
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**Η επίδραση του Αεροδρομίου των Σπάτων
στην περιοχή των Μεσογείων**

Επιβλέπων Καθηγητής: Δ. Οικονόμου



ΜΑΡΑΓΚΟΥΔΑΚΗ ΚΑΤΕΡΙΝΑ

ΒΟΛΟΣ, ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2002

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Για την ολοκλήρωση της παρούσας διπλωματικής εργασίας θα ήθελα να ευχαριστήσω για την ευγενή βοήθεια και συμπαράσταση:

Αρχικά, τους μελετητές της EDP s.a., Μάρθα Χουσιανάκου, για τα στοιχεία που μου διέθεσε και το χρόνο που αφιέρωσε και τον κ. Πατρίκ Μπενσέ για το τεχνικό μέρος της διπλωματικής.

Από το Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης (Ι.Π.Α.), τον κ. Π. Λουκάκη και από την Ειδική Υπηρεσία Περιβάλλοντος (Ε.Υ.Π.), τον Αλέξανδρο Κουλίδη, για το ενδιαφέρον που έδειξαν.

Το Ινστιτούτο Δασικών Χαρτών, την Ε.Σ.Υ.Ε., τον Ο.Ρ.Σ.Α., την Γ.Υ.Σ., το ΣΑΔΑΣ, το ΥΠΕΧΩΔΕ και το τμήμα Αντικειμενικού Προσδιορισμού του Υπ. Οικονομικών, για το υλικό που είχαν τη δυνατότητα να μου παρέχουν.

Τέλος, τον επιβλέπων καθηγητή κ. Δημήτρη Οικονόμου για τις κατευθύνσεις καθ' όλη τη διάρκεια της διπλωματικής εργασίας.

Κ. Μαραγκουδάκη

Φεβρουάριος 2002

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει ως αντικείμενο διερεύνησης, τις επιπτώσεις του νέου αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος» στην περιοχή των Μεσογείων.

Σε αυτό το πλαίσιο, αναλύονται τα δεδομένα του νέου αεροδρομίου, η σημερινή κατάσταση της περιοχής των Μεσογείων και προσεγγίζονται οι επιπτώσεις του αεροδρομίου στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον της περιοχής, οι αναμενόμενες οικονομικές δραστηριότητες, οι χωρικές επιπτώσεις, τα μεγάλα έργα στην περιοχή και οι εκτιμήσεις για τα προγραμματικά μεγέθη (πληθυσμός, απασχόληση και απαιτούμενες επιφάνειες) μέχρι τον τελικό ορίζοντα του 2020.

Ακόμα, αποτυπώνεται η δομή της αστικοποίησης της περιοχής των Μεσογείων μέσω της δορυφορικής εικόνας του 1996 για όλη της περιοχή μελέτης και των αεροφωτογραφιών του 2001 για τους σημαντικότερους οικισμούς, καθώς και η εξέλιξη της δόμησης ως προς τη σχέση αστικοποιημένος - φυσικός χώρος, η οποία προκύπτει από την επεξεργασία του Δασικού Χάρτη του Υπ. Γεωργίας (Κάλυψη γης - 1991).

Τέλος, αναφέρεται το υφιστάμενο θεσμικό καθεστώς, η υπό έγκριση ΖΟΕ και διατυπώνονται οι αρχές - κατευθύνσεις του χωροταξικού σχεδιασμού στην περιοχή των Μεσογείων.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

0. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	8
0.1 ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	8
1. ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΝΕΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ.....	10
1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΣΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΑΠΟ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ.....	10
1.2 ΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΣΤΗΝ ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ.....	11
1.3 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ.....	14
1.4 ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ.....	16
2. ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ.....	17
2.1 ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΑ ΕΔΑΦΟΥΣ.....	17
2.2 ΤΟ ΚΛΙΜΑ.....	18
2.3 ΟΙΚΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ.....	19
2.4 ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΟΙΚΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	22
2.5 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΣΤΟ ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.....	22
2.5.1 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΗ ΙΣΟΡΡΟΠΙΑ.....	23
2.5.2 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΑΚΟΥΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.....	23
2.5.3 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.....	28
2.5.4 ΡΥΠΑΝΣΗ ΥΠΟΓΕΙΟΥ ΥΔΡΟΦΟΡΕΑ.....	33
3. ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ ΤΩΝ ΟΤΑ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ.....	35
3.1 ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ.....	35
3.2 ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ.....	38
3.3 ΒΑΣΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ.....	39
3.3.1 ΥΓΕΙΑ - ΠΡΟΝΟΙΑ.....	39
3.3.2 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ- ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ-ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ.....	40
3.3.3 ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ - ΠΡΑΣΙΝΟ - ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.....	40
3.3.4 ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ.....	42
3.4 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΔΙΑΒΙΩΣΗΣ ΤΩΝ ΚΑΤΟΙΚΩΝ.....	43
3.4.1 ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ.....	43
3.4.2 ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΑΠΟ ΠΤΩΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ.....	43
4. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΩΝ ΟΤΑ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ.....	45
4.1 ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ.....	45
4.2 ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΗ ΒΑΣΗ.....	48
4.2.1 ΓΕΩΡΓΙΑ.....	48
4.2.2 ΚΤΗΝΟΤΡΟΦΙΑ.....	49
4.2.3 ΑΛΙΕΙΑ.....	50
4.3 ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ.....	50
4.4 ΕΜΠΟΡΙΟ.....	52
4.5 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	52

4.6 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ	53
5. ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΤΩΝ ΟΤΑ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ	56
5.1 ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	56
5.1.1 ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	56
5.1.2 ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ-ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	57
5.1.3 ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΕΡΓΑ	58
5.2 ΔΙΚΤΥΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	61
5.2.1 ΔΙΚΤΥΑ ΥΔΡΕΥΣΗΣ	61
5.2.2 ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΑ - ΑΠΟΧΕΤΕΥΣΗ	62
5.2.3 ΕΝΕΡΓΕΙΑ	64
5.2.4 ΘΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	65
5.3 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	65
6. ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	67
6.1 ΠΡΟΤΥΠΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΕΚΑΕΤΙΑ 1970-1990	67
6.2 ΔΟΜΗ ΤΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΕΠΕΚΤΑΣΗ	68
6.3 ΑΥΘΑΙΡΕΤΗ ΔΟΜΗΣΗ	71
6.3.1 Η ΑΥΘΑΙΡΕΤΗ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ	71
6.3.2 Η ΑΥΘΑΙΡΕΤΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΩΝ, ΒΙΟΤΕΧΝΙΩΝ, ΑΠΟΘΗΚΩΝ	72
6.4 ΤΑΣΕΙΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΧΩΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΒΟΛΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ	72
6.5 ΑΞΙΕΣ ΓΗΣ	73
6.6 ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ	75
6.7 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΣΤΗ ΧΩΡΟΚΑΤΑΝΟΜΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ	76
6.8 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΤΟΠΙΟ	79
7. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	81
7.1 ΓΕΝΙΚΟΙ ΙΣΧΥΟΝΤΕΣ ΟΡΟΙ	82
7.1.1 ΖΩΝΕΣ ΑΤΤΙΚΗΣ (ΦΕΚ 707Δ/79)	82
7.1.2 ΖΟΕ ΑΤΤΙΚΗΣ (ΦΕΚ 284Δ/83)	83
7.1.3 ΕΚΤΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΟΜΗΣΗ	83
7.1.4 ΟΙΚΙΣΜΟΙ ΜΕΧΡΙ 2.000 ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ	84
7.1.5 ΕΙΔΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΚΤΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΟΜΗΣΗ	84
7.1.6 ΖΩΝΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ (ΦΕΚ 202Α/95)	85
7.2 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΥΠΟ ΕΓΚΡΙΣΗ	86
7.3 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΥΠΟ ΕΓΚΡΙΣΗ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ	90
8. ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ	92
9. ΑΡΧΕΣ- ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ	98
9.1 ΠΡΟΤΑΣΗ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗΣ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ	99
10. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	101
11. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ	105

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 0-1: ΟΙΚΙΣΜΟΙ (1991)	9
Πίνακας 1-1 ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ.....	15
Πίνακας 2-1: ΒΑΘΜΟΣ ΑΠΟΔΟΧΗΣ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΓΙΑ ΕΠΙΠΕΔΑ ΝΕΦ.....	25
Πίνακας 2-2: ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΟΥ ΠΕΡΙΚΛΕΙΕΤΑΙ ΑΠΟ ΚΑΜΠΥΛΕΣ ΝΕΦ.....	26
Πίνακας 2-3: ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΑ ΕΠΙΠΕΔΑ ΝΕΦ ΚΑΙ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΓΗΣ	26
Πίνακας 2-4: ΜΕΣΕΣ ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΕΙΣ $\mu\text{gr}/\text{m}^3$	29
Πίνακας 2-5: ΜΕΓΙΣΤΕΣ ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΕΙΣ ΛΟΓΩ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ	30
Πίνακας 2-6: ΜΕΣΕΣ ΜΗΝΙΑΙΕΣ ΤΙΜΕΣ NO_2 , PM_{10} & O_3 ΓΙΑ ΤΟ ΣΤΑΘΜΟ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΥ (MAR) ΚΑΙ ΤΟΝ ΚΙΝΗΤΟ (MOB) ΣΕ $\mu\text{g}/\text{m}^3$	31
Πίνακας 2-7: ΜΕΓΙΣΤΕΣ ΜΗΝΙΑΙΕΣ ΤΙΜΕΣ ΓΙΑ NO_2 , PM_{10} ΚΑΙ O_3 ΓΙΑ ΤΟ ΣΤΑΘΜΟ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟ (MAR) ΚΑΙ ΤΟΝ ΚΙΝΗΤΟ (MOB) ΣΕ $\mu\text{g}/\text{m}^3$	31
Πίνακας 2-8: ΑΝΑΛΥΣΗ ΒΑΡΕΩΝ ΜΕΤΑΛΛΩΝ ΣΤΟ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟ (ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2001).	32
Πίνακας 3-1: ΞΕΛΙΞΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΟΤΑ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ 1971-2001	35
Πίνακας 3-2: ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ - ΜΕΡΜ. 71-01	36
Πίνακας 3-3: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΑΝΑ ΕΚΖ.....	37
Πίνακας 3-4: ΡΥΘΜΟΙ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΑΝΑ ΕΝΟΤΗΤΕΣ.....	38
Πίνακας 3-5: ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΠΛΗΘΥΣΜΩΝ 2005 ΚΑΙ 2020	38
Πίνακας 3-6: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΑΝΑ ΕΝΟΤΗΤΕΣ.....	39
Πίνακας 3-7: ΚΗΡΥΓΜΕΝΟΙ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΑ ΜΝΗΜΕΙΑ	41
Πίνακας 4-1: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΣ ΕΝΕΡΓΟΙ ΚΑΙ ΜΗ ΤΟ 1991	45
Πίνακας 4-2: ΤΟΜΕΑΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ.....	46
Πίνακας 4-3: ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΙΣ ΚΑΛΛΙΕΡΓΕΙΩΝ (σε στρ.).....	48
Πίνακας 4-4: ΚΤΗΝΟΤΡΟΦΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΝ	49
Πίνακας 4-5: ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΕΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ.....	51
Πίνακας 4-6: ΖΩΝΕΣ ΒΙΟΠΑ-ΒΙΠΑ, ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΑ ΠΑΡΚΑ ΚΑΙ ΖΩΝΕΣ ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟΥ	51
Πίνακας 4-7: ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΕΙΣ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ	52
Πίνακας 4-8: ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	53

Πίνακας 5-1: ΧΩΡΟΙ ΔΙΑΘΕΣΗΣ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ.....	63
Πίνακας 6-1: ΤΙΜΕΣ ΓΗΣ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΕΝΤΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ.....	74
Πίνακας 6-2: ΤΙΜΕΣ ΓΗΣ ΕΚΤΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ.....	74
Πίνακας 6-3: ΜΕΡΜ.ΟΙΚΟΔΟΜΩΝ 1990-1999.....	76
Πίνακας 6-4: ΕΠΕΚΤΑΣΕΙΣ ΓΠΣ.....	77
Πίνακας 6-5: ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 2020 - ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ.....	78
Πίνακας 8-1: ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΝΕΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ.....	93
Πίνακας 8-2: ΑΛΛΗΛΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ.....	97

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 3-1: ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ 71-01.....	36
Διάγραμμα 3-2: ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΑΝΑ ΕΚΖ.....	38
Διάγραμμα 3-3: ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	39
Διάγραμμα 4-1: ΤΟΜΕΑΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ.....	46
Διάγραμμα 4-2: ΤΟΜΕΑΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΤΟ 2000.....	47
Διάγραμμα 4-3: ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΙΣ ΚΑΛΑΙΕΡΓΕΙΩΝ.....	49
Διάγραμμα 4-4: ΚΤΗΝΟΤΡΟΦΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΝ.....	50
Διάγραμμα 6-1: ΧΡΗΣΗ ΚΑΙ ΚΑΛΥΨΗ ΓΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	68
Διάγραμμα 6-2: ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΚΑΛΥΨΗΣ ΓΗΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 1981 ΚΑΙ 1991.....	69

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

Χάρτης 1: ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

Χάρτης 2: ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Χάρτης 3: ΖΩΝΕΣ ΝΕΦ

Χάρτης 4: ΞΕΞΕΛΙΞΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΚΑΙ ΜΕΡΜ

Χάρτης 5: ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΤΟ 1991 ΑΝΑ ΟΤΑ

Χάρτης 6: ΟΔΙΚΟ -ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Χάρτης 7: ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ (1999)

Χάρτης 8: ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΕΠΕΚΤΑΣΗ 90-96

Χάρτης 9: ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ

Χάρτης 10: ΠΡΟΤΑΣΗ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Επισυνάπτονται:

Χάρτης ΟΡΣΑ: ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΖΟΕ ΥΠ. ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΝ. ΑΤΤΙΚΗΣ

Χάρτης ΟΡΣΑ: ΖΟΕ ΑΝ. ΑΤΤΙΚΗΣ - ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ (Κλίμακα: 1:100.000)

ΓΕΝΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ (ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:50.000)

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ ΚΑΙ ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ

Α.Δ.Κ.	Αρώνης-Δρέττας-Καρλαυτης Σύμβουλοι Μηχανικοί
Α.Ε.	Ανώνυμος Εταιρεία
ΑΚ	Ανισόπεδος Κόμβος
ΒΑ	Βορειοανατολικά
ΒΙ.Ο.ΠΑ.	Βιοτεχνικό Πάρκο
ΒΙ.ΠΑ.	Βιομηχανικό Πάρκο
BOD	Biochemical Oxygen Demand
COD	Chemical Oxygen Demand
Γ.Π.Σ.	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
Δ.Ε.Η.	Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού
Δ.Ο.Υ.	Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες
EDP s.a.	Εταιρεία Μελετών Αναπτύξεων
Ε.Ο.Τ.	Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού
Ε.Σ.Υ.Ε.	Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος
Ε.ΥΔ.Α.Π.	Εταιρεία Ύδρευσης και Αποχέτευσης Πρωτεύουσας
Ζ.Ο.Ε.	Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου
Ι.Κ.Α.	Ίδρυμα Κοινωνικών Ασφαλίσεων
Ι.Π.Α.	Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης
Ι.Χ.	Ιδιωτικής Χρήσης
I.C.A.O.	International Civil Aviation Organization
Κ.Σ.Χ.Ο.Π.	Κεντρικό Συμβούλιο Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος
Μ.Α.Μ.	Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό
Μ.Ε.Ρ.Μ.	Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής
MMM	Μέσα Μαζικής Μεταφοράς
N.A.T.O.	North Atlantic Treaty Organization
ΝΔ	Νοτιοδυτικά
NEF	Noise Exprore Forecast
Ο.Α.Σ.Α.	Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών
Ο.Γ.Α.	Οργανισμός Γεωργικών Ασφαλίσεων
Ο.Ρ.Σ.Α.	Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας

Ο.Σ.Ε.	Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος
Ο.Τ.Α.	Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης
Ο.Τ.Ε.	Οργανισμός Τηλεπικοινωνιών Ελλάδος
Π.Δ.	Προεδρικό Διάταγμα
Π.Ι.Κ.Π.Α.	Πατριωτικό Ίδρυμα Κοινωνικής Πρόνοιας και Αντίληψης
Π.Μ.	Πολεοδομική Μελέτη
Σ.Α.Δ.Α.Σ.	Σύλλογος Αρχιτεκτόνων Διπλωματούχων Ανώτατων Σχολών
Σ.Α.Π.	Σύστημα Αντικειμενικού Προσδιορισμού
Σ.Δ.	Συντελεστής Δόμησης
Σ.Π.Α.	Σχέδια Περιφερειακής Ανάπτυξης
Σ.Π.Μ.Ε.	Σύλλογος Πολιτικών Μηχανικών Ελλάδος
Τ.Ε.Ε.	Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος
Υ.Π.	Υπηρεσία Περιβάλλοντος
Υ.Π.Α.	Υπηρεσία Πολεμικής Αεροπορίας
Υ.Π.Ε.ΧΩ.ΔΕ.	Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων
Υ.Χ.Ο.Π.	Υπουργείο Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος
Φ.Ε.Κ.	Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως

0. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Αθήνα υπήρξε ως τα μέσα περίπου του 20ου αιώνα ένας συμπαγής αστικός σχηματισμός και περιβαλλόταν από μια μη αστική ενδοχώρα, τμήμα της οποίας αποτέλεσαν προς τα βορειοανατολικά, τα Μεσόγεια.

Βασική μορφή πολεοδομικής ανάπτυξης του λεκανοπεδίου της Αθήνας, μέχρι σήμερα, αναδεικνύεται η διαδικασία των διαδοχικών επεκτάσεων και της προαστικοποίησης. Με αυτό το τρόπο τείνει να καλυφθεί με αστικό χώρο όλη η περιοχή μεταξύ των ορεινών όγκων. Σ' αυτή την κρίσιμη καμπή της πολεοδομικής εξέλιξης, η δημιουργία του νέου αεροδρομίου στα Μεσόγεια αλλάζει ριζικά τα δεδομένα.

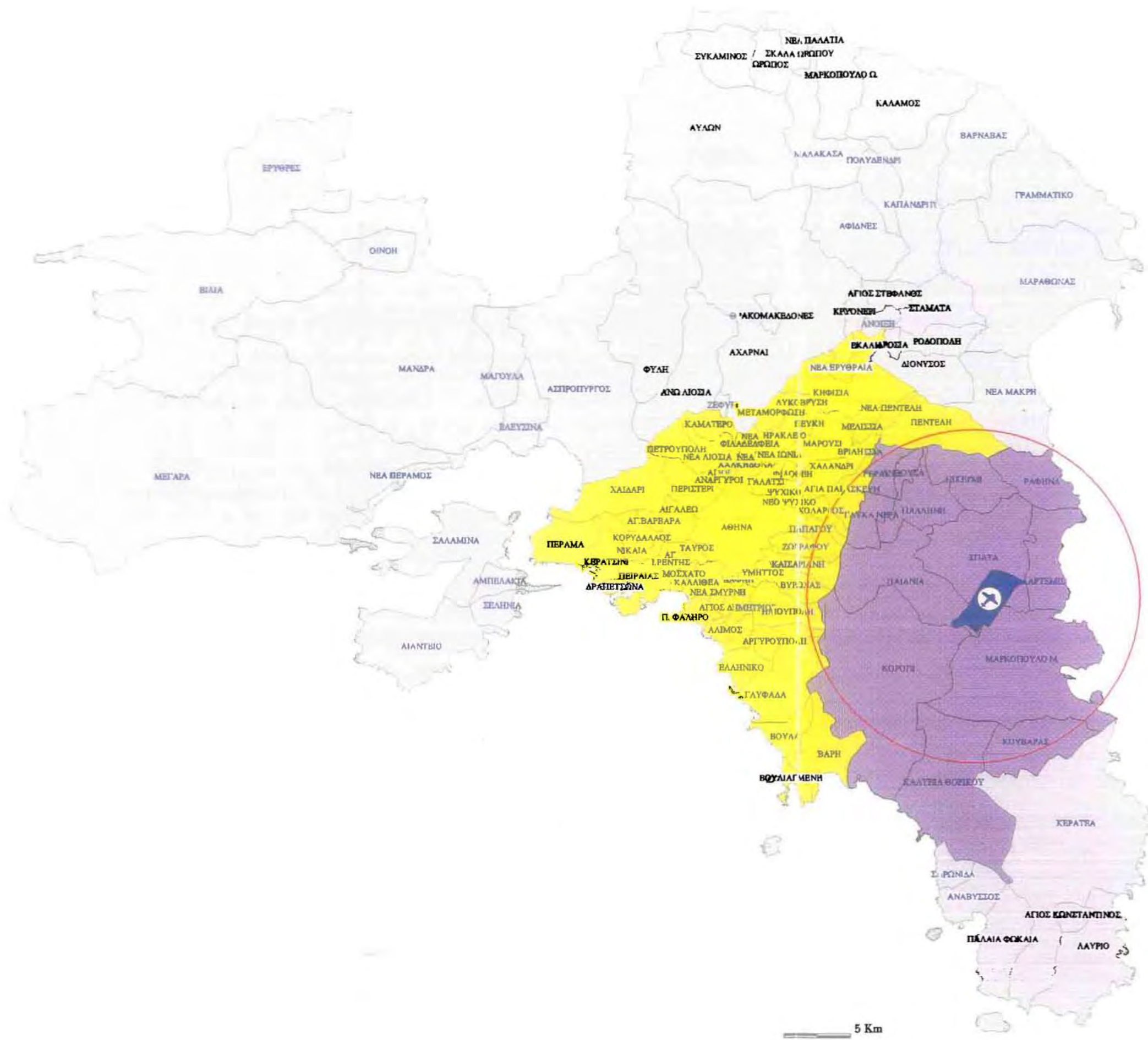
Η περιοχή μελέτης, τα Μεσόγεια, αποτελεί μια οργανική - λειτουργική χωρική υποενότητα με σημαντικά στοιχεία ομοιογένειας στην εσωτερική διάρθρωση και στο θέμα των εξαρτήσεων και σχέσεων με το Πολεοδομικό Συγκρότημα Πρωτεύουσας. Η δημιουργία του νέου αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος» στα Σπάτα, στην πλέον κεντρική γεωγραφική θέση της, καθιστά τα Μεσόγεια ως την ευρύτερη περιοχή που θα παραλάβει το μέγιστο μέρος των άμεσων οικονομικών - κοινωνικών - λειτουργικών και περιβαλλοντικών επιδράσεων και επιπτώσεων από αυτό.

Μέσα από αυτές τις σχέσεις, επιδράσεις και επιπτώσεις θα ενισχυθούν οι διαδικασίες αστικοποίησης και θα ενταθούν τα ζητήματα προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος και του τοπίου της.

0.1 ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η πεδιάδα των Μεσογείων αποτελεί μια φυσική ενότητα, όπου οριοθετείται από σαφείς ορεινούς όγκους. Η περιοχή μελέτης συντίθεται από διοικητικές μονάδες ΟΤΑ, όπου το εξωτερικό διοικητικό περίγραμμά τους συμπίπτει με το φυσικό όριο με δυο εξαιρέσεις: των Δήμων Κρωπίας και Καλυβίων Θορικού. Τα διοικητικά όρια αυτών των δυο ΟΤΑ εκτείνεται μέχρι τις ακτές του Σαρωνικού, υπερβαίνοντας το φυσικό όριο που οριοθετούν τα Μεσόγεια. Οι περιοχές, πέρα του φυσικού ορίου, όπως η Αγ. Μαρίνα, το Λαγονήσι μέχρι τη Σαρωνίδα, εντάσσονται στην παραλιακή ζώνη Σαρωνικού και έμμεσα θα επηρεαστούν από το νέο αεροδρόμιο, καθώς και η υπόλοιπη περιοχή της Λαυρεωτικής.

Η περιοχή μελέτης αποτελείται από 13 δήμους, στους οποίους κατανέμονται οι οικισμοί, όπως φαίνεται στον πίνακα που ακολουθεί:



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ - ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
 ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
 Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΤΩΝ ΣΠΑΤΩΝ
 ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ

ΧΑΡΤΗΣ 1:
ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΕΚΠΟΝΗΤΗΣ:
 ΜΑΡΑΓΚΟΥΔΑΚΗ ΚΑΤΕΡΙΝΑ

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2002

Πίνακας 0-1: ΟΙΚΙΣΜΟΙ (1991)

ΟΤΑ	Οικισμοί
Παιανίας:	Παιανία, Αργιθέα
Σπάτων:	Σπάτα, Αγία Κυριακή, Άγιος Ιωάννης, Άγιος Νικόλαος Μπούρα, Άγιος Σεραφείμ, Βελανιδια, Νεάπολη, Φοίνικας, Χριστούπολις
Γέρακα:	Γέρακα
Γλυκών Νερών:	Γλυκά Νερά
Ανθούσης:	Ανθούσα, Γαλλήνη
Παλλήνης:	Παλλήνη, Λεοντάριον
Πικερμίου:	Πικέρμιο, Δασαμάρι, Ντράφι, Παλιός Μύλος
Αρτέμιδος:	Άρτεμις(Λούτσα)
Ραφήνας:	Ραφήνα, Καλλιτεχνούπολις, Νέος Βουτζάς
Μαρκόπουλο:	Μαρκόπουλο, Αγία Τριάδα, Βραυρώνα, Κουλίδας, Λίμνη Μεσογαίας, Ποριά, Χαμολιά
Κρωπίας:	Κοροπί, Άγιος Δημήτριος, Καρελλάς, Κίτσι
Καλύβια Θορικού	Καλύβια Θορικού, Καλύβια Ολύμπου, Καλύβια Παραλίας
Κουβαράς	Κουβαράς, Νέος Κουβαράς, Μονή Μεταμόρφωσης Σωτήρος

Πηγή: ΕΣΥΕ, 1991

1. ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΝΕΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΣΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΑΠΟ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ

Πριν από 63 χρόνια, το 1938 κατασκευάστηκε το αεροδρόμιο της Αθήνας, το Ελληνικό. Είχε ένα διάδρομο και δυο κτίρια. Μέχρι το 1950 το αεροδρόμιο απέκτησε δυο επιπλέον διαδρόμους 2.250μ. τον καθένα, καθώς και την αντίστοιχη υποδομή σε κτιριακές εγκαταστάσεις και χώρους πεδίων ελιγμών.

Το πρώτο χρόνο της λειτουργίας του εξυπηρέτησε 8.600 άτομα. Μετά από 12 χρόνια λειτουργίας, το 1950, η κίνηση έφτασε στα επίπεδα των 234.381 διακινούμενων επιβατών και άρχισε να συζητείται η μεταφορά του αεροδρομίου από το Ελληνικό, στην περιοχή των Μεσογείων. (Μυλωνάς, 1982)

Εξαιτίας της συνεχώς αυξανόμενης αεροπορικής κίνησης, τέθηκε το θέμα της καταλληλότητας της περιοχής του Ελληνικού για διεθνές αεροδρόμιο της Αθήνας. Όμως η περιοχή παρουσίαζε μειονεκτήματα όπως: η έλλειψη χώρου για την επέκταση, τα φυσικά εμπόδια (το βουνό Υμηττός βρίσκεται 7 χλμ. σχεδόν ανατολικά του αεροδρομίου) και τα προβλήματα όχλησης που δημιουργούσε ένα διεθνές αεροδρόμιο εντός κατοικημένης περιοχής.

Για το λόγο αυτό ανελήφθει πρόγραμμα περαιτέρω επέκτασης του αεροδρομίου του Ελληνικού. Το 1958 το πρόγραμμα επέκτασης περιελάμβανε εργασίες στο πεδίο προσγειώσεων-απογειώσεων, καθώς και κατασκευή νέων κτιρίων. Ο κύριος διάδρομος επεκτάθηκε από 2.250 σε 3.000 μέτρα, σύμφωνα με τα διεθνή αεροπορικά πρότυπα. Το 1958 ήταν η πρώτη χρονιά της χρησιμοποίησης αεροσκαφών JET, γεγονός που δημιούργησε την ανάγκη ταχύτερου εκσυγχρονισμού των αεροδρομίων. Οι τότε νέες τεχνολογίες ανάγκασαν την κυβέρνηση να αποφασίσει την επέκταση του αεροδρομίου του Ελληνικού. Η Αμερικάνικη εταιρεία Amman & Whitney ανέλαβε να εκπονήσει μελέτη ανάπτυξης, η οποία παρουσιάστηκε τον Αύγουστο του 1959 και προέβλεπε αύξηση της επιβατικής κίνησης σε 2.400.000 επιβάτες μέχρι το 1968. Ενώ ήδη από το 1967 η προβλεπόμενη αυτή επιβατική κίνηση ξεπεράστηκε.

Η πρόταση της μελέτης Amman & Whitney, ήταν η δημιουργία ενός νέου διεθνούς αεροσταθμού στην ανατολική πλευρά του Ελληνικού και η χρησιμοποίηση των εγκαταστάσεων της δυτικής πλευράς για τις πτήσεις εσωτερικού, από την Ολυμπιακή Αεροπορία. Το σχέδιο έγινε αποδεκτό και υλοποιήθηκε το 1969. Όμως κατά τη δεκαετία

του 1960, η περιοχή γύρω από το Ελληνικό αναπτύχθηκε γρήγορα, από οικιστική και τουριστική άποψη. Έτσι, δεν υπήρχε πλέον διαθέσιμη έκταση για να ικανοποιηθεί η ανάγκη περαιτέρω επέκτασης του αεροδρομίου.

Το 1969, όταν η επιβατική κίνηση έφτασε να αριθμεί 3.300.000 επιβάτες και η εμπορευματική στους 25.000 τόνους, η Αμερικάνικη τεχνική εταιρεία Airways Engineering Cooperation-Burns Roe Inc. ετοίμασαν «Τεχνικοοικονομική μελέτη ανάπτυξης του αερολιμένα Αθηνών», η οποία διερεύνησε 12 πιθανές θέσεις μετεγκατάστασης του αεροδρομίου (Ζαγάνι, Σπάτα, Σαλαμίνα, Μέγαρο, Κόρινθος, Τανάγρα, Θήβα, Κοπαίδα, Χαλκίδα, Αίγινα, Φλέβες και Σπάτα-Ζαγάνι), με κριτήρια την τοποθεσία, την επάρκεια εδάφους, τις μετεωρολογικές συνθήκες, την δυνατότητα πρόσβασης, την τήρηση των αεροπορικών και ραδιοναυτιλιακών προτύπων και την επίδραση του θορύβου. Με βάση τα παραπάνω, η μελέτη επέλεξε τη θέση Σπάτα-Ζαγάνι, η οποία απέχει 23 χλμ. από το κέντρο της Αθήνας και πληρεί όλες τις προδιαγραφές των βασικών κριτηρίων. Γιατί αν είχε προστεθεί ένας παράλληλος διάδρομος, το Ελληνικό θα παρουσίαζε σοβαρές καθυστερήσεις στην κίνηση τις περιόδους αιχμής.

Το 1970, το αεροδρόμιο του Ελληνικού έφτασε στο σημείο κορεσμού του, καθώς η επιβατική κίνηση αυξήθηκε κατά μέσο όρο 13% ετησίως ενώ ο μέσος όρος της παγκόσμιας κίνησης ήταν 5%. Οι πρόσθετες εργασίες το 1974, αύξησαν το μήκος του κύριου διαδρόμου στα 3.000 μέτρα. Παρ' όλα αυτά δεν έλυσαν το πρόβλημα, αφού η συνολική έκταση τότε του αεροδρομίου ήταν 5.500 στρ. εκ των οποίων τα 2.000 στρ. χρησιμοποιούνται από στρατιωτικές υπηρεσίες του ΝΑΤΟ. (Μυλωνάς, 1982)

1.2 ΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΣΤΗΝ ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

1975: Η κυβέρνηση αποφασίζει την κατασκευή ενός καινούργιου διεθνούς αεροδρομίου στην ευρύτερη περιοχή της Αττικής, κατόπιν μελέτης του Τεχνικού Επιμελητηρίου της Ελλάδας.

1976: Η κυβέρνηση αναθέτει στις εταιρείες «Flughafen Frankfurt/Main AG», «Aeropot De Paris» και «ΑΔΚ» τη μελέτη του νέου αεροδρομίου με χρονικό ορίζοντα το 2000. Εξετάζονται 18 εναλλακτικές περιοχές. Οι εταιρείες παρουσιάζουν στην κυβέρνηση ένα «Σχέδιο Γενικής Ανάπτυξης» (Master Plan), που κάλυπτε 12.000 στρ. και προτείνουν ως τον πλέον κατάλληλο χώρο κατασκευής τη θέση Σπάτα - Ζαγάνι.

1977: Απαλλοτριώθηκαν 16.800 στρ., από τα οποία 12.900 στρ. είναι ο κύριος χώρος του αεροδρομίου ενώ τα υπόλοιπα 3.900 στρ. είναι λόφοι που πρέπει να αφαιρεθούν.

1978: Με το νόμο 811/78 ιδρύεται η «Αερολιμήν Αθηνών ΑΕ»¹, με σκοπό τη μελέτη, κατασκευή, λειτουργία και ανάπτυξη του νέου αεροδρομίου.

1979: Ανατίθεται στην NACO-GREDECO η οριστικοποίηση του «Master Plan», η οποία εξέτασε ακόμα την πρόσβαση στο νέο αεροδρόμιο και τις επιδόσεις θορύβου.

1981: Εγκαθίστανται οι εργολάβοι για την έναρξη των χωματουργικών εργασιών.

1982: Εκπονείται η μελέτη «Οικονομικής Σκοπιμότητας Νέου Διεθνούς Αεροδρομίου στα Σπάτα», ενώ επιτροπή στην οποία μετείχαν εκπρόσωποι του ΥΔΕ, Υπ. Συγκοινωνιών, ΥΧΟΠ, ΥΠΙΑ, ΚΕΔΚΕ, ΤΕΕ, Κρατικού Αερολιμένα Ελληνικού και Αερολιμένα Αθηνών, αποφάνθηκαν ότι η Αθήνα πρέπει να διαθέτει αεροδρόμιο δυο ανεξάρτητων διαδρόμων. Την ίδια χρονιά, η «Αερολιμήν Αθηνών ΑΕ» εγκρίνει το αναθεωρημένο «Σχέδιο Γενικής Ανάπτυξης» του αεροδρομίου.

1983-1984: Οι χωματουργικές εργασίες διακόπτονται ενώ είχε εκτελεστεί το 35% των εργασιών και η κατασκευή του νέου αεροδρομίου «παγώνει».

1987: Μπροστά στο ενδεχόμενο ανάληψης από την Ελλάδα της τέλεσης των Ολυμπιακών Αγώνων του 1996, προωθήθηκε Διακήρυξη Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος και προεπιλογή υποψήφιων αναδόχων για τη μελέτη, κατασκευή και χρηματοδότηση της Α' φάσης του έργου.

1988: Εκπονείται μελέτη ανάλυσης κόστους - ωφελειών για λογαριασμό του «Αερολιμήν Αθηνών» από πανεπιστημιακή ομάδα της Παντείου Σχολής. Με την αλλαγή όμως της κυβέρνησης εγκαταλείπεται η παραπάνω διαδικασία και δρομολογείται νέος τρόπος υλοποίησης του έργου.

1991: Τον Ιούνιο η κυβέρνηση αποφασίζει την κατασκευή και ανάπτυξη του νέου αεροδρομίου με το σύστημα παραχώρησης και συγχρηματοδότησης. Το Σεπτέμβριο εννέα εταιρείες εκδηλώνουν ενδιαφέρον. Το Νοέμβριο τέσσερις υποψήφιοι ανάδοχοι επιλέγονται και προσκαλούνται να υποβάλλουν προκαταρκτικές προσφορές. Είναι οι εξής: 1.Hochtief 2.British Aerospace 3.Lockheed 4.Societe Auxilair D'Entreprises (SAE).

1992: Τον Ιούλιο επιλέγονται τελικά δυο κοινοπραξίες και προσκαλούνται να υποβάλουν τελικές προσφορές. Η κοινοπραξία υπό την Hochtief και η κοινοπραξία υπό την SAE.

¹ Ανώνυμη εταιρεία με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια υπέρ του δημοσίου συμφέροντος.

1993: Στις 29 Ιουλίου η κυβέρνηση ανακηρύσσει την κοινοπραξία της Hochtief ως ανάδοχο του έργου. Στις 9 Σεπτεμβρίου όμως, λίγες ώρες πριν υπογραφεί η σύμβαση, η κυβέρνηση χάνει την πλειοψηφία στη Βουλή και η υπογραφή ματαιώνεται.

1994: Τον Ιανουάριο η νέα κυβέρνηση, καλεί τις δύο κοινοπραξίες σε νέο διαγωνισμό αναπροσαρμόζοντας τα δεδομένα. Το Μάιο η κυβέρνηση ορίζει νέα ποσοστά συμμετοχής του Ελληνικού Δημοσίου και της κοινοπραξίας στο έργο και καλεί τις δυο κοινοπραξίες σε συμπληρωματικές προσφορές. Τον Αύγουστο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ζητά από την κυβέρνηση να πάρει θέση στις διαδικασίες ανάθεσης του έργου στη γερμανική κοινοπραξία, κατόπιν προσφυγής σ' αυτήν της γαλλικής πλευράς. Τον Οκτώβριο η Επιτροπή Μεγάλων εισηγείται ομόφωνα υπέρ της επιλογής της κοινοπραξίας της Hochtief ως εταίρου του ελληνικού Δημοσίου στην κατασκευή, ανάπτυξη, λειτουργία και εκμετάλλευση του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα.

1995: Στις 31 Ιουλίου η «Σύμβαση Ανάπτυξης Αεροδρομίου» υπογράφεται μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και των εταιριών Hochtief AG, ABB AG, H.Krantz-TKT GmbH και Flughafen Athen-Spata Projektgesellschaft mbH. Σύμφωνα με αυτήν το ελληνικό δημόσιο κατέχει το 55% των μετοχών στην εταιρεία του αεροδρομίου ενώ η κοινοπραξία το 45%. Ο χρόνος εκμετάλλευσης μειώνεται από 50, σε 30 χρόνια. Στις 14 Σεπτεμβρίου η «Σύμβαση Ανάπτυξης Αεροδρομίου» ψηφίζεται από τη Βουλή και αποτελεί το νόμο 2338/95.

1996: Η Ευρωπαϊκή Ένωση δίνει το «πράσινο φως» για τη χρηματοδότηση του έργου. Στις 11 Ιουνίου η Σύμβαση τίθεται σε ισχύ. Στις 13 Ιουνίου συγκροτείται σε σώμα το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.» Στις 14 Ιουνίου υπογράφεται η Εξειδικευμένη Σύμβαση Κατασκευής μεταξύ της εταιρείας «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.» και της ιδιωτικής κοινοπραξίας των κατασκευαστών. Ταυτόχρονα υπογράφονται οι δανειακές συμβάσεις μεταξύ της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, καθώς και της κοινοπραξίας εμπορικών τραπεζών με το ελληνικό Δημόσιο. Την 1 Ιουλίου ξεκινάει η κατασκευαστική περίοδος. Στις 5 Σεπτεμβρίου γίνεται η τελετή θεμελίωσης του νέου αερολιμένα.

2000: Το έργο, ύστερα από 51 μήνες κατασκευής παραδίδεται σε επίσημη τελετή στις 7 Οκτωβρίου από τους κατασκευαστές στην εταιρεία Διεθνής Αερολιμένας. Ταυτόχρονα ξεκίνησε και η πεντάμηνη περίοδος των εξειδικευμένων δοκιμών, ώστε να τεθεί σε λειτουργία την 1^η Μαρτίου του 2001.

1.3 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Η συνολική έκταση του νέου αεροδρομίου είναι 16.000 τετραγωνικά μέτρα. Αποτελείται από 20 συνολικά κτίρια και από τον πύργο ελέγχου, ο οποίος φτάνει σε ύψος τα 68 μέτρα.

Ο κεντρικός αεροσταθμός με μήκος 800 μ. και δομημένη επιφάνεια 160.000 τ.μ., έχει σχεδιαστεί για την εξυπηρέτηση 10 εκατομμυρίων επιβατών το χρόνο και την εξυπηρέτηση 600 πτήσεων (αφίξεων και αναχωρήσεων) κατά την ημέρα αιχμής. Προσδιορίζονται περίπου 240 πτήσεις εσωτερικού και 360 διεθνείς πτήσεις. Κατά την ώρα αιχμής, η ικανότητα εξυπηρέτησης φθάνει τις 48 πτήσεις, εκ των οποίων 35 διεθνείς.

Ακόμα υπάρχει ένα δορυφορικό κτίριο, σε απόσταση 300μ. από το κύριο και επιφανείας 40.000 τ.μ., για την εξυπηρέτηση επιπλέον 6 εκατομμυρίων επιβατών. Μεταξύ του κεντρικού αεροσταθμού και του δορυφορικού κτιρίου έχει κατασκευαστεί υπόγεια πρόσβαση. Επιπλέον δορυφόροι καθώς και ένας δεύτερος κεντρικός αεροσταθμός πρόκειται να κατασκευαστούν αργότερα, προκειμένου να αυξηθεί η χωρητικότητα του αεροδρομίου σε 50 εκατομμύρια επιβάτες. Η συνολική χωρητικότητα του αεροδρομίου, στην Α' φάση κατασκευής που ολοκληρώθηκε, είναι για 16 εκατ. επιβάτες το χρόνο, ενώ κατά τη διάρκεια περιόδων αιχμής θα μπορεί να εξυπηρετεί 6.000 επιβάτες την ώρα.

Έχουν κατασκευαστεί δυο ανεξάρτητοι παράλληλοι διάδρομοι προσγείωσης-απογείωσης αεροσκαφών, μήκους 3.800μ. και 4.000μ. αντίστοιχα και απέχουν μεταξύ τους 1.750μ. Σε περίπτωση αναλογικής αύξησης της κίνησης τύπων αεροσκαφών που απαιτούν τεχνικά διάδρομο 4.240μ., έχουν προβλεφθεί χώροι για την επέκταση του δεύτερου διαδρόμου.

Η συνολική δομημένη επιφάνεια του νέου αεροδρομίου ανέρχεται σε 287.100τ.μ. εκ των οποίων τα 201.200τ.μ. ανήκουν στο χώρο του κεντρικού αεροσταθμού και του δορυφόρου, ενώ τα υπόλοιπα 85.900τ.μ. αποτελούν τα διοικητικά και βοηθητικά κτίρια.(ΣΠΜΕ,279)

Κατά την είσοδο του κύριου οδικού άξονα στο αεροδρόμιο διαμοιράζεται η κίνηση στις διάφορες ζώνες και επίπεδα και στους χώρους στάθμευσης ανάλογα με τον προορισμό του οχήματος. Ο χώρος στάθμευσης επιβατών και επισκεπτών έχει επιφάνεια 81.500τ.μ. που αντιστοιχεί σε 3.260 θέσεις (25τ.μ. ανά όχημα) και βρίσκεται ακριβώς απέναντι από τον αεροσταθμό, ενώ άλλοι δυο χώροι στάθμευσης προβλέπεται να χωροθετηθούν βορείως του αεροσταθμού και δυτικά του κύριου οδικού άξονα. Για το

ιπτάμενο προσωπικό προβλέφθηκαν 2.400 θέσεις και για τους υπόλοιπους εργαζόμενους στο αεροδρόμιο 4.900 θέσεις, ενώ προβλέπεται η διάθεση χώρου άμεσα προσβάσιμου στον αεροσταθμό, για την στάθμευση 100 ταξί και 10 λεωφορείων. (ΠΠΑ,1997)

Τέλος, προβλέπεται η δημιουργία ενός πολυτελούς ξενοδοχείου 5 ορόφων και 600 κλινών, το οποίο θα παρέχει πρόσθετες υπηρεσίες, όπως κέντρο υγείας, κέντρα διασκέδασης, συνεδριακό κέντρο κ.α., με ανεξάρτητο χώρο στάθμευσης. Καθώς και η εγκατάσταση πρακτορείων ενοικιαζόμενων αυτοκινήτων.

Πίνακας 1-1 ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Διαχειριστής:	"Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε." (55% Ελληνικό Δημόσιο,45% Κοινοπραξία υπό την Hochtief AG)	
Μέλη της Κοινοπραξίας Ιδιωτών Εταιρών:	Hochtief AG	39,9%
	ABB Calor Emag Schaltanlagen AG	5%
	Flughafen Athen Spata Projektgesellschaft mbH	0,125%
Διάρκεια Σύμβασης:	30 έτη	
Προϋπολογισμός Έργου:	658 δισεκατομμύρια δραχμές (κατά προσέγγιση)	
Πηγές Χρηματοδότησης:	Επιδοτήσεις Ελληνικού Δημοσίου	44 δισ. δρχ
	Τέλος Ανάπτυξης Αεροδρομίου	78 δισ. δρχ
	Μετοχικό Κεφάλαιο	40 δισ. δρχ
	Δευτερεύον Χρέος	13 δισ. δρχ
	Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων	312 δισ. δρχ
	Επιδοτήσεις Ευρωπαϊκής Ένωσης - Ταμείο Συνοχής	73 δισ. δρχ
	Εμπορικές Τράπεζες (με εγγύηση Hermes)	98 δισ. δρχ
Έναρξη Λειτουργίας:	Μάρτιος 2001	
Διάρκεια Κατασκευής:	51 μήνες & 5 μήνες δοκιμαστικής λειτουργίας	
Αριθμός Επιβατών:	Έως 16 εκατομμύρια επιβάτες το χρόνο, σε πρώτο στάδιο	
Εμπορευματική Κίνηση/ Cargo:	Σχεδιασμός για 220.000 τόνους το χρόνο	
Μήκος Διαδρόμων:	4 χλμ. περίπου ο καθένας	
Κινήσεις Αεροσκαφών:	Έως και 65 προσγειώσεις - απογειώσεις την ώρα ή 600 την ημέρα	
Θέσεις Αεροσκαφών:	89 (24 εφαπτόμενες και 65 απομακρυσμένες)	
Κεντρικός Αεροσταθμός:	4 επίπεδα, 14 γέφυρες επιβίβασης επιβατών, 150.000 τ.μ.	
Δορυφόρος:	10 γέφυρες επιβίβασης επιβατών	
Θυρίδες εισιτηρίων:	163	
Πρόσβαση:	Λεωφόρος 6 λωρίδων από το νότο (Αττική Οδός) Υπαρξη διαθέσιμου χώρου για μελλοντική διπλή σιδηροδρομική σύνδεση με το αεροδρόμιο	

Πηγή: Ενημερωτικό Δελτίο-
πρόγραμμα ADAPT- τεύχος 1.
ΣΠΜΕ,273

1.4 ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Το νέο διεθνές αεροδρόμιο «Ελεύθερος Βενιζέλος» είναι ίσως το μεγαλύτερο έργο υποδομής στην Ελλάδα και ένα από τα μεγαλύτερα στην Ευρώπη. Είναι έργο μεγάλης στρατηγικής σημασίας γιατί θα αποτελέσει τη νέα «πύλη» της Νότιας Ευρώπης στον κόσμο. Η στρατηγική γεωπολιτική του θέση στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων και η υψηλή ποιότητα των υπηρεσιών του, προσδίδουν στο νέο αεροδρόμιο Αθηνών ηγετικό ρόλο στις διεθνείς αερομεταφορές. Ενώ κεντρικός στόχος του είναι να εξελιχθεί σε παγκόσμιο κόμβο (world hub) στην νοτιοανατολική Ευρώπη, με τη δημιουργία νέων διαδρομών, με την παροχή στους επιβάτες πλεονεκτικών συνδέσεων και με την προσέλκυση νέων αεροπορικών εταιρειών.

