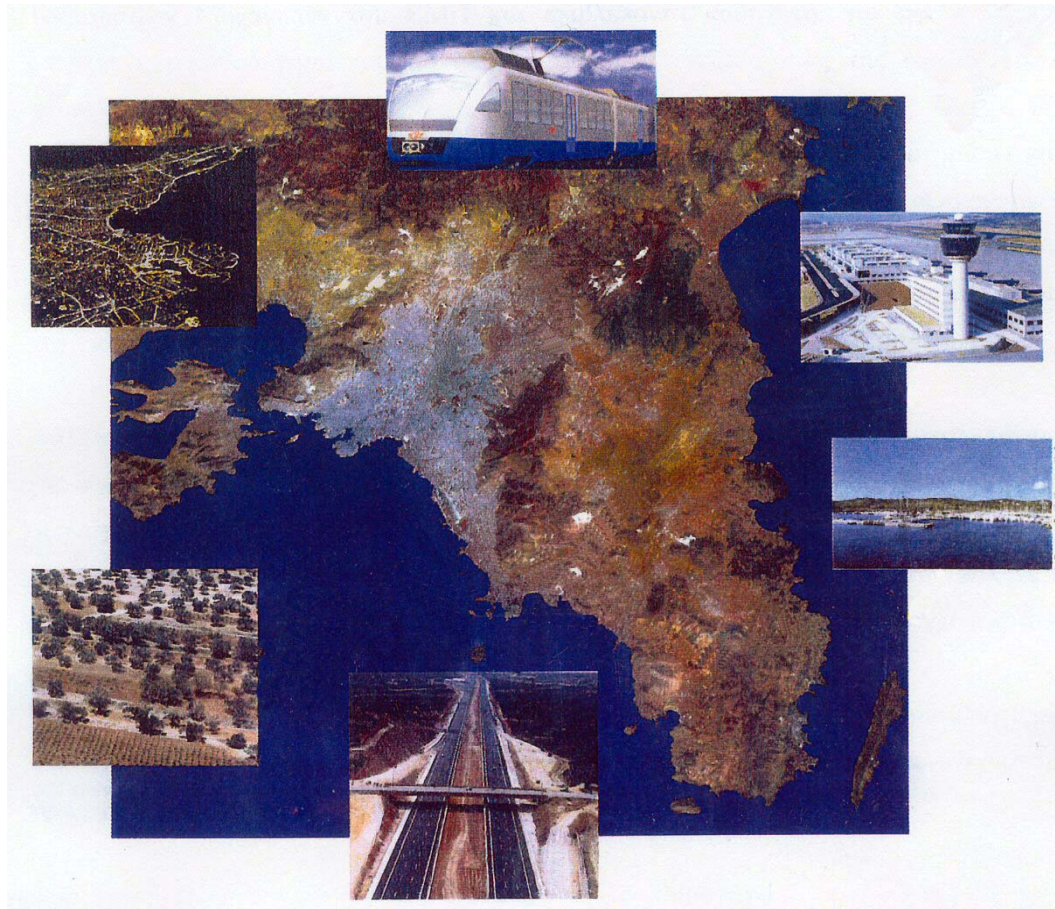




**ΧΑΡΟΚΟΠΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΤΜΗΜΑ: ΟΙΚΙΑΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΛΟΓΙΑΣ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ:

**ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΑΓΡΟΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΩΝ
ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ: ΑΛΛΑΓΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ 20ΕΤΙΑ.**



ΣΤΑΥΡΟΥ ΑΝΤΙΓΟΝΗ

ΜΕΛΗ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ:

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΣ Κ. (ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ)
ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΥ Ε.
ΜΗΤΟΥΛΑ Ρ.**

ΑΘΗΝΑ, 2006

**ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΑΓΡΟΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ
ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ: ΑΛΛΑΓΕΣ ΚΑΙ
ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ 20ΕΤΙΑ.**

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	6
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	7
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	8

Α' ΜΕΡΟΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο: ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	13
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο: ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ (6.000π.Χ – 19^{ος} αιώνας).....	16
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο: ΤΑ ΜΕΣΟΓΕΙΑ ΤΩΝ ΝΕΩΤΕΡΩΝ ΧΡΟΝΩΝ.....	20
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο: ΤΟ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	25
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο: Η ΘΕΩΡΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΚΥΚΛΟΥ.....	34
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο: Η ΘΕΣΗ ΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ ΣΤΟΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΚΥΚΛΟ.....	38
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο: ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ.....	43
7.1: ΥΓΕΙΑ – ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ.....	43
7.2: ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ.....	44
7.3: ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ.....	44
7.4: ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ.....	45
7.5: ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ.....	45
7.6: ΑΝΤΙΠΛΗΜΜΥΡΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ.....	46
7.7: ΕΝΕΡΓΕΙΑ.....	47
7.8: ΑΠΟΧΕΤΕΥΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ.....	47
7.9: ΧΩΡΟΙ ΔΙΑΘΕΣΗΣ ΑΠΟΡΡΙΜΑΤΩΝ.....	48
7.10: ΑΓΡΟΤΙΚΟΙ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΓΡΑΦΕΙΑ ΓΕΩΡΓΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ.....	49
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8^ο: ΟΙ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΚΤΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΑΡΕΛΚΟΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ.....	50
8.1: ΟΙ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ.....	51
8.2: ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΚΤΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΩΝ ΠΑΡΕΛΚΟΜΕΝΩΝ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΕΡΓΩΝ.....	57
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9^ο: ΟΛΥΜΠΙΑΚΑ ΕΡΓΑ.....	60

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10^ο: ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ.....	62
10.1: ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ.....	64
10.2: ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ.....	71
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11^ο: ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΣΤΟΥΣ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΥΣ ΤΟΜΕΙΣ.....	73
11.1: ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ.....	75
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12^ο: ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ.....	105
12.1: ΑΥΘΑΙΡΕΤΗ ΔΟΜΗΣΗ.....	107
12.2: ΚΤΙΡΙΑ ΚΑΤΑ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ.....	109
12.3: ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ.....	111
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 13^ο: ΓΕΝΙΚΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ.....	117
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 14^ο: ΟΙ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΣΤΑ ΜΕΣΟΓΕΙΑ.....	119
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 15^ο: Η ΑΝΑΓΚΗ ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΣΗΣ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ.....	126
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 16^ο: Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΓΕΩΡΓΙΚΩΝ ΕΚΤΑΣΕΩΝ.....	129
16.1: ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΙΣ ΜΕ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΗ ΓΕΩΡΓΙΚΗ ΕΚΤΑΣΗ.....	133
16.2: ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΗ ΓΕΩΡΓΙΚΗ ΕΚΤΑΣΗ.....	136
16.3: ΟΙ ΚΥΡΙΕΣ ΚΑΛΛΙΕΡΓΕΙΕΣ.....	141
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 17^ο: Η ΙΔΙΑΙΤΕΡΗ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ.....	147
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 18^ο: ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΔΗΜΟΥ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ.....	151
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 19^ο: ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΣΤΟΥΣ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΥΣ ΤΟΜΕΙΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ.....	156
19.1: ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ.....	156
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 20^ο: ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΔΗΜΟΥ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ.....	169
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 21^ο: ΟΙ ΓΕΩΡΓΙΚΕΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ.....	172
21.1: ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΙΣ ΜΕ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΗ ΓΕΩΡΓΙΚΗ ΕΚΤΑΣΗ.....	173
21.2: ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΗ ΓΕΩΡΓΙΚΗ ΕΚΤΑΣΗ.....	173
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 22^ο: ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΜΕΣΟΓΑΙΑΣ ΚΑΙ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ.....	177
22.1: ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ.....	179
22.2: ΗΧΟΡΥΠΑΝΣΗ.....	185
22.3: ΡΥΠΑΝΣΗ ΥΔΑΤΩΝ.....	185
22.4: ΧΛΩΡΙΔΑ.....	189
22.5: ΠΑΝΙΔΑ.....	191
22.6: ΕΔΑΦΟΣ.....	191
22.7: ΟΡΕΙΝΟΙ ΟΓΚΟΙ.....	193
22.8: ΛΑΤΟΜΕΙΑ.....	193
22.9: ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ.....	194
22.10: ΕΠΗΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΑΠΟ ΤΙΣ ΑΛΛΑΓΕΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ.....	199
22.11: ΕΡΗΜΟΠΟΙΗΣΗ.....	202
22.12: Η ΑΝΑΓΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ.....	204

Β' ΜΕΡΟΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 23^ο: ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΠΙΤΟΠΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	211
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 24^ο: ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ.....	212
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 25^ο: ΣΥΣΧΕΤΙΣΕΙΣ.....	242
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 26^ο: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	264
26.1: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ.....	264
26.2: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΠΡΩΤΟΓΕΝΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ.....	270
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 27^ο: ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	274
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1	
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2	
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3	

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα εργασία εκπονήθηκε ως πτυχιακή μελέτη στα πλαίσια της τετραετούς φοίτησης στο τμήμα Οικιακής Οικονομίας και Οικολογίας του Χαρακοπέιου Πανεπιστημίου.

Η επιλογή του θέματος έγινε μετά από υπόδειξη του Καθηγητή και επιβλέποντα της μελέτης, κυρίου Κωνσταντίνου Αποστολόπουλου. Παρά τις δυσκολίες που παρουσιάστηκαν κατά το στάδιο της συλλογής στοιχείων, λόγω της ελλειμματικής βιβλιογραφικής προσέγγισης, ευχαριστώ τον κύριο Αποστολόπουλο που μου έδωσε το έναυσμα για τη μελέτη και έρευνα των έντονων τάσεων αστικοποίησης και ανάπτυξης της ιδιαίτερης και μέχρι πρότινος αγροτικής περιοχής των Μεσογείων.

Η βοήθεια όλων όσων συνέβαλαν στη συγκέντρωση του απαιτούμενου πληροφοριακού υλικού και βιβλιογραφίας, ήταν πολύτιμη για την εκπόνηση της μελέτης. Θερμές ευχαριστίες σε όλους.

Τέλος, κλείνοντας αυτό τον κύκλο σπουδών μου στο Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, θα ήθελα να ευχαριστήσω συνολικά τους καθηγητές μου, οι οποίοι όλα αυτά τα χρόνια στάθηκαν πολύτιμοι δάσκαλοι και οδηγοί στους, κάποιες φορές δύσβατους αλλά πάντα συναρπαστικούς, δρόμους της Γνώσης.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στόχο της παρούσας πτυχιακής μελέτης αποτελεί η ανάδειξη των έντονων πιέσεων ανάπτυξης και αστικοποίησης που επιδέχεται η περιοχή των Μεσογείων τα τελευταία 20 χρόνια καθώς και η καταγραφή όλων των χωροταξικών, περιβαλλοντικών, οικονομικών και κοινωνικών επιπτώσεων που αυτές συνεπάγονται.

Η ταχεία πληθυσμιακή αύξηση, η κλαδική αναδιάρθρωση των απασχολούμενων, η οικιστική και οικοδομική ανάπτυξη καθώς και η εγκατάσταση μεγάλων έργων υποδομής με την ακόλουθη μετεγκατάσταση ποικίλων οικονομικών δραστηριοτήτων, αποτελούν τα βασικά χαρακτηριστικά του αναπτυξιακού προτύπου που ακολουθήθηκε στην περίπτωση των Μεσογείων.

Μέσα από το πρότυπο αυτό αναδύθηκε μια σειρά προβλημάτων που αφορούν την αστική διάχυση και την ταυτόχρονη έλλειψη δικτύων κοινωνικής υποδομής, τη διατάραξη του κοινωνικού ιστού, την επιβάρυνση του περιβάλλοντος, τη συρρίκνωση της πρωτογενούς παραγωγής και την παράλληλη διόγκωση του δευτερογενή και τριτογενή τομέα, τη μεταβολή των χρήσεων γης και την ανάμειξη αυτών σε εκτεταμένες χωρικές εκτάσεις. Όλα τα παραπάνω είχαν ως αποτέλεσμα η περιοχή των Μεσογείων να απολέσει το μακραίωνα αγροτικό χαρακτήρα της και να οδεύει προς την αστικοποίηση με ταχείς ρυθμούς, οι οποίοι αναμένεται να συνεχιστούν εντονότερα τα επόμενα έτη.

Με δεδομένα τα παραπάνω είναι εμφανής η αναγκαιότητα της άμεσης παρέμβασης, του σχεδιασμού και του προγραμματισμού, στόχος των οποίων θα είναι η προώθηση της ενδογενούς, βιώσιμης ανάπτυξης, η διατήρηση της εναπομείνουσας αγροτικής γης καθώς και η ανάδειξη των τοπικών πλεονεκτημάτων και χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα μελέτη πραγματεύεται το αστικό και αγροτικό περιβάλλον του ευρύτερου χώρου των Μεσογείων. Το κίνητρο για την εκπόνησή της αποτέλεσε η πρόταση του επιβλέποντα καθηγητή καθώς και η δυνατότητα άμεσης παρατήρησης των μεταβολών που έλαβαν χώρα στην περιοχή τα τελευταία 10 χρόνια. Σκοπός της είναι, μέσα από την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης, να αναδείξει τις έντονες και συνεχείς πιέσεις αστικοποίησης και πολυτομεακής ανάπτυξης τις οποίες δέχεται η περιοχή μελέτης κατά την τελευταία εικοσαετία. Στο πλαίσιο αυτό καταδεικνύονται, επίσης, όλες οι επιπτώσεις των παραπάνω πιέσεων, τόσο οι χωροταξικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές, όσο και αυτές που έχουν ως αποτέλεσμα την αναδιάρθρωση της οικονομίας και του παραγωγικού της μοντέλου. Το πρώτο μέρος της μελέτης περιλαμβάνει τη βιβλιογραφική προσέγγιση του θέματος και την επεξεργασία δευτερογενών στοιχείων, ενώ το δεύτερο αφορά την επεξεργασία, την αναλυτική παρουσίαση και διαγραμματική ανάλυση των πρωτογενών στοιχείων που συλλέχθηκαν κατά τη διεξαγωγή της επιτόπιας έρευνας η οποία πραγματοποιήθηκε με τη μέθοδο του ερωτηματολογίου.

Ειδικότερα, την οριοθέτηση της περιοχής μελέτης (Κεφάλαιο 1^ο) ακολουθεί η περιγραφή της πορείας που χάραξε η Μεσογαία στους αρχαίους χρόνους (Κεφάλαιο 2^ο), αλλά και στη νεότερη εποχή (Κεφάλαιο 3^ο), με στόχο να παρουσιαστεί και να αναδειχθεί ο μακράιωνος αγροτικός της χαρακτήρας και το αναπτυξιακό πρότυπο εκείνων των χρόνων.

Όσον αφορά δε, το αναπτυξιακό πρότυπο που ακολουθήθηκε στην περίπτωση των Μεσογείων τα τελευταία έτη, τα κύρια στοιχεία και χαρακτηριστικά του καθώς και τα προβλήματα που απορρέουν από αυτό, καταγράφονται αναλυτικά στο Κεφάλαιο 4, ενώ παράλληλα γίνεται εκτίμηση των παραγόντων που δύναται να επηρεάσουν τον μελλοντικό τρόπο ανάπτυξης. Στο αμέσως επόμενο κεφάλαιο πραγματοποιείται μια εκτενής αναφορά στη θεωρία του Περιφερειακού Κύκλου, με σκοπό την τοποθέτηση της περιοχής, μέσω της εξέλιξης που παρουσιάζει, στις φάσεις του (Κεφάλαιο 6^ο).

Στο Κεφάλαιο 7, από το οποίο ξεκινά και το κυρίως τμήμα της μελέτης, παρουσιάζεται το υφιστάμενο δίκτυο υποδομών και οι ελλείψεις που τυχόν παρουσιάζει. Έπειτα (Κεφάλαιο 8^ο), αναλύονται οι επιπτώσεις της χωροθέτησης του νέου αερολιμένα Αθηνών στην πεδιάδα των Μεσογείων και των έργων που την ακολούθησαν, τόσο στον τρόπο και στους ρυθμούς

ανάπτυξης, όσο και στη δομή της οικονομίας και στις χρήσεις γης. Ταυτόχρονα καταγράφονται, με βάση τη διεθνή εμπειρία, οι μελλοντικές επιδράσεις και πολώσεις που αναμένεται να δημιουργηθούν στους παρακείμενους Δήμους από την εγκατάσταση και λειτουργία του στην πλέον κεντρική θέση της Μεσογαίας. Ακολουθεί (Κεφάλαιο 9^ο) μια μικρή επισκόπηση των αποτελεσμάτων της κατασκευής των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων, κυρίως στο τοπίο και το περιβάλλον του Δήμου όπου χωροθετήθηκαν.

Η πληθυσμιακή εξέλιξη των Μεσογείων που παρουσιάζεται στο επόμενο κεφάλαιο, έχει σκοπό να καταδείξει τις τεράστιες πληθυσμιακές πιέσεις που δέχεται η περιοχή μελέτης τις τελευταίες δεκαετίες, κυρίως από τη διόγκωση του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Πρωτεύουσας και την κατασκευή μεγάλων έργων υποδομής. Από στοιχεία δε, προγενέστερων μελετών αριθμείται ο πληθυσμός που αναμένεται να προσελκυθεί στο χώρο τα επόμενα χρόνια.

Η κατανομή του οικονομικώς ενεργού τμήματος του πληθυσμού στους παραγωγικούς κλάδους αναλύεται στο Κεφάλαιο 11, όπου διαφαίνονται καθαρά οι τάσεις αστικοποίησης των Μεσογείων, αφού παρατηρείται μεγέθυνση του δευτερογενή και τριτογενή τομέα παραγωγής, κυρίως, σε βάρος του πρωτογενή.

Παράλληλα μέσα από την πορεία της οικοδομικής δραστηριότητας (Κεφάλαιο 12^ο) παρατηρείται η ώθηση της οικιστικής ανάπτυξης, των τελευταίων δεκαετιών, εξαιτίας της αύξησης του πληθυσμού, η οποία επιπλέον έμμεσα συνεπάγεται και την αύξηση αναγκών για πολεοδομήσιμη γη προς άλλες μη οικιστικές χρήσεις. Στο σημείο αυτό κρίθηκε απαραίτητο να παρατεθεί ένα ξεχωριστό κεφάλαιο (Κεφάλαιο 13^ο), το οποίο αφορά τις επεκτάσεις των Γενικών Πολεοδομικών με σκοπό την κάλυψη αυτών των αναγκών.

Το επόμενο κεφάλαιο αναφέρεται στις μεταβολές των χρήσεων γης που προέκυψαν τόσο από τις οικιστικές και πληθυσμιακές πιέσεις που αναφέρονται παραπάνω, όσο και από τις ισχυρές τάσεις εγκατάστασης οικονομικών δραστηριοτήτων που δε συνάδουν με το χαρακτήρα της περιοχής. Στο τέλος αυτού του κεφαλαίου παρατίθεται για λόγους συγκρισιμότητας και διευκόλυνσης εξαγωγής συμπερασμάτων, ένα πρότυπο χρήσεων γης με στόχο την κατανόηση των επιπτώσεων που επιφέρει η αλλαγή τους, πρώτη εκ των οποίων είναι η μείωση των αγροτικών εδαφών και της καλλιεργήσιμης γης, που παρουσιάζεται στο Κεφάλαιο 16. Ενδιάμεσα δε, παρεμβάλλεται μια αναφορά στην ανάγκη δημιουργίας οργανωμένων χώρων

υποδοχής επιχειρηματικών δραστηριοτήτων αφ' ενός για έλεγχο των χρήσεων γης και αφ' ετέρου προς αποφυγή της περεταίρω διασποράς τους στην περιοχή (Κεφάλαιο 15^ο).

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφερθεί ότι ο Δήμος Λαυρεωτικής διερευνάται χωριστά (εκτός από το τμήμα της πληθυσμιακής εξέλιξης), καθώς αποτελούσε από παλιά βιομηχανική περιοχή, τόσο λόγω της εκμετάλλευσης των μεταλλείων, όσο και λόγω της μετέπειτα εγκατάστασης μεγάλων βιομηχανικών και βιοτεχνικών μονάδων. Εντούτοις ως βιομηχανική πόλη εξελίχθηκε και αναπτύχθηκε μέσα στο χρόνο (Κεφάλαιο 17^ο).

Με την αποβιομηχάνιση της χώρας, όμως, δημιουργήθηκε η ανάγκη αναδιάρθρωσης της οικονομίας του Δήμου με αποτέλεσμα τα τελευταία χρόνια να ακολουθείται ένα νέο αναπτυξιακό πλαίσιο, οι βασικοί άξονες του οποίου περιγράφονται στο Κεφάλαιο 18.

Έπειτα από αυτό το κεφάλαιο ακολουθείται η ίδια πορεία που ακολουθήθηκε και για τους υπόλοιπους Δήμους, δηλαδή αναλύεται η κλαδική διάρθρωση των απασχολούμενων (Κεφάλαιο 19^ο), η οικοδομική δραστηριότητα των τελευταίων χρόνων (Κεφάλαιο 20^ο) και οι μεταβολές των γεωργικών εκτάσεων (Κεφάλαιο 21^ο).

Μετά την παρουσίαση της παρούσας πληθυσμιακής, παραγωγικής, οικονομικής, πολεοδομικής και χωροταξικής κατάσταση και εξέλιξης της περιοχής μελέτης, των πάσης φύσεως πιέσεων που δέχεται και των αλλαγών στις χρήσεις γης, θεωρήθηκε σκόπιμο να καταμετρηθούν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις όλων των παραπάνω. Έτσι στο Κεφάλαιο 22 καταγράφονται τα περιβαλλοντικά προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα η ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων ενώ ταυτόχρονα ολοκληρώνεται το πρώτο τμήμα της μελέτης.

Στο δεύτερο μέρος της εργασίας, παρατίθεται η ανάλυση των πρωτογενών στοιχείων που συλλέχθηκαν με τη βοήθεια ενός ερωτηματολογίου (βλπ. Παράρτημα 2), το οποίο διανεμήθηκε στους κατοίκους της περιοχής μελέτης.

Οι ερωτήσεις που αυτό περιέχει είναι αποτέλεσμα της μελέτης, της σχετικής με το θέμα, βιβλιογραφίας. Όσον αφορά δε, το μέγεθος του πληθυσμιακού δείγματος που απάντησε στις ερωτήσεις, δεν επιλέχθηκε τυχαία, αλλά αποτελεί ποσοστό (3‰) του πραγματικού πληθυσμού των Δήμων των Μεσογείων, όπως αυτός καταγράφεται στην τελευταία απογραφή του 2001.

Ειδικότερα, μετά την περιγραφή της μεθοδολογίας (Κεφάλαιο 23^ο), στο 24^ο Κεφάλαιο παρατίθεται μια στοιχειώδης στατιστική ανάλυση των απαντήσεων που λήφθηκαν. Παρουσιάζονται, δηλαδή, οι απαντήσεις σε διαγράμματα (Οι αντίστοιχοι πίνακες περιέχονται στο Παράρτημα 1). Σημειώνεται ότι η αρίθμηση των διαγραμμάτων (και των πινάκων) του κεφαλαίου αυτού είναι αντίστοιχη της αρίθμησης των ερωτήσεων του ερωτηματολογίου.

Στο αμέσως επόμενο κεφάλαιο, καταγράφονται οι συσχετίσεις που επιτυγχάνονται μεταξύ των δοθέντων απαντήσεων, οι οποίες ακολουθούνται από την παρουσίασή τους σε πίνακες. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφερθεί ότι το πρώτο νούμερο στους πίνακες αφορά τον αριθμό των ατόμων που αντιπροσωπεύει τις εκάστοτε απαντήσεις και το δεύτερο νούμερο αποτελεί το ποσοστό αυτών επί του συνόλου του πληθυσμιακού δείγματος.

Στο Κεφάλαιο 26 αναφέρονται τα συμπεράσματα που τόσο τα συμπεράσματα που απορρέουν από τη βιβλιογραφική προσέγγιση του θέματος, όσο και αυτά που προκύπτουν από τη μελέτη και ανάλυση των στοιχείων της εμπειρικής – επιτόπιας έρευνας. Αμέσως μετά (Κεφάλαιο 27^ο), γίνεται μια προσπάθεια, να δοθούν κάποια ενδεικτικά μέτρα-πλαίσια, τα οποία δύναται να υποβοηθήσουν στην καταστολή της έντονης οικονομικής, πληθυσμιακής και οικιστικής ανάπτυξης, στην προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, στη διατήρηση της υφιστάμενης γεωργικής έκτασης και τελικά στη διατήρηση όσων στοιχείων απέμειναν από τον αγροτικό χαρακτήρα των Μεσογείων.

Τέλος, ακολουθούν τρία παραρτήματα τα οποία περιέχουν, κατά σειρά, τους στατιστικούς πίνακες του Κεφαλαίου 23, το ερωτηματολόγιο που χρησιμοποιήθηκε στο ερευνητικό τμήμα της μελέτης και φωτογραφικό υλικό των τοπίων και των παραδοσιακών δραστηριοτήτων της περιοχής των Μεσογείων.

A' ΜΕΡΟΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

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

Χαρακτηριστικό της γεωμορφολογίας των Μεσογείων είναι η συνύπαρξη πεδινών και εύφορων σχετικά τμημάτων γης (Μεσόγεια) και ημιορεινών άγονων ή δασικών εκτάσεων (Λαυρεωτική). Γενικά η περιοχή παρουσιάζει ελαφρά κυματοειδές ανάγλυφο το οποίο δημιουργείται από διάσπαρτες εδαφικές εξάρσεις και μικρούς λόφους. Ένα επιπλέον χαρακτηριστικό είναι το μεγάλο μήκος των ακτών της.

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

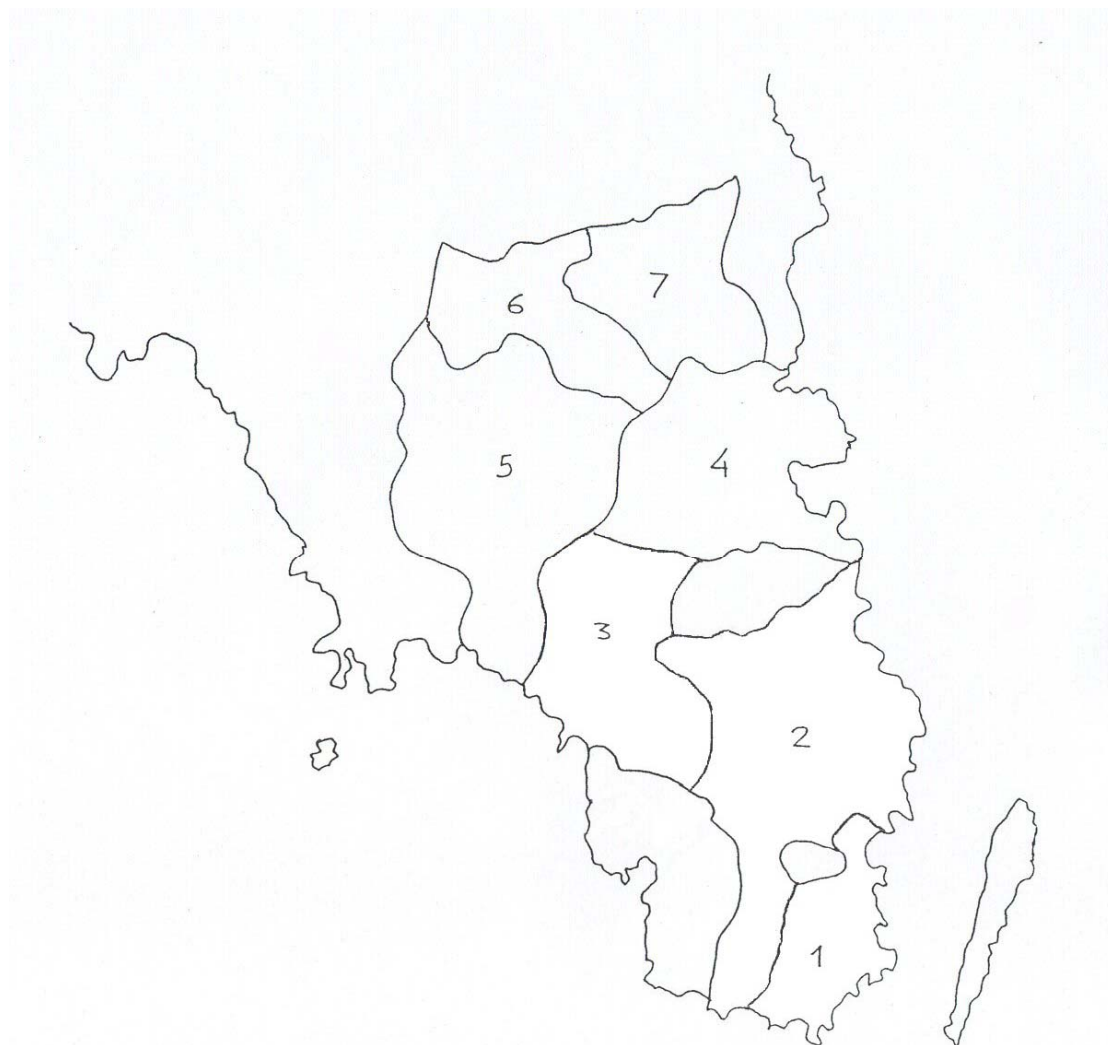
Η συνέχεια των περιοχών που πραγματεύεται η παρούσα μελέτη ήταν για χιλιετίες προσδιορισμένη από αυτές τις γεωγραφικές δομές, την ποιότητα και τη μορφολογία του εδάφους καθώς και το κλίμα που λίγο μόνο έχουν αλλάξει από την αρχαιότητα.

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

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

Οι Δήμοι Καλυβίων, Κερατέας, Κρωπίας, Μαρκοπούλου, Λαυρεωτικής, Παιανίας και Σπατών, που αποτελούν τους υπό μελέτη Δήμους, είναι αυτοί που αναμένεται να επεκταθούν σε μεγάλο βαθμό προκειμένου να ικανοποιήσουν την αυξανόμενη ζήτηση για κατοικία, υπηρεσίες και εμπόριο που προκαλείται κυρίως από τη λειτουργία του αεροδρομίου στην περιοχή. Οι επεκτάσεις αυτές καθώς και η εγκατάσταση βιομηχανικών, μεταποιητικών, τουριστικών και εμπορικών μονάδων σε βάρος της γεωργικής γης αποτελούν καθοριστικά κριτήρια για την ένταξη των συγκεκριμένων διοικητικών ενότητων στην περιοχή μελέτης.

Εικόνα 1.1: ΧΑΡΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΟΡΙΩΝ ΔΗΜΩΝ ΜΕΛΕΤΗΣ



Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

1. Δήμος Λαυρεωτικής
2. Δήμος Κερατέας
3. Δήμος Καλυβίων Θορικού
4. Δήμος Μαркоπούλου
5. Δήμος Κρωπίας
6. Δήμος Παιανίας
7. Δήμος Σπατών

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο **ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ (6.000π.Χ – 19^{ος} αιώνας)**

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

Η περιοχή που σήμερα καταλαμβάνουν τα Μεσόγεια και η Λαυρεωτική, έχει να επιδείξει σημαντικότερα ιστορικά και αρχαιολογικά μνημεία, που μαρτυρούν την πρώιμη κατοίκησή της, τα περισσότερα από τα οποία είναι άγνωστα στο ευρύ κοινό. Αρκεί μόνο να σκεφτεί κανείς ότι το αμπέλι και η ελιά, οι κατεξοχήν αγροτικές καλλιέργειες των Μεσογείων, όπως και τα μεταλλεία του Λαυρίου αποτέλεσαν τη βάση από όπου ξεκίνησε και αναπτύχθηκε, σύμφωνα με τους ειδικούς, η οικονομική, κοινωνική και πνευματική άνθηση της αρχαίας Αθήνας.

Αν και μέχρι σήμερα δεν υπάρχουν μαρτυρίες για την παρουσία του παλαιολιθικού ανθρώπου, οι ενδείξεις από την Αττική οδηγούν τους ειδικούς ώστε να τη θεωρούν δυνατή. Τουλάχιστον όμως από τα μέσα της έκτης χιλιετίας π.Χ. και ως το τέλος της τέταρτης μπορεί να παρακολουθήσει κανείς την εξέλιξη των νεολιθικών κοινωνιών που επέλεξαν να ζήσουν στα Μεσόγεια.

Οι τεχνικές κατακτήσεις της Πρώιμης Εποχής του Χαλκού (3^η χιλιετία π.Χ), και ιδιαίτερα η ανάπτυξη της μεταλλουργίας, βελτίωσαν πολλούς τομείς της καθημερινής ζωής και ειδικά την παραγωγή, με αποτέλεσμα την αύξηση του πληθυσμού, γεγονός που τεκμηριώνεται από την πυκνότητα και το μέγεθος των οικισμών. Ο σχεδιασμός των οικισμών, η τυποποίηση των σπιτιών και η κατασκευή κοινοτικών έργων υποδηλώνουν την ανάλογη εξέλιξη στην κοινωνική οργάνωση.

Η μείωση του αριθμού των οικισμών κατά τη Μέση Εποχή του Χαλκού δε σημαίνει και τη μείωση του πληθυσμού. Αντίθετα, οι συνεχείς τεχνικές κατακτήσεις ευνοούν την πληθυσμιακή αύξηση η οποία και καθρεφτίζεται στην ύπαρξη τεσσάρων μεγάλων οικισμών, προϊόν συνοικισμού περισσότερων οικισμών προς αντιμετώπιση σύνθετων προβλημάτων (οικιστικά,

ύδρευσης, αποχέτευσης, διαχείρισης του συνεχώς αυξανόμενου αγροτικού προϊόντος κλπ.). Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί ότι αν όντως ο πρώιμος αυτός συνοικισμός στη Μεσογαία είναι ο ίδιος με εκείνον που η μυθική παράδοση αποδίδει στον Κέκροπα, τότε παρατηρείται η καταγραφή ενός από τα σημαντικότερα ιστορικά γεγονότα της Μέσης Εποχής του Χαλκού στην περιοχή.

Όσον αφορά την ιστορία των πέντε αιώνων περίπου της Μυκηναϊκής Περιόδου, είναι γνωστή περισσότερο από τα νεκροταφεία παρά από τους ελάχιστους οικισμούς, ενώ από το πλήθος των παλαιοχριστιανικών βασιλικών συνάγεται το συμπέρασμα ότι στην περιοχή ζούσαν ακμάζουσες κοινότητες.

Στην Αρχαϊκή περίοδο η ανάπτυξη του χώρου είναι μεγάλη, όπως και αυτή της εκμετάλλευσης των μεταλλείων του Λαυρίου. (Μεταλλευτική δραστηριότητα στο Λαύριο είναι ήδη γνωστή από την Πρωτοελλαδική εποχή.) Η λειτουργία αυτή των μεταλλείων εξασφαλίζει πάρα πολλούς πόρους για το κράτος των Αθηνών.

Από τα παραπάνω διαφαίνεται ότι οι περιοχές των Μεσογείων και Λαυρεωτικής ήταν πολύ αναπτυγμένες και ότι οι οικισμοί τους, παρά το γεγονός ότι ήταν κατά βάση αγροτικοί, ήταν αρκετά πλούσιοι.

Κατά τη διάρκεια της Κλασικής περιόδου, από τις μεγαλύτερες καλλιέργειες στην Αττική ήταν εκείνη της ελιάς που ήταν συνδεδεμένη τόσο με τη λατρεία, όσο και με το εμπόριο. Μεγάλες εκτάσεις εκχερσώθηκαν προκειμένου να φυτευθούν με ελιές μιας και το έδαφος ήταν κατάλληλο και το λάδι τους ξακουστό μέχρι την Αίγυπτο. Η ελιά, αυτοφυής στην Αττική, συνδέθηκε από τα προϊστορικά ακόμα χρόνια με τη λατρεία της Αθηνάς και θεωρήθηκε το σύμβολο της Αττικής σε όλες τις εποχές. Φημισμένο όμως ήταν και το μέλι του Υμηττού, αλλά και η καλλιέργεια της αμπέλου αποτελούσε έναν από τους σημαντικούς πόρους των πολιτών και του κράτους.

Αν και η Αθήνα ήταν εμπορικό κέντρο και το γεγονός αυτό συντέλεσε στην άνθησή της, εντούτοις μόνο οι ιδιοκτήτες γης και αγροτικής περιουσίας μπορούσαν να ανέβουν στην κοινωνική ιεραρχία. Για το λόγο αυτό, σημαίνουσες προσωπικότητες της πολιτικής ζωής της Αθήνας είχαν εκτάσεις στην Αττική και ειδικά στα Μεσόγεια.

Είναι γνωστό δε, από αρχαιοτάτων χρόνων ότι τα Μεσόγεια είναι άνυδρα, καθώς το ίδιο πρόβλημα φαίνεται να ταλαιπωρούσε και τους κατοίκους των, την εποχή αυτή. Παρόλα αυτά, η εντατική καλλιέργεια των Μεσογείων φαίνεται από το γεγονός ότι στο κέντρο του κάμπου, οι αρχαιότητες που έχουν διασωθεί μέχρι σήμερα είναι στην πλειοψηφία τους αγροτικές κατοικίες, ενώ τα ιερά και οι σημαντικοί οικισμοί βρίσκονται στην περιφέρεια της πεδιάδας.

Επιπλέον, το Λαύριο είχε ιδιαίτερο οικονομικό ενδιαφέρον για την Αθήνα λόγω της εκμετάλλευσης των μεταλλείων, τα οποία αν και ήδη γνωστά πριν τα Μυκηναϊκά χρόνια, η μεγάλη άνθισή τους αρχίζει από τα Αρχαϊκά χρόνια και συνεχίζεται με μεγάλη ένταση όλη την Κλασική περίοδο μέχρι τα Πρώτα Ελληνιστικά Χρόνια.

Γνωρίζοντας, λοιπόν, ότι η βάση του Αθηναϊκού πολιτεύματος ήταν ο Δήμος και έχοντας υπόψη ότι οι περισσότεροι Δήμοι της Αττικής βρίσκονταν στο σημερινό χώρο της Ανατολικής Αττικής, γίνεται αντιληπτή η τεράστια συμβολή της περιφέρειας αυτής στη διαμόρφωση του κράτους της αρχαίας Αθήνας.

Η Ελληνιστική Περίοδος χαρακτηρίζεται από έλλειψη επαρκών στοιχείων, για τα Μεσόγεια και την κατάσταση της γεωργίας. Φαίνεται όμως ότι την περίοδο αυτή σταδιακά τα χωράφια εγκαταλείπονται και οι κάτοικοι των αγροτικών περιοχών μετακινούνται προς την πόλη. Αντίστοιχα και τα μεταλλεία του Λαυρίου παρουσιάζουν μεγάλη πτώση παραγωγής, αφού κατά την περίοδο αυτή το κέντρο των μεταλλευτικών δραστηριοτήτων μεταφέρεται στη Θράκη όπου βρίσκονται τα μεταλλεία χρυσού.

Περνώντας στη Ρωμαϊκή Περίοδο, η εγκατάλειψη της υπαίθρου από τους χωρικούς συνεχίζεται και πλέον παρουσιάζονται μεγάλες γαιοκτησίες. Στα Μεσόγεια όμως υπήρχε μια αρμονική κτηματική ισορροπία σε σχέση με άλλες περιοχές όπου επικρατεί η μεγάλη ιδιοκτησία. Το μέλι του Υμηττού, το λάδι, το κρασί και το μάρμαρο είχαν ζήτηση για εξαγωγές αλλά σε περιορισμένες ποσότητες. Αντίθετα για το ασήμι του Λαυρίου η παραγωγή σταμάτησε με το τέλος της εκμετάλλευσης των μεταλλείων του Λαυρίου.

Ενδεία και εγκατάλειψη φαίνεται να διακρίνει την περιοχή κατά την πρώτη Βυζαντινή Περίοδο. Πενιχρές είναι οι πληροφορίες για τους Μεταβυζαντινούς αιώνες, ωστόσο από σποραδικά ευρήματα διαπιστώνεται η συνέχιση του αγροτικού χαρακτήρα της οικονομίας, ενώ την τάση

των μεγάλων γαιοκτημόνων να ιδρύουν εκκλησίες μέσα στα κτήματά τους μαρτυρούν τα πολυπληθή σχετικά μνημεία. Κατά την Υστεροβυζαντινή περίοδο, εποχή Φραγκοκρατίας σε όλη την Αττική, η οικοδόμηση πύργων σε καίριες θέσεις υποδηλώνει το ενδιαφέρον των Φράγκων για την ασφάλεια της αγροτικής αυτής περιοχής.

Από την κατάλυση της Φραγκοκρατίας (1456) μέχρι την ίδρυση του νέου Ελληνικού κράτους (1830), η Μεσογαία, πέρασε από διάφορα στάδια εξέλιξης διατηρώντας πάντα τον αγροτικό της χαρακτήρα. Με την ίδρυση του Ελληνικού κράτους αρχίζει η συγκέντρωση του πληθυσμού στους οικισμούς. Οι κάτοικοι αποκτούν σταδιακά γη και παρατηρείται η άνθιση της γεωργικής παραγωγής με ιδιαίτερη ένταση στην καλλιέργεια των αμπέλων. Ο κοινωνικός χαρακτήρας των κοινωνιών και η σύνθεσή τους επιτρέπουν σε όλους, λιγότερο ή περισσότερο, την απόκτηση κτηματικής περιουσίας (οι μεγάλες ιδιοκτησίες -τσιφλίκια- θα εξακολουθήσουν να υπάρχουν για πολλά χρόνια). Η Λαυρεωτική, στην οποία τα μεταλλεία είχαν κλείσει από τα Ρωμαϊκά χρόνια και η περιοχή είχε ερημωθεί, ξαναγεννήθηκε κυριολεκτικά το δεύτερο μισό του 19^{ου} αιώνα κατά τη διάρκεια του οποίου ξεκινούν οι προσπάθειες για τη δημιουργία του νεώτερου μεταλλευτικού και βιομηχανικού Λαυρίου (Ντούμας, 2002).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο ΤΑ ΜΕΣΟΓΕΙΑ ΤΩΝ ΝΕΟΤΕΡΩΝ ΧΡΟΝΩΝ

Τα χωριά των Μεσογείων δεν είχαν όλα την ίδια οικονομική ευρωστέια. Η Βραώνα με το πολύ νερό και την πλούσια γη έδωσε στο Μαρκόπουλο αρχικά τα πρωτία. Η διανομή των κτημάτων με την πολιτική του Βενιζέλου είχε ως αποτέλεσμα τον αυξημένο αριθμό γαιοκτημόνων στην Παιανία κυρίως και δευτερευόντως στα Σπάτα. Το Κορωπί ερχόταν τρίτο, ενώ τα Καλύβια και η Κερατέα ήταν πάντα φτωχότερα.

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

Το Κορωπί αν και ήταν ο πολυπληθέστερος Δήμος (κεφαλοχώρι των Μεσογείων), γεγονός που δικαιολογούσε την εγκατάσταση όλων των αρχών εκεί, ωστόσο δεν ήταν ποτέ ο πλουσιότερος και έτσι οι κάτοικοί του από νωρίς στράφηκαν σε επαγγέλματα εκτός γεωργίας. Με τη σημαντική οικονομική άνοδο της περιοχής των Μεσογείων όμως τα επόμενα χρόνια, άρχισε να φθίνει το ενδιαφέρον για τη γεωργία σε όλη την έκτασή τους. Συγχρόνως, οι πωλήσεις των κτημάτων προς εγκατάσταση μικροβιομηχανικών μονάδων και κατοικιών αυξήθηκε.

Η οικονομική διαφοροποίηση των Δήμων των Μεσογείων που αρχικά στηρίχθηκε στην έκταση και την ποιότητα της γης, δεν υπάρχει σήμερα. Η οικοπεδοποίηση των αγρών, η δημιουργία βιομηχανικών μονάδων, η εκμηδένιση της απόστασης από την πρωτεύουσα και η αστικοποίηση έχουν αλλάξει ριζικά τη ζωή στην περιοχή (Μιχαήλ – Δέδε, 1996).

Τα Μεσόγεια από την αρχαιότητα μέχρι τα μέσα του 20^{ου} αιώνα αποτελούσαν την παραγωγική περιοχή της Αθήνας (μαζί με τον κάμπο του Μαραθώνα και το Θριάσιο πεδίο). Η διαρκής εξάπλωση του αστικού ιστού του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Πρωτεύουσας τα τελευταία χρόνια όμως, έχει ως αποτέλεσμα την αλλαγή του χαρακτήρα της περιοχής από αγροτικό σε αστικό.

Ήδη μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, η αστικοποίηση εντάθηκε με ιδιαίτερα γρήγορους ρυθμούς ως αποτέλεσμα της μετακίνησης του αγροτικού πληθυσμού, τόσο λόγω του εμφυλίου, όσο και λόγω της στασιμότητας της αγροτικής οικονομίας. Η αστικοποίηση αυτή τόνωσε την ήδη υπάρχουσα δομή της «κυρίαρχης πόλης» (primate city) στο ελληνικό δίκτυο συγκεντρώνοντας στη μεγάλη πόλη το δυναμικότερο κομμάτι της εσωτερικής αγοράς. Η συγκέντρωση των παραγωγικών δραστηριοτήτων (ιδιαίτερος της βιομηχανίας) γύρω από την πρωτεύουσα, η ουσιαστική ανυπαρξία σχεδιασμού και παρέμβασης του κράτους στην ανάπτυξη των πόλεων και το επιλεγέν σύστημα ανάπτυξης που «άφησε» τις διαδικασίες ανοικοδόμησης στον ιδιωτικό τομέα, οδήγησαν την Αθήνα στην εικόνα του χάους που παρουσιάζει σήμερα. Στα Μεσόγεια όμως, μέχρι το τέλος του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου η απασχόληση των κατοίκων στην γεωργία (καλλιέργειες αμπελών κυρίως) εντείνεται διαρκώς και το εισόδημά τους είναι υψηλό σε σύγκριση με εισοδήματα άλλων περιοχών της χώρας.

Το δεύτερο μισό του περασμένου αιώνα (20^{ου}) αποτελεί ορόσημο για την Ανατολική Αττική και τη Μεσογαία ειδικότερα. Η Μικρασιατική καταστροφή, η Κατοχή και ο Εμφύλιος παρασύρουν κύμα μεταναστών στην Αττική. Το Λεκανοπέδιο γεμίζει από κόσμο, η ύπαιθρος χώρα σπέρνεται με οικισμούς και σκόρπια σπίτια. Στις ακτές τα σπίτια φυτρώνουν σαν τα μανιτάρια. Ο πληθυσμός διπλασιάζεται, τριπλασιάζεται. Τα δάση καίγονται, το άγριο εκχερσώνεται, ο τόπος ημερεύει, στενεύει.

Στο τελευταίο μισό του 20^{ου} αιώνα, όσες προσπάθειες έγιναν να οργανωθεί χωροταξικά η πρωτεύουσα κατέληγαν στο συμπέρασμα ότι πρέπει να ανασχεθεί η ανάπτυξη της προς τα Μεσόγεια και η περιοχή να παραμείνει κατά κανόνα αγροτική. Η χωροθέτηση όμως του αεροδρομίου στο κέντρο του κάμπου των Μεσογείων, η κατασκευή μεγάλων οδικών αξόνων (που εξυπηρετούν μεν την περιοχή αλλά πρωτίστως εξυπηρετούν το αεροδρόμιο) και βέβαια οι συνεχείς πιέσεις οικιστικής ανάπτυξης οδηγούν με μαθηματική ακρίβεια στην αστικοποίηση της περιοχής.

Έτσι, μετά το 1950, που αρχίζει ο εκβιομηχανισμός της χώρας, παρατηρούνται και οι πρώτες, μικρές στην αρχή, υποχωρήσεις της απασχόλησης των κατοίκων στον πρωτογενή τομέα ενώ η χρήση γεωργικών μηχανημάτων κάνει την εργασία ευκολότερη.

Κατά το τρίτο τέταρτο του 20^{ου} αιώνα, η μεγάλη μηχανική πρόοδος έχει ως αποτέλεσμα την ανάλογη μηχανική καλλιέργεια. Στα Μεσόγεια οι πυρκαγιές φωτίζουν τραγικά τον ορίζοντα κατασπαράζοντας τα δάση τους. Η εγκατάσταση των βιομηχανιών ανάμεσα σε ανθρώπους συνεχίζει ασταμάτητα το δρόμο της. Ο θόρυβος και η αιθάλη επιβάλλονται στο χώρο. Είναι τώρα που ο άνθρωπος συνειδητοποιεί τι έκανε με την άκριτη επισυσσώρευση γνώσεων, που δεν είναι πάντα αρμονικά συνυφασμένη με την κοινή λογική (Χατζησωτηρίου, 1995).

Η ανοργάνωτη και χωρίς σχεδιασμό διαρκής επέκταση της Αθήνας από το 1836 που έγινε πρωτεύουσα του Ελληνικού κράτους μέχρι σήμερα, έχει ως αποτέλεσμα την άσκηση έντονων και διαρκών πιέσεων στην ευρύτερη περιοχή του νομού Αττικής και των γειτονικών νομών. Το Θριάσιο πεδίο, η Βόρεια Αττική και τα Μεσόγεια είναι οι βασικές περιοχές εκτόνωσης του Λεκανοπεδίου. Το Θριάσιο πεδίο δέχεται κυρίως παραγωγικές δραστηριότητες (βαριά βιομηχανία και βιοτεχνία), η Βόρεια Αττική στην περιοχή εκατέρωθεν της Εθνικής Οδού, δέχεται βιομηχανίες και βιοτεχνίες του τριτογενούς τομέα (κυρίως μεγάλες εταιρίες εισαγωγών) και στην ενδοχώρα οικιστικές πιέσεις. Τέλος, τα Μεσόγεια δέχονται τόσο πιέσεις από το δευτερογενή και τριτογενή τομέα, όσο και οικιστικές.

Η εκρηκτική εξάπλωση της Αθήνας την περίοδο 1960 – 1970 επιφέρει σημαντικά κέρδη στους κατοίκους των Μεσογείων από τις πωλήσεις των ιδιοκτησιών τους ως οικόπεδα. Η παράλληλη ένταση στην ανάπτυξη της βιομηχανίας που δημιουργείται την ίδια εποχή και τα ξαφνικά έσοδα από τις πωλήσεις γης ως οικοπέδων για δόμηση, επιφέρουν την πρώτη μεγάλη υποχώρηση της απασχόλησης των κατοίκων στη γεωργία και κτηνοτροφία και την πρώτη μεγάλη αύξηση της απασχόλησης στη βιομηχανική παραγωγή. Πολλές βιομηχανικές μονάδες μεταποιητικού χαρακτήρα εγκαθίστανται στην περιοχή των Μεσογείων κατά μήκος των εθνικών οδών. Καμία προσπάθεια δεν γίνεται πια για εντατικοποίηση και εκσυγχρονισμό των καλλιεργειών.

Η απασχόληση στον τριτογενή τομέα που την περίοδο 1960 – 1970 παρουσίασε άνοδο, φτάνει στην περίοδο 1970 – 1980 σε υψηλά για την περιοχή επίπεδα. Ο δευτερογενής τομέας εξακολουθεί να παρουσιάζει άνοδο άλλα με αισθητά μειωμένους ρυθμούς. Η οικιστική ανάπτυξη στο Λεκανοπέδιο Αθηνών, υπερβολικά κορεσμένη, κατευθύνεται εντονότερα προς την

περιοχή των Μεσογείων. Η γη οικοπεδοποιείται και η αυθαίρετη δόμηση εντείνεται. Ταυτόχρονα, η απασχόληση των κατοίκων στον πρωτογενή τομέα φτάνει σε απελπιστικά χαμηλά επίπεδα. Οι απαλλοτριώσεις εύφορης γεωργικής γης σε μεγάλη έκταση, για τις ανάγκες κατασκευής του αεροδρομίου των Σπατών, μειώνει ακόμα περισσότερο τις καλλιεργήσιμες εκτάσεις που κατατρώνονται σταδιακά για οικιστική και βιομηχανική χρήση. Παράλληλα, εμφανίζεται κατακόρυφη αύξηση της απασχόλησης σε επαγγέλματα σχετικά με την ανέγερση οικοδομών. Η κτηνοτροφία περιορίζεται στο ελάχιστο και η απασχόληση στις καλλιέργειες των αμπελών γίνεται τώρα για πολλούς συμπληρωματική πηγή εσόδων (Ρώμας, 1994). Σε αυτό συντελεί και η εποχικότητα της γεωργικής απασχόλησης.

Τα τελευταία χρόνια, μετά την κάμψη της οικοδομικής δραστηριότητας αυξάνουν ανησυχητικά οι τάσεις για απασχόληση στο βιομηχανικό τομέα και μεγαλώνουν επικίνδυνα οι τάσεις στον τριτογενή τομέα.

Οι αναμνήσεις της Μεσογαίας του χθες μόνο θλίψη προξενούν, καθώς με το πέρασμα του χρόνου εξαφανίστηκαν θησαυροί που είχαν μείνει αναλλοίωτοι για χιλιετίες. Δεν απέμειναν παρά μόνο ψήγματα από έναν πακτωλό ιστορικό και λαογραφικό, που χάνεται πολύ γρηγορότερα συγκριτικά με άλλες περιοχές του Ελλαδικού χώρου. Η φύση μεταμορφώθηκε. Οι λόφοι και τα βουνά κατοικούνται μέχρι τις κορυφές. Η σημερινή πραγματικότητα είναι χαώδης. Η γη παραδόθηκε στο τσιμέντο και την άσφαλτο.

Τα Μεσόγεια εδώ και 25 χρόνια τουλάχιστον, δέχονται συνεχείς και έντονες πιέσεις και μεταβολές από τη διάχυση της αστικοποίησης του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Πρωτεύουσας, η πεδιάδα τους που μέχρι πριν από λίγα χρόνια αποτελούσε ένα ήπιο αγροτικό τοπίο με αμπελώνες και λιόδεντρα, χωριά και γειτονιές που διατηρούσαν το χαρακτήρα τους, σήμερα έχει αλλάξει ριζικά. Οδικές αρτηρίες με ανισόπεδους κόμβους, εργοστάσια και βιοτεχνίες, οικισμοί που συνεχώς επεκτείνουν τα όριά τους, μεταβάλλουν το χώρο σε ένα σύγχρονο δυναμικό αστικό περιβάλλον. Υπό την επίδραση των εξελίξεων, τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της πεδιάδας, φυσικά και ανθρωπογενή, αλλοιώνονται με το χρόνο. Τα σημάδια της ιστορικής διαδρομής του μακρόχρονα κατοικημένου αυτού τόπου γίνονται όλο και πιο δυσανάγνωστα, παρά το γεγονός ότι η ιστορία ενός τόπου δεν είναι παρά η ίδια η ταυτότητά του. Η γνώση της ιστορίας και ο σεβασμός σε αυτή, είναι τα μόνα εχέγγυα για τη διατήρηση της ταυτότητας. Μπορεί η εξέλιξη των πραγμάτων να παρατηρείται σε όλο και μεγαλύτερη κλίμακα, αλλά και αυτή η εξέλιξη αποτελεί μέρος της ιστορίας και της ταυτότητας. Για να σταθεί στην

κορυφή της πυραμίδας του πολιτισμού χρειάζεται ολόκληρο το σώμα της πυραμίδας, αλλιώς παύει να είναι κορυφή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο **ΤΟ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ**

Τις τελευταίες δεκαετίες, η Αθήνα, συγκεντρώνοντας όλα τα απαραίτητα, για την ανάπτυξή της, χαρακτηριστικά, αναπτύσσεται και επεκτείνεται με κατεύθυνση τα ανατολικά της και ειδικότερα προς την πεδιάδα των Μεσογείων.

Γενικά μια πόλη αναπτύσσεται:

- Λόγω φυσικής αύξησης του πληθυσμού της ή/και από την προσέλκυση για διάφορους λόγους και σε ποικίλες ιστορικές συγκυρίες νέων κατοίκων (οικονομικοί ή πολιτικοί πρόσφυγες, μετανάστες).
- Από την αύξηση των αστικών δραστηριοτήτων οι οποίες συντελούνται κυρίως λόγω της αύξησης του πληθυσμού και λόγω της ειδικότερης κατά εποχή, συγκυρίας ανάπτυξης.

Η συνεχής αύξηση του πληθυσμού και η συγκέντρωση δραστηριοτήτων στο Πολεοδομικό Συγκρότημα της Πρωτεύουσας κατά τα μεταπολεμικά χρόνια, εκφράστηκαν στο χώρο όχι μόνο με τις μεταλλαγές που σημειώθηκαν στο εσωτερικό του αστικού ιστού, αλλά και με τη συνεχή εξάπλωση του Πολεοδομικού Συγκροτήματος προς την περιφέρεια, με αποτέλεσμα την κατάληψη μεγάλου μέρους του περιαστικού αλλά και του ευρύτερου χώρου της Περιφέρειας της Πρωτεύουσας από χρήσεις και δραστηριότητες άμεσα ή έμμεσα σχετιζόμενες με τις αστικές λειτουργίες. Η συνεχής εξάπλωση του Πολεοδομικού Συγκροτήματος σταδιακά ενσωμάτωνε αυτούς τους νέους πυρήνες δραστηριοτήτων, συμπληρώνοντας τα μεταξύ τους κενά, με συνέπεια τα εξωτερικά όρια του σημερινού αστικού συγκροτήματος της Πρωτεύουσας να περικλείουν έκταση πολλαπλάσια της αντίστοιχης του 1950 (Ε.Σ.Υ.Ε., 2006).

Η εσωτερική μετανάστευση ολοκλήρωσε τη φάση της άναρχης επέκτασης του αστικού ιστού της πόλης, ενώ τα τελευταία χρόνια τα ιστορικά προάστια της Νοτιοανατολικής Αττικής αστικοποιήθηκαν.

Η αστικοποίηση μιας κοινωνίας δεν είναι ένα απλό φαινόμενο πολεοδομικό ή έστω πληθυσμιακό. Μπορεί να προέκυψε ιστορικά μετά τη βιομηχανική επανάσταση, να ανδρώθηκε μέσα από τους κοινωνικοπολιτικούς αγώνες των λαών, τα κινήματα για αλλαγή των κοινωνικών δομών και τις αντιπαραθέσεις, ωστόσο ως κοινωνικό φαινόμενο είναι πολύ πιο σύνθετο και εντάσσεται στους ευρύτερους οικονομικούς, δημογραφικούς, κοινωνικούς και περιβαλλοντικούς μετασχηματισμούς μιας κοινωνίας ή μιας χώρας (Ρώμας, 1994).

Πιο εξειδικευμένα επομένως, τα γνωρίσματα του αστισμού αναφέρονται στους τομείς της εργασίας του πληθυσμού και του τρόπου αυτής, της κατοικίας, του τρόπου ζωής κλπ. Επιπλέον, η αστικοποίηση έχει συνδεθεί με την εσωτερική μετανάστευση των πολιτών, δηλαδή την αστυφιλία σε συνδυασμό με τη μείωση του αγροτικού και κτηνοτροφικού πληθυσμού. Οι αλλαγές που παρουσιάζονται λοιπόν στα Μεσόγεια στους διάφορους τομείς υπήρξαν άλλοτε λανθάνουσες και ανεπαίσθητες, ενώ σήμερα είναι θεαματικές. Εξαιτίας αυτών των μεταβολών ήταν φυσικό να προκύψουν και σημαντικές χωροταξικές και περιβαλλοντικές μεταβολές στην περιοχή. Η αστικοποίηση αποτελεί, πια, γενικότερο φαινόμενο του πληθυσμού των Μεσογείων. Με εξαίρεση το Λαύριο, ο πληθυσμός του οποίου παρουσιάζει από παλιά ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, οι περισσότεροι Δήμοι κινούνται προς την έντονη αστικοποίηση με αυξανόμενο τον τριτογενή τομέα.

Ιστορικά και με ιδιαίτερη ένταση στις μέρες μας ο χώρος των Μεσογείων αποτελούσε και αποτελεί σφαίρα επιρροής, εξάρτησης αλλά και εκτόνωσης της Αθήνας. Από την άποψη αυτή η οικιστική επέκταση στο χώρο και η μεταφορά δραστηριοτήτων από το κέντρο προς την περιοχή αποτελεί το κυρίαρχο πρόβλημα που δημιουργεί και όλα σχεδόν τα άλλα προβλήματα.

Αποτελέσματα του παραπάνω γεγονότος είναι η σταδιακή μείωση της γεωργικής γης με ταυτόχρονη αύξηση της οικιστικής, η μείωση της δημόσιας γης λόγω οικιστικών πιέσεων (οικοπεδοποιήσεις – καταπατήσεις – κατατμήσεις), η αισθητική υποβάθμιση του τοπίου, η αστικοποίηση του χώρου, η επικράτηση χαμηλής ποιότητας λειτουργιών και η δημιουργία ενός κύκλου δραστηριοτήτων και συμφερόντων που ορίζουν, τροφοδοτούν, ενισχύουν και στηρίζουν αυτού του είδους την ανάπτυξη.

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 τη δημιουργία των διευρυμένων πολυκεντρικών, αστικών συγκεντρώσεων που συνθέτουν τις Μεγαλουπόλεις.

Έτσι η Αθήνα που ποτέ δεν ήταν παραθαλάσσια, αν και η θάλασσα υπήρξε πάντα ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες της ιστορίας, του τοπίου και του κλίματός της, που δεν είχε ποτέ αστικό θαλάσσιο μέτωπο όπως η Θεσσαλονίκη, ο Βόλος ή ακόμη και ο Πειραιάς, τα τελευταία χρόνια, με τη συνεχή εξάπλωση του αστικού ιστού της τείνει να καταλάβει τον ευρύτερο εξωαστικό χώρο της Αττικής, πέρα από τα όρια του Λεκανοπεδίου, με μεγαλύτερη ένταση στην περιοχή των Μεσογείων, στο Θριάσιο Πεδίο και κατά μήκος των ακτών. Αποτέλεσμα της εξάπλωσης αυτής αποτελεί το γεγονός ότι σχετικά πρόσφατα έφτασε στην ακτή, έχοντας συγχρόνως καταλάβει το Λεκανοπέδιο και ξεχειλίζοντας και έξω από αυτό, προς τα Μεσόγεια (Οι Δήμοι των Μεσογείων αναπτύχθηκαν κυρίως τη δεκαετία 1981 - 1991, το διάστημα δηλαδή που η δεύτερη κατοικία έγινε πραγματικότητα για ένα μεγάλο μέρος της Ελληνικής κοινωνίας. Την περίοδο αυτή η τάση της Αθήνας για παραθεριστική κίνηση στις παραλίες της περιοχής ήταν έντονη).

Τα Μεσόγεια και η Λαυρεωτική είναι ο χώρος που υποδέχεται τους κατοίκους της περιβαλλοντικά σχεδόν κατεστραμμένης Πρωτεύουσας, λειτουργώντας ως διέξοδος ανάσας και ζωής και για το λόγο αυτό αποτελούν κοινωνικά, χωροταξικά και ιστορικά ενιαίο χώρο μελέτης διάφορο των υπολοίπων της περιφέρειας Αττικής. Αποτελούν δε συγκριτικά με το Θριάσιο Πεδίο, το μολυσμένο Σαρωνικό και τη βιομηχανική ζώνη των Οиноφύτων το φυσικό πάρκο αναψυχής της Αθήνας.

Η περιοχή μελέτης υφίσταται τα τελευταία 30 χρόνια πιέσεις και μετασχηματισμούς εξαιτίας της υπερχειλίσης της Αθηναϊκής αστικοποίησης, με αποτέλεσμα στο χαρακτηριστικό Αττικό τοπίο της πεδιάδας της να αναπτύσσονται χρήσεις που κατά κανόνα συνδέονται με ανάγκες των κατοίκων της Αθήνας. Τα εκτελούμενα μεγάλα έργα μεταφορικών υποδομών, θεωρούμενα απαραίτητα για την αναβάθμιση του ρόλου της Αθήνας ως μητροπολιτικό κέντρο, έχουν προκαλέσει ακόμα μεγαλύτερη συσσώρευση νέων δραστηριοτήτων, καθώς αποτελούν πόλο έλξης κατοίκων και επιχειρήσεων. Η λειτουργία του νέου αεροδρομίου οδήγησε στην κλαδική και χωρική αναδιάρθρωση των οικονομικών δραστηριοτήτων και της απασχόλησης στην περιοχή. Οι πολιτικές για την πεδιάδα των Μεσογείων που στόχευαν στη διατήρηση του αγροτικού χαρακτήρα της περιοχής και στην ανάσχεση της υπερσυγκέντρωσης πληθυσμού και δραστηριοτήτων στην ευρύτερη περιοχή των Αθηνών, χωρίς την αναγκαία επιμέλεια εφαρμογής είχαν ως τελικό αποτέλεσμα αυθαίρετες κατατμήσεις γης και αναπτύξεις σε βάρος γεωργικής ή δασικής γης.

Παράλληλα, η γειτνίαση της περιοχής με το Πολεοδομικό Συγκρότημα της Πρωτεύουσας, περιόρισε τις δυνατότητες αυτόνομης ανάπτυξής της και οι έντονες πιέσεις που δεχόταν από την επέκταση της αστικοποίησής του, την κατέστησαν ένα τμήμα της ευρύτερης Περιφέρειας Προγραμματισμού της Αθήνας, με τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα που αυτό συνεπάγεται.

Αποτέλεσμα αυτού του προτύπου ανάπτυξης ήταν η πεδιάδα των Μεσογείων, μια αγροτική περιοχή με αυτόνομες πόλεις, να μην αναπτυχθεί αυτόνομα και να μην αναδυθεί κανένα δυναμικό αστικό κέντρο σε αυτή, αλλά αντίθετα να λειτουργεί ως τμήμα της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας. Γενικά, οι χωρικές πολιτικές που εφαρμόζονται στην περιοχή των Μεσογείων έχουν αφετηρία το εθνικό επίπεδο και αφορούν στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας, επομένως αντανακλούν τις ανάγκες και τους στόχους για την πρωτεύουσα της χώρας, ή σύμφωνα με τις πιο πρόσφατες απαιτήσεις, ενός μητροπολιτικού κέντρου σε διεθνές επίπεδο.

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

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

Οι εντατικές οικονομικώς χρήσεις οδηγούν σε μια απρογραμμάτιστη οικιστική ανάπτυξη που κατευθύνεται κυρίως στις ζώνες εκατέρωθεν των οδικών αξόνων που τους συνδέουν με απρόβλεπτες συνέπειες για τη μελλοντική εξέλιξη της περιοχής. Άλλωστε η επικρατούσα τάση

οικιστικής εξέλιξης της Αθήνας εντοπίζεται στο «γέμισμα» της περιοχής των Μεσογείων με έμφαση στη δημιουργία γραμμικών κέντρων κατά μήκος των κύριων οδικών αξόνων.

Στην περιοχή οι βασικοί οδικοί άξονες ήδη λειτουργούν ως άξονες συγκέντρωσης δραστηριοτήτων, λόγω των προσφερόμενων πλεονεκτημάτων πρόσβασης προς την Αθήνα και εξαιτίας απουσίας ελέγχου. Συνέπεια αυτής της συγκέντρωσης είναι η δημιουργία προβλημάτων σχετικών με την κυκλοφοριακή επιβάρυνση, τη ρύπανση, τη συμβατότητα χρήσεων γης, την αισθητική υποβάθμιση κλπ.

Όπως όλα δείχνουν, η εικόνα των Μεσογείων, τα επόμενα χρόνια θα αλλάξει ριζικά και μάλιστα με ιδιαίτερα ταχύ ρυθμό. Ήδη έχουν επισημανθεί τα πρώτα στοιχεία ανάπτυξης που χρονολογούνται πριν τη λειτουργία του αεροδρομίου και είναι (Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου, 1998):

- Η εξέλιξη της αστικοποίησης της Περιφέρειας Πρωτεύουσας, με το πέρασμα από τη φάση της προαστιοποίησης στη φάση ανάπτυξης Νέων Οικισμών και Πόλεων (βλπ. Κεφάλαιο 6^ο). Η είσοδος στη φάση αυτή έχει συνέπεια την εγκατάσταση στην περιοχή μελέτης αφ' ενός κατοικίας και αφ' ετέρου δραστηριοτήτων κυρίως παραγωγικών και καταναλωτικών υπηρεσιών (Τριτογενής τομέας).
- Η επέκταση των δραστηριοτήτων και επιρροών της πρωτεύουσας, δραστηριοτήτων δηλαδή του δευτερογενή και τριτογενή τομέα παραγωγής κατά μήκος των οδικών αξόνων, κυρίως με τρόπο μη οργανωμένο. (Η βελτίωση των υποδομών προκαλεί συσσώρευση και νέων δραστηριοτήτων έτσι ώστε να εξυπηρετούν μόνο τη νέα οικονομική δραστηριότητα και όχι την περιοχή.)
- Η ανάπτυξη της παράλιας ζώνης παραθεριστικής κατοικίας, που εξυπηρετεί νοικοκυριά τα οποία προέρχονται σε πολύ μεγάλο ποσοστό από την Περιφέρεια Πρωτεύουσας κλπ.

Στοιχεία ανάπτυξης παρατηρούνται όμως και μετά τη λειτουργία του αεροδρομίου, τα οποία και παρατίθενται παρακάτω (Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου, 1998):

- Η εγκατάσταση δραστηριοτήτων που αφορούν άμεσα ή έμμεσα στη λειτουργία του αεροδρομίου.
- Η προσέλκυση νέων δραστηριοτήτων του δευτερογενή και τριτογενή τομέα, που προσελκύονται στην περιοχή από το αεροδρόμιο, και η οργάνωση των υποδομών.
- Η εγκατάσταση κατοικίας στην περιοχή των εργαζομένων των νέων δραστηριοτήτων.

- Η ανάπτυξη δραστηριοτήτων εξυπηρέτησης του συνόλου των κατοίκων κλπ.

Έτσι τα κύρια στοιχεία που σημάδεψαν την ανάπτυξη της περιοχής είναι η σταδιακή εγκατάλειψη του πρωτογενή τομέα, η έντονη οικοπεδοποίηση της γεωργικής γης και η άναρχη οικοδομική δραστηριότητα. Όλα αυτά είχαν ως αποτέλεσμα την ελαχιστοποίηση του γεωργικού εισοδήματος, την εγκατάλειψη των παραγωγικών δραστηριοτήτων και την ανάπτυξη άλλων που υπάγονται στο δευτερογενή και τριτογενή τομέα, αλλά κυρίως τη διατάραξη του παραγωγικού και κοινωνικού ιστού. Παράλληλα, η εξαίρεση της Αττικής από τα κίνητρα νόμων και διαταγμάτων που σχετίζονται με την ανάπτυξη του πρωτογενούς τομέα και ισχύουν για την υπόλοιπη χώρα, έρχεται να ενισχύσει το πρόβλημα συρρίκνωσης του.

Οι σημερινοί ρυθμοί δόμησης έχουν, και αυτοί, ως αποτέλεσμα να χαθεί ο αγροτικός χαρακτήρας της περιοχής που διατηρήθηκε από τα πανάρχαια χρόνια ως τις μέρες μας, με τις ελιές, τα κρασάμπελα, τις συκιές και όλα τα άλλα αγαθά του τόπου, στο βωμό της εξέλιξης.

Είναι λοιπόν προφανής η αναπτυξιακή επιλογή των Μεσογείων: η ένταξή τους στο ευρύτερο σύστημα της πρωτεύουσας και η επέκταση του αστικού ιστού με όλες τις επακόλουθες συνέπειες.

Έτσι, αντί για αποκέντρωση και περιφερειακή ανάπτυξη επιλέγεται κατά τα φαινόμενα, η στρατηγική της ανάπτυξης της χώρας με βάση το δυναμικό μητροπολιτικό κέντρο της Αττικής. Αντί για ανάσχεση της επέκτασης της πόλης παρατηρείται οικιστική επέκταση και ένταξη χιλιάδων νέων στρεμμάτων γης, κυρίως δασικής και γεωργικής, στο σχέδιο πόλης. Αντί για προστασία του περιβάλλοντος συντελείται αποχαρκτηρισμός δασικών χώρων και οικοπεδοποίηση ορεινών όγκων. Αντί για αξιοποίηση της Δημόσιας γης για κοινωνικές ανάγκες παρατηρείται παραχώρηση της γης σε ιδιωτικά συμφέροντα. Αντί της διεύρυνσης του δημοσίου ελεύθερου χώρου προωθείται η εμπορευματοποίηση και συρρίκνωση αυτού. Αντί για την ενίσχυση των δημοσίων μεταφορικών μέσων, την απελευθέρωση της εξάρτησης από το Ι.Χ και την ανάπτυξη του δικτύου σταθερής τροχιάς ακολουθείται η τακτική της ενδυνάμωσης της χρήσης Ι.Χ και της δημιουργίας ενός εκτεταμένου δικτύου αυτοκινητόδρομων για την εξυπηρέτησή τους.

Προωθείται, δηλαδή, σύμφωνα με τα παραπάνω, η αναπτυξιακή λογική, παρόλη την επίγνωση της επιτακτικής ανάγκης αναστροφής των φαινομένων αστικοποίησης και ανάπτυξης που χρόνια τώρα ταλανίζουν την πρωτεύουσα

Έτσι, στο διάστημα των τελευταίων 30 – 40 ετών η ανάπτυξη στην πεδιάδα των Μεσογείων διαμόρφωσε πρότυπο εξέλιξης του χώρου με τα παρακάτω χαρακτηριστικά (Καπέλη, 1999):

- Ανοικοδόμηση 2^{ης} κατοικίας για τους κατοίκους της Πρωτεύουσας, κατά μήκος της Πεντέλης και του Υμηττού.
- Περαιτέρω μετατροπή της 2^{ης} κατοικίας σε 1^η.
- Μετατροπή εκτεταμένων περιοχών δασικής ή γεωργικής γης σε οικιστικές περιοχές 1^{ης} και 2^{ης} κατοικίας.
- Αυθαίρετη κατάτμηση γης και επίσης αυθαίρετη δόμηση κατοικιών.
- Αυθαίρετη υπέρβαση, ως προς τον όγκο και τις επιτρεπόμενες χρήσεις, των νομίμως εκδοθεισών οικοδομικών αδειών.
- Αυθαίρετη αλλαγή των προβλεπόμενων χρήσεων γης και μετατροπή γεωργικής κυρίως γης για χρήσεις εμπορικές, βιοτεχνικές, βιομηχανικές κλπ.
- Σταδιακή αλλά συνεχής υποχώρηση του πρωτογενούς τομέα.
- Μετακίνηση δραστηριοτήτων του δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα στην περιοχή.

Η ανάπτυξη αυτή συντέλεσε στη σταδιακή μείωση των δασών και της αγροτικής 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 έλλειψη αναγκαίων δικτύων υποδομής κλπ.

Είναι γεγονός ότι ο Μεσογείτικος Κάμπος δεν σημαίνει πια αμπέλια και κτήματα αλλά μια μικρή Αθήνα με όλα όσα αυτή περιλαμβάνει:

- Διεθνές αεροδρόμιο.
- Καινούριοι υπερσύγχρονοι αυτοκινητόδρομοι και οδικοί κόμβοι.
- Μεγάλα επιβατικά και τουριστικά λιμάνια.
- Ξενοδοχεία, επιχειρήσεις, ολυμπιακά έργα.
- Πολλαπλασιασμός των κατοίκων, γεγονός που αυξάνει τη ζήτηση σε κατοικία

Η ανάπτυξη των Μεσογείων όμως έχει και αρκετές ιδιαιτερότητες. Πριν καλά αφομοιωθούν οι αλλαγές στις ανθρώπινες και κοινωνικές σχέσεις που προκάλεσε η αστικοποίηση της περιοχής, η εγκατάσταση νέων μόνιμων οικιστών προερχόμενων από μακρινές περιοχές της Ελλάδας, η μετεγκατάσταση κατοίκων άλλων περιοχών του Λεκανοπεδίου ως μόνιμων κατοίκων και κυρίως η εποχική συνύπαρξη με πληθώρα παραθεριστών, ανατρέπει τις ισορροπίες και συχνά λειτουργεί αποσταθεροποιητικά στον ιστό της τοπικής κοινωνίας.

Μέσα από το σημερινό πρότυπο ανάπτυξης της περιοχής δε, εντοπίζονται τα ακόλουθα ειδικά προβλήματα (Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου, 1997):

- Μεγάλο ποσοστό του ενεργού πληθυσμού της περιοχής απασχολείται σε θέσεις εργασίας στην Αθήνα και αντίστροφα πολλές θέσεις εργασίας στην περιοχή καλύπτονται από κατοίκους της Αθήνας, γεγονός που επιβαρύνει τον κυκλοφοριακό φόρτο και τις αρνητικές εξωτερικές οικονομίες στα Μεσόγεια.
- Η απασχόληση στον πρωτογενή τομέα συνεχώς περιορίζεται ενώ αντίθετα σημαντική άνοδο παρουσιάζει ο δευτερογενής και κυρίως ο τριτογενής τομέας.
- Η οικοπεδοποίηση και η οικοδόμηση έκαμψαν αισθητά την αγροτική ενασχόληση.
- Η έκταση της καλλιεργήσιμης γης συνεχώς μειώνεται ή μένει ακαλλιεργητή λόγω έλλειψης εργατικών χεριών.
- Το φυσικό περιβάλλον, η γεωργική γη και οι δασικές εκτάσεις υφίστανται συνεχώς πιέσεις για συρρίκνωση του χώρου τους και αλλοίωση του χαρακτήρα τους από άλλες λειτουργίες.
- Παρατηρείται μια μικτή χρήση κατοικίας με λιανικό εμπόριο και αναψυχή στα ανεπτυγμένα «τοπικά κέντρα», όπου συγκεντρώνονται όλες οι κρατικές και λοιπές στοιχειώδεις διοικητικές λειτουργίες.
- Οι βιομηχανικές και βιοτεχνικές μονάδες είναι διάσπαρτες μέσα στον κοινωνικό ιστό και δεν είναι πάντα συμβατές με τη γενικότερη χρήση κατοικίας.
- Ορισμένες βιομηχανίες και το χονδρεμπόριο αναπτύσσονται κατά μήκος των βασικών οδικών αξόνων προκαλώντας ιδιαίτερη κυκλοφοριακή φόρτιση και όχληση για την ευρύτερη περιοχή.
- Ελλείψεις εμφανίζονται σε όλους τους τομείς του κοινωνικού εξοπλισμού.

Συμπερασματικά, η ανάπτυξη της περιοχής επηρεάστηκε και θα συνεχίσει να επηρεάζεται από τέσσερις βασικούς παράγοντες:

- Το αεροδρόμιο.
- Την εξέλιξη του κύκλου της αστικοποίησης της Περιφέρειας Πρωτεύουσας, που μέσα από τις φάσεις της Προαστιοποίησης και της Ανάπτυξης Νέων Οικισμών επηρέασαν και επηρεάζουν την περιοχή μελέτης (βλπ. Κεφάλαιο 5^ο).
- Τους μεγάλους οδικούς άξονες και τη λειτουργία τους ως τόπους συγκέντρωσης μεταποιητικής και εμπορικής δραστηριότητας για την εξυπηρέτηση της ευρύτερης περιφέρειας.
- Την ανάπτυξη πρώτης και δεύτερης κατοικίας καθώς και παραθεριστικών ζωνών.

