του 20ου αιώνα αποτελούσαν την παραγωγική περιοχή της Αθήνας (μαζί με τον κάμπο του Μαραθώνα και το Θριάσιο πεδίο). Η διαρκής εξάπλωση του αστικού ιστού του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Πρωτεύουσας τα τελευταία χρόνια όμως, έχει ως αποτέλεσμα την αλλαγή του χαρακτήρα της περιοχής από αγροτικό σε αστικό. Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται οι μεταβολές στα δημογραφικά δεδομένα των Δήμων που εντάσσονται στα Μεσόγεια Αττικής σε συνδυασμό με την απασχόληση ανά τομέα παραγωγής από το 1991 έως το 2001 που είναι και το έτος έναρξης λειτουργίας του αεροδρομίου της περιοχής.

Πίνακας 2: Πληθυσμιακά και Παραγωγικά Δεδομένα Εξεταζόμενων οικισμών (1991-2001)

ΟΙΚΙΣΜΟΙ	ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΑ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ	ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ-ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ	ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ
ΣΠΑΤΑ	1991	7.796	2.355	597	1.758
	2001	10.203	3.119	883	2.236
	ΜΕΤΑΒΟΛΗ (2001-1991)	2.407	764	286	478
ΠΑΙΑΝΙΑ	1991	9.727	2.532	592	1.94
	2001	13.013	4.337	1.502	2.835
	ΜΕΤΑΒΟΛΗ (2001-1991)	3.286	1.805	910	895
ΚΟΡΩΠΙ	1991	16.813	3.407	1.515	1.892
	2001	25.325	4.766	2.067	2.699
	ΜΕΤΑΒΟΛΗ (2001-1991)	8.512	1.359	552	807
ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟ	1991	6.716	2.330	775	1.555
	2001	7.614	2.928	840	2.088
	ΜΕΤΑΒΟΛΗ (2001-1991)	898	598	65	533
ΚΑΛΥΒΙΑ	1991	7.357	2.611	800	1.811
	2001	12.202	4.235	1.519	2.716
	ΜΕΤΑΒΟΛΗ (2001-1991)	4.845	1.624	719	905
ΚΕΡΑΤΕΑ	1991	6.712	2.134	840	1.294
	2001	7.43	2.43	902	1.528
	ΜΕΤΑΒΟΛΗ (2001-1991)	718	296	62	234
ΑΡΤΕΜΙΔΑ	1991	9.485	3.151	946	1.777
	2001	17.391	6.751	2.07	3.968
	ΜΕΤΑΒΟΛΗ (2001-1991)	7.906	3.6	1.124	2.191
ΠΟΡΤΟ ΡΑΦΤΗ	1991	3.293	1.196	322	702
	2001	7.131	2.757	683	1.677
	ΜΕΤΑΒΟΛΗ (2001-1991)	3.838	1.561	361	975
ΡΑΦΗΝΑ	1991	8.611	2.669	659	1.672
	2001	11.909	4.613	1.197	3.012
	ΜΕΤΑΒΟΛΗ (2001-1991)	3.298	1.944	538	1.34
ΝΕΑ ΜΑΚΡΗ	1991	13.009	4.533	1.051	2.689
	2001	14.809	5.315	1.229	3.494
	ΜΕΤΑΒΟΛΗ (2001-1991)	1.800	782	178	805

Πηγή: *ιδία επεξεργασία*

Γίνεται αντιληπτό λοιπόν πως η ανάπτυξη των Μεσογείων θεωρήθηκε απαραίτητη τα τελευταία χρόνια καθώς σχετίζεται με την γενικότερη ανάπτυξη της Αθήνας και την χωροταξική της οργάνωση προκειμένου να λάβουν χώρα τα προγραμματισμένα έργα υποδομής μεγάλης κλίμακας όπως το αεροδρόμιο. Έτσι παρά τις προσπάθειες να διατηρηθεί έστω σε ένα βαθμό ο αγροτικός χαρακτήρας των μεσογείων και η εκμετάλλευση των ευφόρων εκτάσεων τους υπάρχουν παραδείγματα που αποδεικνύουν ότι η αστικοποίηση είναι αναπόφευκτη. Τέτοια είναι η χωροθέτηση του αεροδρομίου στο κέντρο του κάμπου των Μεσογείων, η κατασκευή μεγάλων οδικών αξόνων (που εξυπηρετούν μεν την περιοχή αλλά πρωτίστως εξυπηρετούν το αεροδρόμιο) και βέβαια οι συνεχείς πιέσεις οικιστικής ανάπτυξης

Επιπλέον αξίζει να σημειωθεί ότι η Αθήνα παρουσιάζει μια εκρηκτική εξάπλωση από το 1960 και μετά. Η εξάπλωση αυτή επιφέρει σημαντικά κέρδη στους κατοίκους των Μεσογείων από τις πωλήσεις των

ιδιοκτησιών τους ως οικόπεδα. Η αστική διάχυση, είτε με τη μορφή της επέκτασης του ιστού της πόλης (πολεοδομικό συγκρότημα), είτε με την επέκταση άλλων πόλεων και οικισμών της Αττικής, είτε με την ανάπτυξη περιοχών παραθεριστικής κατοικίας, είτε τέλος με τη μορφή παραγωγικών εγκαταστάσεων, είτε με τη μορφή των αστικών υποδομών (αεροδρόμιο, αθλητικές εγκαταστάσεις, χώροι αποθήκευσης κλπ), τείνουν να περιορίζουν σημαντικά τις εκτάσεις όπου ασκούνται δραστηριότητες του πρωτογενή τομέα

Η παράλληλη ένταση στην ανάπτυξη της βιομηχανίας που δημιουργείται την ίδια εποχή και τα ξαφνικά έσοδα από τις πωλήσεις γης ως οικοπέδων για δόμηση, επιφέρουν την πρώτη μεγάλη υποχώρηση της απασχόλησης των κατοίκων στη γεωργία και κτηνοτροφία και την πρώτη μεγάλη αύξηση της απασχόλησης στη βιομηχανική παραγωγή. Πολλές βιομηχανικές μονάδες μεταποιητικού χαρακτήρα εγκαθίστανται στην περιοχή των Μεσογείων κατά μήκος των εθνικών οδών. Καμία προσπάθεια δεν γίνεται πια για εντατικοποίηση και εκσυγχρονισμό των καλλιεργειών.

Η αύξηση της απασχόλησης στο δευτερογενή τομέα (βιομηχανία) και η παράλληλη ένταση στην ανάπτυξη της βιομηχανίας που δημιουργείται την ίδια εποχή και τα ξαφνικά έσοδα από τις πωλήσεις γης ως οικοπέδων για δόμηση, επιφέρουν την πρώτη μεγάλη υποχώρηση της απασχόλησης των κατοίκων στη γεωργία και κτηνοτροφία και την πρώτη μεγάλη αύξηση της απασχόλησης στη βιομηχανική παραγωγή. Πολλές βιομηχανικές μονάδες μεταποιητικού χαρακτήρα εγκαθίστανται στην περιοχή των Μεσογείων κατά μήκος των εθνικών οδών. Καμία προσπάθεια δεν γίνεται πια για εντατικοποίηση και εκσυγχρονισμό των καλλιεργειών. Οι μετασχηματισμοί αυτοί, δηλαδή η αποβιομηχάνιση και η μετεγκατάσταση μεγάλων μονάδων οδηγούν σε φαινόμενα αστικής διάχυσης π.χ. στις εκτός Λεκανοπεδίου περιοχές και σε φαινόμενα εγκατάλειψης υφιστάμενου κελύφους σε περιοχές μέσα στο Λεκανοπέδιο δηλαδή τις ιστορικές ή παλαιές βιομηχανικές περιοχές. Η κατάσταση αυτή αποτελεί κίνδυνο και ευκαιρία. Ο κίνδυνος συνίσταται στη σπατάλη και

φθορά φυσικών πόρων, ενώ η ευκαιρία είτε στη δυνατότητα ανάπλασης και επανένταξης με νέες χρήσεις στην περιοχή των στοιχείων που εγκαταλείπονται, είτε στην απελευθέρωση των διαθέσιμων εκτάσεων. Το λιανικό εμπόριο και η αναψυχή κινούνται ήδη προς την κατεύθυνση αυτή, ενώ παρατηρούνται και τάσεις εγκατάστασης και της διοίκησης σε προσαρμοσμένα κατάλληλα πρώην βιομηχανικά κτίρια. Όλα τα παραπάνω συντελούν στην αλλαγή του οικονομικού προφίλ της εξεταζόμενης περιοχής

Παράλληλα και ενώ δευτερογενής τομέας εξακολουθεί να παρουσιάζει άνοδο άλλα με αισθητά μειωμένους ρυθμούς- εμφανίζεται κατακόρυφη αύξηση της απασχόλησης σε επαγγέλματα σχετικά με την ανέγερση οικοδομών. Η κτηνοτροφία περιορίζεται στο ελάχιστο και η απασχόληση στις καλλιέργειες των αμπέλων γίνεται τώρα για πολλούς συμπληρωματική πηγή εσόδων (Ρώμας, 1994). Σε αυτό συντελεί και η εποχικότητα της γεωργικής απασχόλησης.

Όσο αφορά τον τριτογενή τομέα πρόκειται για τον τομέα όπου πραγματοποιούνται οι περισσότερες αλλαγές και μετασχηματισμοί πριν και μετά την κατασκευή του αεροδρομίου, τόσο προς την κατεύθυνση του εκσυγχρονισμού των επιχειρηματικών διαδικασιών του κλάδου, όσο και των στοιχείων εκείνων που συμβάλλουν στη βελτίωση της ποιότητας ζωής. Η χωρική διάρθρωση π.χ. των υπηρεσιών του πρώτου και του δεύτερου τύπου θα πρέπει να προκύπτει ως συνισταμένη αγοραίων συνθηκών, αλλά και του σχεδιασμού με στόχο τη χωρική διάχυση της συγκεκριμένης ανάπτυξης, την αποφυγή φαινομένων φθοράς πόρων και τον περιορισμό ακραίων φαινομένων χωρικής εξειδίκευσης, που μπορούν να οδηγήσουν σε φαινόμενα κοινωνικού αποκλεισμού, είτε προς τα πάνω, είτε προς τα κάτω. Η τάση ανάπτυξης λιανικού εμπορίου μεγάλων επιφανειών σε βάρος του λιανικού εμπορίου των μικρών καταστημάτων της γειτονιάς και ο ρόλος του αυτοκινήτου και των μετακινήσεων στη διαδικασία αυτή αποτελούν παράδειγμα προς την κατεύθυνση αυτή. Ο τουρισμός και η υποδομή αποτελούν τυπικό παράδειγμα κάμψης και απαξίωσης ενός ιστορικού, πολιτιστικού και φυσικού πόρου, λόγω υπερσυγκέντρωσης

δραστηριοτήτων, δυσλειτουργίας και περιβαλλοντικής υποβάθμισης, αλλά και ανασυγκρότησης των υποδομών του κλάδου μέσα από ενισχύσεις. Η διαδικασία αυτή, όχι μόνο οδηγεί στην απαξίωση και φθορά επενδεδυμένου κεφαλαίου, αλλά οδηγεί και στη φθορά μοναδικών πολιτιστικών και φυσικών πόρων που δεν μπορούν να αναπαραχθούν και συντηρούνται με μεγάλες δυσκολίες και πολλά προβλήματα

2.7 Το φυσικό περιβάλλον

2.7.1 Η πανίδα

Ο συνολικός αριθμός των ειδών της ορνιθοπανίδας που δύνανται να παρατηρηθούν στην ευρύτερη περιοχή του έργου ανέρχεται στα 98 είδη, από τα οποία συνηθέστερη εμφάνιση έχουν εκείνα των οποίων ο βιότοπος είναι οι γεωργικές καλλιέργειες. Σύμφωνα με το καθεστώς προστασίας τα σημαντικότερα είδη είναι τα αρπακτικά είδη, Λιβαδόκιρκος και Τσίφτης, που ανήκουν στα απειλούμενα με εξαφάνιση είδη (κατηγορία E1 του Κόκκινου Βιβλίου των απειλούμενων σπονδυλωτών της Ελλάδας). Άλλα σημαντικά είδη είναι εκείνα τα οποία ανήκουν στην κατηγορία SPEC 2 ή στο παράρτημα I της οδηγίας 79/409 της ΕΟΚ. Από τα 15 είδη τα οποία περιλαμβάνονται στο παράρτημα I τα 7 είναι αρπακτικά είδη.

Η περιοχή του εθνικού καταλόγου Natura 2000, «Βραυρώνα» παρουσιάζει σαφώς μεγαλύτερη βιοποικιλότητα ως προς τα είδη της ορνιθοπανίδας λόγω της παρουσίας των υγροτοπικών οικοσυστημάτων. Παρά την πολύ μικρή έκταση των υγροτοπικών οικοσυστημάτων (μόλις το 10% της συνολικής έκτασης Natura 2000) αυξάνεται σημαντικά όχι μόνο η βιοποικιλότητα αλλά και ο αριθμός των σημαντικών ειδών. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται ενδεικτικά το πλήθος των ειδών ορνιθοπανίδας και το καθεστώς προστασίας για την περιοχή του Εθνικού καταλόγου Natura 2000 «Βραυρώνα».

2.7.2 Η γλωρίδα

Στην περιοχή της Βραυρώνας παρατηρούνται επίσης είδη των υγροτοπικών οικοσυστημάτων όπως ο λιμνοβάτραχος (*Rana ridibunda*), η βαλτοχελώνα (*Emys orbicularis*), η ποταμοχελώνα (*Mauremys caspica*) και το νερόφιδο (*Natrix natrix*).

Οικολογικά ευαίσθητες – Προστατευόμενες Περιοχές

Η Περιοχή «Βραυρώνα» (GR 3000004) βρίσκεται εντός των ορίων του Δήμου Μαρκόπουλου ανήκει στον εθνικό κατάλογο του Δικτύου Natura 2000. Πρόκειται για την περιοχή η οποία περιλαμβάνει τον υγρότοπο της Βραυρώνας, καθώς τον αρχαιολογικό χώρο του ναού της Αρτέμιδας και τις γύρω δασικές περιοχές. Η οριοθετημένη περιοχή περιλαμβάνει συνολική έκταση (θαλάσσια και χερσαία 4000 εκτάρια). Από την έκταση αυτή, τα υγροτοπικά συστήματα τα οποία συμβάλουν στην αύξηση της ποικιλίας τόσο σε αριθμό τύπων οικοτόπων όσο και αριθμό ειδών αποτελούν μόλις το 10% της συνολικής έκτασης. Συνεπώς η ανάγκη προστασίας, διατήρησης και αναβάθμισης τους καθίσταται μέγιστη.

Εχει εκπονηθεί Ειδική Περιβαλλοντική Μελέτη για την περιοχή Βραυρώνας (ΕΕΤΑΑ, 2000) με σκοπό την περιγραφή, ανάλυση και εκτίμηση της αξίας των οικολογικών στοιχείων της περιοχής και την πρόταση κατάλληλου διαχειριστικού σχεδίου προστασίας διαχείρισης και ανάδειξης του φυσικού περιβάλλοντος.

Στα πλαίσια της εν λόγω μελέτης συντάχθηκε Σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος σύμφωνα με το οποίο ορίζονται επιμέρους ζώνες προστασίας και προτείνονται αντίστοιχοι περιορισμοί στις χρήσεις γης και τους όρους δόμησης. Ειδικότερα προτείνεται η οριοθέτηση των παρακάτω ζωνών προστασίας.

Ζώνη Α' Προστασίας της φύσης: Περιλαμβάνει τις υγροτοπικές εκτάσεις του υγροτόπου του Βραυρώνας και χαρακτηρίζεται με το μεγαλύτερο καθεστώς προστασίας. Επιτρέπονται ενέργειες και επεμβάσεις

που έχουν μοναδικό σκοπό την προστασία και αναβάθμιση των οικολογικών λειτουργιών των υγροτοπικών οικοσυστημάτων.

Ζώνη Β' Προστασία της φύσης: Περιλαμβάνει τα δάση και δασικές εκτάσεις που εκτείνονται νότια του υγροτόπου. Επιτρέπονται ενέργειες και επεμβάσεις που έχουν σκοπό την προστασία και βελτίωση των δασικών οικοσυστημάτων.

Περιφερειακή ζώνη Γ: Η ζώνη αυτή περιλαμβάνει τις περιφερειακές περιοχές των υγροτοπικών οικοσυστημάτων και η οριοθέτησή της λαμβάνει υπόψη την άμεση λεκάνη απορροής του ρέματος Ερασίνου, που ως γνωστό καταλήγει και τροφοδοτεί τα υγροτοπικά συστήματα της Βραυρώνας.

2.7.3 Το υδάτινο περιβάλλον

Η περιοχή των Μεσογείων διαχωρίζεται σε δύο κύριες υδρολογικές λεκάνες απορροής με αποδέκτες το ρέμα Ραφήνας, που εκβάλλει στον όρμο Ραφήνας και το ρέμα Ερασίνου, που εκβάλλει στον όρμο Βραυρώνας. Το υδρογραφικό δίκτυο στο Δήμο Μαρκοπούλου είναι ιδιαίτερα πλούσιο, αν και οι βροχοπτώσεις που εμφανίζονται είναι περιορισμένες. Το υδρογραφικό δίκτυο αποστραγγίζει τον ανατολικό Υμηττό και αποτελείται από παράλληλης μορφής υδατορεύματα, που σχηματίζουν μικρές και επιμήκεις λεκάνες απορροής, γενικής διεύθυνσης Δ-Α που ξεκινούν από το όρος του Υμηττού.

Ο χείμαρρος Ερασίνος με συνολική επιφάνεια απορροής 204 km² συγκεντρώνει την απορροή τριών βασικών ρεμάτων που συμβάλλουν σε μικρή απόσταση από την εκβολή του στη θάλασσα:

- Το ρέμα Αγ. Κων/νου – Μαρκοπούλου που συγκεντρώνει την απορροή λεκάνης έκτασης 27 km² περίπου και συμβάλλει στο ρ. Ερασίνου στη θέση του πύργου Βραυρώνας.

- Το ρέμα Αγ. Γεωργίου που συγκεντρώνει την απορροή των «Νότιων» Μεσογείων με έκταση 67 km² περίπου, που οριοθετείται από τους αυχένες μεταξύ των υψωμάτων Πυργάρι – Κορυφής – Μερέντας –

Κερατέας – Πάνειου όρους – Στρογγυλοπούλας – Στρογγυλής – Μαρκόπουλου και Ασπρόκαμπου.

- Τον κυρίως Ερασίνο ποταμό που αποτελεί τον αποδέκτη των κεντρικών μεσογείων που οριοθετείται από τον υδροκρίτη του ρέματος Ραφήνας (βόρεια), του ποταμού (νότια) και του Υμηττού (δυτικά).

Άλλα σημαντικά ρέματα που διασχίζουν την περιοχή είναι τα ρέματα Κουβαρά, Καλυβίων, Μαλέξη και Αγίας Άννας, που έχουν αποδέκτη το ρέμα Αγίου Γεωργίου.

Η λεκάνη απορροής του Ερασίνου ποταμού διακρίνεται σε τρεις ζώνες τόσο από άποψη μορφολογίας, όσο και χρήσεων γης.

Στο ανάντη τμήμα υπάρχουν έντονες πτυχώσεις του εδάφους και μικροί χείμαρροι στις κλιτύες του Υμηττού με ισχυρές ή / και έντονες κλίσεις. Στο τμήμα αυτό οι ανθρωπογενείς παρεμβάσεις είναι ελάχιστες και δεν επηρεάζουν ουσιαστικά τις συνθήκες απορροής.

Το μέσο τμήμα περιλαμβάνει τους κώνους αποθέσεων των φερτών των ανάντη μικρορεμάτων και τις εύφορες καλλιεργήσιμες περιοχές του κάμπου των Μεσογείων. Στο τμήμα αυτό περιλαμβάνονται οι πολεοδομικές περιοχές Παιανίας, Κορωπίου, Καρελλά, νοτίου τμήματος Σπάτων και βορείου τμήματος Μαρκόπουλου.

Στο υπολειπόμενο κατάντη τμήμα της λεκάνης απορροής εμφανίζονται πτυχώσεις εδάφους με μισγάγγειες και μικρές κοιλάδες, όπου διατηρείται η φυσική κοίτη του Ερασίνου.

Το Δέλτα του ποταμού Ερασίνου αναπτύσσεται μεταξύ των λόφων που περιβάλλουν από βορρά και νότο τον όρμο Βραώνας και σχηματίζει αλλουβιακή επίπεδη έκταση 600 περίπου στρεμμάτων με τις αποθέσεις των προσχωματικών υλικών. Κατά τον παράλληλο προς την ακτογραμμή άξονα διακρίνονται 4 ζώνες με διαφορετικά μεταβλητά πλάτη που η ποσοτική μεταβολή τους εξαρτάται από τις εκάστοτε φυσικές συνθήκες που επικρατούν και κυρίως από τις βροχοπτώσεις, τους ανέμους και τις ανθρωπογενείς επιδράσεις. Από την ακτογραμμή προς την ενδοχώρα

διακρίνονται η ζώνη των αμμοσύρσεων, συνεχώς καλυμμένη με θαλασσινό νερό μικρού βάθους, η ζώνη του χειμέριου κύματος, όπου επιφανειακά επικρατούν τα εδαφικά κλάσματα των μικρότερων τάξεων διότι υπάρχει συνεχής απόθεση λεπτόκοκκου υλικού από τους περιβάλλοντες λόφους και από τα φερτά του ποταμού. Ακολουθούν η ζώνη των αμμοθινών, που περιορίζεται στο μικρότερο πλάτος και τέλος ο υγρότοπος, καλυμμένος μόνιμα από πυκνή βλάστηση καλαμώνων και άλλων υδροχαρών φυτικών ειδών. Στην συνέχεια του Δέλτα διαμορφώνονται οι απόκρημνες βραχώδεις ακτές των λόφων με υψόμετρα στις κορυφές +125m (Δεδεσπότης) μέχρι +240 m (Τσουρκεστάνια), που εξελίσσονται ΒΑ και ΝΑ αντίστοιχα.

Η συνολική λεκάνη απορροής του ρέματος Αγ. Γεωργίου, συμπεριλαμβανομένων και των λεκανών απορροής των ρεμάτων Καλυβίων και Κουβαρά, καθώς και των ρεμάτων Μαλέξη και Αγίας Άννας αγγίζει τα 66,67 km².

Η λεκάνη απορροής του ρέματος χαρακτηρίζεται από μικρές κατά μήκος κλίσεις. Το ορεινό ανάγλυφο στα νότια δεν είναι απόκρημνο και στις πλαγιές όπως και σε όλη τη λεκάνη υπάρχουν εκτεταμένες καλλιέργειες και κατά τόπους κτίσματα. Η κοίτη είναι ευδιάκριτη σχεδόν σε όλο το μήκος της και υπάρχει εύκολη πρόσβαση σε σημαντικό μήκος του ρέματος. Ανάντη της συμβολής με το ρέμα Ερασίνου, σε μεγάλο μήκος, η κοίτη εκφυλίζεται. Δεν παρατηρούνται ιδιαίτερα προβλήματα από φερτά υλικά. Σε αυτό συμβάλλουν οι εκτεταμένες καλλιέργειες στις ανάντη ζώνες. Πολλοί δρόμοι διασταυρώνονται με το ρέμα και για τις διαβάσεις έχουν κατασκευαστεί σε κάποιες περιπτώσεις μικρά ανεπαρκή τεχνικά. Σε άλλες περιπτώσεις έχει διακοπεί η συνέχεια της κοίτης από υφιστάμενους δρόμους, οπότε σε συνδυασμό με τις μικρές κατά μήκος κλίσεις, παρατηρούνται φαινόμενα λιμναζόντων υδάτων, καθώς το ρέμα υπερχειλίζει επάνω από το δρόμο για να συνεχίσει την ροή του προς τα κατάντη.

Στη λεκάνη απορροής του εν λόγω ρέματος, οριοθετήθηκε και κατασκευάστηκε το νέο Ολυμπιακό Ιππικό Κέντρο. Η οδοποιία σύνδεσης δημιούργησε νέα δεδομένα στο φυσικό τρόπο απορροής των ομβρίων υδάτων.

Το ρέμα του Αγίου Γεωργίου κινείται με κατεύθυνση N-NΔ και Β-ΒΑ γύρω από το ύψωμα Μερέντα και στη συνέχεια σχεδόν παράλληλα με τις οδούς, που συνδέουν τα Καλύβια Θορικού με το Μαρκόπουλο και στη συνέχεια με τον Όρμο Βραυρώνας. Ο χειμάρρος καθόλη τη διαδρομή του κινείται ανάμεσα σε καλλιέργειες και συναντά το οδικό δίκτυο σε διάφορες θέσεις.

Με την Υπουργική Απόφαση 9173/1642/3-3-1993 (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.) «Χαρακτηρισμός ως διατηρητέου περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος ρεμάτων, χειμάρρων και ρυακιών του Νομού Αττικής» (ΦΕΚ 281/Δ/23-3-1993), το ρέμα αυτό έχει χαρακτηριστεί ως ιδιαίτερου περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος.

Το ρέμα Βραυρώνας έχει περιορισμένη λεκάνη απορροής 12,4km² και βρίσκεται ανατολικά του αεροδρομίου των Σπάτων.

Το ρέμα Ποταμού συγκεντρώνει την απορροή των «Νότιων» Μεσογείων, έχει έκταση 70km² και οριοθετείται από τους αυχένες μεταξύ των υψωμάτων Πυργάρι – Κορυφής – Μερέντας – Κερατέας – Πάνειου όρους – Στρογγυλοπούλας – Στρογγυλής – Μαρκόπουλου και Ασπρόκαμπου.

Ο Ερασίνοσ ποταμός αποτελεί τον αποδέκτη των «Κεντρικών» Μεσογείων και οριοθετείται από τον υδροκρίτη του Ρέματος Ραφήνας (Βόρεια), του Ποταμού (Νότια) και του Υμηττού (Δυτικά), με συνολική έκταση 115 km² στην εκβολή του.

Το συγκεκριμένο περιβαλλοντικό πρόβλημα εστιάζει σε δυο άξονες. Από τη μια την αποφυγή υπερκατανάλωσης νερού και από την άλλη την αποφυγή ρύπανσης των υδατινών αποθεμάτων.

Η εξοικονόμηση νερού επιτυγχάνεται με διάφορες δράσεις οι οποίες απευθύνονται και στο προσωπικό του αεροδρομίου αλλά και στους επιβάτες που κάνουν χρήση των εγκαταστάσεων του.

Πρόκειται τις περισσότερες φορές για μέτρα που αφορούν στην παροχή προεπιλεγμένου όγκου νερού για την πλειονότητα των καθημερινών χρήσεων ώστε να επιτευχθούν οικονομίες κλίμακας στο επίπεδο της συνολικής ετήσιας κατανάλωσης του αεροδρομίου.

Το Ελευθέριος Βενιζέλος ως αεροδρόμιο, παράγει και αρκετές χιλιάδες τόνους αποβλήτων ετησίως που προκύπτουν από τον καθαρισμό του συστήματος των τροchioδρόμων και των διαδρομών, που μπορούν να αξιοποιηθούν μετά από κατάλληλη επεξεργασία για την άρδευση μη προσβάσιμων χώρων.

Ιδιαίτερη προσοχή οφείλετε να δίνετε στην παρακολούθηση της ποιότητας του ανώτερου και κατώτερου υδροφόρου ορίζοντα. Η ανάλυση των δειγμάτων μπορεί να καταδείξει έγκαιρα επικείμενα προβλήματα και να στοιχειοθετήσει δράσεις για την αποφυγή τους.

2.8 Χρήσεις γης-Πολεοδομικά χαρακτηριστικά

Στο κεφάλαιο αυτό εξετάζεται η εικόνα του χώρου πριν υποδεχτεί το αεροδρόμιο αλλά και οι μεταβολές που άρχισαν να κάνουν την εμφάνισή τους από την λήψη της απόφασής για την εγκατάστασή του στην εν λόγω περιοχή. Η πεδιάδα των Μεσογείων αποτελούσε ένα καθαρά αγροτικό τοπίο με ποικίλες καλλιέργειες σε όλη την έκτασή της. Παρόλα αυτά τα τελευταία 20 χρόνια τουλάχιστον, δέχονται συνεχείς και έντονες πιέσεις και μεταβολές από τη διάχυση της αστικοποίησης του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Πρωτεύουσας με αποτέλεσμα ο χαρακτήρας της περιοχής να έχει αλλάξει ριζικά. Η στρατηγική σημασία του Μεσογειακού κάμπου ως εδαφικού αποθέματος για τη μελλοντική ανάπτυξη της πόλης είχε ήδη αναγνωρισθεί στο ΡΣΑ του 1983 που προέβλεπε μέτρα για την προστασία της γεωργικής γης. Βάσει αυτής της κατεύθυνσης, ο Οργανισμός της Αθήνας προχώρησε στα μέσα της

δεκαετίας του 1990 στην ανάθεση μελέτης για τη διερεύνηση των χωροταξικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τη χωροθέτηση του νέου αεροδρομίου στην οποία καταγράφονται τα σοβαρά ελλείμματα υποδομής και διαπιστώνεται ο βαθμός που η περιοχή είναι ανέτοιμη για την υποδοχή της επερχόμενης νέας αστικοποίησης (ΙΠΑ-ΟΡΣΑ, 1997). Η σχετική ΖΟΕ, βάσει της οποίας ρυθμίζονται χρήσεις γης και όροι δόμησης για την προστασία του εξωαστικού χώρου, θεσμοθετείται τελικά μόλις το 2003, δηλαδή μια εικοσαετία μετά τη θέσπιση του ΡΣΑ. Αυτό σε καμία περίπτωση δεν υποκαθιστά βέβαια το έλλειμμα στρατηγικού πλαισίου για το συσχετισμό της χωροταξικής και οικιστικής πολιτικής στα Μεσόγεια με την ευρύτερη ανάπτυξη του μητροπολιτικού συγκροτήματος.

Εικόνα 5: Δορυφορική άποψη του χώρου πριν την έναρξη κατασκευής (1984)



Πηγή: Εθνικό κέντρο βιώσιμης και αειφόρου ανάπτυξης (Ε.Κ.Β.Α.Α.), ίδια επεξεργασία

Μελετώντας την εικόνα των χρήσεων γης ακόμα και σήμερα διαπιστώνουμε ότι δεν εμφανίζουν απαραίτητα συνοχή αλλά αναπτύσσονται σε μεμονωμένα τμήματα της περιοχής ανάλογα με τις ανάγκες που εξυπηρετούν. Αυτό οφείλεται επίσης και στην έλλειψη συγκεκριμένης πολεοδομικής πολιτικής που θα καθοδηγούσε την ομαλή ανάπτυξη και επέκταση του λεκανοπεδίου.

Η συνεχής αύξηση του πληθυσμού και η συγκέντρωση δραστηριοτήτων στο Πολεοδομικό Συγκρότημα της Πρωτεύουσας κατά τα μεταπολεμικά χρόνια, εκφράστηκαν στο χώρο όχι μόνο με τις μεταλλαγές που σημειώθηκαν στο εσωτερικό του αστικού ιστού, αλλά και με τη

συνεχή εξάπλωση του Πολεοδομικού Συγκροτήματος προς την περιφέρεια, με αποτέλεσμα την κατάληψη μεγάλου μέρους του περιαστικού αλλά και του ευρύτερου χώρου της Περιφέρειας της Πρωτεύουσας από χρήσεις και δραστηριότητες άμεσα ή έμμεσα σχετιζόμενες με τις αστικές λειτουργίες. Η αστικοποίηση αποτελεί, πια, γενικότερο φαινόμενο του πληθυσμού των Μεσογείων με τους περισσότερους Δήμους που ανήκουν σ αυτά να κινούνται προς την έντονη αστικοποίηση με αυξανόμενο τον τριτογενή τομέα. Η συνεχής εξάπλωση του Πολεοδομικού Συγκροτήματος σταδιακά ενσωμάτωνε αυτούς τους νέους πυρήνες δραστηριοτήτων συμπληρώνοντας τα μεταξύ τους κενά, με συνέπεια τα εξωτερικά όρια του σημερινού αστικού συγκροτήματος της Πρωτεύουσας να περικλείουν έκταση πολλαπλάσια της αντίστοιχης του 1950 (Ε.Σ.Υ.Ε., 2006).

Τα Μεσόγεια δηλαδή πριν την κατασκευή του αεροδρομίου, δέχονται συνεχείς και έντονες πιέσεις και μεταβολές από τη διάχυση της αστικοποίησης του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Πρωτεύουσας, η πεδιάδα τους που μέχρι πριν από λίγα χρόνια αποτελούσε ένα ήπιο αγροτικό τοπίο με αμπελώνες και λιόδεντρα, χωριά και γειτονιές που διατηρούσαν το χαρακτήρα τους, σήμερα έχει αλλάξει ριζικά.

Οδικές αρτηρίες με ανισόπεδους κόμβους, εργοστάσια και βιοτεχνίες, οικισμοί που συνεχώς επεκτείνουν τα όριά τους, μεταβάλλουν το χώρο σε ένα σύγχρονο δυναμικό αστικό περιβάλλον. Υπό την επίδραση των εξελίξεων, τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της πεδιάδας, φυσικά και ανθρωπογενή, αλλοιώνονται με το χρόνο. Τα σημάδια της ιστορικής διαδρομής του μακρόχρονα κατοικημένου αυτού τόπου γίνονται όλο και πιο δυσανάγνωστα, παρά το γεγονός ότι η ιστορία ενός τόπου δεν είναι παρά η ίδια η ταυτότητά του.

Οι περιοχές των Μεσογείων και Λαυρεωτικής στο παρελθόν ήταν πολύ αναπτυγμένες και ότι οι οικισμοί τους, παρά το γεγονός ότι ήταν κατά βάση αγροτικοί, ήταν αρκετά πλούσιοι. Ωστόσο, οι πολιτικές για την πεδιάδα των Μεσογείων που στόχευαν στη διατήρηση του αγροτικού χαρακτήρα της περιοχής και στην ανάσχεση της υπερσυγκέντρωσης

πληθυσμού και δραστηριοτήτων στην ευρύτερη περιοχή των Αθηνών, χωρίς την αναγκαία επιμέλεια εφαρμογής είχαν ως τελικό αποτέλεσμα αυθαίρετες κατατμήσεις γης και αναπτύξεις σε βάρος γεωργικής ή δασικής γης.

Επιπλέον, οι απαλλοτριώσεις εύφορης γεωργικής γης σε μεγάλη έκταση, για τις ανάγκες κατασκευής του αεροδρομίου των Σπάτων, μειώνει ακόμα περισσότερο τις καλλιεργήσιμες εκτάσεις που μειώνονται σταδιακά για οικιστική και βιομηχανική χρήση.

Οι εντονότερες αλλαγές προκλήθηκαν από την εξέλιξη των υποδομών και των δικτύων της πρωτεύουσας που επεκτάθηκαν στην περιοχή αλλά και λόγω της ανάπτυξης του δευτερογενούς τομέα παραγωγής.

Η οικιστική ανάπτυξη στο Λεκανοπέδιο Αθηνών, υπερβολικά κορεσμένη, κατευθύνεται εντονότερα προς την περιοχή των Μεσογείων. Η γη οικοπεδοποιείται και η αυθαίρετη δόμηση εντείνεται.

Σύμφωνα με τα παραπάνω λοιπόν οι αλλαγές χρήσεων και καλύψεων γης στα Μεσόγεια επηρέασαν τους διάφορους τομείς της περιοχής άλλοτε θετικά και άλλοτε αρνητικά. Τις περισσότερες φορές τα αποτελέσματα ήταν θεαματικά και συνέβαλαν και την τελική μορφή που εμφανίζει η εν λόγω περιοχή. Εξαιτίας αυτών των μεταβολών ήταν φυσικό να προκύψουν και σημαντικές χωροταξικές και περιβαλλοντικές μεταβολές στην περιοχή.

Στις μεταβολές έρχεται να προστεθεί και η σταδιακή μείωση της γεωργικής γης με ταυτόχρονη αύξηση της οικιστικής. Η οικοπεδοποίηση, οι καταπατήσεις και οι κατατμήσεις οικοπέδων προκάλεσαν επίσης την μείωση της δημόσιας γης. Σε όλη την έκταση της περιοχής μελέτης ένα μεγάλο ποσοστό της γης έχει πολλαπλές χρήσεις, από οικιστικές και οικονομικές μέχρι πολιτιστικές και κοινωφελείς. Παρόλη τη ζωτικότητα τους όμως θεωρείται ότι καταδεικνύουν την άναρχη πολεοδομική ανάπτυξη (Καπέλη, 1999).

Όλα τα παραπάνω προκάλεσαν την αισθητική υποβάθμιση του τοπίου και την επικράτηση χαμηλής ποιότητας λειτουργιών αλλά και τη δημιουργία ενός κύκλου δραστηριοτήτων και συμφερόντων που ορίζουν, τροφοδοτούν, ενισχύουν και στηρίζουν αυτού του είδους την ανάπτυξη.

