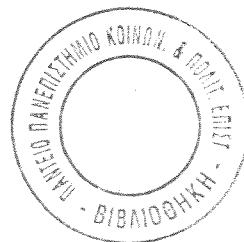


ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ Β' ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΠΡΟΑΣΤΙΟΠΟΙΗΣΗ Η ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ

ΚΑΠΕΛΗ ΕΛΕΝΗ



1999

NT

Στους γονείς μου  
Γεώργιο, Αναστασία  
και στον αδελφό μου,  
Βασίλειο

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>A. ΠΡΟΛΟΓΟΣ .....</b>	<b>7</b>
<b>B. ΠΕΡΙΛΗΨΗ .....</b>	<b>9</b>
<b>Γ. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο : ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΕΙΣ, ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΙ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ .....</b>	<b>12</b>
1.1 Η διάχυση της αστικοποίησης και οι χωρικές επιπτώσεις του φαινομένου .....	12
1.2 Αστικά Μοντέλα αποκέντρωσης. Οι Πόλεις Δορυφόροι .....	14
1.3 Η Στρατηγική των Νέων Πόλεων ως προσπάθεια ορθολογικής διαχείρισης του χώρου .....	16
1.3.1 Εισαγωγή .....	17
1.3.2 Οι Νέες Πόλεις στην Μ. Βρετανία .....	17
1.3.3 Οι νέες πόλεις στη Γαλλία .....	19
1.3.4 Μια κριτική αποτίμηση του μοντέλου των Νέων Πόλεων .....	19
1.4 Αστικές Συγκεντρώσεις. Τάσεις εξέλιξης και σύγχρονες πρακτικές Διαχείρισης .....	21
<b>Δ. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο : ΠΡΟΑΣΤΙΟ : Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΝΟΣ ΟΙΚΙΣΤΙΚΟΥ ΠΡΟΤΥΠΟΥ .....</b>	<b>25</b>

2.1 Εισαγωγή .....	25
2.1.1 Α' ΦΑΣΗ "Walking city" (μέχρι το 1815) .....	26
2.1.2 Β' ΦΑΣΗ "Τα πρώτα προάστια" (1815-1870) .....	28
2.1.3 Γ' ΦΑΣΗ "Η κοινωνικοποίηση της προαστιακής κατοικίας" (1890-1920) .....	30
2.1.4 Δ' ΦΑΣΗ "Αυτοκινούμενη προαστιοποίηση" (1920-1940) .....	32
2.1.5 Ε' ΦΑΣΗ "Το μεταπολεμικό πρότυπο" (1945-1973) .....	33
2.1.6 ΣΤ' ΦΑΣΗ "Η αυτονόμηση των προαστίων" (1970 μέχρι σήμερα) .....	35
2.2 Η Θεωρία των Δημογραφικών και Χωρικών Κύκλων .....	36
2.3 Η Θεωρία του Περιφερειακού Κύκλου και η Αξία της στην Αστική Ανάπτυξη.....	37
Ε. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο : ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ .....	42
3.1 Εισαγωγή .....	42
3.2. Προαστιακή Ανάπτυξη(Παραδείγματα Βρετανίας και ΗΠΑ) .....	43
3.3. Η Ανάπτυξη των Διακριτών Περιοχών Κατοικίας .....	45
3.4. Οι Βασικές Λειτουργίες της Πόλης .....	46
3.5. Λιανικό Εμπόριο .....	48
3.5.1. Τα κύρια ζητήματα .....	50
3.6 Η Μετάβαση στον Χώρο Εργασίας ("JOURNEY TO WORK") .....	51



3.7. Οι Κάτοικοι της Μεγαλούπολης .....	51
<b>ΣΤ. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο : ΓΕΝΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ .....</b>	<b>56</b>
4.1 Μία Ιστορική Αναδρομή στην Εξέλιξη του Χώρου της Σημερινής Αθήνας.....	56
4.2. Η Φυσιογνωμία της Περιοχής των Μεσογείων .....	57
4.3. Η Οικονομία της Περιοχής Μεσογείων .....	58
4.3.α Η Εξέλιξη των Κλάδων Παραγωγής .....	60
4.3.β Υπηρεσίες, Διοίκηση .....	63
<b>Ζ. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 : ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΣΤΑ ΜΕΣΟΓΕΙΑ (ΣΠΑΤΑ, ΓΛΥΚΑ ΝΕΡΑ, ΚΟΡΩΠΙ) .....</b>	<b>65</b>
5.1 Γενικά .....	65
5.2 ΠΕΡΙΟΧΗ ΣΠΑΤΩΝ .....	66
5.2.1. ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΣΠΑΤΩΝ.....	66
5.2.2. ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ .....	81
5.2.3. ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΕΣ ΑΔΕΙΕΣ .....	91
5.2.4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΟΡΦΗ ΚΑΙ ΕΝΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΑΣΤΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΣΠΑΤΩΝ.....	96
5.3 ΠΕΡΙΟΧΗ ΓΛΥΚΩΝ ΝΕΡΩΝ .....	101
5.3.1. ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΓΛΥΚΩΝ ΝΕΡΩΝ.....	101
5.3.2. ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ .....	116

5.3.3. ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΕΣ ΑΔΕΙΕΣ .....	120
5.3.4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΟΡΦΗ ΚΑΙ ΕΝΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΑΣΤΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΓΛΥΚΩΝ ΝΕΡΩΝ.....	124
5.4. ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΟΡΩΠΙΟΥ .....	129
5.4.1 ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΚΟΡΩΠΙΟΥ.....	129
5.4.2 ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ .....	135
5.4.3. ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΕΣ ΑΔΕΙΕΣ .....	138
5.4.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΟΡΦΗ ΚΑΙ ΕΝΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΑΣΤΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΚΟΡΩΠΙΟΥ .....	140
5.5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ, ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΑΣΤΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΗΝ ΧΩΡΑ ΜΑΣ .....	154
Η. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6ο : ΛΟΙΠΟΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ...	158
6.1. ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ .....	158
6.2. ΠΡΟΘΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΑΘΕΣΕΙΣ .....	161
6.3. ΜΕΓΑΛΑ ΕΡΓΑ .....	162
6.4. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ .....	164
6.5. ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ .....	164
6.6. ΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΟΥ ΑΘΗΝΑΙΟΥ .....	165
6.7. ΑΞΙΕΣ ΓΗΣ .....	166
6.8. ΤΡΟΠΟΣ ΑΠΟΚΤΗΣΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ .....	167

<b>Θ. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7ο : ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΕΝ ΟΨΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ .....</b>	<b>169</b>
7.1. Περιληπτικά συμπεράσματα απο την αναφορά στη διεθνή εμπειρία .....	169
7.1.2. Προοπτικές Ανάπτυξης.....	171
7.1.2.α. Επιπτώσεις του Αεροδρομίου και των συναφών έργων υποδομής στην περιοχή μελέτης .....	173
7.1.2.β. Αναμενόμενες ελκτικές επιδράσεις στην ευρύτερη περιοχή .....	174
7.1.3. Οργάνωση περιοχών εγκατάστασης .....	176
7.1.3.α. Περιοχές εγκατάστασης δραστηριοτήτων .....	176
7.1.3.β. Περιοχές λοιπών δραστηριοτήτων και λειτουργιών.....	178
7.1.3.γ. Ειδικές εγκαταστάσεις .....	178
7.1.4. Σενάρια οργάνωσης του χώρου .....	179
7.1.4.α. Σενάριο .....	179
7.1.4.β. 2ο Σενάριο .....	179
7.1.4.γ. 3ο Σενάριο .....	181
<b>Ι. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8ο : ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΣΗΜΕΡΙΝΕΣ ΤΑΣΕΙΣ .....</b>	<b>184</b>
8.1. Αναμενόμενες εξελίξεις στον πληθυσμό .....	184
8.1.1. Πρώτη Προσέγγιση.....	184
8.1.2. Δεύτερη Προσέγγιση .....	189
8.2. Συνολική απασχόληση στην περιοχή μελέτης το έτος 2020.....	191

**8.3. Επιπτώσεις στο αναπτυξιακό πρότυπο .....192**

**Κ. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9ο : ΣΥΝΟΨΗ .....197**

**Λ. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΠΗΓΕΣ .....201**

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Στα πλαίσια της συγκεκριμένης πτυχιακής εργασίας στο Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης του Παντείου Πανεπιστημίου, έγινε προσπάθεια να διευρυνθεί η ύπαρξη ή η πιθανή μελλοντική ανάπτυξη του φαινομένου της προαστιοποίησης στις περιοχές που βρίσκονται εκτός των διοικητικών ορίων του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Πρωτεύουσας (ΠΣΠ).

Από την επισκόπηση της σχετικής ελληνικής βιβλιογραφίας διαπιστώσαμε ότι το φαινόμενο της προαστιακής ανάπτυξης και ο τρόπος εμφάνισης του στα μεγάλα αστικά κέντρα δεν έχει αντιμετωπισθεί μέχρι σήμερα σαν μία αυτόνομη διαδικασία χωρικού και κοινωνικοοικονομικού μετασχηματισμού της πόλης που λαμβάνει χώρα υπό συγκεκριμένες ιστορικές, οικονομικές και κοινωνικές προϋποθέσεις.

Αυτό που διαπιστώθηκε είναι ότι :

- α) επικρατεί μια σύγχυση σχετικά με τον εννοιολογικό προσδιορισμό των όρων "προαστιοποίηση" και "προάστιο" και
- β) ότι οι διάφορες προσπάθειες που έγιναν κατά καιρούς βασίσθηκαν σε μονοδιάστατες προσεγγίσεις, που άλλοτε τους τόνιζαν οικονομικούς και άλλοτε τους πολεοδομικούς παράγοντες.

Οι οικονομολόγοι προσδιόριζαν συνήθως το προαστιακό μοντέλο στη βάση των λειτουργικών σχέσεων ανάμεσα στον πυρήνα και στην προαστιακή ζώνη. Οι δημογράφοι στη βάση της πυκνότητας κατοικίας και του μοντέλου μετακινήσεων, οι αρχιτέκτονες στη βάση της ανθρώπινης συμπεριφοράς και τον "τρόπο ζωής".

Είναι προφανές ότι για τις ανάγκες της ανάλυσης αυτής έπρεπε να αναζητηθούν όσο το δυνατόν περισσότερα στοιχεία. Στοιχεία που, όπως ξέρουμε, είτε δεν υπάρχουν καθόλου είτε υπάρχουν "διασκορπισμένα" στις διάφορες συναρμόδιες υπηρεσίες. Ευτυχώς η προσπάθεια ήταν αποτελεσματική.

Θα ήταν σκόπιμο στο σημείο αυτό να εκφραστούν θερμές ευχαριστίες για την βοήθεια που προσέφεραν :

- στους υπαλλήλους των αντίστοιχων Δήμων Μελέτης
- στους υπαλλήλους της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας
- στην Καθηγήτρια Δρακάκη Λυδία για την πολύτιμη βοήθεια της
- στον Παπαϊωάννου Νικόλαο για την ανεκτίμητη βοήθεια του
- στον Παπαδημητρίου Ιωάννη για την παροχή χρήσιμων στοιχείων

και βέβαια τους Καθηγητές της τριμελούς Επιτροπής για την καθοδήγηση τους σε όλα τα στάδια πραγματοποίησης της εργασίας :

Σιδηρόπουλος Ηλίας *Επιβλέπων Καθηγητής*

Λουκάκης Παύλος

Παπαδασκαλόπουλος Αθανάσιος

**Αθήνα, Σεπτέμβριος 1999**

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το θέμα της διπλωματικής εργασίας είναι η Προαστιοποίηση ή Περιφερειακή Συγκέντρωση, με αναφορά σε συγκεκριμένες περιοχές στα Μεσόγεια. Η εργασία αυτή χωρίζεται σε δύο μέρη, στο θεωρητικό μέρος το οποίο αναλύει την έννοια της Προαστιοποίησης και στο δεύτερο πρακτικό μέρος το οποίο δείχνει πως η έννοια αυτή λαμβάνει χώρα σε προαστιακές περιοχές του λεκανοπεδίου της Αττικής.

Στην αρχή γίνεται αναφορά στις *Αστικές Συγκεντρώσεις* καθώς και στους *Μηχανισμούς Εξέλιξης και στις Πολιτικές Διαχείρισης*. Συγκεκριμένα αναλύεται το φαινόμενο της *Διάχυσης της Αστικοποίησης και οι Χωρικές Επιπτώσεις του*. Έπειτα περιγράφονται τα *Αστικά Μοντέλα Αποκέντρωσης - Πόλεις Δορυφόροι*. Στη συνέχεια περιγράφεται η *Στρατηγική των Νέων Πόλεων* ως προσπάθεια ορθολογικής διαχείρισης του χώρου ενώ στο τέλος του κεφαλαίου αυτού γίνεται αναφορά στις *Αστικές Συγκεντρώσεις καθώς και στις Τάσεις εξέλιξης και στις Σύγχρονες Προοπτικές Διαχείρισης*.

Στη συνέχεια γίνεται ανάλυση της έννοιας της *Προαστιοποίησης*. Αρχικά αναλύεται η έννοια του *Προαστίου ως Εξέλιξη ενός Οικιστικού Προτύπου* (φάσεις ανάπτυξης προαστίου), με αναφορά στην *Θεωρία των Χωρικών και Δημογραφικών Κύκλων*. Έπειτα αναλύεται η έννοια της Προαστιακής Ανάπτυξης με συγκεκριμένα παραδείγματα για την Βρετανία και τις ΗΠΑ. Η *Ανάπτυξη των Διατριπών Περιοχών Κατοικίας, οι Βασικές Λειτουργίες της Πόλης* και άλλα βασικά ζητήματα σχετικά με την Προαστιακή Ανάπτυξη όπως η *Μετάβαση στον Χώρο Εργασίας* αναλύονται αμέσως μετά.

Ακολουθεί το πρακτικό μέρος. Αφού γίνεται μία γενική αναφορά στην ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων, αναλύονται περιπτώσεις συγκεκριμένων περιοχών όπως τα *Σπάτα, τα Γλυκά Νερά, το Κορωπί*. Περιγράφεται η υφιστάμενη κατάσταση και γίνεται μία διαχρονική μελέτη για την εξέλιξη του πληθυσμού, της οικοδομικής και οικονομικής δραστηριότητας, των αξιών γης στις περιοχές αυτές, πράγμα το οποίο μας δείχνει της πορεία της Προαστιακής Ανάπτυξης.

Το τελευταίο μέρος της μελέτης αυτής περιλαμβάνει τα συμπεράσματα για την πορεία της Προαστιακής Ανάπτυξης γενικότερα στο Λεκανοπέδιο της Αττικής. Δείχνει ποιες θα είναι οι τάσεις εξελίξεις σε συνάρτηση πάντα με την κατασκευή των μεγάλων έργων (π.χ Αεροδρόμιο Σπάτων) τα οποία ενόψει των Ολυμπιακών Αγώνων θα μεταμορφώσουν και θα αλλάξουν το τοπίο.



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο**

**ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΕΙΣ,  
ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΙ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΚΑΙ  
ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ**

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο

### ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΕΙΣ, ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΙ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

#### 1.1 Η διάχυση της αστικοποίησης και οι χωρικές επιπτώσεις του φαινομένου

Η ανάπτυξη και επέκταση των αστικών περιοχών στηρίζεται σε πολύπλοκους μηχανισμούς αντίρροπων δυνάμεων και αλληλεπιδράσεων που δημιουργούνται μεταξύ του ανθρωπογενούς, κοινωνικού, ιστορικού περιβάλλοντος και τον φυσικού περιγύρου.

Η χωροθέτηση βιομηχανικών συμπλεγμάτων στα μεγάλα αστικά κέντρα κατά τις δεκαετίες του 50' και 60' ήταν αποτελέσματα της εφαρμογής πολιτικών προσέλκυσης κεφαλαίου και ενίσχυσης της βιομηχανίας από τον Περιφερειακό Προγραμματισμό, επιδρώντας καταλυτικά στη συνεχή συγκέντρωση πληθυσμού και κεφαλαίου και στην ανεξέλεγκτη διεύρυνση του αστικού χώρου.

Κατά τις τελευταίες δεκαετίες οι πολιτικές εκβιομηχάνισης έδωσαν τη θέση τους σε μηχανισμούς που στοχεύουν στην προσέλκυση τριτογενών δραστηριοτήτων, διοίκησης, εκπαίδευσης και εμπορίου στα μεγάλα αστικά κέντρα, γεγονός που σε συνδυασμό με τη βελτίωση των μεταφορικών υποδομών προκάλεσε καινούρια επεκτατικά φαινόμενα. Η αδιάκοπη εξάπλωση των αστικών κέντρων προς την ύπαιθρο προετοίμασε τις συνθήκες για την προοδευτική ενσωμάτωση των όμορων αστικών, ημιαστικών και υπαίθριων περιοχών με αποτέλεσμα την δημιουργία των διευρυμένων, πολυκεντρικών, αστικών συγκεντρώσεων που συνθέτουν τις Μεγαλουπόλεις.<sup>1</sup>

Ο Jean Gottfrrian ( 1961) σχηματοποίησε τη Μεγαλούπολη, περιγράφοντάς την ως μια αστικοποιημένη περιφέρεια, υπερτοπικής ή υπερεθνικής εμβέλειας που εκτείνεται σε μεγάλες χωρικές εκτάσεις. Στην Ευρώπη εμφανίζονται οι

αστικοποιημένες περιφέρειες στην κάτω κοιλάδα του Ρήνου (Ντόρτμουντ-Εσσεν-Ντίσελντορφ), στην περιοχή Ρουρ της Γερμανίας, στο τρίγωνο των πόλεων Ντόρτμουντ-Λίλλη-Αμστερνταμ, στην ζώνη Λονδίνο-Λίβερπουλ κ.λ.π.<sup>2</sup>

Αντίστοιχες αστικές ζώνες υπάρχουν στην Ιαπωνία (Μεγαλόπολη Τακαΐδο, που περιλαμβάνει ένα αστικό δίκτυο το οποίο εκτείνεται από το Τόκιο και τη Γιοκοχάμα μέχρι τη Ναγκόγια και την Οζάκα-Κόμπε και στις Η.Π.Α. (Βορειοανατολικός άξονας Βοστώνης-Νέας Υορκης - Ουάσιγκτον, Βιομηχανική ζώνη Σικάγο-Ντιτρόιτ - Πίτσμπουργκ).

Ανάλογα φαινόμενα υπεραστικοποίησης εμφανίζονται κατά τις τελευταίες δεκαετίες και σε αναπτυσσόμενες χώρες, όπως η αστικοποιημένη περιφέρεια της Κωνσταντινούπολης ή η ζώνη Lima-Callao στο Περού.

Ενώ στα αστικά κέντρα των αναπτυγμένων κρατών η χωρική διεύρυνση συντελείται με την προοδευτική προαστισιοποίηση των πόλεων, όπως περιγράφει η θεωρία των ομόκεντρων ζωνών του Burgess, στις οικονομικά ασθενέστερες χώρες λαμβάνουν χώρα φαινόμενα εντατικής επέκτασης του οικιστικού ιστού με την ανεξέλεγκτη δημιουργία αυθαίρετων οικισμών στις παρυφές των Μητροπολιτικών αστικών συγκεντρώσεων (π.χ. Brazilia), ως αποτέλεσμα της αδιάκοπης εσωτερικής μετανάστευσης.

Η ανεξέλεγκτη και συνεχής επέκταση των μεγάλων αστικών κέντρων αποτελεί ένα από τα κύρια ζητήματα του Διεθνούς Αστικού Σχεδιασμού. Η έξαρση των φαινομένων χωρικού δυαδισμού και πόλωσης είναι αποτέλεσμα της υπερσυγκέντρωσης διοικητικών εξουσιών, πληθυσμού και κεφαλαίου στις αστικοποιημένες περιφέρειες, γεγονός που επιτείνει τα προβλήματα οικονομικής υστέρησης και υπανάπτυξης των γειτονικών ημιαστικών και αγροτικών περιφερειών. Παράλληλα η απορρόφηση φυσικών πόρων για τις ανάγκες της πόλης καθώς και η ρύπανση της ατμόσφαιρας και η ανεξέλεγκτη διάθεση των αποβλήτων δεν αφορούν μόνο τον αστικό χώρο αλλά προκαλούν αρνητικές επιπτώσεις σε γεωγραφικές ενότητες και οικοσυστήματα πολύ μεγαλύτερου χωρικού εύρους (π.χ. οι ανάγκες υδροδότησης μιας Μητροπολιτικής περιοχής, όπως η Αθήνα επιβάλλουν την μεταφορά νερού

από περιοχές που εκτείνονται στην Αιτωλοακαρνανία, στη Φωκίδα και στην Φθιώτιδα).

Αρκετές θεωρίες έχουν διατυπωθεί για την επίλυση των προβλημάτων αστικοποίησης και των αρνητικών επιπτώσεων που προκαλούν στην ισόρροπη ανάπτυξη και την ορθολογική διαχείριση του χώρου. Ωστόσο οι στρατηγικές αποκέντρωσης και ανάσχεσης των φαινομένων αστικοποίησης δεν παρουσίασαν ιδιαίτερα αξιολογικά αποτελέσματα.

Εντούτοις ο σύγχρονος ρόλος των Μητροπόλεων, ως πρωτεύοντα, οικονομικά, πολιτικά και πολιτιστικά κέντρα ευρύτερου βεληνεκούς καθιστά αναγκαία την εφαρμογή σύγχρονων ευέλικτων πολιτικών αποκέντρωσης των αστικών λειτουργιών και βελτίωσης του αστικού οικοσυστήματος μέσα από παρεμβάσεις και προγράμματα επαναδιαχείρισης των χρήσεων γης και βιώσιμης ανάπτυξης.

## 1.2 Αστικά Μοντέλα αποκέντρωσης. Οι Πόλεις Δορυφόροι

Σύμφωνα με τη θεωρία της Οικονομικής των Αστικών Κέντρων η υπερσυγκέντρωση κεφαλαίων και πληθυσμού σε μια γεωγραφικά περιορισμένη αστική περιοχή δημιουργεί προβλήματα στις ενδογενείς οικονομικές λειτουργίες. Στις αναλύσεις των Isard (1956) και Klaasen (1965) είναι δυνατός ο προσδιορισμός του άριστου πληθυσμιακού μεγέθους που πρέπει να έχει μια πόλη<sup>3</sup>. Ενδεχόμενη περαιτέρω αύξηση του πληθυσμού επιφέρει νέες ανάγκες σε αστικές υποδομές και υπηρεσίες, αυξάνοντας παράλληλα το κόστος συμφόρησης της πόλης.<sup>4</sup>

Στις σύγχρονες μεγαλουπόλεις η προοδευτική ένταξη νέων περιοχών στο αστικό σύνολο, προκαλεί διαρθρωτικές αλλαγές στις αστικές οικονομίες κλίμακας (δημιουργία παρασιτικών οικονομικών κυκλωμάτων) και εντείνει τις ανάγκες για την παροχή αστικών υποδομών.

Βλ. Ν.Κόνσολας : "Περιφερειακή Οικονομική Πολιτική". σελ.97).

Βλ. Alonso II : "The Economics of Urban Size. Friedman op.cit", σελ. 434 - 445).

Οι δυσλειτουργίες που προκαλούνται στις αστικές οικονομίες προστίθενται στα λειτουργικά προβλήματα των μεγάλων αστικών κέντρων που έχουν σχέση με την υποβάθμιση του περιβάλλοντος και την όξυνση των κοινωνικών ανπθέσεων (περιθωριοποίηση πληθυσμών, αύξηση των κοινωνικών συγκρούσεων και της εγκληματικότητας).

Οι δυσχέρειες που προκαλούνται στην διαχείριση των αστικών προβλημάτων στις Μεγαλουπόλεις και η ανάγκη για αποκέντρωση και ανάσχεση νέων χωρικών επεκτάσεων, έστρεψε το ενδιαφέρον τον πολεοδομικού σχεδιασμού στην υιοθέτηση της πολιτικής των "Περιφερειακών Πόλεων" ή "Πόλεων Δορυφόρων".

Σύμφωνα με την ομαδοποίηση των Lynch και Rowdin (1958) διακρίνονται 5 μοντέλα αποκεντρωμένων πόλεων.<sup>5</sup>

1. Η διάσπαρτη πόλη, στην οποία αποκεντρώνονται σταδιακά όλες οι βασικές λειτουργίες, όπως η κατοικία, το εμπόριο και η βιομηχανία, ενώ στο κέντρο συσσωρεύονται οι διοικητικές λειτουργίες.
2. Το αστικό σύστημα πυρήνας-δορυφόροι, όπου την υπερσυγκεντρωτική μεγαλούπολη πλαισιώνουν νέα αστικά σχήματα, όπου προσανατολίζονται σε μια κύρια λειτουργία (π.χ. πόλεις αεροδρομίων, εμπορικά κέντρα ή κέντρα υπηρεσιών, σύγχρονες τεχνοπόλεις).<sup>6</sup>
3. Η πόλη - γαλαξίας, όπου προοδευτικά εμφανίζονται τάσεις γενικής διασποράς χρήσεων και λειτουργιών διασποράς χρήσεων και λειτουργιών.
4. Η πόλη αστέρας, η οποία αποτελεί εξελικτικό μοντέλο του συστήματος των δορυφόρων πόλεων.
5. Η πόλη δακτύλιος, στην οποία χωροθετούνται οι αστικές λειτουργίες και χρήσεις γης σε περιμετρικές ζώνες, π.χ. πόλεις υπνωτήρια, πράσινες ζώνες, δημιουργώντας ομογενοποιημένους αστικούς θύλακες.

---

Βλ. Open University : "Η Πόλη του μέλλοντος", σελ. 110).

βλ. Η.Σιδηρόπουλος : "Ι.Π.Α. Σύγχρονες τάσεις στην Περιφερειακή Ανάπτυξη", σελ. 33)

Ωστόσο μεταγενέστερες αντιλήψεις του Αστικού Σχεδιασμού (Wurstet 1963, Albers 1968) επιλέγουν χωρικά μοντέλα, σύμφωνα με τα οποία, οι πόλεις δορυφόροι είναι δυνατόν να κατανέμονται σε περιφέρειες ομοκεντρικές γύρω από τον πυρήνα (ομόκεντρη πόλη) ή να διαχέονται κατά μήκος ενός γραμμικού, μεταφορικού κυρίως, άξονα (γραμμική πόλη).<sup>7</sup>

Αντίστοιχα στις Η.Π.Α. υιοθετήθηκε ο όρος "εξάστιο" (exurbs), ο οποίος αποδίδει το μοντέλο αμιγούς προαστιστοποίησης των ζωνών κατοικίας γύρω από το εμπορικό διοικητικό κέντρο.<sup>8</sup>

Οι νεότερες αντιλήψεις σύμφωνα με το ζήτημα της αποκέντρωσης, εστιάζονται στην σταδιακή απομάκρυνση των διοικητικών λειτουργιών και στην ενίσχυση των τοπικών οικονομιών των περιφερειακών πολεων μεσαίου μεγέθους (πληθυσμός πάνω από 500.000 κατοίκους). Στις τελευταίες δίνεται ιδιαίτερη προσοχή από τον Περιφερειακό Προγραμματισμό για την εδραίωση και ανάπτυξη ευέλικτων παραγωγικών δραστηριοτήτων, όπως τεχνολογικά πάρκα, κέντρα παροχής υπηρεσιών, κέντρα νέων μορφών τουρισμού, που να ολοκληρώνουν τις αστικές οικονομίες σκοπού των σύγχρονων μεγαλουπόλεων.

Έτσι τα νέα αστικά πρότυπα, όπως εντάσσονται στους σκοπούς και τα μέσα της περιφερειακής επιστήμης, διαμορφώνουν ολοκληρωμένα ενδογενή αστικά δίκτυα που περιβάλλουν τις μεγάλες πόλεις. Ταυτόχρονα προτάσσεται η λειτουργική συνέχεια μεταξύ των πόλεων και οικισμών που διαρθρώνουν το αστικό σύστημα με σκοπό την ισοκατανομή αρμοδιοτήτων και την οικονομική-παραγωγική συνεργασία των μεμονωμένων φορέων ενός ολοκληρωμένου αστικού-οικονομικού κυκλώματος (πολυπτυρηνικές πόλεις).

### **1.3 Η Στρατηγική των Νέων Πόλεων ως προσπάθεια ορθολογικής διαχείρισης του χώρου**

Βλ. Open University : "Η πόλη του μέλλοντος", σελ. 112 )  
Βλ. Γ.Σχίζας : "Αττική, μια οικολογική περιήγηση", σελ.140)

### 1.3.1 Εισαγωγή

Οι στρατηγικές αποκέντρωσης και ισόρροπης ανάπτυξης που εφαρμόστηκαν στον διεθνή χώρο για την αντιμετώπιση των προβλημάτων υπεραστικοποίησης επικεντρώθηκαν στην ενίσχυση επιλεγμένων αστικών κέντρων (Πόλοι Ανάπτυξης, Πόλεις, Δορυφόροι), τα οποία λειτουργώντας αντισταθμιστικά θα επιφέρουν νέες ισορροπίες στην κατανομή της ανάπτυξης στον χώρο.

Μια εξελικτική προσέγγιση στο θέμα της αποκέντρωσης αποτέλεσε η στρατηγική των "Νέων Πόλεων", σύμφωνα με την οποία προβλέπεται η εκ νέου χωροθέτηση, σχεδιασμός και κατασκευή των αστικών κέντρων, με προοπτική την προσέλκυση πληθυσμού και δραστηριοτήτων από τα μεγάλα αστικά κέντρα.

Το μοντέλο υλοποιήθηκε στις δεκαετίες του '60 και '70 σε αρκετές χώρες της Δυτικής Ευρώπης, όπως η Μ. Βρετανία, η Γαλλία, η Σουηδία και το Βέλγιο.

Ωστόσο τα προγράμματα των Νέων Πόλεων, όπως εφαρμόστηκαν στην Μ. Βρετανία και στη Γαλλία αποτελούν τις πιο συστηματικές και ολοκληρωμένες προσεγγίσεις.

### 1.3.2 Οι Νέες Πόλεις στην Μ. Βρετανία

Η υπερσυγκέντρωση πληθυσμού και η συγκέντρωση της βιομηχανίας στο Λονδίνο, έγιναν αντικείμενο μελέτης από την "Βασιλική Επιτροπή για την κατανομή του βιομηχανικού πληθυσμού το 1940. Σύμφωνα με τις προτάσεις όπως διατυπώθηκαν από τον Πρόεδρο της Επιτροπής Sir P. Abercrombie. προβλεπόταν μια υποκεντρική πολιτική διττού χαρακτήρα. Αφενός ορίζονταν τα χωρικά όρια της πράσινης περιμετρικής ζώνης του Λονδίνου (green belt), αφετέρου εισήχθη η στρατηγική των "Νέων Δορυφόρων Πόλεων".<sup>9</sup>

Σκοπός του προγράμματος (New Towns Act), ήταν η δημιουργία και χωροθέτηση νέων περιφερειακών κυρίως, πόλεων σε επιλεγμένες γεωγραφικές θέσεις που είτε παρουσίαζαν φυσικά πλεονεκτήματα, όπως (πρώτες ύλες, φυσικοί ποιοί), είτε γειτνίαζαν με κύριους χερσαίους συγκοινωνιακούς άξονες ή λιμάνια.

Η εφαρμογή του προγράμματος των νέων πόλεων ξεκίνησε το 1945 και μέχρι το 1950 είχαν ολοκληρωθεί 14. Τελικά δημιουργήθηκαν συνολικά 30 νέες πόλεις στην Μ. Βρετανία. Η υλοποίηση των προγραμμάτων κατασκευής έγινε βάση του θεσμού των "Αναπτυξιακών Οργανισμών" (Development Corporations), ο οποίος προέβλεπε την απόδοση αρμοδιοτήτων από την κεντρική κυβέρνηση σε εννεαμελή επιτροπή. Η τελευταία αναλάμβανε τον σχεδιασμό και την εργοληπτική πραγματοποίηση των έργων υποδομής και των εγκαταστάσεων που προορίζονταν για κοινή χρήση (εμπορικά κέντρα, σχολεία κ.λ.π.).<sup>10</sup>

Η οριοθέτηση πληθυσμιακών στόχων για κάθε νέα πόλη ήταν της τάξεως των 100.000 κατοίκων, ενώ είχαν προκαθοριστεί οι προδιαγραφές χωροθέτησης των κύριων χρήσεων γης και των σχεδιαστικών προτύπων κατασκευής του κτιριακού εξοπλισμού.

Χαρακτηριστικό δείγμα της πολιτικής των Νέων Πόλεων αποτελεί το Milton-Keynes, το οποίο βρίσκεται 65 χλμ. Βορειοδυτικά του Λονδίνου. Η ολοκλήρωση των εργασιών κατασκευής έγινε το 1967, ενώ στην πόλη εφαρμόστηκαν οι νεότερες πολεοδομικές αντιλήψεις χωροθέτησης των χρήσεων γης με στόχο την λειτουργική ομογενοποίηση των αστικών δραστηριοτήτων.

Ωστόσο ούτε η εφαρμογή ελαστικών πολεοδομικών προτύπων, ούτε η προβολή του Milton Keynes στα πλαίσια του προγράμματος Πόλεις "Μαγνήτες", (επτά πόλεις σε απόσταση 100 μιλίων περιμετρικά του Λονδίνου) στάθηκαν ικανές για την επιτυχή ανάπτυξη της πόλης και την πληθυσμιακή προσέλκυση. (Το 1980, ο πληθυσμός δεν ξεπερνούσε τους 50.000 κατοίκους).



### 1.3.3 Οι νέες πόλεις στη Γαλλία

Το πρόγραμμα των νέων πόλεων εντάχθηκε στο ευρύτερο σχέδιο αποκέντρωσης της Γαλλίας που αναπτύχθηκε από τη δεκαετία των '60 και εξελίχθηκε παράλληλα με την ενίσχυση των επιλεγμένων αστικών βιομηχανικών συγκεντρώσεων, όπως η Μασσαλία, η Λυών, η Λίλπ, η κ.λ.π. (Μητροπόλεις ισορροπίας).

Η αρχική πρόβλεψη του Ρυθμιστικού Σχεδίου του Παρισιού για την δημιουργία οκτώ νέων πόλεων περιμετρικά της πρωτεύουσας, τροποποιήθηκε κατά την δεκαετία του '70 και τελικά κατασκευάστηκαν 5 πόλεις.

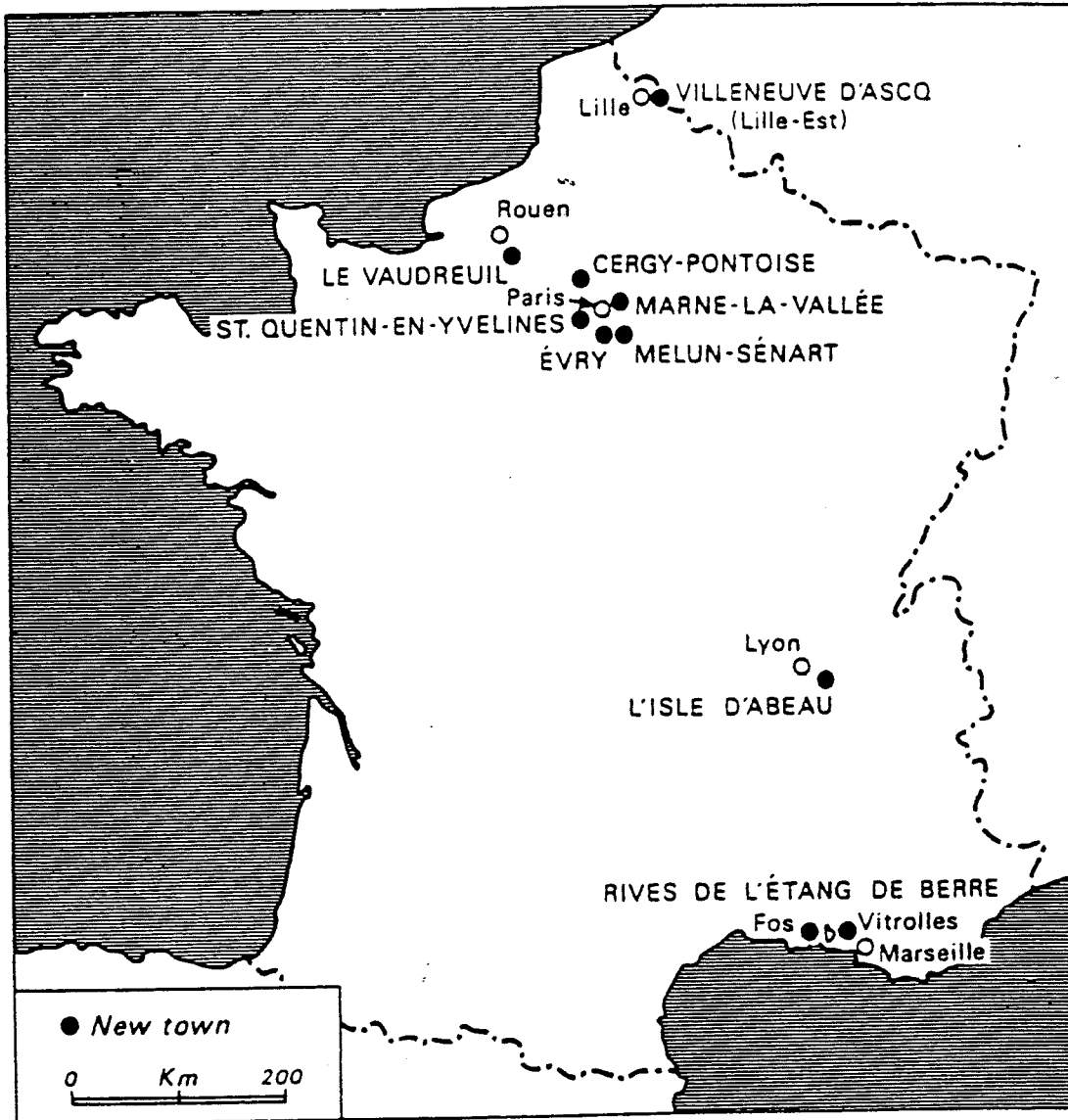
Παράλληλα υλοποιήθηκε η αποπεράτωση τεσσάρων νέων πόλεων στην περιφέρεια της Γαλλίας, οι οποίες χωροθετήθηκαν σε κοντινές θέσεις με τα υπάρχοντα αστικά κέντρα με σκοπό να λειτουργήσουν συμπληρωματικά στην προσπάθεια χωρικής εξισορρόπησης των παραγωγικών δραστηριοτήτων και του πληθυσμού.<sup>11</sup>

Οι πληθυσμιακοί στόχοι που τέθηκαν ήταν αρκετά υψηλοί (300.000 κάτοικοι) και μόνο σε μία περίπτωση (St. Quentin - en Yvelines) η πόλη έφτασε τους 150.000 κατοίκους. Ωστόσο τα ποσοστά αστικής ανάπτυξης δεν ξεπέρασαν το 2 % - 2.5 % ετησίως, ενώ στην πράξη προέκυψαν αρκετά προβλήματα προσέλκυσης πληθυσμού στις νέες πόλεις.<sup>12</sup>

### 1.3.4 Μία κριτική αποτίμηση του μοντέλου των Νέων Πόλεων

Η στρατηγική των νέων πόλεων αποτελεί μία ολοκληρωμένη προσέγγιση του χωρικού προγραμματισμού εφόσον συνδιάζει τη δυνατότητα εφαρμογής γενικευμένων χωροταξικών πολιτικών με ολοκληρωμένες προτάσεις του αστικού σχεδιασμού.

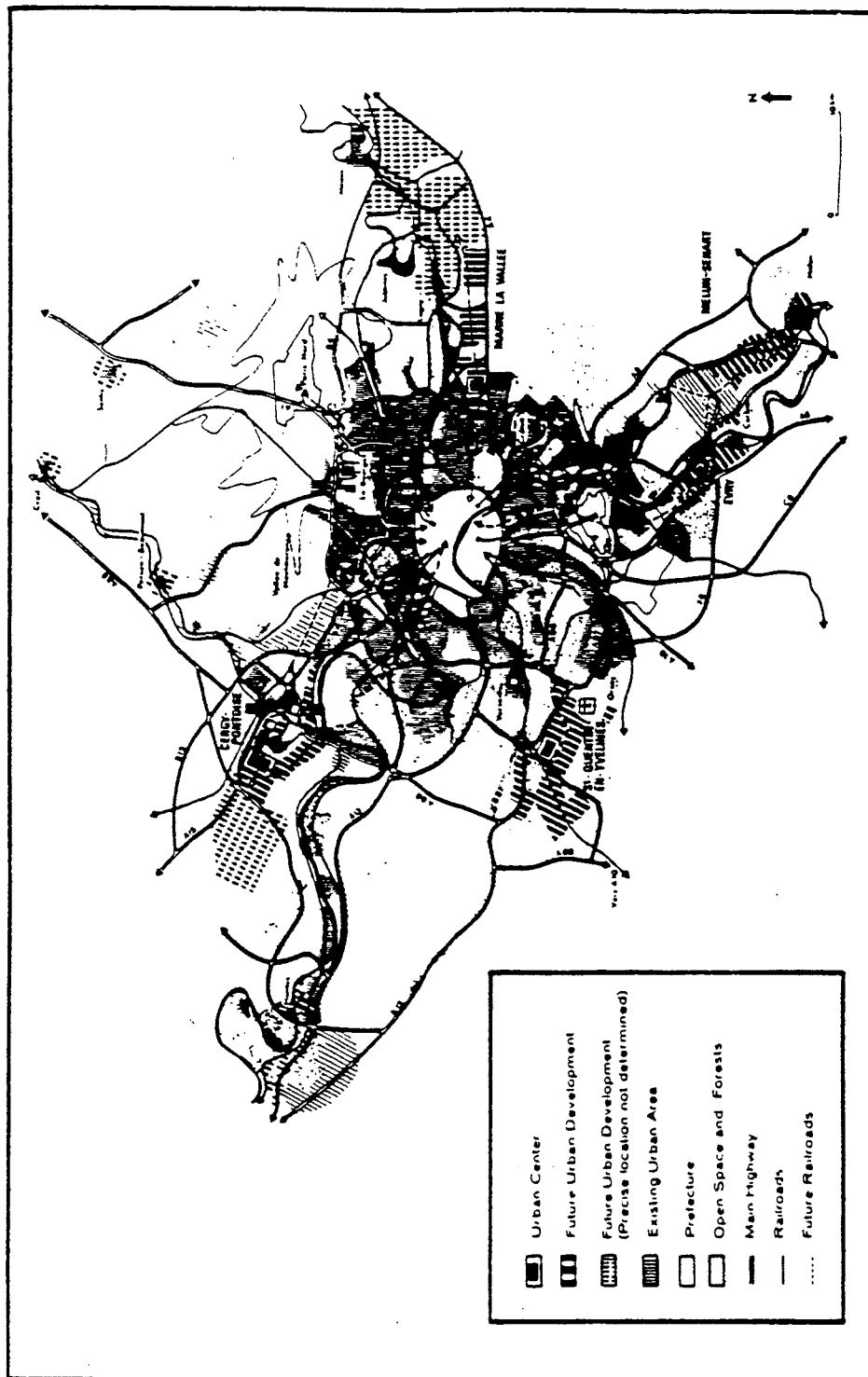
3λ. Δ. Καρύδης : "Ανάγνωση Πολεοδομίας", σελ. 265)  
3λ. Π. Σταθακόπουλος : "Νέες Πόλεις στη Γαλλία", σελ. 17)



Εικόνα 1

Οι Νέες Πόλεις της Γαλλίας

Πηγή: Open University «Η πόλη του μέλλοντος»



Εικόνα 2  
Οι Περιμετρικές Νέες Πόλεις του Παρισιού  
Πηγή: Π. Σταθακόπουλος, «Νέες Πόλεις στη Γαλλία, Κτιστό πλαίσιο»

Εντούτοις η ολοκλήρωση των αντίστοιχων προγραμμάτων στη Μ. Βρετανία και στη Γαλλία δεν συνοδεύτηκε από ανάλογη επίτευξη των προβλεπόμενων στόχων.

Η επιλογή συγκεκριμένων κριτηρίων χωροθέτησης, όπως η σύνδεση με περιοχές στις οποίες βρίσκονται πρώτες ύλες, προκάλεσε άμεση εξάρτηση των νέων πόλεων από τις τελευταίες. Αναφέρεται παραδειγματικά η νέα πόλη Glahrothes στη Σκωτία, στην οποία η άμεση εξάρτηση με το μεγάλο ανθρακωρυχείο της περιοχής δημιούργησε σοβαρά προβλήματα, όταν στα τέλη της δεκαετίας του ' 50 έκλεισε το ορυχείο εξόρυξης και εκμετάλλευσης και η κυβέρνηση αναγκάστηκε να δημιουργήσει άμεσες παρεμβάσεις στην προσέλκυση νέων βιομηχανιών.<sup>13</sup>

Ανάλογα ανελαστικές ήταν οι κρατικές επιλογές, τόσο στην Γαλλία, όσο και στην Μ. Βρετανία των συγκεκριμένων "κινητήριων βιομηχανιών" και επιχειρήσεων που εγκαταστάθηκαν στις νέες πόλεις. Σε πολλές περιπτώσεις η ενίσχυση μονοπωλιακών επιχειρήσεων και η απευθείας κατασκευή από την κεντρική κυβέρνηση των βασικών συγκοινωνιακών και μεταφορικών υποδομών δημιούργησε φαινόμενα υπερσυγκέντρωσης στις νέες πόλεις με αποτέλεσμα την εμφάνιση νέων προβλημάτων ανισοκατανομής της ανάπτυξης.

Επίσης η εμμονή των κυβερνήσεων στην χωροθέτηση των νέων πόλεων κοντά σε μεγάλα αστικά κέντρα, τα οποία σε αρκετές περιπτώσεις είχαν επιλεγεί για την στρατηγική των Πόλεων Ανάπτυξης, όπως η Λυών και η Μασσαλία, βασιζόμενη στην λογική των διπολικών ή πολυπολικών μοντέλων ανάπτυξης προκάλεσε αρνητικά αποτελέσματα σε αστικά βιομηχανικά κέντρα που αντιμετώπιζαν ήδη διαρθρωτικά και οικονομικά προβλήματα. Όπως η επιλογή της περιοχής του Northwest στη Μ. Βρετανία, όπου η ίδρυση των νέων πόλεων προκάλεσε προβλήματα στα ήδη φθίνοντα βιομηχανικά κέντρα του Manchester και Liverpool.

Αντίστοιχες ανελαστικές πολιτικές εφαρμόστηκαν και στην επιλογή και αναπαραγωγή των πολεοδομικών προτύπων των νέων πολεων, που είχαν ως αποτέλεσμα την μαζική αναπαραγωγή τον αστικού κελύφους. Έτσι οι πόλεις

δεν κατέστησαν ιδιαίτερα ελκυστικές για την προσέλκυση πληθυσμιακών μαζών.<sup>14</sup>

Η επιλογή των "Νέων Πόλεων", αν και θεωρητικά θα συνέβαλλε στην προσπάθεια για την εξάλειψη των περιφερειακών ανισοτήτων με την εφαρμογή συνδυασμένων πολιτικών χωροταξίας και αστικής ανάπτυξης, δεν συνοδεύτηκε από ελαστικές πολιτικές των κυβερνήσεων της Γαλλίας και της Μ. Βρετανίας τόσο στην χωροθέτηση των νέων πόλεων, όσο και στην εφαρμογή των προγραμμάτων αναδιάρθρωσης των αστικών οικονομιών.

Έτσι τα αποτελέσματα συνοδεύτηκαν από σημαντικά προβλήματα, όπως αντανακλώνται από τις μεγάλες αποκλίσεις των πληθυσμών των νέων πόλεων σε σχέση με τους αρχικούς στόχους που είχαν τεθεί.

#### **1.4 Αστικές Συγκεντρώσεις. Τάσεις εξέλιξης και σύγχρονες πρακτικές Διαχείρισης**

Την περίοδο της ανεξέλεγκτης αστικοποίησης και της άκρατης επέκτασης των μεγάλων υπερτοπικών Μητροπολιτικών συγκεντρώσεων, που συντελέσθηκε κατά τις δεκαετίες του '50 και '60 σε διεθνές επίπεδο, διαδέχτηκαν μεταγενέστερες φάσεις ορθολογικότερης, αστικής διαχείρισης και εφαρμογής πολιτικών ανάσχεσης του φαινομένου κατά τις δεκαετίες του '70 και '80 (Πόλεις Δορυφόροι, Νέες Πόλεις).

Εξάλλου οι νεότερες εξελίξεις στον διεθνή γεωπολιτικό και οικονομικό χώρο αλλά και οι ενδογενείς χωρικές μεταβολές που λαμβάνουν χώρα στα μεγάλα Μητροπολιτικά κέντρα επαναπροσδιορίζουν τον χωρικό-αστικό χαρακτήρα τους. Φαίνεται ότι οι μεγάλες Μητροπόλεις συγκεντρώσεις διανύουν νέα στάδια ανάπτυξης, όπως καταδεικνύουν οι νέες τάσεις εξέλιξης.

Η αρχική προαστιοποίηση του κέντρου πυρήνα, είχε ως αποτέλεσμα την δημιουργία περιμετρικών ζωνών που αναπτύχθηκαν χωρίς συγκεκριμένα προγράμματα διαχείρισης. Αντίθετα οι μεταγενέστερες προεκτάσεις των

πόλεων, εκτείνονται κατά μήκος των περιφερειακών δακτυλίων των Μητροπολιτικών κέντρων, ακολουθώντας κατά κανόνα ορθολογικούς τρόπους ανάπτυξης. (Βλ. Η.Σιδηρόπουλος, "Οικονομική των Αστικών Κέντρων", σελ. 37 - 47)

Χαρακτηριστικά αναφέρεται το Μητροπολιτικό Κέντρο της Βαρκελώνης, στην οποία το αρχικό "εμπορικό κέντρο" (πληθυσμός 1,7 εκ. κάτοικοι, έκταση 1.000 τετρ. χιλιόμετρα), που γνώρισε ανάπτυξη μέχρι τη δεκαετία του '60 προστέθηκε μια ευρύτερη μητροπολιτική περιοχή (πληθυσμος 3,3 εκ. κάτοικοι, έκταση 500 τετρ. Χιλιόμετρα), όπου συνυπάρχουν οικονομικές λειτουργίες και περιοχές κατοικίας με αυξημένα προβλήματα πολεοδομικής διάρθρωσης. Ακολούθως, στο αστικό μητροπολιτικό σύστημα, προστέθηκε ένας νέος περιμετρικός δακτύλιος (πληθυσμός 1,5 εκ. κάτοικοι, έκταση 3.000 τετρ. χιλιόμετρα), που βρίσκεται σε στάδιο ανάπτυξης από τη δεκαετία του 80'. Στον περιφερειακό αστικό δακτύλιο, που βρίσκεται σε απόσταση 30-40 χιλιόμετρα από το κέντρο εκτείνονται 7 πόλεις μεγέθους 100.000-150.000 κατοίκων, οι οποίες βρίσκονται σε συνθήκες αμοιβαίας συνεργασίας και συμμετοχής σε θέματα απασχόλησης και παροχής υπηρεσιών.

Όσον αφορά στην δημογραφική εξέλιξη και την εσωτερική διάρθρωση του πληθυσμού στις κεντρικές μητροπόλεις της δυτικής Ευρώπης, όπως το Λονδίνο, το Παρίσι, οι Βρυξέλες, παρατηρούνται αντίστροφες διαδικασίες ανάπτυξης των κεντρικών περιοχών, σε σχέση με τις τάσεις εγκατάλειψης των πυρήνων και μαζικής προαστικοποίησης που έλαβαν χώρα την περασμένη δεκαετία.

Τα μητροπολιτικά κέντρα του Ευρωπαϊκού νότου, έπειτα από τις μακροχρόνιες περιόδους μαζικής αστικοποίησης εμφανίζουν τάσεις στασιμότητας τον πληθυσμού τους, πιθανόν λόγω των αντίστοιχων προγραμμάτων αποκέντρωσης που εφαρμόζονται.

Αντίθετα οι μεγάλες μητροπόλεις των αναπτυσσόμενων χωρών βρίσκονται ακόμα στη φάση της μαζικής αστικοποίησης, όπως η αστικοποιημένη περιφέρεια της Κωνσταντινούπολης, στην οποία κατοικεί το 1/4 του συνολικού πληθυσμού της Τουρκίας. Σύμφωνα με το 7ο Αναπτυξιακό Σχέδιο η αύξηση

τον πληθυσμού στην περιφέρεια Ανατολικού Μαρμαρά ήταν της τάξης του 45% για την περίοδο 1985- 1990, όταν για την ίδια περίοδο τα αντίστοιχα ποσοστά για την Άγκυρα και την Τουρκία κυμάνθηκαν στο 22%.

Τα νέα διαχειριστικά σχήματα που εφαρμόζονται στις μητροπολιτικές συγκεντρώσεις ακολουθούν μοντέλα συντονισμού των αποφάσεων των τοπικών αυτοδιοικήσεων σε αντίθεση με τα προγενέστερα καθολικά και κεντρικά συστήματα διοίκησης.

Στην μητροπολιτική περιοχή της Ρώμης, για παράδειγμα, η ανατολική περιφερειακή ζώνη, στην οποία επεκτείνεται σταδιακά ο αστικός ιστός, συντίθεται από 7 Δήμους, που συναποφασίζουν για θέματα διαχείρισης του χώρου και περιβάλλοντος με τον Δήμο της Ρώμης.

Σήμερα η ανάπτυξη ενδογενών αστικών δικτύων μέσα στα όρια των μεγάλων αστικών συγκεντρώσεων συμβάλλει σε μια ορθολογικότερη διαχείριση των διαρθρωτικών προβλημάτων και των τάσεων εξάπλωσης, μέσα από συμμετοχικές δράσεις των Τοπικών Αυτοδιοικήσεων και των κεντρικών φορέων εξουσίας.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο**

### **ΠΡΟΑΣΤΙΟ : Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΝΟΣ ΟΙΚΙΣΤΙΚΟΥ ΠΡΟΤΥΠΟΥ**



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο

### ΠΡΟΑΣΤΙΟ : Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΝΟΣ ΟΙΚΙΣΤΙΚΟΥ ΠΡΟΤΥΠΟΥ

#### 2.1 Εισαγωγή

Ο όρος προάστιο χρησιμοποιήθηκε κατά καιρούς για να περιγράψει διαφορετικού χαρακτήρα περιοχές. Ακόμη και αν επικεντρώσουμε την προσοχή μας σε κοινότητες αυτοδιοικούμενες, γρήγορα θα διαπιστώσουμε ότι υπάρχουν προάστια όλων των ειδών, των σχημάτων και μεγεθών, υψηλού ή χαμηλού εισοδήματος, βιομηχανικά ή κατοικίας, νέα ή παλιά.

Ωστόσο το ιδεολογικό στερεότυπο που κυριαρχεί συνήθως στην αντίληψη των περισσότερων περιλαμβάνει ένα "ειδυλλιακό τοπίο" με αραιοδομημένες μονοκατοικίες, άνετους κοινόχρηστους χώρους, μεγάλους κήπους, πολύ πράσινο, λίγα αυτοκίνητα κλπ. Το προάστιο δηλαδή δεν είναι ένα απλό σχέδιο κατοικίας. Είναι κυρίως ένα "οικιστικό πρότυπο", που κατάφερε να εισβάλει στο συλλογικό φαντασιακό όλων ταυτίζοντας οράματα ανθρώπων από ολόκληρο το κοινωνικό φάσμα.

Ο Lewis Mumford έλεγε ότι "η κατασκευή κατοικίας αποτελεί το μεγαλύτερο αρχιτεκτονικό έργο κάθε πολιτισμού" και δεν είχε καθόλου άδικο. Γιατί, πράγματι, ο τύπος κατοικίας που προτείνεται σε κάθε ιστορική φάση από μία ανθρώπινη κοινωνία είναι η έκφραση στο χώρο των κοινωνικών σχέσεων, των πολιτιστικών αξιών, της τεχνολογίας του πληθυσμιακού μεγέθους και άλλων στοιχείων που χαρακτηρίζουν τον συγκεκριμένο κοινωνικό σχηματισμό.<sup>1</sup>

Ας πάρουμε όμως τα πράγματα από την αρχή.

---

3λ. Lewis Mumford "The city in History, 1960)

### 2.1.1 Α' ΦΑΣΗ "Walking city" (μέχρι το 1815)

Το προάστιο σαν χώρος διαμονής και σαν περιοχή διασκορπισμένων κατοικιών και δραστηριοτήτων είναι τόσο παλιό όσο ο πολιτισμός και αποτελεί ένα σημαντικά μέρος των αρχαίων μεσαιωνικών και πρόσφατων αστικών παραδόσεων.

Εντούτοις η "προαστιοποίηση" σαν μια διαδικασία που συμπεριλαμβάνει τη συστηματική ανάπτυξη εκτεταμένων περιαστικών περιοχών με ρυθμό πολύ πιο γρήγορο απ' αυτόν των αστικών πυρήνων και σαν ένας τρόπος ζωής, που χαρακτηρίζεται κυρίως από την καθημερινή μετάβαση των κατοίκων στους χώρους εργασίας του κέντρου, εμφανίσθηκε πρώτα στις ΗΠΑ και στη Μ. Βρετανία γύρω στο 1815.

Στα επόμενα 50 χρόνια από τότε, πόλεις όπως η Φιλαδέλφεια, η Ν. Υόρκη και η Βοστώνη γνώρισαν τους πιο εκτεταμένους χωρικούς μετασχηματισμούς που είχαν ποτέ παρατηρηθεί σε περιφέρειες πόλεων. Στο Λονδίνο, παρά το γεγονός ότι ο τοπικός πληθυσμός ήταν μεγαλύτερος, ότι η μεταφορική τεχνολογία υιοθετήθηκε με πιο αργούς ρυθμούς και ότι τα απομονωμένα σπίτια δεν ήταν τόσο διαθέσιμα, οι αλλαγές υπήρξαν το ίδιο εντυπωσιακές και γρήγορες.

Η επαναστατική φύση της "προαστιοποίησης" εκείνη την εποχή φαίνεται καλύτερα αν ξαναθυμηθούμε τα βασικά χαρακτηριστικά των "walking-city" που ήταν το κυρίαρχο μοντέλο πόλης μέχρι το 1815.

1. Τη συγκέντρωση ανθρώπων και δραστηριοτήτων στο υψηλής πυκνότητας κέντρο της πόλης, που στην Ευρώπη οριοθετούνται ακόμα από τις μεσαιωνικές οχυρώσεις.
2. Τον σαφή διαχωρισμό ανάμεσα στην πόλη και την ύπαιθρο.
3. Τη μίξη των λειτουργιών. Δεν υπήρχαν δηλαδή γειτονιές με αποκλειστική χρήση το εμπόριο, τα γραφεία ή την κατοικία

4. Τη μικρή απόσταση που έπρεπε να διανύσουν οι εργαζόμενοι για να φθάσουν στους χώρους εργασίας και

5. Την τάση των "πλούσιων" κατοίκων να χωροθετούνται στο κέντρο της πόλης.

Στην Ευρώπη, αυτή η προτίμηση για κατοίκηση στο κέντρο εκφράζει μια παράδοση που χρονολογείται χιλιάδες χρόνια πριν. Αυτοί που ζούσαν έξω από τα τείχη των πόλεων σήμαινε ότι ζούσαν σε μια κατώτερη περιοχή.

Αυτό συνέβαινε μέχρι τον 19ο αιώνα στα προάστια του Παρισιού, όπου κατοικούσαν όλοι οι παράνομοι και οι περιθωριακοί. Το ίδιο και στα προάστια του Λονδίνου τον 16ο και 17ο αιώνα, όπου εκτός των άλλων συγκεντρώνονταν και όλες οι οχλούσες βιομηχανικές δραστηριότητες της εποχής.

Στις αμερικανικές πόλεις δεν υπήρχε αυτός ο αυστηρός χωρικός και ταξικός διαχωρισμός και οι φτωχοί ζούσαν αρκετά κοντά στις πλούσιες περιοχές. Ωστόσο υπήρχαν εμφανείς ενδείξεις ότι τα προάστια ήταν από κάθε άποψη κατώτερα από την πόλη.

Η πρώτη διαφοροποίηση σ' αυτό το μοντέλο παρουσιάστηκε όταν κάποιες πλούσιες οικογένειες που ζούσαν σε αστικά κέντρα αποφάσισαν να χτίσουν κάποιες εξοχικές κατοικίες στα περίχωρα που χρησιμοποιούσαν είτε το καλοκαίρι είτε τα Σαββατοκύριακα.

Αυτό είχε ήδη εμφανισθεί στην Αγγλία, στην Ιταλία και στην Αμερική από τον 15ο και 16ο αιώνα. Ωστόσο ο κανόνας μέχρι το 1815 ήταν τα προάστια να θεωρούνται κατώτερα από τις πόλεις. Αυτή η βασική πολιτισμική και χωρική ρύθμιση ήταν σχεδόν παγκόσμια και μητροπόλεις τόσο διαφορετικές, όσο το Τόκυο, το Λονδίνο, το Παρίσι, η Μελβούρνη και η Ν. Υόρκη, έμοιαζαν εξαιρετικά μεταξύ τους.

### 2.1.2 Β' ΦΑΣΗ "Τα πρώτα προάστια" (1815-1870)

Ανάμεσα στα 1815 και 1875, οι μεγαλύτερες αμερικανικές πόλεις και κάποιες ευρωπαϊκές διήλθαν μία δραματική χωρική αλλαγή. Η εισαγωγή της νέας μεταφορικής τεχνολογίας, που έφερε στο προσκήνιο τον ιππήλατο και ατμοκίνητο σιδηρόδρομο, το ιππήλατο λεωφορείο κλπ., έδωσαν σημαντική ώθηση σε μια μαζική πληθυσμιακή έξοδο που έφερε στις πόλεις πραγματικά τα μέσα έξω και εγκαινίασε συγχρόνως ένα νέο μοντέλο άνθησης των προαστίων και παρακμής του κέντρου.

Αυτή η τεράστια ανάπτυξη του μητροπολιτικού μεγέθους συνοδεύτηκε από μια γρήγορη πληθυσμιακή συγκέντρωση στην περιφέρεια, από μία άνοδο στην πυκνότητά της, από μια απόλυτη μείωση του πληθυσμού της στο κέντρο. από μια αύξηση της χρονοαπόστασης μετάβασης στο χώρο εργασίας και από την άνοδο του κοινωνικοοικονομικού status των προαστιακών κατοίκων.

Το αποτέλεσμα χαιρετίστηκε τότε ως η αναπόφευκτη συνέπεια του επιθυμητού χωρικού διαχωρισμού των προνομιούχων κοινωνικών τάξεων από τις φτωχές κοινωνικές ομάδες, αλλά και των χρήσεων κατοικίας από τις χρήσεις εμπορίου.

Τα φαινόμενα αυτά θεωρούνται σήμερα από τα πιο σπουδαία στην εξέλιξη της ανθρώπινης ιστορίας γιατί αντιπροσώπευαν τότε την πιο ριζική μεταλλαγή της αστικής δομής τα τελευταία 4.500 χρόνια. Έτσι, σε πόλεις όπως η Βοστώνη, η Ν. Υόρκη, το Σικάγο, το Σαν Φραντσίσκο κ.ά., εμφανίσθηκαν τα πρώτα "προάστια πλουσίων". Ο τρόπος κατανομής του πληθυσμού σ' αυτές τις περιοχές κατευθύνθηκε πρωτίστως από την επιθυμία των ιδιοκτητών γης και των κατασκευαστών να αυξήσουν τα κέρδη τους, προσελκύοντας τα υψηλά εισοδήματα και αποκλείοντας τους φτωχούς. Ωστόσο οι καινοτομίες στα μεταφορικά μέσα δεν είναι πάντα μια επαρκής εξήγηση για την αρχική ανάπτυξη της προαστιακής τάσης. Αν συνέβαινε αυτό, τότε κάθε μεγάλη πόλη που θα είχε τον πλούτο της βιομηχανικής επανάστασης και τις νέες τεχνολογικές καινοτομίες θα παρουσίαζε παρόμοιο οικιστικό πρότυπο. Όμως αυτό δεν έγινε.

Αυτό που πράγματι γινόταν ήταν το γεγονός ότι η μητροπολιτική ανάπτυξη σε κάθε ήπειρο ήταν πιο γρήγορη στην περιφέρεια από ότι στο κέντρο και αυτό οφειλόταν στις ανώτερες τάξεις που πρώτες μετακινήθηκαν στις περικεντρικές περιοχές των πόλεων. Μέχρι το 1840 τα προάστια δεν είχαν ακόμα αναπτυχθεί σε μία αναγνωρίσιμη χωρική οντότητα διακριτή από την πόλη και την ύπαιθρο. Οι δυτικές πόλεις εξακολουθούσαν να παρέχουν υπηρεσίες ανώτερες από αυτές του κάθε προαστίου.

Από το 1890 όμως, μόλις μισό αιώνα αργότερα, η προαστιακή εικόνα ήταν εντελώς διαφορετική από αυτή των αστικών κέντρων. Οι νέες απαιτήσεις για άνετους χώρους διαμονής και κατοικίας είχαν εμφυτευθεί πλέον στην κουλτούρα της μεσαίας τάξης.

Έτσι δημιουργήθηκε το προαστιακό ιδεώδες της απομονωμένης κατοικίας σε ένα ημιαγροτικό περιβάλλον, που προέκυψε ως αναγκαιότητα μετά την εμφάνιση της ρήξης ανάμεσα στο χώρο της οικογένειας από τη μια, και της απρόσωπης εχθρικής κοινωνίας από την άλλη. Όσο περισσότερο οι άνθρωποι συνωστίζονται σε δημόσιους χώρους, τόσο περισσότερες οικογένειες προσπαθούσαν να προστατέψουν την οικογενειακή τους ζωή κτίζοντας ιδιωτικούς χώρους.

Έτσι άρχισε να επεκτείνεται η σφαίρα της ιδιωτικής ζωής και η οικογένεια να γίνεται το προσωπικό καταφύγιο απέναντι στην κοινωνία. Το νέο αυτό κοινωνικό και ψυχολογικό στοιχείο της "ιδιωτικότητας" σήμαινε ότι τα άτομα αύξαιναν διαρκώς τις απαιτήσεις τους σε προσωπικούς χώρους και δωμάτια.

Η ιδιοκτησία γης, τέλος, σαν σύμβολο εξουσίας και επίδειξης του κοινωνικού status ήταν κοινός τόπος σε Ευρώπη και Αμερική: αποτελούσε ήδη από τα μέσα του 19ου αιώνα αναπόσπαστο τμήμα του "αμερικάνικου ονείρου".

Έτσι από το 1870 είχε διαμορφωθεί το πρότυπο της προαστιακής κατοικίας, που ήταν διαφορετική από την αγροικία γιατί δεν ήταν οικονομικά εξαρτημένη από τη γη και διαφορετική από το σπίτι της πόλης που ήταν κτισμένο σε πολύ μικρότερο οικόπεδο.

Το βασικό της χαρακτηριστικό ήταν η αυξημένη χωρητικότητα. Το πρότυπο δεν ήταν πλέον να είσαι μέλος της πιο κοντινής κοινότητας αλλά να έχεις μια ιδιωτική οικοπεδική μονάδα, ένα ιδιωτικό χώρο τελείως ξεκομμένο από τον υπόλοιπο κόσμο.

Έτσι δημιουργήθηκαν τα προάστια υψηλού εισοδήματος που αναπτύσσονταν συνήθως κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής που τα συνέδεε με την πόλη και είχαν τη μορφή της "walking-city".

Εκεί κατοικούσαν οι άνθρωποι που βρίσκονταν στην κορυφή της επιχειρηματικής πυραμίδας, χτίζοντας συνήθως τεράστιες επαύλεις προκειμένου να εδραιώσουν το κύρος τους και να επιδείξουν τον πλούτο τους. Εκεί ζούσαν όμως και οι φτωχότερες κοινωνικές ομάδες που συνήθως δούλευαν στην υπηρεσία των πρώτων, χτίζοντας μικρές κατοικίες στο πίσω μέρος των πλούσιων σπιτιών.

Υπήρχε δηλαδή σ' αυτά τα προάστια μία σχετική κοινωνικοοικονομική ομοιογένεια. Βέβαια το χάσμα μεταξύ πλούσιων και φτωχών ήταν εμφανές. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι οι φτωχοί που υπηρετούσαν στα μεγάλα σπίτια δεν μπορούσαν να αντέξουν το κόστος της καθημερινής μετακίνησης. Έτσι το πρότυπο της καθημερινής πρόσβασης στο κέντρο για εργασία αφορούσε εκείνη την περίοδο μόνο τους πλουσίους.

### **2.1.3 Γ' ΦΑΣΗ "Η κοινωνικοποίηση της προαστιακής κατοικίας" (1890-1920)**

Η ανακύκλωση της ηλεκτροκίνητης άμαξας (τρόλεϋ) στα τέλη του 19ου αιώνα έδωσε τη δυνατότητα στον μέσο πολίτη να υπερβεί τα όρια της μέχρι τότε περιορισμένης κινητικότητας του. Το τρόλεϋ ήταν σχετικά και το κοινό εκμεταλλεύτηκε αυτή τη δυνατότητα για να εξερευνήσει περιοχές που μέχρι τότε του ήταν άγνωστες. Όμως πιο σημαντική ήταν η συμβολή του στη χωρική ανακατανομή της οικονομικής δραστηριότητας, γιατί διευκόλυνε τους εργάτες να φτάνουν στο χώρο εργασίας στις πιο απομακρυσμένες περιοχές. Έτσι οι βιομηχανικές δραστηριότητες μπορούσαν πλέον να απομακρυνθούν από το

κέντρο, που γνώριζε τώρα πια μεγάλη ακμή από τη συγκέντρωση της εμπορικής δραστηριότητας και την εμφάνιση των πρώτων εμπορικών κέντρων.

Με λίγα λόγια το τρόλευ αποτέλεσε το πιο επαναστατικό βήμα στη μεταφορική τεχνολογία. Οι γραμμές του άνοιξαν ένα τεράστιο προασιακό δακτυλίδι και κατέστησαν δυνατή την πρόσβαση στο κέντρο 4 φορές ταχύτερα και άλλες τόσες φορές φθηνότερα από τα ιππήλατα συστήματα που το αντικατέστησαν. Εφαρμόζοντας την πολιτική του φθηνού εισιτηρίου και της επέκτασης των γραμμών πίσω από τα όρια της πόλης σε ακατοίκητες εκτάσεις, δόθηκε η δυνατότητα στα μεσαία εισοδήματα να πραγματώσουν το όνειρο της προαστιακής κατοικίας.

Ετσι γύρω στα 1900 εμφανίσθηκαν νέες μητροπόλεις, κοινωνικά και οικονομικά διαχωρισμένες, που καταλάμβαναν έκταση τριπλάσια από αυτήν της "walking-city".

Τα προάστια που εμφανίσθηκαν σ' αυτές τις πόλεις δεν είχαν καμμία σχέση με τα προηγούμενα. Η ιδιωτικότητα και η απομόνωση είχαν πλέον εξαφανισθεί, το περιβάλλον δεν ήταν τόσο ήσυχο όσο πριν και η πυκνότητα κατοικίας ήταν πολύ μεγάλη.

Το ίδιο το χωροθετικό πρότυπο είχε πλέον αλλάξει. Το κέντρο της πόλης είχε γίνει μια περιοχή γραφείων και εμπορικών χρήσεων με καθόλου κατοικίες. Λίγο πιο δίπλα βρίσκονταν τα ρυπογόνα εργοστάσια και πίσω απ' αυτά οι περιοχές των ανειδίκευτων, των ξένων μεταναστών και των φτωχών, που μη μπορώντας να αντέξουν το οικονομικό κόστος της καθημερινής μετακίνησης από και προς τα προάστια ανταγωνίζονταν για χώρους στέγασης σε περιοχές που κανείς δεν θα ήθελε να κατοικήσει.

Λίγο πιο έξω ζούσαν σε μεγάλα οικόπεδα γεμάτα δένδρα και πεοιφροσγμένα με ξύλινους φράκτες οι νέοι προασιακοί κάτοικοι. Ήταν με λίγα λόγια η περίοδος της "κοινωνικοποίησης" του μοντέλου της προαστιακής κατοικίας.

