

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: Η ΑΝΑΠΛΑΣΗ
ΤΟΥ ΕΛΑΙΩΝΑ. ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΚΑΙ
ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ: ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ Δ.
ΔΕΦΝΕΡ Α.

ΣΥΝΤΑΚΤΕΡΙΕΣ: ΓΙΑΝΝΙΟΥ ΑΝΝΑ
ΓΚΑΡΙΤΖΟΥ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ

Βόλος,

Σεπτέμβριος 2003

Αφιερωμένη σε όλους όσους μας βοήθησαν...

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η εκπόνηση κάθε διπλωματικής εργασίας είναι μια διαδικασία η οποία απαιτεί αρκετό προσωπικό χρόνο και κόπο από τους φοιτητές. Για την επιτυχή όμως ολοκλήρωση κάθε πτυχιακής μελέτης, εκτός από τους φοιτητές συμβάλλουν σημαντικά και αρκετά άλλα άτομα τα οποία χωρίς κανένα προσωπικό όφελος βοηθάνε ώστε να επιτευχθεί ένα καλύτερο αποτέλεσμα.

Για το λόγο αυτό θα θέλαμε να αναφερθούμε στα άτομα που μας βοήθησαν να φτάσουμε την εργασία μας σε αυτό το επίπεδο και να τα ευχαριστήσουμε για την πολύτιμη συμβολή τους.

Αρχικά θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε την κυρία Δ. Αργύρη και τον κύριο Κ. Κανδηλώρο από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας, γιατί χωρίς την πολύτιμη συνεργασία τους αλλά και την βιβλιογραφία που μας διέθεσαν η ολοκλήρωση της πτυχιακής μας θα ήταν πολύ πιο δύσκολη. Επίσης, θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε την κυρία Κ. Σαπουντζάκη καθηγήτρια στο Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο για τα άρθρα και τις παρατηρήσεις που μας παρείχε σχετικά με τον Ελαιώνα.

Στη συνέχεια θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε τους επιβλέποντες καθηγητές μας Α. Δέφνερ και Δ. Οικονόμου για τον χρόνο που μας αφιέρωσαν και για τις διορθώσεις που μας έκαναν ώστε η εργασία να είναι πιο ολοκληρωμένη.

Τέλος θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε όλους μας τους συμφοιτητές οι οποίοι μας βοήθησαν κατά την διάρκεια της εκπόνησης της πτυχιακής μας εργασίας είτε λύνοντάς μας κάποια τεχνικά θέματα που παρουσιάζονταν είτε κάνοντάς μας κάποιες εύστοχες παρατηρήσεις πάνω στο θέμα μας. Ιδιαίτερα θέλουμε να ευχαριστήσουμε το προσωπικό του εργαστηρίου οπτικοακουστικής ανάλυσης του πανεπιστημίου μας για την άψογη εξυπηρέτηση που μας παρείχε στην οπτικοακουστική κάλυψη της παρουσίασής μας.

| | |
|-----------------------|----|
| ΕΙΣΑΓΩΓΗ | 13 |
|-----------------------|----|

ΜΕΡΟΣ Α

Η ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΛΕΚΑΝΟΠΕΔΙΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ

| | |
|---|----|
| 1. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΛΕΚΑΝΟΠΕΔΙΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ | 18 |
| <u>1.1 ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΝΟΜΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ</u> | 20 |
| <u>1.2 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ</u> | 25 |
| <u>1.3 ΣΧΕΔΙΟ ΠΟΛΗΣ</u> | 30 |
| <u>1.4 ΥΔΡΕΥΣΗ – ΑΠΟΧΕΤΕΥΣΗ</u> | 30 |

ΜΕΡΟΣ Β

Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΕΛΑΙΩΝΑ

| | |
|---|----|
| 2. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΚΑΙ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΕΛΑΙΩΝΑ | 34 |
| <u>2.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ</u> | 34 |
| <u>2.2 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ</u> | 38 |
| 3. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ | 41 |
| <u>3.1 Η ΕΙΚΟΝΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ</u> | 41 |
| <u>3.2 ΟΙ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΕΛΑΙΩΝΑ</u> | 48 |
| <u>3.3 ΤΟ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ</u> | 49 |
| <u>3.4 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΩΝ</u> | 50 |
| <u>3.5 ΤΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ</u> | 51 |
| <u>3.6 ΤΟ ΑΜΑΞΟΣΤΑΣΙΟ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ ΚΑΙ ΤΟ ΚΤΕΛ</u> | 53 |
| <u>3.7 ΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΣΑΝ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ</u> | 56 |

| | |
|--|----|
| 4. Ο ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΕΛΑΙΩΝΑ | 57 |
| <u>4.1 Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ</u> | 57 |
| <u>4.2 Η ΜΕΤΑΠΟΙΗΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΣΤΟΝ ΕΛΑΙΩΝΑ</u> | 59 |
| <u>4.3 ΤΟ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ</u> | 65 |
| <u>4.4 Ο ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ</u> | 68 |
| 5 ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ | 70 |
| <u>5.1 ΑΕΡΙΑ ΑΠΟΒΛΗΤΑ</u> | 70 |
| <u>5.2 ΥΓΡΑ ΑΠΟΒΛΗΤΑ</u> | 71 |
| <u>5.3 ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΚΑΥΣΕΙΣ</u> | 71 |
| 6. ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ | 73 |
| <u>6.1 ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΩΝ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΟΝ ΕΛΑΙΩΝΑ</u> | 73 |
| <u>6.2 ΤΟ ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ 74/Δ/91(ΦΕΚ 74/Δ/14-2-1991)</u> | 76 |
| <u>6.3 ΤΟ ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ 1049/Δ/95 (ΦΕΚ 1049/Δ/30-10-95)</u> | 78 |
| <u>6.4 ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕ ΤΟ Π.Δ. 500/Δ/01 (ΦΕΚ 500/Δ/29-6-2001)</u> | 80 |
| <u>6.5 ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕ ΤΟ Π.Δ. 363/Δ/02 (ΦΕΚ 363/Δ/8-5-2002)</u> | 80 |
| <u>6.6 ΤΟ ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ 742/Δ/96 (ΦΕΚ 742/Δ/11-7-96)</u> | 81 |
| <u>6.7 Ο ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΘΗΝΑΣ</u> | 83 |

7. ΑΝΑΦΟΡΑ ΠΑΛΑΙΟΤΕΡΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΑΙΩΝΑ.....84

7.1 ΜΕΛΕΤΕΣ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΟΝ ΕΛΑΙΩΝΑ.....84

7.1.1 ΜΕΛΕΤΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΒΙΠΑ – ΒΙΟΠΑ ΔΗΜΩΝ ΡΕΝΤΗ, ΤΑΥΡΟΥ, ΜΟΣΧΑΤΟΥ Α΄ΦΑΣΗ. (ΓΡΑΦΕΙΟ Θ. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗ ΙΟΥΛΙΟΣ 1987)

7.1.2 ΜΕΛΕΤΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΒΙΠΑ – ΒΙΟΠΑ ΔΗΜΩΝ ΡΕΝΤΗ, ΤΑΥΡΟΥ ΚΑΙ ΜΟΣΧΑΤΟΥ Β΄ΦΑΣΗ. (ΓΡΑΦΕΙΟ Θ. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗ, 1988)

7.1.3 ΠΡΟΜΕΛΕΤΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΒΙΠΑ – ΒΙΟΠΑ ΔΗΜΩΝ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ, ΑΙΓΑΛΕΩ ΚΑΙ ΑΘΗΝΑΣ (ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΤΣΟΥΦΗ, ΙΟΥΛΙΟΣ 1987)

7.1.4 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΕΛΑΙΩΝΑ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ (ΕΜΠ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΣ, 1992)

7.1.5 ΜΕΛΕΤΗ ΕΛΑΙΩΝΑ 1994-1996 (ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΑΘΗΝΑΣ & ΕΜΠ, 1997)

7.2 ΚΛΑΔΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΙΣ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....87

7.2.1 ΥΠΕΧΩΔΕ – ΠΕΡΠΑ , ΜΕΛΕΤΗ Π-6, (1985)

7.2.2 ΜΕΛΕΤΕΣ ΜΕΤΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΓΙΑ 6 ΚΛΑΔΟΥΣ (ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΣΕΚΟΥΡΑ – ΔΟΞΙΑΔΗ, 1988)

7.2.3 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΤΟΥ ΕΛΑΙΩΝΑ, (ΕΜΠ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ, ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΔΗΜΩΝ ΕΛΑΙΩΝΑ, 1992)

7.2.4 ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΜΠ ΜΕ ΘΕΜΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΖΩΝΩΝ ΕΝΤΟΣ ΠΟΛΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΠΟ ΑΥΤΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ, (ΕΜΠ, 1995).

ΜΕΡΟΣ Γ

ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΟΥ ΕΛΑΙΩΝΑ

| | |
|--|-----|
| ΑΡΧΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ | 90 |
| 8. Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΩΝ ΜΕΤΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ | 90 |
| <u>8.1 Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ ΚΑΙ Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ</u> | 90 |
| <u>8.2 Η ΑΝΑΓΚΗ ΜΕΤΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙ ΚΑΘΟΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ</u> | |
| <u>8.3 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΜΕΤΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ</u> | 95 |
| <u>8.4 ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΜΕΤΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ</u> | 96 |
| <u>8.5 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΜΕΛΕΤΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΜΕΤΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΩΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ ΕΚΤΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ</u> | 97 |
| <u>8.6 ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑ</u> | 100 |
| <i>8.6.1 ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΙΑ</i> | |
| <i>8.6.2 ΓΑΛΛΙΑ</i> | |
| 9. Ο ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΜΕ ΒΑΣΗ ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ | 103 |
| <u>9.1 ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΚΑΙ ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ</u> ...104 | |
| <i>9.1.1 ΗΛΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΗΛΙΟΠΡΟΣΤΑΣΙΑ</i> | |
| <i>9.1.2 ΘΕΡΜΙΚΗ ΑΔΡΑΝΕΙΑ</i> | |
| <i>9.1.3 ΦΥΣΙΚΟΣ ΑΕΡΙΣΜΟΣ</i> | |
| <i>9.1.4 ΦΥΣΙΚΟΣ ΔΡΟΣΙΣΜΟΣ</i> | |

| | |
|--|-----|
| <u>9.2 Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΦΥΤΟΚΑΛΥΨΗΣ ΣΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΩΝ ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΩΝ ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ</u> | 107 |
| <u>9.3 Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΩΝ ΠΑΡΚΩΝ ΣΤΗΝ ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΕΛΑΙΩΝΑ</u> | 110 |
| <i>9.3.1 Η ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΕΛΑΙΩΝΑ</i> | |
| <i>9.3.2 ΠΑΡΚΟ Π.ΡΑΛΛΗ</i> | |
| <i>9.3.3 ΠΑΡΚΟ ΑΓ.ΑΝΝΗΣ</i> | |
| 10. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ | 116 |
| <u>10.1 ΟΙ ΑΙΤΙΕΣ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ – ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΕΛΑΙΩΝΑ</u> | 116 |
| <u>10.2 ΟΙ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΣΗΜΕΡΙΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ</u> | 119 |
| <u>10.3 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ SWOT</u> | 120 |
| <u>10.4 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΩΝ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΩΝ</u> | 122 |
| <u>10.5 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΩΝ</u> | 123 |
| <u>10.6 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΥΚΑΙΡΙΩΝ</u> | 126 |
| <u>10.7 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΑΠΕΙΛΩΝ</u> | 127 |
| <u>10.8 ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT</u> | 128 |
| 11. ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΛΑΙΩΝΑ. | |
| ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΜΕΤΡΑ | 137 |
| <u>11.1 ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ .ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ</u> | 137 |
| <u>11.2 ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ</u> | |
| <i>11.2.1 ΟΙ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΑΙΩΝΑ</i> | |

| | |
|--|-----|
| 11.2.2 ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ | |
| 11.2.3 ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΜΕΤΑΠΟΙΗΤΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ | |
| 11.2.4 ΜΕΤΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΟΧΛΟΥΣΩΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΩΝ | |
| 11.3 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΠΡΟΦΙΛ | 150 |
| 11.3.1 ΑΡΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΣΤΡΟΦΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗΣ | |
| 11.3.2 Ο ΒΙΟΚΑΙΜΑΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ | |
| 11.4 ΟΙ ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΛΑΙΩΝΑ | 153 |
| 11.5 ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΤΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ | 154 |
| ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ | 156 |
| ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΛΕΚΑΝΟΠΕΔΙΟ ΑΤΤΙΚΗΣ | 159 |
| 1 ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ – ΕΞΕΛΙΞΗ | 160 |
| 1.1 ΝΕΟΛΙΘΙΚΟΙ ΧΡΟΝΟΙ | |
| 1.2 ΜΥΚΗΝΑΪΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ – ΣΥΝΟΙΚΙΣΜΟΣ | |
| 1.3 ΠΡΩΙΜΟΙ ΧΡΟΝΟΙ | |
| 1.4 Η ΕΠΟΧΗ ΤΗΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ (ΑΡΧΑΪΚΟΙ ΧΡΟΝΟΙ | |
| 1.5 ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1834-1981 | |
| 1.6 ΝΕΩΤΕΡΑ ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ | |
| 2 ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΑ ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΟΛΟΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ | 166 |
| 2.1 ΓΕΝΙΚΑ | |
| 3 ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ | 172 |

3.1 ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΚΑΠΝΟ

3.2 ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΔΙΟΞΕΙΔΙΟ ΤΟΥ ΘΕΙΟΥ (SO₂)

3.3 ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΑΙΩΡΟΥΜΕΝΑ ΣΩΜΑΤΙΔΙΑ

3.4 ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΑΛΛΕΣ ΡΥΠΑΝΤΙΚΕΣ ΟΥΣΙΕΣ

3.4.1 ΔΙΟΞΕΙΔΙΟ ΤΟΥ ΑΖΩΤΟΥ (NO₂)

3.4.2 ΟΖΟΝ (O₃)

3.4.3 ΜΟΝΟΞΕΙΔΙΟ ΤΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ (CO)

3.4.4 ΜΟΛΥΒΔΟΣ

3.4.5 ΑΝΑΠΗΤΑ

4. ΣΕΙΣΜΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ.....179

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΩΝ.....182

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....209

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

| | |
|--|-----|
| ΧΑΡΤΗΣ 1: ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ..... | 19 |
| ΧΑΡΤΗΣ 2: ΝΟΜΟΙ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ..... | 20 |
| ΧΑΡΤΗΣ 3: ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΛΕΚΑΝΟΠΕΔΙΟΥ ΑΘΗΝΩΝ..... | 24 |
| ΧΑΡΤΗΣ 4: ΓΕΩΛΟΓΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΛΕΚΑΝΟΠΕΔΙΟΥ ΑΘΗΝΩΝ..... | 27 |
| ΧΑΡΤΗΣ 5: ΥΔΡΟΓΡΑΦΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΚΑΝΟΠΕΔΙΟΥ ΑΘΗΝΩΝ..... | 29 |
| ΧΑΡΤΗΣ 6: ΧΑΡΤΗΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΕΛΑΙΩΝΑ..... | 82 |
| ΧΑΡΤΗΣ 7: ΧΑΡΤΗΣ ΑΠΟΤΥΠΩΣΗΣ ΟΡΙΟΥ ΔΗΜΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΟΥ ΕΛΑΙΩΝΑ..... | 36 |
| ΧΑΡΤΗΣ 8: ΧΑΡΤΗΣ ΑΠΟΤΥΠΩΣΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΑΡΤΗΡΙΩΝ- ΓΡΑΜΜΗ ΟΣΕ-ΣΤΑΘΜΟΥ ΜΕΤΡΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΟΥ ΕΛΑΙΩΝΑ..... | 40 |
| ΧΑΡΤΗΣ 9: ΧΑΡΤΗΣ ΑΠΟΤΥΠΩΣΗΣ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΟΥ ΕΛΑΙΩΝΑ..... | 47 |
| ΧΑΡΤΗΣ 10: ΑΕΡΟΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΕΛΑΙΩΝΑ-ΚΑΤΑΜΕΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΣΕ 3 ΥΠΟΕΝΟΤΗΤΕΣ..... | 143 |
| ΧΑΡΤΗΣ 11: ΧΑΡΤΗΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ 1..... | 144 |
| ΧΑΡΤΗΣ 12: ΧΑΡΤΗΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ 2..... | 145 |
| ΧΑΡΤΗΣ 13: ΧΑΡΤΗΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ 3..... | 146 |
| ΧΑΡΤΗΣ 14: ΥΔΡΟΓΕΩΛΟΓΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΛΕΚΑΝΟΠΕΔΙΟΥ ΑΘΗΝΩΝ..... | 181 |

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

| | |
|---|-----|
| ΠΙΝΑΚΑΣ 1.7: ΠΙΝΑΚΑΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ..... | 59 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 1.8: ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΟΥ ΠΑΡΟΥΣΙΑΖΕΙ ΤΟ ΜΕΣΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΤΩΝ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ/ΣΤΡΩΜΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΕΛΑΙΩΝΑ..... | 60 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 1.9: ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΤΑΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ..... | 62 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 1.10: ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕΣΗΣ ΕΓΚΑΤΕΣΤΗΜΕΝΗΣ ΙΣΧΥΣ ΚΑΤΑ ΜΕΤΑΠΟΙΗΤΙΚΟ ΚΛΑΔΟ..... | 66 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 1.11: ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ SWOT..... | 132 |
| ΠΙΝΑΚΑΣ 1.12: ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΤΟΧΩΝ ΑΝΑΛΥΣΗΣ SWOT..... | 136 |

ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ

ΑΣΔΑ: ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

ΟΡΣΑ: ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΑΘΗΝΑΣ

ΥΠΕΧΩΔΕ: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ
ΕΡΓΩΝ

ΕΜΠ: ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΕΣΥΕ: ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΛΛΑΔΟΣ

Π.Δ.: ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ

ΦΕΚ: ΦΥΛΛΟ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΒΙΠΑ: ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ ΠΑΡΚΑ

ΒΙΟΠΑ: ΒΙΟΤΕΧΝΙΚΑ ΠΑΡΚΑ

ΓΠΣ: ΓΕΝΙΚΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

ΣΧΟΟΑΠ: ΣΧΕΔΙΟ ΧΩΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΑΝΟΙΧΤΗΣ
ΠΟΛΗΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ελληνική πρωτεύουσα βρίσκεται στην πεδιάδα της Αττικής και περιτριγυρίζεται από τα βουνά Πεντέλη, Υμηττός και Πάρνηθα. Αποτελεί ένα ατελείωτο αστικό σύνολο φτιαγμένο από πολυκατοικίες και με άναρχο οδικό δίκτυο γύρω από τα οικοδομικά τετράγωνα. Αποτελείται από μια μεγάλη αλυσίδα κατοικημένων περιοχών χωρίς καθόλου ανοιχτούς χώρους και πάρκα και έχει σοβαρές ελλείψεις σε τεχνικές υποδομές και κοινωνικές υπηρεσίες. Η πρωτεύουσα έχει πληθυσμό περίπου τέσσερα εκατομμύρια κατοίκους που ζουν και εργάζονται στην περιοχή και με την πρώτη ευκαιρία δραπετεύουν στην ύπαιθρο και στις γύρω περιοχές. Αποτελεί επίσης μια αξιοσημείωτη συγκέντρωση οικονομικών δραστηριοτήτων. Αποτελεί τέλος ένα σύνθετο αστικό σύστημα το οποίο λειτουργεί και εμπεριέχει την συνεχή κατανάλωση των ζωτικών φυσικών πόρων και ταυτόχρονα μολύνοντας και υποβαθμίζοντας το περιβάλλον (αυξανόμενη μόλυνση του αέρα, κάλυψη και μόλυνση των ποταμών και των κοιτών τους, η αποψίλωση των δασών των γύρω βουνών, η μόλυνση της θάλασσας και η υποβάθμιση του Σαρωνικού από βιομηχανικά και αστικά λύματα κ.α.).

Αυτό που σήμερα ονομάζουμε «το πρόβλημα του Ελαιώνα» δεν είναι ένα απλό πρόβλημα αστικού σχεδιασμού ή αστικής ανάπτυξης. Σε γενικές γραμμές είναι η απόδειξη της αποτυχίας της κοινωνίας μας και του πολιτικού και διοικητικού συστήματος να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις που προκύπτουν από τις κοινωνικές μεταλλαγές, μια απόδειξη αποτυχίας της ελληνικής κοινωνίας να λάβει αποφάσεις και μελλοντικές δράσεις, ώστε να επέμβει να καθαρίσει και να ρυθμίσει τον αστικό χώρο.

Με μια πρώτη ματιά, ο Ελαιώνας είναι ένα τυπικό παράδειγμα μιας εκτός σχεδίου (μέχρι πρόσφατα) αστικής περιοχής που υποφέρει από τις συνέπειες της άναρχης αστικοποίησης και δόμησης. Όμως ο Ελαιώνας δεν ήταν πάντα έτσι. Η περιοχή ήταν ιερός τόπος με ελαιόδενδρα για τους αρχαίους Αθηναίους και επίσης αποτελούσε τόπο αναψυχής που το θυμούνται ακόμη οι σύγχρονοι κάτοικοι της πρωτεύουσας. Η αστική ανάπτυξη που έχει συμβεί στην περιοχή κατά την διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών μετά τον πόλεμο ήταν πολύ βάνουση και η συγκέντρωση στην περιοχή δραστηριοτήτων ασύμβατων μεταξύ τους άλλαξε άρδην το προφίλ της

περιοχής: μοντέρνες βιομηχανίες βρίσκονται δίπλα σε πρωτογενείς παραγωγικές δραστηριότητες, γραφεία μεταφορών είναι δίπλα σε αγροτικές καλλιέργειες, κατοικία και στρατόπεδα βρίσκονται σε γειτονικές περιοχές, Πανεπιστήμια σκουπιδότοποι κ.λ.π. Παρόλη την έλλειψη σε τεχνικές υποδομές, ο Ελαιώνας έχει γίνει μια αξιόλογη βιομηχανική ζώνη και ένα ζωντανό κέντρο μεταφορών για την περιοχή της πρωτεύουσας. Ήταν και είναι ακόμη ένα μεγάλο εμπορικό κέντρο και όσο και αν φαίνεται περίεργο ένα μέρος για κατοικία και καθημερινή ζωή.

Είναι δύσκολο για κάποιον ο οποίος δεν γνωρίζει το ελληνικό διοικητικό και πολιτικό σύστημα να καταλάβει τις δράσεις της κυβέρνησης για τον Ελαιώνα, και έτσι να κατανοήσει γιατί αυτήν η έκταση στην καρδιά της Αθήνας έχει αφεθεί εδώ και δεκαετίες ως «μαύρη τρύπα» και εκτός σχεδίου. Σε αντίθεση, οι υπεύθυνοι φορείς πίστευαν πως η κατασκευή πάρκων και βιομηχανικών ζωνών μέσα στην περιοχή της πρωτεύουσας μπορούσαν να γίνουν χωρίς σχεδιασμό και ρύθμιση, ακόμη και χωρίς φροντίδα για τις εσωτερικές και εξωτερικές σχέσεις που αναπτύσσονται μεταξύ περιοχών και τα ειδικά τους προβλήματα.

Το 1991, η κυβέρνηση αποφάσισε τελικά να βάλει την περιοχή στο σχέδιο πόλης, ύστερα από χρόνια εγκατάλειψης. Με το σχετικό Προεδρικό Διάταγμα ο Ελαιώνας αφέθηκε στο «να βρει τον δρόμο μόνος του» με την βοήθεια της ελεύθερης αγοράς και κάποιους όρους δόμησης. Με άλλα λόγια η δημόσια διοίκηση αντιμετώπισε το πρόβλημα με τρόπο όμοιο με την περίπτωση του «Γόρδιου Δεσμού» τον οποίο κόβει κανείς όταν δεν μπορεί να τον λύσει. Επιπλέον η λύση αυτήν θεωρήθηκε η καλύτερη γιατί δεν κόστιζε τίποτα στο Δημόσιο Ταμείο. Η δημόσια διοίκηση υιοθέτησε την άποψη, που ως ένα βαθμό είναι σωστή, πως σε σύγκριση με την σημερινή αναρχία η κατάσταση που θα προκύψει από το καθεστώς της ελεύθερης αγοράς θα είναι προτιμότερο. Δεν θα είναι πια η βιομηχανική χαβούζα σύμφωνα με τα λόγια του αρμόδιου Υπουργού Περιβάλλοντος. Αντιθέτως θα αναπτυχθεί σε μια νέα «καλή» γειτονιά της Αθήνας.

Το «πρόβλημα Ελαιώνας», όπως προέκυψε μετά την προσπάθεια θεσμικής ρύθμισής του με το Π.Δ. της 14/2/91, την αποτυχία του κοινωνικού διαλόγου και τις προσφυγές στο ΣτΕ για το Π.Δ. , είναι τυπικό ελληνικό παράδειγμα του τρόπου

αντιμετώπισης των κοινωνικό-οικονομικών προβλημάτων και της διαδικασίας λήψης αποφάσεων του σχεδιασμού. Το 1995 ο Ελαιώνας εντάσσεται με το Π.Δ.1049/95 στο σχέδιο πόλης και αρχίζει από τότε η ανάπλασή του με υπεύθυνο φορέα τον Οργανισμό Αθήνας και τον Φορέα Ανάπτυξης για τον Ελαιώνα. Από τότε όμως έχει μεσολαβήσει ένα εύλογο χρονικό διάστημα μέσα στο οποίο θα μπορούσαν να είχαν γίνει αρκετά.

Η επιλογή του προβλήματος του Ελαιώνα ως θέμα της διπλωματικής εργασίας μας έγινε διότι θέλαμε να ασχοληθούμε με την αναβάθμιση μιας ιδιαίτερα υποβαθμισμένης περιοχής και τις δυνατότητες που έχει για να αναπλαστεί. Θεωρήσαμε πως το θέμα έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον λόγω της κατάστασης στην οποία έχει περιέλθει, παρόλο που έχουν γίνει όχι και λίγες προτάσεις για την αναβάθμισή του. Ο σκοπός της εργασίας μας είναι να διαπιστώσουμε τι έχει γίνει με τις ήδη υπάρχουσες μελέτες για την περιοχή και να διαπιστώσουμε επίσης την τωρινή κατάσταση της περιοχής μετά την θεσμοθέτηση του νέου νόμου και την ένταξη της περιοχής στο Σχέδιο πόλης.

Η δομή της εργασίας μας χωρίζεται σε τρία βασικά μέρη και αυτά υποδιαιρούνται σε κεφάλαια. Στο πρώτο μέρος κάνουμε μια αναφορά στην ευρύτερη περιοχή του Λεκανοπεδίου Αττικής ως ευρύτερη περιοχή για τον Ελαιώνα και ονομάζεται «Η ευρύτερη περιοχή του Λεκανοπεδίου Αττικής». Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζεται το λεκανοπέδιο Αττικής και συγκεκριμένα τα μορφολογικά χαρακτηριστικά, τα γεωγραφικά, το σχέδιο πόλης και η ύδρευση και αποχέτευση. Στο κεφάλαιο αυτό έγινε μια εκτεταμένη ανάλυση η οποία δεν χρησιμοποιείται ολόκληρη στα επόμενα κεφάλαια της ανάλυσης και της πρότασης και για τον λόγο αυτό έχει μεταφερθεί στο Παράρτημα

Η αποτίμηση της κατάστασης του Ελαιώνα αναπτύσσεται στο δεύτερο μέρος της εργασίας μας και έχει τίτλο «Η περιοχή του Ελαιώνα». Στο κεφάλαιο αυτό αναλύουμε την ιστορική εξέλιξη και την γεωγραφική θέση της περιοχής, την ρύπανση του περιβάλλοντος, το θεσμικό και οργανωτικό πλαίσιο και τέλος αναφέρουμε σχολιάζοντας τις παλαιότερες μελέτες που έχουν γίνει για την περιοχή.

Στο τελευταίο και τρίτο μέρος με τίτλο «Το μέλλον του Ελαιώνα», επιχειρούμε την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης και την διαμόρφωση της πρότασής μας για την περιοχή μελέτης. Για τον σκοπό αυτό ξεκινάμε με την ανάλυση των αιτιών των προβλημάτων του Ελαιώνα και της υπάρχουσας κατάστασης. Στην συνέχεια, με την βοήθεια της ανάλυσης SWOT , και των εναλλακτικών σεναρίων καταλήγουμε στην διαμόρφωση της πρότασής μας για την συνολική ανάπλαση της περιοχής. Η πρόταση συνοδεύεται από τους στόχους και τις απαραίτητες παρεμβάσεις που πρέπει να γίνουν για να επιτύχουμε τον στόχο μας. Μέσα στην πρόταση, κρίναμε σκόπιμο να συμπληρώσουμε αναλυτικότερα το θεωρητικό υπόβαθρο των προτάσεων μας που είναι η πολιτική των μετεγκαταστάσεων και του βιοκλιματικού σχεδιασμού.

ΜΕΡΟΣ Α
Η ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΛΕΚΑΝΟΠΕΔΙΟΥ
ΑΤΤΙΚΗΣ

1. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΛΕΚΑΝΟΠΕΔΙΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ

Το κεφάλαιο αυτό δημιουργήθηκε κυρίως επειδή η καλύτερη προσέγγιση ορισμένων γεωπεριβαλλοντικών συνθηκών, όπως είναι οι γεωτεχνικές και υδρογεωλογικές συνθήκες βοηθούν στην πληρέστερη περιγραφή της περιοχής μελέτης. Τα στοιχεία που αναφέρουμε βρίσκονται στην διδακτορική διατριβή του Σαμπατακάκη Ν. (1991). Έτσι, το Λεκανοπέδιο Αθηνών επιλέχθηκε για να μελετηθεί λεπτομερέστερα η περιοχή κυρίως του κέντρου της Αθήνας

Η περιοχή αυτή εκτείνεται προς τα βόρεια μέχρι τα Τουρκοβούνια – Κυψέλη, προς τα νότια μέχρι την Ν. Σμύρνη – Δάφνη, προς τα ανατολικά μέχρι την περιοχή Ζωγράφου – Ιλίσια, καλύπτοντας κατά ένα μέρος και πρόβουνους του Υμηττού και προς τα δυτικά φθάνει μέχρι του Ταύρο – Σταθμό Λαρίσης, ενώ καλύπτει και τμήμα του Κηφισού ποταμού (Χάρτης 1).

Στην περιοχή μελέτης εμφανίζονται οι ακόλουθες υδρολογικές λεκάνες,

- Η ΒΔ περιοχή αποτελεί τμήμα της λεκάνης του Κηφισού, που αντιπροσωπεύεται με τμήμα της υπολεκάνης της Αθήνας,
- Η κεντρική περιοχή αντιστοιχεί στο μεγαλύτερο τμήμα της λεκάνης Ιλισού – Ζωγράφου.
- Η νότια περιοχή, αποτελεί τμήματα των λεκανών Ν. Σμύρνης, Ηλιούπολης και Αργυρούπολης.

Το μεγαλύτερο τμήμα των επιφανειακών υδάτων της περιοχής μελέτης αποστραγγίζεται μέσα από την υπολεκάνη της Αθήνας και τη λεκάνη Ιλισού – Ζωγράφου προς τα δυτικά για να καταλήξει στον κόλπο του Ν. Φαλήρου μέσα από τον Κηφισό και τον Ιλισό ποταμό αντίστοιχα.

Στην περιοχή μελέτης εμφανίζονται οι ακόλουθες υδρολογικές λεκάνες,

- Η ΒΔ περιοχή αποτελεί τμήμα της λεκάνης του Κηφισού, που αντιπροσωπεύεται με τμήμα της υπολεκάνης της Αθήνας,
- Η κεντρική περιοχή αντιστοιχεί στο μεγαλύτερο τμήμα της λεκάνης Ιλισού – Ζωγράφου.

- Η νότια περιοχή, αποτελεί τμήματα των λεκανών Ν. Σμύρνης, Ηλιούπολης και Αργυρούπολης.

ΧΑΡΤΗΣ 1



ΠΗΓΗ: ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΑΝ.ΑΤΤΙΚΗΣ

Το μεγαλύτερο τμήμα των επιφανειακών υδάτων της περιοχής μελέτης αποστραγγίζεται μέσα από την υπολεκάνη της Αθήνας και τη λεκάνη Ιλισού – Ζωγράφου προς τα δυτικά για να καταλήξει στον κόλπο του Ν. Φαλήρου μέσα από τον Κηφισό και τον Ιλισό ποταμό αντίστοιχα.

1.1 ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΝΟΜΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ

Η Αττική, από γεωγραφική άποψη, αποτελεί μια χερσόνησο του νοτιοανατολικού διαμερίσματος της Στερεάς Ελλάδας, η οποία μαζί με ένα τμήμα του Νομού Βοιωτίας παρουσιάζει ένα τριγωνικό σχεδόν σχήμα. Η Αττική συνορεύει βόρεια με το νομό Βοιωτίας και δυτικά με το νομό Κορινθίας, ενώ βρέχεται βόρεια και ανατολικά από το Νότιο Ευβοϊκό κόλπο, νότια και δυτικά από το Σαρωνικό κόλπο και βορειοδυτικά από τον Κορινθιακό κόλπο (Χάρτης 2).

ΧΑΡΤΗΣ 2



ΠΗΓΗ: KSCLUBS 2002

Μορφολογικά η Αττική αποτελεί ιδιαίτερη ενότητα, διαχωριζόμενη από τα άλλα τμήματα της Στερεάς, με παρουσία χαρακτηριστικών βουνών και διαύλων. Το μορφολογικό ανάγλυφο, το οποίο σε ποσοστό 7,2% χαρακτηρίζεται ως ορεινό, 61,6% ημιορεινό και 31,2% πεδινό, παρουσιάζει σημαντικές υψομετρικές διαφορές με μεγαλύτερα υψόμετρα στα βόρεια, τα οποία χαμηλώνουν προς τα νότια (Ρόζος & Τσαμπάος, 1993).

Το ανάγλυφο αυτό διαμορφώνεται από δύο κύριους ορεογραφικούς άξονες:

- Το βόρειο, που είναι και το πιο ορεινό, με τα Γεράνεια, τον Κιθαιρώνα, τον Πατέρα, το Πάστρα, το Αιγάλεω και την Πάρνηθα, με υψηλότερη κορυφή την Καραμπόλα (1.413m).
- Το ανατολικό, με το Πεντελικό και τον Υμηττό.

Η ακτογραμμή της χερσονήσου παρουσιάζεται κυματοειδής σχηματίζοντας και φυσικούς κόλπους με σημαντικότερους αυτούς της Ελευσίνας και του Πειραιά.

Το πεδινό τμήμα της Αττικής αποτελούν:

- Το Λεκανοπέδιο της Αθήνας
- Η πεδιάδα της Ελευσίνας (Θριάσιο πεδίο), που εκτείνεται από τον Ασπρόπυργο και φθάνει ως τις υπώρειες της Πάρνηθας και του Αιγάλεω.
- Η πεδιάδα των Μεγάρων, που αποτελεί συνέχεια προς τα δυτικά της πεδιάδας της Ελευσίνας και χωρίζεται από αυτήν με τα αντερείσματα του Πατέρα.
- Η πεδιάδα των Μεσογείων μεταξύ των υψωμάτων της Λαυρεωτικής στα νοτιοανατολικά, του Υμηττού στα δυτικά και του Πεντελικού στα βόρεια. Αυτή χωρίζεται σε δύο τμήματα, που είναι η πεδιάδα Σπάτων - Κορωπίου - Μαρκόπουλου και η πεδιάδα Κερατέας.
- Η πεδιάδα του Μαραθώνα, που αποτελεί βορειοδυτική συνέχεια του Λεκανοπεδίου της Αθήνας. Περιλαμβάνεται μεταξύ των ανατολικών προεκτάσεων της Πάρνηθας και του Πεντελικού, ενώ ανατολικά ορίζεται από τον Ευβοϊκό κόλπο.

Η πεδιάδα του Ωρωπού, που εκτείνεται βόρεια της Πάρνηθας και καταλήγει στον Ευβοϊκό κόλπο, ένα τμήμα της οποίας εκτείνεται, δυτικά, στο Νομό Βοιωτίας. (Ρόζος & Τσαμπάος, 1993).

Η Αττική, γενικά, δεν χαρακτηρίζεται από εκτεταμένα ποτάμια συστήματα (χάρτης 3). Το γεγονός αυτό οφείλεται κατά κύριο λόγο στη μορφολογία της και στο χαμηλό ύψος βροχοπτώσεων. Από τους πιο σημαντικούς ποταμούς και χείμαρρους, είναι:

- Ο Ιλισός, στα ανατολικά των Αθηνών που αρχίζει από τις ΒΔ πλαγιές του Υμηττού και διασχίζοντας το ανατολικό τμήμα των Αθηνών, εκβάλλει στο Φάληρο.
- Ο Αθηναϊκός Κηφισός, που ρέει προς τα ΒΔ των Αθηνών, πηγάζει από τις ΝΑ κλιτείες της Πάρνηθας και τις ΒΑ του Πεντελικού στον αυχένα Μπογιατιού και εκβάλλει στο Φάληρο, αφού κατά τη διαδρομή του δεχθεί τα νερά της Πάρνηθας, της Πεντέλης και του Αιγάλεω. Πιο αξιόλογοι παραπόταμοί του είναι ο Κοκκιναράς και ο Ποδονίφτης.
- Ο Θριάσιος Κηφισός ή Σαρανταπόταμος ή Μπογάζι Ρεύμα, που χύνεται πριν την Ελευσίνα.
- Ο Χάραδρος που χύνεται στην τεχνητή λίμνη του Μαραθώνα.
- Ο Ερασίνοσ στη Βραυρώνα.
- Η Ιαπίς μεταξύ Αττικής και Μεγαρίδας.
- Ο Πρόδρομος, στην επαρχία Μεγαρίδας, που χύνεται στον κόλπο Αλκωνιδών.
- Ο Μεγαρίτικος, που ρέει βόρεια των Μεγάρων και χύνεται στον ομώνυμο κόλπο, κ.ά.

Η μοναδική λίμνη στο λεκανοπέδιο των Αθηνών είναι αυτή του Μαραθώνα. Η λίμνη αυτή σχηματίστηκε με τεχνητό φράγμα και χρησιμοποιείται για την ύδρευση της Περιφέρειας Πρωτευούσης. Στα βορειοανατολικά του κόλπου της Ελευσίνας υπάρχει η μικρή λιμνοθάλασσα Ρειτοί ή Κουμουνδούρου, που τροφοδοτείται από τα νερά της Πάρνηθας (χάρτης 3)

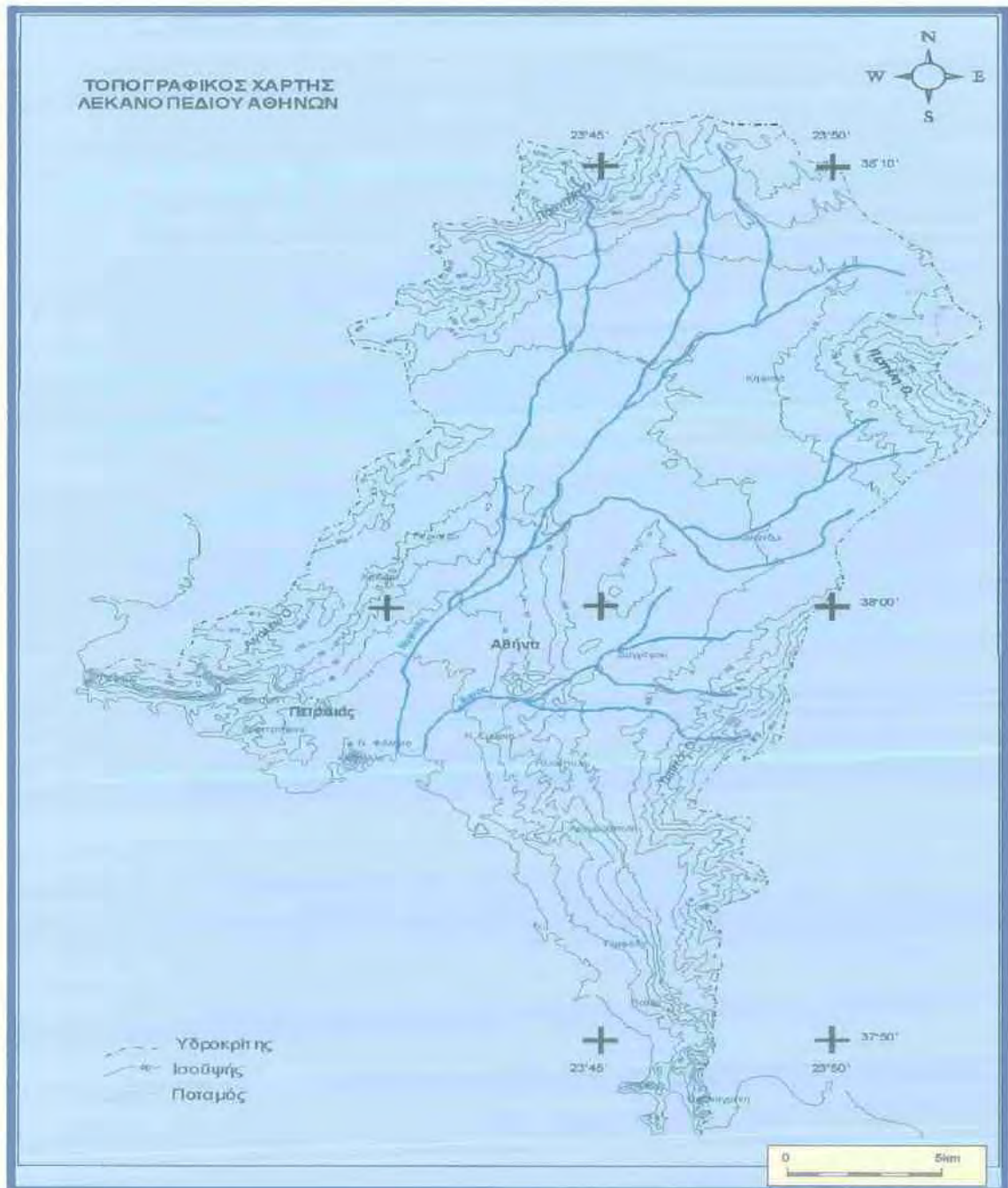
Λόγω της ασβεστολιθικής σύστασης των βουνών της, η Αττική έχει πάρα πολλά σπήλαια (καρστικοί σχηματισμοί), πολλά από τα οποία είναι μεγάλα με ωραίο εσωτερικό διάκοσμο. Σε πολλά βρέθηκαν αντικείμενα της Νεολιθικής εποχής, όπως

στο σπήλαιο του Προφήτη Ηλία στη Ριζούπολη, στη Λυχνοσπηλιά (Σπήλαιο του Πανός στην Πάρνηθα) κ.ά.

Η περιοχή της Αττικής πολιτικό-οικονομικά παρουσιάζει έντονα μικτό χαρακτήρα, αστικό-βιομηχανικό, αγροτικό και τουριστικό. Το μεγαλύτερο μέρος της είναι οικοδοποιημένο. Η κατανομή της επιφάνειας σε κατηγορίες χρήσεων, με απογραφικά στοιχεία δεκαετίας 1970, είναι 28% καλλιεργήσιμη γη, 25% βοσκότοποι, 30% δάση και 17% εκτάσεις που καλύπτονται από σπίτια και δρόμους.

Το κλίμα της Αττικής είναι μεσογειακό και θεωρείται ως η πιο ευνοημένη περιοχή της Ελλάδας. Ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά του Αττικού κλίματος είναι η ξηρότητά του και η έλλειψη θερινών βροχών.

ΧΑΡΤΗΣ 3



ΠΗΓΗ: ΙΔΙΑ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ

1.2 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Το γεωγραφικό πλάτος της Αθήνας (στον Παρθενώνα) είναι Β $37^{\circ}28'13''$ και το γεωγραφικό της μήκος Α $21^{\circ}23'28''$. Το Λεκανοπέδιο των Αθηνών αποτελεί τη μεγαλύτερη και σπουδαιότερη από τις πεδινές περιοχές της Αττικής.

Το Λεκανοπέδιο περιβάλλεται από σημαντικού ανάγλυφου όρη με το νότιο και νοτιοδυτικό τμήμα του ανοικτό προς το Σαρωνικό κόλπο, με σημαντικό μήκος ακτής (περίπου 47 km). Στα δυτικά αναπτύσσεται το όρος Αιγάλεω (468 m) που αποτελεί προέκταση του όρους Πάρνηθα (1413 m), το οποίο και ορίζει το Λεκανοπέδιο προς τα βόρεια. Στα βορειοανατολικά αναπτύσσεται το Πεντελικό όρος (1.109 m), ενώ προς τα ανατολικά υψώνεται το όρος Υμηττός (1.026 m). Τα όρη αυτά συνδέονται μεταξύ τους με αυχένες. Μεταξύ του Αιγάλεω και της Πάρνηθας υψώνεται ο αυχένας Δέμα ή Καματερού (177 m), ενώ ο αυχένας του Δαφνίου (126 m) διαιρεί το Αιγάλεω σε βόρειο και νότιο τμήμα. Μεταξύ της Πάρνηθας και της Πεντέλης υψώνεται ο αυχένας του Μπογιατίου (350 m) και μεταξύ της Πεντέλης και του Υμηττού ο αυχένας του Σταυρού (216 m) (Χάρτης 4).

Το Λεκανοπέδιο των Αθηνών χωρίζεται σε (α) ανατολικό και (β) δυτικό με μια χαμηλή και διακοπτόμενη λοφοσειρά διεύθυνσης ΒΑ-ΝΔ, η οποία συνδέεται με τον Υμηττό με τον αυχένα του Ψυχικού. Η λοφοσειρά αυτή αποτελείται από τα Τουρκοβούνια ή Λυκοβούνια (338 m), το Λυκαβηττό (277 m), την Ακρόπολη (156 m), τον Άρειο Πάγο (115 m), το Αστεροσκοπείου ή λόφο των Νυμφών (104 m), την Πνύκα (109 m), το Φιλοπάππου ή Μουσείου (147 m) και τον Αγοραίο Κολωνό (68 m), επάνω στον οποίο είναι κτισμένο το Μουσείο (Αντωνίου, Β., 2000).

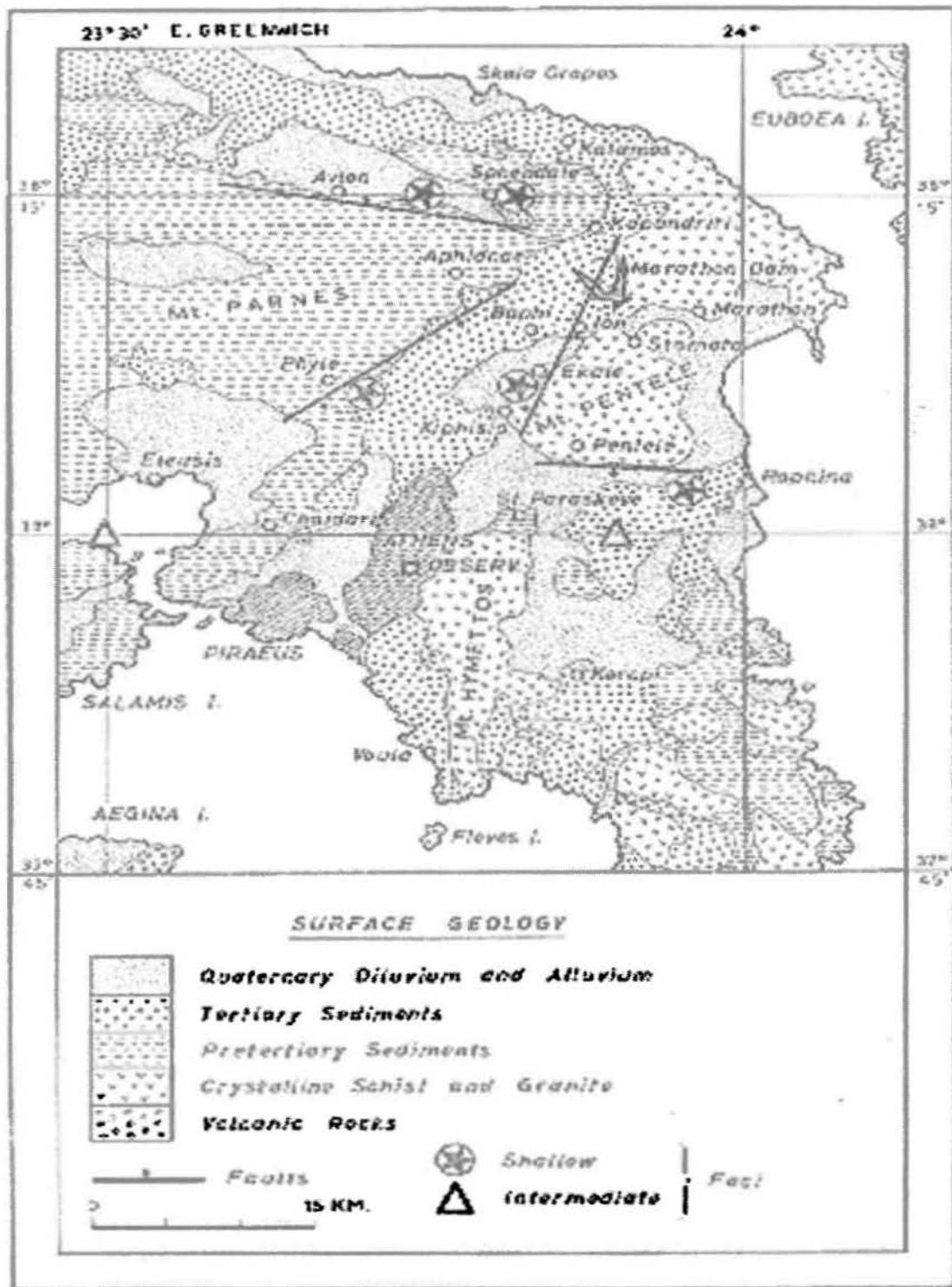
Μέσα στο Λεκανοπέδιο υπάρχουν αρκετοί μικρότεροι λόφοι και γήλοφοι, οι σπουδαιότεροι από τους οποίους είναι στο μεν ανατολικό τμήμα ο λόφος του Αρδηττού (133 m) και ο λόφος της Σικελίας (78 m) στο δε δυτικό τμήμα, που είναι και το μεγαλύτερο, ο λόφος του Στρέφη (163 m), ο λόφος Σκουζέ (67 m), ο λόφος Ιππίου Κολωνού (55 m), το Τουρκοβούνι (153 m) και στον Πειραιά οι λόφοι της Καστέλας (87 m) και της Πειραιϊκής (48 m).

Η ακτή, στην οποία καταλήγει το Λεκανοπέδιο στα Ν και ΝΔ, είναι ομαλή εκτός από την περιοχή του ακρωτηρίου Πέραμα, ενός τμήματος της Πειραιϊκής

χερσονήσου και την περιοχή του ακρωτηρίου Ζερβιά, όπου είναι απότομη. Ολόκληρη αυτή η ακτή των 47 χιλιομέτρων έχει πολλούς όρμους και φυσικά λιμάνια. Κυριότεροι από αυτούς τους όρμους και σημαντικότερα από τα λιμάνια αυτά, από δυτικά προς ανατολικά, είναι ο όρμος του Περάματος ή Κερατσινίου, το λιμάνι του Ηρακλέους, ο όρμος της Δραπετσώνας, ο όρμος των Φερών, το κεντρικό λιμάνι του Πειραιά, ο λιμενίσκος της Ζέας (Πασαλιμάνι), το λιμάνι της Μουνηχίας (Μικρολίμανο ή Τουρκολίμανο), ο όρμος του Φαλήρου και οι μικρότεροι όρμοι της Γλυφάδας, του Καβουριού και της Βουλιαγμένης (Αντωνίου, Β., 2000).

Οι κλιματικές συνθήκες που επικρατούν στο Λεκανοπέδιο των Αθηνών, η μορφή και η λιθολογική σύσταση του ανάγλυφου, αλλά και η έκταση της αντίστοιχης λεκάνης απορροής δεν επιτρέπουν την ανάπτυξη μεγάλων ποταμών.

ΧΑΡΤΗΣ 4

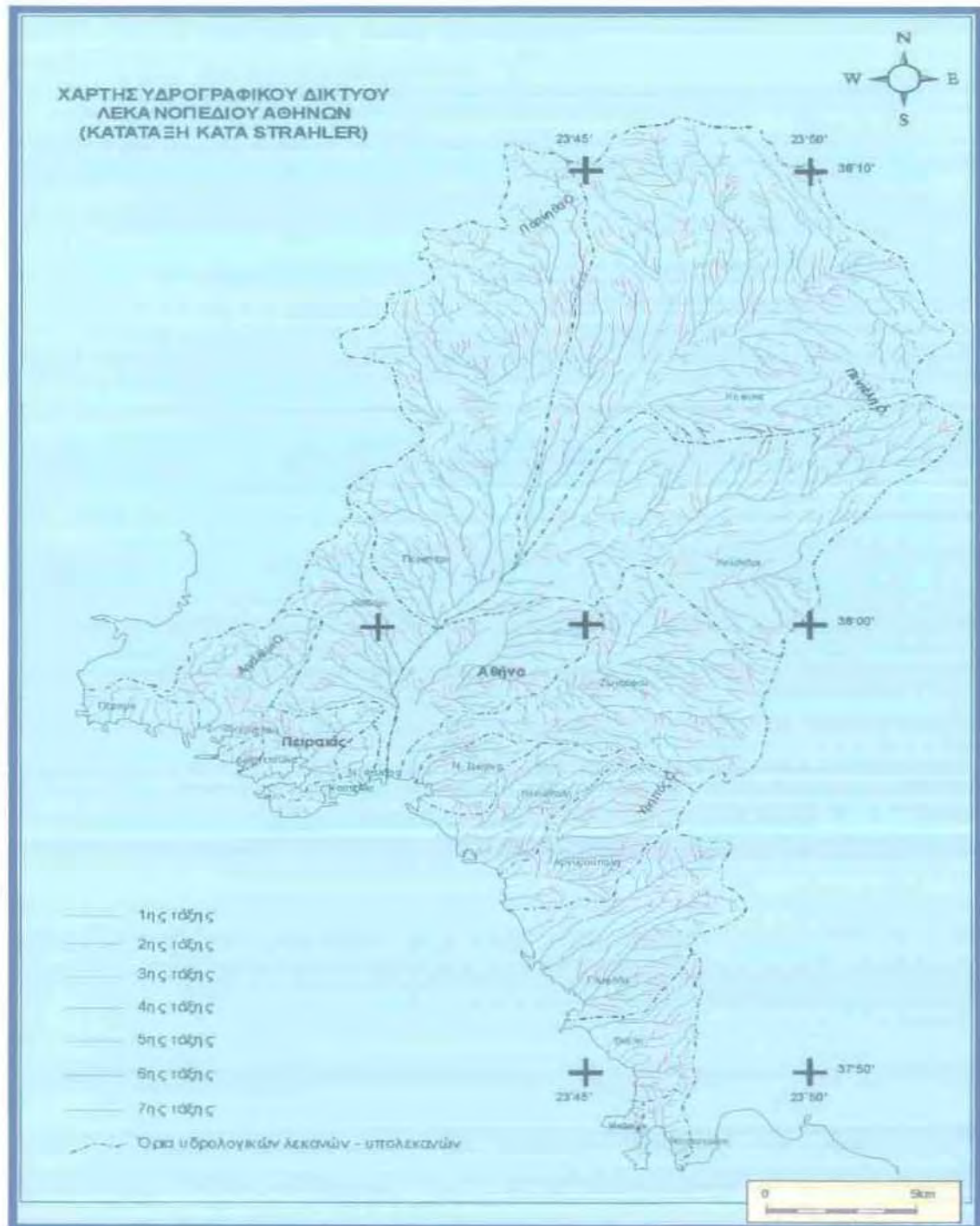


ΠΗΓΗ: ΓΠΑ 2003

Στο Λεκανοπέδιο των Αθηνών έχουν αναπτυχθεί δύο μόνο ποταμοί και μικροί παραπόταμοί τους (χάρτης 5). Ο Κηφισός ποταμός έχει την αρχή του στον αυχένα του Μπογιατιού, κινείται στο δυτικό τμήμα του Λεκανοπεδίου και καταλήγει στο Φαληρικό όρμο, αφού κατά τη διαδρομή του δεχθεί τα νερά της Πάρνηθας, της Πεντέλης και του Αιγάλεω. Πιο αξιόλογοι παραπόταμοί του είναι το Κεφαλάρι ή Κοκκιναράς, που ξεκινάει από την περιοχή Κοκκιναρά της Κηφισιάς και ο Ποδονίφτης (αρχ. Περσός) που έχει τις πηγές του στη Μονή Πεντέλης, περνάει από το Χαλάνδρι, την Καλογρέζα, τη Φιλαδέλφεια και χύνεται στον Κηφισό, στην περιοχή Τρεις Γέφυρες. Ο Ιλισός ποταμός διασχίζοντας τις πλαγιές του Υμηττού κινείται στο ανατολικό τμήμα του Λεκανοπεδίου και εκβάλλει στον όρμο του Φαλήρου. Ένα τμήμα του ποταμού στο κέντρο της Αθήνας έχει καλυφθεί και χρησιμοποιείται σήμερα ως αποχετευτικός αγωγός. Παλαιότερα υπήρχε και ένας άλλος ποταμός ο Ηριδανός, παραπόταμος μάλλον του Ιλισού.

Το σύστημα αυτό ποταμών και ρεμάτων τροφοδοτείται κυρίως από τα νερά της βροχής και λιγότερο από πηγαία, όπως είναι της Μονής Καισαριανής, της Μονής Αστερίου, του Αγίου Ιωάννη Καρέα, της λίμνης Βουλιαγμένης, της Μονής Πεντέλης, κ.ά. (Αντωνίου, Β., 2000).

ΧΑΡΤΗΣ 5



1.3 ΣΧΕΔΙΟ ΠΟΛΗΣ

Τα προβλήματα όμως αυτά που οφείλονται στη γρήγορη και απρογραμματίστη ανάπτυξη της πόλης, δεν είναι τα ίδια σε όλες τις περιοχές. Συχνά υποστηρίζεται ότι ένας νοητός άξονας χωρίζει την πόλη σε δύο τμήματα: το ανατολικό, που είναι κυριότερα χώρος κατοικίας, ιδιαίτερα κοινωνικών στρωμάτων με σχετικά υψηλότερα εισοδήματα, και το δυτικό, όπου συγκεντρώνονται περισσότερο οι βιομηχανικές δραστηριότητες και τα λαϊκά στρώματα. Ανάλογη διάκριση είναι και εκείνη ανάμεσα στα βόρεια προάστια με αρκετό πράσινο και μικρότερη πυκνότητα πληθυσμού, και στα άλλα προάστια στην περιφέρεια της πρωτεύουσας.

Χαρακτηριστικό της αναρχίας και της παντελούς έλλειψης σεβασμού στο περιβάλλον, φυσικό και ιστορικό, ήταν η έναρξη το 1835 της παράνομης λατόμησης των λόφων Νυμφών, Φιλοπάππου, Στρέφη και Λυκαβηττού, μαζί με τη νόμιμη της Πεντέλης και του Υμηττού. Μετά το 1861, οι λατόμοι δεν σεβάστηκαν ούτε την Πνύκα και τον Κολωνό, το 1880 τον Άρειο Πάγο και ακόμη και τον βράχο της Ακρόπολης. Η δραστηριότητά τους σταμάτησε σιγά-σιγά τον 20ο αιώνα. Μεταπολεμικά το φυσικό τοπίο τραυματίστηκε από την αποψίλωση των δασών από εντατική υλοτομία και πυρκαγιές.

1.4 ΥΔΡΕΥΣΗ - ΑΠΟΧΕΤΕΥΣΗ

Το πρόβλημα της ύδρευσης της Αθήνας υπήρξε πάντα οξύ. Η αρχαία Αθήνα υδρευόταν από πηγάδια. Υπήρχε η εννιάκρουνη πηγή Καλλιρρόη στον Ιλισό και δύο μικρές πηγές στα πλάγια του βράχου της Ακρόπολης (Κλεψύδρα). Λείψανα αρχαίων υδραγωγείων βρέθηκαν στον Ιλισό, στον Υμηττό, στον Εθνικό Κήπο, στο Θησείο και στην Πλάκα. Στο Λυκαβηττό βρέθηκαν οι υδαταποθήκες του Αδριάνειου υδραγωγείου. Τέλος, στο υπέδαφος της πόλης έχουν ανορυχθεί πολλαπλά υπόγεια συλλεκτήρια υδραγωγεία, πολλά από τα οποία βρίσκονται με τις εκσκαφές θεμελίων οικοδομών.