Με τον τρόπο αυτό, το αεροδρόμιο θα επιτρέψει στην Αθήνα να γίνει πρωτεύον κόμβος (primary hub) στην Ευρώπη.(Ενημερωτικό Δελτίο-τ.1-πρόγραμμα ADAPT)

Ο ρόλος των μεταφορών για την οικονομική ανάπτυξη των χωρών είναι καταλυτικός. Έτσι, ενώ οι αναπτυγμένες χώρες διαθέτουν, για την εξυπηρέτησή τους ένα ολοκληρωμένο δίκτυο μεταφορών (οδικό, σιδηροδρομικό, εναέριο), ο εκσυγχρονισμός αυτού του δικτύου είναι ο μόνος τρόπος για να διατηρήσουν τον ρόλο τους σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον. Από την άλλη πλευρά, το σύνολο των αναπτυσσόμενων χωρών, προκειμένου να λάβουν τα ευεργετικά αποτελέσματα ενός άρτιου μεταφορικού συστήματος (τουρισμός, συνάλλαγμα, εισαγωγές, εξαγωγές, ξένες επενδύσεις) δημιουργούν νέα διεθνή αεροδρόμια ή εκσυγχρονίζουν τα ήδη υπάρχοντα. (I.C.A.O. «The world of Civil Aviation 1993-1996» p43)

Η δημιουργία του νέου αεροδρομίου στα Σπάτα προσδίδει ένα νέο κυρίαρχο ρόλο στη πεδιάδα των Μεσογείων, την οποία καθιστά κομβικό σημείο στο σύστημα των εθνικών και διεθνών μεταφορών και στην οικονομική οργάνωση της μητροπολιτικής περιφέρειας της Αττικής. Καθώς θα συμβάλει και στην παραγωγική ανασυγκρότηση της περιοχής, η οποία θα αποκτήσει μια διαφορετική φυσιογνωμία. (ΣΠΜΕ-273)

2. ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

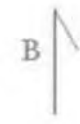
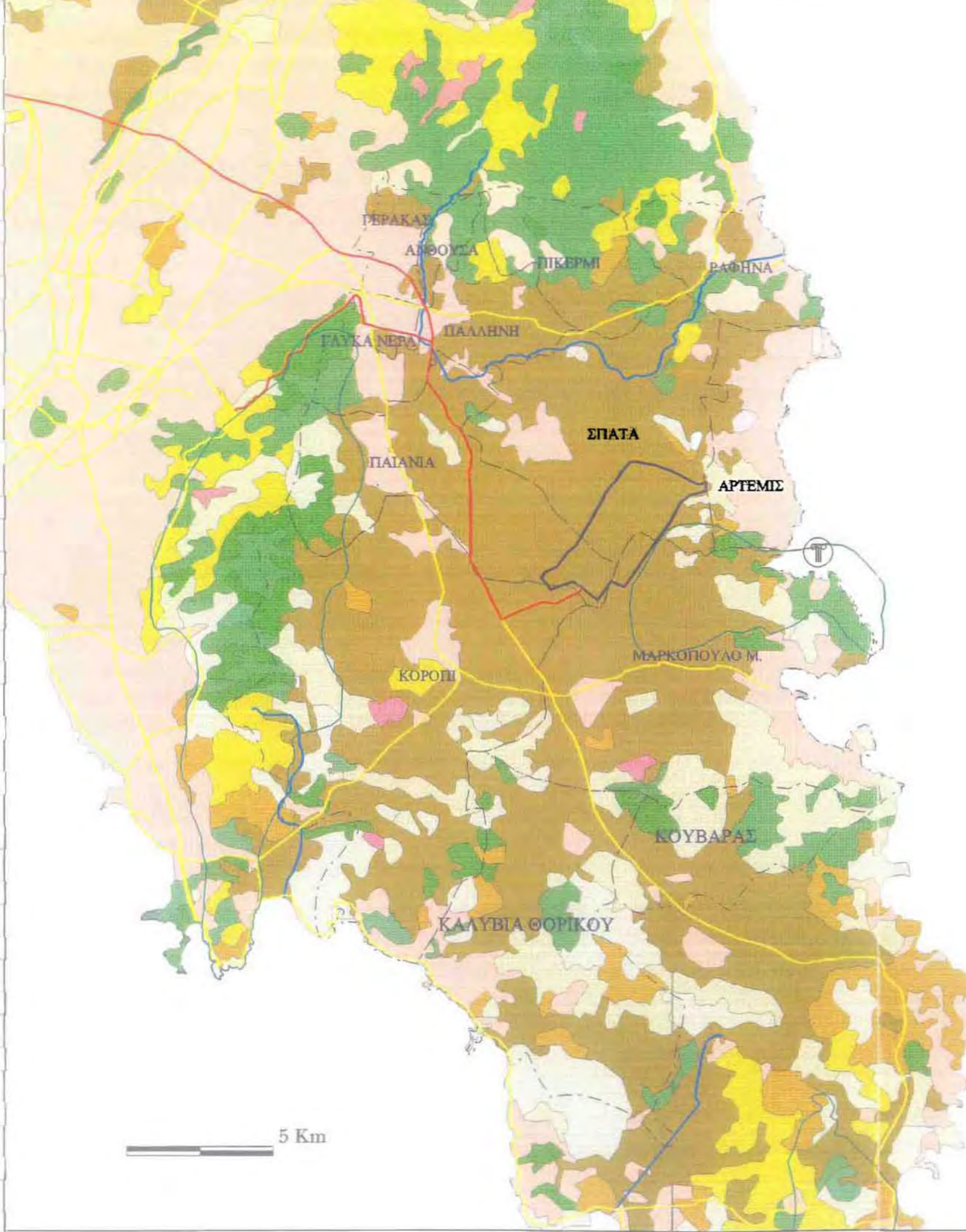
2.1 ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΑ ΕΔΑΦΟΥΣ

Η περιοχή μελέτης είναι μια πεδινή περιοχή με ελαφρά κυματοειδές ανάγλυφο, που δημιουργείται από διάσπαρτες εδαφικές εξάρσεις και μικρούς λόφους. Η περιοχή, όπως φαίνεται στο χάρτη 2, περιβάλλεται: στα δυτικά, από το ημιορεινό ανάγλυφο με τις έντονες κατά τόπους κλίσεις της Ανατολικής πλευράς του Υμηττού, στα βόρεια από τον φαρδύ αυχένα μεταξύ Υμηττού και Πεντέλης και τις νότιες παρυφές του Πεντελικού όρους, στα ανατολικά από την παράκτια ζώνη μεταξύ Ραφήνας και ακρωτηρίου Μαυρονορίου και στα νότια από τους ορεινούς όγκους του Πανείου και του Μαυροβουνίου.

Η υπό μελέτη περιοχή περιλαμβάνει δυο μεγάλες κύριες υδρολογικές λεκάνες και μια σειρά από μικρότερες. Η πρώτη καταλαμβάνει το νότιο μισό τμήμα του χώρου του αεροδρομίου, ακολουθεί τις κορυφές του Υμηττού και του Πανείου όρους και κινούμενη βορειοανατολικά, διέρχεται από τις κορυφές των λόφων της Μερέντας και καταλήγει στον όρμο της Βραυρώνας. Η επιφάνεια που καλύπτει είναι 215.000 στρέμματα περίπου και ο αποδέκτης των υδάτων αυτής της λεκάνης, μέσω του ποταμού Ερασίνου είναι ο όρμος της Βραυρώνας. Η απορροή του νερού από τις ανατολικές παρυφές του Υμηττού γίνεται ελεύθερα, χωρίς την παρεμβολή σημαντικών ρευμάτων. Τα επιφανειακά αυτά ύδατα ρέουν ελεύθερα και απορροφώνται όταν φθάσουν στην πεδιάδα. Αντίθετα, στα νότια της λεκάνης, η απορροή των υδάτων γίνεται κύρια διαμέσου ρευμάτων, τα οποία καταλήγουν στον Ερασινό ποταμό, στις εκβολές του οποίου σχηματίζεται ο υγρότοπος της Βραυρώνας. Μέσα στην έκταση του αεροδρομίου, αναπτύσσεται δευτερεύων χειμαρρικός κλάδος του Ερασίνου, ο οποίος όμως έχει κατά ένα σημαντικό μέρος του επιχωθεί για την κατασκευή του αεροδρομίου.

Η δεύτερη υδρολογική λεκάνη οριοθετείται από τις κορυφές του βόρειου Υμηττού (Καρακοβούνι), διέρχεται από τον Σταυρό και τις κλιτύες της Πεντέλης, σχηματίζοντας ένα πολύ πυκνότερο και αναπτυγμένο υδρογραφικό δίκτυο με κύριο κλάδο του ρέματος το Μέγα Ρέμα που τη διασχίζει και καταλήγει στην περιοχή νότια του λιμανιού της Ραφήνας. Η επιφάνεια της λεκάνης είναι 133.000 στρέμματα, μέσα στο οποίο συμπεριλαμβάνεται και το βόρειο μισό τμήμα του αεροδρομίου.

Οι δύο παραπάνω λεκάνες έχουν κοινό υδροκρίτη στην περιοχή εντός του αεροδρομίου.



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ - ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
 ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΧΑΡΤΗΣ 2:
 ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΠΕΥΚΗ ΑΡΑΗ
- ΠΕΥΚΗ ΠΥΚΝΗ
- ΠΕΥΚΗ - ΘΑΜΝΟΙ
- ΕΛΑΤΗ ΠΥΚΝΗ
- ΕΛΑΤΗ - ΘΑΜΝΟΙ
- ΕΛΑΤΗ - ΠΕΥΚΗ
- ΑΡΑΙΟΙ ΘΑΜΝΟΙ
- ΠΥΚΝΟΙ ΘΑΜΝΟΙ
- ΟΙΚΙΣΜΟΙ 92
- ΓΕΩΡΓΙΚΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ
- ΧΟΡΤΟΛΚΕΣ ΕΚΤ.
- ΥΔΑΤΑ
- ΑΓΟΝΑ
- ΑΝΑΔΑΣΩΣΕΙΣ ΠΕΥΚΗΣ
- ΠΕΥΚΗ - ΟΙΚΙΣΜΟΙ
- ΛΑΤΟΜΕΙΑ
- ΝΑΤΥΡΑ
- ΚΥΡΙΑ ΡΕΜΑΤΑ
- ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ
- ΒΑΣΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
- ΟΡΙΑ Ο.Τ.Α.
- ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ

ΠΗΓΗ: ΔΑΣΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2002

5 Km

Τα μετεωρικά νερά εν μέρει αποστραγγίζονται επιφανειακά και εν μέρει υπογείως, τροφοδοτώντας τους καρστικούς, τους τριτογενείς και τους φρεάτιους υδροφόρους ορίζοντες. Γενικά, η κατεύθυνση των επιφανειακών και των υπογείων απορροών είναι από δυτικά (ανατολική πλευρά Υμηττού και νότια πλευρά Πεντέλης) προς τα ανατολικά (ανατολική ακτή Αττικής). Οι καρστικοί και οι τριτογενείς υδροφορείς είναι τοπικά πλούσιοι και εκμεταλλεύσιμοι και δίνουν καλής ποιότητας νερό, παρά το γεγονός ότι έχουν υποστεί μεγάλου βαθμού ανθρωπογενείς επιδράσεις, με αποτέλεσμα την εμφάνιση ποσοτικών και ποιοτικών προβλημάτων.

Από άποψη σεισμικότητας η περιοχή χαρακτηρίζεται ως ασθενώς σεισμόπληκτη, ενώ η σεισμικότητα του εδάφους κυμαίνεται μικρής και μέτριας επικινδυνότητας.

2.2 ΤΟ ΚΛΙΜΑ

Το κλίμα της περιοχής ανήκει στον ημίξερο μεσογειακό τύπο. Τα κύρια χαρακτηριστικά του είναι οι χαμηλές βροχοπτώσεις, οι σπάνιες ημέρες παγετού και χιονιού, η μεγάλη ηλιοφάνεια και το μικρό θερμοκρασιακό εύρος. Οι επικρατούσες διευθύνσεις ανέμου είναι οι βορειοανατολικές και νοτιοδυτικές. Επικρατούν γενικώς ασθενείς άνεμοι. Η μέση ετήσια τιμή της ταχύτητας του ανέμου είναι περίπου 3m/s, ενώ οι μέγιστες κυμαίνονται από 9 έως 15m/s. Τα χαρακτηριστικά αυτά καθιστούν το κλίμα ήπιο, η ηπιότητα δε αυτή αυξάνεται από το εσωτερικό προς τις ακτές. (ΥΠ,2001)

Η μέση ετήσια βροχόπτωση ανέρχεται σε 400mm περίπου. Ο ετήσιος αριθμός ημερών βροχής είναι περίπου 100 ημέρες. Η μέση ετήσια θερμοκρασία κυμαίνεται στους 18 °C περίπου, ενώ η ηλιοφάνεια ανέρχεται σε 2.900 ώρες το χρόνο. Από την ανάλυση των παρατηρήσεων της νεφοκάλυψης, το ποσοστό των ημερών με καθαρό ουρανό σε ετήσια βάση ανέρχεται σε 35%, ενώ το ποσοστό των ημερών με πλήρη ηλιοφάνεια ανέρχεται σε 15%. Οι τιμές αυτές παρουσιάζουν σημαντική εποχιακή διακύμανση, καθώς και κατά τη διάρκεια της ημέρας. Γενικά, παρατηρείται ότι τις κατά τις πρώτες πρωινές ώρες, το ποσοστό νεφοκάλυψης είναι σχετικά μικρό, ενώ κατά τις μεσημβρινές ώρες εμφανίζεται μεγαλύτερο ποσοστό, όλες τις εποχές. Αυτό δείχνει, ότι η διαμόρφωση της τοπογραφίας παίζει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη αναβατικών ρευμάτων τις μεσημβρινές ώρες και στη δημιουργία νέφωσης.

Σε μελέτη του Πανεπιστημίου Αθηνών (1994), όπου διερευνήθηκε η κίνηση των αερίων μαζών και των αλληλεπιδράσεων των συστημάτων κυκλοφορίας, διαπιστώθηκε ότι παρατηρείται κίνηση των αερίων μαζών από τη πεδιάδα των Μεσογείων προς το

Λεκανοπέδιο, χωρίς όμως το φαινόμενο αυτό να είναι σε θέση να επηρεάσει δυσμενώς τα επίπεδα ατμοσφαιρικής ρύπανσης της Αττικής, αφενός μεν λόγω του μικρού βάθους διείδυσης και αφετέρου, λόγω των σχετικά υψηλών επιπέδων ατμοσφαιρικής ρύπανσης του Λεκανοπεδίου.

2.3 ΟΙΚΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

Το φυσικό περιβάλλον περιλαμβάνει σε μικρότερες ή μεγαλύτερες εκτάσεις τους παρακάτω τύπους οικοσυστημάτων:

- Δάση χαλεπίου πεύκης
- Θαμνώνες (μακκί) με πουρνάρια, σχίνους, αγριελιές
- Φρύγανα με ποικιλία αγκαθωτών και αρωματικών μικρών θάμνων
- Ρέματα με υγρόφιλη βλάστηση
- Υγροτόπους (βάλτους)
- Βραχώδεις ακτές με αλόφιλη βλάστηση
- Αμμώδεις ακτές με αμμοθίνες
- Σπηλιές
- Αγρο-οικοσυστήματα

Δάση πεύκων, θαμνώνες και φρύγανα, υπάρχουν κατά κύριο λόγο στις πλαγιές των λοφωδών εξάρσεων και συγκεκριμένα:

Στις ανατολικές πλαγιές του Υμηττού, του οποίου το βόρειο και το νότιο λοφώδες τμήμα καλύπτονται από πευκοδάση, ενώ τα υπόλοιπα τμήματα του καλύπτονται από αραιούς θαμνότοπους και φρύγανα.

Στις νότιες πλαγιές της Πεντέλης, όπου μετά τη μεγάλη πυρκαγιά του 95, έχουν περισωθεί μόνο λίγα μεμονωμένα δέντρα ή συστάδες πεύκων, κυρίως κοντά σε κατοικημένες ζώνες ή κοντά σε δρόμους. Αναμένεται όμως σε εκτεταμένες περιοχές φυσική αναγέννηση, αφού τα πεύκα ήταν αρκετά μεγάλα σε ηλικία.

Στον όγκο της Μερέντας, που είναι κυρίως καλυμμένος με θαμνώνες.

Στον όγκο του Μαυροβουνίου, που είναι στο μεγαλύτερο μέρος δασωμένος με πεύκα και με ψηλό μακκί στην κοιλάδα του ρέματος Πρόι-Στείρι που τον διασχίζει.

Στους λόφους Περάτη και Πυργάρι, νότια της Βραυρώνας.

Στην περιοχή Παλιάς Βραύνας-Δεσεσπότη, βόρεια και βορειοδυτικά της Βραυρώνας, υπάρχουν μικρές περιοχές με πεύκα και μακκί.

Στην περιοχή νότια και νοτιοδυτικά της Ραφήνας, όπου υπάρχουν πευκοδάση, μάζα στα οποία παρατηρείται αρκετή διάσπαρτη δόμηση.

Στο λόφο Μπούρα, δυτικά των Σπάτων, μέρος του οποίου καλύπτεται από δάσος πεύκων και μακκί.

Στους λόφους Πυργάρι και Πήλια, βορειοανατολικά της Παιανίας, που καλύπτονται κυρίως από μακκί και μικρές περιοχές με Παύκα στο Πυργάρι.

Στο λόφο Κάμαρα, νότια της Παιανίας, που καλύπτεται από πευκοδάσος και μακκί.

Στο λόφο Κόντρα, νοτιοδυτικά του Κορωπίου που καλύπτεται από χαμηλούς θαμνώνες.

Στη σειρά των λοφωδών εξάρσεων που βρίσκονται στα νοτιοανατολικά του Κορωπίου, που καλύπτονται από χαμηλούς θαμνώνες.

Τέλος, στις πλαγιές του Πανείου όρους, που καλύπτεται από θαμνώνες, μέσα στους οποίους παρατηρείται φυσική αναγέννηση με νεαρά πευκάκια.

Τα ρέματα με υγρόφιλη βλάστηση εμφανίζονται κατά τόπους διάσπαρτα μέσα στη περιοχή μελέτη, αφού μεγάλο μέρος της κοίτης των τριών βασικών ρεμάτων και των παρακλαδιών τους έχει καταληφθεί από άλλες χρήσεις, κυρίως γεωργικές αλλά και οικιστικές. Ο ποταμός Ερασίνοσ που σε παλαιότερες εποχές διέσχισε, μαζί με τα παρακλάδια του ολόκληρη τη πεδιάδα των Μεσογείων, διατηρείται σήμερα σε μικρά μόνο τμήματα και κοντά στις εκβολές του, στον όρμο της Βραυρώνας. Ένα αξιόλογο τμήμα του βρίσκεται κοντά στον πύργο της Βραύνας, ενώ κατά τόπους εμφανίζεται η κοίτη με παρόχθια βλάστηση στις ανοιχτές κοιλάδες νοτιοανατολικά του Μαρκόπουλου. Το Μέγα Ρέμα που αποστραγγίζει τις νότιες πλαγιές της Πεντέλης και εκβάλλει στην παραλία της Ραφήνας, η κοίτη του και η παρόχθια βλάστηση διατηρούνται σε μεγάλο μέρος του. Σε καλή κατάσταση διατηρούνται οι ρεματιές στην ορεινή ζώνη (όπου μετά την πυρκαγιά έχουν αρχίσει να γίνονται ορισμένα έργα για την αναχαίτιση των διαβρώσεων), καθώς και στην περιοχή του Πικερμίου και σε μεγάλο τμήμα της οικιστικής περιοχής της Ραφήνας, εκτός από το τμήμα κοντά στην εκβολή που έχει διευθετηθεί.

Τέλος το ρέμα Πρόι-Στείρι, που διασχίζει το δάσος του Μαυροβουνίου εμφανίζεται αξιόλογο στο ανώτερο τμήμα του, ενώ το κατώτερο τμήμα του που εκβάλλει νότια του Πόρτο Ράφτη, έχει καταληφθεί από καλλιέργειες και οικόπεδα.

Οι υγρότοποι² που εμφανίζονται στην περιοχή βρίσκονται κατά μήκος της ακτής. Συγκεκριμένα: Η αλυκή Λούτσα, βρίσκεται στο βόρειο άκρο της κοινότητας Αρτέμιδας. Τμήμα του υγροτόπου έχει καταληφθεί από αθλητικές εγκαταστάσεις (γήπεδα), ενώ στην περίμετρο του έχουν αποθεθεί μεγάλες ποσότητες μπαζών και απορριμμάτων. Μέρος του υγροτόπου καλύπτεται από καλάμια και το υπόλοιπο καλύπτεται από γλυκό νερό το χειμώνα, ενώ το καλοκαίρι ξηραίνεται. (ΠΠΑ, 1996)

Ο υγρότοπος της Βραυρώνας είναι η πιο σημαντική τοποθεσία στην περιοχή και η οποία περιλαμβάνει μια εξωτερική (προς τη παραλία) ζώνη με αλόφυτα, μια περιοδικά κατακλυζόμενη ζώνη με βούρλα, μια ζώνη με καλάμια και λόχμες με αρμυρίκια. Οι διάφορες περιοχές γύρω από τον υγρότοπο είναι επίσης σημαντικές από οικολογικής πλευράς, λόγω του ότι είναι γειτονικές με τον υγρότοπο και οι ανθρώπινες δραστηριότητες είναι περιορισμένες.

Στον υγρότοπο της Βραυρώνας (έκταση-100 Ha) βρίσκεται ο μεγαλύτερος αριθμός σημαντικών ειδών (77) και ο μεγαλύτερος συνολικά αριθμός ειδών (255). Μια άλλη σημαντική τοποθεσία με σημαντική οικολογική αξία, βρίσκεται στο νότιο τμήμα της Ραφήνας (έκταση-300 Ha). Η περιοχή αυτή κατέχει τη δεύτερη θέση σε συνολικό αριθμό ειδών (222) και την τρίτη σε αριθμό σημαντικών ειδών (41), σύμφωνα με τη βάση δεδομένων Α.Ι.Α. BIOMonitoring Information System (AIA BIOMIS) για την εκτίμηση της υπάρχουσας κατάστασης για τα φυτικά είδη και τη βλάστηση, για την ορνιθοπανίδα και για τα υπόλοιπα σπονδυλόζωα, η οποία έγινε στα πλαίσια του προγράμματος βιο-παρακολούθησης (παρακολούθησης των διάφορων οικοσυστημάτων στην περιοχή του αερολιμένα) που καθιερώθηκε το 1997 από την εταιρεία του Αερολιμένα και ερευνά για πιθανές αλλοιώσεις στη γλωρίδα και την πανίδα στην γύρω περιοχή.(ΥΠ,2001)

Όσο αφορά τις ακτές στην περιοχή είναι κυρίως βραχώδες με μικρή κλίση αλλά και κατά τόπους απόκρημνες. Οι βραχώδες ακτές δεν έχουν υποστεί σημαντική υποβάθμιση και διατηρούν τη φυσική τους βλάστηση και πανίδα. Όλες σχεδόν οι αμμώδεις παραλίες έχουν ισοπεδωθεί, καταλαμβάνουν μικρή σχετικά έκταση και το καλοκαίρι δέχονται μεγάλο αριθμό επισκεπτών.

Στην περιοχή μελέτης υπάρχουν πολλές σπηλιές και βάραθρα. Η μόνη που έχει αξιοποιηθεί τουριστικά είναι η σπηλιά Κουτούκι, στις πλαγιές του Υμηττού (πάνω από την Παιανία). Σπήλαια και βάραθρα υπάρχουν στο Πάνειο (σπήλαια Κερατέας, Μεγάλη

² Περιοχές που κατακλύζονται μόνιμα ή προσωρινά με επιφανειακά ή υπόγεια νερά.

Θρακιά Καλυβιών), στη Μερέντα (σπηλαιοβάραθρο Χόνι Λάγκη, Σπηλιά Κουβαρά, Θρακιά Πλιακά κ.α.), ενώ τα περισσότερα τα διαθέτει ο Υμηττός (όπου έχουν καταγραφεί 27 σπήλαια και βάραθρα).

Τα αγροοικοσυστήματα συντηρούν σημαντικούς και ιδιαίτερους πληθυσμούς ζώων και πουλιών, όταν οι καλλιέργειες έχουν παραμείνει αναλλοίωτες για χρόνια. Τέτοιες περιοχές αποτελούν κυρίως οι ελαιώνες, τα αμπέλια και άλλες δενδρώδεις καλλιέργειες, που περιλαμβάνουν και το μεγαλύτερο μέρος της περιοχής μελέτης.

2.4 ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΟΙΚΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Το ρέμα Ραφήνας και οι κυριότεροι παραπόταμοί του (ρέμα Παναγίτσας, Γέρακα κ.κ.) ανήκουν στην ομάδα ρεμάτων της Αττικής που έχουν χαρακτηριστεί ως ιδιαίτερου περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος με την 9173/1642/93 υπουργική απόφαση (ΦΕΚ 281Δ/93).

Οι ορεινοί όγκοι Υμηττού και Πεντέλης, από το 1969 έχουν χαρακτηριστεί και κηρυχθεί ως τοπία ιδιαίτερου φυσικού κάλους (ΦΕΚ 236Β/69), ενώ σήμερα και οι δύο ορεινοί όγκοι διέπονται από ειδικά ΠΔ (ΦΕΚ 544Δ/78 και ΦΕΚ 167Δ/81 για την περιοχή του όρους Υμηττού, ΦΕΚ 755Δ/88 και ΦΕΚ 253Δ/89 για την περιοχή του όρους Πεντέλη) με περιορισμούς στη δόμηση για την προστασία των ορεινών όγκων.

Με την υπ' αριθμό 108424/34 απόφαση του Υπουργού έχει κηρυχθεί αναδασωτέα έκταση η περιοχή του λεκανοπεδίου Αττικής (ΦΕΚ 133Β/34). Στην περιοχή της Πεντέλης, του Υμηττού και των Μεσογείων έχουν εκδηλωθεί πλήθος πυρκαγιών καθώς και αρκετές δασικές εκτάσεις έχουν εκχερσωθεί και καταπατηθεί, όπου έχουν κηρυχθεί αναδασωτέες.

Ενώ, ο αιγιαλός και η παραλία ορίζεται και καθορίζεται σύμφωνα με τον Α.Ν. 2344/40.

Η Βραυρώνα περιλαμβάνεται στις περιοχές NATURA 2000 (Δίκτυο Προστατευόμενων Περιοχών Φύση 2000), που προβλέπει το άρθρο 3 της Οδηγίας 92/43/ΕΟΚ του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων, της άγριας χλωρίδας και πανίδας. Η περιοχή περιλαμβάνεται στον Εθνικό Κατάλογο με κωδικό (GR3000004).

2.5 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΣΤΟ ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Οι χημικές και τοξικές ουσίες, που παράγονται από τα εκπεμπόμενα αέρια των οχημάτων εδάφους και των αεροσκαφών, από τις εγκαταστάσεις (κλιματισμός, θέρμανση

κλπ), από τις λειτουργίες του αεροδρομίου (πλύση, βαφή, καύσιμα κλπ) από τα λύματα, τα βιομηχανικά απόβλητα και τα στερεά απορρίμματα, ρυπαίνουν σημαντικά:

- τους φυσικούς αποδέκτες
- την ατμόσφαιρα
- το έδαφος
- τον υπόγειο υδροφόρο ορίζοντα και τους υπόγειους υδάτινους αποδέκτες

2.5.1 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΗ ΙΣΟΡΡΟΠΙΑ

Με την εγκατάσταση και λειτουργία του νέου αεροδρομίου της Αθήνας, καθώς και των μεγάλων κυκλοφοριακών έργων πρόσβασης σε αυτό, που αποτελεί πιθανότατα το σημαντικότερο έργο στην Αττική τα τελευταία χρόνια, αναμένεται να δημιουργηθούν ισχυρές τάσεις ανάπτυξης ενός νέου πόλου αστικοποίησης στην πεδιάδα των Μεσογείων. Η αυθαίρετη και απότομη μεταβολή μεγάλων τμημάτων φυσικών υπαίθριων εκτάσεων και γεωργικής γης σε αστικούς σχηματισμούς, οδηγούν στην εξαφάνιση μιας σειράς από είδη του φυσικού και ζωικού κόσμου που είχαν εγκλιματισθεί στις οικολογικές συνθήκες της περιοχής. Απειλείται δηλαδή άμεσα, η βιοποικιλότητα του αττικού τοπίου, αλλά και προμηνύει μακροπρόθεσμα δυσάρεστες κλιματολογικές μεταβολές.

Η σταδιακή πραγματοποίηση των επακόλουθων συνοδευτικών του αεροδρομίου, με την αντικατάσταση του φυσικού εδάφους με άσφαλτο και μπετόν, θα προκαλέσουν μια διαταραχή της οικολογικής ισορροπίας της περιοχής. Οι προσπάθειες που θα γίνονται δεν μπορούν να αποβλέπουν στην πλήρη διασφάλισή της οικολογικής ισορροπίας, αλλά στην ελαχιστοποίηση της διαταραχής και στον έλεγχο της νέας οικολογικής ισορροπίας που θα προκύψει. (Πολυχρονόπουλος, 2001 & ΤΕΕ, 1976).

2.5.2 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΑΚΟΥΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Ο θόρυβος εξαιτίας του αεροδρομίου στον περιβάλλοντα χώρο, προκαλεί τη σημαντικότερη όχληση στους κατοίκους των κατοικούμενων περιοχών.

Ο θόρυβος αυτός, εξαρτάται από την χρήση των αεροδρομίων (διεθνή, τοπικά ή στρατιωτικά), από τους τύπους και τον αριθμό των αεροσκαφών που το χρησιμοποιούν και από τις διαδρομές των αεροσκαφών που προσεγγίζουν ή απογειώνονται.

Για να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα και να μελετηθεί με μεγαλύτερη ακρίβεια, χρησιμοποιούνται μεθοδολογίες που σκοπό έχουν την καταγραφή καμπύλων ίσου

θορύβου, σχηματίζοντας με αυτό τον τρόπο ζώνες μέσα στις οποίες το πρόβλημα του θορύβου μπορεί να αντιμετωπιστεί κατάλληλα.

Οι τρεις διεθνώς παραδεδεγμένοι μέθοδοι εντόπισης των ζωνών θορύβου είναι οι μέθοδοι CNR, NEF και NNI. (ΤΕΕ, 1976)

Η επικρατέστερη μέθοδος είναι η μεθοδολογία NEF (Noise Exposure Forecast), η οποία έχει υιοθετηθεί από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Ο δείκτης NEF για τον αεροπορικό θόρυβο ορίζεται σύμφωνα με τον τύπο:

$$NEF=L_{EPN} + 10*\log_{10} (nD+16.67*nN)-88$$

όπου:

L_{EPN} είναι τιμή του Effective Perceived Noise Level σε μονάδες EPN dB, που μετράται στο δέκτη από την κίνηση ενός συγκεκριμένου αεροσκάφους.

nD είναι ο αριθμός παρομοίων συμβάντων/ κινήσεων αεροσκαφών που λαμβάνουν χώρα κατά τη διάρκεια της ημέρας

nN είναι ο αντίστοιχος αριθμός κατά τη διάρκεια της νύχτας. Στην περίπτωση των ελληνικών συνθηκών, μεταξύ των ωρών 07:00-22:00 και 22:00-07:00 αντίστοιχα.(ΙΠΑ,1996)

Με αυτό το τρόπο σχεδιάζονται οι ισοθορυβικές καμπύλες, όπως φαίνεται στο χάρτη 3, ώστε να δημιουργούνται ζώνες, όπου καθορίζονται ειδικοί όροι δόμησης, περιορισμοί στις χρήσεις γης και στους όρους λειτουργίας του αερολιμένα.(ΤΕΕ,1976)

Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία (ΠΔ 1178/81), καθορίζονται τρεις ζώνες των επιπέδων θορύβου:

Ζώνη 1: Επίπεδα θορύβου υψηλότερα από 40 NEF (κατηγορία I)

Ζώνη 2: Επίπεδα θορύβου μεταξύ 30 και 40 NEF (κατηγορία II)

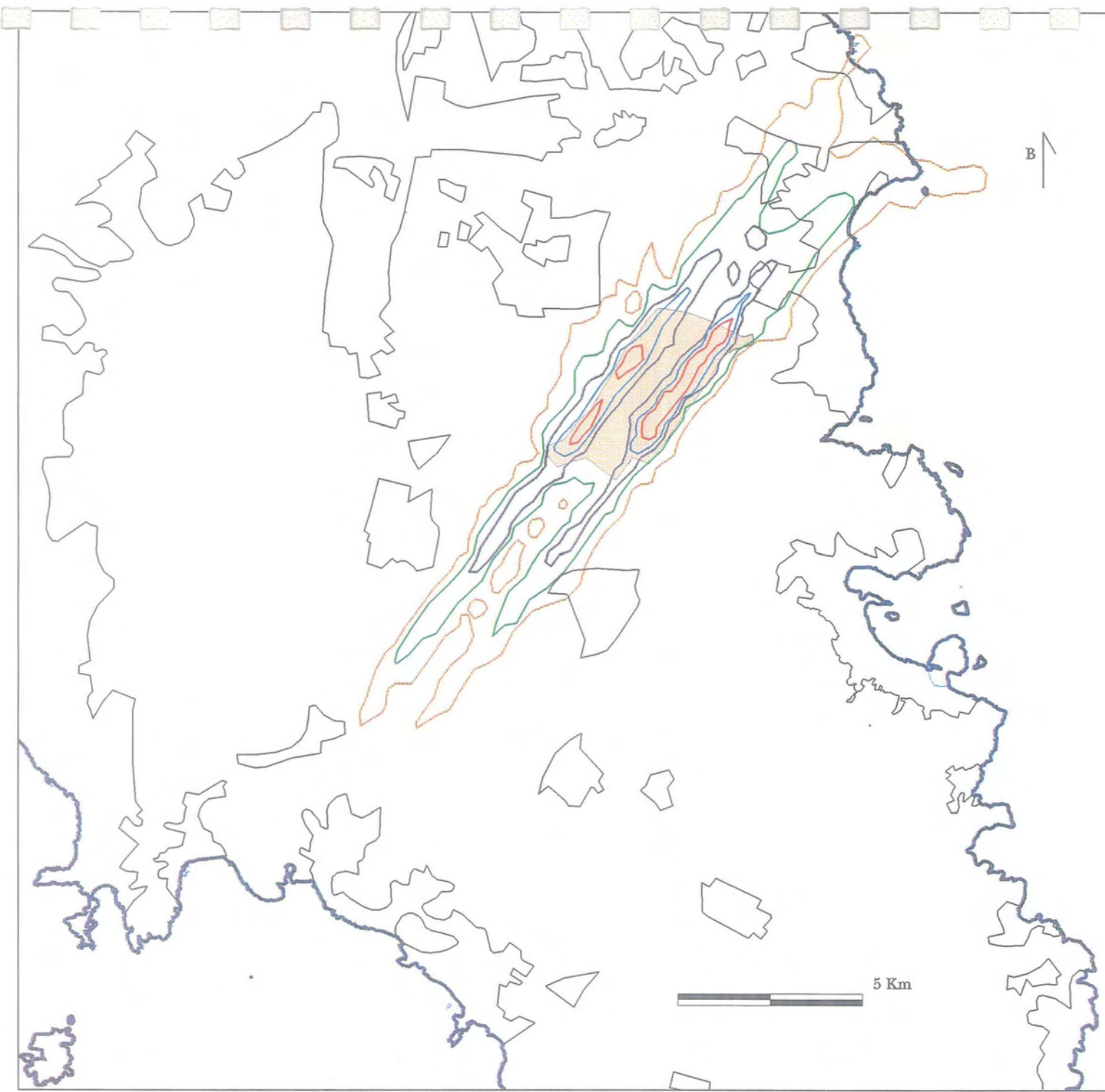
Ζώνη 3: Επίπεδα θορύβου χαμηλότερα από 30 NEF (κατηγορία III)

Αντίστοιχα με τις παραπάνω ζώνες, η όχληση από θόρυβο αεροσκαφών σε περιοχές γύρω από το αεροδρόμιο κατατάσσονται σε τρεις κατηγορίες:

III. Σε αναπτυσσόμενες περιοχές επανειλημμένα έντονα παράπονα. Αναμένεται μαζική αντίδραση. (Υψηλή όχληση θορύβου)

II. Σε αναπτυσσόμενες περιοχές, μεμονωμένα πιθανώς επίμονα παράπονα. Μπορεί να υπάρχει μεμονωμένη αντίδραση. (Μέτρια όχληση θορύβου)

I. Πιθανά παράπονα. Η όχληση θορύβου μπορεί να έχει επίδραση σε κάποιες τοπικές δραστηριότητες. (Χαμηλή όχληση θορύβου)



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ - ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΧΑΡΤΗΣ 3:
ΖΩΝΕΣ ΝΕΦ ΓΙΑ ΤΟ 2002

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  25 ΝΕΦ
-  30 ΝΕΦ
-  35 ΝΕΦ
-  40 ΝΕΦ
-  45 ΝΕΦ
-  ΟΡΙΑ ΟΙΚΙΣΜΩΝ

ΕΚΠΟΝΗΤΗΣ:
ΜΑΡΑΓΚΟΥΔΑΚΗ ΚΑΤΕΡΙΝΑ

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2002

Για τον προσδιορισμό των επιπέδων θορύβου και για την ανάπτυξη των περιοχών γύρω από το αεροδρόμιο, καθορίζονται τέσσερις γενικές κατηγορίες επιδράσεων: 0, I, II και III. Οι κατηγορίες αυτές, αντιστοιχούν στις ζώνες θορύβου και στην πρόταση για χρήσεις γης του ΠΔ 1178/81, ως εξής:

Κατηγορία 0: Καμία επίδραση. Καθαρά αποδεκτή χρήση γης.

Κατηγορία I: Χαμηλή επίδραση. Συνήθως αποδεκτή χρήση γης.

Κατηγορία II: Μέτρια επίδραση. Συνήθως μη αποδεκτή χρήση γης.

Κατηγορία III: Υψηλή επίδραση. Καθαρά μη αποδεκτή χρήση γης.

Σύμφωνα με τις παραπάνω κατηγορίες τα κριτήρια θορύβου αεροδρομίου, συνοψίζονται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 2-1: ΒΑΘΜΟΣ ΑΠΟΔΟΧΗΣ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΕΠΙΔΡΑΣΕΩΝ ΓΙΑ ΕΠΙΠΕΔΑ NEF

α/α	Χρήσεις γης	Κατηγ. 0	Κατηγ. I	Κατηγ. II	Κατηγ. III
1	Μονοκατοικίες, λυόμενα	<25	25-30	30-40	>40
2	Πολυκατοικίες, ορφανοτροφεία	<25	25-30	30-40	>40
3	Ξενοδοχεία	<30	30-35	35-45	>45
4	Σχολεία, βιβλιοθήκες, εκκλησίες, νοσοκομεία	<25	25-30	30-40	>40
5	Θέατρα, αίθουσες συναυλιών	<15	15-25	25-35	>35
6	Γήπεδα, υπαίθριοι χώροι άθλησης	<25	25-30	30-40	>40
7	Πάρκα, παιδικές χαρές	<20	20-30	30-40	>40
8	Γήπεδα γκολφ, ιπποδρόμια, νεκροταφεία	<25	25-35	35-45	>45
9	Κτίρια γραφείων, επιχειρήσεων, γενικών επαγγελματικών υπηρεσιών	<30	30-40	40-45	>45
10	Εμπορική περιοχή λιανικής, κινηματογράφοι, εστιατόρια	<30	30-40	40-45	>45
11	Εμπορική περιοχή χονδρικής, βιομηχανίες, επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας	<35	35-45	45-50	>50
12	Βιομηχανίες, τηλεπικοινωνίες	<20	20-35	35-45	>45
13	Κτηνοτροφία, πτηνοτροφία	<25	25-40	40-45	>45
14	Γεωργία, μεταλλεία, αλιεία	<40	>40	-	-

Πηγή: TRADEMCO,2000

Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα, όπου δείχνει την περιοχή σε τ.χλμ., που περικλείεται από τις ισοθρουβικές καμπύλες NEF για τους τρεις χρονικούς ορίζοντες. Παρατηρείται ότι οι περιοχές που περικλείονται από την κάθε καμπύλη NEF μειώνονται από το έτος 2002 προς το έτος 2007, ενώ η αεροπορική κίνηση αυξάνεται κατά 18,5%. Αυτό συμβαίνει λόγω της μεταβολής της σύνθεσης του στόλου αεροσκαφών

Οι επιπτώσεις του αεροδρομίου των Σπάτων στην περιοχή των Μεσογείων

με αεροσκάφη που κάνουν λιγότερο θόρυβο. Για το έτος 2012, οι περιοχές που περικλείονται από κάθε καμπύλη NEF αυξάνονται λόγω αύξησης της αεροπορικής κίνησης κατά 25,6% με βάση το υψηλό (hub) σενάριο πρόβλεψης κίνησης.

Πίνακας 2-2: ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΟΥ ΠΕΡΙΚΛΕΙΕΤΑΙ ΑΠΟ ΚΑΜΠΥΛΕΣ NEF

Έτος	25 NEF	30 NEF	35 NEF	40 NEF	45 NEF
2002	42,02 τ.χλμ	21,02 τ.χλμ	9,04 τ.χλμ	4,07 τ.χλμ	1,93 τ.χλμ
2007	40,17 τ.χλμ	18,76 τ.χλμ	8,04 τ.χλμ	3,51 τ.χλμ	1,63 τ.χλμ
2012	45,26 τ.χλμ	22,24 τ.χλμ	9,45 τ.χλμ	4,09 τ.χλμ	1,90 τ.χλμ

Πηγή: TRADEMCO,2000

Στην πόλη της Αρτέμιδος παρατηρούνται επίπεδα θορύβου των κατηγοριών I και II, καθώς και στην βιομηχανική περιοχή του Κορωπίου. Οι υπόλοιπες γύρω περιοχές δηλ. η Ραφήνα, τα Σπάτα και το Μαρκόπουλο δεν επηρεάζονται καθόλου από τις καμπύλες NEF, αφού τα επίπεδα θορύβου από τις εναέριες λειτουργίες βρέθηκαν να είναι χαμηλότερα των 25 NEF, όποτε δεν αναμένονται επιδράσεις.

Πίνακας 2-3: ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΑ ΕΠΙΠΕΔΑ NEF ΚΑΙ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΓΗΣ

Κατάταξη	Άρτεμις	-περιοχή κατοικίας (σε τ.χλμ.)	
	2002	2007	2012
Κατηγ.0 (<25 NEF)	11,257	11,348	10,653
Κατηγ.Ι (25-30 NEF)	2,474	2,392	2,833
Κατηγ.ΙΙ (30-40 NEF)	0,689	0,680	0,934
Κατηγ.ΙΙΙ (>40 NEF)	-	-	-
	Κορωπί	-βιομηχ. περιοχή (σε τ.χλμ.)	
Κατηγ.0 (<35 NEF)	2,239	2,239	2,239

Πηγή: TRADEMCO,2000

Για την πόλη της Αρτέμιδος δεν υπάρχει κανένα γενικό πολεοδομικό σχέδιο για την ακριβή κατανομή του πληθυσμού. Οι περιοχές που επηρεάζονται από την κατηγορία II είναι στην περίμετρο της πόλης, επομένως η πυκνότητα του πληθυσμού είναι πολύ χαμηλότερη από τον μέσο όρο με τον οποίο έγινε ο υπολογισμός.

Κατάταξη	Άρτεμις	-περιοχή κατοικίας (κάτοικοι)	
	2002	2007	2012
Κατηγ.Ι (25-30 NEF)	2717	3346	4533
Κατηγ.ΙΙ (30-40 NEF)	758	952	1495
Κατηγ.ΙΙΙ (>40 NEF)	-	-	-

Πηγή: TRADEMCO,2000

Σημαντικοί παράγοντες που λαμβάνονται υπόψη για το σχεδιασμό των ισοθροβικών καμπύλων είναι και ο προσανατολισμός των διαδρόμων και η κατεύθυνση και συχνότητα των ανέμων.

Τέλος, το ΠΔ 1178 δεν λαμβάνει υπ' όψη τις επιπτώσεις του αθροιστικού θορύβου στο περιβάλλον, δηλ. του θορύβου των λειτουργιών εδάφους (όπως τροχοπεδήσεις, αναμονές, δοκιμαστική λειτουργία, αρχικό στάδιο απογείωσης και προσγείωσης) κατά τη διάρκεια της ημέρας και της νύχτας. Παρ' όλα αυτά δεν βρέθηκαν σημαντικές επιπτώσεις από τον θόρυβο λειτουργιών εδάφους πέρα των ορίων του αεροδρομίου. (TRADEMCO, 2000)

Ο θόρυβος που προκαλείται από το αεροσκάφος και τους κινητήρες μεταβάλλεται κατά τη διάρκεια της προσγείωσης και της απογείωσης. Ο θόρυβος της απογείωσης είναι υψηλότερης στάθμης από το θόρυβο της προσγείωσης γιατί κατά τη φάση αυτή οι κινητήρες λειτουργούν στο μέγιστο της ισχύος.

Στο νέο αεροδρόμιο, κατά τη διάρκεια της ημέρας (7.00-23.00), τα αεροσκάφη προσγειώνονται συνήθως στο δυτικό διάδρομο (03L/21R) και διέρχονται από την περιοχή Ραφήνας και Αγ. Κυριακής, που βρίσκονται 8,5 χλμ. και 5,5 χλμ. αντίστοιχα από τον διάδρομο. Ενώ, ο ανατολικός διάδρομος χρησιμοποιείται για τις απογειώσεις των αεροσκαφών.

Τα αεροσκάφη που απογειώνονται από το ανατολικό διάδρομο (03R), διέρχονται πάνω από την οικιστική περιοχή της Αρτέμιδος, η οποία βρίσκεται σε απόσταση 1 χλμ. από το διάδρομο. Σύμφωνα με τις διαδικασίες αναχώρησης από αυτό το διάδρομο, τα αεροσκάφη μετά τα 1100 πόδια (330 μέτρα) πραγματοποιούν στροφή δεξιά. Ο βαθμός ανόδου του αεροσκάφους και κατ' επέκταση το σημείο στροφής καθορίζεται από τον τύπο και βάρος του αεροσκάφους και από τις μετεωρολογικές συνθήκες. Επομένως, αρκετές φορές πραγματοποιούνται χαμηλές πτήσεις στην κεντρική και βόρεια περιοχή της Αρτέμιδος, πριν τα αεροπλάνα περάσουν πάνω από την θαλάσσια περιοχή. Με αποτέλεσμα, ο θόρυβος που προκαλείται κάνει τις συνθήκες διαβίωσης στη Λούτσα εξαιρετικά δύσκολες.

Για τη μείωση όχλησης από το θόρυβο στις κατοικημένες περιοχές που βρίσκονται γύρω από το αεροδρόμιο και κατά μήκος της πορείας των αεροσκαφών, δημιουργήθηκαν οι Διαδικασίες Μείωσης Θορύβου (Noise Abatement Procedures -NAP). Πρόκειται για οδηγίες για τις λειτουργίες των αεροσκαφών χωρίς να περιορίζεται η ασφάλεια των πτήσεων. Σύμφωνα με αυτές, κατά τη διάρκεια της νύχτας και με συνθήκες βορείων ανέμων, οι απογειώσεις γίνονται από τον δυτικό διάδρομο, αποφεύγεται η χρήση του ανατολικού διαδρόμου (21L) για προσγειώσεις τη νύχτα καθώς για απογειώσεις

αεροσκαφών 2^{ου} κεφαλαίου. Τα «θορυβώδη» 737-200, έχουν τις περισσότερες κινήσεις απ' τα συνολικά αεροσκάφη 2^{ου} κεφαλαίου και εκπροσωπούν το 12% της συνολικής κίνησης στο «Ελευθέριος Βενιζέλος». Όπως όμως προβλέπεται από τη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, από 1^{ης} Απριλίου 2002 θα απαγορεύεται η χρήση τους.