2.9 Η τελική εικόνα των Μεσογείων πριν την κατασκευή του αεροδρομίου

Συνοψίζοντας τις παραπάνω αναφορές σχετικά με το πώς διαμορφώθηκε η εικόνα των Μεσογείων μέχρι την έναρξη κατασκευής και λειτουργίας του αεροδρομίου Ελ.Βενιζέλος διαπιστώνουμε εύκολα και τους λόγους που επιλέχθηκε η συγκεκριμένη έκταση για την δημιουργία αυτής της υποδομής. Στις χρήσεις γης αντικατοπτρίζονται στο σύνολό τους όλα σχεδόν τα προβλήματα και οι προοπτικές της περιοχής.

Η τάση αστικοποίησης που προκλήθηκε στα Μεσόγεια προκάλεσε άμεσα αλλαγές στο χώρο και πριν την έναρξη της κατασκευής του αεροδρομίου επηρεάζοντας το γενικότερο επίπεδο ανάπτυξης χωρίς όμως να συνοδεύεται από κάποιον συγκεκριμένο αναπτυξιακό προγραμματισμό σε επίπεδο πολεοδομίας και χωροταξίας. Αυτό αποδεικνύεται και από την ‘‘τυχαία’’ τοποθέτηση χρήσεων γης σε όλη την έκταση των Μεσογείων με μοναδικό σκοπό την εξυπηρέτηση αναγκών ανάπτυξης χωρίς κανονισμούς και εξέταση άλλων παραμέτρων.

Τα δημιουργούμενα προβλήματα αφορούν τόσο τον τομέα της πολεοδομίας (χρήσεις γης), όσο και τον τομέα του περιβάλλοντος. Προβλήματα τα οποία δεν περιορίζονται μόνο στα Μεσόγεια, αλλά σε όλη τη γύρω περιοχή καθώς και στη ζωή και τις συνήθειες των κατοίκων σε όλο το λεκανοπέδιο.

Παρότι οι οικονομικές συνθήκες και το βιοτικό επίπεδο των κατοίκων της Αττικής έχει αλλάξει άρδην από τη μεταπολεμική περίοδο, οι τακτικές της εκτός σχεδίου δόμησης, της κατασκευής αυθαιρέτων και των συνεχών εντάξεων και νομιμοποιήσεων, σαν ένας φαύλος κύκλος,

συνεχίστηκε σε όλη τη διάρκεια του 20^{ου} αιώνα, αποτελώντας ένα είδος κρατικής πρόνοιας σε παραφθορά.

Η διόγκωση της πρωτεύουσας οδήγησε σε μια αδιέξοδη κατάσταση αναγκάζοντας τον κόσμο να στραφεί στην Περιφέρεια. Οι έντονες πιέσεις της πρωτεύουσας της Αττικής προς ανάπτυξη οδήγησε κυρίως στην εμφάνιση νέων δραστηριοτήτων και στη χωροθέτησή τους εκτός του κέντρου. Ο χώρος βρίσκεται σε μια συνεχή επιρροή πιέσεων και αλλοίωσης του φυσικού περιβάλλοντος και αστικοποίησης, είτε με την προοπτική της αυθαίρετης 1ης κατοικίας, είτε με το χαρακτήρα της μεταφοράς οικονομικών δραστηριοτήτων από το κέντρο. Αποτέλεσμα: οι λόφοι και οι ακτές γέμισαν σπίτια, τα δάση κάηκαν, τα καρποφόρα κόπηκαν και οι αμπελώνες μετατράπηκαν σε οικόπεδα. Τα Μεσόγεια αποτελούν πλέον βοηθητικό χώρο υποδοχής της υπερτροφικής ανάπτυξης της Αθήνας. Αυτό σημαίνει ότι πλέον υπερτερούν οι αρνητικές συνιστώσες αυτής της οικιστικής ανάπτυξης ως προς τις όποιες θετικές (αναθέρμανση οικοδομικού τομέα, άμβλυνση κοινωνικών θεμάτων κ.α.). Συγκεκριμένα, οι συνεχείς εντάξεις στο σχέδιο περιοχών εκτός σχεδίου και συχνά εντός πρώην αγροτικής ζώνης, στην περίμετρο των πόλεων των Μεσογείων έχουν πολυποίκιλες συνέπειες στην υποβάθμιση τόσο του περιβάλλοντος όσο και του κτισμένου χώρου.²⁴

Η προσπάθεια αυτή για ανάπτυξη, αποκέντρωση και επέκταση συνοδεύτηκε και από μια σειρά μεγάλων έργων υποδομής όπως το αεροδρόμιο των Σπάτων. Γενικότερα η εικόνα των Μεσογείων μεταβάλλεται συνεχώς χωρίς όμως να ενσωματώνεται πλήρως στην Αθήνα. Αυτό αποδεικνύεται και από το γεγονός ότι η ανάπτυξη πραγματοποιείται σε μεμονωμένα κέντρα-δήμους των Μεσογείων και όχι στο σύνολο.

Επιπλέον αιτίες που θεωρούνται αξιοσημείωτες καθώς υποβοηθούν την ανάπτυξη είναι η συνεχής αύξηση του πληθυσμού της πρωτεύουσας, οι νέες τάσεις στους τομείς της οικονομίας που στρέφει τον πληθυσμό σε

²⁴ Οικονόμου Δημήτρης, (2000)

νέες δραστηριότητες αλλά και η επιθυμία μεγάλου μέρους του πληθυσμού να ζει σε αραιοκατοικημένες περιοχές γιατί με αυτό τον τρόπο θεωρείται ότι εξασφαλίζει ένα καλύτερο και πιο υγιές περιβάλλον διαβίωσης με περισσότερες ευκαιρίες απασχόλησης.

Η οικονομική ευμάρεια και η γενικότερη ανάπτυξη που προβλέπεται για την περιοχή μελέτης μέσα από την αλλαγή του αγροτικού χαρακτήρα της σε βιομηχανικό-εμπορικό επιβεβαιώνεται και από την συνεχή εγκατάσταση νέων επιχειρήσεων και την κατασκευή μεγάλων μονάδων που πραγματοποιήθηκαν ή σχεδιάζεται να πραγματοποιηθούν κατά στάδια. Οι εξελίξεις αυτές αποδεικνύονται και επιβεβαιώνονται και από την ολοκλήρωση των εργασιών και τη λειτουργία του νέου αεροδρομίου, όπως θα αναφερθεί στη συνέχεια, το οποίο όπως πολύ σωστά προβλέπονταν έφερε μεγάλες αλλαγές στο οικονομικό προφίλ της περιοχής.

Οι επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν μέσα στα επόμενα χρόνια τόσο από ελληνικά όσο και από ξένα κεφάλαια θα αλλάξουν τελείως το προφίλ της περιοχής. Στα χέρσα οικόπεδα εγκαταστάθηκαν ΒΙ.ΠΕ και στη θέση των αγροικιών οργανώθηκαν ξενοδοχειακές μονάδες, οι οποίες θα εκμεταλλεύονται την γειτνίαση της περιοχής με τη θάλασσα. Τα Μεσόγεια απαρνήθηκαν θα λέγαμε τον αγροτικό τους χαρακτήρα ο οποίος αντικαταστάθηκε με ένα αστικό δυναμικό προφίλ.

Είναι γνωστό ότι το μεταφορικό κόστος αποτελεί βασικό παράγοντα για την εγκατάσταση μιας επιχείρησης σε οποιαδήποτε περιοχή. Όσο μεγαλύτερο είναι αυτό τόσο ο επιχειρηματίας αποθαρρύνεται. Όπως ήταν αναμενόμενο, όλα τα έργα οδικής υποδομής που ακολούθησαν την κατασκευή του, συντέλεσαν ακόμα περισσότερο στην επέκταση των βιομηχανικών περιοχών καθώς νέες επιχειρήσεις έκαναν την εμφάνισή τους.

Τα παραπάνω στοιχεία φανερώνουν ότι ο οικιστικός ιστός της Αττικής επεκτείνεται προς τα ανατολικά λόγω της σχετικά υψηλής προσφοράς γης και των νέων έργων. Ο εξοχικός χαρακτήρας της περιοχής

αντικαθίσταται από έργα μεγάλης ζωτικής και οικονομικής σημασίας, από δρόμους και κτίσματα. Η εικόνα αποκτά έντονα το αστικό στοιχείο και υποστηρίζει καλύτερα πλέον αστικές λειτουργίες.

Κεφάλαιο 3^ο Η κατασκευή και λειτουργία του αεροδρομίου

3.1 Γενικά – Ο ΔΑΑ «Ελευθέριος Βενιζέλος»

Το αεροδρόμιο της Αθήνας αποτελεί αποτέλεσμα συνεργασίας του ελληνικού δημοσίου και ιδιωτών. Ο Διεθνής Αερολιμένας ΑΕ ήταν και είναι μια ιδιωτική ανώνυμη εταιρία υπεύθυνη για τη κατασκευή, οργάνωση και λειτουργία του αεροδρομίου Ελευθέριο Βενιζέλος για τα επόμενο 30 έτη.

Η συνεργασία ήταν και είναι μεταξύ της Ελληνικής δημοκρατίας κατά 55% και της ιδιωτικής κοινοπραξίας κατά 45%, η οποία αποτελείται από ένα σύνδεσμο ξένων εταιριών, οι οποίες ένωσαν τις δυνάμεις τους με το Ελληνικό κράτος ώστε να κατασκευαστεί το έργο που στοίχισε 4.110 δισεκατομμύρια γερμανικά μάρκα. Την Άνοιξη του 2001 ολοκληρώθηκε η κατασκευή και ξεκίνησε η λειτουργία του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» (ΔΑΑ), που αποτελεί ένα από τα κυριότερα έργα υποδομής στην χώρα μας. Τα χρονικά ορόσημα κατασκευής και λειτουργίας του νέου Αεροδρομίου της Αθήνας ήταν τα ακόλουθα:

1995: Υπογραφή σύμβασης ανάπτυξης του αεροδρομίου.

1996: Τελετή θεμελίωσης.

1997: Έναρξη κατασκευής.

2000 Ολοκλήρωση εργασιών.

2000 Έναρξη της 5μηνιας Περιόδου Δοκιμών.

2001 Έναρξη λειτουργίας του αεροδρομίου.

Στον πίνακα 2 στην συνέχεια δίνονται επιγραμματικά τα βασικά χαρακτηριστικά μεγέθη του ΔΑΑ.

Πίνακας 3: Τα βασικά στοιχεία του αεροδρομίου

Έναρξη λειτουργίας:	Μάρτιος 2001
Έκταση αεροδρομίου:	12,9 Km ²
Διάδρομοι:	2, περίπου 4χλμ ο καθένας
Κεντρικό Κτίριο Αεροσταθμού:	4 επίπεδα, 14 γέφυρες επιβίβασης επιβατών, 150.000 τ.μ.
Δορυφορικό Κτίριο Επιβατών:	10 γέφυρες επιβίβασης επιβατών
Πρόσβαση:	Λεωφόρος 6 λωρίδων από το νότο (Αττική Οδός)
Θυρίδες εισιτηρίων:	157
Ιμάντες παραλαβής αποσκευών:	11
Επιβατική κίνηση:	16 εκατομμύρια επιβάτες κατά την πρώτη φάση
Κίνηση εμπορευμάτων:	Σχεδιασμός για 220.000 τόνους το χρόνο
Κινήσεις αεροσκαφών:	65 προσγειώσεις και απογειώσεις την ώρα
Επιβατική κίνηση 2006:	15,1 εκατομμύρια επιβάτες
Κίνηση εμπορευμάτων 2006:	120.200 τόνοι
Κινήσεις αεροσκαφών 2006:	191.000 κινήσεις

Πηγή: Διεθνής αερολιμένας Αθηνών, www.aia.gr, Ιδία επεξεργασία

3.1.1 Η σύμβαση κατασκευής

Το Ελληνικό Δημόσιο παρέχει στα Μέλη της Κοινοπραξίας για το σύνολο της Συμβατικής Περιόδου το αποκλειστικό δικαίωμα και προνόμιο να πραγματοποιήσουν τη μελέτη, χρηματοδότηση, κατασκευή, ολοκλήρωση, θέση σε λειτουργία, συντήρηση, λειτουργία, διοίκηση και ανάπτυξη του Αεροδρομίου (συμπεριλαμβανομένου του αποκλειστικού δικαιώματος και προνομίου χορήγησης Δικαιωμάτων Αεροδρομίου) αρ 2.

Με τη δημοσίευση του Κυρωτικού Νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως το Ελληνικό Δημόσιο θα καταστεί ο αποκλειστικός κύριος ολοκλήρου του Ακινήτου και θα απολαύει όλων των δικαιωμάτων κυριότητας, κατοχής και νομής επί του Ακινήτου ελεύθερου και απαλλαγμένου από κάθε Βάρος, και όλες οι σχετικές πράξεις και τίτλοι κυριότητας του Ακινήτου θα καταχωρηθούν δεόντως στο όνομα του Ελληνικού Δημοσίου στο βιβλίο ή στα βιβλία μεταγραφών που αναφέρονται στον Κυρωτικό Νόμο. Αρ. 7 "Εταιρεία Αεροδρομίου" σημαίνει την ανώνυμη εταιρεία που θα συσταθεί με τον Κυρωτικό Νόμο με την επωνυμία "Διεθνής Αερολιμήν Αθηνών Α.Ε.". "Ζώνη Περιορισμένης Ανάπτυξης".

3.2 Η κατασκευή σε αριθμούς

Το νέο αεροδρόμιο ξεκινά την λειτουργία του το 2000 αλλά υπολογίζεται ότι το έτος πλήρους ολοκλήρωσης του έργου θα είναι το 2026. Υπολογίστηκε επίσης ότι κατά την έναρξη της λειτουργίας του αναμενόταν ετήσια κίνηση περίπου 16 εκ. επιβάτες και αναμενόμενη εμπορευματική κίνηση 150.000 τόνους. Οι μελλοντικές επεκτάσεις αφορούν περισσότερο τους χώρους εξυπηρέτησης των επιβατών. Μετά την ολοκλήρωση των επεκτάσεων, η αναμενόμενη κίνηση επιβατών αυξήθηκε σε 23 εκ. επιβάτες ενώ η ικανότητα του αεροδρομίου για εξυπηρέτηση επιβατών αυξήθηκε σε 50 εκ. επιβάτες ετησίως και σε 950.000 τόνους εμπορευμάτων ετησίως. Ο προσδιορισμός μιας Ζώνης Ασφάλειας και Προστασίας του αεροδρομίου (Ζ.Α.Π.Α) σε επαφή με αυτό, εντάσσεται στους στόχους και στις επιθυμητές παρεμβάσεις που ακολούθησαν στο χώρο των Μεσογείων.

Πίνακας 4: Τεχνικά Δεδομένα αεροδρομίου

Κατασκευαστική περίοδος:	51 μήνες & 5μηνη περίοδος δοκιμών
Μήκος διαδρόμων:	Περίπου. 4 χλμ ο καθένας
Κινήσεις αεροσκαφών:	65 προσγειώσεις και απογειώσεις την ώρα ή 600 την ημέρα
Κτίριο Κεντρικού Αεροσταθμού:	4 επίπεδα, 14 γέφυρες επιβίβασης επιβατών, 150.000 m ² .

Κτίριο Δορυφόρος:	10 γέφυρες επιβίβασης επιβατών
Πρόσβαση:	Λεωφόρος 6 λωρίδων από το νότο (Αττική Οδός), μετρό, προαστιακός
Θυρίδες εισιτηρίων:	163
Ιμάντες παραλαβής αποσκευών:	11

Πηγή: Διεθνής αερολιμένας Αθηνών, www.aia.gr, ίδια επεξεργασία

Πίνακας 5: Πηγές χρηματοδότησης αεροδρομίου

Πηγές	Σε Εκατομμύρια Ευρώ
Δάνειο της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων	997 (45%)
Εμπορικές Τράπεζες	312 (14%)
Τέλος Ανάπτυξης Αεροδρομίου (Σπατόσημο)	300 (13%)
Επιχορηγήσεις Ευρωπαϊκής Ένωσης	250 (11%)
Επιχορηγήσεις Ελληνικού Δημοσίου	150 (7%)
Μετοχικό Κεφάλαιο	134 (6%)
Δάνεια Μετόχων	45 (2%)
Δάνειο για τον Εμπορευματικό Σταθμό	17 (1%)
Άλλα	14 (1%)
Συνολικές Πηγές	2,219 (100%)

Πηγή: Διεθνής αερολιμένας Αθηνών, www.aia.gr

Πίνακας 6: Δεδομένα επιβατικής ικανότητας αεροδρομίου σήμερα

Ετήσια επιβατική κίνηση:	16 εκατ.
Εμπορευματική κίνηση:	5 τόνοι
Ολοκλήρωση των επεκτάσεων:	
Ετήσια επιβατική κίνηση:	23 εκατ.
Ικανότητα:	50 εκατ.

Εμπορευματική κίνηση:	350.000 τόνοι
Ικανότητα:	950.000 τόνοι
Αναμενόμενη απασχόληση:	22.000 εργαζόμενοι

Πηγή: Διεθνής αερολιμένας Αθηνών, www.aia.gr

Εικόνα 6 : Η φάση κατασκευής



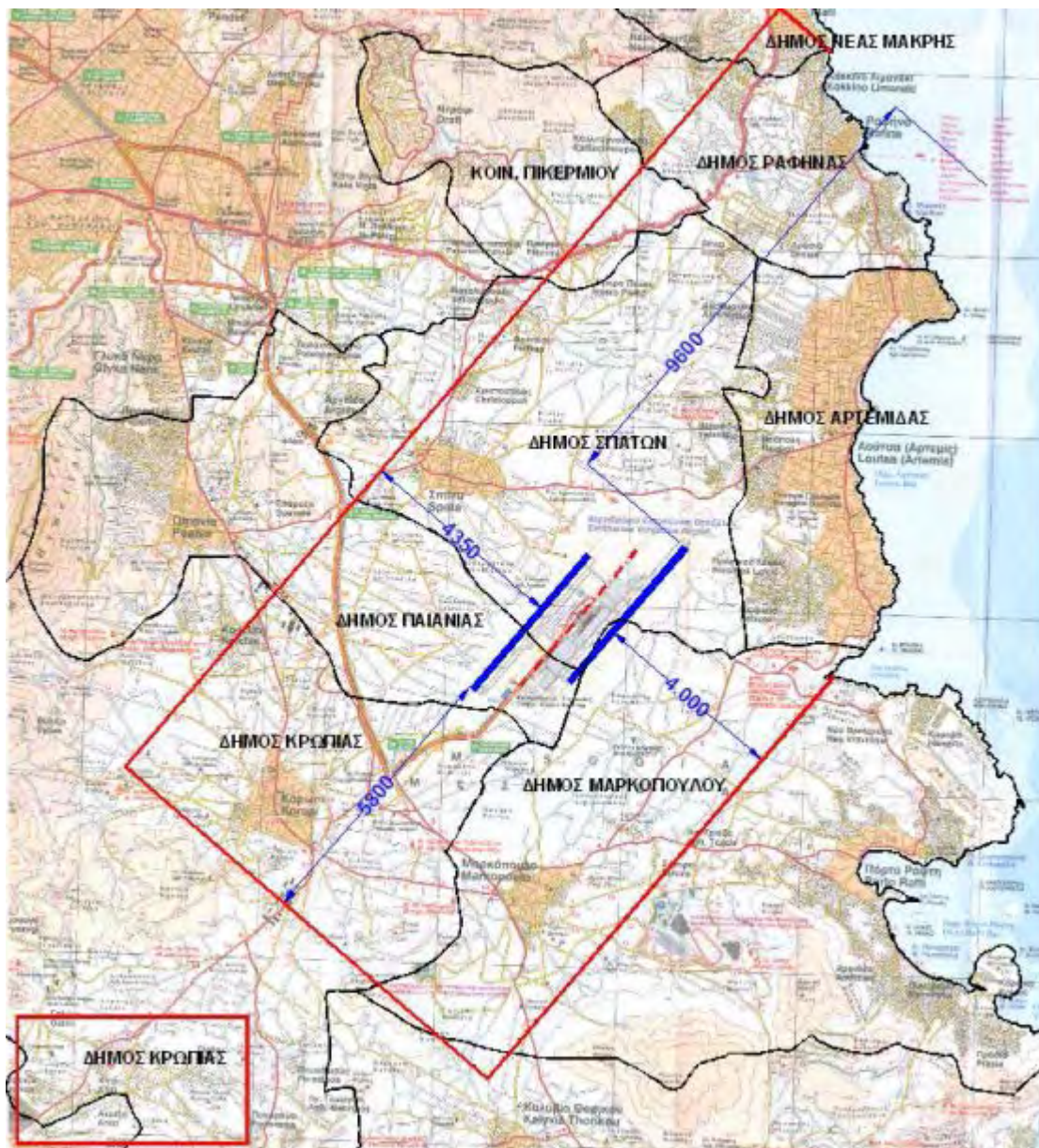
Πηγή: www.minenv.gr

3.3 Γεωγραφική θέση & τεχνικά χαρακτηριστικά του αερολιμένα

Οι φυσικές & τεχνικές – λειτουργίες χαρακτηριστικών και ιδιαίτερα τα Γενικά Στοιχεία των Διαδρόμων, του Διεθνή Αερολιμένα Αττικής «Ελευθέριος Βενιζέλος» που είναι στα 33 χλμ. Βορειοανατολικά της Πλατείας Συντάγματος στην Αθήνα με Κωδικό Ονομασίας **ICAO : LGAV & IATA : ATH**, δίνονται επιγραμματικά στην συνέχεια. Το **Σημείο Αναφοράς Αεροδρομίου** είναι :

- ✓ Γεωγραφικό Πλάτος: 375612.12 N
- ✓ Γεωγραφικό μήκος: 235640.20 E
- ✓ Υψόμετρο: 94 μέτρα MSL

Εικόνα 7: Η Ακριβής τοποθέτηση και η έκταση του έργου στο χώρο



Πηγή: ίδια επεξεργασία

Οι διάδρομοι του ΔΑΑ ορίζονται ως εξής:

- ✓ Διάδρομος 03R/21L με φυσικό μήκος 4000 μέτρων,
- ✓ Διάδρομος 03L/21R με φυσικό μήκος 3800 μέτρων.

Οι διάδρομοι είναι παράλληλοι και απέχουν μεταξύ τους 1575 μέτρα. Τα Χαρακτηριστικά δίνονται στον πίνακα στην συνέχεια:

Πίνακας 7: Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του αεροδρομίου σε αριθμούς

RWY Designation	Magnetic BRG (deg)	Length / Width (m)	Declared distances				THR ELEV (m)	SWY (m)	Clearway (m)	Strip (m)	PCN	SPC
			TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)						
A	B	C	d	e	F	g	H	I	K	L	M	n
03R	034	4000/45	4000	4000	4000	3700	82.52	0	0	60	63/R /B/W/T 64/F /B/W/T	Asphalt With 800 Meters Concrete At both ends
21L	214	4000/45	4000	4000	4000	3700	92.20	0	0	60	63/R /B/W/T 64/F /B/W/T	
03L	034	3800/45	3800	3800	3800	3500	77.80	0	0	60	63/R /B/W/T 64/F /B/W/T	
21R	214	3800/45	3800	3800	3800	3500	86.00	0	0	60	63/R /B/W/T 64/F /B/W/T	

Πηγή: www.aia.gr, ίδια επεξεργασία

Τα μέσα μετεωρολογικά στοιχεία του ΔΑΑ για το 2006 δίνονται στον πίνακα στην συνέχεια:

Πίνακας 8: Τα μετεωρολογικά στοιχεία

Παράμετρος	Στοιχεία DOAS	Στοιχεία Δικτύου Παρακολούθησης Αέρα
Μέση Θερμοκρασία	16.5°C	16.9°C
Μέση Σχετική Υγρασία	69.3%	60.4%
Μέση Ταχύτητα Ανέμου	2.7m/s	2.9m/s
Επικρατούσα Διεύθυνση Ανέμου	NNE –	

Πηγή: www.aia.gr, ίδια επεξεργασία

3.3.1 Το Σύστημα Παρακολούθησης Θορύβου του ΔΑΑ

Ο ΔΑΑ «Ελευθέριος Βενιζέλος» είναι το μοναδικό αεροδρόμιο στον Ελληνικό χώρο στο οποίο λειτουργεί μόνιμο Σύστημα Παρακολούθησης Θορύβου (NOMOS). Με το NOMOS γίνεται παρακολούθηση της στάθμης θορύβου στην ευρύτερη περιοχή του

αεροδρομίου και αυτόματος συσχετισμός των επιπέδων θορύβου με συγκεκριμένες κινήσεις αεροσκαφών. Τα δεδομένα των μετρήσεων χρησιμοποιούνται για την εκτίμηση των επιπτώσεων από τις κινήσεις των τη διερεύνηση παραπόνων από το κοινό και τον γενικότερο σχεδιασμό. Το σύστημα (NOMOS) χρησιμοποιεί ένα μεγάλο αριθμό από δείκτες για την περιγραφή του ακουστικού περιβάλλοντος (Lden, Lnight, Lmax, Lday, Levening, κ.λπ.).

Διαδικασίες Μείωσης Θορύβου

Μέτρα χρήσης των διαδρόμων προσγείωσης / απογείωσης και περιορισμούς κατά τη διάρκεια της νύχτας, τις δοκιμές κινητήρων των αεροσκαφών και διαδικασίες προσγείωσης / απογείωσης:

- Αποφυγή της χρήσης του ανατολικού διαδρόμου προσγείωσης/απογείωσης 03R για αναχωρήσεις και 21L για προσγειώσεις για ένα διάστημα 8 ωρών κατά τη διάρκεια της νύχτας (23:00-07:00). Στις διαδικασίες αυτές προβλέπονται εξαιρέσεις όταν ισχύουν λειτουργικοί περιορισμοί (π.χ. εκτέλεση εργασιών συντήρησης ή άλλων έργων), όταν η κίνηση είναι αυξημένη και για δυσμενείς μετεωρολογικές συνθήκες.
- Εφαρμογή μέτρων για την μείωση του θορύβου κατά την προσγείωση των αεροσκαφών (χρήση τροχών, πτερυγίων καμπυλότητας και ισχύος) σύμφωνα και με τις σχετικές οδηγίες ασφαλείας.
- Για τις απογειώσεις των αεροσκαφών, ταχύτητα, χρήση ισχύος και πτερυγίων καμπυλότητας σύμφωνα με τις διαδικασίες του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) για την μείωση του θορύβου.
- Επιπλέον αποφεύγονται οι απογειώσεις από τον ανατολικό διάδρομο 03R καθώς και οι προσγειώσεις στον ανατολικό διάδρομο 21L και στο διάστημα από 15:00 έως 18:00, με έκδοση προσωρινού

NOTAM το οποίο ανανεώνεται μέχρι σήμερα μετά την λήξη της περιόδου εφαρμογής του.

3.4 Στοιχεία κίνησης του αερολιμένα & πορείες α/φ - ΣΕΝΑΡΙΑ: 2006 & 2011

Η εφαρμογή της Οδηγίας για τον περιβαλλοντικό θόρυβο στον ΔΑΑ αφορά όλες τις κινήσεις αεροσκαφών (πλην ειδικών πτήσεων, στρατιωτικών πτήσεων και ελικοπτέρων) για το **σενάριο έτους 2006**. Η σχετική ανάλυση βασίσθηκε στα στοιχεία της βάσης MIS του ΔΑΑ. Διαμορφώθηκαν:

- Αναλυτικοί πίνακες αεροπορικής κίνησης ανά ημέρα/ κατώφλι/ διαδικασία για το έτος 2006
- Πίνακες κατανομής τύπων α/φ σε κατηγορίες ανά ώρα της ημέρας/κατώφλι/ διαδικασία για το έτος 2006 (όπου εξαιρούνται στρατιωτικές κλπ ειδικές πτήσεις καθώς και ελικόπτερα) στις τρεις επί μέρους περιόδους day-evening-night
- Κατηγοριοποίηση τύπων α/φ σύμφωνα με την σχετική σύσταση της Επιτροπής της 6ης Αυγούστου 2003 (2003/613/EC) (βλέπε βάση δεδομένων "AzB-99" «Neue zivile Flugzeugklassen für die Berechnung von Lärmschutzbereichen" (Entwurf), Umweltbundesamt, Berlin 1999.)

Με βάση την ανάλυση κίνησης και την κατηγοριοποίηση των α/φ διαμορφώθηκε ο ακόλουθος πίνακας στον οποίο δίνονται:

- η επεξεργασμένη κατανομή της αεροπορικής κίνησης / ανά κατώφλι και διαδικασία για το σύνολο του έτους 2006 (με & χωρίς επεξεργασία εξαίρεσης στρατιωτικών κλπ ειδικών πτήσεων καθώς και ελικοπτέρων),
- η ημέρα **ελάχιστης αεροπορικής κίνησης για το 2006 (25/12/2006)**,

- η ημέρα μέγιστης αεροπορικής κίνησης για το 2006 (21/7/2006)

Πίνακας 9: Η αεροπορική κίνηση

ΠΕΡΙΟΔΟΣ	Αφίξη 03L	Αφίξη 03R	Αφίξη 21L	Αφίξη 21R	Αναχώρηση 03L	Αναχώρηση 03R	Αναχώρηση 21L	Αναχώρηση 21R	ΣΥΝΟΛΟ ΚΙΝΗΣΕΩΝ
ΣΥΝΟΛΟ 2006 *	47381	30863	1636	15558	26223	52828	15222	1147	190.858
ΣΥΝΟΛΟ 2006 **	45788	29890	1468	15142	25194	51242	14945	925	184.594
25/12/2006*	65	80	0	0	47	96	0	0	288
21/7/2006*	220	124	0	0	112	232	0	0	688

Πηγή: www.aia.gr

Σημ. * συμπεριλαμβάνονται στρατιωτικές κλπ ειδικές πτήσεις καθώς και ελικόπτερα

** εξαιρούνται στρατιωτικές κλπ ειδικές πτήσεις καθώς και ελικόπτερα

Η βέλτιστη επίλυση του λογισμικού επιβάλλει ως κυκλοφοριακό στοιχείο εισόδου τον **συνολικό ετήσιο αεροπορικό φόρτο 2006** με την ανωτέρω κατανομή ανά κατώφλι και διαδικασία για τις σχετικές χρονικές περιόδους της ημέρας (σύμφωνα με την σχετική Ευρωπαϊκή Οδηγία). Η κατανομή των κινήσεων σε **αντιπροσωπευτικά ίχνη διαδικασίας σε κάθε κατώφλι** επιβάλλει παράλληλα την οριζοντιογραφική και μηκοτομική προσέγγιση τους - σε εμβέλεια περίπου 20 χιλιόμετρα - με βάση την πραγματική διασπορά τους και πραγματοποιείται για την τυπική μέση ημέρα.:

- Μέση θερμοκρασία & υγρασία
- Μέση ταχύτητα ανέμου & διεύθυνση (ώστε να αντιπροσωπεύει μία τυπική ημέρα λειτουργίας του ΔΑΑ)
- Αποκλεισμός ημερών με μηδενική κίνηση σε οποιοδήποτε κατώφλι
- Αποκλεισμό μη αντιπροσωπευτικών ημερών (π.χ. εορτές, αργίες και ΣΚ)
- Αποκλεισμός ημερών όπου δεν εφαρμόζονται οι ειδικές συνθήκες Διαδικασιών Μείωσης Θορύβου

- Συσχέτιση με την εκτιμηθείσα μέση ημερήσια κίνηση του 2006 αλλά και την μέση κατανομή σε κάθε κατώφλι / διαδικασία.

Με βάση τα ανωτέρω (για την αντιπροσωπευτική μέση ημέρα 2006) και τα στοιχεία οριζοντιογραφικής διασποράς ιχνών κατά τις διαδικασίες αναχώρησης των διαδρόμων 03L/21R και 03R/21L της μέσης ημέρας καθώς και τις ισχύουσες ενόργανες διαδικασίες προσέγγισης ILS διαδρόμων 03L/21R και 03R/21L, διαμορφώθηκαν τα πλέον αντιπροσωπευτικά ίχνη πτήσης ανά κατώφλι & διαδικασία για το έτος 2006.

Τέλος επισημαίνεται ότι για την μηκοτομική διασπορά των βασικών κατηγοριών των αεροσκαφών (που αναλύθηκαν ανωτέρω) για την διαμόρφωση του τελικού σεναρίου Στρατηγικού Χάρτη Θορύβου του ΔΑΑ για το 2006 ελήφθησαν υπόψη τα παρακάτω:

- Μηκοτομική διασπορά ιχνών αναχωρήσεων για την μέθοδο ECAC 29 βάσει της βάσης δεδομένων "AzB-99" (σύμφωνα με την «Neue zivile Flugzeugklassen für die Berechnung von Lärmschutzbereichen (Entwurf), Umweltbundesamt, Berlin 1999»),
- Μηκοτομική διασπορά ιχνών προσεγγίσεων με βάση τα στοιχεία του AIP GREECE για τις ισχύουσες ενόργανες διαδικασίες προσέγγισης ILS διαδρόμων 03L/21R και 03R/21L, τα οποία ήταν σε ισχύ όλο το 2006.

Συνεπώς, προκειμένου να εξασφαλισθεί η καλύτερη γεωγραφική – οριζοντιογραφική κατανομή του ετήσιου κυκλοφοριακού προφίλ στις τρεις διακριτές περιόδους για την μέση αντιπροσωπευτική ημέρα, όπως αναλύθηκε ανωτέρω επιλέχθηκαν:

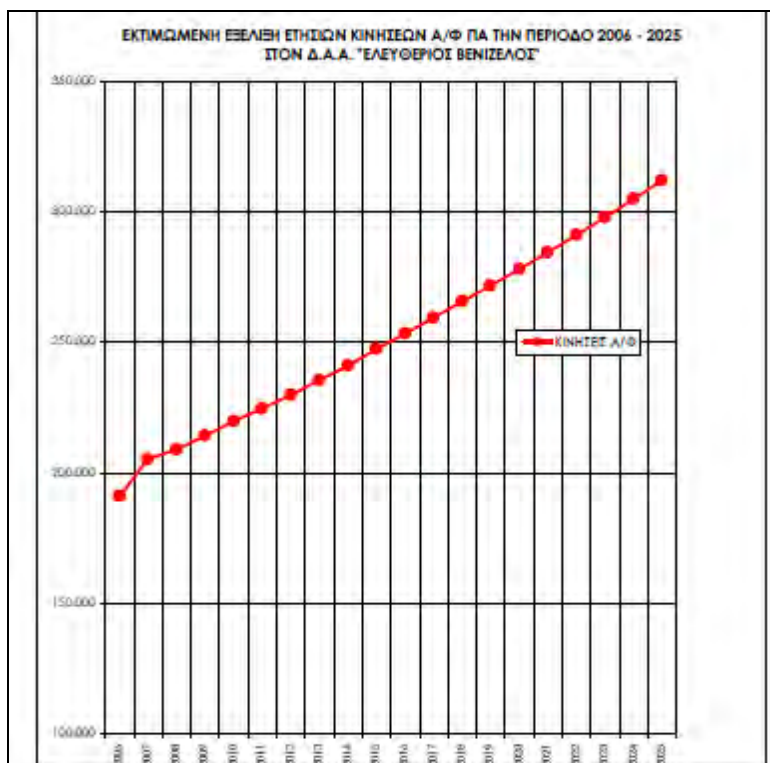
- Ένα ίχνος ανά κατώφλι / διαδικασία για το σύνολο των κατωφλίων με εξαίρεση τα κατώφλια 03L & 03R (αναχωρήσεις)
- Για τα κατώφλια 03L & 03R (αναχωρήσεις) προβλέπονται συνολικά 2 και 3 αντίστοιχα διαφορετικά ίχνη ώστε να καλυφθεί

ικανοποιητικά η γεωγραφική εμβέλεια / επιφάνεια που προβλέπεται από τις σχετικές διαδικασίες.

Η συμβατότητα της γεωγραφικής κατανομής με βάση τα στοιχεία της προσεγγισθείσης ανωτέρω αντιπροσωπευτικής μέσης ημέρας, είναι απολύτως αντιπροσωπευτική για το σύνολο του 2006.

Αντίστοιχα για το **μελλοντικό σενάριο 2011** προσεγγίσθηκε η αναμενόμενη αύξηση των κινήσεων α/φ, η οποία διαφαίνεται στο διάγραμμα του σχήματος στην συνέχεια σύμφωνα με τις πλέον πρόσφατες εκτιμήσεις. Με βάση την σχετική εκτίμηση και την εφαρμογή των προτεινόμενων μέτρων Σχεδίου Δράσης έγινε η κατανομή των εκάστοτε κινήσεων στα αντιπροσωπευτικά ίχνη διαδικασίας σε κάθε κατώφλι (με την σχετική οριζοντιογραφική και μηκοτομική προσέγγιση τους, σε εμβέλεια περίπου 20 χιλιομέτρα), με την πραγματική διασπορά τους για την τυπική μέση ημέρα όπως διαμορφώθηκε ανωτέρω. Και για το σενάριο 2011 η βέλτιστη επίλυση του λογισμικού επιβάλλει ως κυκλοφοριακό στοιχείο εισόδου τον συνολικό ετήσιο αεροπορικό φόρτο του προσεγγισθέντος για το 2011 (με βάση την ανωτέρω εκτίμηση) με την - ανά σενάριο - προτεινόμενη κατανομή ανά κατώφλι και διαδικασία για τις σχετικές χρονικές περιόδους της ημέρας (σύμφωνα με την σχετική Ευρωπαϊκή Οδηγία).