Κατά τη διάρκεια του 19ου αιώνα η ύδρευση αντιμετώπιστηκε με πηγάδια, συχνά μολυσμένα, κοινόχρηστες βρύσες και πλανόδια πώληση νερού. Ο Δήμος Αθηναίων επιχείρησε το 1835, 1847 και 1870 να επισκευάσει το ρωμαϊκό Αδριάνειο Υδραγωγείο. Το αξιόλογο αυτό έργο, με μήκος 20 km από τους πρόποδες της Πάρνηθας ως τη δεξαμενή στον Λυκαβηττό, είχε γίνει το 120 μ.Χ. επί αυτοκράτορα Αδριανού. Αλλά βέβαια η επισκευή του ήταν μια προσωρινή λύση για μια πρωτεύουσα.

Όταν οι κάτοικοι πλήθυναν μετά το 1920 και έπειτα από διάφορες μελέτες και διαφωνίες, αποφασίστηκε η κατασκευή του φράγματος και τεχνητής λίμνης του Μαραθώνα. Με τη σύμβαση της 4.4.1925, το έργο ανατέθηκε, από το Ελληνικό δημόσιο και την Τράπεζα Αθηνών, στην εταιρεία ULEN. Το έργο αυτό περατώθηκε το 1931, μαζί με την ολοκλήρωση της επισκευής του Αδριάνειου. Η χωρητικότητα του Μαραθώνα ήταν 41 εκατομμύρια m³.

Η υδροδότηση του Λεκανοπεδίου από τη λίμνη του Μαραθώνα, πολύ γρήγορα αποδείχθηκε ανεπαρκής και έτσι το 1957 συμπληρώθηκε από το υδρευτικό έργο της Υλίκης. Εκείνα τα χρόνια η διάδοση της ύδρευσης στην πρωτεύουσα ήταν σημαντική, από 76% το 1961 έφθασε στο 96% των σπιτιών το 1971.

Ο πληθυσμός όμως και η κατανάλωση νερού αυξάνονταν ραγδαία και έτσι το 1965 προκηρύχθηκε μελέτη για κατασκευή έργων στον ποταμό Μόρνο. Τα εγκαίνια του έργου του Μόρνου έγιναν το Νοέμβριο 1979 και το έργο λειτούργησε δοκιμαστικά το καλοκαίρι του 1980. Από το 1968, που παραδόθηκε η μελέτη του υδαταγωγού, μέχρι σήμερα, το έργο του Μόρνου παρουσίαζε διαρκώς προβλήματα που οφείλονταν σε παραλείψεις, ανεπαρκείς μελέτες, προβλήματα γεωλογίας, κακοτεχνίες. Μετά τους σεισμούς του Φεβρουαρίου 1981, τμήμα της σήραγγας υπέστη ζημιές που ξεπεράστηκαν προσωρινά με δημιουργία παράπλευρου αγωγού και πρόσθετων προστατευτικών έργων. Ο κίνδυνος όμως λειψυδρίας του Λεκανοπεδίου, οδήγησε στην μεταφορά νερού και από τον ποταμό Εύηνο.

Μέχρι και τον 20^ο αιώνα, η Αθήνα δεν είχε υπονόμους, παρά απορροφητικούς βόθρους και φρέατα, ενώ τα όμβρια ύδατα διοχετεύονταν από διάφορα ρέματα στους

χείμαρρους του Κηφισού και του Ιλισού. Το γεγονός αυτό είχε δημιουργήσει ενδημικές ασθένειες, όπως τύφο και δυσεντερία, ακόμη και χολέρας.

Ο πρώτος υπόνομος του 1858 έγινε κατά την κατασκευή της οδού Σταδίου και κατέληγε στον Κηφισό κι από εκεί στη θάλασσα. Ο υπόνομος επεκτάθηκε αργότερα σε μικρό μόνο τμήμα της πόλης.

Από το 1925 ο Δήμος Αθηναίων άρχισε την κατασκευή μεγάλου υπονόμου, που ενώθηκε με τους προϋπάρχοντες, ενώ παράλληλα καλύφθηκαν πολλά ρέματα της Αθήνας. Μια σοβαρή επιδημία δάγκειου (1928) και μια πλημμύρα (1929) ανακίνησαν το ζήτημα της αποχέτευσης.

Μέχρι και σήμερα, ικανό ποσοστό του πληθυσμού του Λεκανοπεδίου ζει ακόμα σε περιοχές που δεν διαθέτουν αποχετευτικό σύστημα. Η έλλειψη ικανού αποχετευτικού συστήματος συμβάλει σε μεγάλο βαθμό και στη δημιουργία πλημμύρων, όπως έδειξαν τα γεγονότα των τελευταίων χρόνων. Η ανάγκη για αντιπλημμυρικά έργα είναι μεγάλη, γιατί μεταξύ των άλλων αυτά πρέπει να αντικαταστήσουν το φυσικό σύστημα διοχέτευσης των νερών προς τη θάλασσα, αφού πολλά ρέματα καταστράφηκαν ή και εμποδίστηκαν στη φυσική λειτουργία τους.

Η έλλειψη αντιπλημμυρικής προστασίας στο Λεκανοπέδιο οφείλεται κυρίως: (α) στο μπάζωμα των ρεμάτων από ιδιώτες για τη μετατροπή εκτάσεων σε οικόπεδα και από το ίδιο το κράτος για τη μετατροπή τους σε δρόμους και (β) στη χρησιμοποίηση πολλών ρεμάτων για την απόρριψη σκουπιδιών. Αχρηστεύονται έτσι οι φυσικοί αποδέκτες του βρόχινου νερού, αρχίζοντας από τον Κηφισό (διευθέτηση με αναχώματα) και τον Ιλισό (κάλυψη για κυκλοφοριακούς λόγους και στένεμα της διατομής του). Επιπλέον, η ασφαλτόστρωση εμποδίζει την απορρόφηση και κατείδυση των νερών της βροχής από το έδαφος, ενώ τα 13 ανοικτά ρέματα της Αθήνας με μήκος 48 χιλιομέτρων αποτελούν εστίες μόλυνσης. (Αντωνίου, Β. , 2000)

ΜΕΡΟΣ Β

Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΕΛΑΙΩΝΑ

2. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΚΑΙ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΕΛΑΙΩΝΑ

2.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

Ο Ελαιώνας αποτελεί έναν ζωτικό χώρο στην καρδιά της Αθήνας. Κατέχει μια νευραλγική θέση αφού απέχει μόλις 3 χιλιόμετρα από την Ομόνοια και μόνο 2 χιλιόμετρα από την Ακρόπολη και τον Κεραμεικό. Η θέση του Ελαιώνα στο Λεκανοπέδιο ανάμεσα στο Μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας και το Λιμάνι του Πειραιά είναι σημείο συνάντησης των Βιομηχανικών και Βιοτεχνικών περιοχών με τις περιοχές εργασίας και κατοικίας της Δυτικής Αθήνας.

Ο Ελαιώνας είναι μια τεράστια έκταση που απλώνεται μέσα σε πέντε δήμους. Τους δήμους της Αθήνας, του Ρέντη, του Αιγάλεω, του Ταύρου και του Περιστερίου. Είναι μια έκταση που πασχίζει να βρει την ταυτότητά της. Είναι μια περιοχή άναρχα δομημένη, η καρδιά της άλλοτε βιομηχανικής Αθήνας η οποία δεν έχει ούτε δρόμους να διασχίσει. Η περιοχή συμπίπτει με τον Ιερό Ελαιώνα των αρχαίων Αθηναίων που ήταν επιπλέον περιοχή αναψυχής και εξοχικών περιπάτων. Η σημερινή Ιερά οδός που διασχίζει την περιοχή από ανατολικά προς τα δυτικά ακολουθεί με ελάχιστες αποκλίσεις την πορεία της αρχαίας, εκατέρωθεν της οποίας υπήρχαν τα νεκροταφεία της πόλης. Η έκταση των ελαιόδεντρων στην θέση των ΤΕΙ στο Αιγάλεω αποτελεί το μοναδικό δείγμα που έχει απομείνει από το φυσικό «ελαιοτοπίο» που συνδέεται με την ιστορική ονομασία της περιοχής. Τα Βυζαντινά και Νεώτερα μνημεία ανακαλύπτονται σποραδικά σε μικρούς ναούς που βρίσκονται κυρίως δυτικά του άξονα της Αγ. Άννης.

Σε όλη την μακράιωνη διαδρομή του ο Ελαιώνας από τον Ακάδημο και τον Πλάτωνα μέχρι τα μέσα του 1940, διατήρησε την ταυτότητα και τη φυσιογνωμία του. Διατήρησε τους δεσμούς του με το Αττικό τοπίο, την ιστορία και τον πολιτισμό της Αθήνας. Από εκεί οι Αρχαίοι Αθηναίοι έπαιρναν λάδι το οποίο και εμπορεύονταν, αλλά έπαιρναν και την απαραίτητη ξυλεία για να χτίσουν τον μεγαλύτερο στόλο της τότε Ελλάδας.

Η ιστορία του Ελαιώνα αρχίζει τον 6^ο αιώνα π.Χ., όταν με διαταγή του Πεισίστρατου οι Αθηναίοι ξεκινούν να φυτεύουν στην περιοχή ελιές. Ο Ελαιώνας στις αρχές του 19^{ου} αιώνα είχε 117.000 δέντρα, μεγάλο μέρος των οποίων καταστρέφεται σε πυρκαγιά το 1830. Η σημερινή Ιερά Οδός που διασχίζει την περιοχή από ανατολικά προς δυτικά ακολουθεί με ελάχιστες αποκλίσεις την πορεία της αρχαίας, εκατέρωθεν της οποίας υπήρχαν τα νεκροταφεία της πόλης των Αθηνών (Γ' Εφορεία Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων). Η έκταση των ελαιόδεντρων στη θέση των ΤΕΙ Αιγάλεω, εκεί που διασταυρώνεται η Π. Ράλλη με την Θηβών, αποτελεί το μοναδικό εναπομείναν δείγμα του κάποτε φυσικού ελαιώνα που συνδέεται με την ιστορική ονομασία της περιοχής. Η φάση των Βυζαντινών και Νεώτερων μνημείων, σχεδόν εξαφανισμένη και αυτή, ανακαλύπτεται σποραδικά από τους μικρού μεγέθους ναούς που ενσωματώνουν στα οικοδομικά στοιχεία τους τμήματα των αρχαίων κατασκευών και βρίσκονται ως επί το πλείστον δυτικά του άξονα της Αγ. Άννης.

Τον επόμενο αιώνα ξεκινά η βιομηχανική ιστορία της Αθήνας, που είναι άμεσα συνυφασμένη με τον Ελαιώνα. Εκεί θα εγκατασταθούν τα πρώτα σαπωνοποιεία, οι χαρτοποιίες και τα βυρσοδεψεία, και σε αυτά θα βρουν εργασία αρκετοί από τους πρόσφυγες της Μ.Ασίας, οι οποίοι δημιουργούν τα δυτικά προάστια. Ήδη στην οδό Πειραιώς από τότε υπήρχαν βιοτεχνίες και επιχειρήσεις. Η Πειραιώς ήταν ο άξονας που συνέδεε την καρδιά της πρωτεύουσας (Ομόνοια) με τον Πειραιά και έτσι τα εμπορεύματα διοχετεύονταν σε ελάχιστο χρονικό διάστημα στις δύο πόλεις.

Πίσω από την Πειραιώς, η μεγάλη πεδιάδα αποτελούσε ίσως το καλύτερο κομμάτι για να αναπτυχθούν εκεί κάθε είδους βιομηχανίες. Έτσι άρχισαν να στήνονται κάθε είδους επιχειρήσεις. Το όνομα ελαιώνας έμεινε απλώς για να θυμίζει την παλιά εποχή. Χωρίς τον παραμικρό πολεοδομικό σχεδιασμό, με το ένα κτίσμα δίπλα στο άλλο.

Μέχρι το 1960 στον Ελαιώνα εγκαθίστανται και κυριαρχούν βιομηχανικές μονάδες ελαστικών, μετάλλων, κατεργασίας δερμάτων, αλλά και τροφίμων, ποτών και επίπλων. Από τότε όμως και μετά η χώρα γνώρισε νέες μορφές βιομηχανικής



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

**ΔΙΔΑΚΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: Η ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΙΩΝΑ
ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ**

ΦΟΙΤΗΤΡΙΕΣ: ΓΙΑΝΝΙΟΥ ΑΝΝΑ
ΓΚΑΡΤΖΟΥ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ: ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ Δ.-ΔΕΦΝΕΡ Α.

**ΧΑΡΤΗΣ 7
ΘΕΜΑ ΧΑΡΤΗΣ: ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΟΡΙΟΥ ΔΗΜΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ
ΤΟΥ ΕΛΛΙΩΝΑ**

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:50000
ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2003

- | | |
|--|-----------------------|
| | ΟΡΙΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΕΛΛΙΩΝΑ |
| | ΔΗΜΟΣ ΑΙΓΑΛΕΩ |
| | ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ |
| | ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ |
| | ΔΗΜΟΣ ΡΕΝΤΗΣ |
| | ΔΗΜΟΣ ΤΑΥΡΟΥ |

ανάπτυξης. Εμφανίστηκε η βαριάς μορφής σιδηρουργία και παράλληλα νέες βιομηχανικές ζώνες στην Ελευσίνα και τον Ασπρόπυργο. Ήταν ζώνες που δεν είχαν άμεση σχέση με τα εργοστάσια τροφίμων και ένδυσης που δέσποζαν στην περιοχή του Ελαιώνα. Το πρώτο κύμα μαρασμού αυτών των επιχειρήσεων δημιουργήθηκε αρκετά χρόνια αργότερα όταν οι εισαγωγές που έγιναν σε αυτά τα είδη κατέστησαν μη ανταγωνιστικά τα προϊόντα που παρήγαγαν στον Ελαιώνα. Έτσι λοιπόν πολλές βιομηχανίες εγκαταλείφθηκαν στην τύχη τους. Οι ιδιοκτήτες πολλών από αυτές είτε χρεοκόπησαν είτε εγκαταστάθηκαν κάπου αλλού. Ο Ελαιώνας στα τέλη της δεκαετίας του 1970 θύμιζε σε κάποια σημεία του βιομηχανικό μουσείο.

Το άλλοτε «Κάλλιστο Προάστιο» μετατράπηκε σε μια από τις πιο υποβαθμισμένες περιοχές της Αθήνας. Τότε ήταν η εποχή που η πολιτεία αποφάσισε να προχωρήσει στην αξιοποίηση του χώρου αυτού. Το σκεπτικό της αξιοποίησης λίγο αργότερα εμπλουτίστηκε με πολλά περιβαλλοντικά μέτρα μιας και το νέφος από τα μέσα της δεκαετίας του 1980 έγινε ο άλλος εαυτός της πρωτεύουσας.

Με μια τέτοια λογική, το 1984 θεσπίστηκε νόμος που απαγόρευε τη δημιουργία νέων βιομηχανιών στον Ελαιώνα. Το 1991 εμφανίζεται το πρώτο Προεδρικό Διάταγμα που αφορά χρήσεις γης. Όμως πρέπει να περάσουν άλλα πέντε χρόνια, να φτάσουμε μέχρι το 1995 ώστε να υπάρξει μια πιο ολοκληρωμένη πρόταση για την κατάσταση του Ελαιώνα, με βάση το Προεδρικό Διάταγμα εκείνης της χρονιάς.

Σήμερα στην περιοχή η οποία έχει έκταση 9.000 στρέμματα εργάζονται 50.000 άνθρωποι σε περίπου 2300 βιομηχανίες και βιοτεχνίες, επιχειρήσεις και πρακτορεία και ζουν μόνιμα 5.000 κάτοικοι. Βλέπουμε λοιπόν ότι ο Ελαιώνας δεν κατέχει απλά ένα σημαντικό μερίδιο του βιομηχανικού παραγωγικού δυναμικού της Πρωτεύουσας αλλά και της Χώρας ολόκληρης. Δίνει μια εικόνα πρωτοπορίας και υπεροχής, αφού εμφανίζει μέσους δείκτες απόδοσης κατά κλάδο πολύ υψηλότερους από τους αντίστοιχους της χώρας, παρά το γεγονός της παρουσίας στην περιοχή πληθώρας μικρών επιχειρήσεων μικρής παραγωγικότητας. Ακόμα υπάρχουν σε αυτήν την περιοχή Οργανισμοί Κοινής Ωφέλειας, Στρατώνες και Ανώτατες Σχολές.

Στην τρομερά υποβαθμισμένη αυτή περιοχή το 1984 καταγράφηκαν 2.317 βιομηχανικές μονάδες και βιοτεχνίες, 1.214 μονάδες χονδρεμπορίου, 510 πρακτορεία μεταφορών, καθώς επίσης και χώροι αποθήκευσης που έφταναν τα 780 στρέμματα. Οι ρύποι που οφείλονται στις μετακινήσεις των οχημάτων είναι πολλαπλάσιοι εκείνων των βιομηχανιών. Εκτιμάται ότι στον Ελαιώνα εκπέμπεται το 1/3 του μονοξειδίου του άνθρακα της Αθήνας. Ο Ελαιώνας είναι υπεύθυνος για το 15%-20% του καπνού και το 25% του διοξειδίου του θείου που παράγεται από τη βιομηχανία της Αθήνας. Από τα 83 βυρσοδεψία που λειτουργούν εκεί παράγονται 1.000 κυβικά μέτρα υγρών αποβλήτων την ημέρα, τα οποία είναι επιβαρημένα με την τοξική ουσία χρώμιο. Τα 42 επιμεταλλωτήρια παράγουν 80.000 κυβικά μέτρα υγρών αποβλήτων το χρόνο, με βαρέα μέταλλα όπως χρώμιο, κάδμιο, ψευδάργυρο και διαβρωτικές ουσίες. Οι αέριοι ρύποι περιέχουν σωματίδια μολύβδου, καδμίου, χρωμίου και νικελίου. Τέλος τα κεραμοποιία εκπέμπουν 18,5 τόνους υδροφθορίου το χρόνο.

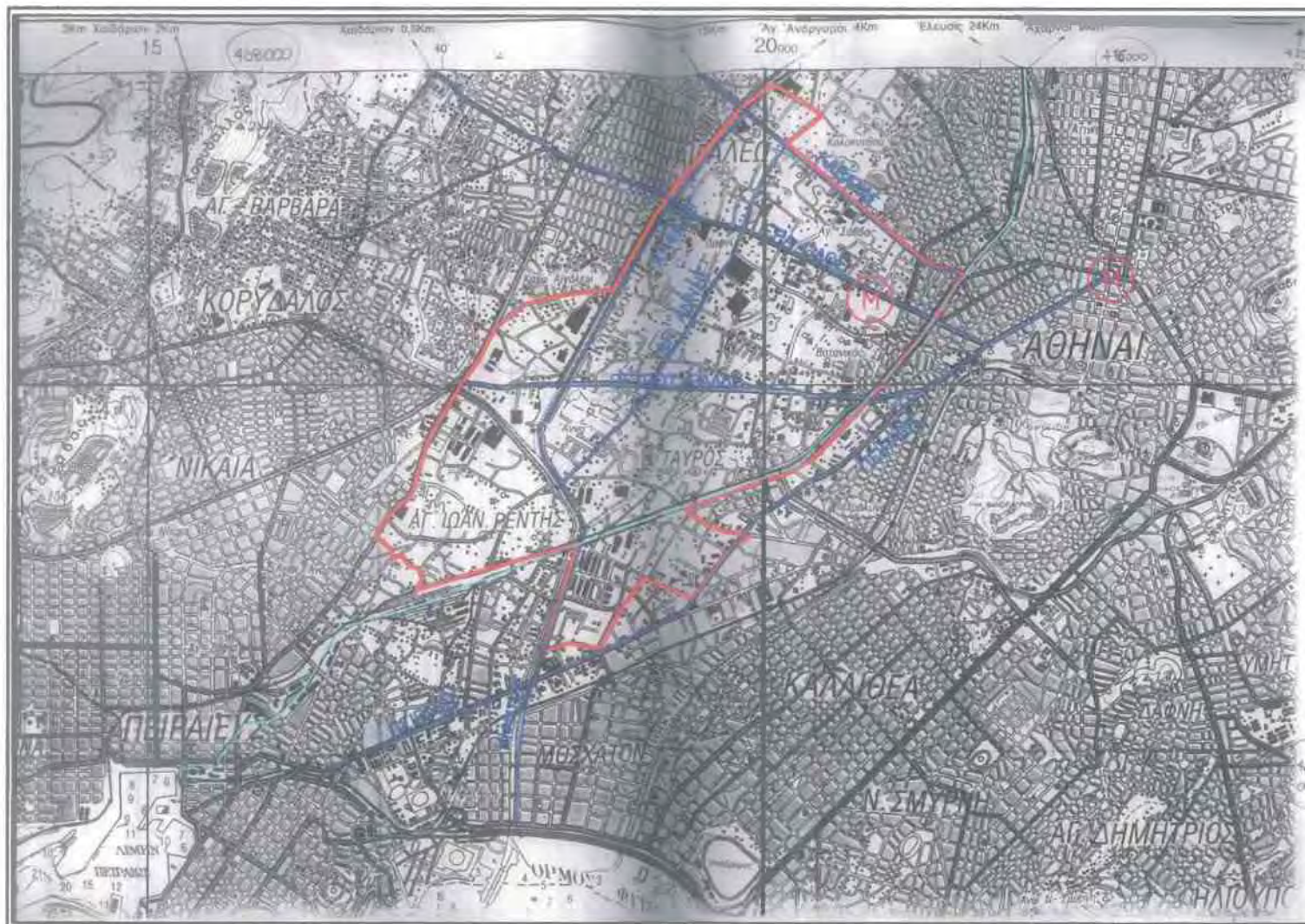
Η έλλειψη αποχετευτικού δικτύου και τα παράνομα μπαζώματα των ρεμάτων της περιοχής, όπως του ρέματος του Προφήτη Δανιήλ, καθώς επίσης και τα βουνά των απορριμμάτων που αφήνονται σε δεκάδες αυτοσχέδιες χωματερές έχουν σαν αποτέλεσμα η περιοχή να πλημμυρίζει κάθε φορά που βρέχει.

2.2 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ

Η περιοχή του Ελαιώνα είναι μία έκταση περίπου 9.000 στρεμμάτων και είναι γνωστή από την αρχαιότητα με το ίδιο τοπωνύμιο. Διοικητικά ανήκει σε πέντε δήμους οι οποίοι είναι ο Δήμος Αθηναίων, ο Δήμος Αιγάλεω, ο Δήμος Ταύρου, ο Δήμος Περιστερίου και ο Δήμος Αγίου Ιωάννη Ρέντη. και καταλαμβάνει κεντρική περιοχή του οικιστικού ιστού της πρωτεύουσας αφού απέχει μόλις 3 χλμ. Από την Ομόνοια. Η περιοχή συνδέει τις αναβαθμισμένες ανατολικές συνοικίες με τις υποβαθμισμένες δυτικές συνοικίες της Αθήνας, επηρεάζει σημαντικά την οικονομική της ζωή και συγχρόνως διαθέτει ελεύθερη γη που θα μπορούσε με κατάλληλες ρυθμίσεις να ανακουφίσει την πνιγμένη με μπετόν νερόπληκτη Αθήνα. (www.minenv.gr)

Κατέχει πολύ σημαντική θέση αφού συνδέει την Αθήνα με τον Πειραιά, δηλαδή το εμπορικό λιμάνι της χώρας με το εμπορικό κέντρο της πρωτεύουσας. Οι διάφορες επιχειρήσεις, βιομηχανίες και βιοτεχνίες που βρίσκονται στην περιοχή του Ελαιώνα, επηρεάζουν σημαντικά την οικονομική ζωή και αν προσθέσουμε και τις εκτάσεις ελεύθερης γης που διαθέτει βλέπουμε πόσο σημαντική είναι η ανάγκη άμεσης αξιοποίησης της περιοχής.

Την περιοχή την διασχίζουν μεγάλοι οδικοί άξονες όπως η Ιερά Οδός, η Πέτρου Ράλλη, η Κηφισού αλλά και η λεωφόρος Αθηνών. Αυτή η γειτνίαση της περιοχής με όλες τις παραπάνω οδικές αρτηρίες και η σημαντική κομβική του θέση, καθιστούν τον Ελαιώνα περιζήτητο στους κλάδους που έχουν υψηλά μεταφορικά κόστη. Παράλληλα ο συνδυασμός της γειτνίασής του με το μεγαλύτερο εμπορικό κέντρο της χώρας και το λιμάνι του Πειραιά και η διάθεση εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού, είναι ευνοϊκά κριτήρια για την εγκατάσταση στην περιοχή βιομηχανικών δραστηριοτήτων.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
 ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
 ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ Η ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΙΩΝΑ
 ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ**

ΦΟΙΤΗΤΡΙΕΣ: ΓΙΑΝΝΙΟΥ ANNA
 ΓΚΑΡΤΖΟΥ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ: ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ Δ.-ΔΕΦΩΝΕΡ Α.

**ΧΑΡΤΗΣ Β
 ΘΕΜΑ ΧΑΡΤΗΣ ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΟΔΩΝ
 ΑΡΤΗΡΙΩΝ-ΓΡΑΜΜΗΣ ΟΣΣΕ-ΣΤΑΘΜΟΙ ΜΕΤΡΟ
 ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΟΥ ΕΛΛΙΩΝΑ**

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:50000
 ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2003

-  ΟΡΙΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ
-  ΚΕΝΤΡΙΚΟΤΕΡΟΙ ΔΡΟΜΟΙ
-  ΓΡΑΜΜΗ ΟΣΣΕ
-  ΣΤΑΘΜΟΣ ΜΕΤΡΟ

3. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ¹

3.1 Η ΕΙΚΟΝΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ²

Η περιοχή του Ελαιώνα είναι μια έκταση 9.000 στρεμμάτων, η οποία απλώνεται σε πέντε δήμους: Αθηναίων, Αγίου Ιωάννη Ρέντη, Αιγάλεω, Περιστερίου και Ταύρου. Οι εξαγγελίες για την ανάπλαση του Ελαιώνα, έχουν ξεκινήσει από το 1994. Η περιοχή που περιλαμβάνει την Ιερά Οδό, την Σπ. Πάτση, την Π. Ράλλη και την Κηφισού είναι μια περιοχή γεμάτη φορτηγά, νταλίκες, μάντρες, συνεργεία, σκόνη και πολλά σκουπίδια.

Ο προορισμός απέχει λίγα λεπτά από το κέντρο της Αθήνας και η απόστασή του από την Ομόνοια είναι τρία χιλιόμετρα. Παρόλο που εκεί βρίσκεται συγκεντρωμένο ένα πολύ μεγάλο κομμάτι της εμπορικής δραστηριότητας της πρωτεύουσας, για πολύ κόσμο παραμένει άγνωστο. Η περιοχή έχει καθαρά εμπορικό χαρακτήρα αφού ελάχιστοι κατοικούν εκεί. Όσο επισκέπτονται την περιοχή το κάνουν κυρίως για λόγους δουλειάς και αν δεν γνωρίζουν το μέρος καλά θα ακολουθήσουν μόνο τους βασικούς οδικούς άξονες, αφού παραμέσα η κατάσταση είναι χαοτική. Όσο πλησιάζεις στην περιοχή τα οχήματα μεγαλώνουν και καταλαβαίνεις ότι είσαι εκεί όταν γύρω σου βλέπεις μόνο φορτηγά. Χαρακτηριστικά επίσης της περιοχής είναι η ελλιπής έως ανύπαρκτη σηματοδότηση, η εικόνα της εγκατάλειψης, ο θόρυβος και το καυσαέριο. (www.asda.gr)

Ο Ελαιώνας σήμερα αποτελεί ένα λειτουργικό σύνολο εξαιτίας της κυρίαρχης λειτουργίας της περιοχής που είναι η μικρής, μεσαίας και μεγάλης κλίμακας βιομηχανική δραστηριότητα και οι εγκαταστάσεις και χρήσεις που την πλαισιώνουν,

¹ Στο παρόν κεφάλαιο επιχειρείται μια ανάλυση και παρουσίαση των υφιστάμενων λειτουργικών, κτιριακών, ιδιοκτησιακών και άλλων χωρικών στοιχείων της περιοχής μελέτης που αποτελούν τις συνθήκες στέγασης και ανάπτυξης των διαφόρων δραστηριοτήτων σύμφωνα με στοιχεία της μελέτης καταγραφής και βιωσιμότητας των βιομηχανικών δραστηριοτήτων του Ελαιώνα (ΕΜΠ, 1992).

² Το κεφάλαιο αυτό βασίστηκε σε στοιχεία του ΑΣΔΑ που υπάρχουν στην ιστοσελίδα του.

ως υποδομή ή ως υπηρεσίες υποστήριξης και εξυπηρέτησής της. Ωστόσο πρόκειται για ένα σύνολο παραγωγικών δραστηριοτήτων που είναι και ετερόκλητες μεταξύ τους. Περιλαμβάνει λοιπόν τις μεγάλες βιομηχανικές μονάδες, που διατηρούν και θα διατηρήσουν και στο μέλλον την παραγωγική διαδικασία στην περιοχή λόγω της μικρής απόστασής τους από το κέντρο, τις μεγάλες μονάδες χημικών προϊόντων, πλαστικών ή προϊόντων μετάλλου, τις μικρές και μεσαίες μονάδες και τέλος τις μικρομεσαίες παράνομες, υποβαθμισμένες και ρυπαίνουσες επιχειρήσεις.

Ο Ελαιώνας όμως, εκτός από βιομηχανική περιοχή, μοιάζει σήμερα και με ένα εκτεταμένο κυκλοφοριακό και μεταφορικό κόμβο. Έναν ενδιάμεσο σταθμό αγαθών και εμπορευμάτων στη διαδρομή τους από τους παραγωγούς στους καταναλωτές.

Οι σχέσεις συγγένειας, οι δεσμοί που αναπτύχθηκαν μεταξύ της βιομηχανικής δραστηριότητας και του χώρου του Ελαιώνα είχαν ως αφετηρία τα ιστορικά συγκριτικά του πλεονεκτήματα τα οποία σχετίζονται είτε με την θέση του είτε με τις φυσικές του ιδιότητες. Έτσι έχει θέση κομβική και προνομιακή αφού συνδυάζει όπως είπαμε εγγύτητα με το πρώτο λιμάνι της Χώρας, την μεγαλύτερη καταναλωτική αγορά και τις περιοχές κατοικίας διαθέσιμου εργατικού δυναμικού. Η κυκλοφοριακή υποδομή στην περίμετρο του Ελαιώνα και η κομβική κυκλοφοριακή θέση συνιστά και σήμερα καίριο πλεονέκτημα της περιοχής, ιδιαίτερα για κλάδους με υψηλά μεταφορικά κόστη. Παράλληλα διέθετε φυσικές ιδιότητες ιδανικές για τους πρωτοεμφανιζόμενους τότε βιομηχανικούς κλάδους, τα κεραμοποιεία, τα βυρσοδεψεία, τα σαπωνοποιεία, λόγω των άφθονων υπόγειων υδάτων, της καταλληλότητας του χώματος για αργιλοληψίες, του χαμηλού υψομέτρου και της ευνοϊκής τοπογραφίας.

Τα αρχικά πλεονεκτήματα και οι ευνοϊκές για την προσέλκυση των βιομηχανιών ιδιότητες του χώρου δεν κατάφεραν να μείνουν αμετάβλητες στον χρόνο. Η χρόνια παρουσία της βιομηχανικής δραστηριότητας επέδρασε αρνητικά στους φυσικούς πόρους αφού τους εξάντλησε σημαντικά. Έτσι ο Ελαιώνας σήμερα εξακολουθεί να εμφανίζει πολλά πλεονεκτήματα για τους βιομηχανικούς κλάδους και τις δραστηριότητές τους όχι όμως στον ίδιο βαθμό με τις πρώτες φάσεις της βιομηχανικής ιστορίας του. Τα υπόγεια νερά δεν αφθονούν και σε κάθε περίπτωση οι

διαθέσιμες ποσότητες δεν επαρκούν και πολλές από αυτές έχουν μολυνθεί από την ανεξέλεγκτη ρίψη λημμάτων. Οι αργιλοληψίες δεν είναι πλέον δυνατές μέσα στον Ελαιώνα και η γη έχει εξαντληθεί και δεν υπάρχουν περιθώρια για εκτατικές αναπτύξεις παραγωγικών μονάδων ή για εγκατάσταση νέων.

Η Γεωπονική Σχολή επί της Ιεράς Οδού είναι ένας πολύτιμος πνεύμονας πρασίνου και αποτελεί μια εντελώς διαφορετική εικόνα από την υπόλοιπη περιοχή. Κατεβαίνοντας την Ιερά Οδό, θα συναντήσεις πρώτη την οδό Σπ. Πάτση, και σε ώρα αιχμής θα είναι απροσπέλαστη από τα πολλά αυτοκίνητα. Μετά τη Γεωπονική Σχολή, η Ιερά Οδός αλλάζει όψη. Αριστερά, υπάρχει το ερείπιο του εργοστασίου της Softex, και συνεργεία, μάντρες αυτοκινήτων, οικοδομικά υλικά, κάποια πρακτορεία κ.λπ.

Από την Πειραιώς έως το ύψος της Μαρκόνι υπάγεται στο Δήμο Αθηναίων· η υπόλοιπη στον Δήμο Αιγάλεω. Προέκταση της Μαρκόνι είναι η Αγ. Άννης, ένας πολύ βασικός οδικός άξονας, ο οποίος ενώνει τη λεωφόρο Καβάλας με την Εθνική. Στα διάφορα στενά της Αγ. Άννης υπάρχουν κυρίως πρακτορεία και μεταφορικές εταιρείες. Η κυκλοφορία στην Αγ. Άννης διεξάγεται επί 24ώρου βάσεως με ιδιαίτερη δυσκολία. Τη νύχτα ο φωτισμός είναι ελλιπέστατος, ενώ το πρωί οι ουρές από φορτηγά εκτείνονται σε όλο το μήκος της. Πού και πού ένα παλιό σπίτι, εγκαταλελειμμένο φυσικά, ή ένας μαραμμένος κήπος προδίδουν την παλιότερη φυσιογνωμία της περιοχής. Ο κανόνας, όμως, είναι αναρχία, σκόνη και σκουπίδια. Το ΥΠΕΧΩΔΕ έχει δρομολογήσει τη διαπλάτυνση της Αγ. Άννης, από τη λεωφόρο Καβάλας έως την Π. Ράλλη και ακόμη πιο πέρα, της Προφήτου Δανιήλ, όπως και της οδού Μακρυγιάννη που ενώνει τον Δήμο Ρέντη με τον Δήμο Ταύρου αφού εκεί βρίσκονται όλα τα πρακτορεία και έχει πολύ μεγάλη κίνηση.

Η περιοχή, ωστόσο, κατά τη διάρκεια της ημέρας, σφύζει από ζωή. Όλα, όμως, θα αλλάξουν όταν πέσει η νύχτα. Οι δρόμοι θα ερημώσουν, στα ανύπαρκτα πεζοδρόμια δεν θα περπατάει κανείς, το σκοτάδι θα είναι τρομακτικό. Όπως μάλιστα καταγγέλλουν οι περίοικοι δραστηριοποιούνται ακόμα και αγέλες εξαγριωμένων σκυλιών. Μολονότι οι περιπολίες της αστυνομίας γίνονται όλο το 24ωρο και πολλά εργοστάσια έχουν φύλακες, οι μικροκλοπές είναι συνηθισμένο φαινόμενο. (www.asda.gr)

Οι καλλιέργειες που κυριαρχούσαν στην περιοχή προπολεμικά, έχουν σήμερα εκτοπισθεί από βιομηχανίες και βιοτεχνίες, αποθήκες, συνεργεία αυτοκινήτων, πρακτορεία μεταφορών αλλά και κατοικίες και οργανισμούς κοινής ωφέλειας. Παρατηρούμε λοιπόν μια μεγάλη ανομοιογένεια στην περιοχή σε όλα τα επίπεδα είτε αυτά είναι διοικητικά, είτε κοινωνικά, είτε ιδιοκτησιακά.

Ενώ ιστορικά και διοικητικά η περιοχή του Ελαιώνα αποτελεί μια ενότητα, διοικητικά ανήκει σε πέντε δήμους οι οποίοι έχουν διαφορετικά συμφέροντα και βλέψεις για την περιοχή ανάλογα ο καθένας από τα συμφέροντά του και τις ανάγκες του.

Μελετώντας την ποσοστιαία κατανομή των χρήσεων γης στο σύνολο της περιοχής, βλέπουμε ότι η κυρίαρχη εσωτερική λειτουργία στην περιοχή είναι η μικρής, μεσαίας και μεγάλης κλίμακας βιομηχανική δραστηριότητα. Ακολουθούν οι κοινωφελείς εγκαταστάσεις, τα πρακτορεία μεταφορών και οι μάντρες υλικών. Βέβαια τα τελευταία χρόνια ο τομέας των μεταφορών έχει διογκωθεί με αποτέλεσμα σήμερα η σχέση μεταξύ μεταφορικών υπηρεσιών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων να έχει μετατραπεί από σχέση υποστήριξης των δευτέρων από τις πρώτες. Έτσι οι μεταφορικές δραστηριότητες κερδίζουν συνεχώς έδαφος εις βάρος των μεταποιητικών δραστηριοτήτων.

Αιτίες για την κατάσταση αυτή αποτελούν η αυξημένη ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες στην περιοχή και η μηδενική σχεδόν προσφορά γης για παρόμοιες χρήσεις στην ευρύτερη περιοχή. Για τον λόγο αυτό ο μεταφορικός/ αποθηκευτικός/ χονδρεμπορικός τομέας δημιουργεί έναν ασφυκτικό κλοιό στην γύρω βιομηχανική περιοχή.

Επίσης στην περιοχή παράγονται πλήθος οικονομικές δραστηριότητες. Είναι γεγονός πως η κερδοσκοπία και το ασταθές θεσμικό καθεστώς που επικρατούν, ευνοούν μια κατάσταση μεταβλητή η οποία δεν υποστηρίζει την απόδοση των επιχειρήσεων, αφού για αυτές απαιτείται μια μακρόχρονη χρήση του χώρου. Το αποτέλεσμα είναι το βιομηχανικό και ημιβιομηχανικό περιβάλλον να έχει τον χαρακτήρα της προσωρινότητας και να γίνονται ελάχιστες επενδύσεις σε πάγιο κεφάλαιο.

Η περιοχή παρουσιάζει μια ιδιαίτερα ασυνάρτητη εικόνα όσον αφορά το περιβάλλον της. Αυτό συμβαίνει γιατί υπάρχει σύγκρουση χρήσεων γης, καλλιέργειες κηπευτικών δίπλα σε ρυπογόνες μονάδες, γραφεία σύγχρονων επιχειρήσεων δίπλα σε μάντρες με παλιοσίδερα, βυρσοδεψεία δίπλα σε σχολικές εγκαταστάσεις, τα υγρά λύματα και στερεά απορρίμματα δίπλα στις πειραματικές καλλιέργειες του Βοτανικού κήπου, τα μικρά σπίτια και οι παιδικές χαρές της γειτονιάς Μαρκόνη πίσω από τις μάντρες της Αθηναϊκής Χαρτοποιίας. Η εικόνα αυτή της περιοχής με την γειτνίαση ετερόκλητων χρήσεων και της αναρχίας σε πολεοδομικό και περιβαλλοντικό επίπεδο συμπληρώνεται από την έλλειψη δικτύου κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου, τη στιγμή που οι εκτάσεις που καταλαμβάνουν οι αδιαμόρφωτοι χώροι και τα οικοπέδα με εγκαταλειμμένα ερείπια αποτελούν σημαντικό ποσοστό της επιφάνειας της περιοχής.

Για την κατάσταση αυτήν ευθύνονται η έλλειψη οργανωμένου οδικού δικτύου και βασικών τεχνικών υποδομών που δεν αποτέλεσε εμπόδιο για την ανάπτυξη της βιομηχανίας, των μεταφορών, του χονδρεμπορίου και της κατοικίας. Επιπλέον μαζί με όλες αυτές τις ασύμβατες μεταξύ τους χρήσεις η περιοχή αποτελεί τόπο απόρριψης ανεπιθύμητων δραστηριοτήτων και άχρηστων αντικειμένων.

Σε κυκλοφοριακό επίπεδο, παρά το γεγονός ότι η περιοχή διασχίζεται από υπερτοπικές αρτηρίες όπως η Κηφισού, η Πειραιώς και η Π. Ράλλη, η περιοχή έχει ένα ανεπαρκές οδικό δίκτυο αφού στα περισσότερα τμήματα του Ελαιώνα οι δρόμοι έχουν πολύ μικρό πλάτος και είναι σε άσχημη κατάσταση. Παράλληλα το δίκτυο του ΟΣΕ παρά το γεγονός ότι διασχίζει την περιοχή, δεν εξυπηρετεί τη βιομηχανική δραστηριότητα όσον αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές, αφού δεν διαθέτει καμιά τοπική διακλάδωση φορτοεκφόρτωσης βαγονιών εκτός αυτής της κεντρικής λαχαναγοράς.

Στην περιοχή συμβαίνει κάθε είδους παρανομία όσον αφορά την καταπάτηση της γης την λειτουργία παράνομων εγκαταστάσεων χωρίς νόμιμες άδειες και την παραγωγή απαγορευμένων και νοθευμένων προϊόντων. Οι τάσεις κερδοσκοπίας στην περιοχή καθυστερούν την εξέλιξη της ένταξης της περιοχής και της νομιμοποίησής της. Η κυκλοφοριακή σημασία της περιοχής έχει ως αποτέλεσμα την συγκέντρωση

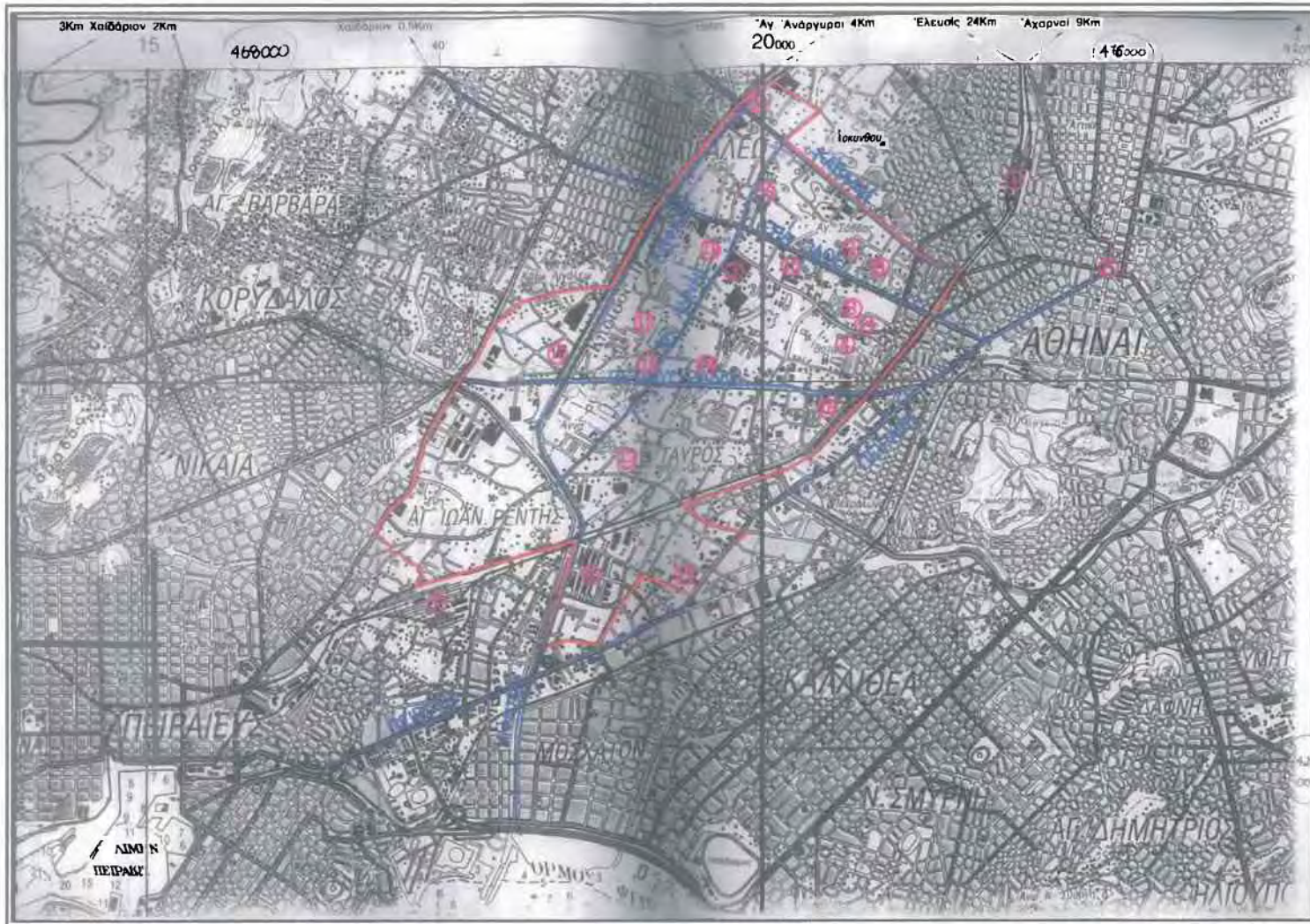
χρήσεων που αφορούν το αυτοκίνητο, όπως είναι τα συνεργεία αυτοκινήτων και οι αντιπροσωπείες (Ελαιώνας 1994-1996, 1998)

Οι μεγάλοι οδικοί άξονες που οριοθετούν την περιοχή από τις κατοικημένες περιοχές των γύρω δήμων την καθιστούν απροσπέλαστη και αδιάφορη για τις δημοτικές αρχές.

Το σχετικό προεδρικό διάταγμα είχε δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως το 1995. Ωστόσο, οχτώ χρόνια αργότερα, ελάχιστα έχουν γίνει πράξη. “Η αναβάθμιση του Ελαιώνας θα γίνει μόνο μέσω της σταδιακής χωροθέτησης χώρων πρασίνου”, τονίζει ο Πρύτανης της Γεωπονικής, όπως προβλέπει και το προεδρικό διάταγμα.

Σύμφωνα με το διάταγμα, στους οικοδομήσιμους χώρους επιτρέπεται η χαμηλής ή μέσης όχλησης βιομηχανία ή βιοτεχνία, ενώ επιβάλλεται να απομακρυνθούν από την περιοχή οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις βυρσοδεψείων, χυτηρίων επιμεταλλωτηρίων, κεραμοποιείων και έτοιμου σκυροδέματος. Τα αντίστοιχα γήπεδα θα χαρακτηριστούν κοινόχρηστοι χώροι. Η μελέτη προβλέπει τόσο κοινόχρηστους χώρους (δρόμους, χώρους πρασίνου κ.λπ.) όσο και εγκαταστάσεις για κοινωφελείς φορείς (Μετρό). Υπεύθυνο για τη διάνοιξη των κεντρικών οδικών αρτηριών είναι το ΥΠΕΧΩΔΕ, ενώ για τους μικρότερης σημασίας δρόμους υπεύθυνοι είναι οι δήμοι. Οι κοινόχρηστοι, δε, χώροι θα αρχίσουν να διαμορφώνονται όταν αυτό είναι οικονομικά εφικτό για τον κάθε δήμο. (www.asda.gr)

Η ανάπλαση στον Ελαιώνα μπορεί να εφαρμόζεται τοπικά από ιδιώτες, όπως έχει γίνει στον Δήμο Ρέντη, ωστόσο ήδη έχουν αρχίσει να παρατηρούνται οι πρώτες παρανομίες. Τη θέση, δηλαδή, δραστηριοτήτων που απομακρύνονται, καταλαμβάνουν δραστηριότητες που απαγορεύονται. Ένα παράδειγμα είναι η περίπτωση της Χαρτοποιίας Θράκης επί της Ιεράς Οδού, τη θέση της οποίας κατέλαβε εταιρεία διανομής τύπου, χονδρεμπορική.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
 ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
 ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ



**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: Η ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΙΩΝΑ
 ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ**

ΦΟΙΤΗΤΡΙΕΣ: ΓΙΑΝΝΙΟΥ ANNA
 ΓΚΑΡΤΖΟΥ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ: ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ Δ.-ΔΕΦΝΕΡ Α.

**ΧΑΡΤΗΣ: 9
 ΘΕΜΑ ΧΑΡΤΗΣ: ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ
 ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΟΥ ΕΛΛΙΩΝΑ**

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:10000
 ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2003

-  ΟΡΙΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ
-  ΚΕΝΤΡΙΚΟΤΕΡΟΙ ΔΡΟΜΟΙ

- ΣΤΑΘΜΟΣ ΛΑΡΙΣΗΣ ①
- ΟΜΟΝΟΙΑ ②
- ΕΤΜΑ ③
- ΒΟΤΑΝΙΚΟΣ ΚΗΠΟΣ ④
- ΚΤΕΛ ⑤
- ΛΑΧΑΝΑΓΟΡΑ ΡΕΝΤΗ ⑥
- ΑΜΑΞΟΣΤΑΣΙΟ ΟΣΕ (ΡΕΝΤΗ) ⑦
- ΓΕΩΠΟΝΙΚΗ ⑧
- ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ ΕΒΓΑ ⑨
- ΑΠΟΘΗΚΕΣ ΟΤΕ ⑩
- ΑΠΟΘΗΚΕΣ ΔΕΗ ⑪
- ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ ΑΜΣΤΕΛ ⑫
- ΓΗΠΕΔΟ ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΥ ⑬
- ΑΜΑΞΟΣΤΑΣΙΟ ΑΣΤΙΚ.ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ⑭
- ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ ΑΘΗΝ.ΧΑΡΤΟΠ. ⑮
- ΣΤΡΑΤΟΔΙΚΕΙΟ ⑯
- ΣΧΟΛΗ ΚΑΛΩΝ ΤΕΧΝΩΝ ⑰
- ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΒΑΣΗ ΜΕΤΡΟ ⑱
- ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ⑲

3.2 ΟΙ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΕΛΑΙΩΝΑ

Από πλευράς χρήσεων γης, η περιοχή μελέτης περιλαμβάνει ολόκληρο σχεδόν το φάσμα των αστικών αλλά και μη αστικών χρήσεων, είτε αυτές είναι συμβατές μεταξύ τους είτε όχι αφού μέχρι πρόσφατα δεν υπήρχαν νόμοι και μέσα ελέγχου για την περιοχή. Έτσι στην περιοχή μας έχουμε συνύπαρξη δραστηριοτήτων αθλητισμού, εκπαίδευσης και κατοικίας, με μονάδες μέσης και υψηλής όχλησης, αποθήκες, πρακτορεία μεταφορών, μάντρες, στρατιωτικές εγκαταστάσεις και σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων.

Σύμφωνα με στοιχεία για την περιοχή από το ΕΜΠ, βλέπουμε ότι οι βιομηχανικές και βιοτεχνικές ζώνες καλύπτουν το 40% της συνολικής έκτασης της περιοχής μελέτης. Τα μεγαλύτερα ποσοστά βιομηχανικής χρήσης τα συναντάμε στους Δήμους Αθήνας, Αιγάλεω και Περιστερίου. Ανάμεσα στις βιομηχανίες υπάρχουν και αρκετά κομμάτια γης τα οποία χρησιμοποιούνται ως αποθηκευτικοί χώροι. Εκτός όμως από τις υπάρχουσες βιομηχανίες, καλύπτουν και τις ανάγκες μεγάλων πολυκαταστημάτων και βιομηχανιών που βρίσκονται εκτός της περιοχής μελέτης. Η σταδιακή μεγέθυνση των αποθηκευτικών αναγκών των παραγωγικών μονάδων του Ελαιώνα αλλά και η έλλειψη δυνατότητας επέκτασης και εύρεσης τέτοιων χώρων εντός των ιδιοκτησιών τους, οδήγησε πολλές από αυτές στην αγορά οικοπέδων για αποθηκευτική χρήση σε άλλα σημεία του Ελαιώνα επιβαρύνοντας έτσι την κυκλοφοριακή φόρτιση της περιοχής. Στο σύνολο της περιοχής μελέτης η γη αποθηκευτικής χρήσης αποτελεί ένα ποσοστό της τάξης του 7%.

Τα πρακτορεία μεταφορών, οι σταθμοί αυτοκινήτων και οι μάντρες υλικών καλύπτουν το 9% του συνόλου της περιοχής μελέτης. Οι κατηγορίες αυτές δεσμεύουν σημαντικό απόθεμα γης το οποίο θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για την ανέγερση νέων εγκαταστάσεων, για την δημιουργία χώρων πρασίνου αλλά και για την βελτίωση του οδικού δικτύου της περιοχής. Οι μονάδες των συνεργείων αυτοκινήτων οι οποίες εμφανίζουν αξιόλογες συγκεντρώσεις στο βόρειο τμήμα του Ελαιώνα εκατέρωθεν της Λεωφόρου Καβάλας καθώς και ανατολικά του Ρέματος Δανιήλ,

σχηματίζουν ευρύτερες ενότητες στις οποίες ενσωματώνονται μάντρες αυτοκινήτων, πρακτορεία μεταφορών, εμπόριο ανταλλακτικών κτλ.

Τέλος υπάρχει στην περιοχή μελέτης ένα σημαντικό απόθεμα γης ελάχιστης η και μηδαμινής οικοδομικής εκμετάλλευσης, ή ακόμη γη επί της οποίας υπάρχουν μόνο ερείπια ή εγκαταλειμμένα κτίρια τα οποία μαζί με το μεγαλύτερο τμήμα της έκτασης που ανήκει στο Υπουργείο Εθνικής Άμυνας και τους χώρους που θα απελευθερωθούν με την απομάκρυνση κάποιων σταθμών αυτοκινήτων και μαντρών, μπορεί να αποτελέσει μία πρώτη έκταση για την δημιουργία ελεύθερων χώρων πρασίνου, δημιουργίας και βελτίωσης του οδικού δικτύου και για οτιδήποτε άλλο προτείνεται.

3.3 ΤΟ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Όσον αφορά το ιδιοκτησιακό καθεστώς, παρά το γεγονός ότι ένα ποσοστό γύρω στο 10% περίπου της συνολικής έκτασης ανήκει στο ευρύτερο δημόσιο τομέα (ΔΕΚΟ, Τράπεζες, Δημόσιο), δεν μπορεί να αξιοποιηθεί εύκολα, αφού πολλές από τις εγκατεστημένες χρήσεις, όπως είναι οι εγκαταστάσεις του ΟΣΕ και τα στρατόπεδα, δεν είναι εύκολο να απομακρυνθούν.

Η κυριαρχία των ιδιωτικών εκτάσεων στην περιοχή φαίνεται από το δείγμα της μελέτης του οργανισμού Αθήνας για τον Ελαιώνα³. Παράλληλα βλέπουμε ότι το 27% των δραστηριοτήτων στην περιοχή μελέτης γίνονται σε ιδιόκτητες εγκαταστάσεις.

Σε ότι αφορά το μέγεθος των ιδιοκτησιών μπορούμε να πούμε ότι σύμφωνα με την μελέτη των αεροφωτογραφιών της περιοχής το μέσο μέγεθος ιδιοκτησίας κυμαίνεται μεταξύ 2 – 10 στρεμμάτων και κυριαρχούν τα μονώροφα κτίρια. Οικόπεδα μικρότερα των 250 τ.μ. συναντώνται κυρίως στις περιοχές κατοικίας της περιοχής.

³ Τα στοιχεία είναι από την μελέτη «Ελαιώνας 1992-1996» που εκπονήθηκε από τον Οργανισμό Αθήνας σε συνεργασία με το ΕΜΠ και το ΥΠΕΧΩΔΕ.

Θα πρέπει να αναφέρουμε ότι στην περιοχή υπάρχουν πολλές παράνομες μονάδες οι οποίες λειτουργούν μόνο κατά την διάρκεια της νύχτας και είναι κυρίως χυτήρια, τα οποία δύσκολα εντοπίζονται. Υπάρχουν επίσης και μονάδες οι οποίες έχουν μεταφέρει αλλού την παραγωγική τους δραστηριότητα και διατηρούν τις εγκαταστάσεις τους στον Ελαιώνα χωρίς να το δηλώνουν.

3.4 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΩΝ

Επί της λεωφόρου Αθηνών βρίσκονται οι μεγαλύτερες σε μέγεθος ιδιοκτησίες, χωρίς βέβαια να εξαιρούνται και κάποιες μικρότερες ιδιοκτησίες, πολλές από τις οποίες χαρακτηρίζονται από υψηλά ποσοστά κάλυψης. Η κυρίαρχη χρήση είναι επιχειρήσεις σχετικές με το αυτοκίνητο. Πρόσωπο στην λεωφόρο Κηφισού στο ύψος του Δ. Περιστερίου, έχουν οι μεγαλύτερες ιδιοκτησίες της περιοχής αυτής. Οι κτιριακές εγκαταστάσεις που βρίσκονται σε αυτές καλύπτουν ένα πολύ σημαντικό ποσοστό τους, το οποίο ιδιαίτερα στις βιομηχανικές μονάδες καθιστά αδύνατη την οποιαδήποτε επέκτασή τους. Στα όρια του Ελαιώνα με το εσωτερικό του Δ. Περιστερίου, τα μεγέθη των ιδιοκτησιών μικραίνουν. Επί της Κηφισού, στο τμήμα του Δ. Αιγάλεω, παρατηρούνται μεγάλες ιδιοκτησίες, των οποίων το μέγεθος του ακαλύπτου ποικίλλει ανάλογα με τη χρήση των κτιριακών εγκαταστάσεων. Ταυτόχρονα υπάρχουν και διάσπαρτες μονάδες βιοτεχνικής και εμπορικής χρήσης σε μικρότερες ιδιοκτησίες, με μεγαλύτερα ποσοστά ακαλύπτων. Παρόμοια κατάσταση επικρατεί και επί της Ιεράς Οδού στο τμήμα του Δ. Αιγάλεω αλλά και επί της Πέτρου Ράλλη όπου και πάλι το ποσοστό των ακαλύπτων είναι απαγορευτικό για την οποιαδήποτε επέκταση των υφιστάμενων δραστηριοτήτων. Εξαιρέση αποτελεί η ιδιοκτησία της Γεωπονικής Σχολής Αθηνών. Στην περιοχή γύρω από το ρέμα του Προφήτη Δανιήλ έχουμε πολλές μάντρες και μικρές σχετικά μονάδες βιομηχανικής και βιοτεχνικής χρήσης.

3.5 ΤΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Όλες οι μελέτες που εκπονήθηκαν για την περιοχή του Ελαιώνα τονίζουν την ανεπάρκεια και την ακαταλληλότητα του οδικού δικτύου της περιοχής. Εξαιτίας του γεγονότος ότι η περιοχή αναπτύχθηκε ενώ ήταν εκτός σχεδίου, οι δρόμοι ακολουθούν την άναρχη δομή των ιδιοκτησιών. Ως συνέπεια έχουμε την ύπαρξη πλήθος αδιεξόδων αλλά και ιδιοκτησιών οι οποίες δεν έχουν πρόσβαση σε κοινόχρηστο χώρο. Η πλειονότητα των δρόμων είναι πολύ στενοί, με ανύπαρκτα πεζοδρόμια, λακκούβες και με κατεστραμμένη άσφαλτο.

Οι μεγάλες αρτηρίες που διαπερνούν την περιοχή είναι, από Βορρά προς Νότο, η Κηφισού και η Πειραιώς, και από Ανατολή προς Δύση, η Καβάλας, η Πέτρου Ράλλη και η Ιερά Οδός. Οι αρτηρίες αυτές σηκώνουν και όλο το βάρος της περιοχής αφού εξυπηρετούν τις κυκλοφοριακές ανάγκες των πρακτορείων της περιοχής, των βιομηχανιών, του χονδρεμπορίου, των μεταφορών που βρίσκονται εκεί. Ο μοναδικός δρόμος που διασχίζει τον Ελαιώνα και έχει τοπικό χαρακτήρα είναι η Αγ. Άννης.

Το γεγονός της ύπαρξης πολλών αδιεξόδων αλλά και της ύπαρξης ιδιοκτησιών οι οποίες δεν έχουν πρόσβαση σε κοινόχρηστο χώρο, ευνοεί την εγκατάσταση πολλών παράνομων δραστηριοτήτων στην περιοχή.

Σύμφωνα με στοιχεία από την μελέτη καταγραφής και βιωσιμότητας των βιομηχανικών δραστηριοτήτων του Ελαιώνα (ΕΜΠ, 1992), το κυκλοφοριακό πρόβλημα της περιοχής επιβαρύνεται, πέραν από τις κινήσεις διέλευσης των υπερτοπικών αξόνων, και από τον τοπικό κυκλοφοριακό φόρτο. Πρόκειται για τον φόρτο που προέρχεται από την καθημερινή μετακίνηση των 50.000 εργαζομένων στη βιομηχανία και στις βιοτεχνίες, αλλά και από τα φορτηγά που διακινούν τα πρακτορεία μεταφορών που βρίσκονται στην περιοχή για την κάλυψη αναγκών του βιομηχανικού και εμπορικού τομέα. Βέβαια η διασύνδεση μεταξύ πρακτορείων και βιομηχανίας στην περιοχή, μεταφράζεται σε αύξηση του μεταφορικού κόστους σε περίπτωση που η νέα θέση των πρακτορείων απέχει σημαντικά από την περιοχή.