Ακόμα, θέτουν περιορισμούς στις δοκιμές κινητήριων αεροσκαφών κατά τη διάρκεια της νύχτας και στην χρήση της βοηθητικής ισχύος του αεροσκάφους.

Στο πρώτο εξάμηνο λειτουργίας του αεροδρομίου, πραγματοποιήθηκε η εγκατάσταση του Συστήματος Παρακολούθησης Θορύβου NOMOS (Noise Monitoring System) σε μεγάλο βαθμό. Το σύστημα αποτελείται από δίκτυο (10) μόνιμων σταθμών παρακολούθησης θορύβου NMT (Noise Monitoring Terminal), ένα κινητό σταθμό και τη κεντρική μονάδα με λογισμικό για την συλλογή, επεξεργασία και αποθήκευση των στοιχείων. Οι σταθμοί NMTs εγκαθίστανται στην Αρτέμιδα (3), Σπάτα (3), Ραφήνα (1), Κορωπί (1), Μαρκόπουλο (1) και ένα μέσα στο χώρο του αεροδρομίου.

Το NOMOS κάνει αυτόματα χρονικό συσχετισμό των επιπέδων θορύβου με συγκεκριμένες κινήσεις αεροσκαφών. Τα δεδομένα των μετρήσεων χρησιμοποιούνται για την εκτίμηση των επιπτώσεων από τις κινήσεις των αεροσκαφών στα επίπεδα θορύβου στην γύρω περιοχή, καθώς και για τη διερεύνηση παραπόνων από το κοινό, τον έλεγχο της τήρησης των NAPs και τον γενικότερο σχεδιασμό.

Παρόλα αυτά οι διαμαρτυρίες και αναφορές συνεχίζονται, τόσο στη διοίκηση του αεροδρομίου όσο και στο υπουργείο μεταφορών, και κυρίως γίνονται από τους κατοίκους της Αρτέμιδος. (Περιβαλλοντική έκθεση, 2001)

2.5.3 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Στην περιοχή των Μεσογείων δεν υπάρχουν εγκαταστημένες μεγάλες βιομηχανικές μονάδες, εκτός από μικρές βιοτεχνικές εγκαταστάσεις ή εγκαταστάσεις υψηλής τεχνολογίας. Η κύρια επιβάρυνση της ατμόσφαιρας της περιοχής μέχρι την εγκατάσταση του αεροδρομίου, προερχόταν από την υπερτοπική κίνηση των οχημάτων, η διέλευση των οποίων γίνεται τις περισσότερες φορές μέσα από τα όρια των οικισμών. Σημαντικές πηγές ρύπανσης, που βρίσκονται σε γειτονικές περιοχές προς την περιοχή μελέτης, μπορεί να θεωρηθούν οι δύο μονάδες παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας της ΔΕΗ στην περιοχή του Λαυρίου και στην περιοχή Αλιβερίου, όπου οι αέριοι ρύποι μεταφέρονται στην περιοχή

των Μεσογείων, κάτω από ορισμένες μετεωρολογικές συνθήκες. Ενώ, μεταφορά αέριων ρύπων από την Αθήνα προς την περιοχή των Μεσογείων, δεν έχει τεκμηριωθεί επαρκώς. (ΠΙΑ,1996)

Η λειτουργία του αεροδρομίου των Σπάτων, έχει σημαντικές επιπτώσεις στην ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα, όπως φαίνεται στην Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του Αεροδρομίου (1992). Για την εκτίμηση της αύξησης χρησιμοποιήθηκε το μοντέλο ISC (Industrial Source Complex) των ΗΠΑ. Η εκτίμηση έγινε για δυο χρονικούς ορίζοντες, για τα έτη 2002 και 2012. Στον παρακάτω πίνακα φαίνονται τα αποτελέσματα για το σύνολο των οικισμών της περιοχής (Σπάτα, Παιανία, Κορωπί, Μαρκόπουλο, Αρτέμιδα και Γέρακα) και για την πόλη των Σπάτων.

Πίνακας 2-4: ΜΕΣΕΣ ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΕΙΣ $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Ρύπος	Σύνολο οικισμών περιοχής μελέτης	Μέση αύξηση ατμ. ρύπων	Σπάτα	Οριακή ετήσια τιμή	Όριο επιφυλακής λήψης μέτρων
TSP	114,5	22%	114,5	80 - 120	250
SO ₂	31	47%	40,3	80 - 120	200
NO _x	73	52%	76,8	50	200
CO	670	56%	697,3		15000
HC	2,6	50%	30		

Πηγή: ΜΠΕ,1992

Ακόμα εκτιμήθηκε ότι για το διοξείδιο του θείου (SO₂), θα υπάρξουν 1,2 ημέρες / έτος, κατά τις οποίες θα παρατηρείται υπέρβαση των ορίων τιμών επιφυλακής των συγκεντρώσεων SO₂ στην ατμόσφαιρα. Ενώ, θα υπάρχουν 1095 ωριαίες υπερβάσεις των τιμών ορίων επιφυλακής για το NO₂. Για τους άλλους ρύπους δεν παρατηρήθηκαν υπερβάσεις.

Σε πιο πρόσφατη μελέτη του Πανεπιστημίου Αθηνών (1994), έγινε η εκτίμηση της ποιότητας του αέρα. Συγκεκριμένα, υπολογίστηκαν οι συγκεντρώσεις του διοξειδίου του θείου (SO₂), διοξειδίου του αζώτου (NO₂), μονοξειδίου του άνθρακα (CO), υδρογονανθράκων και καπνού.

Στον παρακάτω πίνακα φαίνονται οι διάμεσες τιμές που προέκυψαν από το σταθμό του ΠΕΡΙΠΑ στο Μαρούσι, το 1993, οι αντίστοιχες μέγιστες πρόσθετες συγκεντρώσεις λόγω της λειτουργίας του αεροδρομίου για το έτος 2012 και τα όρια της ΕΕ (διάμεσες ημερήσιες μέσες τιμές).

Πίνακας 2-5: ΜΕΓΙΣΤΕΣ ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΕΙΣ ΛΟΓΩ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Ρύπος	1993	2012	ΟΡΙΑ ΕΕ
SO ₂	14 μgr /m ³	+36 μgr /m ³	80/100 μgr /m ³
NO ₂	26 μgr /m ³	+65 μgr /m ³	200 μgr /m ³
CO	18 mgr /m ³	+0,18 mgr /m ³	
καπνός	15 mgr /m ³	+13 mgr /m ³	80 μgr /m ³

Πηγή: ΠΑ, 1994

Η αύξηση της ρύπανσης θα συνεχίζεται με επιταχυνόμενο ρυθμό που θα οφείλεται στις αναμενόμενες μεταβολές στους οικισμούς και στην ανάπτυξη της περιοχής και όχι στην ανάπτυξη των λειτουργιών και διαδικασιών του αεροδρομίου.

Οι διαφορές που εμφανίζονται στις δυο μελέτες οφείλονται στα διαφορετικά μοντέλα που χρησιμοποιήθηκαν και στις διαφορετικές παραδοχές στις οποίες βασίστηκαν. Κοινό συμπέρασμα, είναι η αύξηση των επιπέδων διοξειδίων του θείου (SO₂) και οξειδίων του αζώτου (NO_x) σε ολόκληρη τη πεδιάδα των Μεσογείων.

Για την αντιμετώπιση του προβλήματος της προσέγγισης ή της υπέρβασης των θεσμοθετημένων ορίων εκπομπών των οξειδίων του αζώτου, έχουν θεσμοθετηθεί μέτρα για την τήρηση του κανονισμού ICAO, τα οποία αφορούν λειτουργικές δραστηριότητες στον χώρο εντός του αεροδρομίου, όπως: μείωση του χρόνου αναμονής των αεροσκαφών πριν από την απογείωση και του χρόνου παραμονής με αναμένες μηχανές μετά την προσγείωση, καθώς και εφοδιασμό με ειδικές συσκευές (test cells) μείωσης των εκπεμπόμενων αέριων ρύπων, κατά τη διάρκεια δοκιμής και συντήρησης των μηχανών των αεροσκαφών. (ΠΠΑ, 1996)

Τον Οκτώβριο του 1988, η Υπηρεσία Περιβάλλοντος εγκατέστησε και λειτουργεί έκτοτε συνεχώς στην ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων το Δίκτυο Παρακολούθησης της Ποιότητας του Αέρα (ΔΙΠΠΑ), με στόχο τη μελέτη του ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος στις περιοχές γύρω από το αεροδρόμιο.

Το δίκτυο αυτό αποτελείται από πέντε μόνιμους και έναν κινητό σταθμούς παρακολούθησης. Οι μόνιμοι σταθμοί είναι εγκαταστημένοι στους Δήμους των Γλυκών Νερών, Μαρκόπουλο, Παλλήνης, Κορωπίου και Σπάτων, ενώ ο κινητός βρίσκεται στο Δήμο Αρτέμιδος.

Οι ρύποι που παρακολουθούνται είναι: οξείδια αζώτου (NO_x), διοξείδιο του θείου (SO₂), μονοξείδιο του άνθρακα (CO), όζον (O₃), υδρογονάνθρακες (HC_s), σωματίδια (PM₁₀) και βενζόλιο-τολουόλιο-ξυλόλιο (BTX).

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των μετρήσεων για τρεις βασικούς ατμοσφαιρικούς ρύπους NO₂, PM₁₀ και O₃ στο σταθμό του Μαρκόπουλου, που βρίσκεται ΝΔ του αεροδρομίου δηλ. προς την κατεύθυνση του πνέοντος ανέμου και στον κινητό στην Αρτέμιδα, όπου βρίσκεται ΒΑ του αεροδρομίου. Για τους ρύπους αυτούς, έχουν υπολογιστεί οι μέσες και οι μέγιστες μηνιαίες συγκεντρώσεις για το πρώτο εξάμηνο του 2001 και τα αποτελέσματα αντιστοιχούν σε μέσες ωριαίες τιμές.

Πίνακας 2-6: ΜΕΣΕΣ ΜΗΝΙΑΙΕΣ ΤΙΜΕΣ NO₂, PM₁₀ & O₃ ΓΙΑ ΤΟ ΣΤΑΘΜΟ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΥ (MAR) ΚΑΙ ΤΟΝ ΚΙΝΗΤΟ (MOB) ΣΕ μg /m³

Μήνες	NO ₂		PM ₁₀		O ₃	
	MAR	MOB	MAR	MOB	MAR	MOB
Ιαν.	20,6	16,4	39,9	32	55,7	48,7
Φεβρ.	22,4	16,4	44,7	42	71,1	62,3
Μάρτ.	18,6	13,1	48,4	54,1	79,9	70
Απρ.	18,3	14,7	36,8	45,6	90,8	84,5
Μάιος	12,2		38,7	46,2	96,2	
Ιούνιος		18,4	39,9		102,6	

Σημ. Οι σχετικές τιμές δεν εμφανίζονται στις περιπτώσεις όπου το ποσοστό των συλλεγόμενων δεδομένων ήταν μικρότερο του 75%.

Πηγή:ΥΠ,2001

Από τις τιμές των παραπάνω συγκεντρώσεων μπορούμε να πούμε ότι, οι μέσες μηνιαίες τιμές του NO₂ και του PM₁₀ είναι χαμηλές, και παρουσιάζονται μικρές διαφορές μεταξύ των μηνών. Ενώ, οι μέσες τιμές του O₃ μπορούν να χαρακτηρισθούν ως μέτριες και παρουσιάζουν σαφή εποχιακή διακύμανση. Οι τιμές των συγκεντρώσεων αυξάνονται συνεχώς όσο πλησιάζει το καλοκαίρι, γεγονός που αποδίδεται στην αυξημένη ηλιοφάνεια και τη συνεπακόλουθη φωτοχημική δραστηριότητα, κύριο παράγοντα σχηματισμού του O₃.

Πίνακας 2-7: ΜΕΓΙΣΤΕΣ ΜΗΝΙΑΙΕΣ ΤΙΜΕΣ ΓΙΑ NO₂, PM₁₀ ΚΑΙ O₃ ΓΙΑ ΤΟ ΣΤΑΘΜΟ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟ (MAR) ΚΑΙ ΤΟΝ ΚΙΝΗΤΟ (MOB) ΣΕ μg /m³

Μήνες	NO ₂		PM ₁₀		O ₃	
	MAR	MOB	MAR	MOB	MAR	MOB
Ιαν.	77,2	72,3	214,2	230,8	123,1	92,2
Φεβρ.	99,7	87,1	277	274,6	120,9	107
Μάρτ.	87,1	73,8	198	221,3	140,8	122
Απρ.	79	86,9	163	556,4	163,2	137
Μάιος			226	325,5	145,1	
Ιούνιος		83,1	194		173,3	

Πηγή:ΥΠ,2001

Από τη σύγκριση των μέσων και μέγιστων τιμών που καταγράφηκαν στους δύο σταθμούς, μπορούμε να πούμε ότι οι τιμές του NO₂ και του O₃ είναι συνήθως υψηλότερες στο Μαρκόπουλο απ' ό τι στην Αρτέμιδα. Αντίθετα, οι τιμές των PM₁₀ είναι υψηλότερες στην Αρτέμιδα απ' ό τι στο Μαρκόπουλο. Από τις μέχρι τώρα μετρήσεις, είναι πιθανό οι τιμές να επηρεάζονται και από άλλες τοπικές πηγές ρύπανσης, όπως η κυκλοφορία. Ο κινητός σταθμός βρίσκεται σε απόσταση 300μ. από τον κεντρικό δρόμο που οδηγεί από τα Σπάτα στην ακτή, ενώ ο σταθμός του Μαρκόπουλου είναι εγκαταστημένος στην οροφή του γυμνασίου, στο δρόμο που οδηγεί στο Πόρτο Ράφτη.

Η ημερήσια διακύμανση των συγκεντρώσεων των ρύπων ακολουθεί την παρακάτω μορφή: Οι συγκεντρώσεις του O₃ παρουσιάζουν τη μέγιστη τιμή στις μεταμεσημβρινές ώρες, παράλληλα με το σχηματισμό του. Οι συγκεντρώσεις του NO₂ παρουσιάζουν μια αντισυσχετιζόμενη με το όζον ημερήσια διακύμανση. Οι μέγιστες συγκεντρώσεις καταγράφονται τις πρωινές ώρες ενώ παρατηρείται και ένα δευτερεύον μέγιστο το απόγευμα. Οι μέγιστες τιμές συμπίπτουν χρονικά ή παρατηρούνται λίγο αργότερα από τις ώρες της κυκλοφοριακής αιχμής, αφού χρειάζεται κάποιος χρόνος για να μετασχηματιστεί το πρωτογενές NO σε δευτερεύον NO₂. Μια παράλληλη με το NO₂ πορεία ακολουθούν και τα PM₁₀.

Σημαντικό ρόλο στον καθορισμό των επιπέδων των συγκεντρώσεων εδάφους των ρύπων, αποτελούν οι μετεωρολογικές παράμετροι, όπως η διεύθυνση και ταχύτητα του ανέμου και η θερμοκρασία και υγρασία του αέρα. Ειδικότερα, το πεδίο ανέμου αποτελεί ένα από τους κύριους παράγοντες, ευνοώντας τη διασπορά ρύπων κατά τη διεύθυνση του πνέοντος ανέμου.

Στα δείγματα των σωματιδίων PM₁₀ που συλλέγονται στους σταθμούς ΔΠΠΑ, διενεργείται σε τακτά χρονικά διαστήματα ανάλυση των βαρέων μετάλλων. Από την ανάλυση αυτή καθορίζονται τα επίπεδα των συγκεντρώσεων πέντε (5) βαρέων μετάλλων, όπως μολύβδου (Pb), νικελίου (Ni), καδμίου (Cd), αρσενικού (As) και υδραργύρου (Hg).

Πίνακας 2-8: ΑΝΑΛΥΣΗ ΒΑΡΕΩΝ ΜΕΤΑΛΛΩΝ ΣΤΟ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟ (ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2001).

Βαρέα Μέταλλα	Ελάχιστη τιμή	Μέση τιμή	Μέγιστη τιμή
Pb (ng /m ³)	0,9	20,5	60,8
Ni (ng /m ³)	1,1	3,1	5,2
Cd (ng /m ³)	0,08	0,5	1,1
As (ng /m ³)	4	1,9	5,3

Πηγή: ΥΠ,2001

Οι συγκεντρώσεις των βαρέων μετάλλων είναι γενικά χαμηλές και σε σχέση με άλλες ευρωπαϊκές χώρες έδειξε ότι ο Pb και το Cd είναι χαμηλότερα στα Μεσόγεια, ενώ το As είναι συγκρίσιμο ή και σε κάποιες περιπτώσεις υψηλότερο. (ΥΠ,2001)

2.5.4 ΡΥΠΑΝΣΗ ΥΠΟΓΕΙΟΥ ΥΔΡΟΦΟΡΕΑ

Ο υπόγειος υδροφορέας της περιοχής παρουσίαζε συστηματική υποβάθμιση πριν από την κατασκευή του αεροδρομίου, η οποία οφείλεται στις γεωργικές δραστηριότητες, στην διείδυση θαλάσσιου νερού, καθώς και στο γεγονός ότι η περιοχή στερείται δικτύων αποχέτευσης, με αποτέλεσμα ένα μεγάλο μέρος των αστικών και βιομηχανικών λυμάτων έρχεται σε επαφή και μολύνει τον υπόγειο υδροφορέα.

Η ποιότητα των υπόγειων νερών παρουσιάζει αυξημένες ηλεκτρικές αγωγιμότητες και υψηλές περιεκτικότητες σε ιόντα Cl^- , So^{2-}_4 , NO^-_3 , Na^+ και Mg^{+2} , τόσο από πρωτογενή επιβάρυνση μέσω της γεωργίας και των οικιακών λυμάτων, όσο και από το θαλασσινό νερό, ιδιαίτερα όπου ο Ερασίνο, ο μεγαλύτερος αποδέκτης επιφανειακών υδάτων των Μεσογείων, διασχίζει μάρμαρα.

Το μεγάλο έργο του αεροδρομίου με τις μη διαπερατές επιφάνειες όπως τροχόδρομοι, διάδρομοι, δάπεδα στάθμευσης αεροσκαφών και τις διάφορες κτιριακές εγκαταστάσεις, θα προκαλέσουν τοπική μείωση της κατείδυσης στην γύρω περιοχή, καθώς και ρύπανση του νερού της επιφανειακής απορροής από τους διαδρόμους, τα συνεργεία συντήρησης και βαφής αεροσκαφών. Ενώ, λόγω της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, στο νερό της βροχής θα περιλαμβάνονται διάφορες ρυπογόνες διαλυμένες ουσίες.

Με την εγκατάσταση του αεροδρομίου, σε αυτή την υδρογεωλογικά ευαίσθητη περιοχή, αναμένεται υποβιβασμός, τόσο της ποσότητας, όσο και κυρίως της ποιότητας του υπόγειου υδροφορέα, η οποία σχετίζεται άμεσα με την κατασκευή και λειτουργία του αεροδρομίου, και έμμεσα με την αστικοποίηση της περιοχής και την προσέλκυση βιοτεχνικών, εμπορικών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων. (ΠΠΑ,1996)

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών έχει δεσμευτεί να διασφαλίσει τους εκτός αεροδρομίου αποδέκτες, από τυχόν κίνδυνο υποβάθμισης. Γι αυτό και από το 1998, η υπηρεσία περιβάλλοντος εφαρμόζει πρόγραμμα παρακολούθησης και πρόληψης της ρύπανσης, με συστηματικές δειγματοληψίες και αναλύσεις πόσιμου νερού.

Τα αποτελέσματα από τις αναλύσεις των δειγμάτων δεν έδειξαν σημαντικές επιπτώσεις για το πρώτο εξάμηνο του 2001. Παρ' όλα αυτά υπήρξαν κάποιες υπερβάσεις των ορίων ποιότητας του πόσιμου νερού, οι οποίες οφείλονται πιθανώς στο φυσικό υπόβαθρο του χώρου. Οι αναλύσεις του πόσιμου νερού που πραγματοποιήθηκαν τον Ιούνιο του 2001 είχαν αντικρουόμενα αποτελέσματα. Την διενέργεια περαιτέρω αναλύσεων ανέλαβε ένα κρατικό εργαστήριο (ΕΥΔΑΠ), οι οποίες απέδειξαν ότι το νερό που διανέμεται στο αεροδρόμιο είναι πόσιμο.

Το νέο αεροδρόμιο είναι από τα λίγα αεροδρόμια παγκοσμίως που διαθέτει ιδιόκτητη Μονάδα Επεξεργασίας Λυμάτων. Η μονάδα βρίσκεται στο νοτιοανατολικό τμήμα του αεροδρομίου και επεξεργάζεται τα υγρά απόβλητα που παράγονται στο αεροδρόμιο. Το νερό που παράγεται από την επεξεργασία των υγρών αποβλήτων χρησιμοποιείται για την άρδευση των μη προσβάσιμων από το κοινό χώρων πρασίνου του αεροδρομίου. Το νερό αυτό, πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις του Κυρωτικού Νόμου (2338/1995), όσον αφορά στις εξής χημικές παραμέτρους: BOD, COD, αιωρούμενα σωματίδια (TSS), άζωτο (N) και φώσφορο (P). Οι παράμετροι δεν υπερβαίνουν τα όρια που έχουν τεθεί εκτός από το COD, άζωτο και φώσφορο. Η υπηρεσία περιβάλλοντος προσπαθεί να καθορίσει τις προβληματικές πηγές λυμάτων και να προτείνει μέτρα ώστε να βελτιωθεί η ποιότητα των υγρών λυμάτων. (ΥΠ,2001)

3. ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ ΤΩΝ ΟΤΑ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ

3.1 ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ

Η περιοχή μελέτης συγκροτείται από τους εξής 13 Δήμους και Κοινότητες της Ανατολικής Αττικής: Παιανίας, Σπάτων, Γέρακα, Γλυκών Νερών, Παλλήνης, Αρτέμιδος, Ραφήνας, Μαρκόπουλου Μεσογαίας, Κρωπίας, Ανθούσας, Πικερμίου, Καλύβια Θορικού και Κουβαρά.

Ο πληθυσμός της περιοχής μελέτης, όπως προκύπτει από τις απογραφές της ΕΣΥΕ, παρουσιάζει μια σημαντική αύξηση, από τους 45.000 κατοίκους περίπου το 1971, έφτασε το 1991 στους 100.000 κατοίκους περίπου (αύξηση 122%). Από τα προσωρινά στοιχεία της ΕΣΥΕ για το 2001, η περιοχή μελέτης έχει σήμερα 151.742 κατοίκους, η αύξηση στα Μεσόγεια φτάνει το 49.9% (1991-2001), ενώ η αύξηση στην Αττική φτάνει μόνο το 6%, αντίστοιχα. Η εξέλιξη του πληθυσμού στους δήμους και τις κοινότητες της περιοχής άμεσης επίδρασης του νέου αεροδρομίου, δίνεται στον πίνακα που ακολουθεί:

Πίνακας 3-1: ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΟΤΑ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ 1971-2001

A/A	ΟΤΑ	1971	1981	1991	2001
01	Παιανία	6.111	7.285	9.727	13.054
02	Σπάτα	6.425	6.398	7.796	10.826
03	Γέρακας	5.716	6.703	8.512	13.876
04	Γλυκά Νερά	√ 1.233	3.547	5.813	6.885
05	Ανθούσα		577	3.020	3.055
06	Παλλήνη	3.190	5.475	10.908	16.671
07	Πικέρμι	262	509	1.293	2.953
08	Αρτέμιδα		4.249	9.485	17.485
09	Ραφήνα	2.674	4.994	8.611	12.048
10	Μαρκόπουλο	5.945	9.388	10.499	16.126
11	Κορωπί	9.716	12.893	16.813	24.937
12	Καλύβια Θορικού	2.624	4.860	7.357	12.264
13	Κουβαράς	1.014	1.184	1.369	1.703
	Περιοχή Μελέτης	44.910	62.062	101.203	151.874
	Ανατ. Αττική	201.948	341.883	450.485	571.742
	Αττική	2.303.051	3.369.443	3.523.407	3.756.607
	Σύνολο Ελλάδος	8.768.641	9.740.417	10.259.900	10.939.605

Πηγή: ΕΣΥΕ

Και τις τρεις τελευταίες απογραφικές δεκαετίες, τα Μεσόγεια παρουσιάζουν συνεχή αύξηση κοντά στο 50%. Ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής της περιοχής (σταθερά 4%)

περίπου, ξεπερνά σε μεγάλο βαθμό τον αντίστοιχο ρυθμό των εκτός αυτής τμημάτων της ευρύτερης περιοχής, στις τρεις τελευταίες δεκαετίες, καθώς και το μέσο ρυθμό της Αττικής, όπως προκύπτει από τον πίνακα που ακολουθεί:

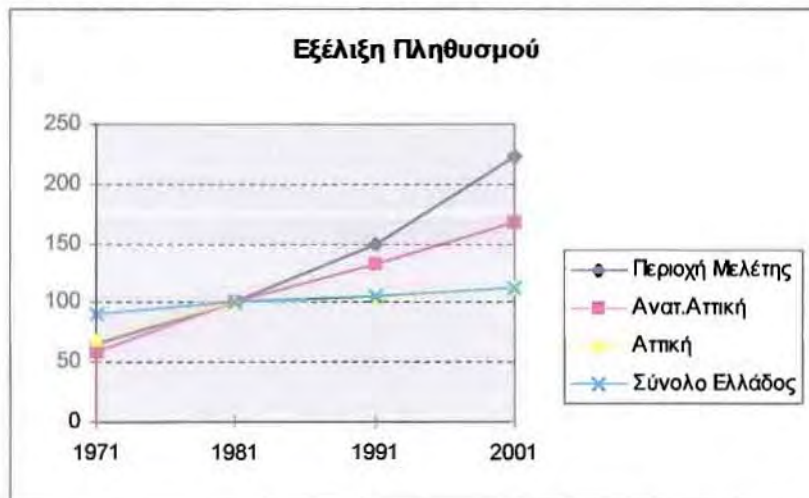
Πίνακας 3-2: ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ - ΜΕΡΜ 71-01

	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ				ΜΕΡΜ		
	1971	1981	1991	2001	71-81	81-91	91-01
Περιοχή Μελέτης	44.910	68.062	101.203	151.874	4,2%	4,0%	4,1%
Ανατ. Αττική	201.948	341.883	450.485	571.742	5,4%	2,8%	2,4%
Αττική	2.303.051	3.369.443	3.523.407	3.756.607	3,9%	0,4%	0,6%
Σύνολο Ελλάδος	8.768.641	9.740.417	10.259.900	10.939.605	1,1%	0,5%	0,6%

Πηγή: ΕΣΥΕ

	1971	1981	1991	2001
Περιοχή Μελέτης	67	100	149	223
Ανατ. Αττική	59	100	132	167
Αττική	68	100	105	112
Σύνολο Ελλάδος	90	100	105	112

Διάγραμμα 3-1: ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ 71-01

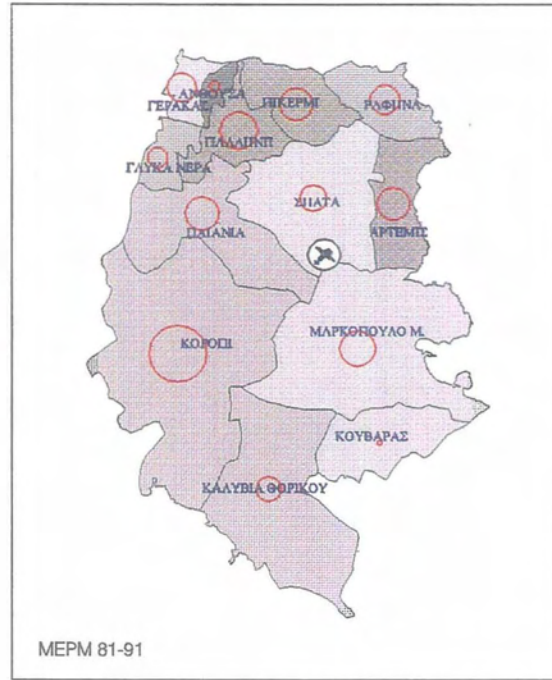


Η σημαντική αύξηση του πληθυσμού στην περιοχή δεν συμβαδίζει με την μειωτική τάση αύξησης των τελευταίων δεκαετιών που συντελείται στο σύνολο του Νομού Αττικής. Τα αίτια που προκάλεσαν αυτή την εσωτερική αναδιάταξη είναι από τη μία πλευρά η αναζήτηση καλύτερων συνθηκών κατοικίας για αυτούς που ήθελαν να ξεφύγουν από το ασφυκτικό περιβάλλον των κεντρικών περιοχών του λεκανοπεδίου αλλά και η ραγδαία ανάπτυξη παραθεριστικών οικισμών με μη μόνιμο πληθυσμό που το καλοκαίρι του 1980 έφτανε περίπου τις 160.000. Πολλές κατοικίες παραθεριστικές έγιναν μόνιμες

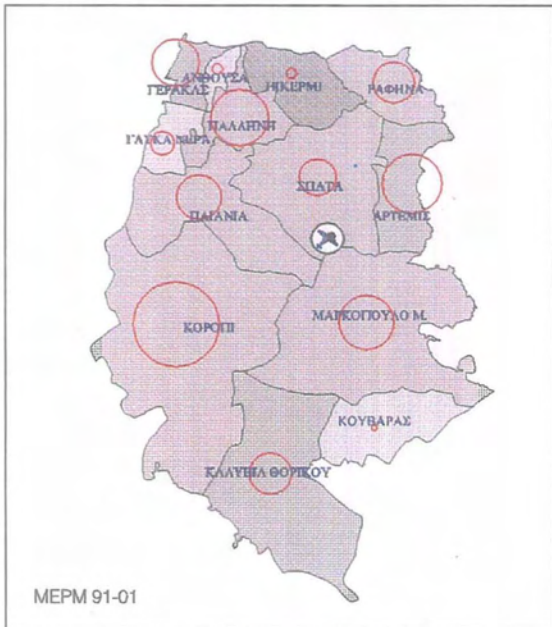
1981



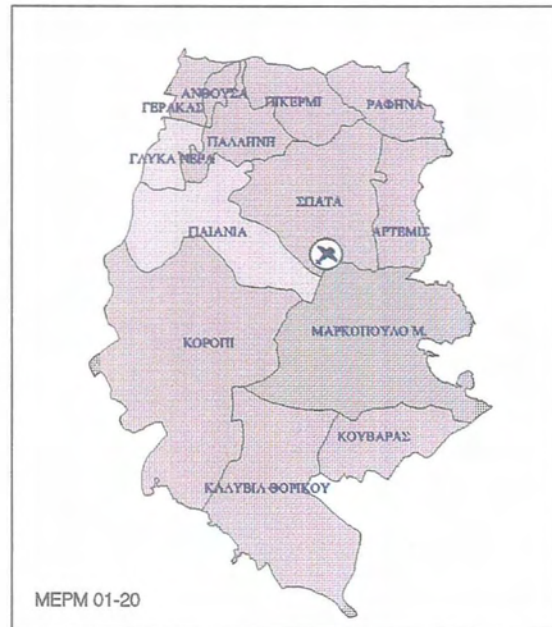
1991



2001



2020



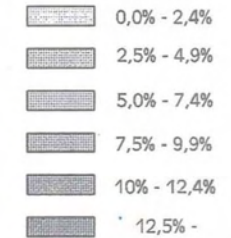
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ - ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
 ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
 Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΤΩΝ ΣΠΑΤΩΝ
 ΣΤΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ

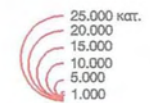
ΧΑΡΤΗΣ 4:
 ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΚΑΙ Μ.Ε.Ρ.Μ.
 ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Μ.Ε.Ρ.Μ. ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ



ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ



ΕΚΠΟΝΗΤΗΣ:
 ΜΑΡΑΓΚΟΥΔΑΚΗ ΚΑΤΕΡΙΝΑ

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2002

και κατοικούνται από συνταξιούχους, εισοδηματίες, εργαζόμενους που απασχολούνται στην περιοχή ή που μετακινούνται καθημερινά στην Αθήνα. Μεγάλος ήταν και ο αριθμός των νέων κατοικιών που εγκαθίστανται για πρώτη φορά στην ευρύτερη περιοχή της πρωτεύουσας καθώς υπήρχε η δυνατότητα να αποκτήσουν ιδιόκτητη στέγη με οικονομικότερο τρόπο, κατά κανόνα με αυθαίρετη δόμηση σε εκτός σχεδίου περιοχές, όπου οι τιμές της γης δεν ήταν ακόμα απαγορευτικές. (ΥΧΟΠ,1980).

Η πληθυσμιακή διόγκωση της περιοχής μελέτης, όπως παρουσιάζεται στο χάρτη 4, δεν εκδηλώθηκε με ομοιόμορφο τρόπο σε όλη την έκταση του. Ραγδαία αύξηση παρουσίασαν κυρίως οι πλησιέστερες προς το λεκανοπέδιο περιοχές, όπως η Ανθούσα - Παλλήνη με ΜΕΡΜ 6,6% το 71-81, και στις παραλιακές περιοχές, όπως η Αρτέμιδα - Ραφήνα με ΜΕΡΜ 13,2%, ενώ η δημογραφική εξέλιξη παρατηρείται ομαλότερη σε ορισμένες πιο απομονωμένες περιοχές, όπως η Παιανία και τα Σπάτα με ΜΕΡΜ 0,9%, το 71-81, ενώ μετά αυξάνεται (ΜΕΡΜ 2,5% και 3,1% για το 81-91 και 91-01, αντίστοιχα.) Από το 1981 και μετά μειώνεται το ΜΕΡΜ στην Αρτέμιδα και τη Ραφήνα, ενώ τη τελευταία δεκαετία παρουσιάζει τη μεγαλύτερη αύξηση το Κορωπι - Μαρκόπουλο, με ΜΕΡΜ 8,5%.

Με βάση τα στοιχεία της Μελέτης Ανάπτυξης Μετρό για το 1996, παρατηρούμε ότι η μεγαλύτερη αύξηση εμφανίζεται τη τελευταία πενταετία 1996-2001, εκτός από την ΕΚΖ 39, όπου ο πληθυσμός το 1996 παρουσιάζεται μεγαλύτερος από τον αντίστοιχο του 2001.

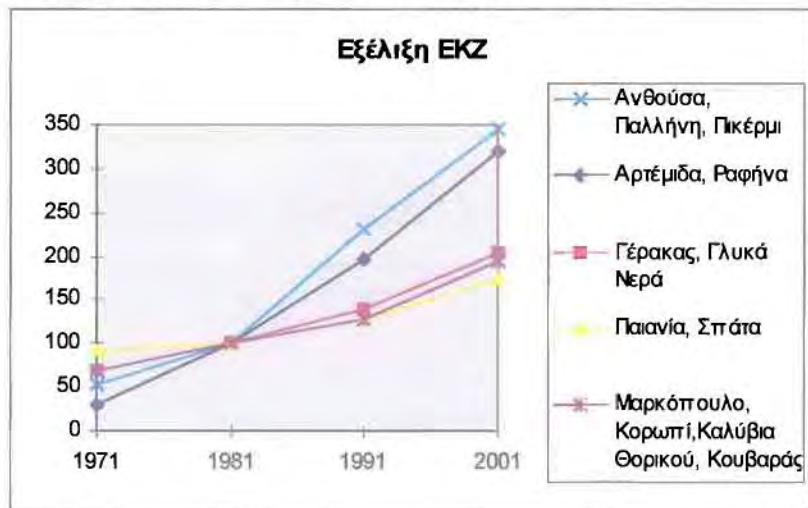
Πίνακας 3-3: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΑΝΑ ΕΚΖ

Ε.Κ.Ζ.*	1971	1981	1991	1996	2001
42 Αρτέμιδα, Ραφήνα	2.674	9.243	18.096	20.350	29.533
40 Γέρακας, Γλυκά Νερά	6.949	10.250	14.325	15.544	20.752
43 Παιανία, Σπάτα	12.536	13.683	17.523	18.376	23.880
41 Ανθούσα, Παλλήνη, Πικέρμι	3.452	6.561	15.221	16.995	22.679
39 Μαρκόπουλο, Κορωπί, Καλύβια Θορικού, Κουβαράς	19.299	28.325	36.038	47.800	41.063
ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ	44.910	68.062	101.203	119.265	151.874

Πηγή: ΕΣΥΕ, ΜΑΜ

* Η διαίρεση σε διακεκριμένες ενότητες βασίστηκε στη βασική μονάδα χώρου που χρησιμοποιεί η ΜΑΜ - την κυκλοφοριακή ζώνη. Οι ΚΖ ομαδοποιούνται στο επίπεδο των Ενοτήτων Κυκλοφοριακών Ζωνών. Η Αττική διαιρείται σε 49 ΕΚΖ και 1.233 ΚΖ.

Διάγραμμα 3-2: ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΑΝΑ ΕΚΖ.



Πίνακας 3-4: ΡΥΘΜΟΙ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΑΝΑ ΕΝΟΤΗΤΕΣ

ΟΤΑ	Μ.Ε.Ρ.Μ.			
	71- 81	81- 91	91- 96	91- 01
Αρτέμιδα, Ραφήνα	13,2%	6,9%	2,4%	5,0%
Γέρακας, Γλυκά Νερά	4,0%	3,4%	1,6%	3,8%
Παιανία, Σπάτα	0,9%	2,5%	1,0%	3,1%
Ανθούσα, Παλλήνη, Πικέρμι	6,6%	8,8%	2,2%	4,1%
Μαρκόπουλο, Κορωπί, Καλύβια, Κουβαράς	3,9%	2,4%	11,8%	4,3%

Πηγή: ΕΣΥΕ, ΜΑΜ

3.2 ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ

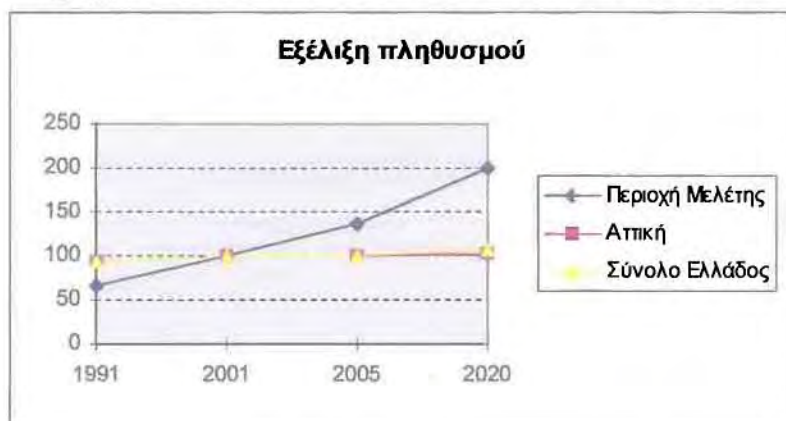
Ο πληθυσμός σήμερα στα Μεσόγεια έχει φτάσει τους 151.742 κατοίκους με ΜΕΡΜ 4,1% το 91-01. Σύμφωνα με την μελέτη του Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το 2020 αναμένεται διπλασιασμός του πληθυσμού της περιοχής, καθώς υπάρχει και μια αύξηση της τάξης των 75.000 κατοίκων, αποκλειστικά λόγω της λειτουργίας του νέου αεροδρομίου. Έτσι, οι εκτιμήσεις συγκλίνουν σ' έναν πληθυσμό την τάξης των 300.000 μόνιμων κατοίκων.

Πίνακας 3-5: ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΠΛΗΘΥΣΜΩΝ 2005 ΚΑΙ 2020

	1991	2001	ΜΕΡΜ 91-01	2005	2020	ΜΕΡΜ 01-20
Περιοχή Μελέτης	101.203	151.874	4,1%	207.250	304.000	3,46%
Αττική	3.523.407	3.764.348	0,7%	3.748.272	3.822.390	0,08%
Σύνολο Ελλάδος	10.259.900	10.939.771	0,6%	10.992.000	11.583.000	0,29%

Πηγή: ΕΣΥΕ, ΙΠΑ.

Διάγραμμα 3-3: ΠΡΟΒΑΨΕΙΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ



Από το παραπάνω σχήμα βλέπουμε την μεγάλη αύξηση του πληθυσμού στην περιοχή των Μεσογείων, η οποία είναι πιο έντονη στο Μαρκόπουλο και ακολουθούν τα Σπάτα και το Κορωπί, όπως παρουσιάζεται στον πίνακα που ακολουθεί:

Πίνακας 3-6: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΑΝΑ ΕΝΟΤΗΤΕΣ

	2001	2005	2020	Μεταβολή 2001-2020
Γέρακας, Ανθούσα Παλλήνη	33.593	44.400	66.600	98%
Γλυκά Νερά, Παιανία	19.939	23.250	31.000	55%
Πικέρμι, Ραφήνα Αρτέμιδα	32.486	37.800	56.700	75%
Σπάτα	10.826	15.400	23.100	113%
Κορωπί	24.937	33.800	50.700	103%
Μαρκόπουλο	16.126	37.600	56.400	250%
Καλύβια, Κουβαράς	13.967	15.000	19.500	40%
ΣΥΝΟΛΟ	151.874	207.250	304.000	100%

Πηγή: ΠΙΑ,1996

3.3 ΒΑΣΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

3.3.1 ΥΓΕΙΑ - ΠΡΟΝΟΙΑ

Όλοι οι Δήμοι και οι κοινότητες (πλην των Δήμων Παιανίας, Παλλήνης, Ραφήνας και Σπάτων) διαθέτουν Δημοτικό ή Κοινοτικό Ιατρείο, ενώ Κέντρα Υγείας υπάρχουν στο Κορωπί, στο Μαρκόπουλο και στα Σπάτα.

Στην περιοχή δεν υπάρχει Νοσοκομείο. Η κοντινή απόσταση όμως από τα νοσοκομεία εντός του Λεκανοπεδίου μετριάξει τις συνέπειες αυτής της έλλειψης.

Στον τομέα της πρόνοιας υπάρχουν δημόσιοι βρεφονηπιακοί σταθμοί, από ένα σε όλους τους δήμους, εκτός από τις κοινότητες της Ανθούσας, του Κουβαρά και του Πικερμίου, ενώ οι ιδιωτικοί βρεφονηπιακοί σταθμοί ανέρχονται σε 15.

Στην περιοχή λειτουργούν ΚΑΠΗ σε 6 δήμους, ενώ υπάρχουν ιδιωτικά γεροκομεία στο Μαρκόπουλο, στην Παιανία και στο Πικέρμι.

Τέλος, λειτουργούν 4 ιδιωτικές κατασκηνώσεις υπερτοπικής εμβέλειας.

3.3.2 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ- ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ-ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ

Συνολικά στην πεδιάδα των Μεσογείων λειτουργούν, όσο αφορά την πρωτοβάθμια εκπαίδευση 32 Δημόσια -15 Ιδιωτικά Νηπιαγωγεία και 35 Δημόσια - 7 Ιδιωτικά Δημοτικά Σχολεία, ενώ στην δευτεροβάθμια εκπαίδευση λειτουργούν 13 Δημόσια - 6 Ιδιωτικά Γυμνάσια και 11 Δημόσια (εκ των οποίων ένα Τεχνικό Επαγγελματικό) και 5 Ιδιωτικά Λύκεια.

Ακόμα στην περιοχή βρίσκονται και πέντε ιδιωτικά σχολεία υπερτοπικής εμβέλειας.

Για την αθλητική δραστηριότητα υπάρχουν συνολικά 5 γήπεδα με στίβο 400μ, με έλλειψη του κατάλληλου εξοπλισμού, πέντε κλειστά γυμναστήρια, 15 γήπεδα ποδοσφαίρου και ελάχιστα γήπεδα αντισφαίρισης, ενώ δεν υπάρχει κανένα κολυμβητήριο.

Όσο αφορά τις πολιτιστικές δραστηριότητες στην περιοχή υπάρχουν: Τρία μουσεία, εκ των οποίων το πιο αξιόλογο είναι το αρχαιολογικό μουσείο της Βραυρώνας, πέντε Δημοτικές Βιβλιοθήκες, δύο αίθουσες κλειστού κινηματογράφου ή θεάτρου, τέσσερις υπαίθριοι χώροι εκδηλώσεων, πέντε χώροι πολλαπλών χρήσεων και επτά πνευματικά κέντρα.

3.3.3 ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ - ΠΡΑΣΙΝΟ - ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Στους οικισμούς που βρίσκονται στην εξοχή, η απουσία επαρκών ελεύθερων χώρων και πρασίνου δεν γίνεται απόλυτα αισθητή. Από την απογραφή της υπάρχουσας κατάστασης του 1996 και τις εκτιμήσεις των αναγκών στην μελέτη του ΠΙΑ, όπως φαίνεται στον πίνακα 3-7, η ανάγκη ύπαρξης περισσότερων ελεύθερων χώρων μέσα στους οικισμούς είναι μεγάλη, λόγω της αναμενόμενης γρήγορης ανάπτυξης και αστικοποίησης της περιοχής.

Πίνακας 3-7: ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ - ΠΡΑΣΙΝΟ

ΟΤΑ	Υπάρχουσα κατάσταση				Εκτιμήσεις Αναγκών			
	Παιδικές χαρές	Ελεύθερα γήπεδα	Πάρκα Γειτονιάς	Πάρκα Πόλης	Παιδικές χαρές	Ελεύθερα γήπεδα	Πάρκα Γειτονιάς	Πάρκα Πόλης
Παιανία								
Σπάτα	2				4	3	4	1
Γέρακας	10	10						
Γλυκά Νερά	4	1			10	3	2	1
Ανθούσα	3		2		3		2	
Παλλήνη	5			2				
Πικέρμι	1							
Αρτέμιδα	4	1			10	3	2	1
Ραφήνα	6				12	4	5	2
Μαρκόπουλο		2					7	1
Κορωπί	4							
Καλύβια Θορικού	4	1						
Κουβαράς	2	4						
ΣΥΝΟΛΟ	45	19	2	2	39	13	22	6

Πηγή: ΙΠΑ, 1996

Ένα τοπίο με ιδιαίτερο φυσικό κάλος είναι η ευρύτερη περιοχή της Βραυώνας, η οποία είναι κατάσπαρτη από αρχαιολογικές θέσεις. Η πιο σημαντική είναι το ιερό της Βραυρωνίας Αρτέμιδος.