Τα Μεσόγεια, λοιπόν, βαίνουν προς την αστικοποίηση διαμορφώνοντας ένα χαρακτήρα εξάστιο, πρόκειται για ένα άλλο είδος αστικοποίησης. Ο όρος εξάστιο αναφέρεται από τον Μάρι Μπούζιν στο έργο του «Στα όρια της πόλης» και είναι δηλωτικός των διάχυτων οικιστικών δομών οι οποίες δεν έχουν κοινωνική και διοικητική συνοχή (Λουκάκης, 2001).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

Η ΘΕΩΡΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΚΥΚΛΟΥ

Η θεωρία του Περιφερειακού κύκλου πραγματεύεται την ανάλυση των σταδίων ανάπτυξης των κεντρικών και περιφερειακών πόλεων καθώς και των επιδράσεων τους στη μετακίνηση πληθυσμού και οικονομικών δραστηριοτήτων. Σύμφωνα με αυτή, διακρίνονται τα εξής τέσσερα στάδια αστικής ανάπτυξης (Γκινοςάτης και Γκένε, 1998):

1. Αστικοποίηση (Urbanization stage)
2. Προαστιοποίηση (Suburbanization stage)
3. Αποαστικοποίηση – δημιουργία Νέων πόλεων ή Οικισμών (Disurbanization stage)
4. Επαναστικοποίηση (Reurbanization stage)

Κατά το πρώτο στάδιο (Αστικοποίηση), παρατηρείται μια ιδιαιτέρως έντονη συσσώρευση πληθυσμού από περιμετρικές περιφέρειες στο μητροπολιτικό κέντρο. Ένα σημαντικό τμήμα του αφήνει τις αγροτικές περιοχές και κατευθύνεται διαρκώς προς τις αστικές, επιφέροντας έτσι ταχεία αύξηση στον αστικό πυρήνα και μείωση στην περιφέρεια και τις αγροτικές περιοχές. Χαρακτηριστικά του σταδίου αυτού είναι η ανάπτυξη του δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα παραγωγής στον αστικό χώρο και του πρωτογενούς στην περίμετρο. Οι υποδομές του αστικού χώρου, η προβολή και υιοθέτηση νέων προτύπων και η ελκτική δύναμη της μητρόπολης που διαμορφώνεται από εξωτερικές οικονομίες συντελούν στη μετακίνηση πληθυσμού και δημιουργούν τις προϋποθέσεις για αστικοποίηση. Τα αρνητικά αποτελέσματα αυτού του σταδίου είναι πολυποίκιλα. Αρχικά, η συσσώρευση πληθυσμού οδηγεί σε πίεση για οικιστική ανάπτυξη καθώς και σε σημαντικά προβλήματα υπερφόρτωσης των δικτύων και των πόρων (π.χ νερό, αποχέτευση), συμφόρηση στις εξυπηρετήσεις (π.χ σχολεία, υπηρεσίες), αλλά και σημαντικά προβλήματα στις μεταφορές ανθρώπων και αγαθών. Επιπροσθέτως, κάνουν την εμφάνισή τους αρνητικές εξωτερικές οικονομίες, ενώ παρατηρούνται έντονα προβλήματα στο περιβάλλον (ρύπανση) αλλά και έλλειψη χώρου για επέκταση των παραγωγικών μονάδων. Από την άλλη πλευρά, στον αγροτικό χώρο παρατηρούνται προβλήματα εγκατάλειψης και ερήμωσης.

Για την αποφυγή αυτών των προβλημάτων κάνει την εμφάνιση του το δεύτερο στάδιο, αυτό της Προαστιοποίησης. Κατά το στάδιο αυτό νοικοκυριά μέσου και υψηλού εισοδήματος, συνήθως, μετακινούνται σε προάστια με υψηλή ποιότητα φυσικού περιβάλλοντος και ευνοϊκές συνθήκες

κατοικίας και διαβίωσης. Οι συνθήκες αυτές οδηγούν σε σταδιακή μετακίνηση επιχειρήσεων, κυρίως του τριτογενή τομέα, στα προάστια για να βρίσκονται κοντά στα στελέχη και του πελάτες τους. Έτσι με την εγκατάσταση επιχειρήσεων και την υπερσυγκέντρωση πληθυσμού στα προάστια ολοκληρώνεται το στάδιο της Προαστιοποίησης. Όμως και στην περίπτωση αυτή, η μετακίνηση οδηγεί σε σημαντικά προβλήματα τον περιαστικό χώρο, καθώς δημιουργούνται προβλήματα από τις συγκρούσεις γης, την αλλοίωση των φυσικών πόρων και οικοσυστημάτων αλλά και από την αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου.

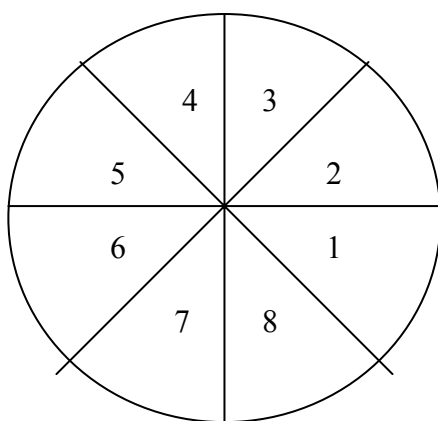
Όλα αυτά οδηγούν στην έλευση του τρίτου σταδίου που καλείται Αποαστικοποίηση. Σε αυτό το στάδιο παρατηρείται βαθμιαία μείωση στο ρυθμό ανάπτυξης των μεγάλων αστικών κέντρων ενώ παράλληλα επέρχεται διασπορά πληθυσμού και δραστηριοτήτων εκτός αστικού ιστού κυρίως σε μικρότερα αστικά κέντρα. Το κέντρο περνάει μια κρίση εξαιτίας της συρρίκνωσης της οικονομικής δραστηριότητας αλλά κυρίως λόγω της γκετοποίησής του. Χαρακτηριστικά προβλήματα στις μεσαίου μεγέθους πόλεις που δέχονται την πληθυσμιακή πίεση είναι οι πιέσεις για οικιστική ανάπτυξη, η συμφόρηση δικτύων κλπ. Το στάδιο αυτό ολοκληρώνεται με την εμφάνιση δυσμενών συνθηκών σε κορεσμένα προάστια και μετακίνηση των νοικοκυριών σε νέες πόλεις ή οικισμούς με υψηλή ποιότητα φυσικού περιβάλλοντος και ιδανικότερες συνθήκες διαβίωσης.

Ακολουθεί συνήθως το τέταρτο και τελευταίο στάδιο της Επαναστικοποίησης. Κυρίαρχα χαρακτηριστικά του σταδίου αυτού είναι αφ' ενός μια επιβράδυνση της μείωσης του πληθυσμού του μητροπολιτικού κέντρου και αφ' ετέρου η επιτυχής εκκαθάριση από τις διάφορες κοινωνικές ομάδες (γκέτο). Όλα αυτά σε συνδυασμό με τη δυνατότητα βελτίωσης της κατοικίας, δηλαδή τη δυνατότητα δημιουργίας νέων συνθηκών στέγασης σε αυτό, έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση του πληθυσμού. Δεν είναι λίγοι αυτοί που μετακινούνται προς το μητροπολιτικό κέντρο λόγω των παραπάνω αιτιών ενώ αντίθετα, ο πληθυσμός στα προάστια και τον περιαστικό χώρο μειώνεται. Βέβαια, σε αυτή την αύξηση του πληθυσμού συμβάλλουν πέρα των παραπάνω, η ανάπτυξη του τομέα των υπηρεσιών και της πληροφόρησης αλλά και οι μεταβολές στο κόστος της ενέργειας και των μεταφορών. Πρόσθετους λόγους εκ νέου ανάπτυξης των αρχικών αστικών κέντρων αποτελούν οι μεταβολές στη διάρθρωση της διεθνούς οικονομίας, καθώς και της οικονομίας των κρατών αλλά και των ίδιων των πόλεων.

Η εξέλιξη των αστικών κέντρων, σύμφωνα με τη θεωρία του Περιφερειακού Κύκλου παρουσιάζεται κυκλικό διάγραμμα που ακολουθεί. Τα στάδιά του εκφράζονται με τα τμήματα του κύκλου που έχουν την εξής αρίθμηση στο Σχήμα 1 (Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου, 1998):

- Το στάδιο της ανάπτυξης του αστικού κέντρου εκφράζεται με τα τμήματα 1 και 2.
- Το στάδιο της ανάπτυξης των προαστίων του αστικού κέντρου αντιστοιχεί στα τμήματα 3 και 4.
- Το στάδιο κατά το οποίο αρχίζουν να παρουσιάζονται τάσεις αποκέντρωσης προς άλλα αστικά δορυφορικά κέντρα και ανάπτυξη νέων πόλεων, εκφράζεται από τα τμήματα 5 και 6.
- Τέλος, το στάδιο της εκ νέου ανάπτυξης του αρχικού αστικού κέντρου αντιστοιχεί στα τμήματα 7 και 8.

Σχήμα 5.1: ΤΑ ΣΤΑΔΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΚΥΚΛΟΥ



1,2: Αστικοποίηση
3,4: Προαστιοποίηση
5,6: Αποαστικοποίηση
7,8: Επαναστικοποίηση

Η επίδραση των σταδίων του Περιφερειακού Κύκλου στις αυξομειώσεις του πληθυσμού της κεντρικής πόλης και των προαστίων φαίνεται στον παρακάτω πίνακα (Φαρμάκης, 2001):

Πίνακας 5.1: ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΚΥΚΛΟΥ ΣΤΟΝ ΠΛΗΘΥΣΜΟ

Τα (+) και (-) δείχνουν την αύξηση και τη μείωση του πληθυσμού αντίστοιχα.

Μεταβολές πληθυσμού					
Στάδιο	Υποστάδιο	Κεντρική πόλη (X)	Προάστια (Y)	Σχετική μεταβολή	Μητροπολιτική μεταβολή
Αστικοποίηση	1	+	-	$X > Y$	+
	2	+	+	$X > Y$	
Προαστιοποίηση	3	+	+	$X < Y$	+
	4	-	+	$X < Y$	
Αποαστικοποίηση	5	-	+	$X < Y$	-
	6	-	-	$X < Y$	
Επαναστικοποίηση	7	-	-	$X > Y$	-
	8	+	-	$X > Y$	

Πηγή: Φαρμάκης, 2001

Παρά τις ατέλειες και αδυναμίες της θεωρίας αυτής, όπως για παράδειγμα η χρονική διάρκεια και η διαδρομή των φάσεων, η σημασία της και η αξία της είναι ιδιαίτερα μεγάλη κυρίως λόγω της συσχέτισης που κάνει στα προβλήματα των αστικών και περιφερειακών χώρων και του περιβάλλοντος με τις φάσεις της αστικής και περιφερειακής ανάπτυξης, αλλά και επειδή τα αστικά κέντρα έχουν μια δική τους δυναμική και εξελίσσονται ακόμα και σε συνθήκες μη παρέμβασης. Για το λόγο αυτό θα πρέπει η χάραξη της περιφερειακής πολιτικής να λαμβάνει υπόψη τη θεωρία του Περιφερειακού Κύκλου και συγκεκριμένα το στάδιο στο οποίο ανήκει η εκάστοτε περιφέρεια. Για παράδειγμα, πολιτικές αποκεντρώσεις δραστηριοτήτων μπορούν να δημιουργήσουν σοβαρές παρενέργειες στο μητροπολιτικό κέντρο που είναι στο στάδιο της αποαστικοποίησης. Έτσι, είναι εμφανής η ανάγκη προσαρμογής του προγραμματισμού της ανάπτυξης των αστικών κέντρων στα στάδια του Περιφερειακού Κύκλου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο

Η ΘΕΣΗ ΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ ΣΤΟΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΚΥΚΛΟ

Όπως αναφέρθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο το φαινόμενο του Περιφερειακού Κύκλου ακολουθεί μια σωρευτική διαδικασία, η οποία ως απαρχή έχει την αστικοποίηση, τη συγκέντρωση δηλαδή πληθυσμού και οικονομικών δραστηριοτήτων στα αστικά κέντρα. Με την πάροδο του χρόνου όμως, τόσο τα προβλήματα που δημιουργούνται εντός του αστικού ιστού (περιβαλλοντικό, κυκλοφοριακό κλπ.), τα οποία πολλαπλασιάζονται με γοργούς ρυθμούς, όσο και η στάθμη ζωής των κατοίκων που διαβιούν σε αυτά, η οποία αλλοιώνεται σταδιακά, 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 Περιφερειακού Κύκλου και αρχίζει η φάση της αποαστικοποίησης, δηλαδή της συρρίκνωσης της οικονομικής δραστηριότητας στο κέντρο των πόλεων, της μείωσης του αστικού πληθυσμού και της ανάπτυξης νέων οικισμών. Τέλος, η θεωρία του Περιφερειακού Κύκλου κλείνει με τη φάση της επανααστικοποίησης, δηλαδή της επανασυγκέντρωσης πληθυσμού στον αστικό πυρήνα.

Η εξέλιξη του φαινομένου του αστικού κύκλου έχει μεγάλη σημασία εκτός των άλλων στη χάραξη της περιφερειακής πολιτικής, όπως έχει ήδη αναφερθεί, και για το λόγο αυτό ο προγραμματισμός της ανάπτυξης σε περιφερειακό επίπεδο, πρέπει εκ των προτέρων να σχεδιάζεται με γνώμονα την εξέλιξη του Κύκλου, ούτως ώστε να σημειωθεί αειφόρος ανάπτυξη στους χώρους και τομείς παρέμβασης.

Από μελέτες των τελευταίων ετών (Καπέλη, 1999), έχει διαπιστωθεί ότι η Αθήνα έχει εξαντλήσει το στάδιο της προαστιοποίησης και βρίσκεται στο στάδιο της αποαστικοποίησης. Έχουν δημιουργηθεί έτσι, νέοι οικισμοί έξω από τα αστικά όρια οι οποίοι συγκεντρώνουν στους κόλπους τους πλήθος οικονομικών λειτουργιών.

Οι πληθυσμιακές ανακατατάξεις του σταδίου αυτού, οι οποίες συνοδεύτηκαν από μια έξοδο του πληθυσμού προς νέες περιοχές, όπως είναι τα Μεσόγεια, πιστεύεται ότι έχουν επηρεαστεί και θα επηρεαστούν περαιτέρω από την κατασκευή μεγάλων έργων που με τη σειρά τους θα αλλάξουν άρδην τόσο την αστική όσο και την προαστική υφή. Για παράδειγμα, η ολοκλήρωση των εργασιών κατασκευής και η λειτουργία του νέου αεροδρομίου σε συνδυασμό με τη λειτουργία της Αττικής Οδού έχουν τονώσει τη ζωή στην περιοχή, διευκολύνοντας κατά πολύ τις καθημερινές μετακινήσεις του πληθυσμού στους χώρους εργασίας. Η εξέλιξη αυτή έχει επιφέρει συν τις άλλους και αλλαγές στο χωροταξικό καθεστώς και ειδικότερα στις χρήσεις γης (αλλαγή γεωργικής γης σε βιομηχανική κλπ.).

Σε αυτό το περιβάλλον, που προδιαγράφεται ακόμα πιο έντονο μέσα στα επόμενα χρόνια, η περιοχή των Μεσογείων δύναται να διαδραματίσει καταλυτικό ρόλο στις παραπάνω εξελίξεις. Ήδη η περιοχή σημειώνει μια δυναμική πληθυσμιακής και οικονομικής εξάπλωσης (βλπ. Κεφάλαιο 10^ο).

Αναφορικά με τη δημογραφική εξέλιξη, η περιοχή μελέτης διέπεται από μια αυξητική τάση, η οποία αποκρυσταλλώνει τον ουσιαστικό ρόλο που έχει αυτή ως πόλος ανάπτυξης. Παράλληλα, έχει υπολογιστεί ότι ο πληθυσμός της ζώνης που απέχει 18-42 χιλιόμετρα από την πρωτεύουσα αυξάνει με ρυθμό της τάξης του 37% κατά μέσο όρο, γεγονός που αναδεικνύει ακόμη περισσότερο το νέο δυναμικό χαρακτήρα των Μεσογείων.

Πιο αναλυτικά, με την εμφάνιση του σταδίου της αποαστικοποίησης ένα σημαντικό κομμάτι του πληθυσμού άρχισε να μετακινείται προς τα έξω και κυρίως προς την περιοχή των Μεσογείων. Το γεγονός αυτό οδήγησε στην αύξηση του πληθυσμού της περιοχής αυτής και στην σταθεροποίηση ή μείωση του πληθυσμού στη Αθήνα και τον Πειραιά.

Από τη μελέτη δε, του Περιφερειακού Κύκλου στην Αττική απορέουν οι ακόλουθες διαπιστώσεις (Φαρμάκης, 2001):

- Η συμμετοχή της Αθήνας και του Πειραιά στον αστικό και ημιαστικό πληθυσμό του νομού Αττικής βαίνει συνεχώς μειούμενη.
- Από τους Δήμους της περιφέρειας πρωτεύουσας, οι ανατολικοί Δήμοι παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη αύξηση συμμετοχής στο συνολικό αστικό και ημιαστικό πληθυσμό του νομού Αττικής.

- Από το υπόλοιπο του νομού Αττικής, το τμήμα της Ανατολικής Αττικής παρουσιάζει τη μεγαλύτερη αύξηση συμμετοχής στο συνολικό αστικό και ημιαστικό πληθυσμό του νομού Αττικής.
- Επιπλέον την περίοδο 1981 – 1991 ο πληθυσμός της Αθήνας μειώνεται. Ο πληθυσμός της ζώνης 6 χιλιομέτρων από αυτή μειώνεται κατά 7%, της ζώνης 6 -12χλμ. αυξάνει κατά 8%, της ζώνης 12 -18χλμ. από αυτή αυξάνει κατά 39%, της ζώνης 18 -42χλμ αυξάνει κατά 37% και ο πληθυσμός της ζώνης 42 -60χλμ. αυξάνει κατά 21% (Αύξηση πληθυσμού 0-60χλμ.: 3%).

Η Αθήνα υπήρξε ως τα μέσα περίπου του 20^{ου} αιώνα ένας συμπαγής αστικός σχηματισμός που περιοριζόταν λίγο πολύ σε αυτό που σήμερα αποκαλούμε κέντρο και περιβαλλόταν από μια μη αστική ενδοχώρα, τμήμα της οποίας αποτέλεσαν προς τα βορειοδυτικά και τα Μεσόγεια. Σε αντίθεση με την Αθήνα η οποία αποτέλεσε κέντρο αστικοποίησης, τα Μεσόγεια διατήρησαν διαχρονικά σε μεγάλο βαθμό το χαρακτήρα τους ως τόπος γεωργικής δραστηριότητας που συνοδεύτηκε από σχετικά ήπιους ρυθμούς μεταβολών του παραγόμενου προϊόντος και γενικά αραιή δόμηση. Η μέχρι σήμερα εξέλιξη ανάδειξε τη διαδικασία των διαδοχικών επεκτάσεων και της προαστιοποίησης ως βασικής μορφής ανάπτυξης του Λεκανοπεδίου της Αθήνας. Καλύφθηκε έτσι, με αστικό χώρο ολόκληρη η περιοχή μεταξύ των ορεινών όγκων και σε επόμενο στάδιο διέρρευσε και ανάμεσα τους κατά μήκος της ακτής του Σαρωνικού, προς τα Μεσόγεια.

Για τις δημογραφικές εξελίξεις που λαμβάνουν χώρα στην Αττική μπορεί να λεχθεί ότι στην περιφέρειά της, μετά από τη μεγάλη άνοδο του μεριδίου της στον πληθυσμό της χώρας κατά τη δεκαετία του '70, από το 1981 και έπειτα παρατηρείται συνεχής μείωση του μεριδίου της στο συνολικό πληθυσμό (με μεγαλύτερο ποσοστό 33,76% το 1993).

Κατά τη δεκαετία 81-91, η Αθήνα βρίσκεται στο τέλος του σταδίου προαστιοποίησης. Η δεκαετία του '90 είναι η περίοδος έναρξης της φάσης της ανάπτυξης νέων οικισμών. Έτσι, τις τελευταίες δύο δεκαετίες παρατηρούνται σημαντικές αλλαγές στις χρήσεις γης και στην απασχόληση στην ευρύτερη Αθήνα. Η βιομηχανία και η βιοτεχνία που είχαν αναπτυχθεί στις περιοχές της, άρχισαν να φθίνουν για διάφορους λόγους (επιπτώσεις στο περιβάλλον, μείωση της ανταγωνιστικότητας λόγω της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας κλπ.) με συνέπεια πολλές να μετεγκαθίστανται σε άλλες περιοχές της χώρας ή να παύουν τη λειτουργία τους. Πόλλες εταιρίες εμπορικές ή παροχής υπηρεσιών καθώς και πολυεθνικές μεταφέρουν την έδρα τους από

το κέντρο της Αθήνας προς την περιφέρεια κατά μήκος αξόνων ταχείας κυκλοφορίας. Η μορφή της απασχόλησης αλλάζει και αυξάνονται οι εργαζόμενοι σε γραφεία, εμπόριο και υπηρεσίες ενώ μειώνονται οι εργαζόμενοι στον πρωτογενή και δευτερογενή τομέα.

Παράλληλα, η κατάσταση της οικονομίας της χώρας και ειδικότερα της Αθήνας που βελτιώνεται συνεχώς τις τελευταίες δεκαετίες, έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση του διαθέσιμου κατά κεφαλή εισοδήματος που μεταφράζεται σε αγορά ιδιόκτητου Ι.Χ, σε μεγαλύτερη κινητικότητα, σε μετεγκατάσταση γραφείων σε άλλες από το κέντρο περιοχές, δηλαδή τα προάστια, και στη συνέχεια μακρύτερα κλπ.

Σε αυτή την κρίσιμη καμπή της οικιστικής και πολεοδομικής εξέλιξης η Αθήνα μεταβάλλει ριζικά τα δεδομένα που σχετίζονται με την ανάπτυξη του χώρου στην Αττική, κυρίως λόγω της κατασκευής στην πεδιάδα των Μεσογείων σημαντικότερων, για την περιφέρεια, έργων τα τελευταία χρόνια.

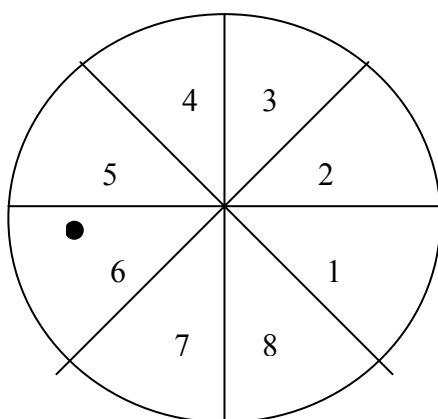
Εύκολα γίνεται αντιληπτό ότι η εξέλιξη αυτή δημιουργεί ισχυρές τάσεις ανάπτυξης ενός νέου σημαντικού πόλου αστικοποίησης στα Μεσόγεια, τα αποτελέσματα του οποίου είναι ορατά και αφορούν κυρίως την πληθυσμιακή αύξηση, την αλλαγή των χρήσεων γης, την άναρχη πολεοδομική ανάπτυξη με παράλληλη σταδιακή κατάργηση αγροτικών κυρίως εκτάσεων, την εξέλιξη γραμμικών κέντρων κατά μήκος των κύριων οδικών αξόνων κλπ. Επομένως η ανάπτυξη είναι βέβαιη στην περιοχή των Μεσογείων και δεν αναστέλλεται.

Η δημιουργία εκτεταμένων κέντρων γύρω από την Αθήνα φαινόταν αδύνατη πριν από τριάντα ή τριανταπέντε χρόνια, η εξέλιξη αυτή όμως σήμερα είναι θέμα χρόνου. Η μετακίνηση πολλών νοικοκυριών στα ευρύτερα προάστια της Αθήνας, και ειδικότερα προς την περιοχή των Μεσογείων, όπου συντελείται ήδη, δείχνει να αποτελεί τάση που θα ισχυροποιηθεί αισθητά τα επόμενα χρόνια, επιφέροντας σημαντικές αλλαγές στην αγορά κατοικίας και στο χαρακτήρα πολλών περιοχών. Για παράδειγμα, το Μαρκόπουλο και η Κερατέα κατά το παρελθόν, θεωρούνταν ιδανικές περιοχές για την αγορά ή ενοικίαση εξοχικής κατοικίας κοντά στην Αθήνα. Τα τελευταία χρόνια όμως η ζήτηση για μόνιμη κατοικία εντείνεται και σύντομα οι περιοχές αυτές θα εξελιχθούν σε νέα αστικά κέντρα.

Οι λόγοι που ωθούν μια οικογένεια να λάβει τη μεγάλη απόφαση μετεγκατάστασης εκτός των παραδοσιακών ορίων της «πόλης» είναι πολλοί. Ο σημαντικότερος είναι ότι η κατασκευή των νέων οδικών αξόνων (Αττική Οδός, περιφερειακή Υμηττού, διαπλάτυνση της Λεωφόρου Μαραθώνος κλπ.) φέρνει τις περιοχές αυτές πολύ κοντά στο κέντρο της Αθήνας, όπου εργάζεται η συντριπτική πλειοψηφία του πληθυσμού.

Συμπερασματικά, η ανάπτυξη της περιοχής των Μεσογείων εντάσσεται στην 4^η φάση του Περιφερειακού Κύκλου (βλπ. Σχήμα 6.1), δηλαδή μετά την ανάπτυξη της Αθήνας που έφερε τα γνωστά προβλήματα, επήλθε η ανάπτυξη των γύρω από αυτήν προαστίων, τα οποία με τη σειρά τους γνώρισαν παρόμοια με την Αθήνα ή και νέα προβλήματα (υψηλές πυκνότητες, κυκλοφοριακά προβλήματα κλπ.) με αποτέλεσμα να αναπτύσσονται νέοι οικισμοί, σχετικά απομακρυσμένοι από το κέντρο της Αθήνας (Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου, 1998). Επιπλέον, τα μεγάλα έργα αποτελούν αναμφισβήτητα παράγοντες επηρεασμού της αποαστικοποίησης, λόγω των σημαντικών επιπτώσεων που επιφέρει η χωροθέτησή τους στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον, αλλά και στην εν γένει φυσιογνωμία της περιοχής μελέτης.

Σχήμα 6.1: Η ΘΕΣΗ ΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ ΣΤΟΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΚΥΚΛΟ



1,2: Αστικοποίηση
3,4: Προαστιοποίηση
5,6: Αποαστικοποίηση
7,8: Επαναστικοποίηση

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο **ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ**

Μέτρια έως ανεπαρκής μπορεί να χαρακτηριστεί η υφιστάμενη κάλυψη των αναγκών της περιοχής ως προς τις βασικές υποδομές, γεγονός που απορρέει από τη σχετικά άναρχη και χωρίς προγραμματισμό ανάπτυξη της τα τελευταία χρόνια (Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου, 1997).

7.1 ΥΓΕΙΑ - ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Στον τομέα της υγείας η υφιστάμενη κατάσταση στην περιοχή μελέτης είναι σαφώς ανεπαρκής. Ο κύριος όγκος της ιατρικής περίθαλψης των κατοίκων παρέχεται κυρίως από το κέντρο της Αθήνας, δεδομένου ότι τα τρία Κέντρα Υγείας που υπάρχουν στην περιοχή (Κορωπί, Μαρκόπουλο, Σπάτα) δεν είναι σε θέση να εξυπηρετήσουν τις υπάρχουσες ανάγκες.

Αναφορικά με την εκπαίδευση, και ειδικά στο χώρο της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, υπάρχει μόνο ένα Ι.Ε.Κ (Μαρκόπουλο), ενώ απουσιάζουν τα Α.Ε.Ι και Τ.Ε.Ι. Επίσης, δεν υπάρχει κανένα ειδικό σχολείο. Γενικά, η υπάρχουσα υποδομή σε εκπαιδευτικά ιδρύματα, σε συνδιασμό και με τον πληθυσμό της περιοχής και της ιδιομορφίας της (διάσπαροι οικισμοί) θεωρείται ελλειμματική.

Είναι φανερό από τα παραπάνω, ότι στην περιοχή μελέτης παρατηρούνται βασικότερες ελλείψεις κοινωνικού εξοπλισμού. Η υφιστάμενη υποδομή σε σχολικά κτίρια είναι ανεπαρκής, όπως ανεπαρκής είναι και η υποδομή της περίθαλψης, ενώ η υποδομή της πρόνοιας είναι σχεδόν ανύπαρκτη. Σημαντικός παράγοντας στην παρουσία αυτών των ελλείψεων, είναι η γειτνίαση της περιοχής μελέτης με την Περιφέρεια Πρωτεύουσας. Τα τελευταία χρόνια όμως, η οικιστική και πληθυσμιακή ανάπτυξη που παρατηρείται στην περιοχή, αναγκάζει τους δημόσιους φορείς να αναπροσαρμόσουν τη στρατηγική τους. Έτσι, μέσα στο σχεδιασμό του Υπουργείου Παιδείας είναι η μετεγκατάσταση, μέσα στα επόμενα πέντε χρόνια, Τμημάτων Α.Ε.Ι και Τ.Ε.Ι. Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός δε, ότι στην ευρύτερη περιοχή υπάρχει ανάγκη κατασκευής σχολικών μονάδων αφού σχεδόν κάθε σχολική περίοδο, την τελευταία πενταετία, με την αύξηση του μαθητικού πληθυσμού από τη μόνιμη εγκατάσταση οικογενειών στους επιμέρους Δήμους,

είτε ιδρύονται νέες σχολικές μονάδες είτε αυξάνονται οι θέσεις των εκπαιδευτικών και των τμημάτων στα σχολεία που ήδη λειτουργούν.

Παράλληλα, λόγω της συνεχούς πληθυσμιακής αύξησης, που αναμένεται να συνεχιστεί και τα επόμενα χρόνια, θα πρέπει να δοθεί μεγάλη προσοχή σε ειδικά θέματα όπως είναι η υγεία. Ήδη αυτή τη στιγμή αναζητεί στην περιοχή έκταση πάνω από 100 στρέμματα το Ιασώ, προκειμένου να ανεγείρει Κέντρο Αποκατάστασης των Ασθενών, που προέρχονται από βαριά περιστατικά, ενώ ενδιαφέρον για επενδύσεις έχουν εκδηλώσει και άλλοι όμιλοι του χώρου της υγείας (Γκινοσάτης και Γκένε, 1998).

7.2 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Παρά το γεγονός ότι τα Μεσόγεια αρχικά αναπτυσσόταν ως περιοχή παραθεριστικής κατοικίας για τους κατοίκους του Λεκανοπεδίου, τη μεγάλη τουριστική κίνηση που εξακολουθεί να εκδηλώνεται ως σήμερα και τη σημαντική παρουσία αρχαιολογικών χώρων, κυρηγμένων και μη, η τουριστική υποδομή στην περιοχή είναι υποτυπώδης (Μόνο το Μαρκόπουλο και το Λαύριο διαθέτουν τουριστικές υποδομές). Είναι εμφανές από τα παραπάνω, ότι το προτυπο ανάπτυξης που ακολουθείται στην περιοχή των Μεσογείων δεν λαμβάνει υπόψη του και συνεπώς δεν εκμεταλλεύεται, τις σημαντικές και προοπτικές ανάπτυξης που υπάρχουν στον τομέα του τουρισμού.

7.3 ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ

Οι λίγες υπάρχουσες αθλητικές εγκαταστάσεις της περιοχής μελέτης χαρακτηρίζονται από τον τοπικό τους χαρακτήρα και την έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού.

7.4 ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ

Η απουσία ελεύθερων χώρων στην περιοχή είναι μεγάλη, ενώ με την αναμενόμενη συνέχιση της ανάπτυξης θα γίνει εντονότερη.

Παράλληλα, παρατηρείται έλλειψη δημοσίων και δημοτικών χώρων διαθέσιμων για τις κοινόχρηστες και κοινωφελείς εξυπηρετήσεις, καθώς το μεγαλύτερο μέρος της οικοπεδικής γης ανήκει σε ιδιώτες. Αποτέλεσμα της έλλειψης αυτής είναι η δημιουργία προβλημάτων στην κάλυψη των σχετικών αναγκών, λόγω της υπέρμετρης εκμετάλλευσής της γης για κερδοσκοπικούς λόγους.

7.5 ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Οι μεγάλοι οδικοί άξονες που έχουν κατασκευαστεί τα τελευταία χρόνια (Αττική Οδός κλπ.) φαίνεται ότι εξυπηρετούν μόνο τις ανάγκες του αεροδρομίου. Το γεγονός αυτό επιβεβαιώνεται από τα στοιχεία για τον κυκλοφοριακό φόρτο που διαθέτει το Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ, τα οποία έδειξαν ότι το δίκτυο της περιοχής είναι πολύ επιβαρυνμένο και το επίπεδο εξυπηρέτησης σε ορισμένα σημαντικά τμήματά του είναι χαμηλό.

Επιπλέον, ο ρυθμός αύξησης του μόνιμου πληθυσμού της περιοχής επιφέρει δυσλειτουργίες στις εσωτερικές μετακινήσεις, καθώς οι οικιστικοί ιστοί αφ' ενός πυκνώνουν και αφ' ετέρου εξαπλώνονται με αρκετά γρήγορους ρυθμούς.

Ταυτόχρονα, οι τάσεις για ανάπτυξη κάποιων οικονομικών δραστηριοτήτων στην περιοχή, κυρίως τριτογενών, εντείνονται. Χρήσεις εμπορικές, βιομηχανικές, αποθηκών και συναφείς έχουν συρρεύσει κατά μήκος του εθνικού και επαρχιακού δικτύου, για να εκμεταλλευτούν την εμπορικότητα των δρόμων και την ευχέρεια πρόσβασης. Στο πλαίσιο αυτό τμήματα των οδών έχουν μετατραπεί σε τοπικές εμπορικές οδούς, ενώ η υπερφόρτιση του δικτύου με μεταφορές προϊόντων και εμπορευμάτων και οι διαδικασίες του ανεφοδιασμού, καθιστούν την κίνηση εξαιρετικά προβληματική. Η άναρχη αυτή ανάπτυξη του εμπορίου κατά μήκος των αξόνων, σε συνδυασμό με την απουσία ελέγχου στη μορφή και στη χρήση του χώρου που οικοδομείται καθώς και η απουσία κάθε ρύθμισης για το είδος και τη μορφή της εμπορικής διαφήμισης, έχουν

αποτέλεσμα τη μετατροπή των σημαντικότερων προσβάσεων προς την πεδιάδα των Μεσογείων σε χώρους δυσλειτουργικούς και δύσμορφους. Αυτές οι τάσεις δημιουργούν συγκεντρώσεις και τείνουν να προκαλέσουν φαινόμενα συμφόρησης σε αρκετά οδικά σημεία του δικτύου. Επιπλέον, η δημιουργία των πρόσθετων λόγω του αεροδρομίου οδικών μετακινήσεων έχει πολλαπλασιάσει τους σημερινούς φόρτους αιχμής.

7.6 ΑΝΤΙΠΛΗΜΜΥΡΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ

Οι Δήμοι των Μεσογείων είναι εντελώς ανοχύρωτοι από πλευράς αντιπλημμυρικής προστασίας καθώς η περιοχή είναι, κατά 90%, αθωράκιστη μπροστά στον κίνδυνο της πλημμύρας. Σύμφωνα δε, και με τις υπηρεσίες της Νομαρχίας, η πιο επικίνδυνη για πλημμύρες περιοχή είναι αυτή των Μεσογείων. Θα ήταν αναμενόμενο να υπάρχει ταυτόχρονα και η ανάλογη μέριμνα για την αντιπλημμυρική προστασία της περιοχής, πολύ περισσότερο όταν σε αυτή «ανθεί» η αυθαίρετη δόμηση και η διαρκής αποψίλωση των δασών, εξαιτίας των πυρκαγιών, των καταπατήσεων και της οικοπεδοποίησης. Η κατάσταση όμως μάλλον χειροτερεύει. Σε αυτό συνεισφέρει και η ταχύτατη οικιστική ανάπτυξη καθώς και η δρομολόγηση μιας σειράς έργων υποδομής μέσω των οποίων αλλάζουν δραστικά τα χαρακτηριστικά της φυσικής κίνησης του νερού.

Στα Μεσόγεια, μια περιοχή με ραγδαία ανάπτυξη και γρήγορη αστικοποίηση, υπάρχουν πολλά ρέματα τα οποία λειτουργούσαν προτού γίνουν οι ανθρώπινες επεμβάσεις. Η κοινοπραξία κατασκευής της Αττικής Οδού πραγματοποίησε πολλά αντιπλημμυρικά έργα για την προστασία του δρόμου, που εξυπηρετούν και τις παρακείμενες περιοχές. Ωστόσο τα αντιπλημμυρικά έργα της Αττικής Οδού φαίνεται ότι διαταράσσουν τη ροή των χειμάρρων της ευρύτερης περιοχής και επιταχύνουν την ανάγκη συνολικότερης αντιμετώπισης της αντιπλημμυρικής θωράκισης των Μεσογείων, καθώς έγιναν έργα διευθέτησης των νερών, αλλά δεν επαρκούν οι υποδοχείς που είναι τα ρέματα Ραφήνας και Ερασίνου. Για το δεύτερο ρέμα, αυτό του Ερασίνου, που διασχίζει τις περιοχές από το Μαρκόπουλο μέχρι τη Βραυρώνα και δέχεται νερά και από την Αττική Οδό, αλλά κυρίως από το αεροδρόμιο, δεν υπάρχει καμία μελέτη διευθέτησης, παρότι δημιουργεί τεράστια προβλήματα, ιδιαίτερα στις περιοχές κοντά στο αεροδρόμιο, κάθε φορά που βρέχει. Έτσι, από την ημέρα λειτουργίας του αεροδρομίου (που και το ίδιο κατά καιρούς έχει πλημμυρίσει περιφερειακά) μεγάλες αγροτικές εκτάσεις καταστρέφονται από τις πλημμύρες.

Το ίδιο πρόβλημα αντιμετωπίζει και η περιοχή του Μαρκόπουλου στο κέντρο Ιππασίας. Το έργο κατασκευάστηκε χωρίς να ληφθεί κανένα αντιπλημμυρικό μέτρο, με αποτέλεσμα να πλημμυρίζει πολύ συχνά. Το Κορωπί και η Παιανία είναι επίσης περιοχές που μετατρέπονται σε λίμνες σε κάθε νεροποντή, καθώς δεν υπάρχει καμία μελέτη αντιπλημμυρικής προστασίας. Ανοχύρωτες είναι επίσης και δύο μεγάλες οδικές αρτηρίες των Μεσογείων που κατασκευάστηκαν εν' όψη Ολυμπιάδας, χωρίς κανένα συνοδευτικό αντιπλημμυρικό έργο (Πρόκειται για τη Μαραθώνια διαδρομή και τη Βάρης – Κορωπίου).

7.7 ΕΝΕΡΓΕΙΑ

Οι ανάγκες της περιοχής σε ενέργεια μέχρι σήμερα καλύπτονται με συμβατικούς τρόπους (Δ.Ε.Η κλπ.).

Τα επόμενα χρόνια σημαντικό κομμάτι των ενεργειακών αναγκών της περιοχής αναμένεται να καλυφθεί από το φυσικό αέριο, το οποίο θα μπορεί να καλύψει και όλες τις ανάγκες των νέων ενεργοβόρων χρήσεων που έχουν προκύψει και θα προκύψουν στην ευρύτερη περιοχή γύρω από το αεροδρόμιο, λόγω της μεγάλης πληθυσμιακής αύξησης.

7.8 ΑΠΟΧΕΤΕΥΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Η αποχέτευση ομβρίων, όπως και η αποχέτευση ακαθάρτων, είναι εξαιρετικά πλημμελής. Όλη η περιοχή των Μεσογείων, με εξαίρεση την Κερατέα, δε διαθέτει αποχέτευση. Οι Δήμοι, στην πλειονότητα τους, διαθέτουν εντελώς αποσπασματικά ή καθόλου δίκτυα ομβρίων, τα περισσότερα από τα οποία έχουν κατασκευαστεί χωρίς μελέτες και πρόβλεψη για κατάλληλο αποδέκτη, με αποτέλεσμα τη δημιουργία προβλημάτων με αυξανόμενη ένταση.

Η υφιστάμενη κατάσταση αποχέτευσης στην περιοχή έχει ως εξής: Σε πολλές περιοχές ο υπόγειος ορίζοντας είναι υψηλός, με αποτέλεσμα την κατά τόπους διαπιστωμένη μόλυνσή του αλλά και τις κατά τόπους υπερχειλίσεις των βόθρων σε περιόδους βροχής. Τα βοθηρόλυμα της περιοχής μεταφέρονται στο Κέντρο Λυμάτων Μεταμόρφωσης (Κ.Λ.Μ), γεγονός που δημιουργεί μια σειρά περιβαλλοντικών προβλημάτων, λόγω των μεγάλων αποστάσεων μεταφοράς των

λυμάτων (σκόνη, ατμοσφαιρική ρύπανση, κυκλοφοριακό πρόβλημα). Επιπλέον, οι μεγάλες αποστάσεις μεταφοράς έχουν αποτέλεσμα την παράνομη εκκένωση βυτίων σε διάφορα σημεία στο Κορωπί ή τη διάθεσή τους σε παλιό ορυχείο του Λαυρίου. Είναι εμφανές από τα παραπάνω ότι υπάρχουν κίνδυνοι για τη δημόσια υγεία και το περιβάλλον. Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί το γεγονός ότι παρά την ύπαρξη των αναγκαίων μελετών και την πρόβλεψη δικτύου αποχέτευσης από τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια των περισσότερων υπό μελέτη Δήμων, η κατασκευή του έργου έχει καθυστερήσει κυρίως λόγω της γραφειοκρατίας, της έλλειψης συντονισμού των αρμόδιων φορέων (Τοπική Αυτοδιοίκηση κλπ.) καθώς και της ύπαρξης αντιτιθέμενων συμφερόντων.

Η έλλειψη αποχετευτικού συστήματος είναι το σοβαρότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν τα Μεσόγεια, η πιο αναπτυσσόμενη περιοχή της Αττικής, με πληθυσμό που τους θερινούς μήνες ανέρχεται στις 200.000 (Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου, 1998).

7.9 ΧΩΡΟΙ ΔΙΑΘΕΣΗΣ ΑΠΟΡΡΙΜΑΤΩΝ

Η διάθεση των απορριμάτων της περιοχής γίνεται είτε στη χωματερή των Άνω Λιοσίων είτε σε μεμονωμένους χώρους διάθεσης στο Μαρκόπουλο, την Παιανία, το Κορωπί και τα Καλύβια. Οι χωματερές αυτές λειτουργούν χωρίς άδεια και χωρίς να πληρούν τις απαραίτητες προϋποθέσεις για την προστασία του φυσικού (υπόγειος υδροφορέας κλπ.) και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος. Σε περίπτωση δε που χρησιμοποιείται η χωματερή των Άνω Λιοσίων και λόγω των αποστάσεων δημιουργούνται δευτερογενή προβλήματα, τόσο λειτουργικά όσο και περιβαλλοντικά.

Παράλληλα, οι προτάσεις και μελέτες που έχουν κατά καιρούς πραγματοποιηθεί και συζητηθεί βρίσκονται αντιμέτωπες με τη γνώμη και τις προσδοκίες των κατοίκων των Μεσογείων, οι οποίοι δεν επιθυμούν σε καμία περίπτωση τη λειτουργία χώρων διάθεσης απορριμάτων στην ευρύτερη περιοχή. Το γεγονός αυτό πηγάζει από την ελλιπή ενημέρωσή τους όσον αφορά τις συνθήκες λειτουργίας των εν λόγω χώρων και τις συνέπειες της μεταφοράς των απορριμάτων σε απομακρισμένες περιοχές.

7.10 ΑΓΡΟΤΙΚΟΙ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΓΡΑΦΕΙΑ ΓΕΩΡΓΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Παρά το γεγονός ότι τα Μεσόγεια διατήρησαν για πολλά χρόνια τον κατεξοχήν αγροτικό τους χαρακτήρα, στην περιοχή υπάρχουν μόνο τέσσερις αγροτικοί συνεταιρισμοί, οι οποίοι και κρίνονται ανεπαρκής, βάση του χαρακτήρα αυτού, για την προώθηση της ανάπτυξης του πρωτογενή τομέα.

Υπάρχει επίσης, ένα Γραφείο Γεωργικής Ανάπτυξης στο Κορωπί που εξυπηρετείται από δύο γεωπόνους οι οποίοι συνεπικουρούνται από οκτώ ιδιώτες γεωπόνους. Δεδομένου ότι το γραφείο αυτό εξυπηρετεί την ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων, η στελέχωσή του θεωρείται ελλειμματική, ιδιαίτερα όσον αφορά το σχεδιασμό της αγροτικής ανάπτυξης, σε τεχνικά ζητήματα, και την αξιοποίηση των δυνατοτήτων των Κοινοτικών Κανονισμών.

Από τα παραπάνω εξάγεται το συμπέρασμα ότι θα πρέπει να διασφαλιστεί κατά τον πλέον οικονομικό και λειτουργικά και κοινωνικά αποδεκτό τρόπο η κατασκευή των αναγκαίων έργων υποδομής για την κάλυψη των αναγκών των κατοίκων, της παραγωγής, των υπηρεσιών και του αεροδρομίου, ενώ η όλη χωροταξική διάρθρωση και οργάνωση θα πρέπει να οδηγήσει στο πιο άριστο αποτέλεσμα για την ολοκληρωμένη διασφάλιση των υποδομών, όπως:

- τα δίκτυα ύδρευσης
- τα δίκτυα απορροής ομβρίων και η αντιπλημμυρική προστασία
- ο βιολογικός καθαρισμός διαφόρων επιπέδων (Το Μαρκόπουλο, το Λαύριο και η Κερατέα είναι οι μόνοι Δήμοι που διαθέτουν βιολογικό καθαρισμό)
- η διάθεση, διαχείριση και επεξεργασία στερεών και υγρών αποβλήτων
- η ενέργεια
- οι χώροι διάθεσης απορριμάτων κλπ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8^ο

ΟΙ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΚΤΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΑΡΕΛΚΟΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ

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

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

Είναι φανερό από τα παραπάνω ότι για την κατασκευή του, η μεγαλύτερη πεδιάδα της Αττικής (140.000 στρ.) παραδόθηκε στο έλεος των υπερβατικών απαιτήσεων της εποχής, καθώς η γεωγραφική περιοχή όπου έχει εγκατασταθεί το αεροδρόμιο καταλαμβάνει πάνω από το μισό της ανατολικής πλευράς της πεδιάδας των Μεσογείων. Εκτός από τα παραπάνω, το τμήμα στο οποίο εγκαταστάθηκε το αεροδρόμιο, ήταν και το πιο εύφορο (Χατζησωτηρίου, 1995). Από την άποψη αυτή, η απόφαση της χωροθέτησης του αεροδρομίου στην περιοχή αποτελεί μάλλον ένα λάθος στρατηγικής για το χώρο των Μεσογείων.

Πριν συμβεί όμως, «Ανατολικά της Αττικής» η μεγάλη ανατροπή της ανάπτυξης, η Μεσογαία, μέσα στη διαχρονική της ιστορία, υπήρξε ο ζωτικός χώρος της Αθήνας. Το γόνιμο έδαφός της και το τοπίο της, από την αρχαιότητα ως σήμερα, ανέδειξαν την περιοχή σε ένα είδος καρδιάς που τροφοδοτεί αενάως την πρωτεύουσα. Εύκολα λοιπόν, γίνεται αντιληπτό ότι κλασική Αθήνα σημαίνει πρωτίστως Μεσογαία και χωρίς αυτή δύσκολο μπορεί κανείς να φανταστεί την αρχαία πόλη της Παλλάδας να μεγαλουργεί. Κατά συνέπεια, είναι μεγάλο το μερίδιό της στον πολιτισμό που εξεπήγασε από την Αθήνα (Ντούμας, 2002). Κατά τα νεότερα χρόνια δε, αποτελούσε μια κρίσιμη, σημαντική και ευαίσθητη περιοχή της, ως μεγάλος ελεύθερος χώρος στην περίμετρό της, με εύκολο ανάγλυφο, φυσικό τοπίο σπάνιας ιδιαιτερότητας, πλούσια ιστορικά δεδομένα και αρχαιολογικά ευρήματα μεγάλης ιστορικής αξίας αλλά και με ευαίσθητα οικοσυστήματα και ζώνες υψηλής γεωργικής δραστηριότητας.

Την επιλογή της θέσης του αεροδρομίου άλλωστε, υπαγόρευαν η ευνοϊκή μορφολογία του εδάφους των Μεσογείων και η γειτνίασή τους με την πολυάνθρωπη πόλη. Τα ίδια δηλαδή γνωρίσματα που συνέλαβαν στη διαρκή ανάπτυξή τους επί χιλιάδες χρόνια.

8.1 ΟΙ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

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

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

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

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

Το αεροδρόμιο των Σπατών είναι έργο ιδιαίτερης σημασίας για την αναπτυξιακή πορεία ολόκληρης της χώρας, ενώ παράλληλα αποτελεί αν όχι το μοναδικό ένα από τα μεγαλύτερα έργα υποδομής στην Ελλάδα, καθώς και κόμβο ζωτικής σημασίας που συμβάλλει στη αναβάθμιση

του τουρισμού και του διαμετακομιστικού εμπορίου και ενισχύει τη θέση της στη νέα παγκόσμια οικονομία. Παρόλα αυτά η περιοχή των Μεσογείων θα φορτιστεί ιδιαίτερα, τόσο από την αύξηση του πληθυσμού και τη χωροθέτηση νέων δραστηριοτήτων, όσο φυσικά και από το νέο αεροδρόμιο. Όλα αυτά, όπως είναι φυσικό, θα έχουν αναμφισβήτητες επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον τους. Τα παραπάνω αποτελούν βέβαια την κομψότερη δυνατή έκφραση της κοσμογονίας που πρόκειται να συντελεστεί στην Ανατολική Αττική και ειδικότερα στην περιοχή των Μεσογείων τα επόμενα χρόνια. Αναλυτικότερα, το αεροδρόμιο χωροθετημένο στην πεδιάδα των Μεσογείων, επηρεάζει με τη λειτουργία του όχι μόνο τους γύρω Δήμους αλλά και ολόκληρη την περιφέρεια Αττικής, αφού οι νέες θέσεις εργασίας που δημιουργούνται προκαλούν τη μετακίνηση του πληθυσμού για μόνιμη εγκατάσταση στους πλησιέστερους οικισμούς. Οι μετακινήσεις εξάλλου από και προς τα Μεσόγεια αυξάνονται τόσο λόγω των εργαζομένων στο αεροδρόμιο και των ταξιδιωτών, όσο λόγω της μεταφοράς προϊόντων από τις βιομηχανικές και μεταποιητικές μονάδες της γύρω περιοχής.

Η εγκατάστασή του στην πλέον κεντρική γεωγραφική θέση της, καθιστά την περιοχή μελέτης τον άμεσο αποδέκτη του μέγιστου μέρους των άμεσων οικονομικών, κοινωνικών, λειτουργικών και περιβαλλοντικών σχέσεων, επιδράσεων και επιπτώσεων του αεροδρομίου. Συγχρόνως, μέσα από αυτές τις σχέσεις, επιδράσεις και επιπτώσεις θα επιταχυνθούν και οι διαδικασίες αστικοποίησης.

Ταυτόχρονα, η χωροθέτησή του στα Μεσόγεια, αποτελεί τη μεγαλύτερη στρατηγική επέμβαση στην Αττική και την πρωτεύουσα, με επιπτώσεις που εκτείνονται σε διεθνές, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο. Οι δυνατότητες αύξησης της εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού και ανάπτυξης των εμπορευματικών μεταφορών, που σήμερα είναι συγκριτικά πολύ χαμηλές, προσδίδουν στην Αττική ένα νέο κομβικό ρόλο στο διεθνές σύστημα αερομεταφορών και όχι μόνο. Ο νέος διεθνής κομβικός ρόλος του αεροδρομίου των Σπατών αναμένεται να προσελκύσει εκτός των άλλων, μια σειρά επιχειρηματικών και μεταποιητικών δραστηριοτήτων υψηλών λειτουργικών και τεχνολογικών προδιαγραφών. Οι δραστηριότητες αυτές θα προέλθουν από τον ευρύτερο χώρο της Αττικής, ίσως και της χώρας, και από το διεθνή χώρο.

Η ευρύτερη περιοχή γύρω από το αεροδρόμιο, καλείται να αποτελέσει τον κατ' εξοχήν χώρο υποδοχής των παραπάνω δραστηριοτήτων. Ο προτεινόμενος σχεδιασμός θα καταστήσει το Δήμο Σπατών, βασικό αναπτυξιακό πόλο της Ανατολικής Αττικής, στον οποίο θα αποδίδεται και ο ρόλος συναρμογής διεθνών, περιφερειακών και τοπικών εξελίξεων.

Άλλωστε, 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 ότι λόγω της απελευθέρωσης των μεταφορών στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα αεροδρόμια θα λειτουργούν σε ένα καθεστώς διεθνούς ανταγωνισμού.

Είθιστε να λέγεται ότι το αεροδρόμιο έλκει αστικές λειτουργίες και μεταβάλλει δραματικά το χώρο όπου αυτό κατασκευάζεται, αλλά αυτό δεν είναι μονοσήμαντο. Σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις αντίστοιχα αεροδρόμια, κοντά ή μακριά από αυτές, δεν άσκησαν καμιά αναπτυξιακή επίδραση στο γύρω χώρο τους, και η σχέση τους με την πόλη περιορίζεται στην πιθανή ρύπανση από τα καυσαέρια των αεροπλάνων και στα προβλήματα της σύνδεσής τους με αυτή. Στην Ελλάδα όμως, που ο έλεγχος χρήσεων γης είναι ανύπαρκτος η ύπαρξη αεροδρομίου έχει άλλου είδους επιδράσεις οι οποίες εντάσσονται όλες στο πλαίσιο αξιοποίησης της κάθε γης σε αστική, όπου ανεξέλεγκτα αναπτύσσονται όποιες χρήσεις επιθυμεί η κερδοσκοπία στο αστικό έδαφος. Επίσης, υπάρχουν για παράδειγμα σε όλη την Ευρώπη περιαστικοί δρόμοι που περνούν μέσα από δάση, τα οποία και μετά τη διέλευση του δρόμου παρέμειναν δάση, γεωργική γη στην περιφέρεια των πόλεων η οποία παρέμεινε γεωργική και δεν οικοπεδοποιήθηκε, δάση γύρω από τις πόλεις τα οποία παρέμειναν δάση. Αντίθετα, στην Ελλάδα όπου η εκμετάλλευση του εδάφους έχει αναδειχτεί σε πρώτιστο άξονα οικονομικής δραστηριότητας, δεν υπάρχει δάσος γύρω από τις πόλεις που να μην οικοπεδοποιείται, δρόμος ο οποίος να μην έλκει ένα πλήθος αστικών λειτουργιών και γεωργική καλλιέργεια που να μην μετατρέπεται σε σχέδιο πόλης (Σύλλογος Μονίμων Υπαλλήλων Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1993).

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

Στα πλαίσια αυτά, το κεφάλαιο που επενδύεται σε αστικές λειτουργίες (οδικά έργα, αεροδρόμια, λιμάνια κλπ.) θεωρεί δεδομένο και το εντάσσει στον ισολογισμό του το να αναπτυχθούν αστικές λειτουργίες από τις οποίες θα έχει και αυτό μερίδιο. Σύμφωνα με τη διεθνή εμπειρία,

διακρίνονται, δύο κατηγορίες αερολιμένων: αυτά που δημιουργούνται προκειμένου να αποσυμφορίσουν την κίνηση άλλων και τα οποία δευτερεύοντως επιφέρουν αύξηση της ανάπτυξης στην περιοχή και εκείνα που χωροθετούνται βάση πολιτικής επιλογής, οικονομικής ανάπτυξης μέσω επιχειρηματικών δραστηριοτήτων οι οποίες συνδέονται άμεσα με τη δημιουργία τους (Γκινοςάτης και Γκένε, 1998). Η επίδραση των αεροδρομίων της δεύτερης κατηγορίας, στην οποία ανήκει και η περίπτωση του αεροδρομίου των Σπατών, στη γύρω περιοχή, σύμφωνα πάντα με τη διεθνή εμπειρία, περιλαμβάνει τη μέση ποσοστιαία αύξηση των τιμών των ακινήτων (σε μια δεκαετία αυξήθηκε κατά 175% περισσότερο από ότι στην ευρύτερη περιοχή του αστικού συγκροτήματος), την αύξηση του πληθυσμού και την αύξηση των κατοικιών. Όσον αφορά θέματα οικονομικής ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής εγκατάστασης του αεροδρομίου, οι τομείς κατοικίας, επιχειρήσεων τοπικής εμβέλειας και υπηρεσιών εξυπηρέτησης αεροπορικών δραστηριοτήτων, παρουσίασαν σημαντική αύξηση σε μικρό χρονικό διάστημα, ενώ μεσοπρόθεσμα, σε διάστημα δηλαδή 15 ετών, παρατηρούνται πολλαπλασιαστικά φαινόμενα στην ευρύτερη οικονομία.

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

Η λειτουργία ενός αεροδρομίου με τα χαρακτηριστικά του «Ελευθέριος Βενιζέλος» άλλωστε, χαρακτηρίζεται από την εγκατάσταση δραστηριοτήτων που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με τη λειτουργία του καθώς και κατοικίας ποσοστού των εργαζομένων στις πιο πάνω δραστηριότητες, την προσέλκυση δραστηριοτήτων του δευτερογενή και τριτογενή τομέα (αυτό αφορά όχι μόνο τις ελκυσόμενες από το αεροδρόμιο δραστηριότητες αλλά και αυτές που προσελύονται από την ανάπτυξη των απαραίτητων υποδομών που αυτό προϋποθέτει) και την ανάπτυξη δραστηριοτήτων για την εξυπηρέτηση των εργαζομένων στην περιοχή και των νέων κατοικιών της. Γενικά, οι επιπτώσεις του αεροδρομίου και των άλλων έργων στην περιοχή μελέτης διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες (Καπέλη, 1999):

- Επιπτώσεις της κατασκευής του έργου: Πρωτογενής επιπτώσεις (εγκατάσταση και λειτουργία κατασκευαστικών εταιριών με απασχόληση περίπου 4.000 εργαζομένων) και

δευτερογενής επιπτώσεις (εγκατάσταση εταιριών παροχής υπηρεσιών τόσο στις κατασκευαστικές εταιρίες όσο και στους εργαζομένους σε αυτές).

- Επιπτώσεις λειτουργίας του αεροδρομίου: Πρωτογενής επιπτώσεις (εγκατάσταση επιχειρήσεων και υπηρεσιών άμεσα συνδεδεμένων με τη λειτουργία του και την εξυπηρέτηση των επιβατών) και δευτερογενής επιπτώσεις (αύξηση της δραστηριότητας των επιχειρήσεων που προσφέρουν καταναλωτικές υπηρεσίες στους εργαζομένους και τις οικογένειές τους, καθώς και την προσέλκυση νέων επιχειρήσεων).
- Έμμεσες επιπτώσεις στην τοπική οικονομία: Αύξηση της ανταγωνιστικότητας των τοπικών επιχειρήσεων και προσέλκυση νέων.

Πιο συγκεκριμένα, το αεροδρόμιο των Σπάτων και οι υποδομές που το υποστηρίζουν θα αλλάξουν το συνολικό τοπίο των Μεσογείων, όχι μόνο από οικιστική αλλά και από γενικότερη οικονομική άποψη. Η λειτουργία του δε θα λύσει απλώς ένα χρονίζον συγκοινωνιακό πρόβλημα, αλλά θα δημιουργήσει σε μια σχετικά παρθένα περιοχή, όπως είναι τα Μεσόγεια, ένα τεράστιο κύκλο οικονομικών δραστηριοτήτων. Ήδη στην περίμετρό του ετοιμάζονται να εγκατασταθούν πολυεθνικοί κολοσσοί και μεγάλες εταιρείες διεθνούς εμβέλειας. Η ζήτηση για αποθηκευτικούς χώρους ακολουθεί το τελευταίο χρονικό διάστημα εξαιρετικά αυξητικές τάσεις, το ίδιο και η ζήτηση για αντιπροσωπείες, εκθεσιακά κέντρα, μεγάλα σουπερμάρκετ και πολυκαταστήματα. Παράλληλα, υπάρχει αυξημένη ζήτηση για αγορά οικοπέδων που βρίσκονται επί των κεντρικών οδικών αξόνων (π.χ λεωφόρος Βάρης – Κορωπίου) με σκοπό την ανάπτυξη επαγγελματικών ακινήτων, ενώ ζήτηση για κατοικία εντοπίζεται σε όλες τις υπό μελέτη περιοχές. Αναμένεται να ακολουθήσουν ξενοδοχειακές μονάδες, εστιατόρια και μια σειρά άλλες δραστηριότητες. Επίσης, αλυσίδες καταστημάτων, αεροπορικές εταιρείες, εταιρείες παροχής υπηρεσιών, τουριστικοί οργανισμοί, μεγάλες αλυσίδες φαγητού και οι περισσότερες εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο χώρο των αεροπορικών μεταφορών έχουν ήδη εκδηλώσει ενδιαφέρον για εγκατάσταση στα Μεσόγεια και έχουν επηρεάσει σημαντικά τις αξίες των ακινήτων (Φιντικάκης, 2001).

Σημαντικότερο κριτήριο επιλογής του τόπου εγκατάστασης μιας επιχείρησης, σύμφωνα με έρευνα που πραγματοποιήθηκε από το Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης και τη ΔΗΜ.ΕΛ, προκύπτει ότι είναι οι ενδοπεριφερειακές υποδομές και η ευκολία πρόσβασης προς και από τις εγκαταστάσεις και τις υποδομές αστικού χώρου.

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

Σήμερα στην περιοχή εργάζονται 58.000 άτομα, από τα οποία τα 23.000 διαμένουν στα Μεσόγεια σε μόνιμη βάση, ενώ στην επόμενη εικοσαετία θα υπάρχουν 170.000 θέσεις εργασίας, από τις οποίες οι 112.000 θα είναι νέες και από αυτές οι 50.000 θα αφορούν το νέο αεροδρόμιο της Αθήνας. Σημειώνεται ότι μόνο το αεροδρόμιο κατά την πρώτη φάση της λειτουργίας του απασχόλησε 22.000 εργαζόμενους (Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου, 1998). Οι ειδικοί εκτιμούν ότι οι νέες εγκαταστάσεις θα «γεννήσουν» θέσεις σε δεκάδες κλάδους παραγωγής, που εκ πρώτης όψεως φαίνονται άσχετοι με το αεροδρόμιο.

Σχετικά με τις αλλαγές και τις τάσεις στις χρήσεις γης, αυτές καταγράφονται στο πλαίσιο του προγράμματος CORINE (Co-ordination of Information on the Environment), μια γεωγραφική βάση δεδομένων η οποία βασίζεται σε δορυφορικά δεδομένα για την κάλυψη και τις χρήσεις γης στην ευρύτερη περιοχή της Ευρώπης. Τα στοιχεία για την Αττική περιέχονται στην εργασία που πραγματοποιήθηκε στο Εργαστήριο Τηλεπισκόπησης και Επεξεργασίας Εικόνας του Πανεπιστημίου Αθηνών. Σύμφωνα με τα στοιχεία της εργασίας, η απώλεια δασικών εκτάσεων και η μετατροπή αυτών σε άλλες χρήσεις στην Ανατολική Αττική ανέρχεται σε 103 τ.χλμ. Η οικιστική και βιομηχανική αυτή επέκταση προς τα Μεσόγεια, είναι προφανές ότι συνδέεται με τη λειτουργία του νέου αεροδρομίου στα Σπάτα, αλλά και με την αναμενόμενη αναβάθμιση του λιμένα Λαυρίου.

Συμπερασματικά, η μεταφορά του αεροδρομίου του Ελληνικού στα Μεσόγεια έφερε στην Αττική ευρύτερες ανακατατάξεις κυρίως στην επιλογή του τύπου κατοικίας, στη μετεγκατάσταση των υπηρεσιών και της μεταποίησης, καθώς και στη συγκέντρωση νέων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, ενώ σύμφωνα με τους μελετητές, η ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων αναμένεται να προσελκύει νέους κατοίκους και επιχειρηματικές δραστηριότητες έως το 2020. Οι περιοχές που πρόκειται να δεχτούν το μεγαλύτερο όγκο των νέων κατοίκων και των καινούριων επιχειρηματικών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων είναι τα Σπάτα, το Κορωπί, το Μαρκόπουλο και τα Καλύβια Θορικού (Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου, 1998).

Η άλλοτε «πόλις αμπέλου και οίνου», τα τελευταία χρόνια λόγω του αεροδρομίου αλλάζει μέρα με τη μέρα. Δεκάδες νέες πολυκατοικίες κτίζονται παντού, αλλά είναι δύσκολο να προλάβουν τις ανάγκες που έχουν δημιουργηθεί καθώς η δημιουργία του αεροδρομίου στα Σπάτα έχει οδηγήσει σε μια ανεξέλεγκτης κλίμακας δόμηση κάθε κατηγορίας χρήσεων, ασύμβατων μεταξύ τους.

Επιπλέον, το αεροδρόμιο συμπαρέσυρε αλλαγή τρόπου ζωής, οικονομικής δραστηριότητας και κοινωνικών δομών. Υπό το πρίσμα της ανάπτυξης τα Μεσόγεια μετά τη λειτουργία του νέου αεροδρομίου και την κατασκευή της Αττικής Οδού, τείνουν να μετατραπούν σε περιοχή άνθησης εμπορικών επιχειρήσεων και βιοτεχνιών, τάση που αναμένεται να κορυφωθεί τα αμέσως επόμενα χρόνια με την αναβάθμιση του λιμένα Λαυρίου και την επέκταση του προαστιακού σιδηροδρόμου, ενώ οι υφιστάμενοι ρυθμοί αστικοποίησης θα πολλαπλασιαστούν.

8.2 ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΚΤΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΩΝ ΠΑΡΕΛΚΟΜΕΝΩΝ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΕΡΓΩΝ

Καθοριστικό παράγοντα για την ορθολογική λειτουργία του αεροδρομίου σε σχέση με τους εξυπηρετούμενους επιβάτες και τους εργαζόμενους σε αυτό, καθώς και με τις δραστηριότητες υποστήριξης της λειτουργίας του, αποτελεί η χερσαία προσπέλαση σε αυτό. Ο κύριος όγκος των επιβατών και των επισκεπτών συνοδών προέρχεται από το λεκανοπέδιο ή προορίζεται προς αυτό αφού εκεί βρίσκεται ο κύριος πληθυσμιακός όγκος του Πολεοδομικού Συγκροτήματος. Οι εργαζόμενοι που δεν είναι εγκατεστημένοι στην περιοχή προέρχονται από το λεκανοπέδιο. Είναι φανερό από τα παραπάνω, ότι η σύνδεση του λεκανοπεδίου της Αθήνας με την περιοχή των Μεσογείων, στην οποία έχει χωροθετηθεί το αεροδρόμιο, ήταν καθοριστικής σημασίας για την εξυπηρέτησή του.

Για το λόγο αυτό, την κατασκευή του ακολούθησαν η δημιουργία δικτύου οδικών συνδέσεων, περιφερειακής και εθνικής κλίμακας, ενώ αναμένεται να ακολουθήσουν υποδομές για τις θαλάσσιες και ναυτιλιακές μεταφορές (Λαύριο) και ο προαστιακός σιδηρόδρομος. Με αυτό τον τρόπο δημιουργούνται οι αναγκαίες συνθήκες προσπελασιμότητας.

Όλα αυτά όμως έχουν και αρνητικές επιπτώσεις οι οποίες αφορούν στις ποικίλες περιβαλλοντικές οχλήσεις από τους οδικούς άξονες και τις κερδοσκοπικές πιέσεις, καθώς υπάρχει πιθανότητα να εμφανιστεί ο κίνδυνος διατάραξης του οικονομικού και κοινωνικού ιστού της περιοχής λόγω των ραγδαίων μετασχηματισμών.

Είναι χαρακτηριστικό ότι το οδικό δίκτυο, το συναφές με την κατασκευή και λειτουργία του νέου αεροδρομίου, απαίτησε την περεταίρω εκχέρσωση άνω των 3.500στρ. γης. Η Αττική Οδός, το μεγαλύτερο έργο που έχει γίνει σε κατοικημένη περιοχή, διασχίζει αγέρωχη τον ελαιώνα των Μεσογείων. Το συνολικό μήκος του έργου ανέρχεται στα 66χλμ., οι άλλοι βασικοί οδικοί άξονες που συνδέονται με αυτή έχουν μήκος 32χλμ., ενώ το δίκτυο βοηθητικών και παράπλευρων οδών είναι μήκους 150χλμ. Το συνολικό μήκος συραγγών που διανοίχτηκαν ανέρχεται στα 12,9χλμ. και οι δύο σταθμοί εξυπηρέτησης καταλαμβάνουν 240στρ.

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

Οι επενδύσεις οι οποίες έγιναν για την κατασκευή και αναβάθμιση των οδικών κόμβων ήταν σημαντικές. Τα έργα της εμβέλειας αυτής όμως που εκτελούνται σε ουσιαστικά άθικτες περιοχές, συνήθως δεν συνάδουν ως σύνολο με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης.

Η Αθήνα θα προσαρμοστεί στο νέο αεροδρόμιο με εργαλείο τον αυτοκινητόδρομο και έτσι θα ενισχυθεί ο ρόλος του αυτοκινήτου. Όταν κατασκευαστεί το προαστιακό τρένο και το μετρό, θα έχουν διαμορφωθεί οι συνθήκες. Θα πρέπει λοιπόν να επιταχυνθούν τα έργα αυτά, προς όφελος της ατμόσφαιρας και συνεπώς προς όφελος του βιοτικού επιπέδου.

Τέλος, σημειώνεται ότι μέχρι πρόσφατα οι βασικές πύλες εισόδου στην πρωτεύουσα ήταν τρεις: ο Πειραιάς, ο Κηφισός με τα ΚΤΕΛ και το τρένο και το αεροδρόμιο του Ελληνικού, με πολύ σημαντικό αριθμό θέσεων εργασίας και μεγάλη έλξη δραστηριοτήτων στον αστικό ιστό. Αναλυτικότερα, ο Πειραιάς συγκεντρώνει 100.000 θέσεις εργασίας, το αεροδρόμιο του Ελληνικού συγκεντρώνει 12.000 περίπου και το κέντρο μαζί με όλα αυτά (σύμφωνα με μελέτες)

γύρω στις 350.000 με 400.000 θέσεις εργασίας. Τα παραπάνω δημιουργούσαν τις συγκλίνουσες κινήσεις προς το κέντρο όπου συγκεντρώνονταν οι θέσεις εργασίας. Αυτή ήταν η εικόνα μέχρι χθές. Η κατασκευή, όμως, της Αττικής Οδού και του αεροδρομίου μεγαλώνουν το τρίγωνο των πυλών εισόδου.

Στο σημείο αυτό πρέπει να τονιστεί η μεγάλη συνάφεια του λιμανιού του Πειραιά με το αεροδρόμιο του Ελληνικού σε ό,τι αφορούσε τις μεταφορές εμπορευμάτων και τις κινήσεις τουρισμού με τα καράβια. Έχει υπολογιστεί ότι από τους 100.000 τόνους περίπου εμπορευμάτων που είχε το Ελληνικό ετησίως, το 26% ήταν βαρέα μηχανήματα που εξυπηρετούσαν τις ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες του Πειραιά (Λουκάκης, 2001). Επομένως το νέο αεροδρόμιο στα Μεσόγεια θα συμπαρασύρει λειτουργίες και δραστηριότητες που δεν μπορούν, και δεν πρέπει, να εξυπηρετηθούν από τον Πειραιά και έτσι δημιουργούνται για το Λαύριο νέες προϋποθέσεις για ένα δεύτερο λιμάνι στην Αττική (Επιπλέον, έχει υπολογιστεί ότι οι κάτοικοι του Λεκανοπέδιο χρειάζεται τόσο χρόνο για να φτάσουν στον Πειραιά, όσο και για να φτάσουν στο Λαύριο μέσω Αττικής Οδού). Άρα, το Λαύριο τα επόμενα χρόνια θα αποτελέσει έναν ακόμα σημαντικό πόλο έλξης για την περιοχή της Αθήνας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9^ο ΟΛΥΜΠΙΑΚΑ ΕΡΓΑ

Τα Ολυμπιακά έργα που χωροθετούνται στην περιοχή των Μεσογείων είναι ο Ιππόδρομος, το Ιππικό Κέντρο και το Σκοπευτήριο.

Την εγκατάσταση του Ιπποδρόμου και του Ιππικού κέντρου συνόδευσαν οι αναγκαίες μόνιμες και προσωρινές εγκαταστάσεις, ανάμεσα στις οποίες είναι το ιπποδρόμιο, οι αρένες, τα γήπεδα εξάσκησης, οι σταύλοι, οι χώροι στάθμευσης των αυτοκινήτων, οι πλατείες και οι κερκίδες, τα εστιατόρια, η κτηνιατρική κλινική, οι ξενώνες και διάφοροι άλλοι βοηθητικοί χώροι και λοιπά έργα υποστήριξης τους. Αναφέρεται ότι για την εγκατάσταση των παραπάνω έργων έγιναν αναγκαστικές απαλλοτριώσεις ακινήτων, οι οποίες και θεωρήθηκαν δημόσιας ωφέλειας.

Η χωροθέτησή τους έλαβε χώρα στην περιοχή Μερέντα Μαρκοπούλου, εκεί όπου παραχωρήθηκε μια έκταση 2.500 στρεμμάτων για τη δημιουργία του νέου Ιπποδρόμου και του Ολυμπιακού Ιππικού Κέντρου.

Σχεδόν αθέατη από τον δημόσιο δρόμο και προστατευμένη από τα χαμηλά βουνά που την τριγυρίζουν, η Μερέντα διατήρησε για πολλά χρόνια την πλούσια Αττική βλάστηση και τον αγροτικό της χαρακτήρα. Η εύφορη όμως γη του Μυρρινούντος ή της Μερέντας, σύμφωνα με την παραφθορά του ονόματος, δεν είχε μόνο θάμνους. Στην Αρχαιολογική Υπηρεσία ήταν γνωστό ότι κάθε τόσο με την άροση των χωραφιών έρχονταν στο φως αρχαία ευρύματα (Από τα μέσα του περασμένου αιώνα σε έρευνες στην περιοχή είχαν ανακαλυφθεί γεωμετρικά νεκροταφεία). Για αυτούς ακριβώς τους λόγους, η επιλογή της θέσης για την κατασκευή των Ολυμπιακών έργων και του νέου Ιππόδρου είχε προκαλέσει έντονες αντιδράσεις, τόσο από τους αρχαιολόγους, οι οποίοι υποστήριζαν ότι η περιοχή δεν έχει ερευνηθεί σε όλη της την έκταση και οι σύγχρονες κατασκευές θα καταστρέψουν τα αρχαία, όσο και από τους οικολόγους που ζητούσαν να μην αλλοιωθεί ένα από τα τελευταία φυσικά τοπία της Αττικής (Κιοσσέ, 2003).

Τελικά, στα μέσα της δεκαετίας του '90 αποφασίστηκε να εγκατασταθούν στην περιοχή ο νέος Ιππόδρομος και το Ολυμπιακό Ιππικό Κέντρο. Οι αντιδράσεις τόσο των αρχαιολόγων όσο και των οικολόγων αποδείχτηκαν εύστοχες. Η εκσκαφή του εδάφους κατά την εγκατάσταση των

έργων έφερε στο φώς τον αρχαίο Δήμο Μυρρινούντος (Το όνομα οφείλετε στην πλούσια βλάστηση της περιοχής όπου κυριαρχούσαν οι μυρτιές - μυρσίνες στα αρχαία), έναν πλούσιο αγροτικό δήμο των κλασικών χρόνων, ενώ προκειμένου να κατασκευαστούν μεταφυτεύτηκαν 2.500 ρίζες ελιές στον χώρο εγκατάστασης του Ολυμπιακού χωριού.

Πέρα από την εκχέρσωση του εδάφους της περιοχής και τη ριζική αλλαγή του χαρακτήρα της, το τοπίο του Μαρκόπουλου, όπου δέσποζε ο Πύργος της Λιάδας, είναι πια κατεστραμμένο απο το λατομείο που προμήθευσε υλικό τα εν λόγω έργα. Μετά δε, την κατασκευή και λειτουργία των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων, τόσο το Μαρκόπουλο όσο και το Πόρτο-Ράφτη δέχτηκαν τεράστια οικιστική πίεση, καθώς από το νέο Ιππόδρομο «ζουν» περισσότερες από 800 οικογένειες.

Τέλος, θα πρέπει να αναφερθεί ότι η χρήση των Ολυμπιακών χώρων μετά το 2004 (έτος τέλεσης των Ολυμπιακών Αγώνων στην Ελλάδα), είναι ελάχιστη γεγονός που ενισχύει τη θεωρία περί άδικης «μετάλλαξης» της κοιλάδας της Μερέντας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10^ο ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

Η παρούσα ενότητα της μελέτης παρουσιάζει τη δημογραφική εξέλιξη της περιοχής των Μεσογείων. Με τα στοιχεία που συλλέχθηκαν από την Ε.Σ.Υ.Ε δύναται να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα αναφορικά με την εξέλιξη αυτή του πληθυσμού της περιοχής (ποσοστιαίες μεταβολές κλπ.).

Η αύξηση του πληθυσμού των Μεσογείτικων Δήμων, όπως θα δειχθεί παρακάτω, οφείλεται κυρίως στην εσωτερική μετανάστευση προς την ενδοχώρα της περιοχής μελέτης, δηλαδή στη μετακίνηση ατόμων ή και ομάδων πληθυσμού από την Αθήνα ιδιαίτερα προς την εγγύτερη περιφέρεια, που είναι η Μεσογαία στο σύνολό της.

Η άνοδος του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων σε συνδυασμό με την έντονη φάση της αποαστικοποίησης που διέπει ολόκληρη σχεδόν την Πρωτεύουσα και συνοδεύεται από μια τάση φυγής από τα αστικά κέντρα, οδήγησαν πολλές επιχειρήσεις να εγκατασταθούν στον περιβάλλοντα χώρο της περιοχής. Το γεγονός αυτό έχει άμεσο αποτέλεσμα την προσέλκυση μεγάλου τμήματος του αστικού ιστού στην ευρύτερη λεκάνη των Μεσογείων. Επίσης, η βελτίωση και ο εκσυγχρονισμός του δικτύου υποδομών (οδικό, μεταφορικό κλπ.) τα τελευταία χρόνια θωράκισε την οικονομική διάσταση της περιοχής (άνοδος του τριτογενή τομέα, δημιουργία νέων υπηρεσιών κλπ.) και καθήλωσε τη μετανάστευση του πληθυσμού προς το κέντρο των πόλεων των Μεσογείων. Έτσι, ο διπλασιασμός του πληθυσμιακού δυναμικού της περιοχής επέφερε επαναστατικές αλλαγές όχι μόνο στον τρόπο ζωής και εργασίας των κατοίκων, αλλά και στην ποιότητα ζωής που υπόσχεται να προσφέρει.