Εικόνα 8 :Εκτιμώμενη εξέλιξη ετήσιων κινήσεων α/φ



Πηγή : www.aia.gr

3.4 Η διοικητική διάρθρωση του αεροδρομίου: [Άρθρο 12

ΠΑΡ.12.2.2 Λειτουργία Δραστηριοτήτων και Διοίκηση]

"Η Εταιρεία Αεροδρομίου προσέλαβε, εντός του ευλόγως συντομότερου χρονικού διαστήματος και με τους όρους που θα ορίσει το Διοικητικό Συμβούλιο:

- ✓ ένα Γενικό Διευθυντή (που θα είναι το ανώτερο διοικητικό στέλεχος της Εταιρείας Αεροδρομίου), ο οποίος, θα είναι υπό την επιφύλαξη της επίβλεψης και των εντολών του Διοικητικού Συμβουλίου, υπεύθυνος για την καθημερινή διοίκηση και λειτουργία των δραστηριοτήτων της Εταιρείας Αεροδρομίου.
- ✓ Ανώτατο Στέλεχος Επίβλεψης Κατασκευής (που θα προταθεί από κοινού από τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου

και τον Γενικό Διευθυντή) που θα είναι επαρκώς καταρτισμένος και θα διαθέτει τα απαραίτητα προσόντα και, υπό την επιφύλαξη της επίβλεψης και των εντολών του Διοικητικού Συμβουλίου, θα αναφέρεται στον Γενικό Διευθυντή και θα είναι υπεύθυνος για την καθημερινή επίβλεψη της μελέτης, κατασκευής, θέση σε λειτουργία και ολοκλήρωση του Αεροδρομίου.

- ✓ Γενικό Οικονομικό Διευθυντή (που θα προταθεί από τον Γενικό Διευθυντή) που θα είναι επαρκώς καταρτισμένος και θα διαθέτει τα απαραίτητα προσόντα για την εκπλήρωση των καθηκόντων του στην Ελλάδα και, υπό την επιφύλαξη της επίβλεψης και των εντολών του Διοικητικού Συμβουλίου, θα αναφέρεται στον Γενικό Διευθυντή, και
- ✓ άλλα στελέχη (που θα προταθούν από τον Γενικό Διευθυντή) τα οποία, υπό την επιφύλαξη της επίβλεψης και των εντολών του Διοικητικού Συμβουλίου, θα αναφέρονται στον Γενικό Διευθυντή."²⁵

3.4.1 Σύστημα διαχείρισης παραπόνων από τους πολίτες

Η Εταιρία του Αεροδρομίου έχει δημιουργήσει ειδική τηλεφωνική γραμμή επικοινωνίας («Σας Ακούμε»), όπου οι πολίτες μπορούν να απευθύνονται για πληροφορίες και να συζητούν για θέματα θορύβου. Η τηλεφωνική γραμμή λειτουργεί σε 24ωρη βάση.

Εκθέσεις - Παροχή στοιχείων στο κοινό

Εκθέσεις με βάση τα αποτελέσματα της εφαρμογής του Σχεδίου Δράσης υποβάλλονται στους αρμόδιους φορείς (π.χ. ΥΠΕΧΩΔΕ, ΥΠΑ) σε μηνιαία και εξαμηνιαία βάση. Παράλληλα πληροφορίες σχετικά με το θόρυβο και τα αποτελέσματα των μετρήσεων δίδονται στην τοπική

²⁵ Διεθνής αερολιμένας Αθηνών, www.aia.gr

κοινωνία μέσω του έντυπου «Φροντίδα για το Περιβάλλον» (προηγούμενη ονομασία «Περιβαλλοντικό Δελτίο»), που εκδίδει η εταιρία του αεροδρομίου. Στο έντυπο αυτό, που εκδίδεται σε ετήσια βάση, περιλαμβάνονται στοιχεία για διάφορες περιβαλλοντικές παραμέτρους και δραστηριότητες της Υπηρεσίας Περιβάλλοντος του ΔΑΑ.

Κεφάλαιο 4^ο Η δομή και δυναμική του χώρου μετά την κατασκευή του αεροδρομίου

4.1 Οι βασικές επιπτώσεις του έργου στα Μεσόγεια

Στο σημείο αυτό γίνεται λόγος για το σύνολο των παραγόντων που επηρέασαν συνολικά την εικόνα της εξεταζόμενης περιοχής και ιδιαίτερα τις χρήσεις γης αυτής. Οι έντονες πιέσεις της πρωτεύουσας της Αττικής προς ανάπτυξη οδήγησε κυρίως στην εμφάνιση νέων δραστηριοτήτων και στη χωροθέτηση τους εκτός του κέντρου.

Η προσπάθεια αυτή για ανάπτυξη, αποκέντρωση και επέκταση συνοδεύτηκε και από μια σειρά μεγάλων έργων υποδομής όπως το αεροδρόμιο των Σπάτων. Η πίεση του χρόνου κατά την κατασκευή των έργων καθώς και διάφορες άλλες σκοπιμότητες είχαν σαν αποτέλεσμα την ελάττωση αντί της αύξησης των χώρων πρασίνου και των κοινοχρήστων χώρων, τόσο εντός του Πολεοδομικού Σχεδίου όσο και στον περιαστικό χώρο. Γενικότερα η εικόνα των Μεσογείων μεταβάλλεται συνεχώς χωρίς όμως να ενσωματώνεται πλήρως στην Αθήνα. Αυτό αποδεικνύεται και από το γεγονός ότι η ανάπτυξη πραγματοποιείται σε μεμονωμένα κέντρα-δήμους των Μεσογείων και όχι στο σύνολο.

Μελετώντας την εικόνα των χρήσεων γης ακόμα και σήμερα διαπιστώνουμε ότι δεν εμφανίζουν απαραίτητα συνοχή αλλά αναπτύσσονται σε μεμονωμένα τμήματα της περιοχής ανάλογα με τις ανάγκες που εξυπηρετούν. Αυτό οφείλεται επίσης και στην έλλειψη συγκεκριμένης πολεοδομικής πολιτικής που θα καθοδηγούσε την ομαλή ανάπτυξη και επέκταση του λεκανοπεδίου.

Επιπλέον αιτίες που θεωρούνται αξιοσημείωτες καθώς υποβοηθούν την ανάπτυξη είναι η συνεχής αύξηση του πληθυσμού της πρωτεύουσας, οι νέες τάσεις στους τομείς της οικονομίας που στρέφει τον πληθυσμό σε νέες δραστηριότητες αλλά και η επιθυμία μεγάλου μέρους του πληθυσμού να ζει σε αραιοκατοικημένες περιοχές γιατί με αυτό τον τρόπο θεωρείται

ότι εξασφαλίζει ένα καλύτερο και πιο υγιές περιβάλλον διαβίωσης με περισσότερες ευκαιρίες απασχόλησης.

Η οικονομική ευμάρεια και η γενικότερη ανάπτυξη που προβλέπεται για την περιοχή μελέτης μέσα από την αλλαγή του αγροτικού χαρακτήρα της σε βιομηχανικό-εμπορικό επιβεβαιώνεται και από την συνεχή εγκατάσταση νέων επιχειρήσεων και την κατασκευή μεγάλων μονάδων που πραγματοποιήθηκαν ή σχεδιάζεται να πραγματοποιηθούν κατά στάδια. Οι εξελίξεις αυτές αποδεικνύονται και από την ολοκλήρωση των εργασιών και τη λειτουργία του νέου αεροδρομίου, το οποίο όπως πολύ σωστά προβλέπονταν έφερε μεγάλες αλλαγές στο οικονομικό προφίλ της περιοχής.

Οι επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν μέσα στα τελευταία χρόνια τόσο από ελληνικά όσο και από ξένα κεφάλαια θα αλλάξουν τελείως το προφίλ της περιοχής. Στα χέρσα οικόπεδα εγκαταστάθηκαν ΒΙ.ΠΕ και στη θέση των αγροικιών οργανώθηκαν ξενοδοχειακές μονάδες, οι οποίες θα εκμεταλλεύονται την γειτνίαση της περιοχής με τη θάλασσα. Τα Μεσόγεια απαρνήθηκαν θα λέγαμε τον αγροτικό τους χαρακτήρα ο οποίος αντικαταστάθηκε με ένα αστικό δυναμικό προφίλ.

Είναι γνωστό ότι το μεταφορικό κόστος αποτελεί βασικό παράγοντα για την εγκατάσταση μιας επιχείρησης σε οποιαδήποτε περιοχή. Όσο μεγαλύτερο είναι αυτό τόσο ο επιχειρηματίας αποθαρρύνεται. Όπως ήταν αναμενόμενο, όλα τα έργα οδικής υποδομής που ακολούθησαν την κατασκευή του, συντέλεσαν ακόμα περισσότερο στην επέκταση των βιομηχανικών περιοχών καθώς νέες επιχειρήσεις έκαναν την εμφάνισή τους.

Τα παραπάνω στοιχεία φανερώνουν ότι ο οικιστικός ιστός της Αττικής επεκτάθηκε προς τα ανατολικά λόγω της σχετικά υψηλής προσφοράς γης και των νέων έργων. Ο εξοχικός χαρακτήρας της περιοχής αντικαταστάθηκε από έργα μεγάλης ζωτικής και οικονομικής σημασίας, από δρόμους και κτίσματα. Η εικόνα απέκτησε έντονα το αστικό στοιχείο και υποστηρίζει καλύτερα πλέον αστικές λειτουργίες.

Το αεροδρόμιο της Αθήνας ανέδειξε πριν και μετά τη κατασκευή του πολλά ζητήματα τα οποία σχετίζονται με την Ελλάδα και τη νοτιοανατολική Ευρώπη, τα οποία ενδιαφέρουν ήδη τη τοπική κοινωνία και οικονομία και θα ενταθούν μέσα στα επόμενα χρόνια. Το αεροδρόμιο επηρέασε το σύνολο της Ελλάδος, παραγωγικά και δημογραφικά. Η Αθήνα σήμερα δεν αποτελεί λόγω του αεροδρομίου μια πολυκεντρομένη δύναμη η οποία στοχεύει στην οικονομική και όχι μόνο ενίσχυση της περιφέρειας αλλά και της Ευρύτερης Ελλάδος, αλλά ένας φορέας ερήμωσης και επιβάρυνσης σε περιβαλλοντικό, κοινωνικό και οικονομικό επίπεδο ειδικά της περιφέρειας στην οποία εντάσσονται και τα Μεσόγεια²⁶.

Το νέο αεροδρόμιο μην έχοντας προκαθορισμένο στόχο, αποτέλεσε ένα φορέα ο οποίος ευνόησε συγκεκριμένες περιοχές του ελλαδικού χώρου, έναντι άλλων συγχρόνως της επιβάρυνε σε επίπεδο ανάπτυξης, ανάπτυξης στην οποία περιοχές όπως τα Μεσόγεια είχαν επιλέξει να αντισταθούν, λόγω του περιβαλλοντικού κόστους. Το αεροδρόμιο επηρέασε την όποια εξέλιξη της περιφέρειας όσο και το κεντρικό ρόλο της οικονομίας της νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Επιπρόσθετα θεωρείται ότι αντί να συμβάλει στην εδραίωση της ελληνικής θέσης στη περιοχή, αποτέλεσε και αποτελεί ένα μέσο πληθυσμιακής υπερσυσσώρευσης και πολλαπλασιαστικής πίεσης για συνεχή έργα, οικοπεδοποίησης και επέκτασης της Αττικής²⁷.

Πιο συγκεκριμένα, το συνολικό τοπίο των Μεσογείων δέχθηκε έντονες επιδράσεις από το νέο το αεροδρόμιο των Σπάτων. Αρχικά οι υποδομές που το υποστηρίζουν άλλαξαν το χώρο, όχι μόνο από οικιστική αλλά και από γενικότερη οικονομική άποψη. Επιπλέον ένας μεγάλος αριθμός οικονομικών δραστηριοτήτων λαμβάνει πλέον χώρα στην περιοχή και συνοδεύεται από διευκολύνσεις στην πρόσβαση σε αυτή και συμβάλλει γενικά στην επίλυση συγκοινωνιακών προβλημάτων της

^{26,27} Μαλκίδης, Φ., και Βασίλης, Α.(2012), *Το Νέο Αεροδρόμιο της Αθήνας και οι επιπτώσεις του στην κοινωνία και οικονομία της Ελλάδας και της νοτιοανατολικής Ευρώπης*, Δημοκράτιο Πανεπιστήμιο Θράκης.

περιοχής με την έναρξη της λειτουργίας του. Έτσι, στο χώρο που περιβάλλει το αεροδρόμιο παρατηρήθηκε μια συνεχής εγκατάσταση μεγαλοεπιχειρήσεων και αλυσίδων καταστημάτων διεθνούς εμβέλειας.

Η λειτουργία του Ελ.Βενιζέλος συνοδεύτηκε επίσης και από την προσέλκυση δραστηριοτήτων του δευτερογενή και τριτογενή τομέα (αυτό αφορά όχι μόνο τις ελκυσόμενες από το αεροδρόμιο δραστηριότητες αλλά και αυτές που προσελκύνονται από την ανάπτυξη των απαραίτητων υποδομών που αυτό προϋποθέτει) και την ανάπτυξη δραστηριοτήτων για την εξυπηρέτηση των εργαζομένων στην περιοχή και των νέων κατοίκων της. Την εγκατάσταση επιχειρήσεων ακολούθησαν εκθεσιακοί χώροι, πολυκαταστήματα και αντιπροσωπείες διεθνούς φήμης ενισχύοντας τις αλλαγές του οικονομικού προφίλ των Μεσογείων τις τελευταίες δεκαετίες. Η αγορά οικοπέδων αυξήθηκε επίσης, και ειδικά για τα οικόπεδα κατά μήκος των κεντρικών αξόνων που οδηγούν στο αεροδρόμιο (π.χ λεωφόρος Βάρης – Κορωπίου) προκειμένου να φιλοξενηθούν οι προαναφερθείσες επιχειρηματικές δραστηριότητες.

Συμπερασματικά, στη διεθνή πρακτική οι δραστηριότητες που προέρχονται από τις επιπτώσεις λειτουργίας του νέου αεροδρομίου ταξινομούνται στις εξής 3 κατηγορίες ανάλογα με την τάση εγκατάστασής τους: (Λουκάκης,1998)

- Άμεση γειτνίαση με το αεροδρόμιο
- Εγκατάσταση στα γειτονικά οικιστικά κέντρα ή κατά μήκος των οδών
- Ειδικές εγκαταστάσεις

Οι βασικές δραστηριότητες που καταγράφονται στην περιοχή είναι:

- ✓ Μονάδες παραγωγής αερομεταφερόμενων προϊόντων
- ✓ Επιχειρήσεις υπεργολαβιών, που λειτουργούν στα πλαίσια της ευέλικτης παραγωγής
- ✓ Επιχειρήσεις υψηλής τεχνολογίας

- ✓ Χρηματοδοτικές επιχειρήσεις και εφαρμοσμένη έρευνα
- ✓ Παραγωγικές υπηρεσίες (υπηρεσίες προς τις επιχειρήσεις)
- ✓ Καταναλωτικές υπηρεσίες
- ✓ Εταιρείες μεταφορών
- ✓ Αποθηκευτικά κέντρα
- ✓ Ξενοδοχεία, εστιατόρια κλπ
- ✓ Υπηρεσίες αναψυχής

Παράλληλα, η ζήτηση για κατοικία συνεχίζεται ενισχύοντας την τάση αστικοποίησης των Μεσογείων η οποία έχει ξεκινήσει και πριν την κατασκευή του αεροδρομίου. Η εικόνα συμπληρώνεται επίσης από πολυάριθμες ξενοδοχειακές μονάδες και εστιατόρια.

Οι αυξημένες τιμές των ακινήτων και η αυξημένη ζήτηση των οικοπέδων γύρω από το χώρο του αεροδρομίου αιτιολογούνται και από την εγκατάσταση αεροπορικών εταιριών και παροχής υπηρεσιών του αεροδρομίου, τουριστικών οργανισμών, αλυσίδων φαγητού και λοιπών εταιριών που δραστηριοποιούνται στο χώρο των αεροπορικών μεταφορών. Οι τιμές των ακινήτων άλλαξαν σημαντικά μετά την έναρξη της κατασκευής του εξεταζόμενου έργου.(Φιντικάκης,2001)

Παράλληλα, η κατασκευή και λειτουργία του αερολιμένα επηρεάζει καθοριστικά τις προοπτικές ανάπτυξης της περιοχής, καθώς και τη διαμόρφωση του αναπτυξιακού της προτύπου. Έτσι τα Μεσόγεια από αγροτική περιοχή που ήταν μέχρι πρότινος, μετατρέπεται σε πόλη και μάλιστα μεγαλούπολη. Νέες δραστηριότητες χωροθετούνται σε όλη την περιοχή σε μια μεγάλη ακτίνα γύρω από το νέο διεθνές αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος», το οποίο αποτελεί το σημείο αναφοράς της όλης ανάπτυξης της περιοχής αλλά όχι μόνο αυτής.

Με βάση τα παραπάνω στοιχεία μπορεί να γίνει μια διάκριση των επιπτώσεων του έργου αυτού αλλά και των υπόλοιπων έργων που επέφεραν αλλαγές στην περιοχή σε 3 κατηγορίες: (Καπέλη,1999)

- Επιπτώσεις της κατασκευής του έργου: Πρωτογενείς επιπτώσεις (εγκατάσταση και λειτουργία κατασκευαστικών εταιριών με απασχόληση περίπου 4.000 εργαζομένων) και δευτερογενείς επιπτώσεις (εγκατάσταση εταιριών παροχής υπηρεσιών τόσο στις κατασκευαστικές εταιρίες όσο και στους εργαζομένους σε αυτές).
- Επιπτώσεις λειτουργίας του αεροδρομίου: Πρωτογενείς επιπτώσεις (εγκατάσταση επιχειρήσεων και υπηρεσιών άμεσα συνδεδεμένων με τη λειτουργία του και την εξυπηρέτηση των επιβατών) και δευτερογενείς επιπτώσεις (αύξηση της δραστηριότητας των επιχειρήσεων που προσφέρουν καταναλωτικές υπηρεσίες στους εργαζομένους και τις οικογένειές τους, καθώς και την προσέλκυση νέων επιχειρήσεων).
- Έμμεσες επιπτώσεις στην τοπική οικονομία: Αύξηση της ανταγωνιστικότητας των τοπικών επιχειρήσεων και προσέλκυση νέων.

4.1.2 Η διαχρονική εξέλιξη του χώρου μέσα από δορυφορικές εικόνες

Εικόνα 9: Η δορυφορική άποψη της περιοχής κατά την έναρξη κατασκευής του αεροδρομίου 1985



Πηγή: Εθνικό κέντρο βιώσιμης και αειφόρου ανάπτυξης (Ε.Κ.Β.Α.Α.), ίδια επεξεργασία

Εικόνα 10: Η δορυφορική άποψη της περιοχής κατά την έναρξη λειτουργίας του αεροδρομίου (2000)



Πηγή: Εθνικό κέντρο βιώσιμης και αειφόρου ανάπτυξης (Ε.Κ.Β.Α.Α.), ίδια επεξεργασία

Εικόνα 11: Η δορυφορική άποψη της περιοχής πριν την έναρξη λειτουργίας του αεροδρομίου, έτος 2000



Πηγή: Εθνικό κέντρο βιώσιμης και αειφόρου ανάπτυξης (Ε.Κ.Β.Α.Α.), ίδια επεξεργασία

Εικόνα 12: Η δορυφορική άποψη της περιοχής μετά από τα πρώτα 10 χρόνια λειτουργίας του αεροδρομίου



Πηγή: Εθνικό κέντρο βιώσιμης και αειφόρου ανάπτυξης (Ε.Κ.Β.Α.Α.), ίδια επεξεργασία

4.2 Η απασχόληση και οι νέες θέσεις εργασίας

Η συμβολή του αεροδρομίου στην τόνωση της απασχόλησης της ευρύτερης περιοχής είναι πολύ σημαντική, τόσο κατά τη διάρκεια κατασκευής (δημιούργησε πάνω από 5.000 νέες θέσεις εργασίας) όσο και κατά τη λειτουργία του. Σήμερα στην περιοχή εργάζονται πάνω από 58.000 άτομα, από τα οποία τα 23.000 διαμένουν στα Μεσόγεια σε μόνιμη βάση, ενώ στην επόμενη εικοσαετία θα υπάρχουν 170.000 θέσεις εργασίας, από τις οποίες οι 112.000 θα είναι νέες και από αυτές οι 50.000 θα αφορούν το νέο αεροδρόμιο της Αθήνας.

Αναλυτικότερα, ο Πειραιάς συγκεντρώνει 100.000 θέσεις εργασίας, το αεροδρόμιο του Ελληνικού συγκεντρώνει 12.000 περίπου και το κέντρο μαζί με όλα αυτά (σύμφωνα με μελέτες) γύρω στις 350.000 με 400.000 θέσεις εργασίας. Τα παραπάνω δημιούργησαν τις συγκλίνουσες κινήσεις προς το κέντρο όπου συγκεντρώνονταν οι θέσεις εργασίας. Αυτή ήταν η εικόνα μέχρι χθες. Η κατασκευή, όμως, της Αττικής Οδού και του αεροδρομίου μεγαλώνουν το τρίγωνο των πυλών εισόδου.

Εύστοχα, λοιπόν, τα Μεσόγεια έχουν χαρακτηριστεί ως «λεκάνη συλλογής της πληθυσμιακής υπερχειλίσης της πρωτεύουσας» αφού τα τελευταία 25 χρόνια η στρεβλή ανάπτυξη που ακολουθούν, και τα όσα απορρέουν από αυτή, ερμηνεύεται απόλυτα από τον παραπάνω χαρακτηρισμό. Η ανάπτυξη αυτή έλκεται και υποβοηθάται από την ύπαρξη ή την προοπτική μεγάλων εγκαταστάσεων υποδομής στην περιφέρεια (λιμάνι, αεροδρόμιο, συγκοινωνιακοί άξονες). Και επειδή η ανάπτυξη ενός Δήμου δεν εξαρτάται μόνο από στοιχεία και χαρακτηριστικά που τον αφορούν απόλυτα, όπως πληθυσμός, αριθμός κτιρίων και χρήσεις γης, αλλά και από τον τρόπο με τον οποίο εξελίσσονται οι γειτονικοί του Δήμοι, καθώς η συνοριακή επαφή δημιουργεί αμφίδρομες σχέσεις αφομοίωσης χαρακτηριστικών και αλληλεπίδρασης δραστηριοτήτων, η χωροθέτηση του νέου αεροδρομίου σε συνδυασμό με τους σημαντικούς οδικούς άξονες που το περιβάλλουν ώθησαν αναπτυξιακά όλους τους γύρω Δήμους

Σημειώνεται ότι μόνο το αεροδρόμιο κατά την πρώτη φάση της λειτουργίας του απασχόλησε 22.000 εργαζόμενους (Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου, 1998). Οι νέες εγκαταστάσεις δημιούργησαν γενικά πολλές νέες θέσεις εργασίας σε όλους τους κλάδους παραγωγής άμεσα ή έμμεσα συνυφασμένους με το αεροδρόμιο. Ακολουθεί ο πίνακας των πληθυσμιακών εξελίξεων της περιοχής σε συνάρτηση με την απασχόληση του εργατικού δυναμικού της εξεταζόμενης περιοχής.

Πίνακας 10: Πληθυσμιακές εξελίξεις

Πληθυσμός 1991:	101.448
Πληθυσμός 1996:	132.000
Πληθυσμός 2020:	300.000
Απασχόληση 1991:	58.000
Απασχόληση 2020:	170.000 (Μεσόγεια: 91.200, Πρωτεύουσα: 68.400, Υπόλ. Αττική: 10.000) (Α΄ γενής Τομέας: 3.000, Β΄ γενής Τομέας: 66.800, Γ΄ γενής Τομέας: 100.200)
Νέες θέσεις απασχόλησης:	112.000 (Αεροδρόμιο: 22.000, Λόγω αεροδρομίου: 28.000, Λόγω νέων δραστ.: 62.000)

Πηγή: ΕΣΥΕ, Πάντειο Πανεπιστήμιο-ΙΠΑ(1998), ίδια επεξεργασία

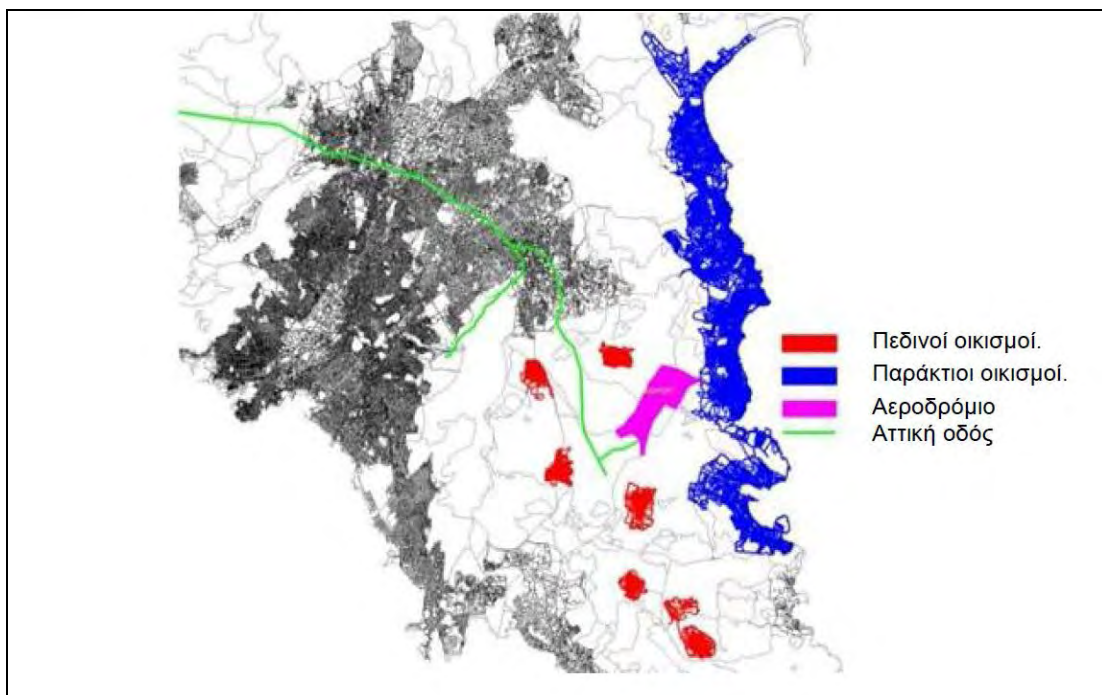
4.3 Οι μεταβολές στις Χρήσεις Γης

Οι δυναμικές ανάπτυξης της περιοχής εισήλθαν σε νέα φάση με την απόφαση χωροθέτησης του νέου Διεθνούς Αεροδρομίου -που λειτούργησε ως πόλος έλξης υπερτοπικών δραστηριοτήτων του τριτογενούς τομέα- και τον προγραμματισμό των συγκοινωνιακών έργων που άλλαξαν εντελώς τη γεωγραφία της περιοχής και τη σχέση της με το πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας. Σήμερα τα Μεσόγεια αποτελούν την ταχύτερα αναπτυσσόμενη δημογραφικά περιοχή της Αττικής.

. Με τη δημοσιοποίηση του Σχεδίου του νέου ΡΣΑ το 2009 καταγράφεται πλέον σημαντική στροφή στις κατευθύνσεις της επίσημης πολιτικής για την περιοχή προς την κατεύθυνση της προώθησης αναπτυξιακών στόχων, ενώ εισάγεται ένα ενδιάμεσο επίπεδο σχεδιασμού²⁸

Σχετικά με τις αλλαγές και τις τάσεις στις χρήσεις γης, αυτές καταγράφονται στο πλαίσιο του προγράμματος CORINE (Co-ordination of Information on the Environment), μια γεωγραφική βάση δεδομένων η οποία βασίζεται σε δορυφορικά δεδομένα για την κάλυψη και τις χρήσεις γης στην ευρύτερη περιοχή της Ευρώπης. Μια ικανοποιητική εικόνα μπορούμε να λάβουμε και από τον αντίστοιχο χάρτη του παραρτήματος της παρούσας εργασίας ο οποίος παρουσιάζει τις χρήσεις γης και την προαναφερθείσα Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου(ΖΟΕ)²⁹. Τα στοιχεία για την Αττική περιέχονται επίσης στην εργασία που πραγματοποιήθηκε στο Εργαστήριο Τηλεπισκόπησης και Επεξεργασίας Εικόνας του Πανεπιστημίου Αθηνών.

Εικόνα 13: Οι κατηγορίες των οικισμών στα Μεσόγεια



Πηγή: www.ntua.gr, *ιδία επεξεργασία*

²⁸ Αναφερόμαστε στα Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Ενοτήτων που προβλέπεται να ολοκληρωθούν εντός τριών ετών σύμφωνα με το Σχέδιο Νόμου.

²⁹ Βλέπε κεφάλαιο 2.8, σελ 42-43

Στα Μεσόγεια δημιουργούνται ευρύτερα ενιαία αστικά συγκροτήματα κατά μήκος των Νότιων υπωρειών της Πεντέλης, των Ανατολικών του Υμηττού καθώς και κατά μήκος της παραλίας. Δεν έχουν παύσει όμως να υπάρχουν οικισμοί κλασσικοί περιβαλλόμενοι από αγροτική γη. Στην Μεγαρίδα, την Β. Αττική την Λαυρεωτική και τα Νησιά οι οικισμοί έχουν ως επί το πλείστον τον κλασσικό χαρακτήρα του οριοθετημένου οικισμού, ενώ οι αναπτύξεις των περιοχών παραθεριστικής κατοικίας κατά μήκος των ακτών δημιουργούν ιδιόμορφες αστικές αναπτύξεις, που αντιμετωπίζονται εν γένει μαζί με τους οικισμούς στους οποίους διοικητικά υπάγονται. (βλ. χάρτη 5, παράρτημα). Μεγάλες χωρικές λειτουργικές ενότητες αποτελούν επίσης οι περιοχές α) Θριασίου –Μεγαρίδας, β) Β. Πάρνηθας –Β. Πεντέλης, γ) Μεσογείων – Λαυρεωτικής (Πανταζής Α., 2002)

Τα τελευταία χρόνια, ιδιαίτερα μετά την έναρξη λειτουργίας του νέου αεροδρομίου, παρατηρείται μια ριζική αλλαγή στις χρήσεις γης και στο πως αυτές εξαπλώνονται στο χώρο των Μεσογείων. Έτσι, η πρώτη αλλαγή περιλαμβάνει την αύξηση στην αξία της γης ιδιαίτερα σε οικόπεδα που μπορούν να φιλοξενήσουν επιχειρήσεις και γενικότερα επαγγελματικούς χώρους αλλά και νέες κατοικίες.

Σύμφωνα με τη μελέτη που πραγματοποιήθηκε από τους Παγώνη Θ., Χωριανόπουλο Ι. και Κουκούλα Σ και παρουσιάστηκε στο πανελλήνιο συνέδριο Χωροταξίας στο Βόλο των Σεπτεμβρίου του 2009. Η επιβλεπόμενη ταξινόμηση των δορυφορικών εικόνων επέτρεψε την ταυτοποίηση των αστικών περιοχών, και η σύγκριση των ταξινομημένων εικόνων επέτρεψε την ποσοτικοποίηση των αλλαγών. Με την βοήθεια των ορίων αυτοδιοίκησης στα πλαίσια ενός ΣΓΠ (Συστήματος Γεωγραφικών Πληροφοριών) ποσοτικοποιήθηκαν οι αλλαγές στα όρια των δήμων που αλληλεπικαλύπτονται με την περιοχή μελέτης.

Στην εικόνα 14 διακρίνονται τρεις τύποι αλλαγών:

- Αμετάβλητες αστικές χρήσεις γης
- Αμετάβλητες μη αστικές χρήσεις γης
- Περιοχές αλλαγών από μη αστική σε αστική χρήση γης

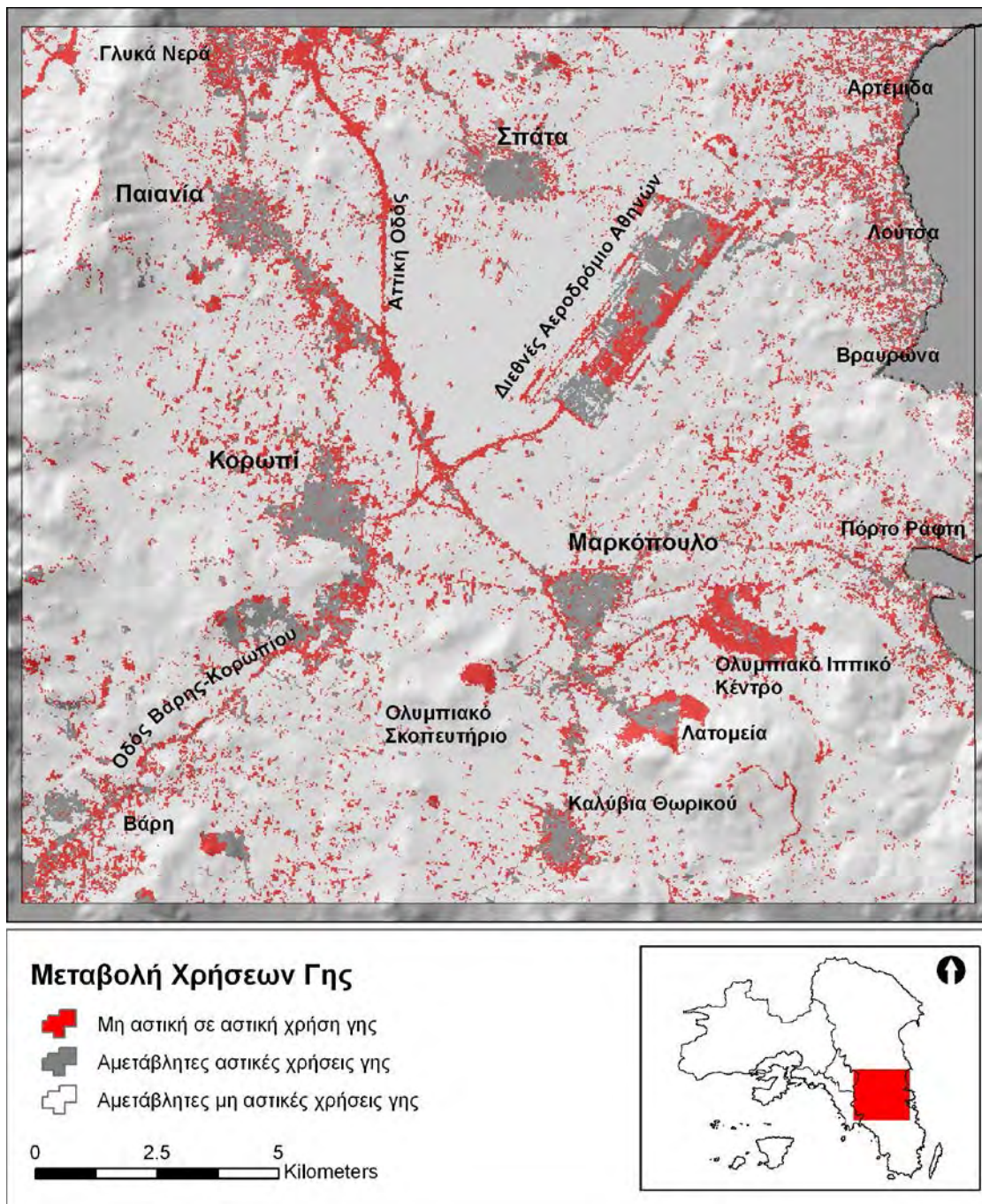
Τα στατιστικά αποτελέσματα φαίνονται και στον Πίνακα 1. Οι ακρίβειες των αρχικών ταξινομήσεων ήταν 93% και 94% αντίστοιχα. Η εκτιμώμενη ακρίβεια του παραγόμενου χάρτη αλλαγών ήταν 86%.