Όσο αφορά τους κηρυγμένους αρχαιολογικούς χώρους και τα ιστορικά διατηρητέα μνημεία της ευρύτερης περιοχής παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 3-8: ΚΗΡΥΓΜΕΝΟΙ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΑ ΜΝΗΜΕΙΑ

Κηρυγμένοι αρχαιολογικοί χώροι

	Μνημείο	ΦΕΚ
Μαρκόπουλο	Χερσόνησος της Κορώνης	ΦΕΚ 776B/77
	Νησάκια Ράφτης & Ραφτοπούλα	ΦΕΚ 527B/67
	Αρχαιολογικός χώρος Μερέντα	ΦΕΚ 302B/89
	Χαμολιά	ΦΕΚ 265B/75
	Βραυρώνα Αρτέμιδος (ζώνη προστασίας Α)	ΦΕΚ 718B/79 ΦΕΚ 649B/95
Γέρακας	Ιερόν Παλληνίδος Αθηνάς	
Πικέρμι	Αρχαιολογικός χώρος περιοχής Πικερμίου	ΦΕΚ 44B/84
Αρτέμιδος	Ναός Ταυροπούλου Αρτέμιδιος	ΦΕΚ 265B/57

Ραφήνα	Χερσόνησος Ασκηταριό	ΦΕΚ 118B/54	
Κορωπί	Αρχαιολογικός χώρος Πρ. Ηλία Κορωπίου	ΦΕΚ 726B/88	
	Αρχαιολογικός χώρος Λαμπτρών (ζώνη προστασίας Α) ³	ΦΕΚ 926B/91 ΦΕΚ 932B/91	
	Αρχαιολογικός χώρος περιοχή Αγία Τριάδα-Λαμπρικά	ΦΕΚ 479B/95	(πρόταση ζώνης Α&Β)
	Περιοχή Προϊστορικού οικισμού	ΦΕΚ 830B/95	(εκκρεμεί ζώνη προστασίας Α)
Καλύβια	Θέση Εννέα Πύργοι	ΦΕΚ 761B/88	(εκκρεμεί ζώνη προστασίας Α&Β)

Ιστορικά διατηρητέα μνημεία

Παλλήνη	Παλιό Σταθμαρχείο	ΦΕΚ 288B/86
	"Βίλλα Καμπά", νεοκλασικό	ΦΕΚ 988B/86
	Περιστεριώνας(πρώην Τάννες)	ΦΕΚ 988B/86
Σπάτα	Μετοχίου Βουρβά	ΦΕΚ 715B/88
Κορωπί	Ναός Αγ.Παρασκευής-θέση Καρελά	ΦΕΚ 638B/84

Υπάρχουν επίσης 100 περίπου κηρυγμένες βυζαντινές και μεταβυζαντινές εκκλησίες, οι περισσότερες με το ΦΕΚ 194A/23, στο Γέρακα, στα Σπάτα, στο Κορωπί, στη Παιανία, στο Μαρκόπουλο και στην Αρτέμιδα.

3.3.4 ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ

Από τους τρεις δήμους της περιοχής (Κορωπί, Μαρκόπουλο, Ραφήνα) που στο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας προβλέπονται ως κέντρα υπερτοπικής σημασίας, μόνο το Κορωπί, που είναι και ο μεγαλύτερος δήμος της περιοχής, συγκεντρώνει τέτοια χαρακτηριστικά.

Στο Κορωπί βρίσκεται το μοναδικό ειρηνοδικείο, μια εκ των δυο ΔΟΥ (η άλλη στην Παλλήνη), ένα εκ των δυο γραφείων της ΔΕΗ (το άλλο στα Σπάτα), Διεύθυνση Εργασίας, Διεύθυνση Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης, Γραφείο Υπουργείου Γεωργίας, Δασονομείο, ένα εκ των δύο γραφείων του ΟΤΕ (το άλλο στο Μαρκόπουλο), ένα εκ των δύο σταθμών πυροσβεστικής (ο άλλος στην Παιανία) και σειρά άλλων υπηρεσιών.

Η εγκατάσταση της Νομαρχίας Ανατολικής Αττικής στην Παλλήνη, ανακόβει ίσως την εξέλιξη του Κορωπίου, ως διοικητικό κέντρο της πεδιάδας των Μεσογείων.

Τέλος, υπάρχουν δυο λιμεναρχεία (Ραφήνα και Πόρτο Ράφτη) και ένα τελωνείο στη Ραφήνα.

³ Απαγορεύεται εντελώς η δόμηση

3.4 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΔΙΑΒΙΩΣΗΣ ΤΩΝ ΚΑΤΟΙΚΩΝ

3.4.1 ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ

Η κατασκευή του αεροδρομίου στο χώρο των Μεσογείων, οδήγησε στην αποψίλωση και ισοπέδωση χιλιάδων στρεμμάτων γης, ενώ η λειτουργία του δημιούργησε μια πολύ σημαντική πηγή ρύπανσης και θορύβου σε μια από τις τελευταίες σχετικά αμόλυντες περιοχές του λεκανοπεδίου, η οποία επιδρά ανασταλτικά στην ποιότητα ζωής των κατοίκων της περιοχής. Ο θόρυβος, έστω και ο απομακρυσμένος αποτελεί ένα στοιχείο μόνιμου ερεθισμού και διέγερσης των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής, ενώ στα άτομα που βρίσκονται εκτεθειμένα στα υψηλά επίπεδα θορύβου, έχει αποδεχτεί ότι μπορεί να προκληθούν παροδικές ή μόνιμες φυσιολογικές (ορμονικές, γαστρικές και εγκεφαλικές διαταραχές) και ψυχολογικές διαταραχές (εκνευρισμός, ένταση, αϋπνία). (Τσούκα Δ.,1989)

Οι κοινωνικές, οικονομικές και πολεοδομικές μεταβολές που επιφέρει, όπως έχουμε προαναφέρει, προκαλούν την ανατροπή των προουφιστάμενων ρυθμών ζωής.

Αν η πολιτεία δεν μπορέσει να ελέγξει την κατάσταση, τα Μεσόγεια θα γνωρίσουν τα αμέσως επόμενα χρόνια μια ραγδαία αστικοποίηση. Η οικιστική εξάπλωση, νόμιμη και αυθαίρετη και η δημιουργία νέων βιομηχανικών, εμπορικών και άλλων εγκαταστάσεων θα μεταβάλλουν το χαρακτήρα και θα οδηγήσουν σε συνθήκες ανάλογες με αυτές του λεκανοπεδίου, όπου η διαβίωση σήμερα είναι δύσκολη, πόσο μάλλον όταν ο μόνος σε κοντινή απόσταση χώρος εκτόνωσης και επαφής με τη φύση που διαθέτει η Αττική, αρχίζει να χάνεται.

3.4.2 ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΑΠΟ ΠΤΩΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Παρά τη μεγάλη προσοχή με την οποία κατασκευάζονται τα αεροσκάφη και τα μέτρα ασφάλειας που λαμβάνονται κατά την πτήση, σημειώνονται ατυχήματα και μέσα και έξω από τα αεροδρόμια. Τα περισσότερα θανατηφόρα δυστυχήματα συμβαίνουν κυρίως στη φάση της προσέγγισης (προσγείωσης και απογείωσης).

Σύμφωνα με μια στατιστική μελέτη του ICAO, το 83% των ατυχημάτων συμβαίνουν εντός 500 μέτρων από το διάδρομο, τα 11% από 500 έως 1000 μέτρα και μόνο 6% από 1.000 έως 10.000 μέτρα.

Η παρουσία κατοικιών κάτω από την πορεία προσέγγισης των αεροσκαφών αυξάνει την πιθανότητα και επίγειων θυμάτων, εκτός των επιβατών του αεροσκάφους. (ΤΕΕ,1976)

Οι πιλότοι της πολιτικής αεροπορίας επιλέγουν τη λέξη «δύσκολο» για να χαρακτηρίσουν το διεθνές αεροδρόμιο των Σπάτων.(Βεσκένη,2001) Το πρόβλημα εντοπίζεται κυρίως στον ανατολικό διάδρομο του αεροδρομίου, τόσο στη διαδικασία προσγείωσης των αεροσκαφών όσο και στη διαδικασία απογείωσης. Οι διαδικασίες καθίστανται δυσχερείς εξαιτίας της μορφολογίας της περιοχής, όπου υπάρχουν γύρω βουνά και προκαλούνται αέρια ρεύματα, δυνατοί βόρειοι και βορειοανατολικοί άνεμοι και δημιουργείται τη νύχτα και για αρκετές ώρες το πρωί, ένα στρώμα πάχνης και ομίχλης, με αποτέλεσμα να ασκούνται ισχυρές αναταράξεις στα αεροσκάφη.(Κωνσταντέλλος Γ.,2001)

Για τη διαδικασία προσγείωσης στον ανατολικό διάδρομο, αν και υπάρχει σύστημα ILS, το οποίο καθοδηγεί αυτόματα το αεροπλάνο να προσγειωθεί, δεν μπορεί να λειτουργήσει γιατί «χτυπάει» στο λόφο που βρίσκεται στην ευθεία, λίγο πριν από το αεροδρόμιο. Η επικινδυνότητα για τις προσγειώσεις σε αυτόν τον διάδρομο είναι και ο λόγος που έχει επιλεγεί γι' αυτή τη διαδικασία ο δυτικός διάδρομος. Υπάρχουν όμως πιέσεις για να λειτουργούν και οι δύο διάδρομοι, ώστε να επιτυγχάνεται ταχύτερη εναέρια κυκλοφορία.

Πρόβλημα εντοπίζεται και στη διαδικασία απογείωσης, καθώς το αεροπλάνο διατηρεί ευθεία πορεία μέχρι να φτάσει τα 1.100 πόδια ύψος και κατόπιν στρίβει μέχρι να βρει το 4.000 -5.000 πόδια, όπου το «βλέπει» ο δορυφόρος της Καρύστου. Στην ευθεία του διαδρόμου βρίσκεται ακόμη ένας λόφος, απ' όπου τα αεροπλάνα περνούν σε απόσταση 150 μέτρων περίπου, πριν στρίψουν δεξιά.

Τα ρεύματα είναι δυνατά και στο holding της Καρύστου, ένα από τα σημεία όπου τα αεροσκάφη πραγματοποιούν κύκλους αν χρειαστεί να περιμένουν μέχρι να προσγειωθούν.(Ανδρούτσος Γ.,2001)

Η διαδικασία αυτή γίνεται πάνω από τον αστικό ιστό της Αρτέμιδος, σε πυκνοκατοικημένη περιοχή και τίθεται μείζον θέμα ασφάλειας, αφού ο κίνδυνος από μια πιθανή πτώση αεροσκάφους έχει δημιουργήσει ένα κλίμα ανησυχίας στους κατοίκους της Αρτέμιδος.

Τέλος, στα Σπάτα προσγειώνονται και αεροπλάνα με πιλότους, που επισκέπτονται σπάνια το «Ελευθέριος Βενιζέλος» και κατά συνέπεια δεν γνωρίζουν τις ιδιαιτερότητες της γεωμορφολογίας της περιοχής.(Βεσκένη,2001)

Ο φόβος για την πιθανότητα ενός αεροπορικού δυστυχήματος μέσα στην κατοικημένη περιοχή, επιδρά πολύ βλαπτικά στον ψυχισμό των κατοίκων. (ΤΕΕ, 1976)

4. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΩΝ ΟΤΑ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ

4.1 ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

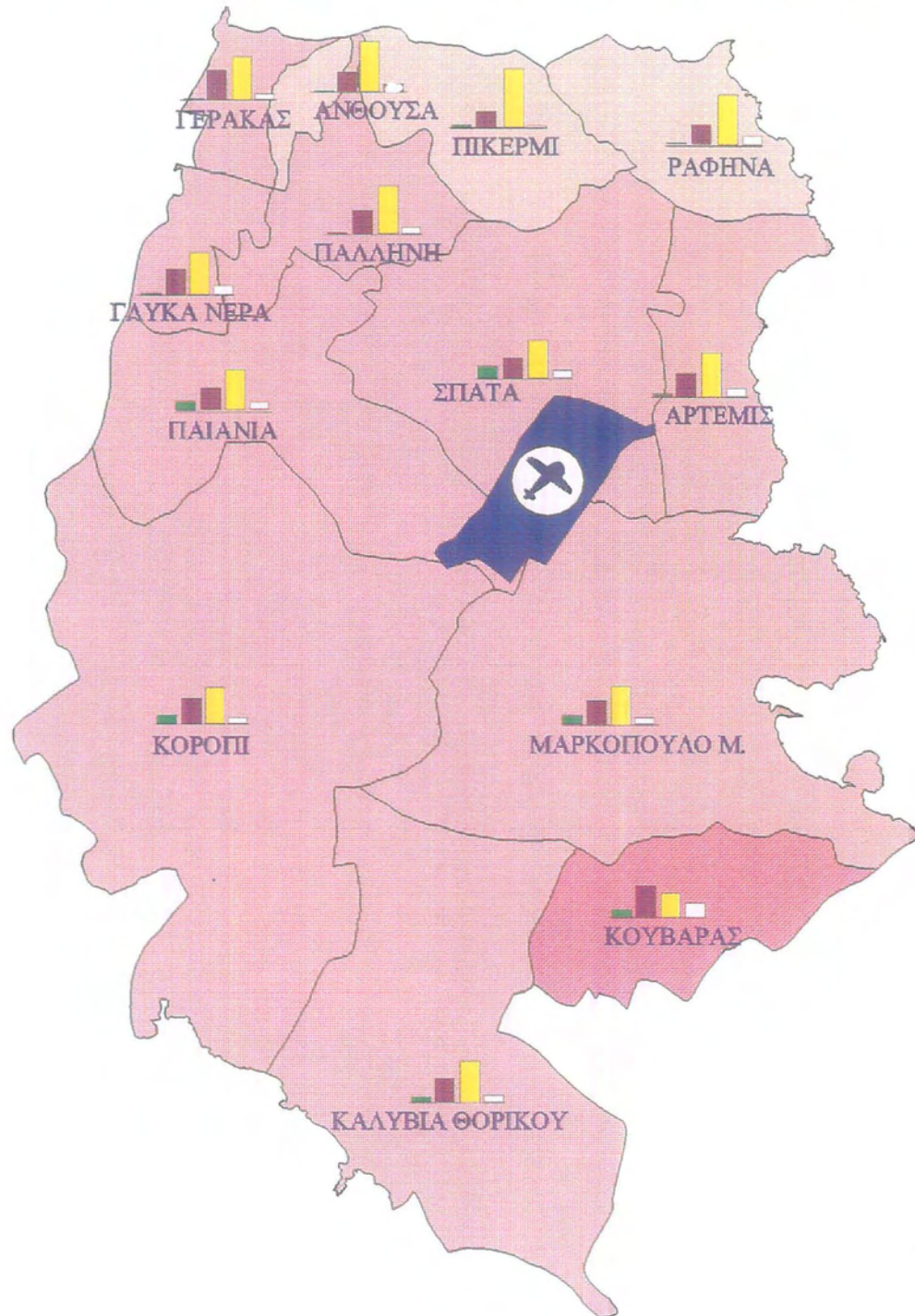
Στην περιοχή μελέτης, ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός το 1991, αντιστοιχεί στο 43,2% περίπου του συνολικού πληθυσμού της περιοχής μελέτης. Οι απασχολούμενοι αντιστοιχούν περίπου στο 94,1% του οικονομικώς ενεργού πληθυσμού και στο 40,6% του συνολικού πληθυσμού. Τέλος οι άνεργοι συμμετέχουν στον οικονομικώς ενεργό πληθυσμό με ποσοστό 5,8% και στο συνολικό πληθυσμό με ποσοστό 2.5%, όπως φαίνεται στον πίνακα που ακολουθεί:

Πίνακας 4-1: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΣ ΕΝΕΡΓΟΙ ΚΑΙ ΜΗ ΤΟ 1991

Α/Α	ΟΤΑ	Οικονομικώς ενεργοί			Οικονομικώς μη ενεργοί
		Σύνολο	Απασχολούμενοι	Άνεργοι	
01	Παιανία	3.618	3.405	213	4.781
02	Σπάτα	2.955	2.751	204	3.851
03	Γέρακας	3.326	3.119	207	4.153
04	Γλυκά Νερά	2.216	2.071	145	2.849
05	Ανθούσα	1.217	1.168	49	1.417
06	Παλλήνη	4.252	4.006	246	5.158
07	Πικέρμι	545	522	23	589
08	Αρτέμιδα	3.565	3.317	248	4.981
09	Ραφήνα	3.259	3.105	154	4.951
10	Μαρκόπουλο	3.944	3.724	220	5.400
11	Κορωπί	6.504	6.135	369	8.178
12	Καλύβια Θορικού	2.770	2.611	159	3.831
13	Κουβαράς	521	475	46	695
	Περιοχή Μελέτης	38.692	36.409	2.283	50.834
	% στο συν. Πληθ.	43,2 %	40,6%	2.5%	56,7%

Πηγή: ΕΣΥΕ, 1991

Το ποσοστό απασχολουμένων στο συνολικό πληθυσμό της περιοχής μελέτης παρουσιάζει αύξηση (από 33,5% το 1981 σε 36% το 1991), ενώ ως προς την κλαδική διάρθρωση, η απασχόληση στον πρωτογενή τομέα υποχωρεί χωρίς να παύει να είναι σημαντική στην Αττική. Η απασχόληση στο δευτερογενή τομέα μειώθηκε κατά το διάστημα των δυο τελευταίων απογραφικών δεκαετιών, ενώ αυξήθηκε σχετικά στις υπηρεσίες.



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ - ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
 ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
 ΧΑΡΤΗΣ 5:
 ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΤΟ 1991 ΑΝΑ ΟΤΑ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΝΕΡΓΙΑΣ



ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ



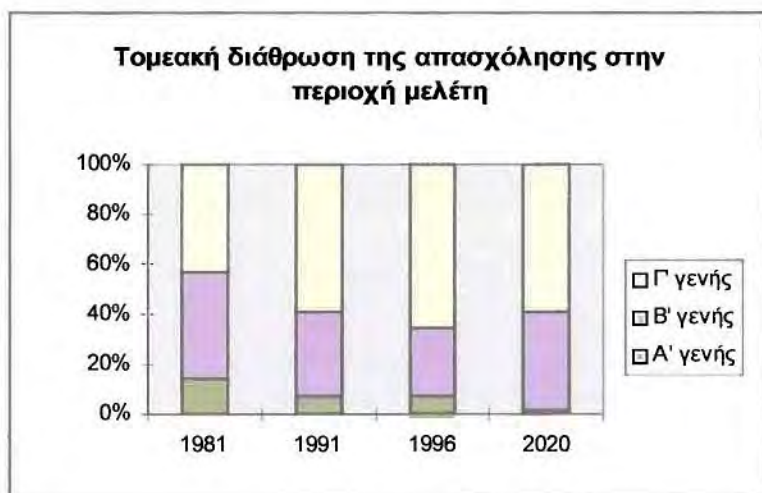
Α' ΓΕΝΗΣ
 Β' ΓΕΝΗΣ
 Γ' ΓΕΝΗΣ
 ΔΕΝ
 ΔΗΛΩΣΑΝ

ΕΚΠΟΝΗΤΗΣ:
 ΜΑΡΑΓΚΟΥΔΑΚΗ ΚΑΤΕΡΙΝΑ

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2002

5 Km

Διάγραμμα 4-1: ΤΟΜΕΑΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ



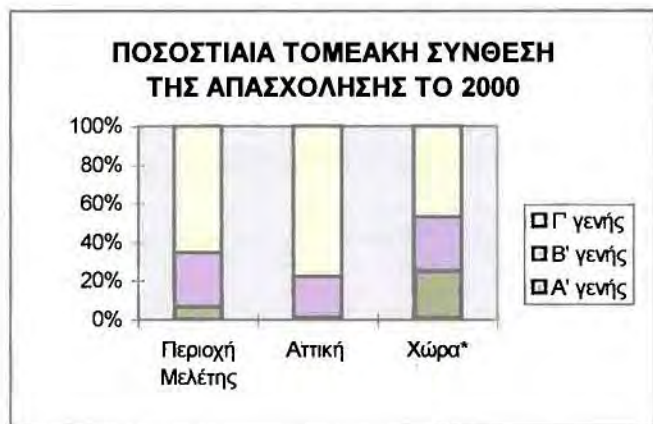
Παρ' όλο που γενικά ισχύουν οι τάσεις αυτές, παρουσιάζεται διαφοροποίηση ανά ΟΤΑ, όπως φαίνεται στο χάρτη 5. Η μείωση των αγροτικών δραστηριοτήτων δεν εκδηλώνεται με ομοιόμορφο τρόπο στο χώρο. Σε ορισμένες περιοχές κοντά στο Σταυρό ή στα παράλια, οι δραστηριότητες τείνουν να εγκαταλειφθούν, ενώ σε άλλες όπως στην κοινότητα Κουβαρά, εξακολουθούν να αποτελούν τη μοναδική σχεδόν βάση της τοπικής οικονομίας.

Πίνακας 4-2: ΤΟΜΕΑΚΗ ΔΙΑΦΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ

Α/Α	ΟΤΑ	1981					1991				
		Απασχολούμενοι	A' γενής	B' γενής	Γ' γενής	Δεν δήλωσαν	Απασχολούμενοι	A' γενής	B' γενής	Γ' γενής	Δεν δήλωσαν
01	Παιανία	2.321	510	720	891	200	3.405	380	967	1.782	276
02	Σπάτα	2.077	590	720	587	180	2.751	435	717	1.343	256
03	Γέρακας	2.170	40	1.200	820	110	3.119	42	1.156	1.706	215
04	Γλυκά Νερά	978	30	540	388	20	2.071	43	674	1.110	244
05	Ανθούσα	196	27	77	80	12	1.168	9	294	748	117
06	Παλλήνη	1.987	50	860	947	130	4.006	39	1.182	2.453	332
07	Πικέρμι	173	23	68	71	11	522	14	103	389	52
08	Αρτέμιδα	1.472	30	633	741	68	3.317	76	999	1.892	350
09	Ραφήνα	1.865	50	580	1.165	70	3.105	37	742	1.998	328
10	Μαρκόπουλο	3090	510	1100	1310	170	3.724	414	1.166	1.859	285
11	Κορωπί	4.285	770	1.790	1.375	350	6.135	734	2.031	2.871	499
12	Καλύβια Θορικού	1.798	346	568	769	115	2.611	174	803	1.394	240
13	Κουβαράς	406	54	160	166	26	475	52	192	147	84
	Περιοχή Μελέτης	22.818	3.030	9.016	9.310	1.462	36.409	2.449	11.026	19.692	3.278
	%		13,3%	39,5%	40,8%			6,7%	30,3%	54,0%	

Πηγή: ΕΣΥΕ, 1991

Διάγραμμα 4-2: ΤΟΜΕΑΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΤΟ 2000



Πηγή: ΜΑΜ, 1996

Η Αττική είναι μια τριτογενοποιημένη περιοχή (77%) και σε υψηλότερο βαθμό από την υπόλοιπη χώρα (46%), ενώ τα Μεσόγεια έχουν αγροτικό χαρακτήρα, με ποσοστό 6,9% στον πρωτογενή τομέα. Η περιοχή μελέτης, εκτός από την ανάπτυξη της γεωργίας χαρακτηρίζεται από την παραθεριστική κατοικία και τον εσωτερικό τουρισμό κατά μήκος των ακτών. Ενώ βόρεια και δυτικά χαρακτηρίζεται από τις ζώνες μόνιμης κατοικίας και την εγκατάσταση μεταποιητικής δραστηριότητας καθώς και υπηρεσιών με υπερτοπική εμβέλεια, όπως ιδιωτική εκπαίδευση, εμπόριο και αναψυχή.

Οι φάσεις εξέλιξης του παραγωγικού τομέα οδήγησαν, σύμφωνα με την θεωρία των τεσσάρων φάσεων του αστικού κύκλου (Φάσεις: αστικοποίηση -περιαστικοποίηση- ανάπτυξη νέων κέντρων-επαναστικοποίηση) στην οικιστική ανάπτυξη νέων προαστίων ή νέων οικισμών, οι οποίοι είναι σχετικά απομακρυσμένοι από την Αθήνα. Η γειτνίαση της περιοχής με την Αθήνα, ενώ την τροφοδοτεί με πληθυσμό και δραστηριότητες, εμποδίζει την προώθηση μιας αυτόνομης ανάπτυξης. Με αυτό τον τρόπο, δεν έχει αναπτυχθεί κάποιο κέντρο ανάπτυξης που να επηρεάζει αναπτυξιακά την ευρύτερη περιοχή.

Η ανάπτυξη και η κλαδική διάθρωση της περιοχής μελέτης αναμένεται να εξελιχθεί υπό την επίδραση της Περιφέρειας Πρωτεύουσας και του συνόλου της Αττικής. Έτσι, θα επηρεαστεί από τις γενικότερες τάσεις, που είναι η ενίσχυση του τριτογενή τομέα της περιφέρειας και η ενίσχυση του δευτερογενή τομέα, με προσπάθεια βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας και την ενσωμάτωση υψηλής τεχνολογίας. Οι τάσεις αυτές τείνουν να ενισχυθούν σε τοπικό επίπεδο από την λειτουργία του νέου αεροδρομίου.

4.2 ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΗ ΒΑΣΗ

4.2.1 ΓΕΩΡΓΙΑ

Παρ' όλο που η γεωργία εξακολουθεί να αποτελεί βασική πηγή εισοδήματος για την περιοχή, δεν είναι πια ο κύριος κλάδος απασχόλησης. Συχνά προσφέρει συμπληρωματική απασχόληση σε μέλη αγροτικών οικογενειών που έχουν στραφεί σε άλλους κλάδους όπως στην εξυπηρέτηση του παραθεριστικού ρεύματος και στον δευτερογενή τομέα. Αυτό οφείλεται στην διάρθρωση των καλλιεργειών, μεταξύ των οποίων κυριαρχούν οι παραδοσιακές εκτατικές καλλιέργειες (αμπέλια, ελιές, δημητριακά), στην οικοπεδοποίηση της γης και στην έλλειψη εργατικών χεριών. (ΥΧΟΠ,1980)

Η συνολική καλλιεργούμενη έκταση είναι περίπου 113.000 στρ.

Στον πίνακα παρουσιάζονται οι καλλιεργούμενες εκτάσεις ανά είδος καλλιέργειας για τους δήμους και τις κοινότητες της ευρύτερης περιοχής

Πίνακας 4-3: ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΙΣ ΚΑΛΛΙΕΡΓΕΙΩΝ (σε στρ.)

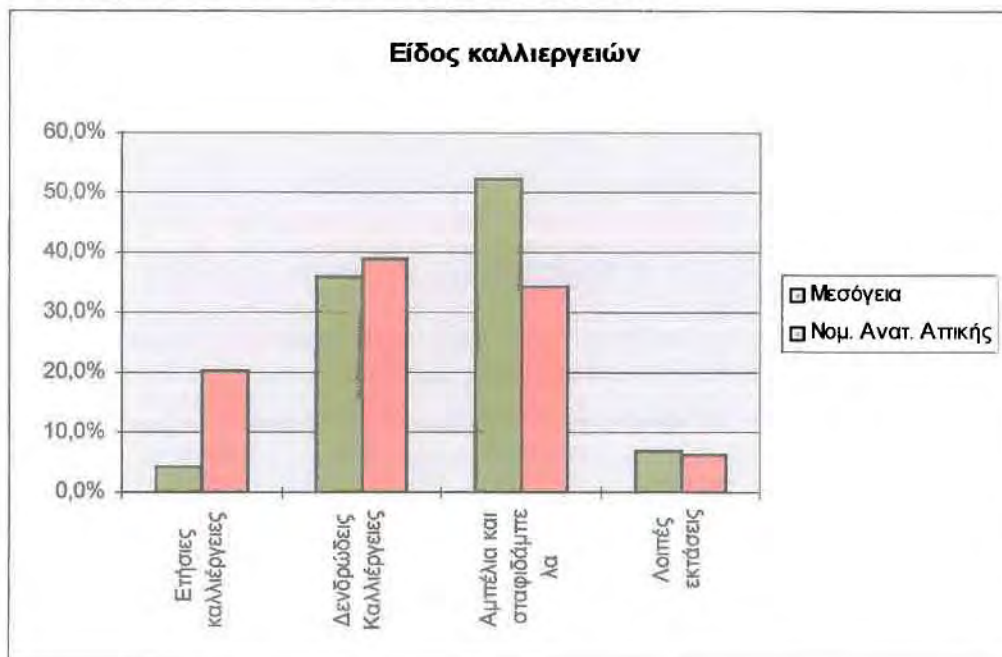
A/A	ΟΤΑ	Εκτάσεις	Ετήσιες καλλιέργειες		Δενδρώδεις Καλλιέργειες		Αμπέλια και σταφιδάμπελα		Λοιπές εκτάσεις (λιβάδια,βοσκότοποι, αγροναπαύσεις)	
			Εκμ/σεις	Εκτάσεις	Εκμ/σεις	Εκτάσεις	Εκμ/σεις	Εκτάσεις	Εκμ/σεις	Εκτάσεις
01	Παιανία	23335	30	486	693	8326	698	14246	43	277
02	Σπάτα	25323	14	159	652	5059	929	15298	430	4807
03	Γέρακας	796	9	130	23	302	14	209	2	155
04	Γλυκά Νερά	823	4	278	31	313	15	232	-	-
05	Ανθούσα	-	-	-	-	-	-	-	-	-
06	Παλλήνη	1658	6	129	73	506	87	994	13	29
07	Πικέρμι	865	8	183	27	218	35	312	2	152
08	Αρτέμιδα	493	5	40	26	194	14	175	12	84
09	Ραφήνα	1028	11	206	58	549	33	270	1	3
10	Μαρκόπουλο	19931	25	250	721	6147	983	13340	33	194
11	Κορωπί	29785	266	2361	1674	13720	1495	12282	243	1422
12	Καλύβια	7536	53	741	415	4401	272	1665	73	729
13	Κουβαράς	1837	6	37	94	1210	69	485	19	105
	Περιοχή Μελέτης	113410	437	5000	4487	40945	4644	59508	871	7957
	%	100%		4,4%		36,1%		52,5%		7,0%
	Ανατ. Αττική			20,2%		38,9%		34,4%		6,4%

Πηγή:ΕΣΥΕ,1991

Τη μεγαλύτερη έκταση γεωργικής γης διαθέτει το Μαρκόπουλο και ακολουθούν τα Σπάτα, το Κορωπί, η Παιανία, τα Καλύβια, το Πικέρμι, η Παλλήνη και η Ραφήνα.

Το μεγαλύτερο μέρος καταλαμβάνουν οι μόνιμες φυτίες, ενώ οι αρδευόμενες εκτάσεις αποτελούν μικρό ποσοστό της αγροτικής γης. Οι κυριότερες καλλιέργειες, που τμήμα των προϊόντων τους εξάγεται είναι τα αμπελοειδή (οινοποιήσιμα σταφύλια), οι ελιές και τα κηπευτικά. (ΙΠΑ,1996)

Διάγραμμα 4-3: ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΙΣ ΚΑΛΛΙΕΡΓΕΙΩΝ



4.2.2 ΚΤΗΝΟΤΡΟΦΙΑ

Η κτηνοτροφία δεν παρουσιάζει ανάπτυξη παράλληλη με τη γεωργία. Σήμερα στην ευρύτερη περιοχή μελέτης ασκείται η δραστηριότητα της κτηνοτροφίας αλλά όχι εντατικά. Ιδιαίτερη ανάπτυξη εμφανίζει η εκτροφή προβατοειδών και αιγοειδών.

Η εικόνα που παρουσιάζει το συνολικό ζωικό κεφάλαιο ανά δήμο και κοινότητα κατά το έτος 1991, δίνεται στον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 4-4: ΚΤΗΝΟΤΡΟΦΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΝ

Α/Α	ΟΤΑ	Βοοειδή		Προβατοειδή		Αιγοειδή		Χοιροειδή	
		Εκμ/σεις	Κεφαλές	Εκμ/σεις	Κεφαλές	Εκμ/σεις	Κεφαλές	Εκμ/σεις	Κεφαλές
01	Παιανία	2	205	30	1326	21	84	3	879
02	Σπάτα	4	77	49	4038	13	185	2	430
03	Γέρακας	1	30	7	387	4	87	-	-
04	Γλυκά Νερά	-	-	-	-	-	-	-	-
05	Ανθούσα	-	-	-	-	-	-	-	-
06	Παλλήνη	-	-	9	333	7	24	1	9
07	Πικέρμι	1	4	5	162	7	7015	1	13
08	Αρτέμιδα	-	-	3	250	2	5	-	-

Οι επιπτώσεις του αεροδρομίου των Σπάτων στην περιοχή των Μεσογείων

09	Ραφήνα			1	5	1	5		
10	Μαρκόπουλο			31	2515	9	247		
11	Κρωπί	8	490	87	4683	58	512	15	2320
12	Καλύβια	1	2	35	4287	23	452		
13	Κουβαράς			8	252	6	26	2	5
Περιοχή Μελέτης		17	808	265	18238	151	8642	24	3656
		%	3,7%		58,0%		33,0%		5,3%

Πηγή:ΕΣΥΕ,1991

Διάγραμμα 4-4: ΚΤΗΝΟΤΡΟΦΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΝ



4.2.3 ΑΛΙΕΙΑ

Αλιευτική δραστηριότητα αναπτύχθηκε κυρίως στη Ραφήνα και την Αρτέμιδα και δευτερευόντως στην Κρωπία και το Μαρκόπουλο. Ιδιαίτερα αναπτυγμένη είναι στη Ραφήνα, η οποία αποτελεί αλιευτικό κέντρο της περιοχής με περίπου 100 επαγγελματίες αλιείς και περίπου 900 ερασιτέχνες.

4.3 ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Η τάση εγκατάστασης μεταποιητικών δραστηριοτήτων στην περιοχή, κατά τη δεκαετία του '70 συνεχίστηκε μέχρι το 1984, όπου ξεκίνησε το φαινόμενο της αποβιομηχάνισης στην Αττική και σε συνδυασμό με το νομοθετικό καθεστώς, σύμφωνα με το οποίο δόθηκαν κίνητρα για εγκατάσταση της βιομηχανίας εκτός Αττικής, η ανάπτυξη του δευτερογενούς τομέα στην περιοχή μελέτης είναι μικρή. (ΠΙΑ,1996)

Στην περιοχή η μεταποίηση αποτελεί ένα δυναμικό κλάδο της οικονομίας, παρά την μικρή ανάπτυξή του, όπου απασχολείται το 30% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού της περιοχής. Αυτό οφείλεται κυρίως, στο ότι η βιομηχανία και η βιοτεχνία εξυπηρετούν την ευρύτερη περιοχή της Αττικής και θεωρούνται υπερτοπικού χαρακτήρα.

Το μεγαλύτερο μέρος των βιομηχανιών είναι εγκατεστημένο κατά μήκος των βασικών οδικών αρτηριών της περιοχής. Στη λεωφόρο Μαραθώνα, στην Αθηνών - Λαυρίου, στα τμήματα που αραιώνει ο οικιστικός ιστός.

Το μεγαλύτερο αριθμό επιχειρήσεων παρατηρείται στον κλάδο μεταποίησης ξύλου-επίπλου και ακολουθούν οι ειδικεύσεις στο κλάδο των ποτών, των προϊόντων μετάλλου και των μη μεταλλικών ορυκτών. Το Κορωπί, η Παλλήνη και η Παιανία είναι οι δήμοι με τις περισσότερες επιχειρήσεις, οι οποίες ειδικεύονται στον κλάδο της μεταποίησης.

Πίνακας 4-5: ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΕΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Κορωπί	24,2%
Παλλήνη	14,4%
Παιανία	13,3%
Γέρακας	11,8%
Μαρκόπουλο	9,1%
Σπάτα	8,5%

Πηγή: ΠΙΑ, 1996

Για την χωροθέτηση της βιομηχανίας τα ΓΠΣ που εκπονήθηκαν στην περιοχή προτείνουν την πολεοδομική οργάνωση σε βιομηχανικά πάρκα (ΒΠΠΑ) των παλιών βιομηχανικών περιοχών του ΠΔ 84/84, τα οποία θα δεχτούν μονάδες μέσης και χαμηλής όχλησης, κύρια από μετεγκατάσταση και την δημιουργία νέων οργανωμένων περιοχών (ΒΙΟΠΑ).

Πίνακας 4-6: ΖΩΝΕΣ ΒΙΟΠΑ-ΒΠΠΑ, ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΑ ΠΑΡΚΑ ΚΑΙ ΖΩΝΕΣ ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟΥ

ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΖΩΝΕΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ - ΒΙΟΤΕΧΝΙΑΣ

Παιανία	2.144 (εντός Γ.Π.Σ.)
Γέρακας	125 (εντός Γ.Π.Σ.)
Ανθούσα	575
Παλλήνη	394 (εντός Γ.Π.Σ.)
Μαρκόπουλο	522 (εντός Γ.Π.Σ.)
Κορωπί	2.172
Καλύβια Θορικού	670
στρ.	6.602

ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΑ ΠΑΡΚΑ

Παιανία	700
Σπάτα	1.628
Μαρκόπουλο	764
Κορωπί	571 (εκκρεμεί)
στρ.	3.663

*αναμένεται να θεσμοθετηθούν

ΖΩΝΕΣ ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟΥ

Σπάτα	178
Μαρκόπουλο	1.079
Παλλήνη	74
*Κορωπί	363
*Ανθούσα	74
	1.768

Πηγή: Σιωμόπουλος, 2001 Ακίνητα.

4.4 ΕΜΠΟΡΙΟ

Οι εμπορικές δραστηριότητες της περιοχής, αφορούν κυρίως στο λιανικό εμπόριο και είναι, σε μεγάλο βαθμό, εγκαταστημένες κατά μήκος των μεγάλων οδικών αξόνων (Λεωφόρος Λαυρίου και Λεωφόρος Μαραθώνος). Πολλά από τα εμπορικά καταστήματα, που είναι εγκαταστημένα κατά μήκος των λεωφόρων είναι υπερτοπικής σημασίας. Πρόκειται κυρίως για καταστήματα υλικών υποδομών, κιγκλιωμάτων, εξαρτημάτων κήπου κτλ. Η εγκατάσταση αυτή, σε πολλές περιπτώσεις δημιουργεί προβλήματα εξυπηρέτησης, όπως έλλειψη χώρου στάθμευσης και φορτοεκφόρτωσης, κυκλοφοριακός φόρτος κ.α. Στα μεγαλύτερα οικιστικά κέντρα τα εμπορικά καταστήματα καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα αναγκών των κατοίκων και περιορίζουν σημαντικά τις μετακινήσεις στην Αθήνα για αγορές. (ΠΙΑ,1996)

Πίνακας 4-7: ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΕΙΣ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ

Κορωπί	22,4%
Παλλήνη	19,7%
Παιανία	13,1%
Μαρκόπουλο	10,9%
Γέρακας	10%

Πηγή: ΠΙΑ,1996

4.5 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Οι τουριστικοί πόροι της ευρύτερης περιοχής (φυσικό περιβάλλον, αξιόλογα ιστορικά μνημεία, πολιτιστικός πλούτος) την κατατάσσουν σε αξιοποιήσιμη τουριστικά περιοχή. Ο τουρισμός άρχισε να αναπτύσσεται κατά τη δεκαετία του 1970 στις παραθαλάσσιες περιοχές, με κέντρο τη Ραφήνα εξαιτίας της γειννιάσής τους με την πρωτεύουσα.

Οι δραστηριότητες αναψυχής είναι ιδιαίτερα αναπτυγμένες στην παραλιακή ζώνη από το Μαραθώνα έως το Σούνιο. Η παράκτια αυτή ζώνη με αξιόλογες παραλίες και τουριστική υποδομή εξυπηρετεί τις παραθεριστικές ανάγκες μέρους των κατοίκων του νομού Αττικής, που με την πάροδο του χρόνου προβλέπεται η παραθεριστική κατοικία να εξελιχθεί σε μόνιμη. (Γιαννάτος,2001)

Η περιοχή αναπτύχθηκε τουριστικά γρήγορα και ανορθολογικά, με αποτέλεσμα να παρατηρείται μια μικτή χρήση της κατοικίας με λιανικό εμπόριο και αναψυχή, ενώ συγκεντρώνονται και όλες οι κρατικές και λοιπές στοιχειώδεις διοικητικές λειτουργίες.

Όσο αφορά το ξενοδοχειακό δυναμικό, η περιοχή διαθέτει μικρές ξενοδοχειακές μονάδες που συγκεντρώνονται στην παραλιακή ζώνη και έχουν συνολική δυναμικότητα

περίπου 900 κλινών. Στην περιοχή υπάρχουν ενοικιαζόμενα δωμάτια και επιπλωμένα διαμερίσματα, που λειτουργούν χωρίς άδεια. Η κατανομή παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 4-8: ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

	Μονάδες	Κατηγορία	Αρ. Κλινών
Βραυρώνα	1	Α'	670
Άρτεμιδα	1	Γ'	25
Ραφήνα	5	2Γ', 2Δ' & Ε'	319
Πικέρμι	1	Γ'	28
Μαρκόπουλο	1	Γ'	19

Πηγή: ΕΟΤ, 2001

Οργανωμένη πλαζ υπάρχει στην Ραφήνα, ενώ οργανωμένες μαρίνες δεν υπάρχουν και η εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής γίνεται στα λιμάνια της Ραφήνας και του Πόρτο Ράφτη. (ΙΠΑ,1997)

4.6 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Η λειτουργία του νέου αεροδρομίου επηρεάζει καθοριστικά την απασχόληση. Η διάθεση 12.900 στρ. καλλιεργούμενης έκτασης για την κατασκευή του αεροδρομίου, η ρύπανση που δημιουργείται, η οποία λειτουργεί απαγορευτικά για μια σειρά από καλλιέργειες καθώς και σε συνδυασμό με το θόρυβο, που παρεμποδίζει την ανάπτυξη της κτηνοτροφίας, προκάλεσαν την μείωση της αγροτικής παραγωγής και κατ' επέκταση μείωση της απασχόλησης στο πρωτογενή τομέα. (ΤΕΕ,1976)

Η εγκατάλειψη αυτή του πρωτογενή τομέα γίνεται σε όφελος του δευτερογενή και του τριτογενή. Έτσι θα εγκατασταθούν δραστηριότητες που αφορούν άμεσα ή έμμεσα την λειτουργία του αεροδρομίου. Η πλειονότητα των απασχολουμένων, προέρχεται από κατοίκους του λεκανοπεδίου, μια και το διαθέσιμο δυναμικό της ευρύτερης περιοχής είναι αδύναμο να ανταποκριθεί ποσοτικά και ποιοτικά στη ζήτηση. Με τον καιρό όμως ένα διαρκώς αυξανόμενο ποσοστό των εργαζομένων θα κρίνει συμφερότερη τη μόνιμη εγκατάστασή του στην περιοχή, με αποτέλεσμα την ανάπτυξη δραστηριοτήτων εξυπηρέτησης των εργαζομένων και των νέων κατοικιών. Ενώ παράλληλα θα πραγματοποιείται προσέλκυση νέων δραστηριοτήτων του δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα, που προσελκύνονται από το περιβάλλον του αεροδρομίου και την οργάνωση των υποδομών. (Λουκάκης 1996)

Η απασχόληση το 2020 στην περιοχή μελέτης θα αυξηθεί κατά 93%. Οι απασχολούμενοι το 1991 ήταν 58.000, ενώ οι νέες θέσεις απασχόλησης το 2020 θα είναι 112.000, από τις οποίες 22.000 στο νέο αεροδρόμιο, 28.000 λόγω του αεροδρομίου και 62.000 λόγω νέων δραστηριοτήτων. Τα αποτελέσματα προκύπτουν βάσει εκτιμήσεων που συνδυάζουν τις τάσεις ανάπτυξης της περιοχής μελέτης και τις αλλαγές που επιφέρει στο σύνολο η λειτουργία του αεροδρομίου. (Λουκάκης,2001)

Οι απασχολούμενοι κατά τα έτη 2005 και 2020 σύμφωνα με την μελέτη του ΙΠΑ θα εγκαθίστανται:

- στις παλιές συγκεντρώσεις εγκατάστασης επιχειρήσεων και σε περιορισμένες επεκτάσεις τους
- εντός οικοδομικού ιστού και σε επεκτάσεις των ΓΠΣ
- σε νέες οργανωμένες περιοχές (Πάρκα)
- διάσπαρτα στην περιοχή μελέτης, σε κατά το δυνατό περιορισμένη έκταση, και στην περιοχή εγκατάστασης ειδικών λειτουργιών.

Στους πίνακες που ακολουθούν, φαίνεται η κατανομή των απασχολούμενων και οι αναγκαίες εκτάσεις το 2005 και 2020, ενώ γίνεται αποδεκτό ότι οι ρυθμοί προσαρμογής της απασχόλησης μέχρι το 2005 θα είναι υψηλότεροι από τους αντίστοιχους ρυθμούς της περιόδου 2005-2020.

Πίνακας 4-9: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΠΟΥ ΘΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΘΟΥΝ ΣΕ ΝΕΕΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ

	Νέες Οργ. Περ.		Υφιστ. ΒΙ.ΠΕ		Εντός Γ.Π.Σ.		Σύνολο	
	2005	2020	2005	2020	2005	2020	2005	2020
Παιανία	4.130	6.000	1.160	1.350			5.290	7.350
Σπάτα	3.450	6.000	1.730	2.000			5.180	8.000
Παλλήνη	3.450	6.000	1.160	1.350			4.610	7.350
Πικέρμι							0	0
Μαρκόπουλο	3.450	5.000	1.150	1.500	3.600	4.500	8.200	11.000
Κορωπί	4.820	5.000			2.700	3.500	7.520	8.500
Σύνολο	19.300	28.000	5.900	6.200	6.300	8.000	30.800	42.200

Πηγή: ΙΠΑ,1998

Πίνακας 4-10: ΑΝΑΓΚΑΙΕΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΣΕ ΣΤΡΕΜΜΑΤΑ

	Νέες Οργ. Περ.		Υφιστ. ΒΙ.ΠΕ		Εντός Γ.Π.Σ.		Σύνολο	
	2005	2020	2005	2020	2005	2020	2005	2020
Παιανία	206,5	300,0	58,0	67,5			264,5	367,5
Σπάτα	172,5	300,0	86,5	100,0			259,0	400,0

Οι επιπτώσεις του αεροδρομίου των Σπάτων στην περιοχή των Μεσογείων

Παλλήνη	172,5	300,0	58,0	67,5			230,5	367,5
Πικέρμι							0	0
Μαρκό- πουλο	172,5	250,0	57,5	75,0	180,0	225,0	410,0	550,0
Κορωπί	241,0	250,0			135,0	175,0	376,0	425,0
Σύνολο	965,0	1.400,0	260,0	310,0	315,0	400,0	1.540,0	2.110,0

Πηγή: ΙΠΑ,1998

Οι δραστηριότητες που αναμένεται να εγκατασταθούν στην περιοχή είναι βιομηχανίες που λειτουργούν σε περιβάλλον αεροδρομίου, δραστηριότητες υψηλής τεχνολογίας, βιομηχανίες που εγκαθίστανται σε κόμβους μεταφορών, επιχειρήσεις που συχνά εγκαθίσταται σε πάρκα επιχειρήσεων, εταιρείες μεταφορών και αποθηκευτικά κέντρα.

Μέχρι τώρα, το πιο έντονο ενδιαφέρον δραστηριοποίησης στην ευρύτερη περιοχή του αεροδρομίου παρουσιάζει ο κλάδος του τουρισμού (ξενοδοχεία, εστιατόρια, γραφεία αεροπορικών εταιριών, γραφεία ταξιδιών, τουριστικά γραφεία), με επόμενο τον κλάδο του εμπορίου και τον κλάδο των λοιπών υπηρεσιών (τράπεζες, χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, μεταφορές, αποθηκευτικοί χώροι).

Από τους παράγοντες που επηρεάζουν την απόφαση εγκατάστασης μιας επιχείρησης στην περιοχή του αεροδρομίου, ιδιαίτερη βαρύτητα παρουσιάζουν τα χρηματοδοτικά κίνητρα, η δυνατότητα εγκατάστασης σε ΒΕΠΕ, η εξασφάλιση γης σε καλή τιμή και η οδική προσβασιμότητα στην περιοχή που διασφαλίζεται από το νέο μεταφορικό δίκτυο και τις εξυπηρετήσεις στάθμευσης.