Η περιοχή της Μεσογαίας δέχεται αναμφίβολα σήμερα έντονες οικιστικές και πληθυσμιακές πιέσεις καθώς αποτελεί μια περιοχή όπου κατευθύνονται προσδοκίες, προσδοκίες για ανάπτυξη δραστηριοτήτων και δημιουργίας κερδών από την εκμετάλλευση της γης. Σε αυτό συντείνουν η διαθεσιμότητα του χώρου, οι καλύτερες συνθήκες περιβάλλοντος σε σχέση με το Λεκανοπέδιο, το καλό κλίμα, η σχετική έλλειψη ατμοσφαιρικής ρύπανσης και η γειτνίαση με δασικές, αγροτικές εκτάσεις και παραλίες.

Όλα τα παραπάνω αποτελούσαν στοιχεία έλξης και για την προ της δημιουργίας του αεροδρομίου ροή του πληθυσμού προς την περιοχή. Τα τελευταία χρόνια όμως προστίθενται η εγκατάσταση του αεροδρομίου, η αναμενόμενη ανάπτυξη του λιμανιού του Λαυρίου αλλά και η δημιουργία υποδομών που αυξάνουν την προσπελασιμότητα του χώρου και που ελαχιστοποιούν τις αποστάσεις από το κέντρο της Πρωτεύουσας και τους βασικούς συγκοινωνιακούς κόμβους.

Άρα, μεγάλο μερίδιο ευθύνης για την δημογραφική έκρηξη που εμφανίστηκε στην περιοχή τα τελευταία χρόνια φέρει και η εγκατάσταση και λειτουργία του νέου αερολιμένα στα Σπάτα, καθώς συνέβαλλε στη δημιουργία θέσεων εργασίας και λειτούργησε ως πόλος έλξης νέων επενδύσεων. Οι εξελίξεις αυτές μετακίνησαν την πληθυσμιακή βελόνα προς τα πάνω, επιτείνοντας τον ρόλο της αποαστικοποίησης που είναι η αποκέντρωση των ρόλων και αρμοδιοτήτων σε ολόένα και περισσότερα κέντρα λήψης αποφάσεων.

Ένας άλλος παράγοντας που συντείνει στη ροή πληθυσμού προς την περιοχή είναι η μεγάλη υποβάθμιση του περιβάλλοντος των κεντρικών κυρίως περιοχών του Λεκανοπεδίου. Επομένως, το αεροδρόμιο από μόνο του δεν αρκεί για την εκδήλωση των παρατηρουμένων πιέσεων οικιστικής ανάπτυξης.

Έτσι, τα τελευταία χρόνια, το ρεύμα εσωτερικής μετανάστευσης προς τα Μεσόγεια προσλαμβάνει εκρηκτικούς ρυθμούς, καταγράφοντας τη μεγαλύτερη αύξηση πληθυσμού σε όλη τη χώρα (Ε.Σ.Υ.Ε., 2006). Την τελευταία δεκαετία μόνο, κατεγράφη στα Μεσόγεια δημογραφική αύξηση της τάξης του 28%. Ο αερολιμένας «Ελευθέριος Βενιζέλος», η Αττική Οδός, ο προαστιακός σιδηρόδρομος, τα Ολυμπιακά έργα και τα λοιπά έργα υποδομής αλλάζουν ραγδαία τον οικιστικό χαρακτήρα των Μεσογείων, προσελκύοντας μεγάλα πλήθη νέων κατοίκων.

10.1 ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ

Ο Πίνακας 10.1 και το Διάγραμμα 10.1, απεικονίζουν τον πραγματικό πληθυσμό των υπό μελέτη περιοχών για τα έτη 1971 – 2001, σε απόλυτα μεγέθη.

Όπως φαίνεται απο τον πίνακα, οι Δήμοι των Μεσογείων παρουσιάζουν ανά δεκαετία, σε αντίθεση με το σύνολο της χώρας, σημαντική αύξηση πληθυσμού κατά την εξεταζόμενη περίοδο.

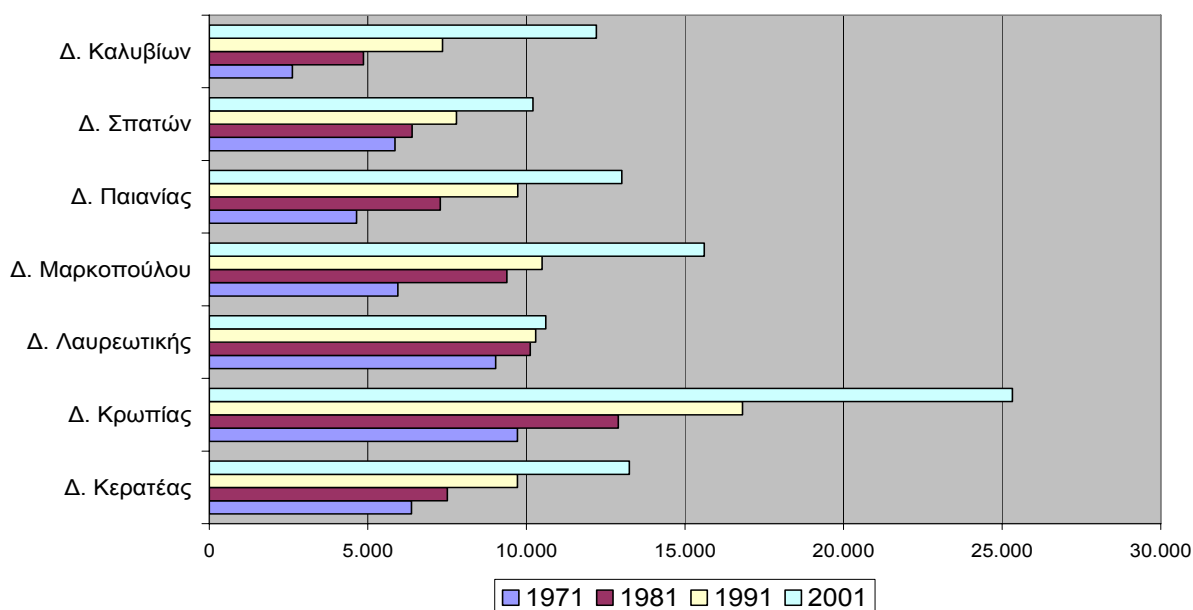
Τη μεγαλύτερη αύξηση πληθυσμού παρουσιάζουν οι Δήμοι Καλυβίων και Παιανίας, ενώ οι υπόλοιποι ακολουθούν με αυξημένες τάσεις πληθυσμιακής ανάπτυξης. Εξαίρεση αποτελεί το Λαύριο, του οποίου ο πληθυσμός αυξάνεται με βραδείς ρυθμούς που δεν ξεπερνούν τους ρυθμούς αύξησης του πληθυσμού της χώρας, όπως συμβαίνει και με τους υπόλοιπους Δήμους.

Πίνακας 10.1: ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ

	1971	1981	1991	2001
Σύνολο χώρας	8.768.641	9.740.417	10.259.900	10.964.020
Δ. Κερατέας	6.381	7.511	9.715	13.246
Δ. Κρωπίας	9.716	12.893	16.813	25.325
Δ. Λαυρεωτικής	9.034	10.124	10.293	10.612
Δ. Μαρκοπούλου Μεσογαίας	5.945	9.388	10.499	15.608
Δ. Παιανίας	4.645	7.285	9.727	13.013
Δ. Σπατών	5.861	6.398	7.796	10.203
Δ. Καλυβίων Θορικού	2.624	4.860	7.357	12.202

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

Διάγραμμα 10.1: ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

Από την ανάλυση του Πίνακα 10.2 και του αντίστοιχου διαγράμματος, προκύπτει ότι ο πληθυσμός των Μεσογείων διέπεται από μια αυξητική τάση, παρατηρείται δηλαδή αύξηση του δημογραφικού στοιχείου.

Ειδικότερα, για το διάστημα 1971 – 1981 ενώ το ποσοστό της θετικής μεταβολής του πληθυσμού της χώρα είναι της τάξης του 10%, για τους Δήμους Μαρκοπούλου, Παιανίας και Καλυβίων το αντίστοιχο ποσοστό είναι τριπλάσιο ή και μεγαλύτερο.

Την αμέσως επόμενη περίοδο, 1981 – 1991, ο πληθυσμός των Μεσογείτικων Δήμων συνεχίζει την αυξητική τάση, αλλά με διαφορετικούς ρυθμούς κατά περίπτωση. Έτσι αυξημένα ποσοστά πληθυσμιακής αύξησης παρατηρούνται για τους Δήμους Κερατέας και τα Σπατών (Στα Σπάτα ειδικά ο ρυθμός αύξησης του πληθυσμού διπλασιάστηκε). Αντίθετα, μειωμένα ποσοστά αύξησης ακολουθούν το Κρωπί (μικρή μείωση στην ποσοστιαία αύξηση του πληθυσμού), το Μαρκόπουλο, όπου η ποσοστιαία αύξηση μειώθηκε στο 1/3 περίπου, σε σχέση με την προηγούμενη περίοδο, η Παιανία και τα Καλύβια. Τέλος, στο Λαύριο παρατηρείται μεγάλη πτώση του εν λόγω ποσοστού, το οποίο φτάνει σε επίπεδα πολύ χαμηλότερα του ποσοστού πληθυσμιακής αύξησης της χώρας.

Κατά τη δεκαετία 1991 – 2001, οι ποσοστιαίες μεταβολές του πληθυσμού των Δήμων αυξάνονται στο σύνολό τους και επανακάμπτουν δυναμικά τα ποσοστά αύξησης που την περασμένη δεκαετία ήταν σε χαμηλά επίπεδα. Σε ορισμένες περιπτώσεις δε, παρατηρείται διπλασιασμός (Λαύριο) ή και τριπλασιασμός της ποσοστιαίας αύξησης του πληθυσμού (Μαρκόπουλο).

Εξετάζοντας, τέλος, τη μεταβολή του πληθυσμού κατά τα τριάντα έτη συνολικά, δηλαδή από το 1971 έως το 2001, και ενώ το ποσοστό πληθυσμιακής αύξησης της χώρας είναι 20%, παρατηρείται ότι στην Κερατέα ο πληθυσμός διπλασιάστηκε (52%), στα Σπάτα αυξήθηκε κατά 43%, ενώ στο Κορωπί, το Μαρκόπουλο και την Παιανία η ποσοστιαία μεταβολή του πληθυσμού αγγίζει το 62%. Ακραίες και παράλληλα εντελώς αντίθετες περιπτώσεις αποτελούν τα Καλύβια Θορικού και το Λαύριο. Έτσι, ενώ στα Καλύβια, για τα έτη 1971 – 2001, ο πληθυσμός αυξήθηκε κατά 79%, στο Λαύριο το ποσοστό αύξησης κυμαίνεται στο 15%, κάτω δηλαδή από την ποσοστιαία μεταβολή του πληθυσμού της χώρας (20%). Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθεί το γεγονός ότι οι Δήμοι Μαρκοπούλου και Κερατέας έως πρότινος θεωρούνταν παραθεριστικοί προορισμοί. Όπως φαίνεται όμως από τον πίνακα τα τελευταία τριάντα χρόνια ο πληθυσμός της Κερατέας αυξήθηκε κατά 52% και του Μαρκόπουλου κατά 62%, ενώ τα αμέσως επόμενα χρόνια αναμένεται νέο κύμα μόνιμων κατοίκων, όπως αναφέρεται παρακάτω, καθώς παρατηρείται μια συνεχώς αυξανόμενη εγκατάσταση παραθεριστών, ενώ με την πάροδο του χρόνου η παραθεριστική κατοικία εξελίσσεται σε μόνιμη.

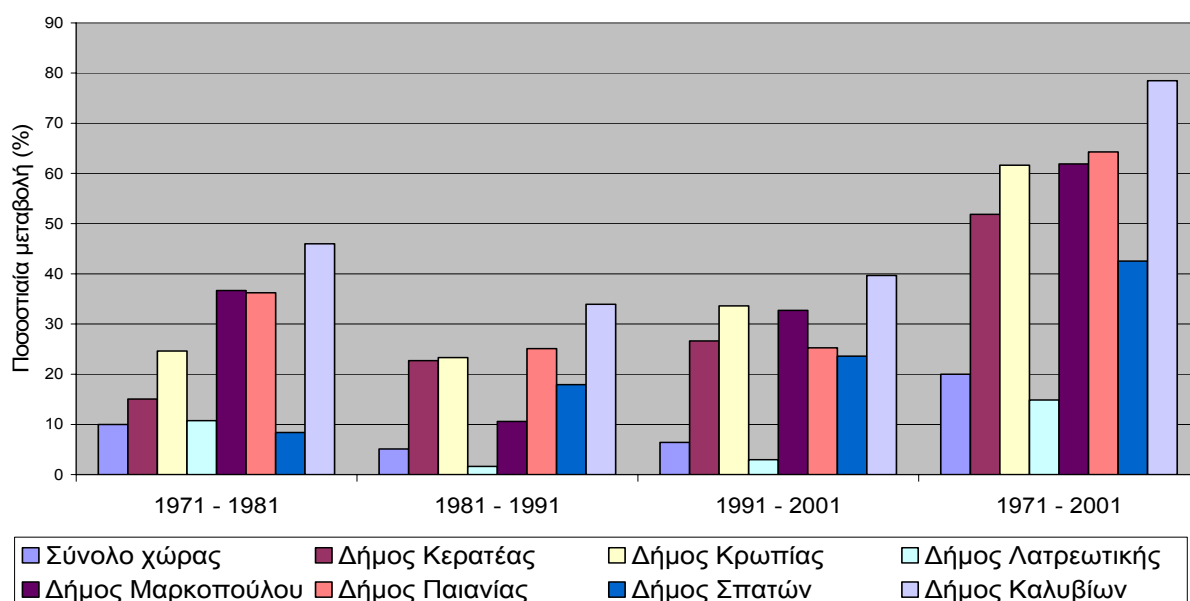
Ο πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει την ποσοστιαία μεταβολή του πληθυσμού κατά Δήμο και στο σύνολο της χώρας, ενώ το διάγραμμα περιγράφει την πορεία των ποσοστιαίων πληθυσμιακών μεταβολών κατά Δήμο και στο σύνολο της χώρας διευκολύνοντας έτσι την εξαγωγή του συμπεράσματος ότι η πληθυσμιακή ανάπτυξη των υπό μελέτη Δήμων οφείλεται στην εσωτερική μετανάστευση προς αυτούς.

Πίνακας 10.2: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΤΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

	1971 -1981	1981 - 1991	1991 – 2001	1971 - 2001
Σύνολο χώρας	10%	5%	6%	20%
Δ. Κερατέας	15%	23%	27%	52%
Δ. Κρωπίας	25%	23%	34%	62%
Δ. Λαυρεωτικής	11%	2%	3%	15%
Δ. Μαρκοπούλου Μεσογαίας	37%	11%	33%	62%
Δ. Παιανίας	36%	25%	25%	64%
Δ. Σπατών	8%	18%	24%	43%
Δ. Καλυβίων Θορικού	46%	34%	40%	79%

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

Διάγραμμα 10.2: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

Εξετάζοντας τη δημογραφική πορεία του συνόλου της περιοχής (Πίνακας 10.3, 10.4 και Διάγραμματα 10.3, 10.4) γίνεται αντιληπτό ότι ο πληθυσμός της περιοχής των Μεσογείων αυξήθηκε παραπάνω από το διπλάσιο, αποτυπώνοντας τη νέα δημογραφική και οικονομική δυναμική που προδιαγράφεται με την κατασκευή στην περιοχή μεγάλων έργων.

Η αύξηση του πληθυσμού ολόκληρης της περιοχής επιταχύνθηκε από την περίοδο 1971 -1981 και μετά, κυρίως λόγω κορεσμού του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Πρωτεύουσας και της μετακίνησης προς τις παρυφές του μεγάλων τμημάτων πληθυσμού. Άλλωστε η περίοδος αυτή είναι περίοδος περιφερειακής αποκέντρωσης των παραγωγικών δραστηριοτήτων και χαρακτηρίζεται από τη μείωση της εσωτερικής μετανάστευσης προς το Πολεοδομικό Συγκρότημα της Πρωτεύουσας και την έναρξη της πληθυσμιακής διόγκωσης των Μεσογείων, καθώς για πρώτη φορά εμφανίζονται νέες κοινότητες στην περιοχή.

Η περιοχή μελέτης παρουσίασε ραγδαία αύξηση κυρίως από το 1971 και έπειτα, με αποτέλεσμα η απογραφή του 2001 να εμφανίζει σε αυτή μόνιμο πλυθισμό πάνω από 100.209 κατοίκους. (Το 1971 ο πληθυσμός ανερχόταν σε 44.206 κατοίκους.)

Στη δεκαετία του 1971 – 1981, ο πληθυσμός της περιοχής μελέτης αυξήθηκε κατά 24%, ενώ την ίδια περίοδο η αύξηση του πληθυσμού στο σύνολο της χώρας ήταν της τάξης του 10%.

Την περίοδο 1981 – 1991, το ποσοστό αύξησης μειώνεται κατά πέντε ποσοστιαίες μονάδες (19%), ενώ την επόμενη περίοδο (1991 – 2001) επανακάμπει και φτάνει στο 28%.

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία των απογραφών της Ε.Σ.Υ.Ε, την τελευταία τριακονταετία σημειώθηκε δημογραφική «έκρηξη» της τάξης του 56% στα Μεσόγεια, όπου και καταγράφεται ο μεγαλύτερος ρυθμός αύξησης πληθυσμού σε ολόκληρη την Ελλάδα για το έτος 2001 (28%).

Η αυξητική πορεία του πληθυσμού των Μεσογείων, ιδιαίτερα την περίοδο 1991-2001, οφείλεται στην τάση αποαστικοποίησης (βλπ. Κεφάλαιο 6^ο), στη μόνιμη εγκατάσταση στις περιοχές παραθεριστικής κατοικίας, στην κατασκευή μεγάλων έργων υποδομής και στην προσέλκυση από αυτά εργατικού δυναμικού που εγκαθίστανται στην περιοχή και τέλος στο μετασχηματισμό του συνολικού παραγωγικού προτύπου.

Ο πληθυσμός της περιοχής ξεπερνά κατά πολύ σε ρυθμούς αύξησης τον αντίστοιχο ρυθμό αύξησης της χώρας καθ' όλη τη διάρκεια των τριάντα ετών. Από την τάση αυτή διαπιστώνεται ότι η αύξηση αυτή του πληθυσμού που συνεχίζεται έντονα και ανεξέλεγκτα θεωρεί τα Μεσόγεια ως το φυσικό υποδοχέα της πλυθησσιακής αύξησης της πρωτεύουσας.

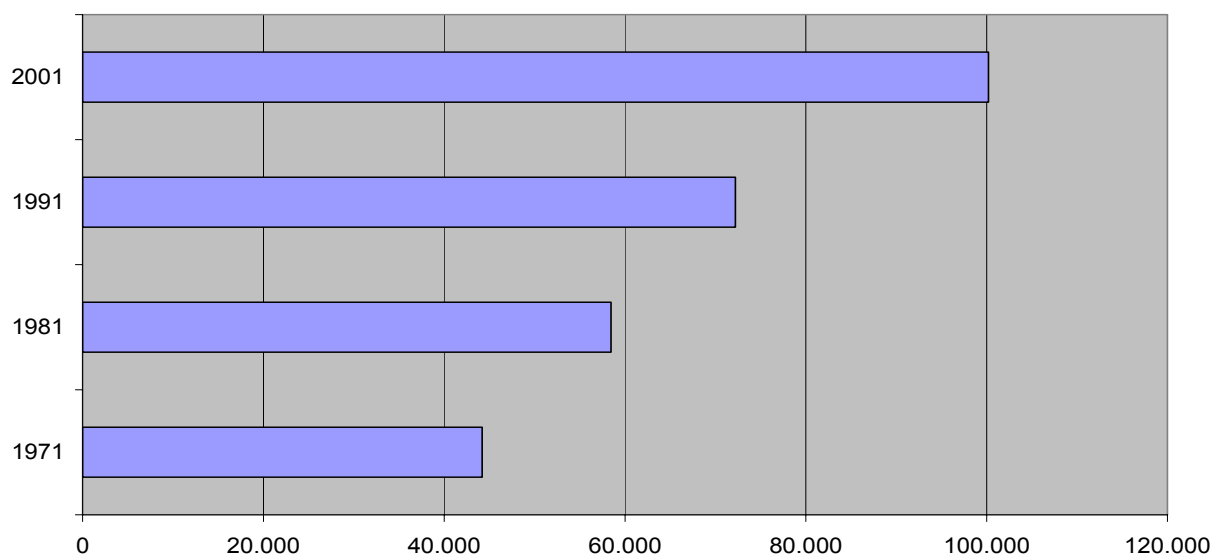
Παρακολουθώντας τις εξελίξεις στην περιοχή, φαίνεται ότι η έως τώρα καταγεγραμμένη πληθυσμιακή έκρηξη αποτελεί απλώς προπομπό του κύματος «μετανάστευσης» των Αθηναίων προς τα ανατολικά του νομού. Η περιοχή μετατρέπεται με ταχείς ρυθμούς σε τόπο μόνιμης κατοικίας. Η κατασκευή του αεροδρομίου, της Αττικής Οδού και ο προαστιακός σιδηρόδρομος άλλαξαν το χαρακτήρα της και η δημογραφική έκρηξη που αναμένεται να ακολουθήσει αποτελεί πρόκληση για όλα τα Μεσόγεια, καθώς η περιοχή διατηρεί ακόμα όλα τα χαρακτηριστικά για μια ανθρώπινη ζωή.

Πίνακας 10.3: ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΣΥΝΟΛΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

	1971	1981	1991	2001
Σύνολο χώρας	8.768.641	9.740.417	10.259.900	10.964.020
Σύνολο περιοχής μελέτης	44.206	58.459	72.200	100.209

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

Διάγραμμα 10.3: ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΣΥΝΟΛΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ



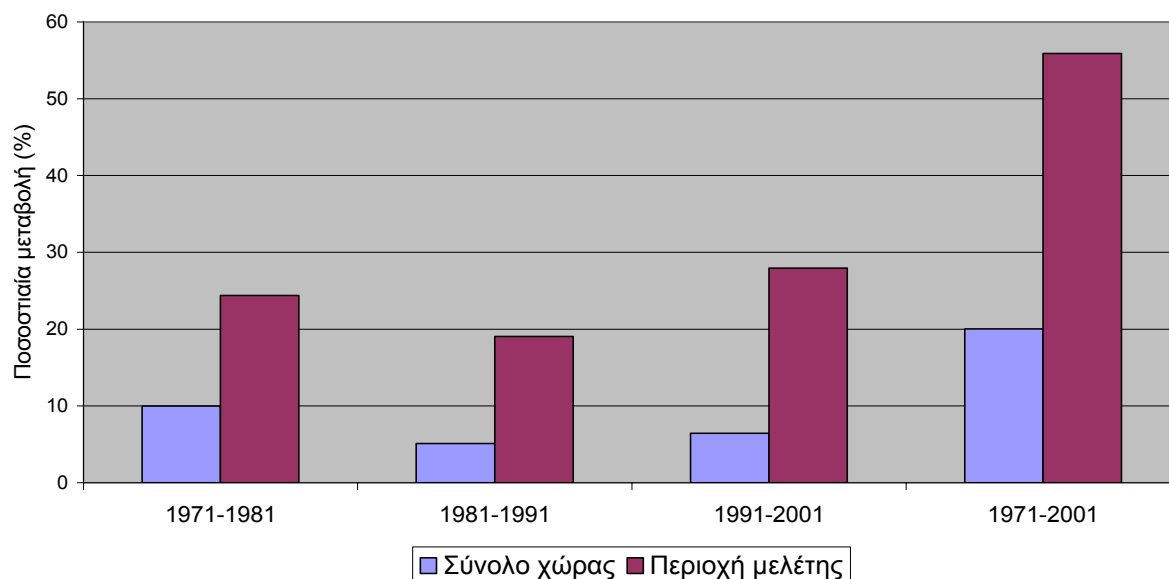
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

Πίνακας 10.4: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΤΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

	1971 -1981	1981 - 1991	1991 – 2001	1971 - 2001
Σύνολο χώρας	10%	5%	6%	20%
Σύνολο περιοχής μελέτης	24%	19%	28%	56%

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

**Διάγραμμα 10.4: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ
ΣΥΝΟΛΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ**



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

10.2 ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Από την ανάλυση των παραπάνω πληθυσμιακών δεδομένων (σύγκριση αύξησης πληθυσμού περιοχής και πληθυσμού χώρας) είναι εμφανές ότι η αύξηση του πληθυσμού της περιοχής των Μεσογείων δεν οφείλεται στη φυσική κίνηση του πληθυσμού (γεννήσεις – θάνατοι), αλλά στην εσωτερική μετανάστευσή του.

Η περιοχή των Μεσογείων, συνολικής έκτασης περί τα 516.000 στρέμματα, αναμένεται να δεχθεί έντονες αναπτυξιακές πιέσεις και τα επόμενα χρόνια. Σύμφωνα με τη μελέτη που εκπονήθηκε από το Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης του Παντείου Πανεπιστημίου σε συνεργασία με τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας για λογαριασμό του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε, η περιοχή μελέτης αναμένεται να δεχθεί τεράστιες πληθυσμιακές πιέσεις μέχρι το 2020. Ο πληθυσμός της υπολογίζεται ότι θα αυξηθεί εκρηκτικά και από 100.000 που είναι σήμερα θα εκτιναχθεί στα 350.000-400.000 άτομα, αν και η περιοχή εκτιμάται ότι χωρά 860.000 κατοίκους. Από τους 350.000 κατοίκους που προβλέπονται για το 2020, την εντονότερη αύξηση των ρυθμών πληθυσμιακής εξέλιξης αναμένεται να παρουσιάσουν τα Σπάτα, το Κορωπί, το Μαρόκπουλο, τα Καλύβια και η Κερατέα.

Σύμφωνα δε, με Πολεοδομική μελέτη του Δήμου Κορωπίου προβλέπει ότι τα επόμενα 14 χρόνια ο πληθυσμός της πόλης θα σημειώσει αύξηση 110% αγγίζοντας τους 56.000 κατοίκους. Παράλληλα οι Δήμοι Καλυβίων, Παιανίας, Κερατέας και Λαυρίου αναμένεται έως το 2010 να παρουσιάσουν αύξηση πληθυσμού έως και 50%, ενώ το Μαρκόπουλο το 2020 θα έχει 32.000 κατοίκους.

Είναι εμφανές, λοιπόν, ότι «η Αθήνα μετακομίζει». Μια νέα μεγαλούπολη, που την επόμενη δεκαετία θα έχει πληθυσμό άνω των 350.000 κατοίκων, δημιουργείται σε περιοχές που έως πρόσφατα θεωρούνταν «μακρινές». Τα όρια του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Πρωτεύουσας επεκτείνονται.

Από την ίδια μελέτη (του Πάντειου Πανεπιστημίου) προβλέπεται ότι μέχρι το 2020 θα συγκεντρώνονται στα Μεσόγεια περί τους 200.000 παραθεριστές. Αν και δεν αναφέρεται η κατανομή τους στο χώρο ένα μεγάλο ποσοστό αυτών (60.000 – 80.000 παραθεριστές) εκτιμάται ότι θα υποδεχτεί το Μαρκόπουλο και ειδικότερα το Πόρτο-Ράφτη.

Οι ανάγκες του αναμενόμενου πληθυσμού έχουν ληφθεί υπόψη στους σχεδιασμούς του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας και έχουν ενταχθεί στα σχέδια των πόλεων γύρω από το «Ελευθέριος Βενιζέλος» πολλά στρέμματα γης (βλπ. Κεφάλαιο 13^ο). Οι εκτάσεις αυτές κρίνονται ικανοποιητικές, ακόμα και αν καλυφθεί μόνο το 60% της προσφερόμενης γης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11^ο **ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΣΤΟΥΣ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΥΣ ΤΟΜΕΙΣ**

Μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του '60 ένα σημαντικό τμήμα πληθυσμού ασχολείται με τη γεωργία, κυρίως, και την κτηνοτροφία ενώ ο υπόλοιπος απασχολείται στις λίγες μικρές βιομηχανίες και βιοτεχνίες της περιοχής και στην παροχή υπηρεσιών. Η μικρή απόσταση από την πρωτεύουσα έχει αποτέλεσμα όλες οι λειτουργίες (δημόσιες υπηρεσίες, περίθαλψη κλπ.) να εξυπηρετούνται από το Πολεοδομικό της Συγκρότημα.

Κατά τη δεκαετία του '70, παρατηρείται για πρώτη φορά στροφή προς τις υπηρεσίες και την απασχόληση στη δευτερογενή παραγωγή, γεγονός που μαζί με τη λειτουργία εργοστασίων στα Μεσόγεια (στο Λαύριο προμηθεύαν) συντελεί στη δημιουργία αστικής αντίληψης στον πληθυσμό.

Την επόμενη δεκαετία (1970 - 1980) μειώθηκαν ακόμα περισσότερο οι γεωργοί και οι κτηνοτρόφοι με παράλληλη διόγκωση των κλάδων που ανήκουν στον τριτογενή τομέα (μεταφορές, εμπόριο, επικοινωνίες κλπ.). Είναι η εποχή κατά την οποία αναπτύσσονται και οι επιχειρήσεις που είχαν κάνει δειλά της εμφάνισή τους την περασμένη δεκαετία.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της τελευταίας απογραφής 2001, και αναφορικά με την κατανομή της απασχόλησης στους τρεις τομείς παραγωγής, σε ολόκληρη τη χώρα εμφανίζεται τάση συρρίκνωσης κυρίως του πρωτογενή. Στα Μεσόγεια παρατηρείται επίσης μια συνεχής ενίσχυση του τριτογενή αλλά και του δευτερογενή τομέα παραγωγής. Οι τάσεις αυτές αναμένεται να γίνουν πιο έντονες με τη λειτουργία του νέου αεροδρομίου (Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου, 1998).

Σύμφωνα με τη μελέτη του Ινστιτούτου Περιφερειακής Ανάπτυξης του Παντείου Πανεπιστημίου, από την καταγραφή των δραστηριοτήτων του δευτερογενή και τριτογενή τομέα στην ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων, προκύπτει ότι ο βασικός πόλος συγκέντρωσης είναι ο άξονας Παιανία, Σπάτα, Κορωπί.

Η ανάπτυξη και η κλαδική διάρθρωση της περιοχής μελέτης εξελίσσεται υπό την επίδραση της Περιφέρειας Πρωτευούσης και του συνόλου της Αττικής. Από τα διαθέσιμα στοιχεία της

Ε.Σ.Υ.Ε άλλωστε, επιβεβαιώνονται οι διαδικασίες μετασχηματισμού της περιοχής, όπως αυτές περιγράφονται στη θεωρία του Περιφερειακού Κύκλου (βλπ. Κεφάλαιο 6^ο), με σταδιακή μείωση της απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα παραγωγής και ενδυνάμωση της βιομηχανίας, της μεταποίησης, του εμπορίου και των υπηρεσιών.

Υπό την επίδραση αυτή οι παλιοί κάτοικοι προσπαθούν να προσαρμοστούν στη νέα κατάσταση εγκαταλείποντας τις παραδοσιακές ασχολίες. Έτσι πολλά παραδοσιακά επαγγέλματα συνυφασμένα με τη γεωργία, την κτηνοτροφία και γενικά την πρωτογενή παραγωγή χάθηκαν, όπως ακονιστής, αμπελοταγός, βαρελοποιός, καροποιός, πεταλωτής, ριτινοσυλλέκτης κλπ. (Φιλίππου – Αγγέλου, 2000). Οι αγρότες μετατράπηκαν σε αστούς.

Αστοί με τη σημερινή έννοια του όρου είναι οι μεταποιητές της πρωτογενούς παραγωγής, οι έμποροι, οι βιοτέχνες, οι βιομήχανοι, οι δημόσιοι και ιδιωτικοί υπάλληλοι και γενικά όσοι αντλούν το εισόδημά τους από αστικές δραστηριότητες (Κουρτέλη και Μανουσάκης, 2001).

Η μεγάλη αυτή αύξηση των αστικών επαγγελμάτων στην περιοχή, σύμφωνα με τη μελέτη ανάπτυξης της Αττικό Μετρό, προέκυψαν από τη μετατόπιση στα Μεσόγεια παλαιών και νέων βιομηχανιών, αρκετές από τις οποίες τον τελευταίο καιρό παρουσίαζαν μία τάση φυγής από τις παραδοσιακές βιομηχανικές ζώνες, με στόχο να εγκατασταθούν σε περιοχές με λιγότερο υποβαθμισμένο περιβάλλον. Η μετατόπιση αυτή δε, αναμένεται να συνεχιστεί από τις ανάγκες που θα δημιουργήσει η κατασκευή του αεροδρομίου.

Στα επόμενα χρόνια, η κλαδική διάρθρωση της περιοχής αναμένεται να συνεχίσει να εξελίσσεται υπό την επίδραση της Περιφέρειας Πρωτευούσης. Έτσι, προβλέπεται να επηρεαστεί από τις γενικότερες τάσεις, που είναι η ενίσχυση και ο κυρίαρχος ρόλος του τριτογενή τομέα της περιφέρειας και η ενδυνάμωση του δευτερογενή τομέα με προσπάθεια βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας και την ενσωμάτωση υψηλής τεχνολογίας. Οι τάσεις αυτές θα ενισχυθούν σημαντικά σε τοπικό επίπεδο από τη λειτουργία του αεροδρομίου.

Σημαντική τέλος, αναμένεται να είναι η διαφοροποίηση της συνολικής απασχόλησης στην περιοχή μελέτης και κατά το 2020, έτος ολοκλήρωσης της κατασκευής του νέου αεροδρομίου. Αναλυτικότερα σύμφωνα με τη μελέτη του Ινστιτούτου Περιφερειακής Ανάπτυξης η κατανομή της απασχόλησης κατά το 2020 θα έχει ως εξής:

- Πρωτογενής τομέας: 1,8%
- Δευτερογενής τομέας: 39,3%
- Τριτογενής τομέας: 58,9%

Η εικόνα αυτή προκύπτει με την παραδοχή της μείωσης της απασχόλησης στη γεωργία, την ανάπτυξη της απασχόλησης στη μεταποίηση αλλά και την ανάπτυξη των υπηρεσιών, που συνδυάζει παραγωγικές και καταναλωτικές υπηρεσίες οι οποίες ανταποκρίνονται στο μετασχηματισμό του αναπτυξιακού προτύπου της περιοχής, καθώς και του εποικιστικού συστήματος.

11.1 ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ

Παρακάτω παρατίθεται η κατανομή των απασχολούμενων στους κλάδους οικονομικής δραστηριότητας για τα εξεταζόμενα έτη (1981 – 2001). Η κλαδική τους διάρθρωση παρουσιάζεται για κάθε έτος ξεχωριστά, ενώ αμέσως μετά αναλύεται η κινητικότητα τους μεταξύ των παραγωγικών τομέων, τόσο ανά δεκαετία, όσο και στο σύνολο των είκοσι ετών.

- 1981

Η κλαδική διάρθρωση των απασχολούμενων των υπό μελέτη Δήμων, κατά το έτος 1981 φαίνεται στον παρακάτω πίνακα .

Πίνακας 11.1: ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 1981

	Απασχολούμενοι				
	Σύνολο	Πρωτογενής τομέας	Δευτερογενής τομέας	Τριτογενής τομέας	Δεν δήλωσαν κλάδο οικονομικής δραστηριότητας
Σύνολο Ελλάδος	3.388.518	972.091	1.039.094	1.359.033	18.300
Δήμος Καλυβίων Θορικού	1.748	346	568	759	75
Δήμος Κερατέας	2.213	332	1.170	670	41
Δήμος Κρωπίας	4.155	770	1.790	1.265	330
Δήμος Μαρκοπούλου Μεσογαίας	2.990	510	1.100	1.240	140
Δήμος Παιανίας	2.211	510	720	831	150
Δήμος Σπατών	2.037	590	720	547	180

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

Είναι φανερό ότι το 1981 το ποσοστό των απασχολουμένων στον πρωτογενή τομέα παρά, τις έντονες αναπτυξιακές τάσεις που δέχεται η περιοχή, είναι σε αυξημένα επίπεδα, αλλά μικρότερο από το αντίστοιχο ποσοστό των απασχολουμένων της χώρας, με εξαίρεση τα Σπάτα όπου βρίσκεται στο ίδιο επίπεδο (Πίνακας 11.2). Στους υπόλοιπους Δήμους τα ποσοστά κυμαίνονται από 15% (Δήμος Κερατέας) μέχρι 23% (Δήμος Παιανίας).

Οι απασχολούμενοι στο δευτερογενή τομέα είναι σαφώς περισσότεροι σε όλους του Δήμους. Το μεγαλύτερο ποσοστό απασχολουμένων στον τομέα αυτό έχουν η Κερατέα και το Κορωπί. Στην Κερατέα, ειδικά, περισσότεροι από τους μισούς εργαζόμενους απασχολούνται στην μεταποίηση (53%). Τη μικρότερη συμμετοχή στον τομέα αυτόν έχουν τα Καλύβια με ποσοστό που ανέρχεται στο 32%.

Τα ποσοστά απασχολουμένων στον τριτογενή τομέα στους Δήμους Καλυβίων και Μαρκοπούλου ξεπερνούν τα αντίστοιχα του δευτερογενή τομέα αλλά και αυτό του συνόλου της χώρας. Για τους υπόλοιπους Δήμους βρίσκονται σε χαμηλότερα επίπεδα, ενώ στους Δήμους Κερατέας, Κορωπίου και Σπατών υπερβαίνουν τα αντίστοιχα ποσοστά απασχολουμένων στο δευτερογενή τομέα.

Τέλος, για το σύνολο των υπό μελέτη Δήμων οι απασχολούμενοι στον πρωτογενή τομέα ανέρχονται στο 20%, στο δευτερογενή στο 39%, ποσοστό μεγαλύτερο κατά εννέα ποσοστιαίες μονάδες μεγαλύτερο από το αντίστοιχο του συνόλου χώρας, και στον τριτογενή στο 35%.

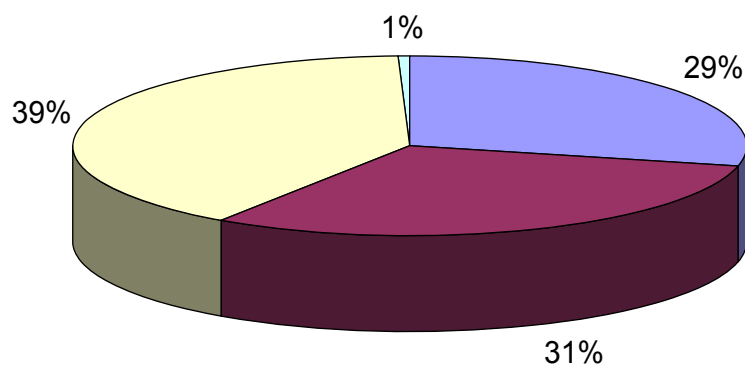
Πίνακας 11.2.: ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 1981

	<i>Απασχολούμενοι</i>		
	Πρωτογενής τομέας	Δευτερογενής τομέας	Τριτογενής τομέας
Σύνολο Ελλάδος	29%	31%	39%
Δήμος Καλυβίων Θορικού	20%	32%	44%
Δήμος Κερατέας	15%	53%	30%
Δήμος Κρωπίας	19%	43%	30%
Δήμος Μαρκοπούλου Μεσογαίας	17%	37%	41%
Δήμος Παιανίας	23%	33%	37%
Δήμος Σπατών	29%	35%	27%
Σύνολο Δήμων μελέτης	20%	39%	35%

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

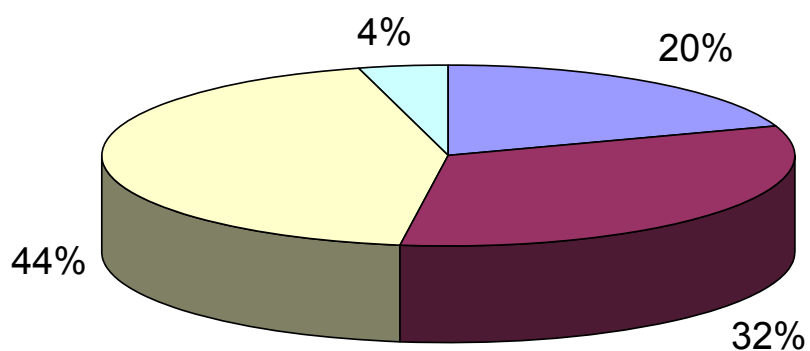
Η κλαδική διάρθρωση ανά Δήμο, στο σύνολο της χώρας και στο σύνολο των Δήμων, για το 1981 παρουσιάζεται στα διαγράμματα που ακολουθούν.

**Διάγραμμα 11.1: ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
1981**



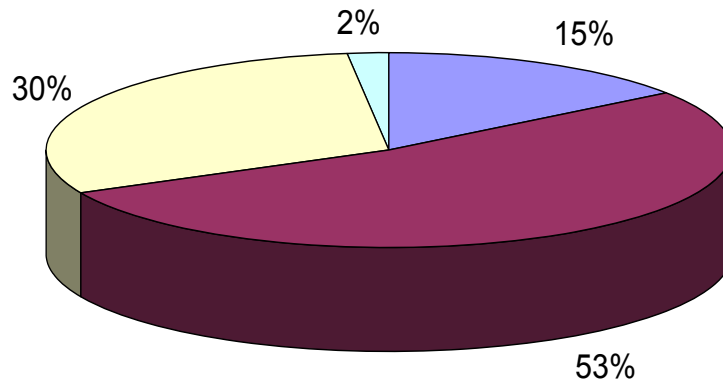
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

**Διάγραμμα 11.2: ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΚΑΛΥΒΙΩΝ
1981**



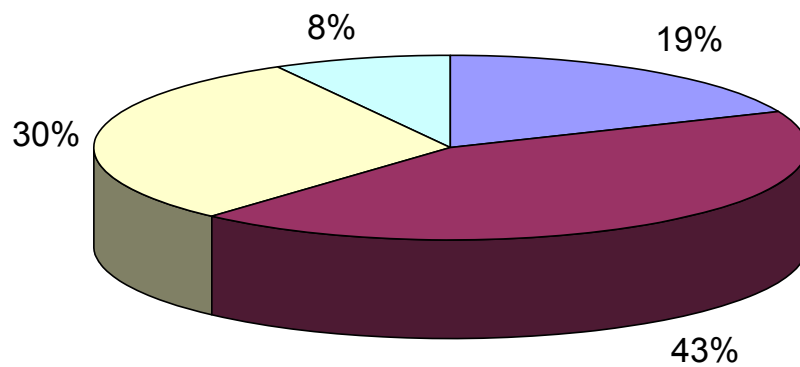
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

**Διάγραμμα 11.3: ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΚΕΡΑΤΕΑΣ
1981**



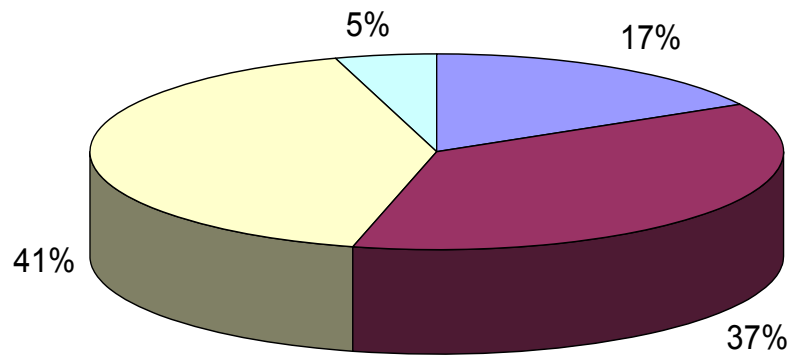
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

**Διάγραμμα 11.4: ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΚΡΩΠΙΑΣ
1981**



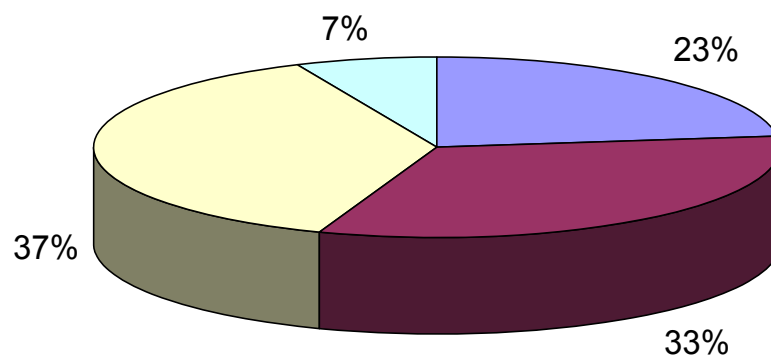
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

**Διάγραμμα 11.5: ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΥ
1981**



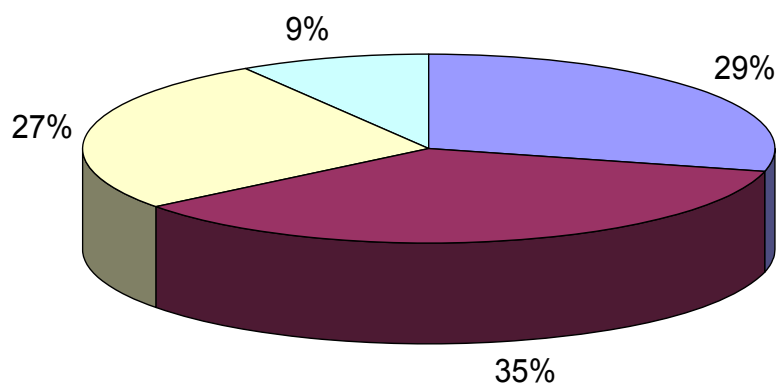
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

**Διάγραμμα 11.6: ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΠΑΙΑΝΙΑΣ
1981**



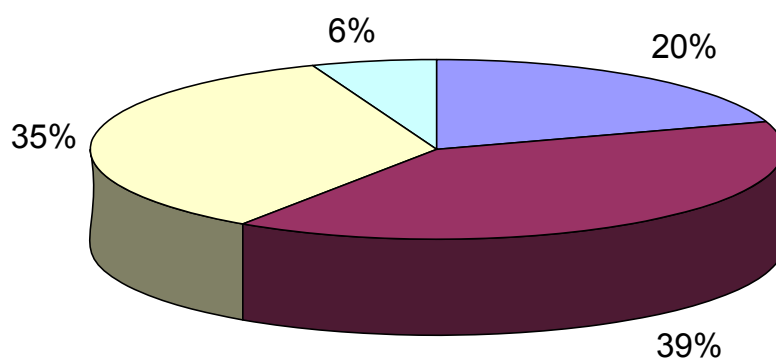
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

**Διάγραμμα 11.7: ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΣΠΑΤΩΝ
1981**



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

**Διάγραμμα 11.8: ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΔΗΜΩΝ
1981**



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

- 1991

Ο Πίνακας 11.3 παρουσιάζει το σύνολο των απασχολούμενων και την κατανομή τους στους τρεις παραγωγικούς κλάδους για το έτος 1991.

Πίνακας 11.3: ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΦΘΡΩΣΗ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 1991

	Απασχολούμενοι				
	Σύνολο	Πρωτογενής τομέας	Δευτερογενής τομέας	Τριτογενής τομέας	Δεν δήλωσαν κλάδο οικονομικής δραστηριότητας
Σύνολο Ελλάδος	3.571.957	668.766	852.946	1.843.612	206.633
Δήμος Καλυβίων Θορικού	2.611	174	803	1.394	240
Δήμος Κερατέας	3.155	223	1.206	1.402	324
Δήμος Κρωπίας	6.135	734	2.031	2.871	499
Δήμος Μαρκοπούλου Μεσογαίας	3.742	414	1.166	1.859	285
Δήμος Παιανίας	3.405	380	967	1.782	276
Δήμος Σπατών	2.751	435	717	1.343	256

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

Το 1991 παρατηρείται μια τάση έντονης ανάπτυξης του τριτογενή τομέα σε βάρος του δευτερογενή αλλά κυρίως του πρωτογενή. Ο πίνακας που ακολουθεί περιέχει τα ποσοστά συμμετοχής των απασχολούμενων στους επιμέρους κλάδους.

Ο πρωτογενής τομέας συγκεντρώνει το 11% των απασχολούμενων στο σύνολο των Δήμων. Αυξημένο ποσοστό απασχολούμενων στον τομέα αυτό, συγκριτικά με τους άλλους Δήμους παρουσιάζει το Κορωπί (12%), ενώ αντίθετα ιδιαίτερα χαμηλά ποσοστά συμμετοχής έχουν τα Καλύβια και η Κερατέα. Οι απασχολούμενοι στον πρωτογενή τομέα στο σύνολο της χώρας φαίνεται να είναι περισσότεροι από ό,τι στους Δήμους μελέτης.

Τα ποσοστά απασχολουμένων στον τομέα της μεταποίησης είναι σε όλους τους Δήμους υψηλότερα από το αντίστοιχο ποσοστό του συνόλου της χώρας. Ειδικότερα, στην Κερατέα το 40% σχεδόν των εργαζομένων υπάγεται σε αυτόν τον τομέα. Αντίθετα, στους Δήμους Κορωπίου, Καλυβίων και Μαρκοπούλου στο δευτερογενή τομέα παραγωγής αντιστοιχεί το 1/3 των απασχολουμένων.

Όσον αφορά τον τριτογενή τομέα τα ποσοστά είναι ιδιαίτερα αυξημένα. Το μεγαλύτερο ποσοστό εργαζομένων στον τομέα αυτό για το έτος 1991 έχουν τα Καλύβια και η Παιανία (53%). Τη μικρότερη συμμετοχή έχει η Κερατέα, αλλά και πάλι το ποσοστό είναι αυξημένο αφού ανέρχεται στο 45%. Στο Μαρκόπουλο οι μισοί από τους απασχολούμενους ανήκουν στον εν λόγω τομέα.

Αξίζει τέλος να σημειωθεί ότι στο σύνολο των Δήμων, αλλά και σε κάθε έναν από αυτούς ξεχωριστά, τα ποσοστά απασχόλησης στον τομέα των υπηρεσιών αγγίζουν το αντίστοιχο ποσοστό του συνόλου της χώρας και σε κάποιες περιπτώσεις το υπερβαίνουν (Καλύβια, Παιανία).

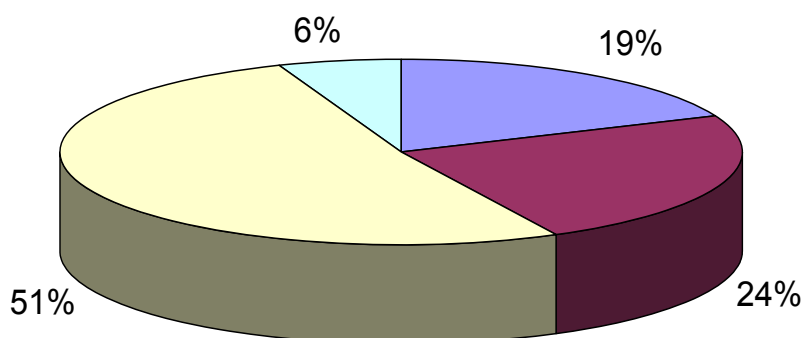
Πίνακας 11.4: ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

	Απασχολούμενοι		
	Πρωτογενής τομέας	Δευτερογενής τομέας	Τριτογενής τομέας
Σύνολο Ελλάδος	19%	24%	51%
Δήμος Καλυβίων Θορικού	7%	31%	53%
Δήμος Κερατέας	7%	38%	45%
Δήμος Κρωπίας	12%	33%	47%
Δήμος Μαρκοπούλου Μεσογαίας	11%	31%	50%
Δήμος Παιανίας	11%	28%	53%
Δήμος Σπατών	16%	26%	49%
Σύνολο Δήμων μελέτης	11%	32%	48%

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

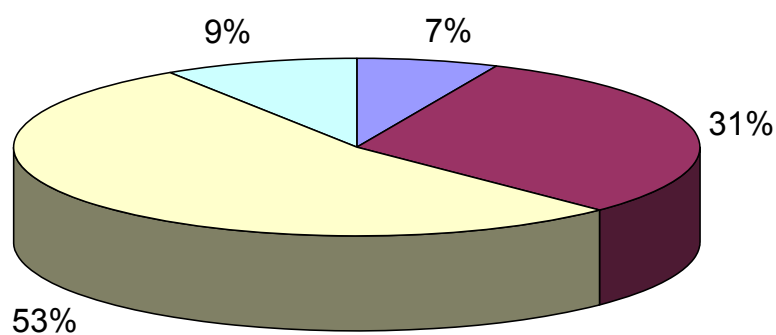
Η κατάταξη των εργαζομένων στους κλάδους παραγωγής ανά Δήμο αλλά και στο σύνολο αυτών παρουσιάζεται στα διαγράμματα που ακολουθούν.

**Διάγραμμα 11.9: ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
1991**



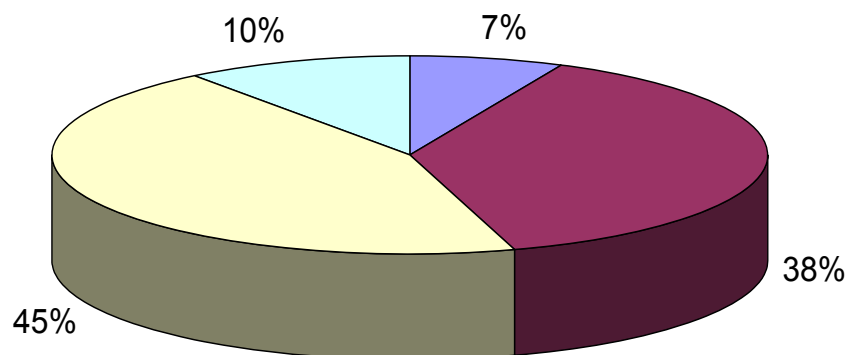
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

**Διάγραμμα 11.10: ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ
ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΚΑΛΥΒΙΩΝ
1991**



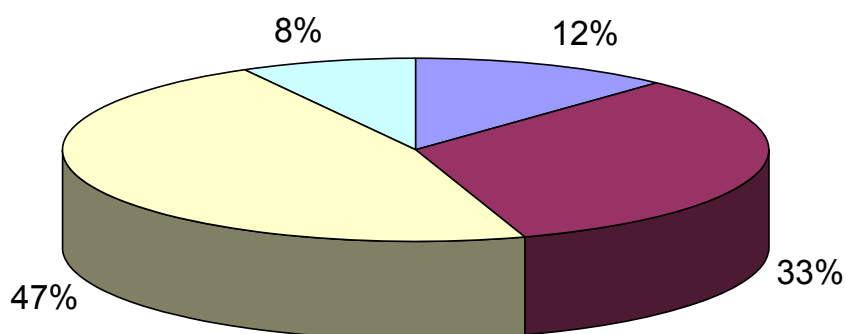
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

**Διάγραμμα 11.11: ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΚΕΡΑΤΕΑΣ
1991**



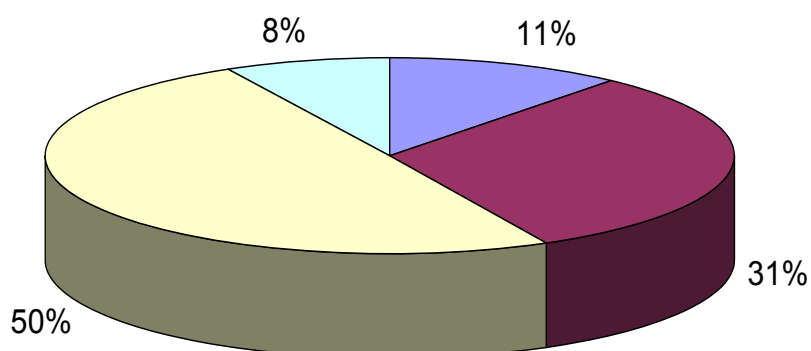
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

**Διάγραμμα 11.12: ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΚΡΩΠΙΑΣ
1981**



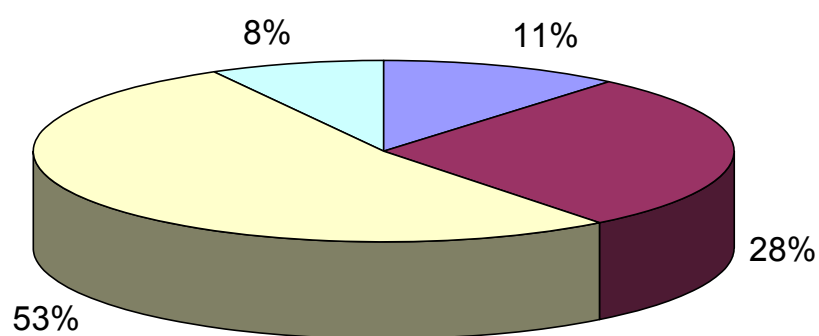
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

**Διάγραμμα 11.13: ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΥ**



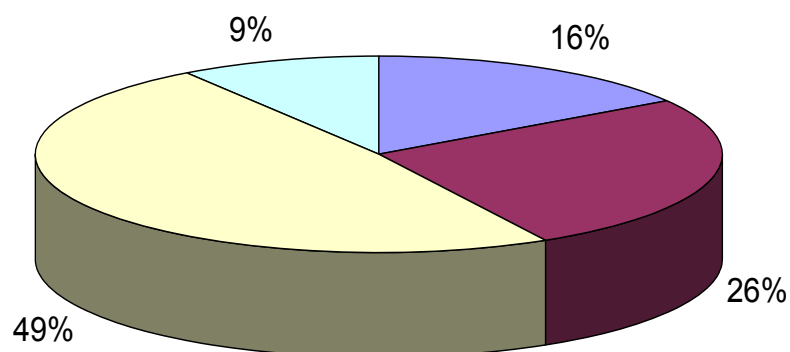
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

**Διάγραμμα 11.14: ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΠΑΙΑΝΙΑΣ
1991**



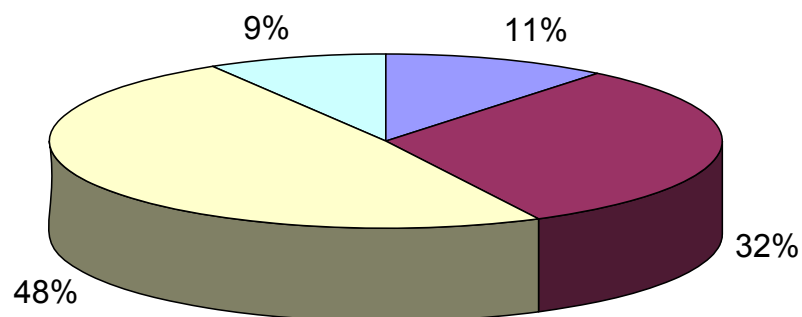
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

**Διάγραμμα 11.15: ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΣΠΑΤΩΝ
1991**



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

**Διάγραμμα 11.16: ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΔΗΜΩΝ
1991**



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

- 2001

Η κατανομή των εργαζομένων στους παραγωγικούς κλάδους για το 2001 φαίνεται στον Πίνακα 11.5, ενώ το ποσοστό των απασχολούμενων ανά τομέα παραγωγής στον Πίνακα 11.6.

Πίνακας 11.5: ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΦΘΡΩΣΗ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2001

	Απασχολούμενοι				
	Σύνολο	Πρωτογενής τομέας	Δευτερογενής τομέας	Τριτογενής τομέας	Δεν δήλωσαν κλάδο οικονομικής δραστηριότητας
Σύνολο Ελλάδος	4.102.091	591.669	892.189	2.401.831	216.402
Δήμος Καλυβίων Θορικού	3.947	148	962	2.406	431
Δήμος Κερατέας	3.886	205	1.442	1.983	256
Δήμος Κρωπίας	10.156	774	3.499	5.151	732
Δήμος Μαρκοπούλου Μεσογαίας	5.181	327	1.442	2.859	553
Δήμος Παιανίας	5.212	433	1.526	3.009	244
Δήμος Σπατών	4.061	355	1.121	2.219	366

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

Οι τάσεις του προηγούμενου έτους συνεχίζονται και κατά το 2001. Η απασχόληση στον τριτογενή τομέα συνεχίζει την ανοδική της πορεία, ενώ αντίθετα ο πρωτογενής φαίνεται ότι συρρικνώνεται με το χρόνο.

Έτσι σε κανένα Δήμο το ποσοστό των απασχολούμενων στον πρωτογενή τομέα δεν ξεπερνά το 10%. Την ίδια στιγμή το αντίστοιχο ποσοστό του συνόλου της χώρας είναι της τάξης του 14%, ενώ στο σύνολο των Δήμων κυμαίνεται στο 7%. Τη μικρότερη συμμετοχή απασχολούμενων στον τομέα αυτόν παρουσιάζουν τα Καλύβια και η Κερατέα με 4% και 5% αντίστοιχα.

Ο δευτερογενής τομέας συγκεντρώνει στο σύνολο των Δήμων το 1/3 περίπου των απασχολούμενων. Η Κερατέα συγκεντρώνει το 37% των απασχολούμενων της στον εν λόγω τομέα. Τα αντίστοιχα ποσοστά στους άλλους Δήμους κυμαίνονται μεταξύ 24-34%.

Στον τριτογενή τομέα παραγωγής συγκεντρώνονται σε όλους τους Δήμους πάνω από τους μισούς απασχολούμενους. Τα ποσοστά σε όλες τις περιπτώσεις υπερβαίνουν το 50%, ενώ στα Καλύβια είναι της τάξης του 61%. Ακολουθεί η Παιανία (58%) και το Μαρκόπουλο με 55%. Στο σύνολο των Δήμων το 54% των εργαζομένων απασχολείται στις υπηρεσίες, ποσοστό λίγο μικρότερο αυτού του συνόλου της χώρας.

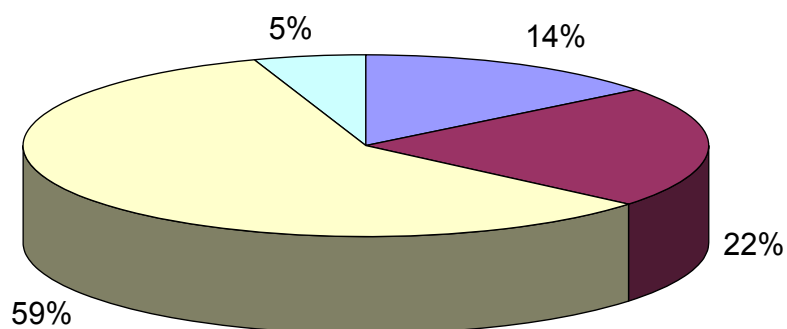
Πίνακας 11.6: ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

	Απασχολούμενοι		
	Πρωτογενής τομέας	Δευτερογενής τομέας	Τριτογενής τομέας
Σύνολο Ελλάδος	14%	22%	59%
Δήμος Καλυβίων Θορικού	4%	24%	61%
Δήμος Κερατέας	5%	37%	51%
Δήμος Κρωπίας	8%	34%	51%
Δήμος Μαρκοπούλου Μεσογαίας	6%	28%	55%
Δήμος Παιανίας	8%	29%	58%
Δήμος Σπατών	9%	28%	54%
Σύνολο Δήμων μελέτης	7%	31%	54%

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

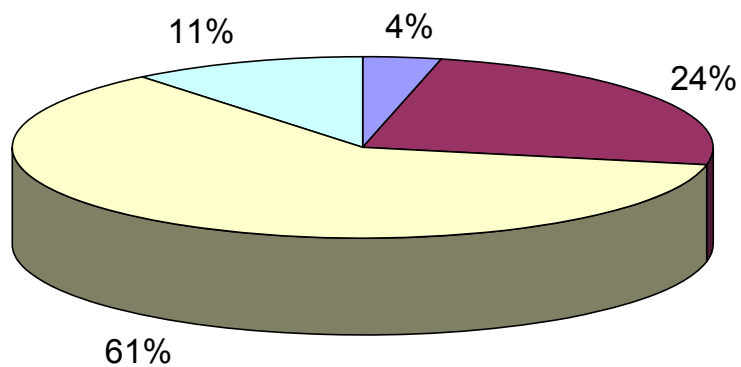
Στα διαγράμματα που ακολουθούν διαφαίνεται η κλαδική διάρθρωση των απασχολούμενων κατά Δήμο καθώς και στο σύνολο των Δήμων μελέτης, για το έτος 2001.

**Διάγραμμα 11.17: ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
2001**



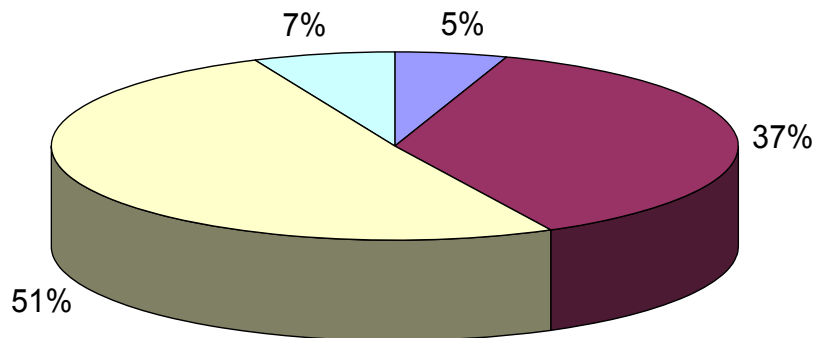
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

**Διάγραμμα 11.18: ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΚΑΛΥΒΙΩΝ
2001**



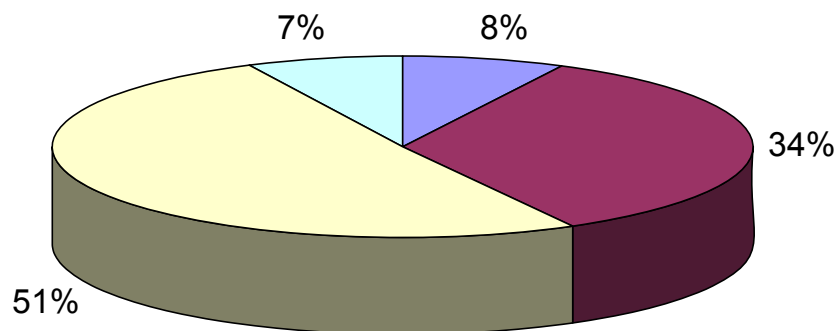
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

**Διάγραμμα 11.19: ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΚΕΡΑΤΕΑΣ
2001**



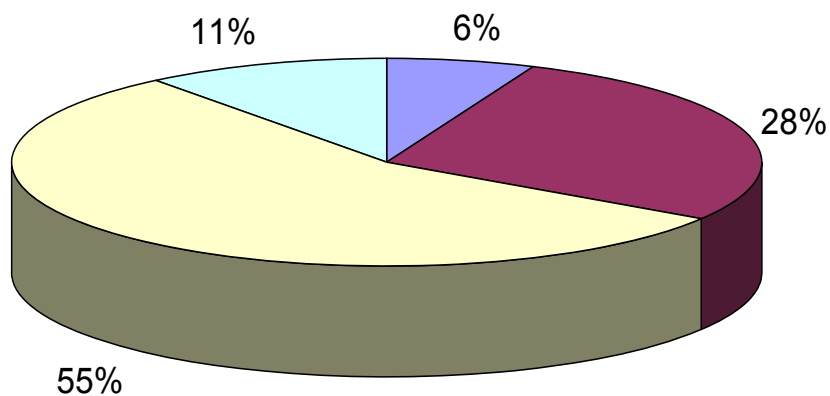
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

**Διάγραμμα 11.20: ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΚΡΩΠΙΑΣ
2001**



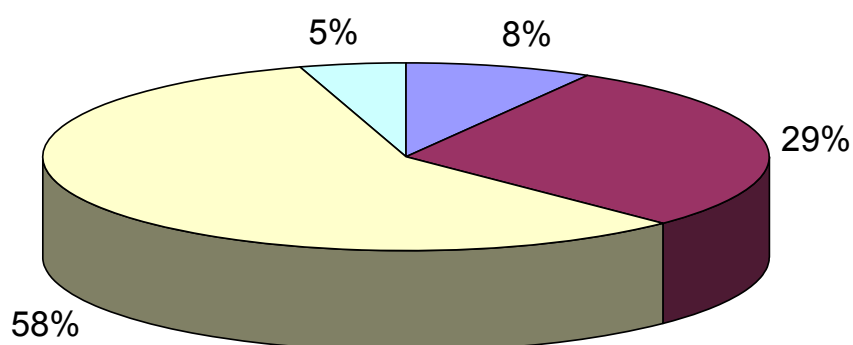
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

**Διάγραμμα 11.21: ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΥ
2001**



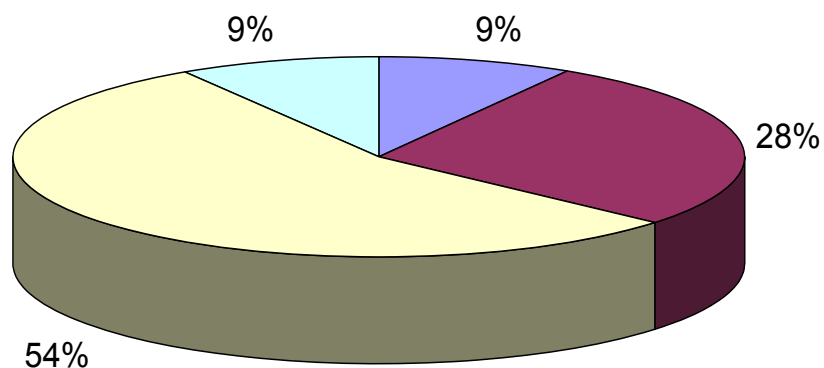
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

**Διάγραμμα 11.22: ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΠΑΙΑΝΙΑΣ
2001**



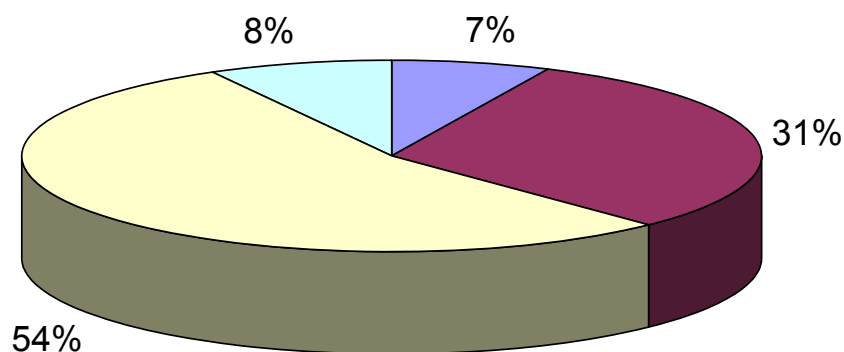
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

**Διάγραμμα 11.23: ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΣΠΑΤΩΝ
2001**



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

**Διάγραμμα 11.24: ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΔΗΜΩΝ
2001**



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

- 1981-1991

Στο διάστημα 1981-1991 η απασχόληση του πληθυσμού της περιοχής μελέτης παρουσίασε αξιόλογες αλλαγές και παρατηρείται ότι ένα σημαντικό τμήμα του, εγκαταλείποντας τον πρωτογενή τομέα παραγωγής, ενδυνάμωσε το δευτερογενή και κυρίως τον τριτογενή.

Πίνακας 11.7: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ 1981-1991

	Απασχολούμενοι		
	Πρωτογενής τομέας	Δευτερογενής τομέας	Τριτογενής τομέας
Σύνολο Ελλάδος	-45%	-22%	26%
Δήμος Καλυβίων Θορικού	-99%	29%	46%
Δήμος Κερατέας	-49%	3%	52%
Δήμος Κρωπίας	-5%	12%	56%
Δήμος Μαρκοπούλου Μεσογαίας	-19%	6%	33%
Δήμος Παιανίας	-34%	26%	53%
Δήμος Σπατών	-36%	-0,4%	59%
Σύνολο Δήμων μελέτης	-30%	12%	50%

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

Όσον αφορά τον πρωτογενή τομέα, οι απασχολούμενοι μειώνονται κατά 30% στο σύνολο των Δήμων. Η μεγαλύτερη πτώση εμφανίζεται στα Καλύβια και από το μέγεθός της μπορεί να χαρακτηριστεί κάθετη, καθώς είναι της τάξης του 99%. Οι απασχολούμενοι στον πρωτογενή τομέα στην Παιανία και στα Σπάτα, μειώνονται κατά 35% περίπου, ενώ η μείωση στους υπόλοιπους Δήμους δεν ξεπερνά τη μείωση που παρατηρείται στο σύνολο της χώρας.

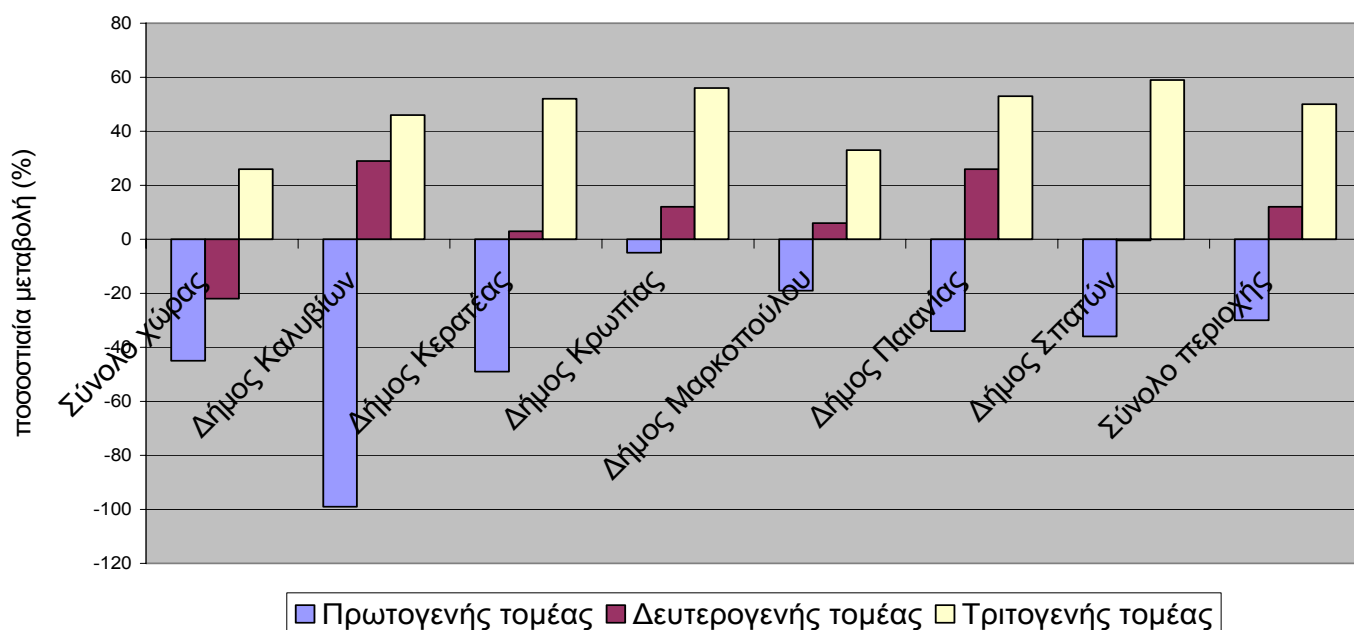
Στο δευτερογενή τομέα παρουσιάζονται πολλές διακυμάνσεις. Έτσι ενώ για τα Καλύβια οι απασχολούμενοι σε αυτόν αυξήθηκαν κατά 29%, στα Σπάτα μειώθηκαν κατά 0,4%. Στην Κερατέα και το Μαρκόπουλο η αύξηση των απασχολουμένων στην μεταποίηση δεν υπερβαίνει το 6%.

Η αύξηση των απασχολουμένων στον τριτογενή τομέα σε ορισμένες περιπτώσεις ξεπερνά το 50% (Κερατέα, Κρωπί, Παιανία, Σπάτα).

Γενικά, παρατηρείται αύξηση των απασχολουμένων στο δευτερογενή τομέα, σε αντίθεση με το σύνολο της χώρας όπου το αντίστοιχο ποσοστό εμφανίζει μείωση, αύξηση του τριτογενή σε ποσοστό διπλάσιο του συνόλου της χώρας και μείωση του πρωτογενή, που όμως είναι μικρότερη αυτής που παρατηρείται στο σύνολο της χώρας.

Στο Διάγραμμα 11.25 παρουσιάζονται οι αυξομειώσεις των απασχολουμένων στους τομείς παραγωγής για τα έτη 1981-1991.

Διάγραμμα 11.25: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ 1981-1991



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

- **1991-2001**

Το διάστημα 1991-2001, το ποσοστό των απασχολούμενων στον πρωτογενή τομέα συνεχίζει την πτωτική πορεία της προηγούμενης δεκαετίας αλλά με σαφώς βραδύτερο ρυθμό. Από την άλλη στο δευτερογενή και τριτογενή τομέα οι απασχολούμενοι αυξάνονται, στον τελευταίο όμως ο ρυθμός αύξησης είναι διπλάσιος (Πίνακας 11.8).

Πίνακας 11.8.: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ 1991-2001

	Απασχολούμενοι		
	Πρωτογενής τομέας	Δευτερογενής τομέας	Τριτογενής τομέας
Σύνολο Ελλάδος	-13%	4%	39%
Δήμος Καλυβίων Θορικού	-18%	17%	50%
Δήμος Κερατέας	-9%	16%	40%
Δήμος Κορωπίας	5%	42%	59%
Δήμος Μαρκοπούλου Μεσογαίας	-27%	19%	55%
Δήμος Παιανίας	12%	37%	61%
Δήμος Σπατών	-22%	36%	48%
Σύνολο Δήμων μελέτης	-5%	31%	40%

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

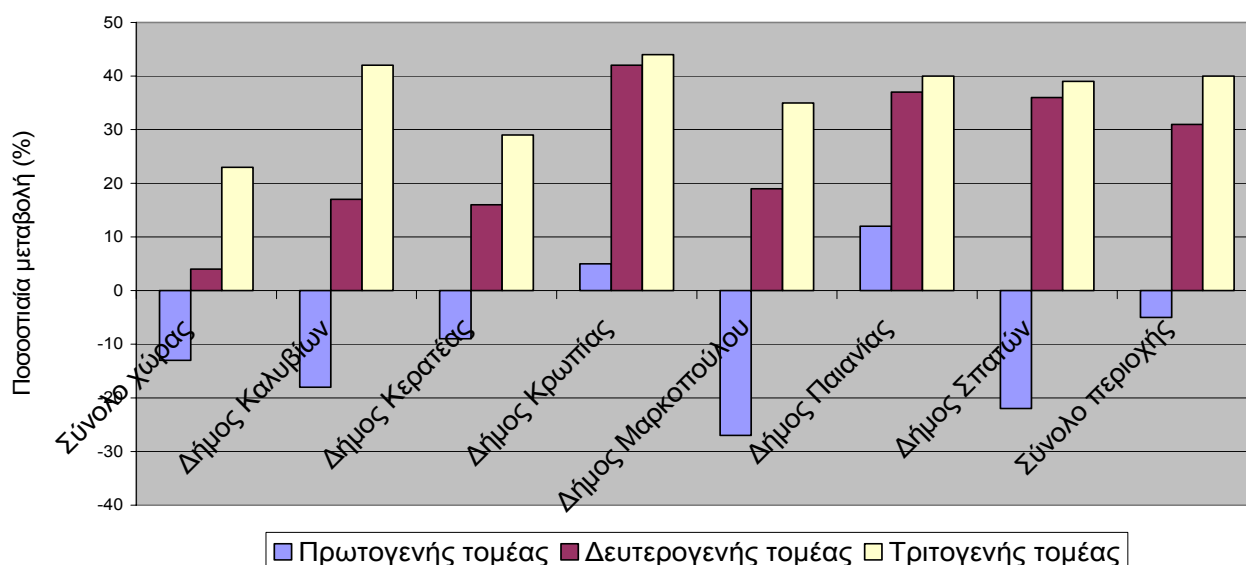
Ειδικότερα, στον πρωτογενή τομέα παρατηρείται μείωση των απασχολούμενων κατά 5% στο σύνολο των Δήμων μελέτης. Όλοι οι επιμέρους Δήμοι παρουσιάζουν μείωση απασχολούμενων στον τομέα η οποία κυμαίνεται από -9% (Κερατέα) έως -27% (Μαρκόπουλο). Εξαίρεση αποτελεί το Κορωπί και η Παιανία όπου εμφανίζεται αύξηση των εν λόγω απασχολούμενων κατά πέντε και δώδεκα ποσοστιαίες μονάδες αντίστοιχα.