Πίνακας 11: Μεταβολή χρήσεων γης στα Μεσόγεια (1987-2003)

Τύπος μεταβολής	Εμβαδόν (km ²)	Ποσοστό (%)
Μη αστική σε αστική χρήση γης	38.4	12
Αμετάβλητες αστικές χρήσεις γης	22.8	7
Αμετάβλητες μη αστικές χρήσεις γης	261.1	81
Σύνολο	322.3	100

Πηγή: 2ο Πανελλήνιο Συνέδριο Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας(Πρακτικά συνεδρίου (2009), ίδια επεξεργασία

Εικόνα 14: Οι μεταβολές στις χρήσεις γης στα Μεσόγεια (1987-2003)



Πηγή: 2ο Πανελλήνιο Συνέδριο Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος, Σεπτέμβριος 2009

Από την εικόνα 14, αλλά και από τον πίνακα ποσοστών, διακρίνεται καθαρά η αύξηση των αστικών χρήσεων γης στην περιοχή μελέτης. Τάσεις επέκτασης εμφανίζονται καταρχήν στο σύνολο των οικισμών, όπου η εξάπλωση των αστικών χρήσεων ακολουθεί τα ίδια

πρότυπα με τους υφιστάμενους πυρήνες: πυκνότερη δόμηση στους οικισμούς της ενδοχώρας (Σπάτα, Γλυκά Νερά, Παιανία, Κορωπί, Μαρκόπουλο και Καλύβια Θορικού), και αραιότερη σε αυτούς της παράκτιας ζώνης (Λούτσα, Βραυρώνα και Πόρτο Ράφτη). Στον εξωαστικό χώρο διακρίνονται οι εξής τρεις τύποι αστικής ανάπτυξης:

- Γραμμική ανάπτυξη κατά μήκος κύριων οδικών συνδέσεων (όπως η Βάρης Κορωπίου και η παλαιά οδός Παιανίας-Μαρκόπουλου), αλλά και του δευτερεύοντος δικτύου της πεδιάδας.
- Διάσπαρτη δόμηση γύρω από τα παραθαλάσσια σύνολα της παραθεριστικής κατοικίας -που ως ένα βαθμό συμπίπτει με την ανάπτυξη του οδικού δικτύου- με τάση δημιουργίας μιας ενιαίας, διάχυτα αστικοποιημένης ζώνης, σε όλο το μήκος της ακτής.
- Εμφάνιση νέων ή επέκταση υφιστάμενων πυρήνων αστικών χρήσεων μεγάλης κλίμακας που καταλαμβάνονται από λειτουργίες πλην της κατοικίας, όπως οι Ολυμπιακές εγκαταστάσεις, το νέο αεροδρόμιο και τα λατομεία Μαρκόπουλου.

Οι παραπάνω καταγραφές αναδεικνύουν τον ταχύ μετασχηματισμό του τοπίου των Μεσογείων από αγροτικό σε αστικό, που καθοδηγείται από τις δυνάμεις της αγοράς. Το πρόβλημα θεωρητικά αντιμετωπίζεται με την πρόσφατη θέσπιση της ΖΟΕ. Για παράδειγμα, σημαντικές εκτάσεις της περιοχής που ορίζεται ως Αττικό Πάρκο στην περιοχή της Βραυρώνας έχουν ήδη περικυκλωθεί από την οικιστική εξάπλωση της Λούτσας. Πιο χαρακτηριστική ακόμα είναι η περίπτωση των παράνομων λατομείων Μαρκόπουλου που περιλαμβάνονται σε περιοχές χαρακτηρισμένες ως «απολύτου προστασίας τοπίου, αρχαιολογικών χώρων και μνημείων». Τέλος η εκτεταμένη γραμμική ανάπτυξη αντιτίθεται στον στόχο της συγκέντρωσης των παραγωγικών δραστηριοτήτων σε οργανωμένους υποδοχείς. Το σοβαρότερο πρόβλημα ωστόσο δεν καταγράφεται σε χάρτη και αφορά τη δυσκολία της εφαρμογής των ρυθμίσεων στο έδαφος. Η ευθύνη για την αντιμετώπιση των εντονότατων οικιστικών και επενδυτικών πιέσεων που δέχεται η περιοχή συνηθίζει να αναλαμβάνεται

από τους μέχρι πρότινος αγροτικούς δήμους της περιοχής, με τη Νομαρχία να φέρει υποτιθέμενα ρόλο μητροπολιτικού συντονισμού. Ωστόσο, τόσο οι αιτίες των προβλημάτων που σχετίζονται με την επίδραση των συγκοινωνιακών έργων, όσο και πολλές βασικές αποφάσεις για την αντιμετώπιση τους, όπως ο έγκαιρος προγραμματισμός των απαιτούμενων υποδομών, διαφεύγουν από την αρμοδιότητα της αυτοδιοίκησης.

Ένα δεύτερο ζήτημα αφορά τις κοινωνικοοικονομικές μεταλλαγές που συνοδεύουν την αλλαγή του τοπίου. Η αλλαγή των χρήσεων γης σχετίζεται με την εισροή νέων κατοίκων στην περιοχή μελέτης. Έτσι στη προαναφερθείσα μελέτη προχωρήσαμε στο διαχωρισμό του ποσοστού των νέων αστικών χρήσεων που αντιστοιχεί σε υποδομές μεγάλης κλίμακας (Αττική Οδός, αεροδρόμιο και Ολυμπιακές εγκαταστάσεις) από την λοιπή αστική ανάπτυξη. Στον πίνακα 2 παρουσιάζεται η σύγκριση ανάμεσα στα δύο μεγέθη για τους τέσσερις μεγαλύτερους Δήμους.

Πίνακας 12: Μεταβολή του πληθυσμού (1991-2001) και αύξηση αστικών χρήσεων πλην υποδομών (1987-2003)

Δήμος	Πληθυσμιακή αύξηση (%)	Αύξηση αστικών χρήσεων ³⁰ (%)
Κρωπίας	50.63	25.73
Μαρκόπουλου	48.66	18.72
Παιανίας	33.78	9.57
Σπάτων-Λούτσας	30.87	8.80

Πηγή: 2ο Πανελλήνιο Συνέδριο Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας(Πρακτικά συνεδρίου (2009), ίδια επεξεργασία

³⁰ Ως προς τη συνολική μεταβολή από μη αστική σε αστική χρήση, δηλαδή τα 38.4 km² του πίνακα 1.

Ο συσχετισμός που παρατηρείται μεταξύ αύξησης αστικών χρήσεων και πληθυσμού υποδηλώνει ότι σημαντικό ποσοστό της μεταβολής αντιστοιχεί σε νέα οικιστική ανάπτυξη. Το εύρημα αυτό συμφωνεί με τις παρατηρήσεις άλλων ερευνητών (Μαλούτας, 2007; Σάβας, 2006)³¹ που διαπιστώνουν την τάση μετατροπής του οικιστικού χαρακτήρα της περιοχής από δεύτερη σε πρώτη κατοικία, γεγονός που αποδίδεται στην εγκατάσταση μεσαίων και ανώτερων στρωμάτων και καταγράφεται και ως αύξηση του τοπικού εμπορίου σε συνδυασμό με τη μερική εμφάνιση ενός νέου τυποποιημένου προτύπου οικιστικής ανάπτυξης. Η εικόνα της νέας κοινωνικής γεωγραφίας της περιοχής συμπληρώνεται από την αυξανόμενη παρουσία μεταναστών που έλκονται από τις ευκαιρίες απασχόλησης στην οικοδομή και τις αγροτικές εργασίες. Οι παραπάνω ενδείξεις συνηγορούν υπέρ της ανάδυσης στα Μεσόγεια ενός -πρωτοφανούς για τα αθηναϊκά δεδομένα- τοπίου αστικής εξάπλωσης που συνδυάζει ταυτόχρονα παθογένειες του συστήματος γης και οικοδομής με νέα συμπτώματα της μεταβιομηχανικής αστικοποίησης. Η άναρχη κατασπατάληση εδαφικών πόρων και η ad hoc γειτνίαση αντικρουόμενων χρήσεων γης συνοδεύουν την αποκέντρωση των παραγωγικών δραστηριοτήτων του τριτογενούς τομέα στην ευρύτερη περιφερειακή ζώνη, μια διαδικασία που διευκολύνεται από τις υπερτοπικές μεταφορικές συνδέσεις και συνδυάζεται με την καταγραφή φαινομένων κοινωνικοοικονομικής πόλωσης εξαιτίας της ανάπτυξης απομακρυσμένων προαστίων (Αράπογλου, 2006).³²

Οι εκτάσεις των Ο.Τ.Α. εντός της περιοχής μελέτης (έχει γίνει εκτίμηση της έκτασης των αστικών-ημιαστικών και αμιγώς αγροτικών περιοχών) δίνονται στον πίνακα στην συνέχεια.

³¹ Όπως δημοσιεύτηκε στα Πρακτικά του συνεδρίου, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος, 2009 (Τόμος II, σελ. 817)

³² Όπως δημοσιεύτηκε στα Πρακτικά του συνεδρίου, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος, 2009 (Τόμος II, σελ. 817)

Πίνακας 13: Εκτάσεις της εξεταζόμενης περιοχής σε σχέση με τις χρήσεις γης ανά Δήμο

Α/Α	ΔΗΜΟΣ- ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ	ΕΚΤΑΣΗ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ (στρ.)	ΑΣΤΙΚΗ- ΗΜΙΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ (στρ.) (Εκτίμηση)	ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ (στρ.) (Εκτίμηση)
1	ΔΗΜΟΣ ΣΠΑΤΩΝ	45.750	9.000	36.750
2	ΔΗΜΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΑΣ	21.915	19.170	2.745
3	ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΣ ΜΑΚΡΗΣ	1.360	1.160	200
4	ΔΗΜΟΣ ΡΑΦΗΝΑΣ	15.420	11.060	4.360
5	ΚΟΙΝ. ΠΙΚΕΡΜΙΟΥ	3.200	530	2.670
6	ΔΗΜΟΣ ΠΑΙΑΝΙΑΣ	15.870	870	15.000
7	ΔΗΜΟΣ ΚΡΩΠΙΑΣ	39.820	33.070	16.750
8	ΔΗΜΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΥ	33.950	6.000	27.950
	ΣΥΝΟΛΟ	177.285	80.860	106.425

Πηγή: ΕΣΥΕ, ίδια επεξεργασία

Οι μεταφορικές υποδομές παρουσιάζουν και αυτές αλλαγές στον τρόπο που καλύπτουν το χώρο. Το οδικό δίκτυο επηρεάζει άμεσα τις παράπλευρες χρήσεις γης. Οι χρήσεις γης κατά μήκος των κύριων ή δευτερευουσών αρτηριών εμφανίζονται ανάμικτες, αλλά χρήσεις όπως αυτή της κατοικίας και των ελεύθερων χώρων πρασίνου απομακρύνονται από τους νέους οδικούς άξονες λόγω της όχλησης, των επιπτώσεων στο περιβάλλον και της ποιότητας ζωής. Οι αυξημένες όμως δυνατότητες προσπέλασης που παρέχουν οι αρτηρίες κυκλοφορίας εξακολουθούν να συγκεντρώνουν σε άμεση επαφή με αυτές εμπορικές και οικονομικές λειτουργίες.

Η απώλεια δασικών εκτάσεων και η μετατροπή αυτών σε άλλες χρήσεις στην Ανατολική Αττική ανέρχεται σε 103 τ.χλμ. Η οικιστική και βιομηχανική αυτή επέκταση προς τα Μεσόγεια, είναι προφανές ότι

συνδέεται με τη λειτουργία του νέου αεροδρομίου στα Σπάτα, αλλά και με την αναμενόμενη αναβάθμιση του λιμένα Λαυρίου.

Η νέα οργάνωση της περιοχής περιλαμβάνει νέες επιβαρύνσεις όπως επιχειρηματικό πάρκο, τεχνολογικό ή επιστημονικό πάρκο, πάρκο υπηρεσιών, πάρκο εταιριών μεταφορών και αποθηκών. Ταυτόχρονα οι νέες απαιτούμενες εκτάσεις συμπυκνώνονται στη βιομηχανία-επιχειρήσεις: 5.000 στρ., κατοικία: 11.000 στρ., Περιφερειακές-Νομαρχιακές υπηρεσίες: 1.070 στρ., Ολυμπιακά αθλητικά κέντρα: 2.070 στρ., Υπερτοπικό αθλητικό κέντρο: 850 στρ. (Μαλκίδης, Λάγος, 2006).

Αναφορικά έρευνας για τις θεσμοθετημένες πολεοδομικές ζώνες (όρια Γ.Π.Σ., όρια Ζ.Ο.Ε., όρια εγκεκριμένων χρήσεων γης, όρια οικισμών, όρια προστατευόμενων περιοχών, κλπ.) της ευρύτερης περιοχής Μεσογείων συλλέχθηκαν από τις κατά τόπους Διευθύνσεις Πολεοδομίας της αποφάσεις καθώς και οι αντίστοιχοι χάρτες, καταγράφηκαν και αποτυπώθηκαν σε απογραφικούς χάρτες. Αναλυτικά εντοπίστηκαν και εισήχθησαν στο αντίστοιχο γεωγραφικό θεματικό επίπεδο 142 θέσεις «ευαίσθητων» χρήσεων, ομαδοποιημένες σε έξι κατηγορίες: (α) Εκκλησίες, (β) Εκπαίδευση, (γ) Πνευματικά κέντρα, (δ) Κέντρα Υγείας, (ε) Παιδικοί σταθμοί και (στ) Κατασκηνώσεις.

Συμπερασματικά, όσο αφορά τις χρήσεις, η περιοχή μελέτης υφίσταται τα τελευταία χρόνια πιέσεις και μετασχηματισμούς εξαιτίας της υπερχειλίσης της Αθηναϊκής αστικοποίησης, με αποτέλεσμα στο χαρακτηριστικό Αττικό τοπίο της πεδιάδας της να αναπτύσσονται χρήσεις που κατά κανόνα συνδέονται με ανάγκες των κατοίκων της Αθήνας. Τα εκτελούμενα μεγάλα έργα μεταφορικών υποδομών, θεωρούμενα απαραίτητα για την αναβάθμιση του ρόλου της Αθήνας ως μητροπολιτικό κέντρο, έχουν προκαλέσει ακόμα μεγαλύτερη συσσώρευση νέων δραστηριοτήτων, καθώς αποτελούν πόλο έλξης κατοίκων και επιχειρήσεων. Η λειτουργία του νέου αεροδρομίου οδήγησε στην κλαδική και χωρική αναδιάρθρωση των οικονομικών δραστηριοτήτων και της απασχόλησης στην περιοχή. Οι πολιτικές για την πεδιάδα των Μεσογείων

που στόχευαν στη διατήρηση του αγροτικού χαρακτήρα της περιοχής και στην ανάσχεση της υπερσυγκέντρωσης πληθυσμού και δραστηριοτήτων στην ευρύτερη περιοχή των Αθηνών, χωρίς την αναγκαία επιμέλεια εφαρμογής είχαν ως τελικό αποτέλεσμα αυθαίρετες κατατμήσεις γης και αναπτύξεις σε βάρος γεωργικής ή δασικής γης.

4.4 Υποδομές και δίκτυα

Οι υποδομές μεταφορικές και μη που έλαβαν χώρο στην περιοχή την τελευταία δεκαετία θεωρήθηκαν απαραίτητα για την ανάπτυξη και των Μεσογείων αλλά και της πρωτεύουσας. Τα έργα αυτά έχουν προκαλέσει ακόμα μεγαλύτερη συσσώρευση νέων δραστηριοτήτων, καθώς αποτελούν πόλο έλξης κατοίκων και επιχειρήσεων.

Το αεροδρόμιο Ελευθέριο Βενιζέλος αποτελεί αναμφισβήτητα μια από τις σημαντικότερες υποδομές που επηρέασαν εξίσου τον χαρακτήρα της περιοχής και κατ' επέκταση και ολόκληρης της πρωτεύουσας..

Η λειτουργία του νέου αεροδρομίου οδήγησε στην κλαδική και χωρική αναδιάρθρωση των οικονομικών δραστηριοτήτων και της απασχόλησης στην περιοχή. Η χωροθέτηση του νέου αεροδρομίου σε συνδυασμό με τους σημαντικούς οδικούς άξονες που το περιβάλλουν ώθησαν αναπτυξιακά όλους τους γύρω Δήμους.

Η ανάπτυξη αυτή έλκεται και υποβοηθείται από την ύπαρξη ή την προοπτική μεγάλων εγκαταστάσεων υποδομής στην περιφέρεια (λιμάνι, αεροδρόμιο, συγκοινωνιακοί άξονες).

Έτσι, ενώ στην Αθήνα υπήρχε το αεροδρόμιο, υπάρχει το λιμάνι και ο σιδηρόδρομος, τώρα το αεροδρόμιο εγκαταστάθηκε στα Σπάτα και το λιμάνι μεταφέρεται στο Λαύριο. Είναι φανερό και μόνο από αυτό ότι η Αθήνα διαχέεται. Και επειδή αυτά τα έργα θα πρέπει να συνδεθούν, πραγματοποιούνται μεγάλα οδικά έργα που οδηγούν ακόμη περισσότερο στη διάχυση όπως η Αττική οδός.

Η προσβασιμότητα στο νέο αεροδρόμιο έφερε ανάλογες αλλαγές και στον τομέα των μεταφορικών υποδομών. Οι υποδομές ενισχύθηκαν είτε για να εξυπηρετήσουν τους εργαζόμενους στο αεροδρόμιο είτε τους επισκέπτες και επιβάτες σε αυτό.

Εικόνα 15: Οι κόμβοι της Αττικής οδού γύρω από το αεροδρόμιο



Πηγή: AIRPORT CITIES From Site Selection magazine, March 2009,

διαθέσιμο στο <http://www.siteselection.com/features/2009/mar/airport-cities/>

Άλλωστε η επιτυχία στην λειτουργία του στηρίχτηκε σε μεγάλο βαθμό στην εύκολη αλλά και με πολλούς τρόπους πρόσβαση σε αυτό. Επιπλέον αναγνωρίζεται πως ότι η σύνδεση του λεκανοπεδίου της Αθήνας με την περιοχή των Μεσογείων, στην οποία έχει χωροθετηθεί το αεροδρόμιο, ήταν καθοριστικής σημασίας για την εξυπηρέτησή του.

Έτσι, την κατασκευή του ακολούθησαν η δημιουργία δικτύου οδικών συνδέσεων, περιφερειακής και εθνικής κλίμακας και υποδομές για τις θαλάσσιες και ναυτιλιακές μεταφορές (Λαύριο), ο προαστιακός σιδηρόδρομος και η επέκταση του μετρό. Ειδικότερα, κατά την έναρξη της λειτουργίας του εξεταζόμενου έργου παραδόθηκε στη κυκλοφορία η ελεύθερη λεωφόρος Ελευσίνιας-Σταυρού-Σπάτων, η δυτική Περιφερειακή Λεωφόρος Υμηττού, η σήραγγα Υμηττού με τις προσπελάσεις και η νέα αρτηρία Σταυρού-Ραφήνας, που συμπλήρωσαν το δίκτυο. Η ανάπτυξη του αποτελεσματικού αυτού χερσαίου δικτύου δημιούργησε και τις προοπτικές ανάπτυξης των θαλάσσιων δικτύων. Το συγκριτικό πλεονέκτημα

γειτνίασης του αεροδρομίου με το λιμάνι του Λαυρίου έναντι του Πειραιά καθιστούν το εν λόγω λιμάνι ιδιαίτερα ενδιαφέρον για την εμπορευματική και επιβατική κίνηση στο μέλλον. (Λουκάκης,1998)

Εικόνα 16: Οι κόμβοι της Αττικής οδού στην πεδιάδα των Μεσογείων



Πηγή: www.tovima.gr

Με αυτό τον τρόπο δημιουργούνται οι αναγκαίες συνθήκες προσπελασιμότητας. Σύμφωνα με τους Μαλκίδη και Λάγο(2006) τα μεγάλα έργα ολοκληρώθηκαν για το νέο αεροδρόμιο επιβάρυναν την περιοχή και αύξησαν την ανισότητα μεταξύ κέντρου και περιφέρειας, όπως οι αρτηρίες: Ελευσίνας - Αεροδρομίου - Λαυρίου, Αργυρούπολης - Κορωπίου Πικερμίου, Δυτική Υμηττού, Σταυρού - Ραφήνας, Παρακαμπτήριος: Μαρκοπούλου - Αρτέμιδος Ραφήνας, Παλλήνης Προαστιακός σιδηρόδρομος: Πειραιώς - Αθηνών - Αεροδρομίου - Λαυρίου, με παράκαμψη από Κάντζα προς Ραφήνα. Μια πλήρη εικόνα για τα δίκτυα της περιοχής παρουσιάζεται στο χάρτη 7 και 8 (βλ Παράρτημα χαρτών)

Εικόνα 17 : Οι νέες επεκτάσεις της Αττικής οδού



Πηγή: <http://www.ethnos.gr/article.asp?catid=22768&subid=2&pubid=1072615>
(πρόσβαση στις 10/4/2013)

Είναι χαρακτηριστικό ότι το οδικό δίκτυο, το συναφές με την κατασκευή και λειτουργία του νέου αεροδρομίου, απαίτησε την περεταίρω εκχέρσωση άνω των 3.500στρ. γης. Η Αττική Οδός, το μεγαλύτερο έργο που έχει γίνει σε κατοικημένη περιοχή, διασχίζει αγέρωχη τον ελαιώνα των Μεσογείων.

Το συνολικό μήκος του έργου ανέρχεται στα 66χλμ., οι άλλοι βασικοί οδικοί άξονες που συνδέονται με αυτή έχουν μήκος 32χλμ., ενώ το δίκτυο βοηθητικών και παράπλευρων οδών είναι μήκους 150χλμ. Το συνολικό μήκος σηράγγων που διανοίχτηκαν ανέρχεται στα 12,9χλμ. και οι δύο σταθμοί εξυπηρέτησης καταλαμβάνουν 240στρ. Στην εικόνα που ακολουθεί παρουσιάζεται η έκταση της Αττικής οδού σε όλο το φάσμα του νομού Αττικής και διακρίνονται εμφανώς οι κόμβοι που συνδέουν το αεροδρόμιο με το υπόλοιπο λεκανοπέδιο.

Σύμφωνα με μελέτες που αφορούν τη συνολική λειτουργία του έργου, η Αττική οδός εκτιμάται ότι αφομοιώνει καθημερινά το 8% της συνολικής κίνησης του Λεκανοπεδίου, ποσοστό που αντιστοιχεί σε 250.000 αυτοκίνητα. Από την ημέρα παράδοσης του έργου 35.000 οχήματα κατά μέσο όρο χρησιμοποιούν καθημερινά τον αυτοκινητόδρομο (Κουρτέλη και Μανουσάκης, 2001).

Οι αποστάσεις έχουν πλέον εκμηδενιστεί σε βάρος, βέβαια, του φυσικού περιβάλλοντος. Έτσι η ανάπτυξη προχωρά με άμεσο αποδέκτη αρνητικών συνεπειών το περιβάλλον και τις αρχές της βιωσιμότητας. Ο λόγος που η βιώσιμη ανάπτυξη δεν εξασφαλίζεται είναι επειδή τα έργα αυτά εγκαθίστανται και επεκτείνονται συνεχώς σε άθικτες περιοχές που μέχρι πρότινος χαρακτηρίζονταν ως αγροτικές. Οι επενδύσεις όμως οι οποίες έγιναν για την κατασκευή και αναβάθμιση των οδικών κόμβων ήταν αναμφισβήτητα σημαντικές.

Ο ρόλος του αυτοκινήτου ενισχύεται ως άμεση συνέπεια των παραπάνω οδικών μεταφορικών υποδομών. Η πρωτεύουσα προσαρμόζεται στην ύπαρξη του νέου αεροδρομίου και με την επέκταση του μετρό αλλά και τον προαστιακό σιδηρόδρομο που διευκολύνει σε ακόμα μεγαλύτερο βαθμό την πρόσβαση στο νέο αεροδρόμιο αλλά και αντίστροφα στην ένωση του κέντρου με τα ανατολικά προάστια.

Εικόνα 18: Οι κόμβοι που οδηγούν στο αεροδρόμιο



Πηγή : www.imerisia.gr

Τα έργα αυτά λοιπόν ως συμπληρωματικά του αεροδρομίου εξασφαλίζουν καλύτερες συνθήκες βιωσιμότητας και ένα ανώτερο βιοτικό επίπεδο. Τέλος, σημειώνεται ότι μέχρι την κατασκευή του νέου αεροδρομίου οι βασικές πύλες εισόδου στην πρωτεύουσα ήταν τρεις: ο Πειραιάς, ο Κηφισός με τα ΚΤΕΛ και το τρένο και το αεροδρόμιο του Ελληνικού, με πολύ σημαντικό αριθμό θέσεων εργασίας και μεγάλη έλξη δραστηριοτήτων στον αστικό ιστό.

4.4.1 Τα ολυμπιακά έργα

Τα Ολυμπιακά έργα που χωροθετούνται στην περιοχή των Μεσογείων είναι ο Ιππόδρομος, το Ιππικό Κέντρο και το Σκοπευτήριο. Τα έργα αυτά συνέβαλαν ουσιαστικά στην γενικότερη ανάπτυξη της περιοχής και στην εξέλιξή της για παγκόσμια αναγνώριση. Επιπλέον αυξήθηκε η επισκεψιμότητα και η ανάγκη για εύκολη πρόσβαση των ενδιαφερόμενων σε αυτά ενισχύθηκε ο ρόλος των υποδομών –μεταφορικών κυρίως – στη γύρω περιοχή.

Την εγκατάσταση του Ιπποδρόμου και του Ιππικού κέντρου συνόδευσαν οι αναγκαίες μόνιμες και προσωρινές εγκαταστάσεις, ανάμεσα στις οποίες είναι το ιπποδρόμιο, οι αρένες, τα γήπεδα εξάσκησης, οι σταύλοι, οι χώροι στάθμευσης των αυτοκινήτων κτλ. Αναφέρεται ότι για την εγκατάσταση των παραπάνω έργων έγιναν αναγκαστικές απαλλοτριώσεις ακινήτων, οι οποίες και θεωρήθηκαν δημόσιας ωφέλειας.

Εικόνα 19: Το ιππικό κέντρο στο Δήμο Μαρκόπουλου



Πηγή: www.jp-avax.gr

4.5 Περιβαλλοντικές επιπτώσεις του αεροδρομίου Ελευθέριος Βενιζέλος

Η μελέτη των φυσικών οικοσυστημάτων, η διαμόρφωση του τοπίου του αερολιμένα αλλά και το πρόγραμμα ελέγχου και μείωσης των διαφόρων κινδύνων από την πανίδα θεωρούνται οι βασικές δράσεις για την εταιρία διαχείρισης του αεροδρομίου Ελευθέριος Βενιζέλος, οι οποίες σχετίζονται με το φυσικό περιβάλλον (Υπηρεσία Περιβάλλοντος ΔΑΑ Α.Ε,2012). Στην περιοχή που εκτείνεται γύρω από τον αερολιμένα «Ελευθέριος Βενιζέλος», συναντιούνται από τη μια τα φυσικά και από τα άλλη τα ανθρωπογενή οικοσυστήματα, στα οποία διαβιώνουν πολλά είδη ζώων και φυτών. Τα φυτικά οικοσυστήματα περιλαμβάνουν:

1. Δάση ή συστάδες δένδρων.
2. Θαμνώνες.
3. Υγρότοπους.
4. Αμμοθίνες και βραχώδεις ακτές.

Τα ανθρώπινα οικοσυστήματα εμπεριέχουν:

1. Οικιστικές ζώνες.
2. Καλλιέργειες.
3. Κτηνοτροφικές μονάδες.

Προκειμένου να οροθετηθούν οι πιθανές επιπτώσεις σε σχέση με τα οικοσυστήματα αλλά και την ποικιλότητα των διαφόρων συστατικών τους όπως τα είδη, οι κοινωνίες και τα ενδιατήματα από πριν τη λειτουργία του αερολιμένα αλλά και μετά την ολοκλήρωση του, υπήρξε από το 1007 ένα πρόγραμμα Βιοπαρακολούθησης σε συνεργασία με Πανεπιστημιακά Ιδρύματα και ΜΚΟ.

Οι μελέτες βάσης που διεξήχθησαν στα πλαίσια του Προγράμματος Βιοπαρακολούθησης αποκάλυψαν ότι τα πιο πάνω οικοσυστήματα φιλοξενούν περισσότερες από 600 ταξινομικές μονάδες (είδη και υποείδη) φυτών, 21 φυσικούς τύπους ενδιατημάτων, 40 ταξινομικές μονάδες σπονδυλοζώων και 186 ταξινομικές μονάδες πτηνών. Από τα αυτά ένα σημαντικό ποσοστό περιλαμβάνεται σε διάφορους εθνικούς και διεθνείς καταλόγους προστασίας. (Υπηρεσία Περιβάλλοντος ΔΑΑ Α.Ε., 2012).

4.5.1 Διαμόρφωση του τοπίου

Η διαμόρφωση του τοπίου του αεροδρομίου πριν τη κατασκευή αλλά και μετά την ολοκλήρωση της ικανοποιούσε και ικανοποιεί τις βασικές λειτουργίες σε σχέση με το περιβάλλον για τον αερολιμένα, όπως είναι η σταθεροποίηση του εδάφους, αλλά παρέχει επίσης και μια οπτική συνέχεια μεταξύ του τοπίου των Μεσογείων και του χώρου του αεροδρομίου.

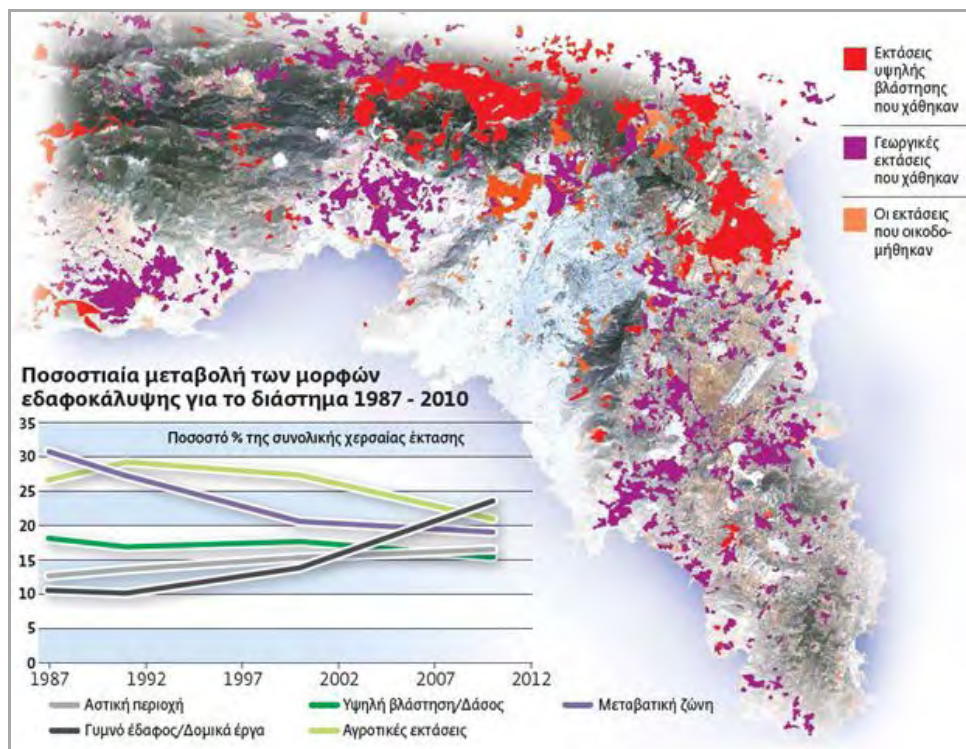
Τα φυτά τα οποία χρησιμοποιήθηκαν στη διαμόρφωση του

ευρύτερου χώρου του αερολιμένα είναι κυρίως προερχόμενα από τα είδη της τοπικής χλωρίδας, που έχουν χαμηλές απαιτήσεις σε νερό και είναι προσαρμοσμένα στις τοπικές συνθήκες. Επιπροσθέτως για τη διαμόρφωση του τοπίου ελήφθησαν και συνεχίζουν να λαμβάνονται υπόψη παράγοντες που μειώνουν την προσέλκυση πτηνών, όπως είναι η φύτευση δένδρων που δεν έχουν καρπούς, και η διαμόρφωση πυκνής βλάστησης στο επίπεδο της εδαφοκάλυψης.

Η άρδευση των μη κοινόχρηστων περιοχών πρασίνου του αεροδρομίου, όπου είναι απαραίτητο, γίνεται με την επεξεργασμένη εκροή της Εγκατάστασης Επεξεργασίας Λυμάτων. Το σύνολο το φυτών που φυτεύτηκαν το 2011 για συμπλήρωση του τοπίου του αερολιμένα ανήλθαν περίπου στα 1.850.

Το φυσικό περιβάλλον, τα φυσικά οικοσυστήματα και οι φυσικοί σχηματισμοί παρουσιάζονται στο χάρτη 4 του Παραρτήματος

Εικόνα 20: Η υποχώρηση πρασίνου στο νομό Αττικής 1987-2010



Πηγή: www.tovima.gr

4.5.2 Έλεγχος και μείωση κινδύνου από την πανίδα

Η ανάπτυξη της πανίδας στο χώρο του αεροδρομίου είναι ικανή να προκαλέσει κίνδυνο πρόσκρουσής τους σε αεροσκάφη. Παρόλο που η ενέργεια που εκλύεται κατά την πρόσκρουση κάποιου ζώου σε αεροσκάφος, σε ορισμένες περιπτώσεις, είναι σημαντική, οι ζημιές που προκαλούνται στα αεροσκάφη είναι συνήθως μηδαμινές. Σ

Με βάση τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), το 92% των προσκρούσεων που συμβαίνουν παγκοσμίως δεν έχουν καμία ή έχουν ελάχιστες επιπτώσεις στις πτήσεις.

Για τη μείωση των κινδύνων από την πανίδα στο αεροδρόμιο αναπτύσσονται από τη μια μακροπρόθεσμα και από την άλλη βραχυπρόθεσμα μέτρα, τα οποία εντάσσονται στο Πρόγραμμα Ελέγχου και Μείωσης των Κινδύνων από την Πανίδα.

Το πρόγραμμα ελέγχεται συνεχώς από την ομάδα αποφυγής πρόσκρουσης Πτηνών σε Αεροσκάφη του Υπουργείου Περιβάλλοντος του Ηνωμένου Βασιλείου και πιστοποιήθηκε ως προς τη συμμόρφωση με τα πρότυπα και τις συνιστάμενες πρακτικές του ICAO και τις βέλτιστες διεθνείς πρακτικές για τον έλεγχο της πανίδας. Τα μακροπρόθεσμα μέτρα βοηθούν στη μείωση ή ακόμα και στη πλήρη εξάλειψη παραγόντων που προσελκύουν τα πτηνά στο αεροδρόμιο. Οι δράσεις που αναπτύσσονται εστιάζουν στα ακόλουθα:

1. Σχεδιασμό του αεροδρομίου ώστε να μην προσελκύει είδη πανίδας, μειώνοντας τα διαθέσιμα τροφής και νερού, καθώς επίσης και τις θέσεις φωλεοποίησης και κουρνιάσματος.
2. Συνεχή μελέτη των ειδών της πανίδας και των δραστηριοτήτων τους στο χώρο του αεροδρομίου και στις γειτονικές περιοχές.
3. Υποβολή προτάσεων για τον καθορισμό χρήσεων γης εκτός αεροδρομίου, όπως η αποφυγή διαμόρφωσης χώρων που προσφέρουν τροφή και νερό στα ζώα (π.χ. χώροι απόθεσης απορριμμάτων).

Τα βραχυπρόθεσμα μέτρα εστιάζουν στην απομάκρυνση των ζώων από ευαίσθητες περιοχές του αεροδρομίου. Τα μέτρα αυτά προκαλούν πίεση και άγχος στα ζώα και περιλαμβάνουν:

1. Βιο-ακουστική: φυσικοί ήχοι όπως κραυγές πανικού ή συναγερμού, κραυγές αρπακτικών κ.λ.π.
2. Πυρο-ακουστικά: σύντομοι δυνατοί ήχοι (π.χ. εκρήξεις), είτε ηλεκτρονικοί είτε από όπλα (π.χ. πυροβολισμοί στον αέρα για εκφοβισμό).

Το 2009 ξεκίνησε ένα νέο πρόγραμμα το οποίο εστίασε στην παγίδευση, δακτυλίωση και απελευθέρωση των πουλιών. Από την έναρξη του προγράμματος αυτού έχουν παγιδευτεί 113 αρπακτικά (90 Βραχοκιρκίνεζα, 13 Κουκουβάγιες, 9 Γερακίνες και 1 Μαυροκιρκίνεζο). Τα πτηνά αυτά μεταφέρθηκαν και απελευθερώθηκαν με την βοήθεια μιας ΜΚΟ περίθαλψης ζώων σε απομακρυσμένες περιοχές, περισσότερο από 150 χιλιόμετρα από τον αερολιμένα.