Σε όλα τα παραπάνω έρχεται να προστεθεί ο φόρτος από τα υπεραστικά λεωφορεία που διακινούν οι σταθμοί επιβατικών μεταφορών και τα οχήματα που

έρχονται στην περιοχή για επισκευή και συντήρηση, αφού βρίσκεται εκεί το αμαξοστάσιο του ΕΑΣ και πολλά συνεργεία αυτοκινήτων.

Στην περιοχή του Ελαιώνα βρίσκονται σήμερα γύρω στα 350 πρακτορεία μεταφορών, από τα οποία τα 60 περίπου βρίσκονται στην οδό Κηφισού 91, σε έναν χώρο έκτασης 14 στρεμμάτων ο οποίος όμως δεν είναι διαμπερής και τα οχήματα είναι αναγκασμένα να εισέρχονται και να εξέρχονται από την μια και μοναδική είσοδο. Τα δέματα αποθηκεύονται υπαίθρια καθώς δεν υπάρχει κάποιος χώρος τοποθέτησής τους και οι εργαζόμενοι σε αυτό το χώρο είναι αναγκασμένοι να υπομένουν αυτή την κατάσταση καθημερινά. Τα υπόλοιπα πρακτορεία βρίσκονται επί της οδού Ορφέως και Αγ. Άννης, σε δρόμους γύρω από την λαχαναγορά και σε παρόδους της Ιεράς Οδού. Τα περισσότερα από αυτά εκτός του γεγονότος ότι λειτουργούν παράνομα σύμφωνα με το Ν.803/78, έχουν και πολύ υψηλά ενοίκια.

Μετά από μία επιτόπια έρευνα διαπιστώθηκε ότι τα πρακτορεία αυξάνουν σημαντικά τον κυκλοφοριακό φόρτο του οδικού δικτύου της περιοχής και ιδιαίτερα των δρόμων πάνω στους οποίους βρίσκονται. Η διάταξη των δρόμων του Ελαιώνα είναι τέτοια που ο κυκλοφοριακός φόρτος από τα πρακτορεία μεταφέρεται στην οδό Κηφισού, η οποία και εμφανίζεται με εξαιρετικά αυξημένους φόρτους. Τα πιο επιβαρημένα τμήματα του οδικού δικτύου της περιοχής είναι τα τμήματα του Κηφισού που βρίσκονται βόρεια και δυτικά της Πέτρου Ράλλη.

Συνεπώς σε περίπτωση παραμονής στην περιοχή μελέτης όλων των λειτουργιών που επιβαρύνουν τον κυκλοφοριακό φόρτο της περιοχής, θα πρέπει να γίνει μια καλή συγκοινωνιακή μελέτη η οποία να μην αφορά μόνο την ιεράρχηση και σήμανση του δικτύου αλλά και την χάραξη νέων δρόμων και την διαπλάτυνση μερικών. Εξάλλου παρά την διοικητική ένταξη της περιοχής σε πέντε δήμους, λόγω των οδικών ορίων που δημιουργούνται, η περιοχή θα μπορούσαμε να πούμε ότι είναι μια αυτόνομη ενότητα. Για το λόγο αυτό και οι μελλοντικές προτεινόμενες χρήσεις στην περιοχή θα πρέπει να έχουν κάποια συμβατότητα μεταξύ τους αλλά και με τους υπάρχοντες χώρους.

Όσον αφορά την εξυπηρέτηση των κατοίκων της περιοχής από τα λεωφορεία, μπορούμε να πούμε ότι αυτή είναι σχεδόν ανύπαρκτη αφού δεν υπάρχουν

συγκοινωνιακές συνδέσεις μεταξύ των δήμων και εάν κάποιος θέλει να πάει σε γειτονικό δήμο πρέπει να κατέβει είτε στο κέντρο της Αθήνας είτε στον Πειραιά. Σχετικά με το δίκτυο του ΟΣΕ το οποίο διασχίζει την περιοχή, δεν διαθέτει κανένα σταθμό εντός αυτής. Παράλληλα δεν διαθέτει καμία τοπική διακλάδωση φορτοεκφόρτωσης βαγονιών εκτός από αυτήν που βρίσκεται στην κεντρική λαχαναγορά Αθηνών.

3.6 ΤΟ ΑΜΑΞΟΣΤΑΣΙΟ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ ΚΑΙ ΤΟ ΚΤΕΛ

Η κατασκευή του Μετρό κατά μήκους της Ιεράς Οδού, καθώς και η κατασκευή του σταθμού των υπεραστικών λεωφορείων, προβλέπεται να βελτιώσουν την εικόνα της περιοχής αισθητά. Η νέα γραμμή του μετρό θα καταλήγει στον Ελαιώνα και συγκεκριμένα στο Περιστερι και στο Αιγάλεω, ενώ υπάρχουν σκέψεις για περαιτέρω επεκτάσεις. Στόχος είναι η μετεγκατάσταση του σταθμού των ΚΤΕΛ από τον Κηφισό και τα Πατήσια, με νέα χωροθέτηση που έχει γίνει εντός του Ελαιώνα, κοντά στην επισκευαστική βάση του μετρό. Ο σταθμός του Μετρό κατασκευαζόταν δίπλα στο Γκάζι στην Πειραιώς, ωστόσο ύστερα από παρέμβαση της Αρχαιολογικής Εταιρείας, μετατοπίστηκε περίπου 300 μέτρα. Προς το παρόν, εκπονούνται οι μελέτες του νέου σταθμού. (www.asda.gr)

Για την υλοποίηση του έργου και την κατασκευή του νέου αμαξοστασίου του μετρό αναμένεται να κατεδαφιστούν τριάντα δύο (32) παλιά κτίρια στην "καρδιά" του Ελαιώνα. Το νέο αμαξοστάσιο θα εξυπηρετεί την επέκταση της γραμμής Εθνική Άμυνα - Σύνταγμα ως την πλατεία του Εσταυρωμένου στο Αιγάλεω. Η νέα γραμμή προβλέπεται να τεθεί σε λειτουργία τον Ιούνιο του 2005 και να εξυπηρετεί καθημερινά 115.000 επιβάτες. Το νέο αμαξοστάσιο θα συνορεύει με το μελλοντικό σταθμό του Αγίου Σάββα, όπου προβλέπεται να δημιουργηθεί και μεγάλος χώρος στάθμευσης για Ι.Χ. Στην ίδια περιοχή προγραμματίζεται επίσης η κατασκευή του νέου σταθμού υπεραστικών λεωφορείων, όπου θα μεταφερθούν και τα δύο ΚΤΕΛ που σήμερα λειτουργούν στον Κηφισό και στα Πατήσια. Σήμερα το μετρό διαθέτει ένα αμαξοστάσιο, στα Σεπόλια, και με τη δημιουργία του νέου στον Ελαιώνα κάθε

γραμμή θα έχει τη δική της επισκευαστική βάση, επομένως μεγαλύτερη αυτονομία. Ο χώρος του νέου αμαξοστασίου είναι ιδιοκτησία της κρατικής εταιρείας "Αττικό Μετρό" και έχει συνολική έκταση 95 στρεμμάτων. Περικλείεται από τις οδούς Αγίας Άννης, Καστοριάς, Πιερίας και Πλούτωνος και βρίσκεται κοντά στο εργοστάσιο της "Σόφτεξ". Το κόστος του έργου υπολογίζεται σε 54,55 εκατ. ευρώ και καλύπτεται κατά 50% από κοινοτικούς πόρους και το υπόλοιπο από τον κρατικό προϋπολογισμό.

Η συνολική επιφάνεια των νέων εγκαταστάσεων, που περιλαμβάνει μονόροφα αλλά και διώροφα κτίρια, θα είναι 65.000 τετραγωνικά. Η ανάδοχος κοινοπραξία είναι υποχρεωμένη να κατεδαφίσει τα υπάρχοντα κτίσματα, τις δεξαμενές και την περίφραξη. Στο χώρο προβλέπεται να κατασκευαστούν χώροι συντήρησης, πλυντήρια συρμών του μετρό, αποθήκες, χώροι στάθμευσης συρμών, μηχανοστάσια, υποσταθμοί ηλεκτροδότησης, συγκρότημα πυρόσβεσης, εσωτερικοί δρόμοι, γραφεία και πάρκινγκ για το προσωπικό, καθώς και νέα περίφραξη με πύργους φύλαξης. Ιδιαίτερη μέριμνα έχει ληφθεί για την προστασία του περιβάλλοντος χώρου. Προβλέπεται η δημιουργία πράσινης ζώνης που θα καλύπτει τους ελεύθερους χώρους γύρω από τις εγκαταστάσεις, η οποία θα φθάνει το 30% της επιφάνειας του ακινήτου και θα λειτουργεί ως "ασπίδα" που θα μειώνει την όχληση στις γύρω επιχειρήσεις (www.asda.gr)

Γεγονός είναι ότι σήμερα, τόσο επί των βασικών οδικών αρτηριών, όσο και εντός του Ελαιώνα υπάρχουν μεγάλα οικόπεδα προς διάθεση, αν και όπως επισημαίνεται από παράγοντες της κτηματαγοράς οι τιμές είναι αρκετά υψηλές, έχοντας ενσωματώσει τις όποιες μελλοντικές υπεραξίες θα προκύψουν από την ανάπλαση. Η περιοχή ευνοείται επίσης και από την ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων, καθώς πρόκειται να ενταχθούν στο σχετικό πρόγραμμα όλα τα μνημεία που βρίσκονται εντός του Ελαιώνα οι εκκλησίες και τα ιστορικά κτίσματα. (www.asda.gr)

Πρόσφατες αλλαγές στο ρυθμιστικό σχέδιο των χρήσεων γης είναι η εγκατάσταση στον δήμο Ρέντη του υπουργείου Πολιτισμού και του Ιδρύματος Μείζονος Ελληνισμού. Επίσης, το ΥΠΕΧΩΔΕ, προωθεί τη μεταφορά όλων των υπηρεσιών του στον Ελαιώνα, σε σύγχρονα γραφεία που κατασκευάζονται στο πρώην

εργοστάσιο της καπνοβιομηχανίας Κεράνης (Λ. Θηβών). Ωστόσο και εκεί η πρόοδος είναι μικρή, αφού υπάρχει ισχυρή αντίδραση των εργαζομένων στο ΥΠΕΧΩΔΕ.

Παράλληλα, χωροθετείται η έκταση μεταξύ της Αγ. Άννας και της περιοχής Περιβόλια, προκειμένου να χρησιμοποιηθεί ως προπονητικά κέντρα για τα ολυμπιακά αθλήματα. Ειδικής αναφοράς χρήζει η έκταση που θα αξιοποιηθεί για τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Ειδικότερα, πρόκειται για τον χώρο όπου προβλεπόταν, και με σχετικό Προεδρικό Διάταγμα του ΥΠΕΧΩΔΕ, να δημιουργηθεί το νέο γήπεδο και αθλητικό κέντρο του Ολυμπιακού, που θα περιελάμβανε πέραν του γηπέδου ποδοσφαίρου, κλειστό γυμναστήριο, κολυμβητήριο και πληθώρα εμπορικών καταστημάτων, εστιατορίων και σημείων εστίασης. Μάλιστα, το συγκεκριμένο οικοδομικό τετράγωνο έχει χαρακτηριστεί ως χώρος ολυμπιακών αθλητικών εγκαταστάσεων, ωστόσο μέχρι σήμερα δεν έχει παρουσιαστεί καμία πρόοδος στην εξέλιξη του έργου. Την ίδια στιγμή, στο νομοσχέδιο που ψηφίστηκε τον Σεπτέμβριο για την “ολυμπιακή φιλοξενία, έργα ολυμπιακής υποδομής και άλλες διατάξεις” και συγκεκριμένα στο άρθρο 8 περιλαμβάνεται ρύθμιση, η οποία ανοίγει το δρόμο για τον καθορισμό των χρήσεων γης στο Στάδιο Καραϊσκάκη και συγκεκριμένα επιτρέπεται η χωροθέτηση συμπληρωματικών λειτουργιών. (www.asda.gr)

Οι αλλαγές όμως εκκρεμούν, καθώς έχουν σταλεί προς έγκριση στο Συμβούλιο της Επικρατείας. Το Συμβούλιο της Επικρατείας ζήτησε σφραγίδα νομιμότητας, για το προεδρικό διάταγμα με το οποίο τροποποιείται το ρυμοτομικό σχέδιο των Δήμων Αγ. Ιωάννη Ρέντη και Ταύρου στην πολεοδομική περιοχή του Ελαιώνα, προκειμένου να κατασκευαστούν αθλητικές εγκαταστάσεις. Το διάταγμα, που κρίθηκε νόμιμο, χωρίζει τον Ελαιώνα σε δύο πόλους. Στην αθλητική περιοχή που θα κατασκευαστούν εγκαταστάσεις υποδοχής αθλητών και στην πολιτιστική περιοχή που βρίσκονται εγκαταστάσεις της Σχολής Καλών Τεχνών κ.λπ. Οι δικαστές στο πρακτικό που εξέδωσαν ζητούν από την πολιτεία να περιλάβει στο Π.Δ. ειδική ρήτρα που να αναφέρει ότι οι αθλητικές εγκαταστάσεις θα χρησιμοποιηθούν πράγματι για τις ανάγκες διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 και ότι επομένως θα έχουν κατασκευαστεί πριν από το χρονικό αυτό σημείο. (www.asda.gr)

Σε κάθε περίπτωση, ο Ελαιώνας θα ξεκινήσει να διαμορφώνεται τουλάχιστον από το 2004 και μετά, όταν θα έχουν ολοκληρωθεί ορισμένα βασικά έργα υποδομής.

3.7 ΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΣΑΝ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ

Οι γενικότεροι παράγοντες που καθόρισαν την ανάπτυξη της περιοχής του Ελαιώνα είναι:

1. Η γεωγραφική θέση της περιοχής και τα μορφολογικά /φυσικά χαρακτηριστικά της. Η περιοχή του Ελαιώνα καταλαμβάνοντας το νότιο τμήμα της ανατολικής όχθης του Κηφισού, σε συνδυασμό με τον πεδινό χαρακτήρα των εδαφών της αλλά και με την ύπαρξη σημαντικών υδάτινων αποθεμάτων , αποτέλεσε μια ιδιαίτερη πλεονεκτική περιοχή του Λεκανοπεδίου για την ανάπτυξη χρήσεων, εκτατικής κυρίως μορφής που αφορούν την βιομηχανία , το εμπόριο, τις μεταφορές, τον κατασκευαστικό τομέα κ.α.

2. Η σχέση γειτνίασης της περιοχής με κεντρικές περιοχές των Αθηνών και τον Πειραιά, αλλά και με πυκνοκατοικημένες περιοχές όπως είναι ο Δήμος Αιγάλεω και Περιστερίου. Η σχέση αυτήν συντέλεσε καθοριστικά στην ανάπτυξη των μεταποιητικών και εμπορικών δραστηριοτήτων κυρίως γιατί παρέχει δυνατότητες πρόσβασης στις αγορές διαφόρων περιοχών και γιατί εντάσσει τις επιχειρήσεις του Ελαιώνα στην ευρύτερη αγορά εργασίας του Λεκανοπεδίου.

3. Η περιοχή διασχίζεται από τους οδικούς άξονες της Αθηνών–Κορίνθου, της Πειραιώς, της Π. Ράλλη και της Ιερά Οδού με αποτέλεσμα να έχει αυξημένη προσπελασιμότητα. Οι συγκεκριμένοι άξονες μετατρέπουν την περιοχή του Ελαιώνα σε κρίσιμο κομβικό σημείο τόσο για το Λεκανοπέδιο όσο και για τον ευρύτερο εθνικό χώρο με αποτέλεσμα να προσελκύει χρήσεις που αφορούν το χονδρεμπόριο την αποθήκευση και τις μεταφορές.

4. Το θεσμικό πλαίσιο και οι διάφορες ρυθμίσεις που έχουν γίνει για την περιοχή τα οποία έχουν συντελέσει στην διαμόρφωση κλίματος αβεβαιότητας που

λειτουργεί ως εμπόδιο για περαιτέρω επενδυτικές πρωτοβουλίες και συγχρόνως ενισχύει την υποβάθμιση του Ελαιώνα.

Όλα τα παραπάνω σε συνδυασμό με την δυναμική εξέλιξης του Ελαιώνα η οποία αφορά ζητήματα όπως οι τιμές γης, τα ενοίκια, η περιβαλλοντική υποβάθμιση, και το εσωτερικό οδικό δίκτυο τείνουν να ενισχύσουν την ανάπτυξη αυθαίρετων κατασκευών και δραστηριοτήτων.

4. Ο ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΕΛΑΙΩΝΑ

4.1 Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ

Μελετώντας την ποσοστιαία κατανομή των χρήσεων γης στο σύνολο της περιοχής, βλέπουμε ότι η κυρίαρχη εσωτερική λειτουργία στην περιοχή είναι η μικρής, μεσαίας και μεγάλης κλίμακας βιομηχανική δραστηριότητα. Ακολουθούν οι κοινωφελείς εγκαταστάσεις, τα πρακτορεία μεταφορών και οι μάντρες υλικών. Βέβαια τα τελευταία χρόνια ο τομέας των μεταφορών έχει διογκωθεί με αποτέλεσμα σήμερα η σχέση μεταξύ μεταφορικών υπηρεσιών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων να έχει μετατραπεί από σχέση υποστήριξης των δεύτερων από τις πρώτες. Έτσι οι μεταφορικές δραστηριότητες κερδίζουν συνεχώς έδαφος εις βάρος των μεταποιητικών δραστηριοτήτων.

Αιτίες για την κατάσταση αυτή αποτελούν η αυξημένη ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες στην περιοχή και η μηδενική σχεδόν προσφορά γης για παρόμοιες χρήσεις στην ευρύτερη περιοχή. Για τον λόγο αυτό ο μεταφορικός/ αποθηκευτικός/ χονδρεμπορικός τομέας δημιουργεί έναν ασφυκτικό κλοιό στην γύρω βιομηχανική περιοχή.

Επίσης στην περιοχή παράγονται πλήθος οικονομικές δραστηριότητες. Είναι γεγονός πως η κερδοσκοπία και το ασταθές θεσμικό καθεστώς που επικρατούν, ευνοούν μια κατάσταση μεταβλητή η οποία δεν υποστηρίζει την απόδοση των επιχειρήσεων, αφού για αυτές απαιτείται μια μακρόχρονη χρήση του χώρου. Το αποτέλεσμα είναι το βιομηχανικό και ημιβιομηχανικό περιβάλλον να έχει τον

χαρακτήρα της προσωρινότητας και να γίνονται ελάχιστες επενδύσεις σε πάγιο κεφάλαιο.

Η περιοχή παρουσιάζει μια ιδιαίτερα ασυνάρτητη εικόνα όσον αφορά το περιβάλλον της. Αυτό συμβαίνει γιατί υπάρχει σύγκρουση χρήσεων γης, καλλιέργειες κηπευτικών δίπλα σε ρυπογόνες μονάδες, γραφεία σύγχρονων επιχειρήσεων δίπλα σε μάντρες με παλιοσίδερα, βυρσοδεψεία δίπλα σε σχολικές εγκαταστάσεις, τα υγρά λύματα και στερεά απορρίμματα δίπλα στις πειραματικές καλλιέργειες του Βοτανικού κήπου, τα μικρά σπίτια και οι παιδικές χαρές της γειτονιάς Μαρκόνι πίσω από τις μάντρες της Αθηναϊκής Χαρτοποιίας. Η εικόνα αυτή της περιοχής, με την πληθώρα ασύμβατων μεταξύ τους χρήσεων, της αναρχίας σε πολεοδομικό και περιβαλλοντικό επίπεδο είναι μοναδική. Για την κατάσταση αυτήν ευθύνονται:

Η έλλειψη οργανωμένου οδικού δικτύου και βασικών τεχνικών υποδομών δεν αποτέλεσε εμπόδιο για την ανάπτυξη της βιομηχανίας, των μεταφορών και του χονδρεμπορίου και της κατοικίας. Επιπλέον μαζί με όλες αυτές τις ασύμβατες μεταξύ τους χρήσεις η περιοχή αποτελεί τόπο απόρριψης ανεπιθύμητων δραστηριοτήτων και άχρηστων αντικειμένων.

Στην περιοχή συμβαίνει κάθε είδους παρανομία όσον αφορά την καταπάτηση της γης την λειτουργία παράνομων εγκαταστάσεων χωρίς νόμιμες άδειες και την παραγωγή απαγορευμένων και νοθευμένων προϊόντων. Οι τάσεις κερδοσκοπίας στην περιοχή καθυστερούν την εξέλιξη της ένταξης της περιοχής και της νομιμοποίησής της.

Η κυκλοφοριακή σημασία της περιοχής έχει ως αποτέλεσμα την συγκέντρωση χρήσεων που αφορούν το αυτοκίνητο, όπως είναι τα συνεργεία αυτοκινήτων και οι αντιπροσωπείες. Οι μεγάλοι οδικοί άξονες που οριοθετούν την περιοχή από τις κατοικημένες περιοχές των γύρω δήμων την καθιστούν απροσπέλαστη και αδιάφορη για τις δημοτικές αρχές. (www.minenv.gr)

Η κυρίαρχη λειτουργία στην περιοχή του Ελαιώνα είναι η βιομηχανική δραστηριότητα και οι εγκαταστάσεις και οι χρήσεις που παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα (πιν. 1.7).

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.7

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

| | ΡΕΝΤΗΣ | ΤΑΥΡΟΣ | ΑΘΗΝΑ | ΑΙΓΑΛΕΩ | ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ | ΣΥΝΟΛΑ | |
|-------------------------|--------|--------|-------|---------|-----------|--------|--------|
| ΚΑΤΟΙΚΙΑ | 230 | 75 | 25 | 12 | | 342 | 4% |
| ΟΔ.ΔΙΚΤΥΟ | 310 | 160 | 140 | 85 | 18 | 713 | 8% |
| ΑΘΛΗΤΙΚΑ | 75 | 40 | | | | 115 | 1,30% |
| ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ | | | 225 | | | 225 | 2,50% |
| ΒΙΟΜ.ΒΙΟΤ. | 1190 | 499 | 879 | 848 | 224 | 3640 | 42% |
| ΛΟΙΠ.ΕΠΑΓΓ. ΕΓΚ/ΣΕΙΣ | 645 | 157 | 341 | 415 | 215 | 1773 | 20,20% |
| ΚΕΝΗ ΓΗ | 720 | 89 | 270 | 190 | 43 | 1312 | 15% |
| ΕΙΔΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤ. | 280 | 180 | 120 | | | 580 | 7% |
| | 3450 | 1200 | 2000 | 1550 | 500 | 8700 | 100% |

ΠΗΓΗ: ΕΣΥΕ

4.2 Η ΜΕΤΑΠΟΙΗΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΣΤΟΝ ΕΛΑΙΩΝΑ

Η κυρίαρχη εσωτερική λειτουργία στην περιοχή του Ελαιώνα είναι η μικρής, μεσαίας και μεγάλης κλίμακας βιομηχανική δραστηριότητα και οι εγκαταστάσεις και χρήσεις που την πλαισιώνουν ως υποδομή ή ως υπηρεσίες υποστήριξης και εξυπηρέτησής της. Η κυριαρχία αυτή γίνεται εμφανής όχι μόνο από την υπεροχή της γης που χρησιμοποιείται για βιομηχανική χρήση και τα ιστορικά συγκριτικά της πλεονεκτήματα για την προσέλκυση παραγωγικών μονάδων, αλλά και από το δυναμισμό των μονάδων που είναι οικονομικά υγιέστερες και αποδοτικότερες από το μέσο όρο της ελληνικής βιομηχανίας. Δυναμισμό που εκφράζεται και από την ολοένα εντεινόμενη ζήτηση γης για μεγέθυνση του ζωτικού τους χώρου, ώστε να καλυφθούν ανάγκες αποθήκευσης και εκσυγχρονισμού.

Στην περιοχή του Ελαιώνα συγκεντρώνεται ένα σημαντικό ποσοτικά και ποιοτικά τμήμα της ελληνικής μεταποίησης. Η μεταποιητική δραστηριότητα αναπτύσσεται σε όλους σχεδόν τους κλάδους και μάλιστα είναι έτσι κατανομημένη στους δήμους, ώστε κανένας να μην εμφανίζει υψηλή ειδίκευση. Το μέσο μέγεθος των μονάδων στην περιοχή μελέτης, είναι μεγαλύτερο του αντίστοιχου μέσου όρου της ελληνικής βιομηχανίας στο σύνολο της χώρας όπως φαίνεται και από τον ακόλουθο πίνακα (πιν.1.8).

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.8

ΜΕΣΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΣΤΡΩΜΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ
ΣΤΟΝ ΕΛΑΙΩΝΑ

| ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΛΑΔΟΙ | ΜΕΣΗ | | ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ | |
|---|------|-------|------------|-------|
| | 0-10 | 11-50 | 51-100 | >100 |
| ΕΛΑΙΩΝΑΣ ΒΙΟΤΕΧΝΙΚΕΣ- ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ | 3,8 | 20,5 | 72,9 | 334,9 |
| ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΧΟΝΔΡΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ | 2,6 | 21,1 | 77,7 | 126,7 |
| ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ- ΒΙΟΤΕΧΝΙΚΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ | 2,3 | 18,5 | 69,6 | 303,2 |
| ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΧΟΝΔΡΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ | 2,5 | 17,3 | 65,5 | 174 |
| ΧΩΡΑ ΒΙΟΤΕΧΝΙΚΕΣ- ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ | 2,2 | 19,5 | 72,5 | 307,1 |
| ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΧΟΝΔΡΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ | 2,2 | 16,8 | 65 | 171,7 |

ΠΗΓΗ: ΕΣΥΕ, ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ-ΒΙΟΤΕΧΝΙΑΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ 1984

Τα τελευταία χρόνια όμως, εμφανίζεται μία τάση συρρίκνωσης της σημαντικής αυτής βιομηχανικής συγκέντρωσης στην καρδιά του Λεκανοπεδίου, με μείωση του αριθμού των μονάδων και κυρίως του αριθμού απασχολούμενων στη μεταποίηση. Η κρίση της μεταποιητικής δραστηριότητας στον Ελαιώνα θα πρέπει να αποδοθεί κατά κύριο λόγο στην κακή οργάνωση και διαχείριση του χώρου και στην όξυνση των προβλημάτων που συσσωρεύονται από χρόνια στην περιοχή. Η πολεοδομική αναρχία και η έλλειψη ζωτικού χώρου για ορθολογική οργάνωση και εκσυγχρονισμό της παραγωγικής διαδικασίας, το κυκλοφοριακό πρόβλημα και η έλλειψη υποδομών σε συνδυασμό με την θεσμική αβεβαιότητα δημιουργούν συνθήκες υποβάθμισης, που διώχνουν τις υγιείς και νόμιμες μεταποιητικές δραστηριότητες και ευνοούν την ανάπτυξη λειτουργιών χαμηλού κόστους με δυσμενείς επιπτώσεις τόσο στην οικονομία όσο και στην ποιότητα του περιβάλλοντος. Εντούτοις ο βαθμός σύνδεσης των μονάδων αυτών με την περιοχή μελέτης παραμένει αρκετά υψηλός και αυτό εξαιτίας της γειτνίασης με το καταναλωτικό κέντρο και το χονδρεμπόριο αλλά και εξαιτίας της ύπαρξης του λιμανιού σε σχετικά κοντινή απόσταση και τη διαθεσιμότητα εργατικού δυναμικού. Ειδικότερα η μεταποιητική δραστηριότητα επηρεάζεται αρνητικά από:

- Τις αποθηκευτικές χρήσεις, άσχετες με τις ανάγκες της περιοχής.
- Το εμπόριο που εκτοπίζει τη μεταποίηση ως πλέον κερδοφόρα εκμετάλλευση γης
- Τη γειτνίαση με περιοχές κατοικίας που είναι ασύμβατη με τους περισσότερους μεταποιητικούς κλάδους
- Τους ρυπογόνους κλάδους και τις παράνομες δραστηριότητες που υποβαθμίζουν το περιβάλλον
- Τα πρακτορεία μεταφορών καθώς και τους σταθμούς αυτοκινήτων και τα αμαξοστάσια που επιβαρύνουν σημαντικά το κυκλοφοριακό φόρτο

Η πιο αρνητική όμως επιρροή προκαλείται από τον μεταφορικό και αποθηκευτικό κλάδο, ο οποίος τείνει να δημιουργήσει ένα ασφυκτικό κλοιό γύρω από τη βιομηχανική δραστηριότητα. Η ανάπτυξή του όμως προβλέπεται να πάρει μεγάλες διαστάσεις λόγω της θέσης της περιοχής ως προς τους βασικούς οδικούς άξονες της

πρωτεύουσας. Η ανάγκη βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής βιομηχανίας και της μεταποιητικής δραστηριότητας, αλλά και της αναβάθμισης του περιβάλλοντος του Λεκανοπεδίου, επιβάλλει παρεμβάσεις που να εξασφαλίζουν συνθήκες σωστής ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού της μεταποιητικής δραστηριότητας καθώς και των απαραίτητων βοηθητικών λειτουργιών.

Η μεταποιητική δραστηριότητα αναπτύσσεται σε όλους σχεδόν τους κλάδους και κατανέμεται ισομερώς σε όλους τους δήμους. Το προφίλ της περιοχής όσον αφορά τους κλάδους εξειδίκευσης παρουσιάζεται στον επόμενο πίνακα (πιν.1.9):

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.9

| ΟΝΟΜΑΣΙΑ | % ΣΥΝΟΛΟΥ ΜΕΤΑΠ/ΣΗΣ |
|-------------------------|------------------------|
| ΚΛΩΣΤΟΨΦΑΝΤΟΥΡΓΙΑ | 11,79 |
| ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΜΕΤΑΛΛΟΥ | 11,41 |
| ΧΗΜΙΚΕΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΕΣ | 10,14 |
| ΤΡΟΦΙΜΩΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΕΣ | 9,38 |
| ΠΛΑΣΤΙΚΑ-ΕΛΑΣΤΙΚΑ | 8,4 |
| ΧΑΡΤΟΒ/ΝΑΙ | 6,92 |
| ΣΥΝΟΛΟ 6 ΚΛΑΔΩΝ | 58,04 |
| | % ΣΥΝΟΛΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ |
| ΧΟΝΔΡΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ | 98,67 |

ΠΗΓΗ: ΕΣΥΕ, ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ –
ΒΙΟΤΕΧΝΙΑΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ 1984

Συμπεραίνουμε πως όσον αφορά τον αριθμό των καταστημάτων προηγούνται οι κλάδοι με προϊόντα μετάλλου, μεταφορικά μέσα, συσκευές και πλαστικά, ενώ όσον αφορά την απασχόληση προηγούνται η κλωστοϋφαντουργία, τα προϊόντα μετάλλου, οι χημικές βιομηχανίες, οι βιομηχανίες τροφίμων και τα πλαστικά ελαστικά.

Το μέσο μέγεθος των μονάδων στην περιοχή του Ελαιώνα τόσο από άποψη απασχολούμενων όσο και από άποψη ισχύος είναι μεγαλύτερο του αντίστοιχου εθνικού μέσου όρου για την βιομηχανία στο σύνολο της χώρας. Τα τελευταία χρόνια παρουσιάζεται τάση συρρίκνωσης της βιομηχανικής συγκέντρωσης και μείωση του αριθμού των μονάδων και των απασχολούμενων στην μεταποίηση.

Η κρίση στην μεταποιητική δραστηριότητα στον Ελαιώνα θα πρέπει να αποδοθεί κυρίως στην κακή οργάνωση και διαχείριση του χώρου και στην όξυνση των προβλημάτων που υπάρχουν στην περιοχή.

Η πολεοδομική αναρχία και η έλλειψη ζωτικού χώρου για την οργάνωση και τον εκσυγχρονισμό της παραγωγικής διαδικασίας, το κυκλοφοριακό χάος και η έλλειψη υποδομών μαζί με την θεσμική αβεβαιότητα δημιουργούν συνθήκες υποβάθμισης οι οποίες έχουν ως αποτέλεσμα την απομάκρυνση των νόμιμων και υγιών δραστηριοτήτων και την ανάπτυξη λειτουργιών χαμηλού κόστους με σοβαρές επιπτώσεις στην οικονομία και στο περιβάλλον.

Η μεταποιητική δραστηριότητα επηρεάζεται αρνητικά κυρίως από: αποθηκευτικές χρήσεις που δεν χρειάζονται στην περιοχή, πρακτορεία μεταφορών που επιβαρύνουν τον κυκλοφοριακό φόρτο της περιοχής, τους ρυπογόνους κλάδους και τις δραστηριότητες που υποβαθμίζουν το περιβάλλον, την γειτνίαση με περιοχές κατοικίας και το εμπόριο.

Ο μεταφορικός και αποθηκευτικός τομέας είναι επίσης μια χρήση που τείνει να δημιουργήσει ασφυκτικό κλοιό γύρω από την βιομηχανική δραστηριότητα της περιοχής αφού ευνοείται λόγω της θέσης της περιοχής σε σχέση με τους βασικούς οδικούς άξονες.

Η ρύθμιση των προβλημάτων αυτών αφέθηκε να γίνει αποκλειστικά μέσα από το θεσμικό πλαίσιο το οποίο ουσιαστικά άφησε την περιοχή να βρει τον δρόμο της μέσα από τους μηχανισμούς της ελεύθερης αγοράς. (Π.Δ. ΦΕΚ 74Δ/91) Το γεγονός αυτό είχε ως αποτέλεσμα την εκτόπιση της μεταποίησης από περισσότερο ανταγωνιστικές εμπορικές χρήσεις. Μια τέτοια εξέλιξη όμως θα συμβάλλει στην παραπέρα αποβιομηχάνιση της περιοχής γεγονός που θα έχει αντίστοιχες οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις.

Η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής βιομηχανίας, τόνωσης της απασχόλησης στην μεταποίηση και η αναβάθμιση του περιβάλλοντος στο Λεκανοπέδιο επιβάλλει παρεμβάσεις που να εξασφαλίζουν την σωστή ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό της μεταποιητικής δραστηριότητας όπως και όλων των απαραίτητων βοηθητικών λειτουργιών.

Σήμερα στον Ελαιώνα συγκεντρώνονται 2.400 βιομηχανίες και βιοτεχνίες, πρακτορεία μεταφορών, οργανισμοί κοινής ωφελείας, στρατιωτικές μονάδες και ανώτατες σχολές, ενώ συνολικά απασχολούνται 50.000 άνθρωποι και ζουν μόνιμα 5.000. Η πλειονότητα των επιχειρήσεων, που στεγάζονται σε αυθαίρετα κτίσματα, είναι βυρσοδεψεία, σιδηρουργεία και μηχανουργεία και αρκετές άλλες οχλούσες βιομηχανίες. Όλες οι επιχειρήσεις εγκαταστάθηκαν στον Ελαιώνα κυρίως μεταπολεμικά, όταν η περιοχή απώλεσε τον γεωργικό της χαρακτήρα. (www.asda.gr)

Σύμφωνα με το σχέδιο ανάπτυξης του Ελαιώνα που οριστικοποιήθηκε από τα Προεδρικά Διατάγματα του '95 και του '96 (ΦΕΚ 1049 Δ/95, ΦΕΚ 742Δ/96), ένα ποσοστό γύρω στο 60% αφορά κοινόχρηστες, κοινωφελείς χρήσεις πρασίνου και ιδιωτικό πράσινο, ενώ το υπόλοιπο ποσοστό προορίζεται για την εγκατάσταση οικονομικών δραστηριοτήτων. Όμως οι ενέργειες που έχουν γίνει είναι ελάχιστες. Κανένα ολοκληρωμένο σχέδιο δεν έχει εκπονηθεί προκειμένου να απομακρυνθούν οι οχλούσες βιομηχανίες. Επίσης δεν φαίνεται να έχει ληφθεί μέριμνα για την οργάνωση των βιοτεχνιών ελαφριάς και μέσης όχλησης σε ολοκληρωμένους χώρους υποδοχής, εντός του Ελαιώνα, βάσει σχετικών ρυθμίσεων που προβλέπει το σχέδιο ανάπτυξης. Μερικές από τις συμβατικές υποχρεώσεις των εγκατεστημένων επιχειρήσεων, προκειμένου να παραμείνουν στον Ελαιώνα, είναι η εκπόνηση νέων περιβαλλοντικών μελετών και η υποχρεωτική χρήση του φυσικού αερίου. Ωστόσο, οι ενέργειες αυτές σχετίζονται άμεσα με την πολεοδόμηση και οργάνωση των βασικών υποδομών των Βιοτεχνικών και Βιομηχανικών Πάρκων, όχι μόνο στον Ελαιώνα, αλλά και στην υπόλοιπη Αττική, από την πλευρά κυρίως του υπουργείου Ανάπτυξης (σε συνεργασία με το ΥΠΕΧΩΔΕ), η ανάπτυξη των οποίων βρίσκεται ακόμα σε εμβρυακό στάδιο. Το μόνο κοντινό προς τον Ελαιώνα Βιοτεχνικό Πάρκο που έχει πολεοδομηθεί και ήδη εκτελούνται τα έργα υποδομής (οδικό δίκτυο, δίκτυα ύδρευσης, αποχέτευσης,

ηλεκτροδότησης) είναι το ΒΙΠΑ Λιοσίων. Προς το παρόν, πάντως, για το σύνολο του Ελαιώνα έχει επιβληθεί αναστολή έκδοσης αδειών εγκατάστασης νέων βιοτεχνιών-βιομηχανιών.

4.3 ΤΟ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Σύμφωνα με στοιχεία από την ΕΣΥΕ για την εικόνα του παραγωγικού δυναμικού στον Ελαιώνα, στην μελέτη που εκπονήθηκε από το ΕΜΠ με τίτλο «Μελέτη καταγραφής και βιωσιμότητας των βιομηχανικών δραστηριοτήτων του Ελαιώνα» και ειδικότερα το κεφάλαιο καταγραφή και ανάλυση του παραγωγικού δυναμικού της περιοχής», εξάγουμε τα παρακάτω συμπεράσματα:

Αρχικά, παρατηρείται μείωση του αριθμού των καταστημάτων και μείωση του αριθμού των απασχολούμενων κυρίως στον τομέα της Βιομηχανίας-Βιοτεχνίας με το πέρασμα των χρόνων. Παρόλο που τα στοιχεία της συγκεκριμένης μελέτης είναι από το 1992 η τάση μείωσης είναι φανερή και στα επόμενα χρόνια. Ως προς την κατανομή της μεταποιητικής και εμπορικής δραστηριότητας στους δήμους, παρατηρείται ότι ο Δ.Ταύρου συγκεντρώνει το μεγαλύτερο ποσοστό των μεταποιητικών μονάδων και ακολουθεί ο Δ.Ρέντη, ενώ ο Δ.Αθηναίων απασχολεί τον μεγαλύτερο αριθμό εργαζομένων στην μεταποίηση. Στον Ελαιώνα επίσης, εμφανίζεται δραστηριότητα σε όλους σχεδόν τους κλάδους της μεταποίησης και του χονδρικού εμπορίου.

Είναι αξιοσημείωτο πως στο σύνολο της περιοχής μελέτης, κυριαρχούν οι πολύ μικρές μονάδες με 0-10 απασχολούμενους οι οποίες αποτελούν και την συντριπτική πλειοψηφία τόσο στην μεταποίηση όσο και στο χονδρικό εμπόριο. Αντίθετα, οι μεγάλες μονάδες, εκείνες που απασχολούν περισσότερα από 100 άτομα είναι πολύ λίγες. Σύμφωνα με στοιχεία από την ΔΕΗ, παρατηρείται πως η μέση εγκατεστημένη ισχύς για το σύνολο των βιομηχανικών μονάδων στον Ελαιώνα είναι πολύ μεγαλύτερη από τον αντίστοιχο μέσο όρο της βιομηχανίας στο σύνολο της χώρας. Συμπεραίνουμε λοιπόν πως στον Ελαιώνα δραστηριοποιείται ένας σημαντικός αριθμός μεγάλων μονάδων (πίνακας 1.10)

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.10

ΜΕΣΗ ΕΓΚΑΤΕΣΤΗΜΕΝΗ ΙΣΧΥΣ (KW/ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ) ΚΑΤΑ
ΜΕΤΑΠΟΙΗΤΙΚΟ ΚΛΑΔΟ

| ΚΛΑΔΟΣ | ΜΕΣΗ ΕΓΚΑΤΕΣΤΗΜΕΝΗ ΙΣΧΥΣ (KW) ΕΛΑΙΩΝΑΣ | ΜΕΣΗ ΕΓΚΑΤΕΣΤΗΜΕΝΗ ΙΣΧΥΣ (KW) ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ |
|-------------------------|---|---|
| ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΕΣ ΤΡΟΦΙΜΩΝ | 528,7 | 38,8 |
| ΚΛΩΣΤΟΨΦΑΝΤΟΥΡΓΙΑ | 988,1 | 113,4 |
| ΒΙΟΜ. ΕΠΙΠΛΩΝ | 119,1 | 11,9 |
| ΧΑΡΤΟΒ/ΝΑΙ | 1984,3 | 458,8 |
| ΠΛΑΣΤΙΚΑ-ΕΛΑΣΤΙΚΑ | 442,6 | 60,4 |
| ΧΗΜ. ΒΙΟΜΗΧ. | 234,4 | 346,6 |
| ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΜΕΤΑΛΛΟΥ | 209,2 | 20,9 |
| ΜΗΧΑΝΕΣ-ΣΥΣΚΕΥΕΣ | 69,8 | 26,8 |
| ΗΛΕΚ.ΜΗΧΑΝΕΣ | 488,9 | 42,5 |
| ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕΣΑ | 236,6 | 14,9 |

ΠΗΓΗ: ΜΗΤΡΩΟ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΩΝ ΔΕΗ (1991)

Όσον αφορά το σύνολο της απασχολούμενης έκτασης και την κατανομή της στους δήμους προκύπτει πως ο δήμος Ρέντη και ο δήμος Αθηναίων είναι οι δύο δήμοι στους οποίους βρίσκεται το μεγαλύτερο ποσοστό των δραστηριοτήτων. Όπως αναφέραμε, στον Ελαιώνα αναπτύσσεται δραστηριότητα σε όλους σχεδόν τους κλάδους της μεταποίησης και μάλιστα είναι κατανεμημένη χωροταξικά έτσι ώστε κανένας δήμος να μην εμφανίζει υψηλή ειδίκευση. Το μεγαλύτερο ποσοστό όμως συγκεντρώνεται σε ένα μικρό σχετικά αριθμό κλάδων και υποκλάδων οι οποίοι προσδιορίζουν το βιομηχανικό προφίλ της περιοχής.

Οι κλάδοι αυτοί είναι: 1) Ως προς τον αριθμό των καταστημάτων έχουμε προϊόντα μετάλλου, μεταφορικά μέσα, μηχανές και συσκευές, προϊόντα πλαστικού-ελαστικού, έπιπλα και ηλεκτρικές συσκευές. 2) Ως προς τον αριθμό των απασχολούμενων έχουμε κλωστοϋφαντουργία, προϊόντα μετάλλου, χημικές βιομηχανίες, βιομηχανίες τροφίμων και πλαστικά-ελαστικά.

Η σύγκριση της κατανομής των βιομηχανικών μονάδων του Ελαιώνα κατά τάξη μεγέθους, με την αντίστοιχη της βιομηχανίας σε ολόκληρη την χώρα οδηγεί στην διαπίστωση πως το ποσοστό των μεγάλων βιομηχανικών μονάδων στον Ελαιώνα είναι 4-5 φορές μεγαλύτερο. Ειδικά, ο κλάδος ειδών διατροφής μαζί με τον κλάδο ένδυση-υπόδηση περιλαμβάνει τον μεγαλύτερο αριθμό μονάδων και απασχολούμενων ατόμων, και αποτελεί έναν από τους πιο δυναμικούς παραδοσιακούς κλάδους με θετική εξέλιξη παραγωγής, και σημαντική εξαγωγική δραστηριότητα.

Όπως προκύπτει από την σύγκριση των βιομηχανικών κλάδων με βάση τους οικονομικούς δείκτες προκύπτει ότι:

- Οξύ πρόβλημα ρευστότητας παρουσιάζει ο κλάδος των μη μεταλλικών ορυκτών.
- Ως προς τον δείκτη δανειακής επιβάρυνσης πρόβλημα εμφανίζει κυρίως ο κλάδος της χαρτοποιίας.
- Ως προς τον βαθμό απόσβεσης παγίων μέσο όρο εξαιτίας κάτω του 40% παρουσιάζει ο κλάδος μεταφορικά μέσα, και κοντά στο 40% οι κλάδοι του δέρματος και των μηχανών.
- Ως προς την αποδοτικότητα των ιδίων κεφαλαίων οι κλάδοι με τον μεγαλύτερο μέσο όρο εξαιτίας είναι οι ηλεκτρικές συσκευές, τα τρόφιμα, η κλωστοϋφαντουργία, τα χημικά και οι μηχανές.
- Ως προς την αποδοτικότητα του συνόλου των κεφαλαίων, ο κλάδος με το υψηλότερο μέσο όρο εξαιτίας είναι ο κλάδος των τροφίμων, ακολουθεί ο κλάδος των χημικών, της μπίρας και των επίπλων.

- Ως προς την μεταβολή των απασχολουμένων, το μεγαλύτερο ποσοστό μείωσης εμφανίζουν οι κλάδοι της υποδηματοποιίας, των μηχανών, των εκδόσεων και τα ελαστικά πλαστικά.

Σύμφωνα με τα παραπάνω συμπεραίνουμε πως ο Ελαιώνας έχει μια ιδιαίτερα αξιόλογη βιομηχανική δραστηριότητα. Πιο συγκεκριμένα, οι κλάδοι των τροφίμων, των χημικών και των ηλεκτρικών συσκευών είναι οι πιο σταθεροί ενώ τα περισσότερα προβλήματα αντιμετωπίζουν οι κλάδοι των εκδόσεων, του χαρτιού και των μη μεταλλικών ορυκτών.

Παρόλο που η μελέτη και τα στοιχεία της είναι από μια δεκαετία, θεωρούμε πως αποτυπώνουν την τάση της περιοχής και τον βιομηχανικό της χαρακτήρα.

4.4 Ο ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Σύμφωνα με την επιτόπια έρευνα που έγινε στα πλαίσια της μελέτης που εκπονήθηκε από το ΕΜΠ με τίτλο «Μελέτη καταγραφής και βιωσιμότητας των βιομηχανικών δραστηριοτήτων του Ελαιώνα» εξάχθηκαν κάποια γενικά συμπεράσματα για την περιοχή μελέτης, τα οποία θεωρούμε σκόπιμο να αναφέρουμε για την καλύτερη κατανόηση της περιοχής και του βιομηχανικού της χαρακτήρα.

Ως προς την ηλικία των μονάδων προέκυψε πως υπάρχουν πολλές επιχειρήσεις οι οποίες έχουν πάνω από 30 χρόνια που εγκαταστάθηκαν στον Ελαιώνα. Αυτό εξηγείται εν μέρει από το γεγονός ότι ο Ελαιώνας υπήρξε η κύρια περιοχή εγκατάστασης των βιομηχανιών στην Αττική τις δεκαετίες του '50 και '60, ενώ το Π.Δ. 84/1984, απαγόρευε την ίδρυση νέων στην περιοχή. Οι λόγοι για τους οποίους αρχικά επιλέχτηκε ο Ελαιώνας ως τόπος εγκατάστασης των μονάδων ήταν η χαμηλή τιμή γης, η γειτνίαση με το λιμάνι του Πειραιά, η ύπαρξη εργατικού δυναμικού και η εγγύτητα με την καταναλωτική αγορά της Αθήνας. Σημαντικός λόγος εγκατάστασης θεωρείται και η γειτνίαση με συνεργαζόμενες μονάδες ειδικά για εκείνες τις βιομηχανίες που παράγουν ενδιάμεσα προϊόντα. Ακόμη, πολλές είναι οι επιχειρήσεις εκείνες που δήλωσαν πως θα ήθελαν να επεκτείνουν τις εγκαταστάσεις

τους έτσι ώστε να γίνουν πιο ανταγωνιστικές, όμως αυτό δεν είναι για όλες εφικτό λόγω των περιορισμών που θέτει το θεσμικό πλαίσιο, της υψηλής τιμής της γης και της έλλειψης της.

Επίσης όλα τα δίκτυα υποδομής κρίνονται ανεπαρκή και δημιουργούν πρόσθετα προβλήματα στις επιχειρήσεις της περιοχής. Το κυριότερο πρόβλημα έχει το οδικό δίκτυο αφού οι κύριοι οδικοί άξονες έχουν μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο, ενώ στους υπόλοιπους δρόμους είναι αδύνατη η κυκλοφορία για αυτούς που δεν ξέρουν την περιοχή καλά. Επίσης, η ανεπάρκεια του αποχετευτικού δικτύου είναι ένα ιδιαίτερα σοβαρό πρόβλημα αφού η διάθεση των υγρών αποβλήτων γίνεται σε χώρους που δεν είναι κατάλληλοι. Τα στερεά απορρίμματα αποτελούν ένα ακόμη σοβαρό πρόβλημα αφού η αποκομιδή τους δεν γίνεται συστηματικά με αποτέλεσμα να παραμένουν και να επιβαρύνουν το περιβάλλον. Ακόμη, τα απορρίμματα λόγω της προέλευσής τους είναι συνήθως ακατάλληλα για διάθεση σε χωματερές και κρίνεται σκόπιμη η εξεύρεση ειδικών τόπων απόρριψης. Οι οσμές που προέρχονται από την λειτουργία κάποιων μονάδων, αποτελούν επίσης πρόβλημα για την περιοχή.

Όσον αφορά την μετεγκατάσταση των επιχειρήσεων, λίγες είναι οι βιομηχανικές μονάδες στην περιοχή οι οποίες έχουν πρόθεση να μετεγκατασταθούν σε κάποια άλλη περιοχή και αυτό κυρίως λόγω της αδυναμίας εξεύρεσης εργατικού δυναμικού μακριά από την Αθήνα, το υψηλό κόστος της μετεγκατάστασης και η απομάκρυνση από την καταναλωτική αγορά.

5. ΡΥΠΑΝΣΗ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

5.1 ΑΕΡΙΑ ΑΠΟΒΛΗΤΑ

Ανάλογα με τις διεργασίες παραγωγής των ρύπων, οι βιομηχανικές πηγές ρύπανσης στον Ελαιώνα χωρίζονται σε δύο κατηγορίες: Σε πηγές ρύπων προερχόμενων από τις βιομηχανίες και τις παραγωγικές διεργασίες και σε πηγές ρύπων προερχόμενων από τα διάφορα οχήματα. Σύμφωνα με στοιχεία από μελέτη του ΕΜΠ για τον Ελαιώνα (ΕΜΠ, 1995), οι εκπομπές ρύπων από τις βιομηχανικές καύσεις για την παραγωγή ενέργειας, οφείλονται στην παρουσία 50 μεγάλων βιομηχανικών μονάδων, οι οποίες καταναλώνουν το σύνολο σχεδόν των καυσίμων που καταναλώνονται στην περιοχή. Σχετικά με την ρύπανση από τις καύσεις, πάλι σύμφωνα με στοιχεία από την ίδια μελέτη, οι 50 μεγάλες μονάδες έχουν και πάλι την ευθύνη για την περιοχή του Ελαιώνα. Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημάνουμε το γεγονός ότι το 50% των εκπομπών καπνού και το 60% των εκπομπών του διοξειδίου του Θείου προέρχονται από τις δύο μεγαλύτερες βιομηχανίες της περιοχής την ΕΤΜΑ (εταιρεία παραγωγής ρεγιόν) και την SOFTEX (Αθηναϊκή χαρτοποιία).

Οι εκπομπές καπνού από τη βιομηχανία του Ελαιώνα θα μπορούσαμε να πούμε ότι αντιπροσωπεύουν περίπου το 20% των εκπομπών καπνού, το 25% του CO₂ και 15% των NO, του Λεκανοπεδίου Αττικής. Από τις παραγωγικές μονάδες της περιοχής έχουμε εκπομπές αιωρούμενων σωματιδίων, σκόνης, υδροφθορίου κ.α. οι οποίες σε συνδυασμό με την έλλειψη εγκαταστάσεων αντιρρύπανσης, το χαμηλό επίπεδο τεχνογνωσίας και τεχνολογίας αλλά και το χαμηλό ύψος των καμινάδων δυσχεραίνουν το πρόβλημα της ρύπανσης στην περιοχή.

Μια άλλη σημαντική πηγή ρύπανσης της περιοχής είναι και οι ρύποι που αποβάλλουν τα διάφορα οχήματα η οποία δεν είναι καθόλου αμελητέα. Σε μερικούς ρύπους υπερτερεί και αυτών της βιομηχανίας και οι επιπτώσεις από τις εκπομπές των οχημάτων είναι δυσανάλογα μεγάλες σε σχέση με τις προερχόμενες από τις βιομηχανικές μονάδες γιατί τα σημεία εκπομπής βρίσκονται σχεδόν στο επίπεδο του εδάφους.

Το συμπέρασμα που προκύπτει από όλα τα παραπάνω είναι ότι η βιομηχανία του Ελαιώνα στην σημερινή της μορφή επιβαρύνει σημαντικά τις περιοχές του λεκανοπεδίου με σημαντικές ποσότητες καπνού και SO₂.

5.2 ΥΓΡΑ ΑΠΟΒΛΗΤΑ

Εξαιτίας της ανεξέλεγκτης, και χωρίς να τηρούνται οι διάφοροι κανόνες, διάθεσης των λυμάτων στους επιφανειακούς αποδέκτες της περιοχής, καθώς και στην έλλειψη δικτύου αποχέτευσης, έχουν δημιουργηθεί σημαντικά προβλήματα μόλυνσης του εδάφους και των υπόγειων υδάτων της περιοχής.

Την μεγαλύτερη ζημία την κάνουν τα βυρσοδεψεία, οι χημικές βιομηχανίες, οι βιομηχανίες τροφίμων και απορρυπαντικών αλλά και τα διάφορα βαφεία. Οι μονάδες αυτές δεν διαθέτουν τις απαραίτητες εγκαταστάσεις επεξεργασίας των υγρών αποβλήτων τους.

Η διάθεση σημαντικών ποσοτήτων αποβλήτων γίνεται στο έδαφος ή σε ανοικτά ρέματα, χωρίς την απαιτούμενη επεξεργασία ή προεπεξεργασία, κατά παράβαση της νομοθεσίας για τη διάθεση υγρών αποβλήτων. Ταυτόχρονα με την έλλειψη ελέγχων για την τήρηση της υφιστάμενης νομοθεσίας, υπάρχουν πολλές μονάδες μικρού μεγέθους οι οποίες δεν έχουν την απαιτούμενη άδεια διάθεσης και απορρίπτουν ανεξέλεγκτα τα λύματά τους σε επιφανειακούς αποδέκτες ή στο υπέδαφος. Από την ανεξέλεγκτη διάθεση υγρών και στερεών αποβλήτων εκτιμάται ότι έχει συντελεστεί σημαντική ρύπανση των υπόγειων υδάτων και του εδάφους.

5.3 ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΚΑΥΣΕΙΣ

Στην περιοχή του Ελαιώνα υπάρχουν σήμερα περίπου 150 βιομηχανικές και βιοτεχνικές μονάδες, στις οποίες σημαντικό τμήμα της παραγωγικής διαδικασίας αποτελούν οι καύσεις για την παραγωγή ενέργειας. Οι μονάδες αυτές, με κριτήριο την

κατανάλωση καυσίμων, κατατάσσονται σε μεγάλες, μεσαίες και μικρές. Από την συνολική εικόνα της κατανάλωσης καυσίμων, εκτιμάται ότι το μαζούτ αντιστοιχεί σε ποσοστό γύρω στο 90% (ΠΕΡΠΑ, 1994).

Οι πιο ενεργοβόρες δραστηριότητες του Ελαιώνα ελέγχονται από τα κλιμάκια του ΥΠΕΧΩΔΕ – ΠΕΡΠΑ, ως προς τις εκπομπές καυσαερίων από βιομηχανικούς λέβητες και πιο συγκεκριμένα ως προς τους δείκτες: αιθάλη, διοξείδιο του άνθρακα, θερμοκρασία καυσαερίων και εσωτερικός βαθμός απόδοσης καύσης (ΠΕΡΠΑ, 1994).

Η νομοθεσία για τις εκπομπές καυσαερίων από τους βιομηχανικούς λέβητες, προβλέπει καθημερινές μετρήσεις εκπομπών καυσαερίων και καταχώρησή τους σε βιβλίο μετρήσεων, θεωρημένο από το ΥΠΕΧΩΔΕ – ΠΕΡΠΑ. Επίσης προβλέπονται διοικητικές κυρώσεις για τους παραβάτες.

Είναι όμως πολύ σημαντικό να αναφερθούμε και στις πολλές μικρές μονάδες οι οποίες εκτός του ότι πολλές φορές λειτουργούν παράνομα, χρησιμοποιούν πολύ συχνά ως καύσιμο ελαστικά και πριονίδι.

6. ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

6.1 ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΩΝ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΟΝ ΕΛΑΙΩΝΑ

Η θέση της περιοχής μελέτης στην καρδιά του Λεκανοπεδίου της πρωτεύουσας, η ιδιομορφία και η συνθετότητα των χαρακτηριστικών της, καθώς και τα έντονα προβλήματα που παρουσιάζει εξηγούν το γεγονός ότι έχουν διατυπωθεί για τον ρόλο της στο αστικό συγκρότημα και για τις αναπτυξιακές προοπτικές της τόσες απόψεις, όσοι και οι φορείς που έχουν λόγο για τις εξελίξεις στην ευρύτερη περιοχή. Οι νομοθετικές ρυθμίσεις που αφορούν την περιοχή έχουν γενικό χαρακτήρα και αφορούν είτε ολόκληρο το λεκανοπέδιο Αττικής είτε ρυθμίσεις για βιομηχανικές περιοχές. Παρακάτω αναφέρονται οι νόμοι όπου γινόταν αναφορά για τον Ελαιώνα και αναλύονται οι νομοθετικές ρυθμίσεις που αφορούσαν αποκλειστικά την περιοχή μελέτης.

Αρχικά η πρώτη αναφορά στην περιοχή γίνεται στο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας. Το Ρ.Σ.Α., (ΦΕΚ341Β/1980) προβλέπει την οργάνωση και εξυγίανση των περιοχών με συγκεντρωμένη βιομηχανία, λήψη μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος και οργάνωση βιομηχανικών ζωνών για μονάδες μέσης όχλησης. Το Π.Δ. 791/81 καθορίζει την βιομηχανική πολιτική στο Ν.Αττικής, περιορίζοντας την εγκατάσταση νέων μονάδων εκτός από 90 περίπου κλάδους που είναι συνδεδεμένοι με τις καθημερινές ανάγκες της πόλης. Συνοδεύεται επίσης από χάρτες με τις ζώνες εγκατάστασης και μετεγκατάστασης βιομηχανιών, από τις οποίες 4.000 περίπου στρέμματα βρίσκονται στην περιοχή του Ελαιώνα.

Το 1980 αρχίζουν αναστολές οικοδομικών εργασιών στον Ελαιώνα οι οποίες διαρκούν 4 χρόνια. Με τον Ν.1337/83 περιλαμβάνεται ο Ελαιώνας στην Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ) και ορίζεται ως όριο κατάτμησης γης τα 20 στρέμματα.

Το 1984 το Π.Δ. 791/81 αντικαθίσταται από το Π.Δ.84/84 που περιορίζει ακόμη περισσότερο την διαδικασία εγκατάστασης και μετεγκατάστασης μονάδων στον νομό Αττικής και στον Ελαιώνα. Βασική φιλοσοφία του Π.Δ.84/84 είναι η

απαγόρευση της ίδρυσης, εγκατάστασης και επέκτασης οποιασδήποτε βιομηχανίας, βιοτεχνίας και αποθήκης μέσα στο Ν.Αττικής, εκτός από εκείνες τις περιπτώσεις οι οποίες εξυπηρετούν τις άμεσες ανάγκες της ζωής των κατοίκων των πόλεων. Η εξαίρεση αυτήν αφορά συγκεκριμένες θέσεις μέσα στην Αττική και εντός των ορίων των περιοχών «μη ιδιαίτερα οχλουσών επαγγελματικών εγκαταστάσεων» (ΕΜ), οι οποίες όσον αφορά την περιοχή μελέτης καταλαμβάνουν την μισή έκταση του Ελαιώνα.

Παρά την οριοθέτηση των περιοχών ελάχιστες ήταν οι επιχειρήσεις που χωροθετήθηκαν, ή επεκτάθηκαν στην περιοχή αφού τόσο οι επιτρεπόμενοι κλάδοι όσο και το ανώτατο όριο ισχύος της νέας εγκατάστασης είναι απαγορευτικό για ίδρυση αξιόλογης εγκατάστασης. Ουσιαστικά επιτρέπονταν μόνο μικρά εργαστήρια κατασκευής μικροαντικειμένων και μικρές επισκευαστικές μονάδες. Οι δυνατότητες που προσέφερε το εν λόγω διάταγμα ήταν χωρίς ουσία και για τον λόγο αυτό οι σχετικές διατάξεις έμειναν ανενεργές.