Αναφορικά με το δευτερογενή τομέα, αυτός παρουσιάζει αύξηση των απασχολούμενων του σε όλους τους Δήμους. Έτσι, στο Κορωπί παρατηρείται αύξηση κατά 42%, στην Παιανία κατά 37% και ακολουθούν τα Σπάτα (36%) και το Μαρκόπουλο (19%). Η ποσοστιαία αύξηση στην Κερατέα και τα Καλύβια είναι τετραπλάσια της αντίστοιχης που παρατηρείται στο σύνολο της χώρας.

Οι αυξήσεις των απασχολουμένων στον τριτογενή τομέα αγγίζουν το 50%, ενώ σε κάποιους Δήμους το ξεπερνούν (Κορωπί, Μαρκόπουλο, Παιανία). Μόνο η Κερατέα έχει ποσοστό αύξησης της τάξης του 40%, το οποίο είναι και το μικρότερο. Τέλος, η ποσοστιαία αύξηση των απασχολουμένων στον τριτογενή τομέα στο σύνολο της περιοχής είναι στα ίδια σχεδόν επίπεδα με αυτή του συνόλου της χώρας.

Αναλυτικότερα, η ποσοστιαία μεταβολή των απασχολουμένων των παραγωγικών κλάδων φαίνεται στο Διάγραμμα 11.26.

**Διάγραμμα 11.26: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ
ΑΝΑ ΚΛΑΔΟ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
1991-2001**



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

- **1981-2001**

Την περίοδο 1981–2001 είναι ολοφάνερη πια η σημαντική συρρίκνωση ή σχεδόν εξαφάνιση της γεωργίας. Παράλληλα, ο τριτογενής τομέας διογκώνεται συνεχώς. Παρατηρείται δηλαδή μια κοινωνική κινητικότητα στην απασχόληση σε κλάδους διάφορους του πρωτογενούς, και μάλιστα ανοδική.

Πίνακας 11.9: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ 1981-2001

	Απασχολούμενοι		
	Πρωτογενής τομέας	Δευτερογενής τομέας	Τριτογενής τομέας
Σύνολο Ελλάδος	-64%	-16%	43%
Δήμος Καλυβίων Θορικού	-134%	41%	68%
Δήμος Κερατέας	-62%	19%	66%
Δήμος Κρωπίας	0,5%	49%	75%
Δήμος Μαρκοπούλου Μεσογαίας	-56%	24%	57%
Δήμος Παιανίας	-17%	53%	72%
Δήμος Σπατών	-66%	36%	75%
Σύνολο Δήμων μελέτης	-36%	39%	70%

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

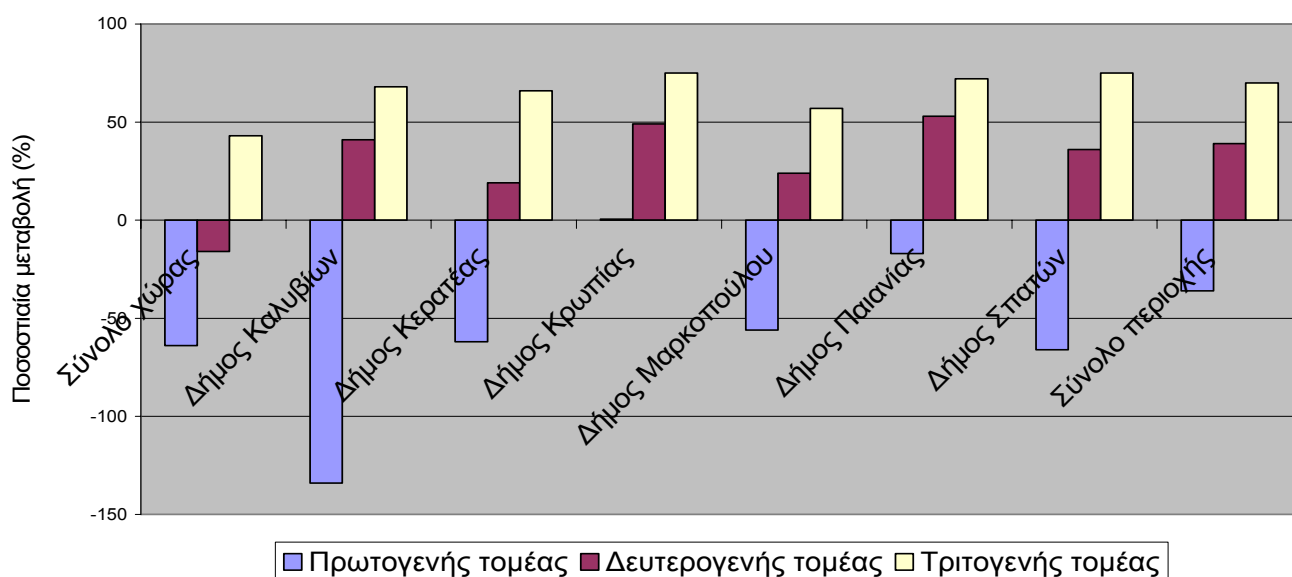
Η απασχόληση στον πρωτογενή τομέα μειώνεται τόσο που σε ορισμένες περιπτώσεις η ποσοστιαία μείωση υπερβαίνει το 100% (Καλύβια). Η μοναδική εξαίρεση στην καθοδική πορεία του πρωτογενή τομέα είναι το Κρωπί όπου η απασχόληση στα αγροτικά επαγγέλματα αυξάνεται κατά 0,5%.

Ο δευτερογενής τομέας αυξάνει τους απασχολούμενους του σε όλους τους Δήμους. Οι αυξήσεις αυτές κυμαίνονται μεταξύ 19% και 53%. Χαρακτηριστικό είναι ότι την ίδια περίοδο παρατηρείται μείωση κατά 16% των απασχολούμενων στο δευτερογενή τομέα στο σύνολο της χώρας.

Οι αυξήσεις των απασχολούμενων στον τριτογενή τομέα δεν είναι σε κανένα Δήμο μικρότερες από 57%. Στην περίπτωση δε της Παιανίας, του Κορωπίου και των Σπατών ξεπερνούν το 70%.

Οι ποσοστιαίες μεταβολές των απασχολούμενων στους τρεις τομείς παραγωγής, για τα τριάντα έτη, 1981-2001, παρουσιάζονται διαγραμματικά παρακάτω.

**Διάγραμμα 11.27: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ
ΑΝΑ ΚΛΑΔΟ
1981-2001**



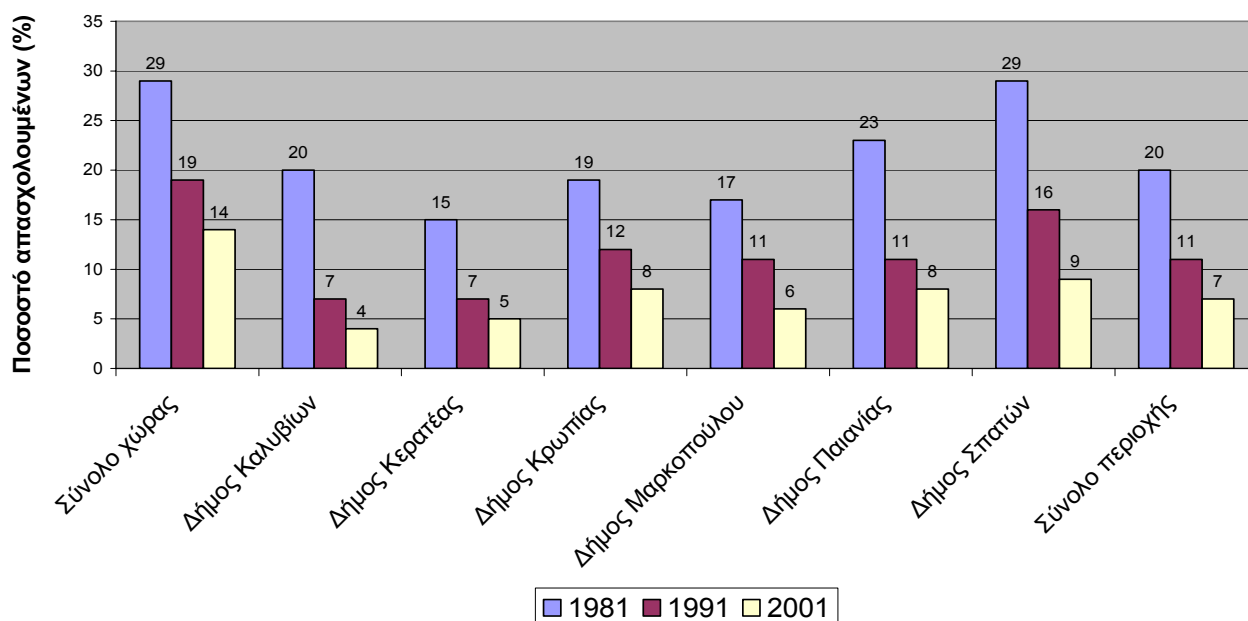
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

Συμπερασματικά, κατά το διάστημα 1981-2001 για το σύνολο των υπό μελέτη Δήμων, παρατηρούνται τα εξής:

- Μείωση των απασχολουμένων στον πρωτογενή τομέα κατά 36 ποσοστιαίες μονάδες.
- Αύξησης της απασχόλησης στο δευτερογενή τομέα παραγωγής κατά 39%, σε αντίθεση με το σύνολο της χώρας όπου παρατηρείται μείωση.
- Αύξηση των απασχολουμένων στον τριτογενή τομέα κατά 70%, τη στιγμή που το αντίστοιχο ποσοστό του συνόλου της χώρας είναι της τάξης του 43%.

Κλείνοντας αυτή την ενότητα, θεωρήθηκε σκόπιμο να παρατεθούν τρία επιπλέον διαγράμματα (11.28-11.30), τα οποία αναπαριστούν τα ποσοστά των απασχολουμένων ανά τομέα παραγωγής για τα έτη 1981-2001.

Διάγραμμα 11.28: ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΣΤΟΝ ΠΡΩΤΟΓΕΝΗ ΤΟΜΕΑ

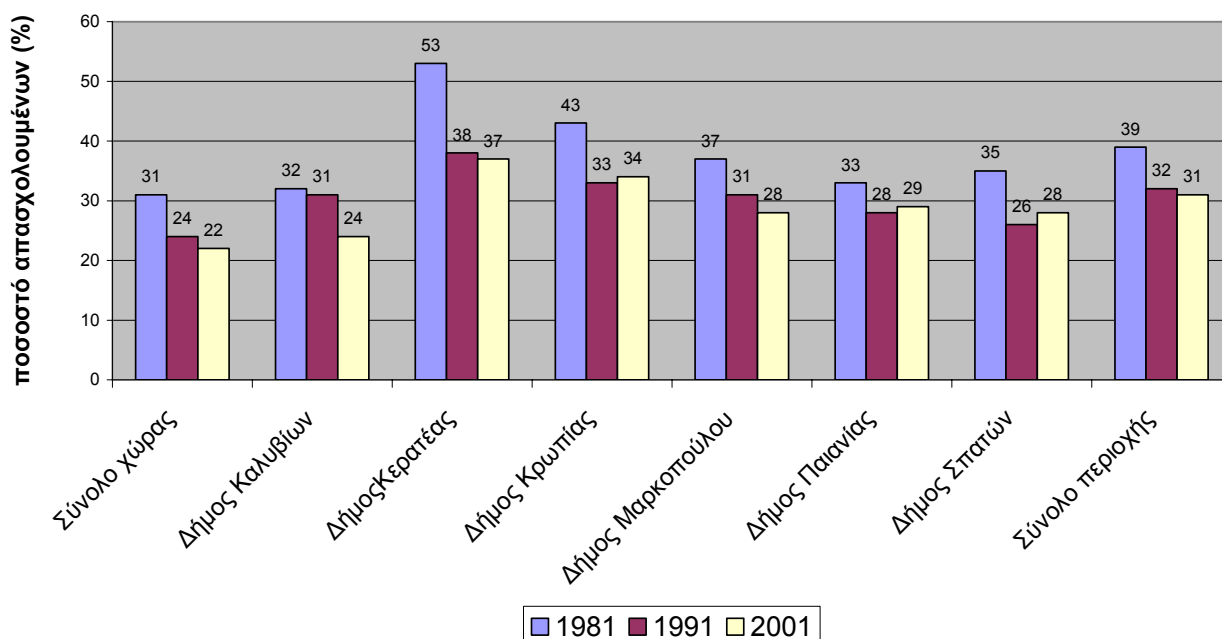


Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

Σύμφωνα με το Διάγραμμα 11.28, οι μεγαλύτερες ποσοστιαίες μειώσεις των απασχολούμενων στον πρωτογενή τομέα παρατηρούνται στους Δήμους Καλυβίων και Σπατών, περιοχές οι οποίες το 1981 παρουσίαζαν τη μεγαλύτερη συμμετοχή απασχολούμενων στον τομέα αυτό.

Η κατασκευή και λειτουργία του αεροδρομίου, η ακόλουθη μετεγκατάσταση επιχειρήσεων, η δημιουργία θέσεων εργασίας στους τομείς της μεταποίησης και των υπηρεσιών και τα έσοδα από την πώληση της γης για χρήσεις άλλες, μη αγροτικές είχαν ως αποτέλεσμα την μετακίνηση του διαθέσιμου εργατικού δυναμικού από τον πρωτογενή στο δευτερογενή και τριτογενή τομέα.

Διάγραμμα 11.29: ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗ ΤΟΜΕΑ

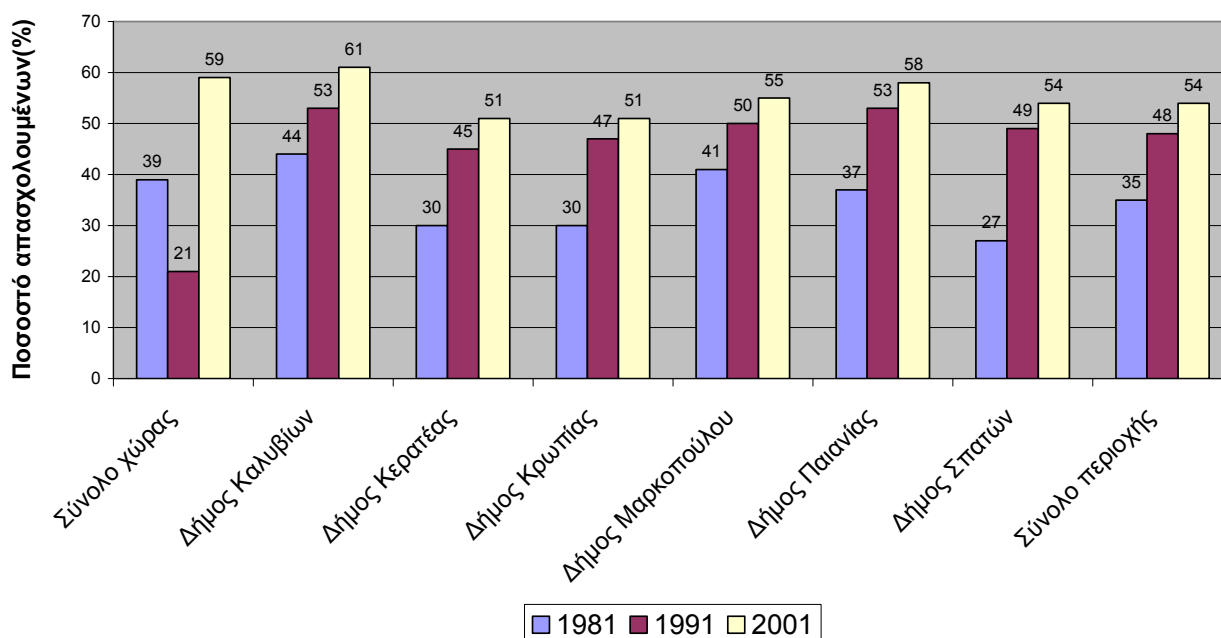


Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

Η αύξηση των απασχολούμενων στο δευτερογενή τομέα που παρατηρείται σε όλη την περιοχή, οφείλεται στη χωροθέτηση μεγάλων έργων υποδομής στον τομέα των μεταφορών και στην προσέλκυση από αυτά επιχειρήσεων και βιομηχανικών μονάδων.

Οι μεγαλύτερες αυξήσεις παρατηρούνται στην Κερατέα και το Κορωπί. Οι Δήμοι αυτοί, ήδη από το 1981, παρουσιάζουν αυξημένα ποσοστά απασχολουμένων στη μεταποίηση, γεγονός που οφείλεται στη τόσο στις μεγάλων εκτάσεων βιομηχανικές ζώνες που διαθέτουν (ιδιαίτερα το Κορωπί), όσο και στο γεγονός ότι οι Δήμοι Κερατέας και Κορωπίου είναι αυτοί που από παλαιότερα βρίσκονται πιο κοντά στην αστική αντίληψη (Η Κερατέα λόγω της γειτνίασης με το Λαύριο και το Κορωπί λόγω του πληθυσμιακού του μεγέθους).

Διάγραμμα 11.30: ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΣΤΟΝ ΤΡΙΤΟΓΕΝΗ ΤΟΜΕΑ



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

Ο τριτογενής τομέας παρουσιάζει αύξηση των απασχολουμένων του με μεγαλύτερη ένταση στα Καλύβια και το Μαρκόπουλο, λόγω της επαφής τους με το θαλάσσιο μέτωπο, καθώς και στην Παιανία, λόγω της γειτνίασής της με την περιοχή των Αθηνών.

Τέλος, αναφέρεται ότι η κινητικότητα των απασχολουμένων της περιοχής μελέτης μεταξύ των τομέων οικονομικής δραστηριότητας, δηλαδή η συρρίκνωση του πρωτογενή και η ταυτόχρονη διόγκωση του δευτερογενή και τριτογενή τομέα, έχει ως αποτέλεσμα την αλλαγή της κοινωνικής

δομής και του παραγωγικού προτύπου ολόκληρης της περιοχής. Έτσι, ο τριτογενής τομέας αυξάνει το ρόλο και τη σημασία του στην οικονομία των Μεσογείων, αντικαθιστώντας τον πρωτογενή και προκαλώντας τη μείωση του γεωργικού εισοδήματος και τελικά την άναρχη αστική επέκταση και τη διατάραξη του κοινωνικού ιστού λόγω των μεταβολών στις χρήσεις γης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12^ο ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ

Από το δεύτερο μισό του περασμένου αιώνα η αρχικά δειλή και ελεγχόμενη οικιστική κατάσταση στα Μεσόγεια κατέκτησε έδαφος, έτσι ώστε από το 1970 να λάβει ανησυχητικές διαστάσεις.

Παρά την οικοδομική κρίση των τελευταίων ετών (1982 και έπειτα) η οικοδομική δραστηριότητα στην περιοχή παρουσιάζεται μεγαλύτερη έναντι άλλων περιοχών της χώρας, ενώ τα νέα οικιστικά μεγέθη δεν αντιστοιχούν σε δημογραφικές εξελίξεις αλλά σε εσωτερικές πληθυσμιακές μετακινήσεις των κατοίκων της Αθήνας προς την περιοχή.

Για παράδειγμα, στο Δήμο Κερατέας, ενώ το 1981 οι οικισμοί καταλάμβαναν το 12% περίπου της συνολικής έκτασης, το 1991 το ποσοστό αυξήθηκε σε 17% (Ε.Σ.Υ.Ε., 2006). Η ανωτέρω μεταβολή, η οποία είναι ενδεικτική των πιέσεων αστικοποίησης που ασκούνται σε ολόκληρη την περιοχή (με εξαίρεση το Λαύριο), επήλθε με επέκταση των οικιστικών χρήσεων σε καλλιεργούμενες εκτάσεις, ενώ οι εκτάσεις των άλλων χρήσεων παρέμειναν σταθερές. Έτσι, όταν κάποτε πρασίνιζε ο τόπος από ελιές, δημητριακά και ψυχάνθη, τώρα γέμισε από σπίτια. Επιπλέον, ο τρόπος που αναπτύχθηκε η περιοχή στο διάστημα των τελευταίων 25 ετών είχε συνέπειες καταστροφικές για τα παραδοσιακά οικιστικά σύνολα. Το Μεσογείτικο αγροτικό σπίτι έχει σχεδόν εξαφανιστεί. Ελάχιστα δείγματα απομένουν στους κεντρικούς πυρήνες των οικισμών των Δήμων της περιοχής.

Παρατηρείται, επίσης, ότι η συνολική πυκνότητα κατοίκησης στους Δήμους της περιοχής αυξήθηκε, ακολουθώντας την αύξηση του πληθυσμού δεδομένου ότι η συνολική έκταση παρέμεινε σταθερή (εκτός του Λαυρίου, όπου η αύξηση του πληθυσμού συγκριτικά με τους υπόλοιπους Δήμους είναι ιδιαίτερα χαμηλή). Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί ότι, αν υπολογιστεί η πυκνότητα ως προς την έκταση που καταλαμβάνουν οι οικισμοί, τότε παρουσιάζεται πτώση επειδή η επέκταση των οικισμών ήταν μεγαλύτερη από την αύξηση του πληθυσμού. Οι ισχύουσες όροι δόμησης, σε συνδιασμό με τη γραμμική ανάπτυξη του εμπορικού κέντρου κατά μήκος του βασικού οδικού άξονα ευνόησαν την πυκνή δόμηση του κέντρου, ενώ υπάρχουν αρκετές περιοχές που ακόμα θεωρούνται αραιοδομημένες. (Στο βαθμό που αυτή η τάση υποκρύπτει διασπορά αστικών δραστηριοτήτων και κατοικίας χωρίς πολεοδομική οργάνωση αποτελεί πρόβλημα που πρέπει να αντιμετωπιστεί).

Είναι κατανοητό από τα παραπάνω, ότι στην περιοχή των Μεσογείων έχουμε οργασμό οικοδομικής δραστηριότητας λόγω των αλλαγών που συντελούνται στο χαρακτήρα της περιοχής.

Με το χρόνο διαμορφώνεται μια νέα κατάσταση στην περιοχή, με πολυκατοικίες στη θέση των παλαιών αγροικιών. Τα Μεσόγεια χτίζονται συστηματικά. Αυθαιρεσίες, παρεκκλίσεις και επεκτάσεις των σχεδίων πόλεως αποτελούν πρακτική των τελευταίων ετών καθώς οι οικιστικές πιέσεις εμφανίζονται εκρηκτικές. Υπό αυτές τις πιέσεις η αύξηση της οικιστικής ζώνης και οι συνεχείς επεκτάσεις του σχεδίου πόλεως, γίνονται χωρίς να προβλεφθούν και τα αναγκαία έργα υποδομής, όπως για παράδειγμα το αποχετευτικό δίκτυο.

Οι πληθυσμιακές αλλαγές έχουν αγγίξει όλη την περιοχή των Μεσογείων, η οποία από τόπος εξοχικής κατοικίας μετατρέπεται σταδιακά σε τόπο μόνιμης κατοικίας με δυναμικές οικονομικές δράσεις. Στους Δήμους της Ανατολικής Αττικής καταγράφονται εξάλλου και οι μεγαλύτεροι ρυθμοί αύξησης των κτιριακών όγκων (Ε.Σ.Υ.Ε., 2006).

Τα τελευταία χρόνια δε, παρατηρείται σημαντική ζήτηση για οικόπεδα και 1^η κατοικία σε όλους τους Δήμους της περιοχής μελέτης. Όσον αφορά τη 2^η κατοικία μεγάλη ζήτηση παρατηρείται στο Μαρκόπουλο, στο οποίο υπάγεται τμήμα μιας από τις κύριες περιοχές δεύτερης – παραθεριστικής κατοικίας στην Αττική, το Πόρτο-Ράφτη.

Κλείνοντας, αναφέρεται ότι ως περιοχές μόνιμης κατοικίας, σύμφωνα με το υπό κατάρτιση προεδρικό διάταγμα, χαρακτηρίζονται (Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου, 1997):

- Η ζώνη μεταξύ Παιανίας και Παλλήνης.
- Η ενδιάμεση ζώνη από το Κορωπί έως την Παιανία.
- Οι περιοχές του Δήμου Μαρκοπούλου που βρίσκονται προς την πλευρά του Πόρτο-Ράφτη και προς την περιοχή Μερέντα.
- Οι ζώνες από τα Καλύβια Θορικού προς το Μαρκόπουλο και προς το Κορωπί.
- Οι περιοχές μεταξύ Σπάτων - Παλλήνης και Σπάτων - Αρτέμιδος (Λούτσα).
- Η ζώνη που βρίσκεται μεταξύ των περιοχών Κουβαρά και Καλύβια Θορικού.

Ως περιοχή παραθεριστικής κατοικίας χαρακτηρίζεται όλη η περιοχή του Μαρκόπουλου και το τμήμα του Πόρτο-Ράφτη που υπάγεται στα όριά του.

12.1. ΑΥΘΑΙΡΕΤΗ ΔΟΜΗΣΗ

Η οικοδόμηση εκτός σχεδίου είναι μια ελληνική ιδιοτυπία, καθώς δεν υπάρχει χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπου να είναι δυνατό να οικοδομήσει κανείς εκτός σχεδίου. Το γεγονός αυτό είναι η πηγή των περισσότερων προβλημάτων των ελληνικών πόλεων οι οποίες μελλοντικά αναπτύσσονται σε περιοχές που έχουν ήδη διαμορφωθεί με την εκτός σχεδίου δόμηση, νόμιμη ή παράνομη (Λουκάκης, 2001).

Στο διάστημα των τελευταίων 30-40 ετών, η αυθαίρετη δόμηση αποτέλεσε το κυρίαρχο στοιχείο οικιστικής ανάπτυξης της περιοχής των Μεσογείων. Στα μέσα της δεκαετίας του '80 οι περιοχές γύρω από τους πυρήνες όλων των παλαιών οικισμών καθώς και εκτεταμένες περιοχές της παραθαλάσσιας ζώνης εντάθηκαν στο σχέδιο. (Το ίδιο χρονικό διάστημα οριζήθηκαν ΒΙ.ΠΑ και ΒΙΟ.ΠΑ στην Παιανία, το Κορωπί και το Μαρκόπουλο.) Το γεγονός αυτό δεν ανέκοψε, όπως αναμενόταν την αυθαίρετη οικιστική ανάπτυξη, παρά το γεγονός ότι εκτεταμένες εκτάσεις εντός των υφιστάμενων σχεδίων παραμένουν αδόμητες. Οι επεκτάσεις των Γ.Π.Σ. (Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια) ακολουθούνται από ανάπτυξη νέας αυθαίρετης δόμησης έξω από τα όρια των νέων επεκτάσεων. Έτσι, σε διάστημα μικρότερο των δέκα ετών από την εκπόνηση πολεοδομικών μελετών και την έγκριση Γ.Π.Σ. στην περιοχή, οι νέες αναθεωρήσεις και επεκτάσεις των Γ.Π.Σ. ήδη βρίσκονται σε τελική φάση επεξεργασίας και έγκρισης (Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου, 1998).

Η ανάπτυξη των παραθεριστικών οικισμών στηρίχθηκε και αυτή στον ανεξέλεγκτο κατακερματισμό της γης με οικοπεδοποίηση της αγροτικής γης και αυθαίρετη δόμηση. Παρά το γεγονός ότι εξαιρετικά μεγάλες εκτάσεις της παραλιακής ζώνης έχουν ενταχθεί σε ζώνες εγκεκριμένων σχεδίων 2^{ης} κατοικίας και παρά το γεγονός ότι οι ενταγμένες περιοχές περιλαμβάνουν μεγάλα ποσοστά μη κατειλημμένων εκτάσεων, μια νέα ζώνη εκτός σχεδίου

δόμησης έχει αναπτυχθεί σε επαφή με την παραλιακή ζώνη. Από την άποψη της μορφής και του τρόπου ένταξής τους στο τοπίο είναι κατασκευές κακής ποιότητας.

Το 80% της οικοδομικής δραστηριότητας της Αττικής τα τελευταία έτη εντοπίζεται στα Μεσόγεια. Στην περιοχή παρατηρείται μετατροπή εκτεταμένων περιοχών δασικής και γεωργικής γης σε οικιστική, αυθαίρετη κατάτμηση της γης και αυθαίρετη δόμηση κατοικιών, καθώς επίσης και υπερβάσεις ως προς τον όγκο των κτισμάτων. Τα δεδομένα αυτά αποτελούν κυρίαρχο στοιχείο της οικιστικής ανάπτυξης των Μεσογείων.

Τα τελευταία χρόνια δε, οι ρυθμοί ανάπτυξης των αυθαίρετων οικισμών ξεπερνούν κάθε προηγούμενη εποχή, οι πρόποδες του Υμηττού οικοδομούνται εντός της ζώνης Β' και ως τις παρυφές της Α' προστασίας του ενώ ταυτόχρονα παρατηρούνται οικιστικές αναπτύξεις σε πολλά σημεία του δικτύου υψηλής τάσης, ακόμη και ανάμεσα στις βάσεις των μεταλλικών πυλώνων. Είναι χαρακτηριστό ότι η εξέλιξη αυτή χαρίζει στα Μεσόγεια και την Ανατολική Αττική μία ακόμα πρωτιά (πέρα από αυτή της πληθυσμιακής αύξησης), αυτή της πιο «αυθαίρετης» περιοχής της χώρας, καθώς «φιλοξενεί» περίπου το 1/3 των αυθαιρέτων ανά την επικράτεια (Λουκάκης, 2001).

12.2 ΚΤΙΡΙΑ ΚΑΤΑ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

Όπως παρατηρείται από τον Πίνακα 12.1, ο κύριος κτιριακός όγκος των Δήμων μελέτης κατασκευάστηκε κατά τα έτη 1971-1980, την περίοδο δηλαδή που εμφανίζεται η έντονη ανέγερση παραθεριστικής κατοικίας. Από το επόμενο έτος (1981) και έπειτα η οικοδομική δραστηριότητα αρχίζει να φθίνει. Παρά το γεγονός αυτό όμως τα περισσότερα κτίρια έχουν ημερομηνία κατασκευής από μετά το 1981.

Ο Πίνακας 12.2, στον οποίο παρουσιάζονται τα ποσοστά των κτιρίων που κατασκευάστηκαν για κάθε μία από τις εννέα χρονικές περιόδους, επιβεβαιώνει την παραπάνω πρόταση. Για παράδειγμα, το 30% των κτιρίων των Δήμων Μαρκοπούλου και Καλυβίων κατασκευάστηκαν από το 1971 έως το 1980. Ακολουθούν οι υπόλοιποι Δήμοι των οποίων τα αντίστοιχα ποσοστά κυμαίνονται από 22% μέχρι 13%.

Την περίοδο 1981-1985 τα ποσοστά των νέων κτιρίων αρχίζουν να φθίνουν. Έτσι ενώ στην Κερατέα το ποσοστό των νέων κτιρίων ανέρχεται στο 22% στο Μαρκόπουλο είναι της τάξης του 14%, το μισό δηλαδή από αυτό της προηγούμενης περιόδου. Για την Παιανία και τα Καλύβια τα κτίρια της περιόδου αυτής αποτελούν το 22% των συνολικών κτιρίων, ενώ στα Σπάτα κατασκευάζονται 159 κτίρια περισσότερα από την προηγούμενη περίοδο και έτσι το ποσοστό των νέων κτιρίων ανέρχεται στο 16%.

Για τα έτη 1986-1990 τα ποσοστά των νέων κτιρίων είναι μεταξύ 21% (Κερατέα) και 11% (Μαρκόπουλο). Στα Σπάτα το διάστημα αυτό κατασκευάστηκε το 16% των συνολικών κτιρίων, ενώ στα Καλύβια και την Παιανία το 13% αυτών.

Από το 1991 η κάμψη της οικονομικής δραστηριότητας είναι πια αισθητή. Τα ποσοστά των νέων κτιρίων της περιόδου 1991-1995 δεν ξεπερνούν σε κανένα από τους υπό μελέτη Δήμους το 14%, το ποσοστό δηλαδή των νέων κτιρίων της Κερατέας. Ακολουθούν τα Σπάτα με 13%, το Κορωπί με 11% και τα Καλύβια με 9%. Στο Μαρκόπουλο το αντίστοιχο ποσοστό μειώνεται στο 6%.

Το τελευταίο διάστημα, 1996-2000, τα νέα κτίρια ως ποσοστά του συνόλου των κτιρίων συνεχίζουν να μειώνονται. Με εξαίρεση τα Καλύβια και τα Σπάτα όπου τα κτίρια που

κατασκευάστηκαν τα έτη αυτά αποτελούν το 9% του συνόλου, στους άλλους Δήμους δεν υπερβαίνουν το 5% (Για την Κερατέα αποτελούν το 4% του συνόλου).

Παρά την πτώση της οικοδομικής δραστηριότητας όμως, στην πλειοψηφία των Δήμων τα κτίρια που κατασκευάστηκαν την περίοδο 1981-2000, είναι περισσότερα από τα μισά. Ξεχωριστή περίπτωση αποτελεί η Κερατέα στην οποία το διάστημα αυτό κατασκευάστηκε το 61% των κτιρίων της. Για την Παιανία και το Μαρκόπουλο τα αντίστοιχα ποσοστά είναι 48% και 37%. Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί ότι την ίδια περίοδο στο σύνολο της χώρας τα κτίρια που κατασκευάστηκαν κατά τη διάρκεια των 29 ετών αποτελούν το 28% των κτιρίων της (Διάγραμμα 12.1). Από τη σύγκριση αυτή είναι φανερές οι έντονες οικιστικές πιέσεις που δέχεται η περιοχή. Μπορεί επομένως να ισχυριστεί κανείς ότι η θεωρία του Αστικού Κύκλου, η οποία τοποθετεί την μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας στο στάδιο της ανάπτυξης νέων οικισμών μετά το 1981, επιβεβαιώνεται από την γεωγραφική εγκατάσταση των παλαιών και νέων κτιρίων (Κεφάλαιο 6^ο).

Για το σύνολο των Δήμων, τα κτίρια κατά περίοδο κατασκευής ως ποσοστά του συνόλου αυτών είναι τα εξής (Διάγραμμα 12.2):

- 1971-1980: 24%
- 1981-1985: 19%
- 1986-1990: 15%
- 1991-1995: 11%
- 1996-2000: 6%

12.3 ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Η οικοδομική δραστηριότητα στα Μεσόγεια έλαβε τα τελευταία χρόνια τεράστιες διαστάσεις. Η εικόνα του τοπίου αλλάζει κάθε μέρα. Η περιοχή γέμισε από σπίτια (Μπορεί τα παραπάνω νούμερα να αναφέρονται σε κτίρια ανεξαρτήτου χρήσης, αν ληφθεί όμως υπόψη και η πληθυσμιακή ανάπτυξη της περιοχής, ένα μεγάλο ποσοστό αυτών προορίζεται για κατοικία).

Ως προς το αποτέλεσμα της συγκεκριμένης οικιστικής ανάπτυξης στην περιοχή, θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν τρεις χαρακτηριστικές έννοιες επιχειρώντας μια εποπτική περιγραφή της κατάστασης (www.eranet.gr). Πρόκειται για :

- Αστική διάχυση, της «υδροκέφαλης» πρωτεύουσας προς το αδόμητο αυτό τμήμα της Αττικής χερσονήσου
- Οικιστική διασπορά, («Urban Sprawl») αυθαίρετων κτισμάτων σε όλη την έκταση της μέχρι πρόσφατα αδόμητης γεωργικής, δασικής ή άγονης ως επί το πλείστον γης
- Οικιστική μετάλλαξη, από γεωργική ή κτηνοτροφική χρήση, σε κτίσματα που προορίζονται για παραθεριστική ή πρώτη κατοικία, αλλά και άλλες χρήσεις.

Η οικοδομική «έκρηξη» θα γίνει, σύμφωνα με ειδικούς, πιο έντονη στα Μεσόγεια. Αυτή η ένταση στην ανοικοδόμηση θα καταλήξει, το πιο πιθανό, σε μια υπερπροσφορά κελύφους, δηλαδή σε μια υπερπροσφορά οικοδομικού όγκου διαφόρων χρήσεων.

Έτσι, μέχρι το 2010, οι Μεσογείτικοι Δήμοι θα θυμίζουν πυκνοδομημένες γειτονιές. Άλλωστε η δόμηση άλλαξε σταδιακά και από οριζόντια έγινε κάθετη και πυκνή, λόγω του φαινομένου της πληθυσμιακής πύκνωσης.

Η ανάλυση των δημογραφικών τάσεων στην περιοχή σε συνδυασμό με τις αλλαγές στην ανοικοδόμηση οδηγεί στο συμπέρασμα ότι μέχρι το 2010 θα προστεθεί ένας σημαντικός οικοδομικός όγκος στο Λεκανοπέδιο. Επί της ουσίας, μέσα στην επόμενη πενταετία αναμένεται να δημιουργηθεί «μια νέα Αθήνα».

Η δημιουργία μεγάλων οδικών έργων όπως η Αττική Οδός και η ύπαρξη του αεροδρομίου αναμένεται να παίζει σημαντικό ρόλο στην έκρηξη ανοικοδόμησης στην εν λόγω περιοχή.

Σύμφωνα δε, με τη μελέτη του Ινστιτούτου Περιφερειακής Ανάπτυξης μέχρι το 2020 οι κάτοικοι της περιοχής θα φτάσουν τους 300.000 και με υπολογισμούς προκύπτει ανάγκη κατασκευής 56.000-60.000 νέων κατοικιών (με την παραδοχή 3 ατόμων ανά κατοικία).

Οι περιοχές που πρόκειται να δεχτούν το μεγαλύτερο όγκο των νέων κατοίκων και των νέων επιχειρηματικών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων είναι τα Σπάτα, το Κορωπί, το Μαρκόπουλο και τα Καλύβια, με διαφορετική ένταση η κάθε μια καθώς διαθέτουν ανόμοιους συντελεστές δόμησης (Το Κορωπί συγκεκριμένα λόγω του υψηλού συντελεστή δόμησης αναμένεται να δεχθεί τις εντονότερες πιέσεις οικοδομικής επέκτασης).

Αναζητώντας τις αιτίες της οικιστικής έξαρσης των τελευταίων ετών, αλλά και αυτής που θα ακολουθήσει, διαφαίνονται τέσσερα άμεσα και καθοριστικά ζητήματα που οδήγησαν ή θα οδηγήσουν σε αυτή (www.eranet.gr):

- Η μέχρι πρόσφατα χαμηλή αξία αγοράς γης, λόγω των ακτηματογράφων εκτός σχεδίου δυσπρόσιτων αγροτεμαχίων
- Η διάνοιξη της Αττικής Οδού και της Περιφερειακής Υμηττού με αποτέλεσμα τη διευκόλυνση των προσβάσεων στην περιοχή από όλες τις περιοχές της Αθήνας
- Η μεταφορά του αερολιμένα στα Σπάτα, η άμεση γειτνίαση της περιοχής με αυτόν, αλλά και η αναμενόμενη προσέλκυση επιχειρήσεων.

Πίνακας 12.1: ΚΤΙΡΙΑ ΚΑΤΑ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

	Σύνολο κτιρίων	Χρονική περίοδος κατασκευής										
		Προ του 1919	1919 έως 1945	1946 έως 1960	1961 έως 1970	1971 έως 1980	1981 έως 1985	1986 έως 1990	1991 έως 1995	1996 έως 2000	Υπό κατασκευή	Δε δηλώθηκε
Σύνολο Ελλάδος	3.990.970	199.510	406.633	665.315	761.182	737.575	404.303	297.384	241.615	191.739	57.430	28.320
Δήμος Καλυβίων Θορικού	8.747	5	170	410	992	2.663	1.852	1.139	830	752	89	25
Δήμος Κερατέας	12.463	31	360	584	1.097	2.522	2.691	2.625	1.795	467	198	93
Δήμος Κρωπίας	12.510	21	297	1.159	1.450	2.703	2.429	2.036	1.354	615	412	34
Δήμος Μαρκοπούλου Μεσογαίας	11.415	40	242	856	2.228	3.576	1.648	1200	730	611	247	37
Δήμος Παιανίας	4.540	14	109	388	726	920	937	581	429	249	140	47
Δήμος Σπατών	5.345	31	119	527	798	719	878	798	710	496	229	40
Σύνολο Δήμων	55.020	142	1.297	3.923	7.291	13.103	10.435	8.379	5.848	3.190	1.315	276

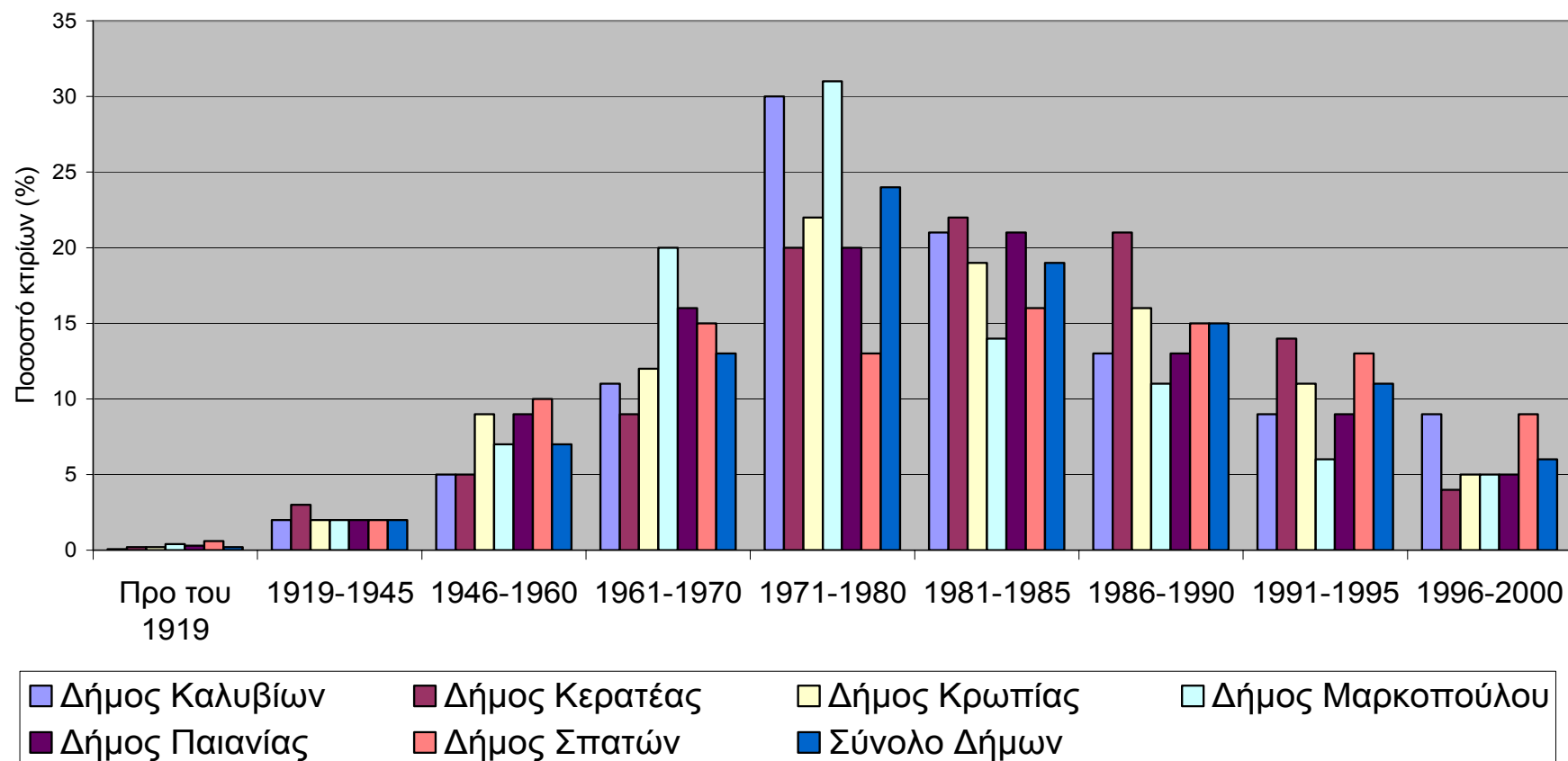
Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

Πίνακας 12.2: ΚΤΙΡΙΑ ΚΑΤΑ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΩΣ ΠΟΣΟΣΤΟ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΑΥΤΩΝ

	Χρονική περίοδος κατασκευής								
	Προ του 1919	1919 έως 1945	1946 έως 1960	1961 έως 1970	1971 έως 1980	1981 έως 1985	1986 έως 1990	1991 έως 1995	1996 έως 2000
Δήμος Καλυβίων Θορικού	0,06%	2%	5%	11%	30%	21%	13%	9%	9%
Δήμος Κερατέας	0,2%	3%	5%	9%	20%	22%	21%	14%	4%
Δήμος Κρωπίας	0,2%	2%	9%	12%	22%	19%	16%	11%	5%
Δήμος Μαρκοπούλου Μεσογαίας	0,4%	2%	7%	20%	31%	14%	11%	6%	5%
Δήμος Παιανίας	0,3%	2%	9%	16%	20%	21%	13%	9%	5%
Δήμος Σπατών	0,6%	2%	10%	15%	13%	16%	15%	13%	9%
Σύνολο Δήμων	0,2%	2%	7%	13%	24%	19%	15%	11%	6%

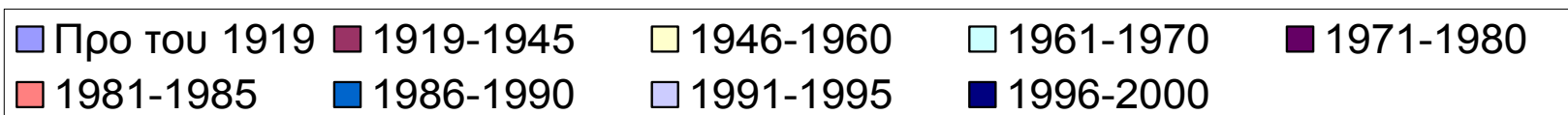
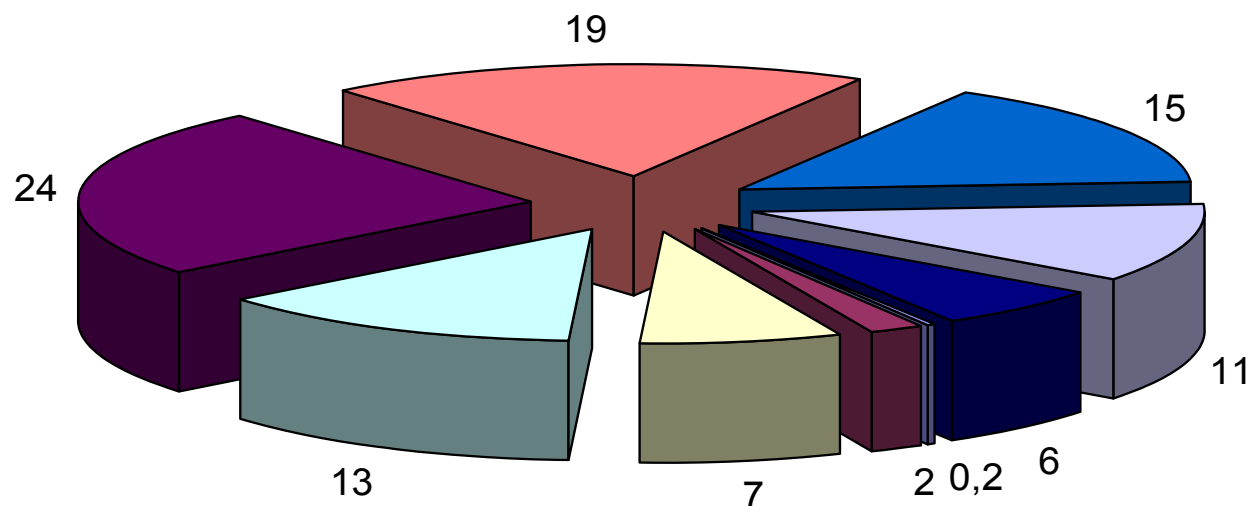
Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

**Διάγραμμα 12.1: ΚΤΙΡΙΑ ΚΑΤΑ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ
ΩΣ ΠΟΣΟΣΤΟ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΑΥΤΩΝ**



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

**Διάγραμμα 12.2.: ΚΤΙΡΙΑ ΚΑΤΑ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ
ΩΣ ΠΟΣΟΣΤΟ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΑΥΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ
ΔΗΜΩΝ**



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 13^ο ΓΕΝΙΚΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ

Το πιο σταθερό φαινόμενο όσο μια χώρα γίνεται πλουσιότερη και πολυπληθέστερη είναι η ανάγκη για νέους χώρους κατοικίας και οικονομικής δραστηριότητας. Έτσι, αναπτύσσεται ένας νέος χώρος οικιστικής και οικονομικής ανάπτυξης στα Μεσόγεια.

Σύμφωνα με στοιχεία της Νομαρχίας Ανατολικής Αττικής, την τελευταία δεκαετία έχουν ενταχθεί στο σχέδιο πόλης περισσότερα από 70.000 στρέμματα, δηλαδή πάνω από το 30% της παλαιάς εκτός σχεδίου περιοχής, ενώ επεκτάσεις σχεδίου πόλεως έγιναν στους Δήμους Σπάτων, Παιανίας και Μαρκόπουλου. Για την αντιμετώπιση των αναγκών που έχουν προκύψει και θα προκύψουν σε πολεοδομημένη γη, λόγω της αύξησης του πληθυσμού, έχει προγραμματιστεί η ένταξη στο σχέδιο πόλεως περίπου 30.000 στρ. Ήδη για μεγάλα τμήματα οι σχετικές διαδικασίες έχουν ολοκληρωθεί ή βρίσκονται σε τελικό στάδιο.

Με τις προβλεπόμενες επεκτάσεις των 30.000στρ. νέας γης και με τις υπόλοιπες εκτάσεις εντός σχεδίου, δημιουργείται ένα σύνολο πολεοδομημένης γης που θεωρείται ικανό να ανταποκριθεί στις αυξημένες ανάγκες που δημιουργούνται στην περιοχή και έως το 2020 δεν πρόκειται να γίνει νέα ένταξη σύμφωνα με τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας.

Άλλωστε, αυτό είναι το μεγαλύτερο σχέδιο ένταξης που έχει γίνει ποτέ στη χώρα σε μία και μόνη περιοχή. Παρόλα αυτά, σύμφωνα με μελέτη του Παντείου Πανεπιστημίου η οποία αφορούσε τα νέα δεδομένα στα Μεσόγεια μετά την κατασκευή του νέου αεροδρομίου, οι κύριοι οικισμοί θα έπρεπε να είχαν προ πολλού προχωρήσει στην ένταξη επιπλέον εκτάσεων στο σχέδιο πόλης προκειμένου να ανταποκριθούν, με όρους νομιμότητας, στα νέα δεδομένα. Αντί αυτού, σε εκκρεμότητα παραμένει η ένταξη στο σχέδιο πόλης περιοχών 2^{ης} κατοικίας, που είχαν προαναγγελθεί το μακρινό 1985, καθώς και η ολοκλήρωση των πολεοδομικών μελετών για δεκάδες χιλιάδες στρέμματα γης ενταγμένης στα σχέδια πόλης των Δήμων.

Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της Κερατέας, όπου από το 1939 έως σήμερα εκκρεμεί η ένταξη στο σχέδιο πόλης 250στρ., ενώ το Κορωπί απέκτησε Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο μόλις πριν από λίγο καιρό και συγκεκριμένα τον Οκτώβριο του 2004.

Οι ενταγμένες στα σχέδια πόλης περιοχές, χωρίς πολεοδομικές μελέτες και πράξεις εφαρμογής χρόνια τώρα, γίνονται πεδίο αυθαίρετης δόμησης, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται οικισμοί χωρίς υποδομές και δρόμους. Είναι φανερό ότι η οικιστική επέκταση των Μεσογείων στηρίχθηκε στη χωρίς σχεδιασμό ανάπτυξη. Η κατάσταση αυτή εντάθηκε με τη λειτουργία του αεροδρόμιου που ήταν η αιτία για τη φρενήρη πληθυσμιακή ανάπτυξη της περιοχής. Από την άποψη αυτή, οι πολεοδομικές μελέτες έχουν καθυστερήσει πολύ.

Ενδεικτικά πάντως αναμένεται να ενταχθούν (Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου, 1998):

- Στην Παιανία, 4.150στρ. και έτσι τα 2.700στρ. του σημερινού σχεδίου πόλεως θα γίνουν περίπου 7.000στρ.
- Στα Σπάτα, 7.100 στρ. (Τα 2.000στρ. του υφιστάμενου σχεδίου πόλεως θα φτάσουν τα 9.100στρ.).
- Στο Κορωπί, 5.590στρ., με αποτέλεσμα να είναι ενταγμένα στο σχέδιο πόλης 8.300 στρ.
- Στο Μαρκόπουλο, 5.000 στρ. περίπου και έτσι τα 2.500στρ. του υφιστάμενου σχεδίου πόλεως θα ανέλθουν στα 7.500στρ.

(Για τα Καλύβια και την Κερατέα δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία.)

Οι μελετητές εκτιμούν ότι η ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων αναμένεται να προσελκύει νέους κατοίκους και επιχειρηματικές δραστηριότητες έως το 2020 (Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου, 1998). Για το λόγο αυτό, όπως παρατηρείται παραπάνω οι ενταγμένες περιοχές αναμένεται να διπλασιαστούν και έτσι η περιοχή θα αποκτήσει άλλη όψη.

Ωστόσο, η οικιστική ανάπτυξη και οι αναπτυξιακές δραστηριότητες στην περιοχή των Μεσογείων θα πρέπει να είναι ιδιαίτερα λελογισμένες και να πραγματοποιούνται μέσα στα εγκεκριμένα ή υπό έγκριση Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια με πιθανή τροποποίηση των χρήσεων γης όπου απαιτείται και κατ' εξαίρεση μόνο για οργανωμένες αναπτύξεις με σύγχρονα πολεοδομικά εργαλεία εκτός αυτών. Παράλληλα, η εκτός σχεδίου δόμηση θα πρέπει να περιοριστεί ή και να καταργηθεί σε ορισμένες περιπτώσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 14^ο ΟΙ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΣΤΑ ΜΕΣΟΓΕΙΑ

Αν και τα Μεσόγεια γεωγραφικά συνορεύουν με το Λεκανοπέδιο, λόγω της περιορισμένης πρόσβασης και της απουσίας σχεδιασμού, διατήρησαν διαφορετικό χαρακτήρα από αυτόν της υπόλοιπης Αττικής. Πρόσφατα η ασφυκτική πίεση ανάπτυξης εντός του Λεκανοπεδίου οδήγησε στη χωροθέτηση σημαντικών έργων υποδομής στην περιοχή, τα οποία την καθιστούν ουσιαστική επέκταση του αστικού χώρου του, ενώ παράλληλα δεν έχει υπάρξει εφαρμογή συγκεκριμένης πολεοδομικής πολιτικής που θα εξασφάλιζε την ομαλή μετάβαση από το προηγούμενο καθεστώς στο μελλοντικό.

Η ανάπτυξη της περιοχής είναι αποτέλεσμα του αυξημένου πληθυσμού του μητροπολιτικού κέντρου, ενώ η οικονομία της επιτρέπει να έλκει συνεχώς νέο πληθυσμό. Ένα άλλο στοιχείο της ανάπτυξής της είναι η επιθυμία του ατόμου να ζει σε λιγότερο πυκνοκατοικημένες περιοχές. Αυτό συμβαίνει γιατί οι αραιοκατοικημένες περιοχές έχουν το πλεονέκτημα του φυσικού περιβάλλοντος. Μαζί όμως με τον πληθυσμό αποκεντρώνονται και οι οικονομικές δραστηριότητες.

Η μαζική κατοίκηση της περιοχής υπαγόρευσε την εγκατάσταση δραστηριοτήτων απαραίτητων για την επιβίωση των κατοίκων. Από την άλλη πλευρά, οι εμπορικές και λοιπές επιχειρήσεις αξιολογούν θετικά την προσπελασιμότητα και επιδιώκουν να είναι κοντά στους πελάτες τους ώστε να αποφεύγουν το κόστος μεταφοράς. Η οικονομία έτσι, διαπερνά την αστική δομή στο σύνολό 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 ορατά στο χώρο σαν ένα ιδιόμορφο «μωσαϊκό» κατοικιών και ποικίλων οικονομικών δραστηριοτήτων. Σε όλη την έκταση της περιοχής μελέτης ένα μεγάλο ποσοστό της γης έχει πολλαπλές χρήσεις, από οικιστικές και οικονομικές μέχρι πολιτιστικές και κοινωφελείς. Οι κρατικοί φορείς, άλλωστε, θεωρούν τις περιοχές μικτών χρήσεων γης προβληματικές. Παρόλη τη ζωτικότητα τους θεωρείται ότι καταδεικνύουν την άναρχη πολεοδομική ανάπτυξη (Καπέλη, 1999).

Αν και η οικοδομική δραστηριότητα της περιοχής δεν εμφανίζει ιδιαίτερη άνθηση, τα τελευταία 25 χρόνια, θα πρέπει να επισημανθεί ότι η κατασκευή μεγάλων μονάδων που πραγματοποιήθηκαν ή σχεδιάζεται να πραγματοποιηθούν κατά στάδια στα επόμενα έτη, πιστεύεται ότι θα προσδώσει κύρος και οικονομική ευμάρεια στα Μεσόγεια. Οι εξελίξεις,

πυροδοτούνται από την ολοκλήρωση των εργασιών και τη λειτουργία του νέου αεροδρομίου, το οποίο θα επιφέρει στο μακροχρόνιο ορίζοντα μεγάλες αλλαγές στην οικονομία της Μεσογαίας. Οι επενδύσεις που θα πραγματοποιηθούν μέσα στα επόμενα χρόνια τόσο από ελληνικά όσο και από ξένα κεφάλαια θα αλλάξουν τελείως το προφίλ της περιοχής. Τα χέρσα οικόπεδα θα μετουσιωθούν σε ΒΙ.ΠΕ και στη θέση των αγροικιών θα ορθωθούν ξενοδοχειακές μονάδες, οι οποίες θα εκμεταλλεύονται την γειτνίαση της περιοχής με τη θάλασσα. Η Μεσογαία θα απολέσει εντελώς τον παραδοσιακό αγροτικό χαρακτήρα της και θα μετεξελιχθεί σε έναν δυναμικό οικισμό με έντονα σημάδια αστικής εκμετάλλευσης.

Η ιστορική προσέγγιση των θεωρητικών απόψεων του σχεδιασμού για τη ρύθμιση των ζητημάτων που θέτουν οι σχέσεις μιας δυναμικής αστικής ανάπτυξης και των ενδεχόμενων επακόλουθων συρρικνώσεων και αλλοιώσεων της υπαίθρου, δίνει ένα πλούσιο σε περιεχόμενο προβληματισμό (Πολυχρονόπουλος και Σεράος, 2001).

Από τα πολλά σχετικά μοντέλα, αυτό της «κηπούπολης» του E. Howard (Garden Cities of Tomorrow, 1898), υποστηρίζει ότι η τάση αύξησης της αστικοποίησης δεν θα πρέπει να οδηγήσει σε χωρική μεγέθυνση των υφιστάμενων πόλεων, αλλά αντίθετα στη δημιουργία νέων αστικών κέντρων εντός της υπαίθρου με καθορισμένη όμως έκταση και πληθυσμιακό μέγεθος.

Ένα άλλο, επίσης ενδιαφέρον παράδειγμα, στο πνεύμα της πολεοδομικής ανάπτυξης μέσα από την ιεράρχηση των κέντρων, αποτελεί το μοντέλο του R. Hillebrecht για την ανάπτυξη μιας περιφέρειας πόλης (Regionalstadt, 1962), σύμφωνα με το οποίο η εξέλιξη πέρα από τη διαρθρωμένη μέσα από ιεραρχικά κέντρα πόλη, οργανώνεται πάνω σε «άξονες ανάπτυξης», που εξυπηρετούνται κυκλοφορικά από προαστιακούς σιδηρόδρομους και διασχίζουν την ύπαιθρο καταλήγοντας σε δευτερεύοντα περιφερειακά κέντρα, σε μια περίμετρο 20 περίπου χλμ. από την κυρίως πόλη. (Σε πολλές περιφέρειες γερμανικών πόλεων η πολεοδομική ανάπτυξη ακολούθησε ή επηρεάστηκε σε μεγάλο βαθμό από το παραπάνω μοντέλο.)

Τέλος, υπάρχει το χαρακτηριστικό για την Αττική παράδειγμα του διπόλου αστικής ανάπτυξης και παραγωγικών δραστηριοτήτων Αθήνας – Πειραιά. Μέχρι το τέλος του 2^{ου} Παγκοσμίου πολέμου, ανάμεσα τους αναπτύσσεται μια ενδιαφέρουσα ποικιλία προαστίων, αγροτικών ή άγονων εκτάσεων, ελαιώνων κλπ., που προσφέρουν μια χαλαρή σύνδεση, ως χώροι εκτόνωσης και ανάσχεσης των τάσεων ανάπτυξης των αστικών περιοχών. Εξήντα χρόνια αργότερα, η μείζον περιοχή της Αθήνας διατηρεί μια ιδιότυπη πολυκεντρική δομή, όμως η ποικιλία των

τοπίων και η αίσθηση της χαλαρής σύνδεσης έχει χαθεί μέσα στην ομοιομορφία του απέραντου αστικού τοπίου και της περιβαλλοντικής υποβάθμισης. Η ασφυκτική εγγύτητα ιστορικών κέντρων, διαδοχικών επεκτάσεων και προαστίων, δεν άφησε ανεπηρέαστα ούτε τα φυσικά όρια των παραλιακών μετώπων, που σταδιακά υποβαθμίστηκαν και αυτά από την επάλληλη επιβολή εντατικών χρήσεων γης και μεγάλων κυκλοφοριακών έργων.

Έτσι, με την κατασκευή του νέου διεθνούς αεροδρομίου, που παρά τις δυναμικές αντιδράσεις των κατοίκων των Μεσογείων είναι μια χειροπιαστή πραγματικότητα, απειλείται σημαντικά το αττικό περιβάλλον, αφού μετά την άναρχη εγκατάσταση ρυπογόνων βιομηχανιών στο Θριάσιο Πεδίο και την άμετρη τσιμεντοποίηση της Αθήνας, καταστρέφεται σε μεγάλο βαθμό και ο τελευταίος φυσικός πνεύμονας της περιοχής, που είναι ο κάμπος των Μεσογείων.

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

Τα τελευταία χρόνια, ιδιαίτερα μετά την έναρξη λειτουργίας του νέου αεροδρομίου, η ζήτηση σε επιλεγμένα σημεία για αγορά τόσο οικιστικών οικοπέδων όσο και επαγγελματικών χώρων είναι αυξημένη. Η κατηγορία του οδικού δικτύου επηρεάζει άμεσα τις παράπλευρες χρήσεις γης. Οι χρήσεις γης κατά μήκος των κύριων ή δευτερευουσών αρτηριών εμφανίζονται ανάμικτες, αλλά οι επιπτώσεις στο το περιβάλλον και την ποιότητα ζωής που δημιουργεί ο κυκλοφοριακός φόρτος απομακρύνουν σταδιακά την κατοικία ή άλλες χρήσεις που ενοχλούνται από την κυκλοφορία. Οι αυξημένες όμως δυνατότητες προσπέλασης που παρέχουν οι αρτηρίες κυκλοφορίας εξακολουθούν να συγκεντρώνουν σε άμεση επαφή με αυτές εμπορικές και οικονομικές λειτουργίες.

Τα παραπάνω στοιχεία φανερώνουν ότι ο οικιστικός ιστός της Αττικής επεκτείνεται προς τα ανατολικά λόγω της σχετικά υψηλής προσφοράς γης και των νέων έργων. Η κατάτμηση του τοπίου από δρόμους ή κτίσματα συνιστά ήδη έναν τραυματισμό, που επενεργεί προς την κατεύθυνση της άρσης του εξοχικού χαρακτήρα και των αντίστοιχων λειτουργιών του χώρου, σταδιακά και πολλές φορές ανεπαισθήτως. Όμως όπως συνέβει και σε τόσες άλλες περιπτώσεις οι φυγάδες των πόλεων ανακαλύπτουν προοδευτικά ότι η πόλη τους ακολουθεί.

Αναφορικά, λοιπόν, με τις χρήσεις γης και ειδικά για τον πρωτογενή τομέα παρατηρείται ραγδαία μείωσή του παρά το γεγονός ότι λόγω της εγγύτητας με την πρωτεύουσα και τη μεγάλη αγορά της, η αγροτική ενασχόληση στην περιοχή είναι αποδοτικότερη από ότι σε άλλες περιοχές της χώρας (υψηλότερη ζήτηση και τιμές, μικρότερο κόστος μεταφορών κλπ.) και επομένως η απόσβεση των δαπανών για επέκταση της αγροτικής υποδομής μπορεί να είναι ταχύτερη.

Ο ακαδημαϊκός και συγγραφέας Καμπούρογλου Δημήτριος θεωρούσε τον Υμηττό ως όριο ανάμεσα στον χώρο του πνέυματος και του οينوπνεύματος, εννοώντας την διαφορετικότητα μεταξύ της Αθήνας των γραμμάτων και των Μεσογείων που παρήγαγαν ρετσίνα. Όμως, οι εξελίξεις των τελευταίων δεκαετιών λειτούργησαν προς την κατεύθυνση της άρσης αυτής της διαφορετικότητας και προς όφελος ενός οικιστικού συνεχούς, έστω και με παραλλάσσουσες πυκνότητες αστικοποίησης (Λουκάκης, 2001).

Επιπλέον, ο τρόπος με τον οποίο αναπτύχθηκε η περιοχή στο διάστημα των τελευταίων 25 ετών είχε συνέπειες καταστροφικές για τα παραδοσιακά οικιστικά σύνολα. Οι μικρές οικογενειακές ή συνεταιριστικές μονάδες τοπικών προϊόντων, κυρίως κρασιού, έχουν εγκαταληφθεί. Οι γεωργικές καλλιέργειες συρρικνώνονται με το χρόνο όλο και πιο πολύ και η τάση αστικοποίησης των Μεσογείων ενισχύει έντονα την ετεροαπασχόληση σε άλλες ξένες προς τον πρωτογενή τομέα δραστηριότητες.

Αν οι σημερινές τάσεις συνεχιστούν και τα επόμενα χρόνια, όπως προβλέπουν οι ειδικοί, δεν θα είναι υπερβολή να υποθεί ότι το μόνο που θα έχει απομείνει από το μακραίονο αγροτικό χαρακτήρα των Μεσογείων θα είναι αυτή η έκταση των 20.000στρ., δυτικά του νέου αεροδρομίου, με το όνομα «Οι δρόμοι του κρασιού» (Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου, 1998). Μια έκταση για την προβολή της παραδοσιακής παραγωγικής δραστηριότητας της περιοχής, όπου διατηρείται η γεωργική γη, ενώ η παραδοσιακή διαδικασία παραγωγής κρασιού αποτελεί αξιοθέατο.

Όσον αφορά το δευτερογενή τομέα, παρατηρήθηκε μια τάση εγκατάστασης μεταποιητικών δραστηριοτήτων η οποία όμως δεν κράτησε πολύ. Το 1984 άρχισε η αποβιομηχάνιση στην Αθήνα και δόθηκαν κίνητρα για εγκατάσταση των βιομηχανικών μονάδων εκτός Αττικής. Παρόλα αυτά, η ανάπτυξη του δευτερογενούς τομέα στην περιοχή είναι εμφανής.

Το μεγαλύτερο μέρος των βιομηχανιών είναι εγκατεστημένο κατά μήκος των βασικών οδικών αρτηριών της περιοχής, παραβλέποντας τα προβλήματα που μπορεί να δημιουργούν. Παρατηρείται έτσι, στους μεγάλους άξονες κυκλοφορίας (Σταυρού – Λαυρείου, Παιανίας – Μαρκοπούλου, Βάρης – Κορωπίου κλπ.) να συγκεντρώνονται ανεξέλεγκτα μεγάλες μονάδες όλων των κατηγοριών, από μαρμαράδικα και χυτήρια έως πλεκτήρια. Οχλούσες εγκαταστάσεις, συνεργεία, επεξεργαστήρια σιδήρου κλπ. έχουν εγκατασταθεί και μέσα στις πόλεις.

Ο τριτογενής τομέας παραγωγής παρουσιάζει μια δυναμική ανάπτυξη ειδικά τα τελευταία χρόνια. Οι εμπορικές δραστηριότητες της περιοχής έχουν εγκατασταθεί σε μεγάλο βαθμό και αυτές κατά μήκος των οδικών αξόνων.

Βέβαια, η ανάπτυξη τόσο του δευτερογενή όσο και του τριτογενή τομέα παραγωγής, είναι αυτονόητο ότι γίνεται εις βάρος του πρωτογενή δεδομένου ότι η έκταση παραμένει σταθερή.

Οι αλλαγές στο αττικό τοπίο τη δεκαετία 1990-2000 είναι ριζικές. Η αστική γη, που κάλυπτε το 15,1% του Λεκανοπεδίου το 1990, αυξήθηκε κατά 3%, δηλαδή κατά ενενήντα τετραγωνικά χιλιόμετρα. Πενήντα οκτώ τετραγωνικά χιλιόμετρα, δηλαδή το 2% της συνολικής έκτασης της Ανατολικής Αττικής, μετατράπηκαν από αγροτικές (κυρίως οικόπεδα εκτός σχεδίου) σε δομημένες εκτάσεις, ενώ τα υπόλοιπα 32τ.χλμ. αντιστοιχούν κυρίως σε κατασκευαστικά έργα (Ε.Σ.Υ.Ε., 2006).

Στις χρήσεις γης αντικατοπτρίζονται στο σύνολό τους όλα σχεδόν τα προβλήματα και οι προοπτικές της περιοχής. Ο χώρος βρίσκεται σε μια συνεχή επιρροή πιέσεων και αλλοίωσης του φυσικού περιβάλλοντος και αστικοποίησης, είτε με την προοπτική της αυθαίρετης 1^{ης} κατοικίας, είτε με το χαρακτήρα της μεταφοράς οικονομικών δραστηριοτήτων από το κέντρο.

Η διόγκωση της πρωτεύουσας οδήγησε σε μια αδιέξοδη κατάσταση αναγκάζοντας τον κόσμο να στραφεί στην Περιφέρεια. Αποτέλεσμα: οι λόφοι και οι ακτές γέμισαν σπίτια, τα δάση κάηκαν, τα καρποφόρα κόπηκαν και οι αμπελώνες μετατράπηκαν σε οικόπεδα. Τα Μεσόγεια αποτελούν πλέον βοηθητικό χώρο υποδοχής της υπερτροφικής ανάπτυξης της Αθήνας.

Τα φαινόμενα αυτά δεν είναι άγνωστα για πολλά από τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα ανά τον κόσμο, εκεί όπου οι συνεχείς επεκτάσεις και η αποαστιοποίηση οδήγησαν στη δραστική μείωση των ζωνών ελεύθερης γης.

Το αεροδρόμιο έτσι, φαίνεται ότι θα έχει ατάκτως ερριμμένα γύρω του, κατοικίες, αρχαιολογικούς χώρους, λατομεία, καλλιέργειες και βιομηχανικές εγκαταστάσεις, αποθήκες, γραφεία και ανεξέλεγκτες χωματερές, καθώς η ανάμιξη των ασυμβίβαστων χρήσεων γης κυριαρχεί μέσα στον οικιστικό ιστό της περιοχής των Μεσογείων, ο οποίος δεν μπορεί να χαρακτηρηστεί ως ενιαίο αρμονικό και λειτουργικό σύνολο, λόγω του γεγονότος ότι η περιοχή ακολούθησε ένα προγραμματισμένο και άναρχο αναπτυξιακό πρότυπο.

Τα πληθυσμιακά δεδομένα, οι απαραίτητες συγκοινωνιακές προσβάσεις, οι κοινόχρηστοι χώροι, το περιβάλλον, οι υπάρχοντες οικιστικοί θύλακες, οι δασικές περιοχές, οι αρχαιολογικοί χώροι, οι υπάρχουσες γεωργικές λειτουργίες κλπ. είναι στοιχεία που θα πρέπει να συνυπολογίζονται και να λαμβάνονται υπόψη για τη θεσμοθέτηση των χρήσεων γης. Στην περίπτωση όμως των Μεσογείων φαίνεται ότι μετουσιώνονται και μεταμορφώνονται υπό τις πιέσεις των επεκτάσεων των οικιστικών θυλάκων και των οικονομικών μονάδων εις βάρος άλλων χρήσεων.

Κλείνοντας, αξίζει να αναφερθεί ότι υπάρχει ένα όριο στην εκμετάλλευση του φυσικού πλούτου και ένα μέσο επίπεδο που διατηρεί αναλλοίωτες τις δυνατότητες της γης. Σύμφωνα με έρευνες που πραγματοποίησαν οι ερευνητές Odum and Odum (1972) συμπεραίνεται ότι για να εξασφαλίσει το άτομο ένα σχετικά υψηλό επίπεδο ζωής έχει ανάγκη περίπου είκοσι στρέμματα εδάφους, των οποίων η μέση τιμή είναι η ακόλουθη:

- Φυσική έκταση, αμετάβλητη από τον άνθρωπο προορισμένη για την ανανέωση των βασικών αποθεμάτων της ζωής (H_2 O_2 O_2 οργανική ουσία) ίση με 8στρ. (40%)
- Έκταση προορισμένη για παραγωγή ξυλείας ίση με 4στρ. (20%)
- Αγροτική έκταση για την παραγωγή τροφίμων ίση με 6στρ. (30%)
- Έκταση προορισμένη για κτίσματα ίση με 2στρ. (10%).

Για τους κατοίκους του νομού Αττικής, συμπεριλαμβανομένων και των Μεσογείων, που κατά την απογραφή του 1991 ήταν 3.522.769 (Ε.Σ.Υ.Ε., 2006) χρειάζονται 78.070.000στρ., άρα ο νομός μπορεί να παρέχει ποιοτική ζωή μόνο σε 1.903.500 κατοίκους, δηλαδή στους μισούς περίπου. Λαμβάνοντας δε υπόψη, ότι ο ρυθμός αύξησης του πληθυσμού για το ίδιο έτος είναι 3% περίπου, είναι προφανές ότι η αύξηση της έκτασης για κατοικίες επιβαρύνει τις φυσικές και αγροτικές εκτάσεις και τελικά το βιοτικό επίπεδο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 15^ο

ΑΝΑΓΚΗ ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΣΗΣ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ

Η διασπορά των βιομηχανικών και βιοτεχνικών επιχειρήσεων που παρατηρείται στα Μεσόγεια, έχει άμεσες επιπτώσεις στην οικονομία και το περιβάλλον καθώς και σημαντικά πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα. Το γεγονός αυτό, μαζί με τις προοπτικές της έντονης ανάπτυξης και αστικοποίησης, οδήγησαν στη θεσμοθέτηση των «επιχειρηματικών πάρκων», που γίνεται για πρώτη φορά στη χώρα. Σκοπός είναι η συγκέντρωση των δραστηριοτήτων σε κοινωνικά αποδεκτούς οργανωμένους χώρους με την απαραίτητη υποδομή, κυρίως σε δίκτυα ενέργειας (φυσικό αέριο) και τηλεπικοινωνιών. Έτσι, αναμένεται να δημιουργηθούν οι κατάλληλοι θύλακες για τις επιχειρήσεις που προσελκύονται στην περιοχή.

Προς την κατεύθυνση αυτή θεσμοθετούνται, επίσης, πέντε εξειδικευμένες κατηγορίες επιχειρηματικών κέντρων: παραγωγικά κέντρα, τεχνολογικά πάρκα, ζώνες παροχής υπηρεσιών, χώροι μεταφορών καθώς και περιοχές αποθηκευτικών δραστηριοτήτων.

Οι βασικοί στόχοι οργάνωσης της εγκατάστασης των δραστηριοτήτων του δευτερογενή και τριτογενή τομέα είναι:

- 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: επιχειρηματικό πάρκο, τεχνολογικό ή επιστημονικό πάρκο, πάρκο υπηρεσιών, πάρκο εταιριών μεταφορών, πάρκο αποθηκευτικών δραστηριοτήτων κλπ.

Έτσι, περίπου 7.000 στρέμματα γης πρόκειται να πολεοδομηθούν με κατεπείγουσες διαδικασίες, ώστε να διατεθούν προς βιομηχανική και βιοτεχνική χρήση, στην Παιανία, το Κορωπί, το

Μαρκόπουλο και άλλους Δήμους των Μεσογείων, ενώ το εμπορικό πάρκο του αεροδρομίου είναι το πρώτο που έχει αξιοποιηθεί. Η λειτουργία καταστήματος γνωστού ομίλου επιχειρήσεων ήταν η αρχή για τη δημιουργία ενός εμπορικού χωριού το οποίο θα απλώνεται σε έκταση άνω των 100 στρ.

Ειδικότερα, για τη χωροθέτηση της βιομηχανίας τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια που εκπονήθηκαν στην περιοχή προτείνουν (Βιοτεχνικό Επιμελητήριο Αθηνών, 2005):

- Την πολεοδομική οργάνωση σε ΒΙ.ΠΑ των παλιών βιομηχανικών περιοχών. Τα πάρκα αυτά θα δεχθούν μονάδες μέσης και χαμηλής όχλησης κυρίως από μετεγκατάσταση.
- Τη δημιουργία νέων οργανωμένων πολεοδομικά περιοχών ΒΙΟ.ΠΑ, τα οποία θα δεχθούν μονάδες χαμηλής όχλησης.
- Τη δημιουργία νέων οργανωμένων πολεοδομικά περιοχών ΒΙΟ.ΠΑ, που θα δεχθούν μονάδες χαμηλής όχλησης από μετεγκατάσταση από περιοχές κατοικίας.