Τα μέτρα μείωσης των κινδύνων από την πανίδα συντονίζονται από την Ομάδα Παρακολούθησης Πανίδας, η οποία παρακολουθεί τις δραστηριότητες της πανίδας στο χώρο του αερολιμένα καθημερινά από το πρώτο μέχρι το τελευταίο φως. Για το σχεδιασμό των μέτρων, η Ομάδα Παρακολούθησης Πανίδας συνεργάζεται με το Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών που παρακολουθεί τους πληθυσμούς των εντόμων στο αεροδρόμιο, την Ελληνική Ορνιθολογική Εταιρεία και άλλους φορείς. (Υπηρεσία Περιβάλλοντος ΔΑΑ Α.Ε., 2012).

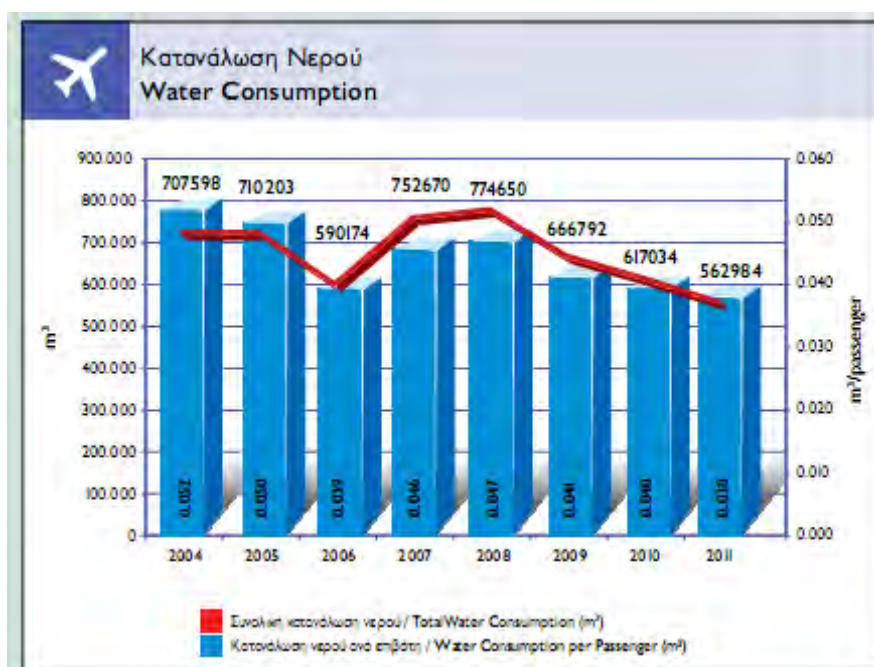
4.5.3 Διαχείριση υδατίνου περιβάλλοντος ΔΑΑ «Ελευθέριος Βενιζέλος»

Στη περιοχή του αεροδρομίου αναπτύσσεται η μέγιστη προσπάθεια να μειωθεί η κατανάλωση νερού, αλλά και να προληφθεί η κάθε πιθανή ρύπανση. Στο πλαίσιο αυτό παρακολουθείται συστηματικά η κατανάλωση νερού (πόσιμοι και για άρδευση) καθώς και η ποιότητα των υπογείων και επιφανειακών υδάτων. Επιπλέον, αναλαμβάνονται πρωτοβουλίες και μέτρα για την εξοικονόμηση νερού και την αποφυγή πιθανής ρύπανσης.

Οι αρχές του αεροδρομίου εφαρμόζουν τακτικές δειγματοληψίες υπογείων υδάτων σε επιλεγμένα σημεία στο χώρο του αεροδρομίου, με στόχο την παρακολούθηση της ποιότητας του ανώτερου και του κατώτερου υδροφόρου ορίζοντα. Δείγματα υπογείων υδάτων συλλέγονται τακτικά από οκτώ (8) μόνιμα σημεία παρακολούθησης του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών και αναλύονται από διαπιστευμένο εργαστήριο.

Επιπλέον, εφαρμόζεται πρόγραμμα παρακολούθησης της ποιότητας των επιφανειακών υδάτων με δειγματοληψίες και χημικές αναλύσεις. Κατά τη διάρκεια του 2011 πραγματοποιήθηκαν συνολικά επτά (7) σειρές δειγματοληψιών επιφανειακών υδάτων. (Υπηρεσία Περιβάλλοντος ΔΑΑ Α.Ε., 2012).

Εικόνα 21: Κατανάλωση Νερού ΔΑΑ-Ελευθέριος Βενιζέλος



Πηγή: Φροντίδα για το περιβάλλον, Έκδοση της Υπηρεσίας Περιβάλλοντος του ΔΑΑ Α.Ε.

4.5.4 Μονάδα επεξεργασίας βιομηχανικών αποβλήτων (ΜΕΒΑ) και εγκατάσταση επεξεργασίας λυμάτων (ΕΕΛ)

Η ΜΕΒΑ προχώρησε στην επεξεργασία το 2011 περίπου 2.950m³ αποβλήτων από τις τεχνικές βάσεις των αεροπορικών εταιρειών, από τον καθαρισμό ελαιοδιαχωριστών, από την απολαστιχοποίηση διαδρομών απογείωσης/προσγείωσης, κ.α.

Όλα τα λύματα που παράγονται στα κτίρια του αεροδρομίου καθώς και τα επεξεργασμένα απόβλητα της ΜΕΒΑ διοχετεύονται στην ΕΕΛ, όπου υφίστανται επεξεργασία. Κατόπιν η επεξεργασμένη εκροή χρησιμοποιείται για την άρδευση των μη προσβάσιμων στο κοινό χώρων πρασίνου του αεροδρομίου. Κατά τη διάρκεια του 2011 η ΕΕΛ επεξεργάστηκε περίπου 291.000 m³ λυμάτων.

4.5.5 Επιπτώσεις από τον θόρυβο των αεροπορικών μεταφορών

Η φυσική ιδιότητα του ήχου περιγράφεται ως διάφορες αλλαγές που συντελούνε στη πίεση του αέρα, το μήκος κύματος, η συχνότητα, η ένταση ή ευκρίνεια. Ωστόσο, με τον τρόπο αυτό ορίζετε η μεταφορά του ηχητικού κύματος μέσω του αέρα στο αυτί, δεν μετρούν το επίπεδο της ενόχλησης που έχει ένας ήχος σε εκείνον που τον ακούει. Ο θόρυβος λοιπόν αποτελεί έναν ήχος που έχει κάποια ανεπιθύμητη επίδραση σε ανθρώπους.

Η μακροχρόνια υποβολή σε θορύβους υψηλής έντασης μπορεί να προκαλέσει σοβαρές ψυχολογικές και παθολογικές διαταραχές στον άνθρωπο, όπως, απώλεια ακοής και στέρηση ύπνου που οδηγούν σε άγχος και ανοσολογικά προβλήματα.

Υπάρχουν σαφείς ενδείξεις ότι το σύστημα ακοής μπορεί να καταστραφεί από έκθεση σε εξαιρετικά υψηλά επίπεδα θορύβου. Ωστόσο, παρά την αξιοσημείωτη έρευνα για τις πιθανές μη ακουστικές επιπτώσεις του θορύβου στην υγεία, τα αποτελέσματα είναι συχνά αντιφατικά.

Ο ευρύτερος ορισμός της υγείας από την Παγκόσμια Οργάνωση Υγείας (ΠΟΥ) βοηθά στην επίλυση αυτού του προφανούς παραδόξου. Ο ορισμός αυτός δηλώνει ότι η υγεία είναι μια κατάσταση της πλήρους

σωματικής, ψυχικής και κοινωνικής ευεξίας και όχι απλώς η απουσία νόσου και αναπηρίας. Σε σχέση με τα αεροδρόμια και συγκεκριμένα το εξεταζόμενο του Ελευθερίου Βενιζέλος έχει παρατηρηθεί η αύξηση της έντασης των ήχων στη περιοχή μετά τη δημιουργία του αεροδρομίου, το αεροδρόμιο ευθύνεται για έναν αριθμό επιπτώσεων θορύβου των αεροσκαφών που είναι γνωστές (ενόχληση, διαταραχή του ύπνου, παρεμπόδιση της προφορικής επικοινωνίας, επίδραση στις εγκεφαλικές λειτουργίες αλλά και την απόδοση).

Το πρόβλημα του θορύβου των αεροσκαφών περιλαμβάνει τη σύνθετη αλληλεπίδραση ενός αριθμού φυσικών, βιολογικών, ψυχολογικών και κοινωνιολογικών διαδικασιών. Οι σχετικοί φυσικοί παράγοντες περιλαμβάνουν αυτές που σχετίζονται με την παραγωγή θορύβου: τύπο αεροσκάφους, ο τρόπος λειτουργίας και η παραγόμενη στάθμη θορύβου.

Τα άλλα κρίσιμα στοιχεία είναι οι ανθρώπινοι παράγοντες, που περιλαμβάνουν τα βασικά βιολογικά συστήματα ακοής, και των συνεπακόλουθων ψυχολογικών διεργασιών που επεξεργάζονται αυτά τα σήματα, και μπορεί να περιλαμβάνουν την κατάσταση της υγείας, την ενόχληση και το άγχος.

Τέλος, παρόλο που τα άτομα μπορούν να διαμαρτύρονται για το «θόρυβο» των αεροσκαφών από το Ελευθέριο Βενιζέλος, μια ποικιλία από άλλους παράγοντες, όπως ο φόβος των αεροπορικών ατυχημάτων ή παρεμβολές από άλλες δραστηριότητες του αεροδρομίου μπορούν να συμμετέχουν στα βαθύτερα αίτια της ενόχλησης.

Το επίπεδο της θεωρούμενης όχλησης οφείλεται επομένως μόνον εν μέρει στον παραγόμενο ήχο και τον θόρυβο των αεροσκαφών. Η ανοχή στο θόρυβο των αεροσκαφών επηρεάζεται επίσης από παράγοντες, όπως οι προσδοκίες των πολιτών όσον αφορά την ποιότητα της ζωής τους ή την κατανόηση των κοινωνικών και οικονομικών συνεπειών του περιορισμού της ανάπτυξης των αεροδρομίων.

Είναι ακριβώς για αυτούς τους λόγους που υπήρξε αδυναμία οι ηχητικές μεταβλητές από μόνες τους, να προβλέψουν ικανοποιητικά το

επίπεδο της ενόχλησης λόγω περιβαλλοντικού θορύβου. Κατά συνέπεια, είναι αναγκαίο να γίνει διάκριση μεταξύ των δύο ζητήματα της έκθεσης στον θόρυβο και την ανοχή του θορύβου, και πρέπει να παρακολουθούνται αναλόγως.

4.5.6 Η περιβαλλοντική στρατηγική του αεροδρομίου πριν και μετά τη δημιουργία του

Στις 31 Ιουλίου 1995, η ελληνική κυβέρνηση και η ιδιωτική κοινοπραξία υπό την HOCHTIEF Aktiengesellschaft, υπέγραψαν τη Σύμβαση Ανάπτυξης Αεροδρομίου (Σ.Α.Α), η οποία επικυρώθηκε με το Νόμο 2338/95.

Σκοπός της σύμβασης αυτής ήταν η ανάπτυξη ενός διεθνή αερολιμένα στη περιοχή των Σπάτων, μέσω ενός συνεταιριστικού σχήματος Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα, με τη μέθοδο BOOT, δηλαδή της διαδικασίας που περιλαμβάνει 4 στάδια: την Κατασκευή, την Ιδιοκτησία, την Λειτουργία και τη Μεταβίβαση.

Το 1996 ιδρύθηκε το Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου (ΝΠΙΔ) «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε», ιδρυόμενο ως ανώνυμη ιδιωτική εταιρεία που θα αναλάμβανε τη κατασκευή και τη διαχείριση του αεροδρομίου.

Ο Ιδιωτικός τομέας περιλάμβανε τρεις μετόχους με συνολικό ποσοστό το 45%, ενώ το Δημόσιο κατείχε το 55% των μετοχών του Δ.Α.Α. Το αεροδρόμιο ξεκίνησε να λειτουργεί τον Μάρτιο του 2001 ως κόμβος για τις διεθνείς αερομεταφορές, παρέχοντας τόσο εναέριες όσο και επίγειες ποιοτικές υπηρεσίες.

Στην πρώτη φάση της λειτουργίας του, ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών (ΔΑΑ) -Ελευθέριος Βενιζέλος, είχε δυνατότητα διακίνησης έως και 16 εκατ. επιβατών ανά έτος, με δυνατότητα για μελλοντική του επέκταση για την εξυπηρέτηση έως και 50 εκατ. επιβατών ανά έτος.

Σήμερα στον ΔΑΑ λειτουργούν 68 αεροπορικές εταιρείες που συνδέουν την Αθήνα με τακτικές αεροπορικές γραμμές με 116

προορισμούς σε 53 χώρες στον κόσμο (Κατσώνη: 452). Η αυξημένη κίνηση του αερολιμένα έχει οδηγήσει στην ιδέα επέκτασης του ή δημιουργίας ενός νέου αερολιμένα στην περιοχή της Αθήνας, οποίος θα λειτουργούσε σε ανταγωνιστική βάση με το Ελευθέριος Βενιζέλος και θα εξειδικευόταν στην προσέλκυση πρόσθετων αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους.

Σημáινον ρόλο ανάμεσα στα διάφορα αεροδρόμια της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε σχέση με τη μείωση των εκπομπών του άνθρακα, έπαιξε και παίζει ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, ο ρόλος του οποίου είναι καθοριστικός στο σχεδιασμό και στην ανάπτυξη του εθελοντικού προγράμματος για τη Διαχείριση & Μείωση των Εκπομπών Άνθρακα Αεροδρομίων \του Διεθνούς Συμβουλίου Αεροδρομίων της Ευρώπης.

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών λόγω των μέτρων που εφαρμόζει εδώ και αρκετά χρόνια, πέτυχε κατά τη περίοδο 2005-2009 να μειώσει κατά τουλάχιστον 15% τις εκπομπές άνθρακα από τις εγκαταστάσεις του, γεγονός που πρακτικά σημαίνει μείωση άνω των 10.000 τόνων διοξειδίου του άνθρακα.

Η μείωση αυτή είναι ισοδύναμη με τη φύτευση 1,5 εκατομμυρίων δένδρων

Ο ΔΑΑ συνεχίζει τις προσπάθειες να επιτύχει περαιτέρω μείωση των επιτείνει τις προσπάθειές του για την επίτευξη περαιτέρω μείωση των ετήσιων εκπομπών άνθρακα, αναπτύσσοντας συνεχή και επιπρόσθετα μέτρα για την εξοικονόμηση ενέργειας και καυσίμων, όπως για παράδειγμα τον εκσυγχρονισμό εξοπλισμού και τη βελτιστοποίηση λειτουργίας των ενεργειακών συστημάτων.

Σήμερα μέσα από τα μέτρα τα οποία έχει πάρει ο ΔΑΑ, έχει πετύχει να μειώσει τη κατανάλωση της ηλεκτρικής ενέργειας κατά 6 εκατομμύρια κιλοβατώρες στην τετραετία 2005-2009, εφαρμόζοντας ενεργειακή στρατηγική και βελτιστοποιώντας τη λειτουργία των εγκαταστάσεων.

Το Νοέμβριο του 2010 οργανώθηκε μια δεύτερη συνεχόμενη χρονιά η Παρουσίαση του Προγράμματος Ελέγχου και Μείωσης των Κινδύνων

από την Πανίδα στο ΔΑΑ, σε φορείς όπως συνεργάτες του αεροδρομίου από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, στον Πύργο Ελέγχου και την Ελληνική Πολεμική Αεροπορία.

Συγχρόνως εγκαταστάθηκε μετρητική υποδομή για την καταγραφή των ενεργοβόρων καταναλώσεων και ανάπτυξη λογισμικού εξοικονόμησης ενέργειας με στόχο τη βέλτιστη λειτουργία των συστημάτων αερισμού, ψύξης, θέρμανσης και φωτισμού και τη μείωση της κατανάλωσης ρεύματος και φυσικού αερίου. Επίσης, έχει επιτευχθεί σημαντική μείωση στην κατανάλωση καυσίμων από τον εταιρικό στόλο οχημάτων μετατρέποντας 41 οχήματα σε υγραεριοκίνηση (LPG) και αντικαθιστώντας οχήματα παλιάς τεχνολογίας με υβριδικά μοντέλα.

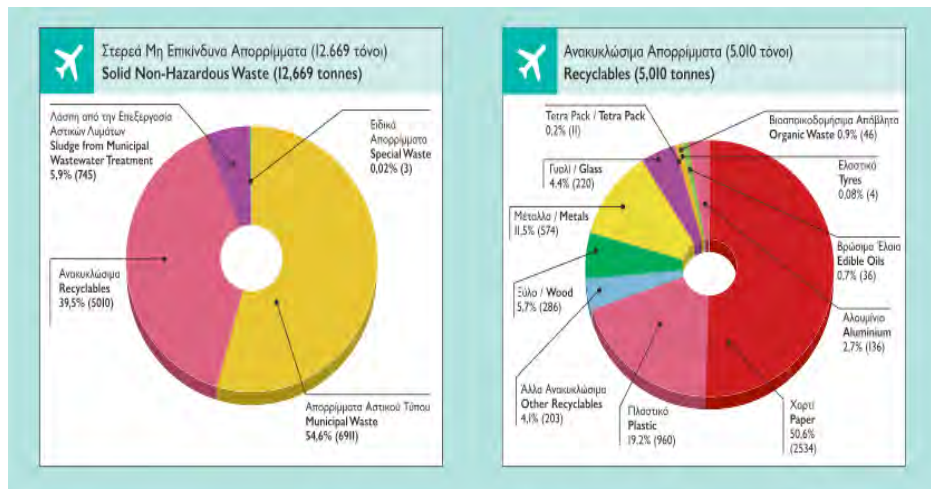
Το αεροδρόμιο σε συνεργασία με τα ευρωπαϊκά προγράμματα Green Light (2004), προβαίνει σε πολλές ενέργειες για εξοικονόμηση ενέργειας και όχι μόνο. Στα προγράμματα αυτά ανήκουν καθαρισμοί, δενδροφυτεύσεις, ενέργειες για τη μείωση θορύβων και άλλα.

Μέσα από τη συνεργασία Αεροπορίας (ΥΠΑ), με το Δήμο Αρτέμιδος, λήφθηκαν μέτρα όπως επέκταση συστήματος διαδρόμων σε διάστημα εξετάσεων

Απαγορεύτηκαν απογειώσεις για στρατιωτικά αεροπλάνα και έγιναν περειαίρω Διαδικασίες Μείωσης στην περιοχή της Αρτέμιδας.

Ο εξοπλισμός του ΔΑΑ για την Παρακολούθηση Ποιότητας Αέρα αφορά το Δίκτυο Παρακολούθησης Ποιότητας Αέρα (ΔΠΠΑ), ενώ λειτουργεί σύστημα που καταγράφει τα αέρια των ρύπων και ελέγχει τη μόλυνση των υδάτων

Εικόνα 22: Απορρίμματα που προέρχονται από το νέο αεροδρόμιο



Πηγή : www.aia.gr, *ιδία επεξεργασία*

Σύμφωνα με τη ΜΕΒΑ μελέτησε τη χρονιά του 2010 γύρω στα 4.200 m³ αποβλήτων από τις τεχνικές βάσεις των αεροπορικών εταιρειών, καθώς και τα απόβλητα της ΜΕΒΑ που έχουν υποστεί επεξεργασία προωθούνται στην ΕΕΛ, Στο ΔΑΑ έχει εγκατασταθεί σημείο Ανακύκλωσης, για κάθε είδος ξεχωριστά ανάλογα με το υλικό. Δράση του ΔΑΑ στον περιβαλλοντικό τομέα είναι πολύ ιδιαίτερη και αποτελεί πρότυπο για το σύνολο των πολιτών .

4.6 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

4.6.2 Αλλαγές στους τομείς της οικονομίας

Χαρακτηριστικό των Μεσογείων είναι η γειτνίαση με την πρωτεύουσα που επιτρέπει την άμεση διάθεση των παραγόμενων προϊόντων του πρωτογενούς τομέα σε αυτή. Επιπλέον στοιχεία αποδεικνύουν ότι η αγροτική ενασχόληση στην περιοχή είναι αποδοτικότερη από ότι σε άλλες περιοχές της χώρας (υψηλότερη ζήτηση και τιμές, μικρότερο κόστος μεταφορών κλπ.) και επομένως η απόσβεση των δαπανών για επέκταση της αγροτικής υποδομής μπορεί να είναι ταχύτερη. Παρόλα αυτά στον πρωτογενή τομέα παρατηρείται ραγδαία μείωσή των δραστηριοτήτων με τις γεωργικές καλλιέργειες να συρρικνώνονται με το χρόνο όλο και πιο πολύ και η τάση αστικοποίησης των Μεσογείων ενισχύει έντονα την απασχόληση σε άλλες ξένες προς τον πρωτογενή τομέα δραστηριότητες.

Όσον αφορά το δευτερογενή τομέα, παρατηρήθηκε μια τάση εγκατάστασης μεταποιητικών δραστηριοτήτων η οποία συμπληρώθηκε από μια σειρά βιομηχανιών λόγω των τάσεων αποβιομηχάνισης της πρωτεύουσας και της εγκατάστασης βιομηχανιών στη γύρω περιοχή. Έτσι λοιπόν διαπιστώνουμε ότι η ανάπτυξη του δευτερογενούς τομέα στην περιοχή είναι έντονη.

Οι περισσότερες βιομηχανίες εγκαθίστανται κατά μήκος των οδικών αξόνων όπως έχει ήδη προαναφερθεί και δίνουν ένα διαφορετικό χαρακτήρα στην περιοχή που την ξεχωρίζουν από την χρήση της κατοικίας. Παρατηρείται έτσι, στους μεγάλους άξονες κυκλοφορίας (Σταυρού – Λαυρίου, Παιανίας –Μαρκοπούλου, Βάρης – Κορωπίου κλπ.) να συγκεντρώνονται ανεξέλεγκτα μεγάλες μονάδες όλων των κατηγοριών, από μαρμαράδικα και χυτήρια έως πλεκτήρια. Οχλούσες εγκαταστάσεις, συνεργεία, εργαστήρια σιδήρου κλπ. έχουν εγκατασταθεί και μέσα στα κέντρα των Μεσογείων πέρα από το μήκος των οδικών αξόνων.

Παράλληλα με την έντονη ανάπτυξη του δευτερογενή τομέα παρατηρείται και η αντίστοιχη άνθιση του τριτογενή τομέα παραγωγής .

Οι εμπορικές δραστηριότητες της περιοχής έχουν εγκατασταθεί σε μεγάλο βαθμό και αυτές κατά μήκος των οδικών αξόνων. Βέβαια, η ανάπτυξη τόσο του δευτερογενή όσο και του τριτογενή τομέα παραγωγής, είναι αυτονόητο ότι γίνεται εις βάρος του πρωτογενή δεδομένου ότι η έκταση παραμένει σταθερή.

4.6.3 Οικονομικές συνέπειες αεροδρομίου

Σύμφωνα με τη μελέτη του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας "Οικονομική ανάπτυξη και χωροταξικός σχεδιασμός πεδιάδας Μεσογείων (1995-2020) που είχε αναφορά στις χωρικές ρυθμίσεις περιοχής αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος», πρόταση χωροταξικής διάρθρωσης χρονικού ορίζοντα 2020, που πραγματοποιήθηκε από το Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης του Παντείου Πανεπιστημίου (1998) με Επιστημονικό Υπεύθυνο τον καθ. Παύλο Λουκάκη τα οικονομικά αποτελέσματα λειτουργίας του αεροδρομίου συμπυκνώνονται στα ακόλουθα.

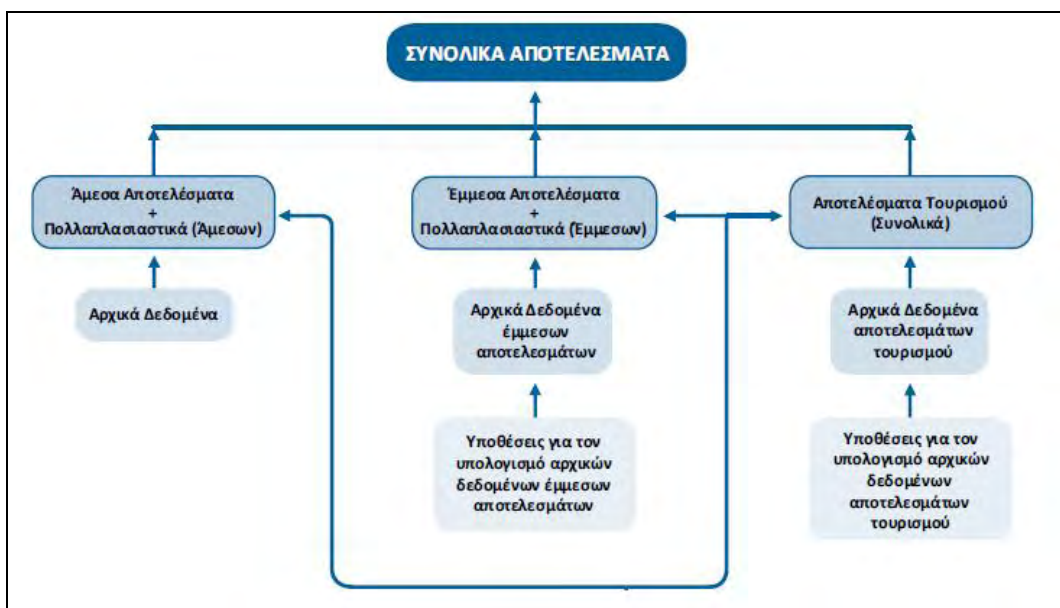
Το διεθνές αεροδρόμιο "Ελευθέριος Βενιζέλος" είναι στις μέρες μας κύριος κόμβος της ΝΑ Ευρώπης, προσφέροντας απευθείας συνδέσεις με 116 προορισμούς σε 50 χώρες του κόσμου που εξυπηρετούνται συνολικά από 70 αεροπορικές εταιρείες. Με στοιχεία του 2008, ο ΔΑΑ καλύπτει 16,5 εκατ. επιβάτες σε εσωτερικό και εξωτερικό με γύρω στις 200.000 πτήσεις μεταφέροντας εμπορευματικό φορτίο περί των 122.000 τόνων (στοιχεία με έτος αναφοράς το 2007). Ταυτόχρονα, ο ΔΑΑ εμφανίζει ικανοποιητικά οικονομικά στοιχεία, με τα κέρδη προ φόρων, τόκων περί τα €193,6 εκατ. για το 2007 και τα €215,9 εκατ. για το 2008.

Είναι άξιο αναφοράς ότι έχουν υπάρχουν θετικές επιδράσεις του ΔΑΑ στην Ελληνική Οικονομία, μέσα από τη χρήση ενός καινοτόμου οικονομετρικού μοντέλου εισροών-εκροών (input-output model) -που στηρίχθηκε κατά κύριο λόγο στα επίσημα στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας.

Στο Σχήμα 1 παρουσιάζονται οι άμεσες επιπτώσεις της λειτουργίας του ΔΑΑ, καθώς και οι πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις αυτών. Οι άμεσες επιπτώσεις

αντιστοιχούν στο “οικονομικό σύστημα του ΔΑΑ”, ενώ οι πολλαπλασιαστικές τους επιπτώσεις αντιστοιχούν στο “ευρύτερο οικονομικό σύστημα εκτός ΔΑΑ”. Τα στοιχεία αυτά βασίζονται στα πρωτογενή δεδομένα που συλλέχθηκαν από το Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών με τη βοήθεια της ΔΑΑ Α.Ε., στους δημοσιευμένους ισολογισμούς εταιρειών δραστηριοποιούμενων στο ΔΑΑ και σε δημοσιευμένα στοιχεία και έρευνες αγοράς.

Σχήμα 2: Οι Συνολικές οικονομικές επιπτώσεις του Δ.Α.Α



Πηγή: Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών, 2009, ίδια επεξεργασία

4.6.4 Άμεσες, έμμεσες και πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις

Υπολογίζεται ότι, το σύνολο της οικονομικής δυσχέρειας του ΔΑΑ, ως άθροισμα 3 συσχετιζόμενων κατηγοριών οικονομικών επιπτώσεων έχει να κάνει ως εξής:

- Άμεσες,
- Έμμεσες
- Πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις

Πιο αναλυτικά, άμεσες (direct impacts), που περιλαμβάνουν κυρίως την απασχόληση (αριθμός εργαζομένων), τους μισθούς, αλλά και το συνολικό αποτέλεσμα. Έμμεσες επιπτώσεις (indirect impacts), που έχουν να κάνουν με το

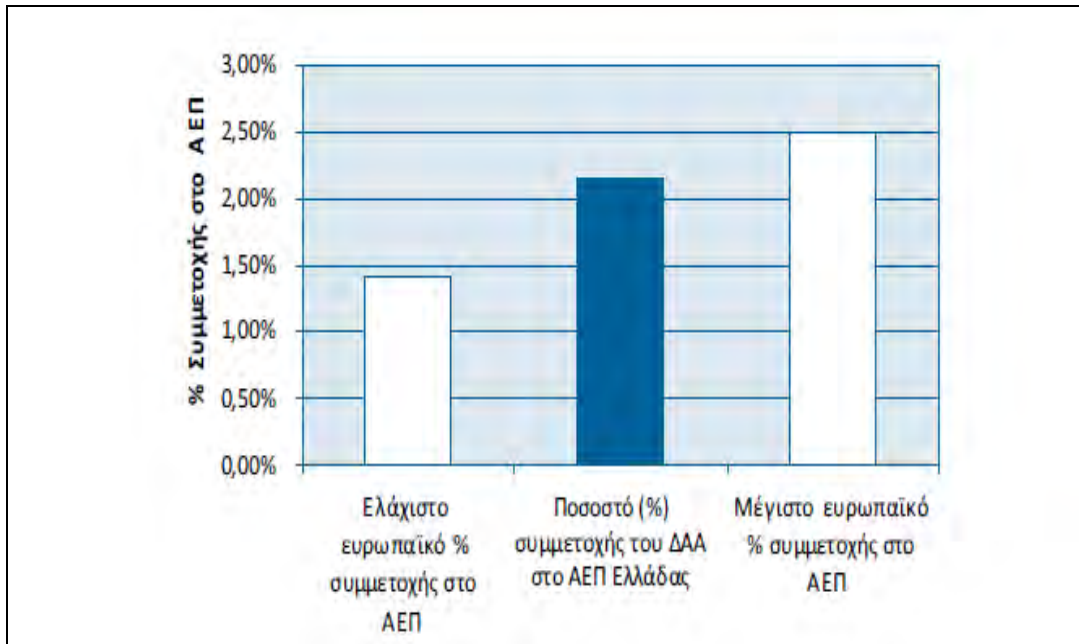
συνολικό οικονομικό αποτέλεσμα που παράγεται από τις επιχειρήσεις εκτός αεροδρομίου. Πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις (induced/multiplier impacts), που έχουν να κάνουν με αποτελέσματα στην περιφερειακή οικονομία που προέρχονται από διαδοχικές δαπάνες ως συνέπεια των άμεσων και έμμεσων επιπτώσεων. (York Aviation Consulting, 2004).

Έμμεσα επιδρά το σύνολο παραγωγικής αξίας που δημιουργήθηκε πέρα από ΔΑΑ το 2007 υπολογίζεται στα €195 εκατ., ποσό αισθητά μικρότερο από το αντίστοιχο των άμεσων επιπτώσεων. Παρόλ' αυτά, στο κλάδο απασχόλησης περίπου 6.700 άτομα εργάστηκαν για τον ΔΑΑ σε διάφορες συνδεδεμένες υπηρεσίες μεταφορών και ταξιδιού (Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, ταξί, ιδιωτικά αυτοκίνητα, ταξιδιωτικούς πράκτορες). Αυτές οι θέσεις εργασίας είναι πολύ σημαντικές, καθώς αφενός αντικατοπτρίζουν τομείς της οικονομίας που αναπτύσσονται εξαιτίας της συνεχώς αυξανόμενης επιβατικής κίνησης του ΔΑΑ (11,8 εκατ. επιβάτες το 2002, 16,5 εκατ. επιβάτες το 2007), αφετέρου αποτελούν σημαντική εισροή για τις πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις του ΔΑΑ στην ελληνική οικονομία.

Το σύνολο επιπτώσεων του ΔΑΑ, είναι αρκετά θετικές και κυμαίνονται σε μεγέθη ανάλογα με αντίστοιχα άλλων ευρωπαϊκών αεροδρομίων σε χώρες του εξωτερικού. Το σύνολο προστιθέμενης αξίας του ΔΑΑ για το σύνολο της ελληνικής επικράτειας είναι γύρω στα €4,9 δισεκατ., ισάξια με το 2,14% του ΑΕΠ της χώρας μας.

Σε σύγκριση του κριτηρίου εύρους σε σχέση με στοιχεία διεθνών αεροδρομίων είναι της τάξης του 1,4%-2,5% (York Aviation Consulting, 2004)

Σχήμα 3: Ποσοστιαία συνεισφορά του ΔΑΑ στο ΑΕΠ της Ελλάδας- Σύγκριση με ευρωπαϊκά κριτήρια.



Πηγή: Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών, ίδια επεξεργασία

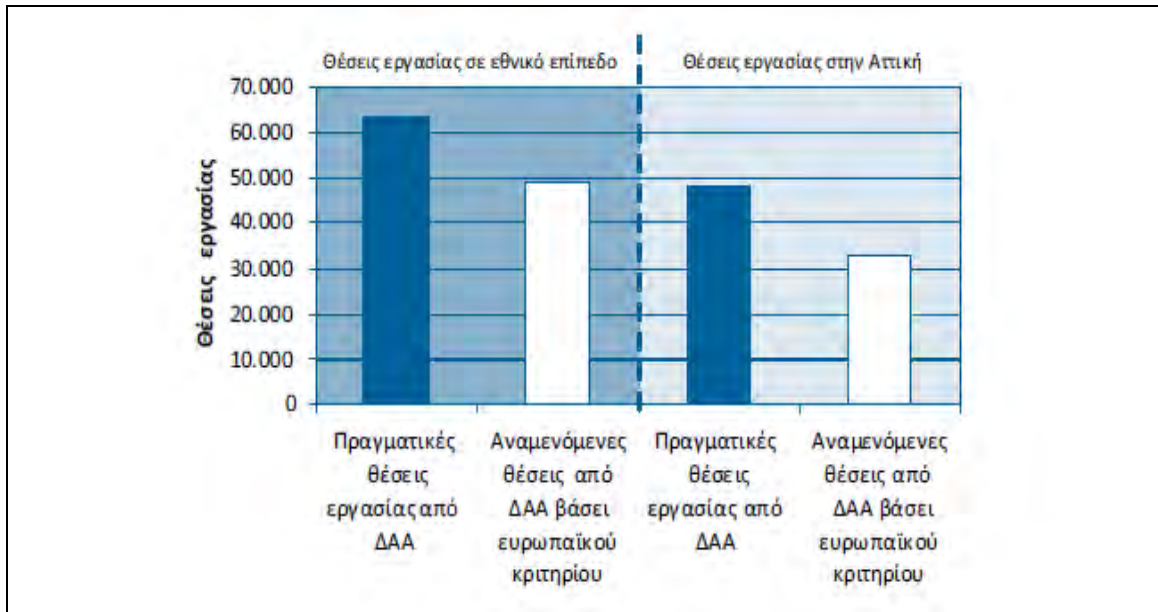
Από μελέτη του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών που παρουσιάστηκε στο 1ο «Διεθνές Συμπόσιο Κορυφαίων Στελεχών Αεροδρομίων», το οποίο διεξήχθη στην Αθήνα προκύπτει ότι άμεση και έμμεση, συνεισφορά του αεροδρομίου «Ελ. Βενιζέλος» αντιστοιχεί στο 2,63% του ΑΕΠ της χώρας, ήτοι 5,1 δισ. ευρώ ετησίως

Οι έμμεσες συνέπειες αναφέρονται κυρίως στις οικονομικές μονάδες, οι οποίες, αν και δεν είναι γεωγραφικά εγκαταστημένες στην περιοχή του αεροδρομίου, εξαρτούν την οικονομική τους δραστηριότητα, σε σημαντικό βαθμό, από την ύπαρξη του αεροδρομίου. Για παράδειγμα, ιδιαίτερα σημαντική είναι η οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη που προκαλεί η λειτουργία του αεροδρομίου, σε επίπεδο συνολικής τουριστικής δαπάνης. Βάσει της έρευνας, προκύπτει ότι από την ποσοτικοποίηση της συνολικής τουριστικής κίνησης, που δημιουργείται χάρη στον ΔΑΑ, η προστιθέμενη αξία αντιστοιχεί στα 2,65 δισ. ευρώ, με παράλληλη δημιουργία 71.791 θέσεων εργασίας.