#### 2.1.4 Δ' ΦΑΣΗ "Αυτοκινούμενη προαστιοποίηση" (1920-1940)

Η δεκαετία μετά το τέλος του Α' Παγκοσμίου Πολέμου ήταν η πρώτη κατά την οποία ο δρόμος και το αυτοκίνητο έπαιξαν τόσο σημαντικό ρόλο στην προαστιακή ανάπτυξη. Εκείνη τη δεκαετία, τα προάστια των μεγαλύτερων πόλεων στις ΗΠΑ μεγάλωναν με ρυθμούς διπλάσιους από αυτούς του κέντρου. Η εξάπλωση του αυτοκινήτου, που σιγά σιγά εκτόπισε τα παλιά συστήματα μεταφορών, είχε εξίσου σημαντικές επιπτώσεις και στο κέντρο της πόλης.

Έτσι δημιουργήθηκε ένα είδος "αυτοκινούμενης" προαστιοποίησης διαφορετικής από την προηγούμενη ως προς τέσσερα βασικά χαρακτηριστικά:

##### 1. Στο χωροθετικό πρότυπο κατοικίας

Ενώ πριν τα σπίτια βρίσκονταν υποχρεωτικά σε μικρή απόσταση από τα μεταφορικά μέσα, τώρα η αγορά αυτοκινήτου απελευθέρωνε τον αγοραστή από τη δέσμευση να συνδιάσει την επιλογή του με την εγγύτητα σε γραμμές λεωφορείου ή τρόλεϋ.

Αυτό σήμαινε βέβαια ότι νέες ακατοίκητες εκτάσεις γης μετακυλούσαν στην αγορά κατοικίας μειώνοντας ακόμα περισσότερο τις αξίες γης των οικοπέδων.

##### 2. Στον τρόπο καθημερινής μετακίνησης

Στις πρώτες δύο δεκαετίες το αυτοκίνητο χρησιμοποιήθηκε σαν ένα μέσο ψυχαγωγίας. Η αποδοχή του σαν μέσο πρόσβασης στον χώρο εργασίας ήταν πιο αργή.

Η επίδραση του όμως στον "τρόπο ζωής" ήταν καταλυτική, όχι μόνο γιατί εξασφάλισε αυτονομία κινήσεων και μείωσε τον χρόνο διαδρομής, αλλά και γιατί έδωσε τη δυνατότητα στους μισθωτούς να εργάζονται σε περιφερειακές περιοχές έξω από τη γειτονιά τους χωρίς απαραίτητα να διασχίζουν το κέντρο για να φτάσουν σ' αυτές.

##### 3. Στη χωροθέτηση των βιομηχανικών δραστηριοτήτων

Κυρίως μετά την ανάπτυξη του φορτηγού η βιομηχανία άρχισε να μετακινείται έξω από τα αστικά κέντρα. Οι υψηλές αξίες γης, η στενότητα χώρου, αλλά και η υψηλή φορολογία ήταν οι βασικότεροι λόγοι αυτής της διασποράς.



#### 4. Στη χαμηλή πυκνότητα κατοίκησης

Το πιο βασικό χαρακτηριστικό του αυτοκινούμενου προαστίου ήταν η χαμηλή πυκνότητα κατοικίας και το μεγάλο μέσο μέγεθος οικοπέδου, σε σύγκριση με όλα τα μοντέλα κατοικίας που είχαν προηγηθεί χρονικά.

#### 2.1.5 Ε' ΦΑΣΗ "Το μεταπολεμικό πρότυπο" (1945-1973)

Μετά τον πόλεμο υπήρχε τεράστιο πρόβλημα στέγασης σε Αμερική και Ευρώπη, που έγινε ακόμα πιο έντονο με την αύξηση των γάμων και των γεννήσεων που ακολούθησαν.

Η ζήτηση αυτή καλύφθηκε από τις μεγάλες κατασκευαστικές εταιρίες που συνεπικουρούμενες από την κρατική πολιτική κατάφεραν μέσα σε λίγα χρόνια να προσφέρουν άφθονες κατοικίες σε χαμηλό κόστος. Το νέο κύμα "προαστιοποίησης" που εμφανίστηκε είχε έξι ιδιαίτερα μορφολογικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά:

1. Τη χωροθέτηση νέων προαστίων στην περιφέρεια των αστικών κέντρων με προσανατολισμό στις μεγάλες αδόμητες ανοικτές εκτάσεις

2. Τη χαμηλή πληθυσμιακή πυκνότητα και το μεγαλύτερο ποσοστό της γης (σε σύγκριση με τα προάστια του μεσοπολέμου) που δόθηκε για δημιουργία κοινόχρηστων χώρων. Πρέπει εδώ να σημειώσουμε ότι το πρότυπο της χαμηλής πυκνότητας των ΗΠΑ είναι σε πλήρη αντίθεση με αυτό της Ευρώπης. Στις χώρες ανατολικά του Ρήνου που είχαν πλήρως καταστραφεί από τον πόλεμο, οι προαστιακοί κάτοικοι στεγάσθηκαν σε διαμερίσματα πολυκατοικιών. Κάτι που προφανώς προέκυψε από την τεράστια ανάγκη να δοθούν γρήγορα κατοικίες στους άστεγους.

Ακόμα και σε χώρες λιγότερο κσεστραμένες όπως η Γαλλία, η Δανία, η Ισπανία κ.ά. η μονοκατοικία ήταν πάλι κάτι το σπάνιο. Γενικά στην Ευρώπη πουθενά δεν υπήρχαν τα χρήματα, η γη και η παράδοση της μονοκατοικίας.

3. Την αρχιτεκτονική και κατασκευαστική τους ομοιομορφία

Οι περισσότεροι από τους κατασκευαστές, θέλοντας να απλοποιήσουν τις παραγωγικές μεθόδους και να μειώσουν το κόστος παραγωγής κατοικιών,

πρόσφεραν ελάχιστα σχέδια στους αγοραστές με αποτέλεσμα στα μεταπολεμικά προάστια να κυριαρχούν η μονοτονία και η επανάληψη της κτιριακής μορφής.

4. Τη μεγάλη προσφορά κατοικίας σε χαμηλή τιμή προσιτή και στα μεσαία εισοδήματα, εξαιτίας κυρίως των νέων τεχνικών μαζικής παραγωγής, των κυβερνητικών επιχορηγήσεων, των υψηλών μισθών κλπ.

5. Την οικονομική φυλετική και ηλικιακή ομοιογένεια, που παγιώθηκε ακόμα περισσότερο μετά την εφαρμογή του "zoning" στις περισσότερες μεγάλες πόλεις της Ευρώπης και της Αμερικής. Η εισαγωγή της "ζόνωσης" εξυπηρέτησε ουσιαστικά τα σχέδια της υψηλής εισοδηματικής τάξης για διατήρηση του χωρικού και κοινωνικού διαχωρισμού, παρά το γεγονός ότι θεωρητικά εφαρμόστηκε για να εξυπηρετήσει τα συμφέροντα όλων των κατοίκων.

6. Την εξασφάλιση, μέσα από ένα μεγάλης μεταφορικής ικανότητας συγκοινωνιακό δίκτυο προσανατολισμένο κυρίως στο αυτοκίνητο, άνετης μετακίνησης προς όλες τις κατευθύνσεις της μητροπολιτικής περιοχής.

Μέσα σε 15 χρόνια, Ευρώπη και Αμερική είχαν καταφέρει να ξαναχτίσουν από την αρχή σχεδόν όλες τις κατεστραμμένες μητροπόλεις τους. Όμως, σε αντίθεση με την Ευρώπη που ξόδευε χρήματα για την ανάπτυξη συστημάτων μαζικής μεταφοράς, η Αμερική κατασκεύαζε χιλιάδες μίλια απέραντων αυτοκινητοδρόμων. Το "λόμπυ του αυτοκινήτου" ήταν τόσο ισχυρό όσο σχεδόν και αυτό της βιομηχανίας εξοπλισμών.

Μεταξύ του 1950 και 1980 ο αριθμός των αυτοκινήτων αυξήθηκε κατά 200%. ενώ ο πληθυσμός μόνο κατά 50%. Χαρακτηριστικό είναι ότι οι Ευρωπαίοι και οι Ιαπωνέζοι μόλις το 1980 έφθασαν στο επίπεδο ιδιοκτησίας αυτοκινήτου που είχαν οι ΗΠΑ το 1950. Έτσι δημιουργήθηκε στην Αμερική ένα είδος "drive-in" πολιτισμού, προϊόντα του οποίου ήταν τα "drive-in" θέατρα, τα "φαστφουντάδικα", τα χιλιάδες βενζινάδικα, τα τεράστια εμπορικά κέντρα, τα τροχόσπιτα κ.ά.

### 2.1.6 ΣΤ' ΦΑΣΗ "Η αυτονόμηση των προαστίων" (1970 μέχρι σήμερα)

Η περίοδος αυτή χαρακτηρίστηκε από τη μεγάλη έκταση αποσυγκέντρωση των μητροπολιτικών συγκροτημάτων σε Ευρώπη και Αμερική. Η εξέλιξη αυτή δεν περιελάμβανε απλά τη διασπορά κατοικιών, αλλά αφορούσε όλες τις δραστηριότητες (από λιανικό εμπόριο μέχρι υπηρεσίες) και τους χώρους εργασίας. Κυρίως περιελάμβανε την κατάρρευση του παραδοσιακού μοντέλου της προαστιακής περιοχής στην οποία κατοικούν τα μεσαία στρώματα που δουλεύουν στο κέντρο.

Ακόμα και οι βιομηχανίες που δεν απαιτούσαν μεγάλες επιφάνειες, είχαν και αυτές προσαρμοσθεί στο νέο μοντέλο της περιφερειακής χωροθέτησης.

Έτσι μέχρι το 1970 οι περισσότερες θέσεις απασχόλησης είχαν μεταφερθεί στα προάστια και οι περισσότερες μετακινήσεις γίνονταν από ανθρώπους που ούτε δούλευαν ούτε ζούσαν στο κέντρο. Αυτή η αποσυγκεντρωτική διαδικασία, που έδιωχνε τους κατοίκους στα προάστια, άδειαζε ολόκληρα εμπορικά τετράγωνα στις κεντρικές περιοχές και επιτάχυνε την κατάρρευση των συστημάτων μαζικής μεταφοράς. ήταν αποκλειστικό δημιούργημα του αυτοκινήτου. Χαρακτηριστικά είναι τα λόγια του Lewis Mumford ότι "η αυτοκινητιστική μεγαλούπολη δεν είναι το τελικό στάδιο της πόλης αλλά μία αντίπολη που εκμηδενίζει την πόλη όταν έρχεται σε επαφή μαζί της".

Ένα άλλο χαρακτηριστικό της περιόδου αυτής είναι η κατάρρευση των κοινοτικών σχέσεων ανάμεσα στους πολίτες της ίδιας πόλης. Η ταύτιση των πολιτών με την πόλη είναι σίγουρα μικρότερη στις μέρες μας. Ακόμα και το επίθετο "προαστιακός" σήμερα υποδηλώνει περισσότερο το διαχωρισμό από την πόλη παρά τη σύνδεση της με αυτήν.

Αν όμως όλα αυτά είναι απλά συμπτώματα αυτής της βαθιάς κρίσης των αστικών πυρήνων στις μητροπολιτικές περιφέρειες, το αυτοκίνητο ήταν η βασική αιτία και ο καταλύτης αυτής της στροφής σε παγκόσμιο επίπεδο.

Τέλος, τα τελευταία χρόνια αρχίζει να διαφαίνεται ένα είδος νέας χωρικής ισοροπίας, με τις κεντρικές πόλεις να επανακτούν ένα ποσοστό του πληθυσμού που είχαν χάσει τις δύο τελευταίες δεκαετίες. Το φαινόμενο περιγράφεται ως η φάση της επαναστικοποίησης και πολλοί γεωγράφοι πιστεύουν ότι θα είναι το κυρίαρχο στοιχείο στην εξέλιξη των μητροπολιτικών περιοχών στις πρώτες δεκαετίες του 21ου αιώνα.

Είναι μία άποψη που ενισχύεται από το συνεχώς αυξανόμενο κόστος ενέργεια, γης και χρήματος - που σιγά σιγά ανακλύπτει τις διαδικασίες αποσυγκέντρωσης - από τη στροφή προς τα μέσα μαζικής μεταφοράς και από τη γενικότερη αλλαγή στο καταναλωτικό πρότυπο. Αν μπορούσαμε να συνοψίσουμε σε μια φράση την ουσία όλης αυτής της ιστορικής αναδρομής, θα λέγαμε ότι η χωρική ρύθμιση των πόλεων στην ιστορική της εξέλιξη επηρεάσθηκε περισσότερο από την οικονομία και λιγότερο από την ιδεολογία, περισσότερο από τη βιομηχανική ανάπτυξη και την τεχνολογία και λιγότερο από την εθνική ιδιοσυγκρασία. Με αυτή την έννοια είναι λογικό να περιμένουμε ότι εξελίξεις στις ευρωπαϊκές μητροπολιτικές περιφέρειες θα ακολουθήσουν σύντομα το Βόρειο Αμερικανικό μοντέλο.

## **2.2 Η Θεωρία των Δημογραφικών και Χωρικών Κύκλων**

Όπως είδαμε και στην προηγούμενη ενότητα, στις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες εμφανίσθηκε σε ολόκληρο τον δυτικό κόσμο μία τάση επέκτασης του αστικού χώρου των μητροπολιτικών περιοχών. Την εξέλιξη αυτή ακολούθησε γύρω στις αρχές της δεκαετίας του '60 μία αντίρροπη τάση εγκατάλειψης του αστικού πυρήνα των παραδοσιακών κεντρικών περιοχών των πόλεων.<sup>2</sup>

Αυτές οι πληθυσμιακές και χωρικές μετεξελίξεις οδήγησαν τον Leo Klaasen στη διατύπωση της θεωρίας του δημογραφικού και περιφερειακού κύκλου. Σύμφωνα μ'αυτήν, η αστική ανάπτυξη υπόκειται σε μια κυκλική διαδικασία κατά την οποία τα διάφορα αστικά υποσύνολα κινούνται από φάσεις πληθυσμιακής μεγέθυνσης και οικονομικής ευημερίας σε φάσεις πληθυσμιακής συρρίκνωσης και οικονομικής ύφεσης αντίστοιχα. Η κυκλική αυτή τροχιά επηρεάζεται από τις

---

<sup>2</sup> "Η θεωρία του Δημογραφικού Κύκλου. Η περίπτωση της Αττικής"

μεταβολές των τιμών στην παγκόσμια αγορά, από τον εξωτερικό ανταγωνισμό, τις διεθνείς οικονομικές εξελίξεις κλπ.

Στα πρώτα στάδια της αστικοποίησης έχουμε τη μετακίνηση τμημάτων του πληθυσμού προς τους βιομηχανικούς πόλους ανάπτυξης, που προσφέρουν ευκαιρίες απασχόλησης και προσδοκίες βελτίωσης των συνθηκών διαβίωσης.

Η προαστιοποίηση εμφανίζεται λίγο αργότερα παράλληλα με την αύξηση του εισοδήματος των μεσαίων στρωμάτων και την υποβάθμιση της ποιότητας ζωής στο κέντρο, που ασφυκτιά από το βάρος της υπερσυγκέντρωσης οχλουσών δραστηριοτήτων και πληθυσμού.

Όμως η μεγάλη αύξηση του λειτουργικού κόστους, οι υπερβολικοί κυκλοφοριακοί φόρτοι που δημιουργούνται ιδιαίτερα τις ώρες αιχμής και η αδυναμία κάλυψης των οικιστικών αναγκών στις νέες περιοχές λόγω κυρίως των υψηλών τιμών γης, οδηγούν τις μητροπολιτικές αστικές συγκεντρώσεις στη φάση της "αποαστικοποίησης", κατά την οποία ο πληθυσμός μειώνεται σε απόλυτα μεγέθη, τόσο στο κέντρο σε πρώτη φάση όσο και στην προαστιακή ζώνη αργότερα. Ο πληθυσμός μετακινείται σε νέες αστικές περιοχές, που εξακολουθούν όμως να ευρίσκονται στα ευρύτερα όρια της μητρόπολης.

Η θεωρία αυτή υποστηρίζει τέλος ότι οι δυνάμεις της αγοράς, η παρέμβαση του κράτους (μέσω αναπλάσεων κλπ.), το ενδιαφέρον γενικότερα για τη ζωή στο κέντρο από πολιτιστική και οικονομική άποψη, οδηγούν τη μητροπολιτική περιοχή στην τέταρτη φάση της εξέλιξης της, δηλαδή την "επαναστικοποίηση".

### **2.3 Η Θεωρία του Περιφερειακού Κύκλου και η Αξία της στην Αστική Ανάπτυξη**

Οι πρόσφατες τάσεις οδήγησαν σε αναθεώρηση της θεωρίας που ερμηνεύει τα φαινόμενα αστικής ανάπτυξης συνδυάζοντας την ανάπτυξη των αστικών κέντρων με την περιφερειακή ανάπτυξη, τα στάδια γενικότερης ανάπτυξης και τα προβλήματα περιβάλλοντος σε μια προσπάθεια παρουσίασης μιας ολοκληρωμένης εικόνας των φαινομένων και των προβλημάτων που εμφανίζονται. Η νέα θεωρία καλείται θεωρία του Περιφερειακού Κύκλου και μπορούμε να ισχυριστούμε ότι η ισχύς της είναι

καθολική τα τελευταία χρόνια στην ερμηνεία και στην πρόβλεψη της αστικής ανάπτυξης ιδίως των μεγάλων μητροπολιτικών κέντρων. Σύμφωνα με την θεωρία αυτή, υπάρχουν τέσσερις φάσεις στην αστική ανάπτυξη: αστικοποίηση, προαστιοποίηση, αποαστικοποίηση, επαναστικοποίηση (Nordstrom 1981).

Στο πρώτο στάδιο, στο στάδιο της αστικοποίησης (urbanization stage), παρατηρείται μια ιδιαίτερως έντονη κινητικότητα του πληθυσμού προς μητροπολιτικά κέντρα. Άνθρωποι αφήνουν τις αγροτικές περιοχές και κατευθύνονται διαρκώς προς τις αστικές, επιφέροντας έτσι ταχεία αύξηση στον αστικό πυρήνα και μείωση στην περιφέρεια και τις αγροτικές περιοχές.

Οι προϋποθέσεις για την αστικοποίηση δημιουργούνται απ' την ανάπτυξη του δευτερογενή και τριτογενή τομέα στον αστικό χώρο, από υποδομές και εξωτερικές οικονομίες αλλά και από την προβολή κι υιοθέτηση νέων προτύπων.

Τα αρνητικά αποτελέσματα αυτού του σταδίου είναι πολυποίκιλα. Καταρχάς, η συσσώρευση του πληθυσμού οδηγεί σε πίεση για οικιστική ανάπτυξη καθώς και σε σημαντικά προβλήματα υπερφόρτωσης των δικτύων και πόρων (π.χ. νερό, αποχετεύσεις), συμφόρηση στις εξυπηρετήσεις (π.χ. σχολεία, χώροι πρασίνου και αναψυχής), αλλά φυσικά και σημαντικά προβλήματα στις μεταφορές ανθρώπων και αγαθών.

Επιπροσθέτως, παρατηρείται έντονα προβλήματα στο περιβάλλον (π.χ. ρύπανση, ηχορύπανση κα.) αλλά και έλλειψη χώρου για επέκταση παραγωγικών μονάδων. Απ' την άλλη πλευρά, στον αγροτικό χώρο παρατηρούνται προβλήματα εγκατάλειψης και ερήμωσης.

Για την αποφυγή αυτών των σημαντικών προβλημάτων κάνει την εμφάνισή του το δεύτερο στάδιο που καλείται προαστιοποίηση (suburbanisation). Κατά το στάδιο αυτό νοικοκυριά μεσαίων και κυρίως υψηλού εισοδήματος, μετακινούνται σε προάστια τα οποία βρίσκονται εκτός κέντρου και όπου εκεί φυσικά οι συνθήκες διαβίωσης είναι αρκετά καλύτερες κυρίως εξαιτίας του φυσικού περιβάλλοντος.

Όμως και στην περίπτωση αυτή, η μετακίνηση οδηγεί σε σημαντικά προβλήματα τον περιαστικό χώρο. Απ' την μια πλευρά δημιουργούνται προβλήματα απ' τις

συγκρούσεις γης, απ' την αλλοίωση των φυσικών πόρων και οικοσυστημάτων αλλά και απ' την αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου. Απ' την άλλη πλευρά, ο αγροτικός χώρος εξακολουθεί και υφίσταται τα προβλήματα της εγκατάλειψης και ερήμωσης.

Όλα τα παραπάνω θα οδηγήσουν στην έλευση του τρίτου σταδίου που καλείται αποαστικοποίηση (disurbanisation). Σύμφωνα μ' αυτό το στάδιο επέρχεται βαθμιαία μείωση στο ρυθμό αύξησης των μεγάλων αστικών κέντρων ενώ παράλληλα επέρχεται διασπορά πληθυσμού και δραστηριοτήτων εκτός αστικού ιστού κυρίως σε μικρότερα αστικά κέντρα. Το κέντρο περνάει μια κρίση εξαιτίας της συρρίκνωσης της οικονομικής δραστηριότητας αλλά κυρίως της γκετοποίησής του. Χαρακτηριστικά προβλήματα στις μεσαίου μεγέθους πόλεις που δέχονται την πληθυσμιακή πίεση είναι οι πιέσεις για οικιστική ανάπτυξη, η συμφόρηση των δικτύων κα.

Ο αγροτικός χώρος αυτή τη φορά παρουσιάζει τα προβλήματα υπερεκμετάλλευσης (εκτός δηλαδή των προβλημάτων της εγκατάλειψης) κυρίως σε περιοχές που ευνοούνται απ' την αποσυγκέντρωση πληθυσμού και δραστηριοτήτων.

Το τέταρτο και τελευταίο στάδιο είναι αυτό της επαναστικοποίησης (reurbanisation). Κυρίαρχα χαρακτηριστικά του σταδίου αυτού είναι αφενός μια επιβράδυνση της μείωσης του πληθυσμού του μητροπολιτικού κέντρου και αφετέρου μια επιτυχή εκκαθάριση του απ' τις διάφορες κοινωνικές ομάδες (γκέτο). Όλα αυτά σε συνδυασμό με τη δυνατότητα βελτίωσης κατοικίας είτε μέσω της ανακαίνισης είτε μέσω της κατεδάφισης και δημιουργίας νέων έχει ως άμεσο αποτέλεσμα την αύξηση του πληθυσμού. Αρκετοί άνθρωποι μετακινούνται προς το μητροπολιτικό κέντρο λόγω των παραπάνω αιτιών, ενώ αντιθέτως ο πληθυσμός στα προάστια αλλά και στον περιαστικό χώρο αρχίζει να μειώνεται. Βέβαια, πρέπει να αναφερθεί ότι γι' αυτήν την αύξηση του πληθυσμού πέραν των παραπάνω, κύριοι λόγοι είναι τόσο η ανάπτυξη του τομέα των υπηρεσιών και της πληροφορικής όσο και οι μεταβολές στο κόστος της ενέργειας και των μεταφορών.

Παρά τις κάποιες ατέλειες και αδυναμίες που ίσως έχει αυτή η θεωρία όπως π.χ. η χρονική διάρκεια και η διαδρομή των φάσεων, η σημασία και η αξία της είναι ιδιαίτερα μεγάλη κυρίως λόγω της συσχέτισης που κάνει στα προβλήματα των αστικών κέντρων, των περιφερειακών και του περιβάλλοντος με τις φάσεις της αστικής και περιφερειακής ανάπτυξης.

Γι' αυτό τον λόγο θα πρέπει η χάραξη της περιφερειακής πολιτικής να λαμβάνει υπ' όψιν της τη θεωρία του περιφερειακού κύκλου και συγκεκριμένα το στάδιο στο οποίο ανήκει η περιφέρεια. Για παράδειγμα, πολιτικές αποκεντώσεις δραστηριοτήτων μπορούν να δημιουργήσουν σοβαρές παρενέργειες-προβλήματα στο μητροπολιτικό κέντρο που είναι στο στάδιο της αποαστικοποίησης. Έτσι γίνεται προφανής η ανάγκη προσαρμογής του προγραμματισμού της ανάπτυξης των αστικών κέντρων στα στάδια του Περιφερειακού Κύκλου.



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο**

### **ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ**

### ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

#### 3.1 Εισαγωγή

Ένα χαρακτηριστικό των περισσότερων μεγάλων και μοντέρνων πόλεων είναι η ανάπτυξη προαστίων τριγύρω τους. Αυτή η ανάπτυξη είναι αποτέλεσμα του αυξημένου πληθυσμού των πόλεων αυτών, ενώ η οικονομία τους επιτρέπει να έλκουν συνεχώς νέο πληθυσμό. Επίσης η τάση των οικογενειών να γίνονται μικρότερες και πιο ανεξάρτητες, οδήγησε στην ανάγκη για περισσότερες και μεγαλύτερες μονάδες κατοικίας για τον ίδιο αριθμό ατόμων. Ένα άλλο στοιχείο της προαστιακής ανάπτυξης είναι η επιθυμία του ατόμου να ζήσει σε λιγότερο πυκνοκατοικημένες περιοχές. Αυτό συμβαίνει γιατί οι αραιοκατοικημένες περιοχές έχουν πλεονεκτήματα για οικογενειακή ζωή, και ιδιαίτερα για οικογένειες με μικρά παιδιά. Μαζί όμως με τον πληθυσμό αποκεντρώνονται και οι οικονομικές δραστηριότητες.

Η μαζική κατοίκηση των προαστίων υπαγορεύει την εγκατάσταση δραστηριοτήτων απαραίτητων για την επιβίωση των κατοίκων - αρχικά - αλλά και άλλων δευτερευουσών στην συνέχεια. Από την αλλη μεριά οι εμπορικές και άλλες επιχειρήσεις αξιολογούν θετικά την προσπελασιμότητα, κι επιδιώκουν να είναι κοντά στους πελάτες τους για ν' αποφεύγουν το κόστος μεταφοράς. Η οικονομία διαπερνά την αστική δομή στο σύνολο της, από τη σφαίρα της παραγωγής μέχρι και τη συλλογική κατανάλωση και τους τρόπους κατανομής της γης και της κατοικίας. Ο κατακερματισμός και η πόλωση είναι ορατή στον χώρο σαν ένα ιδιόμορφο "μωσαϊκό" κατοικιών και ποικίλων οικονομικών δραστηριοτήτων. Μικρομάγαζα, περίπτερα, βιοτεχνίες και συνεργεία διασπείρονται ανάμεσα στις κατοικίες. Σε όλα τα προάστια, ένα μεγάλο ποσοστό της γης έχει πολλαπλές χρήσεις, από οικιστικές και οικονομικές μέχρι πολιτιστικές και κοινωφελείς, και ο καθορισμός ζωνών χρήσεως γης από το κράτος είναι εξαιρετικά σπάνιος, στην Ελλάδα.

Εκτός απο τη γεινίαση διαφόρων χρήσεων, πολλά κτίρια έχουν εμπορικές, διοικητικές ή βιοτεχνικές χρήσεις στο ισόγειο και κατοικίες στους ορόφους. Οι βιοτέχνες και οι έμποροι, αλλά και οι ελεύθεροι επαγγελματίες (γιατροί, μηχανικοί, δικηγόροι), συχνά κατοικούν στο ίδιο κτίριο οπου έχουν το γραφείο ή το εργαστήριο τους, ή ακόμα και στο ίδιο σπίτι - την επαγγελματική τους στέγη. Έτσι ο χρόνος και το κόστος μεταφοράς στη δουλειά μπορεί να συντημηθεί.

Η κατηγορία του οδικού δικτύου εξάλλου, επηρεάζει άμεσα τις παράπλευρες χρήσεις γης. Οι χρήσεις γης κατά μήκος των κύριων ή δευτερευουσών αρτηριών εμφανίζονται ανάμικτες, αλλά οι επιπτώσεις από το περιβάλλον και την ποιότητα ζωής (ηχορύπανση) που δημιουργεί ο κυκλοφοριακός φόρτος απομακρύνουν σταδιακά την κατοικία ή άλλες χρήσεις που ενοχλούνται από την κυκλοφορία. Οι αυξημένες όμως δυνατότητες προσπέλασης που παρέχουν αυτές οι αρτηρίες εξακολουθούν να συγκεντρώνουν σε άμεση επαφή με αυτές εμπορικές και οικονομικές λειτουργίες, προκαλώντας κινήσεις που δε συμβιβάζονται με αυτές (πεζοί, στάθμευση, ανεφοδιασμός καταστημάτων).

Οι κρατικοί φορείς θεωρούν τις περιοχές μικτών χρήσεων γης προβληματικές. Παρόλη τους τη ζωτικότητα, θεωρείται οτι καταδεικνύουν την άναρχη πολεοδομική ανάπτυξη. Στην Αθήνα πολεοδομικά σχέδια εκπονούνται απο το δέκατο ένατο αιώνα, αλλά ποτέ δεν εφαρμόζονται.

Ο οποιοσδήποτε ορθολογικός σχεδιασμός υπονομεύεται απο μια πληθώρα συμφερόντων και ατόμων, αφού η ακίνητη ιδιοκτησία είναι διεσπαρμένη σε πολλά χέρια. Η κρίση των πόλεων, που βέβαια δεν περιορίζεται στα προβλήματα χρήσεων γης, έχει πολύ διαφορετικό πρόσωπο στο κέντρο και τα προάστια.

### **3.2. Προαστιακή Ανάπτυξη**

#### **Παραδείγματα Βρετανίας και ΗΠΑ**

Η ανάπτυξη προαστίων γύρω απ' τις μεγάλες και μοντέρνες πόλεις είναι απόρροια της αύξησης του πληθυσμού των πόλεων αυτών και της επιθυμίας του ατόμου να ζήσει σε λιγότερο πυκνοκατοικημένες περιοχές.<sup>1</sup>

Για παράδειγμα στις Η.Π.Α. η επέκταση των προαστίων ήταν τρομακτική κατά τον 20ο αιώνα. Το 1950 σε συνολικό πληθυσμό 150 εκατομμυρίων κατοίκων, υπάρχουν γύρω στα 30 εκ. κάτοικοι προαστίων, που συνεχώς αυξάνονται. Αν κοιτάξουμε λίγο πίσω θα δούμε μια τεράστια αύξηση στην προαστιακή δόμηση το 1920. Αυτή η χρονιά σήμανε το τέλος του Α' Παγκοσμίου Πολέμου και η επιστροφή των αντρών απο τα μέτωπα μεγάλωσε την ζήτηση για σχετικά φθηνά σπίτια. Εξίσου σημαντικός παράγοντας ήταν η αύξηση του αριθμού των αυτοκινήτων (1915-2,5 εκ..1930-26,5 εκ.). Περισσότερα άτομα είχαν έτσι την δυνατότητα να διανύσουν μεγαλύτερες αποστάσεις για τη δουλειά τους. Χτίστηκαν συνεπώς κατοικίες κοντά στις κεντρικές οδικές αρτηρίες με αποτέλεσμα τη δημιουργία μικρών πολεων στις περιοχές αυτές.

Η κατάσταση στην Βρετανία ήταν παρόμοια αλλά γύρω στο 1920 η προαστιακή ανάπτυξη δεν ήταν τόσο δραματική. Ένας λόγος ήταν η καθυστερημένη δραστηριοποίηση της οικοδομής μετά τον πόλεμο, ώστε να αρχίσει η μαζική παραγωγή κτιρίων. Ένας άλλος λόγος ήταν ότι το λεωφορείο, το πιο σημαντικό μέσο αστικής συγκοινωνίας στην Βρετανία, δεν δημιούργησε νέες αστικές περιοχές όσο το ιδιωτικής χρήσης αυτοκίνητο.

Τη δεκαετία του '30 υπήρχε πάλι μια διαφορά ανάμεσα στις δύο χώρες. Στις Η.Π.Α. τα κενά που υπήρχαν ανάμεσα στις κατοικημένες περιοχές συμπληρώθηκαν και υπήρξε μία μεγάλη πτώση στην κατασκευή νέων κτιρίων. Αργότερα βέβαια και πριν τον Β' Παγκόσμιο έχουμε νέα αύξηση της οικοδομικής δραστηριότητας.

Αντίθετα στη Βρετανία έχουμε μία ενθάρρυνση της προαστιακής δόμησης γύρω στο 1939, αφού στο Λονδίνο υπάρχει μία εποχιακή ευχέρεια λόγω της οικονομικής ανάπτυξης. Η αύξηση της δομησης οφείλεται στο ότι θεωρήθηκε πολύ καλή επένδυση και στην μείωση των τιμών των οικοδομικών υλικών που έριξε και το κόστος της οικοδομής.

Αυτή η κατάσταση ευνόησε βέβαια τις μεγάλες οικοδομικές εταιρείες, που αρχίζουν να κατασκευάζουν μεγάλα κτίρια αντί για μικρά συγκροτήματα. Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου και μέχρι το 1947 υπήρχε σχεδιασμός για αποφυγή άναρχης δόμησης, λόγω περιορισμένου χώρου αλλά και πολιτικού κλίματος. Γύρω από το Λονδίνο ανάμεσα στο 1954 και το 1958 δημιουργήθηκε η πράσινη ζώνη για να ελεγχθεί η εξάπλωση της δομημένης περιοχής.

Στις Η.Π.Α. όμως η αύξηση του αριθμού των Ι.Χ. αυτοκινήτων συνεχίζεται, δεν δίνεται μεγάλη σημασία στις περιοχές πρασίνου και οι περιορισμοί δομησης δεν είναι τόσο αυστηροί. Αυτοί έχουν σαν αποτέλεσμα τη δραματική ανάπτυξη των προαστίων. Η αύξηση της απασχόλησης εκτός των πόλεων ώθησε και την προαστιακή δομηση ανάμεσα στους πολέμους αλλά και μετά τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο, ενώ η απασχόληση γραφείου επικεντρώθηκε στα κέντρα των μεγάλων πολεων. Έχουμε ακόμα τη δημιουργία νέων εμπορικών κέντρων ως έκφραση της αύξησης των Ι.Χ., του καταναλωτισμού και του αστικού πληθυσμού.

Ένα άλλο στοιχείο είναι η ισορροπία μεταξύ της αύξησης του αστικού πληθυσμού και των νέων κτιρίων που κατασκευάζονται. Μετά το 1945 παρατηρείται μία στροφή στα μεγάλα κτίρια. Έτσι έχουμε ανακατάταξη του πληθυσμού από τα παλιά σπίτια στις υπό ανάπτυξη περιοχές, όπου υπάρχει προηγμένο περιβάλλον διαβίωσης σε πιο προσιτές τιμές.

### **3.3. Η Ανάπτυξη των Διακριτών Περιοχών Κατοικίας**

Διαχρονικά παρατηρούμε δύο τάσεις στην προαστιακή κατοίκηση. Η μία τάση είναι ο διαχωρισμός της κατοικίας απ' τις άλλες χρήσεις γης με τη βιομηχανία σε ξεχωριστές ζώνες και τα εμπορικά κέντρα συγκεντρωμένα σε άλλες περιοχές. Η άλλη τάση είναι η κατοίκηση συγκεκριμένων περιοχών, ανάλογα με την κοινωνική τάξη, με αποτέλεσμα ορισμένες συνοικίες να κυριαρχούνται απο διακεκριμένες τάξεις.

Αυτός ο διαχωρισμός είναι χαρακτηριστικό του 20ου αιώνα και δεν ήταν τόσο αισθητός τον 19ο αιώνα. Τον 20ο αιώνα η συγκοινωνία γινόταν κυρίως με τα αστικά μέσα (τραμ, λεωφορεία, μετρό) και η ύπαρξη αρκετών αυτοκινήτων έγινε αιτία για τον διαχωρισμό των διαφόρων χρήσεων σε διαφορετικές περιοχές. Έτσι αποκολλήθηκαν καταστήματα και εργοστάσια απ' τις κατοικημένες περιοχές και η πυκνότητα του πληθυσμού στα προάστια ήταν χαμηλή. Τελικά τα προάστια καλύφθηκαν από σπίτια ίδιου μεγέθους και ίδιας τιμής, που κατοικήθηκαν από άτομα της ίδιας κοινωνικής τάξης.

Υπήρχε ακόμα διάκριση σε διάφορα μέρη της ίδιας πόλης, με αποτέλεσμα τα ακριβότερα σπίτια να κτίζονται σε συγκεκριμένα σημεία, όπου ζούσαν τα εξέχοντα μέλη της κοινωνίας. Απ' την άλλη μεριά περιοχές γύρω από βαριές βιομηχανίες κατοικούσαν από άτομα που έψαχναν για φθηνά νέα σπίτια.

Στο μεταξύ γίνονταν ανακατατάξεις και στις παλαιότερες κατοικημένες περιοχές του 19ου αιώνα. Τα σπίτια αυτών των περιοχών δεν ήταν αρκετά μεγάλα για να διαχωριστούν και όσο η κατάστασή τους χειροτέρευε έχαναν με το πέρασμα του χρόνου την αίγλη τους. Οι επισκευές ήταν ασύμφορες και έτσι τα σπίτια αυτά περνούσαν σε κατώτερες κοινωνικές τάξεις. Σε μερικές περιπτώσεις βέβαια τα συγκεκριμένα σπίτια διατηρήθηκαν, αφού οι ιδιοκτήτες δεν προτίμησαν την μετακομιση σε νέα σπίτια στα προάστια. Μερικά άτομα κατοικούσαν στο κέντρο για να αποφύγουν τις μετακινήσεις για τη δουλειά τους, αλλά και για να διατηρήσουν επαφή με την κοινωνική και πολιτιστική ζωή του κέντρου της πόλης. Αυτή η τάση γινόταν εμφανέστερη όταν τα σπίτια ήταν σε κοινωνικά διακεκριμένες περιοχές του κέντρου, με συνέπεια να αυξάνονται οι αξίες γης εκεί.

### **3.4. Οι Βασικές Λειτουργίες της Πόλης**

Με την ανάπτυξη του οικισμού διαμορφώνονται ορισμένες βασικές λειτουργίες, αφού βέβαια εκπληρωθεί η πρωταρχική ανάγκη της στέγασης. Αυτές οι λειτουργίες εξελίσσονται σε σημαντικούς παράγοντες για την επιβίωση σε σημαντικούς παράγοντες για την επιβίωση και τον ρόλο του οικισμού. Σε κάθε πόλη η σπουδαιότητα της καθε λειτουργίας διαφέρει, μία ή περισσότερες

αποκτούν ιδιαίτερη σημασία ενώ αντίθετα άλλες εμφανίζονται σε στοιχειώδη μορφή ή είναι ανύπαρκτες. Οι πιο χαρακτηριστικές από αυτές τις λειτουργίες είναι:

#### α. Οικονομική λειτουργία

Ο γνωστός οικονομικός κύκλος (εργασία => παραγωγή => διάθεση => κατανάλωση => εργασία =>) ενεργεί ως κινητήρια δύναμη ανάπτυξης του οικισμού. Ιδιαίτερη σημασία παρουσιάζει αυτή η λειτουργία στις βιομηχανικές πόλεις και σε πόλεις που είναι εμπορικά κέντρα, έδρες μεγάλων επιχειρήσεων κ.λπ.

#### β. Διοικητική λειτουργία

Καθοριστικό παράγοντα στην πολεοδομική ανάπτυξη αποτελούν η διοικητική και πολιτική λειτουργία (κεντρική διοίκηση, αυτοδιοίκηση). Μία έξαρση της λειτουργίας αυτής παρουσιάζεται στις πρωτεύουσες (κρατών, νομών, επαρχιών) και είναι ιδιαίτερα χαρακτηριστική όταν οι πόλεις αυτές δεν είναι συγχρόνως και τα οικονομικά κέντρα των χωρών ή περιοχών τους. (π.χ. Washington).

#### γ. Πνευματική λειτουργία

Το μορφωτικό και εκπαιδευτικό επίπεδο του ανθρώπου και η ανύψωση του είναι ένας από τους βασικούς ρόλους της πόλης. Σε πόλεις - κέντρα καλλιτεχνικών δραστηριοτήτων, μουσειακές πόλεις, πανεπιστημιούπολεις κ.λπ. ο ρόλος αυτός έχει μεγάλη σπουδαιότητα.

#### δ. Κοινωνική λειτουργία

Η πόλη είναι ο τόπος όπου παρέχονται σε μεγάλη κλίμακα οι λεγόμενες "κοινωνικές υπηρεσίες" (κοινωνική μέριμνα, υγειονομική περίθαλψη κ.λπ.), αλλά και όπου μπορούν να εξυπηρετηθούν καλύτερα οι ανάγκες κοινωνικότητας του ατόμου.

Η διευκόλυνση της επικοινωνίας των κατοίκων μεταξύ τους για επίτευξη κοινωνικής και οικιστικής συνοχής είναι πολύ σημαντικός παράγοντας στην ανάπτυξη της πόλης.

Στις παραδοσιακές μεσογειακές πόλεις η κοινωνική λειτουργία έχει μεγάλη βαρύτητα, ενώ αντίθετα εξασθενεί σε πολλές περιπτώσεις νέων οικισμών, ιδίως στις βόρειες χώρες. Δηλαδή το περιβάλλον ή ακόμα και το κλίμα της πόλης γίνεται λιγότερο ενθαρρυντικό για τη στενή ανθρώπινη επικοινωνία και αποτρέπει το άτομο από τη δημιουργία κοινωνικών δεσμών.

#### ε. Τουριστική λειτουργία

Η λειτουργία αυτή βασίζεται στη συστηματική αξιοποίηση, προστασία και παρουσίαση φυσικών ιστορικών, καλλιτεχνικών πορων ή ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων, που διαθέτει ένας οικισμός ή η ευρύτερη περιοχή του.

Η ανάπτυξη της τουριστικής λειτουργίας εξαρτάται απο τη δυνατότητα εξασφάλισης μέσων προσωρινής παραμονής και εξυπηρέτησης των επισκεπτών της πόλης.

#### στ. Συγκοινωνιακή λειτουργία

Η εξασφάλιση ασφαλούς και άνετης συγκοινωνίας μίας πόλης με άλλες ωφελεί τόσο αυτή την ίδια την πόλη, όσο και άλλες περιοχές γύρω της.

' Εξαρση της λειτουργίας αυτής παρουσιάζεται στην περίπτωση ιδιαίτερα πλεονεκτικής γεωγραφικής βάσης. Τότε έχουμε πόλεις - κόμβους χερσαίων, θαλάσσιων και εναέριων συγκοινωνιών.

### **3.5. Λιανικό Εμπόριο**

Η αγορά έχει αλλάξει δραματικά τόσο απο την πλευρά του εμπορου όσο και απο την πλευρά του καταναλωτή. Έχουν γίνει τεράστιες ανακατατάξεις στις μεθόδους και στην οργάνωση της λιανικής πώλησης, ιδιαίτερα απο την ευρεία εφαρμογή τεχνικών "Self-service" και την εξάπλωση των super - markets.

Από την πλευρά του καταναλωτή, υπήρξαν ανάλογες αλλαγές στις αγοραστικές συνήθειες. Περισσότερο αξιοσημείωτη υπήρξε η μείωση στην συχνότητα των σύντομων, ημερήσιων αγοραστικών εξοδων για μικρές ποσότητες αγαθών και η έμφαση σε εξόδους για αγορές αγαθών σε μεγάλες



ποσότητες μία ή δύο φορές την εβδομάδα. Αυτό προέκυψε λόγω της αύξησης της γυναικείας απασχόλησης, της αύξησης του αριθμού των αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης, αλλά κυρίως λόγω της γενικής αύξησης του διαθέσιμου εισοδήματος. Οι καινούργιες μορφές εμπορικών κέντρων που περικλείονται σε μία περιοχή, προτιμήθηκαν ιδιαίτερα, γιατί ενθάρρυναν ακόμη περισσότερο την οικογενειακή συμμετοχή στα ψώνια.

Ίσως όμως ο πιο σημαντικός παράγοντας που επηρέασε το λιανικό εμπόριο υπήρξε η γενική αλλαγή στην υφή του πληθυσμού τα μεταπολεμικά χρόνια. Η μετακίνηση ανθρώπων από το κέντρο της πόλης στα προάστια άφησε πίσω της μία κληρονομιά ξεπερασμένων εμπορικών συνθηκών στις παλαιότερες αστικές περιοχές, ενώ δημιούργησε τεράστια νέα αποθέματα αγοραστικής δύναμης στις απόκεντρες περιοχές κατοικίας.

Εφόσον υπήρξε μικρός σχεδιαστικός έλεγχος σ' αυτήν την εξάπλωση του λιανικού εμπορίου στα προάστια, επιτράπηκε η λειτουργία πολυάριθμων νέων μαγαζιών που συναγωνίστηκαν το κέντρο και που οδήγησαν τελικά σε παρακμή και πτώση της εμπορικής δραστηριότητας του κέντρου της πόλης. Έτσι προέκυψαν κάποια σοβαρά προβλήματα όσον αφορά τις χωρικές ανισότητες στο ποιοτικό επίπεδο των εμπορικών εγκαταστάσεων. Ουσιαστικά στις προαστικές περιοχές αναπτύχθηκε μία σειρά πολύ ελκυστικών, εξυπηρετικών και μοντέρνων μαγαζιών για να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες ενός σχετικά ευκατάστατου μεσοαστικού πληθυσμού, ενώ στις κεντρικότερες περιοχές της πόλης φτωχότερος και γηραιότερος πληθυσμός "κληρονόμησε" παλαιωμένες και υποδεέστερες εμπορικές εγκαταστάσεις.

Άλλες χώρες, κυρίως της Δυτικής Ευρώπης, δίνουν παραδείγματα πως μπορεί να επιτευχθεί μία πιο περιορισμένη μετακίνηση του εμπορίου στα προάστια, χωρίς δυσμενείς επιπτώσεις. Σε διάφορα είδη σχεδιασμών, από την Γαλλία ως την Δυτική Γερμανία και την Σουηδία, επιτράπηκαν σχετικά λίγα υπερκαταστήματα και υπεραγορές, και γενικά απαγορεύθηκαν μεγάλα νέα εμπορικά κέντρα στα προάστια. Ουσιαστικά έγινε διάκριση ανάμεσα σε μαγαζιά που προμηθεύουν αγαθά καθημερινής χρήσης και σ' αυτά που πιθανόν να ανταγωνιστούν με τις πιο εξειδικευμένες λειτουργίες του κέντρου

της πόλης. Το αποτέλεσμα ήταν μία γενική αύξηση της καταναλωτικής κίνησης στα προάστια και μία μικρή πτώση στα παραδοσιακά κέντρα.

### 3.5.1. Τα κύρια ζητήματα

Ουσιαστικά υπάρχουν τρία βασικά ζητήματα πάνω στο θέμα της εξάπλωσης των οικονομικών δραστηριοτήτων στα προάστια:

1. Υπάρχουν κάποιες σκέψεις για το αν μικρότερα λειτουργικά κόστη για τους λιανέμπορους και συνεπώς χαμηλότερες τιμές στα αγαθά για τους καταναλωτές θα έπρεπε να συνδεθούν με την πιθανή δημιουργία επικίνδυνων συνθηκών για το εμπόριο. Προσελκύονται έτσι περισσότεροι καταναλωτές, τόσο λόγω των μειωμένων τιμών, όσο και λόγω της μεγαλύτερης δυνατότητας επιλογής προϊόντων και του πιο ευχάριστου περιβάλλοντος για τα ψώνια τους. Η δημιουργία μιας νέας εμπορικής εγκατάστασης σε προάστιο θα οδηγήσει αναπόφευκτα στην “αιχμαλωσία”, της κίνησης από ήδη υπάρχοντα και κυρίως μικρότερα μαγαζιά. Σε ορισμένες περιπτώσεις ίσως οδηγήσει ακόμη και σε απώλεια της εμπορικής κίνησης από το κέντρο της πόλης.

Οι ισχυρισμοί τόσο για τα πλεονεκτήματα των μειωμένων τιμών, όσο και για τις επιδράσεις στο εμπόριο έτειναν να γίνουν υπερβολικοί και συχνά αμφισβητήθηκαν από διάφορα αποτελέσματα ερευνών. Τα πραγματικά ωφέλη από τις μικρότερες τιμές θα πρέπει να υπολογισθούν λαμβάνοντας υπόψιν τα πρόσθετα κόστη που ίσως προκύψουν από την επίσκεψη σ' ένα προαστιακό μαγαζί, που περιλαμβάνει όχι μόνο τα έξοδα μετακίνησης αλλά και τις δαπάνες για την αγορά αποθηκευτικών εγκαταστάσεων για μεγάλες ποσότητες προϊόντων και τα τρέχοντα έξοδα.

2. Μία δεύτερη περιοχή διαμάχης αποτελεί η απειλή που ίσως επιφέρουν στο περιβάλλον οι - μεγαλύτερης κλίμακας - εμπορικές εγκαταστάσεις. Αυτή δεν αφορά μόνο τα κτίρια αλλά και την αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου που θα προκληθεί. Οι προβληματισμοί γύρω από την κυκλοφορία είναι σημαντικοί λόγω της πιθανότητας υπερφόρτωσης προαστιακών δρόμων πάνω στην προσπάθεια ανακούφισης της κίνησης από άλλα κεντρικότερα σημεία της πόλης. Χωρίς σημαντική διαπλάτωση των δρόμων, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις

και βελτίωση των αστικών μέσων συγκοινωνίας (αστικά λεωφορεία, ηλεκτροκίνητα λεωφορεία, αστικός σιδηρόδρομος, κ.λπ.) τα σημεία μπουτλιαρίσματος απλώς θα μεταφέρονται απο ένα σημείο σε κάποιο άλλο.

3. Οι συνθήκες των νέων εμπορικών εγκαταστάσεων σε προαστιακές περιοχές θα μπορούσαν να ερμηνευθούν απο πολλούς ως μεροληπτικές έναντι σε φτωχούς, ηλικιωμένους και άλλες μειονότητες του πληθυσμού. Εφόσον αυτοί οι άνθρωποι είναι ως επί το πλείστον περιορισμένοι στις εσωτερικές περιοχές της πόλης, δεν θα έχουν τα ίδια ωφέλη με τους νεώτερους, περισσότερο κινητικούς, μεσαίας τάξης καταναλωτές. Επιπλέον, η ανάπτυξη εκτεταμένων προαστιακών εγκαταστάσεων πιθανώς να οδηγήσει σε σοβαρή επιδείνωση των δικών τους τοπικών συνθηκών.

### **3.6 Η Μετάβαση στον Χώρο Εργασίας ("JOURNEY TO WORK")**

Με την εξάπλωση των προαστίων το ταξίδι για την δουλειά έλαβε νέα σημασία, αφού αυξήθηκε ο αριθμός των ανθρώπων που ζουν στα προάστια, αλλά και η απόσταση που ταξιδεύουν. Η σημασία του ιδιωτικού αυτοκινήτου για την προαστιακή ανάπτυξη αρχίζει να μειώνεται λογω της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Έτσι αναδεικνύονται αλλα μέσα - μαζικής - συγκοινωνίας οπως για παράδειγμα ο αστικός σιδηροδρομος και τα λεωφορεία που ενώνουν τους αστικούς σιδηροδρομικούς σταθμούς με τις γυρω περιοχές. Το ταξίδι στο κέντρο της πολης δείχνει την απομάκρυνση των περιοχών μιας πολης από το κέντρο της, σε μία περίοδο που το ταξίδι αυτο δεν γίνεται για καθημερινές αγοραστικές ανάγκες λόγω των προαστιακών καταστημάτων.

Η εικόνα αυτή μπερδεύεται απο εξειδικευμένες διαφοροποιήσεις που συνδέονται με τις κοινωνικές τάξεις των περιοχών. Οι περιοχές της μεσαίας τάξης δεν προσφέρουν τοπική απασχοληση και το μεγαλύτερο ποσοστό των κατοίκων τους απασχολούνται στο κέντρο της πόλης.

### **3.7. Οι Κάτοικοι της Μεγαλούπολης**

#### Διαφορές μεταξύ των κατοίκων του κέντρου και των κατοίκων των προαστίων

Μεταξύ των κατοίκων της μεγαλούπολης ο Gans, διακρίνει πέντε κατηγορίες προσώπων που κατοικούν στον εσωτερικό πυρήνα, γύρω απ' το εμποροδιοικητικό κέντρο. Παρά το γεγονός ότι οι παρατηρήσεις του βασίζονται στην αμερικανική εμπειρία, οι κατηγορίες που επισημαίνονται έχουν γενικότερη εφαρμογή.<sup>2</sup>

Η πρώτη κατηγορία, η κατηγορία του κοσμοπολίτη περιλαμβάνει συγγραφείς, καλλιτέχνες, μουσικούς, φοιτητές, καθηγητές διανοούμενους κ.α. Ζουν στην πόλη προκειμένου να βρίσκονται κοντά στα πολιτιστικά δρώμενα που συνήθως λαμβάνουν χώρα στο κέντρο της πόλης.

Η δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνει τους ανύπαντρους και τους άτεκνους. Μπορούμε να τους χωρίσουμε σε δύο υποκατηγορίες ανάλογα με τη σταθερότητα της οικογενειακής τους κατάστασης. Οι προσωρινά ανύπαντροι ή άτεκνοι ζουν στο κέντρο της πόλης για ένα περιορισμένο χρονικό διάστημα, έτσι ώστε να είναι κοντά στη δουλειά τους και κοντά τους τόπους διασκέδασης της νεολαίας.

Όταν παντρεύονται μπορούν να μετακομίσουν σε κάποιο διαμέρισμα αλλά αν έχουν την οικονομική δυνατότητα θα ξαναμετακομίσουν στα προάστια. Οι εκπεπονησέως εργένηδες μένουν μόνιμα στο κέντρο της πόλης για το υπόλοιπο της ζωής τους, ανάλογα με το εισόδημα τους.

Τρίτη κατηγορία είναι οι "εθνοχωρικοί". Πρόκειται για άτομα με αγροτική συνήθως προέλευση, με κοινή εθνική, φυλετική ή τοπική καταγωγή που δημιουργούν κλειστές κοινότητες και μεταφέρουν στη μεγαλούπολη θεσμούς και τρόπους ζωής της δημόδους κοινωνίας. Παρόλο που διαμένουν στην πόλη, αυτοαπομονώνονται και δεν αναλαμβάνουν όλες τις αστικές διευκολύνσεις εκτός αυτών που αφορούν το χώρο εργασίας. Η συσπείρωση και η αυτο-απομόνωση των "εθνοχωρικών" οφείλεται άλλοτε στην προσπάθεια τους για αναλλοίωτη διατήρηση στον αστικό χώρο των ιδιαίτερων παραδόσεων τους άλλοτε στην δυσμενή μεταχείριση και τις διακρίσεις εις βάρος τους ιδιαίτερα όταν πρόκειται για φυλετικές ή θρησκευτικές ομάδες.

Στην τελευταία περίπτωση οι εθνοχωρικοί συγχέονται με τη τέταρτη κατηγορία τους "μειονεκτούντες" πληθυσμούς. Εκεί ανήκουν οι πολύ φτωχοί, οι συναισθηματικά διαταραγμένοι, οι ανήμποροι, μέλη διαλυμένων οικογενειών και κυρίως έγχρωμοι. Αυτές οι κατηγορίες κατοίκων κατά κανόνα είναι καταδικασμένες να ζουν σε μαραζωμένες, υποβαθμισμένες γειτονιές με ανύπαρκτη υποδομή και ξεχαρβαλωμένα κτίρια.

Σε πολλές μεγαλουπόλεις η κίνηση πληθυσμού κυρίως των εύπορων τάξεων απ' το Κέντρο προς τα προάστια συνοδεύτηκε απ' τη δημιουργία προβληματικών περιοχών στο κέντρο. Με την αναχώρηση των μεσαίων και ανωτέρων κοινωνικών στρωμάτων προς την περιφέρεια οι περιοχές που δεν ανοικοδομήθηκαν για να δοθούν σε άλλες χρήσεις, ιδίως την εξυπηρέτηση του διευρυνόμενου εμποροδιοικητικού κέντρου εγκαταλείφθηκαν και αφέθηκαν να καταρρέουν. Η συνεχής υποβάθμιση τους είχε ως αποτέλεσμα να κατοικηθούν απο ολοένα και ασθενέστερα οικονομικά στρώματα ή απο κοινωνικές και εθνικές μειονότητες που είναι αντικείμενο δυσμενών διακρίσεων. Δημιουργήθηκαν έτσι στην καρδιά της μεγαλούπολης φτωχογειτονιές που είναι γνωστές με το όνομα σλαμ.

Στις μεγάλες πόλεις της Λατινικής Αμερικής, της Αφρικής και της Ασίας, εμφανίστηκε ένας άλλος τύπος προβληματικών περιοχών στο κέντρο της πόλης οι παραπηγματουπόλεις. Οι συνθήκες που επικρατούν σ' αυτές τις φτωχογειτονιές συντελούν στην δημιουργία ενός ιδιαίτερου τρόπου ζωής, που άλλοι τον βλέπουν σαν φαινόμενο κοινωνικής παθολογίας και άλλοι σαν ξεχωριστή υποκοουλτούρα.

Στην πέμπτη κατηγορία ανήκουν οι παγιδευμένοι και οι κοινωνικά κατερχόμενοι. Είναι άτομα που παραμένουν σε γειτονιές που αλλάζουν εικόνες. Και είτε κατακλύζονται απο μετανάστες χαμηλού στάτους, είτε το οικοδομήσιμο έδαφος δεν χρησιμοποιείται για κατοικίες. Τα άτομα αυτά δεν φεύγουν για τα προάστια είτε γιατί δεν έχουν την οικονομική δυνατότητα είτε γιατί είναι συναισθηματικά δεμένοι με την παρούσα διαμονή τους. Οι περισσότεροι είναι ηλικιωμένοι και εξαρτώνται απο χαμηλές συντάξεις.

Οι κοσμοπολίτες, οι στερημένοι και οι άτεκνοι είναι αποκομμένοι απ' τη ζωή της γειτονιάς. Οι κοσμοπολίτες υιοθετούν μια υποκουλτούρα έτσι ώστε οι γείτονες να κρατούνται σε απόσταση. Επιπλέον και οι δύο τύποι κυρίως όμως οι άγαμοι και οι άτεκνοι είναι κατηγορίες κατοίκων εφήμερες, περιστασιακές με έντονη κινητικότητα, γεγονός που συμβάλλει ακόμα περισσότερο στην απομόνωση απ' τη γειτονιά.

Οι στερημένοι υποφέρουν αισθητά απ' τον υπερπληθυσμό που είναι απόρροια χαμηλού εισοδήματος ή φυλετικών διακρίσεων. Οι οικογενειακές άμυνες είναι αδύναμες και οι γονείς μπορεί να δουν τα παιδιά τους να αφομοιώνουν την κουλτούρα του "δρόμου". Οι παγιδευμένοι είναι άτομα δυστυχισμένα που παραμένουν πίσω στην γειτονιά τους, όταν οι πιο πλούσιοι γείτονες τους τις εγκαταλείπουν για πιο αναβαθμισμένες περιοχές.

Οι πληθυσμοί των προαστίων διαφέρουν δημογραφικά απ' τους πληθυσμούς του κέντρου αφού είναι νεότεροι, οι πιο πολλοί παντρεμένοι έχουν υψηλότερα εισοδήματα, και αναλογικά ασχολούνται περισσότερο με δουλειές γραφείου.

Τα προάστια έχουν καταφέρει να προσελκύσουν ένα μεγάλο αριθμό ανθρώπων που ανήκουν στην μεσαία και ανώτερη τάξη και συγχρόνως μεγαλώνουν και παιδιά. Έτσι έχουμε κοσμοπολίτες, τους λιγότερο ευκατάστατους συνήθως που μετακινούνται στα προάστια για να μεγαλώσουν τα παιδιά τους, αλλά ωστόσο εξακολουθούν να ζουν σαν κοσμοπολίτες. Μερικοί πάλι πολύ πλούσιοι και ισχυροί διαθέτουν δύο κατοικίες μια στο κέντρο ώστε να βρίσκονται κοντά στις δουλειές τους, και η άλλη σε κάποιο προάστιο.

Οι ανύπαντροι και άτεκνοι μόλις παντρευτούν και έχουν την οικονομική δυνατότητα και με τον ερχομό ενός παιδιού, εγκαθίστανται σε κάποιο προάστιο έτσι ώστε να μεγαλώσουν πιο άνετα τα παιδιά τους, καθώς η δομή και ο μοντέρνος σχεδιασμός των προαστίων διευκολύνει την ανατροφή των παιδιών τους. Δημογραφικά τα προάστια σαν ολότητα είναι πιο ομοιογενή απ' τις πόλεις.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο**

### **ΓΕΝΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ**

### ΓΕΝΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

#### 4.1 Μία Ιστορική Αναδρομή στην Εξέλιξη του Χώρου της Σημερινής Αθήνας

Η Αθήνα έχει μία ιστορία μόλις 150 χρόνων που ξεκινά από το 1830, έτος που η Ελλάδα τυπικά ανακηρύχθηκε ανεξάρτητο κράτος. Κατά τη διάρκεια του χρονικού διαστήματος που μεσολάβησε μέχρι σήμερα, η Αθήνα υπέστη πολλές ριζικές χωρικές μεταμορφώσεις. Είναι γνωστή σε όλους η ραγδαία πληθυσμιακή της ανάπτυξη, οι συνεχείς επεκτάσεις του δομημένου χώρου που καταλάμβανε, καθώς και οι διάφορες μεταβολές του ρόλου της, της οικονομικής, κοινωνικής και πολιτικής της διάρθρωσης. Μπορεί να πει κανείς ότι η Αθήνα μέχρι τα τέλη του 19ου αιώνα ήταν μια παρασιτική πόλη που εξουσίαζε, ήλεγχε, αλλά δεν παρήγαγε

Μετά το 1909 (επανάσταση στο Γουδί), ξεκινάει η διαδικασία της εκβιομηχάνισης που εντείνεται μετά τον Α Παγκόσμιο Πόλεμο μεταβάλλοντας ριζικά την πόλη και τον απλό αστικό χαρακτήρα της ευρύτερης περιοχής Αθήνας που μετατρέπεται πλέον σε παραγωγικό.

Μετά το 1922 εισρέουν στην Αττική πρόσφυγες καθώς και εσωτερικοί μετανάστες (ιδιαίτερα στη δεκαετία του 50), συμβάλλοντας με τον τρόπο αυτό στη διόγκωση του πληθυσμού της. Το διάστημα αυτό η αστική και μεσοαστική τάξη αρχίζει να δημιουργεί “κηπουπόλεις” σε κατάλληλα και υγιεινά προάστια της τότε Αθήνας. Τα μεσαία και μικροαστικά στρώματα δημιουργούν συνεταιρισμούς και εποικίζουν τα ανατολικά και νότια προάστια.

Με την άφιξη των προσφύγων, δημιουργούνται τεράστια στεγαστικά προβλήματα, με αποτέλεσμα μέσω της πολιτικής της Επιτροπής Αποκαταστάσεως Προσφύγων να αρχίσει η διαδικασία λαϊκού εποικισμού των προαστίων αλλά και άλλων εντελώς ακατοίκητων περιοχών. Με τον τρόπο



αυτό οικοδομήθηκαν νέες κοινότητες, ενώ παράλληλα ξεκίνησε το καθεστώς της αυθαίρετης λαϊκής προαστιοποίησης, που αποτελεί μέχρι και σήμερα ένα από τα βασικότερα προβλήματα της Αθήνας.

Από το 1971 και μετά άρχισε η αντίστροφη κίνηση του πληθυσμού από το κέντρο προς την περιαστική ζώνη. Ο βασικότερος λόγος ήταν ήδη η πυκνότητα κατοικίας στο κέντρο της Αθήνας που είχε γίνει αφόρητη.<sup>1</sup>

#### **4.2. Η Φυσιογνωμία της Περιοχής των Μεσογείων**

Η περιοχή των Μεσογείων αποτελεί και μέσα από το μέχρι σήμερα εξελιγμένο αναπτυξιακό πρότυπο της Αττικής και της Πρωτεύουσας μια οργανική - λειτουργική χωρική υποενότητα με σημαντικά στοιχεία ομοιογένειας στην εσωτερική διάρθρωση αυτής των ροών, εξαρτήσεων και σχέσεων με τα πιο πάνω ευρύτερα σύνολα.

Η δημιουργία του νέου αεροδρομίου “Ελ. Βενιζέλος” στην πλέον κεντρική γεωγραφική θέση της, την καθιστά ως εκείνη που (ως ευρύτερη περιοχή), θα παραλάβει το μέγιστο μέρος των άμεσων οικονομικών - κοινωνικών - λειτουργικών και περιβαλλοντικών σχέσεων, επιδράσεων και επιπτώσεων από αυτό. Συγχρόνως, μέσα από αυτές τις σχέσεις, επιδράσεις και επιπτώσεις θα ενισχυθούν τα ενοποιητικά και διαρθρωτικά στοιχεία της περιοχής, ενώ παράλληλα θα επιταχυνθούν οι διαδικασίες αστικοποίησης και θα ενταχθούν τα ζητήματα προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος και του τοπίου της.

Ο χώρος των Μεσογείων αποτελεί “περιφέρεια” προγραμματισμού, γεγονός το οποίο συνάγεται από τα ποσοτικά στοιχεία πληθυσμού και εκτάσεων και από την ύπαρξη σε αυτήν υποπεριοχών με σαφή διαφοροποιημένα μεταξύ τους στοιχεία ομοιογένειας που, απαιτούν κοινές και συλλογικές λύσεις και αναπτυξιακό σχεδιασμό όπως :

- εκτεταμένες συγκεντρώσεις περιοχών 1ης κατοικίας
- εκτεταμένες συνεχείς παράκτιες περιοχές 2ης κατοικίας

- γραμμικές συγκεντρώσεις δραστηριοτήτων του δευτερογενή και τριτογενή τομέα κατά μήκος των 2 κύριων οδικών αξόνων Σταυρού - Μαρκόπουλου και Σταυρού - Παλλήνης
- εκτεταμένες περιοχές δασικών και γεωγροκτηνοτροφικών δραστηριοτήτων.

Μέσα από τα στοιχεία αυτών των ομοιογενειών αναδύονται έντονες εσωτερικές αντιθέσεις και ανισότητες. Πέραν αυτών, ο χώρος χαρακτηρίζεται εσωτερικά και από “πολώσεις” που τις δημιουργούν οι βασικές σημειακές συγκεντρώσεις παραγωγής, κατοικίας και υπηρεσιών. Ενώ αυτές οι πολώσεις σήμερα δεν φαίνονται σε μια δυναμική έκφραση, είναι φανερό ότι πέραν της εθνικής εμβέλειας πόλωση που θα δημιουργήσει το αεροδρόμιο, θα προσλάβουν μια στάση στο μέλλον λόγω των αναμενόμενων αναπτυξιακών προοπτικών.

Η ανάπτυξη της περιοχής επηρεάσθηκε και θα επηρεασθεί από 4 βασικούς παράγοντες :

1. την προοπτική του νέου αεροδρομίου
2. την εξέλιξη του κύκλου της αστικοποίησης της Περιφέρειας Πρωτεύουσας, που μέσα από τις φάσεις της προαστιοποίησης και της ανάπτυξης νέων οικισμών επηρέασαν την περιοχή μελέτης.
3. τη δημιουργία οδικών αξόνων και τη λειτουργία τους ως τόπων συγκέντρωσης μεταποιητικής και εμπορικής δραστηριότητας και για την εξυπηρέτηση της ευρύτερης περιφέρειας.
4. την ανάπτυξη της δεύτερης κατοικίας και των παραθεριστικών ζωνών.

#### **4.3. Η Οικονομία της Περιοχής Μεσογείων**

Η περιοχή μελέτης χαρακτηρίζεται από την ανάπτυξη ορισμένων βασικών δραστηριοτήτων:<sup>2</sup>

Η πρώτη αναφέρεται στη γεωργία (κύρια στην πεδιάδα των Μεσογείων) η δεύτερη αναφέρεται στην παραθεριστική κατοικία και στον εσωτερικό τουρισμό (κατά, μήκος των ακτών) η Τρίτη αναφέρεται στην δημιουργία Ζωνών μόνιμης κατοικίας στα βόρεια και στα δυτικά και η τέταρτη αφορά, στην εγκατάσταση μεταποιητικής δραστηριότητας, καθώς και υπηρεσιών προς τους κατοίκους της περιφέρειας Πρωτεύουσας, ιδιωτική εκπαίδευση, εμπόριο, αναψυχή.

Η ανάπτυξη της περιοχής μελέτης εξαρτάται άμεσα απο την περιφέρεια Πρωτεύουσας. Η γεινίαση με την Αθήνα, ενώ τροφοδοτεί με πληθυσμό και δραστηριότητες την περιοχή αυτή, εμποδίζει την προώθηση μιας αυτόνομης ανάπτυξης. Παρά την προσέλκυση πληθυσμού και δραστηριοτήτων δεν έχει αναπτυχθεί κάποιο κέντρο ανάπτυξης, οι λειτουργίες και οι δραστηριότητες του οποίου να επηρεάζουν αναπτυξιακά την ευρύτερη περιοχή.

Στην περιοχή οι δύο βασικοί οδικοί άξονες (Λεωφόρος Μαραθώνος και Λεωφόρος Λαυρίου), λειτουργούν ήδη ως άξονες συγκεντρώσεις δραστηριοτήτων, λόγω των προσφερομένων πλεονεκτημάτων πρόσβασης προς την Αθήνα, και εξαιτίας της απουσίας σχετικών ελέγχων. Συνέπεια αυτής της συγκέντρωσης, είναι η δημιουργία προβλημάτων σχετικών με την κυκλοφοριακή επιβάρυνση την ρύπανση, τη συμβατότητα των χρήσεων γης, την αισθητική των οικισμών κτλ.

Η ανάπτυξη και η κλαδική διαρθρωση της περιοχής μελέτης αναμένεται να εξελιχθεί υπο την επίδραση της περιφέρειας πρωτεύουσας και του συνόλου της Αττικής. Έτσι αναμένεται να επηρεασθεί απο τις γενικότερες τάσεις, που είναι η ενίσχυση και ο κυρίαρχος ρόλος του τριτογενή τομέα της περιφέρειας και η ενίσχυση του δευτερογενή τομέα με προσπάθεια βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας και την ενσωμάτωση υψηλής τεχνολογίας. Οι τάσεις αυτές αναμένεται να ενισχυθούν σημαντικά σε τοπικό επίπεδο απο την λειτουργία του νέου αεροδρομίου.

Στην περιφέρεια της Αττικής, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις τον ΣΠΑ 1994-1999, η διάρθρωση της απασχόλησης κατά τομέα παραγωγής ήταν η εξής:

**Πίνακας 4.1**

<b>Τομείς</b>	<b>Παραγωγής</b>	<b>Αττικής</b>
<b>Χώρα</b>		
Πρωτογενής	1,6	25,5
Δευτερογενής	33,8	27,8
Τριτογενής	64,6	46,7

**Πηγή : ΕΣΥΕ**

Το συνολικό ΑΕΠ της Αττικής το 1991 ανέρχεται σε 4.123.717 εκατ. δραχ. Το κατά κεφαλήν ΑΕΠ της περιφέρειας ανέρχεται σε 1,170.378 δραχ και ο δείκτης της περιφέρειας είναι 111,4.

#### **4.3.α Η Εξέλιξη των Κλάδων Παραγωγής**

##### **Γεωργία**

Η περιοχή, σε αντίθεση με την τάση έντονης αστικοποίησης του λεκανοπεδίου, έχει καταφέρει να διατηρήσει τον αγροτικό χαρακτήρα της. Με την πάροδο του χρόνου η σημασία του αγροτικού τομέα στην οικονομία της περιοχής έχει αρχίσει να μειώνεται. Έτσι η γεωργική γη, δίνει την θέση της σε άλλες λειτουργίες, κυρίως του τριτογενή τομέα με ιδιαίτερη έμφαση στην εξυπηρέτηση του παραθεριστικού ρεύματος αλλά, και του δευτερογενή τομέα.