Πιο αναλυτικά, στις ολοκληρωμένες μελέτες που αναμένεται να θεσμοθετηθούν με το υπό έκδοση προεδρικό διάταγμα του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., περιλαμβάνεται η χωροθέτηση των εξής δραστηριοτήτων κατά Δήμο:

- Στο Δήμο Παιανίας, προβλέπεται η εγκατάσταση Πάρκου πολιτιστικών δραστηριοτήτων και δραστηριοτήτων αναψυχής, Πάρκου Εμπορίου και ήπιων παραγωγικών δραστηριοτήτων, Τεχνολογικού Πάρκου καθώς και επεκτάσεις του υφιστάμενου ΒΙΟ.ΠΑ.
- Στα Σπάτα, αναμένεται να δημιουργηθεί Περιφερειακό Αθλητικό Κέντρο, να λειτουργήσουν οργανωμένοι χώροι μεταποιητικών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων καθώς και Επιχειρηματικό πάρκο 1.700στρ. στο οποίο θα φιλοξενηθούν σε πρώτη φάση 140 επιχειρήσεις, ενώ υπολογίζεται να φτάσουν στην πορεία τις 200.
- Στο Κορωπί θα εγκατασταθεί Τεχνολογικό Πάρκο ενώ αναμένονται επεκτάσεις των υφιστάμενων ΒΙ.ΠΕ. και ΒΙΟ.ΠΑ έκτασης 4.000στρ. κατά 1250στρ.
- Στο Δήμο Μαρκοπούλου, σχεδιάζεται η δημιουργία Πάρκου Χονδρεμπορίου (2.000στρ.), Πάρκου πολιτιστικών δραστηριοτήτων και αναψυχής καθώς και η ανέγερση Διοικητικού Κέντρου υπηρεσιών Τουρισμού 380 στρ. (Οι υφιστάμενες ΒΙ.ΠΕ δεν δύναται να αναπτυχθούν καθώς εμπίπτουν σε αρχαιολογικό χώρο και για το λόγο αυτό θα πρέπει να αποδεσμευτούν με τη δημιουργία νέων.)
- Στην Κερατέα, θα χωροθετηθεί ΒΙΟ.ΠΑ 1.200στρ. (Υπάρχει ένα 700στρ.)
- Στο Δήμο Λαυρεωτικής προβλέπεται η δημιουργία ενός ακόμα ΒΙΟ.ΠΑ (1.600στρ.)

- Στα Καλύβια θα εγκατασταθεί ακόμη ένα ΒΙ.ΠΑ συνολικής έκτασης 1.000στρ.

Για την έγκαιρη αντιμετώπιση των αναγκών που θα προκύψουν σε γη έχει προγραμματιστεί η ένταξη στο σχέδιο πόλεως 10.000 στρεμμάτων γης στις ζώνες ανάπτυξης διαφόρων δραστηριοτήτων.

Επιπλέον, η αύξηση του πληθυσμού υπολογίζεται ότι θα οδηγήσει στη δημιουργία πολλών καινούριων εμπορικών κέντρων. Ως γρήγορα αναπτυσσόμενες περιοχές οι μελετητές χαρακτηρίζουν τα Σπάτα, το Πόρτο-Ράφτη και το Μαρκόπουλο, ενώ σε μεγάλο λιμάνι εξελίσσεται και ο λιμένας Λαυρίου (Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου, 1997)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 16^ο Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΓΕΩΡΓΙΚΩΝ ΕΚΤΑΣΕΩΝ

Τα Μεσόγεια σχετικά μακριά από τους κύριους οδικούς άξονες που συνέδεαν την Αθήνα με την Ελληνική ενδοχώρα και αποκομμένα από το Λεκανοπέδιο, με την παρεμβολή του ορεινού όγκου του Υμηττού, αποτελούσαν αξιόλογο φυσικό πόρο τόσο σε περιφερειακό όσο και σε εθνικό επίπεδο, ως προς την ποιότητα και απόδοτικότητα των εδαφών τους αλλά και ως προς το παραγώμενο προϊόν.

Το μεγαλύτερο τμήμα της έκτασής τους καταλαμβάνονταν από αγροτική και όπου υπήρχε δασική γη. Τα όρια της δομημένης έκτασης ήταν σαφώς καθορισμένα και η μόνη δόμηση που υπήρχε εκτός αυτών ήταν κυρίως πάνω στους μεγάλους οδικούς άξονες.

Με την πάροδο του χρόνου, η περιοχή άρχισε να δέχεται πιέσεις από τη διάχυση του αστικού ιστού της Αθήνας. Έτσι, η αγροτική και δασική γη με τους μικρούς οικιστικούς θύλακες άρχισε να μετατρέπεται σε περιοχή 2^{ης} κυρίως αλλά και 1^{ης} κατοικίας και μικρών εγκαταστάσεων μεταποίησης, εμπορίου κλπ.

Σε αντίθεση με την τάση αστικοποίησης, η περιοχή μελέτης καταφέρνει να διατηρήσει τον αγροτικό της χαρακτήρα. Με τα χρόνια όμως η σημασία του αγροτικού τομέα στην οικονομία της περιοχής άρχισε να μειώνεται. Η γεωργική γη έδωσε σταδιακά τη θέση της σε άλλες λειτουργίες κυρίως του τριτογενή, αλλά και του δευτερογενή τομέα παραγωγής.

Μεγάλο μέρος των αγροτών στρέφεται στα τουριστικά επαγγέλματα με αποτέλεσμα η έκταση της καλλιεργήσιμης γης να μειώνεται συνεχώς ή να μένει ακαλλιεργητή, λόγω έλλειψης εργατικών χεριών. Εντούτοις η γεωργία και πάλι παραμένει μια από τις κύριες ασχολίες των κατοίκων.

Φτάνοντας στις τελευταίες δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα αλλάζει ουσιαστικά η εικόνα της περιοχής. Η Αθήνα από «πόλη» μετατρέπεται σε «αστική περιοχή», ενσωματώνοντας μέσα στα διαρκώς μεταβαλλόμενα όριά της τις αγροτικές κομωπόλεις, αλλάζοντας ραγδαία την εικόνα τους. Το γεγονός αυτό έχει ως αποτέλεσμα, οι παραδοσιακοί οικισμοί των Μεσογείων να

ενσωματώνονται στην αστική περιοχή του Πολεοδομικού της Συγκροτήματος και από αυτόνομα οικιστικά σύνολα να μετατρέπονται σε αναπόσπαστα τμήματα της «μετάπολης» του.

Η μορφή και η λειτουργία των Μεσογείων ως περιοχή γεωργικών και ψυχαγωγικών – πολιτιστικών χρήσεων φαίνεται να οδεύει πια σε μια κατάσταση ανεξέλεγκτης αστικοποίησης. Επηρεαζόμενη όλο και περισσότερο από την κλαδική ανάπτυξη της Περιφέρειας Πρωτευούσης και γενικότερα της Αττικής η σημασία του αγροτικού τομέα στην οικονομία της περιοχής μειώνεται αισθητά.

Το θελκτικό αγροτικό τοπίο που είχε παραμείνει σχετικά αλώβητο μέχρι πριν από μερικά χρόνια, είναι πλέον αγνώριστο, τεμαχισμένο από ελεύθερες λεωφόρους και διάστικτο από τεράστιους ανισόπεδους κόμβους.

Τα αποτελέσματα της εξέλιξης γίνονται σήμερα άμεσα ορατά κυρίως μέσα από τις μεταβολές στις χρήσεις γης. Αυτές εντοπίζονται κατ' αρχήν στην εγκατάσταση του αεροδρομίου αυτού καθαυτού και στην παράλληλη εκτόπιση ή παρενόχληση υφιστάμενων ήπιων χρήσεων (κατοικία, αναψυχή, πρωτογενής τομέας κλπ.), λόγω ακριβώς αυτής της εγκατάστασης και στην προσέγκυση νέων χρήσεων λόγω της «οικονομικής ακτινοβολίας» του αεροδρομίου, με παράλληλη κατάργηση κυρίως γεωργικών εκτάσεων. Αυτές οι τελευταίες οικονομικώς εντατικές χρήσεις συνοδεύονται με απρόβλεπτες συνέπειες για τη μελλοντική εξέλιξη της περιοχής. Η επικρατούσα τάση οικιστικής εξέλιξης της Αθήνας εντοπίζεται στο γέμισμα της περιοχής των Μεσογείων.

Υπό αυτές τις συνθήκες, η γεωργία στα Μεσόγεια τείνει να λάβει τη μορφή «περιαστικής γεωργίας» με πολυαπασχόληση των μελών των αγροτικών νοικοκυριών και με αυξημένη συχνότητα άσκησης του αγροτικού επαγγέλματος ως δευτερεύοντος, ιδιαίτερα δεδομένης της εποχικότητας της αγροτικής εργασίας και της εισροής αλλοδαπών εργαζομένων. Η πολυαπασχόληση (απασχόληση στην αγροτική εκμετάλλευση αλλά και εκτός αυτής) είναι αρκετά εκτεταμένη σε ολόκληρη την περιοχή (Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Ανατολικής Αττικής, 1998).

Η περιαστική γεωργία επηρεάζεται από τις γενικότερες διαθέσεις της αγοράς γης και εσωτερικεύει τη διαφαινόμενη προσωρινότητά της, προσλαμβάνοντας αντίστοιχα χαρακτηριστικά. Έτσι, η διάθεση των περιαστικών αγροτών για αύξηση του μεγέθους της εκμετάλλευσής τους και για επίτευξη κάποιων οικονομικών κλίμακας ακυρώνεται λόγω των υψηλών αξιών της γης κάτω βέβαια από την πίεση της μεγάλης ζήτησης για αστικές χρήσεις. Παράλληλα, οι αγρότες των περιαστικών περιοχών που θέλουν να συνεχίσουν την αγροτική δραστηριότητα, τείνουν στο να επιλέγουν προϊόντα και ειδικές τεχνολογίες παραγωγής άλλοτε εντάσεως εργασίας και άλλοτε εντάσεως κεφαλαίου, οι οποίες υποβαθμίζουν τη σημασία της αναγκαίας γεωργικής γης, ενώ οι πρόσφατες τάσεις επέκτασης και διασποράς αστικών χρήσεων σε αγροτικά εδάφη θέτει σε κίνδυνο όχι μόνο την αγροτική δραστηριότητα αλλά και την ποιότητα του φυσικού περιβάλλοντος.

Κατά την τελευταία 25ετία η γεωργία υπέστη αισθητή κάμψη, οφειλόμενη κυρίως στην οικοπεδοποίηση και οικοδόμηση της περιοχής. Έτσι, παρά το γεγονός ότι η αγροτική γη των Μεσογείων είναι υψηλής αποδοτικότητας και εύφορη ένα μεγάλο μέρος της μετατρέπεται σταδιακά σε οικιστική καθώς η οικοπεδοποίηση της γης αποδίδει σημαντικό οικονομικό όφελος συγκριτικά με την απόδοση από τη γεωργική εκμετάλλευση. Σε αυτό συμβάλλει η απουσία κινήτρων με σκοπό τη διατήρηση της γεωργικής γης.

Με την κατασκευή δε του αεροδρομίου και όλων των παρελκόμενων έργων, χιλιάδες στρέμματα καταπράσινης γης από αμπελώνες κυρίως αλλά και από ελιές, οπωροφόρα δέντρα και περιβόλια απαλλοτριώθηκαν και μετατράπηκαν σε έρημη γη.

Τα προϊόντα δεν παράγονται πιά, αλλά αγοράζονται προς κατανάλωση. Η περιοχή έπαψε να παράγει πρωτογενώς απλώς καταναλώνει, αφού η οικογένεια λειτουργεί κατά κύριο λόγο ως μονάδα κατανάλωσης.

Το καλλιεργητικό σύστημα, το οποίο ήταν άψογα προσαρμοσμένο στο χαρακτήρα της περιοχής με μόνιμες φυτείες αμπέλου και ελιάς και συμπληρωματική καλλιέργεια ετήσιων φυτών, υποχωρεί στις έντονες πιέσεις για αστικοποίηση. Η κατάσταση αυτή συνοδεύεται από τη δημιουργία πυρήνων απασχόλησης εκτός γεωργικής γης και την προσφορά άφθονου φθηνού αλλοδαπού εργατικού δυναμικού.

Η γεωργική γη πέρα από την όποια σημασία της για την οικονομία της περιοχής, αποτελεί το σημαντικότερο στοιχείο του περιβαλλοντικού και κατ' επέκταση του οικονομικού πλούτου των Μεσογείων. Με δεδομένη την επιβάρυνση του αεροδρομίου, είναι βέβαιο ότι η περαιτέρω καταστροφή της γεωργικής γης θα αποτελέσει παράγοντα γενικότερης απαξίωσης της γης τους.

Για το λόγο αυτό, θα πρέπει να διαφυλαχθεί το μεγαλύτερο δυνατό τμήμα της εναπομείνουσας γεωργικής γης, όχι μόνο για την όποια γεωργική παραγωγή απομείνει αλλά για την εξασφάλιση της περιβαλλοντικής ισορροπίας της πεδιάδας των Μεσογείων. Ήδη προς ενίσχυση της γεωργίας στην περιοχή έχει συνειδητοποιηθεί η ανάγκη, τόσο για την κατασκευή αρδευτικών έργων, όσο και για την αναδιάρθρωση των καλλιεργειών σε όφελος δυναμικών προϊόντων, όπως τα ανθοκομικά. Παρόλα αυτά, οι απαιτούμενες παρεμβάσεις καθυστερούν γεγονός που επιτείνει την αυξανόμενη συρρίκνωση της γεωργίας στα Μεσόγεια.

16.1 ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΙΣ ΜΕ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΗ ΓΕΩΡΓΙΚΗ ΕΚΤΑΣΗ

Η πορεία του αριθμού των εκμεταλλεύσεων με χρησιμοποιούμενη γεωργική έκταση για τα έτη 1981-2001 φαίνεται στον πίνακα που ακολουθεί.

Από τη μελέτη αυτού αλλά και του αντίστοιχου διαγράμματος (Διάγραμμα 16.1), παρατηρείται μια συνεχής τάση μείωσης των εκμεταλλεύσεων με διαφορετική όμως ένταση σε κάθε Δήμο μελέτης.

Πίνακας 16.1: ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΙΣ ΜΕ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΗ ΓΕΩΡΓΙΚΗ ΕΚΤΑΣΗ

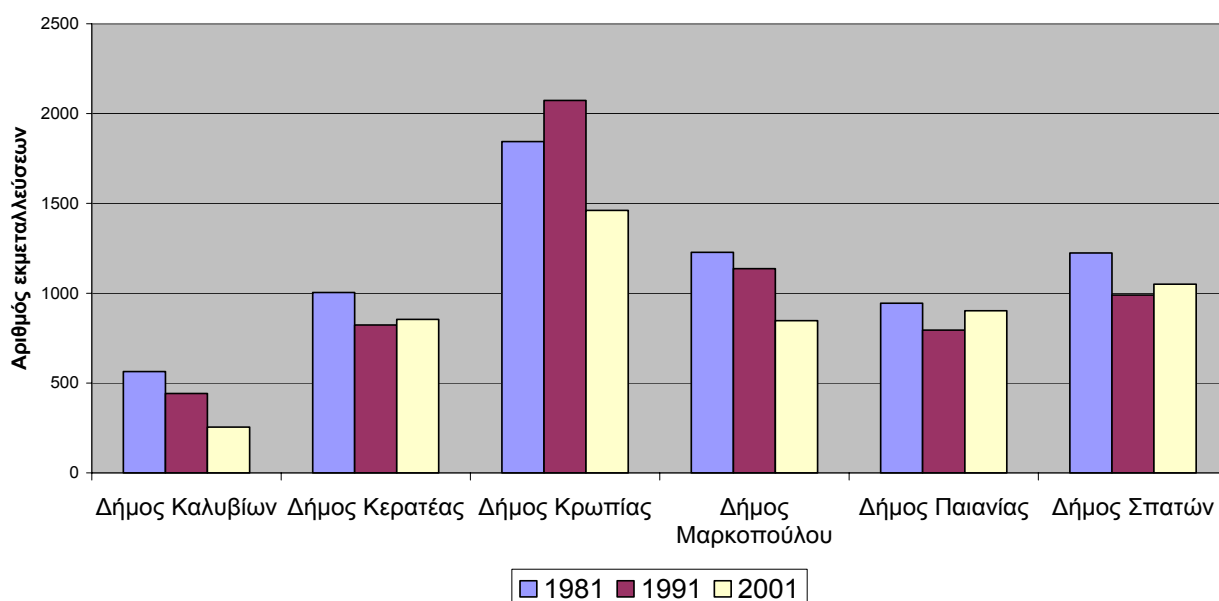
	1981	1991	2001
ΔΗΜΟΣ ΚΑΛΥΒΙΩΝ	564	442	255
ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΕΑΣ	1.004	823	854
ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΩΠΙΟΥ	1.844	2.073	1.461
ΔΗΜΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΥ	1.228	1.137	848
ΔΗΜΟΣ ΠΑΙΑΝΙΑΣ	944	795	902
ΔΗΜΟΣ ΣΠΑΤΩΝ	1.224	990	1.051
ΣΥΝΟΛΟ ΔΗΜΩΝ	6.808	6.260	5.371

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

Έτσι κατά την περίοδο των είκοσι ετών, οι εκμεταλλεύσεις του Δήμου Καλυβίων παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη μείωση, καθώς το 2001 μειώνονται στις μισές σε σχέση με αυτές του 1981. Για τους υπόλοιπους Δήμους οι μειώσεις είναι μάλλον μικρές συγκρινόμενες με αυτή των Καλυβίων.

Γενικά, για το σύνολο των Δήμων, το σύνολο των εκμεταλλεύσεων με χρησιμοποιούμενη γεωργική έκταση μειώνεται κατά 1.437 εκμεταλλεύσεις, αφού από 6.808 που ήταν το 1981, το 2001 απέμειναν 5.371. Η μεγαλύτερη μείωση παρατηρείται κατά τα έτη 1991-2001 και είναι της τάξης των 889 εκμεταλλεύσεων.

**Διάγραμμα 16.1: ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΙΣ ΜΕ
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΗ ΓΕΩΡΓΙΚΗ ΕΚΤΑΣΗ**



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

Στον Πίνακα 16.2 παρουσιάζεται η ποσοστιαία μεταβολή των εκμεταλλεύσεων με χρησιμοποιούμενη γεωργική έκταση για τα διαστήματα 1981-1991, 1991-2001 και 1981-2001.

**Πίνακας 16.2:ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΙΩΝ ΜΕ
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΗ ΓΕΩΡΓΙΚΗ ΕΚΤΑΣΗ**

	1981-1991	1991-2001	1981-2001
ΔΗΜΟΣ ΚΑΛΥΒΙΩΝ	-28%	-73%	-121%
ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΕΑΣ	-22%	-4%	-18%
ΔΗΜΟΣ ΚΡΩΠΙΟΥ	11%	-42%	-26%
ΔΗΜΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΥ	-8%	-34%	-45%
ΔΗΜΟΣ ΠΑΙΑΝΙΑΣ	-19%	-12%	-5%
ΔΗΜΟΣ ΣΠΑΤΩΝ	-23%	-6%	-16%
ΣΥΝΟΛΟ ΔΗΜΩΝ	-9%	-16%	-27%

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

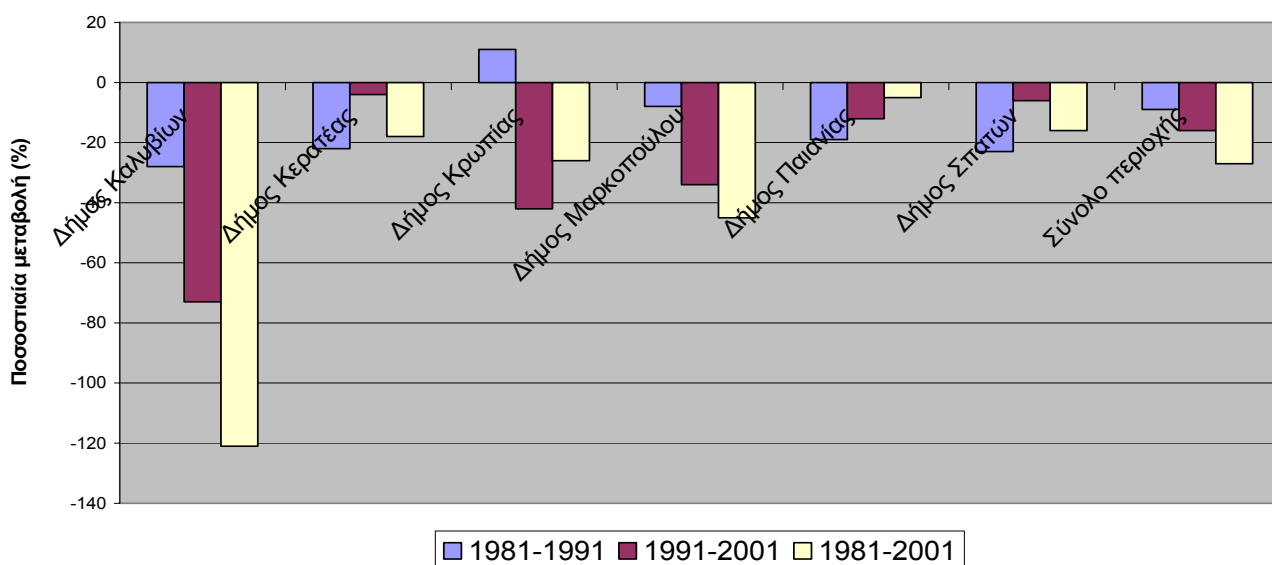
Για το διάστημα 1981-1991, παρατηρείται μείωση των εν λόγω εκμεταλλεύσεων σε όλους τους Δήμους εκτός από το Δήμο Κορωπίου, ο οποίος εμφανίζει αύξηση αυτών κατά 11%. Η μεγαλύτερη μείωση παρατηρείται στα Καλύβια και είναι της τάξης του 28%, ενώ ακολουθούν οι Δήμοι Κερατέας και Παιανίας με 22% και 19% αντίστοιχα. Η μικρότερη μείωση για το διάστημα αυτό παρατηρείται στο Μαρκόπουλο.

Την περίοδο 1991-2001, οι εκμεταλλεύσεις με χρησιμοποιούμενη γεωργική έκταση συνεχίζουν την πτωτική τους πορεία και μάλιστα εντονότερα. Είναι χαρακτηριστικό ότι την περίοδο αυτή οι εκμεταλλεύσεις του Δήμου Καλυβίων παρουσιάζουν μείωση κατά 73 ποσοστιαίες μονάδες. Μικρή μείωση εμφανίζουν το Μαρκόπουλο και τα Σπάτα, ενώ οι εκμεταλλεύσεις στους υπόλοιπους Δήμους μειώνονται από 12% μέχρι και 42%.

Κατά τη διάρκεια των είκοσι ετών, οι μειώσεις των εκμεταλλεύσεων παρουσιάζουν μεγάλες διακυμάνσεις. Ακραίες και συνάμα αντίθετες περιπτώσεις αποτελούν τα Καλύβια (-121%) και η Παιανία (-5%), όπου και παρατηρούνται οι μεγαλύτερες και μικρότερες μειώσεις αντίστοιχα.

Τέλος, στο σύνολο των υπό μελέτη Δήμων παρατηρείται μείωση των εκμεταλλεύσεων με χρησιμοποιούμενη γεωργική έκταση, η οποία κατά το διάστημα 1981-1991 είναι της τάξης του 9%, το αμέσως επόμενο διάστημα (1991-2001) ανέρχεται στο 16% και για το σύνολο της εικοσαετίας αγγίζει το 30% (Διάγραμμα 16.2).

**Διάγραμμα 16.2: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ
ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΗ ΓΕΩΡΓΙΚΗ
ΕΚΤΑΣΗ**



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

16.2 ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΗ ΓΕΩΡΓΙΚΗ ΕΚΤΑΣΗ

Οι εκτάσεις που προορίζονται για γεωργική χρήση, όπως φαίνεται στον Πίνακα 16.3 μειώνονται, ακόμα περισσότερο συγκριτικά με τις εκμεταλλεύσεις, σε όλες τις χρονικές περιόδους.

Πίνακας 16.3: ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΗ ΓΕΩΡΓΙΚΗ ΕΚΤΑΣΗ

Εκτασεις σε στρ.

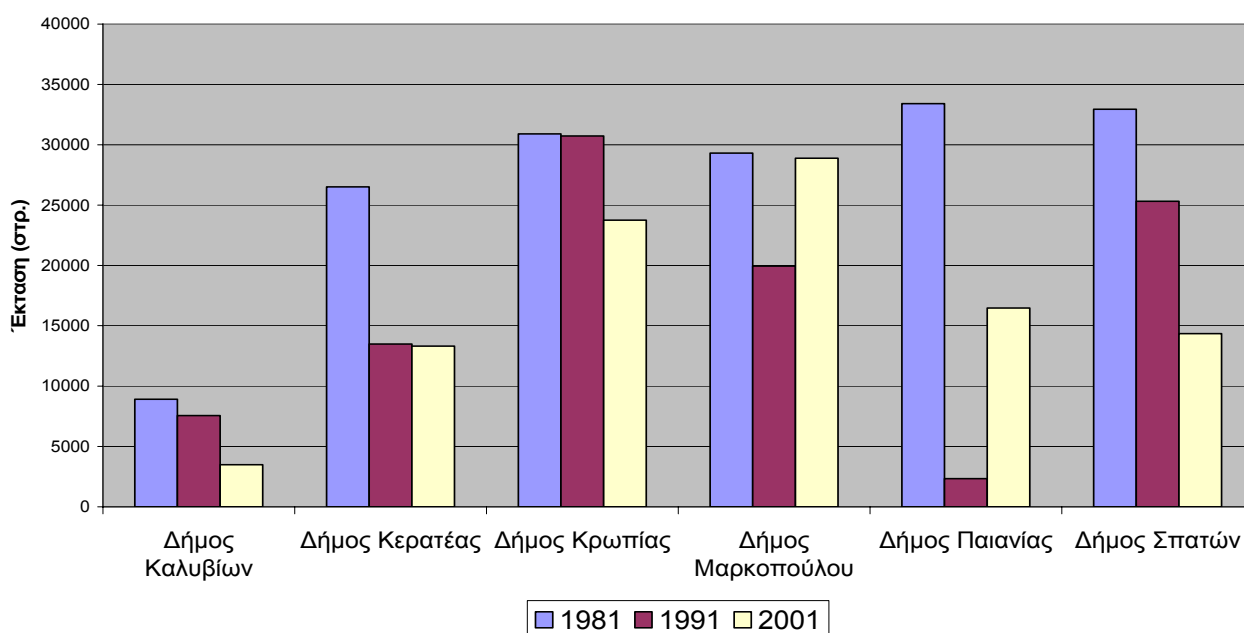
	1981	1991	2001
ΔΗΜΟΣ ΚΑΛΥΒΙΩΝ	8.916	7.555	3.491
ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΕΑΣ	26.504	13.491	13.304
ΔΗΜΟΣ ΚΟΡΩΠΟΥ	30.884	30.729	23.763
ΔΗΜΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΥ	29.312	19.935	28.892
ΔΗΜΟΣ ΠΑΙΑΝΙΑΣ	33.408	23.337	16.478
ΔΗΜΟΣ ΣΠΑΤΩΝ	32.952	25.321	14.361
ΣΥΝΟΛΟ ΔΗΜΩΝ	161.976	120.368	100.289

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

Πιο αναλυτικά, η χρησιμοποιούμενη γεωργική έκταση από 161.976 στρέμματα που είναι το 1981 μειώνεται το 2001 στα 100.289 στρέμματα, με αποτέλεσμα 62.000 περίπου στρέμματα γεωργικής γης να χάνονται οριστικά.

Από το διάγραμμα δε, παρατηρείται ότι οι περισσότερες χρησιμοποιούμενες γεωργικές εκτάσεις χάνονται από τους Δήμους Καλυβίων και Σπατών, μάλλον λόγω της χωροθέτησης του νέου αεροδρομίου, και από την Παιανία.

Διάγραμμα 16.3: ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΗ ΓΕΩΡΓΙΚΗ ΕΚΤΑΣΗ



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

Όσον αφορά την ποσοστιαία μεταβολή της χρησιμοποιούμενης γεωργικής έκτασης ανά Δήμο και στο σύνολο αυτών, αυτή φαίνεται αναλυτικά στον Πίνακα 16.4.

Πίνακας 16.4: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΗΣ ΓΕΩΡΓΙΚΗΣ ΕΚΤΑΣΗΣ

	1981-1991	1991-2001	1981-2001
ΔΗΜΟΣ ΚΑΛΥΒΙΩΝ	-18%	-116%	-155%
ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΕΑΣ	-96%	-1%	-99%
ΔΗΜΟΣ ΚΡΩΠΙΟΥ	-0,5%	-29%	-30%
ΔΗΜΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΥ	-47%	31%	-1%
ΔΗΜΟΣ ΠΑΙΑΝΙΑΣ	-43%	-42%	-103%
ΔΗΜΟΣ ΣΠΑΤΩΝ	-30%	-76%	-129%
ΣΥΝΟΛΟ ΔΗΜΩΝ	-35%	-20%	-62%

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

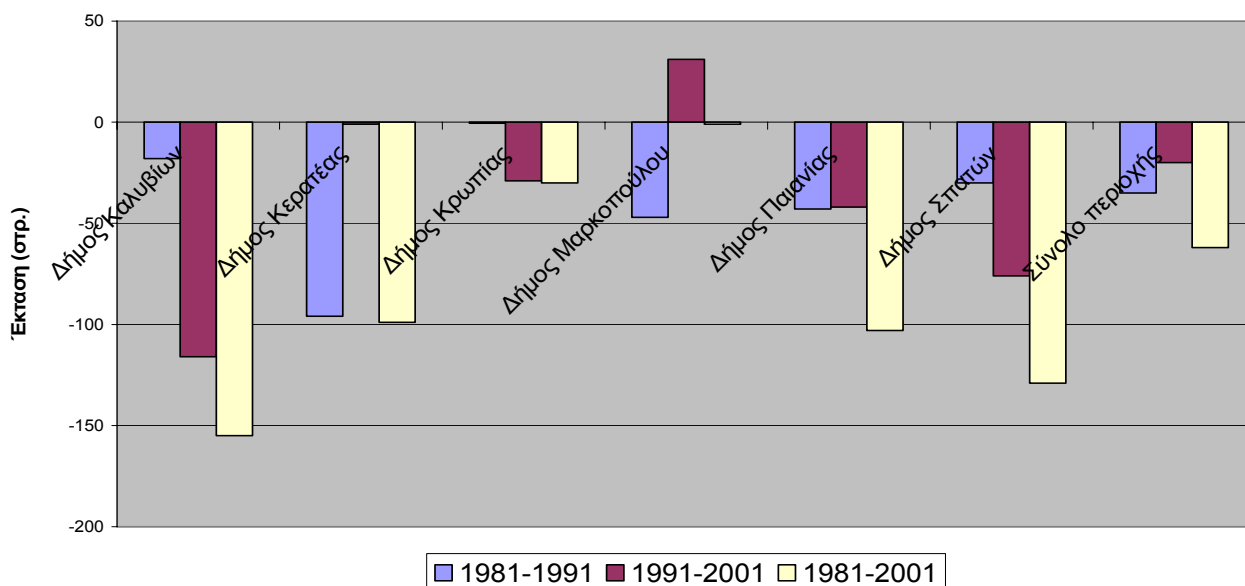
Την περίοδο 1981-1991 η μείωση της γεωργικής γης στην περίπτωση της Κερατέας αγγίζει το 100%, για τους Δήμους Μαρκοπούλου και Παιανίας είναι της τάξης του 50%, ενώ οι άλλοι Δήμοι ακολουθούν με μικρότερες μειώσεις.

Την επόμενη δεκαετία, 1991-2001, παρατηρούνται μεγάλες διακυμάνσεις στις μειώσεις της χρησιμοποιούμενης γεωργικής έκτασης. Έτσι, ενώ στα Καλύβια υπάρχει μείωση κατά το υπέρογκο ποσοστό του 116%, στην Κερατέα το αντίστοιχο ποσοστό είναι της τάξης του -1%. Πάντως παρατηρείται γενική μείωση των εν λόγω εκτάσεων με εξαίρεση το Μαρκόπουλο, που αυξάνει τις γεωργικές εκτάσεις του κατά 31%.

Εξετάζοντας το διάστημα των είκοσι ετών, οι απολεσθείσες γεωργικές εκτάσεις πολλές φορές ξεπερνούν το 100%. Για παράδειγμα, στο Δήμο Καλυβίων παρατηρείται μείωση της έκτασης που προορίζεται για γεωργική χρήση κατά 155%, στα Σπάτα κατά 129% και στην Παιανία κατά 103%. Ακολουθεί ο Δήμος Κερατέας με μείωση που αγγίζει το 99%.

Τέλος, για το σύνολο των Δήμων, την περίοδο 1981-1991 παρατηρείται μείωση των γεωργικών εκτάσεων κατά το 1/3 περίπου. Κατά τα έτη 1991-2001 η ποσοστιαία μείωση αυτών είναι της τάξης του 20%, ενώ κατά τη διάρκεια των είκοσι ετών οι χρησιμοποιούμενες γεωργικές εκτάσεις μειώθηκαν πάνω από το μισό (62%) (Διάγραμμα 16.4).

**Διάγραμμα 16.4: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ
ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΗΣ ΓΕΩΡΓΙΚΗΣ ΕΚΤΑΣΗΣ**

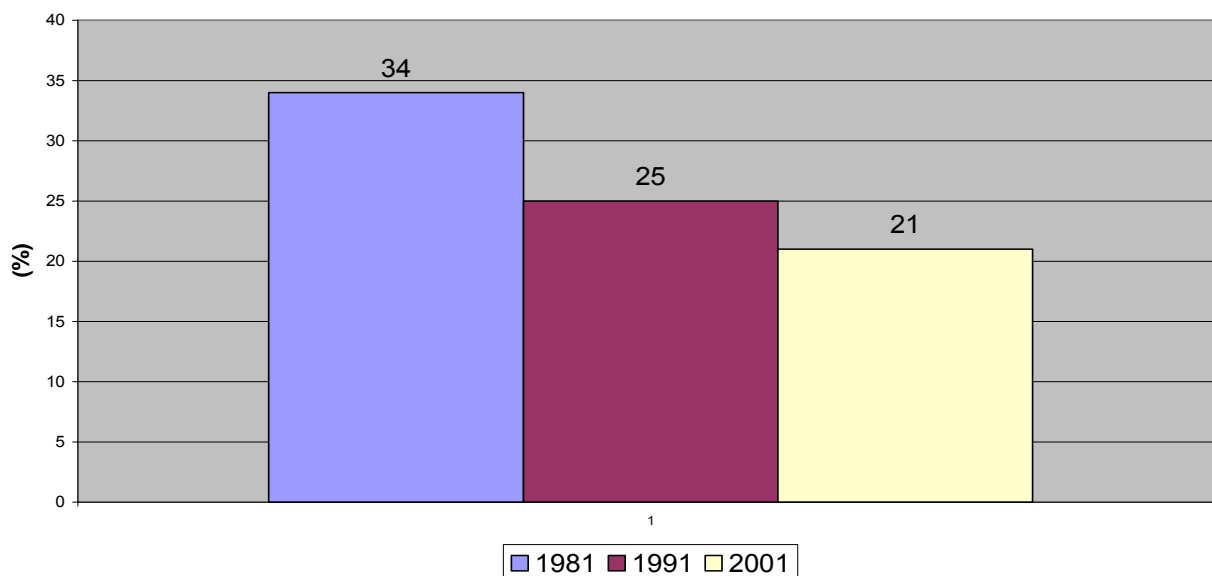


Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

Από όσα αναφέρθηκαν παραπάνω εξάγεται το συμπέρασμα ότι ο τεμαχισμός των αγροτικών εκτάσεων και η οικοπεδοποίηση αυτών αυξάνεται με το χρόνο μάλλον λόγω των έντονων οικιστικών πιέσεων. Το παραπάνω συμπέρασμα στηρίζεται στο γεγονός ότι οι μειώσεις των χρησιμοποιούμενων γεωργικών εκτάσεων είναι πολύ μεγαλύτερες από τις μειώσεις των εκμεταλλεύσεων που περιλαμβάνουν τέτοιες εκτάσεις.

Στο διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζεται η συνολική χρησιμοποιούμενη γεωργική έκταση ως ποσοστό της συνολικής έκτασης των Δήμων για τα έτη 1981-2001.

Διάγραμμα 16.5: ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΗ ΓΕΩΡΓΙΚΗ ΕΚΤΑΣΗ ΩΣ ΠΟΣΟΣΤΟ ΤΗΣ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΕΚΤΑΣΗΣ



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

16.3 ΟΙ ΚΥΡΙΕΣ ΚΑΛΛΙΕΡΓΕΙΕΣ

Η αμπελοκαλλιέργεια έχει να παρουσιάσει την πιο παλιά ίσως ιστορία σε σχέση με τα άλλα αγροτικά προϊόντα. Η οινική οικονομία έχει μελετηθεί και αναλυθεί σε τέτοιο βαθμό όσο κανένας άλλος τομέας της αγροτικής παραγωγής. Για πολλές χώρες του κόσμου η εξέλιξη της αμπελοκαλλιέργειας ήταν στενά δεμένη με την εξέλιξη του πολιτισμού των κοινωνιών των χωρών αυτών.

Η καλλιέργεια της αμπέλου κατέχει ξεχωριστή θέση στην αγροτική οικονομία των Μεσογειακών κυρίως χωρών, καθώς αντιπροσωπεύει ένα μεγάλο μέρος της αξίας της συνολικής αγροτικής παραγωγής, ενώ παράλληλα συμμετέχει αποφασιστικά στο εξωτερικό εμπόριό τους.

Το κρασί έχει κι αυτό τη δική του ξεχωριστή θέση ανάμεσα στα άλλα αγροτικά προϊόντα της Κοινής Αγοράς, καθώς η Ευρωπαϊκή Κοινότητα καλλιεργεί και καταναλώνει το μισό περίπου κρασί που παράγεται σε ολόκληρο τον κόσμο.

Για την Ανατολική Αττική και τα Μεσόγεια ειδικότερα, η αμπελοκαλλιέργεια κατείχε περίοπτη θέση ανάμεσα στις άλλες δραστηριότητες της τοπικής οικονομίας καθώς αντιπροσώπευε σημαντικό μέρος της αξίας της συνολικής αγροτικής παραγωγής. Αξίζει να σημειωθεί ότι στο παρελθόν ήταν η μοναδική πηγή εισοδήματος των κατοίκων.

Η Μεσογαία, χώρος με ξηρό κλίμα, λίγη υγρασία, λίγες βροχές, μεγάλη ηλιοφάνεια και διαφορετικής εδαφολογικής σύστασης κατά την έκτασή της ευνοούσε από τα πανάρχαια χρόνια την αμπελοκαλλιέργεια.

Ο αμπελώνας του Σαββατιανού (ποικιλία αμπέλου που καλλιεργείται ολοκληρωτικά σχεδόν μέχρι και σήμερα στην Ανατολική Αττική) το 1975 κάλυπτε έκταση 135.122στρ. ενώ η μέση έκταση που αντιστοιχούσε σε κάθε Μεσογείτη αμπελοκαλλιεργητή ήταν περίπου 17στρ. Αν η έκταση αυτή συγκριθεί με τον αντίστοιχο μέσο όρο της έκτασης του Έλληνα αμπελοκαλλιεργητή που ήταν 5,7στρ., αποδεικνύεται πως οι Μεσογείτες στο σημείο αυτό υπερεπερνούσαν. Θα πρέπει να προστεθεί ότι στη Γαλλία (χώρα με μεγάλη παράδοση στο κρασί) για να θεωρηθεί μια εκμετάλλευση βιώσιμη, το μέγεθός της για τα επιτραπέζια κρασιά θα πρέπει να ξεπερνά τα 10στρ και για τα κρασιά ονομασίας προέλευσης να κυμαίνεται μεταξύ 50 και 70στρ. Μετά από αυτό τον παραλληλισμό διαπιστώνεται πως ο Μεσογείτικος αμπελώνας – αλλά και ο Ελληνικός – μπορούσε να ανταγωνιστεί σε επίπεδο κόστους τον αντίστοιχο κοινοτικό.

Μέσα στην επταετία 1980-1986, παρουσιάζεται σημαντική μείωση της έκτασης του Μεσογείτικου αμπελώνα της τάξης των 20.000στρ. περίπου, εξαιτίας των εργασιών κατασκευής του νέου αερολιμένα Αθηνών στην περιοχή των Σπατών. Η απολεσθείσα έκταση βέβαια δεν αναπληρώθηκε ποτέ.

Για την Ανατολική Αττική η αμπελοκαλλιέργεια αποτελούσε παραδοσιακή καλλιέργεια ενώ για τα Μεσόγεια σχεδόν μονοκαλλιέργεια. Η παραγωγή οίνου στην Ανατολική Αττική κάλυπτε σχεδόν το 20% (1976) του συνόλου της Ελληνικής οινοπαραγωγής (Μάρκου, 1988).

Τα αμπέλια που καλλιεργούνται στην περιοχή έχουν σχεδόν αποκλειστικό σκοπό την παραγωγή κρασιού, αφού ελάχιστες είναι οι παραγόμενες ποσότητες επιτραπέζιων σταφυλιών, ενώ δεν παράγονται καθόλου σταφίδες.

Στο πλαίσιο της περιοχής συμπεριλαμβάνονται, επίσης, εκτάσεις με παραδοσιακές καλλιέργειες (σύστημα μη εντατικής καλλιέργειας αμπέλου-ελιάς), ενώ οι πιο συνηθισμένες καλλιέργειες εκτός από αυτή της αμπέλου είναι οι ετήσιες, και οι δενδρώδεις (ελαιόδεντρα κυρίως).

Η διάθεση των παραγόμενων αγροτικών προϊόντων των Μεσογείων για τα έτη 1995-1998 φαίνεται στον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 16.5: ΤΟΠΟΣ ΔΙΑΘΕΣΗΣ ΑΓΡΟΤΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΩΝ ΠΟΥ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΙ ΣΤΑ ΜΕΣΟΓΕΙΑ

Στους Δήμους της περιοχής	33,84%
Στο Λεκανοπέδιο	48,14%
Στην υπόλοιπη Ελλάδα	14,77%
Στο εξωτερικό	1,88%
Σε εξειδικευμένους αποδέκτες	1,37%
Σύνολο	100,00%

Πηγή: Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου, 1998

Στον Πίνακα 16.6 παρουσιάζονται οι εκτάσεις κατά είδος καλλιέργειας για το διάστημα 1981-2001. Στην διάρκεια των είκοσι αυτών ετών, παρατηρείται μια ραγδαία μείωση σε όλες τις εκτάσεις ανεξαρτήτου του είδους καλλιέργειας.

Από τον Πίνακα 16.7, δε, ο οποίος περιέχει τις ποσοστιαίες μεταβολές των εκτάσεων κατά είδος καλλιέργειας για την ίδια περίοδο, φαίνεται ότι οι εκτάσεις αυτές όχι μόνο μειώθηκαν αλλά τείνουν να εξαφανιστούν καθώς η πλειοψηφία των ποσοστιαίων μεταβολών υπερβαίνει το 100%.

Έτσι, όσον αφορά τις ετήσιες καλλιέργειες η έκτασή τους μειώθηκε κατά 909% στην Κερατέα, κατά 823% στα Καλύβια και κατά 594% στο Δήμο Σπατών. Η μικρότερη μείωση των εν λόγω εκτάσεων παρατηρείται στο Μαρκόπουλο και δεν υπερβαίνει το 34%.

Οι μειώσεις των εκτάσεων με δενδρώδεις καλλιέργειες δεν είναι της ίδιας έντασης, αφού η μεγαλύτερη μείωση δεν υπερβαίνει το 91% και παρατηρείται στο Δήμο Σπατών. Για τους υπόλοιπους Δήμους οι μειώσεις κυμαίνονται από 53% μέχρι και 18%.

Οι ποσοστιαίες μειώσεις των αμπελοκαλλιιεργειών παρουσιάζουν μεγάλες διακυμάνσεις. Έτσι, ενώ για το Δήμο Καλυβίων είναι της τάξης του 217%, για το Κορωπί ανέρχεται στο 55%. Στους υπόλοιπους Δήμους πάντως, οι μειώσεις των αμπελώνων ξεπερνούν το 100% με μοναδική εξαίρεση την Κερατέα.

Οι λοιπές εκτάσεις για το διάστημα 1981-2001, σε κάποιες περιπτώσεις μειώνονται κατά το υπέρογκο ποσοστό του 178.300% (Σπάτα), ενώ σε άλλες είναι ίσες ή ξεπερνούν το 1.000% (Παιανία, Κερατέα) και σε ορισμένες, μόλις που αγγίζουν το 0,5%.

Είναι φανερό από όλα τα παραπάνω, ότι οι αγροτικές εκτάσεις που περιλαμβάνουν και τις κυριότερες καλλιέργειες των Μεσογείων με το χρόνο συρρικνώνονται και ελαχιστοποιούνται, ενώ κάποιες από αυτές τείνουν να χαθούν οριστικά, στο διάστημα των 20 ετών.

Πίνακας 16.6.: ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΕΙΔΟΣ ΚΑΛΛΙΕΡΓΕΙΑΣ

Εκτάσεις σε στρ.

	Εκτάσεις κατά είδος καλλιέργειας											
	Ετήσιες			Δενδρώδης			Αμπέλια και σταφιδάμπελα			Λοιπές εκτάσεις (λιβάδια, βοσκότοποι, οικογενειακοί λαχανόκηποι και αγραναπαύσεις)		
	1981	1991	2001	1981	1991	2001	1981	1991	2001	1981	1991	2001
Δ. Καλυβίων	1.016	741	110	3.720	4.401	2.429	2.008	4.855	634	2.180	259	319
Δ. Κερατέας	2.028	620	201	11.812	7.698	8.661	7.504	12.282	4.142	5.164	1.422	300
Δ. Κρωπίας	3.624	2.361	910	9.876	13.720	11.287	12.084	343	7.801	5.284	94	3.766
Δ. Μαρκοπούλου	608	250	455	7.224	6.147	6.107	19.504	14.246	9.379	13.012	277	12.951
Δ. Παιανίας	1.144	486	361	9.304	8.326	7.698	19.760	15.298	7.801	6.036	4.807	619
Δ. Σπατών	2.680	159	386	10.600	5.059	5.557	19.056	1.665	8.416	1.784	729	1

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

Πίνακας 16.7: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΕΚΤΑΣΕΩΝ ΚΑΤΑ ΕΙΔΟΣ ΚΑΛΛΙΕΡΓΕΙΑΣ

	Εκτάσεις κατά είδος καλλιέργειας			
	Ετήσιες	Δενδρώδης	Αμπέλια και σταφιδάμπελα	Λοιπές εκτάσεις (λιβάδια, βοσκότοποι, οικογενειακοί λαχανόκηποι και αγραναπάνσεις)
	1981-2001	1981-2001	1981-2001	1981-2001
Δ. Καλυβίων	-823%	-53%	-217%	-583%
Δ. Κερατέας	-909%	-36%	-81%	-161%
Δ. Κρωπίας	-298%	13%	-55%	-40%
Δ. Μαρκοπούλου	-33%	-18%	-108%	-0,5%
Δ. Παιανίας	-217%	-21%	-153%	-875%
Δ. Σπατών	-594%	-91%	-126%	-178.300%

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Λόγω του μεγέθους των ποσοστιαίων μεταβολών και των διακυμάνσεών τους για τους διάφορους Δήμους, δεν είναι εφικτό να παρουσιαστούν διαγραμματικά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 17^ο Η ΙΔΙΑΙΤΕΡΗ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ

Η χερσόνησος της Λαυρεωτικής, που καταλαμβάνει το νοτιοανατολικό τμήμα της Αττικής, εκτείνεται σε μήκος 15χλμ. δίπλα στη θάλασσα, και χαρακτηρίζεται από:

- Ένα περιβάλλον με ιδιαίτερα φυσικά, αισθητικά και ιστορικά χαρακτηριστικά (Αξιόλογα γεωργικά εδάφη, τοπία ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, εκτεταμένες παράκτιες ζώνες, σημαντικούς και μοναδικούς αρχαιολογικούς χώρους).
- Τη βασική της πόλη, το Λαύριο, γνωστό από την αρχαιότητα κέντρο εξορυκτικής δραστηριότητας αργύρου, και μέχρι πρότινος φθίνουσα βιομηχανική περιοχή με έντονα προβλήματα λόγω της κατάρρευσης της παραγωγικής δομής της πόλης.

Το Λαύριο είναι μια από τις αρχαιότερες πόλεις της Ελλάδας και ένα από τα πρώτα μεταλλευτικά κέντρα του κόσμου. Η μεταλλουργική και μεταλλευτική δραστηριότητα έκανε το Λαύριο το ονομαστότερο κέντρο σε όλο το μεσογειακό χώρο.

Τα εκμεταλλεύσιμα ορυκτά ήταν τα θειούχα του μολύβδου, του σιδήρου και του ψευδαργύρου. Το αξιοσημείωτο είναι ότι μέσα στον μόλυβδο υπήρχαν μικρές ποσότητες αργυρού για τον οποίο ενδιαφέρθηκαν κυρίως οι αρχαίοι της Κλασικής εποχής. Έτσι, η ιστορία του συνδέεται άμεσα με τη μεταλλουργία από αρχαιοτάτης εποχής.

Η μακρόχρονη εκμετάλλευση του μεταλλευτικού πλούτου, ήταν ο κυρίαρχος κλάδος που συγκροτήθηκε η περιοχή από την αρχαιότητα, ενώ στη νεότερη εποχή αποτελούσε τον κύριο κλάδο της τοπικής οικονομίας.

Η Λαυρεωτική, αποτελούσε τόπο μεταλλείων πριν το 3.000 π.Χ. Οι μεταλλευτικές της φλέβες έθρεψαν τον Κυκλαδικό, το Μινωϊκό και το Μυκηναϊκό πολιτισμό. Τρεις είναι οι περιοχές στον κόσμο με τα αρχαιότερα μεταλλευτικά και μεταλλουργικά έργα, στην Ινδία, στο Ρίο-Τίντο της Ισπανίας και στο Λαύριο όπου είναι βρίσκονται τα σπουδαιότερα, όπως υποστηρίζεται διεθνώς.

Ο αργυρώδης τόπος του Λαυρίου αποτέλεσε το έρεισμα του κλασικού θαύματος της Αθηναϊκής Δημοκρατίας. Ο χρυσός αιώνας του Περικλέους είναι από μια άποψη ο αργυρός αιώνας του

Λαυρίου, καθώς εκεί εφαρμόστηκαν συνδυασμένα οι γεωλογικές, ορυκτολογικές, μεταλλευτικές και μεταλλουργικές γνώσεις, ώστε να παραχθεί τελικά ο πολύτιμος Λαυρεωτικός άργυρος.

Οι υπόγειες στοές του Λαυρίου έγιναν οι ανοιχτοί δρόμοι της δύναμης και του μεγαλείου της Αθήνας. Από το ασήμι του Λαυρίου κατασκευάστηκαν οι 200 τριήρεις, σύμφωνα με τη διορατική πρόταση του Θεμιστοκλή, με τις οποίες οι Αθηναίοι με τους υπόλοιπους Έλληνες συνέτριψαν τον Περσικό στόλο στη Σαλαμίνα το 480 π.Χ., σώζοντας τον ελληνικό πολιτισμό και την οικουμενικής αξίας συνέχειά του. Τα εξαίσια αρχιτεκτονήματα του κλεινού άστεως έχουν ως στέρεο κρηπίδωμα το αργυρό του νόμισμα, τη λαυρεωτική γλαύκα.

Το Λαύριο, "θησαυρός χθονός" κατά τον Αισχύλο, μετουσιώθηκε από τους Αθηναίους σε θησαυρό της τέχνης και του πολιτισμού. Ονομαστό στην αρχαιότητα για τον ορυκτό του πλούτο, το 1861 αναζωπυρώθηκε το ενδιαφέρον για νέα εκμετάλλευση αυτού του πλούτου και έτσι άρχισε να δημιουργείται μια νέα πόλη. Μέχρι τότε όλη η περιοχή ήταν αδόμητη εκτός από τον Κυπριανό (οικισμός του Λαυρίου) που ήταν ψαροχώρι.

Το 1873 ιδρύεται η Ελληνική Εταιρεία Μεταλλουργιών Λαυρίου και δύο χρόνια αργότερα, το 1875, η Γαλλική Εταιρεία Μεταλλείων που εγκαταστάθηκε στον Κυπριανό. Οι εργασίες των μεταλλευτικών εταιρειών αποτέλεσαν την πρώτη βαριά βιομηχανία στην Ελλάδα, τη μεγαλύτερη εκείνης της εποχής των Βαλκανίων, και το Λαύριο έγινε ένα από τα πιο αξιόλογα μεταλλευτικά κέντρα του κόσμου (Παυλοπούλου, 2002).

Η βιομηχανική ανάπτυξη συντέλεσε ώστε το Λαύριο να πάρει την πρωτοπορία σε πολλούς κοινωνικούς και πολιτιστικούς τομείς (Κέντρο Αναπτυξιακών Μελετών «Prisma», 1991):

- Ήταν η πρώτη ελληνική πόλη που χρησιμοποίησε το τηλέφωνο (1882) και η πρώτη που ηλεκτροφωτίστηκε με λάμπες βολταϊκού τόξου. (1887)
- Η εγγραφή των μετοχών των εταιρειών του Λαυρίου ήταν η πρώτη χρηματιστική πράξη που έλαβε χώρα στην Αθήνα και καθώς δεν υπήρχε χρηματιστήριο, ο τόπος της αγοραπωλησίας ήταν το καφενείο η «Ωραία Ελλάς».
- Ο πρώτος ελληνικός σιδηρόδρομος (1884) συνέδεε το Λαύριο με την Αθήνα.
- Ο Ελληνικός συνδικαλισμός έχει πατρίδα του το Λαύριο που αποτέλεσε το χώρο διαμόρφωσης της πρώτης γενιάς βιομηχανικών εργατών, τεχνικών και εργοδηγών.

Η βιομηχανία έφερε στο Λαύριο την ακμή και τον πλούτο. Η ονομασία «Λαύριο» χρησιμοποιείται σήμερα με τη στενότερη έννοια της πόλης του Λαυρίου ενώ με την ευρύτερη περιλαμβάνει τη μεταλλοφόρα περιοχή της νότιας Αττικής έκτασης 120 τ.χλμ., όπως ακριβώς και στην αρχαιότητα. Με την ευρύτερη αυτή σημασία είναι συνώνυμη με τον όρο Λαυρεωτική, ο οποίος είναι πληρέστερος. Η λέξη «Λαύριο» (Λαύρειον) προέρχεται από το λαύρα που σημαίνει στενό πέρασμα, στοά και κατ' επέκταση μεταλλευτική στοά, άρα «Λαύρειο», τόπος πολλών μεταλλευτικών στοών (Δήμος Λαυρεωτικής, 2006). Έτσι, το 1891 ο αρχαίος Δήμος Σουνιέων μετονομάζεται σε Δήμο Λαυρεωτικής και η σφραγίδα του φέρει ως έμβλημα, στη μέση, μεταλλουργική κάμινο που εκπέμπει καπνό (βλπ. Παράρτημα 3).

Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί ότι το Λαύριο είναι η πρώτη και μοναδική ελληνική πόλη που δημιουργήθηκε από εταιρία (company town). Οι δύο μεταλλευτικές εταιρίες (Ελληνική και Γαλλική) κατείχαν τον αποκλειστικό έλεγχο των λειτουργιών της πόλης. Αυτές κατασκεύασαν τα σχολεία, τις εκκλησίες, τις λιμενικές εγκαταστάσεις, το σιδηρόδρομο Αθηνών - Λαυρίου, οργάνωναν την κοινωνική και πολιτιστική ζωή και την περίθαλψη των κατοίκων (Παυλοπούλου, 2002).

Το γεγονός ότι ο Δήμος Λαυρίου από τον 19^ο αιώνα ήδη αποτέλεσε μια από τις οικονομικά ανθισμένες περιοχές της Ελλάδας με έντονη μεταποιητική και εξορυκτική δραστηριότητα, είχε ως αποτέλεσμα να μετατραπεί σε πόλο εσωτερικής μετανάστευσης, η οποία κινήθηκε προς την περιοχή κατά δυο μεγάλα μεταναστευτικά ρεύματα. Έτσι, ο σημερινός μόνιμος πληθυσμός του Δήμου προέρχεται από τα δύο αυτά μεταναστευτικά ρεύματα, γεγονός που είχε ως απόρροια την απουσία γηγενούς πληθυσμού και την επικράτηση στον πληθυσμό των τοπικών χαρακτηριστικών χωρίς κτηματική περιουσία, αλλά με καταβολές και συγγενικές σχέσεις με άλλα μέρη της Ελλάδας (Παυλοπούλου, 2002).

Από τη δεκαετία του '20, ο κλάδος των μεταλλείων άρχισε να φθίνει και να αναπτύσσονται στην περιοχή διάφοροι βιομηχανικοί κλάδοι. Η δραστηριότητα αυτή είναι μια συνέχεια της προπολεμικής εξορυκτικής-μεταλλευτικής δραστηριότητας, της οποίας ο κύκλος έκλεισε λόγω της εξάντλησης των μεταλλευτικών αποθεμάτων. Οι κυριότεροι λόγοι εγκατάστασης βιομηχανιών στην περιοχή ήταν:

- Το εθνικό θεσμικό πλαίσιο περί κινήτρων για την επαρχιακή βιομηχανία.

- Το υπάρχον βιομηχανικό εργατικό δυναμικό στην περιοχή.
- Η ύπαρξη γης για βιομηχανική δραστηριότητα λόγω της έλλειψης καλλιεργήσιμης γης.
- Η γειτνίαση με την Αθήνα.
- Η ύπαρξη του λιμανιού.

Από τα μέσα της δεκαετίας του '50 αρχίσε η μεταστροφή του Λαυρίου από μεταλλευτική σε κλασική βιομηχανική πόλη (Δερμάτης, 1994).

Στις αρχές δε, της δεκαετίας του 1960 εγκαθίστανται οι κυριότερες βιομηχανικές μονάδες, αν και ορισμένες προϋπήρχαν από το 1950, οι οποίες ανήκαν στους κλάδους που είχαν άνθηση εκείνη την εποχή (κλωστουφαντουργία, χημικές βιομηχανίες κλπ.). Επίσης, εγκαθίστανται ορισμένες κρατικές, ιδιαίτερα οχλούσες ή επικίνδυνες βιομηχανίες όπως η Δ.Ε.Η, η ΠΥΡΚΑΛ και η Ε.Β.Ο.

Η πόλη-εργοστάσιο βρήκε στο Λαύριο την καλύτερή της έκφραση. Η συντριπτική πλειοψηφία των κατοίκων του έζησαν και εργάστηκαν εκεί ως βιομηχανικοί εργάτες σε αλυσίδες παραγωγής της μεγάλης βιομηχανίας με ελάχιστες δυνατότητες εναλλακτικής απασχόλησης. Οι τομείς του εμπορίου και των υπηρεσιών αναπτύχθηκαν στο περιθώριο της βιομηχανικής παραγωγής και προς αποκλειστική εξυπηρέτηση των βιομηχανικών δραστηριοτήτων. Σε αυτό συνέτειναν η έλλειψη γεωργικών πόρων λόγω των ακατάλληλων εδαφών και της απουσίας νερού, αλλά και η παλιά βιομηχανική παράδοση και η απομονωμένη θέση του, με αποτέλεσμα η ανάπτυξη της περιοχής να στηρίζεται αποκλειστικά στη μεταποιητική δραστηριότητα.

Κατά αυτή την έννοια, ολόκληρη η παραγωγική δομή και η κοινωνική ζωή του Λαυρίου εκτυλίχθηκε σε απόλυτη εξάρτηση από τη μεγάλη βιομηχανία της οποίας τα κοινωνικά και πολιτισμικά πρότυπα σφράγισαν τη φυσιογνωμία της πόλης.

Με τα παραπάνω ιστορικά δεδομένα η περιοχή διατήρησε το βιομηχανικό της χαρακτήρα μέχρι πριν μερικά χρόνια, καθώς η έλλειψη ροών - δραστηριοτήτων με την Αττική, εξαιτίας τόσο του ιδιαίτερου χαρακτήρα του Λαυρίου όσο και των περιβαλλοντικών προβλημάτων, αλλά και η κακή κυκλοφοριακή σύνδεση εμπόδισαν την ενσωμάτωση του Λαυρίου στις αναπτυξιακές δραστηριότητες στα Μεσόγεια (εμπόριο κλπ.).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 18^ο **ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΔΗΜΟΥ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ**

Η ανάπτυξη του Λαυρίου, κατά ένα μονοδιάστατο παραγωγικό μοντέλο, είχε ως αποτέλεσμα αφ' ενός την εξάρτηση της οικονομίας της πόλης από ένα περιορισμένο αριθμό μεγάλων παραγωγικών μονάδων (βιομηχανίες και βιοτεχνίες) χωρίς εναλλακτικές δυνατότητες απασχόλησης και παραγωγής και αφ' ετέρου την αδυναμία επέκτασης του οικιστικού ιστού λόγω της μεγάλης διασποράς αυτών των μονάδων.

Έτσι, η πόλη οδηγήθηκε σε χαμηλά πληθυσμιακά επίπεδα και σεμνότερη κοινωνική διαστρωμάτωση. (Το μεγαλύτερο ποσοστό πληθυσμού του Λαυρίου ήταν βιομηχανικοί εργάτες.) Η διαίωνηση της μονομερούς κοινωνικής διαστρωμάτωσης του πληθυσμού του μέχρι πριν μια μερικά χρόνια αποτελούσε σημαντικό κοινωνικό πρόβλημα του Λαυρίου.

Επιπλέον, το κλείσιμο ή η συρρίκνωση των βιομηχανικών μονάδων σήμανε την καθολική κατάρρευση της τοπικής οικονομίας τόσο κατά τη δεκαετία του '20 (κρίση της μεταλλουργίας), όσο και την περίοδο μετά το 1989, όταν άρχισαν να κλείνουν οι παραγωγικές μονάδες του σύγχρονου Λαυρίου. Και ενώ η πρώτη κρίση αντιμετωπίστηκε με αναπροσαρμογές και την ίδρυση νέων σημαντικών μονάδων, η πιο πρόσφατη που πέρα από τα διαχειριστικά προβλήματα, συνυφαίνεται και με μεγάλες διεθνείς μεταβολές στην γεωγραφία της παραγωγής, οδήγησε όχι πια σε αναπροσαρμογές αλλά σε μεταβολή του παραδοσιακού βιομηχανικού χαρακτήρα της πόλης (Κέντρο Αναπτυξιακών Μελετών «Prisma», 1991).

Η ανάγκη για αποπροσανατολισμό των παραγωγικών δραστηριοτήτων της πόλης προς καινούριες αναπτυξιακές κατευθύνσεις έγινε άμεσα αντιληπτή. Το νέο αναπτυξιακό σχέδιο της πόλης φιλοδοξεί να κινηθεί στην κατεύθυνση συγκρότησης ενός πολυδιάστατου μοντέλου ενδογενούς ανάπτυξης το οποίο θα στηρίζεται στα τοπικά συγκριτικά πλεονεκτήματα και στις παραγωγικές δραστηριότητες που τα αξιοποιούν.

Τα γεωφυσικά, πολιτικά και πολιτιστικά χαρακτηριστικά που συγκεντρώνει το Λαύριο, καθιστούν σήμερα την περιοχή στόχο για ανάπτυξη σε πολλούς τομείς. Ενδεικτικά (Δήμος Λαυρεωτικής):

- Το Λαύριο ανήκει στη Ζώνη θαλάσσιου τουρισμού Αττικής και Κυκλάδων, η οποία συγκεντρώνει το 46% περίπου της συνολικής ζήτησης.
- Η απόστασή του από την Αθήνα και τον Πειραιά είναι σχετικά μικρή (60-80 χλμ.).
- Γειτνιάζει με εξαιρετικά ενδιαφέροντες αρχαιολογικούς, ιστορικούς και τουριστικούς χώρους και σπάνια οικοσυστήματα (π.χ. Σούνιο, Κερατέα, Θορικό κλπ.).
- Τα ωκεανογραφικά δεδομένα της περιοχής, το κλίμα και ο προσανατολισμός της είναι ιδανικά.
- Πρόκειται για ανεκμετάλλευτη έκταση 36.000στρ. στο νοτιότερο μέρος της Αττικής.
- Παρουσιάζει υψηλά κίνητρα για επενδύσεις καθώς είναι η μοναδική σήμερα περιοχή της Αττικής που επιδοτείται από την πολιτεία για την ανάπτυξη επιχειρήσεων.
- Διαθέτει μεγάλη δυνατότητα επεκτασιμότητας όχι μόνο στα θαλάσσια αλλά και στα χερσαία έργα.
- Το λιμάνι του βρίσκεται σε εξαιρετική θέση, καθώς μειώνει για 2 ώρες περίπου το ταξίδι προς τα νησιά του Αιγαίου.
- Γειτνιάζει με το αεροδρόμιο.

Επομένως για πρώτη φορά, έχουν αρχίσει να αξιοποιούνται άλλα στοιχεία της περιοχής που συνιστούν σημαντικό δυναμικό για την ανάπτυξή της, όπως (Κέντρο Αναπτυξιακών Μελετών «Prisma», 1991):

- Γεωγραφική θέση: λιμάνι, γειτνίαση με το αεροδρόμιο των Σπατών που αυξάνει και τη σημασία του, ευνοϊκή απόσταση από τα νησιά του Αιγαίου.
- Αρχαιολογικό και πολιτισμικό δυναμικό: Σούνιο, αρχαίο θέατρο, βιομηχανικές εγκαταστάσεις του 19^{ου} αιώνα, ενδιαφέρον του σημερινού οικισμού στο βαθμό που διατηρεί τα χωρικά χαρακτηριστικά της ιδιότυπης ιστορίας του κλπ.
- Φυσικό δυναμικό: Εθνικός Δρυμός Σουνίου, παραλίες κλπ.

Όσον αφορά το λιμάνι του Λαυρίου, με την αποβιομηχανοποίηση της περιοχής και την επακόλουθη οικονομική παρακμή, υποβαθμίστηκε με αποτέλεσμα να έχει περισσότερο εμπορευματικό χαρακτήρα, εξυπηρετώντας κυρίως τη μεταφορά βιομηχανικών προϊόντων, αλλά και αυτή η εμπορευματική κίνηση ήταν μικρή και σε δευτερεύοντα είδη. Επίσης, η αποστασή από την Αθήνα σε συνδυασμό με την ανυπαρξία καλού οδικού δικτύου για την πρόσβαση σε αυτό και η έλλειψη επαρκών εγκαταστάσεων δεν ευνόισαν την ανάπτυξή του.

Τα επόμενα χρόνια όμως, το λιμάνι του Λαυρίου αναμένεται να αναβαθμιστεί ως δεύτερο λιμάνι της Αττικής, το οποίο θα αποφορτίσει το λιμάνι του Πειραιά και θα παραλάβει τις πρόσθετες ανάγκες λόγω αεροδρομίου.

Λόγω του γεγονότος ότι όλα τα λιμάνια της Αττικής είναι ήδη υπερφορτωμένα, το Λαύριο προσφέρεται για περεταίρω ανάπτυξη και παραλαβή εμπορευματικού και επιβατικού φορτίου κυρίως για τα νησιά του Αιγαίου αλλά και της διεθνούς ναυσιπλοίας.

Αλλωστε, η γεωγραφική θέση του λιμένα Λαυρίου προσφέρει άμεση πρόσβαση στο Αιγαίο, γεγονός που αποτελεί βασικό πλεονέκτημα του συγκεκριμένου λιμανιού έναντι του Πειραιά (22 ναυτικά μίλια λιγότερα για τη διαδρομή προς Ανατολικό Αιγαίο). Ήδη ανάμεσα στα σημαντικότερα έργα-προοπτικές που έχουν εγκριθεί, ή βρίσκονται σε εξέλιξη, και αφορούν το Δήμο Λαυρεωτικής, είναι η ίδρυση μαρίνας υψηλών προδιαγραφών 1.000 θέσεων στον όρμο Πανόρμου.

Υπό την προοπτική αυτή, νότια των Μεσογείων για τους Δήμους Κορωπίου, Καλυβίων, Κερατέας και Λαυρίου προβλέπεται μια σταθερά ανοδική πορεία του πληθυσμού τους, γεγονός που εν μέρει θα οφείλεται στη μερική μετατροπή του λιμένα του Λαυρίου από εμπορικό σε επιβατικό.

Πέρα από το λιμάνι, η ανάδειξη του αρχαιότερου θεάτρου της Ευρώπης, η κατασκευή του Εθνικού Ορυκτολογικού Μουσείου, η ανάπλαση της ιστορικής πλατείας και άλλα έργα υποδομής συνθέτουν μια αλυσίδα σημαντικών κινήσεων για την αλλαγή του χαρακτήρα της πόλης του Λαυρίου.

Επιπροσθέτως, το μεγάλο μήκος των ακτών αποτελεί σημαντικό φυσικό πόρο για το Λαύριο, το ίδιο και ο φυσικός δρυμός του Σουνίου που εμπίπτει στα όρια του Δήμου κατά ένα μεγάλο μέρος και παρουσιάζει ιστορικό – παλαιοντολογικό, φυσικό και γεωλογικό ενδιαφέρον. Το φυσικό αυτό δυναμικό αναμένεται να αυξήσει την τουριστική κίνηση.

Παρά το γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος της σημερινής τουριστικής κίνησης εστιάζεται στην περιοχή του Σουνίου και του Εθνικού Δρυμού, το Λαύριο παρουσιάζει ένα αυξανόμενο τουριστικό ενδιαφέρον για τρεις κυρίως λόγους:

- Ολοένα και περισσότερο εκτιμάται η αξία των σωζόμενων μεταλλευτικών - μεταλλουργικών συγκροτημάτων του ως μοναδικά κομμάτια της βιομηχανικής αρχαιολογίας.
- Αναπτύσσεται ο τομέας του θαλάσσιου τουρισμού με μεγάλα έργα υποδομής τα οποία σταδιακά θα καταστήσουν το Λαύριο (λόγω της θέσης του) ένα μεγάλο κέντρο εξόρμησης σκαφών για ολόκληρη την Ανατολική Μεσόγειο.
- Τέλος, το Λαύριο ήταν και παραμένει πύλη τουριστικής δραστηριότητας (κυρίως εγχώριας) για τα τουριστικά αναπτυσσόμενα νησιά της Κέας (Τζιά) και της Κύθνου.

Εκτός από τα παραπάνω χαρακτηριστικά, το Λαύριο διαθέτει ορισμένα σημαντικά πλεονεκτήματα που μπορούν να επηρεάσουν θετικά την προσέλκυση νέων επιχειρήσεων. Σε αυτά περιλαμβάνονται η ύπαρξη άφθονου και έμπειρου εργατικού δυναμικού καθώς και η διαθεσιμότητα ορισμένων βιομηχανικών χώρων, επιχειρήσεων που έχουν κλείσει. Παράλληλα, στην περιοχή υπάρχει βιομηχανική ζώνη προς εγκατάσταση και επέκταση βιομηχανιών, ώστε να προβλέπεται μια σημαντική ανάπτυξη τα επόμενα χρόνια. Στα παραπάνω συνεπικουρούν η ανάπτυξη του λιμανιού και οι νέοι οδικοί άξονες. Επίσης, η εργασιακή κουλτούρα της περιοχής (παρόλο που δεν περιλαμβάνει ειδικεύσεις υψηλής τεχνολογίας) μπορεί να αποτελέσει αρκετά πρόσφορο έδαφος για την καλλιέργεια σύγχρονων τεχνικών δεξιοτήτων και την ανάπτυξη της τοπικής τεχνογνωσίας.

Όσον αφορά τον πρωτογενή τομέα, έχει πολύ περιορισμένες δυνατότητες γιατί το Λαύριο δεν έχει διαθέσιμη γεωργική γη και επομένως δεν είναι δυνατή η εντατική καλλιέργεια. Ωστόσο οι θερμοκηπιακές καλλιέργειες είναι δυνατό να έχουν κάποια προοπτική στην περιοχή αλλά σε περιορισμένη κλίμακα με δεδομένα τα προβλήματα έλλειψης εμπειρίας και ιδιοκτησίας του ντόπιου εργατικού δυναμικού. Κλάδοι οι οποίοι δεν απαιτούν γη, όπως η μελισσοκομία, η αλιεία και η ιχθυοκαλλιέργεια, μπορούν να εξεταστούν ως προς τη σκοπιμότητά τους.

Γενικά όμως οι τομείς των θαλάσσιων μεταφορών, της μεταποίησης και του τουρισμού είναι αυτοί που έχουν σοβαρές προοπτικές ανάπτυξης διότι υπό ορισμένες προϋποθέσεις μπορούν να αξιοποιήσουν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της περιοχής. Άλλοι τομείς οικονομικής δραστηριότητας είτε έχουν δευτερογενή χαρακτήρα (η ανάπτυξή τους εξαρτάται άμεσα από την ανάπτυξη των προηγούμενων τομέων), είτε δεν έχουν αξιόλογη αναπτυξιακή δυναμική από την άποψη του πιθανού αριθμού θέσεων εργασίας που μπορούν να δημιουργήσουν. Αυτό φυσικά δεν σημαίνει ότι δεν θα πρέπει να επιδιωχθεί η δημιουργία θέσεων εργασίας και σε άλλους

τομείς, όπου αυτό είναι δυνατό. Απλώς κρίνεται ότι οι σχετικές δυνατότητες είναι περιορισμένες.

Παράλληλα, θα πρέπει να αποφευχθεί η δημιουργία νέων μεγάλων βιομηχανικών μονάδων και να καταβληθεί προσπάθεια δημιουργίας αγροτοβιομηχανικών και μεταλλευτικών μονάδων κάθετης επεξεργασίας πρώτων υλών του πρωτογενή τομέα καθώς επίσης και επιλεγμένων κλάδων εντατικής εξειδίκευσης εργασίας και προηγούμενης τεχνολογίας.

Η δημιουργία της κατάλληλης υποδομής, όπως το λιμάνι, οι εναέριες και οδικές συγκοινωνίες, αναμένεται να δώσουν μια μεγάλη ώθηση στον πληθυσμό, ενώ η καλή συγκοινωνιακή σύνδεση του Λαυρίου με το Λεκανοπέδιο και το αεροδρόμιο θα προσφέρει στους κατοίκους του τη δυνατότητα να ενταχθούν σε μια ευρύτερη αγορά εργασίας, γεγονός που συνεπάγεται μεγαλύτερη ελαστικότητα και αντοχή της πόλης σε κρίσεις. Επίσης, η ύπαρξη του λιμένα σε συνδυασμό με την επέκταση των οδικών αξόνων μπορούν να το αναδείξουν σε ένα, συμπληρωματικό και υποστηρικτικό του αεροδρομίου, κόμβο διαφορετικών μέσων μεταφοράς. Ο κόμβος αυτός θα λειτουργήσει τόσο σαν κέντρο διακίνησης εμπορευμάτων, όσο και τουριστικού ρεύματος μεταξύ του αεροδρομίου και των νησιών του Αιγαίου.

Με άλλα λόγια, η αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων του Δήμου Λατρεωτικής, η οποία έχει αρχίσει να πραγματοποιείται μπορεί να συντελέσει στη βιώσιμη ανάπτυξή του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 19^ο

ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΣΤΟΥΣ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΥΣ ΤΟΜΕΙΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, μεταπολεμικά αρχίζει η ανάπτυξη της βιομηχανίας του Λαυρίου, λόγω κατάλληλων συνθηκών και παράλληλα πραγματοποιείται μεγάλη συγκέντρωση εργατών από τις γύρω περιοχές αλλά και από την υπόλοιπη Ελλάδα. Έτσι, η απασχόληση στο δευτερογενή τομέα είναι τεράστια.

Το κύριο και άμεσο πρόβλημα του Λαυρίου, από το 1980 και έπειτα, είναι η αποβιομηχάνιση με την συνακόλουθη εκτεταμένη ανεργία στο δευτερογενή τομέα παραγωγής στον οποίο απασχολείται το 70% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού (Ε.Σ.Υ.Ε., 2006).

Έπειτα από μια δεκαετία με ικανοποιητικά επίπεδα απασχόλησης (1971-1981), στο δευτερογενή τομέα, αυτός άρχισε να φθίνει. Από το τέλος του 1989, η πτώση της απασχόλησης στους κλάδους της μεταποίησης και της ενέργειας, που είναι και οι σημαντικότεροι του δευτερογενή τομέα στην περιοχή, είναι πλέον αισθητή.

19.1 ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ

Η κλαδική διάρθρωση των απασχολούμενων του Δήμου Λαυρεωτικής καθώς και οι μεταβολές της κατά τα έτη 1981 – 2001, παρουσιάζονται παρακάτω με τη χρήση πινάκων και διαγραμμάτων, προς διευκόλυνση της εξαγωγής συμπερασμάτων.

- **1981**

Στον Πίνακα 19.1 παρουσιάζεται η κατανομή των απασχολούμενων στους κλάδους παραγωγής για το έτος 1981. Παρατηρείται δε, ότι το μεγαλύτερο μέρος των εργαζομένων απασχολείται στο δευτερογενή τομέα παραγωγής.

Πίνακας 19.1: ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 1981

	Απασχολούμενοι				
	Σύνολο	Πρωτογενής τομέας	Δευτερογενής τομέας	Τριτογενής τομέας	Δεν δήλωσαν κλάδο οικονομικής δραστηριότητας
Σύνολο Ελλάδος	3.388.518	972.091	1.039.094	1.359.033	18.300
Δήμος Λαυρεωτικής	3.651	80	2.410	996	165

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

Η κλαδική διάρθρωση των απασχολούμενων του Λαυρίου φαίνεται καλύτερα στον Πίνακα 19.2, καθώς σε αυτόν παρουσιάζεται το ποσοστό των απασχολούμενων κατά κλάδο παραγωγικής δραστηριότητας.

Έτσι, κατά το έτος 1981, το 66% των απασχολούμενων υπάγεται στο δευτερογενή τομέα, ποσοστό διπλάσιο του αντίστοιχου του συνόλου της χώρας, γεγονός που αποδεικνύει τον κυρίαρχο ρόλο του στην οικονομία της περιοχής.

Ο τριτογενής τομέας συγκεντρώνει το 27% των απασχολούμενων, ενώ η απασχόληση στον πρωτογενή τομέα είναι σχεδόν μηδαμινή.