Για την εξασφάλιση περισσότερων ελαστικών περιθωρίων για την μετεγκατάσταση μονάδων από τις περιοχές κατοικίας των οικείων δήμων στα τμήματά τους εντός του Ελαιώνα και για την επέκταση των ήδη υφιστάμενων στην εκτός σχεδίου περιοχή, το 1985 εκδόθηκε το Π.Δ. 717/Δ. Το Π.Δ.717/Δ. ήρθε σε σύγκρουση με το προϋπάρχον Π.Δ. 84/84, στο οποίο αναιρεί ορισμένες διατάξεις. Το νέο Π.Δ., οριοθετεί στον Ελαιώνα ζώνες στις οποίες επιτρέπεται η εγκατάσταση νέων βιομηχανιών και τις κατατάσσει σε δραστηριότητες υψηλής, μέσης και χαμηλής όχλησης σε αντίθεση με το Π.Δ.84/84 το οποίο είχε κριτήριο την κινητήρια δύναμη της μονάδας βάζοντας ανώτατα όρια ισχύος. Συμπεραίνουμε πως τα δύο προαναφερόμενα διατάγματα, λόγω των διαφορετικών κριτηρίων που θέτουν δημιούργησαν σύγχυση στην εφαρμογή της νομοθεσίας και είχε αρνητικά αποτελέσματα στην διαμόρφωση της περιοχής με το πέρασμα των χρόνων.

Με τον Ν.1515/85 θεσμοθετείται το Ρ.Σ.Α. και στον Ελαιώνα εμφανίζεται η χρήση «Βιομηχανικά- Βιοτεχνικά Πάρκα» (ΒΙΠΑ-ΒΙΟΠΑ). Στα ΒΙΠΑ-ΒΙΟΠΑ επιτρέπεται η μετεγκατάσταση μονάδων μέσης και χαμηλής όχλησης και επιβάλλεται η μετεγκατάσταση μερικών κλάδων υψηλής όχλησης όπως προβλεπόταν και από το

ΡΣΑ (χυτήρια, βυρσοδευεία, κεραμοποιεία, ασφαλικά). Επίσης επιβάλλεται η μετεγκατάσταση μεγάλων μονάδων υψηλής όχλησης που αδυνατούν να λάβουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να εκπέσουν σε άλλη κατηγορία όχλησης. Με βάση τις παραπάνω ρυθμίσεις ανατίθενται το 1984 πολεοδομικές μελέτες για τα ΒΙΠΑ-ΒΙΟΠΑ, από τις οποίες δεν θεσμοθετήθηκε καμία.

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο (Ρ.Σ.Α.) περιλαμβάνει στόχους και κατευθύνσεις που αφορούν άμεσα την περιοχή του Ελαιώνα όπως είναι:

- Η μείωση της ρύπανσης του περιβάλλοντος με λήψη μέτρων για τις κάθε είδους πηγές εκπομπής ρύπων, με κατασκευή έργων υποδομής, παροχή κινήτρων και επιβολή ποινών και τελών.
- Βελτίωση της λειτουργίας της πόλης με ανακατανομή λειτουργιών και δραστηριοτήτων, ενίσχυση του συστήματος μαζικών μεταφορών και απομάκρυνση οχληρών εγκαταστάσεων και λειτουργιών από τις περιοχές κατοικίας.
- Οικονομική ανασυγκρότηση της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας με εκσυγχρονισμό των μεταποιητικών δραστηριοτήτων, σχετική ενίσχυση της βιοτεχνίας και ελαφριάς βιομηχανίας με περιβαλλοντικά κριτήρια και ανάσχεση, έλεγχο και εκσυγχρονισμό του τριτογενή τομέα.(Ν.1515/85)

Ειδικότερα, προβλέπονται μέτρα για τον έλεγχο των χρήσεων γης όπως είναι:

- Η δημιουργία συστήματος σύγχρονων κέντρων αποθήκευσης διακίνησης και διαχείρισης προϊόντων σε επιλεγμένες θέσεις με επαρκή κυκλοφοριακή και μεταφορική ικανότητα.
- Οργάνωση και ανάπτυξη των παραδοσιακών περιοχών βιομηχανικής συγκέντρωσης σε βιομηχανικά πάρκα με εξασφάλιση των κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου.
- Δημιουργία χερσαίων τερματικών σταθμών στην δυτική περιοχή του Δήμου Αθηναίων με σκοπό την εξασφάλιση σύνδεσης του αστικού συγκοινωνιακού δικτύου με το υπεραστικό.

- Χωροθέτηση της δημόσιας διοίκησης στην δυτική πλευρά του κέντρου της Αθήνας.

Ο νόμος 1515/85 ήταν ιδιαίτερα σημαντικός γιατί προσδιόρισε το πλαίσιο στο οποίο έπρεπε να εναρμονιστούν οι προτάσεις για την αναδιάρθρωση των χρήσεων γης στον Ελαιώνα. Ο Ν.1337/83 ήταν επίσης ιδιαίτερα σημαντικός γιατί καθόρισε τους τρόπους, τις δυνατότητες και τα μέσα που πρέπει να χρησιμοποιηθούν για την πραγματοποίηση προτάσεων. Στον συγκεκριμένο νόμο αναφέρονται ρητά οι δυνατότητες και τα μέσα απόκτησης γης, όπως είναι η απαλλοτρίωση, η εισφορά σε γη και χρήμα κ.α.

Συνολικά οι θεσμοθετημένες ρυθμίσεις που αφορούν στις δυνατότητες ανάπτυξης των δραστηριοτήτων που φιλοξενεί ο Ελαιώνας και της πολεοδομικής οργάνωσης κατά την δεκαετία 1980-1990, χαρακτηρίζονται από ασυνέχειες, αντιφατικότητα και αποσπασματικότητα. Επίσης, οι διάφορες διαστάσεις των προβλημάτων της περιοχής (περιβαλλοντική, κοινωνικό-οικονομική, πολεοδομική) δεν αντιμετωπίζονται από την νομοθεσία στο σύνολό τους και λαβαίνοντας υπόψη τις αλληλεξαρτήσεις που υπάρχουν μεταξύ τους, με συνέπεια οι προτάσεις να συγκρούονται και να ενισχύουν τα προβλήματα της περιοχής. Αυτό σημαίνει πως κάποιες προτάσεις που γίνονται με στόχο την βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος να ενισχύουν τελικά την πολεοδομική αναρχία κ.ο.κ.

6.2 ΤΟ ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ 74/Δ/91(ΦΕΚ 74/Δ/14-2-1991)

Με το Προεδρικό Διάταγμα 74Δ/91 εγκρίθηκε η Πολεοδομική Μελέτη των Δήμων Αθηναίων, Αγίου Ιωάννη Ρέντη, Αιγάλεω, Περιστερίου και Ταύρου (περιοχή Ελαιώνα) και τροποποιήθηκε το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιό τους. Επίσης εγκρίθηκε ως Ζώνη Αγοράς Συντελεστή Δόμησης ολόκληρη η περιοχή της οποίας εγκρίθηκε το ρυμοτομικό σχέδιο. Η Πολεοδομική μελέτη που εγκρίθηκε με το παρόν διάταγμα, αποσκοπεί σε γενικές γραμμές, μέσω της ένταξης στο σχέδιο με κανονιστικούς όρους δόμησης του συνόλου της περιοχής του Ελαιώνα, σε μια

διευθέτηση της υφιστάμενης κατάστασης από πλευράς χρήσεων και οικοδομικής εκμετάλλευσης και μακροπρόθεσμα στην ενίσχυση των χρήσεων του τριτογενούς τομέα και της κατοικίας.

Το Π.Δ. 74/91 προβλέπει τον περιορισμό της δευτερογενούς απασχόλησης σε όφελος της τριτογενούς, την εξασφάλιση χώρων για δημόσιες χρήσεις, την εξασφάλιση κοινόχρηστων ελεύθερων χώρων σε ποσοστό 15%, ειδικό τέλος σε δραστηριότητες που παράγουν ρυπογόνες ουσίες, μικτές χρήσεις γης, πριμοδότηση των μεγαλύτερων οικοπέδων με μεγαλύτερους συντελεστές δόμησης, δυνατότητα ανάπτυξης των κτιρίων καθ' ύψος για εξοικονόμηση ελεύθερων χώρων, παροχή συντελεστή δόμησης στον φορέα διαχείρισης για εξοικονόμηση πόρων και υποχρεωτική φύτευση ακάλυπτων χώρων.

Αναλυτικότερα, η Πολεοδομική Μελέτη ακολουθεί το υφιστάμενο και ιδιαίτερα σύνθετο πλέγμα χρήσεων γης της περιοχής το οποίο και προσπαθεί να εξορθολογίσει, μέσω της προτεινόμενης πολεοδομικής οργάνωσης. Για τον σκοπό αυτό καθορίζονται επτά τομείς χρήσεων γης, 1. γενική κατοικία, 2.βιομηχανία-βιοτεχνία-εμπόριο-γραφεία, 3.βιομηχανία-βιοτεχνία-εμπόριο-κατοικία, 4. διοίκηση-εμπόριο-γραφεία-κατοικία, κοινόχρηστο πράσινο, αθλητικές εγκαταστάσεις, εκπαίδευση και ιδιαίτερες χρήσεις. Το Διάταγμα προβλέπει την διατήρηση των νόμιμα εγκατεστημένων μονάδων στην περιοχή στις οποίες δίνεται η δυνατότητα επισκευής και εκσυγχρονισμού αλλά όχι και της επέκτασής τους. Το κατά πόσο αυτό είναι εφικτό για μια επιχείρηση είναι ένα σοβαρό ζήτημα που θα έπρεπε να είχε ληφθεί υπόψη.

Με αυτήν την νομοθετική παρέμβαση η κυβέρνηση προσπάθησε να βάλει την περιοχή στο σχέδιο πόλης μετά από χρόνια εγκατάλειψης. Με το σχετικό Προεδρικό Διάταγμα ο Ελαιώνας αφέθηκε στο «να βρει τον δρόμο μόνος του» με την βοήθεια της ελεύθερης αγοράς και κάποιους όρους δόμησης. Με άλλα λόγια η δημόσια διοίκηση αντιμετώπισε το πρόβλημα με τρόπο όμοιο με την περίπτωση του «Γόρδιου Δεσμού» τον οποίο κόβει κανείς όταν δεν μπορεί να τον λύσει. Επιπλέον η λύση αυτήν θεωρήθηκε η καλύτερη γιατί δεν κόστιζε τίποτα στο Δημόσιο Ταμείο. Η δημόσια διοίκηση υιοθέτησε την άποψη, που ως ένα βαθμό είναι σωστή, πως σε

σύγκριση με την σημερινή αναρχία η κατάσταση που θα προκύψει από το καθεστώς της ελεύθερης αγοράς θα είναι προτιμότερο. Δεν θα είναι πια η βιομηχανική χαβούζα σύμφωνα με τα λόγια του αρμόδιου Υπουργού Περιβάλλοντος. Αντιθέτως θα αναπτυχθεί σε μια νέα «καλή» γειτονιά της Αθήνας. (Sapountzaki, 1995)

6.3 ΤΟ ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ 1049/Δ/95 (ΦΕΚ 1049/Δ/30-10-95)

Στις 30-10-95,εγκρίθηκε και ισχύει το Προεδρικό Διάταγμα 1049 το οποίο αφορά την έγκριση πολεοδομικής μελέτης αναθεώρησης και επέκτασης τμημάτων των δήμων Αθηναίων, Αγίου Ιωάννη Ρέντη, Αιγάλεω, Περιστερίου και Ταύρου στον νομό Αττικής. Η περιοχή αυτήν αφορά το σύνολο της περιοχής του Ελαιώνα. Με το Προεδρικό Διάταγμα εγκρίθηκε το πολεοδομικό σχέδιο τμημάτων του «Ελαιώνα», αναθεωρήθηκε το εγκεκριμένο ρυμοτομικό του Ελαιώνα του Π.Δ. της 11-2-91 (ΦΕΚ 74Δ/91) και καθορίστηκε η θέση και η διάταξη των κτιρίων του και καθορίζονται οι όροι ανάπτυξης της περιοχής. Σύμφωνα με αυτό, στους χώρους κοινόχρηστου πρασίνου επιτρέπεται η δημιουργία εγκαταστάσεων πολιτισμού και εκπαίδευσης σε ποσοστό 5%, ενώ στους κοινωφελείς χώρους οι όροι δόμησης θα ορίζονται με υπουργική απόφαση και δεν θα υπερβαίνουν την κάλυψη σε ποσοστό 40% και ο συντελεστής δόμησης το 0,8.

Στους λοιπούς οικοδομήσιμους χώρους που βρίσκονται στις ζώνες Α, Β, Γ, Δ (Δ1, Δ2) και Ε οι όροι δόμησης ορίζονται ως εξής:

* Αρτιότητα για όλα τα γήπεδα με ελάχιστο εμβαδόν 2.000 τ.μ. και πρόσωπο 25 μέτρα.

* Κάλυψη 50% για τα γήπεδα που προορίζονται για βιομηχανία, στάθμευση και πρακτορεία μεταφορών.

* Κάλυψη 40% για γήπεδα, τα προοριζόμενα για τις λοιπές χρήσεις.

* Συντελεστής δόμησης 0,8 για όλα τα γήπεδα που είναι μεγαλύτερα των 2.000 τ.μ.

* Ειδικοί όροι δόμησης ορίζονται για μικρότερα προϋφιστάμενα του 1985 γήπεδα και για τις κατοικίες.

* Επιπλέον του Σ.Δ. 0,8 είναι δυνατόν να μεταφερθεί από την περιοχή του Ελαιώνα Σ.Δ. ως 0,8 για τα γήπεδα που βρίσκονται στις περιοχές Β, Γ, Ε και Δ1 και ως 0,4 για τις περιοχές Α και Δ2.

Με το ίδιο προεδρικό διάταγμα καθορίζεται μεταξύ άλλων ότι στους οικοδομήσιμους χώρους ή σε τμήματα αυτών που έχουν χαρακτηριστεί ως περιοχές Α επιτρέπονται οι νόμιμα λειτουργούσες βιομηχανίες - βιοτεχνίες χαμηλής και μέσης όχλησης, καθώς επίσης και εκείνες που προέρχονται από μετεγκατάσταση από την περιοχή του Ελαιώνα και τις περιοχές κατοικίας των πέντε Δήμων. Εξαιρούνται τα βυρσοδεψεία, χυτήρια, επιμεταλλωτήρια, κεραμοποιεία και επιχειρήσεις έτοιμου σκυροδέματος που έπρεπε να είχαν απομακρυνθεί από τα τέλη του περασμένου έτους.

Στους οικοδομήσιμους χώρους ή σε τμήματα αυτών που χαρακτηρίζονται ως περιοχές Β επιτρέπονται οι χρήσεις για εμπορικά καταστήματα, γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμούς, εστιατόρια, αναψυκτήρια, χώρους συνάθροισης κοινού, κέντρα διασκέδασης, αναψυχής, εγκαταστάσεις χονδρεμπορίου, κτίρια αποθήκευσης, εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων, πρατήρια βενζίνης, κτίρια στάθμευσης κ.α.

Στους παραπάνω οικοδομήσιμους χώρους επιτρέπονται οι νόμιμα υφιστάμενες βιομηχανικές-βιοτεχνικές μονάδες χαμηλής και μέσης όχλησης και η μετεγκατάσταση τέτοιων μονάδων προερχομένων μονάχα από την περιοχή του Ελαιώνα.

Σε περιοχές που έχουν χαρακτηριστεί με το στοιχείο Γ επιτρέπονται οι χρήσεις για εμπορικά καταστήματα, γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμούς, εστιατόρια, εγκαταστάσεις χονδρεμπορίου, εμπορικές εκθέσεις, πρατήρια βενζίνης, κτίρια στάθμευσης, κτίρια κοινωνικής πρόνοιας.

Στις παραπάνω περιοχές Β και Γ επιτρέπονται τα νόμιμα υφιστάμενα συνεργεία αυτοκινήτων, βαφεία και φανοποιεία που λειτουργούν στην περιοχή, καθώς και στις περιοχές κατοικίας των πέντε Δήμων και του Μοσχάτου.

Σε περιοχές με χαρακτηρισμό Δ1 και Δ2 επιτρέπονται οι χρήσεις για εμπορικά καταστήματα, γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμούς, διοίκηση, εστιατόρια, αναψυκτήρια, χώρους συνάθροισης κοινού, εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων, πρατήρια βενζίνης, κατοικία, κτίρια εκπαίδευσης, κτίρια κοινωνικής πρόνοιας κ.α.

Το Προεδρικό Διάταγμα 1049/Δ/95 είναι η πρώτη οργανωμένη και σοβαρή προσπάθεια για την ανάπλαση της περιοχής του Ελαιώνα μέσω του καθορισμού των όρων ανάπτυξης της περιοχής.

Οι τροποποιήσεις που ακολουθούν δεν επηρεάζουν το αρχικό πνεύμα της παρέμβασης.

6.4 ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕ ΤΟ Π.Δ. 500/Δ/01 (ΦΕΚ 500/Δ/29-6-2001)

Το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο του δήμου Ταύρου στην πολεοδομική ενότητα του Ελαιώνα τροποποιήθηκε με το Π.Δ. της 12-6-2001 το οποίο έθεσε νέες χρήσεις γης και την επιβολή του προκήπιου. Αναλυτικότερα, επιβάλλει προκήπιο ορισμένου πλάτους (8 και 6 μέτρα) και τροποποιεί τις χρήσεις σε κάποια οικοδομικά τετράγωνα.

6.5 ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕ ΤΟ Π.Δ. 363/Δ/02 (ΦΕΚ 363/Δ/8-5-2002)

Με το Π.Δ. της 11-4-2002 τροποποιείται το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο των δήμων Αγίου Ιωάννη Ρέντη και Ταύρου στην πολεοδομική ενότητα του Ελαιώνα και το οποίο τροποποιεί τις χρήσεις γης σε ορισμένα Ο.Τ., και επιβάλλει το προκήπιο ορισμένου πλάτους.

6.6 ΤΟ ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ 742/Δ/96 (ΦΕΚ 742/Δ/11-7-96)

Με το Προεδρικό Διάταγμα 742/96 εγκρίθηκε η πολεοδομική μελέτη αναθεώρησης και επέκτασης τμημάτων των Δήμων Αθηναίων, Αγίου Ιωάννη Ρέντη, Αιγάλεω, Περιστερίου και Ταύρου (περιοχή Ελαιώνα), και η τροποποίησή του και συμπλήρωση του Π.Δ. 1049/Δ/95.

Με το παρόν Π.Δ. αναθεωρείται το ρυμοτομικό σχέδιο που εγκρίθηκε με το Π.Δ. 74/Δ/91 και το Π.Δ.1049/Δ/95. Οι αλλαγές που επιφέρει το παρόν Π.Δ. αφορούν το πλάτος του προκήπιου, επιπλέον χρήσεις στην βιομηχανική παραγωγή και όσον αφορά την μεταφορά του συντελεστή δόμησης οικοπέδων εμβαδού μικρότερου των 2.000 τ.μ. αυτός αυξάνεται σε 0,8 χωρίς να υπολογίζουμε την διαβάθμιση στα οικόπεδα.

Στον ακόλουθο χάρτη παρουσιάζεται η πρόταση για τις χρήσεις γης που θεσμοθετήθηκαν με το προεδρικό διάταγμα 1049Δ/ 95.

6.7 Ο ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΘΗΝΑΣ

Ο Οργανισμός Αθήνας είναι δημόσιος φορέας που συστάθηκε με τον Ν.1515/1985, ως φορέας χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού, προστασίας περιβάλλοντος και προγραμματισμού. Σύμφωνα με το άρθρο 5 του Ν. 1515/1985 : «Έργο του Οργανισμού είναι η παρακολούθηση της εφαρμογής και η εξασφάλιση της πραγματοποίησης του ρυθμιστικού σχεδίου της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας, η εκπόνηση των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων (ΓΠΣ) και η μέριμνα για την έγκρισή τους, η μέριμνα για την εναρμόνιση με το ρυθμιστικό σχέδιο και το πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος των επί μέρους προγραμμάτων των οικείων φορέων, η παρακολούθηση της ποιότητας του περιβάλλοντος, η εκπόνηση προδιαγραφών περιβαλλοντικών μελετών και η μέριμνα για τη μελέτη και εφαρμογή μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος, καθώς και ο έλεγχος έργων και δραστηριοτήτων με επιπτώσεις στο περιβάλλον». Ο Οργανισμός της Αθήνας αποτελεί Ν.Π.Δ.Δ. υπό την εποπτεία του ΥΠΕΧΩΔΕ. (Γεράρδη, 1998)

Οι στόχοι ανάπλασης για τον Ελαιώνα του Οργανισμού Αθήνας είναι επιγραμματικά οι εξής:

- * Η δημιουργία σημαντικού πνεύμονα πρασίνου για την ίδια περιοχή αλλά και για το Λεκανοπέδιο με τη χωροθέτηση ενιαίων χώρων πρασίνου - αναψυχής - αθλητισμού - πολιτισμού.

- * Η προστασία και ανάδειξη των ιστορικών στοιχείων της περιοχής, όπως Ιερά οδός, Πειραιώς, αρχαιολογικοί χώροι, εκκλησίες κτλ. και η ένταξής τους στην ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων της Αθήνας.

- * Η βελτίωση των χρήσεων γης με τη δημιουργία «επιχειρησιακού κέντρου» που θα συμβάλει στην ορθολογική και με περιβαλλοντικά κριτήρια οικονομική αναβάθμιση της περιοχής και θα συνδέει τα δύο οικονομικά κέντρα της Αθήνας και του Πειραιά.

- * Η εξυγίανση και ανανέωση της βιομηχανικής παραγωγής με τη συγκέντρωση των βιομηχανικών δραστηριοτήτων σε ειδικές ζώνες.

- * Η απομάκρυνση των οχλουσών βιομηχανιών και χρήσεων.

* Η βελτίωση της κυκλοφορίας και των συγκοινωνιών στην περιοχή (μετρό) για τοπική και διαμπερή εξυπηρέτηση.

7. ΑΝΑΦΟΡΑ ΠΑΛΑΙΟΤΕΡΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΑΙΩΝΑ

Στα πλαίσια της διπλωματικής μας εργασίας κρίνουμε σκόπιμο να αναφερθούμε και να σχολιάσουμε τις παλαιότερες μελέτες που αφορούν την περιοχή του Ελαιώνα. Οι μελέτες αυτές χωρίζονται σε δύο βασικές κατηγορίες, η πρώτη αφορά την πολεοδομική οργάνωση της περιοχής και η δεύτερη αναφέρεται στις παραγωγικές δραστηριότητες της περιοχής.

7.1 ΜΕΛΕΤΕΣ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΟΝ ΕΛΑΙΩΝΑ

7.1.1 ΜΕΛΕΤΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΒΙΠΑ – ΒΙΟΠΑ ΔΗΜΩΝ ΡΕΝΤΗΣ, ΤΑΥΡΟΥ, ΜΟΣΧΑΤΟΥ Α΄ΦΑΣΗ (ΓΡΑΦΕΙΟ Θ. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗ ΙΟΥΛΙΟΣ 1987)

Η μελέτη του γραφείου Παπαγιάννη αφορούσε τους Δήμους Αγ. Ι. Ρέντη, Ταύρου και Μοσχάτου. Το συμπέρασμα της μελέτης ήταν ότι τα μείζονα προβλήματα της περιοχής είναι η ανεπάρκεια της κυκλοφοριακής υποδομής για την εξυπηρέτηση της βιομηχανικής δραστηριότητας, καθώς και η υποβάθμιση του περιβάλλοντος. Προτείνεται ο σταδιακός μετασχηματισμός της περιοχής για να μην δημιουργηθούν προβλήματα στην παραγωγική υποδομή. Η δυσκολία απόκτησης της απαιτούμενης γης θεωρείται ως το μεγαλύτερο εμπόδιο για την εφαρμογή σχεδιασμού, το οποίο παρακάμπτεται με την επέκταση της όλης διαδικασίας στον χρόνο και την απόκτηση σε πρώτη φάση μόνο των εκτάσεων που μπορούν να απελευθερωθούν άμεσα (κενά χρήσης δημόσια ακίνητα, πραγματοποίηση του συνόλου εισφοράς των κενών χρήσης ιδιωτικών ακινήτων, απομάκρυνση χρήσεων που βρίσκονται σε ακίνητα δημοσίου,

πραγματοποίηση του 10% της εισφοράς των κατειλημμένων από χρήσεις ιδιωτικών και δημόσιων ακινήτων). Τονίζεται επίσης στη μελέτη ότι για την επιτυχία του εγχειρήματος εξυγίανσης της περιοχής είναι αναγκαία η δημιουργία Διαδημοτικού Φορέα Ανάπτυξης.

*7.1.2 ΜΕΛΕΤΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΒΙΠΑ – ΒΙΟΠΑ ΔΗΜΩΝ ΡΕΝΤΗ, ΤΑΥΡΟΥ,
ΚΑΙ ΜΟΣΧΑΤΟΥ. Β΄ ΦΑΣΗ. (ΓΡΑΦΕΙΟ Θ. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗ, 1988)*

Στη μελέτη αυτή γίνονται οι παρακάτω προτάσεις για την αντιμετώπιση της περιβαλλοντικής υποβάθμισης από την βιομηχανική και βιοτεχνική δραστηριότητα στην εξεταζόμενη περιοχή:

- Απομάκρυνση βυρσοδεψείων, χυτηρίων και επιμεταλλωτηρίων σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του ΡΣΑ.
- Απομάκρυνση μονάδων υψηλής όχλησης εκτός Λεκανοπεδίου.
- Λήψη μέτρων αντιρρύπανσης από τις μονάδες μέσης και χαμηλής όχλησης.
- Συστηματικός έλεγχος των μονάδων από το ΠΕΡΠΙΑ

*7.1.3 ΠΡΟΜΕΛΕΤΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΒΙΠΑ – ΒΙΟΠΑ ΔΗΜΩΝ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ,
ΑΙΓΑΛΕΩ ΚΑΙ ΑΘΗΝΑΣ (ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΤΣΟΥΦΗ, ΙΟΥΛΙΟΣ 1987)*

Στη μελέτη αυτή γίνεται ταξινόμηση των μονάδων της εξεταζόμενης περιοχής κατά είδος ρύπων και βαθμό όχλησης και σημειώνεται ότι ο εξοπλισμός των μονάδων είναι σε μεγάλο ποσοστό παλαιός, συνεπώς η μετεγκατάσταση θα πρέπει να συνδυαστεί με εκσυγχρονισμό και συγχωνεύσεις μονάδων. Κύριο πρόβλημα της περιοχής θεωρείται και πάλι η απόκτηση γης, ενώ οι μεγάλες μονάδες εν ενεργεία θεωρούνται αμετακίνητες και έχουν την δυνατότητα εισφοράς μόνο σε χρήμα. Σύμφωνα με τις προτάσεις που γίνονται, δυνατότητες παρέμβασης υπάρχουν στην κατοικία, στις μάντρες και συνεργεία αυτοκινήτων και στις μικρές βιοτεχνίες. Τονίζεται επίσης η ανάγκη αναβάθμισης του οδικού δικτύου.

7.1.4 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΕΛΑΙΩΝΑ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ (ΕΜΠ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΣ, 1992)

Στη μελέτη αυτή γίνεται μια περιγραφή της περιοχής του Ελαιώνα και προτείνονται μέτρα και λύσεις στα διάφορα υπάρχοντα προβλήματα ώστε να γίνει ο Ελαιώνας μια αναβαθμισμένη και περιβαλλοντικά υγιής περιοχή μέσα στο κέντρο της Αθήνας. Η μελέτη αυτή αποτέλεσε την βάση της επόμενης και ήταν η πρώτη σοβαρή προσπάθεια για την αναγνώριση των προβλημάτων του Ελαιώνα. Σε αυτήν την μελέτη αναλύεται και ο λόγος της αποτυχίας του Π.Δ. 74/Δ/91 με τον οποίο όπως αναφέρεται μέσα «ο Ελαιώνας αφέθηκε να βρει τον δρόμο μόνος του, σύμφωνα με τους νόμους της ελεύθερης αγοράς».

7.1.5 ΜΕΛΕΤΗ ΕΛΑΙΩΝΑ 1994-1996 (ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΑΘΗΝΑΣ & ΕΜΠ, 1997)

Στη μελέτη αυτή γίνεται μια παρουσίαση της περιοχής του Ελαιώνα και η όλη μελέτη βασίζεται στο ολοκληρωμένο πρόγραμμα ΑΤΤΙΚΗ SOS, με σκοπό να γίνει ο Ελαιώνας από εστία βιομηχανικής νέφωσης μια όαση ζωής. Σαν κύριοι στόχοι είναι η μετατροπή του 44% της συνολικής έκτασης του Ελαιώνα σε χώρους πρασίνου, του 19% σε κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους. Παράλληλα προτείνεται η εξυγίανση των βιομηχανικών μονάδων και η απομάκρυνση των οχλουσών βιομηχανιών όπως επίσης και η βελτίωση της κυκλοφορίας και των συγκοινωνιών. Η μελέτη αυτήν αποτέλεσε και την αφορμή για την θέσπιση του νέου σχεδίου νόμου με το οποίο ο Ελαιώνας εντάσσεται πλέον στο σχέδιο πόλης (Π.Δ. 1049/Δ/95).

7.2 ΚΛΑΔΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΙΣ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

7.2.1 ΥΠΕΧΩΔΕ – ΠΕΡΠΙΑ, ΜΕΛΕΤΗ.Π-6, (1985)

Σύμφωνα με την μελέτη αυτή η μετεγκατάσταση μέσα στο Ν. Αττικής θεωρείται απαραίτητη για ορισμένες μονάδες και κλάδους, για λόγους όχι μόνο κοινωνικούς και περιβαλλοντικούς, αλλά και οικονομικούς και γενικότερα αναπτυξιακούς. Γίνεται εύκολα κατανοητό ότι η μετεγκατάσταση παρουσιάζει πολλά προβλήματα, όπως είναι η απόκτηση της κατάλληλης γης, η αντίθεση των τοπικών αρχών, η έλλειψη κινήτρων, καθώς και η αντίδραση των ενδιαφερομένων μονάδων και του βιομηχανικού κόσμου. Συγκεκριμένα η μελέτη του ΠΕΡΠΙΑ περιλαμβάνει αναλυτικά στοιχεία για τον κλάδο των χυτηρίων, των μονάδων παραγωγής τούβλων και του έτοιμου σκυροδέματος.

7.2.2 ΜΕΛΕΤΕΣ ΜΕΤΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΓΙΑ 6 ΚΛΑΔΟΥΣ (ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΣΕΚΟΥΡΑ – ΔΟΞΙΑΔΗ, 1988)

Οι μελέτες αυτές αναφέρονται σε 6 κλάδους οχλουσών δραστηριοτήτων. Δίνονται αρχικά τα βασικά χαρακτηριστικά του κάθε κλάδου και στη συνέχεια γίνεται πρόταση μετεγκατάστασης, στην οποία περιλαμβάνονται αρχές χωροθέτησης, προϋποθέσεις και πιθανές επιπτώσεις της μετεγκατάστασης, καθώς και υπολογισμός του κόστους. Οι έξι κλάδοι που εξετάζονται ιεραρχούνται κατά βαθμό προτεραιότητας για μετεγκατάσταση ως εξής:

- Βυρσοδεψεία
- Επιμεταλλωτήρια
- Μονάδες ανάκτησης μολύβδου
- Χυτήρια
- Βαφεία αυτοκινήτων
- Μονάδες παραγωγής δομικών τούβλων.

7.2.3 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΤΟΥ ΕΛΑΙΩΝΑ, (ΕΜΠ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ, ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΔΗΜΩΝ.ΕΛΑΙΩΝΑ, 1992)

Στην μελέτη αυτή που εκπονήθηκε από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο γίνεται μια παρουσίαση των υφιστάμενων βιομηχανικών και παραγωγικών μονάδων στην περιοχή μελέτης και παρουσιάζεται η κατάσταση και το επίπεδό τους. Αναλύονται τα υπάρχοντα προβλήματα που αντιμετωπίζει η περιοχή εξαιτίας των οχλουσών βιομηχανικών μονάδων και προτείνονται μέτρα για την εξάλειψη αυτών των προβλημάτων.

7.2.4 ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΜΠ ΜΕ ΘΕΜΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΖΩΝΩΝ ΕΝΤΟΣ ΠΟΛΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΠΟ ΑΥΤΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ, (ΕΜΠ, 1995).

Στην μελέτη αυτή γίνεται μια αναπαρουσίαση των στοιχείων που βρίσκονται στην μελέτη του 1992 για την κατάσταση των βιομηχανικών και μεταποιητικών κλάδων της περιοχής του Ελαιώνα με την διαφορά ότι αναλύεται εκτενέστερα η διαδικασία μετεγκατάστασης βιομηχανικών μονάδων αναλύοντας τα υπέρ και τα κατά μιας τέτοιας κίνησης. Αναφέρονται παραδείγματα από τον διεθνή χώρο και προτάσεις δημιουργίας φορέα ανάλογο με τα ευρωπαϊκά πρότυπα για την καλύτερη διαχείριση της περιοχής.

ΜΕΡΟΣ Γ
ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΟΥ ΕΛΑΙΩΝΑ

ΑΡΧΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

8. Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΩΝ ΜΕΤΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΤΩΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΩΝ

8.1 Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ ΚΑΙ Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ

Η υλοποίηση της προτεινόμενης στρατηγικής προϋποθέτει κατανόηση του θεωρητικού υποβάθρου για την ανάπτυξη των πόλεων και την ύπαρξη των βιομηχανιών εντός αυτών. Για τον λόγο αυτό, στην συνέχεια αναλύουμε το θέμα των βιομηχανιών στα κέντρα πόλεων και την ανάγκη για μετεγκατάστασή τους ή όχι, με στόχο την ομαλή μετάβαση στην φάση των προτάσεων και την καλύτερη κατανόηση αυτών.

Κάποτε θα μπορούσαμε να παρομοιάσουμε τις πόλεις με τους ζωντανούς οργανισμούς αφού γεννιόνταν και μεγάλωναν αργά και σταδιακά σε αντίθεση με την σημερινή εποχή που κατασκευάζονται και επεκτείνονται με ραγδαίους ρυθμούς σπαταλώντας και φυσικούς πόρους αλλά και προκαλώντας περιβαλλοντικά προβλήματα. Οι ιστορικές πόλεις αναπτύχθηκαν χρησιμοποιώντας την γνώση της φύσης και γνωρίζοντας τους τρόπους δόμησης, τις ιδιότητες των υλικών και αξιοποιώντας όλα τα στοιχεία της φύσης προς όφελος της υγείας των ανθρώπων αλλά και του περιβάλλοντος.

Στις αρχές του 1980, λόγω και της πρόσφατης ενεργειακής κρίσης, εμφανίστηκαν δύο νέες έννοιες: η αειφόρος ανάπτυξη και οι αειφόρες πόλεις. Δύο έννοιες οι οποίες κατάφεραν να επικρατήσουν στον επιστημονικό και ιδεολογικό τομέα χωρίς όμως να καταφέρουν να πείσουν από την πρώτη στιγμή τους κατασκευαστές και τους πολιτικούς. Κατά την δεκαετία όμως 1990-2000 όπου ο σχεδιασμός απέκτησε μια πιο οικολογική μορφή και τα διάφορα αστικά προβλήματα είχαν γίνει πάρα πολύ έντονα, η φιλοσοφία των αειφόρων πόλεων επανήλθε δυναμικά στο προσκήνιο.

Κατά την δεκαετία αυτή έχουμε και πάλι επιστροφή στον σχεδιασμό μικρής κλίμακας, στην φύση και στην πολιτιστική κληρονομιά αλλά γίνεται και μια προσπάθεια σύνδεσης της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης με την προστασία

του περιβάλλοντος και την ορθολογική διαχείριση των φυσικών πόρων. Όλες λοιπόν οι δράσεις των διαφόρων φορέων κατευθύνονται προς βιώσιμες επιλογές ώστε να επιτυγχάνεται η ισόνομη κατανομή των αγαθών της ανάπτυξης μεταξύ κοινωνικών ομάδων της ίδιας περιοχής αλλά και μεταξύ άλλων περιοχών, καθώς και προς την εξυγίανση των αστικών δομών και των συστημάτων οργάνωσης της πόλης.

Η σημερινή πρακτική σχεδιασμού βασίζεται στις αρχές της Αστικής Οικολογίας, αλλά και από νεώτερες αρχές, που έφερε στο προσκήνιο η Habitat Agenda για «Πόλεις ισόνομες, υγιείς, ασφαλείς και βιώσιμες», όπου «η βιωσιμότητα των κοινωνιών εξαρτάται από την ισορροπία των φυσικών οικοσυστημάτων και τη βιωσιμότητα των πόλεων».

Όλες οι σύγχρονες τάσεις στον πολεοδομικό σχεδιασμό εστιάζονται πλέον σε λύσεις οι οποίες να επιτρέπουν την ανάπτυξη κοινωνιών, στις οποίες οι μελλοντικές γενιές θα απολαμβάνουν εξίσου τα αγαθά του σύγχρονου πολιτισμού, χωρίς να διακυβεύεται το μέλλον του πλανήτη. Τέλος η ιδανική πόλη θα είναι αυτή η οποία θα κατορθώνει να ελαχιστοποιεί τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις από την λειτουργία της και στην οποία το ανθρωπογενές περιβάλλον θα αλληλοσυμπληρώνεται με το φυσικό περιβάλλον.

Σύμφωνα με την έκθεση της Παγκόσμιας Επιτροπής για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη, γνωστή και ως έκθεση Brundtland ο όρος βιώσιμη ανάπτυξη (sustainable development), ορίζεται ως «η ανάπτυξη εκείνη που ικανοποιεί τις ανάγκες της παρούσας γενεάς χωρίς να θέτει σε κίνδυνο την ικανότητα των μελλοντικών γενεών να ικανοποιήσουν τις δικές τους ανάγκες». Επιπρόσθετα, σύμφωνα με άλλον ορισμό βιώσιμη ανάπτυξη είναι η ανάπτυξη εκείνη που σημαίνει την βελτίωση της ποιότητας ζωής χωρίς να διαταραχθεί η «φέρουσα» ικανότητα των οικοσυστημάτων. (Μπεριάτος, 2002)

Η νέα μορφή ανάπτυξης - που προϋποθέτει την διασφάλιση των αρχών της ισονομίας, της υγιεινής, της βιοκλιματικής δόμησης και γενικότερα της περιβαλλοντικής και οικολογικής πρόνοιας – αποφασίσαμε να αποτελεί βασικό άξονα πάνω στον οποίο θα κινηθούν οι προτάσεις μας για την περιοχή μελέτης. Επίσης,

βασικός άξονας των προτεραιοτήτων μας αποτελεί η αποκατάσταση και η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος.

Σύμφωνα με το αναπτυξιακό μοντέλο των πόλεων, η απομάκρυνση όλων των μεταποιητικών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων από τα κέντρα των πόλεων και η αποκλειστική διάθεση όλων των χώρων για πράσινο και αναψυχή, έρχεται σε αντίθεση με τις πολιτικές απασχόλησης αλλά και με το ίδιο το αναπτυξιακό μοντέλο. Η αναγκαιότητα διατήρησης και ανάπτυξης των μεταποιητικών δραστηριοτήτων στα κέντρα των πόλεων, έχει αναγνωριστεί από τις κυβερνήσεις των ευρωπαϊκών πόλεων που τα τελευταία χρόνια πλήττονται από αποβιομηχάνιση.

Σε κράτη όπως η Αγγλία που πλήττεται από την αποβιομηχάνιση, έχουν εφαρμοστεί διάφορες πολιτικές προσέλκυσης επιχειρήσεων και μεταποιητικών μονάδων στα κέντρα. Αυτό προσπαθεί να επιτευχθεί με την αγορά εκτάσεων γης στα κέντρα από την τοπική αυτοδιοίκηση, με την χορήγηση κάποιων ευνοϊκών δανείων, με τον περιορισμό των γραφειοκρατικών εμποδίων αλλά και με την βελτίωση του περιβάλλοντος των κέντρων.

Η αισθητική βελτίωση των βιομηχανικών περιοχών του κέντρου σε συνδυασμό με την ύπαρξη καλού οδικού δικτύου και χώρων στάθμευσης, ευνοούν την προσέλκυση βιομηχανικών επενδύσεων. Έτσι η αναγκαιότητα βελτίωσης του υφιστάμενου οδικού δικτύου και η δημιουργία περισσότερων χώρων στάθμευσης στα κέντρα των πόλεων είναι ένα πρώτο βήμα. Στην συνέχεια η ανακαίνιση και η επαναχρησιμοποίηση κάποιων παλιών βιομηχανικών κτιρίων, η δημιουργία χώρων πρασίνου και βιομηχανικών μουσείων, βελτιώνουν την εικόνα της περιοχής και την κάνουν πιο προσφιλή προς τον επενδυτή.

Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθούμε και στον ρόλο της Τοπικής και Περιφερειακής Αυτοδιοίκησης ο οποίος είναι πολύ σημαντικός αφού πρέπει να ενθαρρύνει και να καθιστά ικανή την εγκατάσταση νέων βιομηχανικών και μεταποιητικών μονάδων στα κέντρα των πόλεων. Αυτό μπορεί να γίνει μόνο εφόσον η τοπική αυτοδιοίκηση αποκτήσει τις κατάλληλες δικαιοδοσίες και οικονομικούς πόρους ώστε να έχει τον έλεγχο της πολιτικής χρήσεων αλλά και την δυνατότητα να μπορεί να αποκτά γη σε λογικές τιμές.

8.2 Η ΑΝΑΓΚΗ ΜΕΤΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙ ΚΑΘΟΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ

Η απόφαση μετεγκατάστασης μιας βιομηχανικής μονάδας από μια περιοχή σε άλλη και ιδιαίτερα από κάποια κεντρική περιοχή της πόλης στα προάστια αυτής αποτελεί, αν όχι την πιο κρίσιμη, αλλά από τις σημαντικότερες και σοβαρότερες αποφάσεις στη ζωή μιας επιχείρησης. Αυτό συμβαίνει για δύο κυρίως λόγους: πρώτον γιατί στις περιπτώσεις αυτές το κόστος μετεγκατάστασης είναι αρκετά αυξημένο πράγμα που σημαίνει ότι για μια μικρομεσαία επιχείρηση το οικονομικό ρίσκο που παίρνει είναι μεγάλο. Δεύτερο αλλά και πιο σημαντικό, γιατί η μετεγκατάσταση συνοδεύεται από όλες τις αρνητικές επιπτώσεις που έχει η κάθε χωροθετική αλλαγή μιας επιχείρησης αφού η υφιστάμενη θέση εγκατάστασης μιας μονάδας δημιουργεί πάντα ισχυρές τοπικές δυνάμεις με τους προμηθευτές, τις πρώτες ύλες, το εργατικό δυναμικό αλλά και με όλες τις επιχειρήσεις που συνεργάζονται μαζί της.

Ολοι αυτοί οι δεσμοί είναι παγιωμένοι με την υφιστάμενη τοποθεσία δημιουργώντας έτσι ένα σχετικά σταθερό πλέγμα εξωτερικών οικονομιών κλίμακας, οι οποίοι και ευνοούν την περαιτέρω ανάπτυξη της επιχείρησης (Ball, 1984). Όταν όμως προβάλλει ανάγκη μετεγκατάστασης, η ισορροπία μεταξύ των δεσμών του παρελθόντος και των προοπτικών του μέλλοντος διαταράσσεται αφού η μονάδα ουσιαστικά μεταφέρεται σε ένα αρχικά εντελώς άγνωστο περιβάλλον, με αβέβαιες δομές, προοπτικές και δυνατότητες για τη μελλοντική βιωσιμότητα της ίδιας της επιχείρησης.

Παράλληλα όμως με τις γενικές ιστορικές οικονομικό-κοινωνικές τάσεις, θα πρέπει να εξεταστούν οι συγκεκριμένοι ειδικότεροι παράγοντες οι οποίοι συνθέτουν το πρόβλημα της μετεγκατάστασης των βιομηχανικών μονάδων στη σύγχρονη πραγματικότητα.

Οι δυνάμεις εκείνες που προσδιορίζουν τη σχέση ανάμεσα στα πλεονεκτήματα του υφιστάμενου τόπου εγκατάστασης μιας βιομηχανικής μονάδας και τα εν δυνάμει πλεονεκτήματα μιας νέας τοποθεσίας, καθορίζονται σε σημαντικό βαθμό από το είδος της επιχείρησης και τις μεταβαλλόμενες ανάγκες της σχετικά με

τις εισροές και τις εκροές της. Όπως για παράδειγμα αναφέρει ο Bale (Bale 1988: 158), η συνήθης τυπολογία των βιομηχανιών των πόλεων οδηγεί σε καθορισμένα χωροθετικά πρότυπα με τις μικρομεσαίες μονάδες καταναλωτικού κύρια προσανατολισμού να κυριαρχούν στις κεντρικές περιοχές των πόλεων λόγω του καθοριστικού ρόλου του πυκνού δικτύου εξωτερικών οικονομιών για την επιβίωσή τους όπως είναι η καθημερινή επαφή με προμηθευτές, πελάτες, διακινητές, υπηρεσίες κτλ., και τις μεγάλες κάθετα οργανωμένες επιχειρήσεις να κυριαρχούν στην περίμετρο των πόλεων κυρίως λόγω των μεγαλύτερων αναγκών τους σε ισόγειους χώρους και της δυνατότητας που έχουν να απευθύνονται σε αγορές που ξεπερνούν τα όρια του συγκεκριμένου αστικού κέντρου.

Μετεγκαταστάσεις βιομηχανιών από τα κέντρα στην αστική περίμετρο παρατηρούνται μόνο στην περίπτωση μεγέθυνσης και τυποποίησης της κλίμακας της παραγωγής, που δεν μπορεί πλέον να εξυπηρετηθεί στην παλιά κεντρική τοποθεσία, και που οι εξωτερικές οικονομίες δεν παίζουν πλέον καθοριστικό ρόλο λόγω της αυτοματοποίησης ή τυποποίησης των διαδικασιών παραγωγής και αύξησης του βαθμού εσωτερικής οργάνωσης και καταμερισμού των εργασιών της επιχείρησης.

Οι μεταβαλλόμενες ανάγκες μια επιχείρησης σε εισροές εργασίας καθώς η επιχείρηση περνά από το αρχικό της στάδιο στο στάδιο της ωριμότητας, δημιουργούν ισχυρές πιέσεις μετεγκατάστασης από τα κέντρα στην περίμετρο των πόλεων (Charman and Walker, 1987: 110). Στο αρχικό στάδιο που οι επιχειρήσεις έχουν ανάγκη εξειδικευμένης εργασίας σε διάφορους τομείς όπως σχεδιασμός, πειραματική παραγωγή – έλεγχος και προβολή ενός νέου προϊόντος προκειμένου να κατακτήσουν μερίδιο της αγοράς, τα κέντρα των πόλεων αποτελούν ιδανικές τοποθεσίες ακριβώς επειδή είναι εύκολα προσβάσιμα από ένα μεγάλο φάσμα της αγοράς εργασίας και τους προμηθευτές εξειδικευμένων υλικών και υπηρεσιών υποστήριξης, ενώ οι ανάγκες τους σε χώρους είναι σχετικά περιορισμένες. Από το σημείο και μετά όμως που η επιχείρηση έχοντας ήδη κατοχυρώσει την θέση της στην αγορά εργασίας και έχοντας αρχίσει να τυποποιεί την παραγωγική διαδικασία αυξάνει την κλίμακα παραγωγής της, οι ανάγκες της σε εισροές εργασίας μεταβάλλονται σημαντικά. Έτσι οι ανάγκες εξειδικευμένης εργασίας υποκαθίστανται από την αυτοματοποιημένη

γραμμή παραγωγής με αποτέλεσμα οι ανάγκες σε χώρους να διαφοροποιούνται σημαντικά αφού η γραμμή παραγωγής απαιτεί μεγάλους ενιαίους ισόγειους χώρους, ο αυξανόμενος εσωτερικός καταμερισμός απαιτεί σημαντικούς χώρους γραφείων, ενώ η αύξηση της κλίμακας παραγωγής απαιτεί μεγάλους αποθηκευτικούς χώρους καθώς και χώρους διακίνησης υλικών και στάθμευσης οχημάτων.

Οι προϋποθέσεις αυτές δημιουργούν κάποιες πιέσεις για την μετεγκατάσταση των επιχειρήσεων από το κέντρο στην περίμετρο για τρεις κυρίως σημαντικούς λόγους. Οι λόγοι αυτοί είναι ότι η επέκταση στην παλιά κεντρική θέση πιθανότατα θα εμποδίζεται από την στενότητα του χώρου αλλά και από το υψηλό κόστος γης. Αντίθετα η αφθονία φτηνής γης στην περίμετρο των πόλεων αποτελεί ένα ισχυρό κίνητρο μετεγκατάστασης εκεί αντί της επιτόπιας επέκτασης. Η επέκταση ακόμη μπορεί να εμποδίζεται από την υφιστάμενη πολεοδομική και βιομηχανική νομοθεσία. Ακόμη η κυκλοφοριακή συμφόρηση των κέντρων των πόλεων, οι καθυστερήσεις στην διακίνηση των προϊόντων και των πρώτων υλών, το πολεοδομικό χάος και η περιβαλλοντική υποβάθμιση και πάλι ωθούν την μετεγκατάσταση των επιχειρήσεων προς την περίμετρο. Εξάλλου η γεωγραφική επέκταση του ενεργειακού, μεταφορικού και τηλεπικοινωνιακού δικτύου στην αστική περίμετρο μειώνουν την επικοινωνιακή απόσταση μεταξύ της επιχείρησης και των συνεργατών της. Καθιστώντας ακόμα πιο εύκολη την μετεγκατάστασή της.

8.3 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΜΕΤΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Στις περισσότερες περιπτώσεις μετεγκατάστασης μιας επιχείρησης, οι υπεύθυνοι του προγράμματος αυτού καταρτίζουν έναν κατάλογο με τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της κίνησης αυτής. Εάν για παράδειγμα η νέα τοποθεσία εκτιμάται ότι θα εξασφαλίσει μια σημαντική νέα αγορά στην επιχείρηση, ότι θα μειώσει κάποια από τα κόστη ή ότι παρέχει δυνατότητες εύκολης μελλοντικής επέκτασης του εργοστασίου, είναι δυνατό η προοπτική αυτή να αντισταθμίζει τυχόντα οικονομικά ή κοινωνικά κόστη που μπορούν να προκύψουν από την εγκατάλειψη της παλιάς θέσης. Σε κάθε περίπτωση κάθε παράγοντας είτε θετικός είτε

αρνητικός, εκτιμάται σε συνάρτηση με τους γενικότερους στρατηγικούς στόχους ανάπτυξης της επιχείρησης.

Τα πλεονεκτήματα που μπορούν να κοστολογηθούν άμεσα είναι σύμφωνα με τον Townroe (Townroe,1976) τα ακόλουθα: το χαμηλότερο κόστος απόκτησης βιομηχανικής στέγης στη νέα τοποθεσία αφού και η αγορά γης αλλά και τα ενοίκια θα είναι σίγουρα πολύ χαμηλότερα από αυτά του κέντρου. Παράλληλα εάν το παλιό οικόπεδο αποτελεί ιδιοκτησία της επιχείρησης μπορεί να αξιοποιηθεί οικονομικά είτε με την ενοικίαση του είτε με την πώληση του σε κάποια άλλη επιχείρηση.

Σε πολλές περιπτώσεις μπορεί το κόστος επέκτασης του εργοστασίου στην παλιά θέση να είναι το ίδιο με μια εξαρχής κατασκευή στη νέα τοποθεσία, το οποίο όμως καινούργιο εργοστάσιο θα είναι πιο λειτουργικά σχεδιασμένο, με καλύτερες εγκαταστάσεις και μεγαλύτερους αποθηκευτικούς και παραγωγικούς χώρους. Τέλος όπως είπαμε και νωρίτερα θα έχουμε αποφυγή των κυκλοφοριακών προβλημάτων τα οποία αυξάνουν και τον χρόνο αλλά και το κόστος διακίνησης των υλών και των προϊόντων.

8.4 ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΜΕΤΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Από την άλλη ωστόσο θα πρέπει να αναφέρουμε και κάποια μειονεκτήματα και πιθανά κόστη που μπορεί να προκύψουν από την μετεγκατάσταση μιας επιχείρησης στην περίμετρο των πόλεων. Το πιο πιθανό είναι ότι στην καινούργια τοποθεσία τα κόστη μεταφορών και επικοινωνιών τόσο στα πλαίσια της ίδιας της επιχείρησης όσο και μεταξύ της επιχείρησης και των πελατών ή των προμηθευτών της θα είναι αυξημένα.. Έχουμε το κόστος που αντιπροσωπεύει το χάσιμο των προηγούμενων αγορών λόγω καταστροφής του τοπικού δικτύου στην παλιά θέση και αδυναμίας δημιουργίας νέου στην καινούργια θέση, το κόστος της προσωρινής διαβίωσης στη νέα τοποθεσία αλλά και το κόστος που αντιπροσωπεύει η διακοπή της παραγωγικής διαδικασίας για όσο διάστημα διαρκεί το όλο εγχείρημα της μετεγκατάστασης. Κάποια λιγότερο φανερά μειονεκτήματα που μπορεί να

προκύψουν είναι η πιθανή ανεπάρκεια ειδικευμένου εργατικού δυναμικού στην νέα τοποθεσία που μπορεί να αποτελέσει σημαντικό εμπόδιο στην τεχνολογική αναβάθμιση της επιχείρησης, η έλλειψη επαφών με πελάτες καθώς και προβλήματα δικτύωσης στη νέα τοποθεσία.

Τέλος πρέπει πάντα να λαμβάνονται υπόψη και οι κοινωνικοί και πολιτισμικοί παράγοντες που επικρατούν στις εκάστοτε τοπικές συνθήκες και οι οποίοι μπορούν είτε να ευνοήσουν είτε να αποθαρρύνουν τις όποιες κινήσεις μετεγκατάστασης στις περιοχές αυτές. Έρευνα που έγινε στη βιομηχανική ζώνη της Μεταμόρφωσης στην Αττική από το ΕΜΠ (ΕΜΠ 1988) έδειξε ότι οι επιχειρήσεις που μετεγκαταστάθηκαν στην περιοχή αυτή, έλαβαν υπόψη τους, εκτός από καθαρά χωρο-οικονομικούς παράγοντες, και παράγοντες που έχουν σχέση με την αποδοχή του τοπικού πληθυσμού σε μια τέτοια εγκατάσταση. Υπάρχουν πολλές περιπτώσεις μετεγκατάστασης κεντρικών Αθηναϊκών βιομηχανιών στην περίμετρο, οι οποίες εμποδίστηκαν μέσα από έντονες αντιδράσεις που προέβαλε το εργατικό δυναμικό τους αλλά και εξαιτίας διαφόρων πολιτικών σκοπιμοτήτων. Σε αρκετές περιπτώσεις παρουσιάστηκαν και οργανωμένες αντιδράσεις από τους κατοίκους της περιοχής υποδοχής του εργοστασίου για λόγους αυξημένης περιβαλλοντικής ευαισθησίας. Παρότι οι εγκαταστάσεις του εργοστασίου ήταν τέτοιες που ελαχιστοποιούσαν τον κίνδυνο περιβαλλοντικής ρύπανσης (Βασενχόβεν, 1992).

8.5 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΜΕΛΕΤΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΜΕΤΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΩΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ ΕΚΤΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Η μελέτη του ΙΟΒΕ (Κώττης, 1980) καθώς και του ΥΠΕΧΩΔΕ-ΠΕΡΠΙΑ (1985) παρότι πραγματοποιήθηκαν αρκετά χρόνια πριν και τα εμπειρικά στοιχεία που περιέχουν έχουν χάσει την επικαιρότητά τους, και παρά το ότι αφορούσαν σε διερεύνηση διαθέσεων μετεγκατάστασης Αθηναϊκών μονάδων σε περιοχές εκτός Αττικής, εμπεριέχουν μερικά χρήσιμα και διαχρονικά στοιχεία τα οποία μας

επιτρέπουν να κάνουμε μια επισκόπηση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι βιομηχανικές μονάδες της Αθήνας προκειμένου να προβούν σε μετεγκατάστασή τους.

Η μελέτη του IOBE απευθύνθηκε σε Αθηναϊκές βιομηχανίες με τη μέθοδο των ερωτηματολογίων, και βασίστηκε σε μια συγκριτική θεώρηση των πλεονεκτημάτων που πιθανά θα οδηγούσαν μια επιχείρηση στην μετεγκατάστασή της. Στα πλεονεκτήματα αναφέρονται οι διάφορες εξωτερικές οικονομίες που προκύπτουν από την αστική συγκέντρωση, ενώ στα μειονεκτήματα κυριαρχεί η στενότητα και το υψηλό κόστος χώρου για επεκτάσεις.

Ένα σημαντικό στοιχείο που προκύπτει από τη μελέτη, είναι η απροθυμία της πλειοψηφίας των μονάδων του δείγματος να προβούν σε μετεγκατάσταση παρά τα όποια προβλήματα αντιμετώπιζαν στην περιοχή της πρωτεύουσας. Οι μονάδες που αντιμετώπιζαν θετικά την μετεγκατάστασή τους εκτός κέντρου, επικεντρώθηκαν στο θέμα των κινήτρων ως βασικό παράγοντα μιας τέτοιας μετακίνησης.

Η εμπειρική έρευνα του ΥΠΕΧΩΔΕ-ΠΕΡΠΙΑ (1985) προσανατολίστηκε κυρίως στην ποιοτική ανάλυση των προβλημάτων που προκύπτουν κατά τη διαδικασία μετεγκατάστασης των μονάδων και στηρίχτηκε στη μεθοδολογία των διεξοδικών συνεντεύξεων.

Το πρώτο στοιχείο που προκύπτει είναι ότι στην πλειοψηφία των μονάδων του δείγματος κυριαρχούν οι μικρές και πολύ μικρές επιχειρήσεις. Το δεύτερο στοιχείο είναι ότι το ύψος των εξετασθέντων επενδύσεων στη νέα θέση μετεγκατάστασης ήταν κατά κανόνα αρκετά μικρό και ως προς το μέγεθος της προβλεπόμενης απασχόλησης αλλά και ως προς το ύψος της επένδυσης. Σε ότι αφορά στους κλάδους του δείγματος οι σημαντικότεροι είναι τα προϊόντα μετάλλου, τα είδη ένδυσης, τα έπιπλα και ο κλάδος των ελαστικών-πλαστικών.

Ένα τρίτο στοιχείο είναι το ότι στο σύνολο σχεδόν των περιπτώσεων η μετεγκατάσταση συνδυάστηκε με επέκταση και εκσυγχρονισμό της επιχείρησης. Ένα τελευταίο στοιχείο είναι ότι η μετεγκατάσταση συνοδεύτηκε κατά κανόνα και από μεταφορά του παλιού ειδικευμένου προσωπικού στη νέα θέση, ενώ οι νέες προσλήψεις αφορούν κυρίως σε ανειδίκευτο προσωπικό από την τοπική αγορά εργασίας.

Σε ότι αφορά στα αίτια που οδήγησαν τις βιομηχανικές και βιοτεχνικές επιχειρήσεις του δείγματος της έρευνας σε μετεγκατάσταση αναφέρονται κυρίως στην ανάγκη επέκτασης της αρχικής μονάδας, στις αντιδράσεις από τοπικούς παράγοντες και από τους κατοίκους για μετακίνηση λόγω περιβαλλοντικών προβλημάτων που δημιουργούν, στην προσπάθεια κατάκτησης νέων αγορών αλλά και στην υπερβολική αξία της γης στο κέντρο σε σχέση με την περίμετρο.

Η συνολική εμπειρία από τις μετεγκαταστάσεις είναι από μέτρια ως κακή. Εντοπίστηκαν προβλήματα που σχετίζονται με γραφειοκρατικές διαδικασίες, με καθυστερήσεις στην έγκριση δανείων από τις τράπεζες, με την ανεπάρκεια της υλικής υποδομής και των υπηρεσιών στην περιοχή μετεγκατάστασης αλλά και σε προβλήματα εξεύρεσης του κατάλληλου προσωπικού στη νέα θέση.