Μεγάλο μέρος των αγροτών στράφηκαν στα τουριστικά επαγγέλματα, με αποτέλεσμα η έκταση της καλλιεργήσιμης γης να μειώνεται συνεχώς η να μείνει ακαλλιέργητη, λόγω έλλειψης εργατικών χεριών. Εντούτοις η γεωργία παραμένει μια από τις κύριες απασχολήσεις των κατοίκων.

Στην περιοχή το 1991 κατεγράφησαν 5.786 γεωργικές εκμεταλλεύσεις στις οποίες απασχολούνται 8.080 άτομα, από τα οποία 5.185 (το 64,17%) ασκούν το γεωργοκτηνοτροφικό επάγγελμα ως κύριο και αποκλειστικό. Η συνολική καλλιεργούμενη έκταση ανέρχεται σε 195 χιλ στρέμματα περίπου. Τη

μεγαλύτερη έκταση γεωργικής γης διαθέτει το Μαρκόπουλο και ακολουθούν τα Σπάτα, το Κορωπί, η Παιανία, τα Γλυκά, Νερά, η Παλλήνη.

### **Βιομηχανία.**

Κατά, τη δεκαετία του 70 υπήρξε μια τάση εγκατάστασης μεταποιητικών δραστηριοτήτων στην περιοχή, η οποία όμως δεν κράτησε πολύ. Το 1984 ήταν η αρχή των φαινομένων αποβιομηχάνισης στην Αθήνα και σε συνδυασμο με το υπάρχον νομοθετικό καθεστώς (κίνητρα που δόθηκαν για εγκατάσταση της βιομηχανίας εκτός Αττικής κα.) σήμερα η ανάπτυξη του δευτερογενή τομέα στην περιοχή είναι μικρή. Τα ποσοστά απασχόλησης των κατοίκων της περιοχής στον δευτερογενή τομέα, παρά την μικρή ανάπτυξη του είναι σχετικά υψηλά. Αυτό οφείλεται κυρίως στο ότι η βιομηχανία και η βιοτεχνία εξυπηρετούν την ευρύτερη περιοχή της Αττικής και θεωρούνται υπερτοπικού χαρακτήρα.

Η Παλλήνη, η Παιανία και το Κορωπί, είναι Δήμοι οι οποίοι εξειδικεύονται κυρίως στο κλάδο της μεταποίησης, Στην περιοχή , συγκεντρώνονται βιομηχανίες μεταποίησης γεωργικών προϊόντων, τροφίμων και ποτών. Ειδίκευση εμφανίζεται και στις ηλεκτρικές μηχανές, τα χημικά, τα ελαστικά-πλαστικά προϊόντα και τα μη μεταλλικά προϊόντα, καθώς και στην υφαντουργία, την ένδυση και τα έπιπλα.

Οι μονάδες μεταποίησης γεωργικών προϊόντων, συγκεντρώνονται κυρίως στο Μαρκόπουλο και στην Παλλήνη. Οι υπόλοιπες ειδικεύσεις χωροθετούνται κυρίως στην περιοχή της Παιανίας, εκτός από τα μη μεταλλικά προϊόντα, που είναι εγκατεστημένα στη Ραφήνα. Το μεγαλύτερο μέρος των βιομηχανιών είναι εγκατεστημένο κατά, μήκος των βασικών οδικών αρτηριών της περιοχής, πχ λεωφόροι Μαραθώνα και Μαρκόπουλου, Αθηνών-Λαυρίου, παραβλέποντας τα προβλήματα που μπορεί να δημιουργούνται στο περιβάλλον και στους κατοίκους, όπως είναι η όχληση και η κυκλοφοριακή φόρτιση.

Στην περιοχή και συγκεκριμένα για τα ΒΙΠΑ Παιανίας και Κορωπίου εκπονούνται πολεοδομικές μελέτες βάσει εγκεκριμένων ΓΠΣ οι οποίες έχουν ολοκληρωθεί σε επίπεδο ανάλυσης. Ακόμα στα πλαίσια των ΓΠΣ έχουν

προταθεί βιοτεχνικά πάρκα για το Μαρκόπουλο, την Παλλήνη, τα Σπάτα και την Ανθούσα. Απο αυτά μόνο τα ΒΙΟΠΑ Παλλήνης και Μαρκοπούλου έχουν εγκριθεί.

Η κλαδική ειδίκευσή στην βιομηχανία των οικιστικών κέντρων της περιοχής μελέτης παρουσιάζεται αναλυτικά στον πίνακα που ακολουθεί:

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2.

#### Ταξινόμηση των Οικιστικών Κέντρων βάσει της Βιομηχανικής Απασχόλησης

Οικιστικά Κέντρα	Απασχόληση	%	Βασικός Κλαδικός Προσανατολισμός
Κορωπί	3402	31,4	Ελαστικά-Πλαστικά, Χημικών, Μηχανές-Συσκευές, Πετρελαίου, Εκδόσεων - Εκτυπώσεων Επίπλου, προϊόντων Μετάλλου, μεταφορικών μέσων, μη Μεταλλικών ορυκτών, Υφαντουργικών.
Παιανία	1583	14,6	Τροφίμων, Ένδυσης-Υπόδησης, Υφαντουργικών, Χάρτου, ξύλου, χημικών, Προϊόντων Μετάλλου
Μαρκόπουλο	846	7,8	Ένδυσης Υπόδησης, Ποτών, Μεταφορικών Μέσων ξύλου, Μη μεταλλικών Ορυκτών, Χημικών
Γλυκά Νερά	644	6	Τροφίμων, ελαστικών-Πλαστικών, Εκδόσεων-Εκτυπώσεων, Επίπλου, Μη Μεταλλικών Ορυκτών, προϊόντων Μετάλλου, ηλεκτρικών Μηχανών
Σπάτα	224	2,1	Προϊόντων Μετάλλου, Επίπλου, Μεταφορικών Μέσων, Υφαντουργικών ένδυσης Υπόδησης,
Καλύβια	173	1,6	Τροφίμων, ποτών Τροφίμων, Μεταφορικών μέσων, προϊόντων Μετάλλου, Μη Μεταλλικών ορυκτών

ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

## Εμπόριο

Οι εμπορικές δραστηριότητες της περιοχής, αφορούν κυρίως στο λιανικό εμπόριο και είναι σε μεγάλο βαθμό , εγκατεστημένες κατα μήκος των μεγάλων οδικών αξόνων(λεωφόρος Λαυρίου και λεωφόρος Μαραθώνος). Πολλά απο τα εμπορικά καταστήματα, πον είναι εγκατεστημένα κατά μήκος των λεωφορων, είναι υπερτοπικής σημασίας και εξυπηρετούν και κατοίκους της περιφέρειας Πρωτευουσας. Πρόκειται κυρίως για καταστήματα υλικών οικοδομών κιγκλιδωμάτων, εξαρτημάτων κήπου κτλ.

Στα μεγαλύτερα οικιστικά κέντρα τα εμπορικά καταστήματα καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα αναγκών των κατοίκων και περιορίζουν σημαντικά τις μετακινήσεις στην Αθήνα για αγορές.

### 4.3.β Υπηρεσίες, Διοίκηση

Σύμφωνα με το ρυθμιστικό σχέδιο Αθήνας το Κορωπί και το Μαρκόπουλο προβλέπονται ως κέντρα υπερτοπικής σημασίας μιας και το Κορωπί που είναι και ο μεγαλύτερος δήμος συγκεντρώνει από την άποψη των υπηρεσιών τέτοια χαρακτηριστικά.

Εκεί υπάρχει το μοναδικό ειρηνοδικείο της περιοχής, μια εκ των δύο (η άλλη στην Παλλήνη), ένα εκ των δύο γραφείων της ΔΕΗ (το άλλο στα Σπάτα), Διεύθυνση Εργασίας, Διεύθυνση Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης, Γραφείο Υπουργείου Γεωργίας, Δασοκομείο, ένα εκ των δύο γραφείων του ΟΤΕ στην περιοχή (το άλλο στο Μαρκόπουλο), ένα εκ των δύο σταθμών πυροσβεστικής (ο άλλος στην Παιανία) και σειρά άλλων υπηρεσιών. Υπάρχουν επίσης έξι τράπεζες.

Στην Παλλήνη η εγκατάσταση της Νομαρχίας Ανατολικής Αττικής μπορεί ίσως να ανακόψει την εξέλιξη του Κορωπίου, ως διοικητικού κέντρου της πεδιάδας των Μεσογείων.

Ανεπαρκής είναι η εξυπηρέτηση των ΕΛΤΑ, τον ΙΚΑ, τον ΟΓΑ και της ΕΥΔΑΠ. Υπάρχουν στην περιοχή είκοσι ένα υποκαταστήματα Τραπεζών.

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5**  
**ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΣΤΑ ΜΕΣΟΓΕΙΑ**  
**(ΣΠΑΤΑ, ΓΛΥΚΑ ΝΕΡΑ, ΚΟΡΩΠΙ)**

**5.1 Γενικά**

Τα στάδια που θα μελετηθούν στο μέρος αυτό παρουσιάζονται με την εξής σειρά και αφορούν :

- 1. Προαστιοποίηση :** Την Βασική Θεωρία του Περιφερειακού Κύκλου , τα στάδια πριν και μετά το στάδιο της Προαστιοποίησης και τον ορισμός αυτής .Και την μορφή του Προαστίου στην σημερινή εποχή
- 2. Φυσιογνωμία της περιοχής :** Στοιχεία για το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Παιανίας , Στοιχεία για το Ρυμοτομικό Σχέδιο του Δήμου Παιανίας , Στοιχεία για το Φυσικό Περιβάλλον του Δήμου Παιανίας και της γύρω περιοχής , Στοιχεία Μνημείων και άλλων σημαντικών έργων στον Δήμο Παιανίας και τέλος Στοιχεία για τα Έργα Υποδομής του Δήμου Παιανίας .
- 3. Πληθυσμός :** Αναλυτικοί πίνακες και διαγράμματα επεξεργασμένων δημογραφικών στοιχείων του Δήμου Παιανίας για την περίοδο από 1951 έως 1991 , Διαχρονικές συγκρίσεις των στοιχείων αυτών και Εξαγωγή συμπερασμάτων για την πορεία του πληθυσμού στο Δήμο Παιανίας .
- 4. Οικοδομικές Άδειες :** Στοιχεία αυτών για τα έτη 1995, 1996, 1997 στο Δήμο Παιανίας και απόλυτη μεταβολή αυτών για τα αντίστοιχα έτη και σχολιασμό αυτών των στοιχε
- 5. Βασικές Χρήσεις Γής :** Ποσοτικά στοιχεία αυτών για τα έτη 1971-1981-1991 σχετικά με τον Δήμο Παιανίας , ποσοστιαία συμμετοχή για κάθε χρήση στα συνολικά εδάφη ανά ετος , ποσοστιαία μεταβολή για κάθε βασική χρήση γης από το 1971 έως το 1991 και σχολιασμός όλων των παραπάνω.
- 6. Συμπεράσματα :** Αφορούν την μορφή της Προαστιοποίησης στον Δήμο Παιανίας .



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5ο**

**ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΣΤΑ  
ΜΕΣΟΓΕΙΑ  
(ΣΠΑΤΑ, ΓΛΥΚΑ ΝΕΡΑ, ΚΟΡΩΠΙ)**

## 5.2. ΠΕΡΙΟΧΗ ΣΠΑΤΩΝ

### 5.2.1. Η φυσιογνωμία της περιοχής

#### • Γεωγραφικό πλαίσιο

Η περιοχή μελέτης, γειτνιάζει με το αεροδρόμιο «**Ελευθέριος Βενιζέλος**» στα Σπάτα, το οποίο βρίσκεται στο νοτιοανατολικό τμήμα αυτής. Στην περιφέρεια του, βρίσκονται τα οικιστικά κέντρα των Σπάτων, Άρτεμις (Λούτσας) και Ραφήνας. Η περιοχή των Σπάτων, ορίζεται χωροταξικός από τους Δήμους Παιανίας, Παλλήνης, Πικερμίου, Ραφήνας, Αρτέμιδος και Μαρκόπουλου. Ο ευρύτερος χώρος, ανήκει σε μια πεδινή περιοχή με ελαφρά κυματοειδές ανάγλυφο, το οποίο δημιουργείται από διάσπαρτες εδαφικές εξάρσεις και μικρούς λόφους. Η ευρύτερη περιοχή, περιβάλλεται στα δυτικά από το ημιορεινό ανάγλυφο με τις έντονες κατά τόπους κλίσεις της ανατολικής πλευράς του Υμηττού, στα βόρεια από τον φαρδύ αυχένα μεταξύ Υμηττού και Πεντέλης και τις νότιες παρυφές του Πεντελικού όρους. Επίσης στα ανατολικά συνορεύει με την παράκτια ζώνη που σχηματίζεται μεταξύ της Ραφήνας και του ακρωτηρίου Μαυρουορίου και στα νότια από τους ορεινούς όγκους του Πανείου και του Μαυροβουνίου.

Αφού δώσαμε το γεωγραφικό προφίλ της περιοχής των Σπάτων, η μελέτη μας συνεχίζει με την εξέταση των φυσικών χαρακτηριστικών (βλ. κλίμα, μικροκλίμα κ.ο.κ) που διέπουν τον ευρύτερο περιβάλλοντα χώρο. Η μελέτη εξάλλου των φυσικών δεδομένων που χαρακτηρίζουν μία περιοχή αποτελεί χρήσιμο εργαλείο τόσο για τους μηχανικούς (βλ. πολεοδόμους, χωροτάκτες), όσο και για τους οικονομολόγους που ενδιαφέρονται για εκτεταμένες παρεμβάσεις (π.χ. η χάραξη οδικού δικτύου, η κατασκευή ξενοδοχειακών μονάδων κ.λ.π) στο χώρο. Η στάθμιση των φυσικών χαρακτηριστικών που προσφέρει ένας τόπος (π.χ. πλούσιο υπέδαφος) με το κόστος των επεμβάσεων για την «ανάπλαση» του εξεταζόμενου χωρικού πεδίου, πρέπει να γίνεται με προσεκτικά βήματα στο πλαίσιο ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού. Για να μην ξεστρατίσουμε όμως με γενικότητες, προχωράμε αμέσως στην αποτύπωση των ιδιαίτερων φυσικών χαρακτηριστικών της περιοχής των Σπάτων.

---

Βλ. Π. Λουκάκης, Σημειώσεις Χωροταξίας, Αθήνα 1996, Πάντειο Πανεπιστήμιο.

- **Κλίμα**

Το κλίμα των Σπάτων ανήκει στον ημίξηρο μεσογειακό τύπο. Τα κύρια χαρακτηριστικά του, είναι οι χαμηλές βροχοπτώσεις, οι σπάνιες ημέρες παγετού και χιονιού, η μεγάλη ηλιοφάνεια και το μικρό θερμοκρασιακό εύρος. Οι επικρατούσες διευθύνσεις ανέμου<sup>5</sup> είναι οι βόρειες και βορειοανατολικές, ενώ κατά την διάρκεια της ημέρας, εμφανίζονται και άνεμοι νοτίων διευθύνσεων. Τα χαρακτηριστικά αυτά, καθιστούν το κλίμα ήπιο, η ηπιότητα δε αυτή αυξάνεται από τις ακτές προς το εσωτερικό.

- **Υδρογραφία – Υδρογεωλογία – Τοπογραφία**

Η περιοχή των Σπάτων, καλύπτει μεγάλα τμήματα από δύο κύριες υδρολογικές λεκάνες και μια σειρά από μικρότερες, επίσης κύριες υδρολογικές λεκάνες στα ανατολικά της περιοχής προς τον κόλπο Πεταλιών.

Η πρώτη από τις μεγάλες κύριες υδρολογικές λεκάνες, ή αλλιώς λεκάνες απορροής, η οποία καταλαμβάνει και το νότιο μισό τμήμα του αεροδρομίου, ακολουθεί τις παρυφές του Υμηττού, του Πανείου όρους και κινούμενη ανατολικά διέρχεται από τις κορυφές των λόφων της Μερέντας και καταλήγει στον όρμο της Βραυρώνας. Η δεύτερη από τις μεγάλες κύριες υδρολογικές λεκάνες, οριοθετείται από τις κορυφές του βόρειου τμήματος του Υμηττού, διέρχεται από τον Σταυρό και από τις πλαγιές της Πεντέλης, σχηματίζοντας ένα πυκνότερο και αναπτυγμένο υδρογραφικό δίκτυο που καταλήγει στην περιοχή νότια του λιμανιού της Ραφήνας. Οι δύο παραπάνω λεκάνες, έχουν κοινό υδροκρίτη στην περιοχή εντός του αεροδρομίου.

Τα νερά εν μέρει αποστραγγίζονται επιφανειακά και εν μέρει υπογείως. Οι υδροφορείς είναι τοπικά πλούσιοι και εκμεταλλεύσιμοι και δίνουν καλής ποιότητας νερό, παρά το γεγονός ότι έχουν υποστεί μεγάλου βαθμού ανθρωπογενείς επιδράσεις με αποτέλεσμα την εμφάνιση ποιοτικών και ποσοτικών προβλημάτων. Έτσι οι εκχερσώσεις που πραγματοποιήθηκαν για την εγκατάσταση του αεροδρομίου, την έκταση του οποίου καταλάμβαναν προηγουμένως ελαιώνες και αμπέλια, καθώς και

---

Χαρακτηριστικό ιδιαίτερα χρήσιμο για την χωροθέτηση και εύρυθμη λειτουργία του αεροδρομίου.

τα νόμιμα ή παράνομα λατομεία, έχουν ήδη δημιουργήσει αρνητικές επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον. Παράλληλα η μεγάλης εκτάσεως δόμηση που κατά κύριο βαθμό ήταν αυθαίρετη, οδήγησε σε εκμετάλλευση του υδροφόρου ορίζοντα για οικιστική, αγροτική ή βιομηχανική χρήση. Σημειώνεται ότι κι η αλόγιστη χρήση από το αεροδρόμιο λόγω έργων τώρα και μελλοντικά για την εξυπηρέτηση αυτού θα επιβαρύνει κι άλλο το φυσικό περιβάλλον.

- **Πληθυσμός, εξέλιξη, τάσεις**

Ο πληθυσμός των Σπάτων κατά το έτος 1991, έφθασε στους 7796 κατοίκους. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα ανατολικά μέρη της περιφέρειας του δήμου Σπάτων, απογράφηκαν εκ παραδρομής στο Δήμο Λούτσας. Η εξέλιξη του πληθυσμού τα τελευταία πενήντα χρόνια, παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα:

<u>1951</u>	<u>1961</u>	<u>1971</u>	<u>1981</u>	<u>1991</u>
3172	5629	6425	6398	7796

ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

Στον πληθυσμό της πόλης των Σπάτων, πρέπει να προστεθούν κι οι οικισμοί Μπούρο, Χριστούπολη, Πύριζα, Έτος, Βένια, Αγία Κυριακή, Κιάφα, Μπόσκεζα-Νεάπολη, Αγ. Ιωάννης, Ηλεκτρολόγοι, οι οποίοι υπολογίζονται στους 1500 κατοίκους. Έτσι ο πραγματικός πληθυσμός του δήμου Σπάτων, σήμερα ανέρχεται στους 10.000 κατοίκους. Περισσότερα όμως για την δημογραφική εξέλιξη των Σπάτων, αναφέρονται στην αμέσως επόμενη ενότητα.

Από στατιστικές μελέτες που έχουν εκπονηθεί κατά καιρούς, έχει υπολογιστεί ότι ο πληθυσμός στην Ανατολική Αττική κυμαίνεται μεταξύ 124.000 έως 136.000 κατοίκων. Εάν διατηρηθούν οι σημερινές τάσεις εξέλιξης, ο σημερινός πληθυσμός των Μεσογείων, αναμένεται να διπλασιαστεί μέχρι το 2010. Η εγκατάσταση και λειτουργία του αεροδρομίου θα επιφέρει αύξηση του πληθυσμού της τάξης των 75.000 κατοίκων. Συνολικά λοιπόν, ο πληθυσμός στην ευρύτερη περιοχή μελέτης το 2010 θα φθάσει περίπου τους 300.000 κατοίκους, ενώ το 2025, υπολογίζεται ότι θα

ξεπεράσει τους 350.000 κατοίκους. Οι εξελίξεις αυτές ασφαλώς και θα επηρεάσουν τον τρόπο ζωής και εργασίας των κατοίκων των Μεσογείων και ειδικότερα των κατοίκων των Σπάτων.

- **Απασχόληση**

Για την περιοχή μελέτης, υπάρχουν διαθέσιμα παλαιότερα στοιχεία του 1981, αναφορικά με την κατανομή του εργατικού δυναμικού στους τρεις τομείς της παραγωγικής δραστηριότητας. Σύμφωνα λοιπόν, με αυτά η απασχόληση στους τομείς παραγωγής διαμορφώνεται ως εξής:

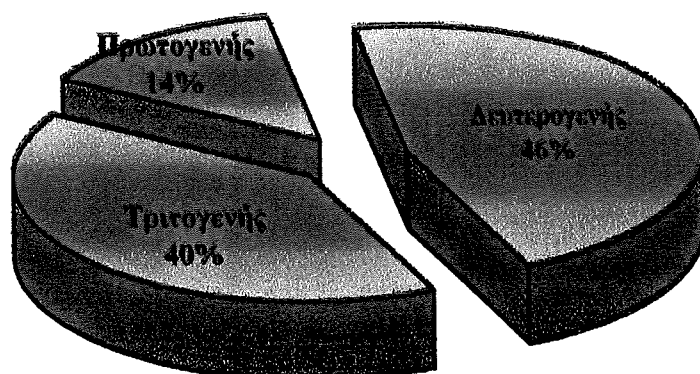
14% στον πρωτογενή τομέα.

46% στον δευτερογενή τομέα.

40% στον τριτογενή τομέα.

Το παρακάτω διάγραμμα (πίτα), μας δείχνει καλύτερα την κατανομή του οικονομικά ενεργού πληθυσμού της περιοχής στους τρεις τομείς οικονομικής δραστηριότητας. Όπως παρατηρούμε η ευρύτερη περιοχή των Σπάτων, απασχολεί μεγάλο μέρος του (τοπικού) εργατικού της δυναμικού στον δευτερογενή (μεταποίηση) και τριτογενή τομέα. Η απασχόληση του τοπικού πληθυσμού με τον τομέα των υπηρεσιών (βλ. τριτογενής) και ειδικότερα με τις καταναλωτικές υπηρεσίες (consumer services), προσδίδει μια δυναμική αναβάθμισης για την γύρω περιοχή. Σε αυτό βοήθησε σημαντικά, όπως ήταν αναμενόμενο άλλωστε κι η χωροθέτηση του αεροδρομίου στην περιοχή μελέτης.

**Διάγραμμα 1.**



Στο σημείο αυτό θα πρέπει να τονίσουμε ότι τα παραπάνω στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε. δεν αποδίδουν πλήρως την πραγματικότητα λόγω των μεταβολών που υφίσταται η περιοχή. Είναι όμως απαραίτητα για τον προσδιορισμό των τάσεων και της τάξης μεγέθους των φαινομένων. Από την επεξεργασία των στοιχείων αυτών, παρατηρείται μια τάση αύξησης των απασχολούμενων στον συνολικό πληθυσμό που παραπέμπει σε αστικά πρότυπα απασχόλησης. Με άλλα λόγια, σημειώνεται υποχώρηση της απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα που δεν παύει όμως να είναι σημαντική, σχετική υποχώρηση της απασχόλησης στον δευτερογενή και τέλος αύξηση στον τομέα των υπηρεσιών.

Στον πρωτογενή τομέα ειδικότερα, παρατηρείται ότι η περιοχή μελέτης έχει καταφέρει έως τώρα σε αντίθεση με την υπόλοιπη Αττική να διατηρήσει τον αγροτικό της χαρακτήρα. Τα τελευταία όμως χρόνια, η σημασία του αγροτικού τομέα για την οικονομία της περιοχής, αρχίζει να εμφανίζει αισθητά σημάδια κάμψης. Μεγάλο μέρος των αγροτών στράφηκαν σε άλλα επαγγέλματα με αποτέλεσμα η καλλιεργήσιμη γη να μειώνεται συνεχώς ή να μένει ακαλλιεργητή. Στον γενικό προβληματισμό, προστίθενται κι οι μετακινήσεις από το λεκανοπέδιο της Αττικής στα Σπάτα και αντίστροφα. Εμπειρικά προκύπτει ότι μόνο ένας από τους τρεις απασχολούμενους στην περιοχή μελέτης, προέρχεται από αυτήν. Το υπόλοιπο ποσοστό, προέρχεται από το Πολεοδομικό συγκρότημα της πρωτεύουσας.

- **Πρωτογενής τομέας παραγωγής.**

Το καλλιεργητικό σύστημα, το οποίο είναι άψογα προσαρμοσμένο στον χαρακτήρα της περιοχής με μόνιμες φυτείες αμπέλου και ελιάς και συμπληρωματική καλλιέργεια ετήσιων φυτών, υποχωρεί στις έντονες πιέσεις για αστικοποίηση. Την θέση του έχει πάρει ένας τύπος περιοριστικής γεωργίας, όπου η πολυαπασχόληση των μελών των αγροτικών νοικοκυριών διογκώνεται και το γεωργικό επάγγελμα, ασκείται ως δευτερεύον. Η κατάσταση αυτή που συνοδεύεται από τις υψηλές τιμές γης, οφείλεται στην περιοδικότητα των αγροτικών εργασιών, στην δημιουργία πυρήνων απασχόλησης στην γεωργική γη και στην προσφορά άφθονου φθηνού αλλοδαπού εργατικού δυναμικού.

Σύμφωνα με τις απογραφές της Ε.Σ.Υ.Ε. για τα έτη 1981 και 1991 που αφορούν τις χρήσεις γης στην περιοχή μελέτης, μπορούμε να διατυπώσουμε τα παρακάτω συ-

μπεράσματα:

- Μείωση της απασχόλησης σε ποσοστό 9,63% στις καλλιεργούμενες και υπό αγρανάπαυση περιοχές.
- Μείωση σε ποσοστό 35,16% στους κοινοτικούς και λοιπούς βοσκότοπους.
- Μείωση σε ποσοστό 9,83% των γεωργικών και κτηνοτροφικών εκμεταλλεύσεων.
- Μείωση σε ποσοστό 8,97% των με καλλιεργούμενη γη εκμεταλλεύσεων.

Γενικά οι συνολικά καλλιεργούμενες και ιδιόκτητες εκτάσεις στην περιοχή των Σπάτων, μειώθηκαν μεταξύ των ετών 1981 και 1991 κατά 22,1% και 19,11% αντίστοιχα. Ειδικότερα στην περιοχή των Σπάτων-Λούτσας, έχουμε μείωση κατά 23% και 22% αντίστοιχα.

Η πλειονότητα των αποκλειστικά απασχολούμενων στην αγροτική εκμετάλλευση, σε σχέση με την ευρύτερη ζώνη της περιοχής των Μεσογείων εμφανίζεται κατά σειρά στο Κορωπί (1686 άτομα), τα Σπάτα-Λούτσα (961), το Μαρκόπουλο (954), την Παιανία (834), τα Καλύβια (498) και τέλος την Παλλήνη (115). Ο κύριος όγκος των πολυαπασχολούμενων που έχουν ως κύρια απασχόληση την εκμετάλλευση γεωργικής γης, εμφανίζεται κατά σειρά στο Κορωπί (96 άτομα), το Μαρκόπουλο (65) και τέλος τα Σπάτα-Λούτσα (63 άτομα).

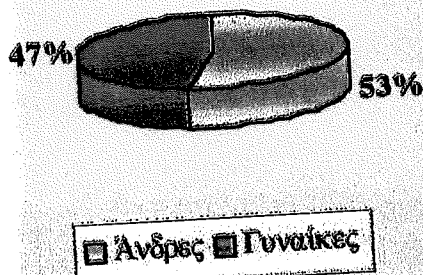
Όσον αφορά την εποχιακή εργασία, οι μεγαλύτεροι αριθμοί εργατών εμφανίζονται στο Κορωπί (5.840 άτομα), τα Σπάτα-Λούτσα (5.160), το Μαρκόπουλο (4.891), την Παιανία (4860), τα Καλύβια (704) και τέλος την Παλλήνη (699). Όπως διαφαίνεται κι από την παραπάνω ανάλυση, τα τελευταία χρόνια, σημειώθηκε μια μετατόπιση εργατικού δυναμικού από τον πρωτογενή (παραδοσιακό) τομέα σε κλάδους πιο δυναμικούς και εξελιγμένους (βλ. υπηρεσίες), προσδίδοντας έτσι στην περιοχή μια νότα αναβάθμισης και αποδοτικότερης αξιοποίησης τόσο του τοπικού εργατικού της δυναμικού, όσο και του κεφαλαίου που κατευθύνει χωροταξικά και ειδολογικά την πορεία των επενδύσεων στην εξεταζόμενη περιοχή.

Αξίζει να σημειωθεί ότι υπάρχουν δύο αγροτικού συνεταιρισμοί στην περιοχή των Σπάτων-Λούτσας. Αυτοί είναι ο Αγροτικός Συνεταιρισμός των Σπάτων κι ο Αμπελουργικός συνεταιρισμός που εδρεύει στην ευρύτερη περιοχή. Οι συνεταιρισμοί αυτοί, έχουν προσφέρει πολλά στην τοπική ανάπτυξη και συμβάλλουν ποικιλοτρόπως στην διαμόρφωση και κατανομή του εργατικού δυναμικού σε χρήσεις που εγγίζουν τα «χωράφια» του πρωτογενή τομέα. Τέτοιου είδους επιχειρηματικές μονάδες δεν

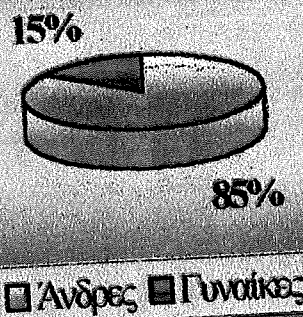
θέτουν ως αποκλειστικό κριτήριο την μεγιστοποίηση των κερδών τους, αλλά συνήθως την προάσπιση και καλύτερη αξιοποίηση των συμφερόντων των μελών τους. Με αυτόν το γνώμονα, δύναται να σημειωθεί μια αειφόρος ανάπτυξη που σαν κύριο χαρακτηριστικό της να έχει την ισόρροπη και εύρυθμη αξιοποίηση των τυχόν συγκριτικών πλεονεκτημάτων του πρωτογενή τομέα.

Κλείνοντας την παρούσα παράγραφο, παρουσιάζει αξιόλογο ενδιαφέρον η κατανομή των εργαζομένων κατά φύλο στους κλάδους του πρωτογενή τομέα. Με βάση τα πιο πρόσφατα στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε., η ομάδα εργασίας κατασκεύασε τις παρακάτω πίτες που παρουσιάζουν την κατά φύλο εξέλιξη της απασχόλησης στον αγροτικό τομέα.

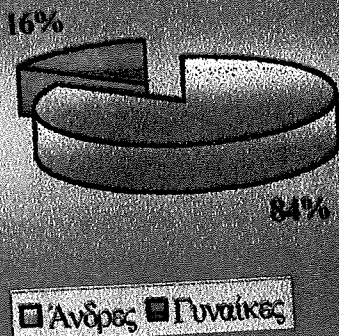
### Γεωργία-Κτηνοτροφία



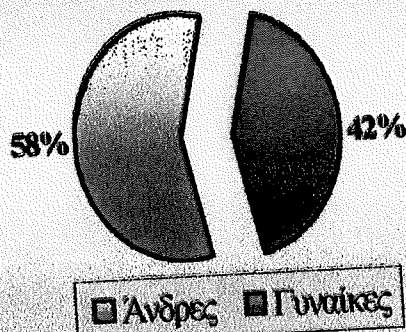
### Γεωργική εκμετάλλευση



### Απασχολούμενοι εκτός γεωργίας



### Εποχιακοί εργάτες



ΠΗΓΗ : ΤΑΠ ΣΠΑΤΩΝ



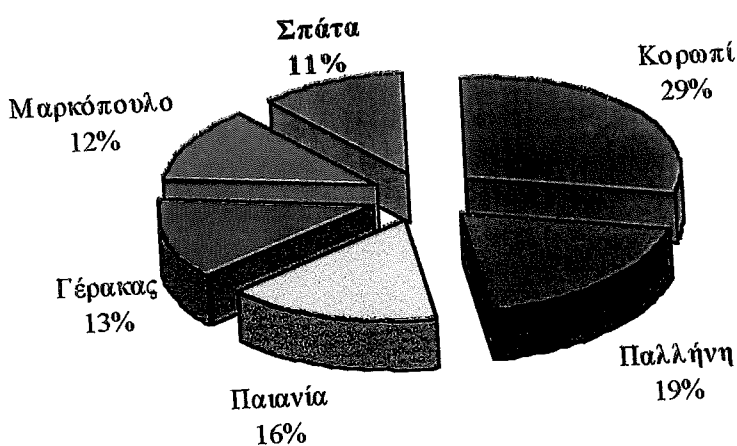
- **Δευτερογενής και τριτογενής τομέας παραγωγής.**

Τα ποσοστά απασχόλησης των κατοίκων της περιοχής στο δευτερογενή τομέα παρά την περιορισμένη ανάπτυξη του είναι σχετικά υψηλά. Η βιομηχανία αναπτύχθηκε την δεκαετία του 1970, όμως μετά το 1984, όπου σημειώθηκε έναρξη της αποβιομηχάνισης της Αττικής, η βιομηχανία στην περιοχή κρατήθηκε σε χαμηλά επίπεδα. τα υψηλά νούμερα της απασχόλησης στη βιομηχανία και τη βιοτεχνία, οφείλεται στο γεγονός ότι αυτά είναι υπερτοπικού χαρακτήρα.

Σύμφωνα με την καταγραφή των δραστηριοτήτων του δευτερογενή και τριτογενή τομέα που πραγματοποιήθηκε ύστερα από έρευνα του Π. Λουκάκη σε συνεργασία με την εταιρεία ερευνών αγοράς ΔΗΜΕΛ, στην περιοχή υπάρχουν 3293 επιχειρήσεις, εκ των οποίων οι 2148, ανήκουν στη βιομηχανία, οι 221 στις κατασκευές, οι 603 αφορούν τις παραγωγικές διαδικασίες κι οι 321, ανήκουν στον ευρύτερο τριτογενή τομέα/ Παρατηρείται ότι οι δήμοι κι οι κοινότητες στην ευρύτερη περιοχή της ανατολικής Αττικής δεν παρουσιάζουν σημαντικές διαφοροποιήσεις στις εξειδικεύσεις του δευτερογενή και τριτογενή τομέα. Η έρευνα, έδειξε ότι:

- Στο σύνολο των επιχειρήσεων, οι κυριότερες συγκεντρώσεις είναι:

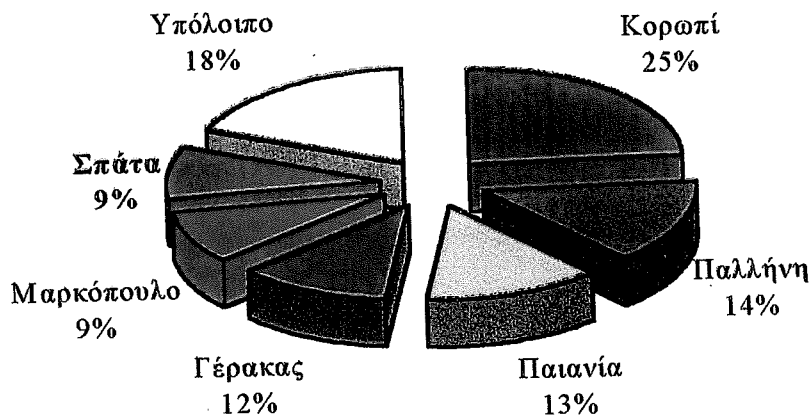
**Χωρική συγκέντρωση των επιχειρήσεων**



ΠΗΓΗ : ΤΑΠ ΣΠΑΤΩΝ

- Στην βιομηχανία, οι κυριότερες συγκεντρώσεις στις περιοχές των Μεσογείων, παρουσιάζονται στο παρακάτω διάγραμμα.

### Χωρική βιομηχανική συγκέντρωση των επιχειρήσεων



ΠΗΓΗ : ΤΑΠ ΣΠΑΤΩΝ

Από την ανάλυση των δεδομένων, παρατηρούμε ότι ο βασικότερος πόλος συγκέντρωσης, είναι ο κεντρικός πυρήνας των Δήμων και Κοινοτήτων της περιοχής με κυρίαρχη βιομηχανική εστία την περιαστική ζώνη Παλλήνη -Παιανία-Κορωπί.

### • Οδικό δίκτυο

Η ευρύτερη περιοχή μελέτης εξυπηρετείται σε επίπεδο χερσαίων μεταφορών αποκλειστικά από οδικές και συγκοινωνιακές υποδομές. Το υφιστάμενο οδικό δίκτυο της περιοχής, διακρίνεται και ιεραρχείται σε τρεις διαφορετικές κατηγορίες: το εθνικό δίκτυο, το πρωτεύον επαρχιακό δίκτυο και το δημοτικό-κοινοτικό δίκτυο.

Στο εθνικό δίκτυο, κατατάσσονται αυτή την στιγμή, τα οδικά τμήματα:

- Σταυρού-Λαυρίου.
- Παλλήνης-Σπάτων.

Το πρωτεύον επαρχιακό δίκτυο, περιβάλλει τα εξής τμήματα του οδικού δικτύου της περιοχής:

- Παιανίας-Μαρκόπουλου ως παρακαμπτήριος της Εθνικής οδού Σταυρού-Σουνίου.
- Πικερμίου- Σπάτων-Μαρκόπουλου (το τμήμα Σπάτα-Μαρκόπουλο, καλύφθηκε από το αεροδρόμιο).

- Μαρκόπουλου-πόρτο Ράφτη.
- Κορωπί-Βάρη.
- Κορωπί-Λομβάρδου.
- Κερατέα (από 8<sup>ο</sup> χιλιόμετρο Εθν. Οδού Λαυρίου -Σουνίου-Αναβύσσεως).
- Παιανίας- Σπάτων-Λούτσας.

Τέλος το δημοτικό και κοινοτικό δίκτυο της περιοχής, διαθέτει ένα μεγάλο αριθμό οδικών τμημάτων. Αυτή την στιγμή, εκκρεμούν αρκετές νομαρχιακές αποφάσεις επί σχετικών αιτήσεων. Οι κύριοι δημοτικοί δρόμοι του δήμου Σπάτων είναι:

- Σπάτα-Κορωπί, ο οποίος είναι ασφαλτοστρωμένος.
- Σπάτα-Κάτω Χαρβάτι, ασφαλτοστρωμένος.
- Σπάτα και Ραφήνα, ο οποίος είναι χωματόδρομος.
- Σπάτα- Κιάφα-Λούτσα.
- Αρίωνος, ο οποίος αποτελεί παράκαμψη της λεωφόρου Μαραθώνος, στο όριο με Ραφήνα που καταλήγει στη Λούτσα και στη Ραφήνα. Η οδική αυτή σύνδεση, εξυπηρετεί τη βορειοανατολική οικιστική ενότητα των Σπάτων.
- Πετρέζα-Νεάπολη.
- Χριστούπολη -Λ. Πικερμίου.

(Στοιχεία από τον κυκλοφοριακό φόρτο που διαθέτει το ΥΠΕΧΩΔΕ, έδειξαν ότι το δίκτυο της περιοχής, είναι πολύ επιβαρημένο από τους κυκλοφοριακούς φόρτους και το επίπεδο εξυπηρέτησης σε ορισμένα σημαντικά τμήματα του δικτύου είναι χαμηλό.) Το πιο επιβαρημένο τμήμα του οδικού δικτύου της περιοχής είναι αυτό που συνδέει τον Σταυρό με τον Γέρακα και την Παλλήνη. Πολύ κυκλοφοριακά επιβαρημένοι, είναι οι κι δρόμοι Πικερμίου-Ραφήνας και Κορωπίου-Βάρης, ενώ άλλα οδικά τμήματα του δικτύου θεωρούνται οριακά αποδεκτά. Μόνο οι δρόμοι Μαρκόπουλου-Καλυβίων, Κορωπίου-Μαρκόπουλου, Παιανίας-Σπάτων και Παιανίας-Κορωπίου, επιτρέπουν ικανοποιητική ροή. Οι οδικοί άξονες, στους οποίους ανήκουν αυτά τα τμήματα, διέρχονται μέσω οικισμών, όπου το πρόβλημα είναι ακόμα οξύτερο. Οι κυκλοφοριακοί φόρτοι στο εσωτερικό των οικισμών, είναι αυξημένοι, διότι περιλαμβάνουν και την εσωτερική τοπική κίνηση. Επιπλέον

δημιουργούνται σημαντικά προβλήματα καθυστερήσεων, μεγάλες πιθανότητες ατυχημάτων και αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις στους οικιστικούς ιστούς.

Η έλλειψη αποτελεσματικών χερσαίων δικτύων συγκοινωνιακής υποδομής, προκαλεί δυσλειτουργίες στις δραστηριότητες της περιοχής, ειδικότερα εκεί όπου αυτές δημιουργούν μετακινήσεις από και προς το Λεκανοπέδιο, όπου τα προβλήματα πρόσβασης και διέλευσης, είναι πιο έντονα. Από την άλλη, ο ρυθμός αύξησης του μόνιμου πληθυσμού της περιοχής επιφέρει και δυσλειτουργίες στις εσωτερικές μετακινήσεις της περιοχής. Οι οικιστικοί ιστοί αφενός πυκνώνουν, αφετέρου εξαπλώνονται με αρκετά γρήγορους ρυθμούς. Ταυτόχρονα οι τάσεις για την ανάπτυξη στην περιοχή κάποιων οικοδομικών δραστηριοτήτων, κυρίως τριτογενών εντείνονται. Αυτές οι τάσεις δημιουργούν συγκεντρώσεις και τείνουν να προκαλέσουν φαινόμενα συμφόρησης σε αρκετά οδικά σημεία του δικτύου. Η δημιουργία των πρόσθετων λόγω του αεροδρομίου οδικών μετακινήσεων θα πολλαπλασιάσει τους σημερινούς φόρτους αιχμής.

- **Μελλοντικά έργα.**

Το ΥΠΕΧΩΔΕ, αποφάσισε την κατασκευή πέντε μεγάλων οδικών έργων εν όψει του εκσυγχρονισμού των μεταφορικών υποδομών για το έτος 2000. Τρία από αυτά σχετίζονται άμεσα με την περιοχή μελέτης λόγω της κατασκευής του νέου αεροδρομίου Ελευθέριος Βενιζέλος. Αυτά είναι:

- Η ελεύθερη λεωφόρος Ελευσίνας- Σταυρού-Σπάτων.
- Η δυτική περιφερειακή λεωφόρος Υμηττού.
- Η σήραγγα Υμηττού με τις προσπελάσεις της.

Στα έργα επίσης, εντάσσονται κι η προέκταση μιας ελεύθερης λεωφόρου που ξεκινά από τον Σταυρό, διασχίζει την περιφέρεια του Δήμου των Σπάτων και καταλήγει στην Ραφήνα.

Όπως γίνεται κατανοητό, η λειτουργία του νέου αεροδρομίου στην περιοχή των Σπάτων, θα προκαλέσει σοβαρές επιπτώσεις στο οδικό δίκτυο μεταφορών σε κάθε φάση λειτουργίας του. Σύμφωνα με υπολογισμούς και μελέτες που έχουν πραγματοποιηθεί, η κατανομή του ωριαίου φορτίου των 3.624 ισοδύναμων επιβατικών αυτοκινήτων στο δίκτυο κατά την ώρα αιχμής, είναι η ακόλουθη:

- Ο υφιστάμενος άξονας Σταυρού- Σπάτων-Λούτσας θα απορροφήσει το 5% της

κίνησης που ισοδυναμεί με 181 επιβατικά αυτοκίνητα. Ο βαθμός έλξης, αναμένεται να είναι ιδιαίτερα χαμηλός, επειδή είναι ήδη κορεσμένος από όλη την υπόλοιπη κίνηση στην πεδιάδα των Μεσογείων και από τις πολλές εισόδους στις αστικές περιοχές.

- Ο υφιστάμενος άξονας Κορωπίου- Βάρης-Λεωφόρου Ποσειδώνος θα επιβαρύνεται με το 10% της κίνησης, δηλαδή με 362 επιβατικά αυτοκίνητα. Το επίπεδο εξυπηρέτησης και αυτού του άξονα θα είναι σχετικά χαμηλό. Θα αποτελεί τη μοναδική σύνδεση μεταξύ νοτίων προαστίων και της πεδιάδας των Μεσογείων. Επίσης εξυπηρετεί την βιομηχανική ζώνη του Κορωπίου και ένα σημαντικό μέρος της κίνησης από και προς τα νότια προάστια του λεκανοπεδίου.
- Η ελεύθερη λεωφόρος Ελευσίνας- Σπάτων θα απορροφήσει το 85% της κίνησης που ισοδυναμεί με 3080 επιβατικά αυτοκίνητα. Λόγω της θέσης και το μέγεθος της, θα παραλάβει το μεγαλύτερο μέρος της κίνησης. Θα αποτελέσει τον κύριο άξονα έλξης της κίνησης, επιτρέποντας της πρόσβαση σε πολλούς οδικούς άξονες και συνεπώς του μεγαλύτερου μέρους του πληθυσμού της πρωτεύουσας.

Παρά την αναμενόμενη λειτουργία της λεωφόρου Ελευσίνας- Σπάτων, η οποία θα έχει τρεις λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, το δικό δίκτυο θα επιβαρυνθεί σημαντικά με την κίνηση που θα προσθέσει η λειτουργία του αεροδρομίου. Η λεωφόρος Ελευσίνας- Σπάτων, κρίνεται ανεπαρκής και πρέπει οπωσδήποτε να συνοδευτεί με τα άλλα προβλεπόμενα έργα. Παρά την μετέπειτα προσθήκη της σήραγγας του Υμηττού, η συγκεκριμένη λεωφόρος θα συνεχίσει να συγκεντρώνει τον κύριο όγκο των μετακινήσεων από και προς το αεροδρόμιο γι' αυτό κρίνεται σκόπιμη η αποφόρτιση του μέσω εναλλακτικών λύσεων, όπως είναι αυτή του προαστιακού σιδηρόδρομου. Λύση όμως, η οποία οφείλει να αποτελέσει αντικείμενο συναρμογής με το Δήμο Σπάτων.

- **Αστικές πηγές ρύπανσης.**

Μέσα στις τελευταίες τέσσερις δεκαετίες, η ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων, εξελίχθηκε ως εξής:

- Σταδιακή υποχώρηση των δραστηριοτήτων του πρωτογενή τομέα.
- Ανοικοδόμηση δευτέρας κατοικίας για τους κατοίκους της πρωτεύουσας, κατά μήκος της Πεντέλης και του Υμηττού.

- Περαιτέρω μετατροπή της δεύτερης κατοικίας σε πρώτη (βλ. και Ενότητα ).
- Μετατροπή της πεδιάδας των Μεσογείων σε χώρο αναψυχής.
- Εγκατάσταση δραστηριοτήτων του δευτερογενή τομέα στην περιοχή.

Η ανάπτυξη αυτή συνετέλεσε στην σταδιακή μείωση των δασών και της γεωργικής γης. Η αυθαίρετη κατάτμηση της γης, η συνεχής υπέρβαση των επιτρεπόμενων χρήσεων των οικοδομικών αδειών σε συνδυασμό με την αυθαίρετη μετατροπή της γεωργικής γης σε βιοτεχνίες, βιομηχανίες και άλλες χρήσεις, οδήγησαν στη σημερινή μορφή του χώρου, η οποία συνοδεύεται με πολλά προβλήματα, όπως η έλλειψη αναγκαίων δικτύων υποδομής.

Η σημερινή κατάσταση του περιβάλλοντος με τα λατομεία, την κυκλοφοριακή συμφόρηση στους οικισμούς λόγω της διέλευσης μέσω αυτών υπερτοπικών κινήσεων, η παράνομη οικοδομική δραστηριότητα που όχι μόνο καταπατά τους τόσο απαραίτητους ελεύθερους χώρους, αλλά αποτελεί και μια αισθητικά ενοχλητική εικόνα, τα υψηλά κτίρια που δεν αρμόζουν στον αρχικό χαρακτήρα της περιοχής, αντανακλούν την έμμεση ανάγκη επέμβασης για την απαλοιφή των αστικών πηγών ρύπανσης.

Όσον αφορά την ατμοσφαιρική ρύπανση, η κατάσταση που επικρατεί στην ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων, αυτή την στιγμή δεν προξενεί ιδιαίτερα προβλήματα. Αυτό οφείλεται στην έλλειψη μεγάλων βιομηχανικών μονάδων. Στην περιοχή είναι εγκατεστημένες μικρές βιοτεχνίες ή εγκαταστάσεις υψηλής τεχνολογίας. Η κύρια επιβάρυνση στο ατμοσφαιρικό περιβάλλον, προκαλείται από την κίνηση των οχημάτων.

- **Επιπτώσεις του αεροδρομίου στην περιοχή των Σπάτων.**

Οι επιπτώσεις της λειτουργίας του αερολιμένα, επιφέρουν δραματικές αλλαγές στο αναπτυξιακό πρότυπο της περιοχής. Η ευρύτερη περιοχή γύρω από το αεροδρόμιο, καλείται να αποτελέσει τον κατ' εξοχήν χώρο υποδοχής νέων δραστηριοτήτων. Ο προτεινόμενος σχεδιασμός θα καταστήσει τον Δήμο Σπάτων, βασικό αναπτυξιακό πόλο της Ανατολικής Αττικής, στον οποίο αποδίδεται και ρόλος συναρμογής διεθνών περιφερειακών και τοπικών εξελίξεων.

Η δημιουργία του δικτύου οδικών συνδέσεων, περιφερειακής εθνικής κλίμακας,

ο προαστιακός σιδηρόδρομος, οι θαλάσσιες μεταφορές, οι ναυτιλιακές μεταφορές δημιουργούν εξαιρετικές συνθήκες προσπελασιμότητας τόσο εντός του λεκανοπεδίου, όσο και στα κύρια αστικά κέντρα της χώρας. Ο δήμος των Σπάτων, καλείται να αντεπεξέλθει στον ανταγωνισμό με τα όμορα αστικά κέντρα, να ακολουθήσει στρατηγική ενδυνάμωσης της ανταγωνιστικότητας της ευρύτερης περιοχής του, εντός των ορίων δήμου Σπάτων:

- Ενισχύοντας τους αποφασιστικούς παράγοντες που στοιχειοθετούν τον βαθμό ανταγωνιστικότητας της περιοχής.
- Την ένταξη του σε αστικά δίκτυα.

Η αύξηση της ανταγωνιστικότητας θα συμβάλλει στην προσέλκυση επενδύσεων, πόρων, κεφαλαίων και τεχνογνωσίας. Η άντληση πλεονεκτημάτων, συναρτάται καθοριστικά από την δημιουργία δομών στήριξης ΜΜΕ, την ύπαρξη δικτύων μεταφορών και τηλεπικοινωνιών, εργατικού στελεχειακού δυναμικού κ.λ.π.

Οι αρνητικές επιπτώσεις, αφορούν στις ποικίλες περιβαλλοντικές οχλήσεις από τον αερολιμένα, τους οδικούς άξονες, τις κερδοσκοπικές πιέσεις. Καθώς επίσης είναι ορατός να εμφανιστεί και ο κίνδυνος να διαταραχθεί ο οικονομικός και κοινωνικός ιστός των Σπάτων από τους ραγδαίους προβλεπόμενους μετασχηματισμούς.

Οι εκχερσώσεις που πραγματοποιήθηκαν για την εγκατάσταση του αεροδρομίου, έχουν ήδη δημιουργήσει αρνητικές επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον. Η μεγάλη σε έκταση δόμηση που ήταν κυρίως αυθαίρετη, οδήγησε σε εκμετάλλευση του υδροφόρου ορίζοντα για οικιστική, αγροτική ή βιοτεχνική χρήση. Η αλόγιστη χρήση του από το αεροδρόμιο λόγω έργων τώρα και μελλοντικά θα το επιβαρύνουν σημαντικά. Η εκτεταμένη χρήση αγροχημικών κι η συστηματική απουσία καλού αποχετευτικού συστήματος, καταστρέφει το θαλάσσιο περιβάλλον.

Θετικό για το περιβάλλον, είναι ότι απουσιάζουν οι μεγάλες βιομηχανικές εγκαταστάσεις, επομένως η ατμοσφαιρική ρύπανση δεν είναι ιδιαίτερα ανησυχητική. Επιβάρυνση προκαλεί η υπερτοπική κίνηση των οχημάτων που γίνεται στην πλειοψηφία της μέσω των οικισμών. Συμπεραίνουμε λοιπόν, ότι στην περιοχή μελέτης και τα περίχωρα της, τίθεται έντονα το πρόβλημα της διατήρησης όλων των βασικών οικοσυστημάτων και η διασφάλιση της ύπαρξής τους με την ένταξη τους σε ένα γενικότερο οικοσύστημα, εκπληρώνοντας τις ανάγκες της οικολογικής προσέγγισης, κρίνεται αναγκαία η διαφύλαξη και ανάδειξη σημαντικών φυσικών το-

πίων κι η διαθεσιμότητα χώρων αναψυχής μέσα σε ένα ποιοτικό περιβάλλον, το οποίο θα επιτευχθεί με την διατήρηση ή και την βελτίωση στην ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα, ποιότητα και επάρκεια των υδάτινων πόρων, καθώς και την διατήρηση των εδαφών και της παραγωγικής τους ικανότητας.



### 5.2.2. Πληθυσμιακή εξέλιξη της περιοχής των Σπάτων.

Η παρούσα ενότητα της εργασίας μας, περιγράφει την **δημογραφική εξέλιξη** των Σπάτων για την περίοδο 1951-91. Μέσα από τα στατιστικά στοιχεία που συλλέξαμε από την Ε.Σ.Υ.Ε., δύναται να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα αναφορικά με την δομή και την περαιτέρω εξέλιξη του πληθυσμού της περιοχής (βλ. ποσοστιαίες μεταβολές, ετήσιος ρυθμός πληθυσμού κ.λ.π). Άλλωστε με την διαχρονική πορεία και εξέταση της δημογραφικής στάθμης του συγκεκριμένου γεωγραφικού χώρου (region), αποκρυσταλλώνονται κι οι κοινωνικές δομές (σχέσεις εξουσίας, διάρθρωση κοινωνικής πυραμίδας) που επηρεάζουν άρδην τόσο το κοινωνικό όσο και το οικονομικό προφίλ της περιοχής. Για τους παραπάνω λόγους η εξέταση του δημογραφικού στοιχείου των Σπάτων από πλευράς ανάλυσης και εξαγωγής συμπερασμάτων, εμφανίζεται απαραίτητη.

Ο δήμος των Σπάτων, ο οποίος περιλαμβάνει και την περιοχή της Λούτσας, παρουσιάζει τα τελευταία τριάντα έτη μια σταθερή αλλά συνεχιζόμενη άνοδο, η οποία λόγω κυρίως της χωροθέτησης του αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος» πιστεύεται ότι θα συνεχιστεί με γοργότερους ακόμα ρυθμούς. Η αύξηση αυτή του πληθυσμού όπως θα έχουμε την ευκαιρία να δούμε αμέσως παρακάτω, οφείλεται κυρίως στην μετανάστευση προς την ενδοχώρα των Σπάτων. Η άνοδος του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων σε συνδυασμό με την έντονη φάση της προαστιοποίησης που διέπει ολόκληρη σχεδόν την πρωτεύουσα και συνοδεύεται από μία τάση φυγής από τα αστικά κέντρα, οδήγησαν πολλές επιχειρήσεις να εγκατασταθούν στον περιβάλλοντα χώρο της περιοχής. Το γεγονός αυτό, έχει σαν άμεσο αποτέλεσμα την προσέλκυση μεγάλου τμήματος του αστικού ιστού στην ευρύτερη λεκάνη των Μεσογείων, συμπεριλαμβανομένων και των Σπάτων. Επίσης η βελτίωση και ο εκσυγχρονισμός του δικτύου υποδομών (οδικό, τηλεπικοινωνιακό, κ.λ.π) τα τελευταία δέκα χρόνια θωράκισε την οικονομική διάσταση της περιοχής (βλ. άνοδος του τριτογενή τομέα, δημιουργία καινούργιων υπηρεσιών) και καθήλωσε την μετανάστευση του πληθυσμού προς το κέντρο των πόλεων σε χαμηλά επίπεδα. Έτσι ο δήμος Σπάτων-Λούτσας με πληθυσμό που μετά βίας άγγιζε τους 3000 κατοίκους (βλ.

3.172 κάτοικοι το 1951), κατάφερε να διπλασιάσει το πληθυσμιακό του δυναμικό επιφέροντας επαναστατικές αλλαγές τόσο στον τρόπο ζωής και εργασίας των κατοίκων του όσο και στην ποιότητα ζωής που υπόσχεται να προσφέρει.

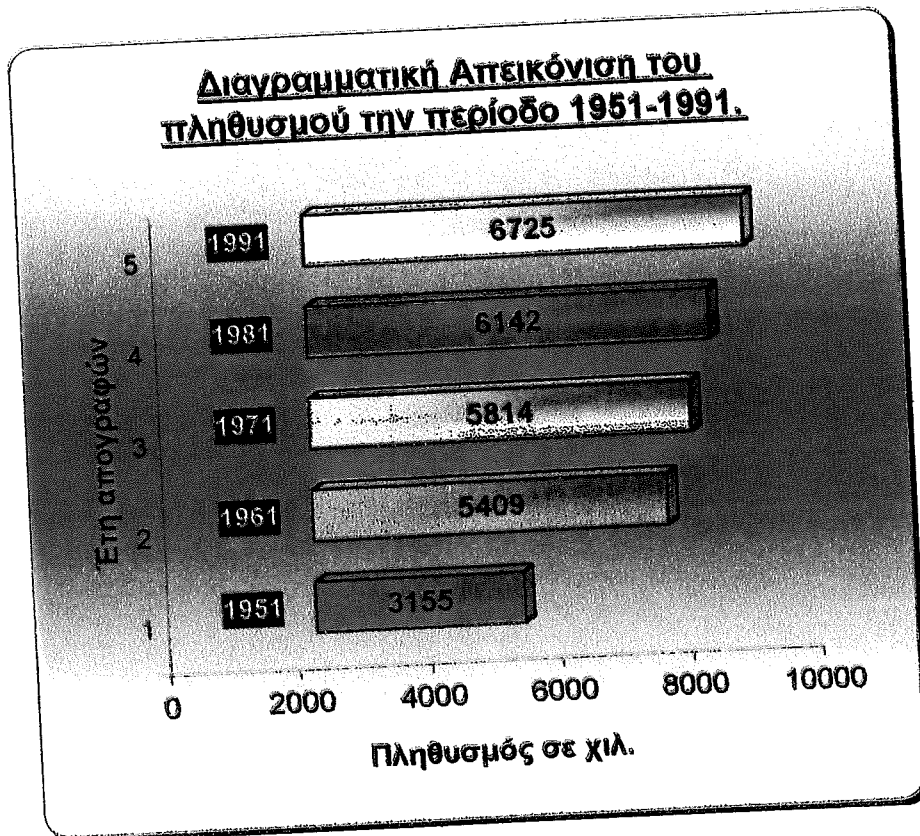
Στο σημείο αυτό πρέπει να τονίσουμε ότι μεγάλο μερίδιο «ευθύνης» γι' αυτή την δημογραφική έκρηξη που σημειώθηκε τα τελευταία χρόνια, έχει κι η εγκατάσταση του νέου αεροδρομίου στα Σπάτα. Το φιλόδοξο αυτό έργο που αναμένεται να ολοκληρωθεί μέσα στα επόμενα πέντε χρόνια και που χρηματοδοτείται τόσο από τον ελληνικό δημόσιο τομέα, όσο και από τα ευρωπαϊκά χρηματοδοτικά προγράμματα (βλ. Πακέτα Ντελόρ, Π.Ε.Π., Ετεπ κ.λ.π), πιστεύεται ότι θα συμβάλει στην δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, ενώ παράλληλα θα λειτουργήσει ως πόλος έλξης νέων επενδύσεων (βλ. εργοστάσια, επιχειρήσεις μεταφορών, υπηρεσίες). Οι εξελίξεις αυτές θα μετακινήσουν την πληθυσμιακή βελόνα προς τα πάνω, επιτείνοντας έτσι το ρόλο της προαστιοποίησης που είναι η αποκέντρωση ρόλων και αρμοδιοτήτων σε ολόένα και περισσότερα κέντρα λήψης αποφάσεων. Το μεγαλόπνοο αυτό έργο, για το οποίο αναφερθήκαμε διεξοδικά στην προηγούμενη ενότητα θα προσδώσει νέο χαρακτήρα στην περιοχή των Σπάτων, αλλά και γενικότερα των Μεσογείων, αφού θα αποτελέσει την αφετηρία για νέα και δυναμικά έργα σε όλους τους τομείς της παραγωγής (βλ. λεωφόρος Σταυρού-Ελευσίνας, χωροθέτηση πολυεθνικών επιχειρήσεων μεγάλου μεγέθους κ.λ.π). Σε μια μελέτη του Κ.Ε.Π.Ε., αναφέρεται ότι ο πληθυσμός της ευρύτερης περιοχής που πλαισιώνει τα Σπάτα (βλ. Λούτσα, Βραυρώνα) θα διπλασιαστεί μέσα στα επόμενα δέκα χρόνια. Για να μην ξεστρατίσουμε όμως με λεπτομέρειες προχωράμε στην μελέτη και καταγραφή του πληθυσμιακού καθεστώτος των Σπάτων την τελευταία πενηκονταετία(περίοδος 1951-91).

Για να καταγράψουμε την δημογραφική πορεία της περιοχής διαχρονικά, χρησιμοποιούμε διάφορα εργαλεία. Τα πιο απλά από αυτά, τα οποία στον κλάδο της κοινωνικής δημογραφίας, ανήκουν στην κατηγορία των δεικτών δομής, έχουν να κάνουν με τις απόλυτες και ποσοστιαίες μεταβολές του πληθυσμού. Η **απόλυτη μεταβολή**, δίνεται από τον παρακάτω τύπο:  $\Pi t - \Pi t-1$ . Όπου  $\Pi t$ , ο πληθυσμός της τωρινής περιόδου και  $\Pi t-1$ , ο πληθυσμός της προηγούμενης περιόδου. Εάν θέλουμε να εκφράσουμε τις απόλυτες μεταβολές του πληθυσμού σε ποσοστό, τότε χρησιμοποιούμε την **ποσοστιαία μεταβολή**. Η τελευταία είναι ένα κλάσμα, ένας λόγος που ο αριθμητής παριστάνει την απόλυτη μεταβολή μεταξύ μιας περιόδου(εδώ

δεκαετίας) και στον παρανομαστή παριστάνεται η αρχική τιμή του πληθυσμού της τωρινής (πρόσφατης) περιόδου. Η ποσοστιαία μεταβολή επιτρέπει την εξαγωγή πιο τεκμηριωμένων συμπερασμάτων, αφού σταθμίζεται με τον πληθυσμό της τωρινής περιόδου **Πt**. Η αλγεβρική της μορφή παριστάνεται από την ακόλουθη παράσταση:

$$\frac{\Pi_t - \Pi_{t-1}}{\Pi_t} * 100$$

Διάγραμμα 1.



Ο πίνακας 1, απεικονίζει τον πληθυσμό της περιοχής των Σπάτων-όχι του Δήμου Σπάτων-Λούτσας- τα έτη 1951-1991 σε απόλυτα μεγέθη. Επειδή η μεταβλητή μας (πληθυσμός) είναι *ασυνεχής* (διακριτή), δηλαδή παίρνει μία μόνο τιμή σε ένα διάστημα τιμών, το διάγραμμα που σχεδιάσαμε με την βοήθεια του H/Y είναι ακιδωτό κι όχι ιστόγραμμα. Σύμφωνα με το συγκεκριμένο διάγραμμα, ο πληθυσμός των Σπάτων, παρουσιάζει ανά δεκαετία σημαντική άνοδο κι ειδικότερα την δεκαετία 1951-61, εμφανίζεται όπως παρατηρούμε και από το διάγραμμα το φαινόμενο της προαστιοποίησης, δηλαδή της συγκέντρωσης πληθυσμού και παραγωγικών δραστηριοτήτων στην προαστιακή ζώνη των Μεσογείων που μέχρι τότε ήταν αρκετά

αδρανής. Στον παρακάτω πίνακα θα δούμε τις απόλυτες και ποσοστιαίες μεταβολές του πληθυσμού για τα εξεταζόμενα πενήντα τελευταία έτη απογραφών.

**Πίνακας 1.**

**Απόλυτες μεταβολές του πληθυσμού της περιοχής των Σπάτων  
την περίοδο 1951-1991.**

1951	1961	1971	1981	1991	Απόλυτη μεταβολή (1951-61)	Απόλυτη μεταβολή (1961-71)	Απόλυτη μεταβολή (1971-81)	Απόλυτη μεταβολή (1981-91)
3155	5409	5814	6142	6725	(+) 2254	(+) 405	(+) 328	(+) 583
					Απόλυτη μεταβολή (1951-91)	Απόλυτη μεταβολή (1961-91)	Απόλυτη μεταβολή (1971-91)	Απόλυτη μεταβολή (1981-91)
					(+) 3570	(+) 1316	(+) 911	(+) 583

ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

**Πίνακας 2.**

**Ποσοστιαίες μεταβολές του πληθυσμού της περιοχής των  
Σπάτων την περίοδο 1951-1991.**

1951	1961	1971	1981	1991	% μεταβολή (1951-61)	% μεταβολή (1961-71)	% μεταβολή (1971-81)	% μεταβολή (1981-91)
3155	5409	5814	6142	6725	41,6%	6,9%	5,3%	8,6%
					% μεταβολή (1951-91)	% μεταβολή (1961-91)	% μεταβολή (1971-91)	% μεταβολή (1981-91)
					53%	19,5%	13,5%	8,6%

ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

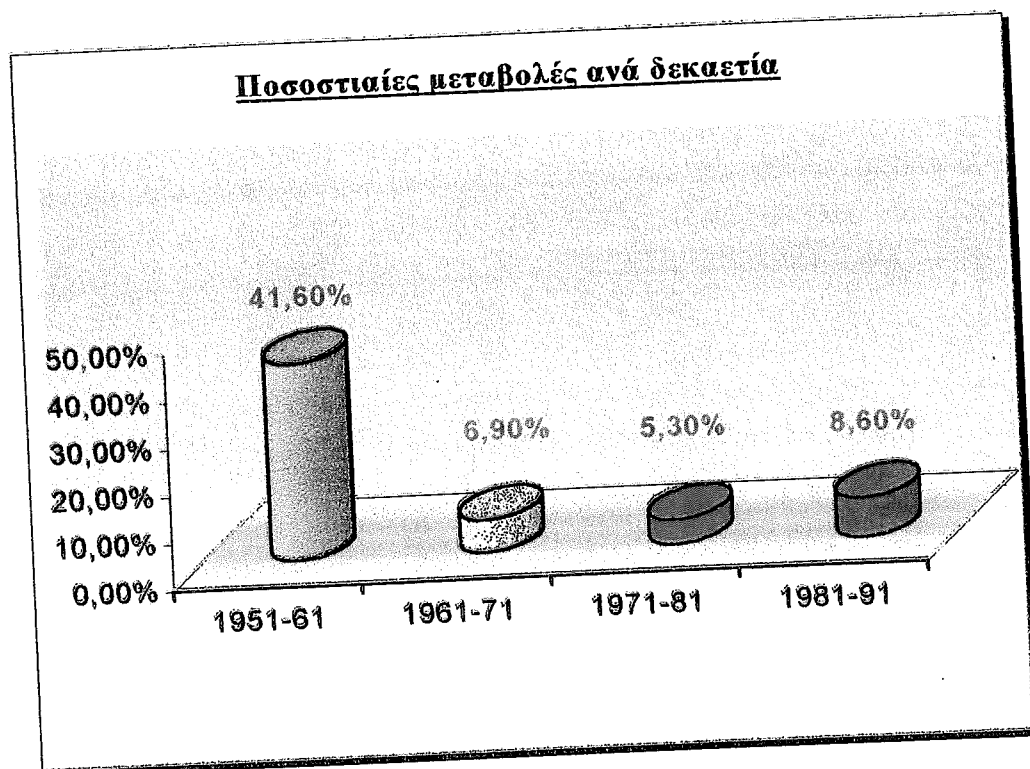
Όπως παρατηρούμε από τον πίνακα 1, ο πληθυσμός της περιοχής των Σπάτων, συνεχώς διέπεται από μια αυξητική τάση. Τούτο δηλώνεται τόσο από τις θετικές απόλυτες μεταβολές ανά εξεταζόμενη δεκαετία, όσο και από τα αυξημένα πάντα πληθυσμιακά ποσοστά. Ειδικότερα τώρα, για το διάστημα 1951-61, το οποίο συνοδεύεται από ένα ποσοστό μεταβολής της τάξης του (+)41,6% μπορούμε να υποστηρίξουμε ότι ένας από τους γενεσιουργούς παράγοντες που οδήγησαν σε αυτή

την πληθυσμιακή έκρηξη ήταν η υπεροχή των γεννήσεων έναντι των θανάτων (φυσική κίνηση του πληθυσμού) που έφθασε την παρούσα δεκαετία τα 854 άτομα. Το φαινόμενο αυτό, παγκοσμίως γνωστό ως **babe boom**, έγινε λιγότερο αισθητό στην χώρα μας καθώς την περίοδο εκείνη, η Ελλάδα βγαίνει λαβωμένη (οικονομικά, κοινωνικά, πολιτιστικά) από τον πόλεμο του 1940 που αποτέλεσε όπως αποδείχθηκε αργότερα τροχοπέδη για την περαιτέρω ανάπτυξη της και πηγή πολλών δεινών (βλ. αστυφιλία).

Την αμέσως επόμενη περίοδο, 1961-1971, ο πληθυσμός της ευρύτερης περιοχής των Σπάτων, αυξάνεται μεν, αλλά με σταθερό ρυθμό της τάξης του (+)5,3% (βλ. και Πίνακα 2) και με απόλυτη δημογραφική μεταβολή 328 άτομα. Η πορεία αυτή, δηλαδή της συνεχιζόμενης, αλλά με φθίνοντα ρυθμό αύξησης θα συνεχιστεί και μέσα στις επόμενες δεκαετίες, με αποτέλεσμα η ποσοστιαία μεταβολή για την τελευταία εξεταζόμενη δεκαετία (1981-91) να φθάσει το 8,6%. Στο ίδιο συμπέρασμα καταλήγουμε και αν εξετάσουμε τις απόλυτες και ποσοστιαίες μεταβολές που συνέβησαν λαμβάνοντας ως έτος βάσης το 1991. Έτσι με βάση τα στοιχεία του πίνακα 1 και 2, παρατηρούμε ότι τόσο οι απόλυτες όσο κι οι ποσοστιαίες μεταβολές του πληθυσμού είναι θετικές, αλλά ακολουθούν μια φθίνουσα πορεία. Το φαινόμενο αυτό, δείχνει ότι υπάρχει μικρή διακύμανση του πληθυσμού ανά εξεταζόμενη δεκαετία, πράγμα που εκφράζει την τάση του πληθυσμού των Σπάτων για παραμονή στον χώρο τους. Σε αυτό βοήθησε πάρα πολύ αφενός μεν ο σχεδιασμός και χωροθέτηση του νέου αεροδρομίου και αφετέρου η εγκατάσταση αρκετών επιχειρηματικών μονάδων στην γύρω περιοχή.

Το παρακάτω διάγραμμα περιγράφει την πορεία των ποσοστιαίων μεταβολών του πληθυσμού της περιοχής των Σπάτων ανά δεκαετία την περίοδο 1951-91. Όπως φαίνεται από την παρακάτω διαγραμματική απεικόνιση, η ποσοστιαία μεταβολή του πληθυσμού που συντελέστηκε την περίοδο 1951-61 (βλ. 41,6%) είναι η μεγαλύτερη δυνατή. Από εκεί κι έκτοτε ναι μεν ο πληθυσμός μεταβάλλεται θετικά, δηλαδή αυξάνεται κάτι το οποίο διαφαίνεται και μέσα από τον πίνακα 1-, αλλά με φθίνοντα ρυθμό, με εξαίρεση την τελευταία δεκαετία-, διότι τα ποσοστά μειώνονται.