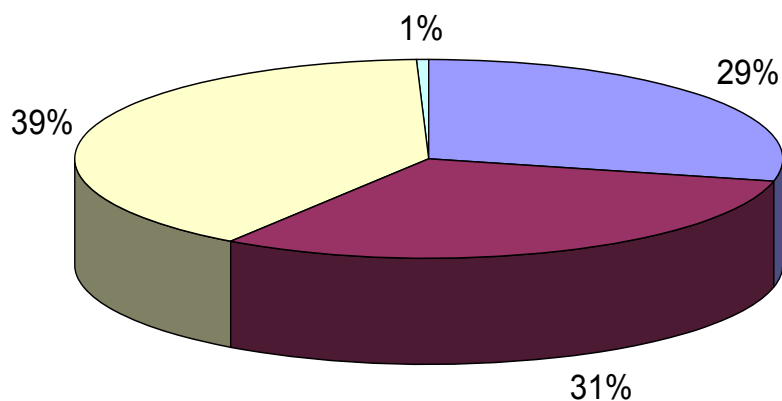
Πίνακας 19.2.: ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ 1981

	Απασχολούμενοι		
	Πρωτογενής τομέας	Δευτερογενής τομέας	Τριτογενής τομέας
Σύνολο Ελλάδος	29%	31%	39%
Δήμος Λαυρεωτικής	2%	66%	27%

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

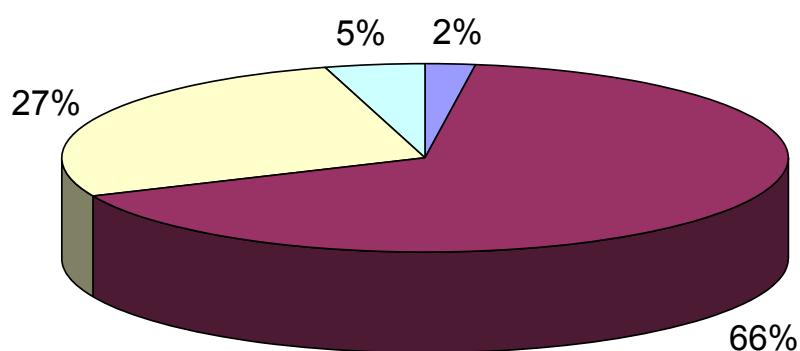
Στα διαγράμματα που ακολουθούν παρουσιάζεται η κλαδική διάρθρωση τόσο για το Δήμο Λαυρεωτικής, όσο και για το σύνολο της χώρας.

**Διάγραμμα 19.1: ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
1981**



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

**Διάγραμμα 19.2: ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ
1981**



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

- 1991

Η κλαδική διάρθρωση των απασχολούμενων του Δήμου Λαυρεωτικής και το ποσοστό αυτών ανά τομέα παραγωγής, φαίνεται στους Πίνακες 19.3 και 19.4 αντίστοιχα.

Πίνακας 19.3: ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 1991

	Απασχολούμενοι				
	Σύνολο	Πρωτογενής τομέας	Δευτερογενής τομέας	Τριτογενής τομέας	Δεν δήλωσαν κλάδο οικονομικής δραστηριότητας
Σύνολο Ελλάδος	3.571.957	668.766	852.946	1.843.612	206.633
Δήμος Λαυρεωτικής	2.986	139	1.333	1.107	407

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

Πίνακας 19.4: ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ 1991

	Απασχολούμενοι		
	Πρωτογενής τομέας	Δευτερογενής τομέας	Τριτογενής τομέας
Σύνολο Ελλάδος	19%	24%	51%
Δήμος Λαυρεωτικής	5%	44%	37%

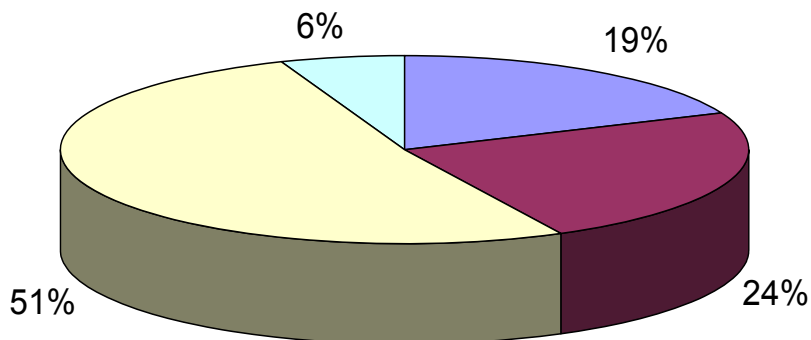
Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

Αρχικά παρατηρείται μείωση των απασχολούμενων στο δευτερογενή τομέα και άρα περιορισμός του ρόλου του στην οικονομία της πόλης.

Οι απασχολούμενοι στον πρωτογενή τομέα είναι και πάλι ελάχιστοι, ενώ ο τριτογενής τομέας απασχολεί παραπάνω από το 1/3 των απασχολούμενων.

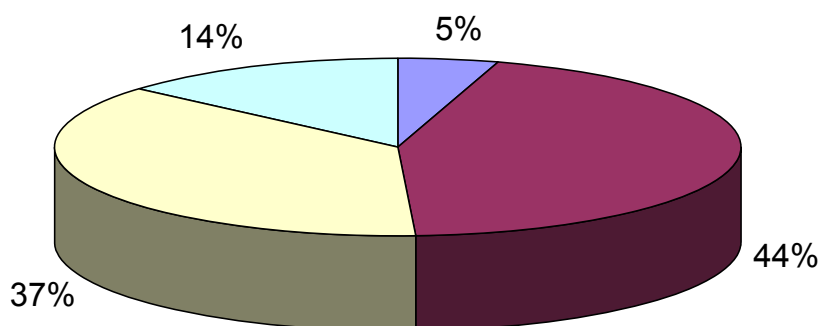
Συγκριτικά δε, με τα αντίστοιχα ποσοστά του συνόλου της χώρας, η απασχόληση στο δευτερογενή τομέα συνεχίζει να είναι αυξημένη. Οι απασχολούμενοι στον τριτογενή τομέα είναι λιγότεροι, ενώ οι απασχολούμενοι στον πρωτογενή τομέα, στην περιοχή του Λαυρίου, μόλις που αγγίζουν το 5%, σε αντίθεση με το σύνολο της χώρας, όπου το ανάλογο ποσοστό είναι της τάξης του 19%.

**Διάγραμμα 19.3: ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
1991**



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

**Διάγραμμα 19.4: ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ
1991**



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

- 2001

Για το έτος 2001, η διάρθρωση των απασχολούμενων κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 19.5: ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2001

	Απασχολούμενοι				
	Σύνολο	Πρωτογενής τομέας	Δευτερογενής τομέας	Τριτογενής τομέας	Δεν δήλωσαν κλάδο οικονομικής δραστηριότητας
Σύνολο Ελλάδος	4.102.091	591.669	892.189	2.401.831	216.402
Δήμος Λαυρεωτικής	3.372	145	1.188	1.568	471

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

Όπως παρατηρείται δε, από τον Πίνακα 19.6 το 2001 τα ποσοστά απασχολούμενων στον τριτογενή και δευτερογενή τομέα αντιστρέφονται σε σχέση με το 1991. Έτσι, το 35% των εργαζομένων απασχολείται στο δευτερογενή τομέα και το 47% στον τριτογενή. Αντίθετα το ποσοστό των απασχολούμενων στον πρωτογενή τομέα παραγωγής μόλις που αγγίζει το 4%.

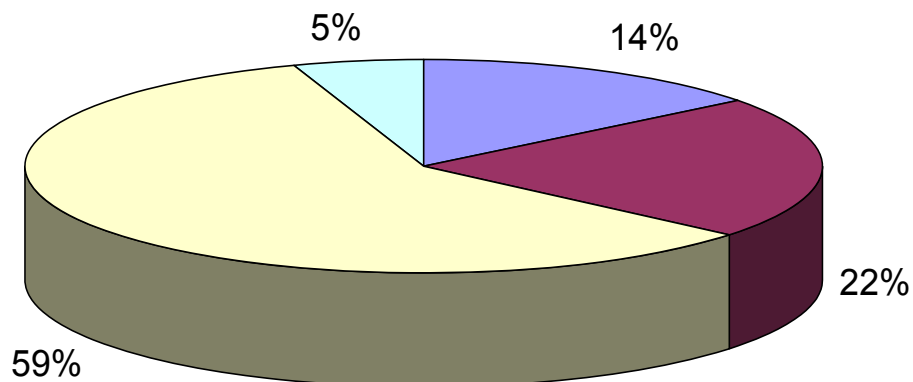
Πίνακας 19.6: ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ 2001

	Απασχολούμενοι		
	Πρωτογενής τομέας	Δευτερογενής τομέας	Τριτογενής τομέας
Σύνολο Ελλάδος	14%	22%	59%
Δήμος Λαυρεωτικής	4%	35%	47%

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

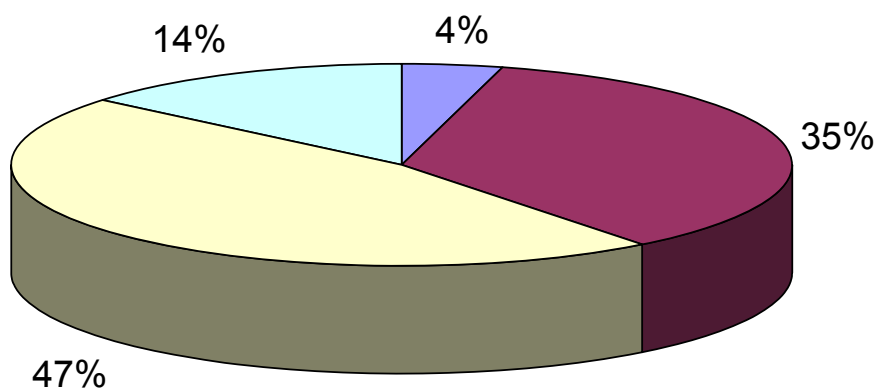
Γενικά οι τάσεις του προηγούμενου έτους συνεχίζονται, καθώς η απασχόληση στο δευτερογενή τομέα είναι αυξημένη συγκριτικά με το σύνολο της χώρας, στον τριτογενή είναι μικρότερη κατά 12 ποσοστιαίες μονάδες και στον πρωτογενή κατά 10 ποσοστιαίες μονάδες, όπως φαίνεται από τα διαγράμματα που ακολουθούν.

**Διάγραμμα 19.5: ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
2001**



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

**Διάγραμμα 19.6: ΚΛΑΔΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ
2001**



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

- 1981-1991

Η ποσοστιαία μεταβολή των απασχολουμένων στους τρεις παραγωγικούς κλάδους, για την περίοδο 1981-1991, παρουσιάζεται στον Πίνακα 19.7.

Πίνακας 19.7: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ 1981-1991

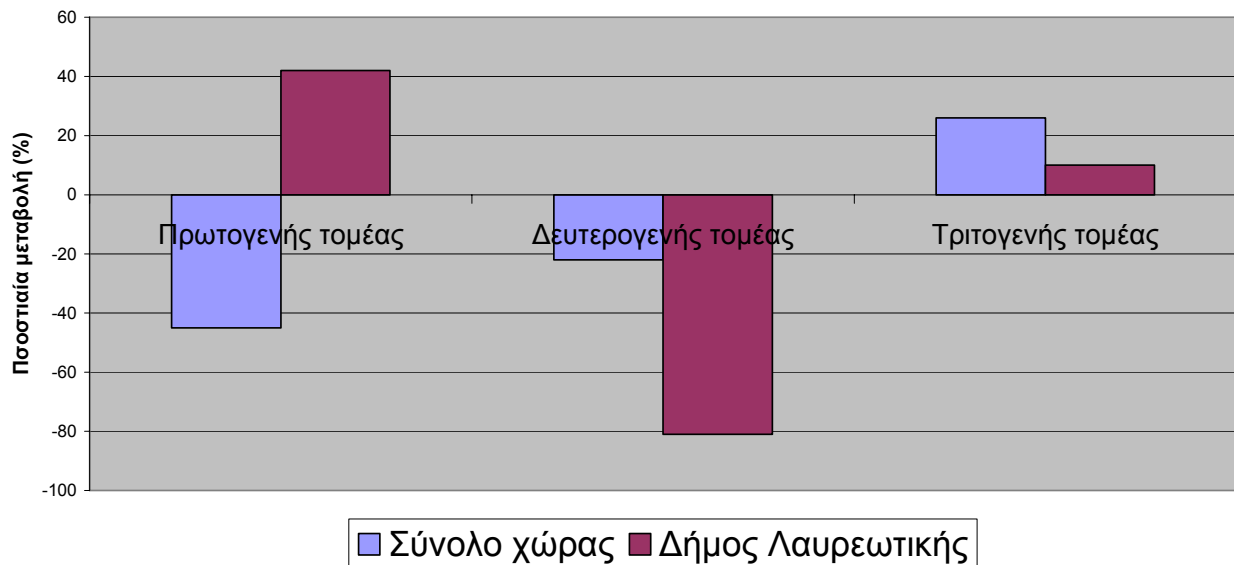
	Απασχολούμενοι		
	Πρωτογενής τομέας	Δευτερογενής τομέας	Τριτογενής τομέας
Σύνολο Ελλάδος	-45%	-22%	26%
Δήμος Λαυρεωτικής	42%	-81%	10%

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

Οι απασχολούμενοι στον πρωτογενή τομέα αυξήθηκαν κατά 42%, σε αντίθεση με το σύνολο της χώρας όπου μειώθηκαν σε ποσοστό 45%. Η συμμετοχή του δευτερογενή τομέα μειώθηκε, όπως συνέβει και στο σύνολο της χώρας, αλλά με περισσότερη ένταση στο Λαύριο (81%). Τέλος, στον τριτογενή τομέα παρατηρείται αύξηση των απασχολουμένων κατά 10%, τη στιγμή που το αντίστοιχο ποσοστό για το σύνολο της χώρας είναι της τάξης του 26%.

Οι εν λόγω μεταβολές στο σύνολο της Ελλάδος και στο Δήμο Λαυρεωτικής παρουσιάζονται στο Διάγραμμα 19.7.

**Διάγραμμα 19.7: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
1981-1991**



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

- 1991-2001**

Όπως παρατηρείται από τον Πίνακα 19.8 και το αντίστοιχο διάγραμμα, την περίοδο αυτή, οι απασχολούμενοι στον πρωτογενή τομέα αυξάνονται, αντιθέτως με το σύνολο της χώρας όπου μειώνονται, κατά 4%.

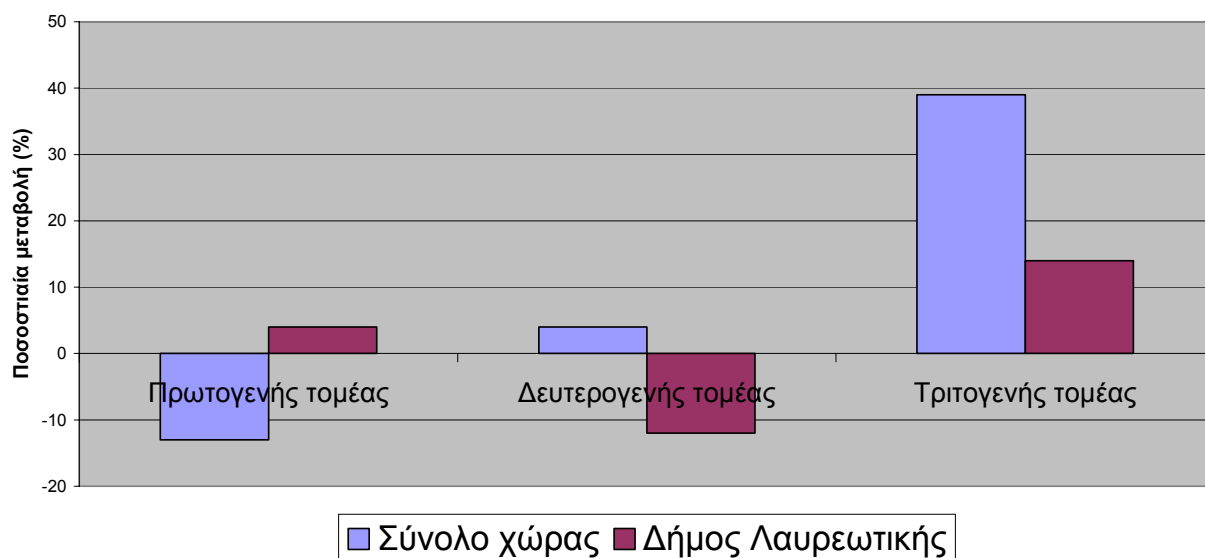
Ο δευτερογενείς τομέας χάνει το 12% των απασχολούμενων του, ενώ στο σύνολο της χώρας αυτοί αυξάνονται κατά 4 ποσοστιαίες μονάδες. Όσον αφορά τους απασχολούμενους στον τριτογενή τομέα, αυξάνονται κατά 15% περίπου, ποσοστό αρκετά μικρότερο από αυτό που αντιστοιχεί στο σύνολο της χώρας.

Πίνακας 19.8: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ 1991-2001

	Απασχολούμενοι		
	Πρωτογενής τομέας	Δευτερογενής τομέας	Τριτογενής τομέας
Σύνολο Ελλάδος	-13%	4%	39%
Δήμος Λαυρεωτικής	4%	-12%	14%

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

Διάγραμμα 19.8: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ 1991-2001



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

- **1981-2001**

Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει την ποσοστιαία μεταβολή των απασχολούμενων σε κάθε ένα από τους τομείς οικονομικής δραστηριότητας, για το σύνολο των είκοσι ετών.

Πίνακας 19.9: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ 1981-2001

	Απασχολούμενοι		
	Πρωτογενής τομέας	Δευτερογενής τομέας	Τριτογενής τομέας
Σύνολο Ελλάδος	-64%	-16%	43%
Δήμος Λαυρεωτικής	45%	-103%	36%

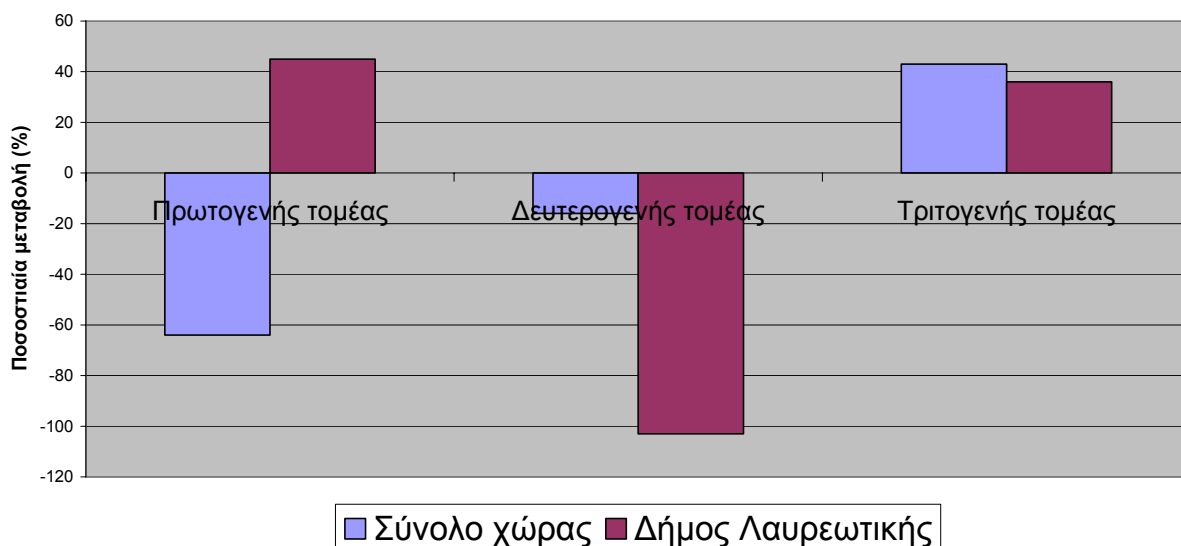
Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

Έτσι, για το διάστημα 1981-2001 παρατηρείται αύξηση των απασχολούμενων στον πρωτογενή τομέα κατά 45%, κάθετη μείωση αυτών στο δευτερογενή τομέα, καθώς το ποσοστό είναι της τάξης του 103% και αύξηση κατά 36% των απασχολούμενων στον τριτογενή τομέα.

Από τις παραπάνω μεταβολές συμπεραίνεται ότι η συγκεκριμένη περίοδος αποτελεί περίοδο αναδιάρθρωσης της παραγωγικής δραστηριότητας του Δήμου Λαυρεωτικής.

Προς σύγκριση των ποσοστιαίων μεταβολών των απασχολούμενων στους τρεις κλάδους παραγωγής, στο Λαύριο και στο σύνολο της χώρας, ακολουθεί διαγραμματική απεικόνισή τους.

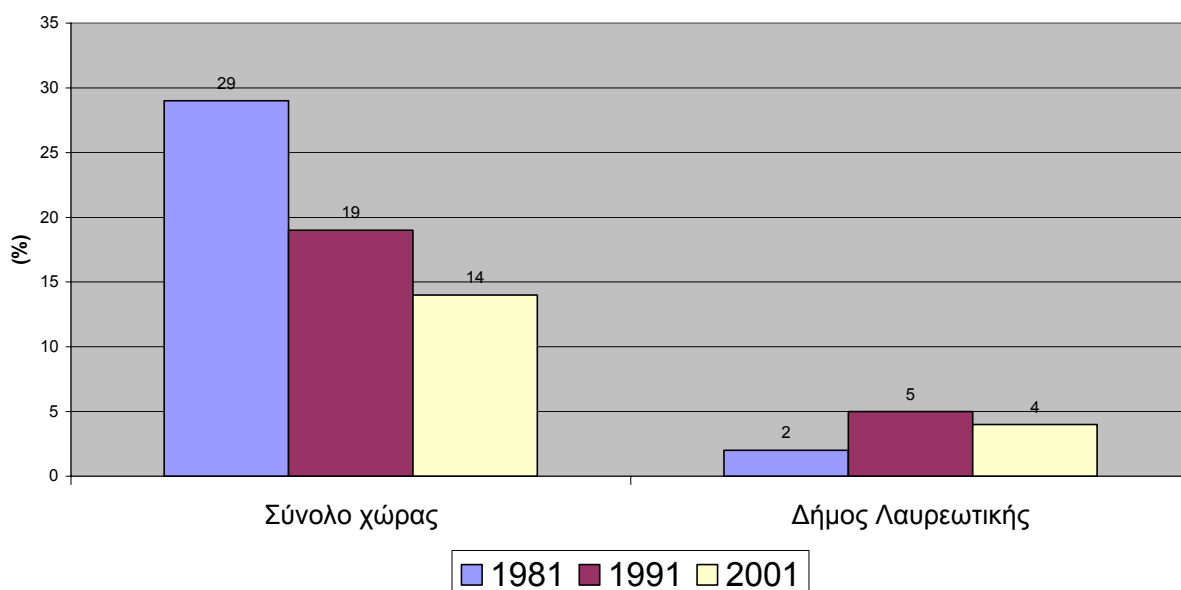
**Διάγραμμα 19.9: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
1981-2001**



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

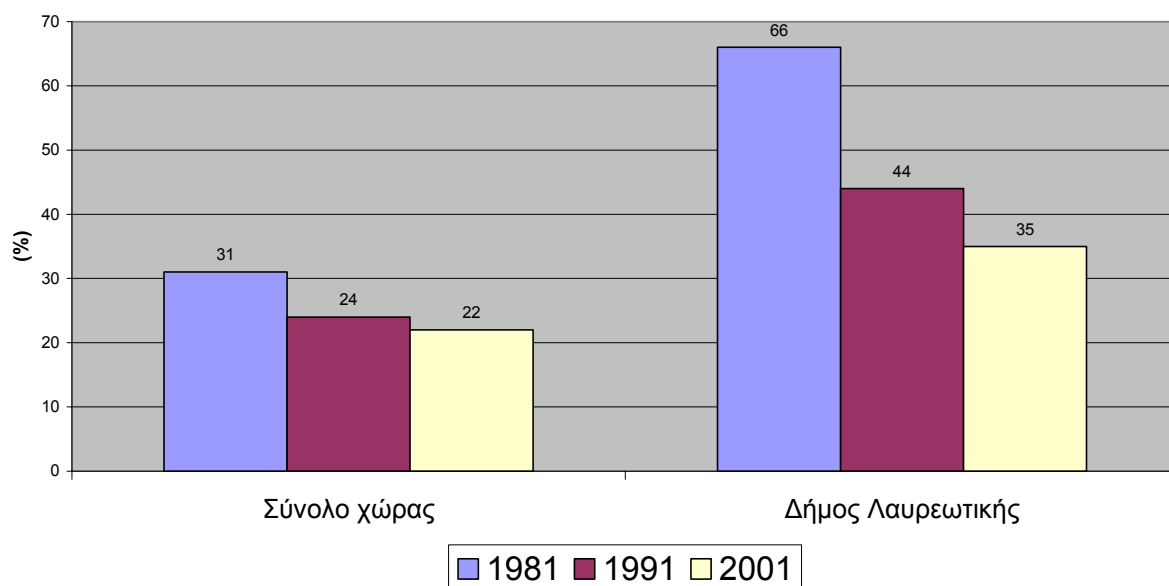
Τέλος, παρατίθενται τρία επιπλέον διαγράμματα (19.10 - 19.12), τα οποία αναπαριστούν τα ποσοστά των απασχολούμενων ανά τομέα παραγωγής για τα έτη 1981-2001.

**Διάγραμμα 19.10: ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ
ΣΤΟΝ ΠΡΩΤΟΓΕΝΗ ΤΟΜΕΑ**



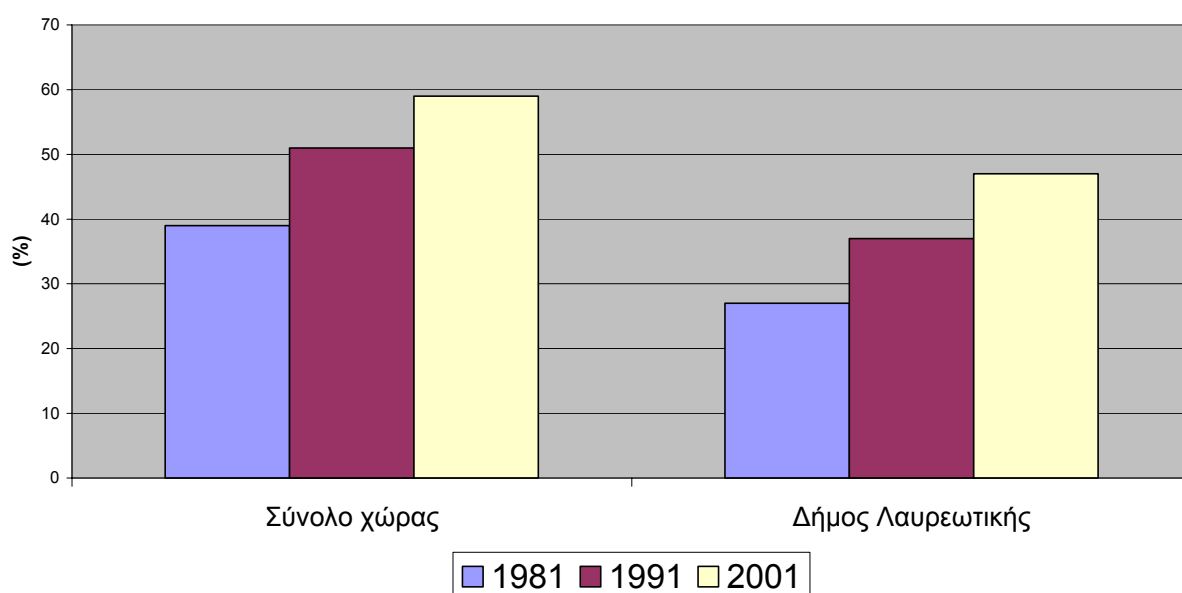
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

**Διάγραμμα 19.11: ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ
ΣΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗ ΤΟΜΕΑ**



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

**Διάγραμμα 19.12: ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ
ΣΤΟΝ ΤΡΙΤΟΓΕΝΗ ΤΟΜΕΑ**



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 20^ο

ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΔΗΜΟΥ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ

Χρονολογικά, το μεγαλύτερο μέρος των υπαρχουσών κτιρίων κατασκευάστηκε το διάστημα 1971-1980, ενώ από το 1981 και έπειτα η οικοδομική δραστηριότητα βαίνει συνεχώς μειούμενη.

Χαρακτηριστικό είναι ότι στο Λαύριο το ποσοστό των παλαιών κτιρίων (1919-1970) ξεπερνά το 40%, αν δε προστεθούν και τα κτίρια που κατασκευάστηκαν τη δεκαετία του 1980, τότε το 65% των κτιρίων του έχουν ημερομηνία κατασκευής από το 1919 έως το 1980, το διάστημα δηλαδή της βιομηχανικής άνθησης.

Ο κλοιός που έχει δημιουργηθεί γύρω από την πόλη λόγω της αξιόλογης βιομηχανικής ανάπτυξης, που είχε ως αποτέλεσμα την εγκατάσταση βιομηχανικών μονάδων κυρίως μεσαίου και μεγάλου μεγέθους, φαίνεται ότι αποτέλεσε εμπόδιο για την οικιστική ανάπτυξη από το 1981 και μετά, περίοδος έναρξης της βιομηχανικής κάμψης, καθώς μόνο το 1/3 των κτιρίων του Δήμου Λαυρεωτικής κατασκευάστηκαν την περίοδο 1981-2000.

Παρόλα αυτά, το Λαύριο είναι σημαντικά δομημένο σε ορισμένα τμήματά του. Η οικοδομική του ανάπτυξη όμως, έγινε χωρίς κανένα σχέδιο οργάνωσης του χώρου με αποτέλεσμα σήμερα οι οικισμοί να παρουσιάζουν έντονα την έλλειψη οποιασδήποτε ρύθμισης.

Τα επόμενα χρόνια, λόγω της ανάπτυξης και των προοπτικών εξέλιξης του λιμένα στο Λαύριο αναμένεται εντονότερη οικιστική ανάπτυξη. Ήδη το τελευταίο διάστημα παρουσιάζεται εντεινόμενη ζήτηση προς ανοικοδόμηση 2^{ης} παραθεριστικής κατοικίας, από τους κατοίκους της πρωτεύουσας, καθώς και για τουριστικές εγκαταστάσεις. Με το παραπάνω φαινόμενο συνδέεται η προοπτική οικιστικής επέκτασης.

Στις επόμενες σελίδες ακολουθούν πίνακες τόσο με τα κτίρια κατά χρονική περίοδο κατασκευής (Πίνακας 20.1), όσο και με τα ποσοστά των νέων κτιρίων στο σύνολο αυτών (Πίνακας 20.2) καθώς και διαγραμματική απεικόνιση του τελευταίου.

Πίνακας 20.1: ΚΤΙΡΙΑ ΚΑΤΑ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

	Σύνολο κτιρίων	Χρονική περίοδος κατασκευής										Υπό κατασκευή	Δεν δηλώθηκε
		Προ του 1919	1919 έως 1945	1946 έως 1960	1961 έως 1970	1971 έως 1980	1981 έως 1985	1986 έως 1990	1991 έως 1995	1996 έως 2000			
Σύνολο Ελλάδος	3.990.970	199.510	406.633	665.315	761.182	737.575	404.303	297.384	241.615	191.739	57.430	28.320	
Δήμος Λαυρεωτικής	5.145	540	276	530	885	1.201	687	421	240	283	71	11	

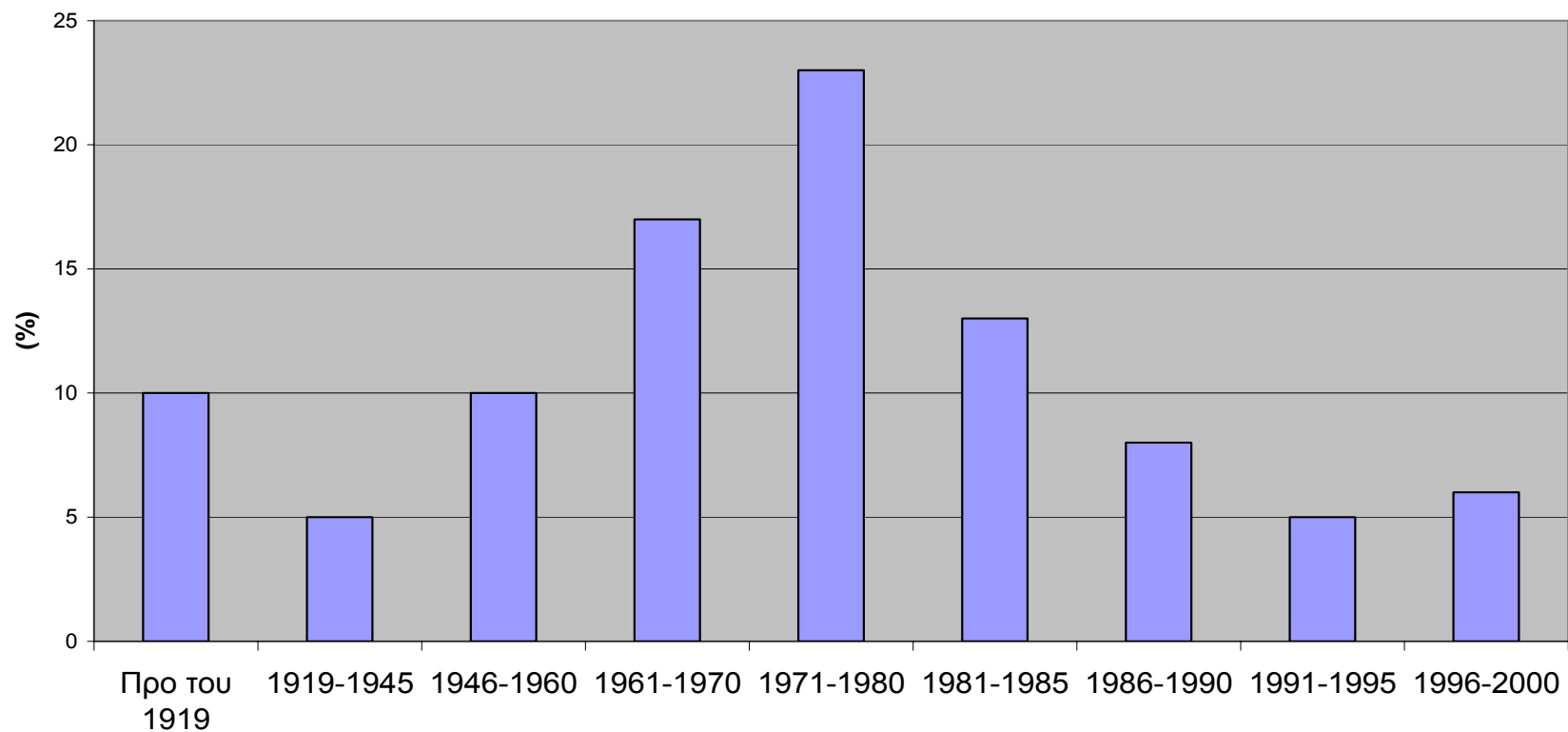
Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

Πίνακας 20.2: ΚΤΙΡΙΑ ΚΑΤΑ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΩΣ ΠΟΣΟΣΤΟ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΑΥΤΩΝ

	Χρονική περίοδος κατασκευής								
	Προ του 1919	1919 έως 1945	1946 έως 1960	1961 έως 1970	1971 έως 1980	1981 έως 1985	1986 έως 1990	1991 έως 1995	1996 έως 2000
Δήμος Λαυρεωτικής	10%	5%	10%	17%	23%	13%	8%	5%	6%

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

**Διάγραμμα 20.1: ΚΤΙΡΙΑ ΚΑΤΑ ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ
ΩΣ ΠΟΣΟΣΤΟ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΑΥΤΩΝ**



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 21^ο

ΟΙ ΓΕΩΡΓΙΚΕΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ

Η πρωτογενής παραγωγή δεν έχει σημαντική παρουσία στην περιοχή του Λαυρίου, γεγονός που οφείλεται σε μια σειρά παραγόντων οι οποίοι επηρέασαν την ιστορική εξέλιξή του, με τελικό αποτέλεσμα την έλλειψη γεωργικής γης. Οι κυριότεροι από αυτούς τους παράγοντες είναι:

- Η σημαντική επέκταση της γης προς βιομηχανική δραστηριότητα σε συνδυασμό με την υπάρχουσα εξορυκτική δραστηριότητα και
- η επέκταση των ορίων του γειτονικού Δήμου Κερατέας, ο οποίος δραστηριοποιείται γεωργικά.

Το μεγαλύτερο πρόβλημα του πρωτογενούς τομέα της Λαυρεωτικής είναι η έλλειψη γεωργικής γης και επιπλέον το γεγονός ότι η λίγη διαθέσιμη γεωργική γη δεν αρδεύεται σε ικανοποιητικό επίπεδο. Παράλληλα, ο ανταγωνισμός μεταξύ τουρισμού και γεωργίας φαίνεται ότι δεν θα αφήσει να αξιοποιηθεί γεωργικά η υπάρχουσα μικρής έκτασης γεωργική γη. Τέλος, δεν είναι εύκολο να γίνει μεταστροφή του βιομηχανικού εργάτη σε εργάτη γης, δεδομένου ότι δεν έχει στην κατοχή του ιδιόκτητη γη. Με αυτά τα δεδομένα η απασχόληση στον πρωτογενή τομέα είναι πολύ μικρή.

Το μακρόστενο των περισσότερων ιδιοκτησιών είναι δηλωτικό της προγενέστερης αγροτικής χρήσης, αλλά η περιοχή πλέον υποκαλλιεργείται καθώς έχει χάσει το γεωργικό της χαρακτήρα.

21.1 ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΙΣ ΜΕ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΗ ΓΕΩΡΓΙΚΗ ΕΚΤΑΣΗ

Ο αριθμός των εκμεταλλεύσεων με χρησιμοποιούμενη γεωργική έκταση του Δήμου Λαυρεωτικής, για τα έτη 1981-2001, παρουσιάζεται στον πίνακα που ακολουθεί.

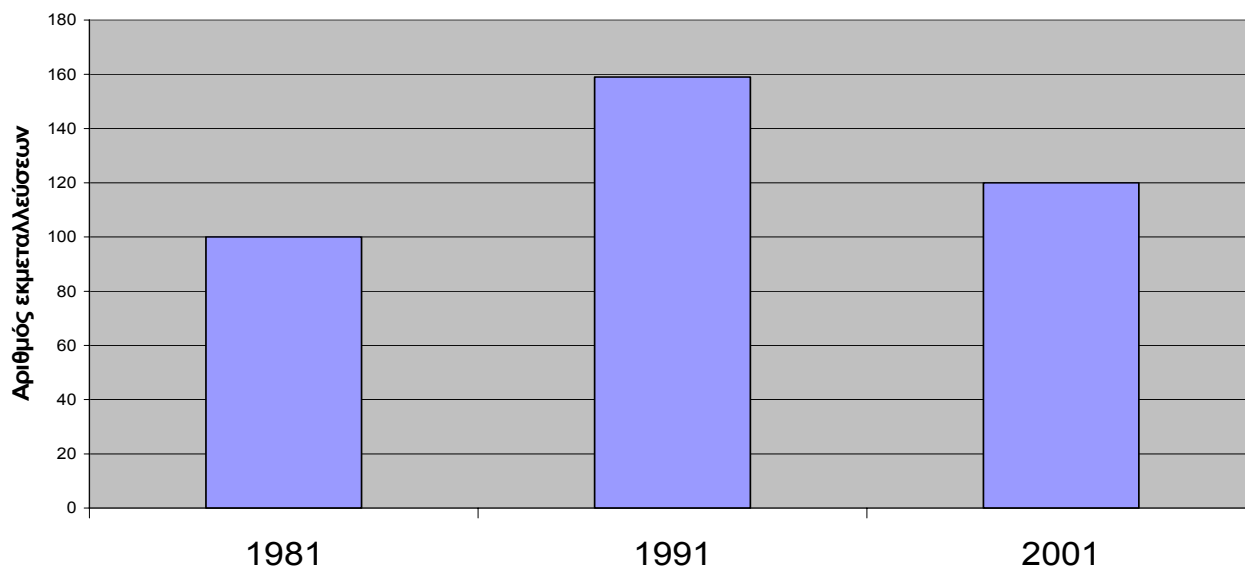
Πίνακας 21.1: ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΙΣ ΜΕ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΗ ΓΕΩΡΓΙΚΗ ΕΚΤΑΣΗ

	1981	1991	2001
ΔΗΜΟΣ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ	100	159	120

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

Όπως παρατηρείται, οι εν λόγω εκμεταλλεύσεις το 1981 ανέρχονται στις 100, τον επόμενο χρόνο αυξάνονται και έτσι ανέρχονται στις 159, ενώ το 2001 παρουσιάζουν και πάλι μείωση.

Διάγραμμα 21.1: ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΙΣ ΜΕ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΗ ΓΕΩΡΓΙΚΗ ΕΚΤΑΣΗ



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

Αναλυτικότερα, οι ποσοστιαίες μεταβολές των εκμεταλλεύσεων με χρησιμοποιούμενη γεωργική έκταση παρουσιάζονται στον Πίνακα 21.2.

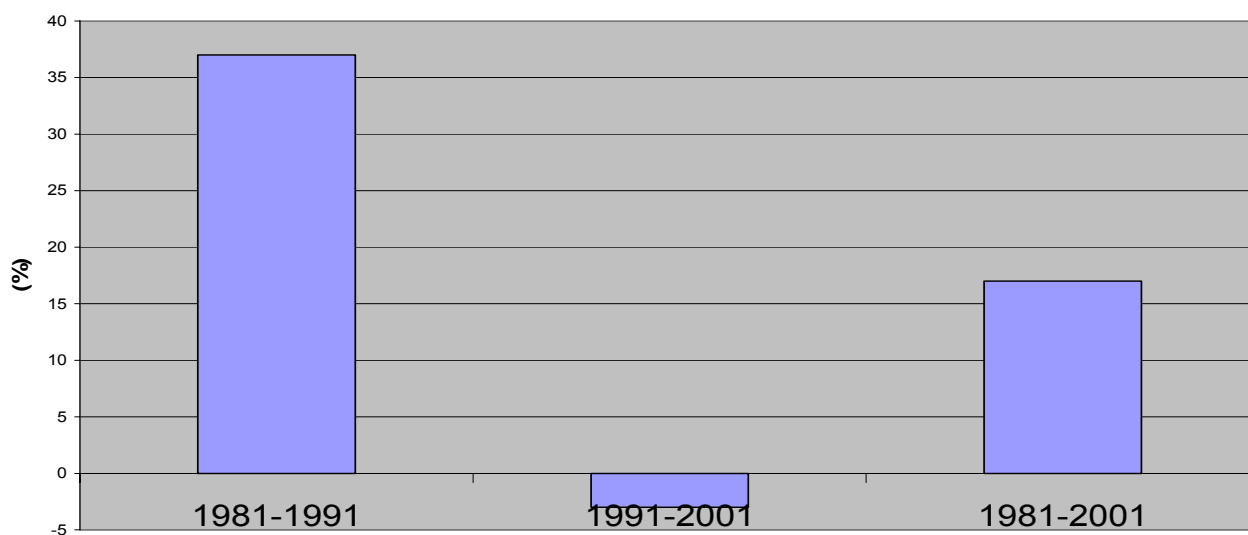
Πίνακας 21.2: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΗ ΓΕΩΡΓΙΚΗ ΕΚΤΑΣΗ

	1981-1991	1991-2001	1981-2001
ΔΗΜΟΣ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ	37%	-3%	17%

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

Παρατηρείται δε, για το διάστημα 1981-1991, αύξηση αυτών κατά 37%. Το επόμενο διάστημα οι εκμεταλλεύσεις με χρησιμοποιούμενη γεωργική έκταση μειώνονται ελάχιστα, ενώ στο σύνολο των είκοσι ετών διαπιστώνεται η αύξησή τους κατά 20% περίπου (Διάγραμμα 21.2).

Διάγραμμα 21.2: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΗ ΓΕΩΡΓΙΚΗ ΕΚΤΑΣΗ



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

21.2 ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΗ ΓΕΩΡΓΙΚΗ ΕΚΤΑΣΗ

Όσον αφορά τη χρησιμοποιούμενη γεωργική έκταση, η οποία καταλαμβάνει μόλις το 3% της έκτασής του Δήμου Λαυρίου, αυτή παρουσιάζεται στον Πίνακα 21.3, από τον οποίο παρατηρείται αύξησή της κατά 400στρ. περίπου, το 1991. Το επόμενο έτος όμως μειώνονται κατά 450στρ., με αποτέλεσμα να χάνεται η έκταση που καλλιεργήθηκε επιπλέον το 1991 και να επανέρχεται στα επίπεδα που ήταν το 1981 (Διάγραμμα 21.3).

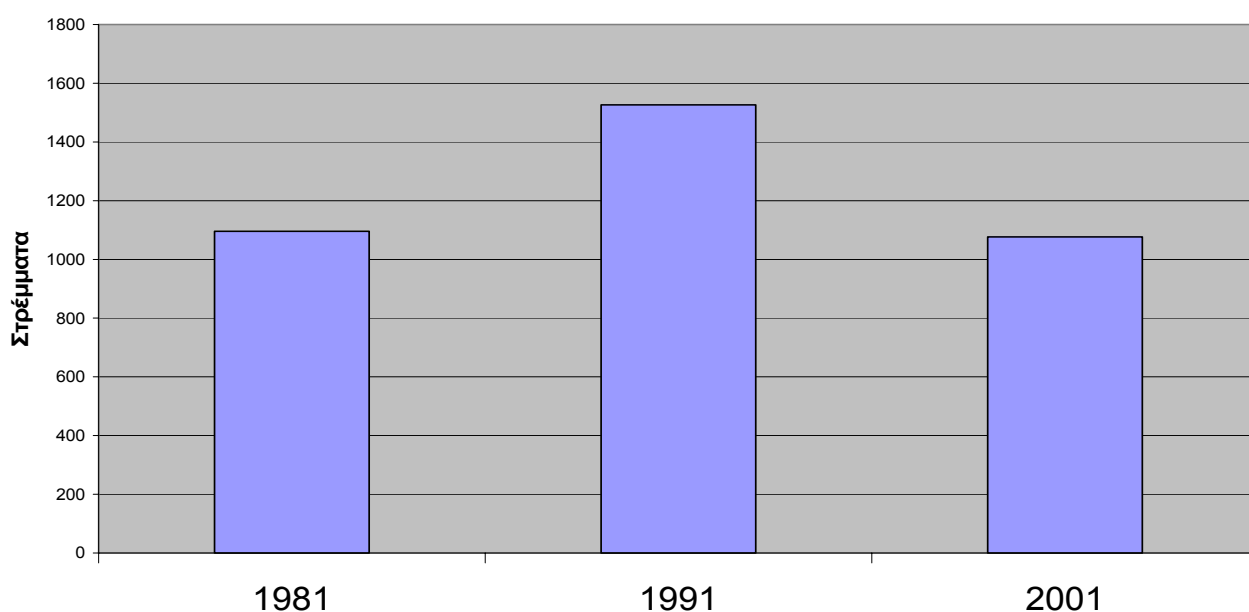
Πίνακας 21.3.:ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΗ ΓΕΩΡΓΙΚΗ ΕΚΤΑΣΗ

Εκτασεις σε στρ.

	1981	1991	2001
ΔΗΜΟΣ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ	1.096	1.527	1.077

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

Διάγραμμα 21.3: ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΗ ΓΕΩΡΓΙΚΗ ΕΚΤΑΣΗ



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

Οι αυξομειώσεις των εν λόγω εκτάσεων μετατρέπονται σε ποσοστιαίες μεταβολές στον πίνακα που ακολουθεί.

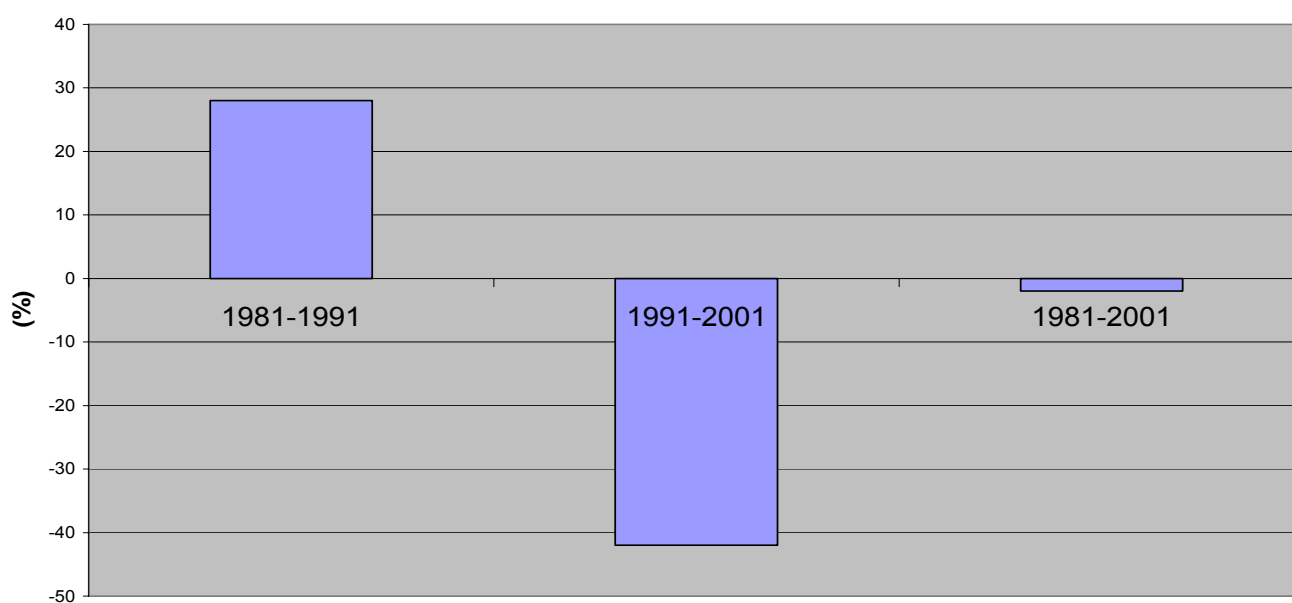
Πίνακας 21.4:ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΗΣ ΓΕΩΡΓΙΚΗΣ ΕΚΤΑΣΗΣ

	1981-1991	1991-2001	1981-2001
ΔΗΜΟΣ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ	28%	-42%	-2%

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

Όπως παρατηρείται, κατά το διάστημα 1991-1981, η γεωργική έκταση που καλλιεργείται αυξάνεται κατά 30% περίπου. Την επόμενη δεκαετία παρουσιάζει μείωση της τάξης του 42%, ενώ κατά τη διάρκεια των είκοσι ετών συνολικά η μείωση των γεωργικών εκτάσεων δεν υπερβαίνει το 2%.

Διάγραμμα 21.4.: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΗΣ ΓΕΩΡΓΙΚΗΣ ΕΚΤΑΣΗΣ



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ε.Σ.Υ.Ε

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 22^ο

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΜΕΣΟΓΑΙΑΣ ΚΑΙ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ

Οι δείκτες ανάπτυξης και τα μέτρα πολιτισμού, σήμερα, είναι οικονομικοί δείκτες, όχι μόνο εξαιτίας του γεγονότος ότι είναι μετρίσιμοι αλλά επειδή η λογική ανάπτυξης μιας κοινωνίας είναι λογική κέρδους και εκμετάλλευσης φυσικών πόρων. Η παραπάνω πρόταση επιβεβαιώνεται με τη βοήθεια της παρακάτω αντιδιαστολής (Ιατρού, 1993):

- Οικονομία = νομή (εκμετάλλευση) του οίκου
- Οικολογία = λόγος του οίκου (μελέτη – έρευνα)

Τα πεδινά της Μεσογαίας και Λατρεωτικής τα οποία εδώ και 40.000 χρόνια τουλάχιστον φιλοξένησαν τον άνθρωπο, σήμερα κρατούν καλά φυλαγμένα τα κατάλοιπά τους. Σπηλιές από τη Νεολιθική εποχή (6.000 χρόνια πριν), λιμάνια και οικισμοί από την Πρωτοχαλκή περίοδο (5.000 χρόνια πριν), νεκροταφεία από τη μυκηναϊκή εποχή, ιερά, οικισμοί, υδραγωγεία, νεκροταφεία και τύμβοι από τα κλασικά χρόνια, βυζαντινές εκκλησίες, φράγκικοι πύργοι, μεταβυζαντινά εκκλησάκια και τέλος ελάχιστα κατάλοιπα παραδοσιακών οικισμών και διάφορα σύγχρονα ηρώα, υπάρχουν παντού διάσπαρτα στο χώρο.

Ήταν το ήπιο κλίμα και το περιβάλλον κυρίως, αλλά και η δυνατότητα επικοινωνίας με εύκολους δρόμους πρόσβασης προς την Αθήνα και το λιμάνι (Λαύριο) που συνέτειναν ώστε ο πολιτισμός της ευρύτερης περιοχής μελέτης, να φθάσει σε ύψιστες κορυφές και με την ανωτερότητά του να αφομοιώσει, όσους ξενόφερτους την κατοίκησαν.

Τα σημερινά Μεσόγεια, παρότι είναι φτωχό απείκασμα μιας γλαφυρής, χαμένης πια, πραγματικότητας, συνεχίζουν να αποτελούν ένα τόπο όμορφο, ήρεμο και γλυκό που μέχρι χθές προσέφερε στους κατοίκους και τους επισκέπτες του ομορφιά και αρμονία περιγραμμάτων, τα οποία σήμερα μπορούμε μόνο να τα ονειρευτούμε βλέποντας τις πευκόφυτες ρεματιές και τα στητά κυπαρίσσια στους πίνακες του Παρθένη.

Η αναδρομή στην οικολογική ιστορία της πεδιάδας των Μεσογείων, κυρίως λόγω των ανθρώπινων επεμβάσεων στη διαδοχή των φυσικών οικοσυστημάτων της περιοχής, δεν μπορεί να θεωρηθεί σύμφωνα με τις οικολογικές αρχές προοδευτική αλλά οπισθοδρομική.

Τα τελευταία χρόνια, εν ονόματι μιας οικονομικής ανάπτυξης, έχει επέλθει η μεγάλη ανατροπή. Αεροδρόμιο, λεωφόροι και οικοπεδοποίηση επέδρασαν κατά του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος. Οι ελαιώνες, οι αμπελώνες και τα αμέτρητα μνημεία καταλύονται κάτω από τους οδοστρωτήρες. Ήδη, από την εισχώρηση στο φυσικό χώρο των μεγάλων κυκλοφοριακών έργων, διαφαίνονται τα πρώτα έντονα σημεία μιας δραστηκής αλλοίωσης στη φυσιγνωμία αλλά και στην «αίσθηση κλίμακας» της περιοχής. Η αντιληπτική διαδικασία αναγνώρισης του χώρου μεταβάλλεται και αυτή σταδιακά, καθώς άξονες ταχείας κυκλοφορίας και κλειστά μέτωπα παρόδιων υπερτοπικών χρήσεων, θα αποτελούν πλέον καθημερινά το βασικό τρόπο προσπέλασης και πρώτης ανάγνωσης των περιοχών.

Η περιφέρεια της Αττικής ιστορικά εμφανίζεται, πολύ περισσότερο από κάθε άλλη περιφέρεια της χώρας, ως η πιο βεβαρυμένη από τις ανθρώπινες επεμβάσεις και δραστηριότητες. Τα τελευταία, χρόνια οι δραστηριότητες αυτές μετατοπίζονται στα Μεσόγεια και μαζί τους φέρνουν και όλα τα προβλήματα περιβάλλοντος που συνεπάγονται.

Είναι σχεδόν βέβαιο ότι σταδιακά θα αρχίσουν να γίνονται αντιληπτές μη αναστρέψιμες μεταβολές σε ό,τι αφορά την αισθητική αξία και τα μορφολογικά χαρακτηριστικά της πεδιάδας της Μεσογαίας, καθώς η εξέλιξη με κύριο κίνητρο την οικονομική ανάπτυξη και το γρήγορο εποίκισμό, δημιουργεί έντονες αλλοιώσεις στο χαρακτήρα της.

Τα οικολογικά προβλήματα όμως, είναι προβλήματα ζωής τα οποία αν δε λυθούν θα αμφισβητούν κάθε μέρα και περισσότερο την ανθρώπινη ύπαρξη. Από την άποψη αυτή, η προστασία του περιβάλλοντος δεν αποτελεί μια αμυντική στάση, όπως φαίνεται επιφανειακά, αλλά μια τακτική δυναμική και αναγκαία για τη διατήρηση της ζωής και τη βελτίωση των όρων και των συνθηκών της.

22.1 ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ

Μέσα στους χώρους του αεροδρομίου, αλλά και σε επιλεγμένες θέσεις στην Παιανία, το Κορωπί και το Μαρκόπουλο (αλλά και στην Παλλήνη και το Γέρακα), έχει εγκατασταθεί ένα σύστημα παρακολούθησης της ποιότητας του αέρα (σε συνδυασμό με την καταγραφή των μετεωρολογικών δεδομένων, που άλλωστε είναι απαραίτητα και για τη λειτουργία του αεροδρομίου). Το δίκτυο αυτό έχει επίσης, τη δυνατότητα μέτρησης της στάθμης του θορύβου (Μανωλάς, 2001).

Η κύρια επιβάρυνση της ατμόσφαιρας στην περιοχή μελέτης προέρχεται από την υπερτοπική κίνηση των οχημάτων, η διέλευση των οποίων γίνεται στις περισσότερες περιπτώσεις μέσα από τα όρια των οικισμών. Παράλληλα η λειτουργία του αεροδρομίου, η αύξηση της κίνησης, η αύξηση του αριθμού των μόνιμων κατοίκων και γενικότερα η ανάπτυξη της περιοχής οδήγησαν χωρίς αμφιβολία σε επιβάρυνση του ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος.

Σύμφωνα με τις μετρήσεις των εν λόγω σταθμών η αύξηση της συγκέντρωσης των ρύπων σε σχέση με την περίοδο πριν από τη λειτουργία του αεροδρομίου και πριν την έναρξη των μεγάλων έργων είναι της τάξεως του 45%.

Η λειτουργία ενός καινούριου αεροδρομίου σε μια περιοχή που μέχρι πρότινος θα μπορούσε άνετα να θεωρηθεί «παρθένα» επιφέρει σημαντικές αλλαγές στην ποιότητα της ατμόσφαιρας των Μεσογείων, η οποία είναι ήδη επιβαρυνμένη, ενώ αναμένεται να επιβαρυνθεί περεταίρω με πτητικούς οργανικούς υδρογονάνθρακες, κυκλικούς πολυαρωματικούς υδρογονάνθρακες, οξυγονούχες οργανικές ενώσεις, πρόσθετα της βενζίνης, καπνό, αιωρούμενα σωματίδια, οξείδια αζώτου, μονοξείδιο του άνθρακα κλπ.

Κατά την κατασκευή του αεροδρομίου παρατηρήθηκαν υψηλά επίπεδα σκόνης στα Σπάτα και το Μαρκόπουλο. Οι συγκεντρώσεις τους υπερέβαιναν τα όρια της Ελληνικής νομοθεσίας ($250\mu\text{g}/\mu^3$). Στη ρύπανση κατά το στάδιο αυτό συνέβαλε και η κυκλοφορία από και προς το αεροδρόμιο.

Πιο αναλυτικά, η ποιότητα ατμόσφαιρας πριν την κατασκευή του αεροδρομίου είχε ως εξής: Όσον αφορά τα αιωρούμενα στερεά, εμφάνιζαν λίγο επιβαρυνμένες τιμές λόγω της συνεισφοράς των συστημάτων θέρμανσης (κυρίως ξύλο), οι τιμές διοξειδίου του θείου ήταν χαμηλές ή μέσες και οι τιμές οξειδίων του αζώτου κυμαίνονταν σε μέσα επίπεδα (κύρια συνεισφορά στις τιμές αυτές είχαν τα συστήματα θέρμανσης). Για τους υδρογονάνθρακες, οι τιμές ήταν επίσης χαμηλές, με το κυκλοφοριακό κυρίως να συμβάλει στην εκπομπή των εν' λόγω ρύπων. Τέλος, οι τιμές μονοξειδίου του άνθρακα ήταν χαμηλές, με κύρια συνεισφορά αυτή του κυκλοφοριακού.

Κατά τη λειτουργία παρατηρείται αύξηση των εκπομπών των αιωρούμενων, του διοξειδίου του θείου, των οξειδίων του αζώτου και του μονοξειδίου του άνθρακα. Πιο αναλυτικά, το όζον παρουσιάζει υψηλές τιμές κυρίως στα Σπάτα, ενώ τα σωματίδια σκόνης, το διοξείδιο του αζώτου και το διοξείδιο του θείου αυξάνονται σε ολόκληρη την περιοχή. Οι υψηλές συγκεντρώσεις των ρύπων στα Μεσόγεια, προβληματίζουν τους επιστήμονες καθώς τόσο η τελευταία έκθεση παρακολούθησης ποιότητας του αέρα που πραγματοποίησε η Υπηρεσία Περιβάλλοντος του αεροδρομίου, όσο και σχετική έρευνα του Πανεπιστημίου της Αθήνας και του Αριστοτέλειο Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, πιστοποιούν τη νέα διάσταση του προβλήματος.

Ειδικότερα, ένας κινητός και πέντε μόνιμοι σταθμοί παρακολούθησης πραγματοποιούσαν καθημερινά μετρήσεις έξι ρύπων τον τελευταίο χρόνο και κατέγραψαν έτσι, τις συγκεντρώσεις οξειδίου του αζώτου, μονοξειδίου του άνθρακα, όζοντος, σωματιδίων σκόνης, υδρογονανθράκων και βενζολίου. Τα αποτελέσματα των μετρήσεων αφορούν το δεύτερο εξάμηνο του 2001 και συμπεριλαμβάνονται στην έκθεση που υποβλήθηκε από την Υπηρεσία Περιβάλλοντος του «Ελευθέριος Βενιζέλος» στα Υπουργεία ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε και Μεταφορών.

Στα συμπεράσματα της έκθεσης επισημαίνεται ότι το όζον παρουσιάζει αυξημένες τιμές στην περιοχή (ειδικά κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού), ενώ αξιοσημείωτη είναι η παρουσία σωματιδίων σκόνης (PM10). Οι τιμές των ρύπων δεν ξεπέρασαν τα όρια που έχει θεσπίσει το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε, αυτό όμως δεν σημαίνει ότι δεν υπάρχει σημαντική επιβάρυνση της ατμόσφαιρας. Η παραπάνω πρόταση επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι στα Μεσόγεια, όπου οι μετρήσεις ρύπων πριν από τη λειτουργία του αεροδρομίου έδιναν τιμές που προσέγγιζαν το μηδέν, τα τελευταία έτη παρατηρούνται συγκεντρώσεις που μπορούν να συγκριθούν με αυτές

μιας μέτριας ημέρας στο Λεκανοπέδιο (Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου, 1998).

Το μεγαλύτερο πρόβλημα δε, φαίνεται ότι υπάρχει με τις συγκεντρώσεις του όζοντος στον ατμοσφαιρικό αέρα. Οι τιμές που έχουν καταγραφεί ξεπέρασαν αρκετές φορές το όριο των 100 μικρογραμμάτων ανά κυβικό μέτρο αέρα, για τιμή υψηλή, αν ληφθεί υπόψη του ότι πριν από τη λειτουργία του αεροδρομίου η μέση συγκέντρωση του όζοντος δεν ξεπερνούσε τα 15-20 μικρογραμμάρια ανά κυβικό μέτρο αέρα. Η ίδια η έκθεση προς το Υπουργείο επισημαίνει ότι η μέση μηνιαία συγκέντρωση του όζοντος παρουσιάζεται αυξημένη τον Αύγουστο σε όλους τους σταθμούς και συνεπώς σε όλη την περιοχή. (Στο σταθμό μέτρησης που βρίσκεται στις εγκαταστάσεις του αεροδρομίου, το όζον παρουσιάζει μεγάλη διακύμανση από ημέρα σε ημέρα, με αξιοσημείωτες τις μεγάλες τιμές στις αρχές του Νοεμβρίου.) Επίσης, και το μονοξειδίο του άνθρακα, σημείωσε υψηλές τιμές στο Δήμο Σπατών. Ταυτόχρονα παρατηρήθηκε, σημαντική αύξηση των επιπέδων διοξειδίου του θείου και οξειδίων του αζώτου σε ολόκληρη την περιοχή μελέτης. (Οι παράλληλες μετρήσεις, αυτής της περιόδου, στο Λεκανοπέδιο έδειξαν ότι η ποιότητα της ατμόσφαιρας δεν επηρεάστηκε από τη λειτουργία του νέου αεροδρομίου, δε βελτιώθηκε όμως εντυπωσιακά ούτε η ποιότητα της ατμόσφαιρας στη νότια Αθήνα, παρά το γεγονός ότι απαλλάχθηκε τόσο από την κίνηση του αεροδρομίου όσο και από τον κυκλοφοριακό φόρτο που συνεπαγόταν για την παραλιακή λεωφόρο η λειτουργία του Ελληνικού.)

Συγκεκριμένα οι συγκεντρώσεις των ρύπων πριν την κατασκευή του αεροδρομίου είναι (Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου, 1998):

- CO 18mg/m³
- NO₂ 26μg/μ³
- SO₂ 36μg/μ³
- Καπνός 15μg/μ³

Σημειώνεται ότι οι παραπάνω τιμές αποτελούν υπερεκτίμηση του επιπέδου ρύπανσης πριν τη λειτουργία του αεροδρομίου στη Μεσογαία.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα έρευνας του Πανεπιστημίου Αθηνών, όσον αφορά του ατμοσφαιρικούς ρύπους που εκπέμπονται κατά τη λειτουργία του αεροδρομίου θα έχουν το έτος 2012 τις εξής συγκεντρώσεις:

- Οι πρόσθετες συγκεντρώσεις του CO λόγω της λειτουργίας του αεροδρομίου δεν υπερβαίνουν τα 0,18mg/m και θεωρούνται μικρές σε σύγκριση με την συγκέντρωση βάσης της περιοχής.
- Η μέγιστη πρόσθετη συγκέντρωση VOC ανέρχεται σε 76μg/μ³. Δεν υπάρχει όμως θεσμοθετημένο όριο για τη συγκέντρωση υδρογονανθράκων στην ατμόσφαιρα και κατά συνέπεια δεν είναι δυνατή καμία σχετική σύγκριση.
- Η μέγιστη πρόσθετη συγκέντρωση NO₂ ανέρχεται σε 65μg/μ³, τιμή η οποία προστιθέμενη στην συγκέντρωση βάσης δίνει υψηλότερες τιμές από τους στόχους του Π.Ο.Υ (Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας) για ετήσιο μέσο όρο 80μg/μ³
- Η μέγιστη πρόσθετη συγκέντρωση καπνού ανέρχεται σε 13μg/μ³, η οποία προστιθέμενη στην συγκέντρωση βάσης δίνει τιμές της τάξης των 28μg/μ³ και βρίσκεται σαφώς χαμηλότερα από τους στόχους του Π.Ο.Υ.
- Η μέγιστη πρόσθετη συγκέντρωση SO₂ ανέρχεται σε 36μg/μ³, τιμή που αν προστεθεί στη συγκέντρωση βάσης, δίνει επίπεδα που πλησιάζουν τους στόχους του Π.Ο.Υ, χωρίς όμως να τους ξεπερνούν.

Στους παραπάνω υπολογισμούς δεν έχει ληφθεί υπόψη η συνεισφορά της βιομηχανίας και των μικροκαταναλωτών (λόγω καύσεων, χρήσης διαλυτών κλπ.) στην αύξηση των επιπέδων της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

Τα θεσμοθετημένα όρια της Ε.Ο.Κ και οι στόχοι που ο Π.Ο.Υ για τις συγκεντρώσεις ατμοσφαιρικών ρύπων που λήφθηκαν υπόψη στη μελέτη παρουσιάζονται στον Πίνακα 22.1 (Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου, 1997).

Σε άλλη μελέτη εκτιμήθηκε ότι για το SO₂ θα υπάρξουν 1,2 ημέρες το χρόνο κατά τις οποίες θα παρατηρείται υπέρβαση των ορίων τιμών επιφυλακής των συγκεντρώσεων του στην ατμόσφαιρα, καθώς και 10,95 ωριαίες υπερβάσεις των τιμών ορίων επιφυλακής για το NO₂, ενώ για τους υπόλοιπους ρύπους δεν παρατηρήθηκαν υπερβάσεις (Μανωλάς, 2002).

Το τελικό συμπέρασμα είναι ότι αναμένεται ταχεία αύξηση του παραγόμενου ρυπαντικού δυναμικού στην περιοχή μελέτης, η οποία θα επιταχυνθεί σημαντικά από την ύπαρξη του αεροδρομίου. Η επιτάχυνση αυτή οφείλεται κυρίως στις αναμενόμενες μεταβολές των οικισμών

και στην εξέλιξη της περιοχής και όχι τόσο στην ανάπτυξη των λειτουργιών και διαδικασιών του αεροδρομίου.

Παρατηρώντας δε, τις μετρήσεις των τελευταίων ετών από το 2000 και έπειτα, είναι φανερό ότι ο πόλος των ισχυρότερων συγκεντρώσεων όζοντος εμφανίζεται πλέον στα βόρεια Μεσόγεια. Μια εκτίμηση είναι ότι οι δραστηριότητες οι οποίες ξεκίνησαν τα τελευταία χρόνια, δηλαδή το αεροδρόμιο και η Αττική Οδός, σε συνδυασμό με την αύξηση της κυκλοφορίας, τη μορφολογία και τη μετεωρολογία της περιοχής οδήγησαν στην πολύ γρήγορη αύξηση του όζοντος.

Θα πρέπει επιπλέον να επισημανθεί ότι η περιοχή γύρω από το νέο αεροδρόμιο παρουσιάζει, σύμφωνα με ειδικούς, όλα τα μορφολογικά στοιχεία για τη δημιουργία νέφους λόγω της μεγάλης κίνησης οχημάτων στο οδικό δίκτυο και την πυκνή εναέρια κυκλοφορία αεροσκαφών. Το γεγονός αυτό εξηγείται ως εξής: το αεροδρόμιο βρίσκεται στο χαμηλότερο επίπεδο του κάμπου των Μεσογείων σε υψόμετρο 80 μέτρων από την επιφάνεια της θάλασσας και περιβάλλεται βόρεια από τον ορεινό όγκο της Πεντέλης, νότια από τους ορεινούς όγκους του Στρογγύλου και της Μερέντας, δυτικά από τον Υμηττό και ανατολικά είναι ανοικτό προς την θάλασσα. Οι παραπάνω όγκοι έχουν υψόμετρο άνω των 400 μέτρων ο καθένας. Το ατμοσφαιρικό νέφος δημιουργείται σε υψόμετρο από 0 έως 500 μέτρα πάνω από το έδαφος. (Στο σημείο αυτό επισημαίνεται ότι οι γύρω πόλεις βρίσκονται σε υψόμετρα 50 – 150 μέτρα πάνω από το επίπεδο του αεροδρομίου.) Το λεκανοπέδιο της Αθήνας έχει ελεύθερο χώρο πρὸς νότο και έτσι οι βόρειοι άνεμοι καθαρίζουν την περιοχή από το νέφος. Αντίθετα, στην ευρύτερη περιοχή του αεροδρομίου, η οποία είναι ανοιχτή προς ανατολή, οι βορειοανατολικοί άνεμοι θα ωθούν το νέφος νότια και νοτιοδυτικά, όπου βρίσκονται το Κορωπί, το Μαρκόπουλο, η Παιανία και τα Σπάτα (Μανωλάς, 2002).

Επιπρόσθετα, την περιοχή της Αττικής επηρεάζουν τρεις θαλάσσιες αύρες - τρία αέρια ρεύματα. Ο συνδυασμός της κίνησης του ανατολικού ρεύματος, του νοτιοδυτικού ρεύματος του Σαρωνικού, και του δυτικού της Ελευσίνας θα έχει ως αποτέλεσμα το μπλοκάρισμα του νέφους που θα δημιουργείται πάνω από το αεροδρόμιο, στα Μεσόγεια. Όταν η ροή υποβάθρου θα είναι χαμηλή γενικότερα στην Αθήνα, όταν θα φυσάει λίγο δηλαδή, τότε το νέφος στα Μεσόγεια θα μεγαλώνει. Οι ρύποι του νέφους αυτού, όμως, δεν αναμένεται να προσεγγίζουν να ξεπερνούν τα όρια επιφυλακής που έχει ορίσει η Ευρωπαϊκή Ένωση, θα διπλασιαστούν όμως σε σχέση με τα τωρινά επίπεδα.

Ένα ακόμα υφιστάμενο περιβαλλοντικό πρόβλημα (που εξετάζεται παρακάτω) σχετίζεται με τη λειτουργία λατομείων, τα οποία δημιουργούν ιδιαίτερα προβλήματα στο αισθητικό και ατμοσφαιρικό περιβάλλον της περιοχής.

Παρ' όλα αυτά, η ατμόσφαιρα των Μεσογείων θεωρείται ακόμη καθαρή με εξαίρεση την ιδιαίτερα βεβαρυμένη, από τη βιομηχανική ρύπανση και τη σκόνη των λατομείων, περιοχή του Λαυρίου.

Πίνακας 22.1: Όρια Ε.Ο.Κ και στόχοι του Π.Ο.Υ για τις συγκεντρώσεις ατμοσφαιρικών ρύπων (Τιμές σε $\mu\text{g}/\text{m}^3$)

Ρύπος	Όρια Ε.Ο.Κ	Στόχοι Π.Ο.Υ
SO ₂	80/120	350 (ωριαία τιμή)
Καπνός	80 (διάμεσος ημερισίων μέσων τιμών) 250 (98 ^ο εκατοστημόριο ημερισίων μέσων τιμών)	125 (24ωρη τιμή) 50 (ετήσιος μέσος όρος)
NO ₂	200 (98 ^ο εκατοστημόριο ωριαίων τιμών)	400 (ωριαία τιμή) 150 (24ωρη τιμή) 80 (ετήσιος μέσος όρος)
O ₃	110 (τιμή 8ώρου) 180 (ωριαία τιμή, επιφυλακή) 360 (ωριαία τιμή, συναγερμός)	150-200 (ωριαία τιμή) 100-120 (τιμή 8ώρου)
CO		40.000 (ωριαία τιμή) 10.000 (τιμή 8ώρου)
Αιωρούμενα σωματίδια	Διάμεσος ημερισίων μέσων τιμών έτους για την αντίστοιχη τιμή αιωρουμένων σωματιδίων $> \chi < 40$. 98 ^ο εκατοστημόριο ημερισίων μέσων τιμών για την αντίστοιχη τιμή αιωρουμένων σωματιδίων $> \chi < 150$.	125 (24ωρη τιμή) 50 (ετήσιος μέσος όρος)

Πηγή: Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου

22.2 ΗΧΟΡΥΠΑΝΣΗ

Όσον αφορά την ηχορύπανση και τους χάρτες μετρήσεων της Περιβαλλοντικής Μελέτης του Αεροδρομίου παρατηρείται ότι το Κορωπί και το Μαρκόπουλο επηρεάζονται δυσμενώς, καθώς στον άξονα αυτό δημιουργούνται ζώνες θορύβου της τάξης των 60 – 80dB (Γιάγκου-Λάμπρου και Γιάγκου Ι., 1995).

22.3 ΡΥΠΑΝΣΗ ΥΔΑΤΩΝ

Η σημασία του νερού στην ανθρώπινη ζωή είναι γνωστή. Η βιομηχανική έξαρση των τελευταίων ετών έχει ως αποτέλεσμα την κατανάλωση των πρώτων υλών, όπως και του νερού, με γρήγορο ρυθμό. Η ανεπάρκειά του προκαλεί εμπόδια στην ανάπτυξη ενός τόπου, ενώ τα υπάρχοντα κοιτάσματα, επιφανειακά και υπόγεια, κινδυνεύουν από τη μόλυνση του σημερινού πολιτισμού.

Η περιοχή των Μεσογείων χαρακτηρίζεται από μικρό ύψος βροχής και μεγάλη περίοδο ξηρασίας, επομένως οι ανάγκες σε νερό είναι μεγάλες. Το πρόβλημα λειψυδρίας που παρουσιάζουν εδώ και αρκετά χρόνια αποτελεί αναμενόμενο φυσικό φαινόμενο. Πέρα των κλιματικών συνθηκών, τα κυριότερα αίτια που συμβάλλουν στην αύξηση των αναγκών σε νερό στην περιοχή αποτελούν η, συγκριτικά με άλλες περιοχές της χώρας, μεγάλη αρδευόμενη έκταση και η συνεχής αύξηση των κατοίκων με μόνιμη ή περιοδική κατοίκηση.

Η ορθολογική διαχείριση των υπόγειων κοιτασμάτων νερού συνεπώς, αποτελεί τη λύση του προβλήματος των αυξημένων αναγκών, καθώς είναι γνωστό ότι ποτάμια, λίμνες και κατ' επέκταση μόνιμα επιφανειακά νερά δεν υπάρχουν στην περιοχή των Μεσογείων. Η έλλειψη αυτή ποταμών μόνιμης ροής και άλλου τύπου μόνιμων υδατοσυλλογών (λίμνες κλπ.), οφείλεται αφ' ενός στο φυσικό ανάγλυφο της περιοχής και τις μειωμένες βροχοπτώσεις και αφ' ετέρου στις έντονες ανθρωπογενείς επιδράσεις, λόγω των οποίων έχουν προκύψει επιχώσεις και αστικές αναπτύξεις σε περιοχές ρεμάτων.

Τα υπόγεια νερά της περιοχής μελέτης, από τα οποία με πηγάδια και άλλα έργα (υδραγωγεία, γεωτρήσεις) είχε επάρκεια νερού (εκτός του νοτιότερου τμήματος), παρουσιάζουν μεγάλο ενδιαφέρον. Η κάλυψη ωστόσο, των αναγκών των κατοίκων από την Ε.Υ.Δ.Α.Π έχει μειώσει το ενδιαφέρον για το υδάτινο αυτό δυναμικό.

Όσον αφορά τα υπόγεια νερά, από πλευράς ποιότητας έχουν αρχίσει να υποβαθμίζονται σημαντικά. Έτσι, στις πόλεις των Μεσογείων και γύρω από αυτές το νερό του υπόγειου υδροφόρου ορίζοντα είναι ακατάλληλο για ανθρώπινη χρήση. Η υποβάθμιση αυτή οφείλεται στις γεωργικές δραστηριότητες, στη διείσδυση θαλάσσιου νερού καθώς και στο γεγονός ότι η περιοχή στερείται δικτύων αποχέτευσης, με αποτέλεσμα ένα μεγάλο μέρος των αστικών και βιομηχανικών λυμάτων να έρχεται σε επαφή και να μολύνει τον υπόγειο υδροφόρο. Την μεγαλύτερη όμως μόλυνση έχουν προκαλέσει οι σκουπιδότοποι της περιοχής, οι οποίοι βρίσκονται στις κατ' εξοχήν ακαταλληλότερες θέσεις. Υπάρχει δε, φόβος για περαιτέρω υποβιβασμό της ποιότητας του υπογείου υδροφόρου, η οποία θα σχετίζεται άμεσα με την κατασκευή και λειτουργία του αεροδρομίου και έμμεσα με την αστικοποίηση της περιοχής και την προσέλκυση βιοτεχνικών, εμπορικών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων.

Ήδη από την κατασκευή του αεροδρομίου η κατάσταση επιδεινώθηκε καθώς μεγάλες εκτάσεις στεγανοποιήθηκαν λόγω ασφαλιστικής και σκυρόδεσης, προκαλώντας έτσι δυσμενείς επιπτώσεις στην τροφοδοσία του υδροφόρου ορίζοντα.