Μια ακόμη μελέτη μετεγκατάστασης έγινε από τα γραφεία Τσεκούρα-Δοξιάδη και αφορά την μελέτη μετεγκατάστασης 6 οχλουσών κλάδων οι οποίοι αναφέρονται παρακάτω. Η μελέτη αυτή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι αν και οι περισσότερες μονάδες μπορούν να βελτιώσουν την λειτουργία τους στις σημερινές θέσεις υιοθετώντας μέτρα αντιρρύπανσης και εκσυγχρονισμού, ωστόσο μακροπρόθεσμα αυτό θα ήταν πιο δαπανηρό εξαιτίας της έλλειψης χώρου και της γενικής συμφόρησης που επικρατεί. Η μετεγκατάσταση προσφέρει λύσεις στα προβλήματα των κλάδων αυτών και θα δώσει δυνατότητα κοινής χρήσης εγκαταστάσεων αντιρρύπανσης. Σε μερικές περιπτώσεις όπως στα χυτήρια και στα βαφεία, δεν κρίνεται απαραίτητη η μαζική μετεγκατάσταση όλων των μονάδων, αλλά εκείνων που προκαλούν τα οξύτερα προβλήματα, ώστε παράλληλα να αποκτηθεί και η σχετική εμπειρία. Σημειώνεται η ανάγκη μελέτης της καταλληλότητας των χώρων που θα ελευθερωθούν για νέες χρήσεις, ιδίως όταν έχουν επιβαρυνθεί με επικίνδυνες ουσίες. Οι έξι κλάδοι, οι οποίοι και ιεραρχούνται κατά βαθμό προτεραιότητας για μετεγκατάσταση είναι τα βυρσοδεψεία, τα επιμεταλλωτήρια, οι μονάδες ανάκτησης μολύβδου, τα χυτήρια, τα βαφεία και οι μονάδες παραγωγής τούβλων.

Ευνοϊκές θέσεις για μετεγκατάσταση είναι αυτές στις οποίες προϋπάρχουν συγκεντρωμένες πολλές μονάδες και υπάρχει χώρος για κοινή επεξεργασία αποβλήτων (πχ Δυτικά του Δ.Αχαρνών).

8.6 ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑ

Οι δυσκολίες που αντιμετωπίζει η διαδικασία μετεγκατάστασης μας δείχνει ότι χρειάζεται σωστός σχεδιασμός και διαχείριση τόσο στον τόπο αρχικής εγκατάστασης όσο και στον τόπο νέας εγκατάστασης των επιχειρήσεων. Ο ρόλος που μπορεί να παίξει ένας ενιαίος φορέας ανάπτυξης στη βιομηχανική ζώνη προέλευσης των μονάδων είναι πολύ σημαντικός, αφού μπορεί να βοηθήσει στην μεθόδευση της διαδικασίας μετεγκατάστασης αλλά και να αναπλάσει την περιοχή που απελευθερώνεται. Γι αυτό και στο κεφάλαιο αυτό κάνουμε μια μικρή επισκόπηση της εμπειρίας φορέων ανάπτυξης στην Μεγάλη Βρετανία και στη Γαλλία.

Η δημιουργία ειδικών φορέων εφαρμογής για την εκπόνηση και διαχείριση επεμβάσεων ανάπτυξης στον αστικό και περιαστικό χώρο δεν είναι φυσικά κάτι καινούργιο για τα Ευρωπαϊκά δεδομένα. Ήδη από την δεκαετία του '60 οι επεμβάσεις σε αστικό και περιαστικό επίπεδο συνοδεύτηκαν από τη θεσμική μορφοποίηση ειδικού χαρακτήρα οργανισμών σε πολλές χώρες της Ευρώπης.

Ενδεικτικά μπορεί να γίνει αρχικά αναφορά στους Οργανισμούς Νέων Πόλεων (New Towns Development Corporations) που αποτελούν το φορέα κατασκευής και διαχείρισης των νέων πόλεων στη Μ. Βρετανία. Το ενδιαφέρον εδώ είναι ότι η αντίληψη της λειτουργίας ενός ειδικού φορέα εφαρμογής οδηγεί σε μια ευρύτερη αντίληψη σχεδιασμού, με την οποία η ανάπτυξη του χώρου δεν περιορίζεται σε μια καθαρά φυσική διάσταση, αλλά τείνει να συνδυάζει ένα ευρύ φάσμα διαπλεκόμενων φυσικών, οικονομικών, κοινωνικών και πολιτικών παραγόντων. Ανάλογοι ειδικοί οργανισμοί εφαρμογής και διαχείρισης συνόδευαν και τη σχετική, αλλά μεταγενέστερη εμπειρία των νέων πόλεων της Ολλανδίας και της Γαλλίας. Ειδικοί φορείς εφαρμογής και διαχείρισης στήριζαν επίσης και διάφορες μεγάλης κλίμακας πολεοδομικές επεμβάσεις σε Ευρωπαϊκές πόλεις, όπως στην περίπτωση της Defense στο Παρίσι

8.6.1 ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΙΑ

Το κυριότερο παράδειγμα της δεκαετίας του 1980 είναι οι Οργανισμοί Αστικής Ανάπτυξης (Urban Development Corporations) στη Μ. Βρετανία. Οι οργανισμοί αστικής ανάπτυξης έχουν αποτελέσει αντικείμενο πολλών συζητήσεων και κριτικής. Αναμφισβήτητα όμως αποτελούν μια μεγάλη καινοτομία για την πολεοδομική πρακτική και έχουν επηρεάσει σημαντικά τις εξελίξεις σε πολλές χώρες.

Σκοπός του Οργανισμού Αστικής Ανάπτυξης είναι η προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων και αναπτυξιακών δραστηριοτήτων στην υπό ανάπλαση περιοχή αρμοδιότητάς του. Ουσιαστικά επιδιώκει την άρση των φυσικών, ιδιοκτησιακών και οικονομικών εμποδίων για την προώθηση της ανάπλασης μιας περιοχής. Οι εξουσίες που έχει ο οργανισμός είναι να εκδίδει πολεοδομικές άδειες για δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα εντός της περιοχής του, να αποκτά και να διαχειρίζεται έγγεια και άλλα ιδιοκτησιακά αποθέματα αλλά και να παρέχει όλα τα αναγκαία δίκτυα υποδομής. Επιπλέον έχει την δυνατότητα κατασκευής οδικών δικτύων και μπορεί να παρέχει επιδοτήσεις και οικονομικές ενισχύσεις σε διαφόρους επενδυτές.

Η πρώτη και σημαντικότερη περίπτωση Οργανισμού Αστικής Ανάπλασης είναι η London Docklands Development Corporation, στην περιοχή των Docklands του Ανατολικού Λονδίνου. Μετά την ίδρυση του London Docklands Development Corporation και του αντίστοιχου οργανισμού στην επαρχία του Merseyside, ακολούθησε και ο καθορισμός άλλων 5 οργανισμών. Πρόκειται για τους οργανισμούς των: Trafford Park (κοντά στο Manchester), Cardiff Bay (ανάπτυξη του κόλπου του Cardiff), Tyne and Wear, Teeside και Black Country στην επαρχία W.Midlands. Στα τέλη του 1987 ιδρύθηκαν και οι Οργανισμοί των Central Manchester, Leeds, Sheffield και Bristol.

8.6.2 ΓΑΛΛΙΑ

Το Γαλλικό σύστημα σε σχέση με το βρετανικό, στηρίζεται σε μια πιο περιορισμένη ιδιωτικοοικονομική λογική, κι αυτό γιατί στην Γαλλία υπάρχει

παράδοση καλής συνεργασίας ιδιωτικού και δημόσιου τομέα. Αναπτύχθηκαν έτσι νέοι μηχανισμοί συντονισμού φορέων διαφόρων επιπέδων διοίκησης: κεντρικής διοίκησης, περιφέρειας, διαμερίσματος και δήμου.

Οι μεγάλης κλίμακας πάντως αστικές αναπλάσεις προωθούνται κυρίως μέσω των Τοπικών Εταιρειών Μικτής Οικονομίας (Societes D'Economie Mixte Locale). Οι εταιρείες μικτής οικονομίας αποσκοπούν στη διαμόρφωση της συνθήκης εκείνης που επιτρέπει την αντιστάθμιση των κινδύνων που ενυπάρχουν σε μια παρέμβαση, με τα οφέλη που προκύπτουν, καθώς και τον συνδυασμό των πλεονεκτημάτων της ιδιωτικοοικονομικής διαχείρισης με την ποιότητα του δημοσίου ελέγχου. Η συνθήκη αυτή πραγματοποιείται με τη συνένωση ιδιωτικών και δημοσίων κεφαλαίων στα πλαίσια μιας επιχείρησης ιδιωτικού δικαίου. Στη Γαλλία υπάρχουν σήμερα περίπου 1200 Εταιρείες Μικτής Οικονομίας (Albertini, Bernguer, Marx, 1993, σελ.421-422).

Ένα ενδεικτικό παράδειγμα αστικής ανάπτυξης μέσω Τοπικής Εταιρείας Μικτής Οικονομίας, που αξίζει να αναφερθεί λόγω της επιτυχίας που έχει είναι αυτό της πόλης Lille στη Β. Γαλλία. Το πρόγραμμα αυτό αφορά την ανάπτυξη μιας κεντρικής έκτασης 40 εκταρίων, σε συνδυασμό με την κατασκευή νέου σιδηροδρομικού σταθμού στην πόλη για τρένο TGV.

Στόχος του προγράμματος αυτού ήταν η εκμετάλλευση της κομβικής θέσης της περιοχής στον βόρειο ευρωπαϊκό χώρο αλλά και της αυξημένης προσπελασιμότητας που δημιουργεί η υπερσύγχρονη σιδηροδρομική γραμμή. Το σκεπτικό εδώ ήταν ότι τα χωροθετικά πλεονεκτήματα και η προσπελασιμότητα συνθέτουν ένα ουσιαστικό προς εκμετάλλευση υπόβαθρο για την ενίσχυση της ανάπτυξης του τριτογενούς τομέα και ειδικότερα των υπηρεσιών υψηλού επιπέδου. Το 1990 δημιουργήθηκε η Τοπική Εταιρεία Μικτής Οικονομίας με την επωνυμία Euraille, αντικείμενο της οποίας είναι η προώθηση και διαχείριση αυτού του εγχειρήματος.

Το πρόγραμμα διαρθρώνεται σε τέσσερα τμήματα τα οποία είναι: α) η κατασκευή του επιχειρηματικού κέντρου (Cite des Affaires) και του παγκόσμιου κέντρου εμπορίου World Trade Center αλλά και την κατασκευή ενός πολυώροφου κτιρίου τραπεζής και ενός ξενοδοχειακού συγκροτήματος, β) του εμπορικού κέντρου

Le Centre Euraille, και την Ανωτάτη Εμπορική Σχολή της Lille και γ) Ένα συνεδριακό συγκρότημα το Grand Palais. Η όλη ανάπλαση συνοδεύεται και απο την διαμόρφωση ενός πάρκου αναψυχής.

9. Ο ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΜΕ ΒΑΣΗ ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ

Σε επίπεδο σχεδιασμού πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη σημασία στην επίδραση του μικροκλίματος στους υπαίθριους χώρους καθώς και στη σημασία του βιοκλιματικού σχεδιασμού στον αστικό υπαίθριο χώρο. Βασικοί παράγοντες αποτελούν η χρήση υλικών κάλυψης του χώρου με κατάλληλες θερμοχωρητικότητες και ανακλαστικότητες, ο προσανατολισμός του χώρου και η δημιουργία νέων κτιρίων.

Έτσι βλέπουμε ότι η επιλογή θέσης στο χώρο μπορεί να ικανοποιηθεί, προσφέροντας δυνατότητα για σκιά ή έκθεση στον ήλιο, προστασία από τον άνεμο ή ώθηση του αέρα προς μια περιοχή για φυσικό δρόσισμα, με διαφορετικές περιοχές να θεωρούνται προτιμότερες ανάλογα με την περιοχή και τις συνθήκες που θέλουμε να επιτύχουμε. Για τον σκιασμό των δρόμων μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε κατάλληλη βλάστηση η οποία να προσφέρει τόσο θερμική προστασία όσο και οπτική ευχαρίστηση. Σε ξηρότερα κλίματα στα οποία η χρήση βλάστησης είναι περιορισμένη, μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε πέργκολες ή και άλλες κινητές διατάξεις για το σκιασμό του χώρου.

Η έκθεση EXPO που έγινε στη Σεβίλλη το 1992, έδειξε ότι υπάρχουν πολλοί τρόποι βελτίωσης του μικροκλίματος των υπαίθριων χώρων. Η εκτενής χρήση φυτοκάλυψης και υδάτινων στοιχείων μπορούν να εξασφαλίσουν την χρήση υπαίθριων χώρων υπό συνθήκες κατά τις οποίες σε άλλη περίπτωση η χρήση τους θα ήταν αδύνατη λόγω της θερμοκρασίας. Για τον σκοπό αυτό χρησιμοποιήθηκαν τεχνητές λίμνες, σιντριβάνια και πέργκολες με φυτά για καλύτερο σκιασμό, καθώς και σκίαστρα από PVC, ώστε το 40% των περιοχών που χρησιμοποιούνταν από τους επισκέπτες να είναι υπό σκιά. Παράλληλα για την εξασφάλιση της σκίασης μιας περιοχής αλλά και της προστασίας της από την βροχή μπορούν να χρησιμοποιηθούν

ομπρέλες για τον ήλιο ή και τέντες, στοιχεία που τα συναντάμε συχνά σαν τρόπους μικροκλιματικού ελέγχου αλλά και προσέλκυσης πελατών σε υπαίθριες καφετέριες και εστιατόρια.

Από όλα τα παραπάνω είναι προφανές ότι η δημιουργία ευχάριστων υπαίθριων χώρων είναι ιδιαίτερος αποδεκτή από το κοινό και δεν πρέπει να υπόκειται σε αισθητικούς ή οικονομικούς περιορισμούς. Οι μελέτες πρέπει να περιλαμβάνουν παραμέτρους για την βελτίωση του μικροκλίματος της περιοχής και να δίνουν έμφαση στα θετικά στοιχεία της και παράλληλα να προστατεύουν τον χρήστη από τα αρνητικά στοιχεία του κλίματος.

Η σχέση του μικροκλίματος και της χρήσης των υπαίθριων χώρων θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως δυναμική, καθώς εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις συνθήκες άνεσης των κατοίκων της περιοχής. Εξετάζοντας επομένως προσεκτικά τις μικροκλιματικές συνθήκες της περιοχής μελέτης μπορούμε να διαμορφώσουμε χώρους που να αναδεικνύουν τη φύση τους και να ενθαρρύνουν τους ανθρώπους στο να τις χρησιμοποιούν σε διαφορετικές εποχές, βελτιώνοντας έτσι σταδιακά το επίπεδο ποιότητας ζωής στην πόλη.

9.1 ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΚΑΙ ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ

Η έντονη αστικοποίηση τα τελευταία χρόνια σε συνδυασμό με τις διάφορες δραστηριότητες της πόλης επιφέρουν σημαντικές διαφοροποιήσεις και μεταβολές στο κλίμα μιας περιοχής. Οι μεταβολές αυτές επιδρούν στην ποιότητα του περιβάλλοντος, στην κατανάλωση ενέργειας αλλά και στο επίπεδο διαβίωσης των πολιτών. Ο στόχος του βιοκλιματικού σχεδιασμού είναι να προσφέρει την αντιστροφή των αρνητικών επιπτώσεων με παράλληλη δημιουργία ευνοϊκών μικροκλιματικών συνθηκών. Ειδικότερα για τους υπαίθριους χώρους όπως στην περίπτωση μας, στοχεύουμε σε παρεμβάσεις που να συμβάλλουν στην βελτίωση του μικροκλίματος της περιοχής. Στο επίπεδο του σχεδιασμού οι βασικοί στόχοι και αρχές του βιοκλιματικού σχεδιασμού είναι οι ακόλουθες τέσσερις οι οποίες θα αναπτυχθούν παρακάτω:

- Ο ηλιασμός και η ηλιοπροστασία
- Η θερμική αδράνεια
- Ο φυσικός αερισμός
- Ο φυσικός δροσισμός

Οι παράμετροι που χαρακτηρίζουν την έκφραση και τη σημασία των παραπάνω στόχων στο σχεδιασμό των υπαίθριων χώρων μιας πόλης είναι το πράσινο, το υδάτινο στοιχείο σε οποιαδήποτε μορφή του, τα μορφολογικά χαρακτηριστικά του αστικού ιστού και τέλος οι φυσικές ιδιότητες των επιφανειών και των δομικών τους υλικών.

9.1.1 ΗΛΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΗΛΙΟΠΡΟΣΤΑΣΙΑ

Για τις περιοχές με έντονη ηλιοφάνεια, ο ηλιασμός και η ηλιοπροστασία αποτελούν τον βασικότερο στόχο του βιοκλιματικού σχεδιασμού υπαίθριων χώρων. Η έννοια του ηλιασμού είναι η επιλεκτική έκθεση κάποιων χώρων στον ήλιο, ενώ η ηλιοπροστασία είναι ακριβώς το αντίθετο δηλαδή η αποφυγή της ηλιακής ακτινοβολίας. Το αν προτιμάται σε έναν χώρο ηλιοπροστασία ή ηλιασμός αυτό εξαρτάται από την χρήση του χώρου αλλά και από τις κλιματικές συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή. Το καλύτερο είναι να επιτύχουμε συνδυασμό ηλιασμού και ηλιοπροστασίας ώστε να καλύπτει τις ανάγκες των κατοίκων όλο το χρόνο πράγμα εφικτό σύμφωνα με τα ελληνικά δεδομένα. Στα ψυχρότερα κλίματα της Βορείου Ευρώπης οι μέρες με ηλιοφάνεια είναι πολύτιμες ανεξάρτητα από την θερμοκρασία που επικρατεί και ο κόσμος βγαίνει στους υπαίθριους χώρους να χαρεί τον ήλιο. Αντίθετα σε μέρη με έντονη ηλιοφάνεια όπως είναι τα τροπικά μέρη όπου η θερμοκρασία του αέρα είναι αρκετά υψηλή όλο το χρόνο, η έκθεση στον ήλιο είναι ανεπιθύμητη.

Ένα παράδειγμα που μπορούμε να αναφέρουμε για να δούμε την χρησιμότητα της ηλιοπροστασίας είναι ότι σε περιπτώσεις που η θερμοκρασία του αέρα ξεπερνάει τους 25 βαθμούς Κελσίου ένα άτομο που κάθεται σε υπαίθριο χώρο θα χρειαστεί οπωσδήποτε ηλιοπροστασία, ενώ με καλή ηλιοπροστασία και παράλληλη δυνατότητα

κίνησης του αέρα, το άτομο αυτό θα είναι σε θέση να ανεκτέ θερμοκρασίες υψηλότερες από 30 βαθμούς χωρίς ιδιαίτερη δυσφορία.

9.1.2 ΘΕΡΜΙΚΗ ΑΔΡΑΝΕΙΑ

Σε όλα τα αστικά κέντρα οι εξωτερικοί τοίχοι των κτιρίων, οι δρόμοι και τα πεζοδρόμια είναι από υλικά με σχετικά υψηλές θερμοχωρητικότητες. Η θερμοχωρητικότητα των επιφανειών αυτών λειτουργεί σαν αποθήκη θερμότητας κατά την διάρκεια της μέρας με αποτέλεσμα την μείωση της θερμοκρασιακής διακύμανσης στους υπαίθριους χώρους της πόλης.

9.1.3 ΦΥΣΙΚΟΣ ΑΕΡΙΣΜΟΣ

Τα κτίρια λειτουργούν σαν εμπόδια στον άνεμο γι αυτό και οι ταχύτητες του ανέμου στις πόλεις είναι πάντα πιο μικρές από ότι στην ύπαιθρο. Αυτό το γεγονός εμποδίζει την διάχυση του θερμικού πλεονάσματος εντείνοντας τα θερμικά φαινόμενα. Έχει επίσης επιπτώσεις και στη διασπορά των ρύπων της ατμόσφαιρας και κατά συνέπεια στην ποιότητα του αέρα και τον αερισμό των κτιρίων και των υπαίθριων χώρων. Ο τρόπος κίνησης του αέρα στις πόλεις εξαρτάται από την μορφολογία του αστικού ιστού και από την γεωμετρία των δρόμων. Η καλύτερη διάταξη είναι όταν οι δρόμοι είναι παράλληλοι και έχουν μεγάλο πλάτος.

9.1.4 ΦΥΣΙΚΟΣ ΔΡΟΣΙΣΜΟΣ

Κατά τη διάρκεια της νύχτας, η πτώση της θερμοκρασίας του αέρα καθιστά δυνατή την διάχυση θερμότητας από τις επιφάνειες των κτιρίων και των δρόμων με την μορφή θερμικής ακτινοβολίας, προς τον ουρανό. Αυτός είναι και ο βασικός φυσικός μηχανισμός για την απόρριψη του θερμικού πλεονάσματος. Επίσης άλλο ένα σημαντικό μέσο είναι ο εξατμιστικός δροσισμός ο οποίος γίνεται σε κάθε υδάτινη επιφάνεια καθώς η αλλαγή φάσης από νερό σε αέριο απορροφά θερμότητα

ελαττώνοντας έτσι την θερμοκρασία του περιβάλλοντος αέρα ενώ παράλληλα αυξάνει την περιεκτικότητα του αέρα σε υγρασία.

Το νερό διαθέτει πολύ μεγαλύτερη θερμοχωρητικότητα από τα υπόλοιπα δομικά στοιχεία του αστικού ιστού, περίπου τρεις φορές μεγαλύτερη ακόμη και από δομικά υλικά με μεγάλη θερμοχωρητικότητα όπως είναι το μπετόν και το τούβλο. Έτσι μια μεγάλη υδάτινη μάζα έχει την ικανότητα να λειτουργεί σαν σταθεροποιητικό στοιχείο της θερμοκρασίας του αέρα. Παράλληλα ο εξατμιστικός δροσισμός από τα υδάτινα στοιχεία της πόλης βοηθάει στην βελτίωση του αστικού μικροκλίματος. Η ακτινοβολία απορροφάται από το νερό το οποίο λειτουργεί σαν ηλιοπροστατευτικό στοιχείο.

9.2 Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΦΥΤΟΚΑΛΥΨΗΣ ΣΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΩΝ ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΩΝ ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ.

Είναι προφανές ότι όσους περισσότερους χώρους χρησιμοποιούμε για δικές μας ανάγκες, τόσο περισσότερο επεμβαίνουμε στο φυσικό περιβάλλον. Ιδιαίτερα αρνητικές είναι οι συνέπειες αυτών των επεμβάσεων στις πολεοδομημένες περιοχές.

Στο Λεκανοπέδιο της Αθήνας έχουν γίνει κατά την τελευταία εικοσαετία έρευνες από το Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών, οι οποίες έδειξαν ότι υπάρχουν έντονες κλιματικές διαφοροποιήσεις άμεσα συνδεδεμένες με τις χρήσεις γης. Τις πιο έντονες, τοπικού χαρακτήρα μικροκλιματικές αλλαγές, που είναι ιδιαίτερα σημαντικές στην κεντρική περιοχή της Αθήνας προκαλούν το μεγάλο ποσοστό καλυπτόμενης επιφάνειας και η πυκνή και μεγάλο ύψους δόμηση.

Οι κλιματικές συνθήκες της Αθήνας επηρεάζονται επίσης από τη γειτνίασή της με την θάλασσα. Σε περιοχές που βρίσκονται κοντά στην θάλασσα παρατηρείται μεγαλύτερη θερμική εξισορρόπηση και πιο υψηλή απόλυτη και σχετική υγρασία. Όταν πνέουν νότιοι και νοτιοδυτικοί άνεμοι μπορούμε να διαπιστώσουμε ακόμα και στο εσωτερικό της πόλης την επίδραση της θάλασσας. Έτσι σε περιοχές με φαρδύς

δρόμους με κατεύθυνση παράλληλη προς τη διεύθυνση του επικρατούντος ανέμου, η θερμική επίδραση της θάλασσας εισχωρεί μερικώς ακόμη και μέχρι το εσωτερικό πυκνοδομημένο τμήμα της πόλης.

Από το είδος της δόμησης εξαρτώνται άμεσα και οι συνθήκες ανταλλαγής αερίων μαζών στην πόλη. Έτσι για όλες σχεδόν τις ώρες της ημέρας παρατηρείται μείωση της ταχύτητας των ανέμων από την αραιή προς την πυκνή και με ψηλά κτίρια δόμηση. Η διεύθυνση του επικρατούντος ανέμου στην περίπτωση της Αθήνας, συμπίπτει με την κατεύθυνση ορισμένων κεντρικών οδικών αρτηριών, οι οποίες μπορούν να χαρακτηριστούν και ως αεραγωγοί με μικρή όμως αποτελεσματικότητα εξαιτίας της μεγάλης τους ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ασφάλτου που τις καλύπτει.

Τα οργανωμένα πάρκα που βρίσκονται στο κέντρο της Αθήνας, δηλαδή ο Εθνικός κήπος και το Πεδίο του Άρεως, παρουσιάζουν διαφορετικές βιοκλιματικές συνθήκες, οι οποίες εξαρτώνται κατά κύριο λόγο από την έκταση των πάρκων, το είδος, τη σύνθεση και τη πυκνότητα των φυτών, την ποσότητα του νερού που καταναλίσκεται για την άρδευση ή για τυχόν υπάρχοντα ποταμάκια ή λιμνούλες και το ποσοστό του εδάφους που καλύπτεται είτε από ασφαλτο είτε από πλάκες. Ειδικότερα ο Εθνικός κήπος παρουσιάζει συγκριτικά με το Πεδίο του Άρεως μεγαλύτερη σχετική και απόλυτη υγρασία και μικρότερη θερμοκρασία. Αυτό οφείλεται στην πυκνότερη βλάστηση που έχει ο Εθνικός κήπος και στην έλλειψη καλυμμένων με ασφαλτο και πλάκες επιφανειών.

Γενικά τα πάρκα και οι ακάλυπτοι χώροι επιδρούν στις μικροκλιματικές συνθήκες της γύρω από αυτά δομημένης περιοχής. Επίδραση των πάρκων στον γύρω δομημένο χώρο διαπιστώθηκε στη περίπτωση του Εθνικού κήπου και συγκεκριμένα στις συνορεύουσες με αυτόν περιοχές, στις οποίες η πυκνή δόμηση διαδέχεται τον Εθνικό κήπο, παρουσιάζονται κατά τη διάρκεια της μέρας ισχυρές μεταβολές της θερμοκρασίας. Αντίθετα το Πεδίο του Άρεως βιοκλιματικά δεν επιδρά στην δομημένη περιοχή που το περιβάλλει. Αυτό αποδίδεται στις περιορισμένες ποσότητες δροσερού αέρα που δημιουργούνται σε αυτό λόγω της διαμόρφωσής του και στο ότι περιστοιχίζεται από πυκνή και με υψηλά κτίρια δόμηση.

Τα άλση και οι φυτοκαλυμμένοι λόφοι, που βρίσκονται στο λεκανοπέδιο της Αθήνας σε σύγκριση με τα πάρκα έχουν μειωμένη βιοκλιματική προσφορά λόγω του ότι η βλάστησή τους είναι ξηροφυτική (π.χ. πεύκα και θάμνοι). Συμβάλλουν όμως θετικά στη βελτίωση των συνθηκών περιβάλλοντος της πόλης λόγω κυρίως της σημαντικής έκτασης που καταλαμβάνουν καθώς επίσης και της έλλειψης κτιριακών εγκαταστάσεων και ασφαλτοστρώσεων στους χώρους αυτούς.

Ακόμη η ύπαρξη δενδροφυτευμένων πλατειών μικρής έκτασης ή μεμονωμένων εστιών πρασίνου σε οικοδομικά τετράγωνα και συνοικίες, πέραν της προσφοράς τους σε τοπικό επίπεδο, δεν φαίνεται να συμβάλλουν ουσιαστικά στη βελτίωση των συνθηκών περιβάλλοντος του άμεσου προς αυτές δομημένου χώρου.

Το σίγουρο πάντως είναι ότι η απλή παρουσία χώρων πρασίνου στην πόλη δεν επαρκεί. Για να είναι δυνατή η άριστη αξιοποίηση των δυνατοτήτων τους, πρέπει να είναι χωροταξικά κατάλληλα κατανομημένοι στον αστικό ιστό και να συνδέονται μεταξύ τους με ζώνες πρασίνου, σχηματίζοντας έτσι ένα εκτεταμένο δίκτυο. Σημαντικό στοιχείο στη σύνδεση των επιφανειών πρασίνου αποτελούν και οι δενδροστοιχίες με τα κατάλληλα είδη δένδρων.

Κρίνεται σκόπιμο να επισημανθεί ότι η πλειονότητα των ελεύθερων δόμησης επιφανειών, που απομένουν ακόμα χωρίς διαμόρφωση στο κέντρο της Αθήνας, είναι περιορισμένες σε αριθμό και έχουν μικρή έκταση. Είναι επομένως επιτακτική η ανάγκη της αξιοποίησης όλων των επιφανειών, που είναι πρόσφορες σε φυτοκάλυψη. Οι χώροι οι οποίοι πρόκειται να συνθέσουν το αστικό πράσινο, πρέπει να έχουν κάποια συγκεκριμένα χαρακτηριστικά για να μπορούν να συμβάλλουν στο μέγιστο στη βελτίωση των συνθηκών του περιβάλλοντος της πόλης. Σημαντικό ρόλο παίζει το μέγεθος της επιφάνειας που πρόκειται να καλυφθεί από πράσινο, ο τρόπος της άρδευσης, η σύνθεση της βλάστησης αλλά και η ύπαρξη εντός των περιοχών αυτών, πλακοστρωμένων επιφανειών ή οποιουδήποτε είδους δόμηση. Τα φυτά πρέπει να μην έχουν πολλές απαιτήσεις είτε συντήρησης είτε άρδευσης, αλλά και να μπορούν να αναπτυχθούν ικανοποιητικά κάτω από τις δύσκολες περιβαλλοντικές συνθήκες του αστικού κέντρου.

Όσον αφορά λοιπόν τις παρεμβάσεις που θα γίνουν στην περιοχή του Ελαιώνα, θεωρούμε ότι είναι μια ευκαιρία, να δημιουργηθεί ένα μεγάλο πάρκο στο χώρο αυτό καθώς είναι σπάνια σήμερα πια η ύπαρξη τέτοιων χώρων. Ο σχεδιασμός πρέπει να γίνει με μεγάλη προσοχή έτσι ώστε όχι μόνο να μειωθεί το πρόβλημα της θερμικής ρύπανσης, αλλά και να επιδράσει ευνοϊκά στο εσωτερικό του λεκανοπεδίου.

9.3 Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΩΝ ΠΑΡΚΩΝ ΣΤΗΝ ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΕΛΑΙΩΝΑ

9.3.1 Η ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΕΛΑΙΩΝΑ

Η χωρική κατανομή της θερμοκρασίας του αέρος στην περιοχή του Ελαιώνα σε ημεμεείς νύχτες με ανέφελο ουρανό κατά τη θερμή περίοδο του έτους παρουσιάζει σε αρκετές περιπτώσεις θερμομετρική διαφοροποίηση, που ξεπερνά τους 7 βαθμούς Κελσίου. Η μέση όμως θερμομετρική διαφοροποίηση φτάνει τους 5,5 βαθμούς Κελσίου. Οι υψηλότερες θερμοκρασίες εντοπίζονται στις πυκνοδομημένες περιοχές ενώ οι μικρότερες στις περιοχές πρασίνου.

Ειδικότερα βλέπουμε ότι στην βορειοανατολική περιοχή του Ελαιώνα, όπου βρίσκεται το Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών, παρουσιάζονται οι μικρότερες τιμές θερμοκρασίας αέρος. Αυτό αποδίδεται αφενός στη μεγάλη έκταση που καταλαμβάνει ο χώρος του πανεπιστημίου, και αφετέρου στην αρδευόμενη βλάστηση που εμπεριέχει, η οποία εκτός του ότι εξισορροπεί θερμικά την επίδραση των κτιρίων, που βρίσκονται σε αυτό, αλλά δημιουργεί παράλληλα μείωση της θερμοκρασίας αέρος κατά 5 βαθμούς σε σύγκριση με την παρακείμενη δομημένη περιοχή.

Θερμική επίδραση του Γεωπονικού Πανεπιστημίου Αθηνών στον περιβάλλοντα δομημένο χώρο διαπιστώνεται νοτιοανατολικά με αποτέλεσμα, να βελτιώνονται όχι μόνο τοπικά οι συνθήκες περιβάλλοντος αλλά και στην ευρύτερη περιοχή του. Είναι εμφανής η διαφοροποίηση της θερμοκρασίας του αέρος, που

παρατηρείται στο ανατολικό τμήμα της περιοχής μελέτης σε σύγκριση με το δυτικό, όπως αυτό οριοθετείται από την λεωφόρο Κηφισού. Η ύπαρξη του μεγάλου φυτοκαλυμμένου χώρου του πανεπιστημίου σε συνδυασμό με τη δημιουργούμενη σχετικά μεγάλου πλάτους ακάλυπτη επιφάνεια από την παράλληλη πορεία των σιδηροδρομικών γραμμών και της λεωφόρου Κωνσταντινουπόλεως και τις ευνοϊκές συνθήκες, που εντοπίζονται στο πρόσφατα διαμορφωμένο μικρό πάρκο Αγίας Άννης, δημιουργούν μια δροσερή ζώνη με προϋποθέσεις επίδρασης και βελτίωσης των συνθηκών περιβάλλοντος στην παρακείμενη δομημένη περιοχή.

Στο δυτικό τμήμα της περιοχής του Ελαιώνα, όπου βρίσκεται το Γ' Νεκροταφείο και οι εγκαταστάσεις του Τεχνολογικού Ιδρύματος Πειραιά διαπιστώνονται τοπικά, σχετικά μειωμένες τιμές θερμοκρασίας αέρος με αποτέλεσμα να διακόπτεται η θερμή ζώνη, που εντοπίζεται στη δομημένη περιοχή.

Σε συνθήκες έντονης ανταλλαγής αερίων μαζών η θερμομετρική διαφοροποίηση μειώνεται σημαντικά και φθάνει τους 1,5 C. Δροσερότερες περιοχές εντοπίζονται στη θέση που βρίσκεται το Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών, το πάρκο της Αγ. Άννης και ακάλυπτες περιοχές με χαμηλά κτίρια, αποθήκες κ.α.

Η κατανομή της μέσης σχετικής υγρασίας του αέρος στον Ελαιώνα κατά τη θερμή περίοδο των ετών 2001 και 2002, σε ανέφελες και νηνεμείς νύχτες, έδειξε ότι η περιοχή του Πανεπιστημίου με την αρδευόμενη βλάστησή του, δημιουργεί τις καλύτερες συνθήκες περιβάλλοντος όχι μόνο τοπικά αλλά με δυνατότητες επίδρασης στον περιβάλλοντα δομημένο χώρο και ιδιαίτερα στη νοτιοανατολική και δυτική πλευρά του, εκεί όπου υπάρχουν ακάλυπτες από δομικά υλικά εκτάσεις. Αντίθετα οι δυσμενέστερες συνθήκες από άποψη σχετικής υγρασίας εντοπίζονται βόρεια, βορειοανατολικά ως και δυτικά της Λεωφόρου Κηφισού, δηλαδή εκεί όπου επικρατεί η πυκνή δόμηση και το έδαφος καλύπτεται με τσιμέντο και ασφαλτο.

Περιοχές επίσης με σχετικά αυξημένες τιμές υγρασίας εντοπίζονται σε θέσεις όπου υπάρχει βλάστηση ή ακάλυπτες από τσιμέντο και ασφαλτο περιοχές. Ειδικότερα στις τοποθεσίες που βρίσκονται τα πάρκα Πέτρου Ράλλη και Αγ. Άννης, ως και τη θέση του Γ' Νεκροταφείου, η βλάστηση κάνει αισθητή την παρουσία της με αύξηση των τιμών της σχετικής υγρασίας.

Σε συνθήκες έντονης ανταλλαγής αερίων μαζών, η υγρομετρική διαφοροποίηση παρουσιάζει την ίδια σχεδόν εικόνα με αυτή των συνθηκών νηνεμίας με τη διαφορά ότι παρατηρείται μεγαλύτερη υγρομετρική εξισορρόπηση, με αποτέλεσμα να εμφανίζονται μικρότερες διαφορές σχετικής υγρασίας στις διαφορετικές μορφές εδαφοκάλυψης.

9.3.2 ΠΑΡΚΟ ΠΕΤΡΟΥ ΡΑΛΛΗ

Στο πάρκο Πέτρου Ράλλη έγινε μελέτη αποκατάστασης – συμπλήρωσης της φύτευσης από το Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών, που αναφερόταν κυρίως στην προσθήκη δένδρων, θάμνων και άλλων φυτών, στην κάλυψη τμήματος του τσιμεντένιου καναλιού και φυτοκάλυψή του, στη δημιουργία αναχώματος κατά μήκος της οδού Αγ. Άννης ενώ παράλληλα έγιναν και άλλες προτάσεις για παρεμβάσεις. Οι προτεινόμενες όμως παρεμβάσεις δεν υλοποιήθηκαν στο σύνολό τους. Παρόλαυτα αν και η μελέτη δεν υλοποιήθηκε σε απόλυτο βαθμό, τα αποτελέσματα είναι εμφανή και αναφέρονται παρακάτω.

Η κατανομή της θερμοκρασίας του αέρος σε ύψος 1,80μ. από την επιφάνεια του εδάφους σε συνθήκες νηνεμίας με ανέφελο ουρανό κατά τις προμεσημβρινές ώρες (11.00) έδειξε ότι στη θέση που βρίσκεται ο ασφαλτοστρωμένος χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων του πολυκαταστήματος ΜΑΚΡΟ δυτικά του πάρκου, παρουσιάζεται μια θερμή ζώνη, η οποία επιδρά αρνητικά στην βιοκλιματική λειτουργία του. Επίσης, ζώνη υψηλών θερμοκρασιών εντοπίζεται στην ανατολική πλευρά του πάρκου, όπου ο κυκλοφοριακός φόρτος της οδού Αγ. Άννης είναι αυξημένος.

Έντονη θερμική διαφοροποίηση δεν παρατηρείται στην κεντρική περιοχή του πάρκου, διότι έχει αυξηθεί με τις παρεμβάσεις, που έχουν γίνει βάση της μελέτης, η πυκνότητα της βλάστησης. Εξάιρεση αποτελεί νησίδα σχετικά αυξημένων τιμών θερμοκρασίας αέρος, που εντοπίζεται στη συμβολή του επιστρωμένου με λίθους καναλιού και του πλακοστρωμένου δρόμου, που διασχίζει κάθετα το πάρκο. Η θέση

αυτή λειτουργεί ανασταλτικά στη δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών στο σύνολο του πάρκου, διακόπτοντας την ενιαία από πλευράς βιοκλιματικής, συμπεριφορά του.

Η μικροκλιματική συμπεριφορά μιας φυτοκαλυμμένης επιφάνειας επηρεάζεται σημαντικά από τις συνθήκες άρδευσης των υφιστάμενων δέντρων και θάμνων (Horbert et al., 1998). Αυτό γίνεται εμφανές στις επιμέρους κατανομές της θερμοκρασίας αέρος, όπου εντοπίζονται δροσερές περιοχές εκεί, όπου έχει γίνει πρόσφατη άρδευση των φυτών.

Η θερμομετρική διαφοροποίηση, που παρατηρείται μέσα στο πάρκο, κατά τη διάρκεια της ημέρας είναι μικρή αλλά συγκρινόμενη με τις παρακείμενες περιοχές φτάνει κατά μέσο όρο τους 2,5 βαθμούς Κελσίου. Αντίθετα η θερμομετρική διαφοροποίηση κατά τη διάρκεια της νύχτας σε συνθήκες νηνεμίας είναι μικρότερη και φτάνει κατά μέσο όρο 1,4 βαθμούς Κελσίου ενώ υπάρχει μεγαλύτερη ποικιλομορφία όσον αφορά την κατανομή της. Έτσι δροσερές κηλίδες εντοπίζονται στην βορειοανατολική και βόρεια πλευρά του πάρκου. Νησίδα υψηλών θερμοκρασιών διαμορφώνεται στη συμβολή του πλακοστρωμένου δρόμου και του επιστρωμένου με λίθους καναλιού. Η παρουσία των δομικών αυτών υλικών λειτουργεί σαν συλλέκτης θερμότητας με αποτέλεσμα κατά τη διάρκεια της νύχτας, να αποδίδονται τοπικά στην ατμόσφαιρα σημαντικά ποσά θερμότητας διακόπτοντας έτσι την ευνοϊκή λειτουργία των φυτών ως βιολογικού υλικού.

Σημαντική κρίνεται η θερμική επίδραση του ασφαλτοστρωμένου χώρου στάθμευσης του ΜΑΚΡΟ στην παρακείμενη βλάστηση του πάρκου με αποτέλεσμα πολλές φορές να επηρεάζει αρνητικά το 20% της επιφάνειάς του. Αντίθετα η θερμική επίδραση του δρόμου της Αγ. Άννης στο πάρκο παρουσιάζεται μειωμένη κατά τη διάρκεια της νύχτας λόγω του μειωμένου κυκλοφοριακού φόρτου.

Σε συνθήκες αυξημένης ανταλλαγής αερίων μαζών παρατηρείται μικρότερη θερμομετρική διαφοροποίηση. Οι χαμηλότερες τιμές θερμοκρασίας αέρος εντοπίζονται στη βορειοανατολική πλευρά του πάρκου, ενώ οι υψηλότερες στη συμβολή του ασφαλτοστρωμένου δρόμου με το κανάλι. Έντονη αρνητική επίδραση έχει η παρουσία του χώρου στάθμευσης στη δυτική πλευρά του πάρκου.

Από την αξιολόγηση των υγρομετρικών δεδομένων σε ανέφελες και νηνεμείς μέρες της θερμής περιόδου στην περιοχή του πάρκου Πέτρου Ράλλη διαπιστώθηκαν μειωμένες τιμές σχετικής υγρασίας του αέρος στην ανατολική και δυτική πλευρά του. Αυτό αποδίδεται αφενός στην επίδραση του κυκλοφοριακού φόρτου της οδού Αγ. Άννης, στην ανατολική πλευρά, και αφετέρου στην επίδραση του ασφαλτοστρωμένου χώρου στάθμευσης του ΜΑΚΡΟ, που βρίσκεται στη δυτική πλευρά του πάρκου.

Η υγρομετρική διαφοροποίηση τόσο σε συνθήκες νηνεμίας όσο και σε συνθήκες αυξημένης ανταλλαγής αερίων μαζών είναι κατά μέσο όρο η ίδια με τη διαφορά ότι παρατηρείται μεγαλύτερη ομοιομορφία στο μεγαλύτερο μέρος του πάρκου σε συνθήκες έντονης ανταλλαγής αερίων μαζών. Στην περίπτωση αυτή, η ομοιόμορφη συμπεριφορά από υγρομετρική άποψη της μεγαλύτερης περιοχής του πάρκου αποδίδεται κυρίως στην εντονότερη ανταλλαγή αερίων μαζών σε συνδυασμό με την ομοιομορφία της κατανομής της βλάστησης και της άρδευσης σε αυτό.

9.3.3 ΠΑΡΚΟ ΑΓΙΑΣ ΑΝΝΗΣ

Το πάρκο Αγίας Άννης διαμορφώθηκε και αυτό σύμφωνα με μελέτη που εκπονήθηκε από το Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών εξ αρχής υλοποιώντας σχεδόν στο σύνολό του τις αρχές του βιοκλιματικού σχεδιασμού. Έτσι σε συνθήκες νηνεμίας παρατηρούνται μειωμένες τιμές θερμοκρασίας αέρος σχεδόν στο σύνολο της επιφάνειας του πάρκου σε σύγκριση με τη γύρω περιοχή. Εστίες χαμηλότερων θερμοκρασιών εντοπίζονται στο βορειοδυτικό και ανατολικό τμήμα του πάρκου σε θέσεις, όπου η βλάστηση είναι πυκνότερη σε σύγκριση με άλλες θέσεις. Μικρή θερμική διαφοροποίηση παρατηρείται στην περιοχή, που βρίσκεται η λίμνη λόγω απουσίας νερού.

Οι σχετικά αυξημένες τιμές της θερμοκρασίας αέρος, που εντοπίζονται στην νοτιοανατολική και βορειοδυτική πλευρά του πάρκου, οφείλονται στην επίδραση των δρόμων, οι οποίοι τείνουν να επηρεάσουν τις θερμοϋγρομετρικές συνθήκες. Η παρουσία όμως της βλάστησης είναι εντονότερη με αποτέλεσμα την μείωση των αρνητικών επιπτώσεων στο δρόμο αυτό.

Η θερμική κατανομή στο χώρο του πάρκου σε συνθήκες νηνεμίας και σε συνθήκες έντονης ανταλλαγής αερίων μαζών, παρουσιάζει αναλογία, πλην όμως εμφανίζεται εντονότερη η πίεση που εξασκείται από τη δομημένη περιοχή στο πάρκο, όταν επικρατούν μεγαλύτερες ταχύτητες ανέμου.

Κατά τις πρωινές ώρες η χωρική κατανομή της θερμοκρασίας του αέρος κοντά στην επιφάνεια του εδάφους (0,10 μέτρα) , σε συνθήκες νηνεμίας με ανέφελο ουρανό έδειξε ότι η κεντρική περιοχή του πάρκου βρίσκεται σε σημαντικά ευνοϊκότερες συνθήκες περιβάλλοντος, ενώ η επίδραση των δρόμων και της γειτνιάζουσας δόμησης τείνει να το επηρεάσει αρνητικά. Έτσι παρατηρείται μείωση της θερμοκρασίας στο χώρο του πάρκου κατά 4,5C σε σύγκριση με τους παρακείμενους δρόμους.

Με την πάροδο της ημέρας είναι εμφανής η αρνητική επίδραση του κυκλοφοριακού φόρτου από τον δρόμο με τον οποίο γειτνιάζει στο νότιο τμήμα του πάρκου. Δροσερή περιοχή εντοπίζεται στο βόρειο τμήμα του πάρκου εκεί όπου η βλάστηση είναι πυκνότερη.

Από την χωρική κατανομή της σχετικής υγρασίας διαπιστώνεται ότι οι μεγαλύτερες τιμές της εστιάζονται σε θέσεις, όπου η βλάστηση είναι πυκνότερη ενώ οι μικρότερες σε θέσεις, όπου δεν υπάρχει φυτοκάλυψη. Όπως στην περίπτωση της κατανομής της θερμοκρασίας έτσι και της σχετικής υγρασίας η επίδραση των δρόμων είναι αρνητική και ιδιαίτερα όταν επικρατούν συνθήκες μειωμένης ανταλλαγής αερίων μαζών.

10. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

10.1 ΟΙ ΑΙΤΙΕΣ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ – ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ

ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΕΛΑΙΩΝΑ

Για να αναζητήσουμε τις αιτίες των προβλημάτων του Ελαιώνα θα πρέπει να δούμε αρχικά τις συνθήκες μέσα στις οποίες δημιουργήθηκε το συγκεκριμένο πρόβλημα. Παρατηρούμε πως το θεσμικό, χωρικό και οικονομικό πλαίσιο της ανάπτυξης του Ελαιώνα ορίζεται από τρεις μακροχρόνιες συνθήκες:

Α. Ο Ελαιώνας υπήρξε προσφιλής τοποθεσία για βιομηχανικές δραστηριότητες και συνεπώς για εμπορικές, αποθηκευτικές και μεταφορικές δραστηριότητες.

Β. Μέχρι πρόσφατα ήταν περιοχή εκτός σχεδίου πόλης γεγονός που παρείχε προστασία σε νόμιμες και παράνομες οικονομικές δραστηριότητες.

Γ. Περιλαμβάνει ένα αξιόλογο τμήμα της κεντρικής αστικής περιοχής, όπου το κύριο πρόβλημα αποτελεί η έλλειψη γης για μεγάλο αριθμό αστικών δραστηριοτήτων.

(Sapountzaki, 1995)

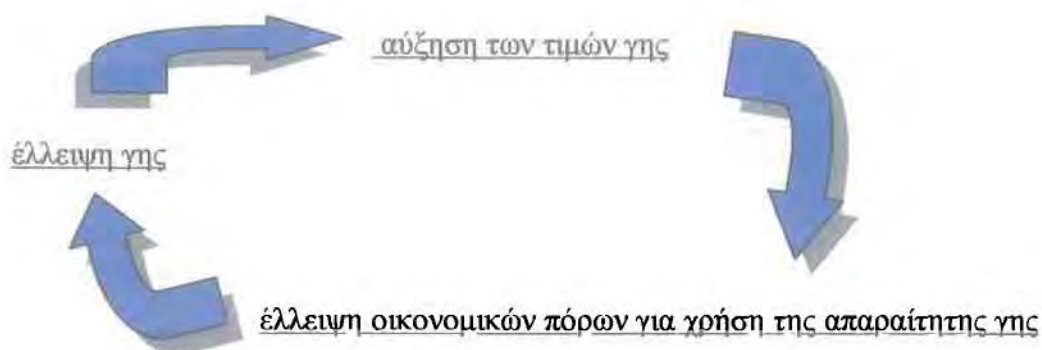
Οι παραπάνω παράγοντες αλληλοσχετίζονται μεταξύ τους: η έλλειψη γης συνδυάζεται με αυξημένη ζήτηση σε αυτές τις κεντρικές και αποδοτικές τοποθεσίες, με αποτέλεσμα την αύξηση των ενοικίων και των τιμών της γης, μια συνθήκη που με τη σειρά της προκαλεί οικονομική έλλειψη για την απόκτηση της απαραίτητης γης. Ως συνέπεια η διαθέσιμη επιφάνεια για ανάπτυξη της βιομηχανίας ή άλλων δραστηριοτήτων είναι περιορισμένη.

Ακόμη οι παραγωγικές επιχειρήσεις περιορισμένης δυναμικότητας λειτουργούν κάτω από ακατάλληλες συνθήκες με ελλείψεις στις υποδομές τους με σκοπό να αποφύγουν τα υψηλά ενοίκια. Το γεγονός αυτό οδηγεί σε υπαίθρια ανάπτυξη των παραγωγικών δραστηριοτήτων, επιπλέον υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, μείωση της προσφερόμενης απασχόλησης από τις επιχειρήσεις και λειτουργίας τους σε παράνομο καθεστώς.

Επίσης, οι μεγάλες βιομηχανικές μονάδες αναγκάζονται να κατασκευάζουν και να χρησιμοποιούν αποθηκευτικούς χώρους σε απομακρυσμένες περιοχές λόγω της έλλειψης γης. Εξαιτίας αυτής της συνθήκης που αυξάνει τις ανάγκες σε μεταφορές, σε συνδυασμό με το ότι τα μεταφερόμενα αγαθά είναι στην πλειοψηφία τους ογκώδη και βαριά, το δίκτυο μεταφορών είναι υπερφορτωμένο, η συνεχόμενη μόλυνση επιδεινώνει το αστικό και φυσικό περιβάλλον και το υψηλό κόστος μεταφοράς αποτελεί μεγάλο εμπόδιο για τους πόρους των βιομηχανικών μονάδων. Τέλος, η εισαγωγή μεγάλων εταιριών στην αγορά γης έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση των τιμών γης κάνοντας απαγορευτική την εγκατάσταση για μικρές επιχειρήσεις, πολυέξοδη για μεσαίες και μεγάλες, και ανεκτή μόνο για μεγάλης κλίμακας εμπορικές επιχειρήσεις (τύπου cash n' carry).

Επιπλέον, η εγκατάσταση στην περιοχή Δημόσιων Υπηρεσιών, λόγω έλλειψης γης στην μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας, χειροτερεύει την κατάσταση μέσα στα όρια του Ελαιώνα.

Οι εταιρείες μεταφορών που εδρεύουν στον Ελαιώνα έχουν πολλαπλασιαστική επίδραση στον φαύλο κύκλο αφού όπως βλέπουμε στο σχήμα: Η έλλειψη γης οδηγεί σε αύξηση των τιμών γης η οποία με την σειρά της οδηγεί σε έλλειψη οικονομικών πόρων για την απόκτηση της απαραίτητης γης, γεγονός που επιδεινώνει την κατάσταση και προκαλεί περαιτέρω έλλειψη γης.



Το γεγονός αυτό οφείλεται σε μεγάλο ποσοστό στην τάση εξάπλωσης των μεταφορικών πρακτορείων, στην συνεχή αύξηση του αριθμού τους και στο γεγονός πως η πολιτεία δεν έχει θεσπίσει κάποιους κανόνες για την νόμιμη λειτουργία τους.

Τα οικονομικά προβλήματα σε μικρο και μικροοικονομικό επίπεδο που αντιμετωπίζουν ιδιωτικές εταιρείες ή δημόσιοι οργανισμοί, κάνουν την μετακίνησή τους σε άλλες περιοχές αδύνατη, ακόμη και όταν ο Ελαιώνας δεν θα έχει τα πλεονεκτήματα που είχε για τις εταιρείες όταν αυτές είχαν πρωτοεγκατασταθεί στην περιοχή.

Τέλος, η πολιτεία φαίνεται ανίκανη και κυρίως αδιάφορη στο να επέμβει στην κρίση του Ελαιώνα. Η κλίμακα παρέμβασης για την απαραίτητη περιβαλλοντική βελτίωση προϋποθέτει κατάληψη γης το κόστος της οποίας είναι απαγορευτικό. Από την άλλη όμως, οι διαθέσιμες πολιτικές για έλεγχο των τιμών γης είναι ανύπαρκτες. Κάτω από αυτές τις συνθήκες η κυβέρνηση αποφάσισε να ελέγξει με απαγορευτικούς νόμους την λειτουργία, την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των επιχειρήσεων.

Οι μικροί οικισμοί μέσα στον Ελαιώνα δεν προκαλούν επιδείνωση των περιβαλλοντικών προβλημάτων, αλλά αντίθετα οι κάτοικοι τους υποφέρουν από τις κακές συνθήκες του αστικού περιβάλλοντος.

Υπάρχει μια ισχυρή αλληλεξάρτηση ανάμεσα στα διάφορα προβλήματα που προέρχονται ή επηρεάζουν την περιοχή του Ελαιώνα: οικονομικά προβλήματα του ιδιωτικού και δημόσιου τομέα σε μακρο ή μικροοικονομικό επίπεδο, αναπτυξιακά και λειτουργικά προβλήματα των βιομηχανικών μονάδων, κατασκευές, προβλήματα περιβαλλοντικής και αστικής υποβάθμισης, κοινωνικές δραστηριότητες σε αντίθεση με βιομηχανικές δραστηριότητες, μείωση της απασχόλησης στις βιομηχανικές μονάδες κ.α. Λόγω της συσχέτισης των παραπάνω προβλημάτων, οποιαδήποτε πολιτική αστικού σχεδιασμού πραγματοποιηθεί θα είναι αναγκαστικά συγχρόνως πολιτική γης, βιομηχανική πολιτική, απασχόλησης, ανάπτυξης, περιβαλλοντική, κοινωνική και οικονομική πολιτική για την ανάπλαση του Ελαιώνα. (Sapountzaki,1995)

10.2 ΟΙ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΣΗΜΕΡΙΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Το ρυθμιστικό σχέδιο του Ελαιώνα έχει ενεργοποιηθεί με σχετικό Προεδρικό Διάταγμα από τον Νοέμβριο του 1995. Με αυτό το σχέδιο, οι νόμιμες χρήσεις γης έχουν καθοριστεί και οι σχετικοί στόχοι ανάπτυξης έχουν οριστεί. Σύμφωνα με τις προθέσεις του Οργανισμού της Αθήνας (Ελαιώνας 1994-1996, 1998), οι κύριοι στόχοι του ρυθμιστικού σχεδίου είναι:

Η προστασία και ενθάρρυνση της υγιούς, νόμιμης, μη ρυπογόνους παραγωγικής δραστηριότητας, μέσω της αναγνώρισης από την πολιτεία του δικαιώματος παραμονής της στην θέση αυτήν, του εκσυγχρονισμού αλλά και της εξασφάλισης συμπληρωματικών εξυπηρετήσεων και υποδομών.

Η βελτίωση του περιβάλλοντος και η εξασφάλιση κοινόχρηστων χώρων πρασίνου και αναψυχής, για την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής, στο Δυτικό διαμέρισμα της Αθήνας, τον περιορισμό της όποιας βιομηχανικής και κυκλοφοριακής ρύπανσης, την ανάδειξη θέσεων με αρχαιολογικό παρελθόν και την βελτίωση των συνθηκών κατοικίας και εργασίας στην περιοχή.

Αντιμέτωπη στο άμεσο μέλλον, οικονομικών, κοινωνικών και πολιτικών εξελίξεων μέσα στην περιοχή, αλλά και των πιέσεων που προκαλούν, ώστε να εξασφαλιστεί η βιωσιμότητα και η εφικτότητα του Πολεοδομικού σχεδίου και να αποτραπούν αντιδράσεις που θα οδηγούσαν πρακτικά στην αναίρεση του σχεδίου. Η τωρινή κατάσταση, μερικά χρόνια μετά την έκδοση του Ρυθμιστικού Σχεδίου του Ελαιώνα, χαρακτηρίζεται από την έλλειψη βασικών προϋποθέσεων για την ενεργοποίησή του. Ειδικότερα:

1) Το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο απέτυχε τελικά να πετύχει την συμφωνία ανάμεσα στους εμπλεκόμενους φορείς και κυρίως:

- Οι βιομήχανοι οι οποίοι είναι αντίθετοι με το νέο καθεστώς, υποστηρίζουν πως έχουν καθιερωθεί πολύ αυστηροί και σκληροί νόμοι. Υποστηρίζουν ακόμη πως υποχρεώθηκαν να συνεισφέρουν ένα σεβαστό ποσό γης (απαραίτητο για τις δραστηριότητές τους), όπως και να δώσουν αρκετά

χρήματα για την κατασκευή των απαραίτητων υποδομών και της περιβαλλοντικής αναβάθμισης.

- Η τοπική αυτοδιοίκηση- οι πέντε δήμοι της περιοχής- συνεχίζουν να εκφράζουν την δυσαρέσκειά τους καθώς κανένα από τα αιτήματά τους δεν ικανοποιήθηκε.

2) Οι πράξεις του Real estate (αγορά γης) έχουν δυσκολευτεί, από την έκδοση του Σχεδίου. Οι ιδιοκτήτες γης προσπαθούν να πάρουν το πλεονέκτημα από την αβεβαιότητα που προκύπτει από τεχνικά προβλήματα και την διαρκή ζήτηση για νέες δραστηριότητες, ειδικά εμπορικές και υπηρεσιών, να χωροθετηθούν στην περιοχή. Αυτό είχε ήδη αποτέλεσμα σε επιπλέον αύξηση των τιμών, κάνοντας την ανάπτυξη του Ελαιώνα δυσχερέστερη.

10.3 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ SWOT

Η αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση ώστε να αναδειχθούν τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα μιας περιοχής. Η αξιολόγηση επιτρέπει στο σχεδιαστή να αξιοποιήσει μια σειρά από θετικά στοιχεία ή φαινόμενα που υπάρχουν ενώ παράλληλα προετοιμάζεται για την αντιμετώπιση των αρνητικών στοιχείων ή φαινομένων. Επιπλέον η μελέτη δεν περνά κατευθείαν από την φάση της ανάλυσης της υπάρχουσας κατάστασης στον καθορισμό των προτάσεων για την επίλυση των όποιων προβλημάτων. Με τον τρόπο αυτό γίνεται ομαλότερη η εκπόνηση της μελέτης και ο σχεδιαστής διευκολύνεται στην παραγωγή των προτάσεών του. Τα στοιχεία για την ανάλυση SWOT, προέκυψαν από τα κεφάλαια 2,3,4 και 5 του Μέρους Β όπου αναλύεται η υφιστάμενη κατάσταση της περιοχής του Ελαιώνα.

Τα πλεονεκτήματα μπορούν να αφορούν το φυσικό περιβάλλον ή το ανθρώπινο δυναμικό, τους θεσμούς ή τις κοινωνικές σχέσεις και δομές, την φήμη μιας περιοχής και τη θέση της στο χώρο. Αντίστοιχα τα μειονεκτήματα μπορούν να αφορούν την ανυπαρξία ή τον περιορισμένο βαθμό εμφάνισης των πλεονεκτημάτων. Τα πλεονεκτήματα/ μειονεκτήματα σχετίζονται άμεσα με την αντίληψη του σχεδιαστή

για τον χώρο όπως επίσης και με τη φύση της μελέτης. Για παράδειγμα, ένα χαρακτηριστικό που μπορεί να είναι θετικό για το περιβάλλον μπορεί να καθυστερεί την οικονομική ανάπτυξη ενώ ένα κοινωνικό φαινόμενο που ευνοεί την συσσώρευση πλούτου μπορεί κάλλιστα να υποβαθμίζει δραματικά την ποιότητα ζωής.

Από τη στιγμή που οι περισσότερες σχολές σχεδιασμού αλλά και οι κοινωνίες έχουν αποδεχθεί την αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης ως μοχλό για την ταυτόχρονη βελτίωση της οικονομίας, της κοινωνικής συνοχής, του φυσικού και του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής το έργο των σχεδιαστών διευκολύνθηκε ως προς τους στόχους αλλά κατέστη περισσότερο δυσχερές ως προς τα μέσα που μπορούν να χρησιμοποιηθούν αφού υποχρέωσε πολλούς επιστήμονες διαφόρων ειδικοτήτων να βρουν μια κοινή γλώσσα και να αρθρώσουν συγκεκριμένες προτάσεις.