Το νέο αεροδρόμιο αποτελεί εν δυνάμει πόλο έλξης όλων σχεδόν των κλάδων, εφόσον δημιουργηθούν παράλληλα οι θετικοί παράγοντες που θα διευκολύνουν την μετακίνηση. Παράλληλα διαγράφεται και μια εξαιρετικά καλή προοπτική για την τόνωση της αγοράς εργασίας στα Μεσόγεια, εφόσον οι μισές τουλάχιστον από τις επιχειρήσεις που πιθανόν να μετακινηθούν, προτίθεται να προσλάβουν νέο προσωπικό. (Adapt,2000)

Τέλος, με την εγκατάσταση νέων επιχειρήσεων και δραστηριοτήτων, θα επηρεαστεί η λειτουργία των υπόλοιπων επιχειρήσεων που υπάρχουν στην περιοχή, ο ανταγωνισμός μεταξύ τους για να κερδίσουν μερίδιο στην αγορά γίνεται μεγαλύτερος, με αποτέλεσμα να ωθεί τις τοπικές επιχειρήσεις για την επιβίωσή τους σε επενδύσεις και καινοτομίες. Αρκετές φορές όμως, έχει αρνητικές επιπτώσεις όταν οδηγούνται στην έξοδο από την αγορά. (Βεντούρη Ζ.,2001)

5. ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΤΩΝ ΟΤΑ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ

5.1 ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Τα Μεσόγεια εξυπηρετούνται σε επίπεδο χερσαίων μεταφορών αποκλειστικά από οδικές συγκοινωνιακές υποδομές.

5.1.1 ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Το υφιστάμενο οδικό δίκτυο

Το οδικό δίκτυο διακρίνεται σε: εθνικό οδικό δίκτυο, επαρχιακό και δημοτικό-κοινοτικό.

Στο εθνικό δίκτυο εντάσσονται τα οδικά τμήματα:

- Σταυρού - Λαυρίου (δευτερεύον εθνικό)
- Σταυρού - Ραφήνας (δευτερεύον εθνικό)
- Παλλήνης - Σπάτων (τριτεύον εθνικό)

Ακόμα, στο εθνικό δίκτυο εντάσσονται και τα μεγάλα έργα, που ήδη κατασκευάζονται:

- Ελεύθερη Λεωφόρος Ελευσίνας - Σταυρού - Αεροδρόμιο Σπάτων (ΕΛΕΣΣ)
- Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρος Υμηττού (ΔΠΛΥ)
- Λεωφόρος Σταυρού - Ραφήνας, η οποία προβλέπεται ως ελεύθερη λεωφόρος με ανισόπεδους κόμβους και η οποία θα παραλάβει το μεγαλύτερο μέρος της κυκλοφορίας του τμήματος Σταυρός - Κόμβος Ραφήνας της Λεωφόρου Μαραθώνα, με προορισμό ή προέλευση πέρα του κόμβου Ραφήνας.
- Ραφήνα - Πόρτο Ράφτη - Λαυρίου.

Το Πρωτεύον Επαρχιακό Δίκτυο, όπως καθορίστηκε με Υ.Α της 9/3/95, περιλαμβάνει τα εξής τμήματα του οδικού δικτύου της περιοχής:

- Παιανία - Μαρκόπουλο
- Πικέρμι - Σπάτα - Μαρκόπουλο
- Μαρκόπουλο - Πόρτο Ράφτη
- Κορωπί - Βάρη
- Παιανία - Σπάτα - Λούτσα

Το εθνικό και επαρχιακό δίκτυο πυκνώνεται με τους κοινοτικούς- δημοτικούς δρόμους.

Μερικοί οδικοί άξονες που διέρχονται μέσω οικισμών, παρουσιάζουν χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης, το οποίο επιβαρύνεται από την εσωτερική τοπική κίνηση και παρουσιάζονται προβλήματα καθυστερήσεων, μεγαλύτερες πιθανότητες ατυχημάτων και αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις στους οικισμούς.

Ως προς τις δημόσιες αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες, η περιοχή εξυπηρετείται από δύο κυρίως δημόσιους φορείς: τον ΟΑΣΑ (Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών) και το ΚΤΕΛ Ν. Αττικής. Οι λεωφορειακές γραμμές του ΚΤΕΑ εξυπηρετούν οικιστικές αναπτύξεις που απέχουν περισσότερο από 25 χλμ. από το κέντρο της Αθήνας. Τα δρομολόγια του ΚΤΕΑ χρησιμοποιούν για την είσοδο στα Μεσόγεια το Σταυρό Αγίας Παρασκευής και από εκεί διαχωρίζονται, ανάλογα με την κατεύθυνση, προς Σούνιο ή Ραφήνα-Μαραθώνα. Η πρώτη γραμμή εξυπηρετεί διαδοχικά το Κορωπί, το Μαρκόπουλο, το Πόρτο Ράφτη, το Αυλάκι, τα Καλύβια και τον Κουβαρά, ενώ η δεύτερη εξυπηρετεί την έξοδο Παλλήνης, το Πικέρμι και τη διασταύρωση της Ραφήνας. Οι γραμμές του ΟΑΣΑ που αφορούν την περιοχή μελέτης, ξεκινούν από την Αγ. Παρασκευή και διαπερνούν τους οικιστικούς ιστούς του Γέρακα, της Ανθούσας, της Παιανίας, της Παλλήνης, του Κορωπίου, της Αρτέμιδας και της Χριστούπολις Σπάτων.

5.1.2 ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ-ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η περιοχή μελέτης διαθέτει το λιμάνι της Ραφήνας, το οποίο βρίσκεται 25χλμ. από την Αθήνα και συνδέεται μ' αυτήν με την λεωφόρο Μαραθώνος. Το λιμάνι θεωρείται κυρίως επιβατικό και βρίσκεται σε πλεονεκτική θέση σε σχέση με εκείνη του Πειραιά, για την εξυπηρέτηση των βόρειων και κεντρικών Κυκλάδων, αφού η θαλάσσια απόσταση είναι μικρότερη και το οδικό δίκτυο ικανοποιητικό.

Η εμπορευματική κίνηση του λιμανιού είναι περιορισμένη, λόγω της έλλειψης χώρου και του κατάλληλου εξοπλισμού για την εξυπηρέτηση των εμπορικών πλοίων και ειδικότερα για την μεταφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων. Γι αυτό το λόγο από το λιμάνι της Ραφήνας μεταφέρονται συνήθως καταναλωτικά αγαθά, προϊόντα γενικού εμπορίου και οικοδομικά υλικά, προϊόντα που τροφοδοτούν την αγορά των νησιών του Αιγαίου και συνδέονται άμεσα με τις ανάγκες της τουριστικής κίνησης. (ΙΠΑ,1997)

Σύμφωνα με το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας προβλέπεται η αναβάθμιση του λιμανιού, έργο το οποίο εκτελείται σταδιακά τα τελευταία χρόνια και έχει στόχο τη χρησιμοποίηση του ως δεύτερου επιβατικού λιμανιού μετά από τον Πειραιά. (Γιαννάτος,2001)

Στην ευρύτερη περιοχή μελέτης βρίσκεται το λιμάνι του Λαυρίου, το οποίο εκτός από το γεγονός ότι εξυπηρετεί αποκλειστικά την τακτική γραμμή της Κέας και μόνο σε έκτατες περιπτώσεις την Κύθνο και τη Σύρο, παρουσιάζει περιορισμένη επιβατική κίνηση. Το λιμάνι του Λαυρίου παρουσιάζει εμπορευματικό χαρακτήρα και εξυπηρετεί κυρίως βιομηχανικά προϊόντα (πετρέλαιο, ακατέργαστα ορυκτά και λιπάσματα) (ΙΠΑ,1997)

5.1.3 ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΕΡΓΑ

Αττική Οδός

Η Αττική Οδός ΑΕ έχει αναλάβει την μελέτη και κατασκευή της Λεωφόρου Ελευσίνας - Σταυρού - Αεροδρόμιο Σπάτων (53,5 χλμ. και εύρος κατάληψης 50-70μ.) και της Δυτικής Περιφερειακής Υμηττού (12,5 χλμ. και εύρος κατάληψης 30-40μ.).

Το έργο αυτό, εξασφάλισε τη δημιουργία ενός εξωτερικού οδικού δακτυλίου γύρω από τον κυρίως πολεοδομικό ιστό του Λεκανοπεδίου της Αθήνας, με τεράστια συμβολή στην προσπάθεια αποσυμφόρησης του αρτηριακού δικτύου της πόλης και στη μάχη κατά του νέφους. Ταυτόχρονα, εξασφαλίζεται και η αποτελεσματική διασύνδεση του λεκανοπεδίου με τη περιοχή των Μεσογείων, το νέο αεροδρόμιο και τις ζώνες παραθεριστικής κατοικίας που αναπτύσσονται κατά μήκος των ανατολικών ακτών της Αττικής. Ακόμα εξασφαλίζεται η ολοκληρωμένη διασύνδεση των δύο κύριων υπεραστικών οδικών διαδρόμων που συνδέουν την Αττική με την υπόλοιπη Ελλάδα, τόσο μεταξύ τους (εξυπηρέτηση της διερχόμενης κυκλοφορίας μεταξύ Πελοποννήσου και Κεντρικής ή Βόρειας Ελλάδος), όσο και με τις πεδινές λεκάνες που συγκροτούν το πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας. (Ιακωβίδης, 1996) Το έργο αυτό θεωρείται από τα πιο σύγχρονα της Ευρώπης, λόγω του τηλεματικού εξοπλισμού του για τη διαχείριση της κυκλοφοριακής ροής. (Βλαστός Θ.,2001)

Το τμήμα από την Παλλήνη έως το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος», μήκους 12 χλμ. είναι σε θέση να εξυπηρετήσει 2.000 κατ' ανώτερο όριο ΙΧ οχήματα ανά ώρα με τρεις λωρίδες ανά κατεύθυνση. Η συνολική χωρητικότητά του σε ένα σημείο της οδού είναι δυνατόν να φτάσει τα 12.000 αυτοκίνητα ανά ώρα.

Επίσης, όσο αφορά την περιοχή μελέτης, έχει παραδοθεί στην κυκλοφορία το τμήμα από το Γέρακα έως την Παλλήνη (2 χλμ.) και το τμήμα Κορωπί έως το Α/Κ Μαρκόπουλου/ Κορωπίου, ενώ σε φάση ολοκλήρωσης είναι το τμήμα Α/Κ Γλυκών Νερών έως το Α/Κ Ραφήνας και το τμήμα Α/Κ Μαρκόπουλου/ Κορωπίου προς

Μαρκόπουλο. Ενώ η περιφερειακή Υμηττού προβλέπεται να παραδοθεί τον Ιούνιο του 2003. (Αττική Οδός,2001)

Στο συνολικό έργο προβλέπονται δύο Σταθμοί Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών (ΣΕΑ) που θα εξυπηρετούν τα δυο ρεύματα. Κάθε σταθμός θα καταλαμβάνει 60.000τμ.και θα έχει εκτός των σταθμών εξυπηρέτησης του αυτοκινήτου και του αυτοκινητιστή (πρατήρια βενζίνης, πλυντήρια, λιπαντήρια, βουλκανιζατέρ, bar, εστιατόρια, mini market κλπ.) και άλλες εγκαταστάσεις διαφόρων εμπορικών χρήσεων (γραφεία, τράπεζες, χώρους αναψυχής).(Παπαμιχαήλ Δ.,2001)

Η Δυτική Περιφερειακή Υμηττού είναι ένα έργο που επιφέρει σοβαρή διαταραχή στο περιβάλλον. Σε σχέση με άλλα μεγάλα έργα κατατάσσεται έως το μεγαλύτερο έργο που γίνεται σε δασική περιοχή του λεκανοπεδίου. (Μπούμης, 1993). Θεωρείται ως το πιο σημαντικό έργο -μετά το Μετρό- για την ανακούφιση του λεκανοπεδίου από το νέφος και το κυκλοφοριακό πρόβλημα. Αν και αρχικά ο ρόλος της περιφερειακής Υμηττού στην άμβλυνση των φόρτων της Λ. Μεσογείων θα είναι θετικός, μακροπρόθεσμα η παραγωγή κυκλοφορίας από το οδικό αυτό έργο αλλά και οι ανακατανομές των φόρτων στις οποίες θα προκαλέσουν, το ίδιο όσο και η Ελευσίνα - Σπάτων, θα οδηγήσουν σε ακόμα μεγαλύτερη επιδείνωση των συνθηκών στην Κατεχάκη μεταξύ Κηφισίας και Μεσογείων επιδείνωση που θα επεκταθεί και στη γύρω περιοχή. (Βλαστός Θ., 1993) Το έργο αυτό θα αποτελέσει και «το νέο όριο της πόλης», προκαλώντας επεκτάσεις είτε για οικιστικές χρήσεις, είτε για εγκαταστάσεις κοινωνικού εξοπλισμού.

Η βελτίωση της κατάστασης του οδικού δικτύου στην περιοχή είναι καθοριστική και για το ρόλο των λιμανιών της Ραφήνας και του Λαυρίου, στα οποία προβλέπονται έργα επέκτασης, οργάνωσης και αισθητικής βελτίωσης τους, ώστε η περιοχή να μην έχει πρόσθετες κυκλοφοριακές επιβαρύνσεις από την γειτνίαση τους με το νέο αεροδρόμιο.

Η λειτουργία του αεροδρομίου ταυτίστηκε με το νέο αυτοκινητόδρομο, ο οποίος αποτελεί σε αυτό το στάδιο τη μοναδική λύση με αποτέλεσμα να ενισχύεται ο ρόλος του αυτοκινήτου μέχρι να κατασκευαστούν το προαστιακό τρένο και το μετρό. Ενώ, μέχρι τότε πρέπει να δοθεί έμφαση στην λεωφορειακή σύνδεση του αεροδρομίου με το κέντρο.(Βλαστός Θ.,2001)

Προαστιακός Σιδηρόδρομος

Το επιχειρησιακό πρόγραμμα του ΟΣΕ προβλέπει την κατασκευή και λειτουργία του προαστιακού σιδηροδρομικού δικτύου στο νομό Αττικής, όπως φαίνεται στο χάρτη 6, δράση που το ρυθμιστικό σχέδιο την κατατάσσει ως έργο πρώτης προτεραιότητας για την σύνδεση του Πειραιά και της Αθήνας με τις περιοχές των Μεσογείων και του νέου αεροδρομίου των Σπάτων, καθώς και με Λαυρεωτική, τη Δυτική και Βόρεια Αττική και των πρωτευουσών των γειτονικών νομών. Μέσω του Συγκοινωνιακού Κέντρου Αχαρνών, το αεροδρόμιο θα συνδέεται με το υπόλοιπο προαστιακό και υπεραστικό δίκτυο προς Αττική, Κορινθία, Πελοπόννησο, Βοιωτία, Εύβοια, Κεντρική και Βόρεια Ελλάδα. Ενώ, μέσω των κομβικών σταθμών επί της Αττικής Οδού που συνδέουν το αεροδρόμιο με ολόκληρο το Λεκανοπέδιο Αθηνών μέσω του δικτύου Μετρό και των άλλων ΜΜΜ, αυξάνεται η ενδοχώρα του αεροδρομίου. (ΣΠΜΕ,1999)

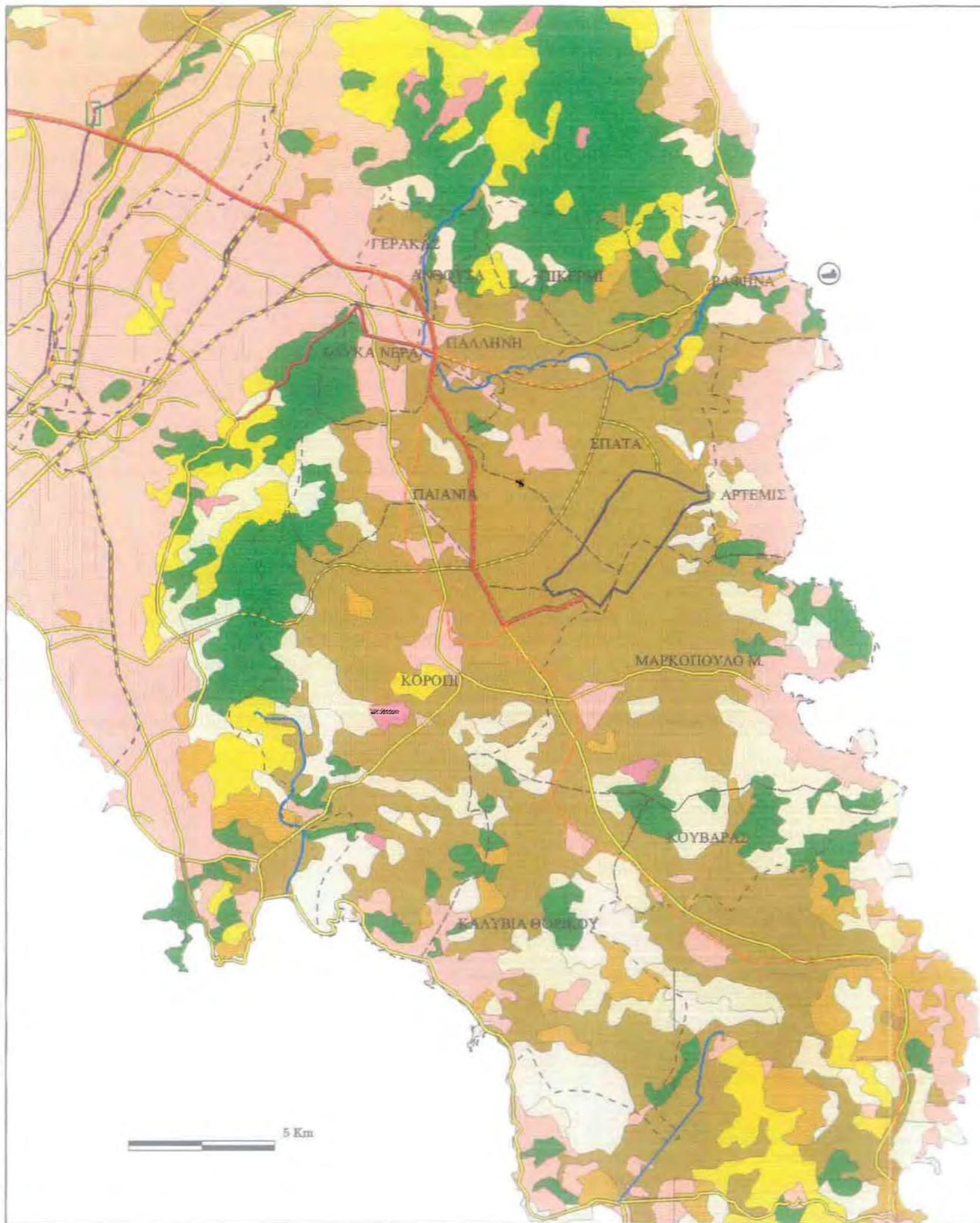
Το προαστιακό τρένο αναμένεται να προσελκύσει 425.000 επιβάτες ημερησίως το 2010 και 560.000 το 2020. Ειδικότερα, η επιβατική κίνηση του προαστιακού τρένου από και προς το αεροδρόμιο εκτιμάται σε τουλάχιστον 36.000 επιβάτες ημερησίως το 2004, δηλαδή σε 25-30%, της συνολικής κίνησης από και προς το αεροδρόμιο. (Παραδεισόπουλος,2001) Ενώ, ο χρόνος διαδρομής του τρένου-express από το σταθμό Λαρίσης στο αεροδρόμιο υπολογίστηκε σε 35 λεπτά και με προοπτική μείωσης στα 28 λεπτά, ύστερα από πρόσθετες σημειακές βελτιώσεις. (Γρατσίας,1999)

Με τη λειτουργία του μειώνονται οι μετακινήσεις με ιδιωτικά μέσα μεταφοράς κατά 1,5 εκατ. χιλιομετρικούς επιβάτες, σύμφωνα με χρηματο-οικονομική ανάλυση του 1998. Με αυτό τον τρόπο, θα αποσυμφορήσει αισθητά το οδικό δίκτυο και θα περιορίσει τις ανάγκες χώρων στάθμευσης στην περιοχή του αεροδρομίου. (Παραδεισόπουλος Ι.,2001)

Η ολοκληρωμένη μορφή του δικτύου, το 2010, θα περιλαμβάνει τη διπλή γραμμή στη νησίδα του αυτοκινητοδρόμου Σταυρού - Σπάτων και την παλιά σιδηροδρομική γραμμή Καντζάς - Λαυρίου, σαν διακλάδωση της προηγούμενης, μήκους 43 χλμ.

Προβλέπεται και η νέα γραμμή Σταυρού - Ραφήνας, στη νησίδα του αυτοκινητοδρόμου Σταυρού -Ραφήνας, εφ' όσον αυτός κατασκευαστεί.

Η κατασκευή κλασικών σιδηροδρομικών συνδέσεων με υπεραστικού και προαστιακού τύπου συνδέσεων προτιμάται στα σύγχρονα κομβικά αεροδρόμια (hubs), όπως στην Φραγκφούρτη, το Παρίσι (De Gaulle), Γενεύη, Ζυρίχη, Άμστερνταμ, Βιέννη, Μοναχό, Χονγκ Κονγκ, Όσλο, Στοχόλμη, Ρώμη, Λονδίνο (Gatwick) ενώ στο Heathrow κατασκευάστηκε νέα ταχεία σιδηροδρομική σύνδεση, όταν η προϋπάρχουσα σύνδεση



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ - ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΧΑΡΤΗΣ 6:
ΟΔΙΚΟ-ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΕΛΑΤΗ - ΠΕΥΚΗ
- ΘΑΜΝΟΙ
- ΓΕΩΡΓΙΚΕΣ ΚΑΛΥΓΕΙΣ
- ΧΟΡΤΟΛ/ΚΕΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ
- ΠΕΥΚΗ - ΟΙΚΙΣΜΟΙ
- ΟΙΚΙΣΜΟΙ
- ΛΑΤΟΜΕΙΑ
- ΑΝΑΔΑΣΩΣΕΙΣ ΛΕΥΚΗΣ
- ΓΡΑΜΜΗ ΟΣΕ
- ΓΡΑΜΜΗ ΠΡΟΑΣΤΕΙΑΚΟΥ ΤΡΑΙΝΟΥ
- ΓΡΑΜΜΗ ΜΕΤΡΟ
- ΚΥΡΙΑ ΡΕΜΑΤΑ
- ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ
- ΒΑΣΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
- ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
- ΟΡΙΑ Ο.Τ.Α.
- ⊙ ΛΙΜΑΝΙ

ΕΚΠΟΝΗΤΗΣ:
ΜΑΡΑΓΚΟΥΔΑΚΗ ΚΑΤΕΡΙΝΑ

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2002

μετρό κρίθηκε ανεπαρκής. Συνολικά 160 περίπου σιδηροδρομικές συνδέσεις αεροδρομίων λειτουργούν ή κατασκευάζονται σε όλο το κόσμο (από τις 178). (Γρατσίας,1999)

Μετρό

Στο πρόγραμμα 2000-2006 του Μετρό της Αθήνας περιλαμβάνεται και η επέκταση της γραμμής 2 (προς Εθνική Άμυνα) που θα καταλήγει στο Σταυρό και θα συνδέεται με την κύρια αρτηρία ταχείας κυκλοφορίας που οδηγεί στο νέο αεροδρόμιο. Πρόκειται για επέκταση 5,1 χλμ. προς τα βόρεια, με κόστος περίπου 350MEURO. (ΤΕΕ,1999)

Η ολοκλήρωση των Μεγάλων έργων στην Αττική, καθώς το βασικό κίνητρο προώθησης της υλοποίησης τους φαίνεται να είναι η εξυπηρέτηση του νέου αεροδρομίου, θα αλλάξει την εικόνα της πόλης και του λεκανοπεδίου. Θα επιτευχθεί καλύτερη διεκπεραίωση των ροών, κυκλοφορία στην ευρεία περιφέρεια της πρωτεύουσας, αλλά προορίζεται να αποτελεί και υποδομή για μια «ορθολογική» αστικοποίηση της πεδιάδας των Μεσογείων, χωρίς να γνωρίζουμε πόσο θα συμβάλουν αυτά τα έργα στην βελτίωση των συνθηκών στον υφιστάμενο δομημένο χώρο. (Βλαστός, 1993) (Μοδινός, Παρασκευόπουλος, 1993).

5.2 ΔΙΚΤΥΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

5.2.1 ΔΙΚΤΥΑ ΥΔΡΕΥΣΗΣ

Οι περιοχές γύρω από το αεροδρόμιο τροφοδοτούνται από την ΕΥΔΑΠ, μέσω δυο κύριων τροφοδοτικών αγωγών: τον τροφοδοτικό αγωγό Μεσογείων και τον τροφοδοτικό αγωγό των Ανατολικών Παραλίων.

Ο τροφοδοτικός αγωγός Μεσογείων, μεταφέρει νερό από το Διυλιστήριο Μενιδίου (υψόμετρο 232μ.) μέσω του αντλιοστασίου Χελιδονούς και της δεξαμενής Σταυρού (υψόμετρο 275μ.) και τροφοδοτεί στη συνέχεια τις περιοχές Παλλήνης, Γλυκών Νερών, Παιανίας, Κορωπίου και Μαρκόπουλου, ενώ ο τροφοδοτικός αγωγός Ανατολικών Παραλίων, μεταφέρει νερό από το διυλιστήριο Κιούρκων (υψόμετρο 243μ) με βαρύτητα και καλύπτει τις περιοχές Ραφήνας, Λούτσας, Βραυρώνας, Πόρτο Ράφτη και Καλυβίων. (ΠΠΑ,1997)

Κατά τους καλοκαιρινούς μήνες εμφανίζεται πρόβλημα λόγω πληθυσμιακής υπερφόρτωσης, κύρια στις παράκτιες περιοχές, με συνέπεια τη μη ομαλή υδροδότησή τους. Ενώ, σε αυτό συμβάλλει και η παράνομη χρήση του νερού της ΕΥΔΑΠ, από μέρος

των ΟΤΑ, για γεωργικές χρήσεις. Ακόμα, η έλλειψη ενδιάμεσων υδατοδεξαμενών στην παράκτια ζώνη δημιουργεί το εξής πρόβλημα: Το χειμώνα που η ζήτηση είναι μικρή, το νερό οδεύει με μικρές ταχύτητες σε τεράστιους σωλήνες (F1000), χάνοντας μέρος της απολύμανσης που έχει υποστεί στα Κιούρκα, με αποτέλεσμα να φτάνει στους καταναλωτές να είναι μη αποδεκτής ποιότητας. Αντίθετα, το καλοκαίρι κατά τη διάρκεια της ημέρας υπάρχει πτώση πίεσης, ενώ το βράδυ τα δίκτυα υπερφορτώνονται.

Η εγκατάσταση του αεροδρομίου δημιουργεί πολλαπλάσιες ανάγκες νερού. Γι' αυτό αγωγός Φ500 συνδέει τον τροφοδοτικό αγωγό Ανατολικών Παραλίων στο ύψος της Λούτσας, με τον τροφοδοτικό αγωγό Μεσογείων, έτσι ώστε το αεροδρόμιο να έχει τη δυνατότητα εξυπηρέτησης και από τους δυο κύριους άξονες. Το νερό στο αεροδρόμιο θα παρέχεται από δυο ανεξάρτητες πηγές (ΕΥΔΑΠ- φρεάτια) και υπάρχει σχεδιασμός δυο ανεξάρτητων δικτύων διανομής. Ένα δίκτυο πόσιμου νερού, που θα εξυπηρετείται από την ΕΥΔΑΠ και ένα δίκτυο δευτερευουσών χρήσεων, που θα εξυπηρετείται από τα φρεάτια.(ΙΠΑ,1997)

5.2.2 ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΑ - ΑΠΟΧΕΤΕΥΣΗ

Οι κύριες πηγές απορριμμάτων στην ευρύτερη περιοχή είναι η κατοικία, οι εμπορικές χρήσεις, οι βιομηχανικές / βιοτεχνικές χρήσεις και η γεωργία. Κατά κύριο λόγο εξυπηρετείται από το χώρο διάθεσης απορριμμάτων στα Άνω Λιόσια, είτε σε μεμονωμένους χώρους διάθεσης. Η συλλογή των απορριμμάτων γίνεται καθημερινά από τους οικισμούς με απορριμματοφόρα των δήμων. Τα απορρίμματα του Γέρακα και της Ραφήνας συγκεντρώνονται σε σταθμούς μεταφόρτωσης στα όρια των δήμων, συμπιέζονται και στη συνέχεια οδηγούνται στο χώρο διάθεσης στα Άνω Λιόσια. Τα απορρίμματα των υπόλοιπων οικισμών οδηγούνται απευθείας στο χώρο διάθεσης στα Άνω Λιόσια. Οι μεμονωμένες χωματερές, όπως φαίνεται στον πίνακα, λειτουργούν χωρίς άδεια και χωρίς να πληρούν τις απαραίτητες προδιαγραφές για την προστασία τόσο του φυσικού όσο και του ανθρωπογενές περιβάλλοντος.

Παράλληλα όμως, σε πολλές περιπτώσεις χώροι διάθεσης απορριμμάτων αποτελούν τα ρέματα και οι χείμαρροι της περιοχής με αποτέλεσμα να δημιουργούν τοπικές πηγές ρύπανσης και υποβάθμισης του περιβάλλοντος.



Πίνακας 5-1: ΧΩΡΟΙ ΔΙΑΘΕΣΗΣ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ

Δήμος/ Κοινότητα	Χώρος διάθεσης
Δ. Μαρκόπουλου Μεσογαίας	Λατομεία Μερέντα
Δ. Παιανίας	Θέση Κόντρες
Δ. Κρωπίας	Θέση Λάκιζα
Δ. Καλύβιων Θορικού	500μ. νότια θέσης Κέδρος

Πηγή: ΙΠΑ,1996

Στην περιοχή του αεροδρομίου, εκτιμάται ότι ο συνολικός όγκος των απορριμμάτων θα ανέλθει σε 33.000 τόνους / έτος. Κατά τους τρεις πρώτους μήνες λειτουργίας του (Απρίλιο - Ιούνιο) το αεροδρόμιο παρήγαγε 2.100 τόνους απορριμμάτων. Ο μεγαλύτερος όγκος απορριμμάτων που έχει συλλεγεί προέρχεται από τις εγκαταστάσεις τροφοδοσίας προμηθειών πτήσεων και αποτελούν το 40% όλων των παραγόμενων απορριμμάτων στο αεροδρόμιο. Τα επικίνδυνα απόβλητα συγκεντρώνονται σε ειδικό χώρο, ενώ τα κλινικά απορρίμματα απομακρύνονται και στέλνονται για αποστείρωση. Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών έχει αναλάβει τη διαχείριση των απορριμμάτων στο αεροδρόμιο και μετά από διεθνή διαγωνισμό υπέγραψε συμβόλαιο με εταιρεία διαχείρισης απορριμμάτων για την αποκομιδή και μεταφορά των απορριμμάτων που παράγονται στο αεροδρόμιο, ενώ η διάθεσή τους γίνεται στη χωματερή της Αθήνας. (ΥΠ,2001)

Η αποχέτευση στην περιοχή μελέτης γίνεται με βόθρους, απορροφητικούς στο μεγαλύτερο ποσοστό τους. Σε πολλές περιοχές, ο υπόγειος ορίζοντας είναι υψηλός, με αποτέλεσμα την κατά τόπους διαπιστωμένη μόλυνσή του, αλλά και τις κατά τόπους υπερχειλίσεις των βόθρων, σε περιόδους βροχών. (ΙΠΑ,1996)

Στα πλαίσια ενός συνολικού σχεδιασμού της αποχέτευσης ομβρίων και ακαθάρτων της περιοχής των Μεσογείων, η ΕΥΔΑΠ προωθεί από το 1993 την εκπόνηση μελετών αποχέτευσης διαδημοτικού έργου για έξι δήμους (Γέρακας, Γλυκά Νερά, Παλλήνη, Σπάτα, Ραφήνα και Αρτέμιδα) και δυο κοινότητες (Πικέρμι και Ανθούσα).

Από τους 13 δήμους της περιοχής μελέτης, μόνο ο Κουβαράς διαθέτει αποχετευτικό και αντιπλημμυρικό δίκτυο και τα Καλύβια Θορικού έχουν προχωρήσει τα αντίστοιχα έργα, ενώ ο δήμος των Γλυκών Νερών διαθέτει αντιπλημμυρικό δίκτυο στο μισό της έκτασης του. (Γαλάτη Π.,2001)

Προβλέπεται ακόμα, η εγκατάσταση επεξεργασίας λυμάτων. Για τις νότιες περιοχές ως πιθανές θέσεις εξετάστηκαν οι θέσεις Βραώνας και αεροδρομίου, ενώ για τις βόρειες περιοχές εξετάστηκαν οι θέσεις Ραφήνα, Πέτρεζα και Άγιος Γεράσιμος, με οικονομικά, τεχνικά και περιβαλλοντικά βέλτιστη, τη θέση της Ραφήνας.

Όπως έχουμε ήδη προαναφέρει, οι δυο υδρολογικές λεκάνες έχουν κοινό υδροκρίτη στην περιοχή εντός του αεροδρομίου. Λόγω αυτής της ανάπτυξης του υδρογραφικού δικτύου της περιοχής, η απορροή των ομβρίων υδάτων προς το Μέγα Ρέμα καθίσταται δυσχερής, με αποτέλεσμα την αύξηση της πιθανότητας εμφάνισης πλημμύρων σε αυτή την περιοχή. Ενώ στο νότιο τμήμα του αεροδρομίου, το νερό βρίσκει διέξοδο προς τους πλησίον κλάδους του Ερασίνου και υπάρχουν μικρές πιθανότητες δημιουργίας προβλημάτων από πλημμύρες, λόγω σημαντικής αύξησης της απορροής του Ερασίνου, από τις ασφαλτοστρωμένες και σκυρόδετες επιφάνειες του αεροδρομίου. Τα όμβρια ύδατα που καταλήγουν σε αποδέκτες από τέτοιους είδους επιφάνειες (δρόμους, αεροδρόμια), φέρουν υψηλά ρυπαντικά φορτία, με αποτέλεσμα την αύξηση των επιπέδων ρύπανσης του υγρότοπου της Βραώνας. (ΙΠΑ,1996)

5.2.3 ΕΝΕΡΓΕΙΑ

Στην περιοχή μελέτης υπάρχει κέντρο υπερυψηλής τάσης στην Παλλήνη (ΚΥΤ Παλλήνης), το οποίο είναι ένα από τα 5 ΚΥΤ που εξυπηρετούν το νομό Αττικής. Το κέντρο αυτό υποβιβάζει την τάση των 380KV (υπερυψηλή) σε 150V (υψηλή τάση), ώστε να είναι δυνατή η μεταφορά της ηλεκτρικής ενέργειας στους σταθμούς υποβιβασμού. Σταθμός υποβιβασμού της τάσης από 150V σε 20V (μέση τάση), ο οποίος ηλεκτροδοτεί όλη την περιοχή Μεσογείων, βρίσκεται στο Μαρκόπουλο, ενώ σε όλη την περιοχή υπάρχουν υποσταθμοί υποβιβασμού της μέσης τάσης 20KV σε 0,4KV (χαμηλή).

Για τις ανάγκες του αεροδρομίου και των νέων χρήσεων στις γύρω περιοχές, η ΔΕΗ δεν έχει κάνει καμιά πρόβλεψη.

Όσο αφορά το φυσικό αέριο, στην περιοχή μελέτης ο αγωγός εισέρχεται βορείως και διέρχεται από τις περιοχές Καλύβια, και ανατολικά της Ανθούσας, καταλήγοντας στην Παλλήνη, όπου τελειώνει και το τμήμα 1900 του αγωγού.

Από την Παλλήνη ξεκινά ο δεύτερος κλάδος με προορισμό το Σταθμό Ηλεκτοπαραγωγής της ΔΕΗ στο Λαύριο. Ο αγωγός αυτός διασχίζει τις αστικές περιοχές Παλλήνης και Γέρακα. Τέλος, στο Μαρκόπουλο υπάρχει σταθμός Βαλβίδων (Line Valve Station), ειδικά για το αεροδρόμιο, γεγονός που θα καλύψει πολλές από τις μελλοντικές ανάγκες του.

5.2.4 ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Στην ευρύτερη περιοχή του αεροδρομίου υπάρχουν 13 κέντρα και οι προβλέψεις του ΟΤΕ για την περιοχή μελέτης για το 2010 ανέρχονται σε 115.330 νέες ψηφιακές συνδέσεις, ποσοστό αύξησης 28%.

5.3 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Σήμερα, κατά την πρώτη φάση λειτουργία του νέου αεροδρομίου, εξυπηρετεί 13 εκ. επιβάτες και ο κύριος όγκος των επιβατών και των επισκεπτών / συνοδών προέρχεται ή προορίζεται προς το λεκανοπέδιο της Αθήνας, καθώς εκεί βρίσκεται και θα παραμείνει ο κύριος πληθυσμιακός όγκος του Πολεοδομικού Συγκροτήματος, ενώ οι εργαζόμενοι στο νέο αεροδρόμιο είναι πιθανό να εγκατασταθούν σε μεγάλο ποσοστό σε γειτονικές οικιστικές περιοχές, χωρίς όμως να παύει η μεγάλη μάζα των εργαζομένων να προέρχεται από το λεκανοπέδιο της Αθήνας.

Οι ανταλλαγές μετακινήσεων ανάμεσα στις δυο πεδινές λεκάνες αυξάνονται σημαντικά, γεγονός που προσδίδει ιδιαίτερη σημασία στο ρόλο που παίζουν τα μεγάλα χερσαία έργα της Αττικής.

Η κατανομή του ωριαίου φόρτου κατά την ώρα αιχμής είναι περίπου η εξής:

5% της κίνησης παρουσιάζεται στον άξονα Σταυρού - Σπάτων - Λαυρίου, ο οποίος εξυπηρετεί σχεδόν όλη την τοπική ζήτηση για μετακίνηση στην πεδιάδα των Μεσογείων, με πολλές εισόδους στα οικιστικά κέντρα της περιοχής. Στον άξονα Κορωπίου - Βάρης - Λεωφόρου Ποσειδώνος, κατανέμεται το 10 % της κίνησης. Ο άξονας αυτός αποτελεί τη μοναδική λύση σύνδεσης των νοτίων προαστίων και της πεδιάδας Μεσογείων. Εξυπηρετεί τη βιομηχανική ζώνη Κορωπίου και ένα σημαντικό μέρος από και προς τα προάστια του Λεκανοπεδίου.

Τέλος, στην ελεύθερη λεωφόρο Σταυρού - Σπάτων, απορροφάται το μεγαλύτερο μέρος της κίνησης 85%, το οποίο επιτρέπει την άμεση πρόσβαση σε πολλούς κύριους οδικούς άξονες του αστικού ιστού του Λεκανοπεδίου και κατά επέκταση στο μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμιακού όγκου της Αθήνας.

Με την ολοκλήρωση των έργων για την Αττική οδό, επιτυγχάνεται δραστική βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών, με σημαντική μείωση του χρόνου μετακίνησης και καλύτερης ασφάλειας.

Το 2020 όμως, μετά την φάση ολοκλήρωσης της χωρικής ανάπτυξης του αεροδρομίου, η οδική κίνηση ώρα αιχμής άμεσα συναρτώμενη με το αεροδρόμιο θα αυξηθεί κατά 76%, με αποτέλεσμα, να εξακολουθεί η ελεύθερη λεωφόρος να συγκεντρώνει τον κύριο όγκο των μετακινήσεων από και προς το αεροδρόμιο και να είναι ιδιαίτερα επιβαρημένη.

Επομένως, η δημιουργία του προαστιακού σιδηρόδρομου κρίνεται άκρως αναγκαία, ώστε να αποφορτιστεί ο άξονας Σταυρού - Σπάτων και να προσφερθούν εναλλακτικές αποτελεσματικές λύσεις οδικής εξυπηρέτησης στο αεροδρόμιο. (ΙΠΑ, 1997)

6. ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

6.1 ΠΡΟΤΥΠΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΕΚΑΕΤΙΑ 1970-1990

Τα τελευταία 30-40 χρόνια, η πεδιάδα των Μεσογείων βρισκόταν σε μια πρώτη φάση αστικοποίησης, έτσι οι πρωτογενείς δραστηριότητες, αν και έφθιναν, εξακολουθούσαν να παίζουν ακόμη ένα σημαντικό ρόλο στην οικονομική ζωή της περιοχής. Πολύ σημαντικότερες όμως ήταν οι δευτερογενείς δραστηριότητες, όπου η περιοχή μελέτης είχε ξεπεράσει το μέσο επίπεδο της Αττικής. Αντίθετα, ο τριτογενής τομέας εμφανιζόταν ακόμα υποτονικός, παρά την ανάπτυξη δραστηριοτήτων αναψυχής. (ΥΧΟΠ,1980)

Η περιοχή που βρίσκεται στα όρια μεταξύ του λεκανοπεδίου και της πεδιάδας των Μεσογείων, μετατράπηκε σε περιοχή αναζήτησης πρώτης κατοικίας, ενώ στην παραθαλάσσια ζώνη και στη ζώνη κατά μήκος των ορεινών όγκων της Πεντέλης και λιγότερο του Υμηττού, οι κάτοικοι του λεκανοπεδίου αναζήτησαν τη δεύτερη κατοικία.(ΠΠΑ,1996)

Η εξέλιξη αυτή, παρουσίασε κάποια χαρακτηριστικά στη διαμόρφωση του χώρου. Αρχικά, είχαμε την μετατροπή εκτεταμένων περιοχών δασικής και γεωργικής γης σε οικιστικές περιοχές πρώτης και δεύτερης κατοικίας, καθώς και της αυθαίρετης αλλαγής των προβλεπόμενων χρήσεων γης και τη μετατροπή γεωργικής κυρίως γης, σε γη για χρήσεις εμπορικές, βιοτεχνικές, βιομηχανικές και αποθηκών. Έντονη ήταν η αυθαίρετη κατάτμηση της γης, η αυθαίρετη δόμηση κατοικιών, κυρίως χαμηλής ποιότητας, καθώς και η αυθαίρετη υπέρβαση ως προς τον όγκο των νομίμως εκδοθεισών οικοδομικών αδειών. Αποτέλεσμα αυτού του προτύπου ανάπτυξης και της απουσίας σχεδιασμού ήταν και η σημαντική έλλειψη σε αναγκαία δίκτυα υποδομής. (ΠΠΑ,1996)

Κυρίαρχο στοιχείο της οικιστικής ανάπτυξης της περιοχής των Μεσογείων, αποτελεί η αυθαίρετη δόμηση.

Η ραγδαία αύξηση του πληθυσμού δεν οδήγησε και σε αξιόλογες πληθυσμιακές συγκεντρώσεις, ικανές να προσελκύσουν κεντρικές λειτουργίες, έτσι η οικιστική ανάπτυξη χαρακτηριζόταν από μια διασπορά στο χώρο. Το αποτέλεσμα ήταν τόσο ο μόνιμος πληθυσμός όσο και ο παραθεριστικός να παρουσιάζουν σημαντική εξάρτηση από το λεκανοπέδιο. Γενικά, μπορούμε να πούμε, ότι τα Μεσόγεια έχαναν τον παραδοσιακό αγροτικό χαρακτήρα και αναπτύχθηκε ως υποδοχέας λειτουργιών που δεν μπορούν να αναπτυχθούν εύκολα μέσα στο λεκανοπέδιο, όπως βιομηχανία, παραθερισμός, αναψυχή,

μόνιμη κατοικία προαστιακού χαρακτήρα, χωρίς να κατορθώσει να αποκτήσει μια λειτουργική αυτοτέλεια. (ΥΧΟΠ, 1980)

Η κατάσταση αυτή είναι βέβαιο ότι θα άλλαζε, δεδομένου ότι η συνεχιζόμενη αστικοποίηση θα συνοδευόταν αναγκαστικά από εντονότερη ανάπτυξη του τριτογενούς τομέα. Όμως, η ανάπτυξη αυτή θα ακολουθούσε ένα σχετικά ομαλό ρυθμό. (ΥΧΟΠ,1980)

Οι προοπτικές όμως άλλαξαν με την αναμενόμενη εγκατάσταση του νέου διεθνούς αεροδρομίου

6.2 ΔΟΜΗ ΤΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΕΠΕΚΤΑΣΗ

Η οικιστική επέκταση που παρατηρήθηκε τη τελευταία δεκαετία στην περιοχή μελέτης παρουσιάζεται στον χάρτη 7 και στον γενικό χάρτη, η οποία προκύπτει από τον Δασικό χάρτη Αττικής για την κάλυψη γης του Υπουργείου Γεωργίας (λήψη 1991-1992), από την επεξεργασία της δορυφορικής εικόνας της Αττικής (λήψη 1996), από τους μελετητές της EDP s.a. για την μελέτη «Πράσινο στην Αττική», από την απογραφή χρήσεων γης του 1996 του Αττικό Μετρό Α.Ε. και από την επεξεργασία των αεροφωτογραφιών του 2001 για τους σημαντικότερους οικισμούς των Μεσογείων.

Στο χάρτη αποτυπώνονται μέσω των χρήσεων η δομή της αστικοποίησης της περιοχής των Μεσογείων. Η δόμηση του 1996 και του 2001 αποτυπώνουν τη συνεχή δόμηση ανά 200μ., ενώ φαίνεται η εξέλιξη της δόμησης από τα στοιχεία του Δασικού χάρτη.

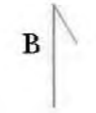
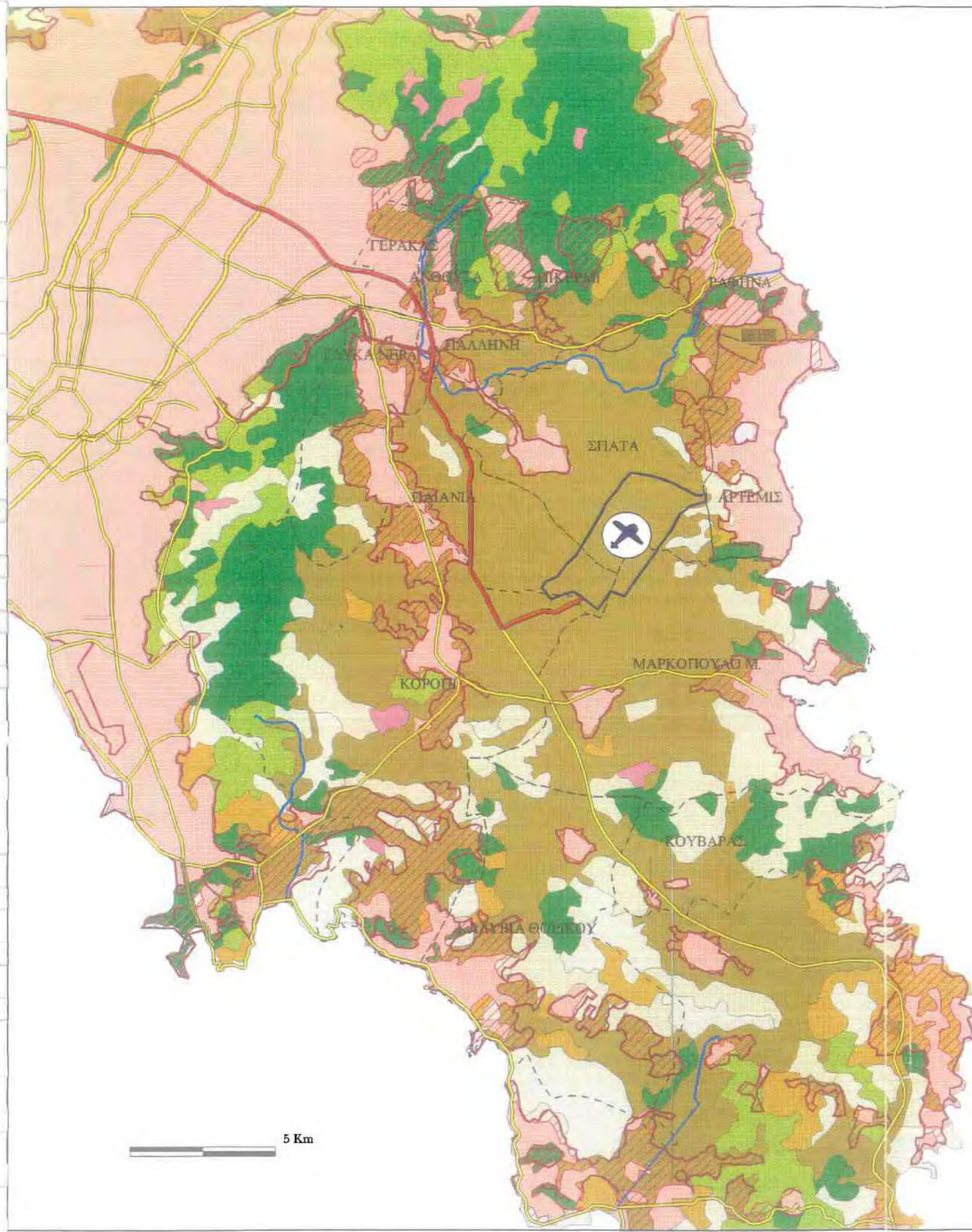
Με βάση τα στοιχεία από την ΕΣΥΕ για το έτος 1991, η κατανομή των χρήσεων γης στη περιοχή των Μεσογείων μπορούν να δοθούν με το παρακάτω διάγραμμα:

Διάγραμμα 6-1: ΧΡΗΣΗ ΚΑΙ ΚΑΛΥΨΗ ΓΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ



Πηγή: ΕΣΥΕ,1991

Όπως φαίνεται, η συνολική έκταση της καλλιεργούμενης γης αντιστοιχεί στο 40% της συνολικής έκτασης, ενώ οι δασικές εκτάσεις και τα δάση καλύπτουν το 17% αντίστοιχα.