## Διάγραμμα 2.



## Πίνακας 3.

**Απόλυτες μεταβολές του πληθυσμού του Δήμου των Σπάτων την περίοδο 1951-1991.**

1951	1961	1971	1981	1991	Απόλυτη μεταβολή (1951-61)	Απόλυτη Μεταβολή (1961-71)	Απόλυτη μεταβολή (1971-81)	Απόλυτη μεταβολή (1981-91)
3172	5629	6425	6398	7796	(+) 2457	(+) 796	(-) 27	(+) 1398
					Απόλυτη μεταβολή (1951-91)	Απόλυτη μεταβολή (1961-91)	Απόλυτη μεταβολή (1971-91)	Απόλυτη μεταβολή (1981-91)
					(+) 4624	(+) 2167	(+) 1371	(+) 1398

ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

Με τον ίδιο τρόπο που κατασκευάσαμε τον πίνακα 3.1, φτιάχνουμε και τον παραπάνω πίνακα, ο οποίος δείχνει τις απόλυτες μεταβολές του πληθυσμού στο Δήμο Σπάτων-Λούτσας για την περίοδο 1951-91. Αυτό που παρατηρούμε εδώ είναι ότι για τις δύο πρώτες εξεταζόμενες περιόδους (βλ. 1951-61 και 1961-71), οι απόλυτες μεταβολές είναι θετικές, έχουμε δηλαδή αύξηση του δημογραφικού στοιχείου.

Αντίθετα την δεκαετία 1971-81, σημειώνεται μικρή μείωση του πληθυσμού για τον συγκεκριμένο δήμο που φθάνει μόλις τα 27 άτομα. Την τελευταία δεκαετία 1981-91, η απόλυτη μεταβολή είναι ίση με 1398 άτομα και φανερώνει μια δυναμική επανάκαμψης του πληθυσμού στο συγκεκριμένο γεωγραφικό διαμέρισμα.

#### Πίνακας 4.

### Ποσοστιαίες μεταβολές του πληθυσμού του Δήμου των Σπάτων την περίοδο 1951-1991.

1951	1961	1971	1981	1991	% μεταβολή (1951-61)	% μεταβολή (1961-71)	% μεταβολή (1971-81)	% μεταβολή (1981-91)
3172	5629	6425	6398	7796	43,6%	12,3%	-0,4%	17,9%
					% μεταβολή (1951-91)	% μεταβολή (1961-91)	% μεταβολή (1971-91)	% μεταβολή (1981-91)
					59,3%	27,7%	17,5%	17,9%

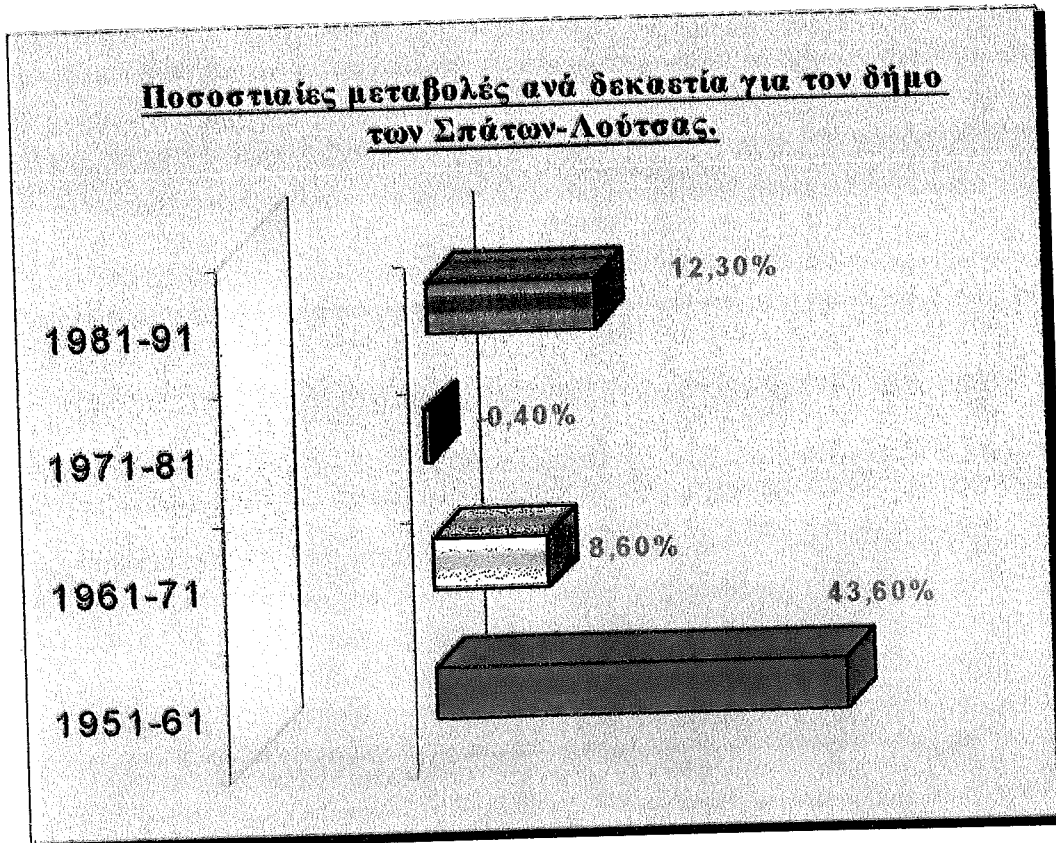
ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

Ο Πίνακας 4, ο οποίος παρουσιάζει τις ποσοστιαίες μεταβολές του πληθυσμού στον δήμο Σπάτων τις εξεταζόμενες δεκαετίες 1951-91, δείχνει κι αυτός την δημογραφική πορεία της περιοχής. Συγκεκριμένα έως το 1971, ο πληθυσμός στο δήμο, φαίνεται να αυξάνεται με φθίνοντα ρυθμό. Τα επόμενα δέκα χρόνια όμως (βλ. δεκαετία 1970), ο πληθυσμός εμφανίζει μία κάμψη της τάξης του 0,4% για να σταθεροποιηθεί την αμέσως επόμενη δεκαετία στο επίπεδο του 17,9% με προοπτικές δημογραφικής ανάκαμψης. Η τάση αυτή, ενισχύεται ακόμη περισσότερο από τη νέα τάξη πραγμάτων (βλ. αεροδρόμιο) που διέπει το ρόλο και χαρακτήρα του φαινομένου της προαστιοποίησης τόσο για τα Σπάτα όσο και για ολόκληρο το χωρικό πλέγμα των Μεσογείων.

Το παρακάτω διάγραμμα 3., παρουσιάζει σε διαγραμματική μορφή την πορεία των ποσοστιαίων μεταβολών του πληθυσμού του δήμου Σπάτων, για την περίοδο 1951-91. Όπως φαίνεται και από το τελευταίο, ο πληθυσμός μεταβάλλεται θετικά –δηλαδή αυξάνεται- για τις περιόδους 1951-61 και 1961-71, εμφανίζει κάμψη την αμέσως επόμενη περίοδο, ενώ παρουσιάζει απότομη αύξηση την τελευταία

δεκαετία (1981-91), αποτυπώνοντας την νέα δημογραφική κι οικονομική δυναμική που προδιαγράφεται με την κατασκευή μεγάλων έργων, τα οποία εντάσσονται στο πρόγραμμα σύγκλισης της χώρας μας με την Ε.Ε. (βλ. αεροδρόμιο, οδικός άξονας Σταυρού- Ελευσίνας, χώροι βιολογικού καθαρισμού κ.λ.π).

### Διάγραμμα 3.



Ένα άλλο μέτρο, το οποίο παρουσιάζει την εξέλιξη του δημογραφικού στοιχείου μιας χωρικής μονάδας είναι κι ο Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής του Πληθυσμού (Μ.Ε.Ρ.Π.). Ο τελευταίος δείχνει κατά μέσο όρο την ετήσια μεταβολή του πληθυσμού για μια περίοδο ετών. Ο Μ.Ε.Ρ.Π. για την περιοχή των Σπάτων κι όχι το δήμο, την περίοδο 1951-91 (40 έτη), δίνεται από την παρακάτω αλγεβρική παράσταση:

$$P = \sqrt[t]{\Pi_t / \Pi_0} - 1$$

Όπου **P** = Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Πληθυσμού

**t** = Εξεταζόμενα έτη

**$\Pi_t$**  = Πληθυσμός του τελευταίου έτους

**$\Pi_0$**  = Πληθυσμός του αρχικού έτους



Με απλή αντικατάσταση από τα στατιστικά στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε. που αφορούν την περιοχή των Σπάτων, έχουμε ότι

$$P = \sqrt[4]{6725/3155} - 1$$

Η αλλιώς  $P = 0,01$ . Αν πάρουμε ποσοστό θα έχουμε ότι  $P = 1\%$ . Τούτο σημαίνει ότι κατά μέσο όρο, ο πληθυσμός της περιοχής των Σπάτων, αυξήθηκε κατά 1% μέσα στην τελευταία πενητηκονταετία. Προσοχή όμως, αυτό δεν θα πει ότι κάθε έτος, η ποσοστιαία αύξηση είναι της τάξης του 1%, αλλά προσεγγιστικά κατά μέσο όρο, ο πληθυσμός έχει την τάση να αυξάνει, να μεταβάλλεται θετικά με ρυθμό 1%.

Εφαρμόζοντας την προηγούμενη σχέση, μπορούμε να υπολογίσουμε τους υπόλοιπους Μ.Ε.Ρ.Π. ανά δεκαετία. Έτσι φτιάχνουμε τον παρακάτω πίνακα:

### Πίνακας 5.

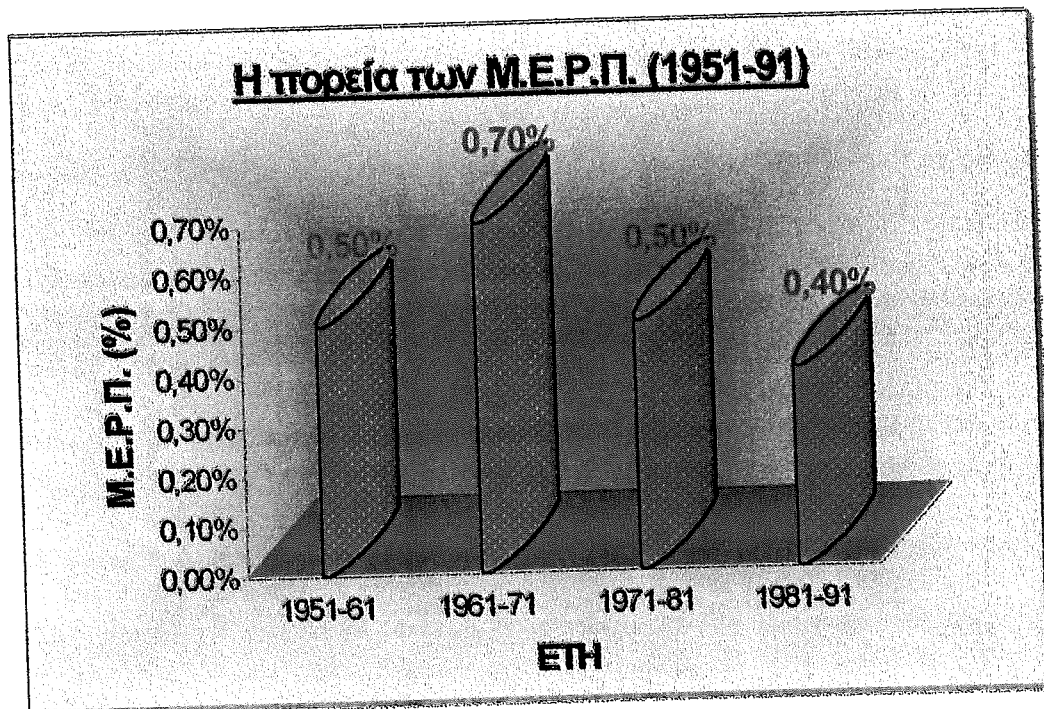
#### Οι Μ.Ε.Ρ.Π. των Σπάτων τα τελευταία πενήντα χρόνια.

Εξεταζόμενη Περίοδος	Μ.Ε.Ρ.Π. (%)
1951-61	0,5%
1961-71	0,7%
1971-81	0,5%
1981-91	0,4%

ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

Όπως φαίνεται από τον παραπάνω πίνακα, ο πληθυσμός της συγκεκριμένης περιοχής δεν εμφανίζει υψηλά ποσοστά δημογραφικής ανόδου ανά δεκαετία. Αντιθέτως μάλιστα εάν συγκρίνουμε τις παραπάνω τιμές με τον Μ.Ε.Ρ.Π. της περιόδου 1951-91 θα δούμε ότι μέσα στα τελευταία πενήντα χρόνια ο πληθυσμός κατάφερε να αυξάνει κατά μέσο όρο με ποσοστό 1%, πράγμα αρκετά σημαντικό για την εξέλιξη τόσο των δημογραφικών όσο και των οικονομικών δομών της περιοχής αυτής. Το διάγραμμα 4., δείχνει την πορεία των Μ.Ε.Ρ.Π., για την περιοχή των Σπάτων τα τελευταία πενήντα έτη.

Διάγραμμα 4.



ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

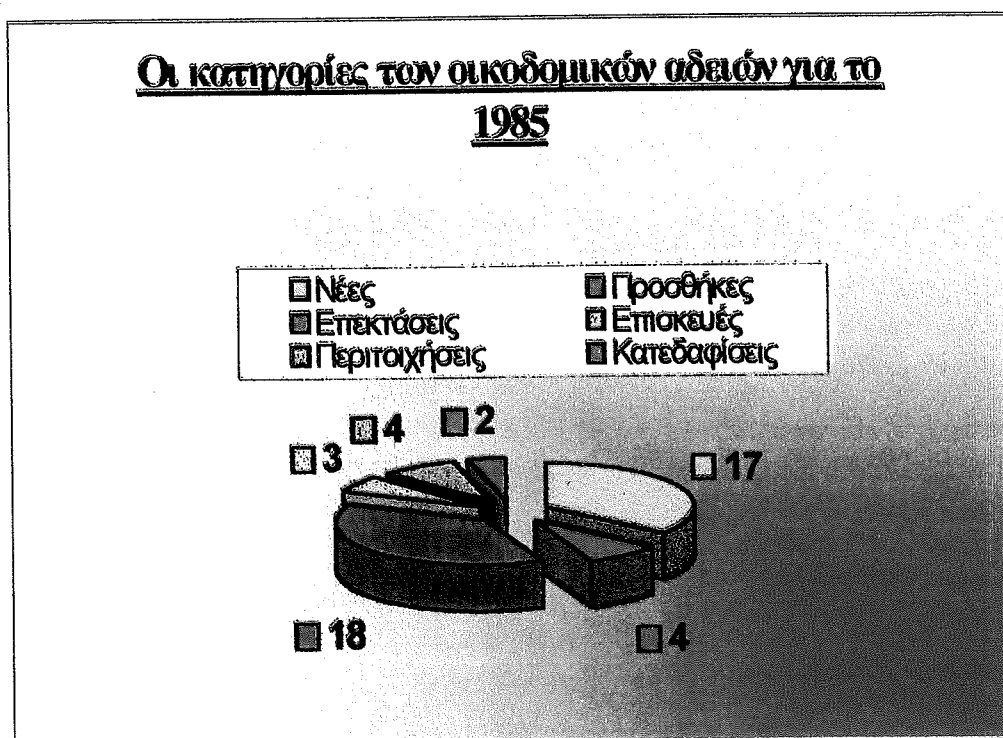
### 5.2.3. Εξέλιξη της οικοδομικής δραστηριότητας.

Η παρούσα ενότητα, παρουσιάζει την εξέλιξη του όγκου της οικοδομικής δραστηριότητας για τον δήμο Σπάτων-Λούτσας. Η ανάλυση που ακολουθεί, η οποία σκιαγραφεί το οικοδομικό «καθεστώς» αυτής της συγκεκριμένης περιοχής των Μεσογείων, βασίστηκε σε στατιστικά στοιχεία για τον αριθμό και την φύση των οικοδομικών αδειών, που προμηθευτήκαμε από την Ε.Σ.Υ.Ε. Εξετάζοντας αυτά τα στοιχεία ο αναγνώστης μπορεί να βγάλει χρήσιμα συμπεράσματα για το μοντέλο της οικοδομικής δράσης των Σπάτων, καθώς και για τον διαχωρισμό της παραθεριστικής από την μόνιμη κατοικία.

Εάν κάποιος μελετήσει την οικοδομική δραστηριότητα των Σπάτων το πρώτο πράγμα που θα παρατηρήσει είναι η **πτώση** του αριθμού των (οικοδομικών) αδειών τα τελευταία χρόνια. Το γεγονός αυτό, το οποίο μπορεί να συνδεθεί με την φάση της προαστιοποίησης που εκτείνεται σε πολλές περιοχές των Μεσογείων, είναι κυρίως απόρροια της δημιουργίας του νέου αεροδρομίου στην ευρύτερη περιοχή των Σπάτων. Μην λησμονούμε ότι εκτός από ευεργετικές -για την γύρω περιοχή- συνέπειες (βλ. αύξηση των θέσεων απασχόλησης, οικονομίες κλίμακας, άνοδος των αντικειμενικών αξιών), η λειτουργία ενός τέτοιου υπερσύγχρονου πυλώνα υποδομής (βλ. αεροδρόμιο), προκαλεί κι αρνητικές επιπτώσεις ή αλλιώς αρνητικές οικονομίες (επιβαρύνσεις). Για παράδειγμα, η λειτουργία του αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος», ρυπαίνει υπερβολικά την ατμόσφαιρα, προκαλώντας μείζον περιβαλλοντικό πρόβλημα για τους κατοίκους των Σπάτων με αποτέλεσμα να αυξάνεται το κοινωνικό κόστος από αυτή την οχλούσα λειτουργία και να τίθεται ζήτημα για καλύτερευση της ποιότητας ζωής. Επίσης προκαλεί σοβαρή ηχορύπανση, το κόστος της οποίας επωμίζονται οι πολίτες, οι οποίοι δεν μπορούν να αποζημιωθούν μέσα από το σύστημα της ελεύθερης αγοράς (εξωτερικές επιβαρύνσεις), με σκοπό η παρέμβαση του κράτους (βλ. Ο.Τ.Α.) να τίθεται απαραίτητη. Οι εξελίξεις αυτές επηρέασαν ασφαλώς αρνητικά την οικοδομική δραστηριότητα μέσα στην δεκαετία του 1990, η οποία εμφανίζει σημάδια κάμψης. Ειδικότερα τώρα για το έτος 1985, ο συνολικός αριθμός των οικοδομικών αδειών που εγκρίθηκαν από την πολεοδομία ήταν μόλις **48** (βλ. Παράρτημα). Από αυτό το

νούμερο οι 17 αφορούσαν την κατασκευή νέων οικοδομών, ενώ οι υπόλοιπες σχετίζονταν με προσθήκες, επισκευές, περιτοιχίσεις, νομιμοποιήσεις και αναθεωρήσεις. Ο αριθμός των αδειών που αφορούσε την κατασκευή ή επέκταση κατοικιών έφθανε τις 30, γεγονός που υποδηλώνει μια μάλλον χαμηλή τοπική δραστηριότητα στον κλάδο των κατασκευών και ιδιαίτερα της κατοικίας. Το παρακάτω διάγραμμα, εμφανίζει τον αριθμό των αδειών κατά είδος οικοδομικής δραστηριότητας για το έτος 1985.

Διάγραμμα 1



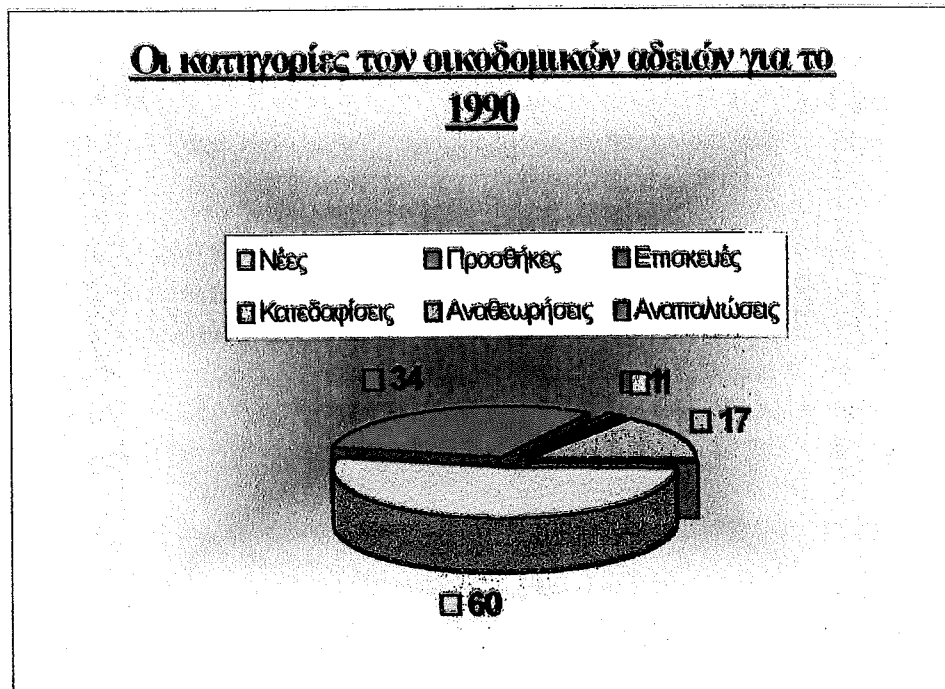
ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

Τα πράγματα διαφοροποιούνται τελείως το έτος 1990. Ο αριθμός των οικοδομικών αδειών, παρουσιάζει διπλασιασμό σε σχέση με το 1985 (105 συνολικές άδειες), γεγονός που φανερώνει μια έντονη οικοδομική δραστηριότητα από μέρους των επενδυτών. Ο κύριος όγκος των αδειών αυτών, αφορά τις νέες οικοδομές (60 άδειες), ενώ σημαντικό ποσοστό στην «οικοδομική» πυραμίδα, καταλαμβάνουν οι προσθήκες αδειών –κατά ύψος και έκταση- σε ήδη υπάρχουσες οικοδομές (βλ. Διάγραμμα 2). Ο οικοδομικός αυτός οργανισμός, τροφοδοτείται από την έναρξη των κατασκευών του νέου αεροδρομίου<sup>3</sup>, καθώς και από την αναβάθμιση του ρόλου

<sup>3</sup> Ένα έργο που έπρεπε να είχε ολοκληρωθεί την προηγούμενη δεκαετία, αλλά η τότε κυβέρνηση του Π.Α.Σ.Ο.Κ., αντιτάχθηκε έντονα στην ενέργεια αυτή.

και χαρακτήρα της περιοχής των Σπάτων (βλ. προαστιοποίηση, δημιουργία έργων υποδομής κ.λ.π).

### Διάγραμμα 2



ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

Όπως βλέπουμε και από το πιο πάνω διάγραμμα, ο κλάδος των οικοδομών-κατασκευών, ο οποίος εντάσσεται στον δευτερογενή τομέα της οικονομίας, εμφανίζει άνθηση στο κατώφλι της δεκαετίας του 1990, διαγράφοντας κάποιες προοπτικές δυναμικής εξέλιξης για το οικονομικό και αναπτυξιακό μέλλον της περιοχής. Από τα στοιχεία αυτά (βλ. Παράρτημα, Πίνακας 25), φαίνεται σαφώς η αλλαγή στις παραδοσιακές μορφές κατοικίας. Πιο συγκεκριμένα με την αναβάθμιση των Σπάτων λόγω αεροδρομίου, και την κοινωνικοοικονομική μεγέθυνση της ευρύτερης περιοχής των Μεσογείων, μετεξελίσσεται η παραθεριστική κατοικία σε μόνιμη. Τα άτομα, όπως είδαμε και πριν, εγκαταλείπουν τα αστικά κέντρα της πρωτεύουσας με τα πολλά και δυσεπίλυτα προβλήματα και εγκαθίστανται στα προάστια, αναζητώντας σε αυτά μια μόνιμη και δημιουργικά απασχόληση. Αποτέλεσμα αυτού του γεγονότος είναι ο αυξημένος αριθμός των αδειών για την συγκεκριμένη χρονιά. Προς αυτή την κατεύθυνση, βοήθησε και ο εκσυγχρονισμός του δικτύου υποδομής (βλ. μεταφορές, επικοινωνίες), καθώς κι ο συνεχώς αυξανόμενος ρόλος του αυτοκινήτου στην καθημερινή ζωή των ατόμων.

Η έντονη όμως οικοδομική δραστηριότητα που είχε ως αφετηρία την απαρχή της δεκαετίας του 90, περνά σε μια φάση στασιμότητας. Έτσι με βάση την πιο πρόσφατη οικοδομική απογραφή κατά Δήμους και Κοινότητες της Ε.Σ.Υ.Ε. για το έτος 1997, παρατηρούμε ότι ο αριθμός των εγκριθέντων αδειών μειώθηκε σημαντικά σε σχέση με το έτος 1990 (βλ. 44 εκδοθέντες άδειες). Από αυτές 25, αφορούν την κατασκευή νέων οικοδομών, ενώ οι υπόλοιπες έχουν να κάνουν κυρίως με προσθήκες και κατεδαφίσεις. Η διαγραμματική παρουσίαση του είδους των οικοδομικών αδειών για το παρόν έτος, παρουσιάζεται παρακάτω.

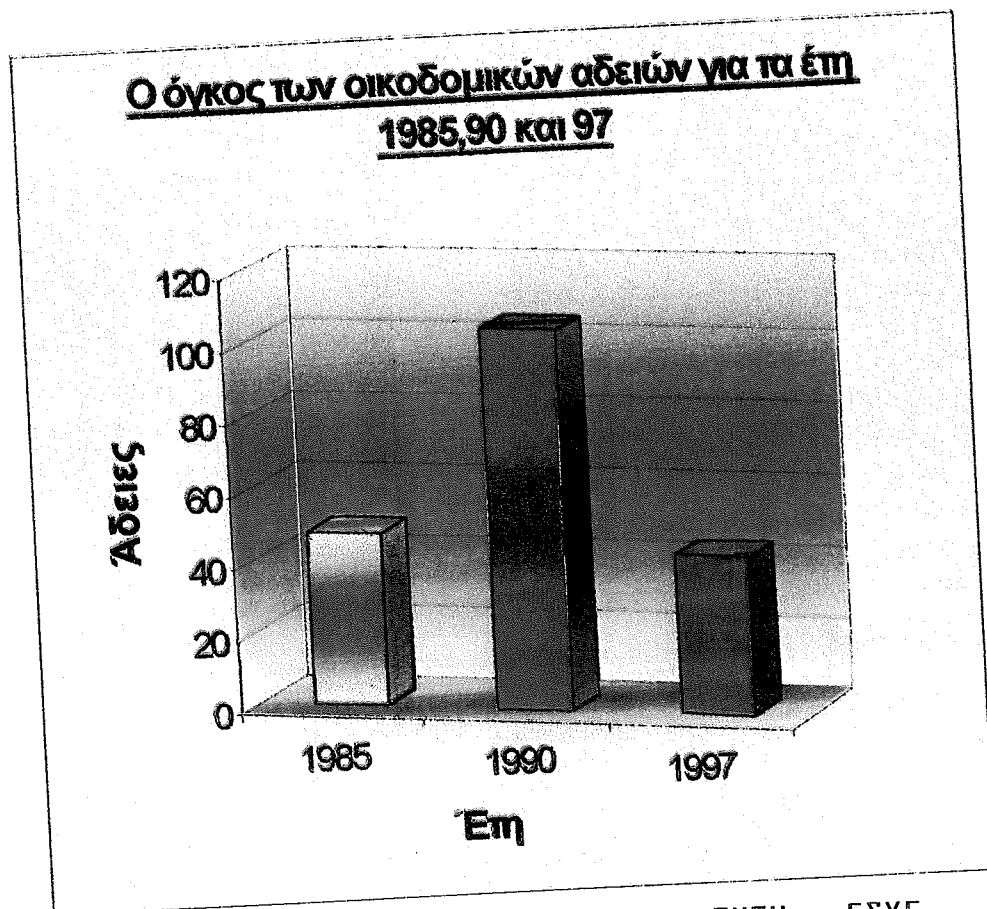
### Διάγραμμα 3



ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

Έχοντας εξετάσει τον αριθμό και το είδος των οικοδομικών αδειών με βάση διαστρωματικά στοιχεία για τα έτη 1985, 1990 και 1997, καλό θα ήταν να συγκρίνουμε την πορεία αυτών των αριθμών και διαχρονικά. Με αυτό τον τρόπο δύναται να παρουσιάσουμε πιο ολοκληρωμένα το οικοδομικό προφίλ της περιοχής τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια. Για να επιτευχθεί αυτό, παρουσιάζουμε στο καρτεσιανό σύστημα συντεταγμένων ένα γράφημα, όπου στον οριζόντιο άξονα, απεικονίζονται τα εξεταζόμενα έτη και στον κάθετο άξονα, παριστάνεται ο συνολικός αριθμός των εγκεκριμένων οικοδομικών αδειών.

Διάγραμμα 4



ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

Όπως παρατηρούμε κι από το πιο πάνω διάγραμμα, το έτος 1990 η οικοδομική δραστηριότητα παρουσιάζει σημάδια άνθησης με προοπτικές δυναμικής εξέλιξης. Η πορεία όμως αυτή δεν συνεχίστηκε μέσα στα επόμενα έτη και έτσι το 1997, πέφτει σημαντικά ο αριθμός των οικοδομικών αδειών, ανακόπτοντας την προηγούμενη αυξητική πορεία.

---

#### 5.2.4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

---

Από την μέχρι τώρα ανάλυση που προηγήθηκε είμαστε σε θέση να διατυπώσουμε ορισμένα συμπεράσματα σχετικά με την πορεία του φαινομένου της προαστιοποίησης για την περιοχή των Σπάτων. Οι διαπιστώσεις αυτές, βασίζονται τόσο στην πληθυσμιακή μελέτη της περιοχής, όσο και στην εξέλιξη της οικοδομικής δραστηριότητας την δεκαετία του 1990.

Όπως είδαμε και προηγουμένως, το φαινόμενο του αστικού κύκλου, ακολουθεί μια σωρευτική διαδικασία, η οποία ως απαρχή έχει την αστικοποίηση, την συγκέντρωση δηλαδή πληθυσμού και οικονομικών δραστηριοτήτων στα αστικά κέντρα. Με την πάροδο όμως του χρόνου, τόσο τα προβλήματα που δημιουργούνται εντός του αστικού ιστού (βλ. περιβαλλοντικό, κυκλοφοριακό), τα οποία πολλαπλασιάζονται με γοργούς ρυθμούς, όσο κι η στάθμη ζωής των κατοίκων που διαβιούν σε αυτά, η οποία αλλοιώνεται σιγά-σιγά, αναγκάζει μεγάλες αστικές μάζες να μετακινηθούν προς τον ευρύτερο προαστιακό χώρο. Έτσι μεγάλο ποσοστό του αστικού πυρήνα, κατευθύνεται προς τα προάστια. Το γεγονός αυτό οδηγεί πολλές επιχειρήσεις -κυρίως του τριτογενή τομέα- να χωροθετήσουν την παραγωγική τους δραστηριότητα στον προαστιακό χώρο, εκμεταλλευόμενες τις οικονομίες κλίμακας που συνεπάγεται η μετεγκατάσταση αυτή.

Στο σημείο αυτό ολοκληρώνεται το δεύτερο στάδιο του αστικού κύκλου (βλ. προαστιοποίηση) κι αρχίζει η φάση της αποαστικοποίησης, δηλαδή της συρρίκνωσης της οικονομικής δραστηριότητας στο κέντρο των πόλεων, γεγονός που οδηγεί στην κατάληψη του χώρου από παράνομες δραστηριότητες ή ομάδες (π.χ. άστεγοι, καταλειψίες). Τέλος η θεωρία του αστικού ή δημογραφικού κύκλου τελειώνει με την φάση της επαναστικοποίησης, δηλαδή της επανασυγκέντρωσης πληθυσμού στον αστικό πυρήνα.

Η εξέλιξη του φαινομένου του αστικού κύκλου έχει μεγάλη σημασία εκτός των άλλων στην χάραξη της περιφερειακής πολιτικής. Εξαιτίας του γεγονότος ότι οι αστικοί χώροι υποδοχής πληθυσμού (πόλεις) διαγράφουν την δική τους δυναμική, είναι απαραίτητο οι τοπικοί άρχοντες που θέλουν να κάνουν παρεμβάσεις (βλ. αναπλάσεις περιοχών) στον ευρύτερο χώρο να λαμβάνουν υπόψη τους την πορεία του



φαινομένου αυτού. Εξάλλου ο προγραμματισμός της ανάπτυξης σε περιφερειακό επίπεδο, πρέπει εκ των προτέρων να σχεδιάζεται με γνώμονα την εξέλιξη του δημογραφικού κύκλου, ούτως ώστε να σημειωθεί αειφόρος ανάπτυξη (sustainable development) στους χώρους και τομείς παρέμβασης.

Από μελέτες των τελευταίων ετών, έχει διαπιστωθεί ότι η Αθήνα έχει εξαντλήσει το στάδιο της προαστιοποίησης και βαδίζει σε μια μεταβατική φάση προς την αποαστικοποίηση. Ειδικότερα τώρα, οι πληθυσμιακές ανακατατάξεις, οι οποίες συνοδεύτηκαν από μια έξοδο του πληθυσμού προς τα προάστια τα τελευταία χρόνια, πιστεύεται ότι θα επηρεαστούν καταλυτικά από την κατασκευή μεγάλων έργων που με την σειρά τους θα αλλάξουν άρδην τόσο την αστική όσο και την προαστιακή υφή. Για παράδειγμα η ολοκλήρωση των εργασιών κατασκευής του νέου Αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος» σε συνδυασμό με την λειτουργία της «Αττικής Οδού», θα τονώσει την ζωή στα προάστια, διευκολύνοντας κατά πολύ τις καθημερινές μετακινήσεις του πληθυσμού προς τους χώρους εργασίας. Η εξέλιξη αυτή θα επιφέρει συν τοις άλλοις και αλλαγές στο χωροταξικό καθεστώς και ειδικότερα στις χρήσεις γης (αλλαγή γεωργικής γης σε βιομηχανική). Έτσι προσδοκείται ότι θα δημιουργηθούν νέοι οικισμοί έξω από τα αστικά όρια που θα συγκεντρώσουν στους κόλπους τους πλήθος οικονομικών λειτουργιών.

Μέσα σε αυτό το δυνητικό περιβάλλον που προδιαγράφεται έντονο μέσα στα επόμενα έτη, η περιοχή των Σπάτων δύναται να διαδραματίσει καταλυτικό ρόλο στις πιο πάνω εξελίξεις. Όπως εξετάσαμε και προηγουμένως τα Σπάτα, σημειώνουν μία δυναμική πληθυσμιακής και οικονομικής εξάπλωσης, η οποία οφείλεται κατά ένα μεγάλο ποσοστό στην κατασκευή του νέου αεροδρομίου. Αναφορικά με την δημογραφική εξέλιξη της περιοχής, ο δήμος των Σπάτων διέπεται από μια αυξητική τάση, η οποία αποκρυσταλλώνει τον ουσιαστικό ρόλο που έχει η περιοχή ως πόλος ανάπτυξης. Ειδικότερα τώρα έχει υπολογιστεί ότι ο πληθυσμός της ζώνης που απέχει 18-42 χλμ (βλ. Σπάτα) από την πρωτεύουσα αυξάνει με ρυθμό της τάξης του 37% κατά μέσο όρο, γεγονός που αναδεικνύει ακόμη περισσότερο το νέο δυναμικό χαρακτήρα των Σπάτων.

Αν κι η οικοδομική δραστηριότητα του δήμου δεν εμφανίζει ιδιαίτερη άνθηση, θα πρέπει να επισημάνουμε ότι η κατασκευή μεγάλων μονάδων (βλ. εργοστάσια, βιομηχανίες, τουριστικές μονάδες) που σχεδιάζεται να πραγματοποιηθούν κατά

στάδια μέσα στα επόμενα είκοσι έτη, πιστεύεται ότι θα προσδώσει κύρος και οικονομική ευμάρεια στην περιοχή. Οι θετικές για την περιοχή εξελίξεις, πυροδοτούνται από την ολοκλήρωση των εργασιών του νέου αεροδρομίου, το οποίο θα επιφέρει στον μακροχρόνιο ορίζοντα ανυπολόγιστα οφέλη στην οικονομία των Μεσογείων κι ειδικότερα των Σπάτων. Οι επενδύσεις που θα πραγματοποιηθούν μέσα στα επόμενα δέκα χρόνια τόσο από ελληνικά όσο και από ξένα κεφάλαια θα αλλάξουν τελείως το προφίλ της ευρύτερης περιοχής. Τα χέρσα οικόπεδα θα μετουσιωθούν σε ΒΙ.ΠΕ. και στην θέση των αγροικιών θα ορθωθούν ξενοδοχειακές μονάδες, οι οποίες θα εκμεταλλευτούν την γειτνίαση της περιοχής με την θάλασσα της Λούτσας. Τα Σπάτα θα απολέσουν τον παραδοσιακό-αγροτικό χαρακτήρα τους και θα μετεξελιχθούν σε έναν δυναμικό οικισμό με έντονα σημάδια αστικής εκμετάλλευσης.

Στο σημείο αυτό θα θέλαμε να τονίσουμε ότι το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» πλην των θετικών εξωτερικών οικονομιών που συνεπάγεται η λειτουργία του, επιφέρει και πλήθος εξωτερικών επιβαρύνσεων. Πιο συγκεκριμένα τώρα η ρύπανση του περιβάλλοντος σε συνδυασμό με την δημιουργία ασυμβίβαστων χρήσεων γης (βλ. βιομηχανία, τουρισμός), μπορεί να επιφέρει σημαντικές επιπτώσεις στο αναπτυξιακό προφίλ (image) της περιοχής. Επίσης η εγκατάλειψη των παραγωγικών δραστηριοτήτων του πρωτογενούς τομέα κι η ολοένα και αυξανόμενη αστικοποίηση θα επισύρουν πολλά και σημαντικά προβλήματα στην δομή της τοπικής οικονομίας.

Για την ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιβαρύνσεων και την μεγιστοποίηση των τοπικών πλεονεκτημάτων που θα επιφέρει μελλοντικά η λειτουργία του νέου αεροδρομίου, είναι απαραίτητο να σχεδιασθεί η κατάλληλη περιφερειακή πολιτική, η οποία θα συνίσταται στην λήψη δέσμης μέτρων για την ορθολογική αξιοποίηση των χωρικών πλεονεκτημάτων. Ειδικότερα τώρα μέσα στο πλαίσιο του σχεδιασμού, είναι εφικτό να δημιουργηθούν Επιχειρηματικά Πάρκα (βλ. Τεχνολογικά πάρκα, Βιοτεχνικά κ.λ.π) τα οποία με την σειρά τους θα συμβάλλουν αφενός μεν στην προστασία του περιβάλλοντος και αφετέρου στον εκσυγχρονισμό κι ενσωμάτωση της νέας τεχνολογίας και την ενίσχυση της τοπικής δράσης. Η λειτουργία τέτοιων αναπτυξιακών μονάδων πιστεύεται ότι θα επιφέρει ουσιαστικές αλλαγές στην οργάνωση του χώρου και στον ορθολογικό προσδιορισμό του καθεστώτος της γης.

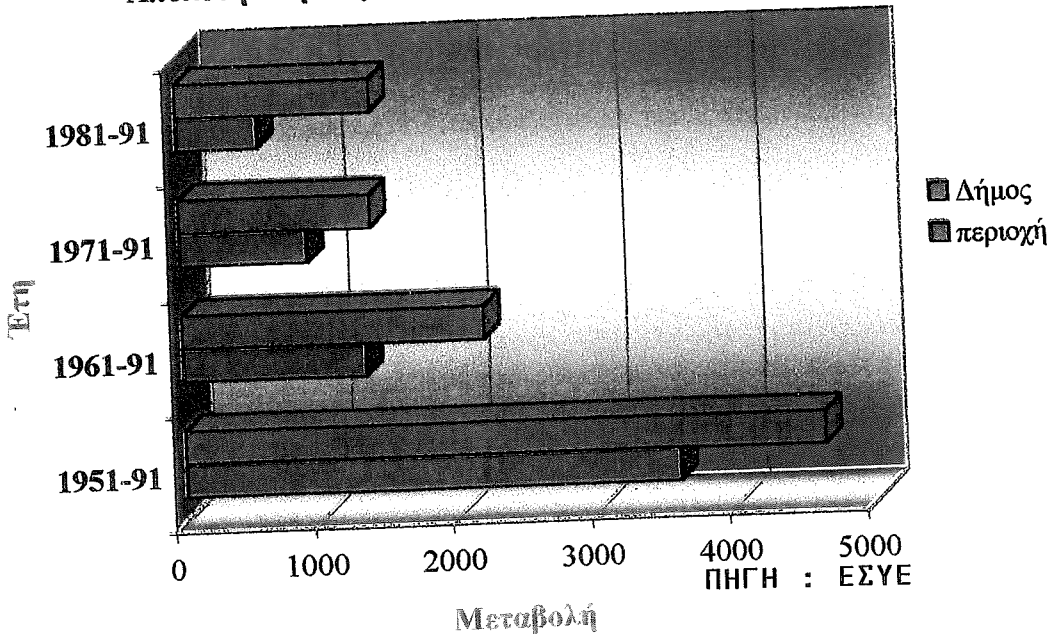
Τέλος η συνδυασμένη αυτή δράση θα προσφέρει τα απαραίτητα κίνητρα για την προσέλκυση επενδύσεων στον ευρύτερο χώρο των Σπάτων.

Ένα άλλο μέτρο που μπορεί να αποδώσει αξιόλογους καρπούς, είναι κι η προώθηση των διαδικασιών της τοπικής ανάπτυξης. Η τελευταία, η οποία αποτελεί ένα από τα σύγχρονα μέσα περιφερειακής πολιτικής, συνίσταται στην ανάδειξη των διαδικασιών ενδογενούς μεγέθυνσης και των τοπικών πλεονεκτημάτων (φυσικοί πόροι, εργατικό δυναμικό) της περιοχής. Για να επιτευχθούν όμως υψηλοί ρυθμοί τοπικής ανάπτυξης, απαιτείται σωστή οργάνωση του δικτύου υποδομών (βλ. μεταφορές, τηλεπικοινωνίες) στην βάση εκτεταμένων παρεμβάσεων σε τομείς όπως η κατοικία ή ο πρωτογενής τομέας. Επίσης η διαμόρφωση πολιτικής προστασίας του περιβάλλοντα χώρου (διατήρηση οικολογικής ισορροπίας) πρέπει να αποτελεί μονόδρομο στην προσπάθεια για μια ολοκληρωμένη επέμβαση του κράτους και των τοπικών αρχόντων στην προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης.

Η περιοχή των Σπάτων, δύναται να διαδραματίσει σημαντικό οικονομικό, κοινωνικό και πολιτιστικό ρόλο τα επόμενα χρόνια. Η έναρξη της λειτουργίας του αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος» σε συνδυασμό με άλλα μικρότερης σημασίας έργα, υπολογίζεται ότι θα αναδείξουν την σημασία της περιοχής στο σύγχρονο αστικό τοπίο. Τα μεγάλα οικονομικά οφέλη που θα αποκομίσουν οι κάτοικοι των Σπάτων, τα οποία προσμετρούνται σε θέσεις απασχόλησης κι ανάπτυξης του τομέα των υπηρεσιών, πρέπει να συσχετιστούν με τις οικονομικές επιβαρύνσεις που θα επιφέρει η λειτουργία του αεροδρομίου στον μακροχρόνιο ορίζοντα. Γι' αυτό το σκοπό, απαιτείται εγρήγορση και δραστηριοποίηση τόσο από μέρους του ιδιωτικού τομέα όσο και από μέρους των τοπικών παραγόντων (βλ. Ο.Τ.Α., νομαρχιακή αυτοδιοίκηση), ούτως ώστε να σημειωθεί μία αυτοφυής ανάπτυξη σε όλα τα χωρικά επίπεδα.

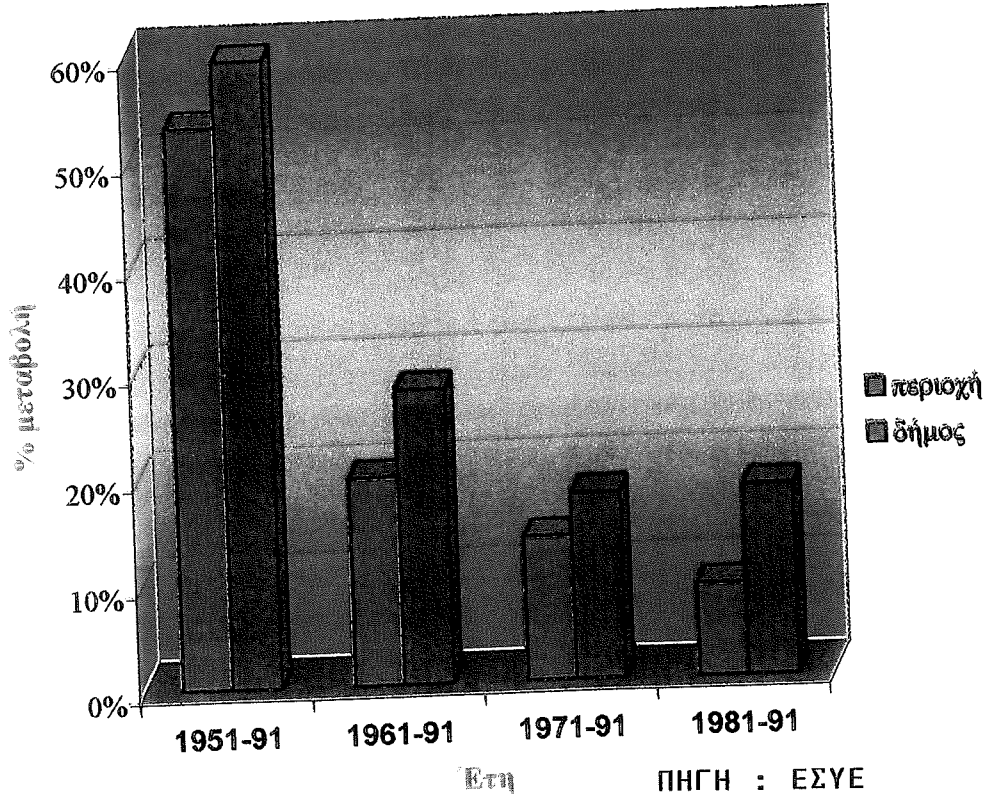
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ : 5

Απόλυτη πληθυσμιακή μεταβολή για δήμο και περιοχή



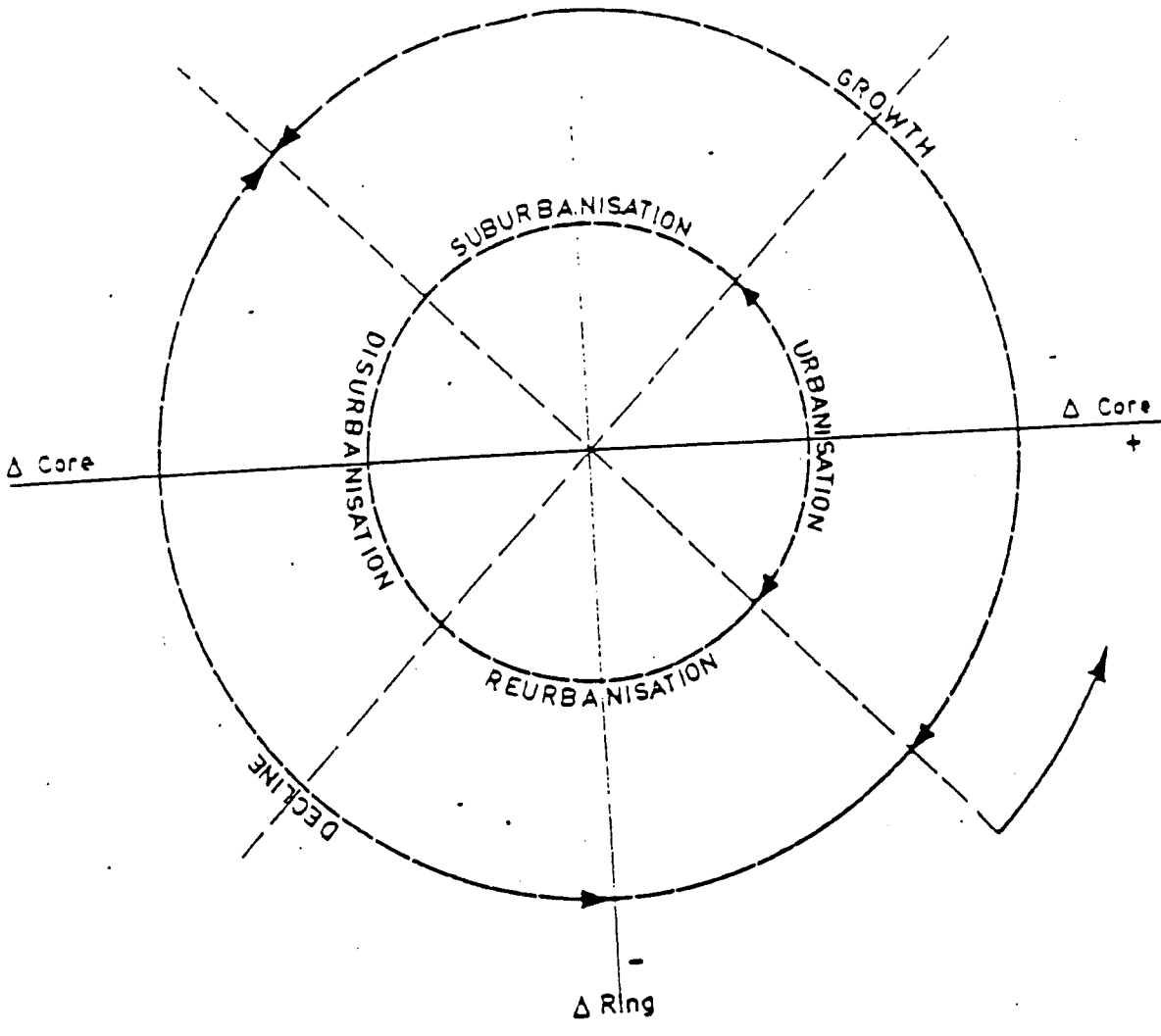
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ : 6

Ποσοστιαία πληθυσμιακή μεταβολή δήμου και περιοχής

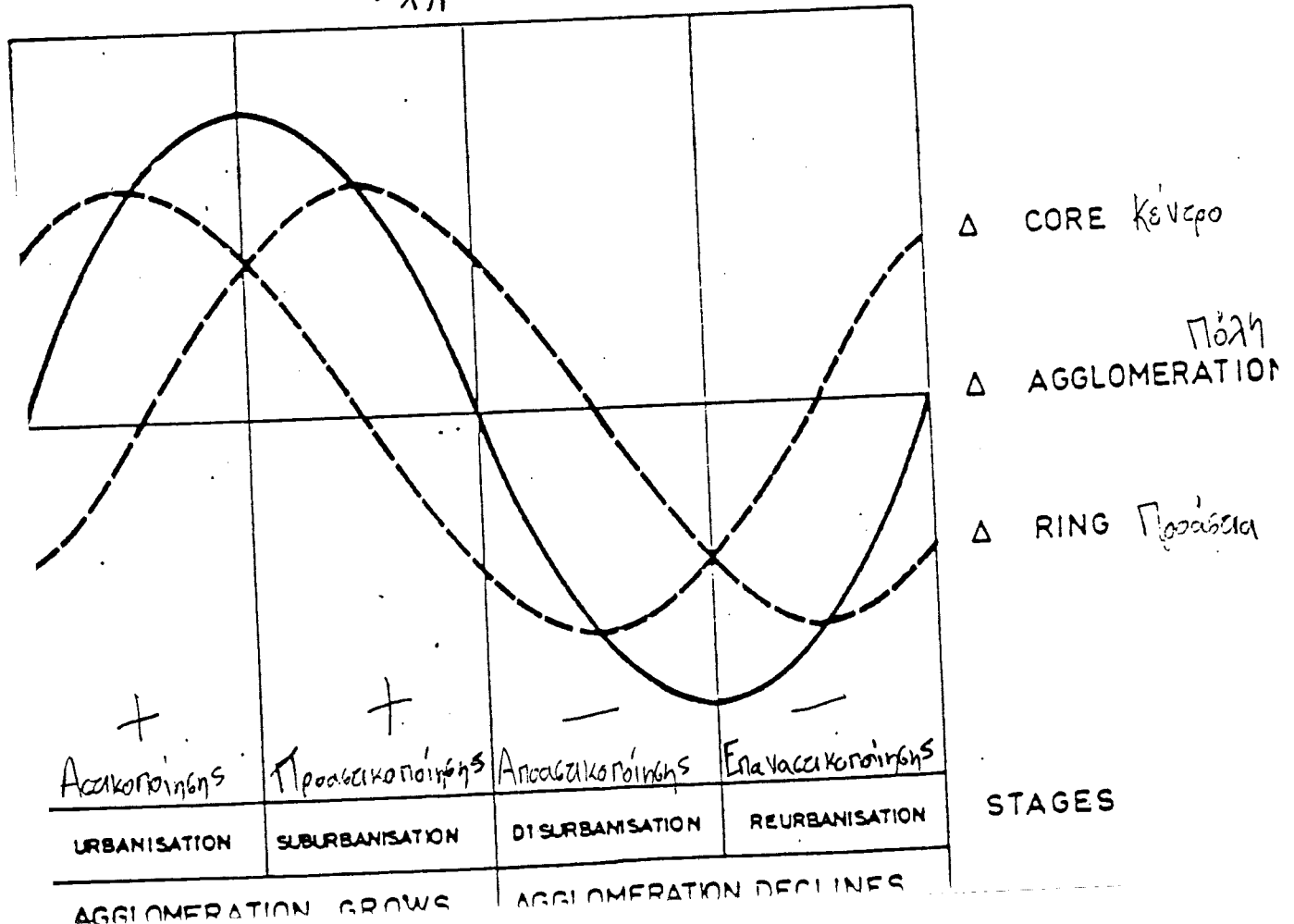


**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ**

Σχήμα 1.2



Σχήμα 1.2.



ΚΑΛΑΝΔΡΙΟΥ	326	144	49	28	0	38	9	9	48	1
ΚΟΛΑΡΓΟΥ	56	15	12	6	1	9	0	1	11	1
ΨΥΧΙΚΟΥ	66	19	18	6	1	9	1	1	10	1
ΓΕΡΑΚΑ	245	167	22	2	0	12	1	5	34	2
ΕΚΑΛΗΣ	34	10	1	2	0	9	0	1	11	0
ΛΥΚΟΒΡΥΣΣΕΩΣ	50	20	9	2	0	2	2	2	12	1
ΝΕΑΣ ΠΕΝΤΕΛΗΣ	52	21	10	0	0	4	2	0	15	0
ΠΕΝΤΕΛΗΣ	27	12	3	2	0	2	1	0	7	0
ΑΥΛΩΝΟΣ	29	11	6	3	0	1	0	0	7	1
ΑΧΑΡΝΩΝ	426	195	71	2	0	22	6	20	110	0
ΚΕΡΑΤΕΑΣ	93	46	17	10	0	0	1	1	17	1
ΚΡΩΠΙΑΣ	217	98	37	14	0	6	5	12	45	0

Γεωγραφικό Διαμέρισμα, Νομός. | | | | | | | | | | |

Δήμος ή Κοινότητα | ΣΥΝΟΛΟ | Νέες | Προσθήκες | Επισκευές | Αναπαλ- | Κατεδα- | Περιτοι- | Νοί  
 | Οικοδομές | | λαιώσεις | φήσεις | χήσεις | ποιήσεις | ρήσεις | ποιήσεις |

ΝΕΑΣ ΜΑΚΡΗΣ	159	80	27	12	0	5	1	7	25	2
ΠΑΙΑΝΙΑΣ	78	26	27	5	0	4	1	2	11	2
ΤΑΛΛΗΝΗΣ	197	90	27	5	0	6	2	5	61	1
ΣΠΑΤΩΝ-ΛΟΥΤΣΑΣ	44	25	10	2	0	5	0	1	1	0
ΑΓΙΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ	8	6	1	0	0	0	0	0	1	0
ΑΓΙΟΥ ΣΤΕΦΑΝΟΥ	89	32	10	4	1	8	1	2	31	0
ΑΝΑΒΥΣΣΟΥ	47	17	5	1	0	0	1	0	22	1

ΠΙΝΑΚΑΣ 25. Είδος Οικοδομικών Αδειών κατά γεωγραφικό διαμέρισμα, νομό, δήμο ή κοινότητα

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 97

| ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΔΕΙΩΝ ΚΑΤΑ ΕΙΔΟΣ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΗΣ ΑΔΕ





ΕΤΟΣ 1 9 9 5

ΠΙΚΡΑ/ΚΕΙ ΑΔΕΙΕΣ ΠΟΥ ΕΚΔΩΘΑΝ ΓΙΑ ΝΕΟΝ ΟΙΚΟΔΟΜΩΝ\*

ΠΡΟΪΘΗΚΟΝ\*

ΚΑΤΟΙΚΙΟΝ\*

ΙΜΕ ΔΟΜΑ/Α

ΑΡΙΘΜΟΙ ΟΙΚ/ΚΟΝ ΑΔΕΙΩΝ

ΣΥΝΟΛΟ ΑΡΙΘΜΟΙ ΟΙΚ/ΚΟΝ ΑΔΕΙΩΝ

ΠΡΟΣΘΗΚΕΣ ΕΠΙΣΕΠΙΠΕΡΙΤΙ ΚΑΤΕ

ΠΡΟΣΘΗΚΕΣ ΕΠΙΣΕΠΙΠΕΡΙΤΙ ΚΑΤΕ

ΑΡΙΘΜΟΡΟΦΟΙ: ΟΙΚΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΡΟΦΟΙ: ΟΙΚΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΡΟΦΟΙ: ΟΙΚΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΡΟΦΟΙ: ΟΙΚΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΡΟΦΟΙ: ΟΙΚΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΡΟΦΟΙ: ΟΙΚΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΡΟΦΟΙ: ΟΙΚΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΡΟΦΟΙ: ΟΙΚΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΡΟΦΟΙ: ΟΙΚΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΡΟΦΟΙ: ΟΙΚΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΡΟΦΟΙ: ΟΙΚΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΡΟΦΟΙ: ΟΙΚΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΡΟΦΟΙ: ΟΙΚΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΡΟΦΟΙ: ΟΙΚΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΡΟΦΟΙ: ΟΙΚΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΡΟΦΟΙ: ΟΙΚΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΡΟΦΟΙ: ΟΙΚΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΡΟΦΟΙ: ΟΙΚΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΡΟΦΟΙ: ΟΙΚΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΡΟΦΟΙ: ΟΙΚΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΡΟΦΟΙ: ΟΙΚΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΡΟΦΟΙ: ΟΙΚΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΡΟΦΟΙ: ΟΙΚΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΡΟΦΟΙ: ΟΙΚΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΡΟΦΟΙ: ΟΙΚΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΡΟΦΟΙ: ΟΙΚΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΡΟΦΟΙ: ΟΙΚΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΡΟΦΟΙ: ΟΙΚΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΡΟΦΟΙ: ΟΙΚΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΡΟΦΟΙ: ΟΙΚΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΡΟΦΟΙ: ΟΙΚΟΣ

ΑΡΙΘΜΟΡΟΦΟΙ: ΟΙΚΟΣ

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΔΙΑΜΕ/ΣΙΜΑ ΚΑΙ ΗΜΕΡΙ

ΔΗΜΟΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ

ΑΧΑΪΟΝ

ΚΕΡΑΤΕΑΣ

ΚΡΟΤΙΑΣ

ΛΑΜΠΡΟΤΙΚΗΣ

ΜΑΡΟΠΟΥΛΟΥ ΑΕΓΙΟΥ ΠΑΛΑΙ

ΠΑΙΔΙΑΣ

ΣΥΛΛΟΓΟ-ΑΔΥΤΤΕ

ΑΓΙΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ

ΑΓΙΟΥ ΣΤΕΦΑΝΟΥ

ΑΝΑΒΥΣΣΟΥ

ΑΝΘΟΥΣΗΣ

ΑΝΟΙΞΕΩΣ

ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ (ΛΟΥΙΣΣΕ)

ΑΥΑΘΝΟΣ

ΑΦΙΔΩΝ

ΒΑΡΝΑΒΑ

ΓΕΡΑΚΑ

ΓΛΥΚΟΝ ΜΕΘΟΝ

ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟΥ

ΑΙΟΝΙΔΙΟΥ

ΔΡΟΣΙΑΣ

ΟΡΑΚΟΜΑΚΕΔΩΝ

ΚΑΛΑΜΟΥ

ΚΑΛΥΔΙΟΝ ΘΟΡΙΚΟΥ

ΚΑΠΑΝΑΡΙΤΙΔΟΥ

ΚΟΥΒΑΡΑ

ΚΡΥΟΝΕΡΙΔΙΟΥ

ΜΑΛΑΚΑΤΗΣ

ΜΑΡΑΘΩΝΟΣ

ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΥ ΘΡΟΠΟΥ

ΠΙΔΑΣ

ΝΕΑΣ ΜΑΚΡΗΣ

ΝΕΟΝ ΠΑΛΑΤΙΟΝ

ΠΑΛΑΤΙΑΣ ΘΕΚΑΙΑΣ

ΠΑΛΑΡΗΣ

ΠΕΡΕΜΒΙΟΥ

ΠΟΥΔΕΜΑΡΙΟΥ

ΡΕΘΙΝΗΣ

ΣΑΡΟΝΙΑΔΙ

ΣΚΑΛΑΣ ΘΡΟΠΟΥ

ΣΙΔΑΜΙΑΣ

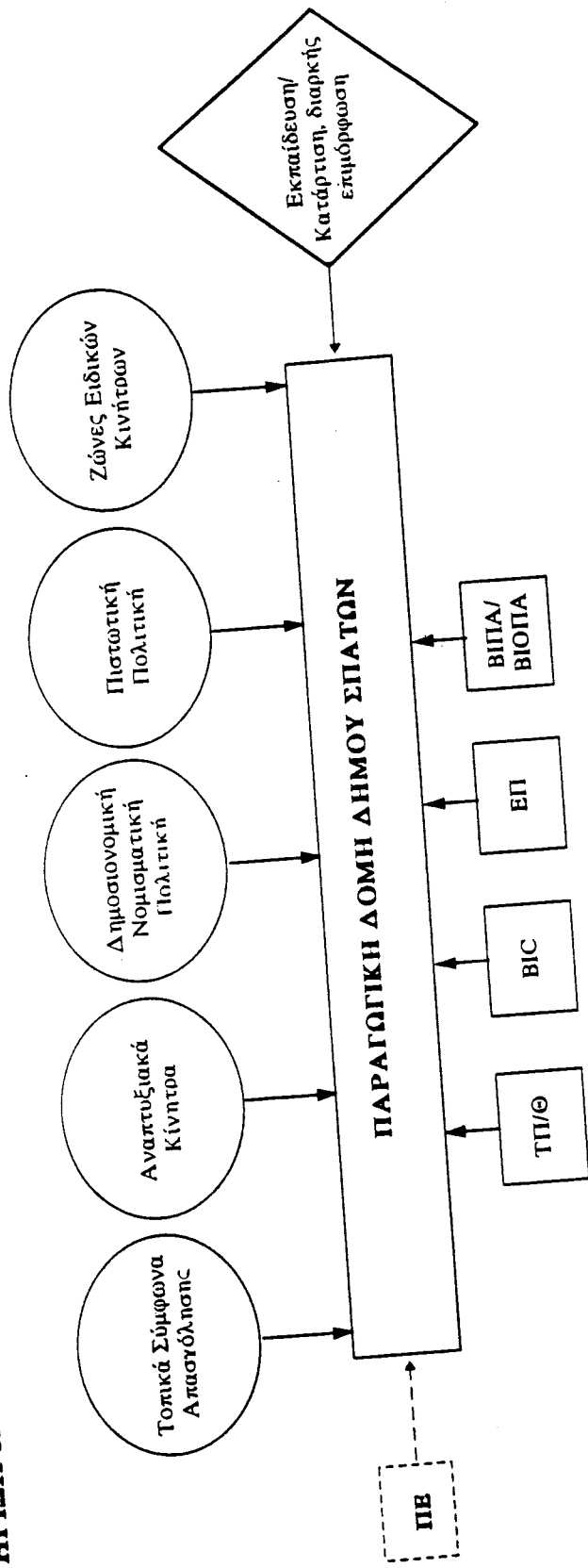
ΣΥΛΛΟΓΟ

ΟΡΟΠΟΥ

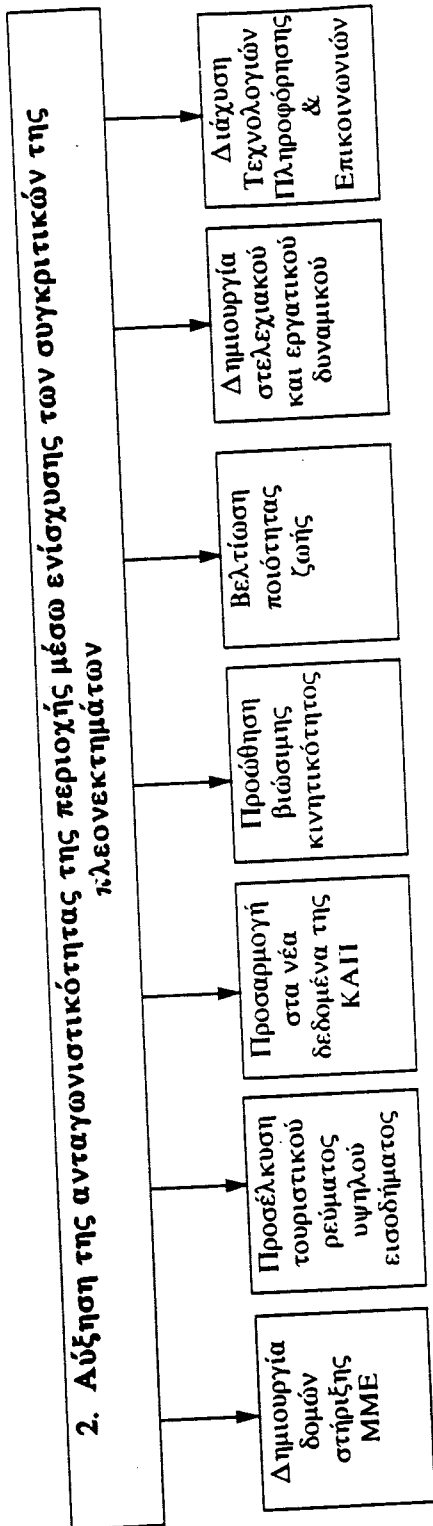
ΑΤΤΙΚΗΣ (ΥΠΟΔΙΟΝ)

Ι. ΠΕΡΙΛΟΦΕΙΑ ΠΡΟΤΕΥΟΥΣΗΣ

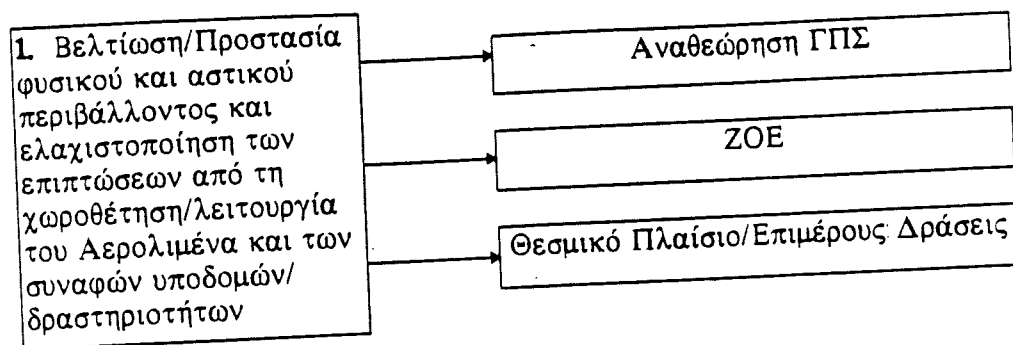
# ΣΤΗΡΙΞΗ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΗΣ ΔΟΜΗΣ/ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΣΠΑΤΩΝ



- ΤΠ/Θ** : Τεχνολογικό Πάρκο/Θερμοκοιτίδα
- ΒΙC** : Κέντρο Καινοτομίας
- ΕΠ** : Επιχειρησιακό Πάρκο
- ΠΕ** : Πάρκο Ερεύνης
- ΒΙΠΑ/ΒΙΟΠΑ** : Βιομηχανικό/Βιοτεχνικό Πάρκο



# ΑΞΟΝΕΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ ΣΤΟΧΩΝ

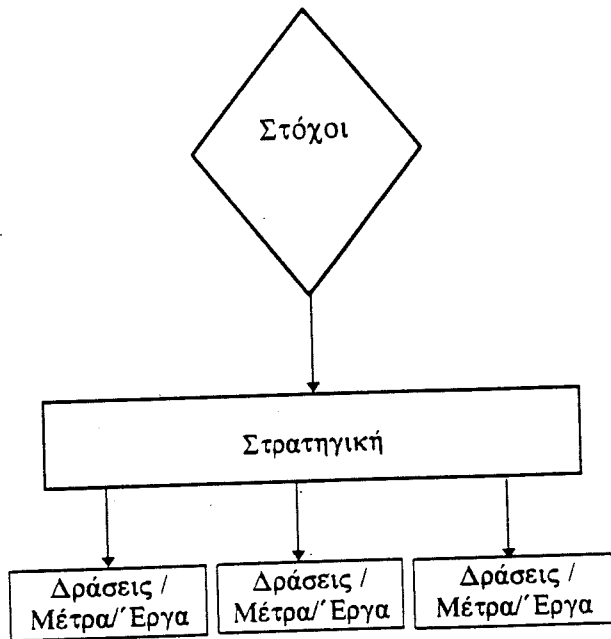


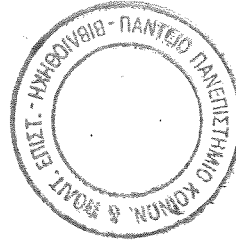
## ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ

Βελτίωση/Προστασία φυσικού και αστικού περιβάλλοντος και ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων από τη χωροθέτηση/λειτουργία του Αερολιμένα και των συναφών υποδομών/δραστηριοτήτων

Αύξηση της ανταγωνιστικότητας της περιοχής μέσω ενίσχυσης των συγκριτικών της πλεονεκτημάτων

**ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ  
ΣΥΝΑΦΩΝ ΕΝΕΡΓΕΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ  
ΔΗΜΟΥ ΣΠΑΤΩΝ**





## 5.3. ΠΕΡΙΟΧΗ ΓΛΥΚΩΝ ΝΕΡΩΝ

### 5.3.1. Φυσιογνωμία Περιοχής

Τα Γλυκά Νερά ανήκουν στη Νομαρχία Ανατολικής Αττικής. Εμφανίζονται ως κοινότητα στα στατιστικά στοιχεία της ΕΣΥΕ το 1971, και γίνονται Δήμος στις αρχές του 1995. Παρακάτω κάνουμε μια αναφορά στο φυσικό περιβάλλον, στις χρήσεις γης, στα δημογραφικά, οικονομικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά καθώς και στα βασικά έργα υποδομής του Δήμου.

#### Α. Φυσικό περιβάλλον

Ο Δήμος Γλυκών Νερών βρίσκεται στις βορειοανατολικές παρυφές του Υμηττού. Συνορεύει προς βορρά με το Δήμο Γέρακα, προς το νότο με το Δήμο Παιανίας και δυτικά και μέσω Υμηττού με τους Δήμους Χολαργού και Αγίας Παρασκευής. Η έκταση του Δήμου είναι περίπου 9000 στρέμματα.