Επιπλέον η μεγάλη και κατά αυθαίρετο τρόπο δόμηση μεγάλων τμημάτων της περιοχής, έχει οδηγήσει σε υπερβολική εκμετάλλευση του υδροφόρου ορίζοντα προς οικιστική, βιομηχανική ή αγροτική χρήση. Επιπλέον, σημαντικό πρόβλημα έχει δημιουργηθεί στην παραλιακή ζώνη (κυρίως του Πόρτο-Ράφτη), όπου έχουν παρατηρηθεί φαινόμενα εισχώρησης του θαλασσινού νερού στον υπόγειο υδροφόρο. Επίσης, λόγω της εκτεταμένης χρήσης αγροχημικών, έχουν παρατηρηθεί φαινόμενα υπερβολικής συγκέντρωσης νιτρικών στο υπόγειο νερό, στις περιοχές κυρίως του Μαρκοπούλου και του Κορωπίου. Να σημειωθεί ακόμα ότι στην περιοχή παρουσιάζονται αυξημένες συγκεντρώσεις οργανικού φορτίου, που οφείλονται στην εκτεταμένη χρήση βόθρων.

Η ανυπαρξία αποχετευτικών δικτύων και εγκαταστάσεων επεξεργασίας αποβλήτων, δημιουργεί συστηματικά προβλήματα υποβάθμισης του θαλάσσιου περιβάλλοντος και του υπόγειου

υδροφόρου ορίζοντα από αστικά και βιομηχανικά λύματα. Ταυτόχρονα, η έλλειψη κατάλληλων χώρων διάθεσης των απορριμάτων συντελεί στην περεταίρω μόλυνση των υπογείων υδάτων.

Ειδικότερα, η υφιστάμενη κατάσταση αποχέτευσης στην περιοχή μελέτης έχει ως εξής: Σε πολλές περιοχές ο υπόγειος ορίζοντας είναι υψηλός, με αποτέλεσμα την κατά τόπους διαπιστωμένη μόλυνσή του αλλά και τις κατά τόπους υπερχειλίσεις των βόθρων σε περιόδους βροχής. Ταυτόχρονα οι μεγάλες αποστάσεις μεταφοράς των βοθρολυμάτων (Κέντρο Λυμάτων Μεταμόρφωσης), έχουν αποτέλεσμα την παράνομη εκκένωση βυτίων σε διάφορα σημεία στο Κορωπί ή τη διάθεσή τους σε παλαιό ορυχείο του Λαυρίου. Είναι εμφανές από τα παραπάνω ότι υπάρχουν κίνδυνοι τόσο για την δημόσια υγεία όσο και για το περιβάλλον.

Η διάθεση των απορριμάτων δε, γίνεται είτε στην χωματερή των Ανω Λιοσίων είτε σε μεμονωμένους χώρους διάθεσης στο Μαρκόπουλο, την Παιανία, το Κορωπί και τα Καλύβια. Οι εν λόγω χωματερές λειτουργούν χωρίς άδεια και χωρίς να πληρούν τις απαραίτητες προϋποθέσεις για την προστασία του φυσικού (υπόγειος υδροφορέας κλπ.) και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος.

Αναλυτικότερα, σύμφωνα με πρόσφατη μελέτη που εκπόνησε το Ι.Γ.Μ.Ε (Ινστιτούτο Γεωλογικών και Μεταλλευτικών Ερευνών), από το 1990, μέχρι σήμερα, η ρύπανση των υπογείων υδάτων της Αττικής έχει αυξηθεί σε ποσοστό 100% (Σαμπατακάκη, 2005). Σε πολλές περιοχές, όπως στα Μεσόγεια, κυρίως λόγω των φυτοφαρμάκων που χρησιμοποιούνται στις καλλιέργειες, τα νιτρικά ξεπερνούν κατά πολύ το όριο επικινδυνότητας. Η κατάσταση θα επιδεινωθεί, όταν η συνεχώς αυξανόμενη βιομηχανική δραστηριότητα θα εμπλουτίσει το νερό με βαρέα μέταλλα, όπως κάδμιο, ψευδάργυρο, σίδηρο, μαγγάνιο.

Σε περιοχές σημαντικής γεωργικής δραστηριότητας, όπως ο κάμπος Μεσογαίας, οι υψηλές τιμές νιτρικών αποτελούν τον κύριο παράγοντα υποβάθμισης. Συγκεκριμένα, τα νιτρικά στο νερό της περιοχής μελέτης ανέρχονται στα 200mg/l (ppm), έναντι των 50mg/l (ppm) που είναι το όριο για το πόσιμο νερό (δεν υπάρχει αντίστοιχο όριο για το αρδευτικό). Παράλληλα, ανιχνεύονται πολύ υψηλές τιμές χλωρίου λόγω της υφαλμύρησης, καθώς την περίοδο της έντονης λειψυδρίας (δεκαετία του '90), πραγματοποιήθηκαν πάρα πολλές γεωτρήσεις ώστε να αντιμετωπισθεί το πρόβλημα της επάρκειας και του κόστους του νερού, με αποτέλεσμα να σημειωθεί υπεράντληση των υπογείων υδάτων και η στάθμη των γλυκών νερών να χαμηλώσει κάτω από την στάθμη της θάλασσας, επιτρέποντας στο θαλασσινό νερό να εισχωρήσει στους υδροφόρους ορίζοντες. Το

πρόβλημα της υφαλμύρησης είναι εντονότερο στο Λαύριο. (Αυτό το υφάλμυρο υψηλής περιεκτικότητας νιτρικών, νερό ποτίζει τις καλλιέργειες στα Μεσόγεια.)

Όσον αφορά το χλώριο, μολονότι το ανώτατο επιτρεπτό όριο χλωριόντων στο νερό είναι 50mg/l (ppm), ακόμα και σε γεωτρήσεις δυναμικότητας μόλις 20 κυβικών μέτρων ανά ώρα, η ρύπανση με χλώρια παρουσιάζει συγκεντρώσεις έως και 200 mg/l, ενώ σε άλλες, δυναμικότητας 35-70 κ.μ/ώρα, καταγράφονται 1.000-25.000 mg χλωριόντων ανά λίτρο.

Σε πολλές περιοχές από τα Καλύβια έως τα Σπάτα, το όριο των 50 mg/lt όσον αφορά τα νιτρικά είναι απλώς η τιμή εκκίνησης, έτσι η περιφέρεια της λεκάνης που αναπτύσσεται από τα Καλύβια προς τις περιοχές του Μαρκοπούλου, του Κορωπίου, της Παιανίας και των Σπάτων, είναι έντονα υποβαθμισμένη με εκτός ορίων συγκεντρώσεις νιτρικών, ενώ τα νερά κατατάσσονται στα «πολύ σκληρά». (Στο Δήμο της Αθήνας οι περιεκτικότητες σε νιτρικά φθάνουν τα 86mg ανά λίτρο). Γενικά, όπου υπάρχουν γεωργικές καλλιέργειες στα Μεσόγεια ανιχνεύονται εξαιρετικά υψηλές συγκεντρώσεις νιτρικών στα υπόγεια ύδατα, εξαιτίας της χρήσης φυτοφαρμάκων. Σύμφωνα δε με την ίδια μελέτη, από τις αρχές του 1990 μέχρι σήμερα, τα νιτρικά στο νερό πολλαπλασιάζονται σταδιακά με το χρόνο. (Οι τιμές δεν αναφέρονται στο πόσιμο νερό το οποίο προέρχεται κυρίως από το Μόρνο και η ποιότητά του είναι εξαιρετική.)

Αναφορικά με το θαλάσσιο περιβάλλον, η εκτεταμένη χρήση αγροχημικών και η συστηματική απουσία καλού αποχετευτικού συστήματος φαίνεται να υποβαθμίζει την ποιότητά του σημαντικά. Επιπλέον, στο Λαύριο ειδικά, το θαλάσσιο νερό επιβαρύνεται από τις λειτουργίες και δραστηριότητες του λιμανιού.

Τέλος, σημειώνεται ότι με την ευκαιρία των Ολυμπιακών Αγώνων πραγματοποιήθηκαν 48 γεωτρήσεις σε μεγάλα βάθη (από 100 έως και 1.300 μέτρα) σε 12 περιοχές ολυμπιακών δραστηριοτήτων για την άρδευση των χώρων ολυμπιακού πρασίνου. Το Μαρκόπουλο είναι μια από αυτές τις περιοχές. Σύμφωνα με τους ειδικούς, η ποιότητα του νερού σε αυτά τα βάθη είναι αρκετά καλή και το νερό μπορεί να χρησιμοποιηθεί και ως πόσιμο.

Πριν την αναφορά των αναπτυξιακών επιπτώσεων, που παρατηρούνται στην περιοχή των Μεσογείων, στη γλωρίδα και πανίδα της αναφέρεται ότι περιλαμβάνει ακόλουθα οικοσυστήματα: Δάση πεύκων, θαμνώνες και φρύγανα, ρέματα με υγρόφιλη βλάστηση, υγρότοποι, ακτές στο μεγαλύτερο μέρος τους βραχώδεις, κυρίως με μικρή κλίση αλλά και κατά τόπους απόκρημνες, σπηλιές και βάραθρα, που παρουσιάζουν αρχαιολογικό, παλαιοντολογικό και βιολογικό ενδιαφέρον. Στις ελάχιστες περιοχές όπου οι καλλιέργειες έχουν παραμείνει αναλλοίωτες επί εκατοντάδες χρόνια, τα αγροοικοσυστήματα έχουν αναπτύξει σχετική σταθερότητα και συντηρούν σημαντικούς και ιδιαίτερους πληθυσμούς πανίδας.

Τα οικοσυστήματα αυτά υπό τις έντονες αναπτυξιακές πιέσεις που δέχεται ολόκληρη η περιοχή των Μεσογείων σταδιακά τείνουν να εκλείψουν.

22.4 ΧΛΩΡΙΔΑ

Η περιοχή των Μεσογείων και Λαυρεωτικής βιοκλιματικά ανήκει στο έντονο θερμομεσογειακό βιοκλίμα με $150 > \chi > 125$ ξηρές ημέρες και συνολικές βροχοπτώσεις 350mm περίπου. Η κάλυψη της περιοχής με βλάστηση όπου επικρατούσαν οι Δρύς παρείχε επαρκή προστασία των εδαφικών πόρων από τις διαβρώσεις, συντηρούσε την υδατική δίαιτα εμπλουτίζοντας τους χαμηλότερους ορίζοντες και δημιουργούσε ανάλογο βióτοπο για μια ποικιλία πανίδας που κατά ιστορικές μαρτυρες ήταν τελείως διαφορετική της σημερινής, καθώς συμπεριλάμβανε αγριογούρουνα, ελάφια και ζαρκάδια (Νικολάου, 1995).

Υπό τις προϋποθέσεις αυτές η γεωργία κατείχε κυρίαρχο ρόλο στην οικονομική και κοινωνική ζωή της περιοχής. Η ανακάλυψη όμως των μεταλλευμάτων στη Λαυρεωτική ανέτρεψε την επικρατούσα κατάσταση και έδωσε νέα διάσταση στις μορφές χρήσεων γης. Έτσι παρατηρήθηκε βαθμιαία μείωση των δασών ως συνέπεια της έντονης υλοτομίας (με σκοπό τη στήριξη των στοών αλλά κυρίως την καύση στα καμίνια τήξης του μεταλλεύματος).

Από την άλλη πλευρά, η κτηνοτροφία λόγω της εντατικής βόσκησης, επιδείνωσε το πρόβλημα οδηγώντας στην εμφάνιση εκτεταμένων στοών. Παράλληλα το μικρό βροχομετρικό ύψος

(350mm) σε συνδιασμό με τη μείωση της βλάστησης είχαν ως αποτέλεσμα τη βαθμιαία κλιματική μεταβολή, όπου πλέον τα πιο απαιτητικά είδη σε νερό έδωσαν τη θέση τους σε φυτά λιγότερο απαιτητικά σε υγρασία. (Καθώς όμως η περιοχή παρουσιάζει μια υψηλή μέση σχετική υγρασία, περίπου 70%, αποκαθιστάται η μειωμένη παρουσία νερού λόγω περιορισμένων βροχοπτώσεων.) Γενικά, ο ευρύτερος χώρος Μεσογείων – Λαυρεωτικής εμφανίζει σήμερα μια οικολογική εικόνα όπου επικρατούν οι διαπλάσεις σκληρόφυλλων αειθαλών μεσογειακών δασών και ξηροθερμόβιων μεσογειακών κωνοφόρων (κυρίως των συστάδων της γνωστής Χαλεπίου Πεύκης).

Από την έλλειψη δε ειδών όπως η Μαύρη πεύκη (*P. Nigra*) και Πυξός (*Buxus sempervirens*), που βρίσκονται σε «σταθμούς» όπου οι βροχοπτώσεις κυμαίνονται γύρω στα 1.000mm (δηλαδή σε πολύ μεγαλύτερα υψόμετρα) και τα οποία ευδοκίμησαν κάποτε στην περιοχή, γίνεται η διαπίστωση της ισχυρής κλιματικής μεταβολής στο χώρο. Αναλυτικότερα, παρατηρείται μια τάση ερημοποίηση της περιοχής, ή καλύτερα ένδειξη κλιματικής οπισθοδρόμησης, με όλες τις ανάλογες συνέπειες στον οικολογικό χώρο (Ιατρού, 1993).

Το σπάνιο Μεσογείτικο τοπίο έχει υποστεί σοβαρή υποβάθμιση από λανθασμένες ή από αλόγιστες ανθρώπινες παρεμβάσεις. Η οικιστική επέκταση που είναι έντονη στις πλαγιές του Υμηττού έχει ως αποτέλεσμα τη συρρίκνωση των ζωνών φυτικής βλάστησης.

Σοβαρό πρόβλημα επίσης, αποτελούν οι πυρκαγιές στα δάση, ιδιαίτερα στις περιπτώσεις που επαναλαμβάνονται σε μικρό χρονικό διάστημα, οπότε δεν προλαβαίνουν να καρποφορήσουν τα πεύκα και καθίσταται έτσι αδύνατη η φυσική αναγέννηση.

Τέλος αναφέρεται ότι από τα πέντε είδη της ελληνικής χλωρίδας που με βεβαιότητα χάθηκαν οριστικά, το ένα ήταν η *Centaurea sibthorpii* η οποία φύτρωνε στα Μεσόγεια (Γιαννίρης, 2001). Εκτός όμως από τα σπάνια, τα τελευταία χρόνια, κινδυνεύουν και τα «κοινά» φυτά της περιοχής όπως οι ανεμώνες, οι παπαρούνες, οι μαργαρίτες κλπ., των οποίων οι πληθυσμοί παρουσιάζουν δραματική μείωση.

Από τα παραπάνω διαπιστώνεται, τις τελευταίες δεκαετίες, μια σχεδόν ολέθρια ανθρώπινη παρέμβαση στο ευρύτερο οικοσύστημα της περιοχής. Παρ' όλα όσα αναφέρθηκαν όμως τα Μεσόγεια και η Λαυρεωτική συνεχίζουν να παρουσιάζουν ποικιλότητα βλαστικών ειδών.

22.5 ΠΑΝΙΔΑ

Προβλήματα στα οικοσυστήματα εντοπίζονται τις τελευταίες δεκαετίες κυρίως στην παραλιακή ζώνη, όπου η μεγάλη οικιστική δραστηριότητα έχει περιορίσει κατά πολύ τη φυσική βλάστηση και ορισμένους ειδικούς τύπους παράκτιων οικοσυστημάτων (αλμυρόβαλτοι, αμμοθίνες) με την πανίδα που αυτά περιλαμβάνουν .

Παρατηρείται ακόμη, σταδιακή μείωση της έκτασης της γεωργικής γης και υποβάθμιση της φυσικότητας των αγρο-οικοσυστημάτων, λόγω της εντατικοποίησης των καλλιεργειών, της χρήσης αγροχημικών και της μείωσης των φυτοφρακτών και των νησίδων φυτικής βλάστησης. Όλοι οι παραπάνω παράγοντες έχουν επιπτώσεις στους πληθυσμούς των ειδών που διαβιούν στα αγρο-οικοσυστήματα, και ιδιαίτερα στα είδη που ανήκουν στις ανώτερες τροφικές αλυσίδες, με επιπτώσεις στην πληθυσμιακή ισορροπία των βιοκοινοτήτων.

Επιπρόσθετα, λόγω της αλόγιστης χρήσης φυτοφαρμάκων, προς προστασία της παραγωγής, χάθηκε ένα αξιοσημείωτο κομμάτι της φτερωτής πανίδας των Μεσογείων και απέμεινε βουβό το καταπράσινο τοπίο της (Χατζησωτηρίου, 1985).

22.6 ΕΛΑΦΟΣ

Ιστορικά διαπιστώνεται η προοδευτική οπισθοδρόμηση προς φτωχότερα εδάφη και η σταδιακή απόπλυση τους λόγω της εξαφάνισης της χλωρίδας (κυρίως από πυρκαγιές), των βροχοπτώσεων και των ανθρωπογενών επεμβάσεων (αποψιλώσεις).

Τα εδάφη της περιοχής μελέτης θεωρούνται ασβεστούχα και γόνιμα, όμως η συνεχής εντατική καλλιέργεια και η υπερβολική χρήση αγροχημικών με σκοπό την αύξηση και προστασία της παραγωγής οδηγούν σε υποβάθμιση τους.

Η συνολική δράση του ανέμου και η απόσυρση του εδάφους εξαιτίας της είναι ένα ακόμη χαρακτηριστικό που συντελεί στην υποβάθμιση του εδάφους των Μεσογείων. Παράλληλα οι φυσικές πτυχώσεις του και οι χείμμαροι μειώνονται συνεχώς εξαιτίας των οικοπεδοποιήσεων και των καταπατήσεων, ενώ οι θύλακες εδάφους εύκολα μετατρέπονται σε εστίες απορριμάτων.

Τα βιομηχανικά απόβλητα απορρίπτονται συνήθως ανεξέλεγκτα δημιουργώντας έτσι μεγάλη επιβάρυνση στο χώρο και στο έδαφος αλλά και εστίες μόλυνσης. Το πρόβλημα των αστικών απορριμάτων και των βιομηχανικών και αστικών λυμάτων στην περιοχή, είναι πολύ σοβαρό. Η μέθοδος καύσης και υγειονομικής ταφής χρησιμοποιούνται ατελώς και πολλές φορές με εμπειρισμό. Η ανεξέλεγκτη απόρριψη και ο κορεσμός των «οργανωμένων χώρων απόρριψης» δημιουργούν δυσοίωνες προοπτικές για το μέλλον και έχουν ως αποτέλεσμα την αυξημένη ρύπανση και αλλοίωση του εδάφους.

Τέλος, θα πρέπει να αναφερθεί η ειδική περίπτωση του εδάφους του Δήμου Λαυρεωτικής, το οποίο αποτελεί ένα από τα βασικότερα προβλήματα της πόλης, καθώς το επιφανειακό τμήμα του έχει αυξημένη περιεκτικότητα μολύβδου. Υπάρχει δε ένδειξη ότι η μόλυνση του εδάφους δεν προέρχεται μόνο από τις βιομηχανίες της περιοχής αφού η σύσταση του μητρικού πετρώματος περιέχει σημαντικές ποσότητες μολύβδου, ενώ δεν είναι ακόμη γνωστό αν όλη η περιοχή της Λαυρεωτικής έχει την ίδια σύσταση εδάφους ή αν ορισμένες μόνο περιοχές έχουν αυξημένο ποσοστό μολύβδου στο χώμα τους το οποίο μεταφέρεται με τον άνεμο και μολύνει τα υγειή εδάφη. Ωστόσο το πρόβλημα είναι ιδιαίτερα σοβαρό, σύμφωνα με έρευνες ομάδας ιατρών του Πανεπιστημίου Αθηνών, οι οποίοι εντόπισαν αυξημένες ποσότητες μολύβδου στο αίμα των παιδιών που κατοικούν στο Λαύριο (Παυλοπούλου, 2002).

Πέραν αυτού οι μεταλλευτικές αποθέσεις επιβαρύνουν το έδαφος με βαρέα και τοξικά απόβλητα.

22.7 ΟΡΕΙΝΟΙ ΟΓΚΟΙ

Τις τελευταίες δεκαετίες, οι πρόποδες του Υμηττού δέχονται έντονες οικιστικές πιέσεις, καθώς είναι χαρακτηριστικό ότι οικοδομούνται εντός της ζώνης Β' και ως τις παρυφές της Α' προστασίας του.

Επίσης, οι λόφοι της περιοχής των Μεσογείων δέχονται ανάλογες πιέσεις, με τη διαφορά ότι πολλοί από αυτούς έχουν οικοδομηθεί πλήρως, καθώς εκτός από τον Υμηττό δεν υπάρχει θεσμοθετημένη άλλη ζώνη προστασίας ορεινών όγκων. Το γεγονός αυτό προκαλεί σοβαρή αλλοίωση ή και καταστροφή του φυσικού τοπίου και περιβάλλοντος.

Είναι γνωστό το γεγονός ότι αποτελεί απαράβατο όρο για την προστασία και τη διάσωση του φυσικού τοπίου, ανεξαρτήτως του ισχύοντος ιδιοκτησιακού καθεστώτος, η προστασία της κορυφογραμμής των βουνών και των λόφων, η οποία θα πρέπει να παραμένει αναλλοίωτη από οποιασδήποτε μορφής παρέμβαση και να μένει ελεύθερη στη θέα. Οι κορυφές θα πρέπει να μένουν ελεύθερες από οικιστικές αναπτύξεις και σε περίπτωση που οι λόφοι συμβαίνει να βρίσκονται μέσα σε οικιστικές περιοχές τότε οι κορυφές τους πρέπει να θεσμοθετούνται ως ελεύθεροι υπαίθριοι χώροι, με σκοπό να μένουν ελεύθερες σε κοινή υπαίθρια χρήση. Ο όρος αυτός έχει υποβιβαστεί σημαντικά στην περιοχή μελέτης, ενώ η αλλοίωση του φυσικού περιβάλλοντος εξαιτίας του γεγονότος αυτού έχει ενταθεί ιδιαίτερα, τα τελευταία χρόνια.

23.8 ΛΑΤΟΜΕΙΑ

Τα λατομεία αποτελούν ένα ακόμη σοβαρό περιβαλλοντικό τραύμα στη νότια περιοχή της πεδιάδας Μεσογείων.

Στο Κορωπί τα λατομεία λειτουργούν μερικά μόλις μέτρα από τη θάλασσα, στην παραλιακή οδό, ενώ οι ιδιοκτήτες τους με το πρόσχημα της ανάπλασης προχωρούν στην καταστροφή του βουνού. Επίσης, στη Μερέντα Μαρκοπούλου, μέσα σε αρχαιολογικό χώρο, σε ζώνη

χαρακτηρισμένη απολύτου προστασίας, λειτουργεί παράνομα το τελευταίο διαστημα ένα από τα μεγαλύτερα λατομεία της περιοχής.

Να σημειωθεί ότι τόσο τα προαναφερθέντα όσο και άλλα μεγάλα λατομεία αδρανών που υπάρχουν στους Δήμους των Μεσογείων, εξακολουθούν να λειτουργούν παρά τη σχετική απαγόρευση για τις λατομικές εργασίες στην Αττική (Κουρτέλη και Μανουσάκης, 2001).

22.9 ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ

Κυρίαρχη επιλογή των περισσότερων μεγάλων έργων που προγραμματίζονται (κυρίως αυτών που σχετίζονται με το αεροδρόμιο) είναι η αναπτυξιακή λογική που κυριάρχησε τα τελευταία χρόνια σε όλους τους τομείς λειτουργίας της πρωτεύουσας, παρά το γεγονός της γενικής παραδοχής της ύπαρξης περιβαλλοντικής κρίσης και της ανάγκης προστασίας του περιβάλλοντος.

Ο σχεδιασμός που ακολουθείται ενισχύει υπέρμετρα το ρόλο της Πρωτεύουσας, προωθεί την αποκλειστική χρήση του Ι.Χ, ενώ ταυτόχρονα δημιουργεί τις προϋποθέσεις για νέες δραστηριότητες (του τριτογενούς τομέα κυρίως) και νέες επεκτάσεις σε βάρος των ελάχιστων εναπομείναντων ελεύθερων χώρων της γης των Μεσογείων και τελικά σε βάρος του περιβάλλοντος.

Το αεροδρόμιο έχει εγκατασταθεί στην καρδιά του Μεσογείτικου κάμπου και αναμφισβίτητα αποτελεί ξένο στοιχείο προς το χαρακτήρα και τη μορφή της περιοχής. Η εγκατάστασή του στα Μεσόγεια σήμανε την αλλοίωση του τοπικού οικολογικού συστήματος και του τρόπου ζωής των ντόπιων, λόγω της βίαιης και απότομης μετεξέλιξής του.

Όσον αφορά την ατμοσφαιρική ρύπανση, είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι ρύποι οι οποίοι πριν από τη λειτουργία του αεροδρομίου είχαν τιμές πολύ χαμηλές, μετά τη λειτουργία του παρουσιάζουν συγκεντρώσεις ιδιαίτερα αυξημένες.

Ειδικότερα, οι εκπεμπόμενοι από το αεροδρόμιο ρύποι είναι (Νικολάου, 1995):

- Από λειτουργίες αεροσκαφών: NO_x, CO, HC, σωματίδια.
- Από κινήσεις οχημάτων: NO_x, Pb, SO₂, HC.
- Από δοκιμές κινητήρων: NO_x, CO, HC.
- Κατά τη φάση κατασκευής του αεροδρομίου: NO_x, SO₂, HC, αιωρούμενα σωματίδια, CO₂, O₃, PAN, σκόνη.

Από τους παραπάνω ρύπους, ενδεικτικά αναφέρεται ότι, το SO₂ επηρεάζει φυτά και εδάφη και δημιουργεί σε συνδυασμό με το νερό όξινες βροχές. Επίσης τα NO_x συμμετέχουν σε φωτοχημικές αντιδράσεις και σε μεγάλες ποσότητες νεκρώνουν τμήματα των φύλλων. Το CO δεν δημιουργεί ρύπους αλλά συμβάλει σημαντικά στη δημιουργία του «φαινομένου του θερμοκηπίου» συγκρατώντας σαν ομπρέλα την ακτινοβολούμενη θερμοκρασία της γης.

Πέρα από τα παραπάνω είναι αναμφισβίτητο ότι το αεροδρόμιο αποτελεί ένα μεγάλο συγκοινωνιακό κόμβο όπου συνυπάρχουν δύο κύρια μεταφορικά μέσα: το αεροπλάνο και το αυτοκίνητο. Έτσι για την εξυπηρέτησή του, την κατασκευή του ακολούθησε η κατασκευή μεγάλων οδικών αξόνων, οι οποίοι έχουν μεγάλες περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Για παράδειγμα, η διαμόρφωση της Αττικής Οδού όπως έγινε με τις παρακαμπτήριες οδούς και τις ανισόπεδες διαβάσεις, είχε γνώμονα την ταχύτητα κατασκευής, το χαμηλό κόστος και κυρίως τον χρόνο πρόσβασης στο αεροδρόμιο παρά το σεβασμό στο τοπίο των χαμηλών λόφων και αμπέλων που υπήρχαν κατά μήκος της, καθώς το έργο έχει προκαλέσει πολλές αισθητικές και περιβαλλοντικές αλλοιώσεις.

Τα χωματουργικά έργα, που πραγματοποιήθηκαν για την κατασκευή του αεροδρομίου αποτέλεσαν μια ακόμη σημαντική περιβαλλοντική επέμβαση στην περιοχή. Για την υλοποίησή τους απαιτήθηκε, αφ' ενός εκχέρσωση της περιοχής, η οποία αποτελείτο κυρίως από ελαιώνες, και αφ' ετέρου απομάκρυνση και συσσώρευση του φυτικού χώματος σε λοφοειδής σωρούς. (Εκτός των φυτικών απομακρύνθηκαν και ακατάλληλα μη φυτικά εδάφη, τα οποία επίσης αποτέθηκαν σε σωρούς.)

Επιπροσθέτως, τέσσερεις λόφοι στην ανατολική πλευρά των Σπατών και τρείς στο δυτικό και το βορειοανατολικό τμήμα του αεροδρομίου, όπου προβλέπονταν να τοποθετηθούν οι δεξαμενές των καυσίμων, «κόπηκαν» προκειμένου να εξασφαλιστεί η ασφάλεια στην πτήση των αεροσκαφών.

Οι επεμβάσεις αυτές είναι από περιβαλλοντική άποψη εξαιρετικά επιβαρυντικές, σαφώς σημαντικότερες από τις πληγές που διαμόρφωσαν τα μεγάλα λατομεία στην περιοχή, αν ληφθεί υπόψη ότι η τεράστια έκταση των 12.500στρ. που καταλαμβάνει έχει κατασκευαστεί σε επίχωμα, του οποίου το ύψος σε αρκετά σημεία υπερβαίνει τα είκοσι μέτρα από τη στάθμη του φυσικού εδάφους.

Εξαιτίας δε, των υψηλών επιχωμάτων που απαίτησε η κατασκευή του, της κατεύθυνσης του ως προς την ευρύτερη λεκάνη απορροής και του γεγονότος ότι πολύ μεγάλο μέρος του εδάφους καλύφθηκε από ασφαλτοστρωμένες και σκυρόδετες επιφάνειες, παρατηρούνται σημαντικές αλλαγές στη διαίτα των επιφανειακών υδάτων της περιοχής. Οι σημαντικότερες αλλαγές αφορούν τόσο την παροχετευτική ικανότητα των ρεμάτων σε περίπτωση πλημμυρών (είναι συχνές στην περιοχή), όσο και την τοπική μείωση της κατείσδυσης του νερού στην περιοχή γύρω από το αεροδρόμιο, η οποία εκτιμάται στο 30% περίπου της συνολικής βροχόπτωσης των Μεσογείων. Επιπλέον, έχουν δημιουργηθεί σημαντικές πρόσθετες επιφορτίσεις του Ερασίνου (βασικός αποδέκτης ομβρίων υδάτων των Μεσογείων), σε όγκο νερού αλλά και σε ποιοτικά χαρακτηριστικά του όγκου αυτού, καθώς το αεροδρόμιο λειτουργεί σαν φράγμα στον κάμπο των Μεσογείων και η φυσική ροή των υδάτων δεν είναι πια αυτή του παρελθόντος.

Ανεξάρτητα από τις μεγάλες επιπτώσεις στη μορφή του χώρου που προκαλεί η εγκατάσταση του αεροδρομίου, παρατηρούνται μικρότερης κλίμακας περιβαλλοντικές επιπτώσεις που οφείλονται στο πρότυπο ανάπτυξης που ακολούθησε της κατασκευής του (δόμηση στις κορυφογραμμές των λόφων, οικόπεδα με έντονη κλίση, ανάπτυξη κατά μήκος των οδών κλπ.).

Γενικά, οι πηγές ρύπανσης που σχετίζονται με την κατασκευή του αεροδρομίου διακρίνονται σε (Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου, 1998):

- μη σημειακές στις οποίες περιλαμβάνονται οι διαλυμένες ουσίες στο νερό της βροχής, που προέρχονται αφ' ενός από την ατμοσφαιρική ρύπανση και αφ' ετέρου από το νερό τις επιφανειακής απορροής που επιφορτίζεται με ρύπους, οι οποίοι σε πολλές

περιπτώσεις είναι τοξικοί, από τους διαδρόμους, τα συνεργεία συντήρησης και βαφής αεροσκαφών, τους χώρους πρασίνου κλπ. και σε

- σημειακές οι οποίες περιλαμβάνουν τις διαρροές στις υπόγειες και υπέργειες δεξαμενές καυσίμων και τα πάσης φύσεως ατυχήματα, όχι μόνο στη στενή περιοχή του αεροδρομίου αλλά και στην ευρύτερη.

Επίσης, πηγές θορύβου του αεροδρομίου αποτελούν οι δοκιμές κινητήρων, η τροχοδρόμηση και συντήρηση αεροσκαφών, οι βοηθητικές μονάδες ισχύος εδάφους και οι μονάδες εξαερισμού και εκκινήσεως.

Κάθε τομέας του αεροδρομίου είναι γεννεσιουργός αποβλήτων, είτε για λόγους υγιεινής είτε για λόγους συντήρησης και διαχείρισης αεροσκαφών και εγκαταστάσεων, καθώς εκτιμάται ότι παράγει συνολικό όγκο απορριμάτων 33 χιλιάδων τόνων το έτος. Παρά το γεγονός δε, ότι διαθέτει σύστημα επεξεργασίας απορριμάτων είναι προφανής η επιβάρυνση του περιβάλλοντος. Επιπλέον, αναμένεται αύξηση των απορριμάτων στην υπό μελέτη περιοχή, μεγαλύτερη του 30%, μια δεκαετία μετά την έναρξη λειτουργίας του αεροδρομίου και 40% μια εικοσαετία μετά.

Αναφορικά με τα υγρά απόβλητα του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, η Ειδική Υπηρεσία Επιθεωρητών Περιβάλλοντος του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε κατέγραψε τέσσερις σημαντικές παραβάσεις στη διαχείρισή τους, με αποτέλεσμα την επιβολή χρηματικού προστίμου, καθώς μέρος των βιομηχανικών του αποβλήτων διοχετεύονται ανεξέλεγκτα και παράνομα, μαζί με λύματα του βιολογικού καθαρισμού, σε γειτονικούς αγρούς, ποταμούς και ρέματα, υποβαθμίζοντας το περιβάλλον και απειλώντας τη δημόσια υγεία (Καθημερινή, 2005).

Η πρώτη παράβαση, έγκειται στο γεγονός ότι τα παραγόμενα βιομηχανικά απόβλητα του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών δεν υφίστανται φυσικοχημική προεπεξεργασία, ενώ δεν υπάρχουν οι προβλεπόμενες δεξαμενές συλλογής τους κατά παράβαση των εγκεκριμένων περιβαλλοντικών όρων. Μέρος των αποβλήτων της Τεχνικής Βάσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας, τα επονομαζόμενα «βιομηχανικά», οδηγούνται σε δεξαμενή πυρόσβεσης και από εκεί, χωρίς καμιά προεπεξεργασία, στην Εγκατάσταση Επεξεργασίας Αστικών Αποβλήτων του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών.

Η δεύτερη παράβαση αφορά το γεγονός ότι τα επεξεργασμένα υγρά απόβλητα του αεροδρομίου σε περιόδους βροχοπτώσεων αντί να οδηγηθούν προς άρδευση, κατευθύνονται στις λεκάνες απορροής ομβρίων με συνακόλουθη διοχέτευσή τους εκτός του χώρου του Αερολιμένα, ενώ η σύμβαση προέβλεπε ότι «θα διατίθενται αποκλειστικά για άρδευση μέσα στο χώρο του αεροδρομίου». Στην πράξη, ειδικά μετά από βροχοπτώσεις, ο αερολιμένας σκορπά επεξεργασμένα αστικά λύματα, μαζί με ανεπεξέργαστα βιομηχανικά απόβλητα και όμβρια σε γειτονικά αμπέλια, αγρούς και χωματόδρομους, ενώ σημαντικό μέρος αυτών οδηγείται στον Ερασίνο ποταμό. Ετσι, υποβαθμίζονται ποτάμια, οξύνονται οι κίνδυνοι πλημμυρών στην περιοχή, ενώ τα παρακείμενα χωράφια «εμπλουτίζονται» με βιομηχανικά λύματα.

Η τρίτη παράβαση αφορά τη μη κατάθεση από τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών του αναλυτικού σχεδιασμού των εγκαταστάσεων προεπεξεργασίας βιομηχανικών αποβλήτων και επεξεργασίας αστικών και βιομηχανικών αποβλήτων πριν από την έναρξη εργασιών κατασκευής του έργου.

Η τέταρτη παράβαση έγκειται στο γεγονός ότι η ποιότητα των υγρών αποβλήτων στη Μονάδα Επεξεργασίας Λυμάτων δεν παρακολουθείται ως προς την παράμετρο του BOD (Δείκτης του φορτίου των οργανικών ενώσεων) σε ημερήσια βάση, κατά παράβαση του εγκεκριμένου περιβαλλοντικού όρου, ο οποίος προβλέπει ότι ο ανάδοχος υποχρεούται «σε καθημερινό έλεγχο της ποιότητας κάθε είδους αποβλήτων», έτσι ώστε να μπορούν να γίνουν «άμεσες διορθωτικές παρεμβάσεις σε περιπτώσεις αστοχίας».

Σε κάθε περίπτωση απαιτείται επαγρύπνηση για την εφαρμογή των δεσμεύσεων καθώς οι νέες εμπορικές εγκαταστάσεις που αναμένεται να εγκατασταθούν στην περιοχή θα διευρύνουν σημαντικά τον όγκο των λυμάτων. Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί ότι η επιβάρυνση μόνο του αεροδρομίου στην περιοχή μεταφράζεται σε επιβάρυνση που δημιουργούν 600.000 νέα αυτοκίνητα την ημέρα σε ρύπους.

Σημειώνεται, τέλος ότι η αλόγιστη χρήση φυσικών πόρων από το αεροδρόμιο λόγω έργων τώρα και μελλοντικά για την εξυπηρέτηση αυτού, αναμένεται να επιβαρύνει ακόμη περισσότερο το φυσικό περιβάλλον.

22.10 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΑΠΟ ΤΙΣ ΑΛΛΑΓΕΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ

Πέρα από τα καυσαέρια των αεροπλάνων, υπάρχει η δυσμενής επίδραση στο περιβάλλον από τη μεταβολή της γεωργικής γης των Μεσογείων σε αστικοποιημένη ζώνη. Η αφαίρεση από την περιφέρεια μιας πόλης γεωργικών και δασικών ζωνών πρασίνου και η αντικατάστασή τους από ανοικοδομημένες επιφάνειες επιδρά γενικότερα στο κλίμα της πόλης, καθιστώντας την ατμόσφαιρά της χωρίς διαφορές θερμοκρασίας και επομένως χωρίς κίνηση στην οποία μένει στάσιμη η μόλυνση

Στον ευρύτερο χώρο των Μεσογείων αναδυκνείται ένα σύνολο ενδογενών, τοπικών προβλημάτων που όμως δεν είναι καθαρά αυτόχθονα αλλά συνέπεια του άμεσου γειτνιασμού του τόπου με την Πρωτεύουσα. Έτσι, τα τελευταία χρόνια παρατηρείται σταθερή (τίνει να είναι κάθετη) μείωση της γεωργικής γής, με ταυτόχρονη διαφοροποίησή της από τον πρωτογενή στον τριτογενή τομέα παραγωγής. Απόρροια του γεγονότος αυτού είναι η εξαφάνιση από το χώρο παραγωγικών δυνατοτήτων και η ταυτόχρονη αναγκαστική αλλαγή της δομής στη χρήση γης. Με την αλλαγή αυτή, όλα τα γεωργικά εδάφη τα οποία έχουν και τη μεγαλύτερη παραγωγικότητα, μετατράπηκαν σε επιφάνειες μοναδικές για άλλες χρήσεις (1^η και 2^η κατοικία, εργοστάσια, αεροδρόμιο κλπ.).

Η βιομηχανία, επίσης έχει δώσει την αρνητική της συμβολή στον τόπο των Μεσογείων όπως είναι φανερό από την κακοποίησης του τοπίου και τις ρυπαντικές επιπτώσεις, ενώ ιδιαίτερα στο χώρο της Λαυρεωτικής η ρυπαντική επίπτωση είναι πλέον γνωστή από τις συνέπειές της (μόλυβδος, θαλάσσια ρύπανση κλπ.).

Καθώς οι αποστάσεις από τα κέντρα μειώνονται, γίνεται αντιληπτή η έντονη εκτόπιση (ποσοστιαία μείωση) των επιφανειών φυσικής κάλυψης, λόγω των σταδιακών διογκώσεων του ευρύτερου χώρου των μητροπολιτικών περιοχών αλλά και των εντατικών χρήσεων γης.

Η αυθαίρετη και απότομη μεταβολή μεγάλων τμημάτων υπαίθριων εκτάσεων και γεωργικής γης σε αστικούς σχηματισμούς, αποτελεί μια ακόμη άμεση απειλή για τη βιοποικιλότητα του Μεσογειακού τοπίου, ενώ μακροπρόθεσμα, προμηνύει δυσάρεστες κλιματικές μεταβολές. Η σταδιακή αντικατάσταση μεγάλων εκτάσεων φυσικού εδάφους, με υλικά όπως το σκυρόδεμα

και η ασφάλτος, καθώς και η εντατική ανάπτυξη νέων χρήσεων γης, αναμένεται να δημιουργήσουν νέα φαινόμενα κλιματικής δυσφορίας (π.χ «θερμές αστικές νησίδες») με επιπτώσεις και για την περιοχή των Αθηνών κυρίως του κατά τους θερινούς μήνες.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα της αντικατάστασης αυτής αποτελεί το γεγονός ότι η γεωγραφική περιοχή όπου έχει εγκατασταθεί το αεροδρόμιο καταλαμβάνει πάνω από το μισό της ανατολικής πλευράς της πεδιάδας των Μεσογείων. Η λύση της χωροθέτησης του αεροδρομίου στην περιοχή αυτή, παρόλο που θα κατάστρεφε μεγάλο τμήμα της αγροτικής γης, αποφασίστηκε ότι από πλευράς μορφολογίας, προσπέλασης και δυνατότητας μελλοντικής επέκτασης ήταν η καταλληλότερη.

Παράλληλα, στην περιοχή μελέτης έχουν εγκατασταθεί διάσπαρτες αποθήκες, βιομηχανίες, βιοτεχνίες και συναφείς χρήσεις, είτε τελείως αυθαίρετα είτε κατόπιν υπέρβασης νόμιμων αδειών. Ιδιαίτερα σημαντική συγκέντρωση αυθαίρετης βιοτεχνίας έχει αναπτυχθεί μεταξύ του Κορωπίου και του ορεινού όγκου του Υμηττού, ανάμεσα σε εξ' ίσου αυθαίρετη ανάπτυξη κατοικιών. Η διαμόρφωση της αυθαίρετης αυτής βιομηχανικής ζώνης προκαλεί εξαιρετική όχληση (ηχορύπανση) στην περιοχή του Κορωπίου, δεδομένου ότι η τροφοδοσία της και η μεταφορά προϊόντων γίνεται δια μέσου των δρόμων του κέντρου της πόλης. Επίσης αυθαίρετα έχουν εγκατασταθεί σε περιοχές του Κορωπίου, του Μαρκόπουλου και των Καλυβίων, χοιροτροφία, πτηνοτροφία και πτηνοσφαγεία, τα οποία μολύνουν σοβαρά το περιβάλλον, δεδομένου ότι λειτουργούν χωρίς βιολογικούς καθαρισμούς και χωρίς τήρηση των κανόνων υγιεινής. Κατά μήκος των βασικών οδικών αξόνων χρησιμοποιούνται αυθαίρετα χωράφια για την εγκατάσταση αποθηκών ή μαντρών πώλησης οικοδομικών υλικών δημιουργώντας εικόνα υποβαθμισμένης περιοχής (αισθητική ρύπανση).

Σχετικά με τις επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον των εκτεταμένων αλλαγών στις χρήσεις γης, προβλέπεται περεταίρω αλλοίωση του φυσικού τοπίου των Μεσογείων. Αν συνεχιστούν δε οι έντονες τάσεις αστικοποίησης, θα υπάρξει αύξηση της διάβρωσης και απόπλυσης των εδαφών, αλλαγή του μικροκλίματος και δημιουργία νησίδων θερμότητας και συνθηκών νέφους, μείωση της σχετικής υγρασίας αέρος, αύξηση των κατακρημνισμάτων, αύξηση της ρύπανσης της ατμόσφαιρας, του εδάφους και των υδάτων, αλλαγές στη σύνθεση της χλωρίδας και της πανίδας των φυσικών οικοσυστημάτων που απέμειναν, μείωση της αισθητικής αξίας και της ισορροπίας του οικοσυστήματος στην περιοχή και εκτεταμένη συρρίκνωση της αγροτικής γης.

Η συρρίκνωση της περιαστικής γεωργίας προσθέτει έναν ακόμη δυσμενή παράγοντα στον προσδιορισμό της ποιότητας ζωής, καθώς παρά το γεγονός ότι συνιστά τεχνητό οικοσύστημα, συμβάλλει ουσιαστικά στην ισορροπία του περιβάλλοντος, δρα θετικά στην απορρόφηση ρύπων και αιωρούμενων σωματιδίων, συνεισφέρει στη σταθερότητα του μικροκλίματος, ενώ ταυτόχρονα διαμορφώνει ένα τοπίο που μέχρι ενός σημείου συμψηφίζει την τραχύτητα των οπτικών ερεθισμάτων από τις ορθογώνιες επιφάνειες του τσιμέντου και της ασφάλτου.

Οι δομές της περιαστικής γεωργίας, δεινόδρομοι, θαμνώδεις ποώδεις ή οτιδήποτε άλλο, αποτελούσαν, και ως ένα σημείο συνεχίζουν να αποτελούν, στοιχείο της πολυλειτουργικότητας και της τοπογραφίας της Μεσογαίας, παρέχοντας αίσθηση συνέχειας και ιστορικότητας η οποία είναι απαραίτητη για τη στοιχειώδη ψυχολογική συγκρότηση της αστικής κοινωνίας. Για το λόγο αυτό, στην περίπτωση της περιαστικής γεωργίας θα μπορούσε να εφαρμοστεί μια αναδιατύπωση της γνωστής αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει», η οποία θα καθιερώνει την κατασταλτική περιβαλλοντική προστασία, δηλαδή «ο απορυπαίνων πληρώνεται».

Μέχρι τις αρχές του 20^{ου} αιώνα απέραντα δάση, αληθινοί δρυμοί από πεύκα κυρίως και βελανιδιές κάλυπταν τα Μεσόγεια. Τα βουνά της καταπράσινα. Οι λόφοι και ο Μεσογείτικος κάμπος ήταν καλυμμένοι από ψηλά δέντρα και σκίνους, πρίνους και χαρουπιές. Οι δασικές εκτάσεις καταλάμβαναν ένα μεγάλο μέρος των Μεσογείων. Τελευταία όμως υπάρχουν έντονες τάσεις καταστροφής τους από πυρκαγιές και καταπατήσεις. Έτσι τα δάση παρουσιάζουν μια δραματική μείωση λόγω της ανθρώπινης παρουσίας και δραστηριότητας (οικοπεδοποίηση, γεωργία, εμπρησμοί). Οι καταπατήσεις και οι κατατμήσεις με τη νομοτελειακή παράδοση της σε οικιστικές χρήσεις αλλοιώνουν προοδευτικά και ασταμάτητα το χαρακτήρα του εδάφους, του τοπίου και των οικολογικών ισορροπιών.

Επιπλέον η ζήτηση για πρώτη και δεύτερη κατοικία δημιούργησε (λόγω της έλλειψης κτηματολογίου) ένα παραχρηματιστήριο γης όπου τις καταπατήσεις δημοσίων κτημάτων συνόδευσαν εμπρησμοί δασικών εκτάσεων σε μια προσπάθεια αλλαγής της υφιστάμενης μορφής ώστε να υπερκαραστεί η απαγορευτική δασική νομοθεσία. Με το ρυθμό αυτό και τα υποβαθμισμένα δασικά οικοσυστήματα, η περιοχή από τα Καλύβια έως το Λαύριο μετατράπηκε σε πεδίο εμπρησμών και δραστηρικής μείωσης και αυτών των υποβαθμισμένων δασών, των της Χαλεπίου Πεύκης. Η ταχύτατη υποχώρηση του φυσικού περιβάλλοντος υπέρ του οικιστικού και ιδιαίτερα η υποχώρηση της βλάστησης, είναι γενικά παρατηρημένο ότι οδηγεί σε ξηρότερο κλίμα, φαινόμενο που θα πρέπει να αναμένεται στα Μεσόγεια.

Ο κύκλος των οικοδομικών δραστηριοτήτων, όπως έχει εξελιχθεί και αναπτύσσεται τα τελευταία χρόνια στην περιοχή μελέτης είναι αναμφίβολα η πηγή των σοβαρών προβλημάτων περιβάλλοντος, των σοβαρότατων καταστροφών και της αλλοίωσης του Μεσογειακού τοπίου.

Τα τελευταία 25 χρόνια όλα δείχνουν ότι τα Μεσόγεια θα αναδειχθούν στο ταχύτερα αναπτυσσόμενο οικιστικό σύνολο της χώρας, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τις επιπτώσεις στο περιβάλλον. Στο πλαίσιο αυτό είναι επιθυμητό να επιλυθεί το ζήτημα με τέτοιους τρόπους ώστε να δημιουργηθεί βιώσιμος χώρος στις ήδη κατειλημμένες από αυθαίρετα κτίσματα περιοχές.

22.11 ΕΡΗΜΟΠΟΙΗΣΗ

Οι σημερινές διαδικασίες που οδηγούν στην ερημοποίηση είναι αφ' ενός η εκτεταμένη καταστροφή των δασών εξαιτίας των εκχερσώσεων και των πυρκαγιών που έχουν λάβει δραματική έκταση τα τελευταία χρόνια και αφ' ετέρου η άναρχη δόμηση που έχει καλύψει με τσιμέντο, πλάκες και ασφάλτο μια μεγάλη και συνεχή έκταση της Αττικής γης και έχει καταστείλει όλες τις περιβαλλοντικές και οικολογικές λειτουργίες του εδάφους. Την τελευταία δεκαετία το 15% περίπου της έκτασης της Αττικής είναι ερημοποιημένο. Εάν σε αυτό συνυπολογιστεί και η δομημένη έκταση η οποία δεν έχει καθόλου πράσινο και λειτουργεί χειρότερα από έρημο (γιατί στην έρημο δεν υπάρχει ρύπανση και μόλυνση), τότε το φαινόμενο είναι πολύ σοβαρό.

Τα τελευταία πενήντα χρόνια η δραματική αύξηση της ανθρώπινης πίεσης έχει επιταχύνει τους ρυθμούς ερημοποίησης σε όλο τον πλανήτη. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την πιθανότητα της έλευσης του φαινομένου του θερμοκηπίου, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η ερημοποίηση στην Αττική θα είναι τεραστίων για την περιοχή διαστάσεων.

Οι επιπτώσεις της ερημοποίησης αναφέρονται στην απώλεια γεωργικού εισοδήματος, στη φτώχεια και την εγκατάληψη της γης από του κατοίκους. Στην Αττική δεν συμβαίνει ακόμα αυτό, η ερημοποίηση της περιοχής αυτής συμβάλλει στην υποβάθμιση της ποιότητας και της

υγείας του ανθρώπου. Επιμέρους επιπτώσεις δε της ερημοποίησης αποτελούν οι υψηλές θερμοκρασίες κατά τους θερινούς μήνες, τα υψηλά ποσοστά κονιορτού στον αέρα και τους κατοικημένους χώρους, οι συχνές και καταστροφικές πλημμύρες κατά τους βροχερούς μήνες, η ξηρασία, η πτώση της παραγωγικότητας της χώρας κλπ. Όταν λοιπόν, ο μισός περίπου πληθυσμός ζεί υπό μη ευνοϊκές συνθήκες σε ό,τι αφορά το περιβάλλον και την υγεία του, δεν είναι δυνατό να αναμένεται ανταγωνιστικότητα και ανάπτυξη της οικονομίας (Λουκάκης, 2001).

Έτσι, ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί στην αποφυγή της τσιμεντοποίησης και ασφαλιτοστρώσης, των Μεσογείων, καθώς η διατήρηση του «πράσινου» χαρακτήρα της περιοχής είναι πολύ σημαντική. Η διατήρηση του περιβάλλοντος όμως δεν μπορεί να συμβαδίσει με την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων.

Επομένως σήμερα υπάρχουν δύο περιοχές στην Αττική οι οποίες μπορούν να συμβάλλουν στη διατήρηση τουλάχιστον των σημερινών επιπέδων της οικολογικής και υγιεινής κατάστασης των κατοίκων του Λεκανοπεδίου. Αυτές είναι η πεδιάδα των Μεσογείων και ο ορεινός όγκος της Πεντέλης, καθώς και οι δύο αυτές περιοχές έχουν έδαφος το οποίο έχει αρκετά ισχυρό βιοπαραγωγικό δυναμικό και επομένως αν οι περιοχές αυτές δεν καλυφθούν περεταίρω με τσιμέντο, μπορούν με τις σημερινές συνθήκες να διατηρήσουν μια ανεκτή οικολογική κατάσταση και ένα ανεκτό επίπεδο υγείας. Αξίζει έτσι, στο βωμό της αυριανής γενιάς να θυσιαστεί η σημερινή ανάπτυξη και οικονομική δραστηριότητα.

Υπό το πρίσμα αυτό θα πρέπει η μελλοντική οικιστική πίεση της Αθήνας να διοχετευτεί σε περιοχές ήδη ερημοποιημένες και όχι στην περιοχή των Μεσογείων.

22.12 Η ΑΝΑΓΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ

Οι οικολογικές διαταράξεις και η περιβαλλοντική αλλοίωση οφείλονται στην ανάπτυξη της ανθρώπινης κοινωνίας. Το περιβάλλον δυστυχώς δεν έχει συνεκτιμηθεί ως πρώτος και καθοριστικός παράγοντας στο σχεδιασμό.

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

Η φύση μετεξελίχθηκε σε έναν ενδογενή παράγοντα της παραγωγής όπως η εργασία και το κεφάλαιο. Στόχος και υποχρέωση είναι να μετεξελιχθεί η σημερινή ανάπτυξη που βασίζεται σε παλιά μοντέλα, σε περιβαλλοντική – οικονομική ανάπτυξη. Να δοθεί δηλαδή προτεραιότητα στον περιβαλλοντικό παράγοντα ο οποίος θα πρέπει να υπολογίζεται στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν.

Η υποβάθμιση του χώρου δεν αποτελεί διαδικασία εύκολα αναστρεπτή. Γενικότερα οι επεμβάσεις στο χώρο έχουν επιπτώσεις μακροχρόνιες και συχνά μη αναστρέψιμες. Είναι συνεπώς αναγκαίο να συνειδητοποιηθεί ότι η ασύδοτη, αυθαίρετη και εγωϊστική παρέμβαση στο χώρο, πρέπει να δώσει τη θέση της σε μια ελεγχόμενη και μελετημένη οργάνωση, σύμφωνη με τις ανάγκες της κοινωνίας και τα κοινωνικά, τεχνολογικά, πολιτικά και πολιτισμικά δεδομένα της σημερινής εποχής. Στόχος της οργάνωσης αυτής πρέπει να είναι η διαμόρφωση οικισμών με λειτουργία εύρυθμη και μορφή ανθρώπινη καθώς και η προφύλαξη και διατήρηση του φυσικού περιβάλλοντος ως αναντικατάστατου περιουσιακού στοιχείου, ανήκοντος στο κοινωνικό σύνολο.

Η συνειδητοποίηση της αναγκαιότητας αυτής είναι ακόμα πιο πειστική, μετά την εγκατάσταση του αεροδρομίου, του οποίου η λειτουργία έχει συντελέσει στην υποβάθμιση του περιβάλλοντος της πεδιάδας των Μεσογείων.

Ο προορισμός συμπληρωματικών εκτάσεων για φυσικά πάρκα, η διατήρηση της χλωρίδας και της άγριας πανίδας στην αρχική βιογένεση δεν επιβαρύνει παρά μόνο φαινομενικά την οικονομία και τις αναπτυξιακές διεργασίες.

Η σωστή ισορροπία μεταξύ φύσης και οικονομίας δεν πρέπει να ερμηνεύεται σαν περιορισμός της ανάπτυξης. Για το καλό του ο άνθρωπος έχει το δικαίωμα να φτιάξει ό,τι θέλει υπό τον όρο ότι θα σεβαστεί τους νόμους των φυσικών οικοσυστημάτων στη μέση των οποίων ζει.

Μέσα από τα στοιχεία που συνθέτουν τη σημερινή δυναμική της εξέλιξης της περιοχής και την ένταση αυτής, λόγω του αεροδρομίου και των λοιπών δικτύων μεταφορών, η περιοχή επιβάλλεται να διατηρήσει ένα φυσικό περιβάλλον κατάλληλο για τη διαφύλαξη, στο μέγιστο βαθμό, της σημερινής οικολογικής ισορροπίας.

Η ουσιαστική και καθοριστική σημασία της περιβαλλοντικής διάστασης δραστηριοτήτων τέτοιου μεγέθους σαν αυτό της κατασκευής του νέου αεροδρομίου είναι προφανής. Με δεδομένα μάλιστα (Αναπολιτάνος, 1993):

- Τις γενικές παραδοχές για το περιβάλλον που θεωρούν ότι:
 1. το περιβάλλον έχει πεπερασμένη αντοχή και χωρητικότητα,
 2. δεν αποτελεί ιδιοκτησία κανενός και
 3. αποτελεί υποχρέωση του σημερινού πληθυσμού να διαφυλάξει και να παραδώσει στον αυριανό πληθυσμό αν όχι καλύτερες, τις ίδιες περιβαλλοντικές συνθήκες και δυνατότητες.
- Την εποχή που διανύουμε και τον συγκεκριμένο γεωγραφικό χώρο, τον οποίο αφορά το έργο.
- Το γεγονός ότι η Αττική έχει ήδη εξαντλήσει τα περιθώριά της και ότι η έλλειψη των απαραίτητων μέτρων θα έχει ολέθριες επιπτώσεις.

Εξάγεται το συμπέρασμα ότι η περιβαλλοντική διάσταση του προβλήματος πέρα από την ουσιαστική και καθοριστική σημασία της, αποτελεί και το πρωταρχικό κριτήριο της όποιας επιλογής.

Έτσι το πρόβλημα της προστασίας του περιβάλλοντος στην περιοχή μελέτης αντιμετωπίζεται από τρεις συμπληρωματικές οπτικές:

- Διατήρηση των βασικών περιβαλλοντικών παραμέτρων ζωής και των φυσικών πόρων. Η προσέγγιση αυτή αφορά στο σύνολο του χώρου και εξειδικεύεται στην ποιότητα του

ατμοσφαιρικού αέρα, την ποιότητα και επάρκεια των υδατικών πόρων, και τη διατήρηση των εδαφών και της παραγωγικής τους ικανότητας και την αντιμετώπιση των ρυπαντικών φορτίων και των οχλήσεων.

- Διατήρηση όλων των σημαντικών και αντιπροσωπευτικών οικοσυστημάτων και διασφάλιση της υγείας και της συνέχειάς τους, με την ένταξή τους σε ένα ευρύτερο δίκτυο φυσικών περιοχών της Αττικής.
- Διαφύλαξη και ανάδειξη των σημαντικών τοπίων. Η οπτική αυτή σχετίζεται με τη διαθεσιμότητα χώρων για αναψυχή μέσα σε ένα ποιοτικό, αισθητικά, περιβαλλοντικά και πολιτιστικά, περιβάλλον.

Προκειμένου να διατηρηθεί ο αγροτικός χαρακτήρας της περιοχής προς διασφάλιση της περιαισθητικής γεωργίας, τα πλεονεκτήματα της οποίας αναφέρθηκαν σε προηγούμενο κεφάλαιο, θα πρέπει:

- Σε τοπικό επίπεδο και βραχυχρόνια να ενισχυθεί, με οικονομικά κίνητρα, η διατήρηση της γεωργικής γής που έχει απομείνει ώστε τα Μεσόγεια να διατηρήσουν το γεωργικό τους χαρακτήρα. (Για το Λαύριο ειδικότερα είναι απαραίτητη η αναζήτηση νερού για την αλλαγή των καλλιεργειών και την μεγαλύτερη εντατικοποίηση τους με προϊόντα μεγαλύτερης αξίας και ανταγωνιστικότητας.)
- Να πραγματοποιηθεί καθετοποίηση της παραγωγής με στόχο τη μεγαλύτερη απασχόληση.

Μακροχρόνια θα πρέπει να γίνει σχεδιασμός του χώρου με κριτήρια την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και τοπίου μέσα από μια χωροταξική πολιτική που δεν θα επιτρέπει την αλόγιστη αλλαγή χρήσης γης, και που θα επιλεγούν οι «συμπληρωματικές» για το χώρο δραστηριότητες οι οποίες θα διατηρούν το γεωργικό χαρακτήρα της.

Όσον αφορά το νερό, είναι αναγκαίο να περιοριστεί η επιφανειακή απορροή, καθώς αφ' ενός προκαλούνται πλημμύρες και ζημιές στα κατώτερα σημεία, αφ' ετέρου χάνεται ένα πολύτιμο, και δη για τα Μεσόγεια, αγαθό. (Αυτό μπορεί να γίνει με την αποκατάσταση της βλάστησης στις λεκάνες απορροής, με μικρά έργα λιμοδεξαμενών, με εμπλουτισμούς των υπόγειων υδροφορέων και γενικότερα με περιορισμό της οικοδόμησης και της ασφαλτόστρωσης ώστε το νερό να διεισδύει στο έδαφος και να αποθηκεύεται εκεί.)

Τα δάση της περιοχής προσφέρουν μια σειρά προϊόντων και λειτουργιών που είναι δύσκολο να ποσοτικοποιηθούν. Ενδεικτικά αναφέρονται ως παραγωγικές χρήσεις η ρητίνευση, η βόσκηση και η παραγωγή μελιού. Από τις λειτουργίες του δάσους πολύ σημαντική είναι η διατήρηση του υδατικού ισοζυγίου, τόσο στις περιοχές που καλύπτει όσο και στις περιοχές που βρίσκονται κατάντι. Στο σημείο αυτό γίνεται αισθητή η ανάγκη διατήρησης των δασών (στα δάση κατατάσσονται οι φυτικές διαπλάσεις που σχηματίζονται συνολικά ή εν μέρει από δέντρα, αλλά και οι θαμνώδεις σχηματισμοί.), τόσο για τον ειδικό κοινωνικό τους ρόλο (αναψυχή και τουρισμός), όσο και για τη γενικότερη συνεισφορά τους στην ποιότητα ζωής.

Εκτός από τις παραδοσιακές καλλιέργειες και τα τοπία ιδιαίτερου κάλλους υπάρχουν χαρακτηριστικά δείγματα διαμορφωμένου ή φυσικού μικροτοπίου τα οποία θα πρέπει με κάθε τρόπο να προστατευθούν. Για παράδειγμα, οι κυπαρισσοστοιχίες κατά μήκος των οδών οι οποίες λόγω έργων διαπλάτυνσης, ή γιατί ενοχλούν τις παρακείμενες εμπορικές χρήσεις καταστρέφονται.

Στην περιοχή μελέτης αντιπροσωπεύονται σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό τα περισσότερα χαρακτηριστικά του Αττικού τοπίου, όπως παρατηρείται από τον Πίνακα 22.2 (Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου, 1998).

Για τη διατήρηση όλων των παραπάνω χαρακτηριστικών τόσο αυτών που έχουν τοπική και ιδιαίτερα αυτών που έχουν υπερτοπική σημασία για τη μοναδικότητα και αντιπροσωπευτικότητά τους στο σύνολο της Αττικής γης θα πρέπει να τηρηθούν τα παρακάτω:

- Στις ενότητες φυσικής βλάστησης:
 1. Διατήρηση της βλάστησης και του ανάγλυφου των ορεινών όγκων.
 2. Προστασία των δασών και λήψη μέτρων για την ενίσχυση του δακτυλίου βλάστησης που περιβάλλει το αεροδρόμιο και τους οικισμούς.
 3. Ενημέρωση των πολιτών.
 4. Πληρης απαγόρευση του κυνηγιού.
- Στις ενότητες αγροτικού τοπίου:
 1. Διατήρηση της φυσιογνωμίας των πεδινών εκτάσεων.
 2. Κύρηξη και ανάδειξη των κυριότερων κτιρίων και κατασκευών που μαρτυρούν την ιστορία της αγροτικής φυσιογνωμίας της περιοχής.
 3. Προστασία και διατήρηση περιοχών εναλλασσόμενου αγροτικού και φυσικού τοπίου.
- Στο παράλιο μέτωπο:

1. Προστασία των ακτών.

Πρέπει να σημειωθεί ότι τα μεσογειακού τύπου οικοσυστήματα, θεωρούνται σήμερα από τα πιο απειλούμενα οικοσυστήματα και επιδειώκεται η εν γένει διάσωσή τους.

Τέλος ο άνθρωπος για τη σωστή κατανόηση των σχέσεων του με τη φύση έχει ανάγκη από θεμελιώδη και πολύπλευρη εκπαίδευση. Όργανο αναγκαίο για τη μεταβολή του Homo Sapiens σε Homo Ecologicus είναι η εκπαίδευση της οποίας αντικείμενο είναι η δημιουργία μιας αρμονικής σχέσης κοινωνίας – φύσης.

Επιβάλλεται έτσι η εφαρμογή προγράμματος συνεχούς ενημέρωσης και εκπαίδευσης του κοινού σε όλα τα επίπεδα, για το περιβάλλον και το τοπίο. Στοχος του προγράμματος θα είναι η ανάπτυξη μέσα από την εκπαίδευση και τη γνώση των μηχανισμών αυτοάμυνας των κατοίκων για την συντήρηση και διατήρηση του περιβάλλοντος, έτσι ώστε να κατορθωθεί να καλλιεργηθεί μια συνείδηση προστασίας του περιβάλλοντος και της μοναδικής φύσης της περιοχής των Μεσογείων, για μια προοδευτική οικολογική εξέλιξη.

Είναι αναγκαίο να καθοριστεί πιο είναι τελικά το ζητούμενο, η ανάπτυξη και μόνο ή το ξεπέρασμα της περιβαλλοντικής κρίσης, οπότε ο φυσικός χώρος θα πρέπει να προστατευθεί ως φυσικός πόρος και όχι ως φυσικό περιβάλλον.

Πίνακας 22.2: Κύρια χαρακτηριστικά του Αττικού περιβάλλοντος και αντιπροσώπευσή τους από την περιοχή μελέτης.

Β' ΜΕΡΟΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 23^ο ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΠΙΤΟΠΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Στα επόμενα κεφάλαια παρατίθεται η στατιστική ανάλυση της εμπειρικής έρευνας της μελέτης, σκοπός της οποίας ήταν η διερεύνηση του ποσοστού απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα παραγωγής καθώς και η διαπίστωση τόσο του βαθμού ευχαρίστησης από τα πραγματοποιούμενα έργα, όσο και της ύπαρξης κατάλληλης υποδομής στην οποία θα στηριχθεί η ανάπτυξη που παρατηρείται. Ειδικότερα, στόχος της έρευνας ήταν η αποκρυστάλλωση της γνώμης των κατοίκων της Μεσογαίας σχετικά με την τάση αστικοποίησης που παρατηρείται σε αυτή. Επίσης, διαπιστώθηκε κατά πόσο οι κάτοικοι των Δήμων μελέτης πιστεύουν ότι απειλείται το περιβάλλον από την ανάπτυξη που παρατηρείται και αν θεωρούν ότι μεταβλήθηκε η ποιότητα ζωής.

Η έρευνα πραγματοποιήθηκε με τη μέθοδο της διανομής ανώνυμων ερωτηματολογίων, ο σχεδιασμός και η προπαρασκευή των οποίων πραγματοποιήθηκε το διάστημα Οκτώβριος – Νοέμβριος 2005. Στη συνέχεια διανεμήθηκαν και συμπληρώθηκαν από 300 κατοίκους των Δήμων Καλυβίων Θορικού, Κερατέας, Κρωπίας, Λαυρεωτικής, Μαρκοπούλου Μεσογαίας, Παιανίας και Σπατών, την περίοδο Δεκέμβριος 2005 – Μάρτιος 2006.

Ακολούθησε η στατιστική ανάλυση, η οποία πραγματοποιήθηκε με τη βοήθεια των προγραμμάτων Excel και Statgraphics. Για το στατιστικό έλεγχο συσχέτισης και ανεξαρτησίας των δεδομένων χρησιμοποιήθηκε το πρόγραμμα Statgraphics.

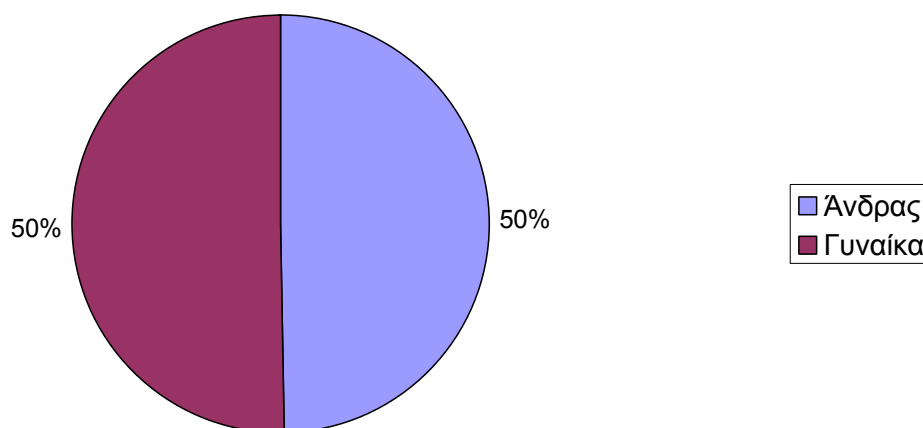
Το ερωτηματολόγιο αποτελούνταν από 30 ερωτήσεις, εκ των οποίων οι 24 ήταν κλειστού τύπου. Οι ενότητες που περιελάμβανε ήταν:

- 1^η ενότητα: δημογραφικά χαρακτηριστικά (φύλο, ηλικία κλπ.)
- 2^η ενότητα: διαμονή στην περιοχή μελέτης (έτη, λόγοι εγκαταστασης κλπ.)
- 3^η ενότητα: παρατηρούμενη ανάπτυξη (είδος, μέγεθος κλπ.)
- 4^η ενότητα: υποδομές και ποιότητα ζωής (αλλαγές κλπ.)
- 5^η ενότητα: πραγματοποιούμενα έργα (βαθμός ευχαρίστησης κλπ.)
- 6^η ενότητα: απασχόληση στον πρωτογενή τομέα (έτη, λόγοι κλπ.)
- 7^η ενότητα: παρατηρούμενες τάσεις και περιβάλλον (υποβάθμιση περιβάλλοντος κλπ.)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 24^ο ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ

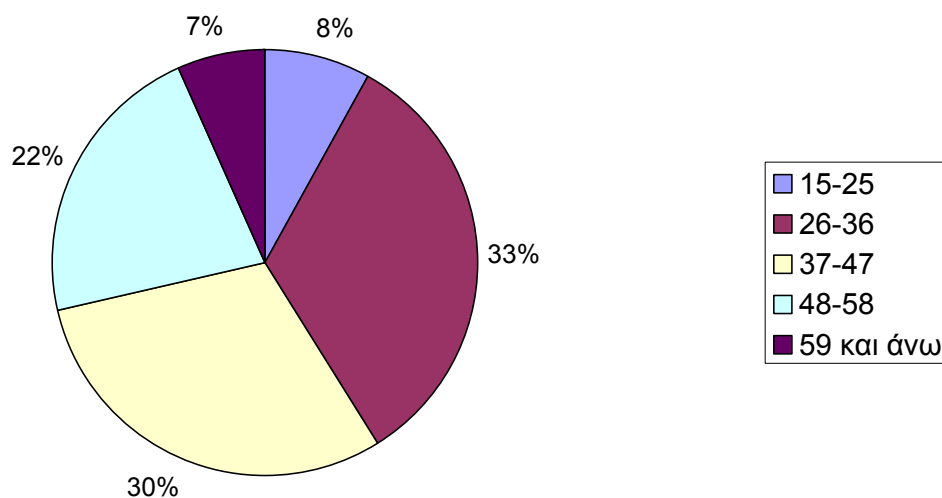
Ο αριθμός των ερωτηθέντων ανέρχεται στους 300, οι οποίοι και κατανέμονται σχεδόν ισόποσα μεταξύ των δύο φύλων, όπως φαίνεται στο διάγραμμα που ακολουθεί.

Διάγραμμα 24.1: Φύλο



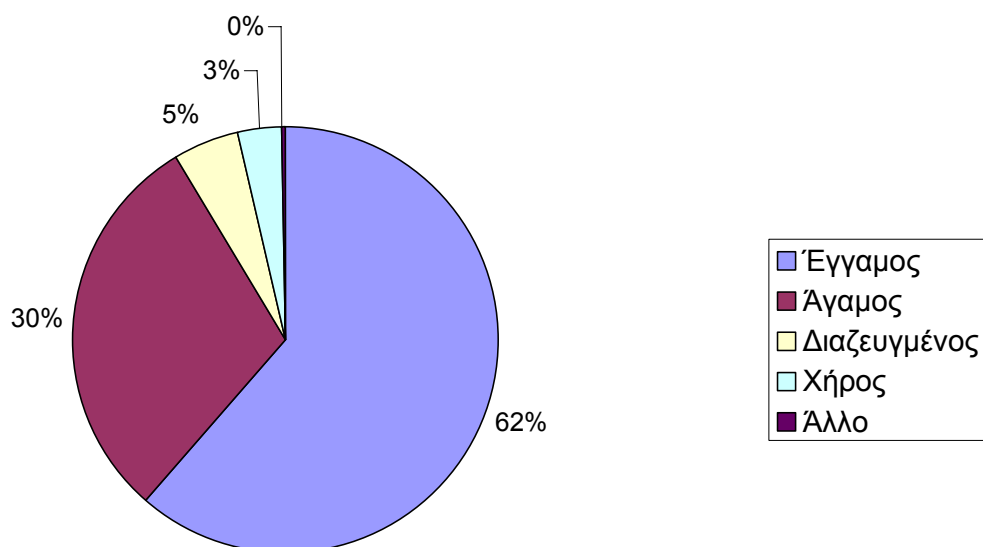
Όσον αφορά την ηλικία τους, το 63% από αυτούς κατατάσσεται στις ομάδες ηλικιών 26-36 και 37-47, το 22% είναι ηλικίας μεταξύ 48 και 58 ετών και οι υπόλοιποι είτε είναι άνω των 59, είτε μεταξύ 15 και 25 ετών. Είναι εμφανές δε, από τα παραπάνω ότι η πλειψηφία των ερωτηθέντων είναι νεαρής και μέσης ηλικίας.

Διάγραμμα 24.2: Ηλικία



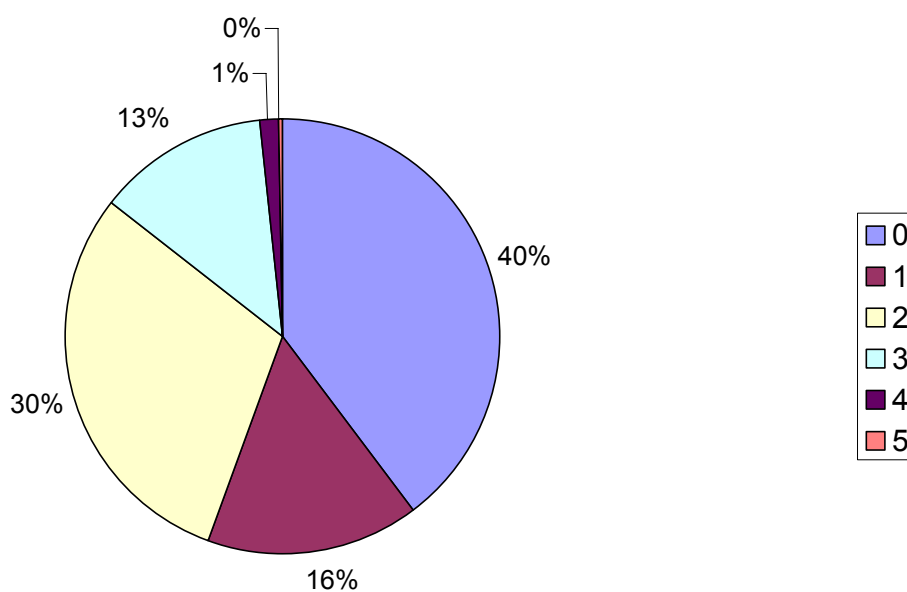
Επίσης, οι περισσότεροι από αυτούς είναι έγγαμοι, καθώς αποτελούν το 62% του δείγματος. Οι άγαμοι ανέρχονται στους 90 ενώ οι διαζευγμένοι, οι χήροι και οι αρραβωνιασμένοι μόλις που αγγίζουν το 8%.

Διάγραμμα 24.3: Οικογενειακή κατάσταση



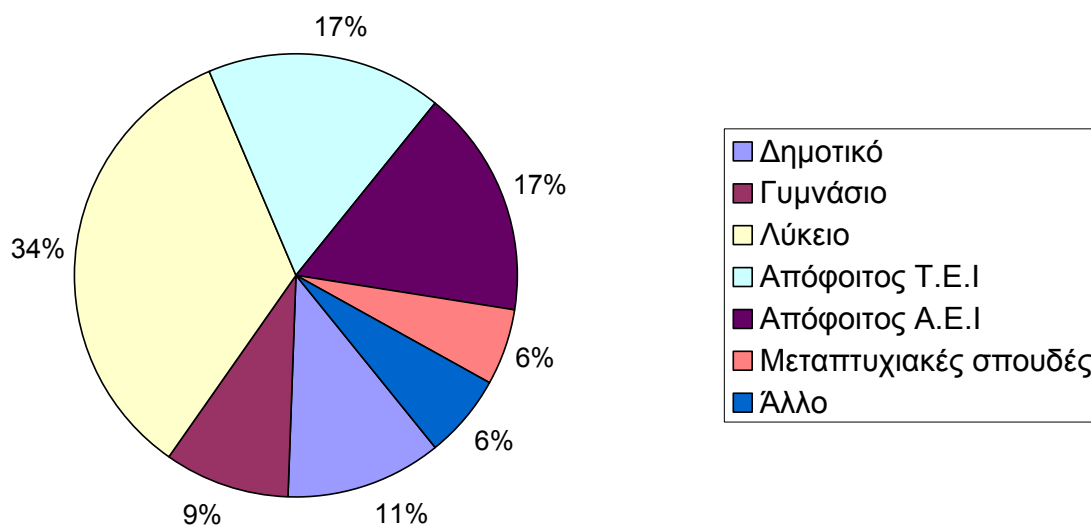
Παράλληλα, οι 119 δεν έχουν παιδιά (40%), οι 48 έχουν ένα παιδί (16%), οι 90 δύο (30) και οι υπόλοιποι 43 έχουν τρία ή περισσότερα παιδιά (Διάγραμμα 24.4).