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ - ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
 ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΧΑΡΤΗΣ 7:
 ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΕΠΕΚΤΑΣΗ 90 - 96

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΕΛΑΤΗ - ΠΕΥΚΗ
-  ΑΝΑΔΑΣΩΣΕΙΣ ΛΕΥΚΗΣ
-  ΘΑΜΝΟΙ
-  ΓΕΩΡΓΙΚΕΣ ΚΑΛΤΕΙΕΣ
-  ΧΟΡΤΟΛΚΕΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ
-  ΟΙΚΙΣΜΟΙ 92
-  ΛΑΤΟΜΕΙΑ
-  ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΕΠΕΚΤΑΣΗ 96
-  ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ
-  ΚΥΡΙΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
-  ΟΡΙΑ Ο.Τ.Α.
-  ΚΥΡΙΑ ΡΕΜΑΤΑ

ΠΗΓΗ: Ε.Δ.Ρ. sa.

ΕΚΠΟΝΗΤΗΣ:
 ΜΑΡΑΓΚΟΥΔΑΚΗ ΚΑΤΕΡΙΝΑ

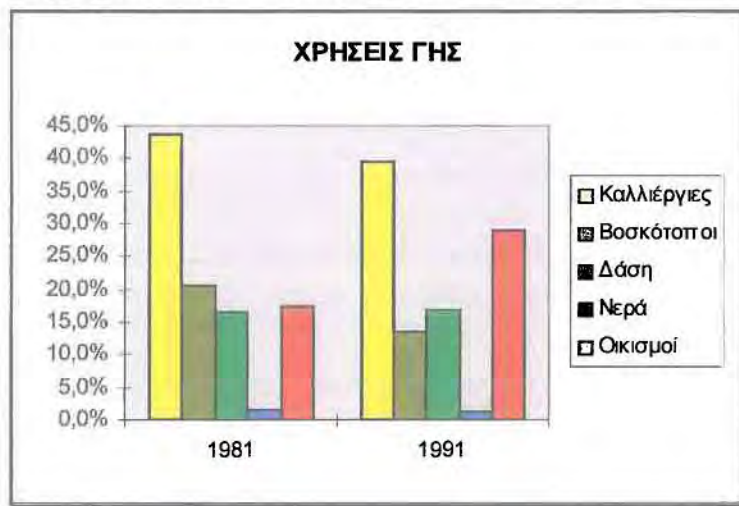
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2002

5 Km

Σημαντικό ποσοστό καταλαμβάνουν οι εκτάσεις που καλύπτουν οι οικισμοί με 29% της συνολικής έκτασης όπως και οι βοσκότοποι που καλύπτουν το 12,9% αντίστοιχα.

Από το παρακάτω σχήμα φαίνεται η μεγάλη αύξηση των εκτάσεων που καλύπτονται από οικισμούς (αύξηση 65,7%), καθώς και η μείωση των καλλιεργούμενων εκτάσεων (από 43,8% της συνολικής έκτασης το 1981 σε 39,6% αντίστοιχα το 1991) και των βοσκοτόπων (από 20,2% της συνολικής έκτασης το 1981 σε 13,4% αντίστοιχα το 1991).

Διάγραμμα 6-2: ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΚΑΛΥΨΗΣ ΓΗΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 1981 ΚΑΙ 1991



Πηγή: ΕΣΥΕ, 1991

Όπως φαίνεται από το παραπάνω διάγραμμα και από τον χάρτη 7, η σχέση της έκτασης των οικισμών προς τη συνολική, αλλά και προς την καλλιεργήσιμη, δείχνει την συνεχή αστικοποίηση της περιοχής.

Στην παραλιακή ζώνη, που εκτείνεται σε τρεις δήμους, στη Ραφήνα, στην Αρτέμιδα και στο Μαρκόπουλο, στα διοικητικά όρια του οποίου ανήκουν η Βραυρώνα και το Πόρτο Ράφτη, έχει σχηματιστεί μια συνεχής ζώνη παραθεριστικής κατοικίας, διακοπτόμενη μόνο από ορισμένα φυσικά εμπόδια, αλλά με ορισμένες έντονες εντάσεις εκεί όπου το ανάγλυφο του εδάφους είναι ευνοϊκότερο. Εξαιρετικά μεγάλες εκτάσεις της παραλιακής ζώνης έχουν ενταχθεί σε ζώνες εγκεκριμένων σχεδίων Β' κατοικίας και αρκετές εντεταγμένες περιοχές περιλαμβάνουν μεγάλα ποσοστά μη κατελημμένων εκτάσεων. Παρ' όλα αυτά μια νέα ζώνη εκτός σχεδίου δόμησης έχει αναπτυχθεί σε επαφή με την παραλιακή ζώνη.

Σημαντική οικιστική ανάπτυξη υπάρχει στις γύρω περιοχές του δήμου της Ραφήνας που βρίσκονται σε επαφή με τα όρια του εγκεκριμένου σχεδίου, καθώς και στο τμήμα

μεταξύ του δρόμου Μαρκόπουλου - Πόρτο Ράφτη και του παράλληλου προς αυτόν Μαρκόπουλου - Αυλακίου.

Κατά μήκος της ζώνης αυτής έχουν δημιουργεί αρκετές τουριστικές εγκαταστάσεις, ενώ όλη η παραλιακή ανάπτυξη χαρακτηρίζεται από μια οικιστική ανομοιογένεια, οργανωμένα συγκροτήματα παραθερισμού, πλούσιες επαύλεις, πολυκατοικίες, μονοκατοικίες κάθε λογής, κατασκευές κακής ποιότητας.

Με τη λειτουργία του αεροδρομίου, μέρος των αναγκών σε πρώτη κατοικία θα καλυφθεί σε αυτή τη ζώνη, όπου ο κοινωνικός εξοπλισμός παρουσιάζει σημαντικές ελλείψεις και στις τρεις περιοχές.

Η πεδιάδα των Μεσογείων βρίσκεται ανάμεσα στους δυο σημαντικότερους *ορεινούς όγκους* της Αττικής, τη Πεντέλη και τον Υμηττό. Η Πεντέλη έχει υποστεί σημαντική καταστροφή με την πυρκαγιά που εκδηλώθηκε το 1995, όσο και με την συστηματική δημιουργία οικισμών από μέλη συνεταιρισμών σε εκτάσεις πρώην μοναστηριακές στις νότιες και ανατολικές πλαγιές της.

Οι ανατολικές πλαγιές του Υμηττού παραμένουν σχετικά ανέπαφες αν και τα τελευταία χρόνια αρχίζουν να οικοδομούνται αυθαίρετα στους πρόποδες του Υμηττού, εντός της Β' ζώνης και ως τις παρυφές της Α' ζώνης προστασίας του, στο ύψος της Παιανίας και των Γλυκών Νερών.

Άλλοι σημαντικοί ορεινοί όγκοι είναι το Πάνειον όρος, νότια του οικισμού των Καλυβιών Θορικού, η Μερέντα, νοτιοανατολικά του Μαρκόπουλου, ο λόφος της Περάτης, μεταξύ του Πόρτο Ράφτη και της Βραυρώνας, οι μικροί λόφοι μεταξύ της Περάτης και του αεροδρομίου και διάφοροι διάσπαρτοι πευκόφυτοι λόφοι που βρίσκονται στην περιοχή παράλληλα με τους πρόποδες της Πεντέλης.

Στα Μεσόγεια υπάρχουν μεγάλα *λατομεία* αδρανών, τα σημαντικότερα βρίσκονται στη Μερέντα, πίσω από το Μαρκόπουλο (εντός της ζώνης του αρχαιολογικού χώρου) και στις περιοχές γύρω από τη νότια βιομηχανική ζώνη του Κορωπίου. Παρά τη σχετική απαγόρευση για τις λατομικές εργασίες στην Αττική, τα λατομεία αυτά εξακολουθούν να λειτουργούν και αποτελούν σοβαρά περιβαλλοντικά πλήγματα στη νότια περιοχή των Μεσογείων. Στους πρόποδες του Υμηττού, πίσω από τα Γλυκά Νερά βρίσκεται ένα λατομείο, του οποίου η λειτουργία έχει σταματήσει και εκπονείται μελέτη ανάπλασης. (ΙΠΑ,1996)

6.3 ΑΥΘΑΙΡΕΤΗ ΔΟΜΗΣΗ

6.3.1 Η ΑΥΘΑΙΡΕΤΗ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Η αυθαίρετη δόμηση και οι αυθαίρετες κατατιμήσεις της γης, αποτελούν το κυρίαρχο στοιχείο της οικιστικής ανάπτυξης των Μεσογείων.

Σημαντικές περιοχές αυθαιρέτων εκτός των ορίων των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων έχουν αναπτυχθεί σε επαφή με τα όρια των σχεδίων της παραθεριστικής κατοικίας στο Πόρτο Ράφτη και στη Βραυρώνα, στην Αρτέμιδα και στα Σπάτα. Στο τρίγωνο μεταξύ των δήμων του Γέρακα, των Γλυκών Νερών, της Παιανίας, των Σπάτων, της Παλλήνης και της κοινότητας της Ανθούσας. Στην περιοχή μεταξύ των ορίων των ΓΠΣ των Γλυκών Νερών, της Παιανίας και του Κορωπίου, ενώ η αυθαίρετη δόμηση επεκτείνεται και εντός της ζώνης Β' προστασίας του ορεινού όγκου του Υμηττού. Πρόσφατες αναπτύξεις αυθαιρέτων βρίσκονται στην περιοχή νότια της βιομηχανικής περιοχής του Κορωπίου και σε μικρότερο βαθμό στην περιοχή νοτιοδυτικά των Καλυβίων.

Με τις κατά καιρούς ισχύουσες διατάξεις, έχουν δομηθεί εκτάσεις στις εκτός σχεδίου περιοχές, καθώς σε πρώην μοναστηριακές εκτάσεις σε διάφορες περιοχές των νοτιοανατολικών πλαγιών της Πεντέλης, οι οποίες περιήλθαν στην ιδιοκτησία οικοδομικών συνεταιρισμών και απέκτησαν σχέδιο με ειδικούς όρους στις αρχές της δεκαετίας του '70.

Σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις, επιτρεπόταν η δόμηση μέσα ή γύρω από οικισμούς προϋφιστάμενους του 1923 και σε ορισμένους από τους παλιούς οικισμούς και σε μικρούς πυρήνες των παραθαλάσσιων περιοχών, οι οποίοι εντάχθηκαν στο σχέδιο κατά τη δεκαετία του '30.

Στα μέσα της δεκαετίας του '80, οι περιοχές γύρω από τους πυρήνες όλων των παλιών οικισμών καθώς και εκτεταμένες περιοχές της παραθαλάσσιας ζώνης, εντάχθηκαν στο σχέδιο. Στο ίδιο χρονικό διάστημα οριοθετήθηκαν ΒΠΑ και ΒΙΟΠΑ στην Παιανία, στο Κορωπί, στο Γέρακα, στο Μαρκόπουλο και στην Παλλήνη βάσει του ν. 84/84, χωρίς να ακολουθήσει εκπόνηση πολεοδομικών μελετών και σύνταξη ρυμοτομικών σχεδίων. (ΠΠΑ, 1996)

6.3.2 Η ΑΥΘΑΙΡΕΤΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΩΝ, ΒΙΟΤΕΧΝΙΩΝ, ΑΠΟΘΗΚΩΝ.

Στην περιοχή μελέτης έχουν εγκατασταθεί βιομηχανίες, βιοτεχνίες, αποθήκες και άλλες συναφείς χρήσεις, είτε τελείως αυθαίρετα, είτε κατόπιν υπέρβασης νομίμων αδειών. Ιδιαίτερη σημαντική συγκέντρωση αυθαίρετης εγκατάστασης βιομηχανιών έχει αναπτυχθεί στην περιοχή μεταξύ του Κορωπίου και του ορεινού όγκου του Υμηττού, ανάμεσα σε εξ ίσου αυθαίρετη ανάπτυξη κατοικιών. Η αυθαίρετη αυτή βιομηχανική ζώνη προκαλεί εξαιρετική όχληση στην πόλη του Κορωπίου, όταν η τροφοδοσία και η μεταφορά των προϊόντων γίνεται δια μέσου των στενών δρόμων του κέντρου της πόλης.

Επίσης, αυθαίρετα χοιροτροφεία, πτηνοτροφεία και πτηνοσφαγεία, έχουν εγκατασταθεί σε περιοχές του Κορωπίου, του Μαρκόπουλου, των Καλυβίων και του Κουβαρά. Οι εγκαταστάσεις αυτές, λειτουργούν χωρίς βιολογικούς καθαρισμούς και χωρίς να τηρούν τους κανόνες υγιεινής και χωρίς άδειες, με αποτέλεσμα να μολύνουν σημαντικά το περιβάλλον.

Ενώ, κατά μήκος των κύριων επαρχιακών οδών, παρατηρείται αυθαίρετη εγκατάσταση υπαίθριων αποθηκών ή μαντρών πώλησης οικοδομικών υλικών, επιβαρύνοντας το οδικό δίκτυο, αλλά και δημιουργώντας εικόνα υποβαθμισμένης περιοχής. (ΙΠΑ,1996)

6.4 ΤΑΣΕΙΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΧΩΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΒΟΛΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ

Την τελευταία δεκαετία η οικιστική ανάπτυξη της πεδιάδας των Μεσογείων συγκεντρώθηκε κατά μήκος των δύο αξόνων Σταυρού - Παιανίας - Κορωπίου - Μαρκόπουλου και Σταυρού - Παλλήνης - Πικερμίου - Ραφήνας και κατά μήκος της παραλιακής ζώνης, ενώ η περιοχή των Σπάτων, έμεινε στο περιθώριο της οικιστικής ανάπτυξης.

Από τους δύο άξονες, ο πρώτος μεταξύ των Γλυκών Νερών, της Παιανίας, του Κορωπίου, του Μαρκόπουλου και μέσω των Καλυβίων Θορικού ως τον Κουβαρά, αναπτύχθηκε δυναμικότερα, όπου συγκεντρώνεται το μεγαλύτερο μέρος της οικιστικής ανάπτυξης (50% σχεδόν του πληθυσμού της περιοχής μελέτης, το 2001) και οι σημαντικότερες βιοτεχνικές και βιομηχανικές μονάδες της πεδιάδας των Μεσογείων (συγκεντρώνεται το 87% των επιφανειών των οργανωμένων ΒΙΟΠΑ-ΒΙΠΑ, δηλαδή 5.200 από συνολικά 6.000 στρέμματα βρίσκονται σε αυτόν τον άξονα). Τέλος, από αυτόν τον

άξονα γίνεται η πρόσβαση προς την Λαυρεωτική και τις ακτές του Σαρωνικού, γεγονός που επιβαρύνει το δίκτυο με σημαντικές μετακινήσεις διέλευσης.

Ο άξονας Γέρακα, Παλλήνη, Πικερμίου και Ραφήνας, αν και ισχυρός, παραμένει ιεραρχικά δεύτερος. Υπάρχει και εδώ διάχυτη βιομηχανική - βιοτεχνική διασπορά και σημαντική επιβάρυνση από τη διερχόμενη κίνηση προς το λιμάνι της Ραφήνας και τις παράκτιες ζώνες της παραθεριστικής κατοικίας.

Οι τάσεις που παρατηρούνται σήμερα:

- Ανάπτυξη κατά μήκος των οδικών αξόνων που συνδέουν τους διάφορους οικισμούς της πεδιάδας των Μεσογείων, με κύριο βάρος στην κατοικία, τη μεταποίηση και το εμπόριο.

Τα τμήματα της οδού, στο ύψος του Γέρακα, της Παλλήνης και του Κορωπίου, έχουν μετατραπεί σε τοπικές εμπορικές οδούς, για την εκμετάλλευση της εμπορικότητας των δρόμων και την ευχέρεια της πρόσβασης, όπου υπερφορτώνουν το δίκτυο με τις μεταφορές των εμπορευμάτων και τις διαδικασίες ανεφοδιασμού.

- Αυθαίρετη δόμηση για Β' κατοικία στους παραλιακούς οικισμούς της Ραφήνας, της Αρτέμιδας, της Βραυρώνας και του Πόρτο Ράφτη, καθώς και στις παρυφές των εγκεκριμένων σχεδίων όλων περίπου των οικισμών.
- Πιέσεις από τους μεγαλύτερους δήμους, για οικοπεδοποίηση της γεωργικής γης, για μείωση της αρτιότητας των 20 στρεμμάτων σε 10, για νέους όρους δόμησης και νέες χρήσεις.

Στους δυο άξονες ανάπτυξης, παρατηρείται η τάση ενοποίησης των οικισμών, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται γραμμικά οικιστικά σύνολα. Ενώ, στην παραλιακή ζώνη, Πόρτο Ράφτη - Αρτέμιδα - Ραφήνα, βρίσκεται το 20% του πληθυσμού της περιοχής μελέτης.

6.5 ΑΞΙΕΣ ΓΗΣ

Η εγκατάσταση του αεροδρομίου στην περιοχή των Μεσογείων αναμένεται να ολοκληρώσει τη μεταβολή της αγροτικής γης σε αστική. Το σύστημα αντικειμενικών τιμών προσδιόριζε μέχρι το 1999 τα όρια της αστικής και αγροτικής γης.

Η αστική γη προσδιοριζόταν από τις τιμές του Συστήματος Αντικειμενικού Προσδιορισμού (ΣΑΠ), ενώ η αγροτική γη από τις τιμές των Δημόσιων Οικονομικών Υπηρεσιών (ΔΟ.Υ)

Πίνακας 6-1: ΤΙΜΕΣ ΓΗΣ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΕΝΤΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ

	1988	1993	1995	1998	2001	88-95	95-01	98-01
Παιανία	43.500	97.500	147.500	190.000	295.000	239,1%	100,0%	55,3%
Σπάτα	44.000	82.500	152.500	205.000	300.000	246,6%	96,7%	46,3%
Γέρακας	44.500	92.500	160.000	220.000	330.000	259,6%	106,3%	50,0%
Γλυκά Νερά	42.500	100.000	155.000	210.000	290.000	264,7%	87,1%	38,1%
Ανθούσα					235.000			
Παλλήνη	56.500	105.000	197.500	245.000	310.000	249,6%	57,0%	26,5%
Πικέρμι				280.000	340.000			21,4%
Αρτέμιδα	83.500	82.500	147.500	185.000	250.000	76,6%	69,5%	35,1%
Ραφήνα	55.000	112.500	212.500	280.000	415.000	286,4%	95,3%	48,2%
Μαρκόπουλο	45.000	125.000	160.000	195.000	295.000	255,6%	84,4%	51,3%
Κορωπί	43.500	87.500	142.500	165.000	260.000	227,6%	82,5%	57,6%
Καλύβια Θορικού	41.000	80.000	125.000	185.000	295.000	204,9%	136,0%	59,5%
Κουβαράς				175.000	245.000			40,0%
μ. ο.	49.900	96.500	160.000	230.455	321.667	220,6%	101,0%	39,6%

Πηγή: ΣΑΠ,2001

Το 1988, οι οικισμοί εντός σχεδίων ομαδοποιούνται, εκτός από την παραθαλάσσια περιοχή του δήμου Αρτέμιδος. Το 1993, έτος πρώτης αναθεώρησης του ΣΑΠ και οριστικοποίησης της κατασκευής του αεροδρομίου, διευρύνεται η ομαδοποίηση των οικισμών, όπου ακολουθεί γεωγραφικά κριτήρια (πχ Γέρακας - Κορωπί, Γλυκά Νερά - Παιανία - Παλλήνη, Άρτεμις - Σπάτα). Το 1995, έτος δεύτερης αναθεώρησης του ΣΑΠ, παρατηρείται μια ολοκληρωμένη ομαδοποίηση, οικισμοί στον άξονα Αθηνών- Ραφήνας- ακτές Ευβοϊκού (Γλυκά Νερά - Παλλήνη - Ραφήνα - Αρτέμιδα - Μαρκόπουλο), οικισμοί παραδοσιακοί (Σπάτα, Παιανία, Κορωπί) και στον άξονα Αθηνών-Σπάτων (Καλύβια Θορικού). (ΙΠΑ,1996)

Από το 1995 μέχρι το 2001, τη μεγαλύτερη αύξηση παρουσίασαν οι οικισμοί (Καλύβια Θορικού, Παιανία, Γέρακας, Σπάτα και Ραφήνα), ενώ το 2001 τη μεγαλύτερη τιμή έχει η Ραφήνα και τις χαμηλότερες οι οικισμοί (Ανθούσα, Κουβαράς, Κορωπί και Αρτέμιδα).

Πίνακας 6-2: ΤΙΜΕΣ ΓΗΣ ΕΚΤΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ

	1988	1993	1995	1999-2001	88-95	95-01
Παιανία	1.650	9.217	8.917	2.000	440,4%	-77,6%
Σπάτα	4.300	9.540	11.000	2.000	155,8%	-81,8%
Γέρακας				3.500		
Γλυκά Νερά				3.500		
Ανθούσα	7.500	34.000	40.000	2.000	433,3%	-95,0%
Παλλήνη	11.750	20.000	29.500	3.000	151,1%	-89,8%
Πικέρμι	4.250	10.500	17.500	2.000	311,8%	-88,6%
Αρτέμιδα	18.250			2.000	-100,0%	
παραλία				7.800		

Οι επιπτώσεις του αεροδρομίου των Σπάτων στην περιοχή των Μεσογείων

Ραφήνα	8.833	19.333	26.333	4.500	198,1%	-82,9%
παράλια				18.000		
Μαρκόπουλο	2.600	8.700	8.250	1.500	217,3%	-81,8%
παράλια	74.000		235.000	10.200	217,6%	-95,7%
Κορωπί	1.125	4.250	10.500	1.500	833,3%	-85,7%
παράλια				19.000		
Καλύβια Θορικού	20.000			1.500	-100,0%	
παράλια				20.000		
Κουβαράς	3.000			1.000	-100,0%	

Πηγή: ΣΑΠ, 2001, ΔΟ.Υ

Οι τιμές για το πρώτο πίνακα έχουν προκύψει σαν μέσοι όροι (μέγιστη= ελάχιστη/2), με αρνητική επίδραση στην αξιοπιστία των αποτελεσμάτων, λόγω της μη στάθμισης με συντελεστές βαρύτητας.

Πρέπει να τονίσουμε ότι αυτές οι τιμές απέχουν των πραγματικών, αγοραίων τιμών.

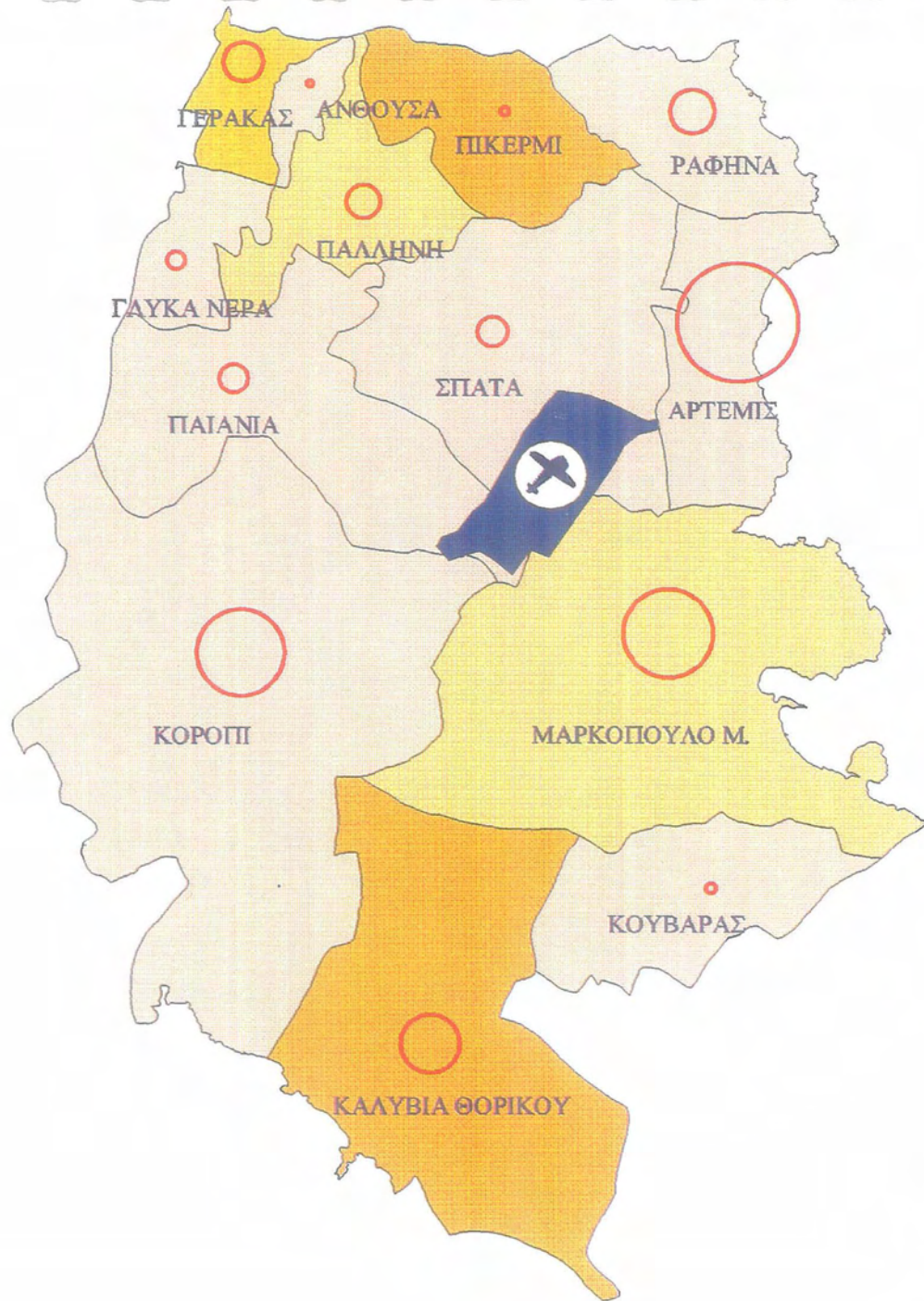
Το αεροδρόμιο ως πόλος έλξης δραστηριοτήτων σε συνδυασμό με τους αυτοκινητόδρομους που επαυξάνουν την προσπελασιμότητα της περιοχής, συντελούν στην κατακόρυφη αύξηση της αξίας γης της γύρω περιοχής, ιδίως κοντά σε αστικές και ημιαστικές περιοχές.

6.6 ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

Σημαντικός παράγοντας, ο οποίος συμβάλλει στην κατανόηση της ανάπτυξης του πολεοδομικού ιστού των αστικών κέντρων, είναι και ο αριθμός των οικοδομών που χτίζονται διαχρονικά.

Οι δήμοι των Μεσογείων αναπτύχθηκαν κυρίως τη δεκαετία 1981 - 1991, την περίοδο δηλαδή όπου η δεύτερη κατοικία έγινε πραγματικότητα για ένα μεγάλο μέρος της ελληνικής κοινωνίας. Τα ποσοστά αύξησης του αριθμού κτιρίων, καθώς και του πληθυσμού είναι από τα μεγαλύτερα σε όλη την Αττική.

Οι περισσότεροι δήμοι στην πεδιάδα των Μεσογείων αναμένεται να αυξήσουν σημαντικά τον αριθμό των κτιρίων (θα ξεπεράσει το 15%) για τη δεκαετία 2000-2010 και κινούνται προς την έντονη αστικοποίηση με αυξημένο τον τριτογενή τομέα, διατηρώντας όμως παράλληλα και τον χαρακτήρα της υπαίθρου.



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ - ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
 ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΧΑΡΤΗΣ 8:
 ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ (1999)

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΜΕΡΜ ΟΙΚΟΔΟΜΩΝ
 90 - 99

	0,1 - 2%
	2,1 - 4%
	4,1 - 6%
	6,1 - 8%
	8,1 - 10%

ΣΥΝΟΛΟ ΟΙΚΟΔΟΜΩΝ (1999)

	15.000
	10.000
	5.000
	1.000

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2002

Πίνακας 6-3: ΜΕΡΜ ΟΙΚΟΔΟΜΩΝ 1990-1999

Α/Α	ΟΤΑ	Σύνολο οικοδομών		Μ.Ε.Ρ.Μ. 90-99
		1990	1999	
01	Παιανίας	3.427	3.736	0,96%
02	Σπάτων	3.363	3.857	1,53%
03	Γέρακα	3.504	5.096	4,25%
04	Γλυκών Νερών	1.895	2.276	2,06%
05	Ανθούσης	819	829	0,13%
06	Παλλήνης	3.526	4.323	2,29%
07	Πικερμίου	476	1.096	9,71%
08	Αρτέμιδος	13.949	15.534	1,20%
09	Ραφήνας	5.377	5.736	0,72%
10	Μαρκοπούλου	9.545	11.521	2,11%
11	Κρωπίας	9.722	11.245	1,63%
12	Καλυβιών Θορικού	6.947	7.646	1,07%
13	Κουβαρά	586	1.274	9,01%
	ΣΥΝΟΛΟ	63.136	74.169	1,81%

Πηγή: ΕΣΥΕ

Ο ρυθμός μεταβολής του αριθμού των κτιρίων στην περιοχή των Μεσογείων θα είναι ιδιαίτερα υψηλός και ειδικά όσων περιβάλλουν το Δήμο των Σπάτων και το αεροδρόμιο. Ο Δήμος της Αρτέμιδος, όπως φαίνεται στο χάρτη 8, από πλευράς ανάπτυξης, ανήκει στην ομάδα των ισχυρών αστικών κέντρων εκτός πολεοδομικού συγκροτήματος Αθηνών, μαζί με τους Δήμους Μεγάρων και Ν. Μάκρης. Με αυτό το τρόπο συνιστούν έναν ισχυρό πόλο έλξης και μια αιτία ευρύτερης ανάπτυξης των γύρω Δήμων.

Η χωροθέτηση του αεροδρομίου σε συνδυασμό με τους νέους κύριους οδικούς άξονες που θα το περιβάλλουν και η διασύνδεση με το λιμάνι του Λαυρίου και τα νότια προάστια, μέσω της περιφερειακής Υμηττού, καθώς και το αξιόλογο φυσικό τοπίο με την εγγύτητα της θάλασσα, θα ελκύσει ένα μεγάλο μέρος του πληθυσμού, και κατά συνέπεια θα προκαλέσει μια αύξηση της οικοδομικής δραστηριότητας.

Οι Δήμοι των Μεσογείων προβλέπεται να αναπτυχθούν περισσότερο συγκριτικά με τους υπόλοιπους Δήμους της Αττικής. (Φώτης, Γραικούσης, 2001)

6.7 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΣΤΗ ΧΩΡΟΚΑΤΑΝΟΜΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ

Η περιοχή των Μεσογείων δεχόταν πιέσεις για οικιστική ανάπτυξη και πριν την εγκατάσταση του αεροδρομίου. Η περιοχή προσφερόταν, λόγω της διαθεσιμότητας του

χώρου, λόγω των καλύτερων συνθηκών περιβάλλοντος σε σχέση με το λεκανοπέδιο και λόγω της γεωγραφικής της θέσης, όπως το καλό κλίμα, την έλλειψη ατμοσφαιρικής πίεσης και τη γειτνίαση με δασικές, αγροτικές εκτάσεις και με τη θάλασσα. Τα τελευταία χρόνια, όμως, με την προοπτική της εγκατάστασης του αεροδρομίου και την ανάπτυξη των δύο λιμανιών, της Ραφήνας και του Λαυρίου, η προσπελασιμότητα του χώρου αυξάνεται και δημιουργούνται προσδοκίες για ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων και αναπτύσσονται ανεξέλεγκτα χρήσεις γης με βάση τη μεγιστοποίηση κερδών από την εκμετάλλευση της γης.

Η εγκατάσταση του αεροδρομίου, έχει προκαλέσει την απομάκρυνση υφισταμένων ήπιων χρήσεων (αναψυχή, κατοικία, γεωργία) και έχει προσελκύσει νέες χρήσεις λόγω της «οικονομικής ακτινοβολίας» του νέου αεροδρομίου.

Στις ημιαστικές περιοχές, παρατηρούνται σε γενικές γραμμές τα εξής: απώλεια γεωργικής γης και δασικών εκτάσεων, αποδυνάμωση της κτηνοτροφίας, εγκατάλειψη των παραδοσιακών καλλιεργειών, ανάπτυξη οικιστικού πλέγματος που κατευθύνεται κυρίως στις ζώνες εκατέρωθεν των οδικών αξόνων που συνδέουν τους οικιστικούς πυρήνες και δημιουργία καινούργιων χρήσεων που στο μεγαλύτερο ποσοστό τους είναι γραφεία, παραγωγικές και μεταποιητικές δραστηριότητες, διάφορες αντιπροσωπείες και μικρομεσαίες επιχειρήσεις.

Στις περιοχές κατοικίας, οι πιέσεις για οικιστική εξάπλωση και δημιουργία νέων βιομηχανικών, εμπορικών και άλλων εγκαταστάσεων είναι μεγάλες και αλλάζουν το χαρακτήρα της περιοχής. Οι νέες επεκτάσεις των περιοχών κατοικίας, όπως φαίνεται στο χάρτη 9, ανέρχονται σε 30.000 στρέμματα, ενώ η έκταση για τις ζώνες αναπτυξιακών δραστηριοτήτων καταλαμβάνει 10.000 στρέμματα περίπου.

Πίνακας 6-4: ΕΠΕΚΤΑΣΕΙΣ ΓΠΣ

ΔΗΜΟΣ	Έκταση Εγκ. Ρυμ. Σχεδίου (Α' & Β' κατ.) (στρ.)	Νέες Επεκτάσεις Περιοχών Κατοικίας (στρ.)	Ζώνες Ανάπτυξης Δραστηρ/των (στρ.)	Συνολική Έκταση Αστικής Αναπτ. (στρ.)	ΓΠΣ -ΦΕΚ
Παιανία	2.680	2.850	1.300	6.830	896Δ/97
Σπάτα	2.100	5.400	2.200	9.700	250Δ/99
Γέρακας	150	5.750	300	6.200	470Δ/99
Γλυκά Νερά	1.760	1.040	-	2.800	518Δ/92
Παλλήνη	2.430	5.710	260	8.400	859Δ/99
Μαρκόπουλο	2.200	2.030	2.780	16.070	210Δ/00
	8.860 Β' κατ	200 Β' κατ			
	20.180	22.980	6.840	50.000	

Οι επιπτώσεις του αεροδρομίου των Σπάτων στην περιοχή των Μεσογείων

Πικέρμι	7.830	3.900	-	11.730	Δ/ση Νομοθ. Έργου
Αρτέμιδα	12.500 Β' κατ	-	-	12.500	
Ανθούσα	800	400	300	1.500	Εκκρεμεί
Ραφήνα	6.390	1.500	-	7.890	Εκκρεμεί
Κορωπί	2.720	1.750	3.710	12.450	Εκκρεμεί
	3.600 Β' κατ	670 Β' κατ			
	<i>33.840</i>	<i>8.220</i>	<i>4.010</i>	<i>46.070</i>	

Πηγή: ΟΡΣΑ, 20.08.01

Εκκρεμεί από το 1995 η τροποποίηση του ΓΠΣ της Ανθούσας, για την ένταξη 700 στρεμμάτων, καθώς πρόκειται κυρίως για δασικές περιοχές, όπως και η ένταξη 10.000 στρεμμάτων περίπου, στο σχέδιο πόλης στο Κορωπί. Ο δήμος Ραφήνας επιχειρεί να εντάξει στο ΓΠΣ 1.500 στρέμματα, τα οποία όμως αντιμετωπίζουν πρόβλημα λόγω του δασικού τους χαρακτήρα.. Στην Αρτέμιδα, παρ' ότι από το '87 έχουν ενταχθεί στο σχέδιο πόλης 12.000 στρέμματα και έχουν πολεοδομηθεί τα μισά, ο δήμαρχος εκτιμά ότι στην περιοχή πρέπει να έχουν αναπτυχθεί περίπου 10.000 αυθαίρετες κατοικίες.

Για την Αρτέμιδα δεν υπάρχει ΓΠΣ, η παραλιακή περιοχή είναι μέρος της περιοχής για Β' κατοικία, όπως καθορίζεται από το ΦΕΚ 456Δ/85, ενώ το υπόλοιπο υπόκειται στο θεσμικό καθεστώς που καθορίζεται από τις ΖΟΕ Αττικής (ΦΕΚ 284Δ/83) και στην εκτός σχεδίου (ΦΕΚ 270Δ/85).

Οι συντελούμενες σήμερα επεκτάσεις ξεπερνούν κατά πολύ τις οικιστικές ανάγκες της περιοχής. Η χωρητικότητα των ΓΠΣ υπερβαίνει κατά πολύ την χωρητικότητα που προβλεπόταν για την περιοχή από τις μελέτες του ΙΠΑ και της ΜΑΜ.

Πίνακας 6-5: ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 2020 - ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

ΔΗΜΟΙ	Πληθυσμός ΜΑΜ 2020	Ερευνητικό Προγ. ΙΠΑ 2020	Χωρητικότητα Περιοχών Κατοικίας *
Παιανία	10.944	31.000	40.000
Γλυκά Νερά	8.658		11.000
Σπάτα	10.065	23.100	47.900
Γέρακας	12.069		55.050
Ανθούσα	7.866	66.600	7.636
Παλλήνη	32.103		69.000
Πικέρμι	4.069	56.700	60.000
Ραφήνα	18.450		53.500
Αρτέμιδα			60.000
Μαρκόπουλο	21.399	56.400	27.300
Κορωπί	37.299	50.700	52.480
ΣΥΝΟΛΟ	162.922	284.500	860.000

- Σημ.: Η χωρητικότητα των περιοχών Α' κατοικίας υπολογίστηκε με κορεσμό 70% και μέσο $\Sigma\Delta=0,6$, ενώ η χωρητικότητα των περιοχών Β' κατοικίας, υπολογίστηκε με κορεσμό 60% και μέσο $\Sigma\Delta=0,3$.

6.8 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΤΟΠΙΟ

Με τον όρο τοπίο εννοείται μια έκταση γης μέσα στα όρια της οποίας, η συνάθρωση των συνιστωσών της, φυσικών (βιοτικών και αβιοτικών) και ανθρωπογενών, έχει ως αποτέλεσμα την πρόσδοση ενιαίου χαρακτήρα στην έκταση αυτή, χαρακτήρας ο οποίος την διαφοροποιεί σε σύγκριση με μια άλλη γειτονική της.

Οι μεταβλητές που συνθέτουν το Αττικό τοπίο είναι:

- Το ανάγλυφο ως προς την γενική μορφή του, την έκτασή του και το ύψος των εξάρσεων του.
- Τους βλαστικούς σχηματισμούς ως προς το είδος τους, το βαθμό κάλυψης, την ποικιλότητα τους και το μέγεθος τους.
- Τους υδάτινους σχηματισμούς σχετικά με το είδος τους, το μέγεθός τους, την εποχικότητά τους, την ποιότητα του περιεχομένου και την κατάσταση της ζώνης άμεσης γειτνίασης.
- Τα ανθρώπινα στοιχεία ως προς το μέγεθος, τη χρήση, τη δομή και την αισθητική τους. (ENVIPLAN,EDP,2001)

Η πεδιάδα των Μεσογείων αποτελούσε το τοπίο που συγκέντρωνε τα περισσότερα στοιχεία φυσικού κάλλους. Χαρακτηριστική είναι η μεγάλη διαφορά ανάμεσα σε δυο βασικά χωρικά σύνολα, τα Μεσόγεια και την Αθήνα. Ενώ η Αθήνα αποτελούσε επίκεντρο της αστικοποίησης της περιοχής, τα Μεσόγεια διατηρούσαν διαχρονικά σε μεγάλο βαθμό το χαρακτήρα τους, ως τόπο γεωργικής δραστηριότητας, με ήπιους ρυθμούς μεταβολών και γενικά αραιή δόμηση.

Η περιοχή των Μεσογείων αποτελεί μια φυσική ενότητα όπου πλαισιώνεται από σαφείς ορεινούς όγκους, τον Υμηττό και τις πλαγιές της Πεντέλης, καθώς και από τα υψώματα της Μερέντας και του Πανείου, ενώ το πεδινό έδαφος διακοπτόταν από ελαφρές πτυχώσεις και χαμηλές λοφώσεις. Η όλη περιοχή καθίστανται προνομιακή και λόγω της εκτεταμένης και ποικίλης ακτογραμμής της και χαρακτηριζόταν από το φυσικό - αγροτικό στοιχείο.

Με την εγκατάσταση του αεροδρομίου, τις διανοίξεις λεωφόρων με ανισόπεδους κόμβους, την οικιστική εξάπλωση των παραλιακών οικισμών και την έντονη τάση

ανάπτυξης εκατέρωθεν των οδικών αξόνων, γίνονται μη ανατρέψιμες μεταβολές σε ότι αφορά την αισθητική αξία και τα μορφολογικά χαρακτηριστικά, τα οποία δημιουργούν αλλοιώσεις στον χαρακτήρα του. (ΥΧΟΠ,1980-Πολυχρονόπουλος,2001)

Ένα από τα πιο χαρακτηριστικά και αξιόλογα τοπία των Μεσογείων είναι η κοιλάδα της Βραυρώνας, η οποία συνδυάζει το αγροτικό τοπίο, φυσικό περιβάλλον και αρχαιολογικό ενδιαφέρον. Η περιοχή αυτή εκτείνεται ανατολικά του αεροδρομίου, περιλαμβάνει μεγάλες γεωργικές ζώνες που καλλιεργούνται κυρίως με αμπέλια, και κατά τόπους με συκιάς και αμυγδαλιές, μικρές νησίδες φυσικής βλάστησης στους λόφους Παλιάς Βραυρώνας και Δεδεσπότη, το μεσαιωνικό πύργο της Βραυρώνας, τον υγρότοπο και τον αρχαιολογικό χώρο με το ναό της Αρτέμιδα. (ΙΠΑ,1996)

Η μεγαλύτερη ανθρώπινη επέμβαση στην πεδιάδα των Μεσογείων είναι το αεροδρόμιο που αποτελεί την σημαντικότερη πύλη εισόδου και εξόδου της χώρας μας. Το νέο αεροδρόμιο σχεδιάστηκε όπως επιβάλλει ο λειτουργικός μηχανισμός και δεν αποτελεί μια ολοκληρωμένη αρχιτεκτονική σύνθεση ενταγμένη στον ευρύτερο χώρο και με βάση τη δική μας πολιτισμική αισθητική, αλλά είναι μια τυποποιημένη συστοιχία από απρόσωπους, ιδρυματικού χαρακτήρα κτιριακούς όγκους με έντονο το στοιχείο της συνθετικής ακαμψίας και της ανέκφραστης τυπικότητας. (Μπίρης,2001)

7. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Βασικό θεσμικό πλαίσιο για την περιοχή αποτελεί ο Ν.1515 (ΦΕΚ 18/Α/18-2-85) που αφορά το «Ρυθμιστικό σχέδιο και πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας» όπως συμπληρώθηκε και τροποποιήθηκε από τα νομοθετήματα: Ν.1561/85, Ν.1622/86, Ν.1650/86, ΠΔ.471/91, Ν.1955/91, Ν.2052/92, Ν.2300/92. Σύμφωνα με το νόμο αυτόν, η ευρύτερη περιοχή μελέτης κατατάσσεται στη χωροταξική ενότητα Ανατολικής Αττικής με κέντρο το Λαύριο. Στόχος του προγράμματος αυτού ήταν η οικολογική ανασυγκρότηση της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας, η προστασία της γεωργικής γης, των δασών, των υδροτόπων και των άλλων στοιχείων του φυσικού περιβάλλοντος, η προστασία του τοπίου, των ακτών και των ειδικών περιοχών φυσικού κάλους, η προστασία της ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς, ο περιορισμός της ρύπανσης και η αναβάθμιση ιδιαίτερα των υποβαθμισμένων περιοχών.

Επίσης, στα πλαίσια της Επιχείρησης Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης (ΕΠΑ) έχουν εκπονηθεί Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια για τους παρακάτω αναφερόμενους οικισμούς της περιοχής μελέτης:

Παιανία (ΦΕΚ 1062Δ/86)

Σπάτα (ΦΕΚ 652Δ/89)

Γέρακας (ΦΕΚ 514Δ/88)

Γλυκά Νερά (ΦΕΚ 860Δ/88)

Ανθούσα (ΦΕΚ 1183Δ/87)

Παλλήνη (ΦΕΚ 421Δ/89)

Μαρκόπουλο (ΦΕΚ 916Δ/87), (ΦΕΚ 916Δ/87), (ΦΕΚ 308Δ/89)

Καλύβια Θορικού (ΦΕΚ 220Δ/87)

όπως επίσης και αρκετές Μελέτες Πολεοδόμησης.

Την τελευταία δεκαετία, έχουν γίνει πολλές τροποποιήσεις- επεκτάσεις των παραπάνω ΓΠΣ, οι οποίες είναι:

Παιανία (ΦΕΚ 896Δ/97)

Σπάτα (ΦΕΚ 665Δ/94) και (ΦΕΚ 250Δ/99)

Γέρακας (ΦΕΚ 470Δ/99)

Γλυκά Νερά (ΦΕΚ 518Δ/92)

Παλλήνη (ΦΕΚ 152Δ/91), (ΦΕΚ 563Δ/91), (ΦΕΚ 563Δ/93) και (ΦΕΚ 859Δ/99)

Μαρκόπουλο (ΦΕΚ 708Δ/94) και (ΦΕΚ 210Δ/2000)

Ενώ, εκκρεμούν οι τροποποιήσεις των ΓΠΣ, των δήμων της Ανθούσας, της Ραφήνας, του Πικερμίου και του Κορωπίου.

7.1 ΓΕΝΙΚΟΙ ΙΣΧΥΟΝΤΕΣ ΟΡΟΙ

7.1.1 ΖΩΝΕΣ ΑΤΤΙΚΗΣ (ΦΕΚ 707Δ/79)

Το παραπάνω διάταγμα τροποποιεί τους μέχρι το 1979 όρους και περιορισμούς δόμησης των γηπέδων, που βρίσκονται εκτός των ρυμοτομικών σχεδίων των πόλεων και εκτός των ορίων των προ του 1923 οικισμών του Ν. Αττικής.