Το κλίμα της περιοχής ανήκει στον ημίξηρο μεσογειακό τύπο (ήπιο). Στο γεγονός ότι η περιοχή στερείται δικτύου αποχέτευσης αλλά και λόγω του ότι ο υπόγειος υδροφόρος είναι πολύ ψηλά, ολόκληρος ο υδροφόρος ορίζοντας είναι μολυσμένος από τα βιομηχανικά-βιοτεχνικά ή και οικιακά λύματα.

Στον Υμηττό υπάρχουν τα ακόλουθα οικοσυστήματα δασοπευκών, θαμνώνες και φρύγανα, ρέματα με υγρόφιλη βλάστηση, βάραθρα που παρουσιάζουν αρχαιολογικό και βιολογικό ενδιαφέρον και αξιόλογο διάκοσμο, όπου ζουν διάφορα είδη ζώων και πουλιών. Από πλευρά αρχαιολογικού ενδιαφέροντος ιδιαίτερα η περιοχή του Φούρεσι παρουσιάζει αξιόλογα μνημεία ευρήματα.

## **B. Χρήσεις γης.**

Στο διάστημα των τελευταίων 30 – 40 ετών, η ανάπτυξη στην πεδιάδα των Μεσογείων και κυρίως στα Γλυκά Νερά διαμόρφωσε ένα πρότυπο εξέλιξης του χώρου, με κύρια χαρακτηριστικά:

Τη μετατροπή εκτεταμένων περιοχών δασικής ή γεωργικής γης σε οικιστικές περιοχές πρώτης και δεύτερης κατοικίας.

Την αυθαίρετη κατάτμηση της γης και την επίσης αυθαίρετη δόμηση κατοικιών, χαμηλής στην πλειοψηφία ποιότητας.

Την αυθαίρετη υπέρβαση ως προς τον όγκο και τις επιτρεπόμενες χρήσεις των νομίμως εκδοθεισών οικοδομικών αδειών.

Την αυθαίρετη αλλαγή των προβλεπόμενων χρήσεων γης και τη μετατροπή της γεωργικής κυρίως γης σε γη για χρήσεις εμπορικές, βιοτεχνικές, βιομηχανικές, αποθηκών κλπ.

Τη σημαντική υστέρηση σε αναγκαία δίκτυα υποδομής, αποτέλεσμα της απουσίας σχεδιασμού, αλλά και του εν λόγω προτύπου εξέλιξης του χώρου.

Τα σπουδαιότερα προβλήματα της περιοχής των Γλυκών Νερών είναι η παντελή έλλειψη δικτύου αποχέτευσης των ακαθάρτων και απόληξης αυτών σ' ένα ολοκληρωμένο σύστημα βιολογικής επεξεργασίας λυμάτων.

Ο Δήμος είναι σε όλη σχεδόν την έκταση χώρος υποδομής των ομβρίων υδάτων από την Πεντέλη και κυρίως από τον Υμηττό μιας και είναι κυρίως από την βορειοανατολική πλευρά του. Οι αγωγοί ομβρίων υδάτων δεν επαρκούν τους χειμερινούς μήνες και τα νερά του Υμηττού κατεβαίνουν σαν χείμαρροι και διασχίζουν τα Γλυκά Νερά καταλήγοντας στη λεωφόρο Λαυρίου.

Το 30% περίπου των οδών είναι χωματόδρομοι με αποτέλεσμα τους χειμερινούς μήνες η πόλη να γεμίζει με λάσπη. Τα υπάρχοντα φυσικά ρέματα είναι διαμορφωμένα κατά 70% και παραμένει το ρέμα του Μιχούλι το οποίο έχει μπασωθεί και χρειάζεται όσο το δυνατό πιο σύντομη διάνοιξη και διαμόρφωση. Το υπάρχον σχέδιο της πόλης έγινε προ εικοσιπενταετίας περίπου και πριν το νόμο 1337 με αποτέλεσμα το μη αποχαρακτηρισμό των κοινοχρήστων χώρων (χώροι αναψυχής κτλ) που προβλέπονται λόγω της κακής οικονομικής κατάστασης του Δήμου. Σημειώνουμε και πάλι ότι μέχρι τα τέλη του 1994 τα Γλυκά Νερά ήταν κοινότητα.

Ιδιαίτερα λόγω του αεροδρομίου των Σπάτων, χρειάζονται νέες χωροταξικές ρυθμίσεις και κοινωνικές υποδομές. Είναι απαραίτητο ακόμα, να δοθεί έμφαση στο περιβάλλον και την προστασία του. Ο Υμηττός χρειάζεται φροντίδα για να παραμείνει πνεύμονας πρασίνου, αφού είναι ίσως το μοναδικό δάσος στην Αττική που παραμένει και κινδυνεύει άμεσα από πυρκαγιές. Το οδικό δίκτυο είναι ανεπαρκές και παρά την προγραμματιζόμενη κατασκευή μεγάλων έργων υπερτοπικής εμβέλειας κρίνεται απαραίτητη η επέκταση και βελτίωσή του.



Όλο το παραπάνω το πλέγμα υπαγορεύει και την ανάγκη εξασφάλισης ενός αξιοπρεπούς επιπέδου ζωής σε όλο το κοινωνικό και οικονομικό πλαίσιο. Αυτό μπορεί να διασφαλιστεί μεταξύ άλλων με τη δημιουργία, προστασία και διαφύλαξη χώρων αναψυχής υπερτοπικού χαρακτήρα, όπως είναι ο λόφος του Φούρεσι, και αρκετό δάσος φυσικού κάλλους (χλωρίδα και πανίδα) που βρίσκεται στους πρόποδες του Υμηττού. Ιδιαίτερη μέριμνα πρέπει να αποδοθεί για τα αρχαιολογικά μυκηναϊκά μνημεία.

Σημαντικές παρεμβάσεις έχουν γίνει τα τελευταία τέσσερα χρόνια στην πολεοδομία (επέκταση του σχεδίου της πόλης), στις αθλητικές εγκαταστάσεις, στην αντιπλημμυρική προστασία (διαμόρφωση και κλείσιμο δύο ρεμάτων) και στην οδοποιία (ασφαλτόστρωση δρόμων).

Στη συνέχεια εξετάζουμε την κατανομή των εκτάσεων του Δήμου στις βασικές κατηγορίες χρήσεις γης (σε χιλιάδες στρέμματα) για την περίοδο 1971-1991.

ΓΛΥΚΑ ΝΕΡΑ	1971	1981	1991
ΣΥΝΟΛΟ ΕΚΤΑΣΕΩΝ	5	9.3	9.3
ΚΑΛΛΙΕΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΓΡΑΝΑΠΑΥΣΕΙΣ	1.2	0.5	0.4
ΔΗΜΟΤΙΚΟΙ ΒΟΣΚΟΤΟΠΟΙ	1.9	1	1
ΙΔΙΩΤΙΚΟΙ ΚΑΙ ΑΛΛΟΙ ΒΟΣΚΟΤΟΠΟΙ	0	0	0
ΔΑΣΗ	0.8	4.7	4.5
ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΝΕΡΑ	0	0	0
ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΟΙΚΙΣΜΩΝ (ΚΤΙΡΙΑ, ΔΡΟΜΟΙ ΚΤΛ)	1.2	3.1	3.4
ΑΛΛΕΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ	0	0	0

ΠΗΓΗ : ΤΑΠ ΓΛ. ΝΕΡΩΝ

Με βάση τα παραπάνω στοιχεία της ΕΣΥΕ παρατηρούμε ότι οι εκτάσεις των οικισμών αυξάνονται κάθε δεκαετία. Ιδιαίτερα τη δεκαετία 1971-1981 η ποσοστιαία αύξηση των εκτάσεων των οικισμών ήταν περίπου ίση με 160% ενώ και τη δεκαετία 1981-1991 έχουμε αύξηση αυτών αλλά με ρυθμό μόλις 9.5%

Επίσης παρατηρούμε ότι οι δημοτικοί βοσκότοποι (κοινοτικοί τότε) μειώθηκαν τη δεκαετία 1971-1981 κατά 47% περίπου, ενώ τη δεκαετία 1981-1991 παρέμειναν σταθεροί. Τα δάση κατά τη δεκαετία 1971-1981 αυξήθηκαν κατά 485% περίπου και αυτό συμβαίνει λόγω της αύξησης της συνολικής έκτασης των Γλυκών Νερών από 5 χιλιάδες στρέμματα το 1971 σε 9.3 χιλιάδες στρέμματα το 1981. Αντιθέτως κατά τη δεκαετία 1981-1991 οι δασικές εκτάσεις μειώθηκαν κατά 4% προφανώς λόγω των πυρκαγιών και της αυθαίρετης δόμησης.

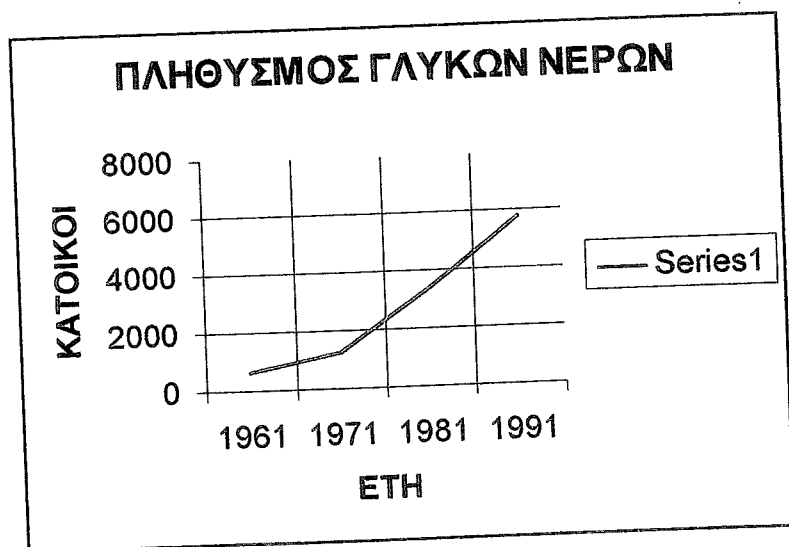
Άλλο πολύ σημαντικό χαρακτηριστικό του παραπάνω πίνακα είναι οι συνεχώς μειούμενες καλλιεργήσιμες εκτάσεις. Το 1971 αυτές ήταν 1.9 χιλιάδες στρέμματα, το 1981 0.5 χιλιάδες στρέμματα και το 1991 0.4 χιλιάδες στρέμματα. Ειδικά τη δεκαετία 1971-1981 οι καλλιεργούμενες εκτάσεις και

αγραναπαύσεις μειώθηκαν κατά 58%. Αυτό οφείλεται κυρίως λόγω της μεταστροφής πολλών ανθρώπων στον τριτογενή τομέα, αλλά και λόγω της βελτίωσης της τεχνολογίας.

Τέλος παρατηρούμε ότι κατά τα έτη 1971-1991 δεν υπάρχουν καθόλου ιδιωτικοί βοσκότοποι καθώς και εκτάσεις καλυπτόμενες από νερά. Όλοι οι βοσκότοποι ανήκουν στο Δήμο.

### Γ. Δημογραφικά χαρακτηριστικά.

Ο πληθυσμός των Γλυκών Νερών σύμφωνα με τα στοιχεία που υπάρχουν το 1971 ήταν 1233 κάτοικοι, το 1981 ήταν 3547 κάτοικοι και το 1991 5966. Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΣΥΕ ο πληθυσμός των Γλυκών Νερών ήταν 624 κάτοικοι το 1961, 1232 το 1971 3406 το 1981 και 5813 το 1991. Το 2001 εκτιμάται ότι ο πληθυσμός θα τριπλασιαστεί, δηλαδή θα φτάσει τους 15000 κατοίκους, που σημαίνει ότι εδώ παρουσιάστηκε μια από τις πιο έντονες αυξητικές δημογραφικές τάσεις σε πανελλαδική κλίμακα. Ο πληθυσμός παρουσιάζεται διαγραμματικά στο σχήμα 2. Εκτενέστερη ανάλυση για τα πληθυσμιακά χαρακτηριστικά θα κάνουμε στο επόμενο κεφάλαιο.



ΣΧΗΜΑ 1

Στη συνέχεια θα υπολογίσουμε κάποιους δημογραφικούς δείκτες για το έτος 1991. Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στον επόμενο πίνακα.

Η Δομή του Πληθυσμού: Γλυκών Νερών, 1991

ΗΛΙΚΙΑ	ΑΝΔΡΕΣ %	ΓΥΝΑΙΚΕΣ %	ΣΥΝΟΛΟ %	ΔΕΙΚ.ΑΝΑΛ.ΦΥΛΩΝ
0-14	604 51.7	564 48.3	1168 100.0	107.1
%	21.3	18.9	20.1	
15-64	1952 48.9	2039 51.1	3991 100.0	95.7
%	69.0	68.4	68.7	
65+	274 41.9	380 58.1	654 100.0	72.1
%	9.7	12.7	11.2	
ΣΥΝΟΛΟ	2830 48.7	2983 51.3	5813 100.0	94.9
%	100.0	100.0	100.0	
ΔΕΙΚΤΗΣ ΓΗΡΑΝΣΗΣ	45.4	67.4	56	
ΔΕΙΚΤΗΣ ΕΞΑΡΤΗΣΗΣ			45.7	

ΠΗΓΗ : ΤΑΠ ΔΗΜΟΥ

ΓΛΥΚΩΝ ΝΕΡΩΝ

όπου:

- Δείκτης γήρανσης:  $(N_{65+} / N_{0-14}) \times 100$
- Δείκτης αναλογίας φύλων:  $(\text{Αριθμός ανδρών} / \text{Αριθμός γυναικών}) \times 100$
- Δείκτης εξάρτησης:  $(N_{0-14}) + (N_{65+}) / (N_{15-64}) \times 100$

Από τον υπολογισμό του δείκτη γήρανσης προκύπτει ότι κατά το έτος 1991 σε 100 παιδιά αντιστοιχούσαν 56 ηλικιωμένοι. Ο αριθμός αυτός είναι σχετικά καλός αν αναλογιστούμε ότι ο συνολικός δείκτης γήρανσης στην Ελλάδα το 1991 ήταν 77.3 και στην ΕΟΚ 79.4.

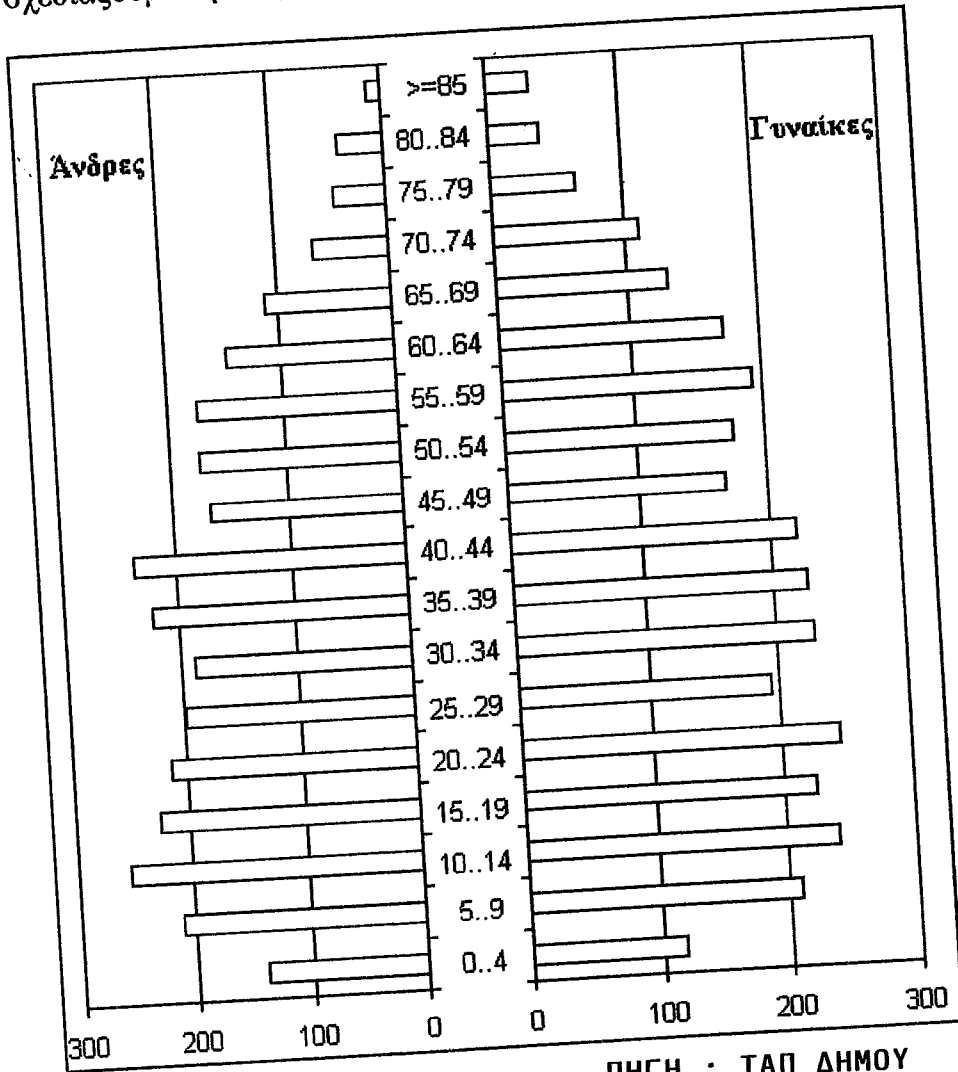
Ο δείκτης αναλογίας φύλων, σαν αποτέλεσμα της μεγαλύτερης διάρκειας ζωής των γυναικών σε σχέση με τους άνδρες και των περισσότερων γεννήσεων αγοριών, μειώνεται καθώς προχωράμε από τις μικρότερες στις μεγαλύτερες ηλικίες. Πράγματι ενώ για την ηλικιακή ομάδα 0-14 αντιστοιχούσαν 107.1 αγόρια σε 100 κορίτσια, η αναλογία αυτή αντιστρέφεται προοδευτικά για να φθάσει στην ηλικιακή κατηγορία των 65 και άνω στην αντιστοιχία 105.1 γυναίκες σε 100 άνδρες.

Το πρόβλημα της γήρανσης του πληθυσμού έχει άμεση επίπτωση στο δείκτη εξάρτησης που υποδηλώνει ότι κατά το ίδιο έτος σε 100 άτομα εργάσιμης ηλικίας αντιστοιχούν 45.7 άτομα που χαρακτηρίζονται ως οικονομικά εξαρτώμενα (ηλικιωμένοι και παιδιά). Ο ίδιος δείκτης σε Ελλάδα και Ευρώπη είναι ελαφρά υψηλότερος, 48.5. Οι ρίζες του όλου προβλήματος βρίσκονται στο φαινόμενο της συνεχούς και θεαματικής μείωσης της γεννητικότητας και της θνησιμότητας και η οποία έχει άμεσο αντίκτυπο στην ηλικιακή δομή του πληθυσμού.

Συνεχίζοντας υπολογίζουμε το δείκτη αναπλήρωσης, ο οποίος είναι ίσος με 155.5, πράγμα που σημαίνει ότι 155.5 παιδιά της ηλικίας 10-14 ετών αντιστοιχούν σε 100 ηλικιωμένους της ηλικίας 60-64 ετών. Ο δείκτης αναπλήρωσης υπολογίζεται από τον τύπο:

- Δείκτης αναπλήρωσης:  $(N_{10-14}) / (N_{60-64}) \times 100$

Προχωρώντας την ανάλυσή μας για τα δημογραφικά χαρακτηριστικά σχεδιάζουμε την πυραμίδα ηλικιών του πληθυσμού για τη χρονιά 1991.



Οι πυραμίδες ηλικιών του πληθυσμού δείχνουν με παραστατικό τρόπο την ηλικιακή και κατά φύλο σύνθεση καθώς και την εξελικτική πορεία της γήρανσης του πληθυσμού. Από το γενικό σχήμα μιας πυραμίδας μπορεί κανείς να αντιληφθεί το είδος του πληθυσμού από άποψη ηλικιακής σύνθεσης. Στην περίπτωση μας έχουμε μια πυραμίδα με λεπτή βάση και διογκωμένες τις παραγωγικές ηλικίες. Επομένως η πυραμίδα των Γλυκών Νερών αντιστοιχεί σε γηράσκοντα πληθυσμό αφού παρουσιάζει χαμηλούς δείκτες γεννητικότητας (ουλή στις ηλικίες 0-4) και υψηλής θνησιμότητας. Μια πιθανή εξήγηση του φαινομένου που παρατηρούμε στις μικρές ηλικίες είναι ότι στα Γλυκά Νερά

συγκεντρώνονται ηλικίες των 30 ετών και άνω που είναι δηλαδή αποκατεστημένοι. Όμως σ' αυτήν την ηλικία (30 ετών) πολύ πιθανό τα παιδιά τους (ή κάποια από αυτά αν έχουν περισσότερα από ένα) να έχουν ξεπεράσει τις μικρές ηλικίες ιδίως αυτή των τεσσάρων ετών.

Τέλος παρουσιάζουμε την εξέλιξη της πυκνότητας του πληθυσμού κατά τη χρονική περίοδο 1971-1991.

ΕΤΟΣ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	ΕΚΤΑΣΗ	ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ
1971	1233	5τ.χλμ	247 κάτοικοι ανά τετραγ.χλμ
1981	3547	9.3τ.χλμ	381 κάτοικοι ανά τετραγ.χλμ
1991	5813	9.3τ.χλμ	625 κάτοικοι ανά τετραγ.χλμ

ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

Σύμφωνα λοιπόν με τα παραπάνω αποτελέσματα μπορούμε να πούμε τα εξής. Πρώτον ότι η πυκνότητα του πληθυσμού στα Γλυκά Νερά, παρουσιάζεται αρκετά μεγάλη αφού και στις τρεις απογραφές ξεπερνά τα 100 άτομα ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο. Δεύτερον η πυκνότητα του πληθυσμού συνεχώς μεγαλώνει. Συγκεκριμένα το 1971 αντιστοιχούσαν 247 άτομα σε ένα τ.χλμ, το 1981 381 άτομα σ' ένα τ.χλμ και το 1991 625 άτομα. Βλέπουμε δηλαδή ότι η πυκνότητα του πληθυσμού αυξήθηκε το 1991 κατά 64% σε σχέση με το 1981 και κατά 153% σε σχέση με το 1971. Το τελευταίο αυτό δείχνει μια αύξουσα δημογραφική τάση στον πληθυσμό. Στο σημείο αυτό να πούμε ότι τα στοιχεία έκτασης που έχουμε στη διάθεσή μας αναφέρονται σε στρέμματα. Εμείς για να υπολογίσουμε την πυκνότητα του πληθυσμού μετατρέψαμε τα στρέμματα σε τετραγωνικά χιλιόμετρα βασιζόμενοι στη γνωστή σχέση: 1 τ.χλμ = 1000 στρέμματα.

#### Δ. Οικονομικά χαρακτηριστικά

Ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός του Δήμου κατανέμεται κατά κύριο λόγο στο δευτρογενή τομέα, 58% (βιομηχανία, βιοτεχνία) και στον τριτογενή 37.9%, ενώ ένα ποσοστό 4.1% ασχολείται με τη γεωργία και την κτηνοτροφία.

Το εμπόριο και η βιοτεχνία καθώς και οι λειτουργίες του κέντρου της πόλης διαμορφώθηκαν στην περίπτωση των Γλυκών Νερών γραμμικά πάνω στον ίδιο άξονα κυκλοφορίας της Λ. Λαυρίου και ιδιαίτερα στο χώρο που εφάπτεται με τα εγκεκριμένα σχέδια.

Η γειτνίαση με την Αθήνα, ενώ τροφοδοτεί με πληθυσμό και δραστηριότητες την περιοχή αυτή, εμποδίζει την προώθηση μιας αυτόνομης ανάπτυξης παρά την προσέλκυση πληθυσμού και δραστηριοτήτων. Δεν έχει αναπτυχθεί σ' αυτήν κάποιο κέντρο ανάπτυξης, οι λειτουργίες και οι δραστηριότητες του οποίου να επηρεάζουν αναπτυξιακά την καθ' αυτών ευρύτερη περιοχή.

Η ευρύτερη περιοχή της Αττικής χαρακτηρίζεται από την ανάπτυξη των εξής βασικών δραστηριοτήτων: γεωργία (κυρίως στην πεδιάδα των Μεσογείων),

παραθεριστική κατοικία και εσωτερικός τουρισμός (κατά μήκος των ακτών), ζώνες μόνιμης κατοικίας στα βόρεια και στα δυτικά και εγκατάσταση μεταποιητικής δραστηριότητας καθώς και υπηρεσιών προς τους κατοίκους της περιφέρειας πρωτεύουσας (ιδιωτική, εκπαίδευση, εμπόριο, αναψυχή).

Η απουσία αναπτυξιακού κέντρου καθώς και πλέγματος σχέσεων και ροών μεταξύ των χωρικών μονάδων της περιφέρειας δείχνουν, ότι τα Γλυκά Νερά δεν μπορούν να λειτουργήσουν σήμερα ως μικροπεριφέρεια προγραμματισμού, αλλά ως τμήμα της ευρύτερης περιφέρειας προγραμματισμού της Αθήνας. Η ανάπτυξη δηλαδή και η κλαδική διάρθρωση της περιοχής μελέτης, αναμένεται να εξελιχθεί υπό την επίδραση της περιφέρειας πρωτεύουσας και του συνόλου της Αττικής. Έτσι αναμένεται να επηρεασθεί από τις γενικότερες τάσεις που είναι η ενίσχυση και ο κυρίαρχος ρόλος του τριτογενή τομέα, της περιφέρειας και η ενίσχυση του δευτερογενή τομέα, με προσπάθεια βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας και ενσωμάτωσης υψηλής τεχνολογίας. Οι τάσεις αυτές αναμένεται να ενισχυθούν σημαντικά σε τοπικό επίπεδο από τη λειτουργία του νέου αεροδρομίου.

Από την ανάλυση των δεδομένων της καταγραφής των δραστηριοτήτων του δευτερογενή και του τριτογενή τομέα προκύπτει ότι ο βασικός πόλος συγκέντρωσης είναι ο κεντρικός πυρήνας των Δήμων και των Κοινοτήτων της περιοχής (Γέρακας, Παλλήνη, Παιανία, Σπάτα, Κορωπί, Μαρκόπουλο), με κυρίαρχο τον ρόλο του άξονα Παλλήνη-Παιανία-Κορωπί. Η μεγαλύτερη συγκέντρωση επιχειρήσεων παρατηρείται στην περιοχή των ΟΤΑ Γέρακα, Παλλήνης και Ανθούσης, με το 27% των επιχειρήσεων της ευρύτερης περιοχής. Στο Κορωπί είναι συγκεντρωμένο το 24% και στα Γλυκά Νερά και στην Παιανία το 19%. Τα Σπάτα και το Μαρκόπουλο έχουν από 9% όπως και η γεωγραφική ενότητα Άρτεμις, Ραφήνα και Πικέρμι

Στη συνέχεια στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζουμε κάποια οικονομικά χαρακτηριστικά για το Δήμο Γλυκών Νερών για τα έτη 1971, 1981 και 1991 (στατιστικά στοιχεία ΕΣΥΕ).

	1971			1981			1991		
	ΣΥΝ.	ΑΝΔΡ.	ΓΥΝ.	ΣΥΝ.	ΑΝΔΡ.	ΓΥΝΑΙΚ.	ΣΥΝ.	ΑΝΔΡ.	ΓΥΝΑΙΚ.
ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 14+	928	440	488	2496	1191	1305	4645	2226	2419
ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ	436	360	76	978	715	263	2216	1457	759
ΜΗ ΕΡΓ. ΔΥΝΑΜΙΚΟ	596	120	476	1683	521	1162	2849	950	1899
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ	428	356	72	938	675	263	2071	1392	679
ΑΠΑΣΧ. ΓΕΩΡΓΙΑ	20	16	4	30	20	10	50	38	12
ΑΠΑΣΧ. ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ	260	236	24	540	440	100	675	522	153
ΑΠΑΣΧ. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	148	104	44	408	255	153	1204	729	475
ΑΝΕΡΓΟΙ	8	4	4	40	40	0	145	65	80
% ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ	47	82	15.6	39.2	60	20.2	48	65.5	31.4
% ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ	46.1	81	14.8	37.6	56.7	20.2	45	63	28.1

ΠΗΓΗ : ΤΑΠ ΔΗΜΟΥ  
ΓΛΥΚΩΝ ΝΕΡΩΝ

% ΑΠΑΣΧ.ΓΕΩΡΓΙΑ	4.7	4.5	5.6	3.1	2.8	3.8	2.3	2.6	1.6
% ΑΠΑΣΧ.ΒΙΟΜΗΧ.	60.7	66.3	33.3	55.2	61.5	38	30.5	35.8	20.2
% ΑΠΑΣΧ.ΥΠΗΡΕΣ.	34.6	29.2	61.1	41.7	35.7	58.2	54.3	50	62.3
% ΑΝΕΡΓΙΑΣ	1.8	1.1	5.3	4.1	5.6	0	6.5	4.5	10.5

Οπου:

- Ποσοστό συμμετοχής: (εργατικό δυναμικό / πληθυσμός 14 ετών+) X 100
- Ποσοστό απασχόλησης: (απασχολούμενοι / πληθυσμός 14 ετών+) X 100
- Μερίδιο γεωργίας στην απασχόληση: (απασχόληση γεωργίας/απασχόληση) X 100
- Ποσοστό ανεργίας: (άνεργοι / εργατικό δυναμικό) X 100

Σημειώνουμε ότι κατά τη χρονιά 1991 δεν δήλωσαν κλάδο οικονομικής δραστηριότητας 168 άνδρες και 119 γυναίκες (σύνολο 287).

Παρατηρώντας τον πίνακα βλέπουμε ότι το ποσοστό ανεργίας συνεχώς ανεβαίνει. Πιο συγκεκριμένα το 1971 ήταν 1.8%, το 1981 ήταν 4.1% και το 1991 έφτασε το 6.5%. Το 1991 το ποσοστό ανεργίας των ανδρών κατεβαίνει σε 4.5% σε σχέση με το ποσοστό ανεργίας το 1981 (5.6%). Αντίθετα το ποσοστό ανεργίας των γυναικών αυξάνεται κατά πολύ το 1991 φτάνοντας το 10.5% που σημαίνει ότι περίπου 11 γυναίκες είναι άνεργες στις 100 (γυναίκες) που ανήκουν στο εργατικό δυναμικό.

Το ποσοστό απασχόλησης κατά το 1991 ήταν 45% αυξημένο κατά 8 περίπου ποσοστιαίες μονάδες από το αντίστοιχο ποσό του 1981. Επίσης άξιο προσοχής είναι το ότι το ποσοστό απασχόλησης των γυναικών συνεχώς ανέρχεται. Έτσι το 1971 ήταν 14.8%, το 1981 20.2% και το 1991 28.1%

Το ποσοστό απασχόλησης στη γεωργία είναι πολύ μικρό και αυτό συνεχώς μειώνεται από το 1971 και μετά. Ο δευτερογενής τομέας απασχολούσε το μεγαλύτερο ποσοστό των κατοίκων κατά τα έτη 1971 και 1981. Όμως το 1991 παρατηρούμε μια πτώση του ποσοστού του ποσοστού απασχόλησης στη βιομηχανία και την άνοδο του αντίστοιχου ποσοστού στον τριτογενή τομέα. Πιο συγκεκριμένα κατά το έτος 1991 το 54.3% του εργατικού δυναμικού ασχολούνταν με τις υπηρεσίες και μόλις το 30.5% με τη μεταποίηση.

Τέλος το ποσοστό συμμετοχής βλέπουμε να πέφτει το 1981 να ανεβαίνει το 1991, φτάνοντας τα σχετικά επίπεδα του 1971.

## Ε. Κοινωνικά χαρακτηριστικά.

Τα κοινωνικά χαρακτηριστικά αναδύονται μέσα από την ανάλυση των πινάκων που παραθέτουμε παρακάτω. Τα στοιχεία των πινάκων προέρχονται από την στατιστική υπηρεσία. Ο πρώτος πίνακας αναφέρεται στην οικογενειακή κατάσταση των κατοίκων του Δήμου και ο δεύτερος στο επίπεδο μόρφωσης αυτών. Ας ξεκινήσουμε από τον πρώτο πίνακα.

	1971			1981			1991		
	ΣΥΝ.	ΑΝΔΡ.	ΓΥΝ.	ΣΥΝ.	ΑΝΔΡ.	ΓΥΝΑΙΚ.	ΣΥΝ.	ΑΝΔΡ.	ΓΥΝΑΙΚ.
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ	1232	596	636	3406	1711	1695	5813	2830	2983
ΑΓΑΜΟΙ	312	160	52	1391	816	575	2382	1275	1107
ΕΓΓΑΜΟΙ	636	312	324	1835	875	960	3026	1484	1542
ΧΗΡΟΙ	72	8	64	120	10	110	314	37	277
ΔΙΑΖΕΥΓΜΕΝΟΙ	12	0	12	60	10	50	91	34	57
% ΑΓΑΜΩΝ	25.3	26.9	23.9	40.8	47.7	34.0	41.0	45.1	37.1
% ΕΓΓΑΜΩΝ	51.6	52.4	51.0	53.9	51.1	56.7	52.1	52.4	51.7
% ΧΗΡΩΝ	5.8	1.3	10.1	3.5	0.6	6.5	5.4	1.3	9.3
% ΔΙΑΖΕΥΓΜΕΝΩΝ	0,97	0.0	1.9	1.8	0.6	3.0	1.6	1.2	1.9

ΠΗΓΗ : ΤΑΠ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΚΩΝ ΝΕΡΩΝ

Μελετώντας κανείς τα παραπάνω στοιχεία θα μπορούσε να συμπεράνει τα εξής. Το ποσοστό των εγγάμων είναι μεγαλύτερο από το ποσοστό των αγάμων. Όμως το ποσοστό των αγάμων συνεχώς αυξάνεται από το 1971. Συγκεκριμένα το 1971 ήταν 25.3% το 1981 40.8% και το 1991 41%. Το ίδιο παρατηρούμε και για το ποσοστό των αγάμων των γυναικών. Αντιθέτως το ποσοστό αγάμων των ανδρών για το 1991 μειώνεται σε 45.1% αλλά είναι πολύ ψηλότερο από το αντίστοιχο ποσοστό των γυναικών. Με άλλα λόγια υπήρχαν περισσότεροι ανύπαντροι άνδρες κατά την περίοδο 1971 - 1991 απ' ότι γυναίκες.

Το ποσοστό των εγγάμων στην αρχή αυξάνεται (53.9%), αλλά το 1991 πέφτει στα ίδια σχετικά επίπεδα με το 1971, 51.6%. Το ίδιο ποσοστό για τους άνδρες φαίνεται να παραμένει στα ίδια επίπεδα κατά τα έτη 1971-1991 όχι όμως και για τις γυναίκες όπου παρουσιάζει αυξομειώσεις. Συγκεκριμένα το 1971 ήταν 51%, το 1981 56.7% και το 1991 έπεσε στο 51.7%.

Όσον αφορά τις άλλες δύο κατηγορίες βλέπουμε ότι υπάρχουν περισσότερες χήρες απ' ότι χήροι, όπως και περισσότερες γυναίκες έχουν πάρει διαζύγιο την περίοδο αυτή (1971 - 1991) σε σχέση με τους άνδρες. Έτσι το 1971 υπήρξαν 8 χήροι και 64 χήρες, το 1981 10 χήροι και 110 χήρες -ένας προς έντεκα!- ενώ το 1991 37 χήροι και 277 χήρες! Αυτό μάλλον εξηγείται από το ότι ο μέσος όρος ηλικίας των γυναικών που πεθαίνουν είναι μεγαλύτερος είναι μεγαλύτερος από των ανδρών.

Παρακάτω παραθέτουμε το δεύτερο πίνακα, ο οποίος όπως είπαμε αναφέρεται στο επίπεδο εκπαίδευσης των κατοίκων του Δήμου. Η ανάλυσή μας αφορά ηλικίες μεγαλύτερες των 10 ετών. Σ' αυτό το σημείο να πούμε πως στοιχεία ανδρών και γυναικών για το έτος 1981 δεν υπάρχουν στη διάθεσή μας.



	1971			1981	1991		
	ΣΥΝ. ΑΝΔΡ.	ΓΥΝΑΙΚ.		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝ. ΑΝΔΡ.	ΓΥΝΑΙΚ.	
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ 10+	1032	480	552	2746	5138	2480	2658
ΑΠΟΦΟΙΤΟΙ Α.Ε.Ι.	4	0	4	25	186	105	81
ΑΠΟΦΟΙΤΟΙ Τ.Ε.Ι.	8	8	0	15	96	64	32
ΦΟΙΤΟΥΝ ΣΕ ΑΕΙ Ή ΤΕΙ	16	8	8	21	148	66	82
ΑΠΟΦΟΙΤΟΙ ΛΥΚΕΙΟΥ	80	48	32	349	1244	660	584
ΤΕΛΕΙΩΣΑΝ ΓΥΜΝΑΣΙΟΥ	76	52	24	431	753	400	353
ΑΠΟΦΟΙΤΟΙ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ	428	224	204	1240	2011	935	1076
ΔΕΝ ΤΕΛΕΙΩΣΑΝ ΔΗΜΟΤ.	400	144	256	423	459	188	271
ΑΓΡΑΜΜΑΤΟΙ	124	28	96	232	230	54	176
ΔΕΝ ΔΗΛΩΣΑΝ	4	0	4	10	0	0	0
% ΑΠΟΦΟΙΤΩΝ ΑΕΙ	0.39	0.0	0.73	0.91	3.6	4.2	3.1
% ΑΠΟΦΟΙΤΩΝ ΤΕΙ	0.78	1.7	0.0	0.55	1.9	2.6	1.3
% ΦΟΙΤΟΥΝΤΩΝ ΑΕΙ Ή ΤΕΙ	1.56	1.7	1.5	0.77	2.9	2.7	3.1
% ΑΠΟΦΟΙΤΩΝ ΛΥΚΕΙΟΥ	7.8	10.0	5.8	12.7	24.2	26.6	22.0
% ΠΟΥ ΤΕΛΕΙΩΣΕ ΓΥΜΝ.	7.4	10.8	4.3	15.7	14.7	16.1	13.3
% ΑΠΟΦΟΙΤΩΝ ΔΗΜΟΤΙΚ.	41.5	46.7	37	45.2	39.1	37.7	40.5
% ΔΕΝ ΤΕΛΕΙΩΣΕ ΔΗΜΟΤ.	38.8	30.0	46.4	15.4	8.9	7.6	10.2
% ΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ	12	5.8	17.4	8.5	4.5	2.2	6.6
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ					11	8	3
% ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟΥ					0.21	0.32	0.11

ΠΗΓΗ : ΤΑΠ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΚΩΝ ΝΕΡΩΝ

Παρατηρώντας τον πίνακα βλέπουμε τα εξής πράγματα. Τα ποσοστά αυτών που αποφοίτησαν από ΑΕΙ ή ΤΕΙ ή φοιτούν σε αυτά είναι μεγαλύτερα το 1991 από αυτά των προηγούμενων δεκαετιών. Ειδικότερα, σε απόλυτες τιμές, το 1991 είχαν τελειώσει πανεπιστήμιο 186 άτομα και το 1971 μόλις 4! Ομοίως το 1991 φοιτούσαν σε ανώτερα ή ανωτάτη σχολή 148 άτομα ενώ το 1971 μόλις 16 και το 1981 μόλις 21.

Ομοίως τα άτομα που τελείωσαν τη δευτεροβάθμια εκπαίδευση (απόφοιτοι Λυκείου), ήταν πολύ περισσότερα το 1991, ποσοστό 24.2%, σε σχέση με το 1971 και 1981, ποσοστό 7.8% και 12.7% αντίστοιχα. Στην κατηγορία αυτή, όπως και στις περισσότερες, οι άνδρες εμφανίζουν υψηλότερα ποσοστά απ' αυτά των γυναικών. Στην προκειμένη περίπτωση το ποσοστό αποφοίτησης των ανδρών είναι 26.6% και των γυναικών 22%. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι γυναίκες παλαιότερα είχαν λιγότερες ευκαιρίες για μάθηση απ' ότι οι άνδρες. Σήμερα δεν ισχύει αυτό. Τούτο φαίνεται αν κοιτάξουμε τα ποσοστά γυναικών και ανδρών που φοιτούν σε ΑΕΙ ή ΤΕΙ. Το ποσοστό των γυναικών εμφανίζεται υψηλότερο, 3.1%, σε σχέση με αυτό των ανδρών, 2.7%.

Συνεχίζοντας βλέπουμε ότι το ποσοστό των κατοίκων που τελείωσαν την Γ' Γυμνασίου είναι υψηλότερο το 1981 (15.7%), σε σχέση με τα έτη 1971 και 1991 (7.4% και 14.7% αντίστοιχα). Το ίδιο ισχύει και με το ποσοστό

αποφοίτων Δημοτικού. Το ποσοστό αυτό το 1981 ήταν 45.2% το 1971 41.5% και το 1991 39.1%

Τέλος το ποσοστό των αγραμμάτων και αυτών που δεν τελείωσαν το Δημοτικό είναι υψηλότερο κατά το 1971 σε σχέση με αυτά των 1981 και 1991. Συγκεκριμένα το ποσοστό που δεν είχε τελειώσει το Δημοτικό ήταν 38.8% το 1971, 15.4% το 1981 και 8.9% το 1991. Ομοίως το ποσοστό των αγραμμάτων ήταν 12% το 1971, 8.5% το 1981 και 4.5% το 1991. Παρατηρούμε λοιπόν ότι το ποσοστό των αναλφάβητων συνεχώς μειώνεται.

## **ΣΤ. Έργα υποδομής.**

Τα Γλυκά Νερά γνωρίζουν μια γενική ανάπτυξη. Τα έργα υποδομής (υπάρχοντα και σχεδιαζόμενα) που πρόκειται να ενισχύσουν την ανάπτυξη αυτή είναι η δημιουργία και λειτουργία του αεροδρομίου των Σπάτων, ο οδικός άξονας Γέρακας – Παιανία – Πικέρμι, ο ευρύτερος κλοιός γύρω από το ιστορικό κέντρο, η διαπλάτυνση και ο ηλεκτροφωτισμός της Λ. Λαυρίου και φυσικά η σύνδεση των Γλυκών Νερών με την Αθήνα μέσω της σήραγγας Υμηττού και του προαστιακού σιδηροδρόμου.

Τα σπουδαιότερα έργα υποδομής που σκοπεύει να κάνει ο Δήμος στα πλαίσια της γενικής ανάπτυξης της περιοχής αναφέρονται στο Ειδικό Πρόγραμμα Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΕΠΤΑ) καθώς και στην προκαταρκτική πρόταση για το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης. Αυτά είναι:

### **• Υδρευση.**

Ο Δήμος υδρεύεται από δημοτικό δίκτυο κατά 70% και 30% από την ΕΥΔΑΠ. Έχει ήδη ξεκινήσει η τμηματική αντικατάσταση, του παλαιωμένου δημοτικού δικτύου, πλην όμως λόγω του μεγάλου μήκους (35χλμ περίπου) δεν έχει ολοκληρωθεί. Με το παρόν έργο ολοκληρώνεται η αντικατάσταση και αναβαθμίζεται η υδροδότηση της πόλης.

Η υλοποίηση του έργου θα έχει ως αποτέλεσμα την καλύτερευση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών σ' ένα πρόβλημα επείγον που άπτεται της δημόσιας υγείας. Θεωρείται το υπ' αριθμόν ένα πρόβλημα της πόλης εάν υπολογιστούν και οι συνθήκες που δημιουργούνται με τις συνεχιζόμενες διακοπές, διαρροές αλλά και ελλείψεις νερού παράλληλα με την άσκοπη απώλεια πολύτιμου νερού.

### **• Αποχέτευση επεξεργασίας λυμάτων.**

Δεν υπάρχει καθόλου αποχέτευση λυμάτων και σύστημα βιολογικού καθαρισμού. Προϋπολογιστικά χρειάζονται 70χλμ αγωγοί ακαθάρτων. Ο βιολογικός καθαρισμός μπορεί να γίνει στην Αρτέμιδα σύμφωνα με την υπάρχουσα προμελέτη όπου συνδέει τους αγωγούς αποδέκτες επί της λεωφόρου Μαραθώνος και το διαδημοτικό δίκτυο.

Τα οφέλη από την υλοποίηση του έργου θα είναι η βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους πολίτες, η δημιουργία νέων δραστηριοτήτων, η

οικονομία στη διαχείριση των πόρων και η αντιμετώπιση χρόνιων και επειγόντων προβλημάτων των τεχνικών υποδομών με προοπτική την άμεση αξιοποίηση των αποτελεσμάτων.

- **Διαχείριση απορριμάτων.**

Ο Δήμος χρησιμοποιεί τρία απορριματοφόρα εκ' των οποίων το ένα είναι πεπαλαιωμένο. Το πρόγραμμα της εγκατάστασης των κάδων απορριμάτων δεν έχει ολοκληρωθεί. Ο Δήμος χρειάζεται δύο ακόμα απορριματοφόρα, ένα όχημα πλυντήριο κάδων, μία σκούπα και ένα γερανοφόρο όχημα.

- **Συγκοινωνιακά έργα – Μεταφορές**

Μετά την ένταξη στο σχέδιο πόλης νέων περιοχών του Δήμου προέκυψε, λόγω και της πυκνής δόμησης αυτών, η ανάγκη κατασκευής νέων δρόμων κατά κύριο λόγο καθώς και η διαπλάτυνση και συντήρηση ορισμένων παλαιών. Σκοπός του έργου είναι η εξυπηρέτηση των κατοίκων του Δήμου, η επέκταση και βελτίωση του οδικού δικτύου και η ταχύτερη και οικονομικότερη μετακίνησή τους. Επίσης επιτυγχάνεται η σύνδεση των νέων περιοχών με τον παλαιό ιστό της πόλης.

- **Οικισμοί.**

Το έργο αυτό περιλαμβάνει την εκπόνηση και εφαρμογή μελετών πολεοδομικού σχεδιασμού και αναπλάσεις κοινόχρηστων χώρων.

1. Πάρκο-Ανεμόμυλος
2. Παιδική χαρά Φούρεσι
3. Πάρκο Φούρεσι
4. Συντήρηση υπαρχόντων παιδικών χαρών.

Το μέτρο αυτό σκοπεύει στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, τον έλεγχο της οικιστικής ανάπτυξης και στη βελτίωση του φυσικού περιβάλλοντος.

- **Αντιπλημμυρικά έργα.**

Ο Δήμος είναι χώρος υποδοχής ομβρίων υδάτων τόσο από την Πεντέλη όσο και από τον Υμηττό. Οι αγωγοί ομβρίων υδάτων δεν επαρκούν τους χειμερινούς μήνες, όπου τα νερά κατεβαίνουν από τον Υμηττό διασχίζοντας τα Γλυκά Νερά και καταλήγουν στη Λ. Λαυρίου. Πολλοί οδοί είναι χωματόδρομοι (30%) με αποτέλεσμα το χειμώνα η πόλη να γεμίζει με λάσπη. Τα υπάρχοντα φυσικά ρέματα είναι διαμορφωμένα κατά 70% και παραμένει το ρέμα του Μιχούλι το οποίο ξεκινάει από τον Υμηττό και καταλήγει στη Λ. Λαυρίου. Επομένως επιτακτική ανάγκη είναι η δημιουργία νέων αγωγών αποχέτευσης ομβρίων υδάτων και η διεύθετηση των ρεμάτων.

- **Υποδομές οικονομικών δραστηριοτήτων.**

Το έργο περιλαμβάνει τη δημιουργία υποδομών για την ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων και την αξιοποίηση φυσικών πόρων για τουριστική εκμετάλλευση, όπως η αξιοποίηση της σπηλιάς του λιονταριού πάνω στην βορειοανατολική πλευρά του Υμηττού.

- **Διοικητική υποδομή.**

Ο Δήμος για την ενίσχυση της λειτουργικότητας του χρειάζεται την προγραμματιστική επέκταση καθ' ύψος των κτιριακών του εγκαταστάσεων. Έτσι εξασφαλίζεται η καλύτερη οργάνωση των υπηρεσιών του.

Η στέγαση των υπηρεσιών του Δήμου, με γνώμονα τη διευκόλυνση και την παροχή καλύτερης ποιότητας διοικητικής υποστήριξης είναι η σκοπιμότητα.

- **Τεχνικός και μηχανολογικός εξοπλισμός.**

Σκοπός αυτού του έργου είναι ο εξοπλισμός του Δήμου με τα αναγκαία τεχνολογικά και μηχανολογικά μέσα. Αυτά είναι: α) φορτωτής εκσκαφής, β) φορτηγό, γ) απορριματοφόρα και δ) λεωφορείο.

Τα οφέλη θα είναι η εξυπηρέτηση της λειτουργίας των ΟΤΑ σε επίπεδο συντήρησης έργων αποκομιδής απορριμάτων, μεταφοράς προσώπων και ιδιαίτερα μαθητών.

- **Αντιμετώπιση έκτακτων και επειγουσών αναγκών**

Το έργο αναφέρεται στην προστασία του πευκοδάσους του Υμηττού που για να επιτευχθεί χρειάζεται :

1. Συστηματικό καθαρισμό του δάσους από μπάζα και άλλα αντικείμενα.
2. Οργάνωση περιπολιών σε 24ωρη βάση κατά την κρίσιμη θερινή περίοδο.
3. Κατασκευή πυροφυλακίων, παρατηρητηρίων και λωρίδων πυρασφάλειας.
4. Κατασκευή περιφερειακού δρόμου που να διαχωρίζει το δάσος από την πόλη.
5. Την άμεση κατεδάφιση και αποβολή των τελευταίων καταπατήσεων.
6. Την αγορά πυροσβεστικού οχήματος.

- **Μελέτες οργάνωσης των ΟΤΑ.**

Ο Δήμος για την ενίσχυση της λειτουργικότητάς του χρειάζεται διάφορες βελτιώσεις στην οργάνωση των υπηρεσιών του προσωπικού του. Ιδιαίτερα στα προβλήματα της εξυπηρέτησης των πολιτών και της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών χρειάζεται:

1. Έρευνα για τη διατύπωση των προσφορότερων λύσεων προς τον σκοπό αυτό.
2. Μελέτες για την εφαρμογή του διπλογραφικού συστήματος ΟΤΑ μέσω της εισαγωγής του νέου κλαδικού λογιστικού σχεδίου.

Αναμενόμενο όφελος από την υλοποίηση του παραπάνω έργου είναι η βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών και της υπάρχουσας οργάνωσης, ο εκσυγχρονισμός του λογιστικού συστήματος και η εκπόνηση μελετών των ανωτέρω κατηγοριών.

### • Προγράμματα ενημέρωσης και κατάρτισης

Το μέτρο αφορά:

1. Προγράμματα κατάρτισης και απόκτησης επαγγελματικής εμπειρίας ανέργων, ιδιαίτερα επιστημόνων αποφοίτων ΑΕΙ και ΤΕΙ σε θέματα τοπικής ανάπτυξης και τοπικής αυτοδιοίκησης.
2. Προγράμματα ενημέρωσης στελεχών των ΟΤΑ.
3. Εκπαίδευση εκπαιδευτών.
4. Προγράμματα ενημέρωσης σχετικά με τον αναπτυξιακό σχεδιασμό καθώς και των κοινωνικών, πολιτιστικών και άλλων πολιτικών.
5. Ενημέρωση μαθητών για συγκοινωνιακή συμπεριφορά και θέματα περιβάλλοντος.

### • Μελέτες προσανατολισμού.

Ολοκληρωμένες και οριστικές μελέτες που αφορούν:

1. Τη διαχείριση των υδάτινων πόρων.
2. Την κατασκευή αγωγών για τα αστικά λύματα.
3. Την ενίσχυση και αναβάθμιση της πολιτιστικής υποδομής.
4. Τη μείωση της ανεργίας των νέων και της αξιοποίησης του ελεύθερου χρόνου τους.
5. Την προστασία του Υμηττού.
6. Την αξιοποίηση της σπηλιάς του λιονταριού.
7. Τη διαχείριση των απορριμάτων.
8. Τη βελτίωση του δομημένου περιβάλλοντος.

### • Υγεία – Πρόνοια

Το έργο αυτό περιλαμβάνει την επισκευή των εξής έργων: α) Παιδικό σταθμό, β) Κ.Α.Π.Η, γ) Δημοτικό ιατρείο.

Σκοπός είναι η αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών υγείας με την ενίσχυση των δομών στον τομέα της πρόληψης και της πρωτοβάθμιας προνοσοκομιακής ιατρικής φροντίδας. Με την κατασκευή των νέων κτιρίων δημιουργείται η απαραίτητη κτιριακή υποδομή για τη διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου τόσο στα άτομα της νηπιακής ηλικίας, όσο και της τρίτης ηλικίας.

### • Εκπαίδευση

Σήμερα στα Γλυκά Νερά υπάρχουν 800 μαθητές στο Γυμνάσιο και το Λύκειο, 300 μαθητές στα τρία Δημοτικά σχολεία και 80 μαθητές στα δύο νηπιαγωγεία. Σύμφωνα με την κατανομή των μαθητών ανά γεωγραφικό χώρο που κατοικούν αλλά και λόγω των αυξητικών δημογραφικών τάσεων που παρατηρείται και της έλλειψης αιθουσών που υφίσταται ο Δήμος χρειάζεται άμεσα ένα Γυμνάσιο και ένα Λύκειο στην περιοχή του Φούρεσι.

### • Πολιτισμός.

Σκοπός είναι η κατασκευή μουσείου στα Γλυκά Νερά για την ανάδειξη και προβολή των μνημείων της Μυκηναϊκής μας κληρονομιάς. Η προβολή των

αρχαιολογικών ευρημάτων θα μπορέσει να προωθήσει την ανάπτυξη του τουρισμού.

#### • **Αθλητισμός**

Το έργο αυτό περιλαμβάνει:

1. Την κατασκευή κλειστού κολυμβητηρίου.
2. Την κατασκευή κλειστού γυμναστηρίου στο Φούρεσι.
3. Την κατασκευή ποδηλατοδρομίου.
4. Και τη βελτίωση και συντήρηση των αθλητικών εγκαταστάσεων.

Στόχος είναι η δημιουργία της απαραίτητης υποδομής για την ανάπτυξη του αθλητισμού και την προσέλκυση όλων των ηλικιών. Η θέση του Δήμου και η υφιστάμενη υποδομή προσελκύει άτομα από τους γύρω Δήμους ιδίως στα άρτια οργανωμένα γήπεδα ποδοσφαίρου και μπάσκετ.

#### • **Πρόγραμμα νέας γενιάς.**

Για την αντιμετώπιση ειδικών προβλημάτων και την προώθηση δραστηριοτήτων που αφορούν τους νέους, ο Δήμος χρειάζεται προγράμματα που προωθούν τη δημιουργική απασχόληση των νέων και συνδέουν τις τοπικές παραγωγικές δυνάμεις. Τέτοια προγράμματα είναι η εκμάθηση χορού, ζωγραφικής, θεάτρου, κεντήματος καθώς επίσης και προγράμματα για τη μείωση της εγκληματικότητας και της ανεργίας π.χ. οργάνωση διαλέξεων κατά της βίας, των ναρκωτικών, υπέρ των ανθρωπίνων δικαιωμάτων κ.τ.λ.

Συμπερασματικά λοιπόν τα απολύτως αναγκαία και βασικά έργα υποδομής σύμφωνα με την προκαταρκτική πρόταση για το τρίτο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης (2000 –2006) είναι η αποχέτευση ακαθάρτων και ο βιολογικός καθαρισμός (στάδιο χαράξεων αγωγών και χωροθέτησης βιολογικού καθαρισμού) με προϋπολογισμό 4 δις, η διευθέτηση των ρεμάτων (στάδιο μελετών οριογραμμών των ρεμάτων) με προϋπολογισμό 500 εκ. δρχ., οι αγωγοί αποχέτευσης ομβρίων υδάτων με προϋπολογισμό 1 δις, οι αναπλάσεις χώρων φυσικού κάλους (διαμόρφωση πρασίνου, πεζοδρομήσεις, δενδροφυτεύσεις) προϋπολογισμού 1 δις και η κατασκευή σχολικών μονάδων – κοινωνικού εξοπλισμού με μπάτζετ (budget) 1.5 δις.

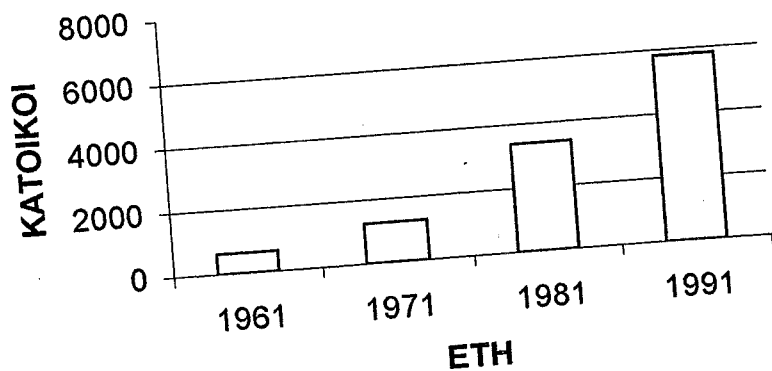
#### 5.3.2.

### **Πληθυσμιακή Εξέλιξη την Περίοδο 1951-1991.**

Ο πληθυσμός των νερών έχει μια αύξουσα τάση. Συγκεκριμένα και σύμφωνα με τα στοιχεία της στατιστικής υπηρεσίας, ο πληθυσμός το 1961 ήταν 624 κάτοικοι, το 1971 1232 κάτοικοι, το 1981 3406 κάτοικοι και το 1991 5813 κάτοικοι. Η εξέλιξη του πληθυσμού απεικονίζεται στα σχήματα 4 και 5.

ΣΧΗΜΑ 4

### ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΓΛΥΚΩΝ ΝΕΡΩΝ

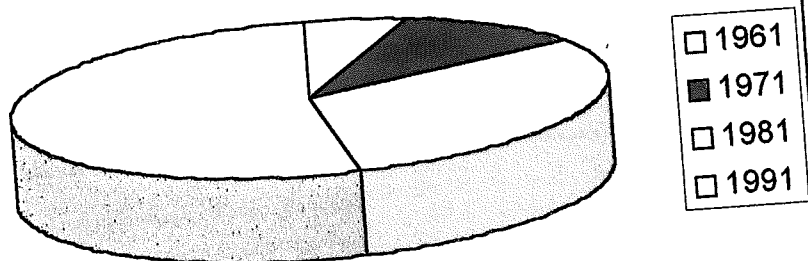


ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

Σημειώνουμε ότι από το 1971 και ύστερα τα Γλυκά Νερά εμφανίζονται ως κοινότητα. Κατά την απογραφή της 19ης Μαρτίου 1961 τα Γλυκά Νερά ανήκαν στην Κοινότητα Παιανίας μαζί με την Παιανία και τον Γέρακα (βλέπε παράρτημα). Στην απογραφή του 1951 τα Γλυκά Νερά δεν εμφανίζονται ούτε καν ως μέρος της Κοινότητας Παιανίας (βλέπε παράρτημα). Πιθανότατα τα σημερινά εδάφη των Γλυκών Νερών ανήκαν στην τότε Κοινότητα Παιανίας χωρίς καμιά διαφορετική ονομασία.

ΣΧΗΜΑ 5

### ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΓΛΥΚΩΝ ΝΕΡΩΝ



ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

Οι απόλυτες μεταβολές για όλα τα έτη φαίνονται στον παρακάτω πίνακα.

ΑΠΟΛΥΤΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ 1961 - 1971	
ΕΤΗ	ΑΠΟΛΥΤΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ
1961-1971:	1232-624=608
1961-1981:	3406-624=2782
1961-1991:	5813-624=5189
1971-1981:	3406-1232=2174
1971-1991:	5813-1232=4581
1981-1991:	5813-3406=2407

ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

Παρατηρούμε λοιπόν ότι η απόλυτη μεταβολή τη δεκαετία 1961-1971 ήταν 608 κάτοικοι, τη δεκαετία 1971-1981 ήταν 2174 άτομα και τη δεκαετία 1981-1991 ήταν 2407 κάτοικοι. Η μεγαλύτερη απόλυτη μεταβολή σημειώθηκε την τριακονταετία 1961-1991 (ο πληθυσμός αυξήθηκε κατά 5189 κατοίκους), ενώ η μικρότερη απόλυτη μεταβολή σημειώθηκε την δεκαετία 1961-1971 (ο πληθυσμός αυξήθηκε κατά 608 άτομα).

Ένα καλύτερο μέτρο για να δούμε τις μεταβολές που πραγματοποιήθηκαν στον πληθυσμό των Γλυκών Νερών από το 1961 έως το 1991 είναι να υπολογίσουμε τις ποσοστιαίες μεταβολές. Το ποσοστό μεταβολής του πληθυσμού ανάμεσα σε δύο περιόδους δίνεται από τον τύπο:

- Ποσοστό μεταβολής πληθυσμού :  $(P_t - P_o) / P_o \times 100$   
όπου  $P_t$ : ο πληθυσμός της μεγαλύτερης περιόδου χρονολογικά  
 $P_o$ : ο πληθυσμός της αρχικής/προηγούμενης περιόδου.

Οι ποσοστιαίες μεταβολές για όλα τα έτη φαίνονται στον παρακάτω πίνακα:

ΕΤΗ	% ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΕΤΗ	% ΜΕΤΑΒΟΛΗ	ΕΤΗ	% ΜΕΤΑΒΟΛΗ
1961-1971	97.44%	1961-1981	445.83%	1961-1991	831.57%
1971-1981	176.46%	1971-1991	371.83%		
1981-1991	70.67%				

ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

Παρατηρούμε ότι κατά τη δεκαετία 1971-1981 παρουσιάστηκε η μεγαλύτερη ποσοστιαία μεταβολή (176.46%) σε σχέση με τις άλλες δύο κατοικίες. Το συμπέρασμα αυτό δεν φαινόταν στις απόλυτες μεταβολές όπου η δεκαετία 1981-1991 παρουσιαζόταν να έχει τη μεγαλύτερη απόλυτη μεταβολή. Η εικοσαετία 1961-1981 εμφανίζεται να έχει τη μεγαλύτερη ποσοστιαία μεταβολή (445.83%), ενώ την τριακονταετία 1961-1991 η ποσοστιαία



μεταβολή φτάνει το εντυπωσιακό νούμερο 831.57%. Η μικρότερη ποσοστιαία μεταβολή σημειώθηκε τη δεκαετία 1981-1991 (70.67%), πράγμα που σημαίνει ότι ο πληθυσμός των Γλυκών Νερών αυξάνεται με φθίνοντα ρυθμό.

Συνήθως όταν αναφερόμαστε στη μεταβολή ενός μεγέθους (στην προκειμένη περίπτωση του πληθυσμού) σε ένα σχετικά μακρό χρονικό διάστημα, λ.χ. 10 χρόνια, μας ενδιαφέρει περισσότερο από την απόλυτη και ποσοστιαία μεταβολή να γνωρίζουμε το μέσο ετήσιο ποσοστό μεταβολής κατά το οποίο το μέγεθος αυτό μεταβάλλεται διαχρονικά.

Ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής δίνεται από τον εξής τύπο:

$$p = \sqrt[t]{\Pi_t / \Pi_0} - 1$$

όπου  $p$ : ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής

$t$ : τα έτη, από το έτος 0 έως το έτος  $t$ .

Τα μέσα ετήσια ποσοστά μεταβολής, μετά την επίλυση της παραπάνω σχέσης, παρουσιάζονται στον επόμενο πίνακα.

ΕΤΗ	P	ΕΤΗ	P	ΕΤΗ	P
1961-1971	0.0704	1961-1981	0.0886	1961-1991	0.0772
1971-1981	0.1070	1971-1991	0.0807		
1981-1991	0.0549				

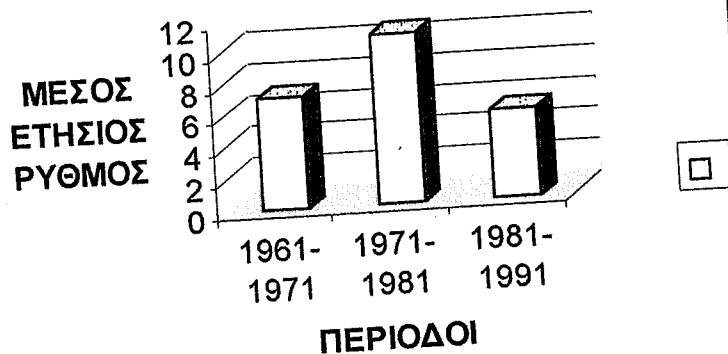
ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

Κοιτάζοντας τον παρακάτω πίνακα βλέπουμε ότι ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής της δεκαετίας 1971-1981 ήταν ο μεγαλύτερος (10.7%). Υψηλό μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής έχουμε και τις εικοσαετίες 1961-1981 και 1971-1991 (8.86% και 8.07% αντίστοιχα). Ο χαμηλότερος μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής παρουσιάζεται τη δεκαετία 1981-1991 (5.49%) επιβεβαιώνοντας ότι ο πληθυσμός των Γλυκών Νερών αυξάνεται με φθίνοντα ρυθμό. Πρέπει να σημειώσουμε όμως ότι ο τελευταίος αυτός αριθμός είναι κατά πολύ μεγαλύτερος του μέσου ετήσιου ρυθμού μεταβολής ολόκληρης της Ελλάδας για την ίδια περίοδο (0.52%).

Παρακάτω παρουσιάζουμε σε διάγραμμα τους μέσους ετήσιους ρυθμούς μεταβολής για την περίοδο 1961-1991.

ΣΧΗΜΑ 6

**ΜΕΣΟΙ ΕΤΗΣΙΟΙ ΡΥΘΜΟΙ  
ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ, 1961-  
1991**



ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

5.3.3.

**Εξέλιξη των Οικοδομικών Αδειών.**

Στην ενότητα αυτή θα προσπαθήσουμε να περιγράψουμε την εξέλιξη των οικοδομικών αδειών κατά τα έτη 1995, 1996 και 1997. Σ' αυτό θα μας βοηθήσουν οι δύο παρακάτω πίνακες των οποίων τα στοιχεία προέρχονται από την στατιστική υπηρεσία (ΕΣΥΕ). Ο πρώτος πίνακας αναφέρεται στα είδη των οικοδομικών αδειών. Αυτά είναι: οι νέες οικοδομές, οι προσθήκες, οι επισκευές, οι αναπαλαιώσεις, οι κατεδαφίσεις, οι περιτοιχήσεις, οι νομιμοποιήσεις, οι αναθεωρήσεις και οι τροποποιήσεις.

Είδος οικοδομικών αδειών κατά γεωγραφικό διαμέρισμα, νομό, δήμο ή κοινότητα. Αριθμός αδειών κατά είδος οικοδομικής άδειας.

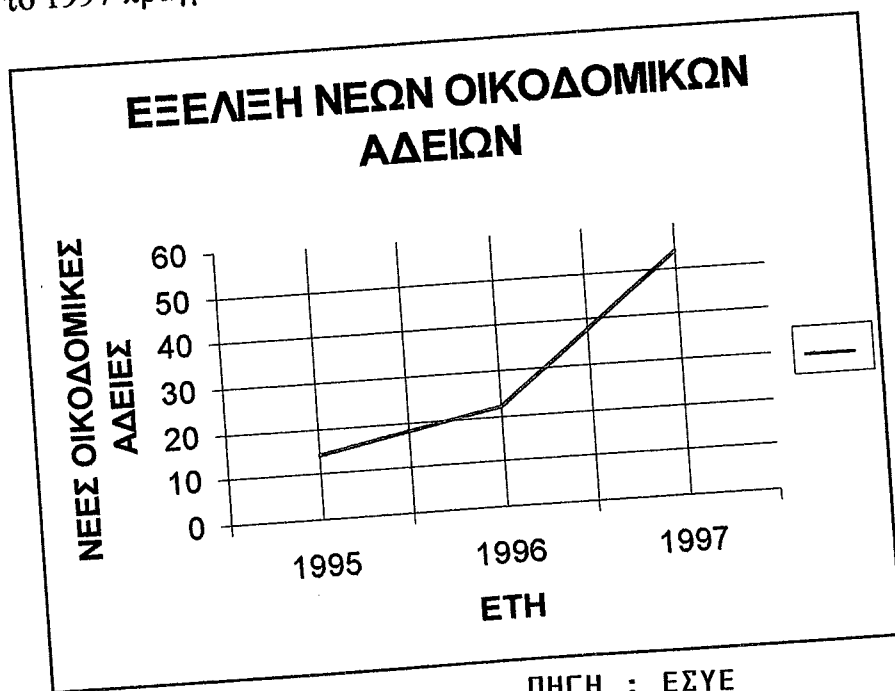
ΕΙΔΟΣ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΗΣ ΑΔΕΙΑΣ	1995	1996	1997
ΣΥΝΟΛΟ	51	52	79
ΝΕΕΣ ΟΙΚΟΔΟΜΕΣ	14	22	54
ΠΡΟΣΘΗΚΕΣ	20	11	9
ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ	0	2	0
ΑΝΑΠΑΛΑΙΩΣΕΙΣ	0	0	0
ΚΑΤΕΔΑΦΙΣΕΙΣ	1	1	3
ΠΕΡΙΤΟΙΧΗΣΕΙΣ	1	0	0
ΝΟΜΙΜΟΠΟΙΗΣΕΙΣ	0	2	1
ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΕΙΣ	15	14	12
ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ	0	0	0

ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

Παρατηρώντας κανείς τον παραπάνω πίνακα μπορεί να συμπεράνει τα εξής. Το σύνολο των οικοδομικών αδειών αυξάνεται κάθε έτος. Ειδικά το 1997 η αύξηση αυτή το 52% σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Τις ίδιες παρατηρήσεις μπορούμε να κάνουμε και για τις νέες οικοδομές. Αυτές αυξήθηκαν κατά 57% το 1996 και κατά 145% το 1997! Το τελευταίο ποσοστό δικαιολογεί τα λόγια του Δημάρχου ότι στα Γλυκά Νερά παρουσιάστηκε μια από τις πιο έντονες αυξητικές δημογραφικές τάσεις σε πανελλαδική κλίμακα και υπολογίζεται ότι ο πληθυσμός θα διπλασιάζεται κάθε 10 χρόνια. Ένας λόγος της μεγάλης αύξησης των νέων οικοδομών είναι ότι το προάστιο των Γλυκών Νερών βρίσκεται πλησιέστερα στην Αθήνα σε σχέση με άλλα προάστια, όπως λ.χ. Ραφήνα, Παιανία, Μαρκόπουλο κ.λ.π. Λαμβάνοντας υπόψη ότι το 90% του εργατικού δυναμικού των Γλυκών Νερών εργάζεται στην Αθήνα μπορεί κανείς να καταλάβει τον προηγούμενο συλλογισμό.

Αντιθέτως με τα προηγούμενα συμπεράσματα, οι προσθήκες και οι αναθεωρήσεις μειώνονται. Ειδικά η μείωση των προσθηκών το 1996 έφτασε το 45%. Αλλά ας δούμε πιο αναλυτικά τις προσθήκες και αναθεωρήσεις. Το 1995 οι προσθήκες ήταν 20 το 1996 έπεσαν στις 11 και το 1997 έφτασαν τις 9. Από την άλλη μεριά οι αναθεωρήσεις ήταν 15 το 1995, 14 το 1996 για να φτάσουν τις 12 το 1997.

Τροποποιήσεις και αναπαλαιώσεις δεν είχαμε καθόλου την περίοδο 1995-1997. Κατά το έτος 1995 είχαμε μία κατεδάφιση και μία περιτοίχιση. Το επόμενο έτος είχαμε 2 επισκευές, 1 κατεδάφιση και 2 νομιμοποιήσεις. Τέλος κατά το 1997 πραγματοποιήθηκαν 3 κατεδαφίσεις και 1 νομιμοποίηση.



Παρατηρώντας κανείς τα σχήματα 2 και 7 βλέπει ότι μοιάζουν, πράγμα που σημαίνει ότι η εξέλιξη των οικοδομικών αδειών κινείται προς την ίδια

κατεύθυνση και με τον ίδιο (περίπου) ρυθμό αύξησης με αυτόν του πληθυσμού.