Η ανάλυση SWOT είναι ένα περισσότερο ειδικευμένο εργαλείο για την αξιολόγηση το οποίο εξετάζει όχι μόνο τα εσωτερικά στοιχεία που επηρεάζουν ένα τοπικό σύστημα αλλά και τις διαμορφωμένες καταστάσεις από άλλα συστήματα του ιδίου ή ανώτερου επιπέδου. Έτσι εκτός από τα πλεονεκτήματα / μειονεκτήματα ερευνά και τις ευκαιρίες / απειλές που προέρχονται από εξωγενείς παράγοντες και επιδράσεις. Η ανάλυση SWOT μας επιτρέπει να μορφοποιήσουμε τέσσερα σενάρια για το μέλλον. Συνδυάζοντας τις ευκαιρίες με τα πλεονεκτήματα έχουμε το δυναμικό σενάριο που είναι το πλέον επιθυμητό. Συνταιριάζοντας τα πλεονεκτήματα με τις απειλές έχουμε το σενάριο που απαιτεί επιφυλακτικότητα για το μέλλον. Εξετάζοντας τα μειονεκτήματα με τις ευκαιρίες έχουμε ένα σενάριο που απαιτεί προσοχή. Τέλος μελετώντας τα μειονεκτήματα μαζί με τις απειλές έχουμε το σενάριο που πρέπει πάση θυσία να αποφευχθεί. Το μειονέκτημα της ανάλυσης SWOT είναι ότι, θεωρητικά τουλάχιστον, τα σενάρια είναι ισοπίθανα. Έτσι, μπορούμε να μιλήσουμε για το τι μπορεί να συμβεί αλλά όχι για το πόσο πιθανό είναι να συμβεί.

Παρόλα αυτά στην περίπτωση του Ελαιώνα χρησιμοποιούμε την ανάλυση SWOT αφού έτσι πετυχαίνουμε να συνοψίσουμε καλύτερα τα θετικά και αρνητικά στοιχεία της περιοχής.

10.4 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΩΝ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΩΝ

Αρχίζοντας από τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της περιοχής συμπεραίνουμε πως η περιοχή μελέτης είναι μια ιδιαίτερα σημαντική περιοχή μέσα στον ιστό της πρωτεύουσας. Η περιοχή ιστορικά και διοικητικά αποτελεί μια ενότητα, αλλά ανήκει σε πέντε διαφορετικούς δήμους οι οποίοι εκπροσωπούν διαφορετικά συμφέροντα και ανάγκες. Οι δήμοι στους οποίους μοιράζεται η περιοχή είναι οι δήμοι Αθήνας, Ρέντη, Αιγάλεω, Ταύρου και Περιστερίου.

Η θέση της περιοχής είναι νευραλγικής σημασίας αφού απέχει 3 χλμ από Ομόνοια και 2 χλμ από την Ακρόπολη και τον Κεραμεικό. Η θέση του Ελαιώνα στο Λεκανοπέδιο ανάμεσα στο Μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας και το λιμάνι του Πειραιά είναι σημείο συνάντησης των βιομηχανικών και Βιοτεχνικών Περιοχών με τις περιοχές εργασίας και κατοικίας της Δυτικής Αθήνας. Έτσι, ο Ελαιώνας αποτελεί κομβικό σημείο για τις μεταφορές και τις παραγωγικές δραστηριότητες.

Επίσης, την περιοχή διασχίζουν μεγάλοι οδικοί άξονες: η Ιερά Οδός, η Πέτρου Ράλλη, η Κηφισού, η Λεωφόρος Αθηνών, γεγονός που καθιστά την περιοχή περιζήτητη στους κλάδους των μεταφορών. Οι μεγάλοι οδικοί άξονες που οριοθετούν την περιοχή από τις κατοικημένες περιοχές, την κάνουν απροσπέλαστη και αδιάφορη για τις δημοτικές αρχές. Η κυκλοφοριακή σημασία της περιοχής έχει ως αποτέλεσμα την συγκέντρωση χρήσεων που αφορούν το αυτοκίνητο, όπως είναι τα συνεργεία αυτοκινήτων και οι αντιπροσωπίες.

Η Γεωπονική σχολή επί της Ιεράς Οδού είναι ένας πολύτιμος πνεύμονας πρασίνου και αποτελεί διαφορετική εικόνα από την υπόλοιπη περιοχή, και την αναβαθμίζει. Επίσης η ύπαρξη εκπαιδευτικών ιδρυμάτων όλων των βαθμίδων στην περιοχή (ΑΕΙ, ΤΕΙ, μονάδες μέσης εκπαίδευσης και η σχολή του ΟΑΕΔ) έχει ευεργετική επίδραση στην περιοχή αφού διαφυλάσσουν και συντηρούν τους σημαντικότερους πυρήνες πρασίνου που βρίσκονται στον Ελαιώνα όπως είναι ο Βοτανικός Κήπος και η έκταση των ελαιόδενδρων στην διασταύρωση της Θηβών με την Π. Ράλλη. Ακόμη συμβάλλουν στην μείωση των νεκρών λειτουργικών περιόδων και της ερήμωσης της περιοχής από χρήστες για μεγάλα χρονικά διαστήματα. Τέλος

τα γήπεδα που κατέχουν είναι στην πλειοψηφία τους υποδειγματικές περιπτώσεις αξιοποίησης γης. Δεν θα έπρεπε να παραλείψουμε να πούμε πως η ύπαρξη εκπαιδευτικών ιδρυμάτων αναβαθμίζει την κοινωνική φυσιογνωμία της περιοχής με την ένταξη σε αυτήν της σπουδάζουσας νεολαίας.

Η περιοχή είναι επίσης μια αξιόλογη βιομηχανική ζώνη, όχι μόνο για την περιοχή της πρωτεύουσας, αλλά και για ολόκληρη την χώρα. Ο χαρακτήρας της περιοχής είναι κατά βάση εμπορικός αφού ελάχιστοι είναι αυτοί που κατοικούν εκεί και είναι κυρίως ομάδες μειονοτήτων ή κάτοικοι που έχουν εκεί τα σπίτια τους εδώ και πολλά χρόνια και δεν τα εγκαταλείπουν εύκολα για να μετακομίσουν αλλού.

Η κυρίαρχη εσωτερική λειτουργία της περιοχής είναι η μικρής μεσαίας και μεγάλης κλίμακας βιομηχανική δραστηριότητα, η οποία αποτελεί ιδιαίτερα μεγάλο ποσοστό επί του εθνικού συνόλου. Επίσης στην περιοχή υπάρχουν κοινωφελείς εγκαταστάσεις, μάντρες υλικών και γραφεία μεταφορών. Στην περιοχή αναπτύχθηκαν κυρίως η βιομηχανία, οι μεταφορές, το χονδρεμπόριο και η κατοικία. Όλα τα παραπάνω την κάνουν ιδιαίτερα σημαντική για την περιοχή του Λεκανοπεδίου και κατ' επέκταση ολόκληρης της Αττικής.

10.5 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΩΝ

Συνεχίζοντας, θα αναφερθούμε στα μειονεκτήματα της περιοχής. Αυτά προκύπτουν κυρίως από την άναρχη και χωρίς σχέδιο ανάπτυξη της περιοχής και την υποβάθμιση του περιβάλλοντος που έχει συντελεστεί από τις παραγωγικές δραστηριότητες. Το σημαντικότερο μειονέκτημα, κατά την γνώμη μας, της περιοχής είναι ότι αυτήν ήταν εκτός σχεδίου Πόλεως μέχρι το Π.Δ. 1049Δ/95 με το οποίο εγκρίθηκε η πολεοδομική μελέτη τμημάτων πέντε δήμων τα οποία αφορούν το σύνολο της περιοχής του Ελαιώνα. Η περιοχή καθυστέρησε πολύ να εισαχθεί στο σχέδιο πόλης και όταν αυτό έγινε η κατάσταση είχε ήδη διαμορφωθεί και ήταν πολύ δύσκολο να αντιστραφεί. Ως απόρροια, παρατηρούμε όλα τα προβλήματα της περιοχής τα οποία χρήζουν συνολικής αντιμετώπισης.

Αρχικά ένα ιδιαίτερα σημαντικό πρόβλημα αποτελεί η έλλειψη γης, γεγονός το οποίο οδηγεί σε υψηλά ενοίκια της υπάρχουσας γης και σε αδυναμία των μικρών επιχειρήσεων για απόκτηση της απαραίτητης γης για την λειτουργία τους. Έτσι, οι επιχειρήσεις αναγκάζονται είτε να μεταφέρουν τα προϊόντα τους σε αποθηκευτικούς χώρους εκτός της περιοχής αυξάνοντας το λειτουργικό τους κόστος και μειώνοντας την ανταγωνιστικότητα των προϊόντων τους, είτε να καταφύγουν σε αθέμιτα μέσα π.χ. παράνομες εγκαταστάσεις μέσα στην περιοχή μελέτης.

Ακόμη, στην περιοχή συμβαίνουν παρανομίες κάθε είδους όπως είναι η καταπάτηση γης, η λειτουργία παράνομων εγκαταστάσεων και η παραγωγή απαγορευμένων και νοθευμένων προϊόντων. Ως συνέπεια των παραπάνω και των τάσεων κερδοσκοπίας στην περιοχή, καθυστερεί η εξέλιξη της ένταξης και της νομιμοποίησης της περιοχής.

Επίσης στην περιοχή παρατηρούμε συγκέντρωση ασύμβατων δραστηριοτήτων και έντονες συγκρούσεις χρήσεων γης, όπως είναι οι καλλιέργειες κηπευτικών δίπλα σε ρυπογόνες μονάδες, γραφεία σύγχρονων επιχειρήσεων δίπλα σε μάντρες με παλιοσίδερα, βυρσοδεψεία δίπλα σε σχολικές εγκαταστάσεις, σπίτια και παιδικές χαρές πίσω από μεγάλες βιομηχανίες. Η εικόνα της περιοχής αποτελεί μια σύνθεση ετερόκλητων χρήσεων και αναρχίας τόσο σε πολεοδομικό όσο σε περιβαλλοντικό επίπεδο.

Η εικόνα αυτήν συμπληρώνεται από την έλλειψη δικτύου κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου, ενώ οι αδιαμόρφωτοι χώροι και τα οικόπεδα με εγκαταλειμμένα ερείπια αποτελούν σημαντικό ποσοστό της επιφάνειας της περιοχής. Η κατάσταση αυτή οφείλεται στην έλλειψη οργανωμένου οδικού δικτύου και βασικών τεχνικών υποδομών, γεγονός όμως που δεν αποτέλεσε εμπόδιο για την ανάπτυξη της βιομηχανίας, των μεταφορών, του χονδρεμπορίου και της κατοικίας. Επιπλέον, η περιοχή αποτελεί τόπο απόρριψης ανεπιθύμητων δραστηριοτήτων και άχρηστων αντικειμένων, γεγονός που επιδεινώνει την κατάσταση.

Η έλλειψη οργανωμένου οδικού δικτύου στο εσωτερικό του Ελαιώνα και άλλων βασικών τεχνικών υποδομών, είναι παραπάνω από εμφανής. Μέσα στον Ελαιώνα οι δρόμοι έχουν μικρό πλάτος και είναι σε άσχημη κατάσταση. Υπάρχει

πλήθος αδιεξόδων και ιδιοκτησιών που δεν έχουν πρόσβαση σε κοινόχρηστο χώρο. Η πλειονότητα των δρόμων είναι στενοί με ανύπαρκτα πεζοδρόμια, λακκούβες και κατεστραμμένη άσφαλτο γεγονός που ευνοεί την εγκατάσταση των παράνομων δραστηριοτήτων στην περιοχή.

Όσον αφορά τις συγκοινωνίες της περιοχής αυτές διεξάγονται κυρίως με ιδιωτικά μέσα μεταφοράς αφού οι δημόσιες είναι από ελάχιστες έως ανύπαρκτες. Το γεγονός αυτό προκαλεί ιδιαίτερη εντύπωση γιατί μέσα στα όρια της περιοχής βρίσκονται το αμαξοστάσιο των αστικών λεωφορείων, το ΚΤΕΛ Πελοποννήσου και αναμένεται να κατασκευαστεί νέο αμαξοστάσιο του μετρό και νέος σταθμός των υπεραστικών ΚΤΕΛ ο οποίος θα ενώσει τους προϋπάρχοντες. Ακόμη, το δίκτυο του ΟΣΕ δεν εξυπηρετεί την βιομηχανική δραστηριότητα της περιοχής παρόλο που την διασχίζει αφού δεν διαθέτει κανένα σταθμό εντός αυτής και καμία τοπική διακλάδωση φορτοεκφόρτωσης βαγονιών εκτός από αυτήν που βρίσκεται στην κεντρική λαχαναγορά του Ρέντη. Όσον αφορά τις αστικές συγκοινωνίες αυτές είναι ανύπαρκτες και οι δήμοι δεν συνδέονται μεταξύ τους με αποτέλεσμα όσοι θέλουν να πάνε σε γειτονικό δήμο να αναγκάζονται να πάνε στο κέντρο της Αθήνας ή στον Πειραιά.

Η κυκλοφορία στην περιοχή διεξάγεται με δυσκολία αφού οι δρόμοι πολλές φορές οδηγούν σε αδιέξοδα και είναι εύκολο να χαθείς. Το γεγονός αυτό οφείλεται στο ότι η περιοχή δεν είχε σχέδιο όταν αναπτύχθηκε και οι δρόμοι ακολουθούν τα φυσικά όρια των ιδιοκτησιών. Ο φωτισμός είναι ελλιπέστατος το βράδυ ενώ το πρωί υπάρχουν ουρές από φορτηγά που δυσχεραίνουν την κυκλοφορία. Το οδικό δίκτυο υπερφορτώνεται από τις μεταφορές και αυτό προκαλεί δυσκολία στην διεξαγωγή της κυκλοφορίας κυρίως τις εργάσιμες ημέρες και ώρες.

Τέλος στην περιοχή, απουσιάζει πλήρως κάθε ενεργειακός σχεδιασμός πόσο μάλλον βιοκλιματικός. Παρατηρούνται επίσης σχετικά υψηλά ποσοστά ατμοσφαιρικής και ηχητικής ρύπανσης τα οποία προκύπτουν από την λειτουργία των οχλουσών παραγωγικών μονάδων. Το ατμοσφαιρικό περιβάλλον της περιοχής μελέτης χαρακτηρίζεται ως υποβαθμισμένο λόγω των εκπεμπόμενων ρύπων είτε από τις βιομηχανίες είτε από τα διερχόμενα οχήματα, αλλά και λόγω της έντονης ηχητικής

ρύπανσης που επικρατεί στην περιοχή. Οι βιομηχανικές περιοχές χαρακτηρίζονται από την συγκέντρωση αιωρούμενων σωματιδίων και ρύπων όπως το υδροφθόριο. Ενώ όμως θα περίμενε κανείς την σοβαρότερη ζημιά να την προκαλούν οι μεγάλες βιομηχανίες, βλέπουμε ότι οι μικρές βιομηχανίες προκαλούν χειρότερη ρύπανση διότι απελευθερώνουν τους ρύπους τους στο επίπεδο του εδάφους και καίνε τα καύσιμά τους με μη περιβαλλοντικά κριτήρια αφού δεν υπάρχει κανένας έλεγχος και έχουν τεχνολογία πολύ χαμηλής στάθμης, ανύπαρκτο αντιρρυπαντικό εξοπλισμό και χαμηλές καμινάδες.

Η επιβάρυνση του Λεκανοπεδίου και των γειτονικών δήμων της περιοχής οφείλεται κυρίως στα προϊόντα βιομηχανικών καύσεων των μεγάλων βιομηχανιών, ενώ η υποβάθμιση του Ελαιώνα οφείλεται στις καύσεις από όλες τις μονάδες, στην κυκλοφορία των οχημάτων και κυρίως στα προϊόντα της παραγωγικής διαδικασίας των μικρών διάσπαρτων βιοτεχνικών μονάδων. Η ρύπανση από την καύση χαρακτηρίζεται από την παρουσία 50 περίπου μονάδων που καταναλώνουν σχεδόν το σύνολο του καταναλισκόμενου καυσίμου στην περιοχή.

Από την παραγωγική διαδικασία των βιομηχανικών μονάδων εκπέμπονται κυρίως αιωρούμενα σωματίδια, υδροφθόριο, τριοξειδίο του θείου, οργανικές πτητικές ουσίες και μεγάλες ποσότητες υδρόθειου και διθειάνθρακα. Το πρόβλημα των υγρών αποβλήτων είναι επίσης πολύ σοβαρό διότι η ανεξέλεγκτη απόρριψη των λυμάτων σε ανοικτά ρέματα και σε ακατάλληλους βόθρους έχει προκαλέσει την ρύπανση των υπόγειων υδάτων αλλά και του εδάφους.

Συμπεραίνουμε πως η περιοχή είναι ιδιαίτερα επιβαρημένη περιβαλλοντικά και αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα ρύπανσης του περιβάλλοντός της.

10.6 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΥΚΑΙΡΙΩΝ

Τόσο για την περιοχή μελέτης, όσο και για ολόκληρη την περιοχή της πρωτεύουσας παρουσιάζονται μακροπρόθεσμα ή βραχυπρόθεσμα κάποιες ευκαιρίες για την αντιμετώπιση των προβλημάτων τους. Έτσι η διοργάνωση των Ολυμπιακών αγώνων από την Αθήνα είναι μια καλή ευκαιρία για αναβάθμιση περιοχών, και

κατασκευή απαραίτητων τεχνικών υποδομών. Στην περιοχή του Ελαιώνα αναμένεται να κατασκευαστούν αθλητικές εγκαταστάσεις οι οποίες θα χρησιμοποιηθούν για τις ανάγκες διεξαγωγής των αγώνων. Ακόμη με το Π.Δ. 1049Δ/95 εγκρίθηκε η ανάπλαση της περιοχής με χώρους πρασίνου και κατασκευή τεχνικών υποδομών όπως για παράδειγμα τα αντιπλημμυρικά έργα που γίνονται στον Κηφισό. Με το εν λόγω διάταγμα έγινε υποχρεωτική η μεταφορά των οχλουσών μονάδων και δραστηριοτήτων σε οργανωμένους χώρους υποδοχής. Η απομάκρυνσή τους από την περιοχή μελέτης θα είναι ιδιαίτερα σημαντική για την βελτίωση του περιβάλλοντός της. Οι βιομηχανικές μονάδες που θα παραμείνουν στον Ελαιώνα αναμένεται να χρησιμοποιούν πιο ήπιες μορφές καυσίμων όπως είναι το φυσικό αέριο το οποίο δεν επιβαρύνει την ατμόσφαιρα.

Τέλος η κατασκευή του νέου αμαξοστασίου του μετρό και νέου σταθμού μετεπιβίβασης, προβλέπεται να λύσουν το συγκοινωνιακό πρόβλημα της περιοχής και να κάνουν ευκολότερη την πρόσβαση σε αυτήν. Επίσης η κατασκευή νέου σταθμού υπεραστικών λεωφορείων και τεχνικών υποδομών, θα αποσυμφορήσει την κίνηση από τους υπάρχοντες και θα τους συγκεντρώσει σε έναν. Ως συνέπεια όλων των παραπάνω αναμένεται να βελτιωθούν οι υποδομές ολόκληρης της περιοχής και να διευκολυνθεί η προσπάθεια ανάπλασής της.

10.7 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΑΠΕΙΛΩΝ

Οι κίνδυνοι για την περιοχή είναι εμφανείς και προκύπτουν από την διαπίστωση πως από το 1995 που εγκρίθηκε το Π.Δ. και η περιοχή εντάχθηκε στο σχέδιο πόλης, ελάχιστα έχουν συμβεί για την ανάπλαση της περιοχής. Βασικός κίνδυνος είναι η παραμονή των οχλουσών εγκαταστάσεων και η απαξίωση του Π.Δ. από τους εμπλεκόμενους φορείς. Αυτό, έχει ως συνέπεια την σημαντική καθυστέρηση στην ανάπλαση της περιοχής. Σε αυτό το σημείο πρέπει να παραδεχτούμε πως η αναγκαία ανάπλαση είναι έργο το οποίο απαιτεί πολύ χρόνο και υπομονή και πρέπει να περάσει ένα αξιόλογο χρονικό διάστημα πριν εξάγουμε τα συμπεράσματά μας. Παρολαυτά όμως ο κίνδυνος της απαξίωσης είναι ορατός. Οι βιομήχανοι και οι

όμοροι δήμοι αντιδρούν, ο καθένας για διαφορετικούς λόγους και εξυπηρετώντας τα προσωπικά του συμφέροντα. Όπως ανέφερε ο κ.Κ.Κανδηλώρος του Οργανισμού Αθήνας είναι επιτακτική η ανάγκη να κατασκευαστούν οι απαραίτητες τεχνικές υποδομές, έτσι ώστε να υπάρχει η υποδομή για την εγκατάσταση νέων επιχειρήσεων, τη νομιμοποίηση των υπαρχουσών παράνομων και τη μετεγκατάσταση των οχλουσών. Η απομάκρυνση μέχρι στιγμής των παράνομων δραστηριοτήτων είναι αδύνατη γιατί δεν υπάρχουν τα απαραίτητα κονδύλια για την αποζημίωση των επιχειρήσεων.

Ένας σοβαρότατος κίνδυνος για την περιοχή είναι η έλλειψη ζωτικού χώρου για την οργάνωση και τον εκσυγχρονισμό της παραγωγικής διαδικασίας.

Ορατός είναι ο κίνδυνος να διαιωνιστεί η υπάρχουσα κατάσταση στον Ελαιώνα και να παραμείνει η περιοχή τόπος απόρριψης όλων των ανεπιθύμητων δραστηριοτήτων και των άχρηστων αντικειμένων και συνεπώς να υποβαθμιστεί επιπλέον το αστικό περιβάλλον. Θα χαθεί έτσι η ευκαιρία για την αναβάθμιση της περιοχής και ο Ελαιώνας θα συνεχίσει να αποτελεί την χαβούζα της Αθήνας.

10.8 ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT

Για να προκύψει η ανάλυση SWOT (Strengths and Weaknesses Opportunities and Threats, Analysis) και η τελική επιλογή στρατηγικής, παρατίθενται τα βασικά πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα καθώς και οι κυριότερες απειλές και ευκαιρίες, που θα εισαχθούν στη συνέχεια στη μήτρα.

Πλεονεκτήματα

- Η στρατηγικής σημασίας γεωγραφική θέση της περιοχής, κοντά στο κέντρο της Αθήνας και στις παραγωγικές δραστηριότητες. Η θέση της περιοχής είναι νευραλγική αφού απέχει 3 χλμ από Ομόνοια και 2 χλμ από την Ακρόπολη και τον Κεραμεικό.
- Εγγύτητα με την καταναλωτική αγορά της Αθήνας.

- Γειτνίαση με τον Πειραιά, το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας.
- Αξιόλογη βιομηχανική και παραγωγική δραστηριότητα.
- Σύνδεση και διαμπερής κυκλοφορία από την περιοχή μεγάλων οδικών αξόνων (Ιερά Οδός, Πέτρου Ράλλη, Κηφισού, Λεωφόρος Αθηνών) και του ΟΣΕ.
- Διάθεση εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού.
- Ζωντανό κέντρο μεταφορών για την πρωτεύουσα.
- Η ύπαρξη και η λειτουργία φορέων και εκπαιδευτικών ιδρυμάτων όπως το Γεωπονικό Πανεπιστήμιο, η υπό κατασκευή Σχολή Καλών Τεχνών, τα ΤΕΙ Πειραιά, η σχολή του ΟΑΕΔ.
- Ασυμφωνία των πέντε δήμων.
- Αδιαφορία φορέων και αλληλοσυγκρουόμενα συμφέροντα.

Μειονεκτήματα

- Μέχρι πρόσφατα περιοχή εκτός σχεδίου Πόλεως.
- Θεσμική αβεβαιότητα.
- Έλλειψη τεχνικών υποδομών, και κυρίως οδικού δικτύου στο εσωτερικό της περιοχής.
- Υψηλά ενοίκια.
- Έλλειψη γης.
- Βάναυση αστική ανάπτυξη.
- Συγκέντρωση ασύμβατων δραστηριοτήτων.
- Παρανομίες κάθε είδους, καταπάτηση γης, λειτουργία παράνομων εγκαταστάσεων και παραγωγή απαγορευμένων και νοθευμένων προϊόντων.
- Ανυπαρξία σύνδεσης με το δίκτυο του ΟΣΕ.
- Έλλειψη επαρκούς συστήματος αστικών συγκοινωνιών και έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα.
- Πλήρης απουσία βιοκλιματικού και ενεργειακού σχεδιασμού.
- Έντονες συγκρούσεις χρήσεων γης.
- Σχετικά υψηλά ποσοστά ατμοσφαιρικής και ηχητικής ρύπανσης.

- Σημαντικές ελλείψεις σε κοινόχρηστους χώρους, πάρκα και πράσινο.
- Υπερφόρτωση του οδικού δικτύου από τις μεταφορές και δυσκολία στην διεξαγωγή της κυκλοφορίας. Κυκλοφοριακό χάος.

Ευκαιρίες

- Η ανάπλαση της περιοχής, με χώρους πρασίνου και τεχνικές υποδομές.
- Μεταφορά των οχλουσών βιομηχανικών μονάδων και δραστηριοτήτων.
- Η διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων μια καλή ευκαιρία για αναβάθμιση της περιοχής και χρήσης της για Ολυμπιακά αθλήματα.
- Κατασκευή σταθμού και αμαξοστασίου του Μετρό και κατασκευή νέου σταθμού των ΚΤΕΛ
- Αναμενόμενη ένταξη χρήσης του φυσικού αερίου από τις βιομηχανικές μονάδες
- Ένταξη των μνημείων του Ελαιώνα, εκκλησιών και ιστορικών κτισμάτων, στο πρόγραμμα Ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων.

Απειλές

- Παραμονή οχλουσών δραστηριοτήτων
- Απαξίωση του Προεδρικού Διατάγματος για την ανάπλαση της περιοχής
- Αντιδράσεις βιομηχάνων και των όμορων δήμων στην προσπάθεια ανάπλασης.
- Διαιώνιση της υπάρχουσας κατάστασης και περαιτέρω υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος. Ο Ελαιώνας παραμένει η «χαβούζα» της Αθήνας και χάνεται η ευκαιρία για ανάπλασή του.
- Έλλειψη ζωτικού χώρου για την οργάνωση και τον εκσυγχρονισμό της παραγωγικής διαδικασίας.
- Πολεοδομική αναρχία.
- Τόπος απόρριψης ανεπιθύμητων δραστηριοτήτων και άχρηστων αντικειμένων
- Τάσεις κερδοσκοπίας που καθυστερούν την εξέλιξη της περιοχής.

Συσχετίζοντας τις συνθήκες, τις αδυναμίες και τα πλεονεκτήματα της πόλης προς τις συνθήκες του εξωτερικού περιβάλλοντος, προκύπτουν καταστάσεις έναντι των οποίων ενδείκνυται ορισμένες, στρατηγικού χαρακτήρα, κατευθυντήριες επιλογές και μέτρα πολιτικής. Οι επιλογές αυτές εξαρτώνται επίσης από την ένταση των συγκεκριμένων συνθηκών καθώς και το ρυθμό εξέλιξης που εμφανίζουν.

Με βάση τα παραπάνω διαμορφώνεται ο πίνακας που ακολουθεί που θα παρουσιάζει:

- Τους δυνατούς συνδυασμούς συνθηκών
- Τις πλέον ενδεικνυόμενες κατευθύνσεις στρατηγικής

Η παράθεση είναι εντελώς ενδεικτική, ενώ ακολουθούνται οι παρακάτω συμβολισμοί που προκύπτουν από τα αρχικά των αντίστοιχων λέξεων στα αγγλικά
O= ευκαιρίες, T = κίνδυνοι, S = πλεονεκτήματα και W = αδυναμίες.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.11
ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT

| | | |
|--|--|---|
| <p style="text-align: center;">ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT</p> | <p>ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ (S)</p> <p>S1. Αξιόλογη βιομηχανική δραστηριότητα S2. Στρατηγική θέση, κοντά στο κέντρο της Αθήνας και στο λιμάνι του Πειραιά S3. Σύνδεση με μεγάλους άξονες κυκλοφορίας S4. Λειτουργία εκπαιδευτικών, ιδρυμάτων S5. Κέντρο μεταφορών S6. Διάθεση εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού</p> | <p>ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ (W)</p> <p>W1. Περιοχή εκτός σχεδίου μέχρι πρόσφατα, θεσμική αβεβαιότητα W2. Βάνυση αστική ανάπτυξη W3. Παρανομίες και καταπατήσεις W4. Ελλείψεις σε ΚΧ και πράσινο W5. Απουσία βιοκλιματικού & ενεργειακού σχεδιασμού W6. Έλλειψη επαρκούς συστήματος αστικών συγκοινωνιών και έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα W7. Έλλειψη γης και συγκρούσεις χρήσεων γης W8. Περιβαλλοντική ρύπανση</p> |
| | <p>ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ (O)</p> <p>O1. Ολυμπιακοί 2004 O2. Μεταφορά των οχλουσών μονάδων O3. Κατασκευή τεχνικών υποδομών O4. Ανάπλαση της περιοχής με κατασκευή Κ.Χ. και πρασίνου O5. Κατασκευή Μετρό O6. Αναμενόμενη ένταξη στον άξονα του φυσικού αερίου O7. Ενοποίηση αρχαιολογικών χώρων</p> | <p>ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Αποκατάσταση/ Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος ▪ Μείωση της ρυπανσης-βελτίωση του περιβάλλοντος ▪ Μετεγκατάσταση οχλουσών βιομηχανιών ▪ Βιοκλιματικός σχεδιασμός ▪ Διευθέτηση αστικών λειτουργιών κυκλοφορίας |
| <p>ΑΠΕΙΛΕΣ (T)</p> <p>T1. Παραμονή οχλουσών δραστηριοτήτων T2. Αντιδράσεις βιομηχάνων και όμορων δήμων για την ανάπτυξη T3. Απαξίωση του Π.Δ για την ανάπτυξη της περιοχής T4. Έλλειψη ζωτικού χώρου για την οργάνωση και τον εκσυγχρονισμό της παραγωγικής διαδικασίας T5. Πολεοδομική αναρχία</p> | <p>ΕΠΙΦΥΛΑΚΤΙΚΟΤΗΤΑ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Κίνδυνος απόρριψης της μελέτης ανάπτυξης από την κοινωνία και την διοίκηση ▪ Συνεχιζόμενη υποβάθμιση του περιβάλλοντος | <p>ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΠΟΦΥΓΗΣ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Μείωση οικονομικής δραστηριότητας και συνακόλουθη αδιαφορία για το περιβάλλον ▪ Υπερεκμετάλλευση υφιστάμενων πόρων/ οι μηχανισμοί ελέγχου είναι υποτυπώδεις/ ανείρεση θετικών προσπαθειών για αναβάθμιση της περιοχής ▪ Εγκατάλειψη και αδιαφορία |

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Με βάση τους συνδυασμούς που περιγράψαμε παραπάνω προκύπτουν τέσσερις άξονες ή διαφορετικά, τέσσερα πιθανά σενάρια. Το πρώτο σενάριο, αναφέρεται σε μια δυναμική στρατηγική που θα αξιοποιήσει τις ευκαιρίες και τα πλεονεκτήματα και θα χαρακτηριστεί από γενναίες αποφάσεις και επιλογές. Υπό αυτό το πρίσμα που συνιστά μια αισιόδοξη θεώρηση, θα πρέπει να επιτευχθούν επιμέρους στόχοι και να εφαρμοστούν συγκεκριμένα μέτρα, προκειμένου να πραγματοποιηθεί η προσέγγιση του γενικού στόχου που είναι η βιώσιμη ανάπτυξη. Έτσι, το δυναμικό σενάριο συνίσταται από την αποκατάσταση/αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, την μείωση της ρύπανσης, την μετεγκατάσταση των οχλουσών βιομηχανιών και τον βιοκλιματικό σχεδιασμό. Ο συγκεκριμένος άξονας αποτελεί το επιλεγέν σενάριο και θα αναλυθεί διεξοδικά στη συνέχεια.

Το δεύτερο σενάριο, προκύπτει από τον συνδυασμό των μειονεκτημάτων και των ευκαιριών και επισημαίνει τα σημεία στα οποία θα πρέπει να αποδοθεί ιδιαίτερη προσοχή κατά την υλοποίηση της όποιας στρατηγικής. Δηλαδή ο ενεργειακός σχεδιασμός θα παραμείνει ελλιπής, το αστικό τοπίο δεν θα αποκατασταθεί ενώ η υποβαθμισμένη περιοχή του Ελαιώνα θα διατηρηθεί στην ίδια κατάσταση. Τότε θα έχουμε μια αναπαραγωγή των σημερινών μειονεκτημάτων ενώ τα οφέλη από τις ευκαιρίες θα εξαντληθούν σύντομα.

Το τρίτο σενάριο, προκύπτει από τον συνδυασμό των απειλών και των πλεονεκτημάτων και συνιστά επιφυλακτικότητα για το μέλλον, αφού ο κίνδυνος απόρριψης είναι ορατός και έχουμε συνεχιζόμενη υποβάθμιση του περιβάλλοντος.

Τέλος, το τέταρτο σενάριο είναι αυτό που πρέπει να αποφευχθεί πάση θυσία αφού είναι και το πιο απαισιόδοξο, και προκύπτει από τον συνδυασμό των μειονεκτημάτων και των απειλών που διαφαίνονται για την περιοχή. Το σενάριο αυτό ονομάζεται περιοχή αποφυγής και προβλέπει για το μέλλον την μείωση της οικονομικής δραστηριότητας και συνακόλουθη αδιαφορία για το περιβάλλον, την υπερεκμετάλλευση των υφιστάμενων πόρων, την υποτυπώδη δράση των μηχανισμών ελέγχου, την αναίρεση των θετικών προσπαθειών για την αναβάθμιση της περιοχής και τελικά την εγκατάλειψη και την αδιαφορία.

Η ανάλυση SWOT, ανέδειξε τον άξονα πάνω στον οποίο θα κινηθούν οι προτάσεις μας. Ο άξονας αυτός περιλαμβάνει πλήθος επιμέρους στόχων, αποφάσεων, παρεμβάσεων και δράσεων με κύριο την αποκατάσταση του αστικού περιβάλλοντος και επιμέρους την μείωση της ρύπανσης και η βελτίωση του περιβάλλοντος, η μετεγκατάσταση των οχλουσών βιομηχανιών, η διευθέτηση των αστικών λειτουργιών κυκλοφορίας και ο βιοκλιματικός σχεδιασμός.

Στην συνέχεια, η ανάλυση ειδικεύεται στους επιμέρους στόχους της στρατηγικής, την παρουσίαση των υποστόχων καθώς και την ανάλυση των προτεινόμενων μέτρων και μέσων παρέμβασης. Τα προτεινόμενα μέτρα πολιτικής σε συνδυασμό με τους αρμόδιους φορείς υλοποίησης, συνθέτουν το γενικό επιθυμητό πλαίσιο παρέμβασης. Η δημιουργία των παρακάτω στόχων έγινε στα πλαίσια που όρισαν οι εξής περιορισμοί:

A) Οι μελλοντικές χρήσεις γης και λειτουργίες του Ελαιώνα πρέπει να επιλεγούν ανάμεσα στις ήδη υπάρχουσες, ενώ οι μη επιλεγμένες χρήσεις και λειτουργίες θα μεταφερθούν. Είναι φανερό πως ο Ελαιώνας δεν μπορεί να δώσει απαντήσεις και λύσεις σε όλα τα προβλήματα της πρωτεύουσας: ανύπαρκτη υποδομή (βιομηχανική), υπερφόρτωση υπάρχοντος οδικού δικτύου, έλλειψη αποθηκευτικών χώρων, έλλειψη γης για κατοικία κ.τ.λ.

B) Οι επικερδείς ανεπτυγμένες περιοχές μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την οικονομική ενίσχυση της ανάπτυξης. Είναι ο μόνος τρόπος να αρθούν οι οικονομικοί περιορισμοί που προκύπτουν από την έλλειψη οικονομικής ενίσχυσης από το κράτος και την τοπική αυτοδιοίκηση.

Σύμφωνα με τους παραπάνω περιορισμούς, δύο βασικοί στόχοι έχουν τεθεί για το μέλλον του Ελαιώνα και εκφράζουν α) τις χωρικές προτεραιότητες μέσα στον Ελαιώνα, αλλά και εκτός των συνόρων του μέσα στα πλαίσια της ευρύτερης μητροπολιτικής περιοχής, και β) τις οικονομικές προτεραιότητες για ανάπτυξη της οικονομίας της περιοχής αλλά και της εθνικής οικονομίας. Οι στόχοι είναι η προστασία, η υποστήριξη και η ανανέωση των μη ρυπογόνων παραγωγικών δραστηριοτήτων και η ανάπτυξη και ανακατασκευή της περιοχής του Ελαιώνα για

περιβαλλοντική ανακούφιση του δυτικού τμήματος της πρωτεύουσας και εγκατάσταση πολιτιστικών δραστηριοτήτων.

Στον επόμενο πίνακα, παρουσιάζεται αναλυτικά το επιλεγέν σενάριο, και οι στόχοι για την περιοχή, μαζί με τις κατευθύνσεις τους και τα μέτρα τους. Ο βασικός στόχος για την περιοχή μελέτης είναι η αποκατάσταση και η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος. Ο στόχος αυτός υποδιαιρείται σε δύο επιμέρους οι οποίοι είναι η ανάπλαση και η αύξηση των παραγωγικών δραστηριοτήτων και η ανάπτυξη του περιβαλλοντικού προφίλ.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.12

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΤΟΧΩΝ

| Κεντρικός στόχος | Στόχοι | Κατευθύνσεις | Μέτρα |
|---|---|--|--|
| Αποκατάσταση και Αναβάθμιση του Αστικού Περιβάλλοντος | 1. Ανάπλαση και αύξηση των παραγωγικών δραστηριοτήτων | 1.1 Αναδιάρθρωση χρήσεων γης | Βιομηχανικοί Θύλακες, Εμπόριο κ Γραφεία, Μεταφορές, Κατοικία, Κοινοφελείς εγκαταστάσεις, Πράσινο Αθλητισμός & Εκπαίδευση. |
| | | 1.2 Διευθέτηση Αστικών Λειτουργιών και Κυκλοφορίας | Εκπόνηση συγκοινωνιακής μελέτης, Κατασκευή υποδομών, Αμαξοστάσιο μετρό, ΚΤΕΛ, Σταθμός ΟΣΕ. |
| | | 1.3 Αναδιοργάνωση μεταποιητικής δραστηριότητας | Οργάνωση Βιομηχανικών Θυλάκων. |
| | | 1.4 Μετεγκατάσταση σχολικών βιομηχανιών | Οικονομικά κίνητρα, οργανωμένοι χώροι υποδοχής |
| | 2. Ανάπτυξη Περιβαλλοντικού προφίλ | 2.1 Άρση και Αναστροφή Περιβαλλοντικής Υποβάθμισης | Χρήση του φυσικού αερίου, κατασκευή εγκαταστάσεων επεξεργασίας λυμάτων, εγκαταστάσεις βιολογικού καθαρισμού, σταθμός μεταφόρτωσης απορριμάτων, κέντρο συγκομιδής και επεξεργασίας τοξικών αποβλήτων. |
| | | 2.2 Βιοκλιματικός σχεδιασμός | Ηλιασμός & ηλιοπροστασία, Θερμική αδράνεια, Φυσικός αερισμός & δροσισμός. |

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

11. ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΛΑΙΩΝΑ-ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΜΕΤΡΑ

11.1 ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ - ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Η πρόταση μας βασίζεται στο αισιόδοξο σενάριο της δυναμικής στρατηγικής. Όπως ήδη τονίστηκε το σενάριο αυτό δεν είναι πολύ πιθανότερο από τα υπόλοιπα ωστόσο αποτελεί το σενάριο – στόχο που επιλέξαμε και με βάση αυτό θα κινηθούμε. Το επιλεγέν σενάριο έχει ως βασικό στόχο την αναβάθμιση και αποκατάσταση του αστικού περιβάλλοντος της περιοχής του Ελαιώνα, ο οποίος διαιρείται σε δύο σημαντικούς επιμέρους στόχους που είναι η ανάπτυξη περιβαλλοντικού προφίλ για την περιοχή και η αναβάθμιση των παραγωγικών δραστηριοτήτων και η προσέλκυση νέων. Η πρότασή μας χωρίζει τους δύο βασικούς στόχους σε υποστόχους, οι οποίοι αποτελούν και τους άξονες παρέμβασης για την συνολική ανάπλαση της περιοχής.

Η επιλογή των υποστόχων έγινε ύστερα από προσωπική εκτίμηση και θεώρηση της σοβαρότητας των προβλημάτων του Ελαιώνα σε συνδυασμό με την ανάλυση SWOT η οποία ανέδειξε τις δυνατότητες και τις αδυναμίες τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της περιοχής.

11.2 ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ

Ο πρώτος κύριος στόχος είναι η ανάπλαση και η αύξηση των παραγωγικών δραστηριοτήτων. Ο στόχος αυτός έχει δύο επιμέρους στόχους, την διευθέτηση των αστικών λειτουργιών και την μετεγκατάσταση των βιομηχανιών που θα αναλυθούν διεξοδικά παρακάτω. Κρίναμε σκόπιμο σε αυτό το σημείο να παραθέσουμε τον ορισμό της ανάπλασης και τις σχετικές ρυθμίσεις που ισχύουν σε αυτήν την περίπτωση.

Ο ορισμός της ανάπλασης μιας περιοχής σύμφωνα με το άρθρο 8 του νέου Οικιστικού Νόμου 2508/97 (ΦΕΚ 124Α) «περί βιώσιμης οικιστικής ανάπτυξης των πόλεων και των οικισμών της χώρας», είναι ο ακόλουθος: «Ανάπλαση περιοχής είναι το σύνολο των κατευθύνσεων, μέτρων, παρεμβάσεων και διαδικασιών πολεοδομικού, κοινωνικού, οικονομικού, οικιστικού και ειδικού αρχιτεκτονικού χαρακτήρα, που προκύπτουν από σχετική μελέτη και που αποσκοπούν κυρίως στη βελτίωση των όρων διαβίωσης των κατοίκων, τη βελτίωση του δομημένου περιβάλλοντος, την προστασία και ανάδειξη των πολιτιστικών, ιστορικών, μορφολογικών και αισθητικών στοιχείων και χαρακτηριστικών της περιοχής.»

Σαν περιοχές ανάπλασης πάλι σύμφωνα με τον Νέο Οικιστικό Νόμο θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν εκείνες οι περιοχές των εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων ή οριοθετημένων οικισμών, στις οποίες διαπιστώνονται προβλήματα υποβάθμισης ή αλλοίωσης του οικιστικού περιβάλλοντος που δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν μόνο με τις συνήθεις πολεοδομικές διαδικασίες της αναθεώρησης του σχεδίου πόλεως και των όρων και περιορισμών δόμησης. Η περιοχή ανάπλασης μπορεί να περιλαμβάνει μία ή περισσότερες πολεοδομικές ενότητες ή τμήματα πολεοδομικών ενοτήτων. Για να χαρακτηριστεί μία περιοχή ως περιοχή ανάπλασης πρέπει να συντρέχουν τουλάχιστον οι περισσότερες από τις παρακάτω κατηγορίες προβλημάτων:

α) Μεγάλες κτιριακές πυκνότητες ή μεγάλες ελλείψεις κοινόχρηστων χώρων και χώρων για κοινωφελείς εγκαταστάσεις.

β) Συγκρούσεις χρήσεων γης ή ανάγκη ριζικής αναδιάρθρωσης των χρήσεων γης, ανάλογα με τις δυνατότητες και προοπτικές της περιοχής.

γ) Έλλειψη προστασίας και ανάδειξης των ιστορικών, αρχαιολογικών και πολιτιστικών στοιχείων και δραστηριοτήτων της περιοχής.

δ) Εντεινόμενη υποβάθμιση της αισθητικής και εν γένει της ποιότητας του δομημένου περιβάλλοντος της περιοχής και των φυσικών της στοιχείων.

ε) Σοβαρά προβλήματα στο απόθεμα κατοικιών.

Στις περιπτώσεις που η περιοχή ανάπλασης δεν ορίζεται από το αντίστοιχο Γ.Π.Σ., Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. ή ρυθμιστικό σχέδιο, μπορεί να καθορισθεί με απόφαση του

υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εφόσον η ανάπλαση εναρμονίζεται με τις βασικές κατευθύνσεις του σχεδίου αυτού.

Ανάλογα με την ένταση της πολεοδομικής επέμβασης ιδίως στους οικοδομήσιμους χώρους (Ο.Τ.) της περιοχής, οι αναπλάσεις μπορούν να έχουν το παρακάτω περιεχόμενο και μορφή:

α) Ανασυγκρότηση δομημένης περιοχής ή και μεμονωμένου οικοδομικού τετραγώνου, η οποία κατά τις διαδικασίες του άρθρου 14 του παρόντος νόμου συνεπάγεται την αναδόμηση του μεγαλύτερου τουλάχιστον τμήματος της περιοχής.

β) Βελτίωση οικοδομήσιμων και κοινόχρηστων χώρων της περιοχής με επεμβάσεις στην εσωτερική διαρρύθμιση, στις χρήσεις, στις όψεις των κτιρίων, σε συμπληρωματικό εξοπλισμό τους με τους αναγκαίους χώρους και δίκτυα, στη διαμόρφωση, ενοποίηση και αισθητική αναβάθμιση των κοινόχρηστων χώρων και των ακάλυπτων χώρων των οικοδομικών τετραγώνων, κατασκευή των αναγκαίων υποδομών ή άλλων παρόμοιων βελτιώσεων.

γ) Βελτίωση της λειτουργίας του εξοπλισμού, της μορφής και αισθητικής των κοινόχρηστων χώρων, κοινωφελών εγκαταστάσεων και ακάλυπτων χώρων του οικοδομικού τετραγώνου.

Στο σημείο αυτό κρίνεται σκόπιμη η αναφορά στο άρθρο 12 του ίδιου νόμου σχετικά με τα μέσα των πολεοδομικών επεμβάσεων στις περιοχές αναπλάσεων: Η προκαταρκτική πρόταση ανάπλασης μπορεί να προβλέπει δικαίωμα προτίμησης υπέρ του φορέα ανάπλασης για την αγορά όλων των ακινήτων, δομημένων ή αδόμητων, που βρίσκονται στην περιοχή ανάπλασης ή σε τμήματά της, ή ορισμένων κατηγοριών ακινήτων, καθώς και τμημάτων κατ'όροφο ιδιοκτησίας ή ιδανικών μεριδίων. Στην περίπτωση αυτή, με πράξη του αρμόδιου για την έγκριση της προκαταρκτικής πρότασης οργάνου, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζονται τα όρια των ζωνών άσκησης του δικαιώματος προτίμησης και οι κατηγορίες ακινήτων, για τις οποίες ισχύει το δικαίωμα αυτό, σύμφωνα με τις προβλέψεις της εγκεκριμένης προκαταρκτικής πρότασης. Το δικαίωμα προτίμησης ασκείται κατά τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 55 του ν. 947/1979 Περί

οικιστικών περιοχών (ΦΕΚ 169 Α), από την έκδοση της παραπάνω πράξης έως την ολοκλήρωση του προγράμματος ανάπλασης και πάντως όχι πέραν της δεκαετίας από την έκδοση της πράξης αυτής, εφόσον κατά την κρίση του φορέα ανάπλασης η απόκτηση συγκεκριμένου ακινήτου εξυπηρετεί την εφαρμογή του προγράμματος.

Στις περιοχές ανάπλασης είναι δυνατόν να καθορίζονται ζώνες αποκατάστασης και ανανέωσης του κτιριακού πλούτου και αναβάθμισης, ανάδειξης και ενοποίησης των ελεύθερων χώρων.

Ο φορέας ανάπλασης μπορεί να γίνει κύριος ακινήτου εντός της περιοχής ανάπλασης μετά από ελεύθερες διαπραγματεύσεις. Το αντάλλαγμα μπορεί να είναι ίσης αξίας οικόπεδο ή κτίριο ή διαμέρισμα μέσα στην ίδια περιοχή ή εκτός αυτής. Για την ανταλλαγή αυτή μπορούν να χρησιμοποιηθούν δημοτικές εκτάσεις γης των περιοχών επέκτασης, του ίδιου δήμου ή κοινότητας. Η ανταλλαγή υλοποιείται με την πράξη εφαρμογής περιοχής επέκτασης, ένταξης ή αναμόρφωσης ή με την πράξη παραχώρησης νέων ιδιοκτησιών, όπως ορίζεται στο άρθρο 14 του παρόντος.

Η ανάπλαση μιας περιοχής αποτελεί δημόσια ωφέλεια και τα ακίνητα που βρίσκονται σε αυτήν απαλλοτριώνονται χάριν του σκοπού της ανάπλασης σύμφωνα με την πολεοδομική μελέτη ανάπλασης ή την προκαταρκτική πρόταση ανάπλασης υπέρ του οικείου Ο.Τ.Α. ή του φορέα ανάπλασης.

11.2.1 ΟΙ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΑΙΩΝΑ

Το προτεινόμενο σχέδιο για τον Ελαιώνα (βλέπε: Χάρτες χρήσεων γης 11,12,13) περιλαμβάνει ζώνες με τις εξής χρήσεις:

Α. Βιομηχανικοί Θύλακες: όπου θα περιλαμβάνονται βιομηχανία, βιοτεχνία, αποθήκες, γραφεία και μεταποιητικές δραστηριότητες. Στην ζώνη αυτή θα περιλαμβάνονται εκείνες οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις οι οποίες παραμένουν στον Ελαιώνα, δεν είναι οχλούσες και αναγκάζονται στην μετεγκατάσταση μέσα στα όρια της περιοχής σε οργανωμένους βιομηχανικούς θύλακες. Οι βιομηχανικοί θύλακες οργανώνονται σε περιοχές με υπάρχουσα σημαντική συγκέντρωση μεταποιητικής δραστηριότητας. Έτσι, η πρότασή μας είναι να διαμορφωθούν οι βιομηχανικοί θύλακες ως χωρικές μονάδες με πυρήνα τις βασικές υφιστάμενες, μεγάλης κλίμακας,

μεταποιητικές επιχειρήσεις εντός των ορίων του Ελαιώνα. Κάθε θύλακας θα περιλαμβάνει τις εκτάσεις των εν λειτουργία μονάδων, οι οποίες παραμένουν, και τις περιβάλλουσες οι οποίες αφού αναδιοργανωθούν, επαναποδίδονται σε βιομηχανικές χρήσεις. Οι χρήσεις αυτές περιλαμβάνουν κατά κύριο λόγο μετεγκαθιστάμενες μονάδες από άλλα σημεία του Ελαιώνα, οι οποίες απομακρύνονται για να διαμορφωθούν τα αντίστοιχα γήπεδα σε χώρους πρασίνου με την προϋπόθεση ότι:

α) δεν ανήκουν στις οχλούσες δραστηριότητες (χυτήρια, βυρσοδεψεία, επιμεταλλωτήρια, κεραμοποιεία) και β) διαθέτουν αξιόλογο κτιριακό και μηχανολογικό εξοπλισμό στην παρούσα θέση τους. Η οργάνωση αυτών των βιομηχανικών περιοχών αποσκοπεί στην ενθάρρυνση της μεταποιητικής δραστηριότητας, και της συνολικότερης αναβάθμιση και προστασίας του περιβάλλοντος.

Στην ζώνη των βιομηχανικών θυλάκων ορίζουμε ως άρτια τα γήπεδα εμβαδού μεγαλύτερου ή και ίσου με 2 στρ, αλλά θα υπάρχει η δυνατότητα να οικοδομούνται κατά παρέκκλιση και τα υφιστάμενα εφόσον έχουν εμβαδόν ίσο με 800 τ.μ. Ο συντελεστής δόμησης ορίζεται σε 0,8 για τα γήπεδα μεγαλύτερα των δύο στρ., 0,5 για τα γήπεδα που είναι 1-2 στρ. και 0,4 για τα μικρότερα του ενός στρέμματος. Τέλος την κάλυψη την ορίζουμε στο 50% .

Β. Ζώνη εμπορίου και γραφείων: όπου θα περιλαμβάνονται εμπορικές δραστηριότητες και εκθέσεις, χονδρεμπόριο, συνεργεία αυτοκινήτων. Η ζώνη αυτή χωροθετείται στην περίμετρο των βιομηχανικών θυλάκων έτσι ώστε να μην επηρεάζονται οι περιοχές κατοικίας που βρίσκονται στους γειτονικούς δήμους.

Γ. Ζώνη μεταφορικών υπηρεσιών: όπου θα περιλαμβάνονται οι μεταφορικές εταιρείες, οι αποθήκες και οι απαραίτητοι χώροι στάθμευσης για τις μεταφορές. Για τις μεταφορικές υπηρεσίες συστήνεται η μεταφορά τους και η ένωσή τους σε μία περιοχή κοντά στην Λαχαναγορά του Ρέντη.

Δ. Ζώνη κατοικίας: όπου θα περιλαμβάνεται γενική κατοικία. Σε αυτήν την ζώνη περιλαμβάνεται η ήδη υπάρχουσα κατοικία και είναι η περιοχή στην Αγ. Άννης, και η περιοχή Μαρκόνη. Οι εργατικές κατοικίες βρίσκονται σε άσχημη κατάσταση και συνιστούμε να φύγουν.

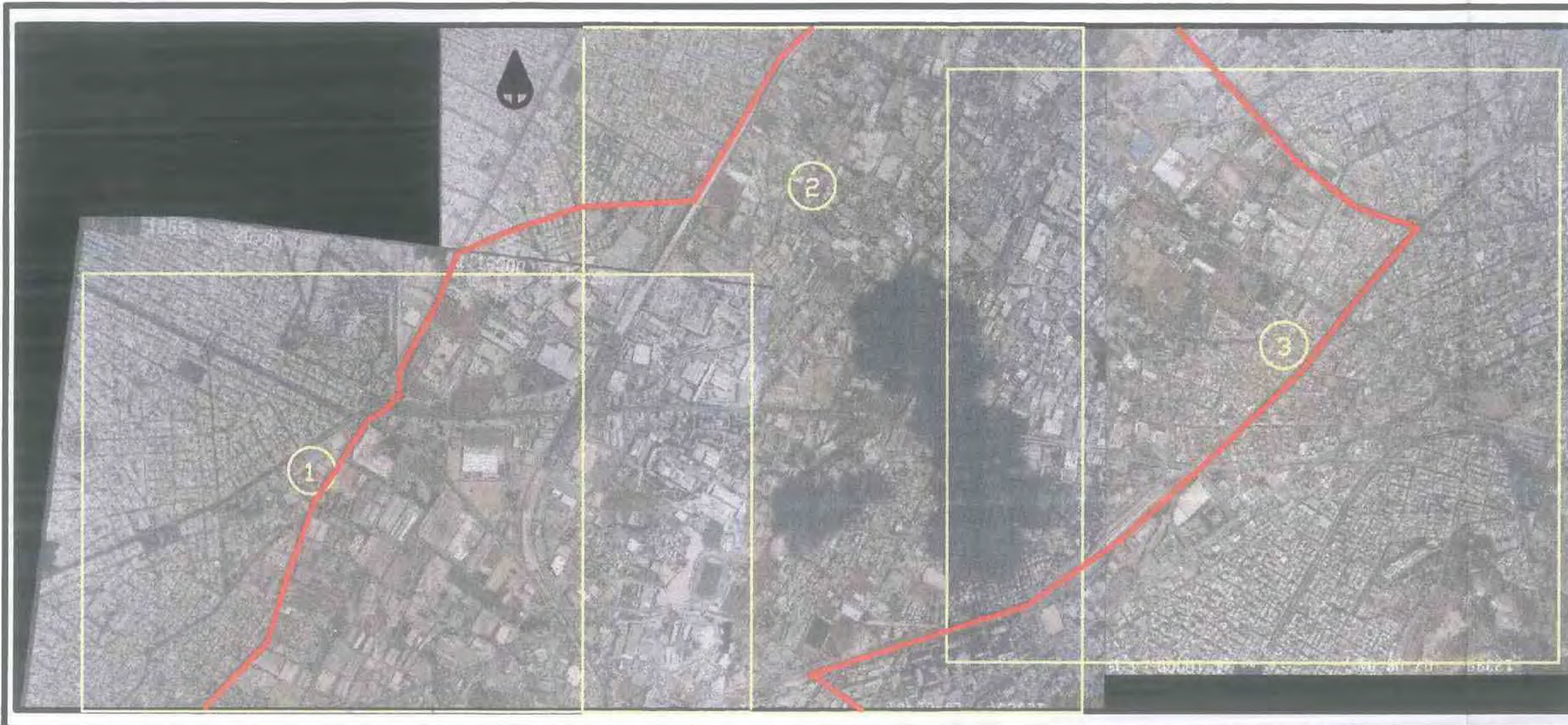
Ε. Κοινωφελείς εγκαταστάσεις: όπου θα περιλαμβάνονται οι υπάρχουσες δημόσιες υπηρεσίες και εγκαταστάσεις όπως είναι η ΔΕΗ, η λαχαναγορά, το νέο αμαξοστάσιο του μετρό, το ΚΤΕΛ κ.λ.π.

Ζ. Ζώνη πρασίνου, αθλητισμού, εκπαιδευτικών και πολιτιστικών χρήσεων. Η απόκτηση των χώρων πρασίνου, θα πραγματοποιηθεί κυρίως από τις οφειλόμενες εισφορές σε γη σύμφωνα με τον νόμο. Επειδή όμως οι συγκεκριμένοι χώροι πρασίνου διαμορφώνονται σε μια βιομηχανική περιοχή η οποία είναι απομονωμένη από τις περιοχές κατοικίας, με τους μεγάλους οδικούς άξονες να αποτελούν ισχυρά φράγματα υπάρχει ο κίνδυνος να αποτελέσουν στο μέλλον νεκρούς χώρους. Για να αποφύγουμε αυτήν την κατάσταση, προτείνουμε να εγκατασταθούν εκεί χρήσεις αθλητισμού, εκπαίδευσης και πολιτιστικές δραστηριότητες με μικρό όμως Συντελεστή Δόμησης ίσο με 0,1 έτσι ώστε να μην αλλοιωθεί το κυρίαρχο χαρακτηριστικό που είναι το πράσινο. Τέλος, η διαμόρφωση και η συντήρησή του θα γίνει από τον Φορέα Ανάπτυξης για τον Ελαιώνα ο οποίος έχει συσταθεί.

Οι χρήσεις αυτές προκύπτουν από τον συνδυασμό των προτεινόμενων χρήσεων στο Π.Δ. 1049/95 και στις παλαιότερες προτάσεις που έχουν γίνει για τον Ελαιώνα καθώς και σε προσωπικές μας εκτιμήσεις.

Η λογική της κατανομής στον χώρο των χρήσεων γης είναι να λύσουμε το πρόβλημα των ασύμβατων χρήσεων μεταξύ τους και της υποβάθμισης τελικά του περιβάλλοντος. Για τον λόγο αυτό χωροθετούμε όλες τις βιομηχανικές χρήσεις στους βιομηχανικούς θύλακες. Επίσης η ζώνη πρασίνου και κοινόχρηστων χώρων αναπτύσσεται σε όλη την έκταση του Ελαιώνα όπου αυτό ήταν δυνατό, ενώ οι ζώνες εμπορίου και μεταφορικών υπηρεσιών αναπτύσσονται κυρίως κατά μήκος των μεγάλων οδικών αξόνων

Η λογική χωροθέτησης που ακολουθήσαμε ήταν η βαθμιαία χωροθέτηση χρήσεων με κλιμάκωση προς ηπιότερες όσο πλησιάζουμε στην περίμετρο της περιοχής. Έτσι έχουμε, περιοχές κατοικίας ύστερα ήπιας μορφής μεταποίηση και παροχής υπηρεσιών και τέλος έντονη βιομηχανική δραστηριότητα.