Εκδόθηκε κατ' εφαρμογή της απόφασης του Εθνικού Συμβουλίου Χωροταξίας και Περιβάλλοντος «Περί Σχεδίου Πλαισίου ρυθμίσεων ευρύτερης περιοχής πρωτεύουσας» και ειδικότερα των περ. 5 και 6, που αναφέρονται στη λήψη όλων των απαραίτητων μέτρων για την προστασία των βουνών και των δασών της Αττικής, της εναπομένουσας γεωργικής γης και την αύξηση της παραγωγικότητας των γεωργικών εκμεταλλεύσεων της περιοχής.

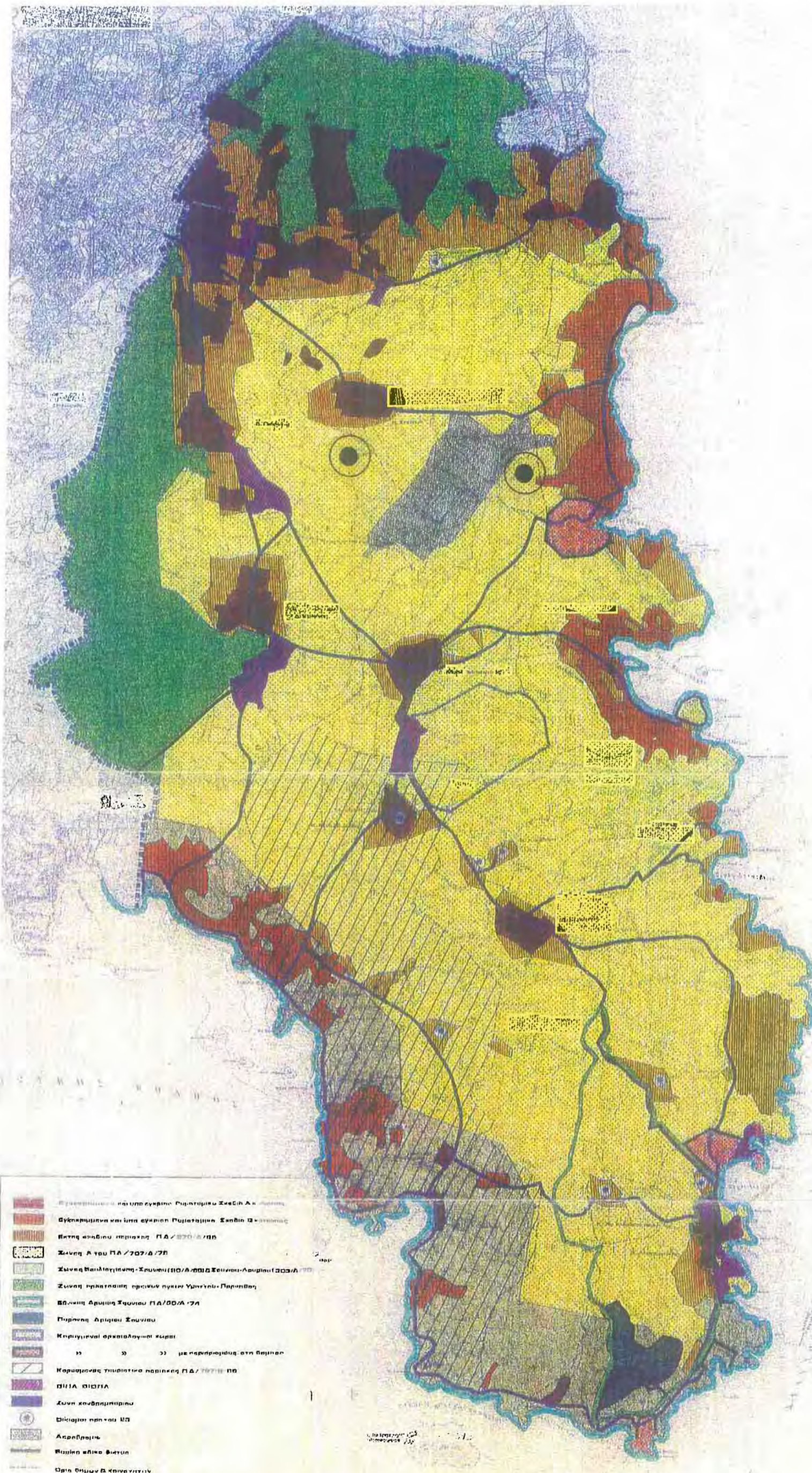
Αφορά σε ολόκληρη την Εκτός Σχεδίου Περιοχή της Αττικής, εκτός από τις ζώνες γύρω από τους οικισμούς και ορισμένες παραλιακές ζώνες, για την αναγκαιότητα επεκτάσεων ή εντάξεων στο Σχέδιο Πόλεως.

Το ΠΔ ορίζει 2 ζώνες χρήσεων γης, Α και Β:

Οι ζώνες Β, αποτελούσαν τις περιοχές συγκέντρωσης των βιομηχανικών δραστηριοτήτων ενώ παράλληλα επιτρέπονται σ' αυτές η κατοικία και οι δραστηριότητες του πρωτογενή τομέα. Οι ζώνες Β αντικαταστάθηκαν με το ΠΔ 84/84 όπου θεσμοθετούνται οι βιομηχανικές- βιοτεχνικές ζώνες.

Η ζώνη Α, ισχύει μέχρι σήμερα χωρίς τροποποίηση και προβλέπει κατοικία, γεωργοκτηνοτροφικά κτίρια, υδατοδεξαμενές, αντλητικές εγκαταστάσεις και φρεάτια. Κατ' εξαίρεση, επιτρέπονται εγκαταστάσεις σφαγείων μετά από απόφαση του Υπ. Δημ. Έργων.

Το 707Δ/79, προβλέπει για όλη την έκταση εφαρμογής του, κατώτατο όριο αρτιότητας 20 στρ., επιτρέποντας όμως τις παρεκκλίσεις του ΠΔ 538Δ/78, όπως τροποποιήθηκε με το ΦΕΚ 270Δ για τα νομίμως υφιστάμενα γήπεδα:



- Εγκριμένο και υπό εκτέλεση Πολεοδομικό Σχέδιο Α.κ. Αθήνας
- Εγκριμένο και υπό εκτέλεση Πολεοδομικό Σχέδιο Β.κ. Αθήνας
- Πλάνα Α.κ. Αθήνας Π.Δ. / 207/Α / 78
- Σχέδιο Βελτισποίησης Σχεδίου Π.Δ. / 207/Α / 78 Σχεδίου Α.κ. Αθήνας
- Σχέδιο ημερήσιας ερσιών ημερών Υψηλής Περιπέτειας
- Εθνική Δρόμου Σχέδιο Π.Δ. / 207/Α / 78
- Περιφερειακή Δρόμου Σχέδιο
- Κτηματολογικά οριοθετημένα κτίρια
- 25 30 35 με καθορισμό στη Βερίση
- Καθορισμός τυπολογίας κατοικίας Π.Δ. / 207/Α / 78
- ΠΛΑΝΑ Β.Κ. ΑΘΗΝΑΣ
- Σύνθετα κεντρικά κτίρια
- Οικόπεδο προ-κ. κ. κ.
- Αεροδρόμιο
- Βιομηχανικό βιοτεχνικό
- Όριο Ομίλων Β.κ. Αθήνας

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΘΗΝΑΣ
 ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ Β. ΟΡΟΣΤΑΧΙΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ

Ζ. Ο. Ε. ΥΠΟΒΕΒΩΤΗΤΑΣ Α. Ν. ΔΙΤΙΚΗΣ

ΘΕΜΑ:
 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΟΡΟΣΤΑΧΙΑΣ ΠΛΑΝΟ

ΔΙΑΔΟΧΗ ΠΡΟΚΑΙΩΡΩΝ

ΔΕΝ ΙΣΧΥΕΙ
 ΓΙΑ ΤΗΝ
 ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ
 ΛΑΥΡΕΟΤΙΚΗΣ.

Εμβ. γηπέδου	Συν. επιφάνεια ορόφων
750 - 1.200 τ.μ.	100 τ.μ.
1.200 - 2.000 τ.μ.	150 τ.μ.
2.000 - 4.000 τ.μ.	200 τ.μ.
4.000 - 8.000 τ.μ.	=200 τ.μ. + (Εγηπ.-4.000)*0,02
8.000 τ.μ. και άνω	=280 τ.μ. + (Εγηπ.-8.000)*0,01

Οι όροι δόμησης δεν διαφέρουν πολύ από εκείνους της εκτός σχεδίου (μέγιστο ποσοστό κάλυψης: 10%, μέγιστος ΣΔ: 0,1, μέγιστος αριθμός ορόφων: 2). Η επιτρεπόμενη εκμετάλλευση ανά γήπεδο φθάνει ως τα 400τμ. με ουσιαστική διαφορά από τις διατάξεις της εκτός σχεδίου συνιστά, πέρα της αρτιότητας, την απαγόρευση της διασποράς του όγκου του κτιρίου για την κατοικία.

7.1.2 ΖΟΕ ΑΤΤΙΚΗΣ (ΦΕΚ 284Δ/83)

Καθορίζεται ως ΖΟΕ ολόκληρη η εκτός σχεδίου και εκτός ορίων οικισμών προ του 1923 περιοχή του Ν. Αττικής, στην οποία καθορίζεται κατώτατο όριο κατάτμησης τα είκοσι (20) στρέμματα.

- ΦΕΚ 456Δ/85

Αναφέρεται στο καθορισμό εντός της ΖΟΕ περιοχών δεύτερης κατοικίας, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει με το ΠΔ ΦΕΚ 556Δ/88. Με το διάταγμα αυτό, καθορίστηκαν μέσα στη ΖΟΕ Αττικής, κατ' εφαρμογή του άρθρου 42 του 1337/83, περιοχές με χρήση δεύτερης κατοικίας, προκειμένου να προωθηθούν για πολεοδόμηση με τις διατάξεις του ΠΔ ΦΕΚ 416Δ/85 (Πρόγραμμα Β' κατοικίας της ΕΠΑ). Οι περιοχές για χρήση Β' κατοικίας στην περιοχή μελέτης είναι αυτές που βρίσκονται στα διοικητικά όρια των ΟΤΑ Ραφήνας, Μαρκόπουλου, Κορωπίου, Καλύβιων Θορικού και Αρτέμιδας.

Μέχρι την έγκριση της ΠΜ οι όροι και περιορισμοί δόμησης είναι οι προβλεπόμενοι για τις περιοχές που βρίσκονται εκτός ορίων οικισμών προ του 1923 (ΦΕΚ 279Δ).

7.1.3 ΕΚΤΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΟΜΗΣΗ

Ειδικότερα το ΦΕΚ 538Δ/78 (όπως τροποποιήθηκε και ισχύει με το ΦΕΚ 270Δ).

Για τις περιοχές χωρίς εγκεκριμένο σχέδιο ή υπό έγκριση σχέδιο καθορίζεται ελάχιστον εμβαδόν 4.000τμ. Για γήπεδα με πρόσωπα σε διεθνείς, εθνικές, επαρχιακές, δημοτικές και κοινοτικές οδούς και σε σιδηροδρομικές γραμμές, απαιτούνται μεγαλύτερο πρόσωπο και

βάθος γηπέδου 45 μέτρα και 50 αντίστοιχα. Κατά παρέκκλιση θεωρούνται άρτια και οικοδομήσιμα, τα γήπεδα εντός της ζώνης των πόλεων και οικισμών⁴ τα οποία στις 24.4.77 (ΦΕΚ 133Δ) είχαν εμβαδόν 2.000τμ., καθώς και όσα κατά την 31.5.85 έχουν πρόσωπο σε εθνικές, επαρχιακές, δημοτικές, κοινοτικές οδούς και σιδηροδρομικές γραμμές, εφόσον προϋφίστανται των διαταγμάτων: E=750τμ (ΦΕΚ142Δ/62), E=1.200τμ (ΦΕΚ 141Δ/64) και E=2.000τμ (ΦΕΚ 538Δ/78).

- ΦΕΚ 61Δ/88

Είναι γενικής ισχύος διάταγμα για περιοχές εκτός Σχεδίου, διέπει την έγκριση και την δόμηση όλων των μορφών τουριστικών εγκαταστάσεων σε ολόκληρη τη χώρα. Προβλέπει ελάχιστο εμβαδόν 4.000τμ για ξενοδοχεία και 800τμ για τα camping. Το ανώτατο όριο εκμετάλλευσης είναι τα 4.000τμ και είναι δυνατή η υπέρβαση του με την προϋπόθεση παραχώρησης ανάλογης έκτασης στον ΟΤΑ.

7.1.4 ΟΙΚΙΣΜΟΙ ΜΕΧΡΙ 2.000 ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ

«Τρόπος καθορισμού ορίων οικισμών της χώρας μέχρι 2.000 κατοίκους, κατηγορίες αυτών και καθορισμός όρων και περιορισμών δόμησής τους.» ΦΕΚ 181Δ/85⁵

Το άρθρο 8 δίνει την δυνατότητα, με απόφαση του οικείου νομάρχη, να καθορίζονται ειδικοί όροι δόμησης ανά οικισμό ή σύνολο οικισμών που εμφανίζουν τα ίδια χαρακτηριστικά αρχιτεκτονικής φυσιογνωμίας. Από τις παραπάνω διατάξεις διέπεται ο οικισμός Πικερμίου.

7.1.5 ΕΙΔΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΚΤΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΟΜΗΣΗ

- ΠΔ 84/84 και ΦΕΚ 303Δ/87 - Βιομηχανικές και βιοτεχνικές εγκαταστάσεις στην Αττική

Το ΠΔ 84/84 απαγορεύει την ίδρυση και εγκατάσταση νέων βιομηχανιών- βιοτεχνιών στο Ν. Αττικής, έξω από τα όρια των ζωνών που καθορίζονται μ' αυτό.

Οι ζώνες που καθορίζονται με το διάταγμα αυτό, έχουν στην ουσία αντικαταστήσει τις ζώνες Β του ΠΔ ΦΕΚ707Δ/79 καθώς και τις αντίστοιχες του ΠΔ 791/81. Σε όσους δήμους ή κοινότητες έχουν εκπονηθεί και εγκριθεί ΓΠΣ, οι ζώνες των παραπάνω διατάξεων έχουν συμπεριληφθεί σ' αυτά, ως ΒΙΠΑ-ΒΙΟΠΑ.

⁴ Η ζώνη των πόλεων και οικισμών ορίζεται περιμετρικά ως προς το εξωτερικό όριο του σχεδίου πόλης ή του ορίου του οικισμού και με πλάτος στην Αττική, 1.500μ.

⁵ Όπως τροποποιήθηκε με ΦΕΚ 414Δ/85, ΦΕΚ 133Δ/87 και ΦΕΚ 293Δ/89.

Οι περιορισμοί και οι όροι δόμησης για τις βιομηχανικές και βιοτεχνικές εγκαταστάσεις στις παραπάνω ζώνες, καθορίζονται με το ΠΔ ΦΕΚ 303Δ/87.

- Οδικό δίκτυο - Γραμμή δόμησης (ΦΕΚ 146Α/93)

Η γραμμή δόμησης στο οδικό δίκτυο, εκτός σχεδίου πόλεως, ορίζεται σε 60μ από τον άξονα της οδού και όχι λιγότερα των 40 μ. από το όριο της, στο βασικό εθνικό δίκτυο. Στο δευτερεύον εθνικό δίκτυο 45μ. από τον άξονα της οδού και όχι λιγότερο των 30 μ. από το όριο της. Στο πρωτεύον επαρχιακό οδικό δίκτυο 20 μ. από τον άξονα της οδού, ενώ στο δευτερεύον επαρχιακό οδικό δίκτυο 6 μ.

- ΔΕΗ

Περιορισμό στη δόμηση 20μ. εκατέρωθεν (συνολική ζώνη 40μ) κατά μήκος του άξονα ΓΜ 66-150KV και 25μ. κατά μήκος του άξονα ΓΜ 400KV.

Καθώς περιορισμούς που αφορούν το ύψος της οικοδομής.

- Φωταέριο-αγωγός (ΦΕΚ 77Δ/92)

Ορίζεται ότι οι οικοδομές εκατέρωθεν του αγωγού, πρέπει να ανεγείρονται σε απόσταση 20μ. από τον άξονά του.

7.1.6 ΖΩΝΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ (ΦΕΚ 202Α/95)

Κύρωση Σύμβασης Διεθνούς Αερολιμένα «Ελευθέριος Βενιζέλος»

Η έκταση της ζώνης του αεροδρομίου είναι περίπου 22.500 στρέμματα, απ' όπου η έκταση του αεροδρομίου είναι 12.500 στρέμματα. Η Ζώνη Περιορισμένης Ανάπτυξης εκτείνεται μεταξύ του αεροδρομίου και της πόλης των Σπάτων, σε διάταξη παράλληλη με το αεροδρόμιο.

Οι χρήσεις που επιτρέπονται σ' αυτήν, είναι η ιδιωτική κατοικία, η αγροτική χρήση, η εγκατάσταση αντλήσεως νερού και δεξαμενές, δικαιώματα διόδου που έχουν εγκριθεί από τον υπουργό ΥΠΕΧΩΔΕ για κοινό, οχήματα, τρένα και λοιπά μέσα μεταφοράς και ο εξοπλισμός αεροναυτιλίας αεροδρομίου.

Προβλέπει ελάχιστο όριο κατάτμησης τα 20.000τμ. με παρεκκλίσεις για τα αγροτικά κτίρια στο 10% της επιφάνειας του οικοπέδου. Με μέγιστο ύψος 7,5μ, ενώ για τις κατοικίες προβλέπει:

Εμβαδόν οικοπέδου	Συν. επιφάνια οικίας
750 - 1.200 τ.μ.	100 τ.μ.
1.200 - 2.000 τ.μ.	150 τ.μ.

2.000 - 4.000 τ.μ.	200 τ.μ.
4.000 - 8.000 τ.μ.	280 τ.μ.
8.000 τ.μ. και άνω	400 τ.μ.

7.2 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΥΠΟ ΕΓΚΡΙΣΗ

Από τις αρχές του 1987 είχε αρχίσει η εκπόνηση μελέτης καθορισμού χρήσεων γης στη περιοχή των Μεσογείων από την τότε Δ/ση του ΥΠΕΧΩΔΕ, η πρόταση έγινε δεκτή από το ΚΣΧΟΠ το 1989, αλλά δεν στάλθηκε ποτέ για τήρηση της διαδικασίας.

Η αρμοδιότητα αυτή μεταβιβάστηκε στον Οργανισμό Αθήνας, η οποία εκπόνησε μελέτη καθορισμού χρήσεων γης και όρων δόμησης για την περιοχή των Μεσογείων, λαμβάνοντας υπόψη το νέο δεδομένο της χωροθέτησης του αερολιμένα στα Σπάτα, με το Ν. 1955/91. Η μελέτη ολοκληρώθηκε το 1993, ενώ το 1995 ανέθεσε στο Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης ένα ερευνητικό πρόγραμμα, το οποίο ολοκληρώθηκε το 1998. Με βάση αυτό προχώρησε στη σύνταξη της μελέτης ΖΟΕ περιοχής Μεσογείων και στην επεξεργασία του σχεδίου Π. Δ/τος για τη θεσμοθέτησή της.

Ο Οργανισμός Αθήνας μέσω της ΖΟΕ Μεσογείων καθιερώνει στην περιοχή τρεις βασικές ζώνες χρήσεις:

1. Τις Ζώνες Προστασίας, που στοχεύουν στη διαφύλαξη του εναπομείναντος ελεύθερου χώρου και του φυσικού περιβάλλοντος, του πρασίνου, της γεωργικής γης, των αρχαιολογικών χώρων και ιστορικών τόπων, των αξιόλογων τοπίων, καθώς και στην εξασφάλιση ενός ζωτικού ελεύθερου χώρου γύρω από τους πόλους και ζώνες ανάπτυξης.

2. Τις Οικιστικές Ζώνες, που καθορίζονται με προοπτική τη διοχέτευση σε αυτές των οικιστικών πιέσεων και περιλαμβάνουν τις εκτάσεις κατοικίας που προωθούνται από τα ΓΠΣ, τις περιοχές υποδοχής επεκτάσεων α' κατοικίας, καθώς και τις εκτάσεις των παραλιακών περιοχών όπου εκδηλώνονται έντονες οικιστικές πιέσεις.

3. Τις Ζώνες Παραγωγικών Δραστηριοτήτων και υπερτοπικών εγκαταστάσεων που χωροθετούνται σαν υποδοχείς των τάσεων για εγκατάσταση δευτερογενών και τριτογενών δραστηριοτήτων και κοινωνικών εξυπηρετήσεων, των οποίων η ένταξη στον υφιστάμενο αστικό ιστό είναι προβληματική, είτε λόγω μεγέθους και προκαλούμενου κυκλοφοριακού φόρτου (υπεραγορές, εκθεσιακοί χώροι, νοσηλευτικά κέντρα, μεγάλα εκπαιδευτήρια, αθλητικές εγκαταστάσεις) είτε λόγω οχλήσεων από τη λειτουργία τους (χονδρεμπόριο, βιομηχανία). Στις ίδιες ζώνες προβλέπονται

εγκαταστάσεις υπερτοπικής εμβέλειας συσχετισμένες με τον αναπτυξιακό πόλο του αεροδρομίου, οι οποίες λόγω ανεπάρκειας ή ακαταλληλότητας του υφιστάμενου αστικού ιστού απαιτούν νέες εκτάσεις ανάπτυξης, με την προοπτική της πολεοδόμησης τους με οργανωμένο σχεδιασμό.

Οι δώδεκα ζώνες χρήσης προσδιορίζοντας επ' ακριβώς το περιεχόμενό τους είναι οι εξής:

- Η Ζώνη Α είναι Πρασίνου και περιλαμβάνει λοφώδεις εξάρσεις, δάση και δασικές εκτάσεις. Οι προτεινόμενες χρήσεις είναι δημοτικά και δημόσια υπαίθρια και στεγασμένα καθιστικά και κατ' εξαίρεση εγκαταστάσεις παραγωγής αιολικής ενέργειας και μετεωρολογικών σταθμών.

- Η Ζώνη Β είναι Απολύτου Προστασίας Αρχαιολογικών Τόπων και Βιοτόπων (B1), στις οποίες απαγορεύεται κάθε δόμηση και (B2) Μέσης Προστασίας Τοπίου, όπου σύμφωνα με τις υποδείξεις του ΥΠΠΟ παρουσιάζουν έντονο αρχαιολογικό ενδιαφέρον. Οι χρήσεις που προτείνονται στη ζώνη αυτή είναι για κατοικία, αγροτικές αποθήκες, δημόσια και δημοτικά καθιστικά και αναψυκτήρια. Στην ίδια ζώνη (B3) είναι το Αττικό Πάρκο, καθώς και η περιοχή της Βραυρώνας (B4).

- Η Ζώνη Γ1 είναι Γεωργική Γη Υψηλής Προτεραιότητας, για την οποία προτείνονται αγροτικές αποθήκες και θερμοκήπια και η Ζώνη Γ2, που είναι Γεωργική Γη, με προτεινόμενες χρήσεις για αγροτικές αποθήκες (E=30τμ), θερμοκήπια, κτηνοτροφικές και σταυλικές εγκαταστάσεις, κατοικία και κατασκηνώσεις χωρίς οικίσκους.

- Η Ζώνη Δ είναι Περιοχή Προαστιακής Κατοικίας, με προτεινόμενες χρήσεις για κατοικία, κτίρια εκπαίδευσης και κοινωνικής πρόνοιας, αθλητικές εγκαταστάσεις, εστιατόρια-αναψυκτήρια και πολιτιστικές εγκαταστάσεις.

Στην ζώνη αυτή θα πρέπει να κατευθύνονται όλες οι χρήσεις εξυπηρέτησης των αστικών συγκεντρώσεων που επιθυμούν την εγκατάστασή τους έξω από τα όρια των εγκεκριμένων οικισμών. Η περιοχή αυτή αποτελεί ένα είδος μεταβατικού χώρου μεταξύ αστικού και αγροτικού ιστού.

- Η Ζώνη Ε είναι περιοχή Υποδοχής Επεκτάσεως Α' κατοικίας, όπου προβλέπονται χρήσεις για κατοικία, κτίρια εκπαίδευσης, κοινωνικής πρόνοιας και περίθαλψης, πολιτιστικές εγκαταστάσεις και εστιατόρια-αναψυκτήρια, εμπορικά καταστήματα, υπεραγορές, πολυκαταστήματα, γραφεία, τράπεζες, αθλητικές εγκαταστάσεις, αγροτικές αποθήκες και εγκαταστάσεις ΔΕΗ -ΟΤΕ -ΕΥΔΑΠ.

Η ζώνη αυτή προορίζεται για την υποδοχή οργανωμένης οικιστικής ανάπτυξης μόνιμης κατοικίας, με ένταξη στο σχέδιο βάση των άρθρων 28 και 29 του Ν.1947/91 ή με Ζώνες Ενεργού Πολεοδομίας (ΖΕΠ), Ζώνες Αστικού Αναδασμού (ΖΑΠ) κλπ. με στόχο τη διατήρηση της περιοχής ελεύθερης από δόμηση, ώστε ο μελλοντικός σχεδιασμός να μην υπόκειται σε δεσμεύσεις διαμορφωμένης κατάστασης, όπως συμβαίνει συνήθως στις επεκτάσεις σχεδίων.

- Η Ζώνη Ζ είναι οι περιοχές των εγκεκριμένων και υπό έγκριση ΓΠΣ, με κατοικία, κτίρια εκπαίδευσης, κοινωνικής πρόνοιας και αθλητικές εγκαταστάσεις.

- Η Ζώνη Η είναι περιοχές υποδοχής Β' κατοικίας, με προτεινόμενες χρήσεις για κατοικία, εστιατόρια-αναψυκτήρια, υπαίθριες αθλητικές εγκαταστάσεις.

Στις ζώνες αυτές, οι οποίες έχουν τη δυνατότητα διατηρείται αμιγής χαρακτήρας

- Η Ζώνη Θ είναι η Παραλιακή Ζώνη, όπου οι χρήσεις που προτείνονται είναι υπαίθριες εγκαταστάσεις για εκδρομείς, εγκαταστάσεις για λουόμενους και χερσαίες και θαλάσσιες εγκαταστάσεις για ναυταθλητισμό.

- Η Ζώνη Ι είναι για Χονδρεμπόριο, όπου προβλέπονται εγκαταστάσεις χονδρεμπορίου, εμπορικών εκθέσεων και κτίρια αποθήκευσης με ΣΔ 0,3, καθώς και κτίρια στάθμευσης, πρακτορεία διακίνησης και χώροι στάθμευσης φορτηγών, γραφεία και εστιατόρια-αναψυκτήρια με ΣΔ 0,2.

Η ζώνη αυτή προορίζεται να εξυπηρετήσει μέρος των αναγκών διακίνησης του αεροδρομίου αλλά και να καλύψει τις ανάγκες σε αποθηκευτικούς χώρους και εγκαταστάσεις χονδρικού εμπορικού που θα προκύψουν από τη γενικότερη ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων στην περιοχή.

Λόγω του ειδικού χαρακτήρα των παραπάνω εγκαταστάσεων προτείνεται το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος 11 μ., κάτι που υπερβαίνει το σήμερα ισχύον για τις εκτός σχεδίου περιοχές.

- Η Ζώνη Κ είναι περιοχή Εγκαταστάσεων Δευτερογενούς και Τριτογενούς Τομέα, όπου προτείνονται βιομηχανικές και βιοτεχνικές εγκαταστάσεις μέσης και χαμηλής όχλησης, γραφεία τράπεζες, κοινωφελείς οργανισμοί, διοίκηση, επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης, εμπορικές εκθέσεις, εγκαταστάσεις μέσων μαζικών μεταφορών και κτίρια στάθμευσης.

Οι περιοχές αυτές προβλέπεται να αποκτήσουν συγκεκριμένο αναπτυξιακό περιεχόμενο. Ειδικότερα προορίζονται για την εξυπηρέτηση επιχειρηματικών

δραστηριοτήτων συσχετισμένων με το αεροδρόμιο με στόχο την ανάδειξη τους σε πόλους τριτογενών δραστηριοτήτων υψηλού επιπέδου.

- Η Ζώνη Μ είναι ζώνη Βιομηχανικών και Βιοτεχνικών εγκαταστάσεων. Οι ζώνες αυτές έχουν θεσμοθετηθεί με το ΠΔ 84/84 ως περιοχές μη ιδιαίτερα οχλουσών επαγγελματικών εγκαταστάσεων, όπως αυτές τροποποιήθηκαν, μειώθηκαν ή προσαυξήθηκαν με τις προτάσεις των ΓΠΣ. Το καθεστώς δόμησης μέσα στις ζώνες αυτές διέπεται σήμερα από το ΠΔ ΦΕΚ 303Δ/87.

- Η Ζώνη Λ είναι Αθλητικών Εγκαταστάσεων, που προσδιορίζονται κυρίως για την εξυπηρέτηση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων (σκοπευτήριο, ιππικοί αγώνες κλπ.)

Η ΖΟΕ Μεσογείων προβλέπει:

- Η περιοχή που εκτείνεται βορείως της Λ. Μαραθώνα εκτός των περιοχών των εγκεκριμένων ΓΠΣ Παλλήνης, Γέρακα και Ανθούσας και μέχρι το όριο της Ζώνης Προστασίας της Πεντέλης, χαρακτηρίζεται ως ζώνη *προαστιακών χρήσεων*, με στόχο τη διασφάλιση των διάσπαρτων δασικών εκτάσεων και την εκτόνωση των οικιστικών πιέσεων.

- Στην περιοχή βορείως του Μαρκόπουλου και κατά μήκος της βόρειας παράκαμψης του οικισμού, οριοθετείται ζώνη *περιαστικών χρήσεων* που θα λειτουργήσει ως ζώνη υποδοχής α' κατοικίας με στόχο την πολεοδομική της οργάνωση.

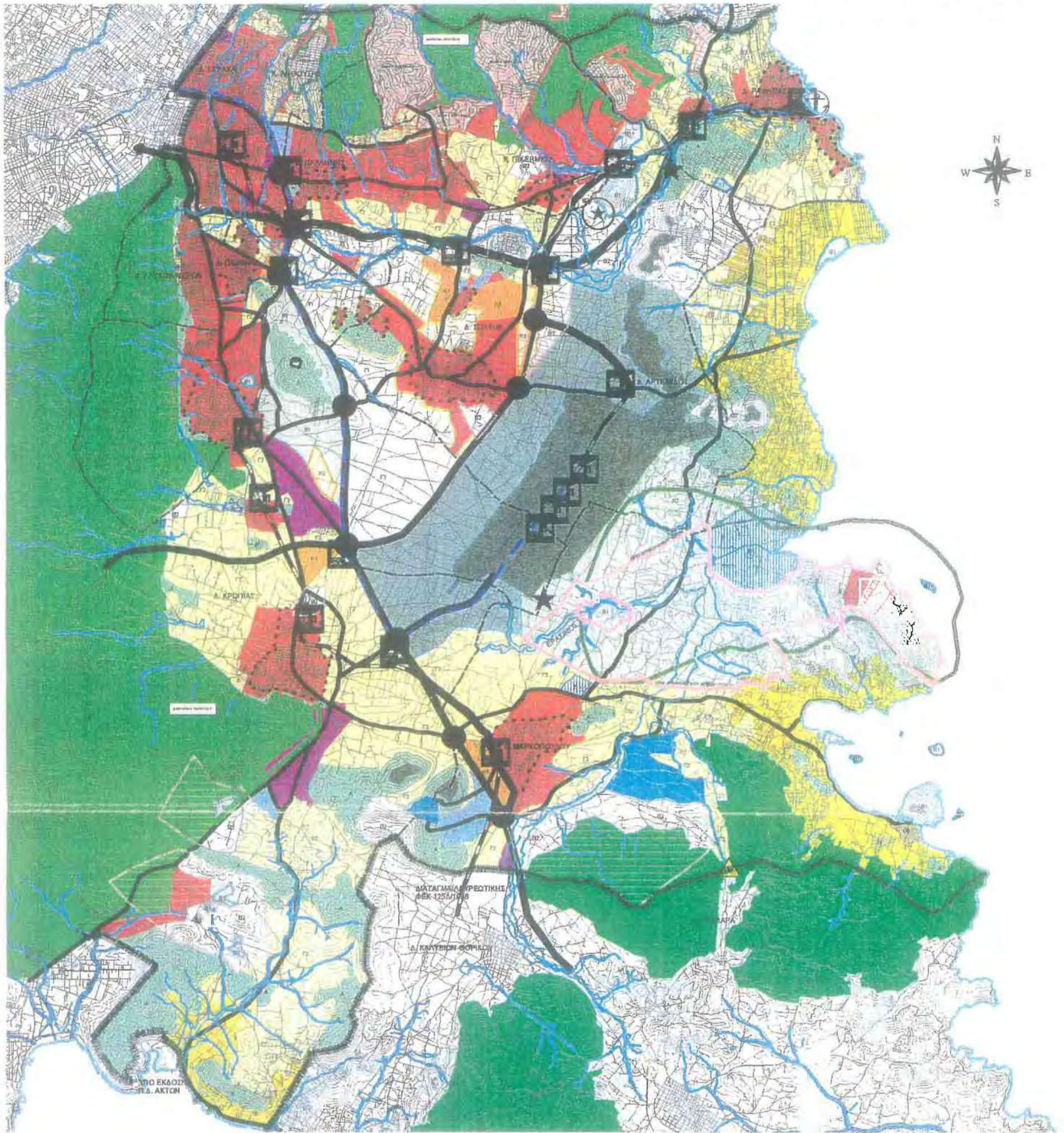
- Η παραλιακή ζώνη προτείνεται να έχει μικτό χαρακτήρα, προστασίας και υπερτοπικών εξυπηρετήσεων, άμεσα συνδεδεμένων με τη θάλασσα αναψυχή, αποκλειόμενης οποιαδήποτε άλλης παρέμβασης.

- Χωροθετείται ζώνη εκπαίδευσης στα δυτικά όρια του δήμου Σπάτων (εντός ΓΠΣ) και τέσσερις ζώνες αθλητικών εγκαταστάσεων, στον δήμο Παιανίας, Σπάτων και δυο στα όρια του δήμου Μαρκόπουλου.

- Οι ζώνες που αποτελούν πόλους αναψυχής, υποδοχείς οργανωμένης ανάπτυξης β' κατοικίας χωροθετούνται στα νότια της περιοχής μελέτης στα διοικητικά όρια του Δ. Κρωπίας στην περιοχή της Αγ. Μαρίνας.

- Οι υπόλοιπες ζώνες που δεν έχουν καθοριστεί σαν οικιστικές ή παραγωγικές, είναι ζώνες προστασίας, εκ των οποίων δυο είναι οι σημαντικότερες.

Η μια αφορά την περιοχή της Βραυρώνας, όπου προτείνεται μια διευρυμένη ζώνη προστασίας, με τη δημιουργία του Αττικού Πάρκου. Σε αυτήν, εκτός από τους ήδη



ΖΩΝΗ ΟΙΚΙΣΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΝΑΤ. ΑΤΤΙΚΗΣ - ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΟΡΙΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ
- ΟΡΙΑ ΔΗΜΩΝ/ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ
- ΟΡΙΟ ΕΓΚΕΚΡΙΜΜΕΝΟΥ ΡΥΜΟΤΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ
- ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΟΡΕΙΝΩΝ ΟΓΚΩΝ ΠΕΝΤΕΛΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ
- ΠΕΡΙΟΧΗ ΟΡΕΙΝΩΝ ΟΓΚΩΝ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ
- ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΓΚΕΚΡ. ΡΥΜΟΤΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ Β' ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ
- ΖΩΝΗ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ Ν.2338, ΦΕΚ202Α/95
- ΖΩΝΗ ΑΠΑΛΟΤΡΙΩΣΗΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ
- ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΓΚΕΚΡ. ΒΙΠΑ/ΒΙΟΠΑ
- ΖΩΝΗ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΤΑ ΓΠΣ
- ΟΛΥΜΠΙΑΚΟ ΙΠΠΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ - ΣΚΟΠΕΥΤΗΡΙΟ
- ΕΓΚΕΚΡΙΜΜΕΝΗ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΚΑΤΑΛΛΗΛ. ΦΕΚ1550/Δ/93

- ΧΩΡΟΣ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 2 ΤΟΥ Ν 1397/83 (ΚΑΡΔΙΟΛΟΓΙΚΟ)
- ΙΣΛΑΜΙΚΟ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ Ν2853/2000
- NATURA 2000
- ΛΙΜΑΝΙ
- ΕΛΕΥΘΕΡΗ/ΤΑΧ. ΔΕΩΦΟΡΟΣ
- ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΕΣ ΑΡΤΗΡΙΕΣ
- ΚΟΜΒΟΣ
- ΠΡΟΣΑΣΤΕΙΑΚΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡ. ΔΙΚΤΥΟ
- ΕΞΠΡΕΣ ΣΙΔΗΡΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ
- ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΩΝ ΣΙΔΗΡ. ΔΙΚΤΥΟΥ
- Κ.Ε.Λ.

ΖΩΝΕΣ ΧΡΗΣΕΩΝ

- ΖΩΝΗ Α (ΠΡΑΣΙΝΟΥ)
- ΖΩΝΗ Β1 (ΑΠΟΛΥΤΟΥ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΠΙΩΝ/ΑΡΧΑΙΟΛ. ΧΩΡΩΝ)
- ΖΩΝΗ Β2 (ΜΕΣΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΠΙΩΝ/ΑΡΧΑΙΟΛ. ΧΩΡΩΝ)
- ΖΩΝΗ Β3 (ΑΤΤΙΚΟΥ ΠΑΡΚΟΥ)
- ΖΩΝΗ Β4 (ΑΡΧΑΙΟΛ. ΧΩΡΟΥ ΒΡΑΥΡΩΝΑΣ)
- ΖΩΝΗ Γ1 (ΕΙΔΙΚΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΩΝ & ΒΙΟΛΟΓΙΚΩΝ ΚΑΛΛΙΕΡΓΕΙΩΝ)
- ΖΩΝΗ Γ2 (ΓΕΩΡΓΙΚΗ ΓΗ)
- ΖΩΝΗ Δ (ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ)
- ΖΩΝΗ Ε (ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΕΝΤΟΣ ΟΡΙΩΝ ΓΠΣ)
- ΖΩΝΗ Ζ (ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ)
- ΖΩΝΗ Η (ΥΠΟΔΟΧΗΣ Β' ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ)
- ΖΩΝΗ Θ1 (ΠΑΡΑΛΙΑ)
- ΖΩΝΗ Θ2 (ΑΝΑΨΥΧΗΣ)
- ΖΩΝΗ Ι (ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟΥ)
- ΖΩΝΗ Κ1 (ΕΓΚ/ΣΕΩΝ ΔΕΥΤ/ΝΟΥΣ & ΤΡΙΤ/ΝΟΥΣ)
- ΖΩΝΗ Κ2 (ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΠΑΡΚΟ)
- ΖΩΝΗ Κ3 (ΥΨΗΛΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ)
- ΖΩΝΗ Μ (ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ/ΒΙΟΤΕΧΝΙΚΩΝ)
- ΖΩΝΗ Λ (ΑΘΛΗΤΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ)
- ΖΩΝΗ Λ1 (ΑΘΛΗΤΙΚΑ Δ. ΡΑΦΗΝΑΣ)
- ΡΕΜΜΑΤΑ

κηρυγμένους αρχαιολογικούς χώρους, περιλαμβάνονται πολυάριθμα μνημεία, ο αρχαίος ποταμός Ερασίνοσ και ο υγροβιότοπος της Βραυρώνας.

Η δεύτερη σημαντική ζώνη είναι γεωργική γη υψηλής προτεραιότητας, η οποία έχει στόχο την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος της πεδιάδας των Μεσογείων και θα τεθεί σε καθεστώς αυστηρής προστασίας. Αυτή καταλαμβάνει το κεντρικό τμήμα της περιοχής, μεταξύ της ελεύθερης λεωφόρου Σταυρού - Αεροδρομίου και Σταυρού - Ραφήνας και φτάνει μέχρι τη ζώνη ανάπτυξης του αεροδρομίου, καθώς και η περιοχή της Παιανίας μεταξύ της λεωφόρου Σταυρού - Αεροδρομίου, της παλιάς σιδηροδρομικής γραμμής και της λεωφόρου Παιανίας - Σπάτων.

Όλη η υπόλοιπη περιοχή της ΖΟΕ Μεσογείων χαρακτηρίζεται γεωργική γη, προκειμένου να αποκλειστεί η μετατροπή της σε οικιστική. Έξω από τις παραπάνω ζώνες δεν προβλέπεται καμιά άλλη ανάπτυξη και οι επιτρεπόμενες επεμβάσεις είναι ήπιας μορφής και πολύ περιορισμένες.

Για την κατάτμηση γης, διατηρείται η αρτιότητα των 20 στρεμμάτων, απαγορεύοντας την κατάτμηση σε μικρότερα οικόπεδα, ενώ ισχύει η παρέκκλιση αρτιότητας των 4 στρεμμάτων στα γήπεδα τα οποία υφίστανται στις 7.7.83 ημερομηνία δημοσίευσης του ΠΔ (ΦΕΚ 284Δ/83).

7.3 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΥΠΟ ΕΓΚΡΙΣΗ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

Από το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο της περιοχής, όπως φαίνεται στον χάρτη που έχει εκπονηθεί από τον Οργανισμό Αθήνας, η περιοχή μελέτης διέπεται στο μεγαλύτερο μέρος της από το ΠΔ 707Δ/79 ζώνης Α, ενώ γύρω από τους οικισμούς από την εκτός σχεδίου δόμηση ΠΔ (ΦΕΚ 870Δ/86).

Η εξάπλωση όμως του αστικού ιστού προς την περιφέρεια του πολεοδομικού συγκροτήματος, επέφερε σοβαρές αλλαγές στη δομή του εξωαστικού χώρου. Χωρίς να υπάρχει συνολικό πλαίσιο σχεδιασμού και χωρίς γενική κατεύθυνση και οργάνωση, στον εκτός σχεδίου χώρο διαμορφώθηκε ένα εκτατικό μοντέλο χωροθέτησης δραστηριοτήτων αστικού χαρακτήρα. (Οικονομού Δ.,1995) Η άναρχη διασπορά κτιρίων και δραστηριοτήτων (βιομηχανικές μονάδες, παραθεριστικές, πάρκα αναψυχής) στις εξωαστικές περιοχές, αλλοιώνει το χαρακτήρα της περιοχής. Το φυσικό περιβάλλον και το τοπίο υποβαθμίζεται, το πράσινο και η γεωργική γη μειώνεται, ενώ η ανάπτυξη γίνεται

χωρίς οργάνωση και με χαμηλό επίπεδο των παρεχόμενων εξυπηρετήσεων, φαινόμενα που εντείνονται λόγω της εγκατάστασης του αεροδρομίου.

Με την θεσμοθέτηση της ΖΟΕ Μεσογείων, ένα εργαλείο σχεδιασμού και ελέγχου του εξωαστικού χώρου, καθορίζονται και θεσμοθετούνται οι χρήσεις γης, οι όροι και περιορισμοί δόμησης και οι όροι προστασίας. Ενώ, ο Ν. 1515/85 καθορίζει τη δομή, την οργάνωση και την ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας, προσδιορίζοντας στόχους, κατευθύνσεις και μέτρα πολιτικής καθώς και ένα σύστημα δομικών παρεμβάσεων στρατηγικής σημασίας στον χώρο, η εφαρμογή των στόχων αυτών και των πολιτικών πραγματοποιείται και συγκεκριμενοποιείται στην κλίμακα του φυσικού σχεδιασμού με τη ΖΟΕ Μεσογείων για την εκτός σχεδίου περιοχή.

Ο σχεδιασμός του περιαστικού χώρου με την υπό έγκριση ΖΟΕ έχει ως στόχο αφ' ενός την προστασία του περιβάλλοντος με τον περιορισμό της οικιστικής διάχυσης και αφ' ετέρου την οργάνωση της ανάπτυξης των οικιστικών και παραγωγικών δραστηριοτήτων. Με την θεσμοθέτηση της, η πολιτεία αποσκοπεί στην διαφύλαξη των περιαστικών περιοχών από την απρογραμμάτιστη κι ανεξέλεγκτη αστικοποίηση και την άναρχη δόμηση, στην προστασία των ευαίσθητων περιοχών (βιότοποι, δάση κτλ) και στην οργάνωση της μελλοντικής ανάπτυξης σύμφωνα με τους επιθυμητούς στόχους, εξασφαλίζοντας δηλαδή έγκαιρα τις κατάλληλες περιοχές για τις μελλοντικές πολεοδομικές επεκτάσεις, για την εγκατάσταση περιαστικών δραστηριοτήτων και την δημιουργία βιομηχανικών πάρκων.

Με την προώθηση των μελετών ΖΟΕ, σε συνδυασμό με τα ΓΠΣ και τις πολεοδομικές μελέτες που έχουν θεσμοθετηθεί ή θεσμοθετούνται, δίνεται η δυνατότητα να καλυφθεί ο χώρος από ένα καθεστώς δόμησης σαφές και διαφοροποιημένο ανάλογα με τις ειδικές συνθήκες της επί μέρους περιοχής. Οι προγραμματιζόμενες ρυθμίσεις αποβλέπουν στο περιορισμό του φάσματος των επιτρεπόμενων χρήσεων, σύμφωνα με τον κυρίαρχο χαρακτήρα της κάθε επιμέρους ζώνης. Όπως, στις ζώνες Γ2 και Θ, όπου η μέγιστη επιτρεπόμενη επιφάνεια κατοικίας δεν δύναται να υπερβαίνει τα 200τμ., ενώ στις ζώνες Δ, Ε, Ζ, Η ισχύει το άρθρο 6 (ΦΕΚ 270Δ/85), χωρίς τις παρεκκλίσεις.

Αυτή η οργάνωση του χώρου θα οδηγήσει στην αναδιάρθρωση του μοντέλου ανάπτυξης της περιοχής κατευθύνοντας τις οικιστικές και αναπτυξιακές πιέσεις στις κατάλληλες περιοχές, προσπαθώντας να διασφαλίσουν τον κυρίαρχο χαρακτήρα της περιοχής των Μεσογείων.

8. ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

Το νέο διεθνές αεροδρόμιο της Αθήνας, που βρίσκεται ανατολικά της πόλης των Σπάτων και σε απόσταση 23 χιλ. από την Αθήνα, αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα έργα υποδομής που έγιναν στη χώρα μας. Λόγω της στρατηγικής του θέσης είναι ένας μείζων κόμβος για τις διεθνείς συνδέσεις και αποτελεί μοχλό ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται στις διεθνείς αερομεταφορές.

Η χωροθέτησή του στην περιοχή των Μεσογείων, η οποία χαρακτηριζόταν μέχρι πολύ πρόσφατα, ως μια προνομιακή περιοχή εκτόνωσης για τους κατοίκους του λεκανοπεδίου, όπου συνδύαζε τον αγροτικό χώρο με το αρχαιολογικό στοιχείο, θα επιφέρει σημαντικές ανακατατάξεις στο οικολογικό και ρυθμιστικό σύστημα της περιοχής, αφού προκαλεί άμεσες και έμμεσες δυσμενείς επιδράσεις στο περιβάλλον και στον άνθρωπο.