Ταυτόχρονα, το σύνολο των εργασιακών θέσεων που δημιουργήθηκαν στην Ελλάδα εξαιτίας του ΔΑΑ ισούνται με 63.190, ενώ το μέρος αυτών για την Αττική ανέρχεται σε 48.001. Τονίζεται ότι και τα δύο προαναφερόμενα μεγέθη

υπερτερούν σε εργασιακές θέσεις του ΔΑΑ, σύμφωνα με τους ευρωπαϊκούς μέσους όρους, σε διεθνές επίπεδο, σχετικά με την επιβατική του κίνηση σε ποσοστό περίπου 29% και 45%.

Σχήμα 4: Συνολικές Θέσεις Εργασίας που δημιουργεί ο ΔΑΑ σε εθνικό επίπεδο και σε περιφερειακό επίπεδο (Αττική) – Σύγκριση με ευρωπαϊκά κριτήρια

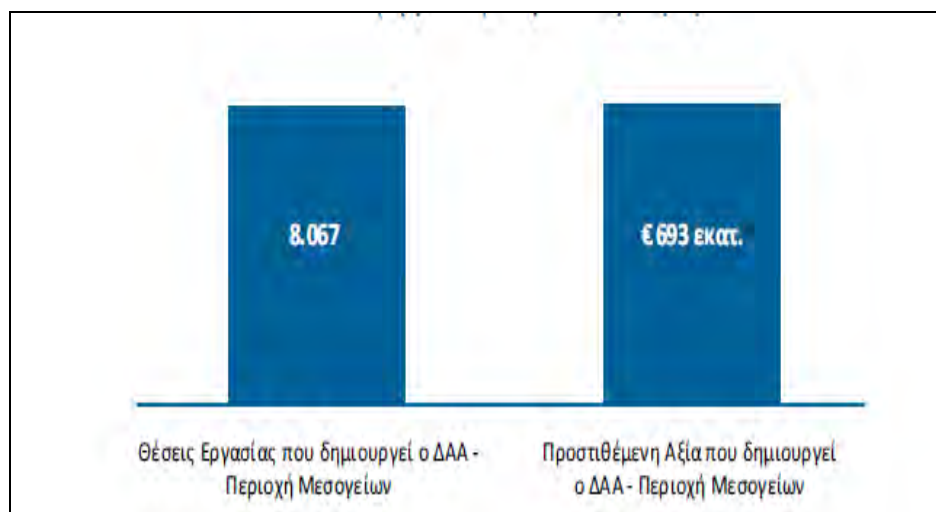


Πηγή: Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών, 2009, ίδια επεξεργασία

Το σύνολο των οικονομικών επιπτώσεων του ΔΑΑ, ευρισκόμενες προς το ανώτατο όριο ή και ξεπερνώντας τα αντίστοιχα ευρωπαϊκά κριτήρια εύρους, αναδεικνύουν τον ΔΑΑ σε σημαντικό παραγωγικό παράγοντα για την ελληνική οικονομία, παρά το σχετικά μικρό χρονικό διάστημα λειτουργίας του. Ταυτόχρονα, αναφορικά με την ανάλυση των πολλαπλασιαστικών επιπτώσεων σημαντική είναι η επίδραση της λειτουργίας του ΔΑΑ σε οικονομικούς τομείς

Ταυτόχρονα, ο ΔΑΑ, ως η κυριότερη οικονομική μονάδα στην περιοχή των Μεσογείων, προσφέρει ουσιαστικά στην οικονομική απόδοση της ευρύτερης περιοχής. Αναφορικά με το Μητρώο Επιχειρήσεων το διεθνές Αεροδρόμιο Αττικής αντιπροσωπεύει το 21,8% (15.296 εργαζόμενοι) του συνόλου απασχόλησης των Μεσογείων (γύρω στους 70.000 εργαζόμενοι), ενώ ταυτόχρονα καλύπτει το 47% (€2.699 εκατ.) του συνόλου προστιθέμενης αξίας που δημιουργείται στην εκάστοτε γεωγραφική περιοχή (€3.708 εκατ.)

Σχήμα 5: Συνεισφορά του ΔΑΑ στην περιοχή των Μεσογείων (Θέσεις Εργασίας και προστιθέμενη Αξία)



Πηγή: Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών, 2009, ίδια επεξεργασία

Τα εν λόγω μεγέθη αποδεικνύουν τη σημασία του ΔΑΑ για την οικονομία των Μεσογείων, τονίζοντας τον ρόλο του ως φορέα κοινωνικοοικονομικής, κοινωνικής ανάπτυξης.

Ο παρακάτω πίνακας, καταγράφει περιληπτικά τις κυριότερες διαστάσεις των οικονομικών επιπτώσεων της λειτουργίας του ΔΑΑ (έτος αναφοράς 2007).

Πίνακας 14: Συνολικές Οικονομικές επιπτώσεις αεροδρομίου

Είδος Επιπτώσεων	Άμεσες	Έμμεσες	Έμμεσες οριακού τουρισμού	Πολλαπλασιαστικές	Συνολικές Μεσογείων (Κάτοικοι)	Συνολικές Ελλάδας	% Εθνικά Μεγέθη
Προστιθέμενη Αξία (εκατ. €)	2.699	98	1.129	966	693	4.892	2,14%
Συνολική Απασχόληση (άτομα)	15.296	6.732	22.783	18.379	8.067	63.190	1,3%

Πηγή: Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών, ίδια επεξεργασία

Σχετικά με την τουριστική κίνηση, το 21% από τους ξένους τουρίστες επισκέπτονται την Ελλάδα μέσω του Διεθνούς Αεροδρομίου Αθηνών.

Το 2007, το σύνολο των ξένων τουριστών που εισήλθαν στην Ελλάδα για διακοπές μέσω του ΔΑΑ έφτασε τα 2,3 εκατ., ενώ το σύνολο της δαπάνης αυτών

των τουριστών είναι περίπου €4 δισεκατ. ποσό που αντιστοιχεί σε 1,75% του ΑΕΠ της Ελλάδας

Σε σχέση με την εμπορευματική κίνηση, ο ΔΑΑ είναι σημαντική πύλη εισαγωγών και εξαγωγών εμπορικών προϊόντων με θετικές επιπτώσεις στη λειτουργία των επιχειρήσεων στην περιοχή των Μεσογείων, του λεκανοπεδίου της Αττικής, αλλά και της Ελλάδας. Συγκεκριμένα, για το 2007 ο συνολικός όγκος εμπορικών προϊόντων που διακινήθηκαν μέσω του ΔΑΑ ανήλθε στους 118.972 τόνους (εισαγωγές = 63.235, εξαγωγές = 55.737 τόνοι).

Ουσιαστικές είναι και οι επιπτώσεις στη δημιουργία προτύπων ασφάλειας και απόδοσης των παρεχόμενων υπηρεσιών στον ΔΑΑ.

Ιδανικά επίπεδα έχουν οι πιο πολλοί από τους δείκτες χρονικής ακρίβειας (π.χ. μέσος χρόνος αναμονής στον έλεγχο εισιτηρίων και αποσκευών, μέσος χρόνος αναμονής στον έλεγχο ασφάλειας επιβατών και αποσκευών. Επισημαίνουμε ότι τόσο η ακρίβεια όσο και η ασφάλεια των αεροπορικών υπηρεσιών μπορούν να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην εικόνα και τη φήμη της χώρας και του τουριστικού προϊόντος γενικότερα, ενώ συμβάλλουν καθοριστικά στη βελτίωση της αποδοτικότητας των αεροπορικών επιχειρήσεων, αλλά και των επιβατών (π.χ. εξοικονόμηση χρόνου, βέλτιστη αξιοποίηση παραγωγικών συντελεστών κλπ.).

Τέλος, ο ΔΑΑ διαδραματίζει θετικό ρόλο στην περιοχή των Μεσογείων και στην ποιότητα της ζωής των κατοίκων. Είναι χαρακτηριστικό ότι η αξία της γης σε δήμους των Μεσογείων (π.χ. Σπάτα, Καλύβια, Κερατέα, Μαρκόπουλο, Κορωπί, Παιανία) εμφανίζει εντυπωσιακή αύξηση κατά τα τελευταία χρόνια, συνδεδεμένη τις περισσότερες φορές με το αεροδρόμιο και τις λοιπές υποδομές που συνόδευσαν την κατασκευή του. Σχετικές έρευνες για ποιότητα που πραγματοποιεί ο ΔΑΑ στην περιοχή των Μεσογείων (2005, 2007) επιβεβαιώνουν τον θετικό αυτό ρόλο, με το αεροδρόμιο να κατέχει τη δεύτερη θέση (πίσω από την Αττική Οδό) στην αντίληψη των κατοίκων ως σημαντικό έργο υποδομής για τα Μεσόγεια.

Επιπρόσθετα, σύμφωνα με τις ίδιες έρευνες, ο ΔΑΑ συνδέεται άμεσα με την κατασκευή κύριου και βοηθητικού οδικού δικτύου, με τη δημιουργία

κατάλληλων υποδομών σε μέσα μαζικής μεταφοράς (προαστιακός σιδηρόδρομος, metro), καθώς και με την αίσθηση μιας συνολικής οικονομικής ανάπτυξης στην περιοχή των Μεσογείων (δημιουργία επιχειρήσεων και καταστημάτων, καθώς και επιπλέον θέσεων εργασίας).

Ολοκληρώνοντας, τα προαναφερόμενα ευρήματα, σύμφωνα με το μοντέλο εισροών-εκροών σε σχέση με μια ανάλυση των καταλυτικών επιπτώσεων. Οι επιπτώσεις αυτές θα ενισχυθούν αρκετά στα επόμενα έτη.

Οι νέες θέσεις εργασίας που θα δημιουργηθούν, ως αποτέλεσμα τόσο των παραπάνω επενδύσεων όσο και της αναμενόμενης αύξησης της επιβατικής κίνησης, αναμένεται να επιδράσουν θετικά, ιδιαίτερα στην περιοχή των Μεσογείων. Τα Μεσόγεια, έχουν εξέλξει από μια γεωργική σε μια αστική περιοχή με υψηλού επιπέδου υποδομές, είναι αναμενόμενο να απορροφήσουν με γρηγορότερους ρυθμούς σε βάθος χρόνου- τις αυξανόμενες επιπτώσεις του αεροδρομίου, σε επιχειρηματικό όσο αλλά και σε κοινωνικό επίπεδο (π.χ. νέες επιχειρήσεις, νέες θέσεις εργασίας) (Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών, 2009)

Πάντως το αεροδρόμιο έχει να αντιμετωπίσει σωρεία προκλήσεων, όπως: τη μείωση της επιβατικής κίνησης (-10,4% το 2012), την ωρίμαση της ευρωπαϊκής αγοράς (οι επιβάτες αυξήθηκαν μόλις 1,8% πέρσι στην Ευρώπη) και τη σαφή μετατόπιση του κέντρου βάρους της αεροπορικής ζήτησης σε Ασία, Μέση Ανατολή και στις χώρες της λεγόμενης «νέας Ευρώπης» (Ρωσία, Τουρκία). (Φωτεινός,2013)³³

³³ Φωτεινός Φ, Άρθρο στην εφημερίδα Ελευθεροτυπία, Οκτώβριος 2013 διαθέσιμο στο <http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=392942>

Κεφάλαιο 5^ο Οι προοπτικές του μέλλοντος

5.1 Απολογισμός και προοπτικές για τα πρώτα χρόνια λειτουργίας

Μετά την συμπλήρωση ενός χρόνου λειτουργίας, πολλές αναλύσεις καταγράφηκαν σχετικά με τα ποσοστά επιτυχίας της νέας αυτής υποδομής και σε σχέση με τον ελλαδικό χώρο αλλά και σε σχέση με την συνολική του συμβολή στις παγκόσμιες αερομεταφορές.

Γεγονότα όπως η οικονομική κάμψη αλλά και οι τρομοκρατικές επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου, επέδρασαν αρνητικά στη διεθνή τουριστική βιομηχανία γενικά και την αεροπορική ειδικότερα, αναστρέφοντας τη διεθνώς παρατηρούμενη ανάπτυξη των βιομηχανιών αυτών για πολλές δεκαετίες. Έτσι και το Ελευθέριος Βενιζέλος δεν απέφυγε τη μοίρα όλων των αεροδρομίων, παρουσιάζοντας σε σύγκριση με τα αντίστοιχα στοιχεία της προηγούμενης χρονιάς για το «Ελληνικό», μια πτώση της τάξεως του 20% στην κίνηση των επιβατών το τελευταίο τρίμηνο του 2001, αναστρέφοντας μια σημαντική αύξηση που είχε παρουσιαστεί στην κίνηση το 1^ο εξάμηνο της λειτουργίας του (28/3 - 30/9/2001).

Έξι μήνες μετά την 11η Σεπτεμβρίου, η αντιστροφή της θετικής τάσης είχε ενταθεί εντελώς με την αποχώρηση σημαντικών αεροπορικών εταιρειών από το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος (Virgin Atlantic, Gulf Air και Ethiopian Airlines), με χρεοκοπίες (Axon Airlines) και με μειωμένες δραστηριότητες (η Aegean/Cronus περιόρισε τις πτήσεις Αθήνας - Λονδίνου, οι Ουγγρικές Αερογραμμές Malev μείωσαν τις προγραμματισμένες πτήσεις τους και τις εκτελούν με μικρότερα αεροσκάφη). Επιπλέον η Ολυμπιακή στα πλαίσια των ύστατων προσπαθειών για την επιβίωσή της περικόπτει δραστικά τα δρομολόγια της.

Σύμφωνα με έρευνα που διεξήγαγε η εταιρεία συμβούλων JBR Hellas, www.jbrhellas.gr, ανάμεσα σε ορισμένες από τις μεγαλύτερες

αεροπορικές εταιρείες και τους μεγαλύτερους tour operators εισερχόμενου τουρισμού της Ελλάδας, το επιχειρηματικό περιβάλλον στο οποίο κινείται το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος δεν υποστηρίζει το όραμα της διοίκησης του αεροδρομίου για να καταστεί κόμβος (hub) της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, που θα βρίσκεται στο κέντρο των τριών ηπείρων και θα εξυπηρετεί στη σύνδεση της περιοχής της Ανατολικής Μεσογείου, της Μέσης Ανατολής, των Βαλκανίων, της Αφρικής και της Ελλάδας με Ευρωπαϊκούς και υπερπόντιους προορισμούς. Όπως δήλωσαν οι κκ. Ικκος και Μέρκενχοφ, στελέχη της JBR Hellas, «η στρατηγική καθιέρωσης ενός αεροδρομίου ως κόμβου, βασίζεται στους μετεπιβιβαζόμενους επιβάτες (transferpassengers). Σύμφωνα με την έρευνα μας, το επιχειρηματικό περιβάλλον για την επίτευξη του στόχου ανάδειξης του Ελ. Βενιζέλου σε κόμβο είναι εξαιρετικά αντίξοο, σε ότι αφορά στο κοντινό μέλλον». Όπως προέκυψε από την έρευνα:

- Καμία «ισχυρή αεροπορική εταιρεία» (strong local carrier) δεν έχει ως βάση της τον Ελ. Βενιζέλο. Η ύπαρξη μιας τέτοιας εταιρείας, που να έχει μερίδιο αγοράς τουλάχιστον 50%, και σημαντικές στρατηγικές συμμαχίες, είναι απαραίτητη για την επίτευξη του στόχου. Η κατάσταση γύρω από την Ολυμπιακή Αεροπορία ήταν άλλωστε πολύ αβέβαιη, ειδικά μετά την κατάρρευση των προσπαθειών για την ιδιωτικοποίησή της. Σίγουρα δε η κατάσταση αυτή επιδεινώθηκε με τις κινήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για διερεύνηση του κατά πόσον η κυβέρνηση έχει χρηματοδοτήσει την Ολυμπιακή με τρόπο που να εμπίπτει στις διατάξεις του αθέμιτου ανταγωνισμού.
- Αντίθετα, οι αερολιμένες Ρώμης, Βιέννης, Κωνσταντινούπολης και Μιλάνου διαθέτουν αρκετά ισχυρούς τοπικούς μεταφορείς με εκτενείς ανταποκρίσεις / διασυνδέσεις.
- Το Ελ. Βενιζέλος είναι ένα από τα ακριβότερα αεροδρόμια της Ευρώπης

- Το αεροδρόμιο είναι εστιασμένο στην εξυπηρέτηση του ταξιδιώτη αναψυχής και όχι του ταξιδιώτη business. Η ανάπτυξη ενός αεροδρομίου ως κόμβου (hub) προϋποθέτει το σωστό μίγμα ταξιδιωτών business και αναψυχής, αφού μετεπιβιβαζόμενοι είναι κυρίως οι ταξιδιώτες business. Η προσέλκυση των ταξιδιωτών αυτών βασίζεται στη διαθεσιμότητα και συχνότητα ανταποκρίσεων (connecting flights), και σε προσφερόμενες υπηρεσίες, όπως για παράδειγμα η δυνατότητα επιλογής ενός καλού εστιατορίου ή η παροχή επιχειρηματικών υπηρεσιών (business services).

Από την άλλη πλευρά οι αεροπορικές εταιρείες και οι tour operators που συμμετείχαν στην έρευνα εξέφρασαν την πεποίθηση ότι οι βραχυπρόθεσμες προοπτικές βρίσκονται στην προσέλκυση διεθνών ταξιδιωτών στην Αθήνα, καθώς οι δυνατότητες ανάπτυξης της αγοράς που βασίζεται στην Ελληνική αγορά είναι άμεσα συνδεδεμένη με την ανάπτυξη της Ελληνικής οικονομίας και ως εκ τούτου περιορισμένη στα επίπεδα του 3-5% ετησίως.

Η Ελλάδα είναι πλέον ένας εδραιωμένος και αναπτυσσόμενος τουριστικός προορισμός με 13 εκ. αλλοδαπών τουριστών τον χρόνο. Η Αθήνα, από την άλλη πλευρά, έχει παρουσιάσει μια σταθερή μείωση των επισκεπτών που υποδέχεται τις τελευταίες δεκαετίες.

Με τη βοήθεια των Ολυμπιακών Αγώνων το 2004, η Αθήνα έχει τη δυνατότητα να προωθήσει τον τουρισμό της και να αναδείξει τα ιστορικά της μνημεία, τα μουσεία της, το εμπορικό της κέντρο αλλά και τις παραλίες της, τη νυχτερινή της ζωή κλπ. Η Αθήνα μπορεί επίσης να αποτελέσει προορισμό για διήμερες ή τριήμερες διακοπές, στην αρχή ή στο τέλος ενός ταξιδιού σε άλλα μέρη της Ελλάδας.

Είναι προφανές ότι η επίτευξη του στόχου αυτού απαιτεί τη συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων πλευρών σε αυτήν την προσπάθεια, συμπεριλαμβανομένων των υπουργείων, του ΕΟΤ, των γραφείων ταξιδιών, των αεροπορικών εταιρειών κλπ. Καίρια σημασία έχει και η υλοποίηση των έργων σύνδεσης του αεροδρομίου με τον προαστιακό, της

ολοκλήρωσης της Αττικής Οδού και της βελτίωσης του marketing και της διαφημιστικής καμπάνιας της Αττικής. Η βάση ήδη υπάρχει: η έρευνα της JBR Hellas επίσης έδειξε ότι το Ελ. Βενιζέλος θεωρείται ένα από τα πιο μοντέρνα αεροδρόμια της Ευρώπης. Επιπλέον σύμφωνα με την έρευνα³⁴:

- διοικείται με επιτυχία και έχει ομαλή λειτουργία
- είναι λειτουργικό και πολύ καλά οργανωμένο
- είναι καθαρό και καλά φωτισμένο
- έχει ένα ικανοποιητικό επίπεδο διευκολύνσεων για τους επιβάτες όπως και τις αεροπορικές εταιρείες

Εάν όλες οι πλευρές συνεργαστούν, θα επωφεληθούν όλοι από τον αυξανόμενο αριθμό των ταξιδιωτών / επιβατών. Επιπλέον, η βραχυπρόθεσμη αύξηση των αφίξεων διεθνών ταξιδιωτών στο Ελ. Βενιζέλος θα διευκολύνει στην επίτευξη του μακροπρόθεσμου στόχου να γίνει κόμβος στην νοτιοανατολική Ευρώπη καθώς οι επιβάτες προτιμούν να κάνουν ανταπόκριση σε ένα αεροδρόμιο με το οποίο είναι εξοικειωμένοι από προηγούμενα ταξίδια τους

5.2 Το μέλλον της Περιφέρειας Αττικής έως το 2020

Η υπέρβαση των αρνητικών διαρθρωτικών προβλημάτων και η αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της Περιφέρειας σε συνδυασμό με τις προτεραιότητες της πολιτικής συνοχής, και την Εθνική Αναπτυξιακή πολιτική, τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το Μεσοπρόθεσμο Πρόγραμμα αποτελούν το βασικό πλαίσιο για την επανιεράρχηση των προτεραιοτήτων και τον επαναπροσδιορισμό των στόχων την πρώτη παράμετρο για το πλαίσιο της στοχοθέτησης της προγραμματικής περιόδου 2014-2020.

³⁴ Ικκος, Α.(2013)- Γενικός Διευθυντής JBR Hellas Stefan Merkenhof - Senior Consultant JBR Hellas ΑΡΘΡΟ Ελ.Βενιζέλος: Απολογισμός και προοπτικές μετά από ένα χρόνο λειτουργίας. (διαθέσιμο στο www.jbrhellas.gr, πρόσβαση στις 8/7/2013)

Οι αλλαγές στην στρατηγική που κατέστησαν αναγκαίες λόγω της πλήρους μεταβολής των κοινωνικοοικονομικών συνθηκών θα γίνουν χωρίς να αναιρεθεί η δεύτερη παράμετρος για την κατάρτιση της αναπτυξιακής στρατηγικής και της στοχοθέτησης του ΠΕΠ Αττικής 2007-2013, όπως αυτή αναδείχθηκε στο Αναπτυξιακό της Συνέδριο, στο οποίο συμπυκνώνεται η βούληση των φορέων της κοινωνίας, των πολιτών, της Αυτοδιοίκησης Α' και Β' βαθμού, αποτελώντας ταυτόχρονα και εθνικό στόχο, που αποτυπώνεται στο Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς, και που παραμένει μακροχρόνιο αναπτυξιακό όραμα της Περιφέρειας Αττικής για τη νέα προγραμματική περίοδο. «Η ενίσχυση του διεθνούς ρόλου της Περιφέρειας Αττικής ως Ευρωπαϊκής Μητρόπολης στο χώρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και της Μεσογείου».

Θεωρείται πάντως δεδομένο ότι η επίτευξη του αναπτυξιακού αυτού οράματος υπερέβαινε την χρονική περίοδο αναφοράς της προγραμματικής περιόδου 2007-2013, ενσωμάτωνε τις συμπληρωματικές δράσεις αναδιοργάνωσης της Δημόσιας Διοίκησης και εκτείνεται χρονικά μέχρι το πρώτο τέταρτο του 21ου αιώνα.

Για την επίτευξη του οράματος με χρονικό ορίζοντα το έτος 2015, απαιτείται η υλοποίηση μιας σειράς παρεμβάσεων στη διάρθρωση των προτεραιοτήτων του ΠΕΠ Αττικής 2007-2013, ώστε σε συνδυασμό με την αξιοποίηση της Ολυμπιακής κληρονομιάς αλλά και τις παρεμβάσεις των λοιπών τομεακών Επιχειρησιακών Προγραμμάτων του ΕΣΠΑ, να διασφαλίσουν την επανατοποθέτηση της Αττικής, μέσω της λογικής βελτίωσης της ελκυστικότητας της Αθήνας στις πόλεις που αποτελούν διεθνή επιχειρηματικά κέντρα.

Ο συγκεκριμένος αρχικός στόχος του Προγράμματος δεν μπορεί να επιτευχθεί εκτός των άλλων παραγόντων που σχετίζονται με τις εγχώριες μακροοικονομικές εξελίξεις, αλλά και από την γενικότερη αστάθεια που χαρακτηρίζει την παγκόσμια οικονομία και την σημαντική δυσκολία στην μόχλευση ιδιωτικών πόρων.

Επίσης, και με δεδομένο ότι η προστασία και διατήρηση του περιβάλλοντος σε συνδυασμό με την οικονομική και κοινωνική συνοχή ρυθμίζεται από την Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την Αειφόρο Ανάπτυξη, τόσο το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα συνολικά όσο και το στρατηγικό του όραμα είναι σαφώς σε πλήρη ευθυγράμμιση με τους 4 πυλώνες της συγκεκριμένης στρατηγικής (Προστασία του Περιβάλλοντος, Κοινωνική Δικαιοσύνη και Συνοχή, Οικονομική ευημερία, Ανάλυση των διεθνών ευθυνών μας), όπως αυτό τεκμηριώνεται και από την σχετική Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Η εξυπηρέτηση του οραματικού στόχου δεν μπορεί να παραμένει στο επίκεντρο του αναπτυξιακού σχεδιασμού για την εναπομείνασα χρονική περίοδο της.

Υπό το πρίσμα των νέων προοπτικών που διαγράφονται διεθνώς, καθώς και του έντονα ανταγωνιστικού παγκόσμιου περιβάλλοντος, σύμφωνα με το Ρ.Σ.Α. 2021, η Αττική ενδυναμώνει το ρόλο της μέσω της βέλτιστης αξιοποίησης των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της, τα οποία είναι:

- Η πολιτιστική της ταυτότητα, με την ανάδειξη του ιστορικού και αρχαιολογικού της πλούτου, σε συνδυασμό με την ανάδειξη των σύγχρονων μορφών πολιτιστικής, αλλά και τεχνολογικής δημιουργικότητας.
- Η κομβική γεωγραφική της θέση, τόσο στο σύστημα των διεθνών μεταφορών, όσο και στα λοιπά δίκτυα ροών και ανταλλαγών, με ενίσχυση και εδραίωση του ρόλου της ως μεσογειακής «πόλης - πύλης», ως κέντρου διαμετακομιστικού εμπορίου και ως κέντρου προηγμένων υπηρεσιών.
- Το επιστημονικό δυναμικό της, με υψηλό επίπεδο γνώσης και δεξιοτήτων, με την προώθηση της συμμετοχής του στην κοινωνία και στην οικονομία της γνώσης και τη συνακόλουθη ανάπτυξης καινοτομικών προϊόντων, διαδικασιών και υπηρεσιών.

- Το αξιόλογο φυσικό περιβάλλον, σε συνδυασμό με τα λοιπά στοιχεία της φυσιογνωμίας της, που μπορούν να την αναδείξουν ως ισχυρά ανταγωνιστικό τουριστικό προορισμό.

Αντιμετώπιση των άμεσων επιπτώσεων της οικονομικής και κοινωνικής κρίσης στην Περιφέρεια Αττικής: Ανάπτυξη - ολοκλήρωση παραγωγικών υποδομών, αξιοποίηση διαρθρωτικών μεταβολών, βελτίωση της ελκυστικότητας της Περιφέρειας όσον αφορά στην υποδοχή άμεσων ξένων επενδύσεων.

5.3 Οι προοπτικές της Περιφερειακής Ενότητας Ανατολικής Αττικής

Η Ανατολική Αττική αποτελεί ένα από παράδειγμα μετάλλαξης από περιαστική αγροτική περιοχή σε ζώνη υποδοχής εμπορίου και βιομηχανίας, από περιοχή παραθεριστικής κατοικίας σε περιοχή πρώτης κατοικίας, με δείκτη βασικών υποδομών και εξυπηρετήσεων που παραμένει σε πολλές περιπτώσεις σε επίπεδα παρελθοντικών χρόνων.

Αν ανατρέξει κάποιος στα πληθυσμιακά δεδομένα μεταξύ των απογραφών μεταξύ 1991 και 2001 εύκολα θα διαπιστώσει ότι, ενώ ο πληθυσμός της Περιφέρειας Αττικής αυξήθηκε κατά 6%, σε αναλογία με τον εθνικό μέσο όρο, στην Ανατολική Αττική ο ρυθμός μεταβολής την ίδια περίοδο ανήλθε στο 36%. Αν αναλογιστούμε δε ότι με βάση και τα προσωρινά αποτελέσματα της απογραφής του 2011, ο πληθυσμός της Ανατολικής Αττικής αυξήθηκε κατά σχεδόν 25% την τελευταία δεκαετία 2001-2011, αντιλαμβανόμαστε το μέγεθος και το εύρος των προβλημάτων που καλείται η περιοχή να αντιμετωπίσει.

Τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει μεγάλα και σημαντικά έργα συνολικά στην Περιφέρεια Αττικής. Η πραγματικότητα όμως αποκαλύπτει ότι χρειάζονται ακόμα πολλά να γίνουν ώστε να φθάσουμε στο σημείο να

πούμε ότι έχουν καλυφθεί οι ανάγκες των κατοίκων όχι μόνο της Ανατολικής Αττικής, αλλά στο σύνολο της Περιφέρειας.

Η έλλειψη βασικών υποδομών, υποδομών προστασίας του περιβάλλοντος και ποιότητας ζωής, υποδομών υγείας αλλά και των συγκοινωνιακών υποδομών αναδεικνύονται ως τα σοβαρότερα προβλήματα της Ανατολικής Αττικής.

Εκτός όμως από τα θέματα υποδομών, τα οποία αναμφίβολα έχουν ξεχωριστή σημασία για την καθημερινή ζωή των κατοίκων της περιοχής, εντοπίζονται και προβλήματα στους επιμέρους παραγωγικούς τομείς της τοπικής οικονομίας μέσα από τη κλασική διάκριση πρωτογενούς, δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα.

Απαιτείται στήριξη της παραγωγής στους εναπομείναντες αγροτικούς θύλακες με ισχυρά κίνητρα για τους νέους αγρότες, η οποία θα συμβάλλει και στη μείωση της ανεργίας.

Αναφορικά με τον δευτερογενή τομέα, είναι αναγκαία η προώθηση της εγκατάστασης των μονάδων μεταποίησης σε οργανωμένες ζώνες υποδοχής που θα βελτιώσει και την αποδοτικότητα των μονάδων και θα περιστείλει τις επιπτώσεις στο περιβάλλον. Χωρίς αυτήν την πρόνοια, όλες οι πολιτικές για ουσιαστική περιβαλλοντική εξυγίανση των ήδη επιβαρυσμένων περιοχών όπως είναι ο Κηφισός και ο Ασωπός δεν θα μπορέσουν να εφαρμοστούν.

Η Ανατολική Αττική θεμελιώνεται, αναπτύσσεται και συμπορεύεται με το ιδιαίτερα αξιόλογο παρελθόν της, με την πλούσια αρχαιολογική της κληρονομιά και ιστορία, τον πολιτισμό της και το εξαιρετικής ομορφιάς φυσικό της περιβάλλον.

Στο πλαίσιο αυτό, η Ανατολική Αττική, με τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που διαθέτει, μπορεί να αποτελέσει ένα διαφοροποιημένο τουριστικό προορισμό με υπηρεσίες υψηλού επιπέδου. Στην κατεύθυνση αυτή, με δράσεις ανάδειξης και με τη δημιουργία κατάλληλων προϋποθέσεων, η Ανατολική Αττική μπορεί να καθιερωθεί ως επώνυμο και διακριτό τουριστικό προορισμό στη διεθνή τουριστική ατζέντα, καθ'

όλη τη διάρκεια του έτους, τονώνοντας έτσι την τοπική κοινωνία και οικονομία.

Οι αναπτυξιακοί στόχοι της Π.Ε. Ανατολικής Αττικής, στο πλαίσιο της εθνικής και ευρωπαϊκής αναπτυξιακής και χωρικής πολιτικής, διέπονται από τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, οι συνιστώσες της οποίας βιώνονται σήμερα με ιδιαίτερη ένταση ως ζητούμενα.

Οι βασικοί αναπτυξιακοί άξονες της Ανατολικής Αττικής απορρέουν από τα μείζονα προβλήματα της περιοχής με κυρίαρχο τις ελλείψεις υποδομών όπως είναι οι εγκαταστάσεις διαχείρισης υγρών αποβλήτων και απορριμμάτων με κίνδυνο εκτεταμένη περιβαλλοντική υποβάθμιση, την ανάγκη για δημιουργία Νοσοκομείου, και την ολοκλήρωση μεταφορικών υποδομών και έργων αντιπλημμυρικής προστασίας.

Σε αυτό το πλαίσιο, προσδιορίζονται οι παρακάτω αναπτυξιακοί στόχοι για την Ανατολική Αττική, που αναλύονται / εξειδικεύονται σε βασικά μέτρα για τις πολιτικές που προβλέπονται και ενσωματώνονται στους άξονες προτεραιότητας του Στρατηγικού Σχεδίου της Περιφέρειας Αττικής:

- Προστασία και αναβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος με ιδιαίτερη έμφαση στη βελτίωση των βασικών υποδομών (π.χ. εγκαταστάσεις διαχείρισης απορριμμάτων και λυμάτων, κ.α.), για τη διατήρηση του φυσικού χώρου, της ποιότητας ζωής των κατοίκων και της βιοποικιλότητας
- Ενίσχυση υποδομών υγείας, με τη δημιουργία νοσοκομείου, Κέντρων Υγείας Αστικού Τύπου καθώς και άλλων υποδομών κοινωνικής πρόνοιας, αλληλεγγύης και απασχόλησης
- Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και ανάδειξη της ελκυστικότητας της Ανατολικής Αττικής μέσω κατάλληλων έργων υποδομής και ανάπτυξης κατάλληλων υποδοχέων δραστηριοτήτων

- Περιβαλλοντική αναβάθμιση και οργάνωση των άτυπων και άναρχων βιομηχανικών συγκεντρώσεων
- Περιβαλλοντικά βιώσιμη χωρική ανάπτυξη, μέσω της οριοθέτησης χρήσεων γης, για την αποτελεσματική και συνεκτική προστασία του περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς.
- Τουριστική και πολιτιστική προβολή και ανάδειξη της Ανατολικής Αττικής
- Ανάδειξη, προστασία και αξιοποίηση των παράκτιων περιοχών – αναπλάσεις αστικών περιοχών

Το νέο αεροδρόμιο με τη σειρά του θα παίζει πολύ σημαντικό ρόλο στις κατευθύνσεις αναδιοργάνωσης της ανατολικής Αττικής.

Έτσι, το έργο αυτό στην Αθήνα ανέδειξε μια σειρά από μεγάλα ζητήματα που αφορούν την Ελλάδα και τη νοτιοανατολική Ευρώπη, τα οποία απασχολούν ήδη την κοινωνία και οικονομία και αναμένεται να ενταθούν το αμέσως επόμενο χρονικό διάστημα.

Το νέο αεροδρόμιο αποτελεί μία παρέμβαση γιγαντιαίου χαρακτήρα που επηρεάζει το σύνολο του ελλαδικού χώρου, παραγωγικά και δημογραφικά. Έτσι αντί η Αθήνα να αποτελεί μία πρωτεύουσα-μητρόπολη σε μια πολυκεντρικά δομημένη Ελλαδική οικονομία και κοινωνία, μεταβάλλεται με ένα ακόμη έργο γιγάντιας μορφής, σε μία όαση στην έρημη ελλαδική περιφέρεια. προγραμματικής περιόδου αλλά θα πρέπει πλέον η έμφαση να δοθεί στην επανεκκίνηση της οικονομίας και την αντιστροφή της συνεχούς απώλειας θέσεων εργασίας.

Για το νέο αεροδρόμιο της Αθήνας προκύπτουν μία σειρά από ζητήματα και ερωτήματα παρέμβασης στο νέο περιβάλλον στο βαλκανικό και παρευξείνιο χώρο.

Μερικά από αυτά είναι: Καλύπτει την ανάγκη για παρουσία της Ελλάδας στη νέα οικονομία και κοινωνία αυτής της περιοχής; Ενισχύει την θέση της Ελλάδας σε ένα χώρο με συμπαγείς ελληνικούς πληθυσμούς και ιστορικά φιλικά διακείμενους λαούς; Αντιλαμβάνεται ότι το κέντρο

βάρους της Ευρώπης βρίσκεται σ' αυτήν την περιοχή και όχι στο νότο; Αποτελεί το αεροδρόμιο των Σπάτων στοιχείο μιας βαλκανικής και παρευξείνιας πολιτικής που μαζί με άλλα έργα (Εγνατία, Ιόνια οδός), θα αποτελέσουν τα κλειδιά της ισότιμης επανασύνδεσης με αυτόν το χώρο και στοιχεία της βασικής υποδομής που απαιτείται γι' αυτήν;

Η πολιτική αλλά και η οικονομία οφείλουν να απαντήσουν στα ερωτήματα που σχετίζονται με το αεροδρόμιο και ιδιαίτερα εάν ο νέος αερολιμένας αποτελεί μία συνιστώσα ενός συνολικού σχεδίου για την περιοχή και όχι ένα αποσπασματικό έργο που αλλοιώνει την Αττική φύση και επιβαρύνει το έλλειμμα ανάπτυξης της περιφέρειας.