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞ

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ

ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞ

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: Η ΑΝΑΠΛΑΣ
ΕΛΑΙΩΝΑ ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙ**

ΦΟΙΤΗΤΡΙΕΣ: ΓΙΑΝΝΙΟΥ ANNA
ΓΚΑΡΤΖΟΥ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ: ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ Δ. - ΔΕΦΝ

ΧΑΡΤΗΣ: 10

**ΘΕΜΑ ΧΑΡΤΗ: ΑΕΡΟΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ ΠΙ
ΕΛΑΙΩΝΑ - ΚΑΤΑΜΕΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΕΡ
ΥΠΟΕΝΟΤΗΤΕΣ**

ΚΑΙΜΑΚΑ: 1:30.000

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2003



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΟΡΙΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ
-  ΒΙΟΜΗΧ. ΘΥΛΑΚΕΣ
-  ΖΩΝΗ ΕΜΠΟΡΙΟΥ & ΓΡΑΦΕΙΩΝ
-  ΖΩΝΗ ΜΕΤΑΦ. ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
-  ΚΑΤΟΙΚΙΑ
-  ΚΟΙΝΟΦΕΛΕΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ
-  ΖΩΝΗ ΠΡΑΣΙΝΟΥ, ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΩΝ & ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΩΝ
ΧΡΗΣΕΩΝ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: Η ΑΝΑΠΛΑΣΗ
ΤΟΥ ΕΛΑΙΩΝΑ
ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΕΣ: ΓΙΑΝΝΙΟΥ ΑΝΝΑ
ΓΚΑΡΤΖΟΥ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ

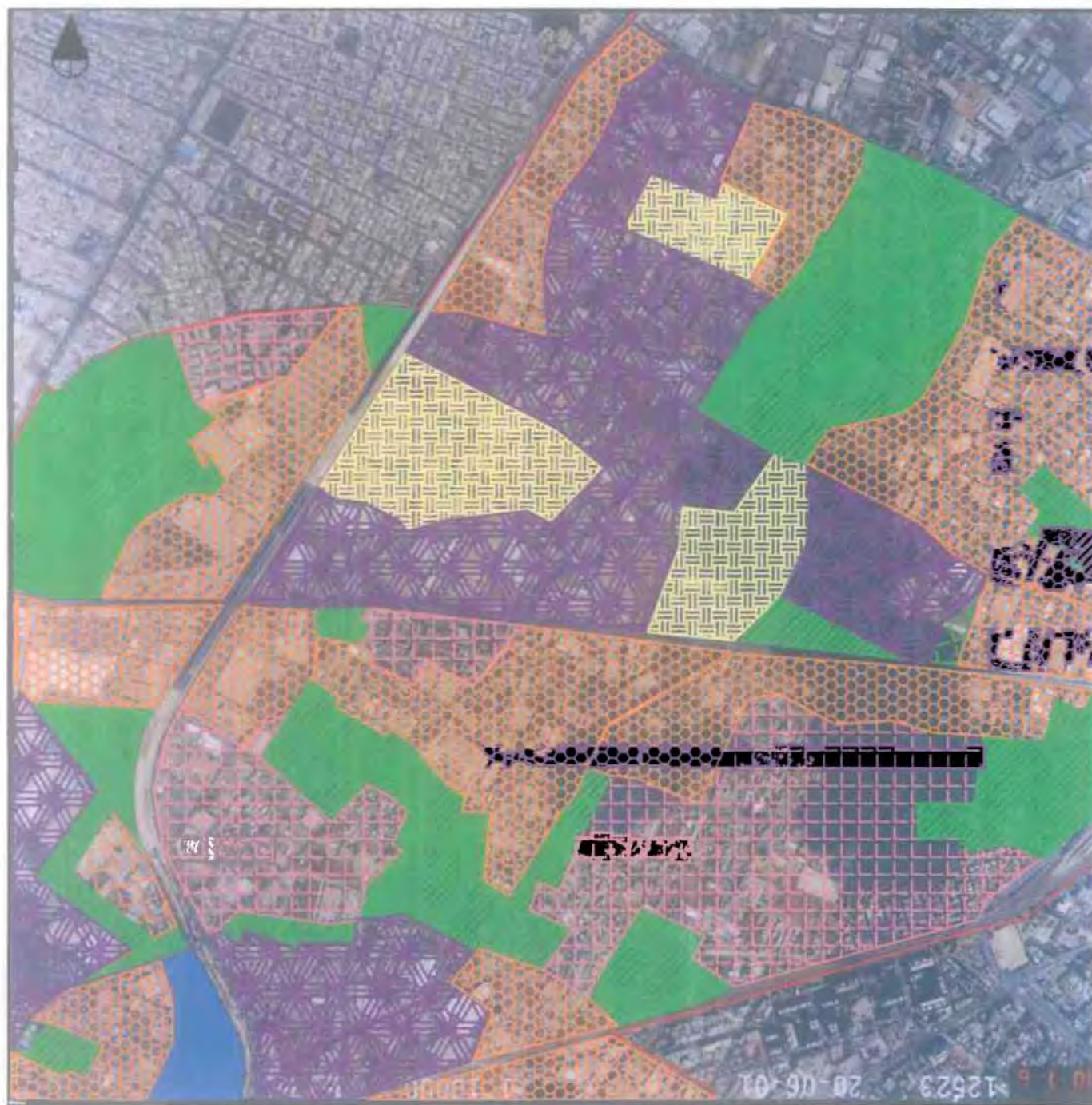
ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ: ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ Δ. - ΔΕΦΝΕΡ Α.

ΧΑΡΤΗΣ: 11








ΘΕΜΑ ΧΑΡΤΗΣ: ΧΑΡΤΗΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ
ΠΕΡΙΟΧΗΣ 1

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:10.000

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2003



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΟΡΙΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ
-  ΒΙΟΜΗΧ. ΘΥΛΑΚΕΣ
-  ΖΩΝΗ ΕΜΠΟΡΙΟΥ & ΓΡΑΦΕΙΩΝ
-  ΖΩΝΗ ΜΕΤΑΦ. ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
-  ΚΑΤΟΙΚΙΑ
-  ΚΟΙΝΟΦΕΛΕΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ
-  ΖΩΝΗ ΠΡΑΣΙΝΟΥ, ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΩΝ & ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΩΝ
ΧΡΗΣΕΩΝ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: Η ΑΝΑΠΛΑΣΗ
ΤΟΥ ΕΛΑΙΩΝΑ
ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΕΣ: ΠΙΑΝΝΙΟΥ ANNA
ΓΚΑΡΤΖΟΥ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ: ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ Δ. - ΔΕΦΝΕΡ Α.

ΧΑΡΤΗΣ: 12

ΘΕΜΑ ΧΑΡΤΗ: ΧΑΡΤΗΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ
ΠΕΡΙΟΧΗΣ 2

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:10.000

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2003



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΟΡΙΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ
-  ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΘΗΛΑΚΕΣ
-  ΖΩΝΗ ΕΜΠΟΡΙΟΥ & ΓΡΑΦΕΙΩΝ
-  ΖΩΝΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
-  ΖΩΝΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ
-  ΚΟΙΝΩΦΕΛΕΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ
-  ΖΩΝΗ ΠΡΑΣΙΝΟΥ, ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΩΝ & ΠΟΛ. ΧΡΗΣΕΩΝ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: Η ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ
ΕΛΛΙΩΝΑ
ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ**

ΦΟΙΤΗΤΡΙΕΣ: ΓΙΑΝΝΙΟΥ ANNA
ΓΚΑΡΤΖΟΥ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ: ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ Δ.-ΔΕΦΝΕΡ Α.

**ΧΑΡΤΗΣ: 13
ΧΑΡΤΗΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ 3**

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:10000

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2003

11.2.2 ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Ο Ελαιώνας κατέχει στρατηγική θέση στην περιοχή της πρωτεύουσας αφού συνδέει την Αθήνα με τον Πειραιά και αποτελεί σημαντικό κέντρο μεταφορών και συγκοινωνιακός κόμβος. Η περιοχή του Ελαιώνα διασχίζεται από μεγάλους οδικούς άξονες όπως είναι η Ιερά Οδός, η Πέτρου Ράλλη, η Κηφισού και η Λεωφόρος Αθηνών οι οποίοι και οριοθετούν την περιοχή. Όμως η κατάσταση στο εσωτερικό οδικό δίκτυο είναι ιδιαίτερα κακή. Η διοχέτευση της κίνησης στο εσωτερικό του Ελαιώνα γίνεται μέσω τριών βασικών συλλεκτήριων οδών που είναι η Αγ. Άννης, η Ορφέως και η Σπ. Πάτση. Το υπόλοιπο οδικό δίκτυο χαρακτηρίζεται από σοβαρά προβλήματα, ενώ οι δευτερεύοντες σημασίας οδοί είναι σε άθλια κατάσταση.

Για την αντιμετώπιση των προβλημάτων της κυκλοφοριακής κατάστασης προτείνουμε αρχικά την εκπόνηση συγκοινωνιακής μελέτης για την περιοχή. Η συγκοινωνιακή μελέτη θα έχει ως σκοπό την αναγνώριση των προβλημάτων της κυκλοφορίας, και μελετώντας τους κυκλοφοριακούς φόρτους θα προτείνει τρόπους με τους οποίους θα αντιμετωπιστεί η κατάσταση και θα επιτύχουμε την αποσυμφόρηση των οδικών αξόνων.

Ένα δεύτερο ιδιαίτερα σημαντικό μέτρο για την αναβάθμιση της περιοχής είναι και η κατασκευή των απαραίτητων τεχνικών υποδομών όπως είναι οι επισκευές και οι διαπλατύνσεις των ήδη υπαρχόντων δρόμων, ή η διάνοιξη νέων όπου χρειάζονται. Εξάλλου από την προσωπική επαφή που είχαμε κατά την επίσκεψή μας στην περιοχή με τους ανθρώπους που εργάζονται εκεί είναι πως δεν νοείται ανάπλαση της περιοχής χωρίς πρώτα να επισκευαστεί το οδικό δίκτυο. Επίσης, κρίνεται απαραίτητο να συνδεθεί η περιοχή με τους γύρω δήμους μέσω συχνών δρομολογίων των αστικών συγκοινωνιών.

Στην περιοχή αναμένεται να κατασκευαστεί το νέο αμαξοστάσιο και σταθμός του μετρό τα οποία θα εξυπηρετούν την γύρω περιοχή, και νέος σταθμός των υπεραστικών ΚΤΕΛ ο οποίος θα συνενώσει τους προϋπάρχοντες.

Ακόμη, από την περιοχή διέρχονται οι γραμμές του ΟΣΕ οι οποίες όμως δεν εξυπηρετούν την βιομηχανική δραστηριότητα της περιοχής παρόλο που την

διασχίζουν, αφού δεν υπάρχει κανένας σταθμός εντός αυτής και καμία τοπική διακλάδωση φορτοεκφόρτωσης βαγονιών εκτός από αυτήν που βρίσκεται στην κεντρική λαχαναγορά του Ρέντη. Για τους λόγους αυτούς προτείνουμε την κατασκευή σταθμού μέσα στα όρια της περιοχής και τοπικής διακλάδωσης για την εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών των βιομηχανικών δραστηριοτήτων. Η κατασκευή αυτήν θα ανακουφίσει το σύνολο της περιοχής από τους κυκλοφοριακούς φόρτους που δημιουργούν οι μεταφορικές εταιρείες και θα αναβαθμίσει αισθητά το περιβάλλον της περιοχής.

11.2.3 ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΜΕΤΑΠΟΙΗΤΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ

Ο στόχος της αναδιοργάνωσης της μεταποιητικής δραστηριότητας στον Ελαιώνα είναι η προστασία, η ενίσχυση και ο εκσυγχρονισμός της παραγωγικής δραστηριότητας με έμφαση στην μεταποίηση και μπορεί να επιτευχθεί με την οργάνωση βιομηχανικών θυλάκων στις περιοχές που έχουν σημαντική συγκέντρωση μεταποιητικής δραστηριότητας. Ο απώτερος στόχος αυτής της πρότασης είναι να μην χάσει ο Ελαιώνας τον χαρακτήρα του αλλά να ενισχυθούν οι παραγωγικές δραστηριότητες.

Οι βιομηχανικοί θύλακες θα οργανωθούν με πυρήνα τις ήδη υπάρχουσες, μεγάλης κλίμακας μεταποιητικές επιχειρήσεις και τις εκτάσεις των βασικών βιομηχανικών μονάδων και τις περιβάλλουσες εκτάσεις οι οποίες αφού οργανωθούν θα αποδίδονται σε βιομηχανική χρήση. Στους βιομηχανικούς θύλακες θα εγκαθίστανται βιομηχανικές χρήσεις υπό κάποιες προϋποθέσεις οι οποίες είναι: οι επιχειρήσεις δεν ανήκουν στους προβληματικούς περιβαλλοντικά κλάδους (οχλούσες δραστηριότητες: βυρσοδεψεία, χυτήρια επιμεταλλωτήρια, κεραμοποιεία), και διαθέτουν ήδη αξιόλογο κτιριακό και μηχανολογικό εξοπλισμό.

Η οργάνωση αυτών των βιομηχανικών θυλάκων θα ενθαρρύνει τόσο την μεταποιητική δραστηριότητα όσο και θα αναβαθμίσει το περιβάλλον. Ταυτόχρονα ο αποκλεισμός από τους βιομηχανικούς θύλακες των κλάδων εκείνων που είναι ρυπογόνοι (και οι οποίοι στην συνέχεια προτείνεται να μετεγκατασταθούν), η

θέσπιση κανονισμών λειτουργίας με αυστηρούς όρους περιβαλλοντικής προστασίας και η λειτουργία εγκαταστάσεων επεξεργασίας αποβλήτων είναι αναγκαίες συνθήκες για την αναβάθμιση του περιβάλλοντος. Έτσι η θεσμοθέτηση των βιομηχανικών περιοχών θα αποτελέσει έναν μηχανισμό στήριξης της νόμιμης μεταποιητικής δραστηριότητας και ανάσχεσης της παράνομης.

Παράλληλα όλες οι μεταφορικές εταιρείες οι οποίες βρίσκονται διάσπαρτες στην περιοχή του Ελαιώνα και σε εγκαταστάσεις που θα χαρακτηρίζονταν πολλές φορές ακόμα και επικίνδυνες, θα συγκεντρωθούν όλες σε μία περιοχή κοντά στην λαχαναγορά του Ρέντη όπου θα βρίσκονται και κοντά σε κεντρικές οδικές αρτηρίες αλλά και θα μπορούν να έχουν μεγαλύτερους αποθηκευτικούς χώρους.

11.2.4 ΜΕΤΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΟΧΛΟΥΣΩΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΩΝ

Στις οχλούσες δραστηριότητες του Ελαιώνα, περιλαμβάνονται τα βυρσοδεψεία, τα χυτήρια και επιμεταλλωτήρια, τα βαφεία αυτοκινήτων και επίπλων, τα μπαταριάδικα, οι μονάδες αναγέννησης ορυκτέλαιων και η ΕΤΜΑ. Η απομάκρυνση των παραπάνω δευτερογενών δραστηριοτήτων από τον Ελαιώνα, οι οποίες είναι υπεύθυνες για σημαντικές ποσότητες εκπεμπόμενων αέριων ρύπων και τοξικών υγρών αποβλήτων είναι ένας σημαντικότερος στόχος για το πρόγραμμα της ανάπλασης της περιοχής.

Αναλυτικότερα, τα βυρσοδεψεία και οι μονάδες επεξεργασίας δέρματος, είναι στην πλειοψηφία τους μονάδες μικρού μεγέθους που απασχολούν λίγο προσωπικό. Τα επιμεταλλωτήρια και τα χυτήρια που βρίσκονται στην περιοχή είναι επίσης μικρές μονάδες αλλά ιδιαίτερα ρυπογόνες και η απομάκρυνσή τους θα βελτιώσει αισθητά το περιβάλλον της περιοχής. Το ίδιο ισχύει και για τις υπόλοιπες οχλούσες δραστηριότητες εκτός της ΕΤΜΑ (εταιρία παραγωγής rayon) η οποία αποτελεί την σημαντικότερη πηγή ρύπανσης για τον Ελαιώνα. Η απομάκρυνση της ΕΤΜΑ, θα απελευθερώσει μια τεράστια έκταση (110 στρμ. περίπου) στην καρδιά του Ελαιώνα, η οποία μπορεί να αξιοποιηθεί για χώρος πρασίνου ή για την κατασκευή πάρκου.

Συγχρόνως με την μετεγκατάσταση των οχλουσών δραστηριοτήτων κρίνεται

σκόπιμο να απομακρυνθούν και οι εκτατικές δραστηριότητες από την περιοχή. Οι δραστηριότητες αυτές, παρόλο που είναι ημιυπαίθριες δεσμεύουν σημαντική έκταση μέσα στην περιοχή και η απομάκρυνσή του θα βοηθήσει στην περιβαλλοντική αναβάθμιση της περιοχής. Η κατηγορία αυτήν συμπεριλαμβάνει χρήσεις όπως είναι οι μάντρες υλικών, τα συνεργεία και οι σταθμοί αυτοκινήτων και οι υπαίθριες ή ημιυπαίθριες αποθήκες. Οι παραπάνω δραστηριότητες υποβαθμίζουν την ποιότητα του περιβάλλοντος και έχουν αυξημένο βαθμό συμμετοχής στην κυκλοφοριακή φόρτιση του Ελαιώνα.

Τέλος πιστεύουμε ότι για την αποφυγή διαμαρτυριών και αντιδράσεων εκ μέρους των κλάδων που θα απομακρυνθούν από την περιοχή, θα πρέπει να δωθούν από το κράτος κάποια κίνητρα. Τα κίνητρα αυτά θα πρέπει να είναι κυρίως οικονομικά όπως για παράδειγμα κάποια μείωση φόρων, αλλά και επιχειρηματικά κίνητρα όπως για παράδειγμα αισθητά αναβαθμισμένοι και οργανωμένοι χώροι υποδοχής αυτών των κλάδων.

11.3 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΠΡΟΦΙΛ

Ο δεύτερος σημαντικός στόχος για την περιοχή είναι η περιβαλλοντική αναβάθμιση και η αντιμετώπιση των υπαρχόντων προβλημάτων. Ο στόχος αυτός υποδιαιρείται σε δύο επιμέρους οι οποίοι είναι η αντιμετώπιση με άμεσα μέτρα της περιβαλλοντικής υποβάθμισης της περιοχής και ο σχεδιασμός για μια μακροχρόνια περιβαλλοντική πολιτική, ο οποίος πραγματοποιείται με την βοήθεια του βιοκλιματικού σχεδιασμού. Στα επόμενα κεφάλαια αναλύονται διεξοδικά τα προτεινόμενα μέτρα για την άρση και αναστροφή της περιβαλλοντικής υποβάθμισης και ο βιοκλιματικός σχεδιασμός.

11.3.1 ΑΡΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΣΤΡΟΦΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗΣ

Για την αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών προβλημάτων προτείνονται μέτρα τα οποία θα οδηγήσουν σε άμεση ανακούφιση την περιοχή. Για την μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τις βιομηχανίες, προτάθηκε η χρήση του φυσικού αερίου στις μεγάλες βιομηχανικές μονάδες αλλά και ο έλεγχος των καύσεων σε όλες τις μονάδες, την μετεγκατάσταση κάποιων κλάδων και την εφαρμογή τεχνολογίας αντιρρύπανσης. Τα μέτρα αυτά σε συνδυασμό με την σωστή χωροθέτηση των βιοτεχνικών θυλάκων και την ανάπτυξη χώρων πρασίνου είναι δυνατόν να βελτιώσουν κατά πολύ την ποιότητα του αέρα.

Το πρόβλημα των υγρών αποβλήτων είναι επίσης πολύ σοβαρό διότι η ανεξέλεγκτη απόρριψη των λυμάτων σε ανοικτά ρέματα και σε ακατάλληλους βόθρους έχει προκαλέσει την ρύπανση των υπόγειων υδάτων αλλά και του εδάφους. Βέβαια για το πρόβλημα αυτό προτείνουμε την δημιουργία εγκαταστάσεων επεξεργασίας των λυμάτων.

Αρχικά προτείνουμε για την μείωση των εκπεμπόμενων ρύπων από τις βιομηχανικές καύσεις, την χρήση φυσικού αερίου ως καύσιμο, γεγονός που θα ελαχιστοποιήσει σε ικανοποιητικό βαθμό τις εκπομπές καπνού, CO₂, SO₂ και NO. Ήδη στην περιοχή υπάρχουν κάποιες βιομηχανίες οι οποίες χρησιμοποιούν το φυσικό αέριο όπως η ΑΜΣΤΕΑ και η ΠΙΕΤΑΛΟΥΔΑ.

Για την ρύπανση από τις διάφορες παραγωγικές διεργασίες προτείνουμε την μεταφορά εκτός της περιοχής του Ελαιώνα των κλάδων που επιβαρύνουν το περιβάλλον με τοξικά απόβλητα και ρύπους, όπως για παράδειγμα είναι τα χυτήρια, τα επιμεταλλωτήρια και οι μονάδες έτοιμου σκυροδέματος.

Για τα υγρά απόβλητα, ήδη υπάρχουν κάποιες μεγάλες βιομηχανίες οι οποίες έχουν εγκαταστήσει μονάδες πλήρους επεξεργασίας των αποβλήτων τους. Όπως είναι η ΑΜΣΤΕΑ. Για τις μεσαίες μονάδες θα πρέπει τουλάχιστον να εξοπλιστούν με συστήματα προεπεξεργασίας των αποβλήτων τους πριν την διάθεσή τους στα δίκτυα της ΕΥΔΑΠ. Τώρα όσον αφορά τις μικρού μεγέθους μονάδες, επειδή ο εξοπλισμός

τους με τέτοιες εγκαταστάσεις είναι οικονομικά ασύμφορος για αυτές, προτείνεται η δημιουργία μιας κεντρικής μονάδας επεξεργασίας των αποβλήτων αυτών η οποία θα μπορούσε να περιλαμβάνει και εγκαταστάσεις βιολογικού καθαρισμού.

Τέλος όσον αφορά τα στερεά απόβλητα, έχει προβλεφθεί στην περιοχή ένας χώρος 18 στρεμμάτων για την εγκατάσταση ενός σταθμού μεταφόρτωσης απορριμμάτων, ο οποίος όμως έχει να αντιμετωπίσει την δυσφορία των κατοίκων της περιοχής. Με τον τρόπο αυτό και καλύτερη εξυπηρέτηση θα έχουν οι γύρω περιοχές αλλά και θα βοηθηθεί πολύ η αποκομιδή των απορριμμάτων. Λόγω της ύπαρξης τοξικών αποβλήτων στην περιοχή, πιστεύουμε ότι θα ήταν σκόπιμη η δημιουργία ενός κέντρου συγκομιδής και επεξεργασίας των τοξικών αποβλήτων, τα οποία θα φυλάσσονται σε ειδικούς χώρους, θα επεξεργάζονται και στην συνέχεια θα απομακρύνονται εκτός περιοχής.

11.3.2 Ο ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Ο βιοκλιματικός σχεδιασμός είναι εκείνος ο σχεδιασμός για κτίρια και υπαίθριους χώρους ο οποίος προτείνει τρόπους για εξοικονόμηση και παραγωγή ενέργειας με τρόπους φιλικούς προς το περιβάλλον και με την μικρότερη δυνατή ρύπανση. Ο στόχος του βιοκλιματικού σχεδιασμού είναι να προσφέρει την αντιστροφή των αρνητικών επιπτώσεων με παράλληλη δημιουργία ευνοϊκών μικροκλιματικών συνθηκών.

Στο επίπεδο του σχεδιασμού οι βασικοί στόχοι και αρχές του βιοκλιματικού σχεδιασμού είναι ο ηλιασμός και η ηλιοπροστασία, η θερμική αδράνεια και ο φυσικός αερισμός και δροσισμός. Οι παράμετροι που χαρακτηρίζουν τους παραπάνω στόχους στο σχεδιασμό των υπαίθριων χώρων μιας πόλης είναι το πράσινο, το υδάτινο στοιχείο σε οποιαδήποτε μορφή του, τα μορφολογικά χαρακτηριστικά του αστικού ιστού και τέλος οι φυσικές ιδιότητες των επιφανειών και των δομικών τους υλικών.

Ο βιοκλιματικός σχεδιασμός προτείνεται για το σύνολο του Ελαιώνα, και οι αρχές του να διέπουν κάθε μελλοντική κατασκευή κτιρίων ή διάνοιξη κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου.

11.4 ΟΙ ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΛΑΙΩΝΑ

Είναι σημαντικό για την πρόταση της ανάπλασης του Ελαιώνα εκτός από το να τεθούν οι στόχοι, να προταθούν οι υπεύθυνοι φορείς για την εκπλήρωσή τους έτσι ώστε το σχέδιο να έχει εφαρμογή.

Οι κοινωνικές και εκπαιδευτικές ομάδες περνάνε πολύ από τον χρόνο τους στην περιοχή και θα μπορούσαν να συμβάλλουν στην ανάπλασή της. Όμως οι κοινωνικές ομάδες που εμπλέκονται είναι πολλές με αποτέλεσμα κάθε μια να δίνει την δική της εκδοχή στο πρόβλημα του Ελαιώνα. Αντιπροσωπευτικό παράδειγμα αποτελεί η σύγκρουση των απόψεων που εκφράζονται από μεγάλες βιομηχανίες και μικρές βιοτεχνίες, καθώς οι πρώτοι θεωρούν υπεύθυνους για την υποβάθμιση του περιβάλλοντος τις μικρές επιχειρήσεις ενώ οι δεύτεροι υποστηρίζουν πως οι μεγάλες μονάδες είναι υπεύθυνες για το κυκλοφοριακό και την μόλυνση.

Η πιθανότητα για εμπλοκή των ιδιωτικών επιχειρήσεων και οργανισμών δεν ενδείκνυται γιατί υπάρχουν συγκρουόμενες απόψεις οι οποίες δεν μπορούν να υπερνικηθούν. Οι δημόσιες υπηρεσίες και οργανισμοί μπορούν να συμμετέχουν στην διαδικασία λήψης αποφάσεων για την περιοχή.

Η τοπική αυτοδιοίκηση θα μπορούσε να συμμετάσχει σε μια πολιτική για το μέλλον του Ελαιώνα, αλλά η περιοχή χωρίζεται σε πέντε διαφορετικούς δήμους με αποτέλεσμα να υπάρχουν διαφωνίες και διαφορές όσον αφορά τα σημαντικότερα προβλήματα και τους τρόπους αντιμετώπισής τους. Επίσης οι απόψεις της τοπικής αυτοδιοίκησης περιορίζονται στα στενά όρια των περιοχών της αρμοδιότητάς τους και καθορίζονται από το συμφέρον των εκάστοτε διοικήσεων με αποτέλεσμα να μην υπάρχει συμφωνία απόψεων.

Ο Φορέας Ανάπτυξης που έχει συσταθεί για την περιοχή αλλά μέχρι στιγμής δεν έχει αναλάβει δράση για την περιοχή, είναι ο μόνος φορέας που είναι αποκλειστικά αρμόδιος για την περιοχή.

Παρατηρούμε σε αυτό το σημείο πως είναι δύσκολο να προσεγγιστούν οι κατάλληλοι φορείς και επιτύχουμε την συμφωνία όσον αφορά την περιοχή του Ελαιώνα. Αυτός, πιστεύουμε είναι και ο λόγος που η περιοχή του Ελαιώνα παραμένει

μέχρι σήμερα υποβαθμισμένη παρόλο που έχουν εκπονηθεί αρκετές μελέτες και έχουν θεσμοθετηθεί σχέδια νόμου συγκεκριμένα για την περιοχή.

11.5 ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΤΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ

Ολοκληρώνοντας την πρότασή μας για την ανάπλαση του Ελαιώνα πιστεύουμε πως πρέπει να υπάρξουν κάποιες βασικές προϋποθέσεις για την επιτυχία του προγράμματος οι οποίες είναι οι δομικές αλλαγές σε διαχειριστική και κοινωνική συνοχή. Συγκεκριμένα:

1) Οι αλλαγές στην δομή και στο περιεχόμενο του νομικού συστήματος.

Το σύστημα σήμερα χαρακτηρίζεται από σοβαρές ελλείψεις: πολυπλοκότητα, εκτελεστικές ελλείψεις και αναποτελεσματικότητα στόχων αστικού σχεδιασμού, που και δίνει έμφαση μόνο σε δύο παράγοντες, τους ιδιοκτήτες γης και την πολιτεία. Η νομοθεσία πρέπει να αλλάξει έτσι ώστε να μην εμπλέκεται με παρεκκλίσεις ή απαιτήσεις. Επιπρόσθετα, το νομικό κείμενο πρέπει να διευρυνθεί έτσι ώστε να εμπεριέχει ολόκληρο το εύρος των χωροταξικών ζητημάτων.

2) Η προαγωγή και ο εκσυγχρονισμός της βάσης πληροφοριών του γεωγραφικού και κοινωνικοοικονομικού χώρου, με πρόσφατα στατιστικά στοιχεία και άλλες απαραίτητες πληροφορίες.

Η συστηματική και διαρκής ερευνητική δραστηριότητα στα παραπάνω επιστημονικά πεδία είναι απαραίτητη για την απόκτηση της απαιτούμενης πληροφορίας.

3) Αλλαγές στην δημόσια διοίκηση που αποσκοπεί στην οικονομική ενίσχυση των μεγάλης κλίμακας χωρικών επεμβάσεων.

Η οικονομική ενίσχυση αυτών των προγραμμάτων όταν προέρχεται αποκλειστικά από εισφορές των ιδιοκτητών γης (εισφορά σε γη και χρήμα) δεν είναι ποτέ αποτελεσματική για αυτό τον σκοπό. Νέοι τρόποι οικονομικής ενίσχυσης πρέπει να προταθούν, έτσι ώστε οι νέες φόρμες της διαχείρισης να δράσουν αποτελεσματικά

στις επιχειρήσεις. Αυτές οι καινοτομίες πρέπει να υποστηριχθούν από ένα ανανεωμένο νομικό σύστημα.

4) Η μεταστροφή της κοινής γνώμης, στην βάση του δημόσιου οφέλους και των μακροχρόνιων (σε αντίθεση με των βραχυχρόνιων) αρχών.

5) Το δίκτυο των κοινωνικών φορέων σε συνεργασία με τους ακαδημαϊκούς ερευνητές. Μέσα σε αυτά τα δίκτυα, οι κοινοί στόχοι –ξεπερνούν ή ενσωματώνουν διάφορες απόψεις και πλευρές- μπορούν να διαμορφωθούν και να αποφασιστούν οι πιο αποτελεσματικοί τρόποι επέμβασης.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Το πρόβλημα του Ελαιώνα είναι ένα θέμα που έχει απασχολήσει πλήθος επιστημόνων και φορέων τα τελευταία 20 χρόνια. Για τον Ελαιώνα έχουν γίνει πολλές μελέτες είτε από κρατικούς φορείς είτε από ιδιωτικά γραφεία, και έχουν θεσπιστεί μια πληθώρα νομοθετικών ρυθμίσεων. Το περίεργο ήταν πως μια περιοχή η οποία βρίσκεται δίπλα στο κέντρο της Αθήνας και περιλαμβάνει τόσες δραστηριότητες, να μην έχει μπει στο σχέδιο πόλης και να μην έχει γίνει μια τυπική έστω οργάνωση της περιοχής. Ο Ελαιώνας είναι μια περιοχή με συγκεντρωμένη αξιόλογη βιομηχανία για την περιοχή της πρωτεύουσας, η οποία μόλις τα τελευταία χρόνια μπήκε στο σχέδιο πόλης.

Η κομβική του θέση είναι το σημαντικότερο πλεονέκτημά του, ενώ η υποβάθμιση του περιβάλλοντος και η άναρχη ανάπτυξή του τα σημαντικότερα μειονεκτήματά του. Μέσα από την εργασία μας προσπαθήσαμε να προτείνουμε λύσεις στα προβλήματα που απασχολούν τον Ελαιώνα και να αποσυμφορήσουμε κάπως την διαδικασία ανάπλασής του με κάποιες νέες προτάσεις.

Η γενικότερη διαπίστωσή μας είναι πως ο Ελαιώνας έχει αφευθεί στο να βρει τον δρόμο μόνος του αφού η διαδικασία ένταξής του στο σχέδιο πόλης που θεσμοθετήθηκε με το Π.Δ. 1049/95 προχωρά με πολύ αργούς ρυθμούς. Παράλληλα όπως και σε κάθε περίπτωση που ανακατεύονται πολλοί διαφορετικοί φορείς, η ασυμφωνία των διαφόρων κρατικών φορέων πάνω σε καίρια ζητήματα της περιοχής, οδηγεί στην αναβολή εφαρμογής όλων των προηγούμενων μελετών.

Από την επιτόπια έρευνα που κάναμε στην περιοχή μελέτης, διαπιστώσαμε πως ελάχιστες παρεμβάσεις έχουν γίνει από το 1995 οπότε και η περιοχή εντάχθηκε στο σχέδιο πόλης μέχρι σήμερα. Επίσης, ο προτεινόμενος σε όλες τις μελέτες Φορέας Ανάπτυξης για τον Ελαιώνα, συστάθηκε πρόσφατα και ακόμα δεν έχει παρουσιάσει έργο. Η κατάσταση της περιοχής παραμένει άθλια και είναι εμφανής η έλλειψη βασικών τεχνικών υποδομών.

Οι προτάσεις και τα μέτρα που προτείνουμε για την περιοχή του Ελαιώνα προκύπτουν κυρίως από την μελέτη όλων των σχετικών άρθρων και προτάσεων που

έχουν προταθεί κατά καιρούς για την περιοχή, από την επιτόπια έρευνά μας και συζήτηση με αρμόδιους φορείς αλλά και από την μελέτη αντίστοιχων διεθνών αναπλάσεων υποβαθμισμένων περιοχών. Η πρόταση μας βασίστηκε στο γεγονός ότι η περιοχή θα κρατήσει τον μεταποιητικό της χαρακτήρα, τις βιομηχανίες και αρκετές από τις υπάρχουσες χρήσεις, αλλά θα βελτιωθούν σημαντικά οι υποδομές και θα αυξηθούν οι κοινόχρηστοι χώροι και οι χώροι πρασίνου. Αναλυτικότερα, προτείνουμε ο κεντρικός στόχος της μελέτης να είναι η αποκατάσταση και αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και οι επιμέρους στόχοι να είναι η ανάπτυξη και η αύξηση των παραγωγικών δραστηριοτήτων και η ανάπτυξη περιβαλλοντικού προφίλ. Οι στόχοι αυτοί αναλύονται σε επιμέρους κατευθύνσεις όπως είναι η αναδιάρθρωση των χρήσεων γης, η διευθέτηση των αστικών λειτουργιών και της κυκλοφορίας, η αναδιοργάνωση της μεταποιητικής δραστηριότητας, η μετεγκατάσταση των οχλουσών βιομηχανιών, η άρση και αναστροφή της περιβαλλοντικής υποβάθμισης και ο βιοκλιματικός σχεδιασμός.

Όσον αφορά την αναδιάρθρωση των χρήσεων γης για τον Ελαιώνα προτείνουμε νέες χρήσεις οι οποίες φαίνονται στους χάρτες της πρότασης και προτείνεται να οριοθετηθούν βιομηχανικοί θύλακες, εμπόριο και γραφεία, κατοικία, κοινωφελείς εγκαταστάσεις και πράσινο.

Για την διευθέτηση των αστικών λειτουργιών και της κυκλοφορίας, προτείνεται η εκπόνηση συγκοινωνιακής μελέτης, η κατασκευή των απαραίτητων τεχνικών υποδομών όπως είναι οι δρόμοι, το αμαξοστάσιο του μετρό, ο νέος σταθμός του ΟΣΕ και η μεταφορά των ΚΤΕΛ σε έναν καινούργιο σταθμό.

Για την αναδιοργάνωση της μεταποιητικής δραστηριότητας προτείνεται η οργάνωση μέσα στον Ελαιώνα βιομηχανικών θυλάκων για την μετεγκατάσταση εκεί όλων των κλάδων που δεν αναγκάζονται σε μεταφορά τους. Για τις οχλούσες βιομηχανίες και δραστηριότητες προτείνεται η μετεγκατάστασή τους σε οργανωμένους χώρους υποδοχής εκτός της περιοχής του Ελαιώνα, και επίσης η παροχή οικονομικών κινήτρων και οργανωμένων χώρων υποδοχής για την διευκόλυνση των μετεγκατεστημένων κλάδων.

Με στόχο την εκπλήρωση του δεύτερου στόχου που είναι η ανάπτυξη περιβαλλοντικού προφίλ για την περιοχή έχουμε δύο κατευθύνσεις που είναι η άρση και αναστροφή της περιβαλλοντικής υποβάθμισης και ο βιοκλιματικός σχεδιασμός. Αναλυτικότερα για την άρση και αναστροφή της περιβαλλοντικής υποβάθμισης προτείνεται η χρήση του φυσικού αερίου από τις βιομηχανίες, η κατασκευή μονάδας επεξεργασίας λυμάτων, η εγκατάσταση βιολογικού καθαρισμού, ένας σταθμός μεταφόρτωσης των απορριμμάτων της περιοχής και η κατασκευή κέντρου συγκομιδής και επεξεργασίας των τοξικών αποβλήτων.

Τέλος, προτείνεται να χρησιμοποιηθούν οι αρχές του βιοκλιματικού σχεδιασμού για την κατασκευή ανοιχτών χώρων και πρασίνου. Με τον τρόπο αυτό, το περιβάλλον της περιοχής θα βελτιωθεί και θα επιτύχουμε καλύτερες συνθήκες τόσο για τους εργαζόμενους στην περιοχή όσο και για τους κατοίκους της.

Ως τελικό συμπέρασμα από αυτήν την εργασία προκύπτει πως ο απώτερος στόχος δεν είναι να γίνει η περιοχή ένα απέραντο πάρκο αλλά αντιθέτως να παραμείνουν κάποιες μεταποιητικές δραστηριότητες και να ενισχυθεί ο δευτερογενής τομέας. Ο στόχος είναι να αναβαθμιστεί η περιοχή, να κατασκευαστούν οι απαραίτητες τεχνικές υποδομές και να βελτιωθεί η περιβαλλοντική κατάσταση της περιοχής, έτσι ώστε να είναι ευχάριστη η παραμονή εκεί των εργαζομένων, των σπουδαστών και των κατοίκων της. Ο Ελαιώνας θα μπορούσε να αποτελέσει ένα κέντρο μεταποίησης και γραφείων για ολόκληρη την περιοχή της πρωτεύουσας. Η προσωπική μας εκτίμηση είναι πως ο Ελαιώνας δεν πρέπει να χάσει τον χαρακτήρα του, αλλά να φύγουν μόνο οι οχλούσες και οι ιδιαίτερα ρυπογόνες δραστηριότητες. Έτσι ο Ελαιώνας θα αποτελέσει σημείο συνάντησης και εξυπηρέτησης πληθώρας δραστηριοτήτων δίχως να επιβαρύνεται το περιβάλλον και δεν θα υπάρξει σύγκρουση χρήσεων γης.

Ως εν δυνάμει πολεοδόμοι, κρίνουμε πως η εμπειρία που αποκομίσαμε από την εκπόνηση αυτής της εργασίας είναι ιδιαίτερα σημαντική αφού η ενασχόλησή μας με μια ιδιαίτερα δύσκολη περιοχή μας έφερε αντιμέτωπους με την κρατική αδιαφορία αλλά και την ασυμφωνία μεταξύ των διαφόρων φορέων οι οποίοι ενδιαφέρονται για τα ατομικά τους συμφέροντα και όχι για το γενικότερο καλό της περιοχής.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΑΕΚΑΝΟΠΕΔΙΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ

1. ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ - ΕΞΕΛΙΞΗ

Τα πρώτα ίχνη ζωής και κατοίκησης στην Αθήνα παρουσιάζονται γύρω στα 4.000 π.Χ., στην προχωρημένη νεολιθική περίοδο. Δεν υπάρχουν ωστόσο πολλές λεπτομέρειες ούτε για αυτή την εποχή, ούτε για τους επόμενους αιώνες. Η συνεχής κατοίκηση στον ίδιο χώρο είχε ως αποτέλεσμα να σκεπάζονται σε κάθε φάση τα παλαιότερα τεκμήρια ζωής και δραστηριότητας από τα νεότερα. Πάντως, βασικός πυρήνας της πόλης που αναπτύχθηκε σιγά-σιγά στο Λεκανοπέδιο στάθηκε ο βράχος της Ακρόπολης. Τα ακόλουθα ιστορικά στοιχεία αναφέρονται μέσα στην εγκυκλοπαίδεια 'Ελευθερουδάκης'.

1.1 ΝΕΟΛΙΘΙΚΟΙ ΧΡΟΝΟΙ

Ο νεολιθικός οικισμός της Αθήνας αναπτύχθηκε γρήγορα γύρω από την Ακρόπολη και ξεπερνούσε σε έκταση ακόμη και την κατοικημένη περιοχή της μινωικής Κνωσού, ενώ θεωρείται ο μεγαλύτερος της ανατολικής Μεσογείου.

Από τα διάφορα ευρήματα συμπεραίνεται ότι για την κατασκευή των εργαλείων οι άνθρωποι αυτής της εποχής χρησιμοποιούσαν πυριτόλιθο, οψιανό και απλές πέτρες. Η καλλιέργεια της γης τους έδινε λίγα σιτηρά, κυρίως κριθάρι και άφθονες ελιές, συκίες, λαχανόκηπους, μελίτσια και λιγοστή κτηνοτροφία. Τις ανάγκες τους σε νερό τις κάλυπταν από την πηγή του Ασκληπιείου στη ΝΔ πλευρά της Ακρόπολης ή από την Εμπεδώ στο ΒΔ φρύδι του Ιερού Βράχου καθώς και από πηγάδια που άνοιγαν στις ίδιες αυτές περιοχές. Χρησιμοποιώντας από νωρίς τον πηλό της Αττικής κατασκεύαζαν ωραία αγγεία. Λάτρευαν τη γυναικεία θεά της γονιμότητας που την παρίσταναν σε πήλινα ή λίθινα ειδώλια σαν γυναίκα.

Εκτός από τον οικισμό γύρω από την Ακρόπολη, που είναι άγνωστο αν ήταν ενιαίος, υπήρχε και άλλος, αρκετά παλιός, στην Ακαδημία Πλάτωνος. (Ελευθερουδάκης, τόμος πρώτος)1.4.2. Εποχή του χαλκού

Στην πρώτη εποχή του χαλκού (πρωτοελλαδική), μέσα στην τρίτη χιλιετία π.Χ., οι οικισμοί της Αθήνας είναι διάσπαρτοι και ο πληθυσμός της σημειώνει

αύξηση. Επίσης, την εποχή αυτή αυξάνουν οι παράλιοι οικισμοί (στον Άγιο Κοσμά, στη Ραφήνα, στον Μαραθώνα, κ.ά.).

Στη Ραφήνα αρχίζει η κατεργασία του χαλκού τον οποίο, όπως και τον οψιανό, τον εισάγουν. Η επεξεργασία του χαλκού γινόταν στους παράλιους οικισμούς οι οποίοι κατόπιν τροφοδοτούσαν την Αθήνα με χάλκινα όπλα και εργαλεία. Κατά τα άλλα οι ασχολίες των κατοίκων δεν διαφέρουν από της προηγούμενης περιόδου.

Στη μεσοελλαδική εποχή (2000-1580 π.Χ.), όπου άρχισαν να παρουσιάζονται κίνδυνοι από την πλευρά της θάλασσας, διαπιστώνεται αύξηση του πληθυσμού στο κέντρο, γύρω από την Ακρόπολη. Έτσι στο χώρο της Αγοράς των Ιστορικών χρόνων φαίνεται πως υπήρχε ολόκληρος οικισμός με πυκνή μάλιστα κατοίκηση, όπως συμπεραίνεται από τις μεγάλες επιχώσεις που δημιουργήθηκαν από τους πεσμένους τοίχους των σπιτιών. Κατοίκηση παρουσιάζεται και στη βόρεια και δυτική πλαγιά του Αρείου Πάγου. Στα δυτικά της Ακρόπολης η κατοίκηση φτάνει ως τον Κεραμεικό, ενώ στα ανατολικά φτάνει στο λόφο του Ολυμπίου.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα της τεχνικής σκέψης της εποχής εκείνης αποτελούν οι τρεις πρώτοι δρόμοι που σχηματίστηκαν ακολουθώντας την ιδιομορφία του εδάφους, οι οποίοι διατηρήθηκαν μέσα στους αιώνες και χρησιμοποιούνται μέχρι σήμερα:

- Ένας από την Αγορά προς το Δίπυλο και την Ακαδημία Πλάτωνος.
- Δεύτερος από τη νότια πλατεία της μετέπειτα Αγοράς προς την Ακρόπολη (η οδός των Παναθηναίων των ιστορικών χρόνων).
- Τρίτος στην νότια πλευρά της Ακρόπολης.

Η Αθήνα κατά τους υπολογισμούς του Ι. Τραυλού, ως τον 13ο αιώνα π.Χ. είχε έκταση μικρότερη από 90.000 m² (Ελευθερουδάκης, τόμος πρώτος)

1.2 ΜΥΚΗΝΑΪΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ – ΣΥΝΟΙΚΙΣΜΟΣ

Στην υστεροελλαδική ή μυκηναϊκή περίοδο (1580-1100), σταδιακά η Αθήνα ολοένα αύξανε σε σημασία. Τον 13ο αιώνα, εκτός από το βασίλειο των Αθηνών, υπάρχουν και άλλα μικρά βασίλεια στην Αττική που αναπτύχθηκαν με βάση τη μορφολογία του εδάφους, όπως η Κεκροπία, η Τετράπολη του Μαραθώνα, η Επακρία, η Δεκέλεια, η Αφίδναι, ο Θορικός, η Βραυρώνα, ο Κύθηρος, η Κηφισιά, κλπ. Την περίοδο του Θησέα όλα αυτά τα βασίλεια ενώνονται με την ισχυρότερη Αθήνη ή Κραναά ή Κεκροπία που γίνεται το κέντρο της Αττικής και φέρει πλέον το όνομα ΑΘΗΝΑΙ.

Από την εποχή αυτή και έπειτα διαμορφώνονται διάφοροι νέοι δρόμοι, που οδηγούν από το κέντρο στους διάφορους συνοικισμούς της Αττικής και η έκταση της πόλης αυξάνει. Έρχονται έτσι οι επίσημες οικογένειες των παλαιών ισχυρών τοπαρχών της Αττικής, ενώ οι παλαιές μικρές πόλεις τους μεταβάλλονται σε αγροτικά κέντρα.

Την εποχή αυτή κατασκευάστηκε η Βόρεια Κρήνη, από τα επιβλητικότερα έργα των προϊστορικών χρόνων, πίσω σχεδόν από το Ερεχθείο. Είχε μεγάλο βάθος και χρησιμοποιήθηκε, όπως υπολογίζεται, για μια εικοσιπενταετία. (Ελευθερουδάκης, τόμος πρώτος)

1.3 ΠΡΩΙΜΟΙ ΧΡΟΝΟΙ

Μετά το συνοικισμό του Θησέα, η Ακρόπολη λεγόταν "Πόλις", ενώ "Αστυ" ή "Κάτω πόλις" ήταν η Αγορά και ο υπόλοιπος κατοικήσιμος χώρος, του οποίου η έκταση είναι ακόμα άγνωστη, αφού ο χώρος σκεπάζεται από νεότερα κτίσματα.

Τα νεκροταφεία που ανασκάφτηκαν στον Κεραμικό, στον Αγοραίο Κεραμικό και στην περιοχή του Ολυμπείου, δείχνουν αύξηση του πληθυσμού κατά τα λεγόμενα υπομυκηναϊκά χρόνια (1100-1025 π.Χ.). Καταλύεται ο θεσμός της βασιλείας και την εξουσία παίρνουν οι πλούσιοι γαιοκτήμονες, οι "άριστοι", και το διοικητικό κέντρο

από την Ακρόπολη μεταφέρεται στο Άστυ. Η Ακρόπολη έμεινε αποκλειστικά αφιερωμένη στους θεούς-προστάτες της πόλης, βασικά στην Αθηνά.

Την εποχή αυτή τα υλικά δόμησης είναι ακόμα πολύ σαθρά, υπάρχει έλλειψη μετάλλων και μόνο το σίδηρο κυριαρχεί.

Η ύδρευση των κατοίκων γίνεται πάντοτε από τις πηγές στους πρόποδες της Ακρόπολης ή από πηγάδια. Στον χώρο της πλατείας Συντάγματος η ύπαρξη ενός λαξευμένου αγωγού και ενός πηγαδιού οδήγησαν στην υπόθεση πως θα πρέπει να υπήρχε εκεί κάποιο Ιερό Άλσος. Πάντως δεν πρέπει να παραγνωρίζεται το γεγονός ότι για την ύδρευση θα πρέπει να χρησιμοποιούσαν τον Ιλισό και τον Ηριδανό. (Αντωνίου, Β. , 2000)

1.4 Η ΕΠΟΧΗ ΤΗΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ (ΑΡΧΑΪΚΟΙ ΧΡΟΝΟΙ)

Στην εποχή του Σόλωνος, σύμφωνα με τις πληροφορίες των αρχαίων πηγών, γίνεται η πρώτη προσπάθεια να οργανωθεί πολεοδομικά ο χώρος γύρω από την Ακρόπολη. Ότι είναι γνωστό για το πολεοδομικό της αρχαίας Αθήνας αυτών των χρόνων είναι στοιχειώδες, γιατί εξαιτίας της περιορισμένης ανασκαφικής έρευνας είναι πολύ λίγες οι γνώσεις μας. Οι δρόμοι δεν ήταν κανονικοί, ενώ υπήρχαν και τότε αυθαιρεσίες στη δόμηση, διάφορες υπερβάσεις, που η ύπαρξή τους συμπεραίνεται από τους αυστηρούς οικοδομικούς κανονισμούς που εξέδωσε ο Ιππίας. Προς το τέλος του 6ου π.Χ. αιώνα κατασκευάστηκε επίσης στα νότια του Ολυμπίου προς τον Ιλισό η Εννεάκρουνος Κρήνη της Καλλιρρόης.

Σπουδαία προσφορά για την Αθήνα υπήρξε το λεγόμενο Πεισιστράτειο υδραγωγείο. Το υδραγωγείο αυτό ξεκινούσε από την πεδιάδα του Ιλισού, παίρνοντας νερό από τον ποταμό και τις πλαγιές της Πεντέλης. Στη συνέχεια ο αγωγός του διχαζόταν σε δύο άλλους, από τους οποίους ο ένας περνούσε από τους βόρειους πρόποδες της Ακρόπολης φτάνοντας στη ΝΑ Κρήνη, ενώ ο άλλος περνούσε από τους νότιους πρόποδες της Ακρόπολης για να καταλήξει στην περιοχή της Πνύκας. Το υδραγωγείο ήταν όρυγμα που είχε βάθος 1,30-1,50 μέτρα και πλάτος γύρω στα 0,65 του μέτρου. Ήταν λαξευμένο στο βράχο και όπου δεν υπήρχε βράχος

χρησιμοποιούντο σωλήνες, μήκους 0,60 του μέτρου και διαμέτρου 19-22 εκατοστά, που στηρίζονταν σε λαξευτούς παρόλιθους, ενώ κατά διαστήματα υπήρχαν αεραγωγοί. Σε κάθε σωλήνα υπήρχε μια μικρή τρύπα που έκλεινε με πήλινο πώμα, μέσω της οποίας ήταν δυνατόν να γίνεται καθαρισμός. Το σημαντικό αυτό έργο χρησιμοποιήθηκε για πολλές εκατονταετίες.

Θα πρέπει να υποθέσει κανείς πως υπήρχαν πάντοτε οι ίδιοι δρόμοι που συνέδεαν την Αθήνα με τα περίχωρα, καθώς και την πόλη με τα διάφορα μέρη της Ελλάδας. Στα τέλη του 5ου π.Χ. αιώνα, κατά τους υπολογισμούς του Ι. Τραυλού, οι κάτοικοι της Αθήνας είναι περίπου 36.000. (Αντωνίου, Β. , 2000)

1.5 ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1834-1981

Η Ελλάδα τυπικά κηρύχθηκε ανεξάρτητο κράτος με το Πρωτόκολλο του Λονδίνου της 3/2/1830. Όταν το 1834 η Αθήνα ανακηρύχθηκε πρωτεύουσα του ελληνικού βασιλείου, δεν ήταν παρά μια εγκαταλειμμένη πόλη με μόλις 12.000 κατοίκους. Όσο για τον Πειραιά, το μεγάλο λιμάνι της αρχαιότητας, δεν αποτελούσε παρά μια άγρια ακτή με λίγες καλύβες και δίχως όνομα (σύμφωνα με τις περιγραφές του 1834).

Έτσι, σε εθνικό επίπεδο, από ερειπωμένη κωμόπολη το 1830, η Αθήνα έχει εξαπλωθεί σήμερα σε ολόκληρο το Λεκανοπέδιο. Στην εξέλιξη αυτή, σημαντικό ρόλο έπαιξαν οι διοικητικές διαιρέσεις της συνολικής αθηναϊκής περιοχής σε δήμους και κοινότητες. Με αυτή την έννοια η Αθήνα συγκεντρώνει σήμερα το 31% περίπου του ελληνικού πληθυσμού, ποσοστό ασύγκριτα υψηλότερα από κάθε άλλη ευρωπαϊκή πρωτεύουσα.

Από οικονομική άποψη, το Λεκανοπέδιο των Αθηνών συγκεντρώνει τη μισή περίπου βιομηχανική απασχόληση και το μισό "τριτογενή" τομέα της χώρας. Χαρακτηριστικό αποτελεί το ότι στην Αθήνα κατευθύνονται οι μισές ετήσιες ιδιωτικές επενδύσεις και το τέταρτο περίπου των δημοσίων επενδύσεων.

Ο συνωστισμός εργοστασίων και βιοτεχνιών μέσα στο Λεκανοπέδιο, ιδιαίτερο το δυτικό, συνέβαλε σημαντικά στην επιδείνωση των περιβαλλοντικών συνθηκών. Γενικά, χαρακτηρίζεται από μικτές χρήσεις γης, όπου οι μικροεπιχειρήσεις του “περιφερειακού” τομέα της αστικής οικονομίας συνυπάρχουν με την κατοικία και δημιουργούν ένα “μωσαϊκό” οικονομικής δραστηριότητας.

Στα προβλήματα αυτά του Λεκανοπεδίου πρέπει να προστεθούν η εντατική και συνήθως άναρχη οικοδόμηση, η δραματική μείωση του πράσινου και η προοδευτική συνολική ρύπανση και μόλυνση του περιβάλλοντος. (Αντωνίου, Β. , 2000)

1.6 ΝΕΩΤΕΡΑ ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

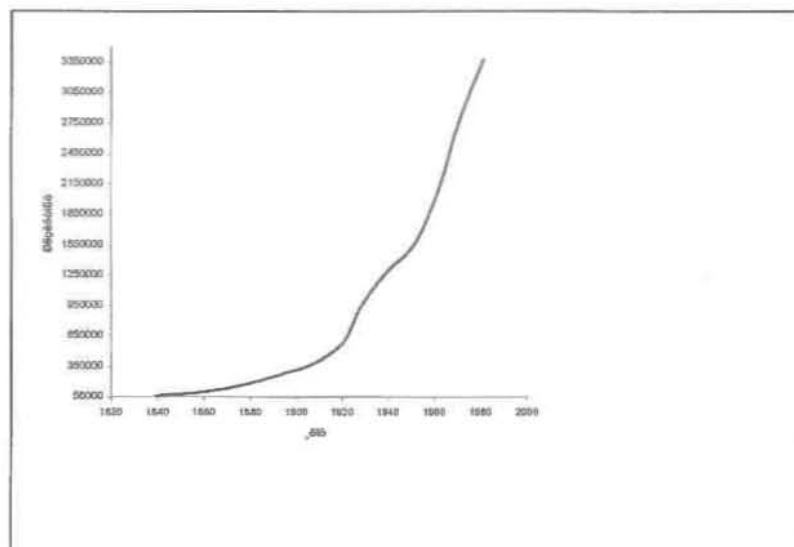
Ο Νομός Αττικής και Βοιωτίας αναγνωρίστηκε το 1833, επί Καποδίστρια, και περιελάμβανε τις επαρχίες (1) Αίγινας, (2) Μεγαρίδας, (3) Θηβών και (4) Λειβαδειάς.

Οι μεγάλες πόλεις της Αττικής ήταν η Αθήνα με το επίνειό της τον Πειραιά και η Ελευσίνα. Η Αττική, στα ιστορικά χρόνια ξεκίνησε διαιρούμενη σε 4 φυλές και στη συνέχεια κατά τον Κλεισθένη σε 10, που υποδιαιρούντο σε 174 Δήμους. Οι Δήμοι συντάσσονταν σε τριτύες, χωρισμένες γεωγραφικά στο Άστυ (που περιλάμβανε την Αθήνα, τον Πειραιά και τα γειτονικά μέρη), στη Μεσόγαια (τις ορεινές δηλαδή περιοχές και την πεδιάδα των Μεσογείων) και στην Παραλία (τα Αττικά παράλια).

Στην 1/12/1834 πρωτεύουσα της Ελλάδος ορίστηκε η Αθήνα. Έκτοτε, πολλές φορές τροποποιήθηκε ο πολιτικός - γεωγραφικός χάρτης της Αττικής, στον οποίο από το 1972, ο Νομός Αττικής με έκταση 3.808km² υποδιαιρείται σε 4 διαμερίσματα, της Αθήνας, του Πειραιά, της Δυτικής Αττικής και της Ανατολικής Αττικής.

Στην απογραφή του 1981, ο Νομός Αττικής περιελάμβανε 61 Δήμους, 75 Κοινότητες και 372 οικισμούς με συνολικό πληθυσμό 3.369.424 κατοίκους και κατέχει την 1η θέση μεταξύ των Νομών της Ελλάδας ήτοι 884,8 κάτοικοι/km². Η εξέλιξη του πληθυσμού φαίνεται στο διάγραμμα που ακολουθεί.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΤΗΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ



ΠΗΓΗ: ΑΝΤΩΝΙΟΥ Β. ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΗ ΔΙΑΤΡΙΒΗ, 2000

2 ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΑ ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΟΛΟΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

2.1. ΓΕΝΙΚΑ

Το κλίμα του Λεκανοπεδίου των Αθηνών, όπως και ολόκληρης της Ελλάδας, ανήκει στο μεσογειακό τύπο κλίματος. Επομένως εμφανίζει κατά τη χειμερινή κυρίως περίοδο τα χαρακτηριστικά του κλίματος των εύκρατων ζωνών και κατά τη θερινή τα χαρακτηριστικά του κλίματος των υποτροπικών ζωνών των υψηλών πιέσεων. Χαρακτηρίζεται από μικρά ετήσια ύψη βροχής, βροχερή περίοδο, κυρίως το χειμώνα και ξηρά περίοδο κυρίως το καλοκαίρι, από καλοκαίρια θερμά ή και με καύσωνα, από

χειμώνες ήπιους που συχνά τους διακόπτουν περίοδοι πολύ καλού ή κακού καιρού, από μεγάλη ηλιοφάνεια, ιδίως κατά τη θερμή περίοδο του έτους και τέλος από εποχές άνοιξης και φθινοπώρου πολύ μικρής διάρκειας.

Οι γενικές αυτές κλιματικές συνθήκες, από τόπο σε τόπο, εμφανίζουν διαφοροποιήσεις καθώς και σημαντικές εναλλαγές, που οφείλονται αποκλειστικά στους φυσικογεωγραφικούς παράγοντες τόσο του μακροκλίματος (γεωγραφική θέση, κλπ.), όσο και του μεσοκλίματος και μικροκλίματος (υψόμετρο, απόσταση από τη θάλασσα ή άλλη φυσική ή τεχνητή πηγή ή καταβόθρα θερμότητας, από το ανάγλυφο υπό μικρή ή μεγάλη κλίμακα, από τη φύση, σύσταση, κατάσταση και φυτοκάλυψη του εδάφους, κλπ.).

Στα μεγάλα αστικοβιομηχανικά κέντρα, όπως το Λεκανοπέδιο της Αθήνας, οι κλιματικές συνθήκες εμφανίζουν επίσης σημαντικές διαφοροποιήσεις όταν συγκριθούν με εκείνες των προαστίων. Οι διαφοροποιήσεις αυτές οφείλονται σε παράγοντες που είναι γνωστοί ως παράγοντες αστικού κλίματος. Τέτοιοι παράγοντες είναι π.χ. η έκταση της πόλης, η διανομή του οικοδομικού όγκου στο χώρο της, η φύση των δομικών υλικών, το πλάτος, το μήκος και ο προσανατολισμός των δρόμων και των πεζοδρομίων, η έκταση και η διασπορά των χώρων πρασίνου, η πυκνότητα του πληθυσμού, η φύση, ο αριθμός, το μέγεθος και η διασπορά των πηγών ενέργειας και ατμοσφαιρικής ρύπανσης, κλπ. (Αντωνίου, Β. , 2000)

Κατά το παρελθόν διατυπώθηκαν δύο αντίθετες γνώμες σχετικά με το ερώτημα αν παρέμειναν σταθερές ή αν μεταβλήθηκαν οι κλιματικές συνθήκες κατά τη διάρκεια των ιστορικών χρόνων στην Αθήνα, αλλά και γενικότερα στον Ελληνικό χώρο. Η μια άποψη είναι ότι οι συνθήκες αυτές άλλαξαν και μάλιστα σημαντικά, ενώ η άλλη υποστηρίζει ότι όχι μόνο δεν άλλαξαν, αλλά αντίθετα παρέμειναν σταθερές και μάλιστα τόσο, ώστε να προσομοιάζουν απόλυτα με τις σημερινές.

Οι κυριότεροι φυσικογεωγραφικοί παράγοντες του μεσοκλίματος στο Λεκανοπέδιο της Αθήνας είναι:

- Τα γεωμετρικά και μορφολογικά χαρακτηριστικά και κυρίως η έκταση, το σχήμα, ο προσανατολισμός και η κλίση.