Ο επόμενος πίνακας αναφέρεται στον όγκο και την επιφάνεια των νέων οικοδομών και των προσθηκών καθώς και στον αριθμό των κατοικιών.

Όγκος σε κυβικά μέτρα, επιφάνεια σε τετραγωνικά μέτρα.

ΝΕΕΣ ΟΙΚΟΔΟΜΕΣ	1995	1996	1997
ΑΡΙΘΜΟΣ	14	22	54
ΟΡΟΦΟΙ	27	46	118
ΟΓΚΟΣ	24565	25593	50775
ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ	7549	6980	15110
ΠΡΟΣΘΗΚΕΣ			
ΑΡΙΘΜΟΣ	23	15	11
ΟΡΟΦΟΙ	25	14	19
ΟΓΚΟΣ	15939	7017	7296
ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ	4548	2068	2230
ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΤΟΙΚΙΩΝ			
ΣΥΝΟΛΟ	43	55	112
ΜΕ 1 Ή 2 ΔΩΜΑΤΙΑ	13	5	11
ΜΕ 3 Κ' ΑΝΩ ΔΩΜΑΤ	30	50	101

ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

Στον πίνακα 2 βλέπουμε ότι οι όροφοι των νέων οικοδομών ήταν 27 το 1995, 46 το 1996 για να φτάσουν τους 118 το 1997. Οι όροφοι των νέων οικοδομών αυξήθηκαν κατά 157% το 1997! Ο όγκος των νέων οικοδομών ήταν 24.565 κυβικά μέτρα το 1995, 25593 κυβικά μέτρα το 1996 και 50775 κυβικά μέτρα το 1997. Η ποσοστιαία αύξηση του όγκου κατά το 1997 ήταν 98%. Ως προς την επιφάνεια των νέων οικοδομών το 1995 ήταν 7549 τετραγωνικά μέτρα το 1996 έπεσε στα 6980 τ.μ. για να φτάσει τα 15110 τ.μ. το 1997. Η επιφάνεια των νέων οικοδομών αυξήθηκε κατά 116% το 1997 ενώ το 1996 παρουσίασε μείωση 7.5%.

Παιρνώντας στον αριθμό των κατοικιών βλέπουμε ότι το 1995 χτίστηκαν 43 νέες κατοικίες, το 1996 55 κατοικίες και το 1997 112 κατοικίες. Δηλαδή κατά το 1997 οι κατοικίες αυξήθηκαν κατά 104%! Οι κατοικίες με 1 ή 2 δωμάτια ήταν 13, 5 και 11 τα έτη 1995, 1996 και 1997 αντίστοιχα. Αυτό που μας ενδιαφέρει περισσότερο είναι οι κατοικίες με 3 και άνω δωμάτια όπου το 1996 αυξήθηκαν κατά 67% και το 1997 κατά 102%! Συγκεκριμένα το 1995 είχαμε τριάντα κατοικίες με 3 δωμάτια και άνω, το 1996 50 και το 1997 101.

Τέλος ως προς τις προσθήκες μπορούμε να πούμε ότι ο αριθμός, οι όροφοι, ο όγκος και η επιφάνεια αυτών μειώθηκαν σημαντικά κατά το έτος 1996. Έτσι ο αριθμός προσθηκών μειώθηκε κατά 35%, οι όροφοι των προσθηκών κατά 44%, ο όγκος κατά 56% και η επιφάνεια κατά 55%. Αντιθέτως κατά το 1997 οι

όροφοι, ο όγκος και η επιφάνεια των προσθηκών αυξάνουν ελάχιστα αλλά συνεχίζουν να είναι πολύ κάτω από τα νούμερα του 1995.

## Κατάλογος Καταστημάτων.

Τα περισσότερα καταστήματα του Δήμου βρίσκονται γραμμικά πάνω στην οδό Λαυρίου. Βασίζομενοι στην απογραφή καταστημάτων του 1993 παρουσιάζουμε τις κυριότερες επιχειρήσεις των Γλυκών Νερών αρχίζοντας από τις περισσότερες σε αριθμό.

1. Λιανικό εμπόριο, εκτός από το εμπόριο αυτοκινήτων οχημάτων και μοτοσυκλετών, επισκευή ειδών ατομικής και οικιακής χρήσης : 358 καταστήματα.
2. Κατασκευές : 169 καταστήματα.
3. Χονδρικό εμπόριο και εμπόριο με προμήθεια, εκτός από το εμπόριο αυτοκινήτων οχημάτων και μοτοσυκλετών: 156 καταστήματα.
4. Πώληση, συντήρηση και επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων και μοτοσυκλετών, λιανική πώληση καυσίμων για οχήματα : 137 καταστήματα.
5. Άλλες επιχειρηματικές δραστηριότητες (κωδικός 74): 95 καταστήματα.
6. Ξενοδοχεία και εστιατόρια : 65 καταστήματα.
7. Βιομηχανία ξύλου και κατασκευή προϊόντων από ξύλο και φελλό, εκτός από τα έπιπλα, κατασκευή ειδών καλαθοποιίας και σπαρτοπλεκτικής : 59 καταστήματα.
8. Κατασκευή μεταλλικών προϊόντων με εξαίρεση τα μηχανήματα και τα είδη εξοπλισμού : 54 καταστήματα.
9. Κατασκευή επίπλων, Λοιπές βιομηχανίες Μ.Α.Κ : 43 καταστήματα
10. Βιομηχανία τροφίμων και ποτών : 42 καταστήματα
11. Χερσαίες μεταφορές, μεταφορές μέσω αγωγών : 42 καταστήματα
12. Κατασκευή άλλων προϊόντων από μη μεταλλικά ορυκτά : 38 καταστήματα.
13. Ψυχαγωγικές, πολιτιστικές και αθλητικές δραστηριότητες : 32 καταστήματα
14. Άλλες δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών: 28 καταστήματα
15. Εκδόσεις, εκτυπώσεις και αναπαραγωγή προεγγεγραμμένων μέσων εγγραφής ήχου και εικόνας και μέσων πληροφορικής : 24 καταστήματα
16. Διάφορες επιχειρήσεις (κωδικός 00) : 16 καταστήματα
17. Κατασκευή ειδών ενδυμασίας: κατεργασία και βαφή γουναρικών: 14 καταστήματα
18. Βοηθητικές και συναφείς προς τις μεταφορές δραστηριότητες, δραστηριότητες ταξιδιωτικών πρακτορείων : 14 καταστήματα.
19. Κατεργασία και δέψη δέρματος: κατασκευή ειδών ταξιδιού (αποσκευών), τσαντών, ειδών σελοποιίας, ειδών σαγματοποιίας και υποδημάτων : 11 καταστήματα
20. Παραγωγή χημικών ουσιών και προϊόντων: 11 καταστήματα
21. Παραγωγή κλωστοϋφαντουργικών υλών : 9 καταστήματα

22. Κατασκευή προϊόντων από ελαστικό (καουτσούκ) και πλαστικές ύλες : 7 καταστήματα
23. Κατασκευή μηχανημάτων και ειδών εξοπλισμού Μ.Α.Κ : 7 καταστήματα
24. Εκπαίδευση : 6 καταστήματα
25. Υγεία και κοινωνική μέριμνα : 6 καταστήματα
26. Κατασκευή ηλεκτρικών μηχανών και συσκευών ΜΑΚ: 5 καταστήματα
27. Κατασκευή ιατρικών οργάνων, οργάνων ακριβείας και οπτικών οργάνων, κατασκευή ρολογιών κάθε είδους : 5 καταστήματα
28. Κατασκευή αυτοκινήτων οχημάτων : κατασκευή ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων οχημάτων : 4 καταστήματα
29. Κατασκευή λοιπού εξοπλισμού μεταφορών: 4 καταστήματα

Ρίχνοντας μια ματιά στα παραπάνω καταστήματα, βλέπουμε ότι τα σπουδαιότερα είναι αυτά που ασχολούνται με το λιανικό και χονδρικό εμπόριο, οι κατασκευές, οι επιχειρήσεις συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, τα ξενοδοχεία και εστιατόρια και οι λοιπές επιχειρήσεις.

Στην αντίπερα όχθη έχουμε τις κατασκευές αυτοκινήτων οχημάτων, τις κατασκευές ιατρικών οργάνων και ηλεκτρικών μηχανών καθώς και τα καταστήματα για εκπαίδευση, υγεία και κοινωνική μέριμνα.

5.3.4.

### **Συμπεράσματα**

Στο κεφάλαιο αυτό θα μιλήσουμε για τις προοπτικές εξέλιξης της περιοχής μελέτης μας μέσα από τις σημερινές τάσεις. Οι προοπτικές εξέλιξης αφορούν τις αναμενόμενες εξελίξεις στον πληθυσμό, την αναμενόμενη συνολική απασχόληση και τις επιπτώσεις στο αναπτυξιακό πρότυπο ενώ η περιοχή μελέτης περιλαμβάνει τους Δήμους των Μεσογείων επομένως και τα Γλυκά Νερά.

Ας αναφερθούμε στο καθένα από τα παραπάνω ξεχωριστά αρχίζοντας από την αναμενόμενη εξέλιξη στον πληθυσμό. Αυτή μπορεί να προσεγγιστεί με δύο τρόπους. Εμείς θα εξετάσουμε τον ένα από τους δύο αφού πούμε ότι η πρώτη προσέγγιση της αναμενόμενης εξέλιξης του πληθυσμού βασίζεται στη θεωρία του Περιφερειακού Κύκλου που αναπτύξαμε εκτενώς στην αρχή του πρώτου κεφαλαίου.

Πριν αρχίσουμε να μιλάμε για τη δεύτερη προσέγγιση να πούμε ότι σκοπός μας είναι να εκτιμήσουμε το μελλοντικό πληθυσμό στην περιοχή μελέτης και στα Γλυκά Νερά κατά τα έτη 1999, 2005 και 2020. Στην εκτίμηση θα περιλαμβάνεται και η επίδραση από τη λειτουργία του αεροδρομίου των Σπατών. Ως δεδομένα χρησιμοποιούνται οι εξελίξεις του πληθυσμού (για την περίοδο 1951 – 1991) του συνόλου της χώρας, της Αττικής, της περιφέρειας της πρωτεύουσας, του υπολοίπου της Αττικής και της περιοχής που μελετάμε. Στη συνέχεια υπολογίζουμε τους ρυθμούς μεταβολής των πληθυσμών όλων των παραπάνω περιοχών και για όλα τα έτη και ύστερα

βρίσκουμε τις προβολές του πληθυσμού της χώρας για τα έτη 1999, 2005 και 2020. Μετά από κάποιες διαδοχικές διαιρέσεις του πληθυσμού των περιοχών και κάποιες εκτιμήσεις καταλήγουμε ότι το 1999 η περιοχή μελέτης θα κατοικείται από 132000 άτομα, το 2005 από 158000 και το 2020 από 221560. Στο σημείο αυτό να πούμε ότι οι υπολογισμοί στους οποίους αναφερθήκαμε υπάρχουν στο παράρτημα.

Τα παραπάνω νούμερα δεν περιλαμβάνουν την επίδραση λειτουργίας του αεροδρομίου η οποία υπολογίζεται ότι θα αυξήσει τον πληθυσμό της περιοχής μελέτης (από το 1999 έως το 2020) κατά 75000 κατοίκους. Οι εκτιμήσεις εμφανίζονται παρακάτω:

- 1999:  $132000 + (75000 \times 0.2) = 147000$
- 2005:  $158000 + (75000 \times 0.5) = 195500$
- 2020:  $221560 + 75000 = 296560$

Επομένως προσεγγιστικά ο πληθυσμός το 1999 θα είναι 150000, το 2005 200000 και το 2020 300000.

Η κατανομή του μελλοντικού πληθυσμού στις ενότητες της περιοχής μελέτης με τη σημερινή δυναμική φαίνεται στον παρακάτω πίνακα.

ΕΝΟΤΗΤΕΣ	1991	1999	2005	2020
ΓΕΡΑΚΑΣ	22,2	33300	44400	66600
ΑΝΘΟΥΣΑ				
ΠΑΛΛΗΝΗ				
ΓΛΥΚΑ ΝΕΡΑ	15,5	23250	31000	46500
ΠΑΙΑΝΙΑ				
ΠΙΚΕΡΜΙ	18,9	28350	37800	56700
ΡΑΦΗΝΑ				
ΑΡΤΕΜΙΣ				
ΣΠΑΤΑ	7,7	11550	15400	23100
ΚΟΡΩΠΙ	16,9	25350	33800	50700
ΜΑΡΚΟΠΟΥΛ	18,8	28200	37600	56400
Ο				
ΣΥΝΟΛΟ	100	150000	200000	300000

ΠΗΓΗ : ΤΑΠ Δ. ΓΛΥΚΩΝ ΝΕΡΩΝ

Η Παιανία και τα Γλυκά Νερά παρουσιάζονται ως μία ενότητα. Ο πληθυσμός της ενότητας αυτής υπολογίζεται ότι θα φτάσει τους 23250 κατοίκους το 1999, τους 31000 το 2005 και τους 46500 το 2020. Κατά το 1991 ο πληθυσμός των Γλυκών Νερών ήταν 5823 κάτοικοι και της Παιανίας 9727. Με αυτή τη δυναμική (σχέση) ο αναμενόμενος πληθυσμός των Γλυκών Νερών για τα έτη 1999, 2005 και 2020 παρουσιάζεται παρακάτω:

- 1999:  $[23250 \times (5823 / 5813 + 9727)] = 8697$
- 2005:  $(31000 \times 0.374) = 11594$
- 2020:  $(46500 \times 0.374) = 17391$

Επομένως παρατηρούμε (όπως αναμενόταν), και λόγω της επίδρασης του αεροδρομίου, αυξητικές τάσεις στο μελλοντικό πληθυσμό των Γλυκών

Νερών. Το παρακάτω σχήμα (σχήμα 8) παρουσιάζει την αναμενόμενη εξέλιξη μαζί με την ήδη διαμορφωθείσα πληθυσμιακή εξέλιξη της περιόδου 1961 - 1991.

ΣΧΗΜΑ 8



ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ - ΤΑΠ Δ. ΓΛΥΚΩΝ ΝΕΡΩΝ

Στη συνέχεια θα αναφερθούμε στην αναμενόμενη συνολική απασχόληση της περιοχής μελέτης κατά το έτος 2020. Αυτή προκύπτει βάση εκτιμήσεων που συνδυάζουν τις τάσεις ανάπτυξης της περιοχής μελέτης και τις αλλαγές που θα επιφέρει στο σύνολο η λειτουργία του αεροδρομίου.

Η περιοχή θεωρείται ως τμήμα του συνόλου που αποτελεί η Αττική. Με την έννοια αυτή θα υπάρχουν μετακινήσεις από και προς την περιοχή μελέτης και τα άλλα τμήματα της Αττικής. Στην περιοχή μελέτης απασχολούνται:

- Μόνιμοι κάτοικοι (παλιοί και νέοι)
- Κάτοικοι από άλλες περιοχές, λ.χ Ανατολική Αττική.
- Ένα ποσοστό των κατοίκων της περιοχής μελέτης θα απασχολείται στο κέντρο και σε άλλες περιοχές.

Για την εκτίμηση του συνόλου των απασχολουμένων στην περιοχή μελέτης γίνονται παραδοχές για το ποσοστό απασχολουμένων σε σχέση με τα συγκεκριμένα πληθυσμιακά σύνολα καθώς και για τα ποσοστά που θα εργάζονται στην περιοχή μελέτης αντίστοιχα.



Σύμφωνα με τους προηγούμενους υπολογισμούς ο πληθυσμός της περιοχής μελέτης για το έτος 2020 θα είναι 300000.

Έτσι οι απασχολούμενοι θα είναι:

- Από τον πληθυσμό της περιοχής μελέτης.  
 $300000 \times 0.38 \times 0.8 = 91200$
- Από το ΠΣΠ (Ανατολική Αττική και Διαμέρισμα Πειραιά)  
 $1800000 \times 0.38 \times 0.1 = 68400$
- Ισοζύγιο υπολοίπου Αττικής = 10000  
 $169700 = 170000$

Όσον αφορά την κατανομή της συνολικής απασχόλησης στους τρεις τομείς της παραγωγής υποθέτουμε ότι η απασχόληση στη γεωργία θα διατηρηθεί στα σημερινά απόλυτα επίπεδα, ενώ η απασχόληση στη βιομηχανία και τον τριτογενή τομέα θα εξελιχθεί σύμφωνα με το αναπτυξιακό πρότυπο της περιοχής. Παρακάτω παρουσιάζεται η κατανομή της απασχόλησης στους τρεις τομείς για το έτος 2020.

ΣΥΝΟΛΟ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ	170000	100%
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ ΣΤΟΝ ΠΡΩΤΟΓΕΝΗ ΤΟΜΕΑ	3000	1,80%
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ ΣΤΟΝ ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗ ΤΟΜΕΑ	66800	39,30%
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ ΣΤΟΝ ΤΡΙΤΟΓΕΝΗ ΤΟΜΕΑ	100200	58,90%

ΠΗΓΗ : ΤΑΠ Δ. ΓΛΥΚΩΝ ΝΕΡΩΝ  
Όσον αφορά την απασχόληση στα Γλυκά Νερά, αν υποθέσουμε ότι οι εκτιμήσεις του συνόλου των απασχολούμενων και του πληθυσμού ( για το έτος 2020 ) για την περιοχή μελέτης είναι αναλογικές ( γραμμική εξάρτηση), τότε οι απασχολούμενοι στην ενότητα II ( Παιανία και Γλυκά Νερά) θα ήταν:

- 2020:  $170000 \times 15.5 = 26350$

Αν και πάλι υποθέσουμε ότι η αναλογία πληθυσμού Γλυκών Νερών - Παιανίας του 1991 θα ισχύει και στην απασχόληση των δύο Δήμων κατά το 2020 τότε η απασχόληση στα Γλυκά Νερά θα είναι:

- 2020:  $26350 \times 0.374 = 9855$

ενώ η απασχόληση στους τρεις τομείς της παραγωγής, σύμφωνα με τα δεδομένα του παραπάνω πίνακα, θα είναι:

- Πρωτογενής τομέας:  $9855 \times 0.018 = 177$  απασχολούμενοι
- Δευτερογενής τομέας:  $9855 \times 0.393 = 3873$  απασχολούμενοι
- Τριτογενής τομέας:  $9855 \times 0.589 = 5805$  απασχολούμενοι

Παρατηρούμε ότι οι απασχολούμενοι στον τριτογενή τομέα το 2020, θα είναι ίσοι με το συνολικό πληθυσμό του Δήμου κατά την απογραφή του 1991.

Οι τελευταίοι αριθμοί που υπολογίσαμε, για την απασχόληση των Γλυκών Νερών, είναι πολύ προσεγγιστικοί και υπάρχει περίπτωση να μην επαληθευτούν (έστω και κατά προσέγγιση) από τη μελλοντική

πραγματικότητα, αφού στηριχθήκαμε σε μια σειρά από υποθέσεις που δεν ισχύουν απόλυτα.

Στο τελευταίο μέρος των συμπερασμάτων θα ασχοληθούμε με τις επιπτώσεις στο αναπτυξιακό πρότυπο της περιοχής μελέτης άρα και των Γλυκών Νερών. Οι προοπτικές κοινωνικοοικονομικής ανάπτυξης που στηρίζονται τόσο στις υπάρχουσες τάσεις, όσο και στην αναμενόμενη προωθητική επίδραση του αεροδρομίου των Σπάτων είναι οι εξής:

- Η δημιουργία ενός νέου πόλου ανάπτυξης της Αττικής στην περιοχή μελέτης.
  - Η ανάδειξη εξειδικευμένων κέντρων ανάπτυξης στην περιοχή και η προώθηση της ολοκληρωμένης ανάπτυξης της Ανατολικής Αττικής.
  - Η αύξηση της εντάσεως της ανταγωνιστικότητας των τοπικών επιχειρήσεων και η προσέλκυση νέων επιχειρήσεων.
  - Η αστική ανάπτυξη κυρίως στους άξονες Γέρακα-Παιανία-Πικέρμι και Παλλήνη-Πικέρμι-Ραφήνα.
  - Η ανάπτυξη των λιμανιών της περιοχής.
  - Η ανάπτυξη της παράλιας ζώνης και η ανάδειξη αυτής ως πόλου αναψυχής.
- Οι δυσμενείς επιπτώσεις της λειτουργίας του αεροδρομίου μπορεί να είναι η εγκατάλειψη παραγωγικών δραστηριοτήτων, η ρύπανση του περιβάλλοντος και οι δυσκολίες προσαρμογής στις νέες εργασιακές σχέσεις.

Για την καταπολέμηση των δυσμενών επιπτώσεων και την αξιοποίηση των θετικών από τη δημιουργία του αεροδρομίου προτείνεται η οργάνωση επιχειρηματικών πάρκων, η αρτιότερη οργάνωση των δικτύων υποδομής, η διαμόρφωση πολιτικής προστασίας του περιβάλλοντος, η στήριξη του πρωτογενή τομέα, η κατάλληλη διαμόρφωση και οργάνωση των περιοχών κατοικίας από την αύξηση του πληθυσμού κτλ.

Οι παράγοντες που αναμένεται να επηρεάσουν τον σχεδιασμό της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης της περιοχής μελέτης είναι η δημιουργία και λειτουργία του αεροδρομίου, η εγκατάσταση επιχειρήσεων του δευτερογενή και του τριτογενή τομέα που θα προσελκυθούν από τη λειτουργία του αεροδρομίου, η ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος και η οικιστική ανάπτυξη (μόνιμη και παραθεριστική κατοικία).

## 5.4 ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΟΡΩΠΙΟΥ

### 5.4.1 Φυσιογνωμία της περιοχής Κορωπίου

#### 5.4.1.α Γενικά

Ο Δήμος Κορωπίου απέχει 25 χιλιόμετρα από το κέντρο της Αθήνας και αποτελεί το μεγαλύτερο σε μέγεθος δήμο της περιοχής Μεσογείων με μεγάλη οικονομική ανάπτυξη.

Ο Δήμος έχει έκταση περίπου 120.000 χιλ. στρέμματα η οποία εκτείνεται στην νοτιοανατολική πλευρά του όρους Υμηττού και φθάνει την θάλασσα με 7 km ακτών (χάρτης 1).

#### 5.4.1.β Χρήσεις γης

Οι χρήσεις γης που περιλαμβάνονται στα διοικητικά όρια του Δήμου είναι οι εξής:

- α) Εγκεκριμένα σχέδια πόλης για κατοικία μικροεπαγγελματικές δραστηριότητες.
- β) Δύο βιομηχανικές ζώνες χαμηλής ρύπανσης στα βόρεια και νότια του νομού της πόλης.
- γ) Αγροτικές περιοχές στις οποίες εγκαθίστανται κατά τόπους αυθαίρετες κατοικίες.
- δ) Λατομικές εγκαταστάσεις.
- ε) Μεγάλες δασικές εκτάσεις.

στ) Επτά χιλιόμετρα ακτών προς χρήση λουόμενων.

Οι περιοχές του δήμου με εγκεκριμένο σχέδιο πόλης είναι η πόλη του Κορωπίου με 4.300 στρέμματα σχεδίου πόλης του 1934 και ο οικισμός της Αγίας Μαρίας και τμήμα του Αγίου Δημητρίου με 3.800 στρέμματα σχεδίου πόλης του 1990.

Στο σχέδιο πόλης με βάση το Ν.1337/83 αναμένεται να ενταχθούν:

- α) ο οικισμός Καρελλά 1000 στρέμματα,
- β) τμήμα του Αγ. Δημητρίου 2000 στρέμματα και 1000 στρέμματα επέκτασης της πόλης Κορωπίου.

Ακόμη έχουν προταθεί για ένταξη 11.000 στρέμματα προς την παραλιακή ζώνη και 1.500 στρέμματα προς τον οικισμό Καρελλά όπου εντοπίζονται αυθαίρετα (νομοσχέδιο περί αυθαιρέτων).

#### 5.4.1.γ Οικονομική ταυτότητα του δήμου Κορωπίου.

Το Κορωπί παρουσιάζει μεγάλη ανάπτυξη στον τομέα της μεταποίησης (βιομηχανίας). Απόδειξη είναι η κατασκευή και μεγάλη συγκέντρωση βιομηχανικών εγκαταστάσεων, κυρίως στις δύο εισόδους της πόλης Βέβαια βιομηχανικές μονάδες εντοπίζονται και σε μέρη κοντά στην περιοχή Καρελλά και στα νότια της πόλης του Κορωπίου. Σημαντική άνθηση στο συγκεκριμένο δήμο σημειώνει και ο τομέας της βιοτεχνίας, λόγω της δημιουργίας εκατοντάδων βιοτεχνιών-εμπορικών επιχειρήσεων και εργαστηρίων. Συνολικά ο αριθμός των βιομηχανιών και βιοτεχνιών στο Κορωπί υπολογίζεται ότι είναι 375 και οι απασχολούμενοι στους τομείς αυτούς είναι 3402. Πέραν των βιομηχανικών κυρίως μονάδων αλλά και των βιοτεχνιών, που παίζουν τον κύριο ρόλο στη διαμόρφωση της οικονομικής δραστηριότητας της περιοχής, συντελούν σε μεγάλο βαθμό στην ανάπτυξη του Κορωπίου και οι κλάδοι του εμπορίου, του τουρισμού, του αγροτικού τομέα και των ορυχείων (λατομείων). Συγκεκριμένα υπάρχουν τέσσερις μεγάλες λατομικές επιχειρήσεις εξόρυξης αδρανών υλικών που παράγουν το 70% των αναγκών του νομού Αττικής και απασχολούν περίπου 114 εργαζόμενους.

Σχετικά με τον τομέα του εμπορίου έχουν δημιουργηθεί 210 επιχειρήσεις λιανικού εμπορίου με 296 απασχολούμενους και 27 επιχειρήσεις χονδρεμπορίου με 92 απασχολούμενους. Συνολικά στον κλάδο του εμπορίου στον οποίον συμπεριλαμβάνονται εστιατόρια και ξενοδοχεία υπάρχουν 237 επιχειρήσεις με 388 εργαζόμενους.

Μικρή άνθηση σημειώνει ο τομέας ηλεκτρισμού-ύδρευσης, στον οποίο υπάγονται 5 επιχειρήσεις που απασχολούν 69 άτομα. Παρατηρούμε, λοιπόν, ότι όντως ο τομέας της βιομηχανίας είναι η κινητήριος δύναμη του Κορωπίου και συγκεντρώνει τον μεγαλύτερο αριθμό εργαζομένων.

Βέβαια εκτός από τους παραπάνω κλάδους οικονομικής δραστηριότητας μικρή άνθηση σημειώνει και ο κλάδος διαφόρων υπηρεσιών, στον οποίο συμπεριλαμβάνονται επιχειρήσεις, υπηρεσίες και οργανισμοί Δημοσίου Φορέα με υπερτοπικό χαρακτήρα (Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία, Δικαστήρια, Υποθηκοφυλάκιο, Τράπεζα, Ι.Κ.Α., Δ.Ε.Η. Ανατολικής Αττικής κ.λ.π.)

Όλες οι ανωτέρω δραστηριότητες επιφορτίζουν με περίπου 15000 εργαζόμενους την περιοχή που στην πλειονότητά τους δε διαμένουν σε αυτήν και προσελκύουν περίπου 2000 άτομα καθημερινά για συναλλαγές.

Ειδικότερα από τον οικονομικά ενεργό μόνιμο πληθυσμό το 46% είναι τεχνίτες και εργάτες, το 18% ασχολούνται με τη γεωργία-κτηνοτροφία, το 8% με το εμπόριο, το 5%

ασκούν επιστημονικά και ελεύθερα επαγγέλματα, ενώ το 7% ασχολείται στην παροχή υπηρεσιών.

#### 5.4.1.δ Τα κοινωνικά χαρακτηριστικά

Στο Κορωπί γίνονται φιλότιμες προσπάθειες για ανάπτυξη της εκπαίδευσης, επαγγελματικής κατάρτισης και ψυχαγωγίας των νέων, για παροχή πρόνοιας και ενίσχυσης της ιατρικής περίθαλψης των κατοίκων, καθώς και διατήρησης της φυσικής ομορφιάς του.

Αναλυτικότερα:

- \* Στον τομέα της υγείας παρόλες τις ενέργειες της δημοτικής αρχής του Κορωπίου για καλύτερη ιατρική περίθαλψη των κατοίκων παρατηρούνται ελλείψεις σχετικά με τους χώρους, το ιατρικό προσωπικό, τα ιατρικά μηχανήματα. Στην περιοχή αυτή εντοπίζεται μόνο ένα Κέντρο Υγείας που λειτουργεί μόνο τις πρωινές ώρες.

Αισθητή όμως για τις ανάγκες του δήμου είναι η έλλειψη Κέντρου Ανοικτής Προστασίας Ηλικιωμένων(Κ.Α.Π.Η.). Αναμένεται όμως η δημιουργία του βάση της απόφασης του δημοτικού συμβουλίου για σύσταση του νομικού προσώπου και την προφύλαξη των δικαιωμάτων των ηλικιωμένων ατόμων. Τέλος λειτουργεί μόνο ένας δημόσιος παιδικός σταθμός και τρεις ιδιωτικοί.

- \* Προβλέπεται η διατήρηση και η ενίσχυση του πρασίνου εντός σχεδίου με ολοκλήρωση απαλλοτριώσεων πλατειών και κοινοχρήστων χώρων.

- \* Έχει προχωρήσει η διαδικασία μετά από ψήφισμα για την κατασκευή του Οργανισμού Πνευματικού Κέντρου, αφού ήδη έχει τελειώσει ο σκελετός πολυδύναμου κτιρίου εκτάσεως 950 τ.μ.. Ο οργανισμός αυτός θα στεγάσει βιβλιοθήκη, πνευματικό κέντρο και άλλες δραστηριότητες.

- \* Για την αθλητική παιδεία των νέων έχουν κατασκευαστεί δύο Εθνικά Στάδια, το ένα έχει μόνο γήπεδο ποδοσφαίρου, ενώ το δεύτερο(εκτάσεως 70 στρεμμάτων) υπάρχουν γήπεδα ποδοσφαίρου, κλειστό γυμναστήριο πολλαπλών χρήσεων με δυνατότητες κατασκευής κολυμβητηρίου, γηπέδου τένις και άλλων γηπέδων στους ελεύθερους χώρους.

- \* Η εκπαίδευση είναι κυρίως δημόσια (Δημοτικά- Γυμνάσια-Λύκεια) με τοπικό χαρακτήρα. Η προσχολική βαθμίδα καλύπτεται από 4 Νηπιαγωγεία, το ένα εκ των οποίων βρίσκεται στον οικισμό Κίτσι.

Στην πρωτοβάθμια εκπαίδευση (Δημοτικά) λειτουργούν 4 δημοτικά σχολεία στο δήμο και 3 στους οικισμούς. Στη δευτεροβάθμια υπάρχουν :

α) 2 Γυμνάσια το ένα σε ιδιωτικό κτίριο, ενώ με χρηματοδότηση του Ο.Σ.Κ. γίνεται η ανοικοδόμηση του 2<sup>ου</sup> Γυμνασίου,

β) 1 Γενικό Λύκειο

γ) 1 Τεχνικό Επαγγελματικό Λύκειο

δ) 1 Τεχνική Επαγγελματική Σχολή

ε) 1 Σχολικό Επαγγελματικό

Τα Τ.Ε.Λ. και τα Τ.Ε.Σ. λειτουργούν σε ενοικιαζόμενα κτίρια, παραχωρήθηκαν όμως 10στρεμ. από την Διεύθυνση Δασών για την ανέγερση Τ.Ε.Λ-Τ.Ε.Σ.

#### **5.4.1.ε Τεχνική υποδομή**

##### **A. Αποχέτευση**

Στο Τοπικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα του Δήμου Κορωπίου υπάρχει εγκεκριμένη προμελέτη, που αφορά την κατασκευή κεντρικής αποχέτευσης. Στον προϋπολογισμό έχει συμπεριληφθεί η εκπόνηση οριστικής μελέτης αποχέτευσης ακαθάρτων που αφορά σε πρώτη φάση την κυρίως πόλη και σε δεύτερη φάση τους οικισμούς με προτεραιότητα τους παραθαλάσσιους.

Στον προϋπολογισμό συμπεριλαμβάνονται δαπάνες που θα χρειαστούν για την δημιουργία καλύτερου δικτύου ομβρίων του Δήμου.

##### **B. Κυκλοφοριακό**

Όλοι οι δρόμοι συνδέονται με την εθνική οδό Αθηνών-Λαυρίου που διέρχεται κατά μήκος της πόλης (Κορωπίου-Βάρης, Κορωπίου -Αγ. Μαρίνας) ,με αποτέλεσμα οι μεταφορές να διεξάγονται και να πραγματοποιούνται μέσα από την πόλη κατά μήκος σε 3χλμ. βασικό μειονέκτημα των δρόμων αυτών λόγω της άσχημης κατασκευής τους προ εξήντα ετών, είναι η δημιουργία μποτιλιαρισμάτων με πολλά ατυχήματα. Απαιτείται άμεση ανάγκη κατασκευής παρακαμπτηρίων δρόμων.

#### **5.4.1.στ Αναφορά σε μεγάλα έργα υποδομής**

Η πλεονεκτική γεωγραφική θέση και οι δυνατότητες εξέλιξης του Δήμου Κορωπίου, η ανάγκη βελτίωσης του επιπέδου των οδικών μεταφορών και κατασκευής καινούργιων δρόμων, καθώς επίσης και οι μεταρρυθμίσεις που θα συμβούν στην περιοχή με την δημιουργία μεγάλων έργων (αεροδρόμιο Σπάτων) συνιστούν σύγχρονο σχεδιασμό και

αναδιοργάνωση του υπάρχοντος οδικού δικτύου για πιο εύκολη διεξαγωγή των μετακινήσεων από και προς τον Δήμο Κορωπίου. Για τα παραπάνω ο Δήμος οργανώνει και επιδιώκει:

### **A. Έργα Δρόμων**

1. Ολοκλήρωση της Δυτικής περιφερειακής οδού Αγ. Νικολάου.

Δημιουργία οδού μήκους 3500μ. και σύνδεση με τον κόμβο Αργυρούπολης -Σπάτων στα βόρεια του Κορωπίου(χάρτης 2). Έχει ήδη κατασκευαστεί τμήμα 3000μ. Το κόστος του έργου αυτού υπολογίζεται ότι θα φθάσει στα 700εκτ.δρχ.

2. Κατασκευή ανατολικής παράκαμψης της κεντρικής λεωφόρου.

Επέκταση αξιόλογου τμήματος περιμετρικού δρόμου μήκους 800μ. και διάνοιξη 1.300μ. εγκεκριμένων οδών σχεδίου πόλης. Άμεση ανοικοδόμηση του τμήματος 1000μ. από το εθνικά χρηματοδοτούμενο και μελετημένο έργο σύνδεσης Σταυρού-Σπάτων με Κορωπίου-Βάρης. Για το παραπάνω ανατέθηκε συγκεκριμένη μελέτη, η οποία υπολογίζεται ότι θα κοστίσει 20εκατ.δρχ. Γενικά, το προϋπολογισμένο κόστος κατασκευής και απαλλοτριώσεων 400εκατ.δρχ.

Οι δύο αυτές προτάσεις σε συνδυασμό με διαπλατύνσεις υπαρχόντων δικτύων (έργα σε επίπεδο Νομαρχίας- Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε) όπως Αθηνών-Λαυρίου, επαρχιακής οδού Κορωπίου- Βάρης και επαρχιακής οδού Κορωπίου-Αγ. Μαρίας, θα ενισχύσουν τη βελτίωση των υπάρχοντος οδικού δικτύου και θα συντελέσουν στην πιο εύκολη διεξαγωγή μεταφορών από και προς την περιοχή.

### **B. Κατασκευή κολυμβητηρίου**

Ο Δήμος Κορωπίου εκτός από τους άλλους αθλητικούς συλλόγους, έχει και το Ναυτικό Αθλητικό Όμιλο «Κέκρωψ», στον οποίο είναι εγγεγραμμένοι 100 αθλητές του υγρού στίβου με πολλή καλές επιδόσεις στο εσωτερικό και το εξωτερικό. Το πρόβλημα όμως είναι η έλλειψη ενός κολυμβητηρίου και έτσι είναι αναγκασμένοι να πηγαίνουν στις εγκαταστάσεις του Αγ. Κοσμά για να προπονηθούν. Ο Δήμος ναυλώνει ειδικό πούλμαν για την μεταφορά των αθλητών προς το κολυμβητήριο του Αγ. Κοσμά. Απώροια αυτής της κατάστασης είναι ότι οι δαπάνες είναι υπέρογκες, οι προπονήσεις πλημμελείς και το σημαντικότερο ότι χάνεται πολύτιμος ελεύθερος χρόνος των παιδιών.

Βέβαια εδώ πρέπει να επισημάνουμε ότι δεν είναι μόνο το Κορωπί που δεν έχει κολυμβητήριο, αλλά ολόκληρη η περιοχή των Μεσογείων παρόλη την συνεχόμενη αύξηση του πληθυσμού. Επειδή το Κορωπί αποτελεί το κέντρο των Μεσογείων, έχει τον διπλάσιο σχεδόν πληθυσμό από τις γειτονικές πόλεις και διαθέτει τον κατάλληλο

χώρο (2<sup>ο</sup> Εθνικό Στάδιο) επιβάλλεται να μπει σε εφαρμογή το έργο αυτό όσο το δυνατόν πιο γρήγορα. Το κόστος για το έργο αυτό ανέρχεται στα 700εκατ.δρχ. περίπου.

### **Γ. Κεντρική αποχέτευση ακαθάρτων ομβρίων**

Στον προϋπολογισμό του Δήμου για το τελευταίο έτος έχουν συμπεριληφθεί και οι δαπάνες για την αποχέτευση των ακαθαρσιών, η οποία θα υλοποιηθεί σε πρώτη στην κυρίως πόλη και σε δεύτερη στους οικισμούς. Το έργο στο σύνολό του θα κοστίσει 5δισ. περίπου.

### **Δ. Κατασκευή χώρου στάθμευσης**

Μέσα στην περιοχή Κορωπίου είναι αναγκαία η δημιουργία επίγειων χώρων στάθμευσης, αφού υπάρχουν οι διαθέσιμοι χώροι. Προς συζήτηση βρίσκεται το θέμα για κατασκευή υπόγειου χώρου στάθμευσης σε χώρο 4στρεμ. στην πλατεία Ελευθερίας. Το έργο υπολογίζεται ότι θα φθάσει το κόστος των 200εκτ.δρχ.

### **Ε. Αξιοποίηση παραλιών**

#### **1. Αξιοποίηση παραλίας Λομβάρδας.**

Απαιτείται η οργάνωση και η δημιουργία των χώρων της συνολικής έκτασης μετά των τεχνικών έργων για την ολοκλήρωση (γήπεδα, πάρκιν), για να συμπληρωθεί το έργο αξιοποίησης της παραλίας αυτής. Ήδη έχει γίνει σε έκταση 300στρεμ. ένα τμήμα έργων υποδομής (περιμετρικός δρόμος χωρίς τάπητα, δεξαμενή ύδατος, διαμορφώσεις). Επιπλέον έχει υλοποιηθεί νέα δημοπράτηση για την ανοικοδόμηση ενός κτιριακού συγκροτήματος, αναψυκτηρίου-εστιατορίου. Υπάρχει όμως οριστική μελέτη προϋπολογισμού 1,5δισ.

#### **2. Αξιοποίηση παραλιών Αγ. Μαρίνας- Αγ. Δημητρίου**

Εκμετάλλευση και αξιοποίηση παραλιακής ζώνης Αγ. Μαρίνας- Αγ. Δημητρίου, μήκους 5 χιλ. συνέχεια της παραλίας Λομβάρδας, για ψυχαγωγία, αναψυχή και εξυπηρέτηση των λυόμενων. Επιδιώκεται από τον Δήμο διαμόρφωση χώρων πρασίνου και ανάπλαση του περιβάλλοντος χώρου. Το κόστος προϋπολογίζεται σε 200εκατ.δρχ.

### **Ζ. Δημιουργία χώρων πρασίνου και αναψυχής**

Το Κορωπί τα τελευταία χρόνια εξαιτίας της συνεχώς αυξανόμενης βιομηχανικής, οικιστικής και εμπορικής ανάπτυξης θεωρείται αναγκαίο να υπάρξει ένας ουσιαστικός



και μακροπρόθεσμος σχεδιασμός για την διαμόρφωση και ανάπτυξη χώρων πρασίνου και αναψυχής, καθώς επίσης για την επίλυση των προβλημάτων του περιβάλλοντος που συνεχώς αυξάνονται.

Έτσι ο Δήμος σχεδιάζει :

#### 1. Την δημιουργία Δημοτικού Δρυμού

Στον λόφο Παλάτι, εφαπτόμενο νότια της πόλης, σε έκταση 1000στρεμ. επιδιώκεται η κατασκευή Δημοτικού Δρυμού με χώρους περιπάτου και ψυχαγωγίας, καθώς και αξιοποίηση και μετατροπή παλιού λατομείου σε χώρο ανοικτού θεάτρου (χάρτης 2 του παραρτήματος ). Το κόστος του έργου υπολογίζεται σε 500εκτ.δρχ.

#### 2. Αποκατάσταση εγκαταλελειμμένων λατομείων με την δημιουργία χώρων πρασίνου και αθλοπαιδιών.

Έχει εγκριθεί μελέτη για δημιουργία χώρων πρασίνου και αθλοπαιδιών σε χώρο 70στρεμ. επί της οδού Κορωπίου-Βάρης αμέσως μετά τον Δήμο και σε χώρο 200στρεμ. σε απόσταση 2,5χλμ. από το τέλος της πόλης. Το κόστος ανέρχεται σε 50εκατ.δρχ.

### 5.4.2 ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

#### 5.4.2.α Πληθυσμιακή εξέλιξη του Δήμου και της περιοχής Κορωπίου ανά δεκαετία.

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε. διαπιστώνουμε ότι ο πληθυσμός του Δήμου Κορωπίου αλλά και της περιοχής του, παρουσιάζουν μία ανοδική πορεία. Αρχικά ο πληθυσμός του Δήμου Κορωπίου ήταν 7125κατ. Ακολούθησε μία σταθερή πορεία με αυξητικό ρυθμό για να φθάσει στους 16813κατ. το 1991. Βέβαια μεγαλύτερη αύξηση σημειώθηκε το 1981 η οποία έφθασε τους 12893κατ. από το 1971, που ο πληθυσμός του συγκεκριμένου Δήμου ήταν 9716κατ.<sup>1</sup>

Όσον αφορά την περιοχή Κορωπίου, που αποτελεί μεγαλύτερο μέρος του Δήμου, παρατηρούμε ότι ακολουθεί την ίδια δημογραφική πορεία με τον Δήμο. Συγκεκριμένα ο πληθυσμός στην περιοχή Κορωπίου το 1951 ήταν 7050κατ., ο οποίος ανήλθε το 1991 στους 12790κατ. ύστερα από μια συνεχόμενη αύξηση.

Οι παραπάνω διαπιστώσεις αποδεικνύονται και από τον πίνακα με τους μέσους ετήσιους ρυθμούς μεταβολής του πληθυσμού. Αναλύοντας τον συγκεκριμένο πίνακα παρατηρούμε θετική άνοδο του μέσου ετήσιου ρυθμού μεταβολής του Δήμου και της

περιοχής του Κορωπίου τα έτη 1951,1961,1971. Συγκεκριμένα ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής του δήμου και της περιοχής Κορωπίου το 1951 αυξήθηκε κατά 0,012% και 0.011% αντίστοιχα. Το έτος 1961 ο ρυθμός μεταβολής εξακολούθησε να είναι ανοδικός και έτσι διαμορφώθηκε στο 0,019% για τον Δήμο και 0,018% για την περιοχή. Το 1971 σημειώθηκε σημαντική αύξηση που έφθασε το 0,029% για τον Δήμο, ενώ σταθερή πορεία εμφανίσθηκε στην περιοχή. Αντίθετα το 1981 παρατηρήθηκε μια φθίνουσα αύξηση του μέσου ετήσιου ρυθμού μεταβολής, που αγκίζει το 0,027% για τον Δήμο και 0,013% για την περιοχή. Την παραπάνω πορεία μπορούμε να την διαπιστώσουμε καλύτερα με την βοήθεια των ραβδογραμμάτων, όπου εμφανίζονται οι μέσοι ετήσιοι ρυθμοί μεταβολής του πληθυσμού.

### I. Απόλυτη και ποσοστιαία μεταβολή

Στην συνέχεια θα ασχοληθούμε με την απόλυτη και την ποσοστιαία μεταβολή του πληθυσμού στον δήμο και την περιοχή του Κορωπίου. Ως απόλυτη μεταβολή θεωρείται η πληθυσμιακή διαφορά δύο εξεταζομένων ετών (εδώ δεκαετιών). Αλγεβρικά η απόλυτη μεταβολή γράφεται:

$$Πτ-Π(τ-1)$$

όπου  $Πτ$ = ο πληθυσμός της τωρινής περιόδου &  
 $Π(τ-1)$ =ο πληθυσμός της προηγούμενης περιόδου

Αλγεβρικά η ποσοστιαία μεταβολή γράφεται:

$$\frac{Πτ-Π(τ-1)*100}{Π(τ-1)}$$

$$Π(τ-1)$$

Από τον πίνακα με τις απόλυτες μεταβολές διαπιστώνουμε ότι την πρώτη δεκαετία από το 1951-1961 ο πληθυσμός στον Δήμο Κορωπίου αυξήθηκε κατά 904 κατ. και στην περιοχή κατά 812κατ., δηλαδή έχουμε μία αύξηση κατά 12,7% και 11,5% αντίστοιχα. Την επόμενη περίοδο 1961-1971 έχουμε και πάλι αύξηση του πληθυσμού στον δήμο κατά 1687κατ. ή κατά 21,0% ,ενώ για την ίδια περίοδο στην υπόλοιπη περιοχή έχουμε αύξηση κατά 1505κατ ή κατά 19,1%. Η αύξηση αυτή του πληθυσμού συνεχίζεται και την περίοδο 1971-1981 όπου στον Δήμο έχουμε 3177 περισσότερους κατοίκους και στην περιοχή Κορωπίου 1874, δηλαδή έχουμε αύξηση κατά 32,7% και 26,3% αντίστοιχα. Την τελευταία όμως περίοδο παρατηρούμε ότι η αύξηση του πληθυσμού συνεχίστηκε αλλά με φθίνοντα ρυθμό σε σχέση με την προηγούμενη

περίοδο. Έτσι λοιπόν έχουμε αύξηση πληθυσμού κατά 3920κατ. ή κατά 30,4% στον Δήμο, ενώ στην περιοχή έχουμε αύξηση κατά 1576κατ. ή κατά 14,1%.

Στο σύνολο του Δήμου και της περιοχής Κορωπίου διαπιστώνουμε όπως είναι φυσικό αύξηση του πληθυσμού. Μάλιστα σύμφωνα με τα στοιχεία που διαθέτουμε από το 1951 έως το 1991 στο σύνολο παρατηρούμε ότι ο πληθυσμός πενταπλασιάστηκε σχεδόν, μιας και οι κάτοικοι το 1951 ήταν μόλις 1716 ενώ το 1991 ήταν 5496.

Τα παραπάνω συμπεράσματα μπορούμε να τα αντλήσουμε και από τα υπάρχοντα διαγράμματα που αναφέρονται στις απόλυτες και ποσοστιαίες μεταβολές του πληθυσμού του Δήμου, της περιοχής Κορωπίου αλλά και στο σύνολό τους.

Από τα παραπάνω μπορούμε τέλος να αντλήσουμε το συμπέρασμα ότι στον Δήμο και την περιοχή Κορωπίου, εμφανίστηκε το φαινόμενο της προαστιοποίησης (αποκέντρωση). Δηλαδή την συγκέντρωση του πληθυσμού και των οικονομικών δραστηριοτήτων στον περιβάλλοντα προαστιακό χώρο.

#### **5.4.2.β Πληθυσμιακή εξέλιξη με βάση το έτος 1991**

Με βάση τα στοιχεία που διαθέτουμε στην συνέχεια θα ερευνήσουμε την εξέλιξη του πληθυσμού σε σχέση με το 1991. Έτσι λοιπόν από τον πίνακα διαπιστώνουμε ότι την πρώτη τεσσαρακονταετία 1951-1991 έχουμε μία απόλυτη αύξηση του πληθυσμού για τον Δήμο που ανέρχεται σε 9688 κατ. ή κατά 57,62%, ενώ για την περιοχή έχουμε αύξηση κατά 5740κατ. ή κατά 44,88%. Την επόμενη τριακονταετία 1961-1991 έχουμε και πάλι αύξηση κατά 8784κατ. ή κατά 52,25% στον Δήμο και 4928κατ. ή κατά 38,53% στην περιοχή Κορωπίου. Την εικοσαετία 1971-1991 ο πληθυσμός του εν λόγω δήμου σημείωσε αύξηση κατά 7097 και στην περιοχή 3423, δηλαδή κατά 42,21% και 26,76% αντίστοιχα. Τέλος την δεκαετία από το 1981-1991 έχουμε αύξηση του πληθυσμού κατά 3920 και 1576κατ. δηλαδή ποσοστό 23,32% και 12,32% αντίστοιχα.

#### **5.4.3. ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΕΣ ΑΔΕΙΕΣ**

Στο μέρος αυτό της εργασίας θα ασχοληθούμε με την εξέλιξη των οικοδομικών αδειών στην περιοχή του Κορωπίου. Θα προσπαθήσουμε λοιπόν να εξετάσουμε την οικοδομική δραστηριότητα, που αναπτύχθηκε στην περιοχή αυτή κατά την διάρκεια των ετών 1990, 1993, 1997. Η έρευνα αυτή, που θα ακολουθήσει, θα ασχοληθεί τόσο

με το σύνολο των οικοδομικών αδειών όσο και με τις επιμέρους κατηγορίες που υπάγονται στην οικοδομική δραστηριότητα. Η εξέταση θα γίνει σε δύο φάσεις. Στην αρχή θα εξετάσουμε την εξέλιξη των οικοδομικών αδειών στο σύνολό τους, κατά την διάρκεια των παραπάνω ετών, ενώ στην δεύτερη φάση θα εξετάσουμε την ποσοστιαία συμμετοχή των λοιπών οικοδομικών κατηγοριών στο σύνολο των αδειών. Η πρώτη φάση θα μας βοηθήσει να ερευνήσουμε την πορεία που ακολούθησε η οικοδομική δραστηριότητα στην συγκεκριμένη περιοχή, ενώ στο δεύτερο στάδιο θα μπορέσουμε να δούμε που εξειδικεύονται και σε τι ποσοστό οι οικοδομικές αυτές δραστηριότητες. Βέβαια στην παρούσα ανάλυση θα μας βοηθήσει και η διαγραμματική παρουσίαση των δύο παραπάνω φάσεων.

#### **5.4.3. α Αριθμός οικοδομικών αδειών**

Όπως αναφέραμε και παραπάνω στην συνέχεια της εργασίας, θα ασχοληθούμε με την εξέλιξη της οικοδομικής δραστηριότητας στην περιοχή του Κορωπίου. Την εξέλιξη αυτή θα μπορέσουμε να την ερευνήσουμε με την βοήθεια των οικοδομικών αδειών που εκδόθηκαν στην συγκεκριμένη περιοχή κατά την διάρκεια των ετών 1990, 1993, 1997. Η πορεία αυτή των αδειών θα μπορέσει να μας δώσει να καταλάβουμε αν στην εν λόγω περιοχή έχουμε ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων και της κατοικίας.

Αναλυτικότερα από τον πίνακα (φύλλο 9), μπορούμε να παρατηρήσουμε την εξέλιξη που ακολουθούν οι οικοδομικές άδειες κατά την διάρκεια των τριών αυτών υπό εξέταση περιόδων. Έτσι λοιπόν διαπιστώνουμε ότι στην περιοχή αυτή επικρατεί μια έντονη σχετικά οικοδομική δραστηριότητα. Το 1990 είχαν εκδοθεί 298 οικοδομικές άδειες, το 1993 136 και το 1997 έχουμε 217. Διαπιστώνουμε λοιπόν ότι υπάρχει μια συνεχής οικοδομική εξέλιξη, η οποία όμως δεν είναι συνεχώς αυξανόμενη. Αντίθετα παρατηρείται μία πτώση των αδειών κατά την διάρκεια του 1993 όπου έχουμε μία πτώση που αντιστοιχεί στις 162 οικοδομικές άδειες. Μία πτώση που ανέχεται στο 45,6% σε σχέση με το 1990. Παρόλα αυτά όμως έχουμε αύξηση των δραστηριοτήτων που συνεχίζεται και κατά την διάρκεια του 1997. Την εξέλιξη αυτή που περιγράψαμε παραπάνω, μπορούμε και να την δούμε διαγραμματικά (φύλλο 11). Πραγματικά και από το διάγραμμα διαπιστώνουμε την μη συνεχόμενη αυξητική πορεία των οικοδομικών αδειών. Έντονη εμφανίζεται τέλος, στο διάγραμμα, και η μείωση των

αδειών κατά το 1993 σε σχέση με το 1990. Η πορεία όμως αυτή ανατρέπεται κατά το 1997.

#### **5.4.3.β Εξέλιξη των επιμέρους κατηγοριών των οικοδομικών αδειών**

Στο δεύτερο αυτό μέρος θα εξειδικεύσουμε την έρευνά μας στις υπόλοιπες κατηγορίες που υπάγονται στην οικοδομική δραστηριότητα της περιοχής Κορωπίου και έλαβαν χώρα κατά την διάρκεια των ετών 1990,1993,1997. Οι επιμέρους αυτές κατηγορίες αναφέρονται στις νέες οικοδομές, προσθήκες, επισκευές, αναπαλαιώσεις, κατεδαφίσεις, περιτοιχίσεις, νομιμοποιήσεις, αναθεωρήσεις και τροποποιήσεις. Τα αριθμητικά στοιχεία που αναφέρονται στις παραπάνω κατηγορίες βρίσκονται στον πίνακα(φύλλο 9). Εκεί μπορούμε να διαπιστώσουμε την εξέλιξη που ακολούθησε κάθε μία από τις παραπάνω κατηγορίες κατά την διάρκεια των υπό εξέταση ετών.

Αναλυτικότερα διαπιστώνουμε ότι αυτές που κατέχουν το μεγαλύτερο μέρος των οικοδομικών αδειών αναφέρονται στις νέες οικοδομές και στις προσθήκες. Συνολικά οι δύο αυτές κατηγορίες κατέχουν πάνω από το 60% του συνόλου των οικοδομικών αδειών και στα τρία αυτά έτη. Τα στοιχεία αυτά μπορούμε να τα διαπιστώσουμε καλύτερα αν κοιτάξουμε τον πίνακα που μας παρουσιάζει την ποσοστιαία συμμετοχή των παραπάνω κατηγοριών στο σύνολο των οικοδομικών αδειών. Από τον πίνακα αυτό μπορούμε να δούμε ότι συνολικά οι νέες οικοδομές και οι προσθήκες κατέχουν το 1990 το 67% και 34% περίπου, το 1993 το 41% και 40%, ενώ το 1997 το 45% και 17% αντίστοιχα. Βέβαια παρατηρούμε ότι οι δύο αυτές κατηγορίες παρουσιάζουν μεγάλα ποσοστά κατά το πρώτο έτος, ενώ στην συνέχεια παρατηρούμε μία μείωση σε σχέση πάντα με το έτος 1990. Την πορεία αυτή μπορούμε να την διαπιστώσουμε και με την βοήθεια του διαγράμματος (φύλλο 10), όπου βλέπουμε ότι τόσο οι νέες οικοδομές όσο και οι προσθήκες παρουσιάζουν μία αυξητική πορεία η οποία όμως δεν είναι συνεχής. Η μείωση των ποσοστών αυτών σε σχέση με το έτος 1990, μας αποδεικνύει ότι κατά την διάρκεια των δύο επόμενων χρονικών περιόδων εμφανίζονται και άλλες κατηγορίες, οι οποίες διεκδικούν κάποιο μερίδιο από την οικοδομική δραστηριότητα της περιοχής Κορωπίου. Η κυριαρχία των δύο προηγούμενων κατηγοριών κατά την διάρκεια του 1990 δεν επέτρεψε την ανάπτυξη άλλων δραστηριοτήτων σε μεγάλο βαθμό. Οι μοναδικές δραστηριότητες που αναπτύχθηκαν τότε ήταν οι αναθεωρήσεις που έλαβαν το ποσοστό του 3% των συνολικών αδειών και οι κατεδαφίσεις που είχαν το 2%, ενώ μόλις το 1% αντιστοιχούσε στις περιτοιχίσεις και τις επισκευές.

Τα επόμενα έτη έχουμε μία μείωση του ποσοστού των δύο κυρίαρχων κατηγοριών οπότε έχουμε αύξηση του ποσοστού συμμετοχής των λοιπών κατηγοριών. Έτσι λοιπόν το σημαντικό ποσοστό της τάξεως του 18% αντιστοιχούσε το 1993 στις επισκευές, ενώ μόλις το 1% ανήκε στις κατεδαφίσεις και στις περιτοιχίσεις. Κατά την διάρκεια του 1997 οι αναθεωρήσεις απολαμβάνουν το υψηλό ποσοστό του 21%, ενώ ακολουθούν οι νομιμοποιήσεις και οι επισκευές με 6%, οι κατεδαφίσεις με 3% και οι περιτοιχίσεις με 2%.

Τα παραπάνω στοιχεία μπορούμε να τα διαπιστώσουμε καλύτερα με τη βοήθεια του διαγράμματος (φύλλο 10). Πραγματικά με το διάγραμμα διαπιστώνουμε την αύξηση του ποσοστού συμμετοχής των λοιπών κατηγοριών στο σύνολο των οικοδομικών αδειών στην περιοχή Κορωπίου. Πάντως είναι γεγονός ότι στην περιοχή του Κορωπίου εντοπίζουμε μία σημαντική οικοδομική δραστηριότητα.

#### **5.4.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΟΡΦΗ ΚΑΙ ΕΝΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΑΣΤΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΚΟΡΩΠΙΟΥ**

Συμπερασματικά, αναφερόμενοι στον Δήμο Κορωπίου διαπιστώνουμε την σταδιακή αλλά σταθερή άνθιση, που συμβάλλει σημαντικά και στην πρόοδο ολόκληρης της περιοχής Μεσογείων.

Παρουσιάζεται, όπως είδαμε στο Δήμο σημαντική ανάπτυξη στον τομέα της μεταποίησης, πράγμα που συντελεί στην διαμόρφωση της οικονομικής ταυτότητας, του Δήμου Κορωπίου. Σημαντική ωστόσο συμβολή στην διαμόρφωση της οικονομικής δραστηριότητας της περιοχής αποτελούν οι κλάδοι του εμπορίου, του τουρισμού, του αγροτικού τομέα και των ορυχείων.

Όσον αφορά τον κοινωνικό χαρακτήρα του Δήμου γίνονται μεγάλες προσπάθειες για την εκπαίδευση, επαγγελματική κατάρτιση και ψυχαγωγία των νέων (πνευματικά κέντρα, κατασκευή Εθνικών Σταδίων και γυμναστηρίου). Μέσα στα σχέδια ωστόσο του Δήμου Κορωπίου είναι και η κατασκευή κολυμβητηρίου που θα διευκολύνει τις προπονήσεις των νέων αθλητών.

Και το κυκλοφοριακό αποτελεί πρόβλημα προς επίλυση στον συγκεκριμένο Δήμο, αφού τα μπουτιλιαρίσματα στους δρόμους του Κορωπίου θέτει άμεσα την ανάγκη

δημιουργίας παρακαμπτηρίων ή περιφερειακών οδών. Εξάλλου, η βελτίωση των οδικών μεταφορών βρίσκεται στα άμεσα σχέδια του Δήμου.

Γενικότερα συμπεραίνεται πως ο δήμος Κορωπίου αποτελεί μία ανερχόμενη οικονομικά περιοχή, που παρά τις μεγάλες δυσκολίες που αντιμετωπίζει σε διάφορους τομείς αγωνίζεται να τις υπερπηδήσει και να αποτελέσει πρωτοπόρο περιοχή των Μεσογείων.

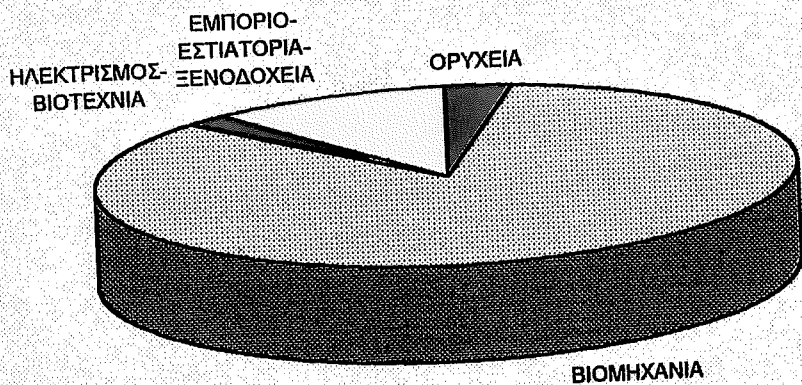
ΑΚΑΣ : 1

ΟΝΟΜΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ
ΟΥΧΕΙΑ	4	114
ΜΗΧΑΝΙΑ	375	3042
ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΣ-ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ	5	69
ΕΜΠΟΡΙΟ-ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΑ-ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ	237	388
ΣΥΝΟΛΟ	621	3973

ΠΗΓΗ : ΤΑΠ Δ. ΚΟΡΩΠΙΟΥ

ΓΡΑΜΜΑ : 1

Απασχολούμενοι στους βασικούς τομείς που αναπτύσσονται στο Κορωπί



ΠΗΓΗ : ΤΑΠ Δ. ΚΟΡΩΠΙΟΥ



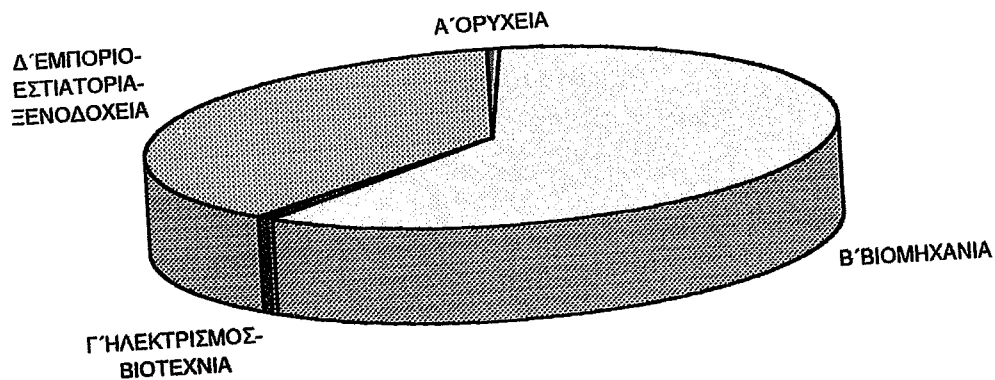
ΑΣ: 2

ΝΟΜΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ
ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΠΡΟΪΟΔΟΤΕΛΕΙΑ	4	114
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ	375	3042
ΚΤΙΣΜΟΣ-ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ	5	69
ΕΜΠΟΡΙΟ-ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΑ-ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ	237	388
ΛΟΙΠΑ	621	3973

ΠΗΓΗ : ΤΑΠ Δ. ΚΟΡΩΠΙΟΥ

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ : 2

Σύνολο επιχειρήσεων που αναπτύσσονται στο Κορωπί



ΠΗΓΗ : ΤΑΠ Δ. ΚΟΡΩΠΙΟΥ

## Πληθυσμιακή Εξέλιξη

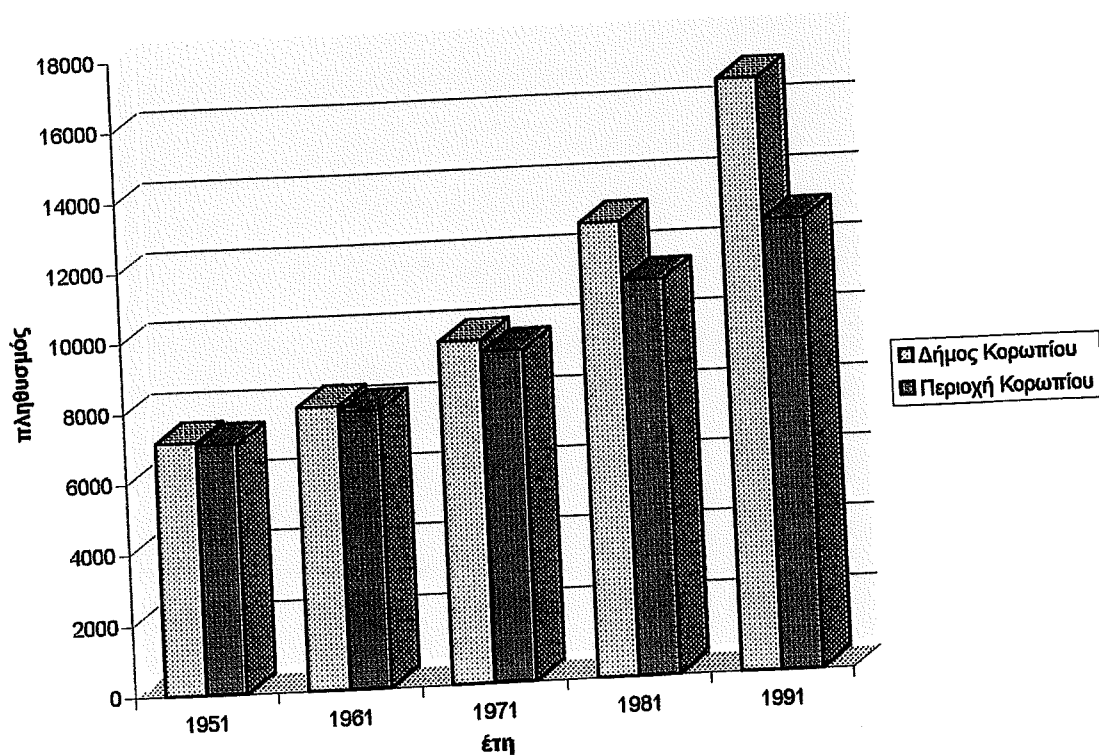
ΚΑΣ: 3

	έτη				
	1951	1961	1971	1981	1991
Κορωπίου	7125	8029	9716	12893	16813
Περιοχή Κορωπίου	7050	7862	9367	11214	12790
Σύνολο	14175	15891	19083	24107	29603

ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ : 3

Πληθυσμιακή Εξέλιξη Δήμου και Περιοχής Κορωπίου



ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

## Πληθυσμιακή Εξέλιξη

ΚΑΣ: 4

	έτη				
	1951	1961	1971	1981	1991
Κορωπίου	7125	8029	9716	12893	16813
Π.Κορωπίου	7050	7862	9367	11214	12790
ο	14175	15891	19083	24107	29603

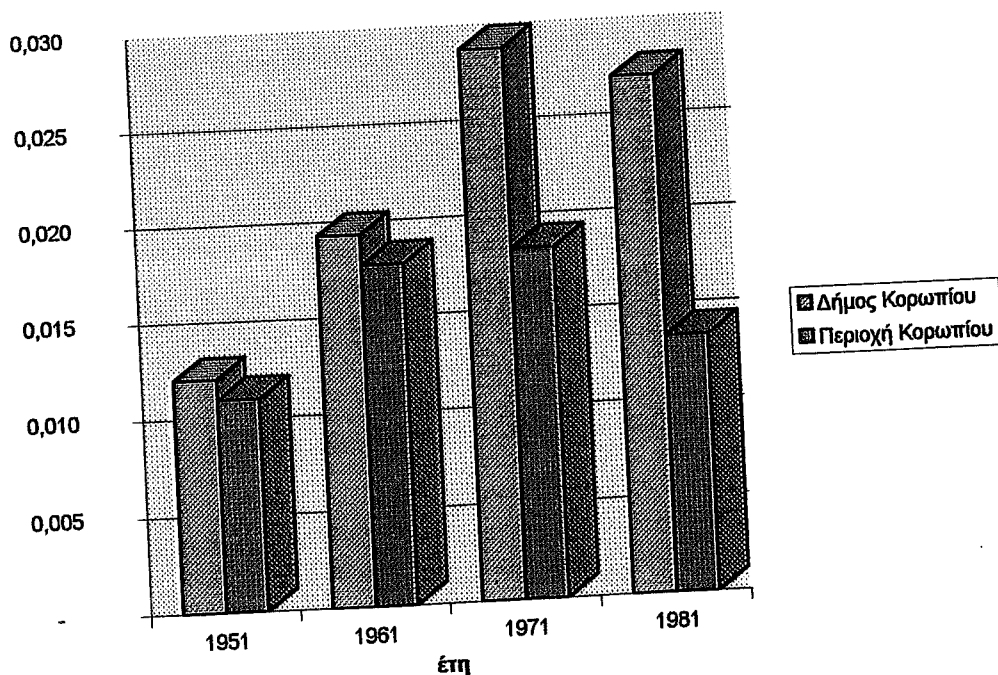
ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

ΚΑΣ: 5

	Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής(%) του πληθυσμού			
	έτη			
	1951	1961	1971	1981
Κορωπίου	0,012	0,019	0,029	0,027
Π.Κορωπίου	0,011	0,018	0,018	0,013
ο	0,011	0,018	0,024	0,021

ΓΙΑΓΡΑΜΜΑ . 4

Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής(%) του πληθυσμού Δήμου και Περιοχής Κορωπίου



ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

## Πληθυσμιακή Εξέλιξη

ΠΑΚΑΣ : 6

	έτη				
	1951	1961	1971	1981	1991
Δήμος Κορωπίου	7125	8029	9716	12893	16813
Περιοχή Κορωπίου	7050	7862	9367	11214	12790
Σύνολο	14175	15891	19083	24107	29603

ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

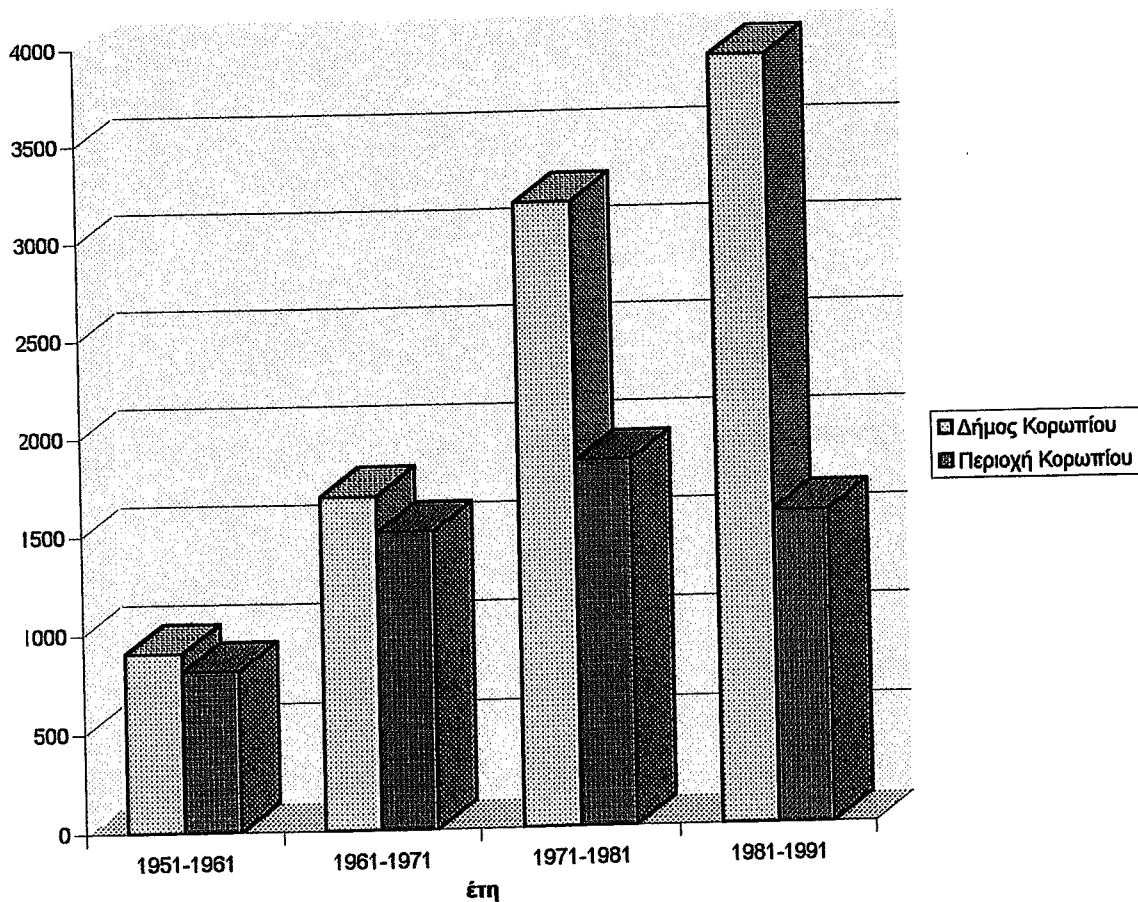
ΠΑΚΑΣ : 7

	Απόλυτη Μεταβολή			
	1951-1961	1961-1971	1971-1981	1981-1991
Δήμος Κορωπίου	904	1687	3177	3920
Περιοχή Κορωπίου	812	1505	1847	1576
Σύνολο	1716	3192	5024	5496

ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ : 5

**Απόλυτη Πληθυσμιακή Μεταβολή Δήμου και Περιοχής Κορωπίου**



ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

## Πληθυσμιακή Εξέλιξη

ΑΚΑΣ: 8

	έτη				
	1951	1961	1971	1981	1991
Κορωπίου	7125	8029	9716	12893	16813
Περιοχή Κορωπίου	7050	7862	9367	11214	12790
Σύνολο	14175	15891	19083	24107	29603

ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

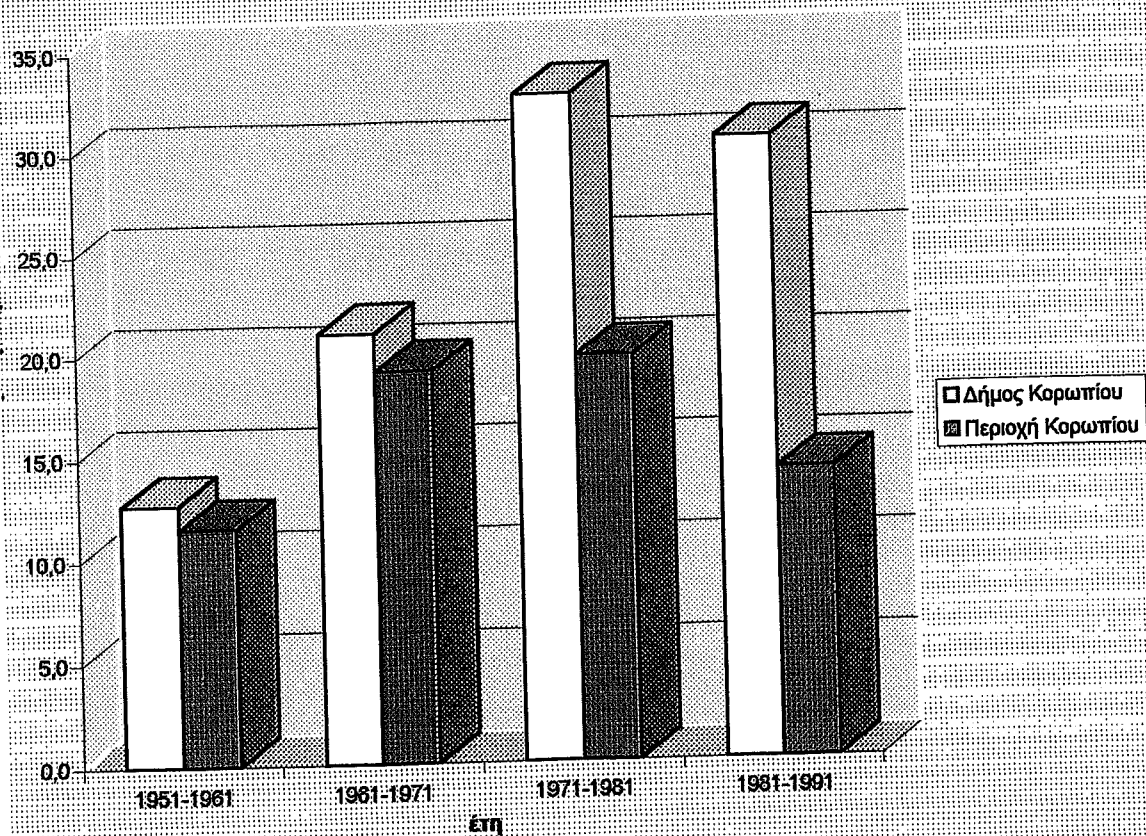
ΑΚΑΣ: 9

	Ποσοστιαία Μεταβολή			
	έτη			
	1951-1961	1961-1971	1971-1981	1981-1991
Κορωπίου	12,7	21,0	32,7	30,4
Περιοχή Κορωπίου	11,5	19,1	19,7	14,1
Σύνολο	12,1	20,1	26,3	22,8

ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

ΑΓΡΑΜΜΑ : 6

**Ποσοστιαία Πληθυσμιακή Μεταβολή Δήμου και Περιοχής Κορωπίου**



ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

## Πληθυσμιακή Εξέλιξη

ΠΑΝΑΚΑΣ: 10

	έτη				
	1951	1961	1971	1981	1991
Δήμος Κορωπίου	7125	8029	9716	12893	16813
Περιοχή Κορωπίου	7050	7862	9367	11214	12790
Σύνολο	14175	15891	19083	24107	29603

ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

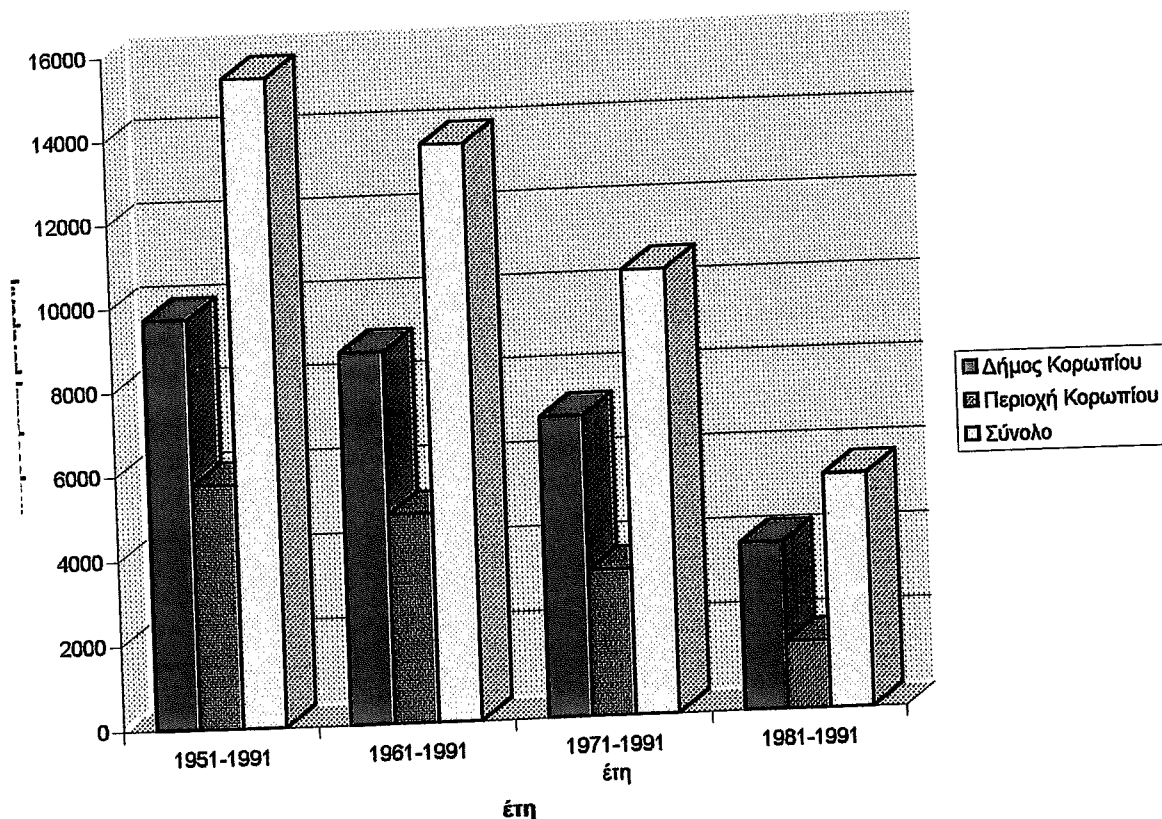
ΠΑΝΑΚΑΣ: 11

	Απόλυτη μεταβολή του πληθυσμού με βάση το 1991			
	έτη			
	1951-1991	1961-1991	1971-1991	1981-1991
Δήμος Κορωπίου	9688	8784	7097	3920
Περιοχή Κορωπίου	5740	4928	3423	1576
Σύνολο	15428	13712	10520	5496

ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

ΓΡΑΦΗΜΑ : 7

Απόλυτη μεταβολή του πληθυσμού, με βάση το έτος 1991



ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ



## Πληθυσμιακή Εξέλιξη

ΑΚΑΣ : 12

	έτη				
	1951	1961	1971	1981	1991
Δήμος Κορωπίου	7125	8029	9716	12893	16813
Περιοχή Κορωπίου	7050	7862	9367	11214	12790
Σύνολο	14175	15891	19083	24107	29603

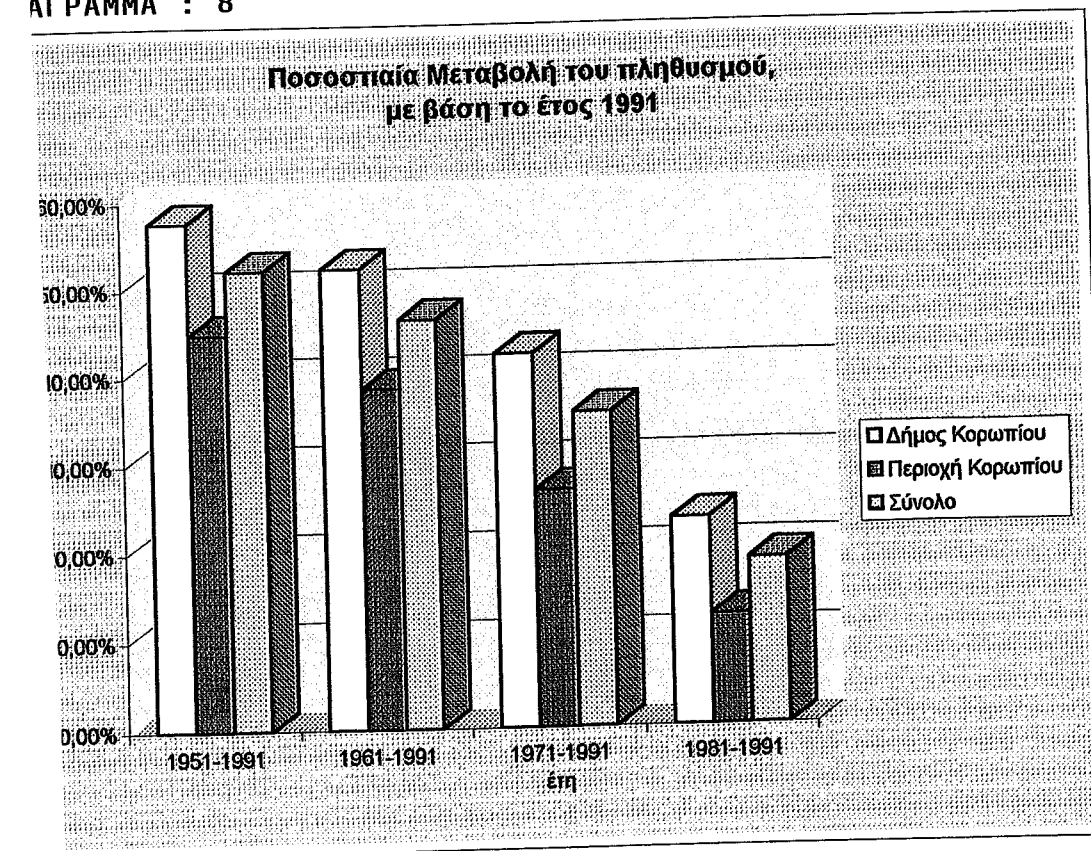
ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

ΑΚΑΣ : 13

	Ποσοστιαία μεταβολή του πληθυσμού με βάση το 1991			
	έτη			
	1951-1991	1961-1991	1971-1991	1981-1991
Δήμος Κορωπίου	57,62%	52,25%	42,21%	23,32%
Περιοχή Κορωπίου	44,88%	38,53%	26,76%	12,32%
Σύνολο	52,12%	46,32%	35,54%	18,57%

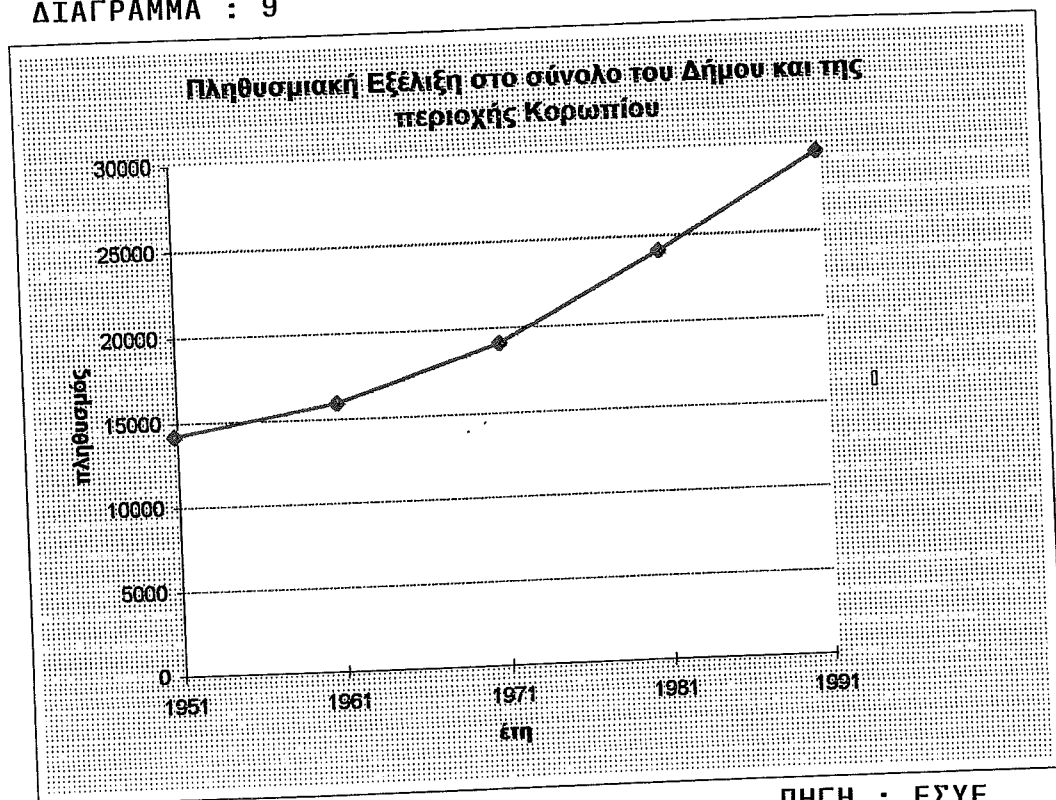
ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

ΑΓΡΑΜΜΑ : 8

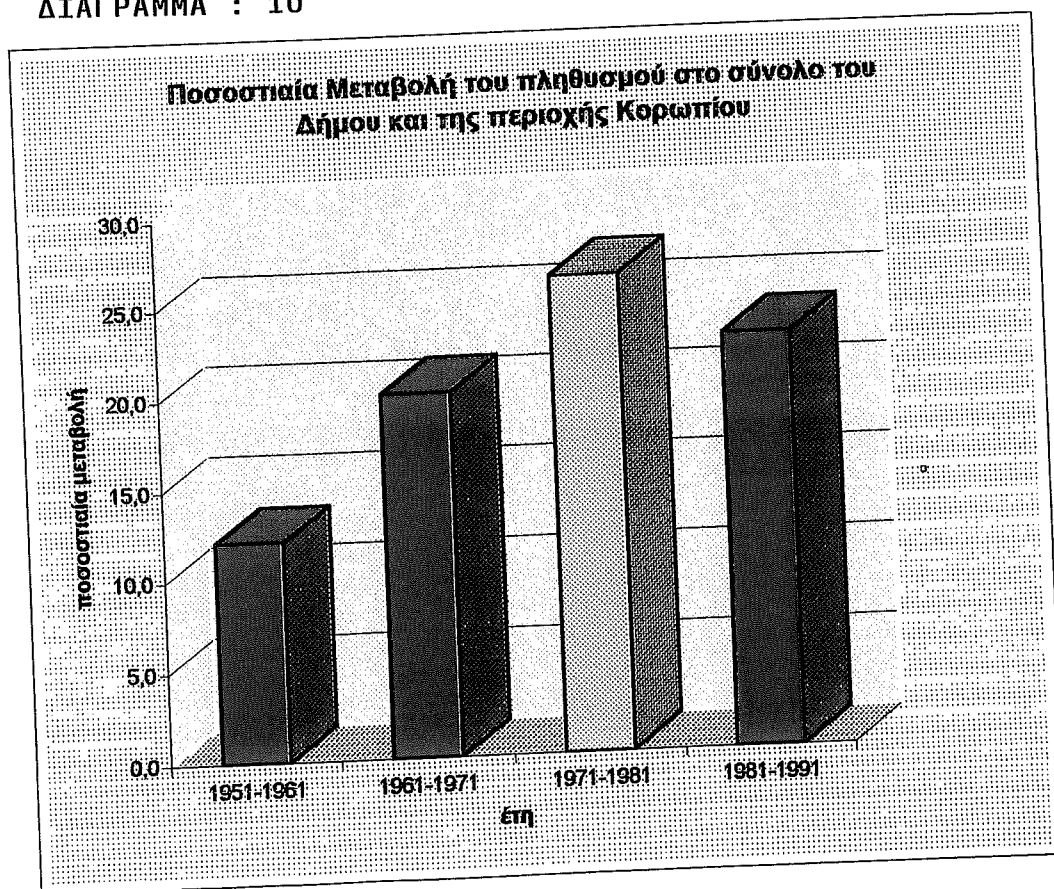


ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ : 9



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ : 10





## ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΕΣ ΑΔΕΙΕΣ

### Κορωπί

ΠΑΚΑΣ: 14

	1990	1993	1997
Αριθμός οικοδομικών αδειών	298	136	217
οικοδομές	199	56	98
αθήκες	100	55	37
κευές	4	24	14
αλαιώσεις			
δαφίσεις	5	1	6
οιχίσεις	3	2	5
λοπποιήσεις			12
εωρήσεις	9		45
λοπποιήσεις			

ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

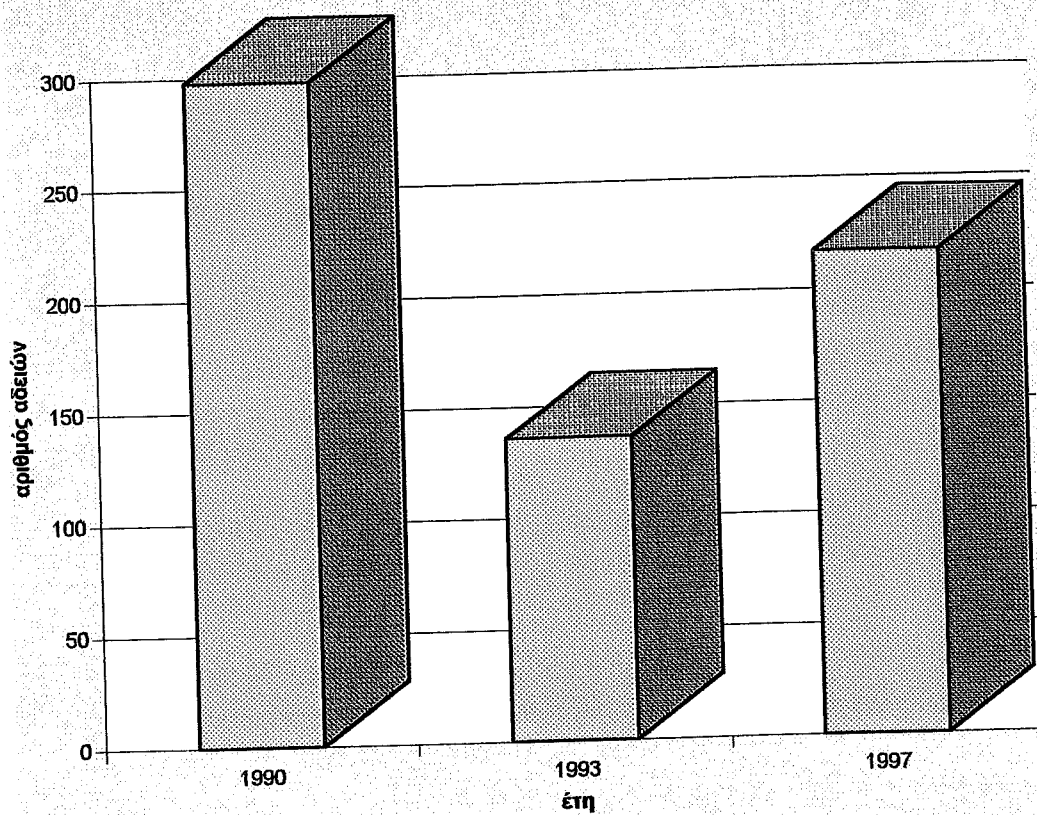
ΠΑΚΑΣ: 15  
Ποσοπαία Συμμετοχή στο σύνολο των αδειών

	έτη		
	1990	1993	1997
Αριθμός οικοδομικών αδειών	298	136	217
οικοδομές	67%	41%	45%
αθήκες	34%	40%	17%
κευές	1%	18%	6%
αλαιώσεις	0%	0%	0%
δαφίσεις	2%	1%	3%
οιχίσεις	1%	1%	2%
λοπποιήσεις	0%	0%	6%
εωρήσεις	3%	0%	21%
λοπποιήσεις	0%	0%	0%

ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

ΙΑΓΡΑΜΜΑ : 11

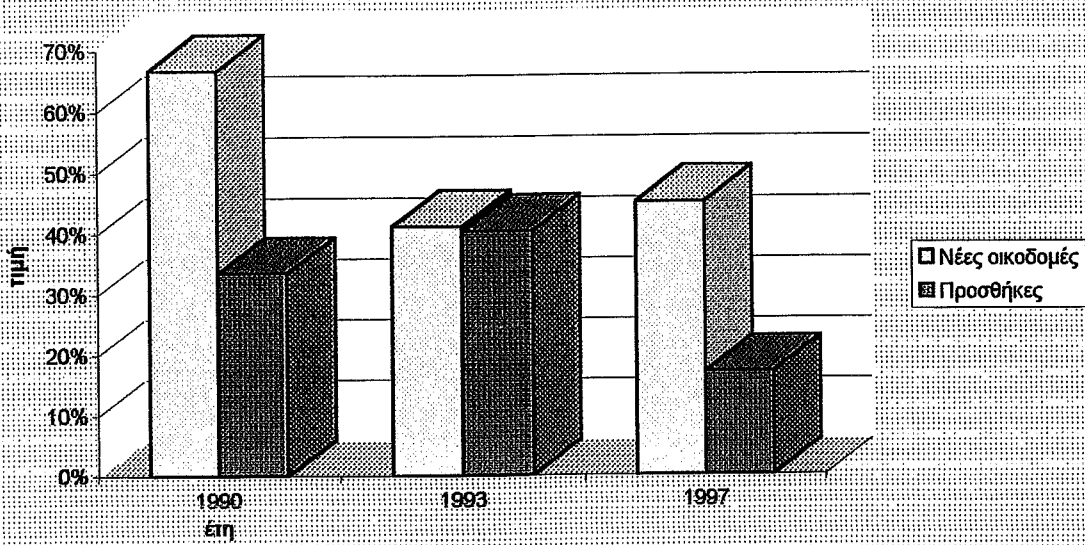
Εξέλιξη των οικοδομικών αδειών στο Κορωπί κατά τα έτη 1990,  
1993,1997



ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 12

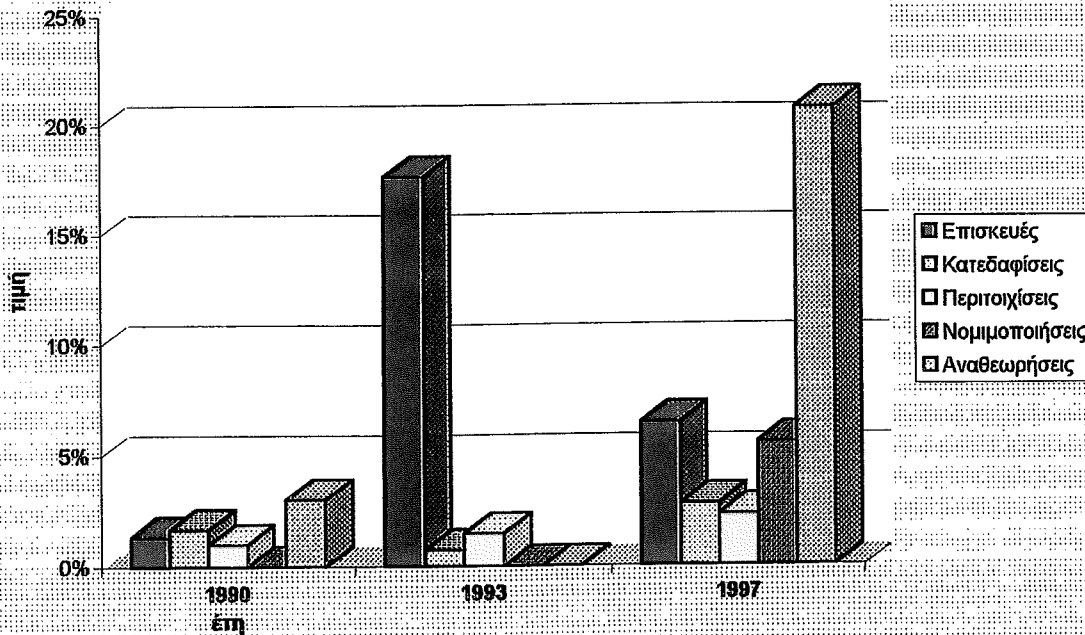
**Ποσοστιαία Συμμετοχή των νέων οικοδομών και των προσθήκων στο σύνολο των οικοδομικών αδειών του Κορωπίου**



ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 13

**Ποσοστιαία συμμετοχή λοιπών κατηγοριών στο σύνολο των οικοδομικών αδειών στο Κορωπί**



ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

## 5.5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ, ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΑΣΤΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΗΝ ΧΩΡΑ ΜΑΣ

Απ' όλα τα παραπάνω μπορούν εύκολα να εξαχθούν ορισμένα συμπεράσματα. Καταρχάς, μπορούμε να χαρακτηρίσουμε την περίοδο '50 και '60 ως περίοδο ραγδαίας ανάπτυξης των πόλεων που συνοδεύεται από αύξηση της παραγωγής και απασχόλησης.

Οι επόμενες όμως δεκαετίες ('70 και '80) οδηγούν τα αστικά παραγωγικά συστήματα σε περίοδο κρίσης και αναδιάρθρωσης. η αστική αυτή κρίση εκφράζεται με διάφορα χαρακτηριστικά ένα απ' τα οποία είναι οι τάσεις προαστιοποίησης που παρατηρούνται, δηλαδή η μετακίνηση ανθρώπων και συνεπώς δραστηριοτήτων προς τα έξω (προάστια) και η ταυτόχρονη σταθεροποίηση ή μείωση του πληθυσμού στο κέντρο, η όξυνση των προβλημάτων στο περιβάλλον και τις μεταφορές, η φυσική και κοινωνική υποβάθμιση ορισμένων περιοχών των πόλεων (urban decay) αλλά και οι αλλαγές στην παραγωγική δομή των αστικών κέντρων. Επίσης, πρέπει να αναφερθεί ότι τα παραπάνω προβλήματα σχετίζονται κυρίως με το πρώτο στάδιο της προαστιοποίησης, δηλαδή με την πρώτη περίοδο λειτουργίας του. Αργότερα, αφού καταγράφηκαν τα προβλήματα, έγινε δυνατή η επίλυση κάποιων (όχι φυσικά όλων). Βέβαια, το κακό σε μεγάλο βαθμό είχε γίνει.

Όπως είδαμε και παραπάνω το φαινόμενο της προαστιοποίησης δεν είναι καινούργιο αφού τα πρώτα σπέρματα του εμφανίστηκαν τον περασμένο αιώνα εξαιτίας μιας αλυσίδας γεγονότων και καταστάσεων. Φυσικά, η ανάπτυξη του πραγματοποιήθηκε πολύ αργότερα, τις δεκαετίες '50 και '60. Όμως αξίζει να σημειωθεί ότι αυτή η ανάπτυξη της προαστιοποίησης εμφανίστηκε κυρίως στις ήδη αναπτυγμένες χώρες. Στις αναπτυσσόμενες δεν υφίσταται αφού βρισκόντουσαν ακόμη στο στάδιο της αστικοποίησης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα της περίπτωσης αυτής είναι η Κωνσταντινούπολη όπου ακόμα και σήμερα βρίσκεται στη φάση της αστικοποίησης. Σύμφωνα με το 7<sup>ο</sup> Αναπτυξιακό Σχέδιο η αύξηση του πληθυσμού στην περιφέρεια του Μαρμαρά ήταν της τάξης του 45% για την περίοδο 1985-1990 ενώ τα αντίστοιχα ποσοστά για την Αγκυρα και την Τουρκία κυμάνθηκαν στο 22%. Επίσης, σε άλλες οικονομικά αδύνατες χώρες όπως η Βραζιλία παρατηρούνται φαινόμενα εντατικής επέκτασης του οικιστικού ιστού με την ανεξέλεγκτη δημιουργία αυθαίρετων οικισμών

στις παρυφές των Μητροπολιτικών αστικών συγκεντρώσεων (Brasilia), ως αποτέλεσμα της αδιάκοπης εσωτερικής μετανάστευσης.

Στην χώρα μας τα πράγματα δεν είναι τόσο άσχημα όσο είναι στις οικονομικά ασθενείς χώρες. Βέβαια, δεν μπορούμε να ισχυριστούμε ότι προσεγγίσαμε και τις πλούσιες Δυτικές Ευρωπαϊκές χώρες, οι οποίες εγκαίρως δημιούργησαν πλαίσια ρυθμίσεων για τις χρήσεις γης και για τις χωροθετήσεις. Αντιθέτως, στην Ελλάδα οι ρυθμιστικές παρεμβάσεις του κράτους στο πεδίο αυτό ήταν ανύπαρκτες ή πολύ περιορισμένες. Ακόμη και σήμερα οι παρεμβάσεις είναι ελάχιστες και πολλές φορές ανούσιες παρά τα σημαντικά προβλήματα που άρχισαν να διαφαίνονται, απ' την δεκαετία του '60, όταν άρχισε η προαστιοποίηση.

Με την εμφάνιση του σταδίου της προαστιοποίησης ένα σημαντικό κομμάτι του πληθυσμού άρχισε να μετακινείται προς τα έξω (προάστια) και κυρίως προς την περιοχή των Μεσογείων όπου περιλαμβάνει ένα πλέγμα από Δήμους και Κοινότητες. Η μετακίνηση βέβαια μπορεί να ήταν είτε για μόνιμη κατοικία είτε για παραθεριστική κατοικία. Αυτό βέβαια, οδηγούσε στην αύξηση του πληθυσμού στη περιοχή αυτή και στην σταθεροποίηση ή μείωση του πληθυσμού στην Αθήνα και στον Πειραιά.

Από διάφορα στοιχεία της μελέτης του Περιφερειακού Κύκλου (Παπαδασκαλόπουλος, Ρόντος 1994) μπορούμε να δούμε και αριθμητικά της συνεχώς μειούμενη συμμετοχή της Αθήνας και του Πειραιά στον αστικό και ημιαστικό πληθυσμό (Αθήνα: 1951 36,3, 1961 30,7, 1971 31,1, 1981 26,6, 1991 21,5).

Απ' την άλλη πλευρά μπορούμε να δούμε την αύξηση συμμετοχής στον συνολικό αστικό και ημιαστικό πληθυσμό του νομού Αττικής τόσο των ανατολικών Δήμων όσο και του Τμήματος Ανατολικής Αττικής.

Ακόμα, μπορούμε να δούμε και κάποιες εξελίξεις που αναμένονται για το μέλλον. Έτσι, αναμένεται αρχικά μια σταθεροποίηση και εν συνεχεία μια μείωση του ποσοστού πληθυσμού Αττικής στο συνολικό πληθυσμό (παρά την απόλυτη του αύξηση) ενώ απ' την άλλη πλευρά αναμένεται μια σημαντικότερη αύξηση του ποσοστού πληθυσμού της περιοχής μελέτης (Μεσόγεια) τόσο στον συνολικό πληθυσμό του Υπολοίπου Αττικής όσο και στον συνολικό πληθυσμό της Αττικής. Σε απόλυτες τιμές ο πληθυσμός της

εξεταζόμενης περιοχής είναι πιθανό να διπλασιαστεί μέσα σε τριάντα χρόνια (1991-2020).

Πάντως, σημαντική ώθηση στην αύξηση τόσο του πληθυσμού όσο και της απασχόλησης η οποία αναμένεται να αυξηθεί σημαντικά, δίνει η εγκατάσταση και λειτουργία του νέου αεροδρομίου "Ελ. Βενιζέλος", το οποίο θα προσφέρει αρκετές θέσεις εργασίας. Ωθηση θα προσφέρει επίσης – σε κάποιο βαθμό – και η δημιουργία του οδικού άξονα Ελευσίνας-Σταυρού. Όλα τα παραπάνω θα συμβάλουν αποφασιστικά στην ανάπτυξη της τρίτης φάσης του Περιφερειακού Κύκλου (αποαστικοποίηση) που αφορά τη δημιουργία Νέων Οικισμών και Πόλεων, η οποία αναμένεται να ξεκινήσει σύντομα.

Οι προοπτικές για κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη στα Μεσόγεια που ανοίγονται είναι πολλές. Καταρχάς, θα δημιουργηθεί ένας Νέος Πόλος Ανάπτυξης της Αττικής που μπορεί να λειτουργεί και ως κύριος κόμβος σύνδεσης της Αθήνας με Διευρωπαϊκά Δίκτυα. Θα ενισχυθεί επίσης η ανταγωνιστικότητα των τοπικών επιχειρήσεων, η αστική ανάπτυξη αλλά και η ανάπτυξη του ρόλου των λιμανιών Λαυρίου και Ραφήνας. Επίσης, θα επιτευχθεί ενίσχυση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων της παράλιας ζώνης και η δημιουργία προοπτικών ανάδειξης της σε Πόλο Αναψυχής.

Απ' την άλλη πλευρά φυσικά θα δημιουργηθούν ενδεχομένως και κάποιες αρνητικές συνέπειες. Πρωταρχικής σημασίας θεωρούνται οι περιβαλλοντικές (ρύπανση, δημιουργία ανάμεικτων και ασυμβίβαστων χρήσεων γης) και οι οικονομικές (εγκατάλειψη παραγωγικών δραστηριοτήτων, αύξηση των αρνητικών εξωτερικών οικονομικών). Ακολουθούν βέβαια και άλλες όπως οι κοινωνικές (δυσκολίες προσαρμογής σε νέα κοινωνικά πρότυπα, σε νέες εργασιακές σχέσεις κ.α.).

Για την αξιοποίηση των θετικών και ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων θα πρέπει να διαμορφωθεί πολιτική η οποία να αποσκοπεί στην οργάνωση Επιχειρηματικών Πάρκων, δικτύων υποδομής αλλά και περιοχών κατοικίας για την αναμενόμενη αύξηση του πληθυσμού. Επιπροσθέτως, αναγκαία είναι η δημιουργία Πόλων Αναψυχής στην Παράλια Ζώνη αλλά και η διαμόρφωση Πολιτικής Προστασίας και Ανάπλασης του Περιβάλλοντος. Τέλος, θα πρέπει να υπάρξει στήριξη του πρωτογενή τομέα αλλά και προώθηση της αυτοδύναμης και ολοκληρωμένης ανάπτυξης της περιοχής με την βοήθεια ενός ολοκληρωμένου προγράμματος.

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ**

**ΜΕΣΗ ΕΤΗΣΙΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΚΑΤΑ ΚΛΑΔΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ  
ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΚΡΩΠΙΑΣ (Απογραφή 1984)**

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ
Α' ΟΡΥΧΕΙΑ (Μεταλλεία-Λατομεία-Αλυκές)	4	114
<b>ΣΥΝΟΛΟ Α</b>	<b>4</b>	<b>114</b>
<b>Β' ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ- ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ</b>		
1. Βιομηχανίες ειδών διατροφής εκτός ποτών	30	138
2. Βιομηχανίες ποτών	19	56
3. Υφαντικές βιομηχανίες	16	434
4. Βιομηχανίες ειδών Υποδήσεως, ενδυμασίας και διαφόρων ειδών από ύφασμα	13	42
5. Βιομηχανίες ξύλου και φελλού, εκτός της επιπλαοποιίας	24	74
6. Βιομηχανίες επιπλών και ειδών επιπλώσεως	28	357
7. Βιομηχανίες χάρτου	4	44
8. Εκτυπώσεις, εκδόσεις και συναφείς δραστηριότητες	7	155
9. Βιομηχανίες προϊόντων εξ ελαστικού και πλαστικής ύλης	19	314
10. Χημικές βιομηχανίες	18	357
11. Βιομηχανίες παραγωγών πετρελαίου και άνθρακος	3	20
12. Βιομηχανίες προϊόντων εκ μη μεταλλικών ορυκτών, εκτός των παραγωγών Πετρελ-Ανθρ.	41	280
13. Βασικές μεταλλουργικές βιομηχανίες	1	6
14. Κατασκευή τελικών προϊόντων εκ μετάλλου, εκτός μηχανών και μεταφορικού υλικού	38	274
15. Κατασκευή μηχανών και συσκευών, εκτός των ηλεκτρικών και των μέσων μεταφοράς	24	282
16. Κατασκευή ηλεκτρικών μηχανών, συσκευών και λοιπών ειδών	22	390
17. Κατασκευή μεταφορικών μέσων	65	169
18. Λοιπαι βιομηχανίες	3	10
<b>ΣΥΝΟΛΟ Β</b>	<b>375</b>	<b>3.402</b>



ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ
<b>Γ ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΣ - ΥΔΡΕΥΣΗ</b>	<b>4</b>	<b>65</b>
1. Ηλεκτρισμός φωταερίου και ατμός	1	4
2. Υδρευση		
<b>ΣΥΝΟΛΟ Γ</b>	<b>5</b>	<b>69</b>
<b>Δ' ΕΜΠΟΡΙΟ - ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΑ - ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ</b>	<b>27</b>	<b>92</b>
1. Χονδρικό εμπόριο	210	296
2. Λιανικό εμπόριο		
<b>ΣΥΝΟΛΟ Δ</b>	<b>237</b>	<b>388</b>

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ
<b>Α' ΟΡΥΧΕΙΑ</b>	<b>4</b>	<b>114</b>
<b>Β' ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ - ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ</b>	<b>375</b>	<b>3.402</b>
<b>Γ' ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΣ - ΥΔΡΕΥΣΗ</b>	<b>5</b>	<b>69</b>
<b>Δ' ΕΜΠΟΡΙΟ - ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΑ - ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ</b>	<b>237</b>	<b>388</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>621</b>	<b>3.973</b>

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6ο**

### **ΛΟΙΠΟΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ**

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6ο

### ΛΟΙΠΟΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ

Στη συγκεκριμένη ενότητα θα γίνει αναφορά σε διάφορα άλλα προσδιοριστικά στοιχεία της προαστιακής ανάπτυξης.

#### A. ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

Ενα καθοριστικό στοιχείο που προσδιορίζει τη σχέση ανάμεσα στη ζήτηση και στην προσφορά κατοικίας και που έμμεσα σχετίζεται με την προαστιοποίηση είναι ο βαθμός κινητικότητας των νοικοκυριών, δηλαδή ο αριθμός και η συχνότητα των αλλαγών κατοικίας σε μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο (συνήθως 10 χρόνια).

Μεγάλη σημασία έχει ακόμα και ο τρόπος κατανομής των μετακινούμενων στους διάφορους τύπους κατοικίας από την άποψη του μεγέθους, του κτιριακού τύπου (μονοκατοικίες, διαμερίσματα) και της θέσης στον αστικό χώρο. Θα ήταν ακόμα ενδιαφέρον να γνωρίζαμε το κατά πόσο η αλλαγή στέγης συνεπάγεται και πραγματική βελτίωση συνθηκών διαβίωσης.

Και ως προς αυτά τα στοιχεία η έρευνα της ΔΕΠΟΣ μας δίνει πολύ ενδιαφέρουσες πληροφορίες. Έτσι, σε επαρκές δείγμα νοικοκυριών για το νομό Αττικής η έρευνα πεδίου που έγινε πάνω στα προαναφερθέντα χαρακτηριστικά έδωσε τα εξής συμπεράσματα:

Σχεδόν το 43% των νοικοκυριών σε όλα τα μεγάλα αστικά κέντρα δεν πραγματοποίησαν καμμία αλλαγή τα τελευταία δέκα χρόνια ( το ποσοστό αυτό για την Αθήνα ανέρχεται στο 45%), ενώ ένα 40% αυτών πραγματοποίησαν μόνο μία μετακίνηση. Ο βαθμός κινητικότητας δηλαδή των νοικοκυριών στις ελληνικές πόλεις παρουσιάζεται ιδιαίτερα μικρός.

Ενδιαφέρον παρουσιάζουν ακόμα και τα συμπεράσματα που προκύπτουν αν εξετασθεί η σχέση του βαθμού κινητικότητας με την ηλικιακή σύνθεση του "αρχηγού" αλλά και τη γενικότερη κοινωνικοοικονομική κατάσταση του νοικοκυριού.

Οι σχετικά μικρές ηλικίες έως 45 ετών παρουσιάζουν αυξημένη κινητικότητα με μέσο όρο μετακίνησης περίπου 1,3 μετακ./10ετία, έναντι των μεγαλύτερων ηλικιών που εμφανίζουν στασιμότητα.

Ο σημαντικότερος λόγος γι' αυτή την ηλικιακή διαφοροποίηση είναι προφανώς ο μεγαλύτερος ρόλος της στέγασης σε ενοίκιο στα νεότερα νοικοκυριά. Η γενικότερη "αδράνεια" που παρουσιάζουν τα νοικοκυριά στην Ελλάδα μπορεί εν μέρει να ερμηνευθεί από τη συχνή διασύνδεση της στέγης με τη "διευρυμένη οικογένεια" (κατοίκηση συγγενών πρώτου βαθμού στο ίδιο κτίριο).

Από την άποψη των κοινωνικοοικονομικών κατηγοριών, όλα τα στρώματα παρουσιάζουν κοντινούς βαθμούς κινητικότητας με πολύ μικρή αύξηση στις ανώτερες εισοδηματικές ομάδες, στοιχείο που διαψεύδει εκείνες τις θεωρίες που παρουσιάζουν μικρότερη κινητικότητα λόγω στενότερης σύνδεσης με την περιοχή και την οικογένεια.

2) Σχετικά με τη γεωγραφική κατανομή των μετακινηθέντων στην πρωτεύουσα, επισημαίνονται τα εξής:

α. Ο ισολογισμός των ροών μετακίνησης προς και από τα άλλα μεγάλα αστικά κέντρα προκύπτει θετικός. Δεν γνωρίζουμε βέβαια τις ροές προς και από τις μικρότερες πόλεις και τα χωριά της Ελλάδας. Αυτό πάντως που προκύπτει είναι ότι η Αθήνα δεν χάνει πληθυσμό, αντίθετα φαίνεται ότι εξακολουθεί να κερδίζει με ρυθμό 20 με 30 χιλ. άτομα την πενταετία.<sup>1</sup>

β. Το 57% των μετακινήσεων καταλήγουν στον ίδιο δήμο ή κοινότητα. Διαπιστώνεται δηλαδή η πολύ περιορισμένης εμβέλειας γεωγραφική κινητικότητα κυρίως στα χαμηλά οικονομικά στρώματα και στις μεγάλες ηλικίες.

<sup>1</sup> Μανούρη - Ν. Σαρρή, "Προαστιοποίηση στην Αθήνα"

γ.Οι ροές μεταξύ κέντρου (δήμου Αθηναίων) και της υπόλοιπης πόλης (προάστια κυρίως) καλύπτουν ένα πολύ μικρό ποσοστό της συνολικής κινητικότητας στην 5ετία. 8,3% φεύγουν από τον δήμο και 64% έρχονται στον δήμο. Έχουμε έτσι μια καθαρά θετική κίνηση προς τη λοιπή πόλη, αλλά όχι τόσο σημαντική ώστε να μιλάμε για "ρεύμα προαστιοποίησης".

3) Τα ίδια συμπεράσματα προκύπτουν και από την ανάλυση των μετακινήσεων για αλλαγή στέγης με βάση την πολεοδομική και κοινωνική ζωνοποίηση της έρευνας. Οι μετακινήθεις παρουσιάζουν σχετικά μεγαλύτερη συγκέντρωση στην κεντρική πολεοδομική ζώνη (Δ. Αθηνών, Πειραιά), όπως και στην περικεντρική και μόνο 32,9% των μετακινήθων προτιμούν τις προαστιακές ζώνες .

4) Η κατανομή των ιδιοκατοίκων κατά ζώνες στην πρωτεύουσα δεν παρουσιάζει ιδιαίτερα σημαντική διαφοροποίηση. Έχουμε μια κάπως ασθενώς αυξημένη συγκέντρωση στην ιστορική προαστιακή ζώνη, αλλά το μεγαλύτερο μέρος εξακολουθεί να βρίσκεται την κεντρική ζώνη.

Η ζώνη IV που μας ενδιαφέρει άμεσα γιατί καλύπτει την περιοχή εκτός ΠΣΠ, συγκεντρώνει ελάχιστα ποσοστά ιδιοκατοίκων, κάτι που επίσης έρχεται σε αντίθεση με το πρότυπο ανάπτυξης της προαστιακής κατοικίας.

5) Τέλος, από το κριτήριο της βελτίωσης των συνθηκών διαβίωσης προκύπτει ότι η μετακίνηση των νοικοκυριών στις περισσότερες περιπτώσεις δεν οφείλεται σε πρόθεση των μετακινουμένων να βελτιώσουν τις συνθήκες διαβίωσης τους. Αντίθετα μάλιστα το κυρίαρχο στοιχείο είναι η ύπαρξη σημαντικών ποσοστών μετακινήσεων που συνεπάγονται υποβάθμιση συνθηκών. Συγκεκριμένα η μεγάλη πλειοψηφία των πρώτων ενοικιαστών (60.5% παρέμεινε στο ίδιο καθεστώς, ενώ μεγάλο ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι το 39% των ιδιοκατοίκων υποβιβάστηκε στην κατηγορία των ενοικιαστών.<sup>2</sup>

Αντίστοιχες τάσεις σημειώθηκαν και στις μεταβολές σε σχέση με τον κτιριακό τύπο κατοικίας. Ποσοστό 62,5% αυτών που διέμεναν σε μονο/διπλοκατοικίες

<sup>2</sup>Μανούρη - Ν.Σαρρή, "Προαστιοποίηση στην Αθήνα"

πέρασε σε διαμερίσματα πολυκατοικίας, ενώ μόνο το 13,6% αυτών που έμεναν σε διαμερίσματα εγκαταστάθηκε σε μονο/διπλοκατοικία. Οι παραπάνω διαδικασίες υποβάθμισης του τύπου της κατοικίας είναι πιθανόν να οφείλονται σε μείωση του μεγέθους του νοικοκυριού, γι' αυτό θα έπρεπε κανονικά να συσχετιστούν και με αυτή τη μεταβλητή.

Ωστόσο η κυρίαρχη τάση για εγκατάσταση σε διαμέρισμα πολυκατοικίας και η εγκατάλειψη της μονοκατοικίας είναι δύο πολύ σημαντικά και ιδιαίτερα χαρακτηριστικά γνωρίσματα του οικιστικού προτύπου στην Αθήνα.

## **B. ΠΡΟΘΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΑΘΕΣΕΙΣ**

Από τους πιο χαρακτηριστικούς και αξιόπιστους δείκτες μιας πιθανής ανάπτυξης της προαστιοποίησης είναι η διερεύνηση των επιθυμιών και των προτιμήσεων των νοικοκυριών για αλλαγή στέγης. Στην έρευνα της ΔΕΠΟΣ τα νοικοκυριά απάντησαν στο ερώτημα αν σκοπεύουν να αλλάξουν κατοικία (πρόθεση), όπως και στο ερώτημα αν θα επιθυμούσαν να αλλάξουν κατοικία, υπαρχόντων όλων των προϋποθέσεων (διάθεση). Οι απαντήσεις που δόθηκαν είναι πραγματικά πολύ ενδιαφέρουσες.

Όσον αφορά τις προθέσεις:

1) Μόνο 15% των νοικοκυριών έχουν πρόθεση να αλλάξουν σπίτι στα επόμενα δύο χρόνια, ενώ αντίθετα το 50% του πληθυσμού δηλώνει διάθεση για αλλαγή στέγης μόνο εάν υπάρχουν οι κατάλληλες προϋποθέσεις, ποσοστό που υποδηλώνει και τη μη ικανοποίηση από τη σημερινή κατάσταση.

2) Ο πιο ισχυρός λόγος που αναφέρθηκε για πρόθεση αλλαγής κατοικίας ήταν η επιθυμία για μεγαλύτερο σπίτι. Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι η επιθυμία για καλύτερη περιοχή καλύπτει μόνο το 8,4% των επιλογών και είναι πιο έντονη στην κεντρική ζώνη (I) και στη ζώνη μεσαίων στρωμάτων της Αθήνας.

3) Η κύρια επιλογή των νοικοκυριών που σκοπεύουν να αλλάξουν σπίτι τα επόμενα δύο χρόνια είναι το ενοικιαζόμενο διαμέρισμα (54.7%) και όχι η μονοκατοικία / διπλοκατοικία.

4) Παρά την κυριαρχία του "ονείρου" της προαστιακής κατοικίας σε ποσοστά 80%. είναι εξαιρετικά ενδιαφέρον ότι ακόμη και στην πρωτεύουσα σημαντικά ποσοστά των σημερινών κατοίκων της ζώνης μεσαίας κοινωνικής στάθμης (27,3%) και των κεντρικών περιοχών (36,2%) επιλέγουν στέγη πάλι σε κεντρική περιοχή.<sup>3</sup>

Όσον αφορά τις διαθέσεις, είναι χαρακτηριστικό ότι το 82% των νοικοκυριών επιλέγουν τόπο μετεγκατάστασης σε κοντινά και μακρινά προάστια, ενώ μόνο ένα ποσοστό γύρω στο 10% επιλέγει κεντρική περιοχή. Αξίζει να σημειωθεί ότι η κυρίαρχη επιλογή των νοικοκυριών μπορεί να είναι η προαστιακή κατοικία αλλά στο μεγαλύτερο μέρος της είναι σε κοντινό και όχι σε μακρινό προάστιο.

Η προτίμηση αυτή βέβαια εδράζεται σε πραγματικά δεδομένα, που αφορούν προβλήματα του συστήματος συγκοινωνιών αλλά και τη χαμηλή οικιστική ανάπτυξη στα μακρινά προάστια. Η έρευνα της ΔΕΠΟΣ καταλήγει στο συμπέρασμα ότι απαιτείται σημαντική βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης και συγκοινωνιακής πρόσβασης στα σχετικά πιο μακρινά προάστια, γιατί είναι αδύνατον να καλυφθεί ολόκληρη η ζήτηση κατοικίας (ή μάλλον μονοκατοικίας) από τα ιστορικά προάστια της Αθήνας.

## Γ. ΜΕΓΑΛΑ ΕΡΓΑ

Τα μεγάλα έργα αποτελούν αναμφισβήτητα παράγοντες επηρεασμού της προαστιοποίησης, λόγω των σημαντικών επιπτώσεων που επιφέρει η χωροθέτηση τους τόσο στο φυσικό όσο και στο ανθρωπογενές περιβάλλον.

Για την περιοχή της Αττικής έχει προβλεφθεί η κατασκευή μεγάλων έργων που θα επηρεάσουν άμεσα και έμμεσα την εν γένει φυσιογνωμία της περιοχής. Συγκεκριμένα, εκτός από το ΜΕΤΡΟ, έχει προβλεφθεί η κατασκευή των:

παϊωάννου, "Μεταβολές χρήσεων γης στα προάστια"

- α) Περιφερειακής λεωφόρου Αθηνών-Ελευσίνας-Σταυρού-Αεροδρόμιο Σπάτων και Δυτικής περιφερειακής λεωφόρου Υμηττού.
- β) Αεροδρομίου Σπάτων.

- Όσον αφορά το πρώτο έργο μήκους 70 χλμ., προβλέπεται στην κεντρική διαχωριστική του ζώνη η σνάπτυξη προαστιακού τρένου καθώς και τρένου υψηλής ταχύτητας προς Κόρινθο ή Πάτρα σε μήκος περίπου 12 χιλιομέτρων. Περιλαμβάνει 22 οδικούς κόμβους σύνδεσης με το κύριο οδικό δίκτυο της Αθήνας και σταθμούς προαστιακού τρένου. Το συνολικό κόστος του έργου υπολογίζεται σε 400 δισ. και ο χρόνος ολοκλήρωσης του προβλέπεται το 1999.

- Για το αεροδρόμιο των Σπάτων είναι σαφές ότι θα επέλθουν σημαντικές επιπτώσεις που δεν θα περιορισθούν μόνο στην κατάληψη και αλλαγή χρήσης μιας πολύ σημαντικής έκτασης γεωργικής γης των Μεσογείων, αλλά θα επεκταθούν και στον χωρικό μετασχηματισμό του οικιστικού μοντέλου ολόκληρης της Αθήνας.

Είναι γνωστό ότι ένας σημαντικός παράγοντας οικονομικής ανάπτυξης είναι η λειτουργία μεγάλων αεροδρομίων τα οποία προκειμένου να προσελκύσουν τις μεγάλες αεροπορικές εταιρίες και να παίξουν το ρόλο του κέντρου στο διεθνές δίκτυο μεταφορών και όχι απλού ενδιάμεσου σταθμού του δικτύου, θα πρέπει να συνδεθούν με ένα διευρυμένο φάσμα συναφών δραστηριοτήτων (τουρισμός, αναψυχή, γραφεία επιχειρήσεων, οργανισμοί συνεδρίων και εκθέσεων, κέντρα επεξεργασίας και διανομής φορτίων, βιομηχανίες υψηλής τεχνολογίας κλπ.) και να ενεργοποιήσουν προς αυτή την κατεύθυνση το χώρο που βρίσκεται στο άμεσο περιβάλλον τους. Ας σημειωθεί ακόμα ότι λόγω της σπελευθέρωσης των μεταφορών στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα αεροδρόμια θα λειτουργούν σε ένα καθεστώς διεθνούς ανταγωνισμού.

Η διαχρονική εξέλιξη της αντιμετώπισης του προβλήματος του νέου αερολιμένα Αθηνών που προέρχεται από τη διπλωματική εργασία των Ευαγγελινού Δέσποινας, Μανωλίτση Σπυριδούλας, φοιτητών ΤΑΤΜ ΕΜΠ 1991 με θέμα



"Επιπτώσεις στο περιβάλλον από την κατασκευή και λειτουργία του νέου Αερολιμένα Αθηνών".

#### **Δ. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ**

Είναι λογικό να ισχυρισθούμε ότι η ποιότητα του περιβάλλοντος αποτελεί προσδιοριστικό παράγοντα της προαστιοποίησης, διότι κατά τεκμήριο οι περιβαλλοντικές συνέπειες είναι σαφώς ευμενέστερες σε περιοχές προαστιακής κατοικίας.

Ειδικά για την περίπτωση της Αθήνας, θα πρέπει να παρατηρήσουμε ότι η ένταση με την οποία επιδρά ο παράγων περιβάλλον και πιο συγκεκριμένα η ατμοσφαιρική ρύπανση στις επιλογές των νοικοκυριών για κατοικία είναι ασθενέστερη απ' ότι θα περίμενε κανείς και αυτό γιατί όπως διαπιστώσαμε σε προηγούμενο μέρος στις αναλύσεις, οι Αθηναίοι μέχρι σήμερα προτιμούν να μετακινηθούν από το κέντρο προς τους πλησιέστερους δήμους ή τις κοινότητες και όχι προς τους απομακρυσμένους.

Οι τιμές των ατμοσφαιρικών ρύπων όμως είναι ιδιαίτερα αυξημένες και σε περιοχές όπως το Μαρούσι, ο Χολαργός, οι Θρακομακομακεδόνες, καθώς και στους δήμους των νότιων περιοχών όπως Π. Φάληρο, Γλυφάδα, Βούλα. Επομένως το κριτήριο της περιβαλλοντικής υποβάθμισης δεν ερμηνεύει πλήρως τις μετοικεσίες των Αθηναίων.

Είναι ακόμα δυνατόν να αναζητηθούν και να ανευρεθούν και άλλοι προσδιοριστικοί παράγοντες περιβαλλοντικής ύφεσης. Όπως, για παράδειγμα, η χωροθέτηση των χωματερών, των βιομηχανικών περιοχών, των βιολογικών εγκαταστάσεων κλπ.

#### **Ε. ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

Η υπερσυγκέντρωση δημόσιων υπηρεσιών στο κέντρο της Αθήνας και πιο συγκεκριμένα εντός της περιοχής του μικρού δακτυλίου δημιουργεί, σε

συνδυασμό με την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών και την αναγκαιότητα της κατ' ιδίαν μετάβασης των πολιτών στις δημόσιες υπηρεσίες, σχέσεις εξάρτησης με το κέντρο της πόλης, που δεν επιτρέπουν τη μετεγκατάσταση των νοικοκυριών σε περισσότερο απομακρυσμένες.

## Ζ. ΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΟΥ ΑΘΗΝΑΙΟΥ

Οι κάτοικοι της πρωτεύουσας έχουν κατά κεφαλήν εισόδημα 21,2% μεγαλύτερο αυτό των υπολοίπων. Είναι παράλληλα "υπερκαταναλωτικοί" αφού καταναλώνουν σχεδόν το μισό ποσοστό της κατηγορίας τρόφιμα-ποτά-καπνός.

Η κύρια πηγή των αποδοχών για τους Αθηναίους είναι η μισθωτή εργασία. Το ποσοστό του εισοδήματος που προέρχεται από την άσκηση ελεύθερου επαγγέλματος ή από επιχειρήσεις είναι σχεδόν το ίδιο με αυτό που προέρχεται από σύνταξη (20%). Το εισόδημα από τα ενοίκια κυμαίνεται στα ίδια επίπεδα με το εισόδημα από άλλες πηγές (5%).

Ενδεικτικό της οικονομικής ύφεσης της τελευταίας δεκαετίας είναι ότι οι εργοδότες μειώθηκαν κατά 8,7%, γεγονός που πρέπει να οφείλεται στις πολλές μικρομεσαίες επιχειρήσεις που έκλεισαν την τελευταία δεκαετία. Έτσι σήμερα οι μισθωτοί αποτελούν το 72,2% του συνόλου των απασχολούμενων, παρουσιάζοντας αύξηση της τάξης του 6% την τελευταία δεκαετία.

Το μεγαλύτερο ποσοστό του συνόλου των απασχολούμενων στο ίδιο χρονικό διάστημα ανήκει στην κατηγορία τεχνίτες-εργάτες (33%) ενώ η επόμενη σημαντική κατηγορία ανήκει στους επιστήμονες και ελεύθερους επαγγελματίες (20%) και ακολουθούν οι υπάλληλοι γραφείου.

Συμπερασματικά θα λέγαμε ότι το υψηλό ποσοστό της μισθωτής εργασίας εκφράζεται σε χωρικό επίπεδο με την άμεση σχέση των εργαζόμενων με το κέντρο της πόλης.

Είναι προφανές ότι το γεγονός ότι η γενικότερη οικονομική κρίση που τα τέλη της δεκαετίας του '70 έχει επηρεάσει την αγορά κατοικίας, έχοντας καταστήσει ακόμα τη μετακίνηση των νοικοκυριών σε "προαστιακές" περιοχές.

## Η. ΑΞΙΕΣ ΓΗΣ

Στην περίοδο '85-'93 οι μέσες τιμές γης των ΟΤΑ του λεκανοπεδίου αυξήθηκαν κατά μέσο όρο κατά 100%. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα του δήμου Αθηναίων, ο οποίος, παρά το υπερβολικά υποβαθμισμένο περιβάλλον του, τις υψηλές οχλήσεις και την ανεπάρκεια του κοινωνικού και τεχνικού εξοπλισμού του, εμφανίζει υψηλό ρυθμό αύξησης την ίδια περίοδο της τάξης του 140%.<sup>4</sup>

Τα παλιά προάστια της Ανατολικής Αττικής δηλαδή αυτά που βρίσκονται εντός του ΠΣΠ στην πλειοψηφία τους υπερβαίνουν και το 1993 το μέσο όρο του νομού. Περιοχές όπως το Ψυχικό, η Εκάλη, ο Παπάγος, η Νέα Ερυθραία κ.ά. εξακολουθούν να βρίσκονται στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος ιδιαίτερα για τα μεσαία και υψηλά εισοδήματα.

Εντύπωση προξενεί η σχετική επιβράδυνση του ρυθμού αύξησης των αντικειμενικών αξιών στις ανατολικές εκτός ΠΣΠ περιοχές του Μαρκόπουλου, της Νέας Μάκρης, του Μαραθώνα, της Παλλήνης, της Παλαιάς Φώκαιας, του Πικερμίου, της Ραφήνας, της Αρτέμιδας κ.ά. στην τελευταία 7ετία.

Αντίθετα οι δήμοι και οι κοινότητες που βρίσκονται στις παρυφές του πολεοδομικού συγκροτήματος όχι μόνο δεν χάνουν τη σχετική τους σημασία απεναντίας βρίσκονται στην πρώτη γραμμή των επιλογών. Στη Δυτική Αττική η κατάσταση παραμένει αμετάβλητη όλο αυτό το διάστημα σταθερά κάτω από το μέσο όρο του νομού.

Παρατηρούμε γενικά ότι σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία τα ποσοστά εισφοράς σε γη είναι μεγαλύτερα για τη δόμηση σε περιοχές Α' κατοικίας, γεγονός που στρέφει την οικιστική ανάπτυξη προς την παραθεριστική (και όχι την προαστιακή) κατοικία.

<sup>4</sup> Παϊλιάννου, "Μεταβολές χρήσεων γης στα προάστια"

## Θ. ΤΡΟΠΟΣ ΑΠΟΚΤΗΣΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ

Αξίζει τέλος να αναφερθεί ότι σημαντικός παράγοντας είναι και ο τρόπος απόκτησης κατοικίας, που μπορεί να είναι η αγορά, η οικοδόμηση σε ιδιόκτητο οικόπεδο, η αντιπαροχή, η κληρονομιά, η δωρεά, η γονική παροχή, η λήψη στεγαστικών δανείων με ευνοϊκούς όρους κλπ.

Διαπιστώνεται δηλαδή ότι πολλές φορές η καινούργια θέση μετεγκατάστασης ενός νοικοκυριού δεν προσδιορίζεται μόνο από τις οικονομικές δυνατότητες του νοικοκυριού, αλλά διαμορφώνεται μέσα από ένα σύνθετο πλέγμα ιστορικών και κοινωνικών σχέσεων που πολλές φορές είναι ισχυρότερες από τις δυνάμεις της αγοράς.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7ο**

**ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΕΝ  
ΟΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ**

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7ο

### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΕΝ ΟΨΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

#### 7.1. Περιληπτικά συμπεράσματα απο την αναφορά στη διεθνή εμπειρία<sup>1</sup>

Από ενδεικτική διερεύνηση της διεθνούς βιβλιογραφίας και καταγράφοντας τους λόγους για τους οποίους δημιουργήθηκαν αεροδρόμια, προκύπτουν δύο βασικές κατηγορίες αεροδρομίων :

- Η πρώτη κατηγορία αφορά στα αεροδρόμια, τα οποία δημιουργήθηκαν προκειμένου να αποσυμφορήσουν την κίνηση άλλων και να εξυπηρετήσουν ανάγκες διακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων και τα οποία δευτερογενώς επιφέρουν αύξηση στην ανάπτυξη της περιοχής.
- και η δεύτερη κατηγορία αφορά στα αεροδρόμια, που δημιουργήθηκαν ως αποτέλεσμα της επιλογής μιας πολιτικής οικονομικής ανάπτυξης μέσω επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, οι οποίες συνδέονται άμεσα με αεροδρόμιο.

Για τις ανάγκες της παρούσας μελέτης, εξετάστηκαν τα εξής αεροδρόμια :

**Πρώτη κατηγορία :** είναι κυρίως αεροδρόμια της Ευρώπης και τα παλαιότερα αεροδρόμια των Η.Π.Α. (αεροδρόμια της περιοχής της Νέας Υόρκης, αεροδρόμιο του Heathrow, αεροδρόμιο του Stansted, αεροδρόμιο του Charles de Gaulle), **Δεύτερη κατηγορία :** πρόκειται για νεότερα κυρίως αεροδρόμια των Η.Π.Α. (αεροδρόμιο του Dallas, αεροδρόμιο του Portland, αεροδρόμιο του Kilroy, αεροδρόμιο του Van Nuys), τα οποία σχεδιάστηκαν παράλληλα με αναπτυξιακά σχέδια επιχειρηματικής ανάπτυξης της περιοχής.

Είναι αξιοσημείωτο πως σε όλες τις περιπτώσεις που εξετάστηκαν, πρωταρχικής σημασία θέματα αποτελούσαν :

οι άμεσες επιπτώσεις που προκύπτουν από τη λειτουργία του αεροδρομίου (όπως ασφάλεια, προβλήματα ηχορύπανσης, παρεμποδίσεις κ.λ.π), αλλά και οι έμμεσες επιπτώσεις (δημογραφικές μεταβολές, αύξηση εισοδήματος και απασχόλησης, επιπτώσεις στα οδικά δίκτυα, τη βιομηχανική παραγωγή κ.λ.π), χωρίς τις περισσότερες φορές να αναλύονται μέσα στο πλαίσιο ενός προσχεδιασμένου αναπτυξιακού προγράμματος.

Όσο αφορά σε θέματα οικονομικής ανάπτυξης της περιοχής, οι τομείς της κατοικίας, των επιχειρήσεων τοπικής εμβέλειας, αλλά και των υπηρεσιών εξυπηρέτησης των αεροπορικών δραστηριοτήτων, παρουσιάζουν σημαντική άνθηση βραχυπρόθεσμα, ενώ μακροπρόθεσμα (διάστημα 10-15 ετών), παρατηρούνται πολλαπλασιαστικά φαινόμενα στην ευρύτερη οικονομία. Τα παραπάνω συμπεράσματα προκύπτουν από μελέτες του εκπονήθηκαν στις Η.Π.Α. σχετικά με αυτό το θέμα. Έχει παρατηρηθεί ότι εκτός από την σημασία του αεροδρομίου, ως σημείου έλξης στο χώρο, είναι επίσης, σημαντική και η σημασία της ανόδου του γοήτρου, που συνδέεται με την εγκατάσταση των δραστηριοτήτων πλησίον του αεροδρομίου.

Κατηγορίες επιχειρήσεων που έλκονται από τα αεροδρόμια είναι κυρίως:

- επιχειρήσεις με προσανατολισμό στις μεταφορές οι οποίες κατά κύριο λόγο εξυπηρετούν εθνικές ή διεθνείς αγορές, όπως για παράδειγμα επιχειρήσεις ηλεκτρονικών, κατασκευαστικές βιομηχανίες οργάνων, εργαλεία που σχετίζονται με μεταφορές
- εταιρείες μεταφορών, εταιρείες ενοικίασεως αυτοκινήτων, γραφεία ταξιδίων
- βιομηχανίες και επιχειρήσεις που εξυπηρετούν την περιφερειακή αγορά
- βιομηχανίες υψηλής τεχνολογίας
- επιχειρήσεις που σχετίζονται με την έρευνα και τα νέα προϊόντα  
ερευνητικά κέντρα, πανεπιστήμια, νοσοκομεία
- βιομηχανίες ένδυσης, γραφεία, ξενοδοχεία, επιχειρήσεις έτοιμων γευμάτων (catering), χώροι στάθμευσης και εταιρείες ανταλλακτικών οχημάτων, προμηθευτές αερογραμμών.

Οι οικονομικές επιπτώσεις που διαπιστώθηκε ότι προκύπτουν λόγω της λειτουργίας του αεροδρομίου μετρούνται με τρία μεγέθη:

- αριθμός θέσεων εργασίας

- εκροές οι οποίες συνδέονται με το ύψος των πωλήσεων των επιχειρήσεων που συνδέονται με την ύπαρξη του αεροδρομίου
- εισοδήματα απασχολουμένων σε θέσεις που σχετίζονται με το αεροδρόμιο.

Σύμφωνα με την έρευνα της εταιρείας Gellman, (στην περίπτωση αεροδρομίου του Dallas), οι μελλοντικές οικονομικές επιπτώσεις υπολογίστηκαν, χρησιμοποιώντας προβλέψεις της αεροπορικής δραστηριότητας. Το βασικό συμπέρασμα που προκύπτει είναι, ότι η αύξηση των αεροπορικών δραστηριοτήτων επιφέρει αύξηση και της ζήτησης για εργασία και των εσόδων, αφού όλο και περισσότεροι εργαζόμενοι θα προσλαμβάνονται, προκειμένου να εξυπηρετήσουν τον αυξανόμενο αριθμό των επιβατών και των αεροπορικών δραστηριοτήτων.

Οι αξίες των ακινήτων, οι πληθυσμιακές μεταβολές, αλλά και η οικιστική ανάπτυξη, οδήγησαν σε σημαντικές αναπτυξιακές δυνατότητες για την περιοχή γύρω από το αεροδρόμιο. Άλλωστε, σε όλες τις περιπτώσεις των αεροδρομίων που εξετάσαμε ήταν εμφανής η θετική επίδραση στην αύξηση των τιμών των ακινήτων της γύρω περιοχής.

Σημαντικές ήταν επίσης, οι επενδύσεις οι οποίες έγιναν για την κατασκευή και αναβάθμιση οδικών κόμβων, ούτως ώστε η βελτιωμένη ροή των οχημάτων να αντισταθμίζει ενδεχόμενη αύξηση της κυκλοφοριακής ροής, λόγω της ανάπτυξης των γύρω περιοχών.

Και στις δύο κατηγορίες αεροδρομίων που αναφέρθηκαν πιο πάνω, πριν την οποιαδήποτε επέμβαση στο χώρο, μέλημα πρωταρχικής σημασίας αποτελούσαν τα μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος, τη διαχείριση του φυσικού πλούτου και τη διατήρηση της πολιτιστικής φυσιογνωμίας της περιοχής.