Το νέο αεροδρόμιο με το μέγεθός του στο πλαίσιο μίας ακαθόριστης στρατηγικής δημιουργίας ενός μητροπολιτικού χώρου απορρόφησε τις νέες πληθυσμιακές μετακινήσεις στον ελλαδικό χώρο και δημιούργησε νέες συγκεντρώσεις σε επίλεκτες περιοχές της Αττικής που είχαν αντισταθεί στο υπάρχον μοντέλο ανάπτυξης (π.χ τα Μεσόγεια,) με τεράστιο περιβαλλοντικό κόστος. Ταυτόχρονα με την εγκατάλειψη κάθε ιδέας περιφερειακής οικονομικής και κοινωνικής ανασυγκρότησης υπονομεύτηκε τόσο η εξέλιξη της ελλαδικής περιφέρειας όσο και ο κεντρικός της ρόλος στη νέα οικονομία της νοτιοανατολικής Ευρώπης. (Μαλκίδης, Λάγος, 2006)

Έτσι πολλοί θεωρούν πως ο νέος αερολιμένας της Αθήνας αντί να συμβάλλει στην εδραίωση της ελληνικής θέσης στην περιοχή, αποτέλεσε σαν μέγεθος και σαν θέση τη μηχανή μίας νέας πληθυσμιακής υπερσυσσώρευσης και μηχανισμού πολλαπλασιασμού των πιέσεων για συνεχή έργα, οικοπεδοποιήσεις και επεκτάσεις στην Αττική.

Παράλληλα και σύμφωνα με αναλυτές, το αεροδρόμιο με τον εμπορικό και επιβατικό του προσανατολισμό δεν αναδεικνύει και δεν προωθεί τη θέση της Ελλάδας στην νοτιοανατολική Ευρώπη, περιορίζοντας τους στόχους του σε πολύ περιορισμένους προορισμούς. (Μαλκίδης, Λάγος, 2006)

Εξετάζοντας όλες τις παραμέτρους που συνθέτουν την συνολική εικόνα μιας περιοχής όπως τα Μεσόγεια μπορούμε εύκολα να διαπιστώσουμε την δυναμική του χώρου αλλά και την συμβολή του στην συνολική ανάπτυξη.

Οι αλλοιώσεις και οι εξελίξεις που υπέστη ο χώρος πηγάζουν από διάφορες αιτίες είτε οικονομικές, είτε γεωμορφολογικές είτε πολιτικές είτε κοινωνικές κλπ.

Ο διεθνής Αερολιμένας Αθηνών αποτελεί ίσως τον βασικότερο παράγοντα που συνέβαλε και έπαιξε καθοριστικότερο ρόλο στον μετασχηματισμό του αναπτυξιακού προφίλ της περιοχής των Μεσογείων και κατ' επέκταση και όλης της Αττικής.

Βέβαια, όπως διαπιστώσαμε στην παραπάνω ανάλυση ο μετασχηματισμός αυτός είχε αρχίσει μέσα από μια σειρά πληθυσμιακών μετακινήσεων και επαγγελματικών προοπτικών που πίεσαν άμεσα ή έμμεσα μεγάλο μέρος του πληθυσμού να μεταφερθεί και να εγκατασταθεί στην ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων συμβάλλοντας στην λεγόμενη προαστειαποίηση και αποκέντρωση από το αστικό κέντρο των Αθηνών. Το φαινόμενο αυτό άλλωστε αναφέρεται και από πολλούς ειδικούς και αναλυτές ως ένα από τα σημαντικότερα κριτήρια για την επιλογή του χώρου εγκατάστασης του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών.

Ο νέος Αερολιμένας είναι από τις σημαντικότερες πύλες της χώρας και ίσως η σημαντικότερη από διεθνούς σημασίας. Επομένως η επιλογή του χώρου προϋπέθετε την σοφή διαχείριση του τοπίου και την αξιοποίηση όλων των δυνατοτήτων εκμετάλλευσής του παράλληλα ώστε να ανταποκριθεί στο ρόλο της διεθνούς πύλης.

Συγκρίνοντας λοιπόν την περιοχή πριν και μετά την κατασκευή του εν λόγω αερολιμένα διαπιστώνουμε πως η υποδομή αυτή επηρέασε και επηρεάζει ακόμα και σήμερα τον περιβάλλοντα χώρο της που μετρά 10 χρόνια λειτουργίας. Αν αναλογιστούμε το μέγεθος της χώρας διαπιστώνουμε την ακτίνα επιρροής του αερολιμένα παρά την πληθώρα

των υπόλοιπων μεταφορικών υποδομών που εκτείνονται σε όλο των ελλαδικό χώρο.

Μάλιστα στηριζόμενοι στο γεγονός ότι η Ελλάδα αποτελεί μία νησιωτική χώρα θα θεωρούσε κανείς ότι μεγαλύτερη σημασία στην πρόσβαση στην χώρα θα κατείχαν τα πολυάριθμα λιμάνια εμπορικού και τουριστικού χαρακτήρα. Η εξέλιξη όμως των αερομεταφορών και οι σύγχρονες παγκόσμιες απαιτήσεις για αμεσότερη και ταχύτερη πρόσβαση στους προορισμούς καθιέρωσαν τα αεροδρόμια γενικά στις σημαντικότερες υποδομές παγκοσμίως. Συμπληρωματικά η έντονη επίδραση του αερολιμένα γίνεται εμφανής αν συγκριθεί με αντίστοιχες υποδομές στην υπόλοιπη Ευρώπη.

Πιο συγκεκριμένα όπως προαναφέρθηκε ο αερολιμένας Ελ. Βενιζέλος ανήκει στην κατηγορία των αεροδρομίων που έχουν σαν βασικό σκοπό την οικονομική ανάπτυξη μέσα από τις επιχειρηματικές δραστηριότητες που συνοδεύουν την κατασκευή τους. Υπάρχουν βέβαια και αεροδρόμια που συνδέονται με τον εκσυγχρονισμό των μεταφορών και πρόσβασης σε μια χώρα.

Τα Μεσόγεια όμως μέσα από τις συνεχείς αλλαγές οφείλουν να συντονιστούν με τις ανάγκες της χώρας από οικονομικής άποψης και να αποτελέσουν μία πηγή εξέλιξης και οικονομικής αναπέρωσης στηριζόμενης στα πλεονεκτήματα του χώρου σε συνδυασμό με την συμβολή του πληθυσμού και των υποδομών που καταγράφονται στην έκτασή τους.

5.4 Ο Τουριστικός χαρακτήρας των Μεσογείων στο μέλλον

Ο τουριστικός ρόλος και χαρακτήρας της περιοχής ενισχύεται επιπλέον από την υποδομή που εξετάζεται στην παρούσα εργασία. Μάλιστα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναγνωρίζοντας τον κρίσιμο ρόλο που διαδραματίζει ο τουρισμός στην οικονομία εξέδωσε το Μάρτιο του 2006 μια ανανεωμένη τουριστική πολιτική³⁵ με κύριο στόχο τη «βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής τουριστικής βιομηχανίας και η δημιουργία περισσότερων και καλύτερων θέσεων εργασίας μέσω της αειφόρου ανάπτυξης του τουρισμού στην Ευρώπη και παγκοσμίως». Οι γενικές τάσεις και προτεραιότητες αλλάζουν περισσότερο από κάθε άλλη φορά και η πρωταρχική πρόκληση για τον τομέα του τουρισμού είναι να παραμείνει ανταγωνιστικός, εντάσσοντας παράλληλα την αειφορία και αναγνωρίζοντας ότι μακροπρόθεσμα, η ανταγωνιστικότητα εξαρτάται από την αειφορία.

Ο τουρισμός είναι πράγματι μία από τις οικονομικές δραστηριότητες με το σημαντικότερο δυναμικό για τη δημιουργία μελλοντικής ανάπτυξης και απασχόλησης στην ΕΕ. Ο τομέας του τουρισμού έχει ιδιαίτερη σημασία από άποψη προσφοράς απασχόλησης στους νέους, οι οποίοι αντιπροσωπεύουν διπλάσια αναλογία εργατικού δυναμικού στον τουρισμό από ότι στους υπόλοιπους τομείς της οικονομίας. Η αύξηση της απασχόλησης στον τομέα του τουρισμού είναι σημαντικά υψηλότερη απ' ότι στους υπόλοιπους τομείς της οικονομίας κατά τα τελευταία έτη. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2007).

Ο τουρισμός μπορεί να αναπτύξει συνέργειες σε στενή αλληλεπίδραση με το περιβάλλον και την κοινωνία. Αυτό συμβαίνει επειδή η ανάπτυξη των τόπων τουριστικών προορισμών συνδέεται στενά με το φυσικό περιβάλλον, την πολιτιστική ποικιλομορφία, την κοινωνική αλληλεπίδραση, την ασφάλεια και την ευημερία των τοπικών πληθυσμών τους. Αποτελεί λοιπόν μια δραστηριότητα που μπορεί να ανεβάσει το βιοτικό επίπεδο μια περιοχής όπως τα Μεσόγεια και να αποτελέσει βασική πηγή κέρδους. Η τουριστική υποδομή

³⁵ COM(2006) 134 τελικό της 17.03.2006

είναι ήδη ανεπτυγμένη σε ένα βαθμό όπως φαίνεται και στο χάρτη 1.6 του παραρτήματος με μεγάλο αριθμό ξενοδοχειακών κλινών γύρω από των αερολιμένα σε σχέση με το σύνολο της Αττικής (βλ Παράρτημα). Ο προσανατολισμός λοιπόν της περιοχής αυτής πέρα από το επιχειρηματικό κομμάτι έχει τις βάσεις να γίνει και τουριστικός.

Για να δημιουργηθεί η σωστή ισορροπία μεταξύ της ευεξίας των τουριστών, των αναγκών του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, καθώς και της ανάπτυξης και της ανταγωνιστικότητας των Μεσογείων και των επιχειρήσεων, απαιτείται μια ολοκληρωμένη και ολιστική πολιτική προσέγγιση της οποίας όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη επιδιώκουν τους ίδιους στόχους. Αυτοί είναι:

- Η παροχή οικονομικής ευημερίας
- Κοινωνικής δικαιοσύνη
- Προστασία του περιβάλλοντος και του πολιτισμού

Οι στόχοι αυτοί εξάλλου θα έπρεπε να οδηγήσουν τα ενδιαφερόμενα μέρη του ευρωπαϊκού τουρισμού στις πολιτικές τους και τις ενέργειές τους που έχουν αντίκτυπο στον εξερχόμενο από την Ευρώπη τουρισμό και στην υποστήριξη του τουρισμού ως εργαλείου για την αειφόρο ανάπτυξη των χωρών υποδοχής. Αυτές περιλαμβάνουν κυρίως την αειφόρο διατήρηση και διαχείριση των φυσικών και πολιτιστικών πόρων, με την ελαχιστοποίηση της χρήσης των πόρων και της ρύπανσης στους τόπους τουριστικού προορισμού συμπεριλαμβανομένης της παραγωγής των αποβλήτων, με τη διαχείριση της αλλαγής υπέρ της ευημερίας της κοινότητας, με τη μείωση της εποχικότητας της ζήτησης, με την αντιμετώπιση του περιβαλλοντικού αντίκτυπου των μεταφορών που συνδέονται με τον τουρισμό, με τη διάθεση των εμπειριών τουρισμού σε όλους χωρίς διάκριση, και με τη βελτίωση της ποιότητας των τουριστικών επαγγελμάτων. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή,2007)

Η ενίσχυση των υποδομών τουρισμού σε συνδυασμό με την γειτνίαση τους με την βασική πύλη της χώρα μπορεί να μεταμορφώσει τα

Μεσόγεια σε ένα μοναδικό προορισμό που συνδυάζει τα πλεονεκτήματα της πόλης και στοιχεία εξοχής. Άλλωστε τα Μεσόγεια χαρακτηρίζονταν από παλιά ως η εξοχή των Αθηνών.

Η αναβίωση του ρόλου αυτού κρίνεται κερδοφόρα και θετικά αξιοποιήσιμη. Δεδομένου του παράκτιου χώρου που συνορεύει με το αεροδρόμιο και σε συνδυασμό με το πολεοδομικό καθεστώς των Μεσογείων η προοπτική της τουριστικής ανάπτυξης φαντάζει έντονα εφικτή. «Η εξοχή» του λεκανοπεδίου μπορεί δηλαδή να αναβιώσει μέσα από μία σειρά χωροταξικών και όχι μόνο μεταρρυθμίσεων.

Δεδομένου ότι τα Μεσόγεια έχουν μετατραπεί σταδιακά σε αστική περιοχή και αλλοιώνεται συνεχώς η εικόνα της αγροτικής περιοχής που τα χαρακτήριζε υποστηρίζεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ότι ο τουρισμός μπορεί επίσης να συμβάλει στην αειφόρο ανάπτυξη και των αστικών περιοχών με τη βελτίωση της επιχειρηματικής ανταγωνιστικότητας, την ικανοποίηση των κοινωνικών αναγκών και τη διατήρηση του πολιτιστικού και του φυσικού περιβάλλοντος. Για να είναι οι αστικοί προορισμοί επιτυχείς σε όλους αυτούς τους τομείς, πρέπει να υιοθετήσουν σφαιρική προσέγγιση που να βασίζεται στις αρχές της αειφόρου ανάπτυξης και να αναγνωρίζεται και να υποστηρίζεται από τις δημόσιες πολιτικές σε όλα τα επίπεδα, συμπεριλαμβανομένου του ευρωπαϊκού επιπέδου. Επομένως ο τουριστικός προσανατολισμός της εξεταζόμενης περιοχής μπορεί να καθοδηγηθεί από τις αρχές και τους στόχους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ώστε να εξασφαλιστεί η βιωσιμότητα και αειφορία μέσα στα χρόνια.

Η γειτνίαση επίσης με το κέντρο μπορεί να λειτουργήσει θετικά χάρη στις διευκολύνσεις και παροχές που εμφανίζει η περιοχή στο σύνολό της. Αξίζει όμως να λάβουμε υπόψη και τα εμπόδια που μπορεί να εμφανιστούν στην προσπάθεια τουριστικής αναδιάρθρωσης των Μεσογείων. Αυτά είναι το βιοτικό επίπεδο, το σύνολο του πληθυσμού, το φυσικό περιβάλλον, οι υπάρχουσες οικονομικές δραστηριότητες και άλλα πολλά. Η τουριστική ανάπτυξη προϋποθέτει ιδιαίτερη οργάνωση και

κατάλληλα επικοινωνιακά-επιχειρηματικά-επενδυτικά σχέδια για ένα κερδοφόρο μέλλον στα Μεσόγεια.

5.5 Συμπεράσματα

Το έτος 1987 αποφασίστηκε να εγκατασταθεί ο νέος Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών στο νοτιοανατολικό τμήμα του Δήμου Σπάτων και έτσι δεκατέσσερα χρόνια μετά, το 2001, άρχισε η λειτουργία του.

Σήμερα, το αεροδρόμιο καταλαμβάνει έκταση 12.500στρ., ενώ άλλα 4.000στρ. έχουν απαλλοτριωθεί, εκτός αυτού, ώστε να εκτελεστούν έργα εξασφάλισης απρόσκοπτων απογειώσεων και προσγειώσεων των αεροσκαφών. Επίσης, γύρω από το αεροδρόμιο υπάρχει ζώνη προστασίας 10.000στρ. η οποία δεν οικοπεδοποιείται ούτε δίδεται προς εκμετάλλευση.

Είναι φανερό από τα παραπάνω ότι για την κατασκευή του, η μεγαλύτερη πεδιάδα της Αττικής (140.000 στρ.) βίωσε μια σειρά από υπερβατικές μεταβολές για να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις της εποχής, καθώς η γεωγραφική περιοχή όπου έχει εγκατασταθεί το αεροδρόμιο καταλαμβάνει πάνω από το μισό της ανατολικής πλευράς της πεδιάδας των Μεσογείων. Εκτός από τα παραπάνω, το τμήμα στο οποίο εγκαταστάθηκε το αεροδρόμιο, ήταν και το πιο εύφορο (Χατζησωτηρίου, 1995). Από την άποψη αυτή, η απόφαση της χωροθέτησης του αεροδρομίου στην περιοχή αποτελεί μάλλον μια λανθασμένη στρατηγική για το χώρο των Μεσογείων.

"Πριν συμβεί όμως, «Ανατολικά της Αττικής» η μεγάλη ανατροπή της ανάπτυξης, η Μεσογαία, μέσα στη διαχρονική της ιστορία, υπήρξε ο ζωτικός χώρος της Αθήνας. Το γόνιμο έδαφός της και το τοπίο της, από την αρχαιότητα ως σήμερα, ανέδειξαν την περιοχή σε ένα είδος καρδιάς που τροφοδοτεί αενάως την πρωτεύουσα. Εύκολα, γίνεται αντιληπτό ότι κλασική Αθήνα σημαίνει πρωτίστως Μεσογαία και χωρίς αυτή δύσκολο μπορεί κανείς να αντιληφθεί την εξέλιξη του λεκανοπεδίου και τις επιρροές που δέχτηκε αυτό μέχρι να φτάσει στην σημερινή του εικόνα. Κατά συνέπεια, είναι μεγάλο το μερίδιό της στον πολιτισμό που εξεπήγασε από την Αθήνα" (Ντούμας, 2002). Κατά τα νεότερα χρόνια δε, αποτελούσε μια κρίσιμη, σημαντική και ευαίσθητη περιοχή της, ως μεγάλος ελεύθερος χώρος στην περίμετρό της, με εύκολο ανάγλυφο, φυσικό τοπίο σπάνιας ιδιαιτερότητας, πλούσια ιστορικά δεδομένα και αρχαιολογικά

ευρήματα μεγάλης ιστορικής αξίας αλλά και με ευαίσθητα οικοσυστήματα και ζώνες υψηλής γεωργικής δραστηριότητας.

Την επιλογή της θέσης του αεροδρομίου άλλωστε, υπαγόρευσαν η ευνοϊκή μορφολογία του εδάφους των Μεσογείων και η γειτνίασή τους με την πρωτεύουσα της Αττικής. Στοιχεία στα οποία στηρίχτηκε και η διαρκής ανάπτυξή τους τα τελευταία χρόνια.

Με την κατασκευή και λειτουργία του αερολιμένα στην περιοχή των Σπάτων, η Μεσόγεια επιστρατεύτηκε ακόμα μια φορά, να λύσει προβλήματα της Αθήνας, διαδραματίζοντας πρωτοποριακό ρόλο στο σημερινό παγκόσμιο γίγνεσθαι.

Τα τελευταία χρόνια, η πεδιάδα των Μεσογείων μετεξελίσσεται σε ένα σημαντικό πόλο αστικής ανάπτυξης. Με τη λειτουργία του αεροδρομίου, καθώς και μιας σειράς σημαντικών οδικών, σιδηροδρομικών και λιμενικών έργων, η τάση αυτή μεγιστοποιείται, ενώ παράλληλα τα ερωτήματα γύρω από τη μελλοντική πολεοδομική διάρθρωση και λειτουργία της περιοχής αλλά και τις απαιτούμενες παρεμβάσεις, αποκτούν ιδιαίτερη κρισιμότητα.

Τα δημιουργούμενα προβλήματα αφορούν τόσο τον τομέα της πολεοδομίας (χρήσεις γης), όσο και τον τομέα του περιβάλλοντος. Προβλήματα τα οποία δεν περιορίζονται μόνο στα Μεσόγεια, καθώς οι κάτοικοι του λεκανοπεδίου θα χάσουν το μόνο σε κοντινή απόσταση χώρο που διαθέτουν για εκτόνωση και επαφή με τη φύση.

Παράλληλα, η κατασκευή και λειτουργία του αερολιμένα επηρεάζει καθοριστικά τις προοπτικές ανάπτυξης της περιοχής, καθώς και τη διαμόρφωση του αναπτυξιακού της προτύπου. Έτσι η Μεσόγεια από αγροτική περιοχή που ήταν μέχρι πρότινος, μετατρέπεται σε πόλη και μάλιστα μεγαλούπολη. Το αεροδρόμιο των Σπάτων αποτελεί αξιοσημείωτο έργο για την αναπτυξιακή πορεία ολόκληρης της χώρας, ενώ παράλληλα αποτελεί αν όχι το μοναδικό ένα από τα μεγαλύτερα έργα υποδομής στην Ελλάδα, καθώς και κόμβο ζωτικής σημασίας που συμβάλλει στη αναβάθμιση του τουρισμού και του διαμετακομιστικού εμπορίου και ενισχύει τη θέση της στη νέα παγκόσμια οικονομία. Παρόλα αυτά η περιοχή των Μεσογείων παρουσιάζει ιδιαίτερη

φόρτιση, τόσο από την αύξηση του πληθυσμού και τη χωροθέτηση νέων δραστηριοτήτων, όσο φυσικά και από το νέο αεροδρόμιο. Όλα αυτά, όπως είναι φυσικό, έχουν αναμφισβήτητες επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον τους. Τα παραπάνω αποτελούν βέβαια την κομψότερη δυνατή έκφραση της κοσμογονίας που παρατηρείται στην Ανατολική Αττική και ειδικότερα στην περιοχή των Μεσογείων από τα πρώτα χρόνια λειτουργίας. Η ευρύτερη περιοχή γύρω από το αεροδρόμιο, καλείται να αποτελέσει τον κατ' εξοχήν χώρο υποδοχής των παραπάνω δραστηριοτήτων. Ο προτεινόμενος σχεδιασμός θα καταστήσει το Δήμο Σπάτων, βασικό αναπτυξιακό πόλο της Ανατολικής Αττικής, στον οποίο θα αποδίδεται και ο ρόλος συναρμογής διεθνών, περιφερειακών και τοπικών εξελίξεων.

Εξαιτίας της απελευθέρωσης των μεταφορών στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα αεροδρόμια λειτουργούν πλέον σε ένα καθεστώς διεθνούς ανταγωνισμού. (Σύλλογος Μονίμων Υπαλλήλων Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1993).

Η επέκταση του ενιαίου Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Πρωτεύουσας προς την περιοχή του αεροδρομίου και πέρα από αυτήν έως τις ανατολικές παραλίες αποτελεί υπέρμετρο και εκτός κάθε πολεοδομικού και χωροταξικού προγραμματισμού γιγαντισμό.

Σύμφωνα δε, πάντα με την μέχρι τώρα εμπειρία, η λειτουργία ενός αεροδρομίου σε μια περιοχή και μάλιστα με τις προδιαγραφές του «Ελευθέριος Βενιζέλος» επιφέρει αξιόλογες αλλαγές στην κοινωνικοοικονομική εικόνα της ευρύτερης περιοχής επιρροής του και συμβάλλει, υπό την προϋπόθεση του σωστού σχεδιασμού, σημαντικά στην ανάπτυξή της. Μακροπρόθεσμα, έχει παρατηρηθεί ότι η λειτουργία του στην περιοχή εκτός από το ότι την μετατρέπει σε πόλο έλξης, της προσδίδει και γόητρο που συνδέεται με την εγκατάσταση δραστηριοτήτων πλησίον του αεροδρομίου.

Πιο συγκεκριμένα, το αεροδρόμιο των Σπάτων και οι υποδομές που το υποστηρίζουν άλλαξαν το συνολικό τοπίο των Μεσογείων, όχι μόνο από οικιστική αλλά και από γενικότερη οικονομική άποψη. Η λειτουργία του έλυσε αρχικά απλώς ένα χρονίζον συγκοινωνιακό πρόβλημα, αλλά δημιούργησε επιπλέον σε μια σχετικά παρθένα περιοχή, όπως είναι τα Μεσόγεια, ένα τεράστιο

κύκλο οικονομικών δραστηριοτήτων. Ήδη στην περίμετρό του εγκαταστάθηκαν πολυεθνικοί κολοσσοί και μεγάλες εταιρείες διεθνούς εμβέλειας. Η ζήτηση για αποθηκευτικούς χώρους παρουσιάζει συνεχώς εξαιρετικά αυξητικές τάσεις, το ίδιο και η ζήτηση για αντιπροσωπείες, εκθεσιακά κέντρα, μεγάλα σουπερμάρκετ και πολυκαταστήματα.

Ταυτόχρονα, η κατασκευή του έργου δημιούργησε αυξημένη ζήτηση για αγορά οικοπέδων που βρίσκονται επί των κεντρικών οδικών αξόνων (π.χ. λεωφόρος Βάρης – Κορωπίου) με σκοπό την ανάπτυξη επαγγελματικών ακινήτων, ενώ ζήτηση για κατοικία εντοπίζεται σε όλες τις υπό μελέτη περιοχές. Αυξητική τάση εμφανίζουν και οι ξενοδοχειακές μονάδες, εστιατόρια και μια σειρά από άλλες δραστηριότητες. (Φιντικάκης, 2001).

Η συμβολή του αεροδρομίου στην τόνωση της απασχόλησης της ευρύτερης περιοχής είναι πολύ σημαντική, τόσο κατά τη διάρκεια κατασκευής (δημιούργησε πάνω από 5.000 νέες θέσεις εργασίας) όσο και κατά τη λειτουργία του.

Σήμερα στην περιοχή εργάζονται 58.000 άτομα, από τα οποία τα 23.000 διαμένουν στα Μεσόγεια σε μόνιμη βάση, ενώ στην επόμενη εικοσαετία θα υπάρχουν 170.000 θέσεις εργασίας, από τις οποίες οι 112.000 θα είναι νέες και από αυτές οι 50.000 θα αφορούν το νέο αεροδρόμιο της Αθήνας. Σημειώνεται ότι μόνο το αεροδρόμιο κατά την πρώτη φάση της λειτουργίας του απασχόλησε 22.000 εργαζόμενους.

"Συμπερασματικά, η μεταφορά του αεροδρομίου του Ελληνικού στα Μεσόγεια έφερε στην Αττική ευρύτερες ανακατατάξεις κυρίως στην επιλογή του τύπου κατοικίας, στη μετεγκατάσταση των υπηρεσιών και της μεταποίησης, καθώς και στη συγκέντρωση νέων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, ενώ σύμφωνα με τους μελετητές, η ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων αναμένεται να προσελκύει νέους κατοίκους και επιχειρηματικές δραστηριότητες έως το 2020." (Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου, 1998).

Η άλλοτε «πόλις αμπέλου και οίνου», τα τελευταία χρόνια λόγω του αεροδρομίου αλλάζει μέρα με τη μέρα. Επιπλέον, το αεροδρόμιο συμπαρέσυρε αλλαγή τρόπου ζωής, κορυφωθεί τα αμέσως επόμενα χρόνια με την αναβάθμιση

του λιμένα Λαυρίου και την επέκταση του προαστιακού σιδηροδρόμου, ενώ οι κατασκευή της Αττικής Οδού, τείνουν να μετατραπούν σε περιοχή άνθησης εμπορικών επιχειρήσεων και βιοτεχνιών, τάση που αναμένεται να κορυφωθεί τα αμέσως επόμενα χρόνια με την αναβάθμιση του λιμένα Λαυρίου και την επέκταση του προαστιακού σιδηροδρόμου, ενώ οι υφιστάμενοι ρυθμοί αστικοποίησης θα πολλαπλασιαστούν.

Επίλογος

Σκοπός της παρούσης εργασίας ήταν να αναδείξει την εικόνα του χώρου πριν από την κατασκευή του αεροδρομίου και εν συνεχεία να διαπιστώσει τις αλλαγές που υπέστη ο χώρος κατά την κατασκευή και λειτουργία του αεροδρομίου. Στη συνέχεια προέχει σε συγκεκριμένες προτάσεις για το μέλλον του αεροδρομίου. Από το σύνολο της παρούσης εργασίας διαπιστώθηκε ότι η πεδιάδα των Μεσογείων πριν από δεκαετίες αποτελούσε ένα ήπιο αγροτικό τοπίο με αμπελώνες και ελαιώνες. Σήμερα η κατάσταση έχει αλλάξει εντελώς, δεδομένου ότι μέσα σε λίγα χρόνια υπήρξε η ανάπτυξη οδικών αρτηριών με ανισόπεδους κόμβους, εγκατάσταση βιομηχανιών και βιοτεχνιών, κτίσιμο μεγάλων οικοδομικών συγκροτημάτων με μεγάλο ύψος αντίθετα από τι προβλεπόταν. Οι εντονότερες μάλιστα αλλαγές προκλήθηκαν από την εξέλιξη των υποδομών και των δικτύων της πρωτεύουσας που επεκτάθηκαν στην περιοχή αλλά και λόγω της ανάπτυξης του δευτερογενούς τομέα παραγωγής.

Το αεροδρόμιο Ελευθέριο Βενιζέλος αποτελεί αναμφισβήτητα μια από τις σημαντικότερες υποδομές που επηρέασαν εξίσου τον χαρακτήρα της περιοχής και κατ' επέκταση και ολόκληρης της πρωτεύουσας. Η λειτουργία του νέου αεροδρομίου οδήγησε στην κλαδική και χωρική αναδιάρθρωση των οικονομικών δραστηριοτήτων και της απασχόλησης στην περιοχή. Η χωροθέτηση του νέου αεροδρομίου σε συνδυασμό με τους σημαντικούς οδικούς άξονες που το περιβάλλουν ώθησαν αναπτυξιακά όλους τους γύρω Δήμους. Η συμβολή του

αεροδρομίου στην τόνωση της απασχόλησης της ευρύτερης περιοχής είναι πολύ σημαντική, τόσο κατά τη διάρκεια κατασκευής του, όσο και κατά τη λειτουργία του. Σχετικά με τις αλλαγές και τις τάσεις στις χρήσεις γης, αυτές καταγράφονται στο πλαίσιο του προγράμματος CORINE (Co-ordination of Information on the Environment), μια γεωγραφική βάση δεδομένων η οποία βασίζεται σε δορυφορικά δεδομένα για την κάλυψη και τις χρήσεις γης στην ευρύτερη περιοχή της Ευρώπης. Τα στοιχεία για την Αττική περιέχονται στην εργασία που πραγματοποιήθηκε στο Εργαστήριο Τηλεπισκόπησης και Επεξεργασίας Εικόνας του Πανεπιστημίου Αθηνών.

Η προσβασιμότητα στο νέο αεροδρόμιο έφερε ανάλογες αλλαγές και στον τομέα των μεταφορικών υποδομών. Οι υποδομές ενισχύθηκαν είτε για να εξυπηρετήσουν τους εργαζόμενους στο αεροδρόμιο είτε τους επισκέπτες και επιβάτες σε αυτό με αμεσότερη πρόσβαση και μείωση χρονοαποστάσεων.

Με τη βοήθεια των Ολυμπιακών Αγώνων το 2004, η Αθήνα προώθησε τον τουρισμό της και ανέδειξε τα ιστορικά της μνημεία, τα μουσεία της, το εμπορικό της κέντρο αλλά και τις παραλίες της, τη νυχτερινή της ζωή κλπ. Η Αθήνα επίσης αποτελεί, για αρκετούς τουρίστες, προορισμό για διήμερες ή τριήμερες διακοπές, στην αρχή ή στο τέλος ενός ταξιδιού σε άλλα μέρη της Ελλάδας.

Τέλος, η υπέρβαση των αρνητικών διαρθρωτικών προβλημάτων και η αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της Περιφέρειας σε συνδυασμό με τις προτεραιότητες της πολιτικής συνοχής, και την Εθνική Αναπτυξιακή πολιτική, τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το Μεσοπρόθεσμο Πρόγραμμα αποτελούν το βασικό πλαίσιο για την επανιεράρχηση των προτεραιοτήτων και τον επαναπροσδιορισμό των στόχων της βιώσιμης ανάπτυξης και ανάδειξης της περιοχής για την προγραμματική περίοδο 2014-2020.

Πηγές

Διεθνής Βιβλιογραφία

- Dieren, V., (1995), *Taking Nature into Account. A Report of the club of Rome, New York, Copernicus*, ανάκτηση στις 28/8/2013 από [http://books.google.gr/books?id=UOcUZ9uquhEC&pg=PR13&lpg=PR13&dq=Dieren+V.,\(1995\)&source=bl&ots=TBuv3wH6Je&sig=V6oyOvVQJQpd4y8JZpREXb0gwL8&hl=el&ei=jqbXScXjNcehjAfInNSWDQ&sa=X&oi=book_result&ct=result&resnum=3](http://books.google.gr/books?id=UOcUZ9uquhEC&pg=PR13&lpg=PR13&dq=Dieren+V.,(1995)&source=bl&ots=TBuv3wH6Je&sig=V6oyOvVQJQpd4y8JZpREXb0gwL8&hl=el&ei=jqbXScXjNcehjAfInNSWDQ&sa=X&oi=book_result&ct=result&resnum=3)
- Dimopoulou, E., (2005), *Multi-disciplinary Approach for the Environmental Analysis of Surface Waters in a Large-scale Development*, FIG, Vol 21, pp.1-16
- Fredline, E. και Faulker, W., (2000), *International Market Analysis of Wildlife Tourism. Wildlife Tourism Research Report Series, Gold Coast, CRC for Sustainable Tourism*, pp.24-28, cited in Harris R.,(2003), *Sustainable tourism-A global perspective*, MPG Book Ltd, pp.35-45
- GHK, (2002), *The Thematic Evaluation on the Contribution of the Structural Funds to Sustainable Development. Final Report to the European Commission, DG Regio. Volume 1: Synthesis Report*, ανάκτηση στις 28/8/2013 από http://alpsknowhow.cipra.org/main_topics/policy_landscape_alps/policy_landscape_furtherreadings.html
- Harris, R., (2003), *Sustainable tourism-A global perspective*, MPG Book Ltd, pp.35-45
- Kirkby, S.J., (1995), *The Earthscan Reader in Sustainable Development*, Earthscan, London, p.112, ανάκτηση την 1/9/2013 από <http://www.earthscan.co.uk/?tabid=750> (Summary of the Article)
- McKercher, B., (2003), *Sustainable tourism development guiding principles for planning and management, The Hong Kong Polytechnic University*, pp.1-10, ανάκτηση στις 28/8/2013 από

<http://www.devstud.org.uk/studygroups/tourism/resources/mckercher.pdf>

Meadows D.H., (1992), *The Limits of Growth: a report of the club of Rome's Project on the Predicament of Mankind*, New York, Universe Books, pp.100-120, Ανάκτηση την 1/4/2009 από http://eric.ed.gov/ERICWebPortal/custom/portlets/recordDetails/detailmini.jsp?_nfpb=true&_ERICExtSearch_SearchValue_0=ED065302&ERICExtSearch_SearchType_0=no&accno=ED065302, (Summary of the Article)

Pisani, Du. A.J., (2006), *Journal of Integrative Environmental Sciences*, Volume 3, Issue 4, p.p 83 – 96, ανάκτηση στις 20/8/2013 από <http://www.informaworld.com/smpp/content~content=a755279221~db=all~order=page>

Spillanis, I. ,and Vayanni , H., (2003), *Journal of Sustainable Tourism*, Vol 0. No0, pp.1-22, ανάκτηση στις 28/8/2013 από http://www.aegean.gr/lid/internet/elliniki_ekdosi/TEL_DIMOSI/JOST%20407%20proofs.pdf

United Nation, (2009), Agenda 21, ανάκτηση την 1/9/2013 από <http://www.un.org/esa/sustdev/documents/agenda21/english/agenda21toc.htm>

Ελληνική Βιβλιογραφία

Αγγελίδης Μ. και άλλοι διδάσκοντες του ΕΜΠ, (1999), Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, Ερευνητικό Πρόγραμμα , *Το Οικιστικό Δίκτυο στην Ελλάδα. Υπάρχουσα κατάσταση , πρότυπο πολιτικής, χωροταξική εξειδίκευση*

Αναπτυξιακή Εταιρεία Κυκλάδων, (2001), *Καινοτομία και Αειφόρος Ανάπτυξη*, ανάκτηση την 1/9/2013 από http://www.anetky.gr/drastriotites/istos/2ptyxo_web.pdf

Αραβαντινός, Α. , (1997), *Αρχιτεκτονικός σχεδιασμός για την βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα

- Αττικό Μετρό Α.Ε., 1996, *Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό*
- Γκάμα, Ε.Ε., (2006), *Αθήνα-Μεσόγεια. Οι προοπτικές βιωσιμότητας μιας παράλληλης πορείας*, Αρχιτεκτονική και Σχεδιασμός χώρου, Τμήμα αρχιτεκτόνων μηχανικών Ε.Μ.Π, Αθήνα
- Γκάμα, Ε.Ε., (2006), *Εντάξεις στο σχέδιο πόλης και αναπτυξιακές τάσεις στα Μεσόγεια*, Τμήμα αρχιτεκτόνων μηχανικών Ε.Μ.Π
- Γκινოსάτης, Χ. και Γκενέ, Θ., (Σεπτέμβριος 1998), *Προοπτικές ανάπτυξης και τάσεις εξέλιξης στο τραπεζικό σύστημα – Η περίπτωση της περιοχής επιρροής του αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος»*, Πάντειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα
- Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος, *Ετήσια στατιστικά δελτία*
- Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, (2001), *Sustainable development*, ανάκτηση στις 4/12/2013 από <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0621:FIN:EN:PDF>
- Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, (2007), *Ατζέντα για έναν αειφόρο και ανταγωνιστικό ευρωπαϊκό τουρισμό*, Βρυξέλλες, διαθέσιμο στο <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0621:FIN:EL:PDF>
- Ίκκος, Α. και Stefan, Merkenhof, (2013) , *Ελ.Βενιζέλος: Απολογισμός και προοπτικές μετά από ένα χρόνο λειτουργίας*, ανάκτηση στις 8/7/2013 από www.jbrhellas.gr
- Καραμανώλης, Δ., (1998), *Δασική Διαχείριση 2*, Α.Π.Θ Θεσσαλονίκης, όπως αναφέρεται στο Καραμέρη Α.,(2006), *Διερεύνηση των Αντιλήψεων των Εκπαιδευτικών για την Αειφόρο Ανάπτυξη*, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, σελ 1-16
- Καστόρης, Θ., (2002), *Ατζέντα 21- Συμμετοχικές διαδικασίες και Δήμος Νέας Σμύρνης*, ανάκτηση στις 2/9/2013 από http://www.neasmyrni.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=321&Itemid=197&lang=el