- Τα περιβάλλοντα χαρακτηριστικά του ανάγλυφου των ορεινών όγκων του Αιγάλεω, της Πάρνηθας, της Πεντέλης και του Υμηττού.
- Η επαφή με τον Σαρωνικό κόλπο.

Οι παράγοντες αυτοί, επηρεάζουν ποικιλότροπα τη διαμόρφωση των μεσοκλιματικών συνθηκών της περιοχής του Λεκανοπεδίου. Συγκεκριμένα, οι ορεινοί όγκοι που προαναφέρθηκαν περιστέλλουν σε μικρό ή μεγάλο βαθμό την ένταση των ανέμων στο δυτικό και κυρίως στο βόρειο και στο ανατολικό τμήμα. Από την άλλη μεριά, αυτοί συντελούν πολλές φορές στη δημιουργία ισχυρών καταβατικών ανέμων σε ορισμένα σημεία, κυρίως των βόρειων και βορειοανατολικών προαστίων της Αθήνας.

Οι δυτικοί και πολύ περισσότερο οι ανατολικοί ορεινοί όγκοι, περιστέλλουν σημαντικά τη διάρκεια της ηλιοφάνειας. Εξάλλου, οι ορεινοί όγκοι του Υμηττού και ιδιαίτερα της Πεντέλης και της Πάρνηθας τροφοδοτούν, όταν είναι χιονισμένοι, το Λεκανοπέδιο με πολύ ψυχρές αέριες μάζες, που συντείνουν στη μείωση των θερμοκρασιών, ακόμη και στην εμφάνιση παγετού. Οι όγκοι αυτοί συντελούν επίσης στη δημιουργία ορεογραφικής νέφωσης και βροχής, ενώ η έκταση του Λεκανοπεδίου σε συνδυασμό ή όχι με τη θάλασσα ευνοεί το σχηματισμό τοπικών καταιγίδων.

Η θάλασσα περιορίζει το κρύο και τον καύσωνα κατά την ψυχρή και θερμή εποχή αντίστοιχα. Σε συνδυασμό μάλιστα με την ξηρά, δρα ως θερμή ή ψυχρή δεξαμενή, συντελώντας κατά τη διάρκεια της θερμής κυρίως εποχής στην ανάπτυξη της απόγεια και της θαλάσσιας αύρας. Τα τοπικά αυτά φαινόμενα προκαλούν μείωση των θερμοκρασιών και αύξηση της σχετικής και της απόλυτης υγρασίας κατά τη διάρκεια της ημέρας. (Αντωνίου, Β. , 2000)

Τέλος, τόσο η μορφολογία του Λεκανοπεδίου της Αθήνας όσο και οι ορεινοί όγκοι που το περιβάλλουν δεν ευνοούν την ανανέωση των αέριων μαζών σε συνθήκες ασθενούς ανέμου ή νημεμίας και ατμοσφαιρικής ευστάθειας.

Η αστικοποίηση μιας περιοχής συνοδεύεται από μικρές ή μεγάλες τάσεις μεταβολής των κλιματικών συνθηκών (κυρίως της θερμοκρασίας, του ύψους βροχής, των φαινομένων καταιγίδας, της έντασης ανέμου και της ορατότητας).

Οι μετεωρολογικές συνθήκες του Λεκανοπεδίου των Αθηνών, με βάση στοιχεία του Αστεροσκοπείου Αθηνών κυρίως της περιόδου 1931-1990, σε συντομία, είναι οι ακόλουθες:

- **Θερμοκρασία αέρος**

Οι μέσες ετήσιες τιμές της θερμοκρασίας του αέρα δεν παρουσιάζουν μεγάλη διακύμανση από έτος σε έτος. Το Λεκανοπέδιο των Αθηνών έχει μέση ετήσια θερμοκρασία αέρος 17,5°C στο Αστεροσκοπείο Αθηνών, η οποία φαίνεται ότι αποτελεί μια καλώς αποδεκτή και αντιπροσωπευτική τιμή για το μεγαλύτερο τουλάχιστον τμήμα του Λεκανοπεδίου της πρωτεύουσας. Γενικότερα, η ετήσια πορεία της θερμοκρασίας του αέρα στην περιοχή της Αθήνας ανήκει από πλευράς μορφής στον ηπειρωτικό τύπο, με μια μικρή αλλά εμφανή τάση μετάπτωσης προς το εύκρατο θαλάσσιο τύπο, ιδιαίτερα σε ότι αφορά στον μήνα του μεγίστου της.

- **Θερμοκρασία εδάφους**

Η θερμοκρασία του εδάφους που είναι γενικά ανάλογη με αυτή του αέρα, εμφανίζει μεγαλύτερο εύρος τιμών μέσης μέγιστης θερμοκρασίας. Γενικά, η μέση θερμοκρασία του γυμνού εδάφους είναι κατά 2°C τουλάχιστον μεγαλύτερη της μέσης θερμοκρασίας του αέρα. Επίσης η θερμοκρασία του εδάφους παρουσιάζει μικρή διακύμανση τιμών με την αύξηση του βάθους.

- **Βροχοπτώσεις και καταιγίδες**

Η Αττική θεωρείται μια από τις ξηρότερες περιοχές της Ανατολικής Ελλάδας, χαρακτηριστικό της οποίας αποτελεί η ανώμαλη και άνιση κατανομή των βροχών κατά τη διάρκεια του έτους, καθώς και η ραγδαιότητα των βροχοπτώσεων, που έχουν σαν αποτέλεσμα την απώλεια μεγάλων ποσοτήτων νερού, λόγω της αύξησης των επιφανειακά ρεόντων υδάτων. Επίσης, υπάρχει σαφής τάση αύξησης του αριθμού των πλημμύρων στην Αθήνα, γεγονός που μπορεί να συσχετισθεί με την ταχεία επέκταση της πόλης, ιδιαίτερα μετά το 1945.

- **Ηλιοφάνεια - Νέφωση**

Η περιοχή της Αθήνας με μέση ετήσια τιμή 2.699 ωρών πραγματικής ηλιοφάνειας θεωρείται μια από τις πιο ηλιόλουστες περιοχές της Ελλάδας και ως εκ

τούτου μια σημαντικά ευνοημένη περιοχή τόσο από πλευράς κλίματος, όσο και από πλευράς εκμετάλλευσης της ηλιακής ενέργειας.

Ο αριθμός των ηλιοφεγγών ημερών, δηλαδή των ημερών κατά τη διάρκεια των οποίων ο ήλιος δεν καλύπτεται καθόλου από σύννεφα, είναι σημαντικά μεγάλος, αφού φθάνει κατά μέσο όρο τις 114 ημέρες κατά έτος. Αντίθετα, ο αριθμός των ανήλιων ημερών στην Αθήνα είναι πολύ μικρός, αφού φτάνει μόνο, κατά μέσο όρο, τις 19 ημέρες. Οι τροπικές ημέρες εμφανίζουν το μέγιστο στους θερινούς μήνες, ενώ οι μέρες παγετού που είναι ελάχιστες, την περίοδο του χειμώνα.

- **Απόλυτη υγρασία αέρος**

Οι μέσες μηνιαίες τιμές της απόλυτης υγρασίας του αέρα, σε mmHg, στην Αθήνα κυμαίνονται από μια ελάχιστη 6,16 τον Φεβρουάριο μέχρι μια μέγιστη 11,02 τον Ιούνιο. Πρέπει να σημειωθεί ότι οι τιμές της απόλυτης υγρασίας στην περιοχή της Αθήνας επηρεάζονται σημαντικά από Ετησία (μελέμι) ή από την πνοή θαλάσσιας αύρας.

- **Σχετική υγρασία αέρος**

Οι μέσες μηνιαίες τιμές της σχετικής υγρασίας του αέρα, σε τιμές %, κυμαίνονται από μια μέγιστη 74,5 το Δεκέμβριο μέχρι μια ελάχιστη 46,0 τον Ιούλιο. Τόσο κατά τη διάρκεια του έτους, όσο και κατά τη διάρκεια της ημέρας, αυτή παρουσιάζει τις πιο μεγάλες τιμές της την ίδια χρονική περίοδο που η θερμοκρασία του αέρα παρουσιάζει τις πιο μικρές της και αντίστροφα.

Γενικά, η υγρασία του Λεκανοπεδίου Αθηνών παρουσιάζει ανώμαλη και ασυνήθιστη κατανομή κατά τις διάφορες εποχές του έτους. Έτσι, ενώ κατά τους χειμερινούς μήνες η μέση σχετική υγρασία είναι περίπου 74%, κατά τους καλοκαιρινούς μήνες κατέρχεται σε 49% περίπου. Η εξαιρετικά χαμηλή αυτή υγρασία είναι κατά κύριο λόγο αυτή που προσδίδει τον ξηρό χαρακτήρα του Λεκανοπεδίου.

- **Ομίχλη - Ανεμοί - Ατμοσφαιρική πίεση**

Η κατωτέρα ομίχλη είναι φαινόμενο συνηθισμένο και παρατηρείται κυρίως κατά την περίοδο της άνοιξης. Η ανωτέρα ομίχλη είναι σπάνιο φαινόμενο.

Όσον αφορά στους ανέμους, επικρατούν οι ΒΑ άνεμοι με μέση ετήσια συχνότητα 120 ημέρες, ενώ η συχνότητα των ΝΔ ανέμων ανέρχεται σε 88 ημέρες. Τις υπόλοιπες ημέρες του χρόνου επικρατούν οι λοιποί άνεμοι ή παρατηρείται νηνεμία. Την περίοδο του χειμώνα επικρατούν οι βόρειοι και ΒΑ άνεμοι, ενώ την άνοιξη οι νότιοι, οι οποίοι ανεβάζουν τη θερμοκρασία της ατμόσφαιρας, ευνοούν το σχηματισμό της νυχτερινής δρόσου προκαλώντας καμιά φορά βροχή. Την περίοδο του καλοκαιριού πνέουν οι ετήσιοι ξηροί ΒΑ άνεμοι, οι οποίοι προκαλούν περισσότερη εξάτμιση με αποτέλεσμα να μειώνουν τις υψηλές θερμοκρασίες της περιόδου αυτής.

Η μέση ταχύτητα του ανέμου κατά τις διάφορες εποχές του χρόνου είναι: άνοιξη 3,5 m/sec - καλοκαίρι 3,6 m/sec - φθινόπωρο 3,3 m/sec - χειμώνας 3,7 m/sec.

Η μέση ατμοσφαιρική πίεση είναι 62,65mb με μεγαλύτερη τιμή 753,9mb το Νοέμβριο και μικρότερη 749,3mb τον Ιούλιο.

Η αξιολόγηση των προαναφερθέντων μετεωρολογικών παραμέτρων που καταγράφηκαν κατά τα τελευταία 60 χρόνια και ομαδοποιήθηκαν σε δύο ομάδες των 30 ετών η κάθε μία (χρονικό διάστημα που παρουσιάζει ένα αξιόπιστο στατιστικό πλήθος), έδειξε ότι οι βροχοπτώσεις, η θερμοκρασία αέρος και εδάφους, η ηλιοφάνεια καθώς και η σχετική υγρασία παρουσιάζουν μεγάλη σταθερότητα, αφού δε διαφέρουν ούτε κατά 5% μεταξύ των δύο ομαδοποιημένων χρονικών περιόδων. Η μέση ολική εξάτμιση που ομαδοποιήθηκε σε ακόμα μεγαλύτερο χρονικό διάστημα με μία ομάδα 50 ετών και μία 30 ετών έδωσε επίσης ελάχιστες μεταβολές της τάξεως του 2%.

Οι κρίσιμες, λοιπόν, αυτές μετεωρολογικές παράμετροι που επηρεάζουν καθοριστικά το κλίμα και συνεπώς το οικοσύστημα, ιδιαίτερα τη βλάστηση, παρουσιάζουν υποδειγματική σταθερότητα.

3 ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ

Η ατμοσφαιρική ρύπανση άρχισε να γίνεται αισθητή στην Αθήνα ήδη από τα τέλη της δεκαετίας του 1950. Από εκείνη την εποχή, η κυκλοφορία των αυτοκινήτων, οι βιομηχανικές και βιοτεχνικές πηγές ρύπανσης καθώς και ο συνολικός αριθμός και η ισχύς των ρυπογόνων εγκαταστάσεων άρχισαν να σημειώνουν μαζί με τον πληθυσμό αλματώδη αύξηση.

Η διαχρονική ατμοσφαιρική ρύπανση στην Αθήνα δεν μπορεί δυστυχώς να μελετηθεί διεξοδικά για πολλές ρυπαντικές ουσίες, για το λόγο ότι για μεγάλη χρονική περίοδο οι μετρήσεις ήταν περιστασιακές και αφορούσαν μόνο στην αιθάλη και στο διοξείδιο του θείου.

Στη συνέχεια αναφέρονται συνοπτικά στοιχεία της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από αιθάλη (καπνό), διοξείδιο του θείου (SO₂) και αιωρούμενα σωματίδια, όπως όζον (O₃), διοξείδιο του αζώτου (NO₂), οξείδιο του μολύβδου (PbO), αιωρούμενα θειικά σωματίδια, νικέλιο (Ni) και ανάπιπτα. Τα στοιχεία αυτά προέρχονται από δημοσιεύσεις του ΠΕΡΠΑ.

3.1 ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΚΑΠΝΟ

Ο καπνός είναι ένα σύνολο στερεών ή υγρών σωματιδίων αιθάλης που αιωρούνται μέσα στην ατμόσφαιρα. Τα σωματίδια αυτά έχουν μαύρο χρώμα, διαστάσεις μικρότερες από 1 μικρο-μέτρο και προέρχονται από τις ατελείς καύσεις των ενώσεων του άνθρακα. Οι συγκεντρώσεις του καπνού στην ατμόσφαιρα, που εκφράζονται σε φωτομετρικές μονάδες (COH/1.000lf, δηλαδή συγκέντρωση ξηράς αχλύος ανά 1.000 γραμμικά πόδια) ή σε μικρογραμμάρια ανά κυβικό μέτρο (μg/m³), θεωρούνται ως γενικοί δείκτες ατμοσφαιρικής ρύπανσης αστικοβιομηχανικών κέντρων.

Στην περιοχή της Αθήνας, όπως φαίνεται και στον ακόλουθο πίνακα (πιν.1.1), η ρύπανση της ατμόσφαιρας από καπνό παρουσιάζει τις μεγαλύτερες μέσες ετήσιες τιμές στην περιοχή του αστικού κέντρου (δηλαδή εκεί όπου η πυκνότητα και η

παροχή των πηγών αιθάλης είναι μεγαλύτερες), τις ενδιάμεσες στις μεταξύ κέντρου και περιφέρειας περιοχές, ενώ τις μικρότερες προς την περιφέρεια της πόλης.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.1

ΚΑΠΝΟΣ ΣΕ mg/m³ – 1984-2001

| | ΠΑΤ | ΑΘΗ | ΑΡΙ | ΠΕΙ | ΓΕΩ | ΡΕΝΤΗ |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| 1984 | 371 | 150 | 350 | 212 | 184 | 155 |
| 1985 | 390 | 132 | 353 | 195 | 135 | 153 |
| 1986 | 307 | 184 | 198 | 129 | 142 | 111 |
| 1987 | 379 | 156 | 376 | 165 | 85 | 168 |
| 1988 | 289 | 165 | 216 | 124 | 151 | 116 |
| 1989 | 310 | 194 | 205 | 84 | 149 | 134 |
| 1990 | 179 | 91 | 126 | 89 | 62 | 52 |
| 1991 | 301 | 240 | 209 | 89 | 88 | 51 |
| 1992 | 205 | 137 | 172 | 105 | 95 | 59 |
| 1993 | 265 | 119 | 188 | 130 | 86 | 64 |
| 1994 | 278 | 178 | 226 | 130 | 113 | 127 |
| 1995 | 197 | 98 | 108 | 98 | 152 | 85 |
| 1996 | 205 | 135 | 119 | 119 | 98 | 65 |
| 1997 | 239 | 157 | 165 | 98 | 97 | 54 |
| 1998 | 215 | 143 | 130 | 64 | 69 | 95 |
| 1999 | 197 | 109 | 143 | 85 | 99 | 88 |
| 2000 | 255 | 164 | 164 | 97 | 112 | 96 |
| 2001 | 197 | 113 | 113 | 126 | 132 | 110 |

ΠΗΓΗ: ΠΕΡΠΑ 2001

3.2 ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΔΙΟΞΕΙΔΙΟ ΤΟΥ ΘΕΙΟΥ (SO₂)

Το διοξείδιο του θείου είναι ένα από τα πιο επικίνδυνα συστατικά, με τα οποία ρυπαίνεται η ατμόσφαιρα των αστικοβιομηχανικών κέντρων. Προέρχεται από την καύση υγρών ή στερεών καυσίμων που περιέχουν θείο και με μια σειρά αντιδράσεων μπορεί να μετατραπεί σε τριοξείδιο του θείου (SO₃), σε θεικό οξύ (H₂SO₄) ή ακόμα και σε θειικά άλατα.

Αν ως ανώτατο όριο επιτρεπτής ρύπανσης από διοξείδιο του θείου ληφθεί η μέση ετήσια τιμή των $60\mu\text{g}/\text{m}^3$ που δέχεται η Παγκόσμια Οργάνωση Υγείας, τότε προκύπτει σαφώς ότι η ρύπανση από διοξείδιο του θείου σε όλη την περιοχή της Αθήνας είναι εξαιρετικά επικίνδυνη. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το 1975, ενώ οι ελάχιστες μέσες μηνιαίες συγκεντρώσεις SO_2 , στους κεντρικούς ειδικά σταθμούς, κυμάνθηκαν στην οριακή τιμή των $60\mu\text{g}/\text{m}^3$, οι μέγιστες υπερέβησαν ακόμα και κατά 7.5 φορές την οριακή αυτή τιμή.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.2

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΕΘΝΙΚΑ ΟΡΙΑ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΑΣ
ΔΙΟΞΕΙΔΙΟ ΤΟΥ ΘΕΙΟΥ (τιμές σε mg/m^3) – 1984-2001

| | ΠΑΤ | ΑΡΙ | ΑΘΗ | ΠΕΙ | ΓΕΩ | ΛΙΟ |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 1984 | 43 | | | 36 | 11 | 20 |
| 1985 | 38 | | | 42 | 15 | 10 |
| 1986 | 46 | | | 48 | 13 | 13 |
| 1987 | 53 | | | 52 | 23 | 9 |
| 1988 | 75 | | 33 | 52 | 16 | 12 |
| 1989 | 71 | | 32 | 51 | 14 | 30 |
| 1990 | 78 | | 42 | 47 | 14 | 29 |
| 1991 | 66 | | 51 | 71 | 19 | 28 |
| 1992 | 80 | | 54 | 58 | 22 | 12 |
| 1993 | 48 | | 42 | 44 | 32 | 14 |
| 1994 | 49 | 43 | 35 | 43 | 27 | 21 |
| 1995 | 41 | 28 | 21 | 36 | 20 | 14 |
| 1996 | 35 | 26 | 29 | 38 | 18 | 16 |
| 1997 | 33 | 31 | 19 | 34 | 17 | 10 |
| 1998 | 31 | 21 | 20 | 31 | 18 | 8 |
| 1999 | 14 | 14 | 16 | 24 | 16 | 7 |
| 2000 | 29 | 10 | 11 | 20 | 11 | 19 |
| 2001 | 28 | 8 | 15 | 24 | 9 | 17 |

ΠΗΓΗ: ΠΕΡΠΑ 2001

3.3 ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΑΙΩΡΟΥΜΕΝΑ ΣΩΜΑΤΙΔΙΑ

Αιωρούμενα σωματίδια είναι, ως γνωστό, το σύνολο των υγρών και στερεών τεμαχιδίων της ύλης διαστάσεων μεταξύ 0.1 και 10 μικρομέτρων (εκατομμυριοστών του μέτρου), που περιέχονται στην ατμόσφαιρα με μορφή αιωρημάτων. Πηγές

σωματιδίων στην περιοχή του Λεκανοπεδίου είναι κυρίως το έδαφος, οι βιομηχανίες και βιοτεχνίες (τσιμεντοβιομηχανίες, χαλυβουργίες, λατομεία, κλπ.), τα τροχοφόρα και οι εγκαταστάσεις κεντρικής θέρμανσης. Τα σωματίδια αυτά είναι ανόργανες και οργανικές ουσίες διάφορης σύνθεσης, που το είδος και η αναλογία τους ποικίλει από σημείο σε σημείο και μεταβάλλεται χρονικά, αφού εξαρτάται από τις παροχές των πηγών καθώς και από τις καιρικές και κλιματολογικές συνθήκες και διακυμάνσεις.

Αν ληφθεί υπόψη ότι η Παγκόσμια Οργάνωση Υγείας προτείνει ως ανώτατο όριο επιτρεπτής ρύπανσης της ατμόσφαιρας από αιωρούμενα σωματίδια τη μέση ετήσια γεωμετρική τιμή των $40\mu\text{g}/\text{m}^3$, η ατμοσφαιρική ρύπανση από τα σωματίδια αυτά σε ολόκληρη την περιοχή της Αθήνας υπήρξε εξαιρετικά επικίνδυνη με μια ετήσια μέση τιμή $200\mu\text{g}/\text{m}^3$ μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '80. Οι συγκεντρώσεις αυτές παρουσιάζουν μια τάση αύξησης κατά τη διάρκεια της θερμής εποχής σε $300\mu\text{g}/\text{m}^3$ (ιδίως το καλοκαίρι) και μια τάση μείωσης σε $150\mu\text{g}/\text{m}^3$ κατά τη διάρκεια της ψυχρής εποχής (ιδίως το χειμώνα).

3.4 ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΑΛΛΕΣ ΡΥΠΑΝΤΙΚΕΣ ΟΥΣΙΕΣ

Ατμοσφαιρική ρύπανση προκαλούν και διάφορες άλλες ρυπαντικές ουσίες, όπως το διοξείδιο του αζώτου, το όζον, το μονοξείδιο του άνθρακα, ο μόλυβδος και τα ανάπιπτα.

3.4.1 ΔΙΟΞΕΙΔΙΟ ΤΟΥ ΑΖΩΤΟΥ (NO_2)

Το διοξείδιο του αζώτου είναι αέριο ερυθροκάστανου χρώματος, με χαρακτηριστική ερεθιστική μυρωδιά, καθώς και με διαβρωτικές, οξειδωτικές, τοξικές και άλλες βλαπτικές ιδιότητες για την υγεία του ανθρώπου. Στην ατμόσφαιρα παράγεται από οξείδωση του μονοξειδίου του αζώτου (NO) $2\text{NO} + \text{O}_2 \rightarrow 2\text{NO}_2$, και η αντίδραση αυτή πραγματοποιείται κατά τη διάρκεια της ημέρας ύστερα από απορρόφηση ηλιακού φωτός. Κάτω από συνθήκες όμως πολύ έντονης ηλιακής ακτινοβολίας, οι συγκεντρώσεις του NO_2 στην ατμόσφαιρα ελαττώνονται, γιατί αυτό διέπεται κατά την αντίδραση $\text{NO}_2 \rightarrow \text{NO} + \text{O}$. Πηγές ατμοσφαιρικής ρύπανσης από

NO και επομένως από NO₂ είναι οι βιομηχανίες, οι εγκαταστάσεις κεντρικής θέρμανσης και κυρίως οι κινητήρες εσωτερικής καύσης των αυτοκινήτων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.3

ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΜΕΣΩΝ ΕΤΗΣΙΩΝ ΤΙΜΩΝ NO₂ (σε mg/m³)

| | ΠΑΤ | ΑΘΗ | ΑΡΙ | ΠΕΙ | ΓΕΩ | ΡΕΝΤΗ | ΛΙΟ |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|-----|
| 1984 | 105 | 85 | | 98 | 37 | | 24 |
| 1985 | 113 | 88 | | 96 | 34 | | 14 |
| 1986 | 107 | 89 | | 92 | 47 | | 25 |
| 1987 | 105 | 89 | | 80 | 57 | | 24 |
| 1988 | 117 | 89 | | 88 | 64 | | 34 |
| 1989 | 121 | 87 | | 75 | 66 | | 35 |
| 1990 | 120 | 84 | | 76 | 55 | | 36 |
| 1991 | 110 | 18 | | 67 | 74 | | 36 |
| 1992 | 118 | 66 | | 75 | 50 | | 13 |
| 1993 | 106 | 73 | | 79 | 44 | | 23 |
| 1994 | 102 | 70 | 93 | 74 | 40 | 46 | 30 |
| 1995 | 95 | 91 | 96 | 65 | 50 | 42 | 34 |
| 1996 | 95 | 80 | 81 | 60 | 43 | 47 | 24 |
| 1997 | 95 | 80 | 77 | 64 | 46 | 44 | 24 |
| 1998 | 99 | 75 | 70 | 68 | 47 | 52 | 26 |
| 1999 | 91 | 72 | 63 | 70 | 49 | 47 | 30 |
| 2000 | 97 | 71 | 65 | 75 | 38 | 42 | 41 |
| 2001 | 95 | 79 | 73 | 70 | 51 | 43 | 38 |

ΠΗΓΗ: ΠΕΡΠΙΑ 2001

3.4.2 ΟΖΟΝ (O₃)

Το όζον στις αστικοβιομηχανικές περιοχές παράγεται από την ένωση του μοριακού οξυγόνου της ατμόσφαιρας και του ατομικού οξυγόνου, που προέρχεται από τη φωτόλυση των οξειδίων του αζώτου παρουσία υδρογονανθράκων. Είναι αέριο άχρωμο, βαρύτερο από τον ατμοσφαιρικό αέρα, με οξεία μυρωδιά, μεγάλη οξειδωτική ικανότητα και επιφέρει πολλές και ποικίλες βλαπτικές επιδράσεις στα διάφορα υλικά, τα φυτά, τα ζώα και στην υγεία του ανθρώπου. Οι συγκεντρώσεις του όζοντος αυξάνουν σημαντικά κατά τη διάρκεια ημερών με έντονη ηλιακή ακτινοβολία και μάλιστα στις περιοχές, όπου οι πηγές παραγωγής υδρογονανθράκων και οξειδίων του αζώτου (αυτοκίνητα και βιομηχανίες) εμφανίζουν μεγάλη

δραστηριότητα και πυκνότητα. Έτσι, από τις μετρήσεις προκύπτει ότι οι συγκεντρώσεις του όζοντος στη δεκαετία του '80 κυμάνθηκαν κατά μέσο όρο από 20 $\mu\text{gr}/\text{m}^3$ έως 40 $\mu\text{gr}/\text{m}^2$ στην περιοχή της Δραπετσώνας και στον Ασπρόπυργο έφθασαν μέχρι και τα 98 $\mu\text{gr}/\text{m}^2$.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.4

ΟΖΟΝ (O₃) ΤΙΜΕΣ ΣΕ mg/m^3 - 2001

| ΣΤΑΘΜΟΙ | ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΙΜΗ | 98% ΤΙΜΩΝ< ΑΠΟ | %ΤΙΜΩΝ>ΑΠΟ 110 mg/m^3 |
|-----------|--------------|----------------|---------------------------------------|
| ΠΑΤΗΣΙΩΝ | 114 | 81 | 0,14 |
| ΑΘΗΝΑΣ | 196 | 122 | 3,52 |
| ΠΕΙΡΑΙΑΣ | 105 | 68 | 0 |
| ΓΕΩΠΟΝΙΚΗ | 190 | 124 | 4,92 |
| ΛΙΟΣΙΑ | 195 | 140 | 14,1 |

ΠΗΓΗ: ΠΕΡΠΑ 2001

3.4.3 ΜΟΝΟΞΕΙΔΙΟ ΤΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ (CO)

Είναι αέριο άχρωμο, άοσμο, ελαφρότερο από τον ατμοσφαιρικό αέρα και με ισχυρή τοξική δράση. Εισπνεόμενο ενώνεται με την αιμοσφαιρίνη του αίματος και σχηματίζει ανθρακυλαιμοσφαιρίνη. Οι συγκεντρώσεις του CO σε διάφορους σταθμούς της Αθήνας εμφανίζουν μέσες ετήσιες τιμές που κυμαίνονται μεταξύ της ελάχιστης των 774 $\mu\text{gr}/\text{m}^3$ και της μέγιστης των 2.430 $\mu\text{gr}/\text{m}^3$. Οι πιο μεγάλες από τις τιμές αυτές σημειώνονται στους κεντρικούς σταθμούς και οι πιο μικρές στους περιφερειακούς.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.5

ΜΟΝΟΞΕΙΔΙΟ ΤΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ (CO) ΣΕ mg/m^3 - 2001

| ΣΤΑΘΜΟΙ | ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΙΜΗ | 98% ΤΙΜΩΝ< ΑΠΟ |
|-----------|--------------|----------------|
| ΠΑΤΗΣΙΩΝ | 11,8 | 7,7 |
| ΑΘΗΝΑΣ | 12,7 | 7,7 |
| ΠΕΙΡΑΙΑΣ | 8,2 | 4,3 |
| ΓΕΩΠΟΝΙΚΗ | 8,2 | 3,8 |
| ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ | 6,4 | 2,8 |

ΠΗΓΗ: ΠΕΡΠΑ 2001

3.4.4 ΜΟΛΥΒΔΟΣ

Ο μόλυβδος σε σχέση με άλλα, εμφανίζει τη μεγαλύτερη συγκέντρωση στον ατμοσφαιρικό αέρα των αστικοβιομηχανικών περιοχών και είναι ένα από τα πιο τοξικά στοιχεία. Κυριότερες πηγές ρύπανσης της ατμόσφαιρας από μόλυβδο είναι οι βιομηχανίες επεξεργασίας ορειχάλκου, χρωμάτων, συσσωρευτών, αγγειοπλαστικής και ιδιαίτερα οι κινητήρες των αυτοκινήτων που καίνε βενζίνη με πολλά οκτάνια, δηλαδή βενζίνη με μεγάλη περιεκτικότητα σε τετρααιθυλικό ή τετραμεθυλικό μόλυβδο. Σε αυτόν άλλωστε το λόγο οφείλεται και το γεγονός ότι οι συγκεντρώσεις μολύβδου εμφανίζονται συνήθως πολύ υψηλότερες στις περιοχές με μεγαλύτερη κυκλοφοριακή πυκνότητα. Και αυτό ακριβώς συμβαίνει και στην περιοχή της Αθήνας, με συγκεντρώσεις μολύβδου πράγματι υψηλές στα κεντρικά σημεία, όπου η κυκλοφορία είναι μεγάλη και πολύ μικρότερες περιφερειακά.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.6

ΜΟΛΥΒΔΟΣ (Pb) – ΤΙΜΕΣ ΣΕ 24ωρη ΒΑΣΗ ΣΕ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ - 2001

| ΣΤΑΘΜΟΙ | ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΙΜΗ | ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ | ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ |
|--------------|--------------|-----------|-------------------|
| ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ | 0,44 | 0,22 | 40 |
| ΡΕΝΤΗΣ | 0,63 | 0,19 | 17 |

ΠΗΓΗ: ΠΕΡΠΙΑ 2001

3.4.5 ΑΝΑΠΠΤΑ

Ως ανάππτα (κονιορτός) θεωρούνται όλα τα σωματίδια που προέρχονται από φυσικές ή τεχνητές πηγές, με διαστάσεις της τάξης περίπου των 15 μικρομέτρων. Τα σωματίδια αυτά αιωρούνται στην ατμόσφαιρα για μικρά σχετικά χρονικά διαστήματα, έχουν διάφορη χημική σύνθεση και όταν επικαθίσουν σε διάφορες επιφάνειες μπορούν είτε αυτοδύναμα, είτε σε συνδυασμό με την υγρασία ή διάφορες άλλες ρυπαντικές ουσίες όχι μόνο να τις υποβαθμίσουν αισθητικά, αλλά και να προκαλέσουν σημαντικές φθορές σε αυτές. Τα ανάππτα περιορίζουν την ορατότητα

και εισπνεόμενα μπορούν, ανάλογα με την ποσότητα και τη σύνθεσή τους, να προκαλέσουν δυσχέρειες στην αναπνοή, αλλεργικά φαινόμενα και ερεθισμούς των αγωγών του αναπνευστικού συστήματος.

Κύριες πηγές άμεσης ή έμμεσης ρύπανσης του ατμοσφαιρικού αέρα από ανάπιπτα στο Λεκανοπέδιο είναι οι διάφορες βιομηχανίες και βιοτεχνίες, το ακάλυπτο φυσικό έδαφος μέσα και έξω από την πόλη, τα σημεία όπου εκτελούνται οικοδομικές εργασίες και έργα οδοποιίας χωρίς καμιά μέριμνα προστασίας της ατμόσφαιρας, οι εγκαταστάσεις κεντρικής θέρμανσης και τα τροχοφόρα. Σε κάθε τετραγωνικό χιλιόμετρο της περιοχής της Αθήνας επικάθεται, κατά μέσο όρο και κατά μήνα, κονιορτός βάρους 27,8 ως 75,7 τόννων. Οι τιμές αυτές είναι σύμφωνα με τα διεθνώς παραδεκτά όρια πολύ υψηλές. Εξαιρετικά άλλωστε υψηλές και επικίνδυνες για την υγεία του πληθυσμού θα πρέπει να είναι και οι τιμές των συγκεντρώσεων των αναπίπτων κοντά στα εργοστάσια παραγωγής ενέργειας, στις κλωστουφαντουργίες, στις χαλυβουργίες, στα εργοστάσια παραγωγής λιπασμάτων, κλπ.

4 ΣΕΙΣΜΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Οι πλέον ισχυροί σεισμοί των τελευταίων δεκαετιών ήταν αυτός των Αλκωνίδων στις 24 και 25 Φεβρουαρίου 1981 (Κούκης 1981, Koukis & Rozos 1985) και ο πρόσφατος σεισμός της 7^{ης} Σεπτεμβρίου 1999, ο οποίος προκάλεσε σε σχέση με τον πρώτο, εκτεταμένες καταστροφές στο Λεκανοπέδιο Αθηνών.

Το επίκεντρο του τελευταίου σεισμού, με βάση τα στοιχεία του Αστεροσκοπείου Αθηνών, τοποθετείται 18 km βορειοδυτικά της Αθήνας μεταξύ δυλιστηρίων και Ασπροπύργου και το μέγεθός του ήταν 5.9 R. Οι συντεταγμένες epicέντρου προσδιορίστηκαν σε 38.12N – 23.64E. Το μέγεθος του σεισμού και η κατανομή των μετασεισμών καθορίζουν ένα σεισμολογικό όγκο διαμέτρου 12-15 km. Τα μέγιστα εστιακά βάθη που καταγράφηκαν στη σεισμική ακολουθία ήταν μεταξύ 12 και 14 km. Συστηματική μελέτη και χαρτογράφηση του ρήγματος έδειξε ότι πρόκειται για κανονικό αριστερόστροφο ρήγμα, μήκους περίπου 20 km, διεύθυνσης

B45oA και κλίσης 80oNΔ, με παρουσία γραμμών προστριβής με βύθιση 200νδ (Παπαζάχος & Κομινάκης, 1982).

Οι ζημιές που προκάλεσε ο σεισμός της 7ης Σεπτεμβρίου 1999 στο Λεκανοπέδιο Αθηνών, ήταν σημαντικά περισσότερες από τις θεωρητικά αναμενόμενες με βάση το μέγεθός του (5.9 R). Οι ζημιές αυτές αν και επικεντρώθηκαν σε ένταση στη γειτονική περιοχή του ρήγματος, σε πυκνότητα και συχνότητα κάλυψαν ευρύτατη περιοχή του Λεκανοπεδίου.

Οι πληγείσες περιοχές καταγράφηκαν στο ΒΔ τμήμα του Λεκανοπεδίου, στην υδρολογική λεκάνη του Κηφισού. Η μεγαλύτερη έκτασή τους κατανέμεται στις υπολεκάνες Περιστερίου και Κηφισιάς και η μικρότερη στις λεκάνες Χαϊδαρίου και Χαλανδρίου.

Η κατεύθυνση και ο χώρος ανάπτυξης των καταστροφών ακολούθησε στο εσωτερικό του Λεκανοπεδίου τον Κηφισό ποταμό. Καταστροφές, επίσης, παρατηρήθηκαν στις εκβολές τόσο του Κηφισού, όσο και του Ιλισού ποταμού (Γαλανόπουλος, Α., 1988).

ΧΑΡΤΗΣ 14



ΠΗΓΗ: ΙΔΙΑ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΩΝ

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 1



Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΡΟΣΕΛΚΥΕΙ ΤΗΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΜΕΓΑΛΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΟΠΩΣ ΑΥΤΗ ΤΗΣ ΑΛΥΣΙΔΑΣ ΠΟΛΥΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ CARREFOUR ΕΠΙ ΤΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΚΗΦΙΣΟΥ

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 2



ΟΔΟΣ ΑΓΙΑΣ ΑΝΝΗΣ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΟΥ ΕΛΑΙΩΝΑ
ΒΛΕΠΟΥΜΕ ΚΑΘΑΡΑ ΤΟΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 3



ΑΠΟΘΗΚΕΣ ΠΟΥ ΒΡΙΣΚΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΟΥ ΕΛΑΙΩΝΑ
ΕΙΝΑΙ ΕΜΦΑΝΗΣ Η ΕΙΚΟΝΑ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗΣ ΤΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ ΚΑΙ Η ΑΝΑΓΚΗ
ΜΕΤΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥΣ

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 4



Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΔΡΟΜΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΕΛΑΙΩΝΑ ΕΙΝΑΙ ΣΕ ΑΘΛΙΑ
ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ. ΠΑΝΤΟΥ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΛΑΚΚΟΥΒΕΣ ΚΑΙ ΤΟ ΠΛΑΤΟΣ ΤΩΝ ΔΡΟΜΩΝ ΕΙΝΑΙ
ΠΟΛΥ ΜΙΚΡΟ

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 5



ΕΙΚΟΝΑ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΟΥ ΕΛΑΙΩΝΑ

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 6



Η ΕΙΚΟΝΑ ΤΗΣ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗΣ ΣΤΟΝ ΕΛΑΙΩΝΑ ΚΥΡΙΑΡΧΕΙ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΩΝ
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 7



ΝΕΕΣ ΓΕΦΥΡΕΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΚΗΦΙΣΟΥ ΠΟΤΑΜΟΥ
ΤΑ ΕΡΓΑ ΕΧΟΥΝ ΣΚΟΠΟ ΝΑ ΠΡΟΦΥΛΑΞΟΥΝ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΛΗΜΜΥΡΕΣ ΤΟΥ
ΠΟΤΑΜΟΥ

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 8



ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΕΙΣΟΔΟΥ ΤΟΥ ΓΕΩΠΟΝΙΚΟΥ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΑΘΗΝΩΝ ΕΠΙ ΤΗΣ ΙΕΡΑΣ
ΟΔΟΥ

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 9



ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΕΡΟΓΕΦΥΡΑ ΤΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΚΗΦΙΣΟΥ ΜΕΣΑ ΑΠΟ
ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ - ΣΤΟ ΒΑΘΟΣ ΔΙΑΚΡΙΝΕΤΑΙ ΚΑΙ Η ΑΚΡΟΠΟΛΗ

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 10



Ο ΣΤΑΘΜΟΣ ΤΩΝ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΚΗΦΙΣΟΥ. Η ΚΑΚΗ
ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΚΤΙΣΜΑΤΟΣ ΕΙΝΑΙ ΠΡΟΦΑΝΗΣ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ Η ΑΝΑΓΚΗ
ΜΕΤΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 11



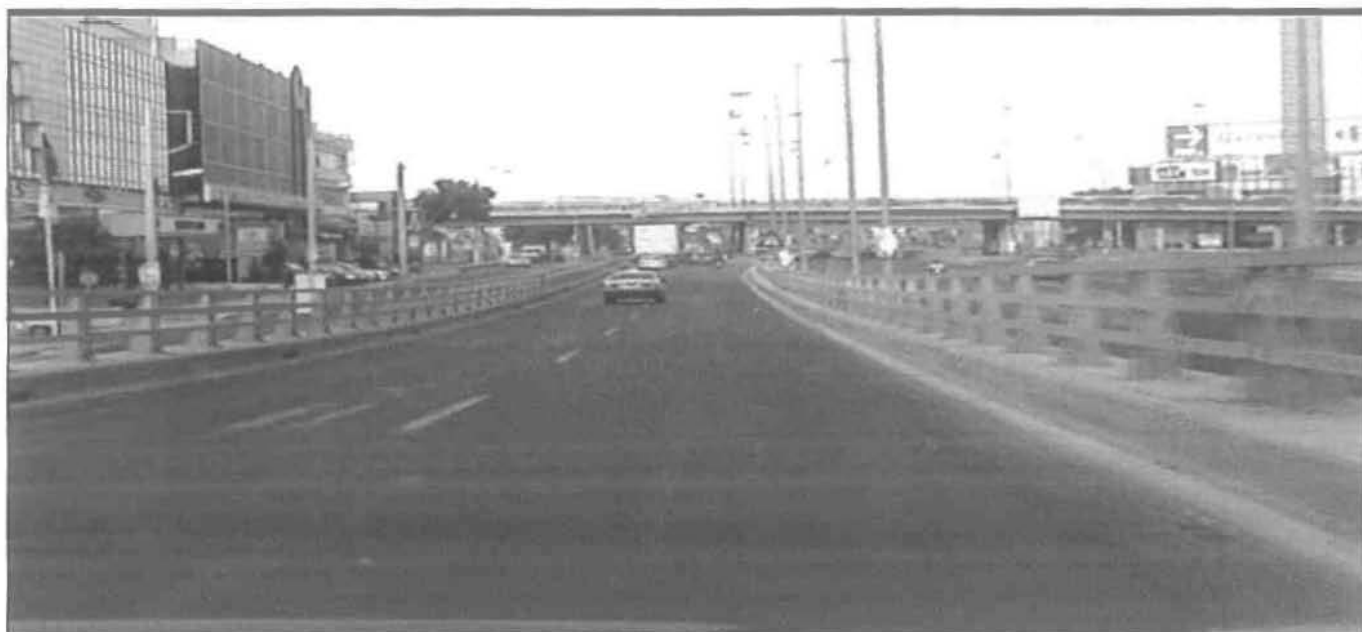
ΤΑ ΕΓΚΑΤΑΛΕΛΕΙΜΜΕΝΑ ΚΤΙΡΙΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΕΙΝΑΙ ΣΥΧΝΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ
ΚΑΙ Η ΑΝΑΓΚΗ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥΣ ΠΡΟΦΑΝΗΣ

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ 12 & 13



ΕΙΚΟΝΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΛΑΧΑΝΑΓΟΡΑ ΡΕΝΤΗ

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 14



ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΚΑΒΑΛΑΣ

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 15

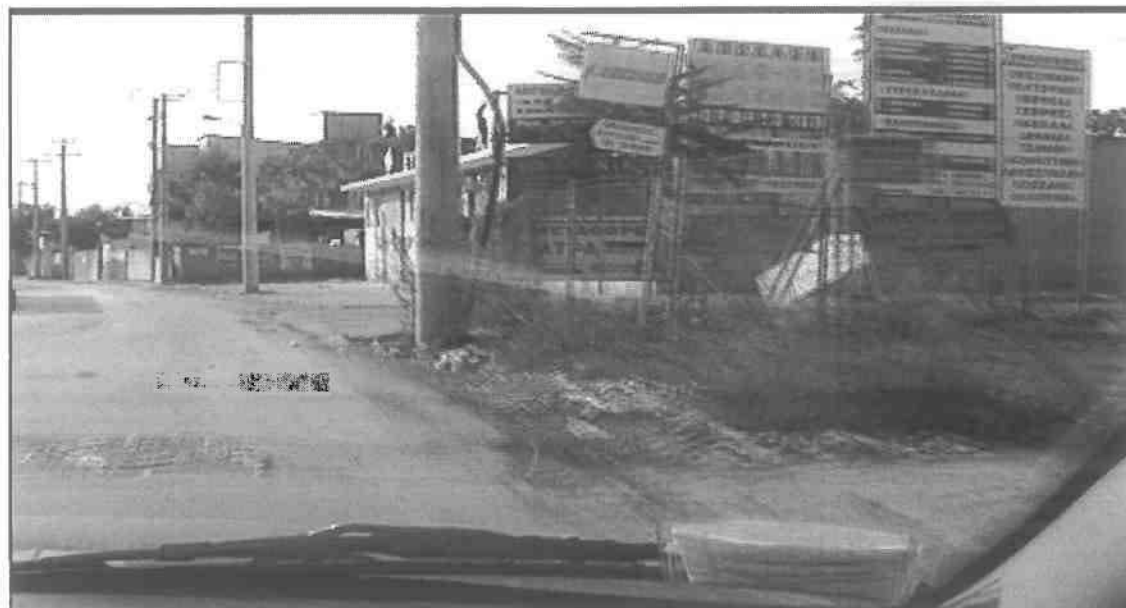


ΕΠΙ ΤΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΑΘΗΝΩΝ ΕΙΝΑΙ ΕΝΤΟΝΗ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ ΑΠΟ
ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΕΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ 16 & 17



ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΣ



ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 18



ΟΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΠΑΡΟΥΣΙΑΖΟΥΝ ΟΛΕΣ ΤΗΝ ΙΔΙΑ
ΕΙΚΟΝΑ – ΚΤΙΡΙΑ ΜΙΣΟΓΚΡΕΜΙΣΜΕΝΑ, ΠΡΟΧΕΙΡΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΜΕ ΛΑΜΑΡΙΝΕΣ ΚΑΙ
ΣΚΟΥΠΙΔΙΑ ΣΤΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ 19 & 20



ΑΜΑΞΟΣΤΑΣΙΟ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 21



ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΠΕΤΡΟΥ ΡΑΛΛΗ

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 22



ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ ΑΘΗΝΑΪΚΗΣ ΧΑΡΤΟΠΟΙΙΑΣ SOFTEX
ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗ ΤΟΥ ΑΠΟ ΠΥΡΚΑΓΙΑ ΠΑΡΑΜΕΝΕΙ ΑΝΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΤΟ

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 23



ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΣΤΡΑΤΟΛΟΓΙΑΣ

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ 24-25



VILLAGE PARK – ΠΕΡΙΟΧΗ ΡΕΝΤΗ

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 26



Ο ΒΟΤΑΝΙΚΟΣ ΚΗΠΟΣ

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 27



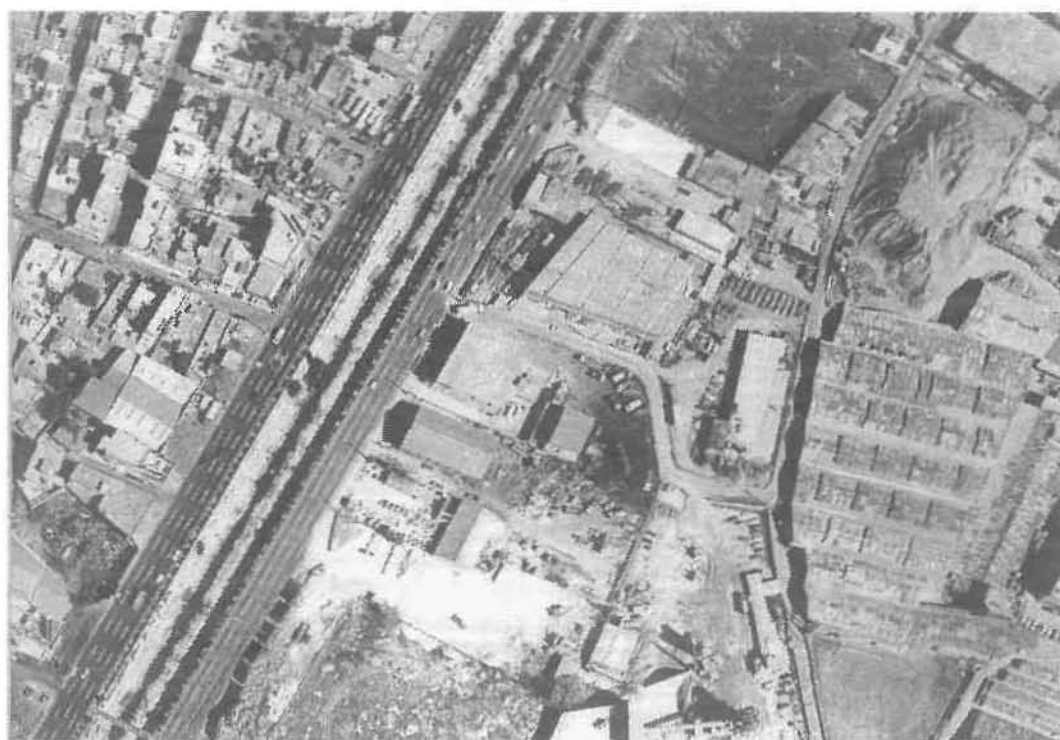
ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 28



ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΟΥ ΕΛΑΙΩΝΑ ΣΗΜΕΡΑ

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 29



ΑΠΟΨΗ ΤΟΥ ΕΛΑΙΩΝΑ ΑΠΟ ΑΕΡΟΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 30



ΕΙΚΟΝΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΣΥΜΦΟΡΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΑΛΕΞΑΚΗΣ Π.- ΚΑΤΡΙΒΕΣΗΣ Β. (1992): 'Τα αναπτυξιακά κίνητρα για τις βιομηχανικές περιοχές στην Ελλάδα', *Περιοδικό Τόπος*, τεύχος 4/1992.

ΑΝΤΩΝΙΟΥ, Β. (2000): 'Οι γεωπεριβαλλοντικές συνθήκες του Λεκανοπεδίου Αθηνών με χρήση GIS', Διδακτορική Διατριβή Αθήνα: Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών.

ΑΡΑΒΑΝΤΙΝΟΣ Α. (1997): *Πολεοδομικός σχεδιασμός. Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, Αθήνα : Εκδόσεις Συμμετρία .

ATHENS METROPOLITAN REGIONAL REVIEW (2002): 'Final Background Report. Ministry of the environment, planning and public works. Organization for the master plan and protection of the environment of Athens', Volos: University of Thessaly, Laboratory of urban and regional planning.

BALE, J. (1988): *The location of manufacturing Industry*. London: Oliver & Boyd.

BALL, M. (1984): *The spaced-out Urban Economy*. In Massey, D., Allen, J. (eds), *Geography Matters*. Cambridge: Cambridge University Press.

ΒΑΣΕΝΧΟΒΕΝ, Λ., κ.α., (1991): 'Οι στόχοι της ανάπτυξης της σύγχρονης Αθήνας: λειτουργία των μεταποιητικών μονάδων και βιομηχανικά πάρκα', Αθήνα: *Πρακτικά συνεδρίου πολιτών: Νέφος και Ενεργός πολίτης*.

ΒΑΣΕΝΧΟΒΕΝ, Λ. (1993): 'Η πολυπλοκότητα των προβλημάτων των πόλεων και η πολιτική των αστικών αναπλάσεων', Αθήνα: *Πρακτικά σεμιναρίου για τις αστικές αναπλάσεις (Οκτώβριος- Δεκέμβριος 1992)*, επιμέλεια Γ. Πολύζου, ΤΕΕ και ΕΜΠ.

ΒΑΣΕΝΧΟΒΕΝ, Λ. (1994): *Περιβάλλον και επιστήμες στο τέλος του 20ού αιώνα από τη σκοπιά του πολεοδόμου*, Αθήνα: Εναλλακτικές Εκδόσεις.

ΒΛΙΑΜΟΣ Σ., ΓΕΩΡΓΟΥΛΗΣ Δ., ΚΟΥΡΑΙΟΥΡΟΣ Η. (1991): *Βιομηχανικά πάρκα. Θεσμοί θεωρία και μεθοδολογία του σχεδιασμού ΕΤΒΑ*, Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση.

ΓΑΛΑΝΟΠΟΥΛΟΣ, Α. (1988): 'Ο σεισμικός κίνδυνος στη μείζονα και ελάσσονα Αττική'. Αθήνα: *Πρακτικά Ακαδημίας Αθηνών*, 63^Α, σελ.378-387.

ΓΕΡΑΡΔΗ Κ. (1998): *Η στρατηγική του σχεδιασμού για μια βιώσιμη ανάπτυξη της μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας. Πλαίσιο κατευθύνσεων και προτεραιοτήτων*. Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Τομέας Πολεοδομίας Χωροταξίας.

ΓΙΑΝΝΙΤΣΗΣ, Τ. (1985): *Ελληνική Βιομηχανία: Ανάπτυξη και Κρίση*, Αθήνα: Εκδόσεις Gutenberg.

DRAKOPOULOS, J. & MAKROPOULOS, K.C. (1983): *Seismicity and hazard analysis studies in the area of Greece*. Publ.N.1, 1983, Athens: .Seism.Lab. of Athens Univ., pp.126.

ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΔΑΚΗΣ: Σύγχρονος εγκυκλοπαίδεια, Ν.Νικας & Σία Ε.Ε., Έκδοση Τρίτη, Τόμος πρώτος.

ΕΛΑΙΩΝΑΣ 1994-1996 (1998): Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας, Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

ΕΜΠ: Μελέτη Καταγραφής και Βιωσιμότητας των Βιομηχανικών Δραστηριοτήτων του Ελαιώνα, (1990), Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο. Τμήμα Αρχιτεκτόνων Τομέας Πολεοδομίας- Χωροταξίας.

ΕΜΠ (1992): 'Πολεοδομική Οργάνωση και Ανάπλαση Περιοχής Ελαιώνα', Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο. Τμήμα Αρχιτεκτόνων Τομέας Πολεοδομίας- Χωροταξίας, Δήμος Αθηναίων.

ΕΜΠ (1995): Υλοποίηση προγραμμάτων Ανάπλασης βιομηχανικών ζωνών εντός πόλεων και μετεγκατάσταση από αυτές οικονομικών δραστηριοτήτων. Μελέτη περίπτωσης- Ελαιώνας της Αθήνας. (1995), Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Τομέας Πολεοδομίας- Χωροταξίας, Τομέας II Τμήμα Χημικών Μηχανικών, Οργανισμός Αθήνας.

ELLIOT, T.S. (1985): *Power*, London: (*Special report*).

Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ, Τεύχος 2025, 1998

Energy in Architecture, The European Passive Solar Handbook, 1995

JOHNSTON, R.J. (1980): *City and society: An outline for urban geography*, Harmondsworth, Penguin Books.

KOUKIS, G. & ROZOS, D. (1985): *Engineering Geological characteristics of the 1981 earthquakes in the Eastern Corinthian gulf, Greece*. Paris: Bull. Of the Iner. Ass. Of Engineering Geology, No32, p.94-95.

ΚΟΥΜΑΝΤΑΚΗΣ, Ι. (1983): *Υδρογεωλογικές συνθήκες περιοχής Βοτανικού Αθηνών*, Αθήνα: Δελτίο Ελληνικής Γεωλογικής Εταιρείας, Τόμος XVI, p.42-48.

ΚΩΤΤΗΣ, Γ. (1980): *Βιομηχανική αποκέντρωση και περιφερειακή ανάπτυξη*, Αθήνα: ΙΟΒΕ, ειδικές μελέτες No.7.

ΜΑΛΟΥΤΑΣ Θ. (2000): *Οι πόλεις. Κοινωνικός και οικονομικός Άτλας της Ελλάδας*,(επιμ.), Αθήνα: Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών- Ecole Francaise d' Athenes. Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας.

ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ Λ.,(επιμ.), (2001): *Μετασχηματισμοί του Αστικού Τοπίου*,, Θεσσαλονίκη: εκδοτικός οργανισμός Λιβάνη.

ΜΠΕΡΙΑΤΟΣ, Η. (2002): *Χωροταξία III, Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός και Πολιτική*. Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, ΤΜΧΠΠΑ.

ΜΠΕΤΟΥΡΑ, Δ. (1994): 'Ανάπλαση του ιστορικού κέντρου της Αθήνας-Πλάκα.' Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης. Επιβλέποντες καθηγητές Δ.Οικονόμου -Φ.Λουκίσσας.

ΝΤΟΤΣΙΚΑ, Ε.- ΣΥΡΜΑΚΕΣΗ, Κ. (2000): 'Ανάπλαση του Φαληρικού όρμου εν όψη των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004.' Βόλος: Διπλωματική εργασία με επιβλέπων Δ.Οικονόμου.

ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ, Δ., ΓΕΤΙΜΗΣ, Π., ΔΕΜΑΘΑΣ, Ζ., ΠΕΤΡΑΚΟΣ, Γ. ΠΥΡΓΙΩΤΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ, (2001): *Ο διεθνής ρόλος της Αθήνας*. Βόλος: Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας 2001.

ΡΑΡΑΖΑΧΟΣ, Β.С. & СΟΜΝΙΝΑΚΙΣ, Ρ.Ε. (1982): *A catalogue of historical earthquakes in Greece and surrounding area*. Thessalonica: Publ. Of Geoph. Lab., Univ. of Thessalonica, No5, p.24

ΡΕΡΡΑ (1985): 'Control of dust emissions from concrete batching', report4.23, Athens 1985.

ΡΕΡΡΑ (1986): 'Τεχνικοοικονομική μελέτη μείωσης εκπομπών από βιομηχανικούς καυστήρες και λέβητες', μελέτη 4.2, Πενταετές πρόγραμμα για το νέφος, Αθήνα 1986.

ΡΕΡΡΑ (1986): 'Έλεγχος εκπομπών από τη βιομηχανία παραγωγής Rayon και Polyester'. Τεχνικοοικονομική μελέτη 4.13, ΡΕΡΡΑ, Πενταετές πρόγραμμα για το νέφος, Αθήνα 1986.

ΠΕΡΠΑ/ΥΠΕΧΩΔΕ (1985): 'A study of the potential transfer of air polluting industrial units and/or sectors from their present location in the greater Athens area', project Π-6, final report, vol.1, Athens 1985.

ΠΕΡΠΑ/ΥΠΕΧΩΔΕ (1986): 'Πενταετές πρόγραμμα για το νέφος της Αθήνας', Αθήνα: Κλαδικές μελέτες.

PINARD JACQUES, (1985): *Η βιομηχανική αρχαιολογία*, μετάφραση Σπανός Γ., Πολιτιστικό Τεχνολογικό ίδρυμα ΕΤΒΑ.

ΡΟΖΟΣ, Δ. & ΤΣΑΜΠΑΟΣ, Γ. (1993): *Η τεχνικογεωλογική έρευνα στο πεδίο και στο εργαστήριο*, Αθήνα: Ειδικές δημοσιεύσεις της Ελλην. Γεωλογικής Εταιρείας, Νο2, σελ.274-291.

Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας (1983): 'Η Αθήνα και πάλι Αθήνα» Προτάσεις για την ανασυγκρότηση της πρωτεύουσας'.

ΣΑΜΠΑΤΑΚΑΚΗΣ, Ι. (1991): 'Τεχνικογεωλογική έρευνα του Λεκανοπεδίου των Αθηνών'. Διδακτορική διατριβή, Πάτρα: Γεωλογικό Τμήμα Πατρών, σελ. 1-210.

Sapountzaki Popi J., Mandaraka Maria, Wassenhoven Louis (1995): 'Eleonas area, a "black hole" in the heart of the Greek capital: Visible and indivisible factors and actors shaping the past, present and future profile of a degraded industrial urban district'.

SCOTT, A. J., (1988): 'New industrial spaces: Flexible production organization and regional development in North America and Western Europe', London 1988.

Stanford Research Institute (1992): *Patterns of Energy Consumption in the United States*.

TOWNROE, P., (1976): *Planning industrial location, London*, London: Leonard Hill Books.

ΥΠΕΧΩΔΕ / ΚΑΠΕ (2001): 'Σχέδιο δράσης για την εξοικονόμηση ενέργειας στον οικιστικό τομέα', Αθήνα: Ενέργεια 2001

ΧΡΟΝΑΚΗ-ΑΝΔΡΕΑΔΑΚΗ, Ε. (1988): *Βιοκλιματική Αρχιτεκτονική, Επιστημονικές Εκδόσεις*.



ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ:

www.tee.gr (Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος)

www.asda.gr (Αναπτυξιακός Σύνδεσμος Δυτικής Αττικής)

www.minenv.gr (Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων)

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ:

Π.Δ. 74/Δ/91, Έγκριση πολεοδομικής μελέτης αναθεώρησης και επέκτασης τμημάτων των δήμων Αθηναίων, Αγίου Ιωάννη Ρέντη, Αιγάλεω, Περιστερίου και Ταύρου στον νομό Αττικής (Ελαιώνας) και τροποποίηση των εγκεκριμένων ρυμοτομικών σχεδίων τους στα όρια σύνδεσής τους.

Π.Δ. 1049/Δ/95, Έγκριση πολεοδομικής μελέτης αναθεώρησης και επέκτασης τμημάτων των δήμων Αθηναίων, Αγίου Ιωάννη Ρέντη, Αιγάλεω, Περιστερίου και Ταύρου στον νομό Αττικής (Ελαιώνας).

Π.Δ.742/Δ/96, Έγκριση πολεοδομικής μελέτης αναθεώρησης και επέκτασης τμημάτων των δήμων Αθηναίων, Αγίου Ιωάννη Ρέντη, Αιγάλεω, Περιστερίου και Ταύρου στον νομό Αττικής (Ελαιώνας) και τροποποίηση και συμπλήρωση του από το Π.Δ. 1049/Δ/95.