Οι τοξικές και χημικές ουσίες, που προέρχονται από τις διάφορες λειτουργίες του αεροδρομίου, μολύνουν την ατμόσφαιρα και αλλοιώνουν τα φυσικά χαρακτηριστικά του εδάφους. Ενώ, τα μεγάλα έκτασης έργα του αεροδρομίου με μη υδατοπερατές επιφάνειες, όπως τροχόδρομοι, διάδρομοι, δάπεδα στάθμευσης αεροσκαφών και κτιριακές εγκαταστάσεις, επιφέρουν ριζικές αλλαγές στο υδρολογικό σύστημα της περιοχής.

Αποτέλεσμα όλων αυτών είναι οι αλλοιώσεις των εδαφολογικών και υδραυλικών χαρακτηριστικών της περιοχής, οι μεταβολές των ενδεδειγμένων χρήσεων γης, των καλλιεργειών, της κτηνοτροφικής εκμετάλλευσης, η αλλοίωση του φυσικού τοπίου. Δυσμενείς επιπτώσεις έχουμε στο γενικό οικολογικό σύστημα, στο πολιτιστικό υπόβαθρο και στους διαθέσιμους φυσικούς πόρους της περιοχής.

Η ηχορύπανση που δημιουργείται από τις κινήσεις των αεροσκαφών και γενικότερα από την λειτουργία του αεροδρομίου, προκαλεί φυσιολογικές και ψυχολογικές διαταραχές, σ' αυτούς που βρίσκονται εκτεθειμένοι στα υψηλά επίπεδα θορύβου, ενώ παρεμποδίζει και την ανάπτυξη της κτηνοτροφίας.

Μέσα σ' αυτό το πλαίσιο στην ευρύτερη ζώνη όχλησης του αεροδρομίου, δυσχεραίνονται οι αστικές λειτουργίες (κατοικία, συνθήκες καθημερινής ζωής, αναψυχή, παροχή κοινωνικών υπηρεσιών). Ενώ, ολόκληρη η ευρύτερη περιοχή γίνεται ακατάλληλη ως τόπος αναψυχής, τουρισμού και παραθερισμού.

Ο νέος διεθνής κομβικός ρόλος του νέου αεροδρομίου (με δυνατότητες αύξησης της επιβατικής εξυπηρέτησης και των εμπορευματικών μεταφορών), δημιουργεί μια σειρά από νέες θέσεις εργασίας, νέες ευκαιρίες απασχόλησης για τον τοπικό πληθυσμό, ενώ

αναμένεται να προσελκύσει επιχειρηματικές και μεταποιητικές δραστηριότητες υψηλών προδιαγραφών από τον ευρύτερο χώρο της Αττικής, και πιθανώς από ολόκληρη τη χώρα και τον διεθνή χώρο.

Η περιοχή των Μεσογείων θα φορτιστεί ιδιαίτερα, τόσο λόγω της αύξησης του πληθυσμού, όσο και από τις μετεγκαταστάσεις υπηρεσιών και την έλξη νέων δραστηριοτήτων. Οι ανακατατάξεις θα επεκταθούν και στο οικιστικό δίκτυο, όπου εκτός από την ενίσχυση των αστικών κέντρων, την βελτίωση του τοπικού οδικού δικτύου και την άνοδο της αξίας γης, εντείνονται τα φαινόμενα διείσδυσης των οικιστικών χρήσεων στην ύπαιθρο και παρατηρείται γραμμική ανάπτυξη και παρόδια εγκατάσταση παραγωγικών χρήσεων κατά μήκος των κυρίων δρόμων. Τα δίκτυα ύδρευσης, αποχέτευσης κλπ θα χρειαστεί να αντιμετωπίσουν αυξημένες ανάγκες και να αναπροσαρμοστούν σε νέες καταστάσεις, ενώ θα αυξηθεί ο φόρτος κίνησης στο τοπικό οδικό δίκτυο.

Η συνολική εκτίμηση των επιπτώσεων παρουσιάζεται στον συνοπτικό πίνακα που ακολουθεί. Στον πίνακα αυτό γίνεται και μια ποιοτική αξιολόγηση των επιπτώσεων, ενώ υπάρχουν επιπτώσεις με θετικό και αρνητικό χαρακτήρα ανάλογα με τις δευτερογενής επιδράσεις που θα επιφέρουν στον ευρύτερο χώρο των Μεσογείων.

Πίνακας 8-1: ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΝΕΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ

		Αρνητικές	Θετικές
Φυσικό περιβάλλον	Άμεσες	<ul style="list-style-type: none"> • Ηχορύπανση • Ατμοσφαιρική ρύπανση • Ρύπανση υπόγειου υδροφορέα • Διαταραχή οικολογικής ισορροπίας • Καταστροφή καλλιεργειών και πρασίνου • Αλλοίωση φυσικού τοπίου 	
	Έμμεσες	<ul style="list-style-type: none"> • Διακοπή του φυσικού και πολιτιστικού υπόβαθρου • Δυσμενείς συνθήκες διαβίωσης 	
Οικιστικό δίκτυο	Άμεσες	<ul style="list-style-type: none"> • Παρενόχληση αστικών λειτουργιών 	<ul style="list-style-type: none"> • Ενίσχυση των αστικών κέντρων
	Έμμεσες	<ul style="list-style-type: none"> • Αύξηση προσπελασιμότητας • Ενίσχυση της υπάρχουσας δυναμικής και των τάσεων αστικοποίησης. • Εξέλιξη γραμμικών κέντρων κατά μήκος κύριων δρόμων 	

Οι επιπτώσεις του αεροδρομίου των Σπάτων στην περιοχή των Μεσογείων

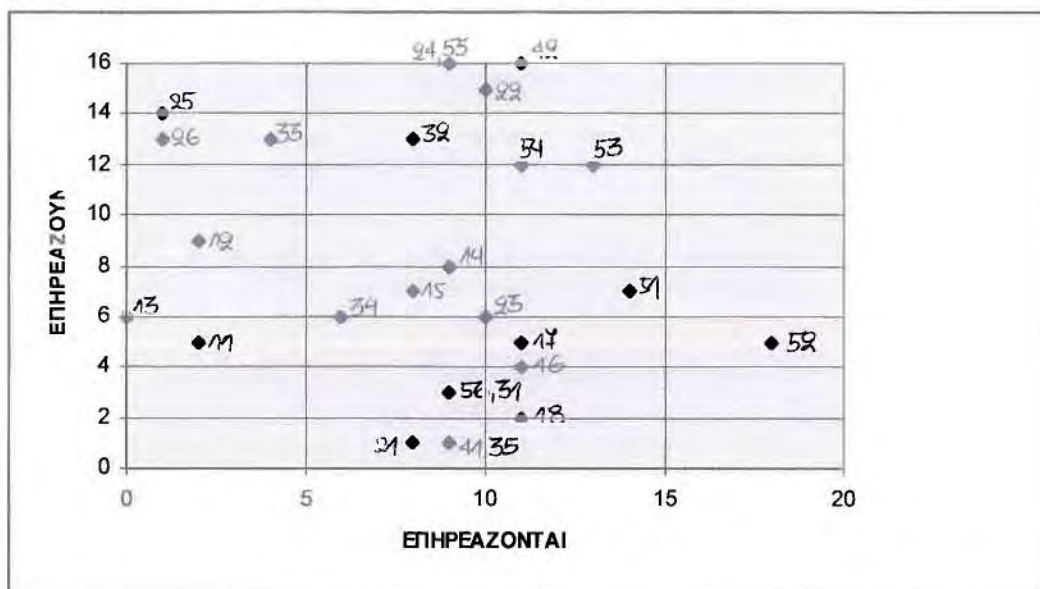
		<ul style="list-style-type: none"> • Επιβάρυνση δικτύου μεταφορών 	
Οικονομική δραστηριότητα	Άμεσες	<ul style="list-style-type: none"> • Παρεμπόδιση της πρωτογενούς παραγωγικής διαδικασίας 	<ul style="list-style-type: none"> • Δημιουργία νέων απασχολήσεων (θέσεις εργασίας)
		<ul style="list-style-type: none"> • Έλξη δραστηριοτήτων που έχουν άμεση σχέση με τη λειτουργία του αεροδρομίου 	
	Έμμεσες	<ul style="list-style-type: none"> • Έλξη ιδιωτικών πρωτοβουλιών και επενδύσεων, δραστηριοτήτων. 	<ul style="list-style-type: none"> • Αύξηση της ανταγωνιστικότητας των τοπικών επιχειρήσεων
Υποδομές	Άμεσες	<ul style="list-style-type: none"> • Επιβάρυνση των δικτύων ύδρευσης, αποχέτευσης (ακαθάρτων και ομβρίων) 	
	Έμμεσες		<ul style="list-style-type: none"> • Ανάπτυξη δικτύου μεταφορών και άλλου τεχνικού εξοπλισμού
Χρήσεις γης	Άμεσες	<ul style="list-style-type: none"> • Μείωση της διαθέσιμης γεωργικής γης • Αλλαγή χρήσεων γης (ακατάλληλος χώρος αναψυχής, παραθερισμού και τουρισμού) • Έλξη νέων χρήσεων 	
	Έμμεσες	<ul style="list-style-type: none"> • Αναπροσαρμογή αντικειμενικών αξιών • Πιθανή δημιουργία αυθαίρετης δόμησης • Εγκατάσταση παρόδιων επιχειρήσεων 	

Σημ. Η αύξηση της αξίας γης είναι ένα θετικό κοινωνικό δεδομένο από την άποψη των οφελουμένων ιδιοκτητών γης, όχι όμως από τη συνολική κοινωνική άποψη.

Οι πέντε κύριες κατηγορίες των επιπτώσεων του αεροδρομίου στα Μεσόγεια -φυσικό περιβάλλον, οικιστικό δίκτυο, οικονομική δραστηριότητα, υποδομές και χρήσεις γης- αλληλοσυσχετίζονται. Η αλληλοεπίδραση αυτή, φαίνεται στον πίνακα 8.2, τα αποτελέσματα του οποίου απεικονίζονται στο διάγραμμα 8-1, απ' όπου ξεχωρίζουν οι αυτόνομες επιπτώσεις (που δεν επηρεάζουν και δεν επηρεάζονται), όπως είναι κυρίως η ηχορύπανση και η ρύπανση του υπόγειου υδροφορέα. Οι επιπτώσεις που κυρίως επηρεάζονται, όπως η αλλαγή χρήσεων γης και η μείωση της διαθέσιμης γεωργικής γης, ενώ οι επιπτώσεις που επηρεάζουν είναι η αύξηση προσπελασιμότητας, η ενίσχυση των αστικών κέντρων, η έλξη δραστηριοτήτων και η ατμοσφαιρική ρύπανση. Τέλος, οι επιπτώσεις που επηρεάζουν και επηρεάζονται είναι η έλξη νέων χρήσεων και η πιθανή δημιουργία αυθαίρετης δόμησης. Για την αποφυγή των αρνητικών επιπτώσεων απαιτείται

η εφαρμογή μιας πολιτικής που θα συνδυάζει όλους τους παραπάνω τομείς, ώστε να επιτευχθεί μια ισορροπημένη ανάπτυξη στο χώρο.

Διάγραμμα 8-1: ΠΕΔΙΟ ΑΛΛΗΛΟΕΠΗΡΕΑΣΜΟΥ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ



Γενικά, η δημιουργία του αεροδρομίου στα Μεσόγεια απαγορεύει ή αποθαρρύνει την εγκατάσταση ορισμένων χρήσεων είτε λόγω κατάληψης του χώρου της γεωργικής γης, είτε λόγω των δυσμενών επιπτώσεων από τη λειτουργία του. Παράλληλα, λειτουργεί ως πόλος έλξης δραστηριοτήτων, οι οποίες είτε έχουν άμεση σχέση με τη λειτουργία του είτε επωφελούνται από τη γενικότερη υποδομή.

Πρέπει να τονίσουμε ότι, το αεροδρόμιο δεν έλκει πάντα αστικές λειτουργίες, ούτε αλλάζει δραματικά το χαρακτήρα της περιοχής στην οποία κατασκευάστηκε. Σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις, τα αεροδρόμια, μικρά ή μεγάλα, δεν άσκησαν καμία «αναπτυξιακή» επίδραση στην ευρύτερη περιοχή. Οι επιπτώσεις περιορίζονταν στην ρύπανση από τα καυσαέρια των αεροπλάνων και στα προβλήματα πρόσβασης από την πόλη. Οι μελέτες χωροθέτησης, σε τέτοιες περιπτώσεις αφορούν πρώτα την ασφάλεια των πτήσεων, δεύτερο την προσπελασιμότητα από την πόλη και τρίτον την ατμοσφαιρική και ηχητική ρύπανση και όχληση. (Σαρηγιάννης, 2001)

Στην Ελλάδα όμως, που ο έλεγχος χρήσεων είναι ανύπαρκτος και ανέφικτος πολλές φορές, η ύπαρξη του αεροδρομίου σηματοδοτεί νέες εξελίξεις στην περιοχή.

Στην Ευρώπη, τα δάση παραμένουν και μετά τη διέλευση περιαστικών δρόμων μέσα από αυτά και η γεωργική γη στην περιφέρεια των πόλεων καθώς και οι δασικές εκτάσεις

παραμένουν και δεν οικοπεδοποιούνται. Αντίθετα, στην Ελλάδα, κάθε μεγάλο έργο υποδομής έλκει και ένα πλήθος αστικών λειτουργιών. (Σαρήγιαννης, 2001)

Η αστικοποίηση των Μεσογείων, είτε «ορθολογική» είτε «άναρχη», πρόκειται να ανατρέψει οριστικά τις λεπτές ισορροπίες ανάμεσα στην Αθήνα και την υπόλοιπη Αττική. Από τη μέχρι σήμερα θετική συμβολή των Μεσογείων στο περιβαλλοντικό ισοζύγιο, περνάμε σε νέα αρνητική συμβολή που θα πηγάζει όχι μόνο από το αεροδρόμιο, αλλά κυρίως από τη δεύτερη Αθήνα που επιδιώκεται να δημιουργηθεί γύρω του, πράγμα το οποίο, θα πρέπει η πολιτεία να αποτρέψει με κάθε δυνατό μέσο, ώστε να μην επιβαρυνθεί η περιοχή με άλλες χρήσεις που δεν εξυπηρετούν αποκλειστικά και μόνο το αεροδρόμιο.

9. ΑΡΧΕΣ- ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ

Μέσα από τα στοιχεία που συνθέτουν την σημερινή δυναμική εξέλιξη των Μεσογείων και την ένταση αυτής της εξέλιξης, λόγω του αεροδρομίου και των δικτύων μεταφοράς, επιβάλλεται να διατηρηθεί ένα φυσικό περιβάλλον κατάλληλο για τη διατήρηση στο μέγιστο βαθμό της σημερινής οικολογικής ισορροπίας, ικανής να προσφέρει τις κατάλληλες φυσικές συνθήκες σε όσους κατοικούν, εργάζονται σ' αυτήν ή την επισκέπτονται.

Στο πλαίσιο αυτό επιβάλλεται να προστατευθεί η τοπική χλωρίδα και πανίδα, να ενισχυθεί η βιοποικιλότητα, να διατηρηθεί ο δασικός χαρακτήρας με την απαγόρευση επεμβάσεων που προκαλούν αλλαγές στη φυσιογνωμία του ορεινού τοπίου και να εμπλουτιστεί η υφιστάμενη φυσική βλάστηση. Ακόμα πρέπει να διασφαλιστούν στο χώρο όλες οι απαραίτητες ζώνες προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος, να εκπονηθούν σχέδια προστασίας και διαχείρισης και να γίνει αποκατάσταση των λατομείων, ώστε να διατηρηθεί το φυσικό κεφάλαιο που έχει απομείνει και να προστατευθεί η μοναδικότητα του ιδιαίτερου φυσικού κάλλους της περιοχής. (EDP,ENVIPLAN,2001)

Ως προς τη λειτουργία του αεροδρομίου θα πρέπει να ληφθούν τεχνικά, λειτουργικά και θεσμικά μέτρα και ρυθμίσεις σε συνδυασμό με την καθιέρωση προγραμμάτων παρακολούθησης των επιπτώσεων (πρόγραμμα παρακολούθησης της ποιότητας της ατμόσφαιρας, εργαστηριακές αναλύσεις βιολογικού καθαρισμού, σύστημα διαρρών καυσίμων κλπ), για την ελαχιστοποίηση των επιβαρύνσεων του περιβάλλοντος, τόσο στην ατμόσφαιρα όσο και στον υπόγειο υδροφόρα.

Η αραϊή, διάσπαρτη και γραμμική οικιστική ανάπτυξη, χωρίς πολεοδομική συνεκτικότητα που παρατηρείται στην περιοχή, θα πρέπει να εντοπίζεται σε συγκεκριμένα σημεία, στους υφιστάμενους οικισμούς, όπου η χωρητικότητα των εγκεκριμένων ή υπό έγκριση ΓΠΣ υπερεπαρκούν, σύμφωνα με όλες τις εκτιμήσεις, για να καλύψουν για αρκετά χρόνια. τις νέες ανάγκες οικοδομικής δραστηριότητας, όχι μόνο της κατοικίας αλλά της οικιστικής ανάπτυξης στο σύνολό της. (Γεράρδη Κ, 2001)

Απαραίτητη προϋπόθεση είναι η επιτάχυνση των εξαιρετικά αργών ρυθμών ολοκλήρωσης των πολεοδομήσεων και ο προγραμματισμός από τους επιμέρους φορείς, των απαραίτητων έργων υποδομής (αντιπλημμυρικό και αποχετευτικό δίκτυο), ώστε να αποφευχθεί η οικιστική διαρροή και η άναρχη δόμηση.

Για τον περιορισμό της χωρικής επέκτασης των πολεοδομικών σχηματισμών, βασική αρχή αποτελεί η κατάργηση της εκτός σχεδίου δόμησης και η δυνατότητα οργανωμένων αναπτύξεων σε συγκεκριμένες περιοχές μετά από σχεδιασμό. (Οικονόμου Δ., 2001) Ενώ, θα πρέπει να υπάρχει γενική εποπτεία για την προστασία και τον έλεγχο των αλλαγών χρήσεων γης. Τι κατασκευάζεται, τι οικοδοποιείται, τι χρήσεις παίρνει και τι χρήσεις αλλάζει.

Η γεωργική παραγωγή της πεδιάδας των Μεσογείων πρέπει να προστατευθεί με την κατάλληλη πολιτική κινήτρων, με φοροαπαλλαγές και κίνητρα για οικονομικά βιώσιμη γεωργική γη και με την ύπαρξη επενδύσεων και σύγχρονων μορφών εκμετάλλευσης στον γεωργικό τομέα. Απαιτείται, λοιπόν, πολιτική γεωργικής ανάπτυξης από το υπουργείο Γεωργίας, κάτι που δεν υπάρχει σήμερα. (Αραβαντινός Α, 2001)

Η ισχυροποίηση της γεωργικής γης πρέπει να επιτευχθεί και για λόγους περιβάλλοντος και τοπίου. Η ελαχιστοποίηση της απώλειας της γεωργικής γης, θα διασφαλίσει τη φυσική συνέχεια των ορεινών και πεδινών περιοχών.

Ο αρχαιολογικός χώρος της Βραυρώνας, τα ιστορικά κτίρια και τα μνημεία, μπορούν να συντελέσουν στην προβολή της πολιτιστικής κληρονομιάς. Άρα η ανάδειξη της ταυτότητας και η αναβάθμιση της πολιτιστικής κληρονομιάς αποτελεί ένα σημαντικό στόχο. (Γεράρδη Κ, 2001)

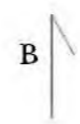
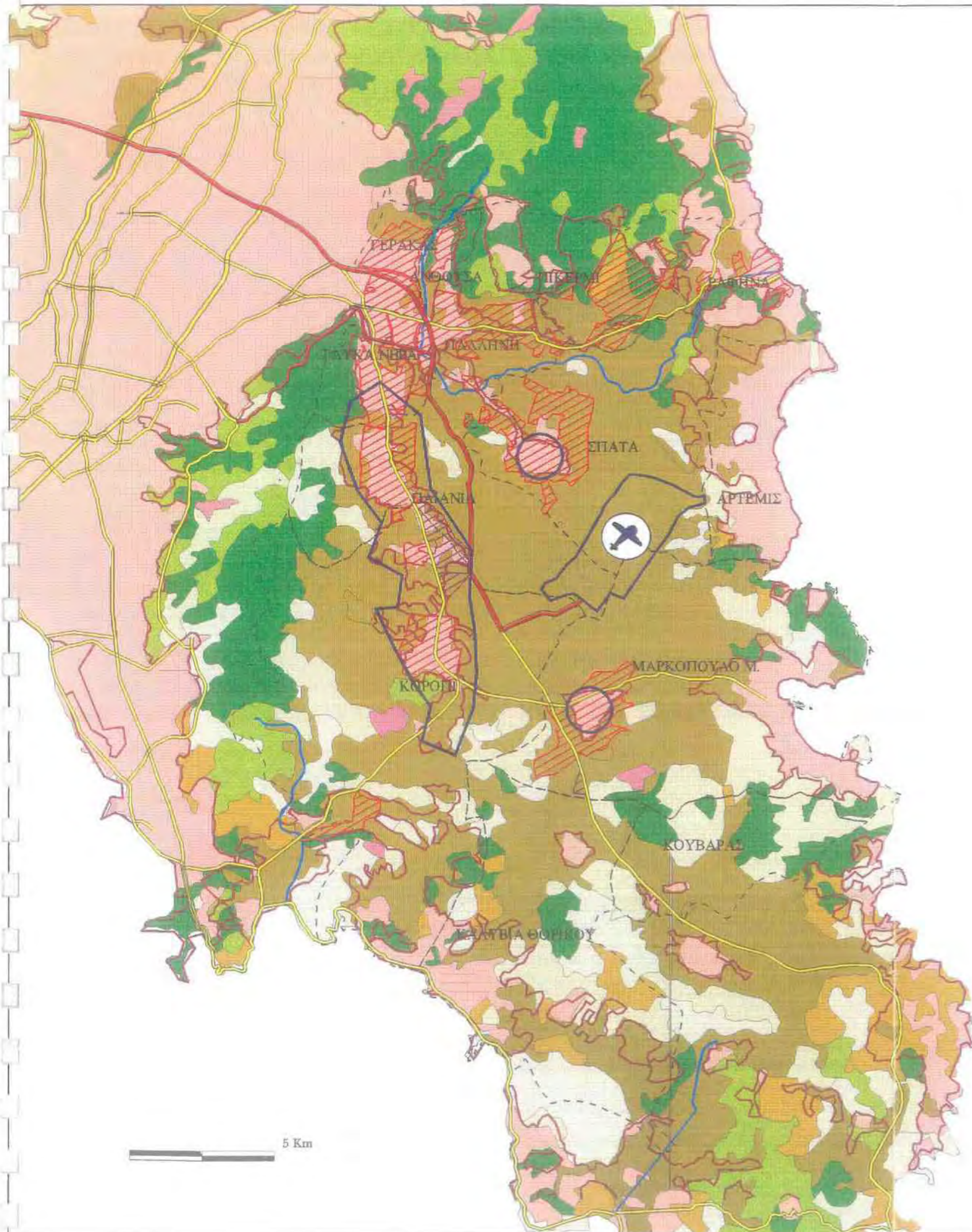
Τέλος, ένα από τα ελάχιστα μέτρα προστασίας για την κατοχύρωση της επιθυμητής κατεύθυνσης της ανάπτυξης αποτελεί η άμεση θεσμοθέτηση της ΖΟΕ, ώστε να αποτραπεί η άναρχη δόμηση και να προστατευθεί η γεωργική γη και το φυσικό περιβάλλον. Η ΖΟΕ θα επέτρεπε σήμερα, με τον καθορισμό νέων παραγωγικών ζωνών και την απελευθέρωση άλλων, την ορθολογικότερη οργάνωση των επενδυτικών κινήσεων, που είναι άμεσα συνδεδεμένα με τη λειτουργία του νέου αεροδρομίου. (Σεράος, 2001)

9.1 ΠΡΟΤΑΣΗ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗΣ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ

Στο χώρο των Μεσογείων μπορούμε να διακρίνουμε τα ακόλουθα συστήματα οικιστικής ανάπτυξης:

1. Το σύστημα Γέρακας - Γλυκά Νερά - Παιανία - Κορωπίου (με ΜΕΡΜ 4,1% για το 91-01), που τείνει να σχηματίσει μια συνεχή οικιστική ζώνη στις ανατολικές υπώρειες του Υμηττού, όπως φαίνεται στο χάρτη από τη δόμηση του 1996 και 2001.

2. Το σύστημα των οικισμών Ανθούσας, Παλλήνης και Πικερμίου που έχει αναπτυχθεί στις νότιες υπώρειες της Πεντέλης, (με ΜΕΡΜ 3,7% για το 91-01), που



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ - ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
 ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
 ΧΑΡΤΗΣ 10:
 ΠΡΟΤΑΣΗ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

- ΥΠΟΜΝΗΜΑ
- ΕΛΑΤΗ - ΠΕΥΚΗ
 - ΑΝΑΔΑΣΩΣΕΙΣ ΛΕΥΚΗΣ
 - ΘΑΜΝΟΙ
 - ΓΕΩΡΓΙΚΕΣ ΚΑΛ/ΓΕΙΕΣ
 - ΧΟΡΤΟΛ/ΚΕΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ
 - ΟΙΚΙΣΜΟΙ 92
 - ΛΑΤΟΜΕΙΑ
 - ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΕΠΕΚΤΑΣΗ 96
 - ΟΡΙΑ ΓΠΣ
 - ΟΡΙΑ ΒΙΟΠΑ
 - ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ
 - ΚΥΡΙΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
 - ΟΡΙΑ Ο.Τ.Α.
 - ΚΥΡΙΑ ΡΕΜΑΤΑ
 - ΠΡΟΤΑΣΗ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

ΕΚΠΟΝΗΤΗΣ:
 ΜΑΡΑΓΚΟΥΔΑΚΗ ΚΑΤΕΡΙΝΑ

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2002



συμπληρώνονται από διάφορους οικοδομικούς συνεταιρισμούς που φτάνουν μέχρι τη Ραφήνα.

3. Το σύστημα των μεσόγειων οικισμών Σπάτα, Μαρκόπουλο, Κουβαράς και Καλύβια Θορικού με (MEPM 4,2% για το 91-01), που προτείνεται να διατηρήσουν την αυτοτέλεια τους στο χώρο.

4. Το σύστημα των παράλιων οικισμών Ραφήνα και Αρτέμιδα, με (MEPM 5% για το 91-01).

Με βάση το υφιστάμενο θεσμοθετημένο οικιστικό δίκτυο και τη σημερινή δόμηση που παρατηρείται στην περιοχή μελέτης, όπως φαίνεται στο χάρτη 10, μπορούμε να προτείνουμε για το σύστημα των μεσόγειων οικισμών (3), τον περιορισμό της δόμησης, καθώς δεν θα έπρεπε να γίνουν επεκτάσεις του νομοθετικού σχεδίου. Για αυτό το σύστημα θα πρέπει να υπάρχει η δυνατότητα δημιουργίας πυκνότερων πυρήνων, ώστε να διασφαλιστεί στο καλύτερο και επιθυμητό τρόπο η παραγωγική συνέχεια των γεωργικών περιοχών, που περιβάλλει αυτούς τους οικισμούς.

Στη ζώνη του Υμηττού φαίνεται μια συνεχή οικιστική ανάπτυξη από το Γέρακα μέχρι και το Κορωπί. Η επέκταση των εγκεκριμένων σχεδίων σε αυτόν τον άξονα θα αποτρέψει την αυθαίρετη δόμηση, ενώ ταυτόχρονα θα απορροφήσει το μεγαλύτερο μέρος της πληθυσμιακής αύξησης μεταξύ των ετών 2005 και 2020, ενώ το υπόλοιπο θα καλυφθεί από την αύξηση του ποσοστού κορεσμού εντός των εγκεκριμένων ορίων του συνόλου των οικισμών που βρίσκονται στον άξονα Σταυρού - Ραφήνας, καθώς και των παράλιων οικισμών, Αρτέμιδας και Ραφήνας. Στον άξονα αυτό των παράλιων οικισμών, οι περιοχές 1^{ης} κατοικίας θα πρέπει να αναζητηθούν εντός των θεσμοθετημένων ορίων περιοχών παραθεριστικής κατοικίας και να υπάρξει μια εξυγίανση της δημιουργημένης ήδη κατάστασης.

Συνολικά, επιβάλλεται μια ορθολογική ανάπτυξη της ευαίσθητης αυτής περιοχής με γνώμονα πάντα τον σεβασμό στο χαρακτήρα της περιοχής, με την ιδιαίτερη αισθητική αξία και τα μορφολογικά χαρακτηριστικά του υπαίθριου αττικού τοπίου.

10. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αραβαντινός Α. (2001), *Εισήγηση «Μεσόγεια. S.O.S. για το μέλλον της Αττικής»*, 3 Ιουλίου, ΣΑΔΑΣ-ΣΕΠΟΧ
- Βεντούρη-Νεοκοσμίδη Ζ. (2001), *«Σημειώσεις Βιομηχανικής Οργάνωσης και Πολιτικής»*, Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών.
- Βλαστός Θ.(1993), «Επικίνδυνες επιλογές και αδιέξοδοι κατευθύνσεις της πολιτικής υπέρ των συγκοινωνιακών μετασχηματισμών κλίμακας στην πρωτεύουσα και την περιφέρειά της», *Εισήγηση- «Μεγάλα έργα και ρυθμίσεις στην Αττική»*, 3-4 Ιουνίου, ΤΕΕ.
- Βλαστός Θ.(2001), «Το αεροδρόμιο των Σπάτων», *Αρχιτέκτονες*, αρ. 27.
- Γαλάτη Π.(2001), «Ανοχύρωτα στην αυθαιρεσία τα Μεσόγεια», *Η Καθημερινή*, 4-03-01
- Γεράρδη Κ. (2001), «Στόχος του στρατηγικού σχεδίου της Αττικής για την ανάπτυξη και την προστασία των Μεσογείων», *Εισήγηση «Μεσόγεια. S.O.S. για το μέλλον της Αττικής»*, 3 Ιουλίου, ΣΑΔΑΣ-ΣΕΠΟΧ
- Γιαννάτος Γ (2001), *Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων - Μελέτη Μαραθώνιας Διαδρομής*.
- Γρατσία Ν. (1999), «Προαστιακός Σιδηρόδρομος Αττικής», *Ενημερωτικό δελτίο του ΣΜΠΕ αρ.266*.
- Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε., Υπηρεσία Περιβάλλοντος (2001), «Περιβαλλοντική Έκθεση Ιανουάριος-Ιούνιος 2001».
- Δράκος Α.(1995),«Αξιολόγηση του νέου Διεθνούς Αεροδρομίου των Σπάτων», *Διπλωματική εργασία στο τμήμα χωροταξίας*.
- ENVIPLAN, EDP, ΟΡΣΑ (2001), «Ολοκληρωμένο Στρατηγικό και επιχειρησιακό σχέδιο για το πράσινο στην Αττική», Α' φάση.
- Ιακωβίδης Α. (1996), «Συγκοινωνιακά έργα της Αττικής: Ο ρόλος και οι επιπτώσεις τους.», *Πρακτικά Διεθνούς Συνεδρίου: Αθήνα -Αττική, Στρατηγικός Σχεδιασμός για μια βιώσιμη Ανάπτυξη, 22-24 Μαΐου 1996, Αθήνα*.
- ΠΙΑ, ΟΡΣΑ (1996), «Αναπτυξιακές Προοπτικές και Σχεδιασμός- Εναλλακτικές προτάσεις», *Ανάλυση-Πρόταση*.

- ΠΠΑ, ΟΡΣΑ (1998) «Αναπτυξιακές Προοπτικές και Σχεδιασμός- Εναλλακτικές προτάσεις», *Περίληψεις Προηγούμενων Φάσεων*.
- ΠΠΑ, ΟΡΣΑ (1998) «Αναπτυξιακές Προοπτικές. Χωροταξικός προγραμματισμός και Σχεδιασμός. Τελική πρόταση», 6^η φάση.
- ΠΠΑ, ΟΡΣΑ (1996) «Αναπτυξιακές Προοπτικές και Σχεδιασμός- Εναλλακτικές προτάσεις», *Ειδική Έρευνα Τεχνικής Υποδομής*.
- ΠΠΑ, ΟΡΣΑ (1997) «Αναπτυξιακές Προοπτικές και Σχεδιασμός- Εναλλακτικές προτάσεις», 2^η φάση *Ειδικής Έρευνα Τεχνικής Υποδομής*, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και
- Λουκάκης Π. (1996), «Οικονομικές και χωρικές επιπτώσεις στην Αττική από την κατασκευή του νέου αεροδρομίου "Έλ. Βενιζέλος" στα Μεσόγεια.», *Πρακτικά Διεθνούς Συνεδρίου: Αθήνα -Αττική, Στρατηγικός Σχεδιασμός για μια βιώσιμη Ανάπτυξη, 22-24 Μαΐου 1996, Αθήνα*.
- Λουκάκης Π.(2001), «Συνοπτική έκθεση για το χωροταξικό σχεδιασμό της πεδιάδας των Μεσογείων», *Αρχιτέκτονες, αρ. 27*.
- Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό (1997), *Εξέλιξη Πληθυσμού και Απασχόλησης*.
- Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό (2000), *Η υπάρχουσα κατάσταση των μεταφορών στο νομό Αττικής*, Έκθεση 2
- Μπεσκένη Β., Κωνσταντέλλος Γ., Ανδρούτσος Γ.(2001), «Πτήσεις υψηλού ρίσκου από τα Σπάτα», *Ελεύθερος Τύπος 24-08-01*
- Μπίρης Γ.,(2001), «Νέο αεροδρόμιο Σπάτων», *Αρχιτέκτονες, αρ. 26*.
- Μπούμης Θ.(1993), «Συγκοινωνιακά έργα υποδομής», *Εισήγηση- «Μεγάλα έργα και ρυθμίσεις στην Αττική»*, 3-4 Ιουνίου, ΤΕΕ.
- Μυλωνάς Γ.(1982), *Μελέτη Οικονομικής Σκοπιμότητας Νέου Αεροδρομίου στα Σπάτα*.
- Οικονόμου Δ. (2001), «Κατευθύνσεις για την επικαιροποίηση του ρυθμιστικού σχεδίου και της πολεοδομικής οργάνωσης των Μεσογείων», *Εισήγηση «Μεσόγεια. S.O.S. για το μέλλον της Αττικής»*, 3 Ιουλίου, ΣΑΔΑΣ-ΣΕΠΟΧ
- Οικονόμου Δ. (1995), «Χρήσεις γης και δόμηση στον εξωαστικό χώρο», *Σειρά ερευνητικών εργασιών*, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
- ΟΡΣΑ (1998), «Οριοθέτηση ζωνών και καθορισμός χρήσεων γης και όρων δόμησης στην περιοχή της ΖΟΕ Ανατολικής Αττικής-Μεσογείων.», *Εισήγηση*
- Παπαμιχαήλ Δ.(2001), «Αττική οδός», *Αρχιτέκτονες, αρ. 27*.

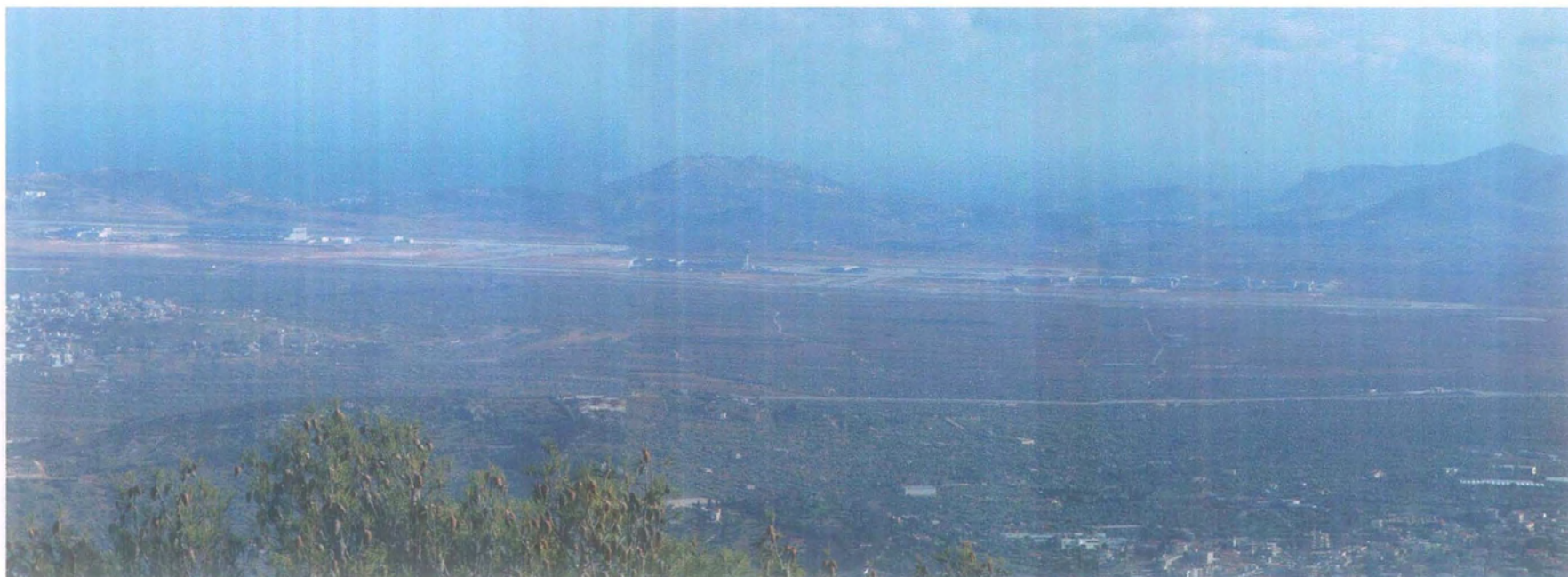
- Παραδεισόπουλος Ι.(2001), «Προαστιακός σιδηρόδρομος και το νέο αεροδρόμιο των Σπάτων», *Αρχιτέκτονες*, αρ. 27.
- Παρασκευόπουλος Γ., Μοδινός Μ.(1993), «Μεγάλα έργα, περιβάλλον και οι ανάγκες της πόλης», *Εισήγηση- «Μεγάλα έργα και ρυθμίσεις στην Αττική»*, 3-4 Ιουνίου, ΤΕΕ.
- Πολυχρονόπουλος Δ., Σερράος Γ,(2001), «Πολεοδομικοί μετασχηματισμοί και αλλοιώσεις του φυσικού χώρου από το νέο αεροδρόμιο της Αθήνας», *Αρχιτέκτονες*, αρ. 26.
- Πρόγραμμα ADAPT (2000), «*Η προοπτική των επιχειρήσεων στην ευρύτερη περιοχή του αερολιμένα 'Ελευθέριος Βενιζέλος'*», *Ενημερωτικό δελτίο*.
- Σαρήγιαννης Γ.(2001), «Το αεροδρόμιο των Σπάτων και η Αθήνα», *Αρχιτέκτονες*, αρ. 26.
- Σεραός (2001), *Εισήγηση «Μεσόγεια. S.O.S. για το μέλλον της Αττικής»*, 3 Ιουλίου, ΣΑΔΑΣ-ΣΕΠΟΧ
- Σιωμόπουλος Κ.(2001), «Τα Βιομηχανικά και Βιοτεχνικά Πάρκα στην Αττική», *Ακίνητα*, 9
- ΣΠΜΕ (2000), «Αεροδρόμιο Σπάτων- Ο 'Ελευθέριος Βενιζέλος' απογειώνεται», *Ενημερωτικό δελτίο του ΣΠΜΕ αρ.279*.
- ΣΠΜΕ (2000), «Αεροδρόμιο Σπάτων- Οι σταθμοί στην πορεία του έργου», *Ενημερωτικό δελτίο του ΣΠΜΕ αρ.280*.
- ΣΠΜΕ (2000), «Αεροδρόμιο Σπάτων- Τεχνικό ρεπορτάζ», *Ενημερωτικό δελτίο του ΣΠΜΕ αρ.273*.
- ΤΕΕ (1999)., «Οι επεκτάσεις του Μετρό Αθηνών», *Ενημερωτικό δελτίο του ΤΕΕ αρ.2051*.
- ΤΕΕ (1976), «Συμβολή στη χάραξη πορείας για μια σωστή απόφαση σχετικά με το νέο αεροδρόμιο της Αθήνας», *Τεχνικά Χρονικά*.
- Τσούκα Δ., Χαραλαμπίκης Ι., Αμπακουμπιν Κ. (1989), «Η εκτίμηση των Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων στα Αεροδρόμια», *Τεχνικά Χρονικά*
- TRADEMCO, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε. (2000), «Μελέτη για το Θόρυβο των αεροσκαφών κατά τη λειτουργία του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος». Τελική έκθεση.»
- ΥΧΟΠ (1980), *Πρωτεύουσα 2000-Διαμέρισμα 9(Μελέτη σχεδίου οργάνωσης και ρυθμίσεων*.

- Φώτης Γ, Γραϊκούσης Γ, Μανέτος Π.(2001), «Πληθυσμιακή και οικοδομική εξέλιξη των Αττικών Δήμων και Κοινοτήτων», *Αρχιτέκτονες*, αρ. 27.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΤΟ INTERNET

- www.anattiki.gr
- www.athensairport-2001.gr
- www.gnto.gr
- www.minenv.gr
- www.yme.gr
- www.iata.com

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ



Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος»
Άποψη από τον Υμηττό

Παιανία
(Λήψη από Υμηττό,
Ιαν. 2002)





Αεροδρόμιο «Ελ. Βενιζέλος» - Παιανία
(Λήψη από Υμηττό, Ιαν. 2002)



Περιφερειακή Υμηττού
σε σύνδεση με τον κόμβο Κατεχάκη-
περιφ. Καρέα
(Λήψη από Υμηττό, Ιαν. 2002)



Περιφερειακή Γυμητού
(Λήψη από Γυμητό, Ιαν. 2002)



Αττική οδός - Μεσόγεια
(Λήψη από Υμηττό, Ιαν. 2002)



Μεσόγεια
(Λήψη από Υμηττό, Ιαν. 2002)



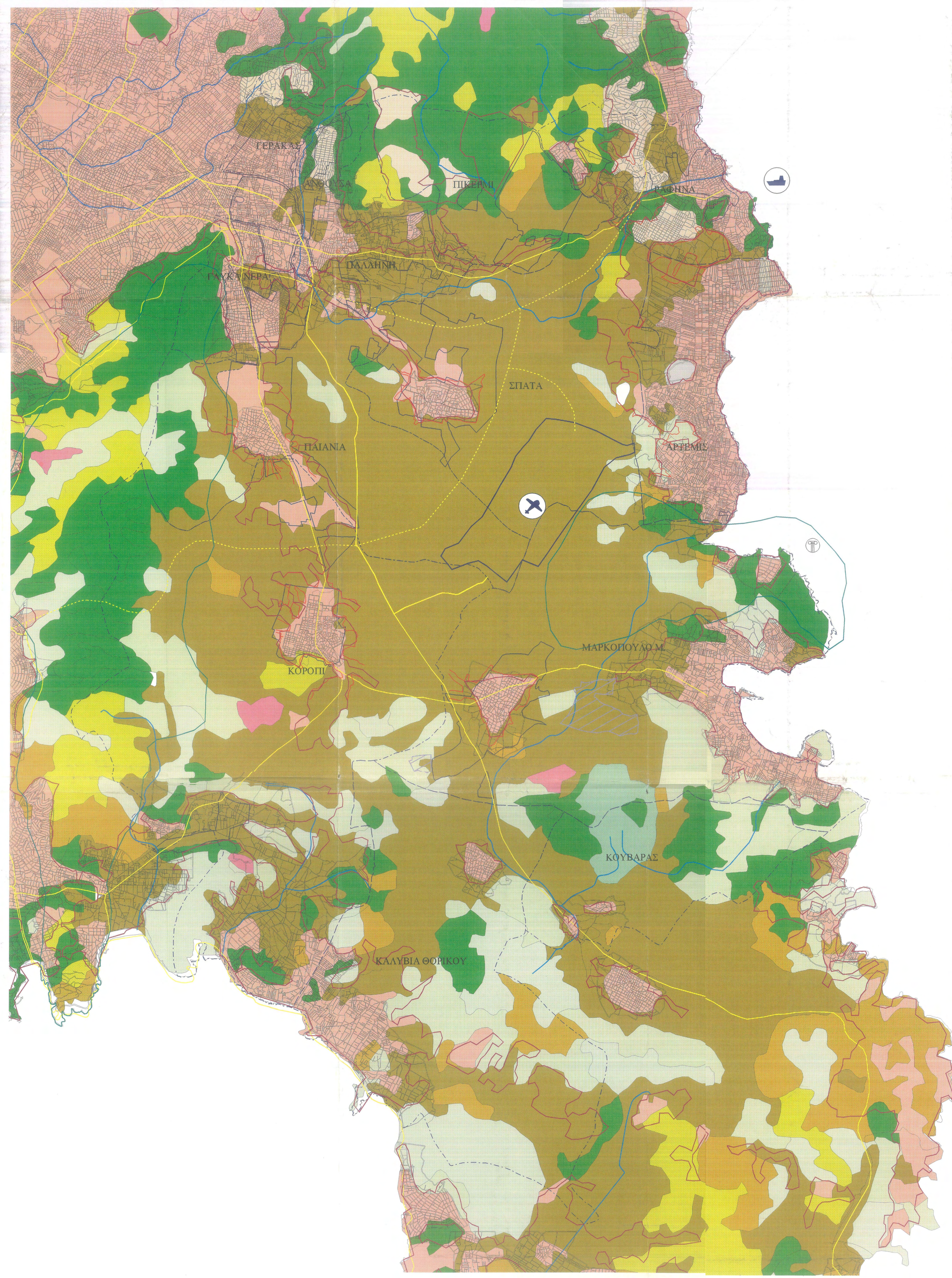
Μεσόγεια
(Λήψη από Υμηττό, Ιαν. 2002)



Η περιοχή των Μεσογείων.
Δορυφορική εικόνα (λήψη 1996).



B



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
 ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
 Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΤΩΝ ΣΠΑΤΩΝ
 ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ

ΧΑΡΤΗΣ - ΚΛΙΜΑΚΑ : 1:50.000

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΕΛΑΤΗ - ΠΕΥΚΗ
- ΑΝΑΔΑΣΩΣΕΙΣ ΛΕΥΚΗΣ
- ΘΑΜΝΟΙ
- ΓΕΩΡΓΙΚΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ
- ΧΟΡΤΟΛΥΚΕΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ
- ΟΙΚΙΣΜΟΙ 92
- ΛΑΤΟΜΕΙΑ
- ΘΕΣΜΟΒΕΤΗΜΕΝΑ ΟΡΙΑ Γ.Π.Σ. -ΒΙΟΠΑ
- ΟΙΚΙΣΜΟΙ 1996 (ΜΑΜ-ΟΡΣΑ)
- ΔΟΜΗΣΗ 1996 (ΔΟΥΡΥΦΟΡΙΚΗ)
- ΔΟΜΗΣΗ 2001 (ΑΕΡΟΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ)
- ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΙ ΠΟΛΟΙ
- ΠΕΡΙΟΧΗ ΝΑΤΟΥΡΑ
- ΡΕΜΑΤΑ
- ΒΑΣΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
- ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
- ΟΡΙΑ Ο.Τ.Α.

ΠΗΓΕΣ: ΔΙΑΧΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ - Ε.Δ.Ρ. 99 - Μ.Α.Μ.

ΕΚΠΟΝΗΤΗΣ: ΜΑΡΑΓΚΟΥΔΑΚΗ ΚΑΤΕΡΙΝΑ

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2002