- Κορκόβελος, ΧΑ., (1997), *Η προστασία του περιβάλλοντος στην Ευρωπαϊκή Ένωση με αναφορές στα ελληνικά δεδομένα*, Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή
- Λουκάκης, Π., (1998), *Οικονομική Ανάπτυξη και Χωροταξικός Σχεδιασμός Πεδιάδας Μεσογείων 1995-2020-πρόταση χωροταξικής διάρθρωσης χρονικού ορίζοντα 2020*, Μελέτη Παντείου πανεπιστημίου (Ι.Π.Α)
- Λουκάκης, Π., (2001), *Μεσόγεια SOS για το μέλλον της Αττικής-Εισήγηση στην ημερίδα του ΣΑΔΑΣ – ΣΕΠΟΧ*, , Αθήνα
- Μαλκίδης, Φ. και Λάγος, Β., (2012), *Το Νέο Αεροδρόμιο της Αθήνας και οι επιπτώσεις του στην κοινωνία και οικονομία της Ελλάδας και της νοτιοανατολικής Ευρώπης*, Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης
- Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Ανατολικής Αττικής-Δήμος Μαρκόπουλου, (Φεβρουάριος 2008), *Μελέτη αναθεώρησης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Δήμου Μαρκόπουλου Μεσογαίας*, Τεύχος 1και 2, Αθήνα διαθέσιμο στο courses.arch.ntua.gr/fsr/142822/TEYXOS_1-1.pdf
- Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών, (2009), *Η Συνεισφορά του διεθνούς αερολιμένα Αθηνών στην ελληνική οικονομία Ανάλυση & Μέτρηση των Οικονομικών Επιπτώσεων του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών “Ελευθέριος Βενιζέλος” στην Ελληνική Οικονομία*.
- Οικονόμου, Δημήτρης, (2000), *Η περιβαλλοντική διάσταση της πολεοδομικής πολιτικής στη μεταπολεμική Ελλάδα*, από το βιβλίο «*Η βιώσιμη πόλη*», Επιμέλεια: Μιχάλης Μοδινός, Ηλίας Ευθυμιόπουλος, Εκδόσεις Στοχαστής, Αθήνα
- Παγώνης, Θ., Χωριανόπουλος, Ι. και Κουκούλας, Σ., (2009), *Ανταγωνιστικότητα και αστική διάχυση: αντιφατικές όψεις της αστικής πολιτικής στη μετα-ολυμπιακή Αθήνα*, 2ο Πανελλήνιο Συνέδριο Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος, Σεπτέμβριος 2009. Όπως δημοσιεύτηκε στα Πρακτικά του συνεδρίου, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος, 2009 (Τόμος ΙΙ, σελ. 817)

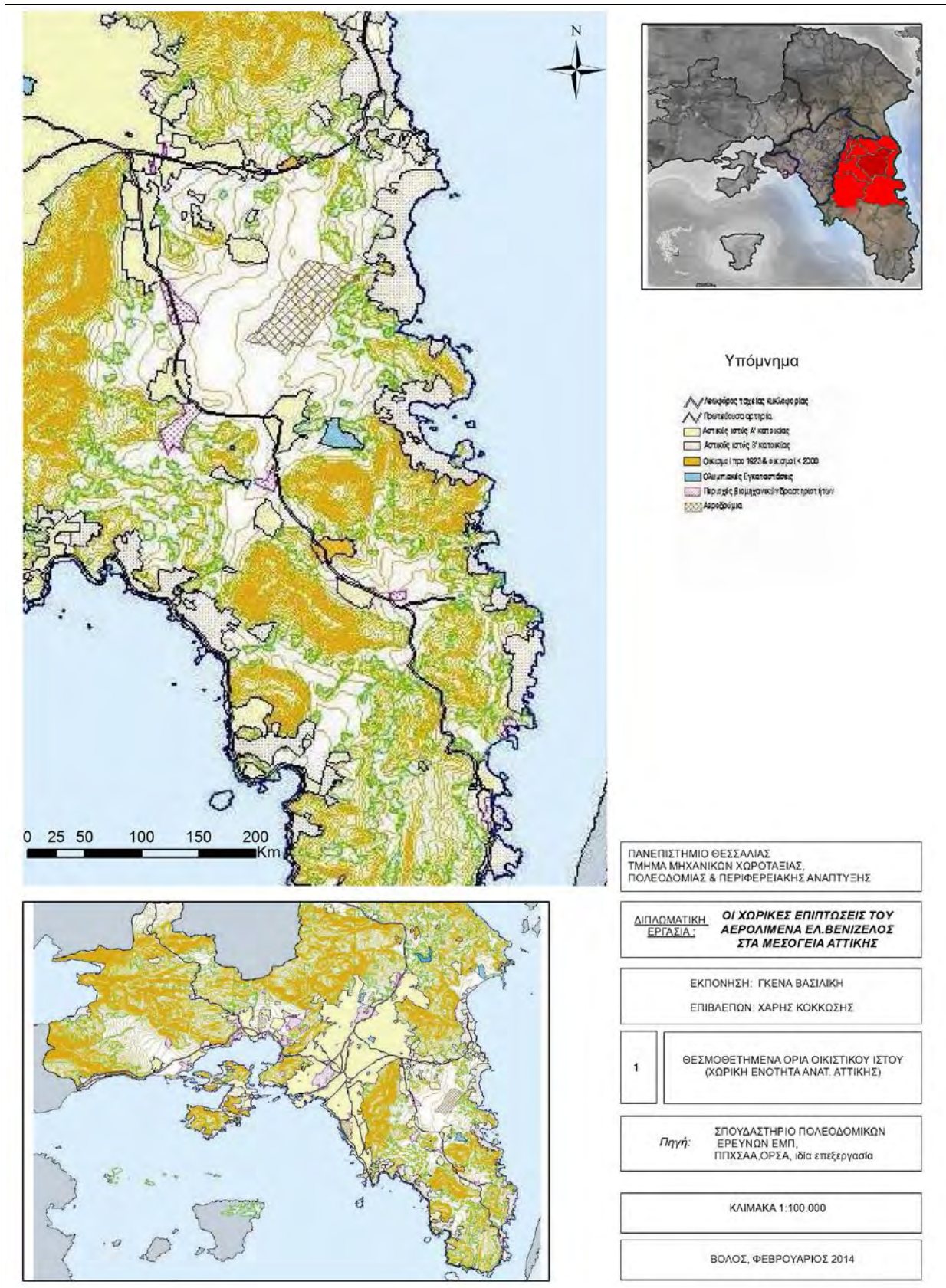
- Ρόκος, Κ., (2001), *Η πολιτισμική διάσταση της Αξιοβίωτης Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης*, σελ.11, ανάκτηση στις 28/8/2013 από http://www.survey.ntua.gr/main/studies/environ/keimena/rokos_p.pdf
- ΥΠΕΘΟ, (1998), *Συνοπτικό Σχέδιο Ανάπτυξης για την Περιφέρεια Αττικής*, Αθήνα
- ΥΠΕΧΩΔΕ, (2000), *Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης*, Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος- Διεύθυνση Χωροταξίας
- Φωτεινός, Φ., (Οκτώβριος 2013) ,Άρθρο στην εφημερίδα Ελευθεροτυπία, διαθέσιμο στο <http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=392942>

Διαδικτυακοί Τόποι

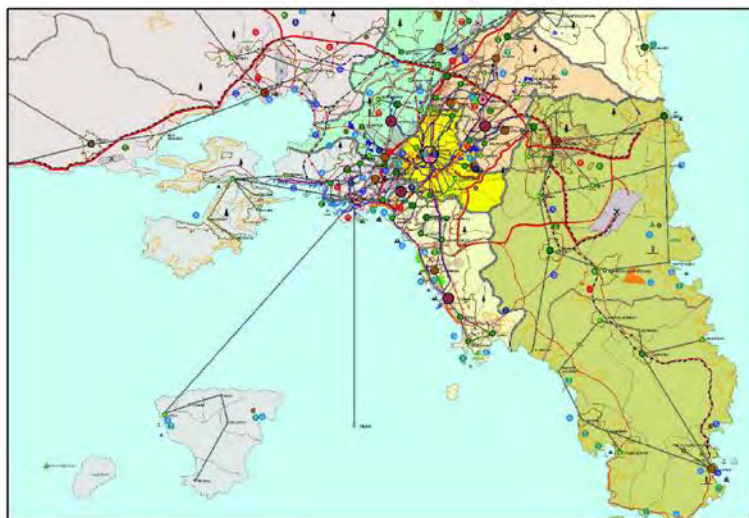
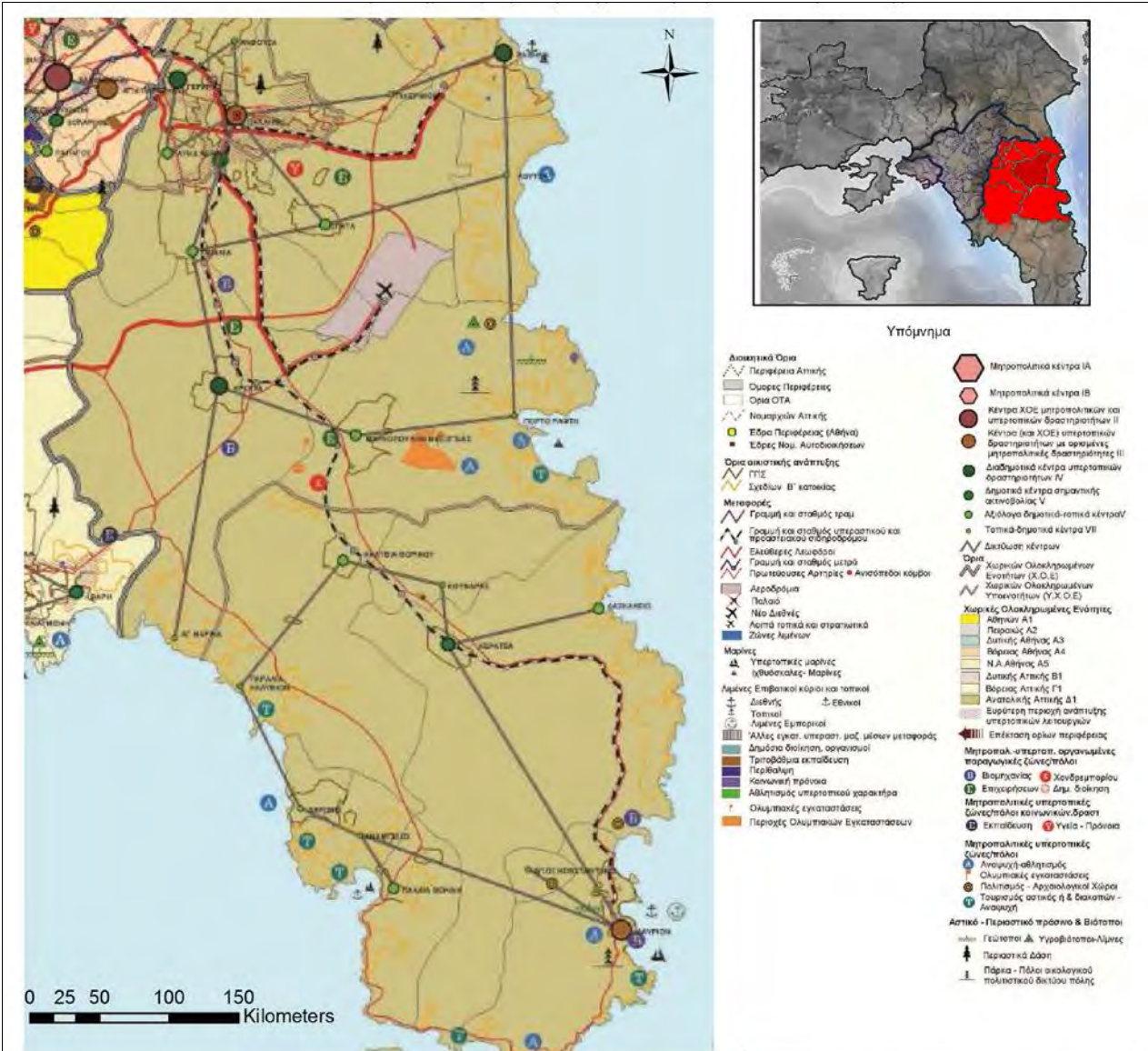
www.aia.gr
www.ametro.gr
www.attikis.gr
www.citybranding.gr
www.hua.gr
www.ipapanteion.ath.cx
www.ntua.gr
www.organismosathinas.gr
www.pepattikis.gr/
www.statistics.gr
www.tovima.gr
www.wikipedia.gr

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΑΡΤΩΝ

1.1 Θεσμοθετημένα όρια οικιστικού ιστού



1.3 Δραστηριότητες Χωρικής Ενότητας Ανατολική Αττικής



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ,
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ : **ΟΙ ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ ΣΤΑ ΜΕΣΟΓΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ**

ΕΚΠΟΝΗΣΗ: ΓΚΕΝΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΧΑΡΗΣ ΚΟΚΚΩΣΗΣ

2 ΟΙΚΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΚΑΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ/ ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Πηγή: ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΡΙΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ ΕΜΠ, ΠΠΧΣΑΑ.ΟΡΣΑ, ίδια επεξεργασία

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:100.000

ΒΟΛΟΣ, ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2014

1.4 Το φυσικό περιβάλλον και τοπίο των Μεσογείων



Υπόμνημα

- Διοικητικά Όρια
 - Περιφέρεια Αττικής
 - Όμορες Περιφέρειες
- Όρια Δημιουργίων Περιοχών
- Μεταφορές
 - Γραμμή και σταθμός υπεραστικού και προαστιακού σιδηροδρόμου
 - Ελεύθερες Λεωφόροι
 - Γραμμή και σταθμός μετρό
 - Πρωτεύουσες Αρτηρίες
- Αεροδρόμια
 - Νέα διεθνή
 - Λαϊκά τοπικά και στρατιωτικά
 - Σύζες Αιμάτων
 - Μορίτες
 - Αιχμές Επιδρομικού κλάσι και τοπικοί
 - Διεθνής (Πειραιά) Εθνικοί (Λαμία - Ραφήνα)
 - Τοπικοί
 - Λιμένες Εμπορικοί
 - Άλλες εγκατ. υπεραστ. μαζ. μέσων μεταφοράς
- Παραγωγικές Δραστηριότητες
 - Βιομηχανικά πάρκα / Ζώνες
 - Επιχειρηματικό πάρκα
 - Χονδρεμπόριο - αποθήκες
 - Δασοπαρτη βιομηχανία
 - Τεχνολογικά πάρκα
- Αστικές χρήσεις
 - Δουλιπλές Πάρκοις
 - Πάρκοι πλατείας, κλπ τοπ. χαρακτήρα
 - Αδελφωτές υπεραστικού χαρακτήρα
 - Περιοχές Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων
 - Οικιστικές εγκαταστάσεις
 - Αστικά πράσινο υπεραστικό, αρχ. χώροι
 - Εβρωαστικές χρήσεις
 - Χώροι Εξουδεύσεως οβρανών υλικών
 - Λατομικές ζώνες
 - Βάλτα - υφροβελτοποι
 - Λιμένες κ.α.
 - Δοσικές εκτάσεις
 - Αγροτικές εκτάσεις
 - Σημαντικότερα Ρεύματα
 - Υψομ.καμπύλες /100μ.
- Όρια
 - Χωρικών Ολοκληρωμ. Ενσθητων (Κ.Ο.Ε)
- Προστασία/Αποκατάσταση/ Αειφόρος ανάπτυξη φυσικού περιβάλλοντος
 - Γλυτότοποι / Υγροτόπια
 - Ορεινοί Σηκοί - Δάση
 - Παρισιακή Δάση
 - Ποταμοί-ερείσματα
 - Περιοχές ειδικών κοιλ
 - Πάρκοι - Αστικοί Βελτο
 - Αγροτοοικοσυστήματα
 - Μασιλά
 - Τοπία ιδιαίτερου φυσικ. πολιτιστικού τοπίου
 - Βιότοποι ειδικού περιεπαίδου. Επιλεγμένε
 - Βιότοποι Επιπέδου Χω. Ενσθητων
- Μνημικά
 - Βυζαντινά
 - Σπήλαια
 - Αρχαιολογικά
 - Κωλύματα
- Παράκτες Ζώνες
 - Εξασπιστικό χώρου
 - Ημισυντακτοποιημένων
 - Αστικών περιοχών
- Προγράμματα
 - Οικολογικό Δίκτυο περα και αναβίωσησ τοπίου



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ,
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: **ΟΙ ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ ΣΤΑ ΜΕΣΟΓΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ**

ΕΚΠΟΝΗΣΗ: ΓΚΕΝΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΧΑΡΗΣ ΚΟΚΚΩΣΗΣ

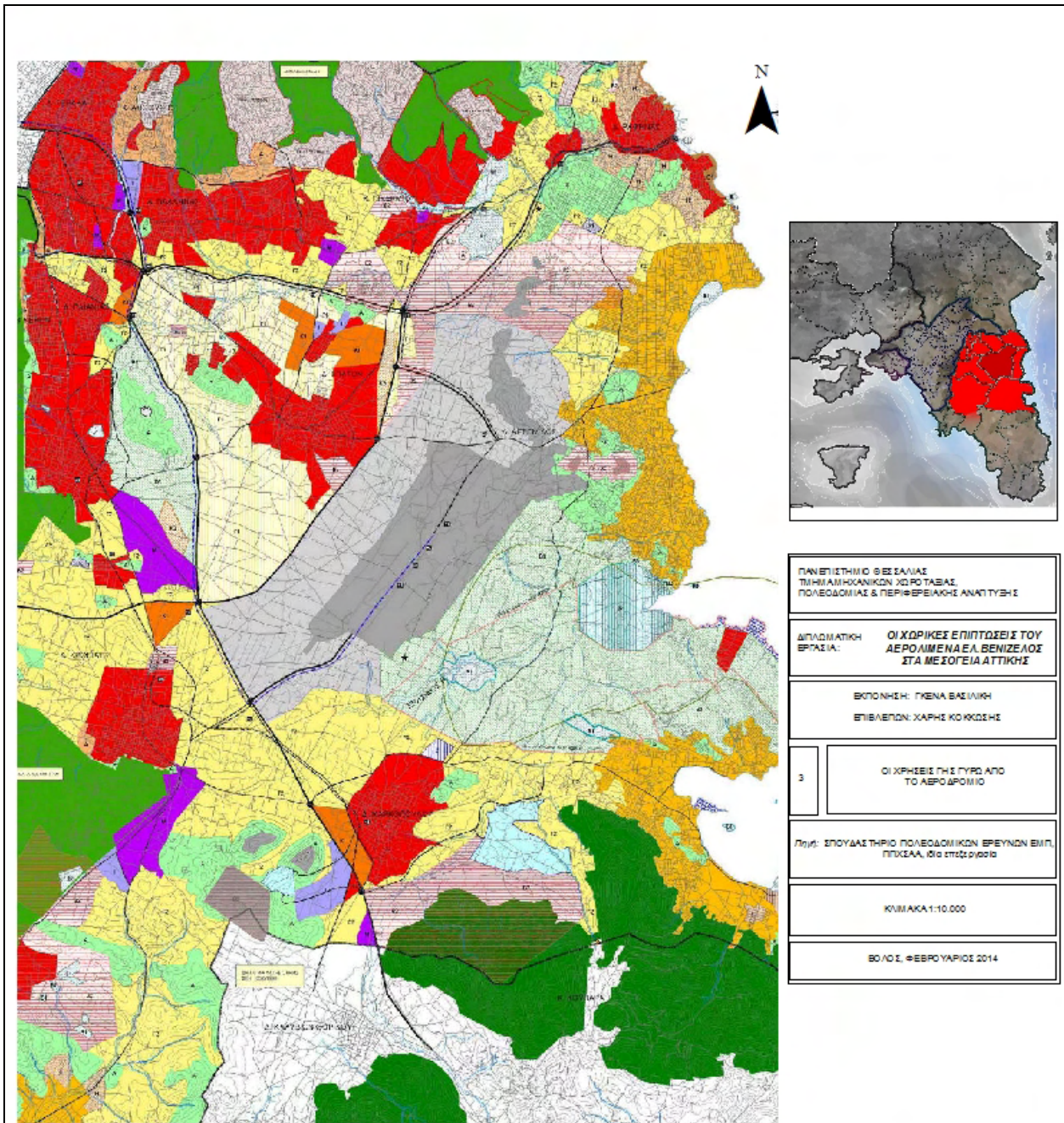
4 ΤΟ ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΤΟΠΙΟ ΣΤΑ ΜΕΣΟΓΕΙΑ

Πηγή: ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΡΙΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ ΕΜΠ, ΠΠΧΣΑΑ, ίδια επεξεργασία

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:100.000

ΒΟΛΟΣ, ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2014

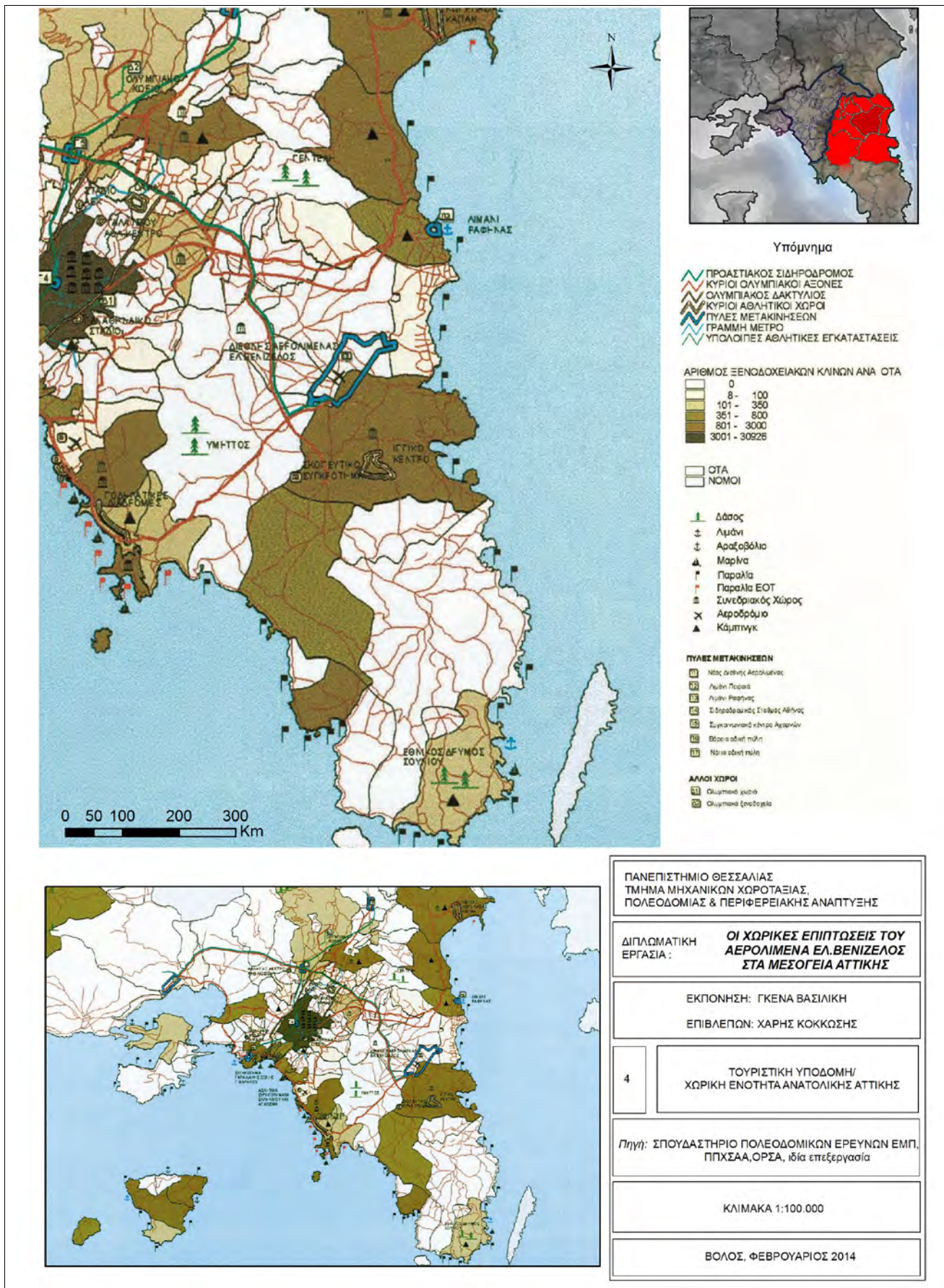
1.5 Χρήσεις γης



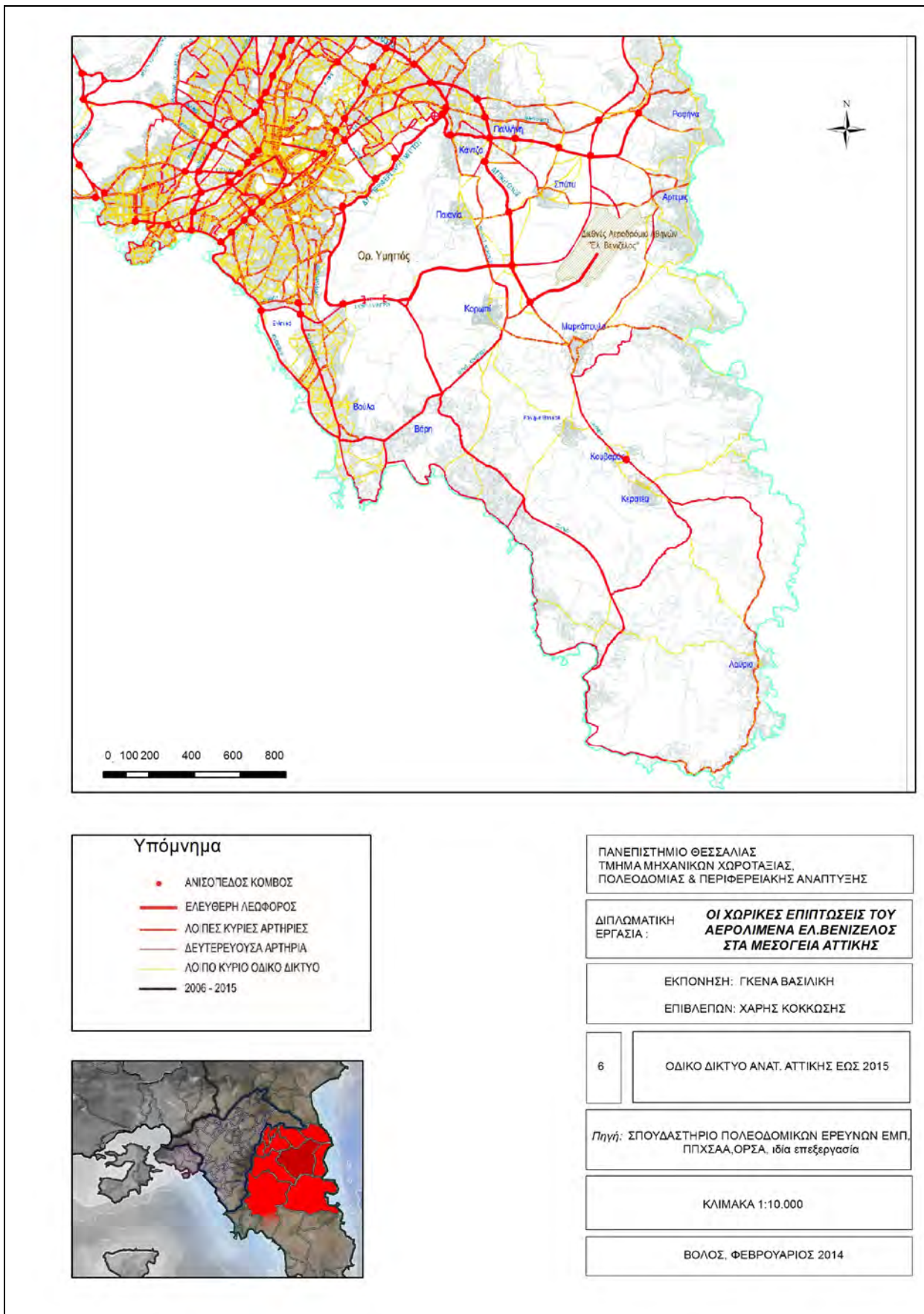
Υπόμνημα

- | | | |
|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΡΟΣΤ. ΟΡ. ΟΓΚΩΝ ΠΕΝΤΕΛΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗ ΟΡΕΙΝΩΝ ΟΓΚΩΝ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΓΚΕΚΡ. ΡΥΜΟΤ. ΣΧΕΔΙΟΥ Β' ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΖΩΝΗ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ Ν.2338 ΖΩΝΗ ΑΠΑΛΟΤΡΙΩΣΗΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΓΚΕΚΡ. ΒΙΠΛΑΒΙΟΠΑ ΖΩΝΗ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΤΑ ΓΠΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΟ ΠΤΗΚΟ ΚΕΝΤΡΟ - ΣΚΟΠΕΥΤΗΡΙΟ ΕΛΕΥΘΕΡΗΤΑΧ ΑΕΡΟΦΟΡΟΣ ΠΡΟΣΤΕΙΛΙΑΚΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡ. ΔΙΚΤΥΟ | <ul style="list-style-type: none"> ΖΩΝΗ Α (ΠΡΑΣΙΝΟΥ) ΖΩΝΗ Β1 (ΑΠΟΛΥΤΟΥ ΠΡΟΣΤ. ΤΟΠΙΩΝ/ΑΡΧΑΙΟΛ. ΧΩΡΩΝ) ΖΩΝΗ Β2 (ΜΕΣΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΠΙΩΝ/ΑΡΧΑΙΟΛ. ΧΩΡΩΝ) ΖΩΝΗ Β3 (ΑΤΤΙΚΟΥ ΠΑΡΚΟΥ) ΖΩΝΗ Β4 (ΑΡΧΑΙΟΛ. ΧΩΡΟΥ ΒΡΑΥΡΩΝΑΣ) ΖΩΝΗ Γ1 (ΕΙΔΙΚΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΠΑΡ. 3. ΒΙΟΛ. ΚΑΛΙΕΡΓΕΙΩΝ) ΖΩΝΗ Γ2 (ΓΕΩΡΓΙΚΗ ΓΗ) ΖΩΝΗ Δ (ΠΕΡΙΣΤΕΙΛΙΑΚΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ) ΖΩΝΗ Ε (ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΕΝΤΟΣ ΟΡΙΩΝ ΓΠΣ) ΖΩΝΗ Ζ (ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ) | <ul style="list-style-type: none"> ΖΩΝΗ Η (ΥΠΟΔΟΧΗΣ Β' ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ) ΖΩΝΗ Θ1 (ΠΑΡΑΛΙΑ) ΖΩΝΗ Θ2 (ΑΝΑΨΥΧΗΣ) ΖΩΝΗ Ι (ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟΥ) ΖΩΝΗ Κ1 (ΕΓΚΛΕΣΩΝ ΔΕΥΤΕΡΟΥΣ & ΤΡΙΤΙΝΟΥΣ) ΖΩΝΗ Κ2 (ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΠΑΡΚΟ) ΖΩΝΗ Κ3 (ΥΡΗΑΝΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ) ΖΩΝΗ Μ (ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ/ΒΙΟΤΕΧΝΙΚΩΝ) ΖΩΝΗ Α (ΑΘΛΗΤΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ) ΖΩΝΗ Α1 (ΑΘΛΗΤΙΚΑ Δ. ΡΑΦΗΝΑΣ) |
|---|---|--|

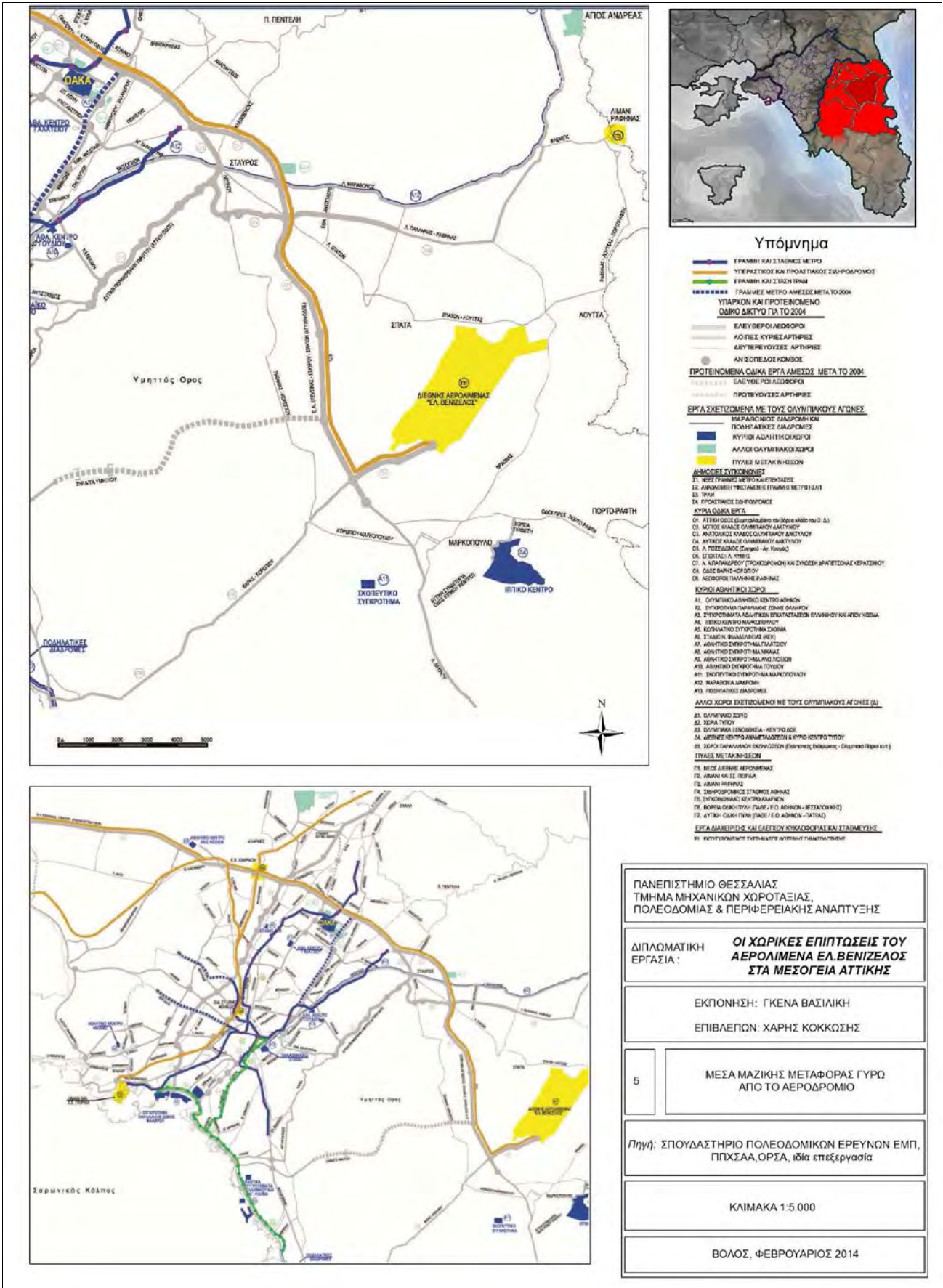
1.6 Τουριστική υποδομή Μεσογείων



1.7 Οδικό δίκτυο Ανατολικής Αττικής



1.8 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς γύρω από το αεροδρόμιο



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ,
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ
ΕΡΓΑΣΙΑ :

**ΟΙ ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ
ΣΤΑ ΜΕΣΟΓΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ**

ΕΚΠΟΝΗΣΗ: ΓΚΕΝΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΧΑΡΗΣ ΚΟΚΚΩΣΗΣ

5

ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΓΥΡΩ
ΑΠΟ ΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ

Πηγή: ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΡΙΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ ΕΜΠ,
ΠΧΣΣΑ, ΟΡΣΑ, ίδια επεξεργασία

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:5.000

ΒΟΛΟΣ, ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2014