### **7.1.2. Προοπτικές Ανάπτυξης**

Η κατασκευή και λειτουργία του νέου Αεροδρομίου επηρεάζει καθοριστικά τις προοπτικές ανάπτυξης της περιοχής μελέτης καθώς και την διαμόρφωση του αναπτυξιακού της προτύπου. Αν και η προοπτική της δημιουργίας του νέου Αεροδρομίου έχει επηρεάσει σε μεγάλο βαθμό την ανάπτυξη της περιοχής, η



διαφοροποίηση του αναπτυξιακού προτύπου μπορεί να περιγραφεί ως ακολούθως:

- Ανάπτυξη προ της λειτουργίας του νέου Αεροδρομίου

Η ανάπτυξη κατά την περίοδο αυτή χαρακτηρίζεται από:

- Την εξέλιξη της Αστικοποίησης της Περιφέρειας της Πρωτεύουσας με το πέρασμα από την φάση της Προαστειοποίησης στην φάση της Ανάπτυξης Νέων Πόλεων και Οικισμών. Η είσοδος στην τελευταία φάση συνεπάγεται για την περιοχή εγκατάσταση τόσο κατοικίας (σε μεγάλο βαθμό νοικοκυριών υψηλών και μέσων εισοδημάτων) όσο κι δραστηριοτήτων κυρίως του τριτογενή τομέα (παραγωγικών και καταναλωτικών υπηρεσιών).
- Την επέκταση δραστηριοτήτων της Πρωτεύουσας (τόσο του δευτερογενή τομέα όσο και του εμπορίου) κατά μήκος των νέων οδικών αρτηριών και μάλιστα κατά τρόπο μη οργανωμένο.
- Οι οικονομικές και κοινωνικές εξελίξεις της Πρωτεύουσας επηρεάζουν άμεσα το αναπτυξιακό πρότυπο των Μεσογείων. Η βελτίωση των υποδομών του προορίζεται για την βελτίωση των αναπτυξιακών συνθηκών της περιοχής και την εξυπηρέτηση των κατοίκων, προκαλεί την συσσώρευση και νέων δραστηριοτήτων, σε τρόπο ώστε αν δεν υπάρχει ο κατάλληλος σχεδιασμός των υποδομών, αυτές να εξυπηρετούν την νέα οικονομική δραστηριότητα και όχι την περιοχή.
- Την ανάπτυξη της παράλιας ζώνης παραθεριστικής κατοικίας που εξυπηρετεί νοικοκυριά μάλλον μέσου εισοδήματος που προέρχονται σε πολύ μεγάλο ποσοστό από την Περιφέρεια Πρωτεύουσας.
- Ανάπτυξη μετά την λειτουργία του νέου Αεροδρομίου.

Η ανάπτυξη μετά την λειτουργία του νέου Αεροδρομίου χαρακτηρίζεται από:

- την εγκατάσταση των δραστηριοτήτων που αφορούν άμεσα ή έμμεσα την λειτουργία του Αεροδρομίου.
- την εγκατάσταση κατοικίας των παραπάνω εργαζομένων.
- την ανάπτυξη δραστηριοτήτων εξυπηρέτησης των εργαζομένων και των νέων κατοίκων.

- την προσέλκυση νέων δραστηριοτήτων του δευτερογενή και του τριτογενή τομέα, που προσελκύνονται στην περιοχή από το "Περιβάλλον Αεροδρομίου" και την οργάνωση των υποδομών.

### 7.1.2.α. Επιπτώσεις του Αεροδρομίου και των συναφών έργων υποδομής στην περιοχή μελέτης

Οι αναμενόμενες επιπτώσεις μπορούν να διακριθούν σε τρεις κατηγορίες :

α. Επιπτώσεις της Κατασκευής των Έργων.

Πρωτογενείς Επιπτώσεις: αφορούν την εγκατάσταση και λειτουργία των κατασκευαστικών εταιρειών και την απασχόληση περίπου 4000 εργαζομένων.

Δευτερογενείς Επιπτώσεις: αφορούν εγκατάσταση και λειτουργία επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών, τόσο στις κατασκευαστικές εταιρείες, όσο και στους εργαζομένους σε αυτές.

β. Επιπτώσεις Λειτουργίας του Αεροδρομίου

Πρωτογενείς Επιπτώσεις: αφορούν την εγκατάσταση και λειτουργία υπηρεσιών και επιχειρήσεων άμεσα συνδεδεμένων με τη λειτουργία του Αεροδρομίου ή την εξυπηρέτηση των επιβατών.

Δευτερογενείς Επιπτώσεις : αφορούν την αύξηση της δραστηριότητας των επιχειρήσεων που προσφέρουν καταναλωτικές υπηρεσίες στους εργαζόμενους και στις οικογένειές τους, καθώς και την προσέλκυση νέων επιχειρήσεων

γ. Έμμεσες Επιπτώσεις στην Τοπική Οικονομία

Αύξηση της ανταγωνιστικότητας των τοπικών επιχειρήσεων

Προσέλκυση Νέων Επιχειρήσεων

Στη διεθνή πρακτική οι δραστηριότητες που προέρχονται από τις επιπτώσεις της λειτουργίας του αεροδρομίου, ταξινομούνται σε τρεις κατηγορίες ανάλογα με την τάση εγκατάστασής τους.

νοδοχεία	
κλινική	
αψυκτήρια - Μπάρ	Άμεση γειτνίαση με το Αεροδρόμιο
οροί Στάθμευσης	
αεροπορικά Κέντρα	
entering	

αφεία Αεροπορικών Εταιρειών αφεία Ταξιδιών αποστολικά Γραφεία αποστολές, Χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί αποθηκευτικοί Χώροι	Εγκατάσταση στα γειτονικά οικιστικά κέντρα ή κατά μήκος των οδών
--	---

αποστολικά Εργαζομένων αποστολικά Πάρκα	Ειδική Εγκατάσταση
--	--------------------

### 7.1.2.β. Αναμενόμενες ελκτικές επιδράσεις στην ευρύτερη περιοχή

Οι δραστηριότητες που αναμένεται να εγκατασταθούν στην περιοχή, λόγω της λειτουργίας του νέου Αεροδρομίου, μπορούν να ενταχθούν σε 6 ομάδες.

#### Α. Βιομηχανίες που λειτουργούν σε Περιβάλλον Αεροδρομίου

##### Μονάδες παραγωγής Αερομεταφερόμενων Προϊόντων.

Τα προϊόντα που σε διεθνές επίπεδο κατατάσσονται περισσότερο αερομεταφερόμενων προϊόντων (Dallas Fort Airport, Activity Report, 1994) είναι

τα εξής:

- Ηλεκτρικές Μηχανές και Συσκευές
- Ιατρικά Εργαλεία
- Μηχανές - Εξαρτήματα Μεταφορικών Μέσων
- Χημικά Προϊόντα
- Οχήματα
- Κρέας - Ψάρια
- Πλαστικά
- Βιβλία - Εφημερίδες
- Έργα Τέχνης

- Εργαλεία
- Φαρμακευτικά προϊόντα
- Έπιπλα
- Προϊόντα Σιδήρου
- Όπλα και Αμυντικό υλικό
- Είδη Ωρολογοποιίας
- Πολύτιμα μέταλλα και πολύτιμοι λίθοι
- Παιγνίδια
- Είδη Ένδυσης
- Προϊόντα Αλουμινίου
- Προϊόντα του κλάδου Διάφορες Βιομηχανίες

### **Μονάδες παραγωγής προϊόντων χαμηλού βάρους.**

**Υπεργολαβίες ενταγμένες στο παραγωγικό κύκλωμα μεγάλων πολυεθνικών επιχειρήσεων,** που αφορούν κυρίως προϊόντα ευέλικτης παραγωγής, βασισμένα στο βιομηχανικό σχέδιο, κυρίως για την τελική κατανάλωση.

**B. Δραστηριότητες Υψηλής Τεχνολογίας,** που εντάσσονται σε Επιστημονικά ή Τεχνολογικά Πάρκα. Οι δραστηριότητες αυτές αφορούν στους εξής κλάδους της μεταποίησης:

- Ηλεκτρονικά
- Βιομηχανικός Εξοπλισμός
- Υπολογιστές
- Αυτοματισμός στην Παραγωγή
- Τηλεπικοινωνίες
- Βιοτεχνολογία
- Ενέργεια
- Ιατρικά Εργαλεία - Φάρμακα

Αφορούν επίσης, δραστηριότητες σχετικά με:

- Χρηματοδότηση (Κεφαλαίων Υψηλού Επιχειρηματικού Κινδύνου)
- Εφαρμοσμένη Έρευνα (από Ερευνητικά Πανεπιστημιακά Ινστιτούτα, Ινστιτούτα Ερευνών, Ιδιωτικά Ερευνητικά Κέντρα)

**Γ. Βιομηχανίες που εγκαθίστανται σε κόμβους μεταφορών** και μπορούν να λειτουργήσουν σε καθεστώς ελεύθερων βιομηχανικών ζωνών, στην περίπτωση που μπορεί να επιλεγεί μια τέτοια πολιτική. Τέτοιες βιομηχανίες συνήθως είναι:

- Ηλεκτρονικά
- Έτοιμο Ένδυμα, Υφαντουργικά προϊόντα
- Ηλεκτρικές συσκευές
- Αθλητικά είδη
- Φαρμακευτικά προϊόντα
- Αγροτικά προϊόντα
- Χημικά προϊόντα

**Δ. Επιχειρήσεις τον τριτογενή τομέα που συχνά εγκαθίστανται σε Πάρκα Επιχειρήσεων** και σχετίζονται κυρίως με:

- Παροχή υπηρεσιών στις βιομηχανικές επιχειρήσεις
- Παροχή προσωπικών υπηρεσιών, που αφορούν ποικιλία επιχειρηματικών δραστηριοτήτων χρηματοοικονομικές, τηλεπικοινωνιακές, υπηρεσίες βασικές για την αποτελεσματική λειτουργία του σύγχρονου οικονομικού συστήματος σε μικροοικονομικό και κοινωνικό επίπεδο.
- Οργάνωση συνεδρίων, εκθέσεων, τηλεδιασκέψεων κ.ά.

**Ε. Εταιρείες μεταφορών**, που παρουσιάζουν την τάση να συγκεντρώνονται σε ειδικά οργανωμένα πάρκα

**ΣΤ. Αποθηκευτικά κέντρα** ενταγμένα σε ειδικά διαμορφωμένους χώρους.

### 7.1.3. Οργάνωση περιοχών εγκατάστασης

#### **Α. Περιοχές εγκατάστασης δραστηριοτήτων**

Η εγκατάσταση των νέων δραστηριοτήτων, λόγω λειτουργίας του Αεροδρομίου Ελευθέριος Βενιζέλος, αλλά και η ενδεχόμενη μετεγκατάσταση παλαιών δραστηριοτήτων, στο πλαίσιο μιας χωροταξικής οργάνωσης της περιοχής μελέτης, είναι σκόπιμο να γίνουν σε ειδικά οργανωμένες περιοχές.

Οι βασικοί στόχοι της οργάνωσης της εγκατάστασης των δραστηριοτήτων του δευτερογενή και τον τριτογενή τομέα είναι οι εξής:

- η ανάπτυξη των αστικών και ημιαστικών κέντρων της περιοχής,
- η οργάνωση του χώρου και ο προσδιορισμός των χρήσεων γης,
- η προστασία του περιβάλλοντος,
- η προσέλκυση επιλεγμένων ξένων επενδύσεων
- ο εκσυγχρονισμός, στην ενσωμάτωση νέας τεχνολογίας και στην ενίσχυση της τοπικής επιχειρηματικότητας,
- η ενδυνάμωση του αναπτυξιακού ρόλου της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Οι διαφαινόμενες μορφές περιοχών που μπορούν να λειτουργήσουν αυτόνομα ή συνδυασμένα είναι:

#### **ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΠΑΡΚΟ**

Πάρκο Βιομηχανιών με Προσανατολισμό Αεροδρομίου για εγκατάσταση μονάδων παραγωγής αερομεταφερόμενων προϊόντων και επιχειρήσεων - υπερβολάβων

#### **ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ Ή ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ ΠΑΡΚΟ**

Τεχνολογικό Πάρκο με Έρευνα που γίνεται από ιδιωτικά ερευνητικά κέντρα ή επιστημονικό πάρκο με έρευνα που γίνεται από τμήματα ή ινστιτούτα ΑΕΙ, σε συνδιασμό με την εγκατάσταση επιχειρήσεων υψηλής τεχνολογίας.

#### **ΠΑΡΚΟ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

Πάρκο για την εγκατάσταση επιχειρήσεων και την Παροχή υπηρεσιών στις επιχειρήσεις ή την παροχή προσωπικών υπηρεσιών και την Οργάνωση συνεδρίων - εκθέσεων, τηλεδιασκέψεων

#### **ΠΑΡΚΟ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

Πάρκο για την Εγκατάσταση εταιρειών Μεταφορών και την Οργάνωση υπηρεσιών και δικτύων διανομής)

#### **ΠΑΡΚΟ ΑΠΟΘΗΚΕΥΤΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ**

Για την εγκατάσταση των νέων δραστηριοτήτων και την χωροθέτηση των Πάρκων Δραστηριοτήτων υπάρχουν οι ακόλουθες εναλλακτικές δυνατότητες χωροθέτησης:

1. Χωροθέτηση κατά μήκος των δύο Αξόνων Ανάπτυξης (Γέρακα - Παιανίας - Κορωπίου - Μαρκόπουλου και Γέρακα - Παλλήνης - Πικερμίου - Ραφήνας)

2. Συγκέντρωση του συνόλου των πάρκων δραστηριοτήτων σ' ένα οικιστικό κέντρο, με στόχο την μετατροπή του σε δυναμικό πόλο ανάπτυξης της περιοχής.
3. Επιλεγμένη διασπορά των πάρκων δραστηριοτήτων σε περιορισμένο αριθμό οικιστικών κέντρων (όπως στα περιβάλλοντα του Αεροδρομίου κέντρα, Σπάτα, Παιανία, Κορωπί, Μαρκόπουλο).
4. Μικτή εγκατάσταση των πάρκων δραστηριοτήτων, κατά μήκος των δύο αξόνων - ήδη έχουν δρομολογηθεί διαδικασίες δημιουργίας ΒΙΟΠΑ- και στα Σπάτα που βρίσκονται εκτός αξόνων και πλησίον του Αεροδρομίου.

## ***B. Περιοχές λοιπών δραστηριοτήτων και λειτουργιών***

Η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, η ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς και η διατήρηση της οικονομικής και κοινωνικής φυσιογνωμίας της περιοχής επιβάλλουν την διαμόρφωση οργανωμένων περιοχών, όπως:

### **ΠΑΡΑΛΙΟ ΠΑΡΚΟ ΑΝΑΨΥΧΗΣ**

Πάρκο με θαλάσσιο μέτωπο συνδιαζόμενο με μαρίνα και ναυταθλητικές εγκαταστάσεις.

### **ΠΑΡΚΟ ΑΝΑΨΥΧΗΣ**

Πάρκο για την διατήρηση και ανάδειξη του Αττικού Τοπίου συνδιαζόμενο με αθλητικές υποδομές και εξυπηρετήσεις (Γκολφ, Αθλοπαιδιές κτλ.)

### **ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΩΝ ΚΑΛΛΙΕΡΓΕΙΩΝ**

Περιοχές με οργανωμένη υποδομή και εξοπλισμό για την στήριξη της παραγωγής και την αναβάθμιση της ποιότητας των παραδοσιακών αγροτικών προϊόντων της περιοχής.

### **ΔΑΣΗ ΚΑΙ ΑΛΣΗ**

Οργανωμένες δασικές περιοχές για εκδρομές, περιπάτους και αναψυχή με την χάραξη και οργάνωση ειδικών "μονοπατιών" με αρχαιολογικό, θρησκευτικό, ψυχαγωγικό χαρακτήρα.

## ***Γ. Ειδικές εγκαταστάσεις***

## **ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ**

Νοσοκομείο, Σχολεία

## **ΚΕΝΤΡΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

Κέντρα για την εγκατάσταση δημοσίων υπηρεσιών, οργανισμών, τραπεζών  
κτλ.

## **ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ**

## **ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ**

### **7.1.4. Σενάρια οργάνωσης του χώρου**

#### **7.1.4.α. Σενάριο**

##### **• ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΤΑΣΕΙΣ**

- Συνεχής μείωση του αριθμού των βιομηχανιών και της απασχόλησης την περίοδο 1990-1994.
- Αδυναμία επανόδου στην προ - αποβιομηχάνισης εποχή
- Συγκέντρωση της προσπάθειας στον εκσυγχρονισμό και την αύξηση της παραγωγικότητας

##### **• ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ**

- Οργανωμένη εγκατάσταση των επιχειρήσεων του δευτερογενή και τριτογενή τομέα λόγω της συγκεκριμένης χωροθέτησης του Αεροδρομίου του Ελληνικού
- Αδράνεια επιχειρήσεων - νέες τάσεις εγκατάστασης
- Ελάχιστη ελκτικότητα του νέου Αεροδρομίου στον δευτερογενή
- Προσέλκυση δραστηριοτήτων τριτογενή (εκτίμηση 12.000 εργαζόμενοι ως υπηρεσίες στο νέο πληθυσμό, τετραπλασιασμός καταστημάτων)

##### **• ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ**

- Οργάνωση υπαρχόντων βιομηχανικών χώρων 2.148 βιομηχανικών επιχειρήσεων και 20.000 εργαζομένων
- Οργάνωση υπαρχουσών ζωνών εμπορίου
- Δημιουργία Πάρκου Εταιρειών Μεταφορών - Αποθήκευσης
- Ξενοδοχειακή Υποδομή

#### **7.1.4.β. 2ο Σενάριο**



## • ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΤΑΣΕΙΣ

- Σταθεροποίηση τον αριθμού των βιομηχανιών και της απασχόλησης την περίοδο 1990-1994.
- Αδυναμία Επανάδου στην προ Αποβιομηχάνισης Εποχή
- Συγκέντρωση της προσπάθειας στον εκσυγχρονισμό και την αύξηση της παραγωγικότητας
- Συνεχιζόμενη ανάκαμψη της βιομηχανικής παραγωγής μετά το 1993
- Σε μικροεπίπεδο, δημιουργία εξωτερικών οικονομιών, λόγω λειτουργίας του Αεροδρομίου και λόγω οργάνωσης των δικτύων υποδομών
- Σε μικροεπίπεδο, πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις σε δραστηριότητες στήριξης : βιοτεχνία, καταναλωτικές υπηρεσίες

## • ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

- Οργανωμένη εγκατάσταση των επιχειρήσεων του δευτερογενή και τριτογενή τομέα λόγω της συγκεκριμένης χωροθέτησης του Αεροδρομίου του Ελληνικού
- Αδράνεια επιχειρήσεων
- μικτές τάσεις εγκατάστασης
- Μικρή ελκτικότητα του Νέου Αεροδρομίου στον δευτερογενή
- Προσέλκυση δραστηριοτήτων τριτογενή (εκτίμηση 12.000 εργαζόμενοι σε υπηρεσίες στο νέο πληθυσμό, τετραπλασιασμός καταστημάτων)
- Δημιουργία ικανοποιητικού περιβάλλοντος εγκατάστασης, λόγω των οργανωμένων υποδομών της περιοχής
- Πίεση για εγκατάσταση και μετεγκατάσταση, λόγω των προβλημάτων στην εγκατάσταση της βιομηχανίας και των παραγωγικών υπηρεσιών στην Αττική

## ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ

- Άμεση δυνατότητα εγκατάστασης σε οργανωμένο βιομηχανικό χώρο ποσοστού των επιχειρήσεων της μεταποίησης της Αττικής ανάλογο με το αντίστοιχο εθνικό ποσοστό 2,5%. Στην περίπτωση αυτή απαιτείται χώρος για  $300.000 \times 2,5\% = 7.500$  εργαζόμενους σε μεταποιητικές επιχειρήσεις. Ο χώρος αφορά Επιχειρηματικά Πάρκα για μη οχλούσες βιομηχανίες που σχετίζονται με το νέο οικονομικό περιβάλλον και μπορεί να φιλοξενεί τη Διοίκηση των Επιχειρήσεων και δραστηριοτήτων Αποβήκευσης.
- Οργάνωση υπαρχόντων βιομηχανικών χώρων 2.148 βιομηχανικών επιχειρήσεων και 20.000 εργαζομένων
- Οργάνωση υπαρχουσών ζωνών εμπορίου

- Δημιουργία Πάρκου Εταιρειών Μεταφορών - Αποθήκευσης
- Ξενοδοχειακή Υποδομή
- Δημιουργία Πάρκου Επιχειρήσεων Παραγωγικών Υπηρεσιών (Παραγωγικές υπηρεσίες και βιοτεχνίες υποστήριξης) Εκτίμηση 5.000 (Περιφερειακός Πολλαπλασιαστής Απασχόλησης =1,66)
- Δημιουργία Εμπορικού Κέντρου ή Πάρκου

#### 7.1.4.γ. 3ο Σενάριο

##### • ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΤΑΣΕΙΣ

- Σταθεροποίηση τον αριθμού των βιομηχανιών και της απασχόλησης την περίοδο 1990-1994.
- Αδυναμία Επανάδο στην προ Αποβιομηχάνισης Εποχή
- Συγκέντρωση της προσπάθειας στον εκσυγχρονισμό και την αύξηση της παραγωγικότητας
- Συνεχιζόμενη ανάκαμψη της βιομηχανικής παραγωγής μετά το 1993
- Σε μικροεπίπεδο, δημιουργία εξωτερικών οικονομιών λόγω λειτουργίας του Αεροδρομίου και λόγω οργάνωσης των δικτύων υποδομών
- Σε μικροεπίπεδο, πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις σε δραστηριότητες στήριξης : βιοτεχνία, καταναλωτικές υπηρεσίες
- Ισχυρή έλξη Αεροδρομίου σε βιομηχανικές και εμπορικές επιχειρήσεις αεροματαφερομένων προϊόντων και σε επιχειρήσεις Υψηλής Τεχνολογίας

##### • ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

- Οργανωμένη εγκατάσταση των επιχειρήσεων του δευτερογενή και τριτογενή τομέα λόγω της συγκεκριμένης χωροθέτησης του Αεροδρομίου του Ελληνικού
- Αδράνεια επιχειρήσεων - μικρές τάσεις εγκατάστασης
- Ελάχιστη ελκτικότητα του Νέου Αεροδρομίου στον δευτερογενή
- Προσέλκυση δραστηριοτήτων τριτογενή (εκτίμηση 12.000 εργαζόμενοι συν υπηρεσίες στο νέο πληθυσμό, τετραπλασιασμός καταστημάτων)
- Δημιουργία ικανοποιητικού περιβάλλοντος εγκατάστασης, λόγω των οργανωμένων υποδομών της περιοχής
- Πίεση για εγκατάσταση και μετεγκατάσταση λόγω των προβλημάτων στην εγκατάσταση της βιομηχανίας και των παραγωγικών υπηρεσιών στην Αττική
- Προσέλκυση Επιχειρήσεων Υψηλής Τεχνολογίας

##### • ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ

- Άμεση δυνατότητα εγκατάστασης σε οργανωμένο βιομηχανικό χώρο ποσοστού των επιχειρήσεων της μεταποίησης της Αττικής ανάλογο με το αντίστοιχο εθνικό ποσοστό 2,5%. Στην περίπτωση αυτή απαιτείται χώρος για  $300.000 \times 2,5\% = 7.500$  εργαζόμενους σε μεταποιητικές επιχειρήσεις. Ο χώρος αφορά Επιχειρηματικά Πάρκα για μη οχλούσες βιομηχανίες που σχετίζονται με το νέο οικονομικό περιβάλλον και μπορεί να φιλοξενεί τη Διοίκηση των Επιχειρήσεων και δραστηριοτήτων Αποθήκευσης.
- Οργάνωση υπαρχόντων βιομηχανικών χώρων 2.148 βιομηχανικών επιχειρήσεων και 20.000 εργαζομένων
- Οργάνωση υπαρχουσών ζωνών εμπορίου
- Δημιουργία Πάρκου Εταιρειών Μεταφορών - Αποθήκευσης
- Ξενοδοχειακή Υποδομή
- Δημιουργία Πάρκου Επιχειρήσεων Παραγωγικών Υπηρεσιών (Παραγωγικές υπηρεσίες και βιοτεχνίες υποστήριξης) Εκτίμηση 5.000 (Περιφερειακός Πολλαπλασιαστής Απασχόλησης =1,66)
- Δημιουργία Εμπορικού Κέντρου ή Πάρκου Δημιουργία Τεχνολογικού Πάρκου (1000)
- Δημιουργία 2ου Επιχειρηματικού Πάρκου (+7.500)
- Δημιουργία Βιομηχανικού Πάρκου
- Επέκταση Πάρκου Υπηρεσιών (+ 5.600)

Διατήρηση δραστηριοτήτων του πρωτογενή τομέα	- Εγκατάλειψη του πρωτογενή τομέα σε όφελος του δευτερογενή και του τριτογενή (Διεθνής Πρακτική - Τάσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση - Επίδραση Αεροδρομίου "Ελευθέριος Βενιζέλος")
Διατήρηση γεωργικής γης	- Αύξηση ζήτησης γης για κύρια και παραθεριστική κατοικία και για χρήσεις σχετικές με τον δευτερογενή και τον τριτογενή τομέα παραγωγής
Διατήρηση γεωργικής γης	- Ρύπανση εδαφών και αγροτικών προϊόντων από την λειτουργία του Αεροδρομίου
Αξιοποίηση γειννίας με αεροδρόμιο (επιχειρηματικά πάρκα, πάρκα υπηρεσιών κτλ)	- Προστασία του αεροδρομίου από την εξάπλωση του οικιστικού ιστού που εγκλωβίζει το Αεροδρόμιο και οχλείται ταυτόχρονα από αυτό
Δημιουργία ζώνης προστασίας του αεροδρομίου	- Απαξίωση της δεσμευμένης έκτασης και ακαταλληλότητα γεωργικής χρήσης, λόγω ρύπανσης
Προσδιορισμός χρήσεων γης	- Ισχυρή πίεση για έντονη αστικοποίηση. Επέκταση του δευτερογενή και έντονη τριτογενοποίηση (υπηρεσίες αναψυχής) της οικονομίας της περιοχής
Προστασία του περιβάλλοντος, πνεύμονας πρασίνου, οικολογική ισορροπία	- Ιδιωτικοοικονομικό κόστος και δημιουργία ισχυρών πιέσεων στις περιοχές άμεσης γειννίας
Προστασία του περιβάλλοντος, πνεύμονας πρασίνου, οικολογική ισορροπία	- Σημαντικές επιβαρύνσεις που θα προέρχονται από τις μεταφορές, την επεξεργασία αποβλήτων, την αποκομιδή απορριμάτων, την τροφοδοσία με πετρέλαιο
Οικονομικά οφέλη σε συγκεκριμένες περιοχές κατοικίας υψηλών προδιαγραφών, αναψυχής, εγκατάστασης υπηρεσιών και επαγγέλματα σχετικά με υπηρεσίες, επιχειρήσεις του δευτερογενή τομέα κτλ.)	- Οικονομικές επιβαρύνσεις σε συγκεκριμένες περιοχές (Ζώνες Ασφάλειας Αεροδρομίου, Ζώνες Θορύβου Αεροδρομίου, Αγροτικές Περιοχές) και επαγγέλματα κυρίως αγροτικά

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8ο**

# **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΣΗΜΕΡΙΝΕΣ ΤΑΣΕΙΣ**

### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΣΗΜΕΡΙΝΕΣ ΤΑΣΕΙΣ

#### 8.1. Αναμενόμενες εξελίξεις στον πληθυσμό

##### 8.1.1. Πρώτη Προσέγγιση

Θεωρητικό και εμπειρικό υπόβαθρο της προσέγγισης των αναμενόμενων εξελίξεων στον πληθυσμό, στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης αποτελεί η θεωρία του Περιφερειακού Κύκλου. Η θεωρία αυτή και η σχετική μεθοδολογική προσέγγιση έχει γίνει γενικά αποδεκτή στην ερμηνεία και στην πρόβλεψη της αστικής ανάπτυξης ιδίως των μεγάλων μητροπολιτικών κέντρων (Bery L. et alli, 1987, Kawashima T., 1986, Nordstrom, 1981).

Σύμφωνα με την προσέγγιση αυτή, η ανάπτυξη των μητροπολιτικών κέντρων και της περιβάλλουσας περιφέρειάς τους διαμορφώνεται στα εξής τέσσερα στάδια :

- Αστικοποίηση (Urbanization stage),
- Προαστιοποίηση (Suburbanization stage),
- Αποαστικοποίηση - δημιουργία νέων πολεων ή νέων οικισμών (Disurbanization stage),
- Επαναστικοποίηση (Reurbanization stage).

Στο στάδιο της αστικοποίησης, παρατηρείται έντονη συσσώρευση πληθυσμού και δραστηριοτήτων απο περιμετρικές περιφέρειες στο μητροπολιτικό κέντρο.

Η ανάπτυξη τον δευτερογενή και τον τριτογενή τομέα στον αστικό χώρο, παράλληλα με τη σχετική εγκατάσταση τον πρωτογενή τομέα στην περίμετρο, η προβολή και υιοθέτηση νέων προτύπων, η ελκτική δύναμη της μητρόπολης,

που διαμορφώνεται από εξωτερικές οικονομίες, υποδομές ή θεσμικούς παράγοντες, δημιουργούν τις προϋποθέσεις για την αστικοποίηση.

Με τη συσσώρευση πληθυσμού και δραστηριοτήτων στο μητροπολιτικό κέντρο, αρχίζουν να διογκώνονται αρνητικές εξωτερικές οικονομίες, εμφανίζεται κυκλοφοριακή συμφόρηση, καθυστερήσεις στη μετακίνηση των εργαζομένων και στη μεταφορά εισροών ή τελικών προϊόντων. Επίσης, παρουσιάζεται έλλειψη χώρων για επέκταση παραγωγικών μονάδων, φαινόμενα ρύπανσης και γενικότερα δυσμενείς συνθήκες διαβίωσης.

Για την αντιμετώπιση των δυσμενών αυτών συνθηκών, νοικοκυριά μέσου και υψηλού κυρίως εισοδήματος μετακινούνται σε προάστια με υψηλή ποιότητα φυσικού περιβάλλοντος και ευνοϊκές συνθήκες κατοικίας. Έτσι, δρομολογείται το δεύτερο στάδιο του περιφερειακού κυκλού, αυτό της προαστιοποίησης.

Η μετακίνηση νοικοκυριών και εργαζομένων σε προάστια οδηγεί στην επιβάρυνση των συνθηκών που επικρατούν στο κέντρο της μητρόπολης. Αύξηση των καθημερινών μετακινήσεων για εργασία ή για επαφή επιχείρησης - πελάτη, όξυνση του κυκλοφορικού προβλήματος, επιβάρυνση του περιβάλλοντος.

Οι δυσμενείς αυτές επιπτώσεις οδηγούν επιχειρήσεις ελεύθερης εγκατάστασης, που είναι κυρίως επιχειρήσεις του τριτογενή τομέα, να μετεγκατασταθούν σε προάστια κοντά στα στελέχη τους ή και τους πελάτες τους, σε καλύτερο περιβάλλον που διασφαλίζει δυνητικά καλύτερες συνθήκες εργασίας και προσδίδει ένα επιπλέον κύρος στην επιχείρηση.

Με την μετεγκατάσταση των επιχειρήσεων και την υπερσυγκέντρωση πληθυσμού στα προάστια ολοκληρώνεται το προηγούμενο στάδιο και αρχίζει το στάδιο της αποαστικοποίησης. Νοικοκυριά και επιχειρήσεις έχουν εκκενώσει σημαντικό τμήμα του κέντρου της μητρόπολης. Η εξέλιξη αυτή έχει δύο επιπτώσεις που είναι :

- η συρρίκνωση της οικονομικής δραστηριότητας στο κέντρο και η κατάληψη του εγκαταλειφθέντος χώρου από παράνομες δραστηριότητες και κοινωνικές ή εθνικές ομάδες.

Οι επιπτώσεις αυτές έχουν ως αποτέλεσμα την γκετοποίηση του κέντρου της μητρόπολης.

Το στάδιο αυτό ολοκληρώνεται με την εμφάνιση δυσμενών συνθηκών σε κορεσμένα προάστια και τη μετακίνηση νοικοκυριών σε νέες πόλεις ή νέους οικισμούς με υψηλή ποιότητα φυσικού περιβάλλοντος και ιδανικότερες συνθήκες διαβίωσης.

Από τη θεωρία προβλέπεται επίσης, ένα επόμενο στάδιο (reurbanization stage) όπου, το βασικό αστικό κέντρο παρουσιάζει επιβράδυνση στη μείωση του πληθυσμού του, ενώ παράλληλα αρχίζει σε αυτό μια διαδικασία εκκαθάρισης των φαινομένων γκετοποίησης, που διαμορφώθηκαν στο προηγούμενο στάδιο. Η δυνατότητα βελτίωσης των συνθηκών στέγασης της περιοχής του κέντρου, όπου οι παλιές κατοικίες γκρεμίζονται και αυτές που βρίσκονται σε καλύτερη κατάσταση επιδιορθώνονται, αποτελεί ένα πρώτο παράγοντα της εξέλιξης αυτής.

Μεταγενέστερα στο στάδιο αυτό, το κέντρο παρουσιάζει αύξηση του πληθυσμού του, ενώ η μείωση του πληθυσμού των προαστίων συνεχίζεται. Σε μερικές περιπτώσεις η εξέλιξη αυτή παριστά μετακινήσεις νοικοκυριών από τα προάστια προς το κέντρο.

Πρόσθετους λόγους εκ νέου ανάπτυξης των αρχικών αστικών κέντρων αποτελούν οι μεταβολές στη διάρθρωση της διεθνούς οικονομίας, καθώς και της οικονομίας των κρατών και των ίδιων των πόλεων.

Η ανάπτυξη του τομέα των υπηρεσιών, η εξέλιξη της πληροφορικής και οι μεταβολές στο κόστος της ενέργειας και των μεταφορών, επαναφέρουν την οικονομική δραστηριότητα στο κέντρο των πόλεων και οδηγούν τον πληθυσμό να επιθυμεί για κατοικία και πάλι περιοχές κοντά σ' αυτό.

Η εξέλιξη του περιφερειακού κύκλου έχει μεγάλη σημασία για τη χάραξη της περιφερειακής πολιτικής, επειδή τα αστικά κέντρα έχουν μία δική τους δυναμική και εξελίσσονται ακόμη και σε συνθήκες μη παρέμβασης.

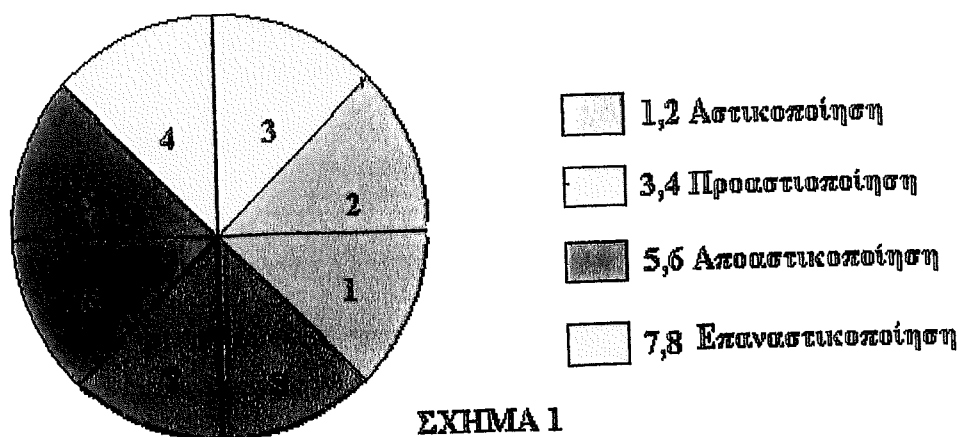


Η πολιτική που χαράσσεται πρέπει να λαμβάνει υπόψη το στάδιο του περιφερειακού κύκλου και να προσαρμόζεται κατάλληλα. Έτσι πολιτικές αποκέντρωσης δραστηριοτήτων μπορούν να αποδειχθούν καταστροφικές για τα μητροπολιτικά κέντρα που βρίσκονται στο στάδιο της αποαστικοποίησης και πολιτικές ανάπτυξης αστικών περιοχών πρέπει να λαμβάνουν υπόψη την πορεία του περιφερειακού κύκλου. Ο προγραμματισμός της ανάπτυξης των αστικών κέντρων πρέπει να προσαρμόζεται στα στάδια αυτού του κύκλου.

Η εξέλιξη των αστικών κέντρων, σύμφωνα με την θεωρία του περιφερειακού κύκλου παρουσιάζεται στα κυκλικά διαγράμματα του Σχεδίου 1 (Kawashima T 1986). "

Τα στάδια του περιφερειακού κύκλου εκφράζονται με τα τμήματα του κύκλου που έχουν αρίθμηση στο σχέδιο ως εξής :

- Το στάδιο της ανάπτυξης του αστικού κέντρου (urbanization stage) εκφράζεται με τα τμήματα 1 και 2.
- Το στάδιο της ανάπτυξης των προαστίων του αστικού κέντρου (suburbanization stage) εκφράζεται με τα τμήματα 3 και 4.
- Το στάδιο όπου αρχίζουν να παρουσιάζονται τάσεις αποκέντρωσης προς άλλα δορυφορικά αστικά κέντρα (disurbanization stage) εκφράζεται με τα τμήματα 5 και 6.
- Το στάδιο στο οποίο το αρχικό αστικό κέντρο παρουσιάζει εκ νέου ανάπτυξη (reurbanization stage) εκφράζεται με τα τμήματα 7 και 8 του κύκλου.



ΣΧΗΜΑ 1

Η μελέτη του Περιφερειακού Κύκλου στην Αττική<sup>1</sup> οδηγεί στις ακόλουθες διαπιστώσεις :

1. Η συμμετοχή της Αθήνας και του Πειραιά στον αστικό και ημιαστικό πληθυσμό του Νομού Αττικής βαίνει συνεχώς μειούμενη απο το 1951.  
(Αθήνα :195136,3%,196130,7%,197131,1%,198126,6%,199121,5%)
2. Από τους Δήμους της Περιφέρειας Πρωτεύουσας, οι ανατολικοί Δήμοι παρουσιάζουν την μεγαλύτερη αύξηση συμμετοχής στον συνολικό αστικό και ημιαστικό πληθυσμό του νομού Αττικής.
3. Από το υπόλοιπο του νομού Αττικής, το Τμήμα Ανατολικής Αττικής παρουσιάζει την μεγαλύτερη αύξηση συμμετοχής στον συνολικό αστικό και ημιαστικό πληθυσμό του νομού Αττικής.(19813,4%,1991 6,2%)
4. Επί πλέον την περίοδο 1981-1991 ο πληθυσμός της Αθήνας μειώνεται. Ο πληθυσμός της ζώνης μέχρι 6 χλμ από το κέντρο της Αθήνας μειώνεται κατά 7% ο πληθυσμός της ζώνης 6-12 χλμ αυξάνει κατά 8%, ο πληθυσμός της ζώνης 12-18 χλμ αυξάνει κατά 39%, ο πληθυσμός της ζώνης 18-42 χλμ αυξάνει κατά 37% και ο πληθυσμός της ζώνης 42-60 χλμ αυξάνει κατά 21% (Αύξηση πληθυσμού 0-60 χλμ 3%).

Η Αθήνα την δεκαετία 81-91 βρίσκεται στο τέλος του σταδίου προαστιοποίησης. Η δεκαετία του '90 θα είναι η περίοδος έναρξης της φάσης της ανάπτυξης Νέων Οικισμών.

Οι πληθυσμιακές εξελίξεις και η πορεία του Περιφερειακού Κύκλου θα επηρεασθούν καταλυτικά απο την κατασκευή και λειτουργία του Αεροδρομίου, των σχετικών ή παράλληλων έργων υποδομής, όπως ο οδικός άξονας Ελευσίνας - Σταυρού και οι επεκτάσεις του. Οι παράγοντες αυτοί θα συμβάλλουν ουσιαστικά στην ανάπτυξη της τρίτης φάσης του Περιφερειακού Κύκλου, που αφορά την ανάπτυξη Νέων Οικισμών ή Νέων Πόλεων.

Με βάση τους ρυθμούς του Περιφερειακού κύκλου διαγράφονται δύο σενάρια στην πληθυσμιακή εξέλιξη της περιοχής, λαμβανομένης υπ'όψη και της κατασκευής και λειτουργίας του νέου αεροδρομίου.

**Α' Σενάριο :** Διατήρηση τάσεων ενίσχυσης νέων κέντρων και υψηλών ρυθμών μεταβολής του πληθυσμού μέχρι και το 2005 και επικράτηση εν συνεχεία του ρυθμού της Αττικής.

ΕΤΟΣ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	ΠΡΟΣΘΕΤΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ
1999	142.000	-	142.000
2005	187.000	75.000	262.000
2020	260.000	75.000	335.000

ΠΗΓΗ: ΜΕΛΕΤΗ ΙΠΑ, 1996

**Β' Σενάριο :** Κάμψη τάσεων και ρυθμών μετά το 1999

Έτος	Πληθυσμός Περιοχής Μελέτης	Πρόσθετος Πληθυσμός	Σύνολο
1999	142.000	-	142.000
2005	163.000	75.000	238.000
2020	226.000	75.000	301.000

Η εξέλιξη των πληθυσμιακών συγκεντρώσεων στις επιμέρους χωρικές ενότητες παρουσιάζεται σε 2 σενάρια σε πίνακα που ακολουθεί.<sup>1</sup>

### 8.2.1 β. Δεύτερη Προσέγγιση

Στην πρώτη προσέγγιση εκτιμήσεως τον μελλοντικού πληθυσμού της περιοχής μελέτης "απο τα κάτω" προσπάθεια μια δεύτερη εκτίμηση του μελλοντικού τα ίδια έτη 1999, 2005 και 2020 "απο τα πάνω".

ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ 1951- 1991					
Περιοχή	1951	1961	1971	1981	1991
Σύνολο Χώρας	7632801	8338553	8768641		9740417
10264156					
Αττική	1503796	2057974	2797849	3369424	3523407
ΠΣΠ	1378586	1852709	2540241	3027331	3072922
Υπόλοιπο Αττική	125210	205265	257608	342093	450485
				68065	101448
				(ΕΣΥΕ)	(ΕΣΥΕ)
				74879	111323
Περιοχή Μελέτης	27180	34079	43905	εκτιμήσεις	εκτιμήσεις

ΠΗΓΗ : ΜΕΛΕΤΗ ΙΠΑ

ΡΥΘΜΟΙ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ					
	1951-1961	1961-1971	1971-1981	1981-1991	1951-1991
Σύνολο	0,89	0,50	1,057	0,0525	0,743
Χώρας					
Αττική	3,19	3,12	1,88	0,45	2,151
ΠΣΠ	3,00	3,21	1,77	0,015	2,024
Υπόλοιπο	5,067	2,297	2,877	2,791	3,253
Αττικής					
Περιοχή	2,288	2,566	4,482	4,072	3,347
Μελέτης			5,484	4,045	3,588

ΠΗΓΗ : ΜΕΛΕΤΗ ΙΠΑ

ΠΡΟΒΟΛΕΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΧΩΡΑΣ	
Έτος	Πληθυσμός
1999 γ : παραδοχή τάσεων προηγούμενης περιόδου	10.700.000
0,0525	
2005 γ : παραδοχή εξαετίας	10.992.000
0,045	
2025 γ : παραδοχή δεκαπενταετίας	11.583.000
0,035	

ΠΗΓΗ : ΜΕΛΕΤΗ ΙΠΑ

**Νέοι κάτοικοι περιοχής μελέτης εξ' αιτίας του αεροδρομίου**

75.000

**Εκτιμήσεις πληθυσμού Περιοχής Μελέτης**

1999 :  $132000 + (75000 \times 0.20) = 147000$

2005 :  $158000 + (75000 \times 0.50) = 195500$

2020 :  $221560 + 75000 = 296500$

**Γίνονται αποδεκτοί για την περιοχή μελέτης οι πληθυσμοί**

1999	150000
2005	200000
2020	300000

ΠΗΓΗ : ΜΕΛΕΤΗ ΙΠΑ

**Αναμενόμενοι Ρυθμοί Μεταβολής**

1991-1999	(101.000)	5,068	(112.000)	3,719
1999-2005		4,912		
2005-2020		2,740		

ΠΗΓΗ : ΜΕΛΕΤΗ ΙΠΑ

## Κατανομή Μελλοντικού Πληθυσμού στις Ενότητες της Περιοχής Μελέτης με τη σημερινή δυναμική

Ενότητες	1991	2005	2020	
(I) Γέρακας				
Ανθούσα	22,2	33300	44400	66600
Παλλήνη				
(II) Γλυκά Νερά	15,5	23250	31000	46500
Παιανία				
(III) Πικέρμι				
Ραφήνα	18,9	28350	37800	56700
Άρτεμις				
(IV) Σπάτα	7,7	11550	15400	23100
(VI) Κορωπί	16,9	25350	33800	50700
(VII) Μαρκόπουλο	18,8	28200	37600	56400
Σύνολο	100	150000	200000	300000

ΠΗΓΗ : ΜΕΛΕΤΗ ΙΓΑ

### 8.2.2. Συνολική απασχόληση στην περιοχή μελέτης το έτος 2020

Η συνολική απασχόληση στην περιοχή μελέτης το έτος 2020 προκύπτει βάση εκτιμήσεων που συνδιάζουν τις τάσεις ανάπτυξης της περιοχής μελέτης και τις αλλαγές που θα επιφέρει στο σύνολο η λειτουργία του αεροδρομίου.

Η περιοχή θεωρείται ως τμήμα του συνόλου που αποτελεί η Αττική. Με την έννοια αυτή θα υπάρχουν μετακινήσεις από και προς την περιοχή μελέτης και τα άλλα τμήματα της Αττικής δηλ.. το ΠΣΠ, Δυτική Αττική, Βόρεια Αττική και Λαυρεωτική για απασχόληση. Στην περιοχή μελέτης απασχολούνται:

- Ποσοστό των μονίμων κατοίκων παλιοί κάτοικοι δηλαδή αυτοί που κατοικούν σήμερα όπως θα έχουν αυξηθεί νέοι κάτοικοι που θα εγκατασταθούν εξ' αιτίας των αλλαγών (ανάπτυξη και αεροδρόμιο)
- Κάτοικοι από άλλες περιοχές ιδιαίτερα από :  
την Ανατολική Αττική  
Τμήμα της Νομαρχίας Πειραιά

Στα σύνολα αυτά περιλαμβάνονται και οι μετακινούμενοι από της εκτός ΠΣΠ περιοχές του νομού Αττικής

- Μέρος των κατοίκων της περιοχής μελέτης θα απασχολείται στο ΠΣΠ και σε άλλες περιοχές τον νομού εκτός της περιοχής μελέτης.

Για την εκτίμηση τον συνόλου των απασχολουμένων στην περιοχή μελέτης γίνονται παραδοχές για το ποσοστό απασχολουμένων σε σχέση με τα συγκεκριμένα πληθυσμιακά σύνολα καθώς και για τα ποσοστά που θα εργάζονται στην περιοχή μελέτης αντίστοιχα.

### Πληθυσμός Περιοχής Μελέτης

Πληθυσμός 1996	132.000
Αύξηση αυτόνομη (ως προς το αεροδρόμιο)	90.000
Αύξηση εξ' αιτίας του αεροδρομίου	75.000
	297.000 =
	300.000 κάτοικοι

ΠΗΓΗ : ΜΕΛΕΤΗ ΙΠΑ

### Απασχολούμενοι στην περιοχή μελέτης το έτος 2020

- Από τον πληθυσμό της περιοχής μελέτης  $300.000 \times 0,38 \times 0,80 = 91.200$
- Απο το ΠΣΠ (Ανατολική Αττική και Διαμέρισμα Πειραιά κατά κύριο λόγο)  
 $1.800.000 \times 0,38 \times 0,10 = 68.400$
- Ισοζύγιο Υπολοίπου Αττικής =  $\frac{10000}{169.700} = 170.000$

Η εικόνα αυτή προκύπτει με την παραδοχή της απασχόλησης στη γεωργία στα σημερινά απόλυτα επίπεδα, την ανάπτυξη της απασχόλησης στη μεταποίηση αλλά και την ανάπτυξη των υπηρεσιών που συνδιάζει παραγωγικές και καταναλωτικές υπηρεσίες που ανταποκρίνονται στον μετασχηματισμό του αναπτυξιακού προτύπου της περιοχής καθώς και τον εποικιστικό της συστήματος.

### 8.2.3. Επιπτώσεις στο αναπτυξιακό πρότυπο

Οι προοπτικές κοινωνικοοικονομικής ανάπτυξης που στηρίζονται, τόσο στις υπάρχουσες τάσεις, όσο και στην αναμενόμενη προωθητική επίδραση του Αεροδρομίου Ελευθέριος Βενιζέλος είναι οι εξής :

- Η δημιουργία ενός Νέου Πόλου Ανάπτυξης της Αττικής, στην περιοχή μελέτης, που θα λειτουργεί ταυτόχρονα και ως κύριος κόμβος σύνδεσης της Αθήνας με Διευρωπαϊκά Δίκτυα, αντισταθμίζοντας την έλλειψη επίγειων συνδέσεων ταχείας κυκλοφορίας, όπως τρένα υψηλής ταχύτητας κτλ.
- Η ανάδειξη εξειδικευμένων Κέντρων Ανάπτυξης στην Περιοχή και στην προώθηση της Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης της Ανατολικής Αττικής, με την λειτουργία του Αεροδρομίου "Ελευθέριος Βενιζέλος", και τη σύνδεση της περιοχής με την Αθήνα (Προαστιακός Σιδηρόδρομος, Σήραγγα Υμηττού).
- Η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των τοπικών επιχειρήσεων και η προσέλκυση νέων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.
- Η Αστική Ανάπτυξη κυρίως στους άξονες Παλλήνη - Πικέρμι - Ραφήνα και Γέρακα - Παιανία - Κορωπί.
- Η ανάπτυξη και η ενίσχυση του ρόλου των λιμένων της περιοχής και ιδίως της Ραφήνας και του Λαυρίου.
- Η ενίσχυση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων της Παράλιας Ζώνης και η δημιουργία προοπτικών ανάδειξης της σε Πόλο Αναψυχής.

Οι ενδεχόμενες δυσμενείς επιπτώσεις της λειτουργίας του Αεροδρομίου στην ανάπτυξη της περιοχής μελέτης, μπορεί να είναι :

- **Οικονομικές** : Εγκατάλειψη παραγωγικών δραστηριοτήτων, αύξηση των αρνητικών εξωτερικών οικονομικών.
- **Περιβαλλοντικές** : Ρύπανση του Περιβάλλοντος, δημιουργία ανάμεικτων και ασυμβίβαστων χρήσεων γης.
- **Κοινωνικές** : Δυσκολίες προσαρμογής σε νέα κοινωνικά πρότυπα, σε νέες εργασιακές σχέσεις κτλ.

Για την αξιοποίηση των θετικών και την ελαχιστοποίηση των δυσμενών επιπτώσεων του Αεροδρομίου των Σπάτων διαφαίνεται σκόπιμη η διαμόρφωση μιας πολιτικής, με αναγκαίες κατευθύνσεις δράσης, όπως αυτές

προκύπτουν από τις πρόσφατες μελέτες όσο και από την διερεύνηση στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης, διαφαίνονται τα εξής :

**1. Οργάνωση Επιχειρηματικών Πάρκων**(Βιοτεχνικών Πάρκων, Τεχνολογικών Πάρκων, πάρκων Επιχειρήσεων Υπηρεσιών κτλ) με την συμμετοχή των ΟΤΑ σε επιλεγμένες θέσεις. Η οργάνωση των Πάρκων αυτών θα συμβάλλει :

- στην ανάπτυξη των αστικών και ημιαστικών κέντρων της περιοχής,
  - στην οργάνωση του χώρου και στον προσδιορισμό των χρήσεων γης,
  - στην προστασία τον περιβάλλοντος,
  - στην προσέλκυση και ξένων επενδύσεων
- στον εκσυγχρονισμό, στην ενσωμάτωση νέας τεχνολογίας και στην ενίσχυση της τοπικής επιχειρηματικότητας,
- στην ενδυνάμωση του αναπτυξιακού ρόλου της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

**2. Οργάνωση των Δικτύων Υποδομών** του αφορούν κυρίως στις μεταφορές, στην μεταφορά καυσίμων, στην αποχέτευση, στην αποκομιδή των απορριμάτων, δεδομένου ότι οι επιβαρύνσεις απο την λειτουργία του νέου Αεροδρομίου θα είναι πολύ μεγάλες.

**3. Οργάνωση Περιοχών Κατοικίας** για την αναμενόμενη αύξηση του μόνιμου πληθυσμού λόγω της δημιουργίας του νέου Αεροδρομίου .

**4. Δημιουργία Πόλων Αναψυχής** στην Παράλια Ζώνη με κατάλληλες παρεμβάσεις όπως Μαρίνες, Ναυταθλητικές εγκαταστάσεις κτλ.

**5. Στήριξη του Πρωτογενή Τομέα**, αξιοποίηση των εδαφών της πεδιάδας των Μεσογείων και στήριξη και ανάπτυξη των παραδοσιακών καλλιεργειών.

**6. Διαμόρφωση Πολιτικής Προστασίας και Ανάπλασης του Περιβάλλοντος** και στήριξη του ρόλου της περιοχής ως πνεύμονα πρασίνου αναγκαίου για την διατήρηση της οικολογικής ισορροπίας της ευρύτερης περιοχής.



**7. Προώθηση της Αυτοδύναμης και Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης** της περιοχής με την ανάδειξη ενός προσαρμοσμένου μοντέλου τοπικής ανάπτυξης και την αξιοποίηση του ενδογενούς δυναμικού. Αυτό μπορεί να γίνει δυνατό μόνο με την διαμόρφωση ενός Προγράμματος Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης της Περιοχής.

Οι παράγοντες που αναμένεται να επηρεάσουν τον σχεδιασμό της οικονομικής και της κοινωνικής ανάπτυξης της περιοχής μελέτης είναι :

- Η δημιουργία και η λειτουργία του Αεροδρομίου. Ο παράγοντας αυτός περιλαμβάνει τις βασικές υποδομές που αφορούν στο Αεροδρόμιο, στις υπηρεσίες μεταφορών προς και από το Αεροδρόμιο, καθώς και στις συμπληρωματικές οικονομικές δραστηριότητες που συνδέονται άμεσα με την λειτουργία του Αεροδρομίου.
- Η εγκατάσταση και λειτουργία επιχειρήσεων του δευτερογενή και του τριτογενή τομέα που θα προσελκυσθούν στην περιοχή από την λειτουργία του Αεροδρομίου και την ύπαρξη των δικτύων των υποδομών των υπηρεσιών και των μεταφορών.
- Η οικιστική ανάπτυξη που αφορά μόνιμη και παραθεριστική κατοικία καθώς και στις υποδομές αναψυχής και στις οικονομικές δραστηριότητες που σχετίζονται με την κατοικία.
- Η διαπιστωμένη ανάγκη προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος, των δασικών εκτάσεων και της οικολογικής ισορροπίας.

Οι στόχοι που διαμορφώνονται για την ανάπτυξη της περιοχής μελέτης υπό την επίδραση των παραπάνω παραγόντων είναι δυνατόν να εμφανίσουν σημαντικές αντιφάσεις οι κυριότερες, παρουσιάζονται στον Πίνακα της επόμενης σελίδας.

Το αναπτυξιακό πρότυπο και ο χωροταξικός σχεδιασμός που θα διαμορφωθούν στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης ως βασικό μέλημα πρέπει να έχουν την άρση αυτών των αντιφάσεων για την μεγιστοποίηση των θετικών επιπτώσεων και την ελαχιστοποίηση των ενδεχομένων δυσμενών επιπτώσεων της λειτουργίας του Αεροδρομίου.

Α' ΣΕΝΑΡΙΟ	Β' ΣΕΝΑΡΙΟ	Γ' ΣΕΝΑΡΙΟ
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Οργάνωση Βιομηχανικών Χώρων</li> <li>· Οργάνωση Περιόχων Εμπορίου</li> <li>· Δημιουργία Πάρκου Εταιρειών</li> <li>· Μεταφορών Αποθηκών</li> <li>· Ξενοδοχειακή Υποδομή</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Επιχειρηματικό Πάρκο</li> <li>· Πάρκο Παραγωγικών Υπηρεσιών [3.000 εργαζόμενοι]</li> <li>· [Δυνατότητες μετεγκατάστασης μέρους των 600 καταγραμμένων επιχειρήσεων του τριτογενή στο Πάρκο Υπηρεσιών]</li> <li>· Εμπορικό Κέντρο ή Πάρκο</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Β' Επιχειρηματικό Πάρκο</li> <li>· Τεχνολογικό Πάρκο</li> <li>· ΒΙΟΠΑ</li> <li>· Ελέκταση Πάρκου Παραγωγικών Υπηρεσιών</li> </ul>

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9ο**

### **ΣΥΝΟΨΗ**

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9ο

### ΣΥΝΟΨΗ

Η φύση της Αθήνας ως μητροπολιτικής πόλης, αντιπροσωπευτικής του μεσογειακού αστικού "μορφοτύπου" όπου τα φαινόμενα είναι συνθετότερα, τα προβλήματα πολυπλοκότερα, και οι λύσεις τους δυσκολότερες, μας κάνει ιδιαίτερα προσεκτικούς και επιφυλακτικούς στη διατύπωση απλουστευτικών συμπερασμάτων.

Συνοψίζοντας τα βασικότερα σημεία είναι τα εξής :

- Τα προάστια δεν έχουν απαραίτητα τη μορφή της κηπούπολης. Χωροθετούνται πάντα στην περιφέρεια του αστικού κέντρου, έχουν χαμηλή πληθυσμιακή πυκνότητα, αρχιτεκτονική ομοιομορφία, μεγάλο κτιριακό απόθεμα, κοινωνικοοικονομική ομοιογένεια και μεγάλης μεταφορικής ικανότητας συγκοινωνιακό δίκτυο που τα συνδέει με το κέντρο της πόλης. Δεν έχουν καμμία σχέση με τις περιοχές παραθεριστικής κατοικίας γιατί χρησιμοποιούνται σε όλη τη διάρκεια του χρόνου σαν τόπος μόνιμης κατοικίας.
- Τα πρώτα προάστια εμφανίστηκαν στην Αθήνα στις αρχές του 1920 και ήταν περιοχές κατοικίας για τους αριστοκράτες. Η έλευση των προσφύγων οδήγησε στη φάση της "λαϊκής προαστιοποίησης" των περιμετρικών δήμων της κεντρικής περιοχής Αθήνας-Πειραιά. Η εσωτερική μετανάστευση ολοκλήρωσε τη φάση της άναρχης επέκτασης του αστικού ιστού της πόλης, ενώ στην τελευταία εικοσαετία τα ιστορικά προάστια της Βορειοανατολικής και Νοτιοανατολικής Αττικής αστικοποιήθηκαν.
- Τα διάφορα ρυθμιστικά που εκπονήθηκαν δεν μπόρεσαν να αντιμετωπίσουν ριζικά τα προβλήματα της Αθήνας γιατί ποτέ ουσιαστικά δεν εφαρμόστηκαν. Οι διάφοροι νόμοι που ψηφίσθηκαν κατά καιρούς αντιμετώπισαν τα σοβαρά χωροταξικά και πολεοδομικά προβλήματα κατά κανόνα αποσπασματικά, με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν σημαντικές χωρικές στρεβλώσεις στον τρόπο

ανάπτυξης της πόλης. Εξάλλου, η νομολογία παρουσιάζει σε αρκετά σημεία ασάφεια, επιδεινώνοντας την όλη κατάσταση.

Το ίδιο ισχύει και για τις πολιτικές, οι οποίες είτε δεν υπάρχουν είτε διαφοροποιούνται από φορέα σε φορέα, ενώ τα προβλήματα συντονισμού αυτών είναι εμφανή.

- Από τα πρωτογενή στοιχεία που αξιολογήθηκαν και από τις μελέτες που μας διατέθηκαν και ασχολήθηκαν έστω και κατά περίπτωση με το θέμα, διαπιστώνεται ότι στην Αθήνα δεν φαίνεται να αναπτύσσεται μέχρι και το τέλος της Ιοετίας του '80 ένα νέο κύμα προαστιοποίησης (σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα και χαρακτηριστικά).

Αντίθετα συνεχίζεται το φαινόμενο της εκτατικής ανάπτυξης του αστικού ιστού της κυρίως προς τις ανατολικές περιοχές, συνήθως κατά μήκος μεγάλων οδικών αξόνων ή στις ζώνες των περισσότερων παραθαλάσσιων περιοχών.

- Το οικιστικό "ιδεώδες" διαμορφώνεται από την επιθυμία της πλειψηφίας των νοικοκυριών (κυρίως του ανατολικού ΠΣΠ) να αποκτήσουν παραθεριστική κατοικία (πολλές φορές αυθαίρετη), κατά κανόνα στις παραθαλάσσιες περιοχές του νομού, η οποία εξαιτίας της εγγύτητάς της στο ΠΣΠ θα μπορεί τους καλοκαιρινούς μήνες να μετατρέπεται σε μόνιμη κατοικία.

- Ωστόσο, το γενικότερο οικονομικό κλίμα, σε συνδυασμό με την ανεπάρκεια της συγκοινωνιακής υποδομής, φέρνει σε πλήρη αντίθεση τις διαθέσεις με τις πρακτικές της πλειψηφίας του πληθυσμού, που εξακολουθεί και σήμερα να εργάζεται και να κατοικεί στις κεντρικές περιοχές του αστικού πυρήνα της πρωτεύουσας.

Θα ήταν σκόπιμο να αναφερθούν κάποιες σύντομες προτάσεις, η υλοποίηση των οποίων θα συμβάλλει στην άρση των προβλημάτων και των δυσχερειών, τόσο σχετικά με την τυχόν επισήμανση, εντοπισμό και παρακολούθηση του φαινομένου της προαστιοποίησης της Αθήνας, όσο και με την άσκηση "θετικής" ή "αρνητικής" πολιτικής σχετικά με το θέμα αυτό πρέπει:

1. Να ορισθεί σαφώς η έννοια της προαστιοποίησης.
2. Να καθορισθούν επακριβώς τα κριτήρια και χαρακτηριστικά προσδιορισμού, εντοπισμού και μέτρησης του φαινομένου.
3. Να πραγματοποιηθούν κατάλληλες νομοθετικές τροποποιήσεις ώστε να υπάρξει "συμβατότητα" τόσο μεταξύ των νομοθετημάτων όσο και μεταξύ αυτών και των διαμορφωμένων τάσεων της νομολογίας.
4. Να υπάρξει άρση των ασαφειών της νομολογίας.
5. Να υπάρξει προσαρμογή του ελληνικού δικαίου προς το κοινοτικό δίκαιο.
6. Να ενιαιοποιηθούν οι διάφορες ασκούμενες πολιτικές, οι οποίες πρέπει να λαμβάνουν οποσδήποτε ουσιαστικά υπόψη τις αντίστοιχες πολιτικές των Ε.Κ.
7. Να ενταχθεί η κατασκευή των μεγάλων έργων στα πλαίσια των εφαρμοστέων πολιτικών αφού αναζητηθούν, εντοπισθούν και αποτιμηθούν όλες οι επιπτώσεις τους.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΠΗΓΕΣ**

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΠΗΓΕΣ

### Έλληνες Συγγραφείς

1. Αγγελίδης Μ., "Χωροταξικός Σχεδιασμός", Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα 1991
2. Ανδρικοπούλου Ε., Καυκαλάς Γ., "Η ρύθμιση του Περιφερειακού Χώρου", Εκδόσεις Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη 1985.
3. Ανδρικοπούλου Ε., "Οι Περιφέρειες στην Ευρωπαϊκή Ένωση", Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα 1995.
4. Αραβαντινός Αθ., "Πολεοδομικός Σχεδιασμός", Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα 1990.
5. Αραβαντινός Αθ., "Πολεοδομικός Σχεδιασμός, Για μια Βιώσιμη Ανάπτυξη του Αστικού Χώρου", Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα 1997.
6. Βασενχόβεν Λ. και άλλοι, <<Sustainable Development>>, Εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα 1996.
7. Βασιλόπουλος Γ., Μπίλα Α., "Περιφερειακές Ανισότητες και Πολιτικές Περιφερειακής Ανάπτυξης στην Ελλάδα", Κέντρο Έρευνας Περιφερειακής Ανάπτυξης, Αθήνα 1995.
8. Βενέρης Γ., "Οι πόλεις αύριο", Εκδόσεις "Νέα Σύνορα", Α. Λιβάνη και Σία, Αθήνα 1992.
9. Γετίμης Π., Καυκαλάς Γ., Μαραβέγιας Ν., "Αστική και Περιφερειακή Ανάπτυξη", Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα 1994.
10. Γετίμης Π., "Οικιστική Πολιτική στην Ελλάδα. Τα όρια της μεταρρύθμισης", Οδυσσέας, 1989.



11. Δρακάκη Λ.-Κονσολα Θ., "Θέματα Αστικής Γεωγραφίας", Πάντειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα 1998.
12. Ι.Π.Α. (Επιμέλεια Κύλπαση Ν., Νικηταρίδης Μ.), "Τεχνοπόλεις, νέο μέσο Περιφερειακής Πολιτικής", Εκδόσεις Ινστιτούτου Περιφερειακής Ανάπτυξης, Αθήνα 1996.
13. Ιωακειμίδης Π., "Η Πόλη και Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση", Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα, 1994.
14. Καρύδης Δ., "Ανάγνωση Πολεοδομίας", Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα 1991.
15. Κόνσολας Ν., "Περιφερειακή Οικονομική Πολιτική", Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1985.
16. Κόνσολας Ν., Σιδηρόπουλος Η., "Θέματα Περιφερειακού Προγραμματισμού", Πάντειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα 1998.
17. Κουτσόπουλος Κωστής., " Αστική Γεωγραφία. Η Ευρωπαϊκή Πόλη", ΕΜΠ, Αθήνα 1992.
18. Λαμπριανίδης Λ., "Στοιχεία Οικονομικής Γεωγραφίας", Εκδόσεις, Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη 1992.
19. Λεοντίδου Λ., "Οι πόλεις της Σιωπής", Πολιτιστικό Ίδρυμα Ε.Τ.Β.Α., Αθήνα 1989.
20. Μιχαλέα Α., "Πόλεις", Εκδόσεις Πρωταγόρας, Θεσσαλονίκη 1980.
21. Μπουρζέλ Γ., "Η νεοελληνική πόλη", Εκδόσεις Εξάντας, Αθήνα, 1989
22. Νικολαΐδου Σ., "Η κοινωνική οργάνωση του Αστικού χώρου", Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1993.
23. Παναγιωτάτου Ε., "Θέματα Ανάπτυξης του Χώρου", Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα, 1990.

24. "Πράσινο βιβλίο για το Αστικό Περιβάλλον", Έκδοση Ευρωπαϊκής Επιτροπής, 1990.
25. "Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου", Έκδοση Ευρωπαϊκής Επιτροπής, 1998.
26. Σιδηρόπουλος Η., "Οικονομική των Αστικών Κέντρων", Πάντειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα, 1998.
27. Σπιλάνης Γ., "Περιφερειακός Οικονομικός Σχεδιασμός και Περιβάλλον", Εκδόσεις Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη 1996.
28. Σύλλογος Ελλήνων Πολεοδόμων, "Το Περιβάλλον στην Ελλάδα, 1991-96"
29. Σχίζας Γ., "Αττική", Εκδόσεις Σαββάλα, Αθήνα, 1996.
30. Τσέτσης Σ., "Προς μια Ευρωπαϊκή Χωροταξική Πολιτική", Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 1996.
31. Φιλιππίδης Α., "Για την Ελληνική Πόλη", Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα, 1990.
32. Χατζημιχάλης Κ. (Επιμέλεια), "Περιφερειακή Ανάπτυξη και Πολιτική", Εκδόσεις Εξάντας, Αθήνα, 1992.

## **Β. Ξένοι Συγγραφείς**

1. Bianchini Fr., Parkinson M., "Πολιτιστική Πολιτική και αναζωογόνηση των πόλεων", Εκδόσεις Ε.Ε.Τ.Α.Α., Αθήνα, 1994.
2. Bookchin M., "Τα όρια της πόλης", Εκδόσεις Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη, 1996.
3. Greenpeace (Επιμέλεια Η. Ευθυμιόπουλος), "Οι βιώσιμες πόλεις", Εκδόσεις Νεφέλη, Αθήνα 1997.

4. **Hall P.** "Cities of Tomorrow" Blackwell p.1994, Oxford 5. Journal of Urban History, Vol.19, Num. 2, Feb.,1993.
5. **Open University**, "Η πόλη τους μέλλοντος", Εκδόσεις Κουτσούμπος, Αθήνα 1987.
6. **David Ross, Hall Peter**, "Issues in Urban Society", Penguin Books, 1978.

### Δημοσιεύσεις - Άρθρα

1. **Κόνσολας Ν.**, Εισήγηση στην Ημερίδα, "Πρωτοβάθμιοι Ο.Τ.Α. και Ανάπτυξη", 20/10/1997.
2. **Κόνσολας Ν.**, Εισήγηση στην Ημερίδα, "Σύγχρονες τάσεις στην Περιφερειακή Ανάπτυξη", Μάιος 1995.
3. **Λουκάκης Π.**, Εισήγηση στην Ημερίδα, "Πρωτοβάθμιοι Ο.Τ.Α. και Ανάπτυξη", 20/10/1997
4. **Λουκάκης Π.**, Άρθρο στο περιοδικό "ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΤΕΧΝΕΣ", τ.65, Δεκέμβριος 1997.
5. **Παπαδασκαλόπουλος ΑΘ.**, Εισήγηση στο 5ο Εθνικό Συνέδριο Ελληνικού Τμήματος Ε.Ρ.Σ.Α., Απρίλιος 1998, Κύπρος.
6. **Παπαδημητρίου Ι., Ράμμου Ει.**, Εργασία στην Έκδοση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, "Ευρώπη 2000+".
7. **Σιδηρόπουλος Η.**, Εισήγηση στην Ημερίδα, "Σύγχρονες τάσεις στην Περιφερειακή Ανάπτυξη", Μάιος 1995.

## ΜΕΛΕΤΕΣ - ΕΡΕΥΝΕΣ

1. "Οικονομική Ανάπτυξη και Χωροταξικός Σχεδιασμός Πεδιάδας Μεσογείων 1995 - 2020",  
2η φάση - Αναπτυξιακές προοπτικές χωροταξικός προγραμματισμός και σχεδιασμός -  
ενναλακτικές προτάσεις, Μελέτη του ΙΠΑ, Απρίλιος 1996
2. "Επιπτώσεις στο Περιβάλλον από την κατασκευή και λειτουργία του νέου Αερολιμένα  
Αθηνών", Διπλωματική εργασία ΤΑΤΜ, Ευαγγελινού Δέσποινα, Μανωλίτση  
Σπυριδούλα, Αθήνα 1991.
3. "Προαστιοποίηση στην Αθήνα", Γεώργιος Μανούρης, Νίκος Σαρρής, Διπλωματική  
εργασία του ΙΠΑ, Αθήνα 1994.
4. "Οι Πόλεις ως μέσο Περιφερειακής Πολιτικής - Θεωρίες και Πολιτικές στο Διεθνή και  
Ελληνικό χώρο", Ιωάννης Παπαδημητρίου, Διπλωματική εργασία του ΙΠΑ, Αθήνα  
1998.
5. "Μεταβολές χρήσεων γης στα προάστια", Παπαϊωάννου Νικόλαος, Διπλωματική  
εργασία στο ΕΜΠ, Αθήνα 1995.
6. "Τοπικές πολιτικές για την ανάπτυξη (εμπειρία, θεωρία και πολιτική), ένα παράδειγμα  
για την Ελλάδα: Η περίπτωση του Λαυρίου", Πετράκη Μ., Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα  
Σπουδών στην Αστική και Περιφερειακή Ανάπτυξη, Μάιος 1997.
7. " Περιφερειακή διερεύνηση των πληθυσμιακών Μεγεθών στην Ελλάδα", Ρόντος Κ.  
Διδακτορική Διατριβή.
8. "Η θεωρία του δημογραφικού κύκλου. Η περίπτωση της Αθήνας", Λάμπρου Χ. και  
Λουλουδάκη Χ., ΙΠΑ, Αθήνα 1994.
9. Τοπικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα του Δήμου Σπάτων.
10. Τοπικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα του Δήμου Γλυκών Νερών.

11. Τοπικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα του Δήμου Κορωπίου.

**ΠΡΩΤΟΓΕΝΗ ΣΤΟΙΧΕΙΑ**

1. Στατιστικά στοιχεία για τον πληθυσμό από την Ε.Σ.Υ.Ε. των περιοχών Σπάτων, Γλυκών Νερών και Κορωπίου.
2. Στατιστικά στοιχεία για τις οικοδομικές άδειες από την Ε.Σ.Υ.Ε. των περιοχών Σπάτων, Γλυκών Νερών και Κορωπίου.