Διάγραμμα 24.4: Αριθμός παιδιών



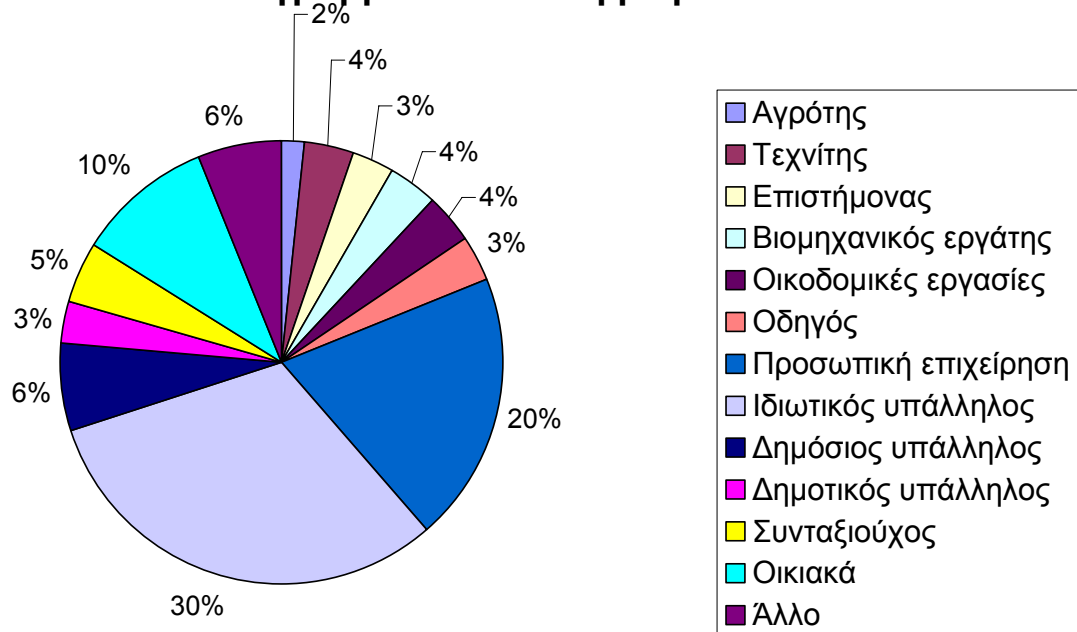
Αναφορικά με το μορφωτικό επίπεδο, οι μισοί από τους ερωτηθέντες (54%) είναι κατώτερης ή μέσης εκπαίδευσης καθώς το 20% αυτών είναι απόφοιτοι Δημοτικού και Γυμνασίου, το 34% είναι απόφοιτοι Λυκείου ενώ αυτοί που διαθέτουν ανώτερη και ανώτατη εκπαίδευση ανέρχονται στους 119, αριθμός που αντιστοιχεί στο 40%. Τέλος, το 6% είναι απόφοιτοι Ι.Ε.Κ και Τεχνικών Σχολών.

Διάγραμμα 24.5: Επίπεδο εκπαίδευσης



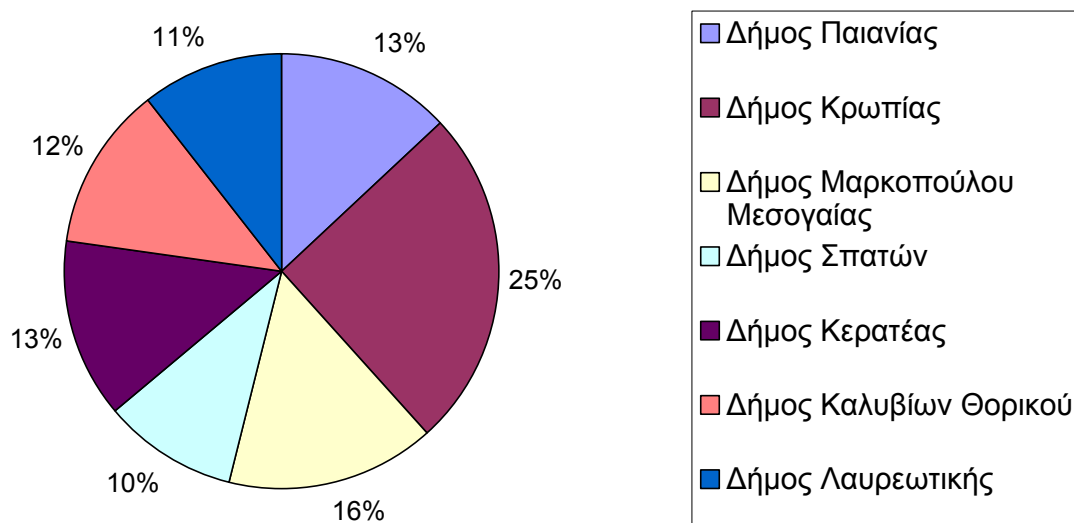
Τελειώνοντας με τα δημογραφικά χαρακτηριστικά, παρατηρείται ότι από τα 300 άτομα που έλαβαν μέρος στην έρευνα, το 1/3 περίπου είναι ιδιωτικοί υπάλληλοι, οι 59 διατηρούν προσωπική επιχείρηση (20%), οι 33 ισόποσα κατανεμημένοι είναι τεχνίτες, βιομηχανικοί εργάτες και οικοδόμοι. Οι οδηγοί αποτελούν το 3% ενώ, οι 30 ασχολούνται με το νοικοκυριό (10%), οι 9 είναι επιστήμονες (3%), οι 14 συνταξιοδοτούνται (5%) και το 9% είναι δημόσιοι και δημοτικοί υπάλληλοι. Τέλος, μόνο 5 από αυτούς δραστηριοποιούνται αποκλειστικά σε αγροτικά επαγγέλματα (2%), γεγονός που επιβεβαιώνει τη συρρίκνωση του πρωτογενή τομέα, που παρατηρείται στα Μεσόγεια.

Διάγραμμα 24.6: Επάγγελμα



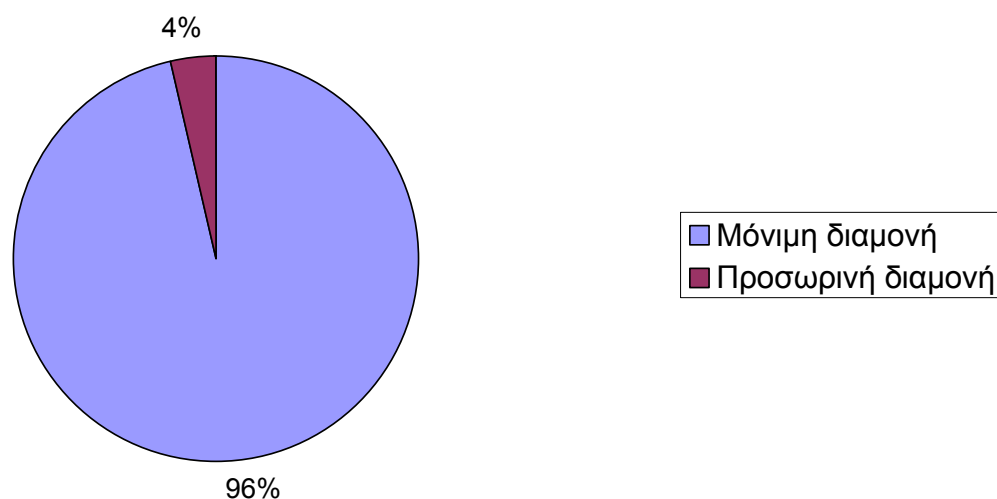
Όπως έχει ήδη αναφερθεί, τα 300 ερωτηματολόγια μοιράστηκαν στους κατοίκους των υπό μελέτη Δήμων αναλογικά με τον πληθυσμό τους. Έτσι το 1/4 αυτών αφορά κατοίκους του Δήμου Κρωπίας, το 16% απαντήθηκε από κατοίκους του Δήμου Μαρκοπούλου και το 26% διανεμήθηκε σε κατοίκους της Παιανίας και της Κερατέας. Τα ερωτηματολόγια που δόθηκαν σε κατοίκους των Δήμων Σπατών, Καλυβίων και Λαυρεωτικής αποτελούν το 10%, το 12% και το 11% αντίστοιχα του συνόλου.

Διάγραμμα 24.7: Δήμος διαμονής



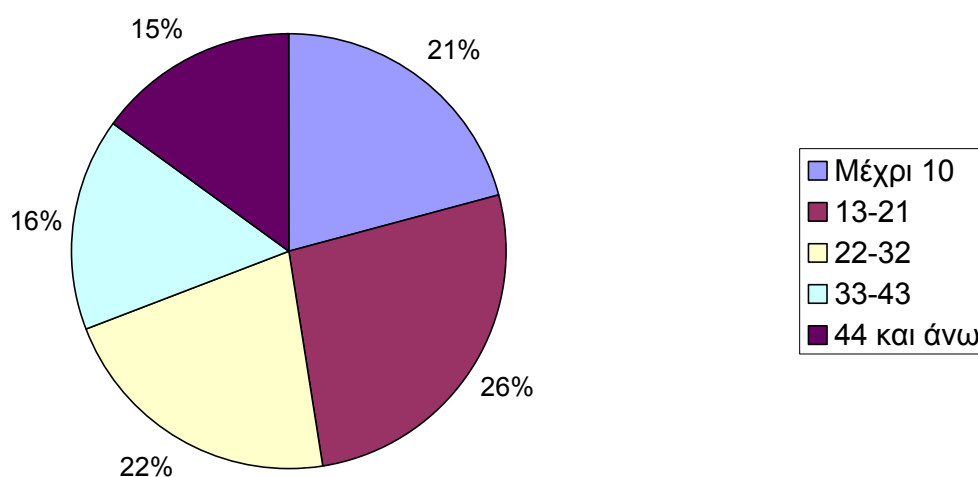
Η συντριπτική πλειοψηφία των ερωτηθέντων είναι μόνιμοι κάτοικοι της περιοχής μελέτης (96%) καθώς μόνο 11 άτομα διαμένουν προσωρινά σε αυτήν. Η εισροή μόνιμου πληθυσμού στην περιοχή, που παρατηρείται τα τελευταία έτη, επιβεβαιώνεται από την παραπάνω πρόταση.

Διάγραμμα 24.8: Μόνιμη και προσωρινή διαμονή στην περιοχή μελέτης



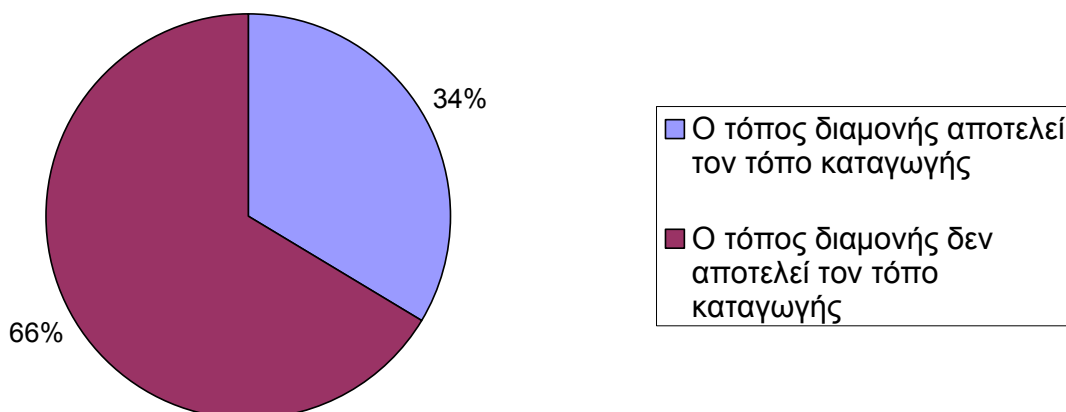
Από τους μόνιμους κάτοικους, το 48% διαμένει στην περιοχή 11 - 32 χρόνια, το 31% περισσότερα από 33 χρόνια και το υπόλοιπο 21% προσήλθε στα Μεσόγεια σχετικά πρόσφατα, δηλαδή μέσα στα τελευταία δέκα χρόνια. Είναι εμφανές ότι η πλειψηφία των ερωτηθέντων (69%) εγκαταστάθηκε στην περιοχή μελέτης τα τελευταία 30 χρόνια, την περίοδο δηλαδή της πληθυσμιακής διόγκωσης των Μεσογείων.

Διάγραμμα 24.9: Έτη διαμονής στην περιοχή μελέτης



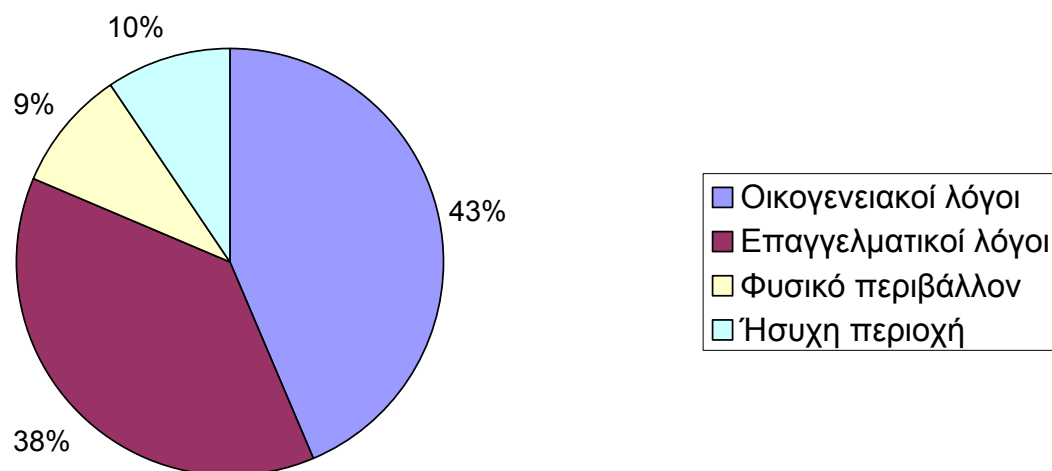
Επιπλέον από το Διάγραμμα 23.10 παρατηρείται το μεγαλύτερο μέρος των ερωτηθέντων προσήλθε στην περιοχή για διάφορους λόγους και δεν αποτελεί γηγενή πληθυσμό, καθώς το 1/3 σχεδόν του πληθυσμιακού δείγματος που έλαβε μέρος στην έρευνα δεν κατάγεται από τον τόπο διαμονής του.

Διάγραμμα 24.10: Τόπος διαμονής και τόπος καταγωγής



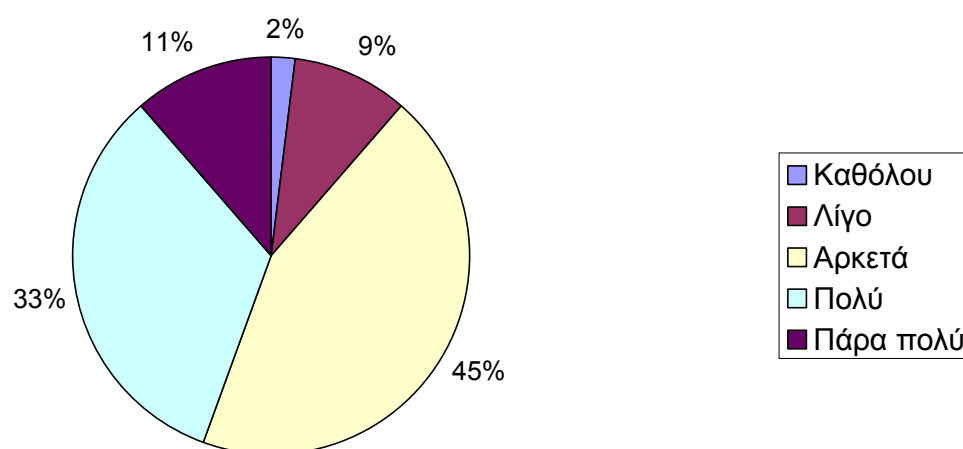
Σύμφωνα με τις ληφθείσες απαντήσεις (Διάγραμμα 24.11), βασικοί παράγοντες για την επιλογή του τόπου διαμονής, για όσους δεν κατάγονται από αυτόν, είναι οι οικογενειακοί και επαγγελματικοί λόγοι, οι οποίοι συγκεντρώνουν το 81%, ενώ έπονται το φυσικό περιβάλλον και η ηρεμία. Το γεγονός ότι το 40% περίπου των ερωτηθέντων προσήλθε στην περιοχή για επαγγελματικούς λόγους, ενισχύει την παραδοχή ότι τα έργα που έλαβαν χώρα στα Μεσόγεια, τις τελευταίες δεκαετίες και οι θέσεις εργασίας που δημιούργησαν είχαν ως αποτέλεσμα την εισροή πληθυσμού στην ευρύτερη περιοχή.

**Διάγραμμα 24.11.: Παράγοντες εγκατάστασης
πληθυσμου στα Μεσόγεια**



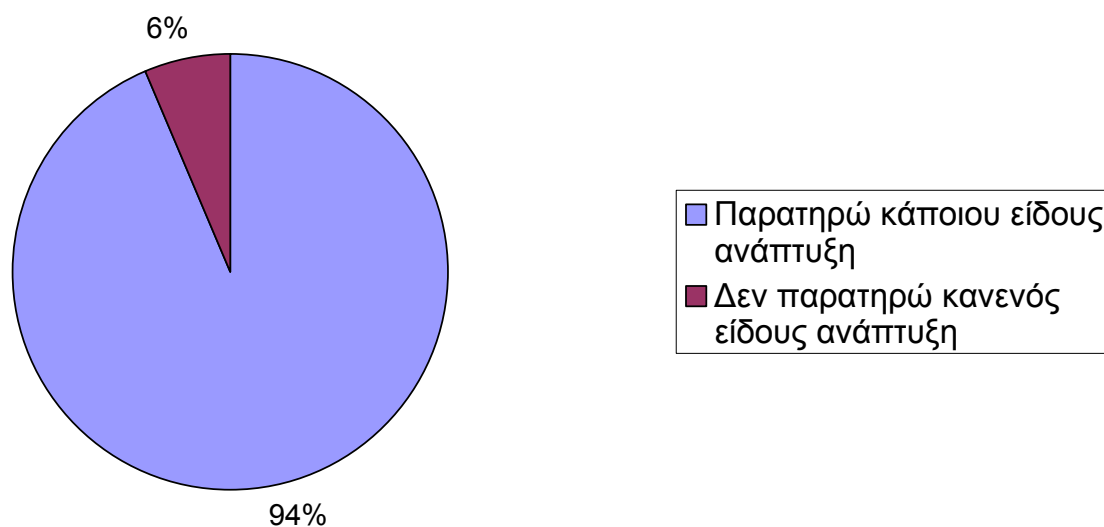
Επιπλέον το 45% των ερωτηθέντων φαίνεται να είναι αρκετά ευχαριστημένο από τη διαμονή του στην περιοχή και ισόποσο, σχεδόν, ποσοστό αυτών εμφανίζεται πολύ ή πάρα πολύ ευχαριστημένο. Αντίθετα, το 11% δηλώνει καθόλου έως λίγο ευχαριστημένο από τη διαμονή του στους Δήμους μελέτης.

Διάγραμμα 24.12: Βαθμός ευχαρίστησης από τη διαμονή στα Μεσόγεια



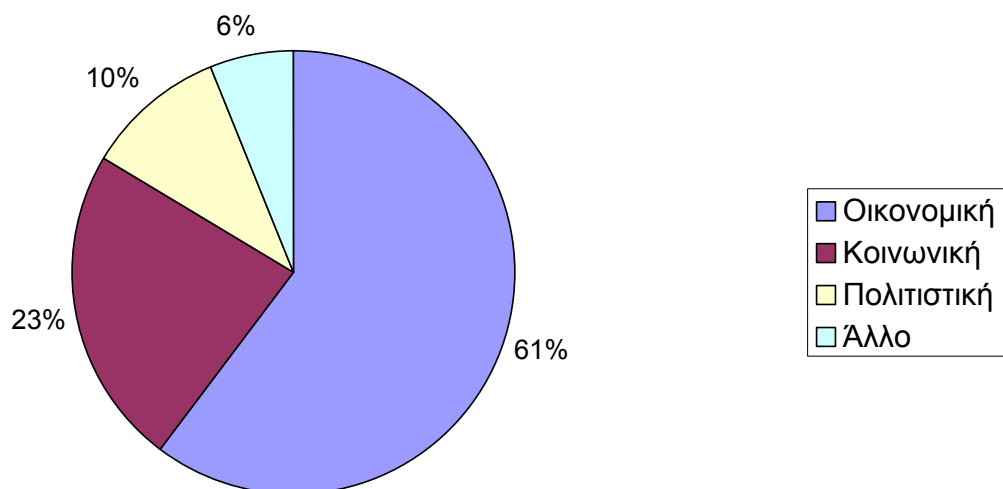
Από το σύνολο των 300 απαντήσεων στην ερώτηση «Παρατηρείτε κάποιο είδος ανάπτυξης στην ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων τα τελευταία 25 χρόνια;», οι 281 ήταν θετικές και οι 19 αρνητικές, άλλωστε το μέγεθος της ανάπτυξης της περιοχής των Μεσογείων την καθιστά ιδιαίτερα εμφανή.

Διάγραμμα 24.13: Ανάπτυξη στην περιοχή των Μεσογείων



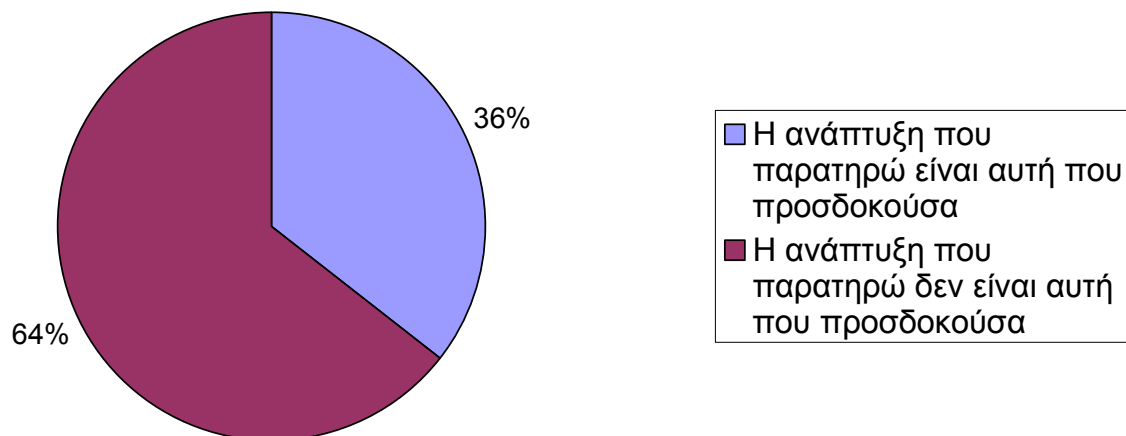
Από αυτούς που παρατηρούν κάποιου είδους ανάπτυξη στα Μεσόγεια την τελευταία εικοσιπενταετία, το 61% αναφέρεται σε οικονομική κυρίως ανάπτυξη, το 23% σε κοινωνική και το 16% παρατηρεί πολιτιστική, οικιστική, πληθυσμιακή ή οικοδομική ανάπτυξη.

Διάγραμμα 24.14: Είδος ανάπτυξης



Επιπλέον, οι 100 (36%) από αυτούς που παρατηρούν κάποιου είδους ανάπτυξη στην περιοχή, δήλωσαν ότι είναι αυτή που ανέμεναν να επέλθει, όπως παρουσιάζεται στο Διάγραμμα 24.15 που ακολουθεί.

Διάγραμμα 24.15: Παρατηρηθήσα και προσδοκούμενη ανάπτυξη



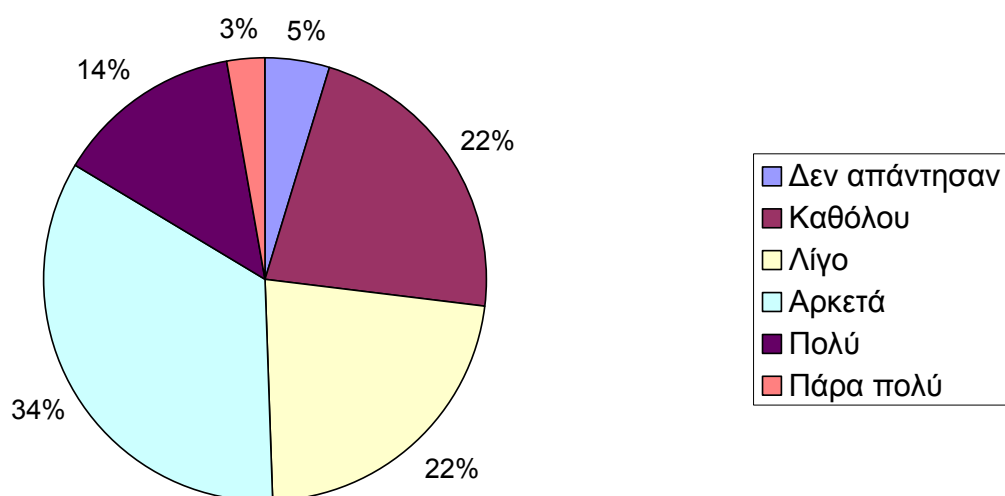
Από τους 181 δε, που δήλωσαν ότι η ανάπτυξη που παρατηρούν δεν είναι αυτή που προσδοκούσαν, το 73% δηλώνει ότι η παρατηρηθήσα ανάπτυξη είναι μικρότερη και το 27% ότι είναι μεγαλύτερη από αυτή που ανέμενε. Από τα παραπάνω εξάγεται το συμπέρασμα ότι οι κάτοικοι των Μεσογείων επιθυμούν την περαιτέρω ανάπτυξη της περιοχής.

Διάγραμμα 24.16: Μέγεθος παρατηρηθήσας και προσδοκούμεας ανάπτυξης

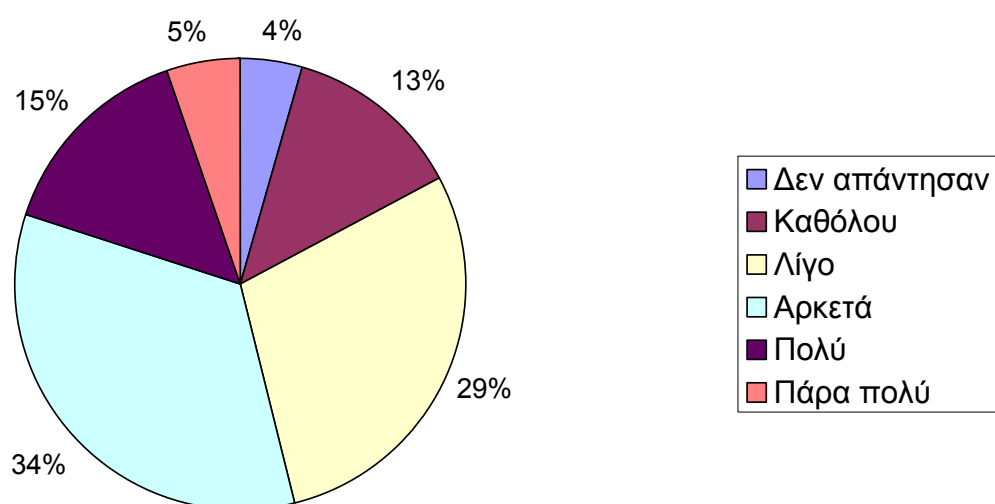


Όσον αφορά την ύπαρξη της κατάλληλης υποδομής, που δύναται να αποτελέσει τη βάση της ανάπτυξης που παρατηρείται, οι απαντήσεις που δόθηκαν παρουσιάζονται αναλυτικά στα ακόλουθα διαγράμματα. Χαρακτηριστική περίπτωση αποτελεί το αποχετευτικό δίκτυο, για το οποίο το 2/3 των ερωτηθέντων δήλωσε την πλήρη απουσία του (όπως έχει ήδη αναφερθεί στους περισσότερους Δήμους μελέτης παρατηρείται απουσία αποχετευτικού δικτύου). Το υφιστάμενο πολεοδομικό σχέδιο, οδικό και μεταφορικό δίκτυο φαίνεται να ικανοποιεί αρκετά το 34% με 36% των ερωτηθέντων.

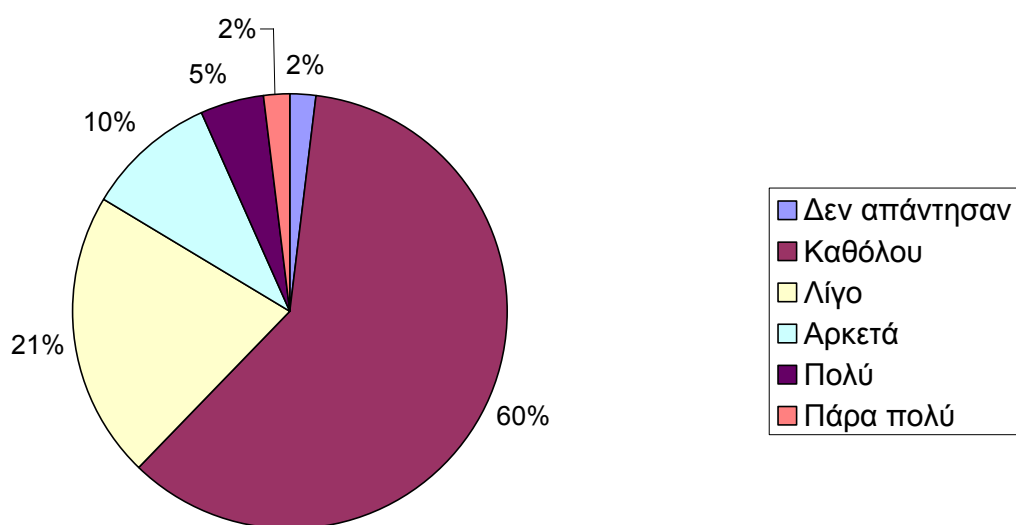
Διάγραμμα 24.17(α): Πολεοδομικό σχέδιο



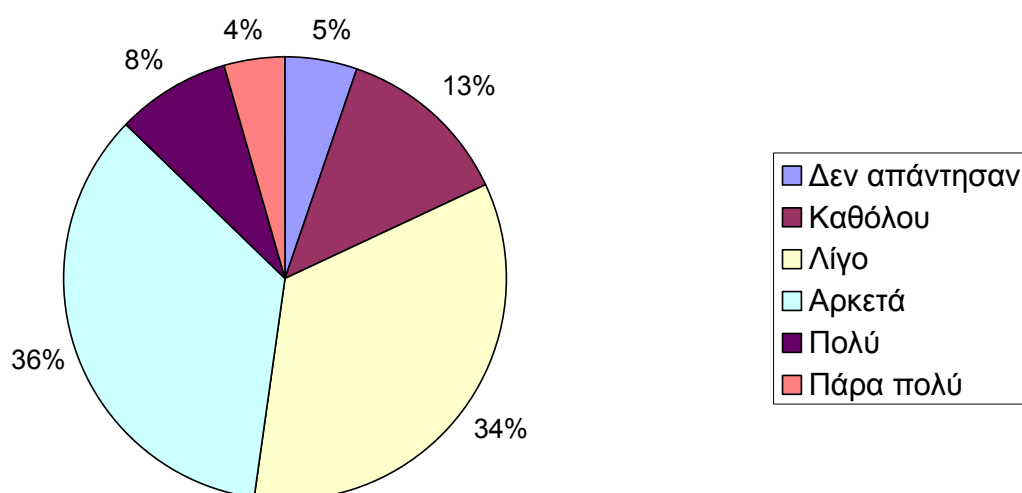
Διάγραμμα 24.17(β): Οδικό δίκτυο



Διάγραμμα 24.17(γ): Αποχέτευση

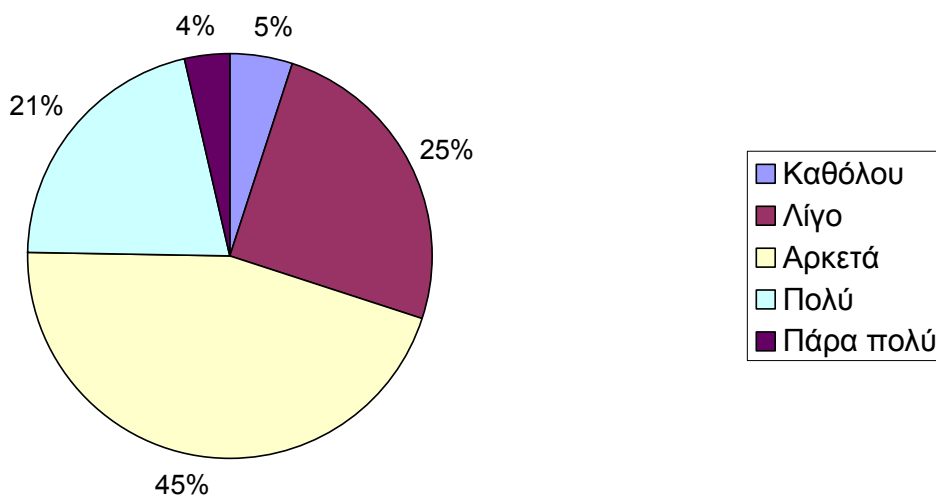


Διάγραμμα 24.17(δ): Μεταφορικό δίκτυο



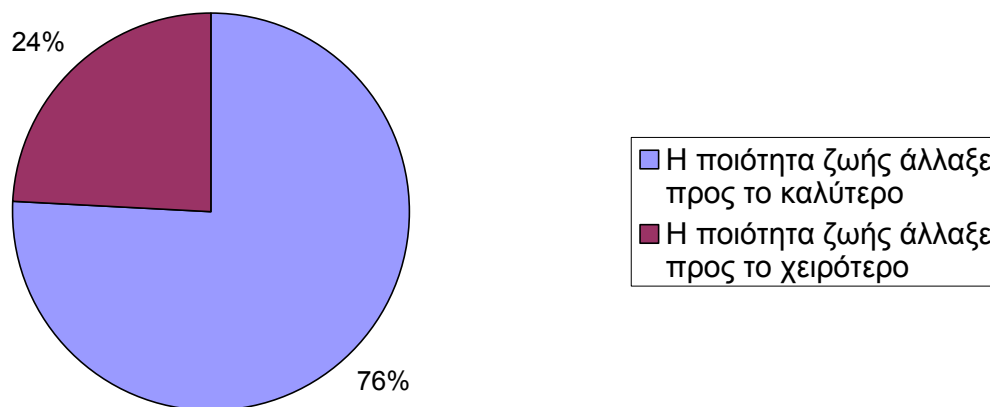
Η ποιότητα ζωής άλλαξε αρκετά τα τελευταία χρόνια σύμφωνα με τη γνώμη του 46% των ερωτηθέντων, ενώ πολύ ή πάρα πολύ άλλαξε για το 25%. (Η άποψη αυτή είναι πιθανό να οφείλεται στην αναπτυξιακή ώθηση που έλαβε χώρα στα Μεσόγεια τις τελευταίες δεκαετίες.) Αντίθετα, οι 90 από τους 300 (30%) πιστεύουν ότι μεταβλήθηκε ελάχιστα ή καθόλου.

Διάγραμμα 24.18: Βαθμός μεταβολής της ποιότητας ζωής



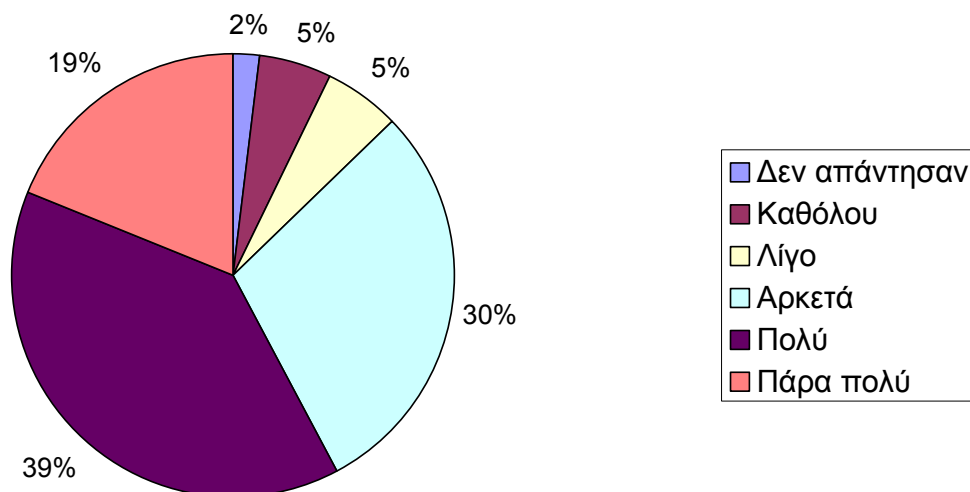
Επιπλέον, από τους 285 που δήλωσαν ότι η ποιότητα ζωής στην περιοχή των Μεσογείων έχει μεταβληθεί τα τελευταία 25 χρόνια, οι 216 πιστεύουν ότι η μεταβολή ήταν θετική, δηλαδή η ποιότητα ζωής άλλαξε προς το καλύτερο. Σε αυτό συντείνουν τα μεγάλα έργα υποδομής που έλαβαν χώρα στην περιοχή.

Διάγραμμα 24.19: Κατεύθυνση μεταβολής της ποιότητας ζωής

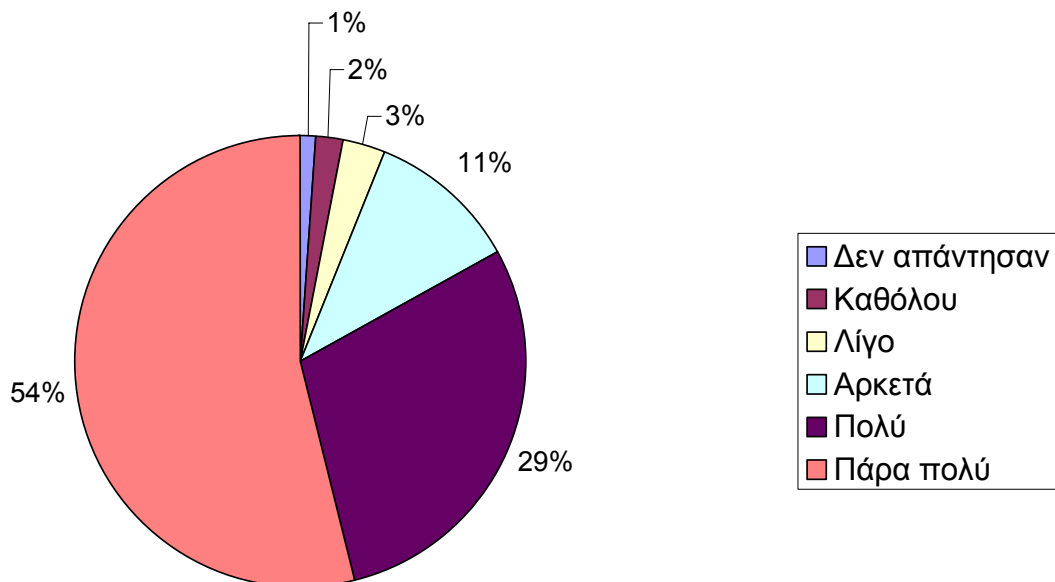


Αναφορικά με τα έργα που έχουν πραγματοποιηθεί στα Μεσόγεια τα τελευταία χρόνια, ο βαθμός που αυτά ικανοποιούν τους ερωτώμενους παρουσιάζεται στα διαγράμματα που τον ακολουθούν. Έτσι το αεροδρόμιο ικανοποιεί πολύ το 39% όσων απάντησαν, η Αττική οδός ευχαριστεί πάρα πολύ περισσότερους από τους μισούς ενώ η διαπλάτυνση του οδικού δικτύου και η βελτίωση του μεταφορικού δικτύου ικανοποιούν αρκετά το 30% και 38% των ερωτηθέντων αντίστοιχα. Επίσης, η διεύρυνση του πολεοδομικού σχεδίου ευχαρίστησε αρκετά το 38% του πληθυσμιακού δείγματος, ενώ τα Ολυμπιακά έργα το 21%. Γενικά παρατηρείται μεγάλος βαθμός ευχαρίστησης των ερωτηθέντων από την κατασκευή και λειτουργία του αεροδρομίου, λόγω της αύξησης των θέσεων εργασίας, και της Αττικής Οδού εξαιτίας της ταχύτητας μετακίνησης, αντίθετα ο μικρότερος βαθμός ικανοποίησης από την κατασκευή των Ολυμπιακών έργων οφείλεται στη μη αξιοποίησή τους μετά τους Ολυμπιακούς αγώνες (2004).

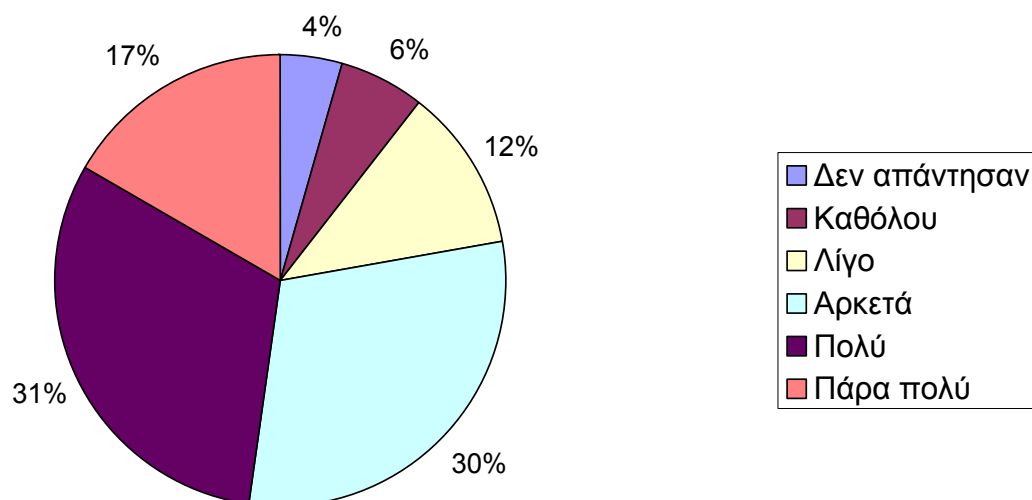
Διάγραμμα 24.20(α): Αεροδρόμιο



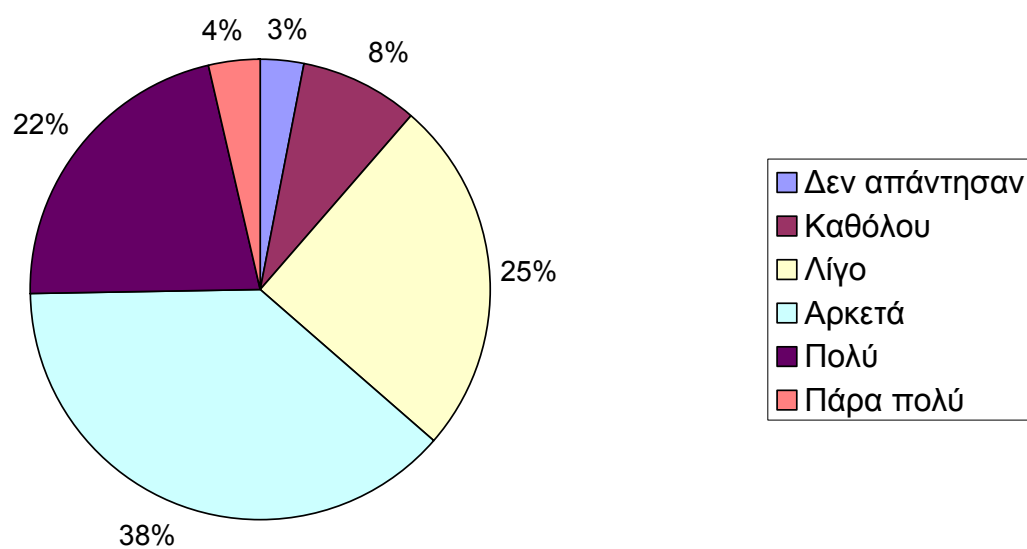
Διάγραμμα 24.20(β): Απτική οδός



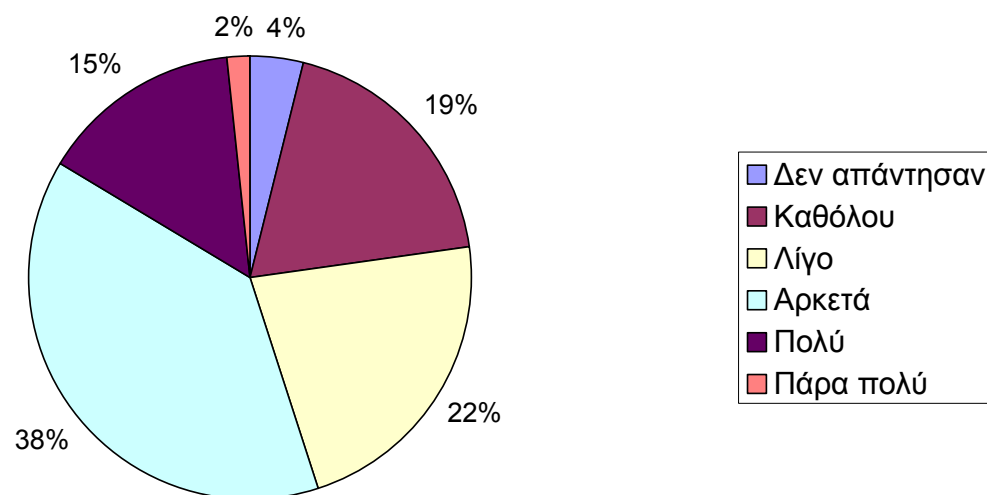
Διάγραμμα 24.20(γ): Οδικό δίκτυο



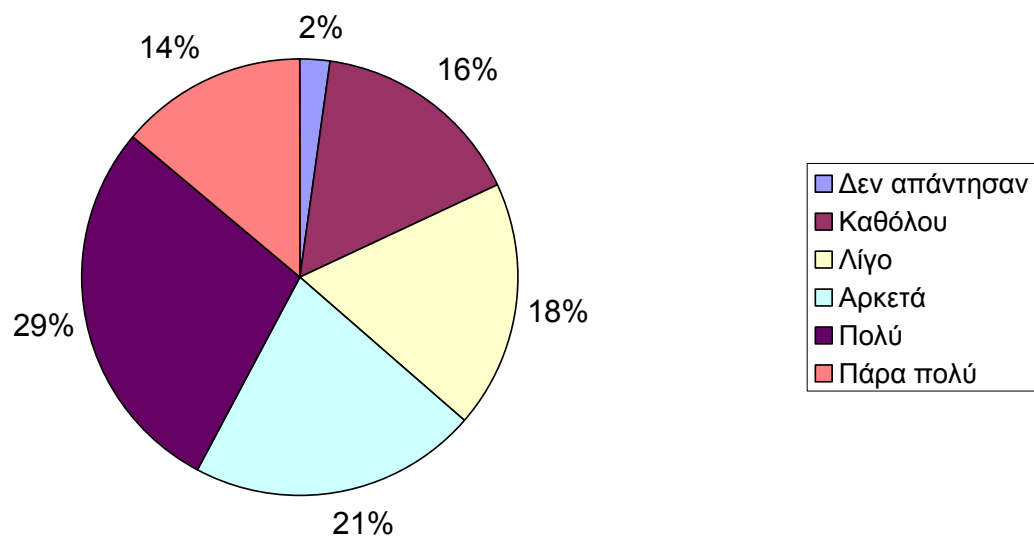
Διάγραμμα 24.20(δ): Μεταφορικό δίκτυο



Διάγραμμα 24.20(ε): Πολεοδομικό σχέδιο

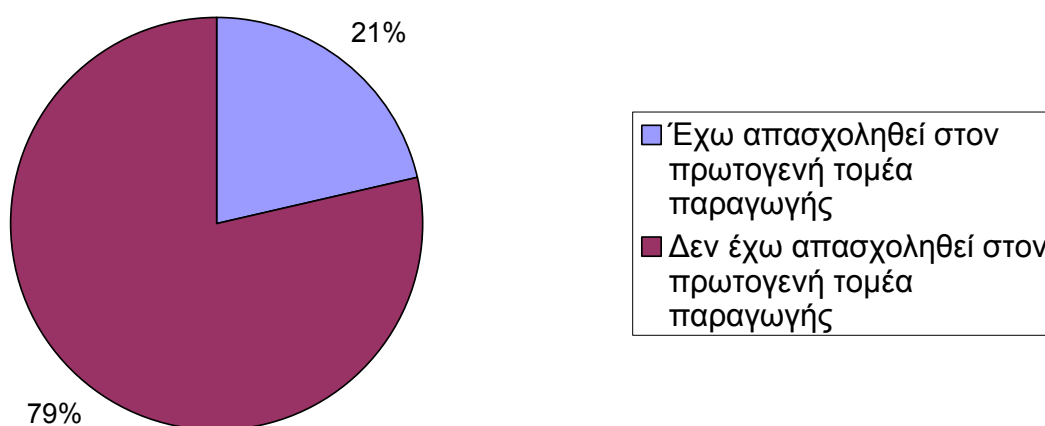


Διάγραμμα 24.20(στ): Ολυμπιακά έργα



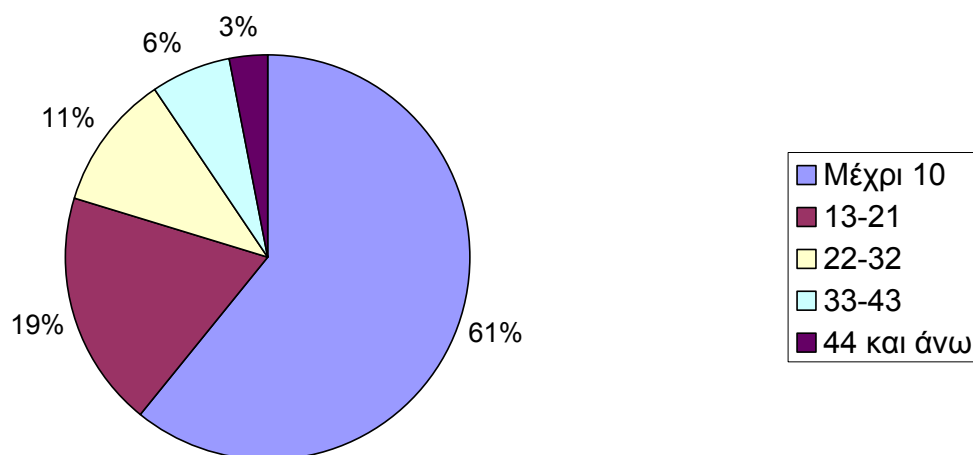
Η περιοχή των Μεσογείων υπήρξε μέχρι πριν μερικά χρόνια περιοχή κατεξοχήν αγροτικού χαρακτήρα. Τα τελευταία χρόνια ο χαρακτήρας αυτός όμως αλλοιώνεται. Έτσι, όπως παρατηρείται από το Διάγραμμα 24.21, μόνο οι 64 από τους 300 (21%) έχουν απασχοληθεί στον πρωτογενή τομέα παραγωγής, έστω και περιστασιακά.

Διάγραμμα 24.21: Απασχόληση στον πρωτογενή τομέα παραγωγής



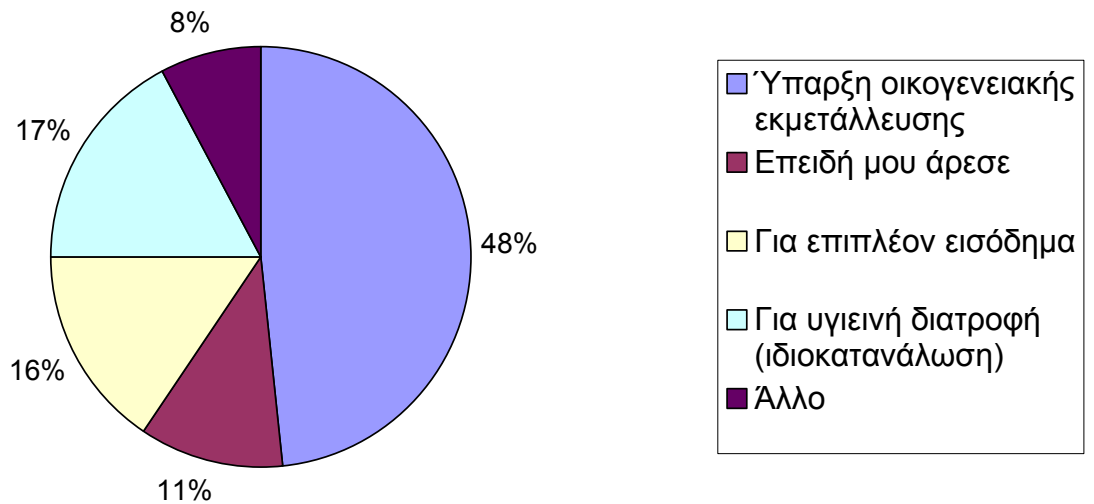
Οι περισσότεροι από αυτούς που έχουν διατελέσει ή διατελούν αγροτικά επαγγέλματα, έχουν απασχοληθεί στον πρωτογενή τομέα μέχρι 10 χρόνια, ενώ παρατηρείται ότι όσο περισσότερα είναι τα έτη απασχόλησης στον τομέα αυτό τόσο λιγότερους από τους ερωτηθέντες απασχολεί.

Διάγραμμα 24.22: Έτη απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα παραγωγής



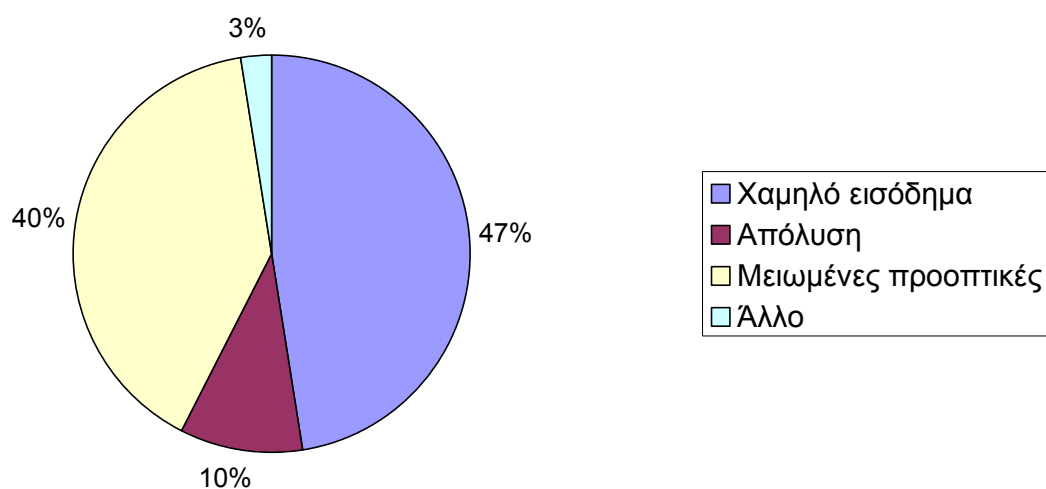
Κύριος λόγος για την απασχόληση στον τομέα αυτό φαίνεται να είναι η ύπαρξη οικογενειακής εκμετάλλευσης, καθώς συγκεντρώνει το 50% σχεδόν των απαντήσεων. Έπονται η ιδιοκατανάλωση, η εξασφάλιση επιπλέον εισοδήματος, οι λόγοι αρεσκείας, η πλήρης απασχόληση και η καθοδήγηση της αγροτικής παραγωγής.

Διάγραμμα 24.23: Λόγοι απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα παραγωγής



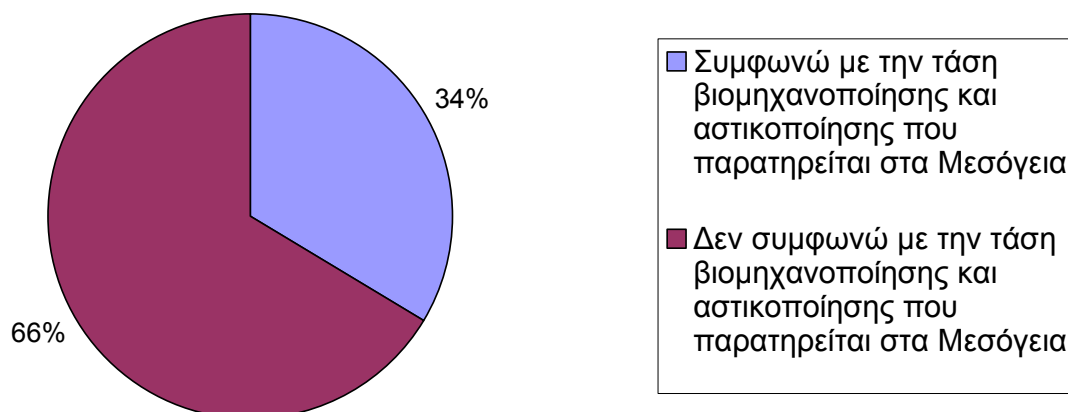
Από τους 64 που έχουν απασχοληθεί στον πρωτογενή τομέα παραγωγής, οι 40 άλλαξαν επαγγελματικό προσανατολισμό κυρίως λόγο του χαμηλού εισοδήματος (47%) ή των μειωμένων προοπτικών (40%), ενισχύοντας την τάση συρρίκνωσής του με ταυτόχρονη διόγκωση του τριτογενή και δευτερογενή που λαμβάνει χώρα στην περιοχή το τελευταίο διάστημα

Διάγραμμα 24.24: Λόγοι αλλαγής επαγγελματικού προσανατολισμού



Στην ερώτηση «Συμφωνείτε με την τάση βιομηχανοποίησης και αστικοποίησης που παρατηρείται στα Μεσόγεια τα τελευταία χρόνια;», το 66% απάντησε αρνητικά και το 34% θετικά. Από τα παραπάνω εξάγεται το συμπέρασμα ότι ερωτηθέντες είναι ενήμεροι των επιπτώσεων των παρατηρούμενων αυτών τάσεων.

Διάγραμμα 24.25: Τάση βιομηχανοποίησης και αστικοποίησης των Μεσογείων



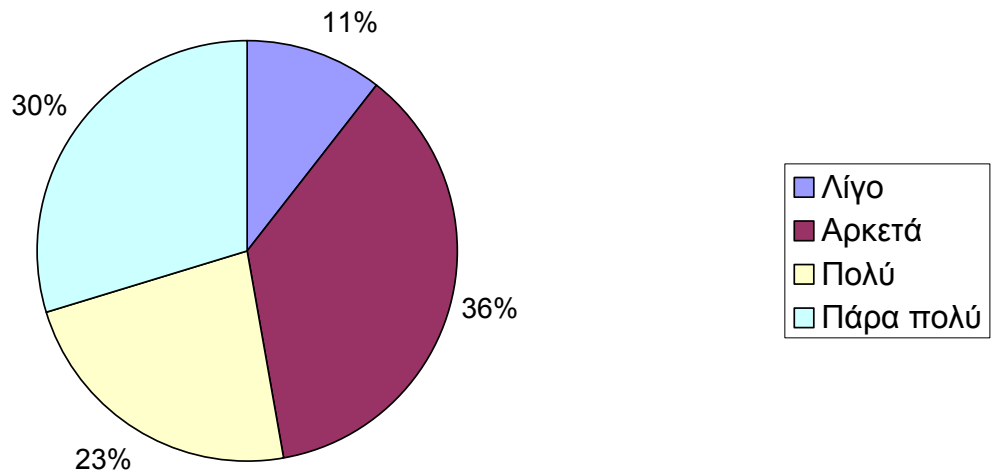
Ταυτόχρονα η συντριπτική πλειοψηφία (88%) πιστεύει ότι απειλείται το περιβάλλον από την οικιστική και πληθυσμιακή ανάπτυξη. Η μείωση των γεωργικών και δασικών καθώς και των ελεύθερων χώρων διαδραμάτισαν κυρίαρχο ρόλο για τη διαμόρφωση της παραπάνω άποψης.

Διάγραμμα 24.26: Πληθυσμιακή - οικιστική ανάπτυξη και περιβάλλον



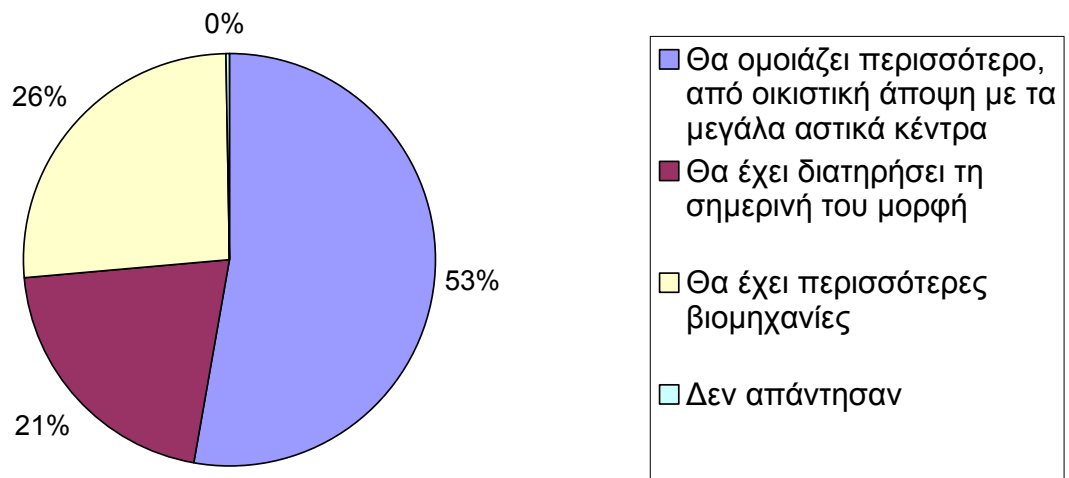
Επιπλέον, ο βαθμός υποβάθμισης του, σύμφωνα με τις απαντήσεις, είναι πολύ ή πάρα πολύ μεγάλος (53%). Ελάχιστοι είναι αντίθετα, εκείνοι που πιστεύουν ότι το περιβάλλον μόνο λίγο κινδυνεύει από την εν λόγω ανάπτυξη.

Διάγραμμα 24.27: Βαθμός υποβάθμισης του περιβάλλοντος



Επίσης, περισσότεροι από τους μισούς ερωτηθέντες, είναι αυτοί που θεωρούν ότι ο Δήμος των Μεσογείων στον οποίο διαμένουν, τα επόμενα 5 χρόνια, θα ομοιάζει περισσότερο, από οικιστική άποψη, με τα μεγάλα αστικά κέντρα, λαμβάνοντας πιθανόν υπόψη τις έντονες οικιστικές και πληθυσμιακές πιέσεις που παρατηρούνται. Από τους υπόλοιπους το 26% πιστεύει ότι θα έχει περισσότερες βιομηχανικές μονάδες και το 21% ότι θα έχει διατηρήσει την σημερινή του μορφή.

Διάγραμμα 24.28: Οι Δήμοι των Μεσογείων τα επόμενα πέντε χρόνια



Στην ερώτηση «Τι σας αρέσει στην περιοχή που διαμένετε;», οι περισσότερες απαντήσεις αφορούσαν τη διατήρηση του συντελεστή δόμησης σε χαμηλά επίπεδα, με αποτέλεσμα την απουσία πολλών ψηλών κτηρίων, την αραιοκατοίκηση, το κλίμα, την ησυχία και το πράσινο που περιστοιχίζει την περιοχή. Δεν είναι λίγοι επίσης εκείνοι που αναφέρθηκαν στην υψηλή ποιότητα του περιβάλλοντος και στην άμεση επαφή με αυτό, στην καθαρή «ακόμη» ατμόσφαιρα, τους ήρεμους ρυθμούς και την υψηλή ποιότητα ζωής καθώς και στη δυνατότητα καλλιέργειας της γης. Εκείνο το χαρακτηριστικό που υπερτερεί όμως των άλλων κατά πολύ, είναι η ευκολή πρόσβαση στο κέντρο της Αθήνας και ταυτόχρονα η απόσταση της περιοχής από αυτό, καθώς πολλοί αναφέρουν ότι τους αρέσει που βρίσκονται «μακριά και ταυτόχρονα κοντά» στην Αθήνα. Επίσης η γειτνίαση με το βουνό και τη θάλασσα είναι ακόμη ένα χαρακτηριστικό της περιοχής των Μεσογείων που ικανοποιεί σε μεγάλο βαθμό τους κατοίκους των. Αρκετοί δε, αρέσκονται στο γεγονός ότι στην περιοχή παρέχονται όλες οι υπηρεσίες ενός μεγάλου αστικού κέντρου με αποτέλεσμα την ελαχιστοποίηση των μετακινήσεων, αλλά και στην ανάπτυξη που παρατηρείται στα Μεσόγεια καθώς και στα μεγάλα οδικά και μεταφορικά έργα. (Αττική οδός, αεροδρόμιο κλπ.)

Από την άλλη, η αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου, το ελλειπές και κακοφτιαγμένο σε πολλές περιπτώσεις οδικό δίκτυο και η παντελής έλλειψη αποχέτευσης είναι τα κύρια στοιχεία που δόθηκαν στην ερώτηση «Τι δεν σας αρέσει στην περιοχή που διαμένεται;». Πέραν αυτών αναφέρονται η έλλειψη χώρων στάθμευσης προς εξυπηρέτηση των οικισμών, η έλλειψη χώρων άθλησης και ιατρικών κέντρων, η ανεπαρκής ηλεκτροδότηση των δρόμων και η ανεξέλεγκτη αυθαίρετη δόμηση. Ταυτόχρονα, η μη αξιοποίηση του θαλάσσιου μετώπου, η ξαφνική πληθυσμιακή αύξηση, η συνεχής οικοπεδοποίηση της γης και η συνεχής μείωση των καλλιεργούμενων εκτάσεων φαίνεται να δυσχεραίνουν τους κατοίκους των Μεσογείων. Επίσης, οι πολλές διάσπαρτες βιομηχανίες που μολύνουν την ατμόσφαιρα, το έδαφος και τα υπόγεια ύδατα, η καταστροφή του φυσικού τοπίου από τα Ολυμπιακά έργα, η μόλυνση του περιβάλλοντος από τη λειτουργία του αεροδρομίου, η αύξηση της ηχορύπανσης, η επέκταση του οικιστικού ιστού σε βάρος του φυσικού περιβάλλοντος, όπως και το ανεπαρκές δίκτυο ύδρευσης και η ελλειπής λεωφορειακή σύνδεση της περιοχής με το κέντρο της Αθήνας αυξάνουν τα αρνητικά στοιχεία των Μεσογείτικων Δήμων. Τέλος, αναφέρεται η ειδική περίπτωση των κατοίκων της βιομηχανικής περιοχής της Λαυρεωτικής, οι οποίοι εμφανίζονται δυσχεραστημένοι από τον περιορισμένο αριθμό θέσεων εργασίας και τη μόλυνση του περιβάλλοντος από τις μεγάλες βιομηχανικές μονάδες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 25^ο ΣΥΣΧΕΤΙΣΕΙΣ

Το φύλο των ερωτηθέντων φαίνεται να σχετίζεται σε επίπεδο σημαντικότητας 90% ($P\text{-value} = 0,0736$), με το είδος της ανάπτυξης που παρατηρούν. Με τη βοήθεια δε, του πίνακα που ακολουθεί φαίνεται ότι από τους άνδρες το 30% παρατηρεί οικονομική ανάπτυξη, το 10% κοινωνική και το 3% πολιτιστική, αλλά και από τις γυναίκες το 27% παρατηρεί οικονομική ανάπτυξη στα Μεσόγεια τα τελευταία 25 έτη. Παράλληλα το 12% αυτών παρατηρεί κοινωνική ανάπτυξη και το 6% πολιτιστική.

Πίνακας 25.1 : ΦΥΛΟ - ΕΙΔΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

$P\text{-value} = 0,0736$

Ε.Σ = 90%

	Οικονομική		Κοινωνική		Πολιτιστική		Άλλο	
Άνδρας	89	29,67%	29	9,67%	9	3,00%	12	4,00%
Γυναίκα	80	26,67%	37	12,33%	20	6,67%	5	1,67%

Το φύλο σχετίζεται επίσης, με αυξημένο επίπεδο σημαντικότητας (95%) και ακόμη μικρότερο $P\text{-value}$ (0,04), με την πιθανότητα απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα. Έτσι, οι περισσότεροι από τους ερωτηθέντες που έχουν ενασχοληθεί με αγροτικά επαγγέλματα είναι άνδρες (13%) και αντίστροφα οι περισσότερες γυναίκες δεν έχουν απασχοληθεί ποτέ στον πρωτογενή τομέα παραγωγής. (Πίνακας 25.2)

Πίνακας 25.2: ΦΥΛΟ – ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΣΤΟΝ ΠΡΩΤΟΓΕΝΗ ΤΟΜΕΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

$P\text{-value} = 0,042$

Ε.Σ = 95%

	Έχω απασχοληθεί στον πρωτογενή τομέα παραγωγής		Δεν έχω απασχοληθεί στον πρωτογενή τομέα παραγωγής	
Άνδρας	39	13,00%	110	36,67%
Γυναίκα	25	8,33%	126	42,00%

Αναφορικά με την ηλικία, αυτή συσχετίζεται σε επίπεδο σημαντικότητας 99%, με τους λόγους εγκατάστασης στην ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων. Ειδικότερα, το 15% του συνόλου του πληθυσμιακού δείγματος που ανήκουν στην ηλικιακή ομάδα των 15-36 ετών προσήλθε στα Μεσόγεια για οικογενειακούς λόγους, ενώ επαγγελματικοί λόγοι έφεραν στην περιοχή το 17% των ατόμων ηλικίας μεταξύ 37 και 58 ετών. Τέλος το φυσικό περιβάλλον και η ησυχία των Μεσογείων φαίνεται ότι προσέλκυσαν το 2% των ερωτηθέντων ηλικίας 59 ετών και άνω, όπως παρατηρείται από τον Πίνακα 25.3.

Πίνακας 25.3: ΗΛΙΚΙΑ – ΛΟΓΟΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ

P-value = 0,0027

E.Σ = 99%

	Οικογενειακοί λόγοι		Επαγγελματικοί λόγοι		Φυσικό περιβάλλον – Ήσυχη περιοχή	
15-36	46	15,33%	22	7,33%	15	5,00%
37-58	39	13,00%	51	17,00%	17	5,67%
59 και άνω	2	0,67%	2	0,67%	5	1,67%

Στο ίδιο επίπεδο σημαντικότητας (99%) συσχετίζεται η ηλικία με το είδος της ανάπτυξης που παρατηρείται από τους ερωτώμενους. Από τον Πίνακα 25.4, παρατηρείται ότι η οικονομική ανάπτυξη συγκεντρώνει τα μεγαλύτερα ποσοστά σε όλες τις ηλικίες, κοινωνική ανάπτυξη παρατηρούν περισσότερο τα άτομα ηλικίας 37-58 ετών και πολιτιστική τα άτομα ηλικίας μεταξύ 15 και 36 ετών.

Πίνακας 25.4: ΗΛΙΚΙΑ – ΕΙΔΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

P-value = 0,0057

E.Σ = 99%

	Οικονομική		Κοινωνική		Πολιτιστική		Άλλο	
15-36	61	20,33%	29	9,67%	22	7,33%	4	1,33%
37-58	96	32,00%	33	11,00%	7	2,33%	10	3,33%
59 και άνω	12	4,00%	4	1,33%	0	0,00%	3	1,00%

Η παρατηρηθήσα και η προσδοκούμεσα ανάπτυξη συσχετίζεται και αυτή με την ηλικία (P-value = 0,006). Έτσι, στις ηλικίες 15-36 η παρατηρηθήσα ανάπτυξη είναι μικρότερη από την προσδοκούμεσα σε ποσοστό 23% του συνολου των ατόμων, στις ηλικίες 37-58 η ανάπτυξη που παρατηρείται είναι και πάλι μικρότερη από αυτήν που αναμενόταν αλλά σε μικρότερο ποσοστό, ενώ για τα άτομα 59 ετών και άνω οι απαντήσεις μοιράζονται σχεδόν ισόποσα.

Πίνακας 25.5: ΗΛΙΚΙΑ – ΠΑΡΑΤΗΡΗΘΗΣΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΟΚΟΥΣΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

P-value = 0,0061

E.Σ = 99%

	Η παρατηρηθήσα ανάπτυξη είναι μεγαλύτερη από την προσδοκούμεσα		Η παρατηρηθήσα ανάπτυξη είναι μικρότερη από την προσδοκούμεσα	
15-36	11	3,67%	68	22,67%
37-58	31	10,33%	58	19,33%
59 και άνω	6	2,00%	7	2,33%

Επίσης, από τα άτομα ηλικίας 15-36 η ποιότητα ζωής άλλαξε από καθόλου ή λίγο για το 14% και αρκετά για το 20%, από τα άτομα 37 έως 58 έτων άλλαξε αρκετά για το 25% αυτών και πολύ ή πάρα πολύ για το 13%, ενώ τα άτομα 59 ετών και άνω που πιστεύουν ότι η ποιότητα ζωής μεταβλήθηκε πολύ ή πάρα πολύ αντιστοιχούν στο 4% του συνόλου.

Πίνακας 25.6: ΗΛΙΚΙΑ – ΜΕΓΕΘΟΣ ΑΛΛΑΓΗΣ ΤΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ

P-value = 0,0015

E.Σ = 99%

	Καθόλου - Λίγο		Αρκετά		Πολύ – πάρα πολύ	
15-36	43	14,33%	58	19,33%	22	7,33%
37-58	43	14,33%	74	24,67%	40	13,33%
59 και άνω	4	1,33%	4	1,33%	12	4,00%

Παράλληλα, σε επίπεδο σημαντικότητας 95%, το 33% του δείγματος είναι ηλικίας 15-36 ετών και πιστεύει ότι η ποιότητα ζωής μεταβλήθηκε προς το καλύτερο και το 36% είναι ηλικίας 37-58 ετών και επίσης πιστεύει ότι η ποιότητα ζωής άλλαξε προς το καλύτερο.

Πίνακας 25.7: ΗΛΙΚΙΑ – ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΑΛΛΑΓΗΣ ΤΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ

P-value = 0,0184

E.Σ = 95%

	Προς το καλύτερο		Προς το χειρότερο	
15-36	98	32,67%	17	5,67%
37-58	107	35,67%	44	14,67%
59 και άνω	11	3,67%	8	2,67%

Η πιθανότητα απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα συσχετίζεται και αυτή με την ηλικία σε επίπεδο σημαντικότητας 99%. Από τον πίνακα που ακολουθεί παρατηρείται ότι το 0,7% των ερωτηθέντων ηλικίας 15-25, το 10% ηλικίας 26-47, οι 23 (8%) ηλικίας 48-58 και οι 8 (3%) ηλικίας 59 ετών και άνω, έχουν απασχοληθεί στον τομέα αυτό.

Πίνακας 25.8: ΗΛΙΚΙΑ – ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΣΤΟΝ ΠΡΩΤΟΓΕΝΗ ΤΟΜΕΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

P-value = 0,0023

E.Σ = 99%

	Έχω απασχοληθεί στον πρωτογενή τομέα παραγωγής		Δεν έχω απασχοληθεί στον πρωτογενή τομέα παραγωγής	
15-25	2	0,67%	22	7,33%
26-36	16	5,33%	83	27,67%
37-47	15	5,00%	76	25,33%
48-58	23	7,67%	43	14,33%
59 και άνω	8	2,67%	12	4,00%

Τέλος η ηλικία συσχετίζεται και με την πιθανότητα συμφωνίας με την τάση αστικοποίησης που παρατηρείται στα Μεσόγεια τα τελευταία χρόνια, όπως φαίνεται στον Πίνακα 25.9.

Πίνακας 25.9: ΗΛΙΚΙΑ – ΤΑΣΗ ΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ

P-value = 0,0132

E.Σ = 95%

	Συμφωνώ με την τάση αστικοποίησης		Δεν συμφωνώ με την τάση αστικοποίησης	
15-25	10	3,33%	14	4,67%
26-36	43	14,33%	56	18,67%
37-47	31	10,33%	60	20,00%
48-58	14	4,67%	52	17,33%
59 και άνω	3	1,00%	17	5,67%

Η πιθανότητα συμφωνίας με την τάση αστικοποίησης που παρατηρείται στα Μεσόγεια όμως συσχετίζεται με τη σειρά της, με την απειλή του περιβάλλοντος από την πληθυσμιακή και οικιστική ανάπτυξη. Έτσι, σε επίπεδο σημαντικότητας 99%, το 8% των ερωτηθέντων συμφωνεί με την τάση αστικοποίησης και πιστεύει ότι δεν απειλείται το περιβάλλον, ενώ το 62% αυτών δε συμφωνεί με την τάση αστικοποίησης και πιστεύει ότι απειλείται το περιβάλλον από την πληθυσμιακή και οικιστική ανάπτυξη.

Πίνακας 25.10: ΤΑΣΗ ΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ –ΥΠΟΒΑΘΜΗΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

P-value = 0,00

E.Σ = 99%

	Απειλείται το περιβάλλον		Δεν απειλείται το περιβάλλον	
Συμφωνώ με την τάση αστικοποίησης	77	25,67%	24	8,00%
Δεν συμφωνώ με την τάση αστικοποίησης	186	62,00%	13	4,33%

Αναφορικά με το επίπεδο εκπαίδευσης, αυτό συσχετίζεται με τους λόγους εγκαταστασης στην περιοχή των Μεσογείων και το είδος της ανάπτυξης που παρατηρείται σε αυτήν, σε επίπεδο σημαντικότητας 95%. Η εν λόγω συσχετίσεις παρουσιάζονται αναλυτικά στους Πίνακες 25.11 και 25.12.

Πίνακας 25.11: ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ – ΛΟΓΟΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ

P-value = 0,0297

Ε.Σ = 95%

	Οικογενειακοί λόγοι		Επαγγελματικοί λόγοι		Φυσικό περιβάλλον – Ήσυχη περιοχή	
Δημοτικό	6	2,00%	5	1,67%	5	1,67%
Γυμνάσιο	5	1,67%	7	2,33%	6	2,00%
Λύκειο	30	10,00%	20	6,67%	15	5,00%
Απόφοιτος Τ.Ε.Ι	11	3,67%	19	6,33%	5	1,67%
Απόφοιτος Α.Ε.Ι	18	6,00%	18	6,00%	3	1,00%
Μεταπτυχιακές σπουδές	8	2,67%	2	0,67%	1	0,33%
Άλλο	9	3,00%	4	1,33%	2	0,67%

Πίνακας 25.12: ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ – ΕΙΔΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

P-value = 0,0106

Ε.Σ = 95%

	Οικονομική		Κοινωνική		Πολιτιστική		Άλλο	
Δημοτικό	23	7,67%	7	2,33%	3	1,00%	1	0,33%
Γυμνάσιο	14	4,67%	7	2,33%	1	0,33%	2	0,67%
Λύκειο	47	15,67%	27	9,00%	18	6,00%	3	1,00%
Απόφοιτος Τ.Ε.Ι	35	11,67%	7	2,33%	4	1,33%	2	0,67%
Απόφοιτος Α.Ε.Ι	32	10,67%	10	3,33%	2	0,67%	5	1,67%
Μεταπτυχιακές σπουδές	9	3,00%	2	0,67%	0	0,00%	2	0,67%
Άλλο	9	3,00%	6	2,00%	1	0,33%	2	0,67%

Η εκπαίδευση σχετίζεται επίσης με την παρατηρηθήσα και την προσδοκούμεσα ανάπτυξη. Όπως παρατηρείται από τον Πίνακα 25.13, το 6% των ερωτηθέντων είναι απόφοιτοι Δημοτικού και δήλωσαν ότι η παρατηρηθήσα ανάπτυξη είναι μικρότερη από την προσδοκούμεσα, για τους απόφοιτους Γυμνασίου οι απόψεις διίστανται ενώ οι κάτοχοι απολυτηρίου Λυκείου που δήλωσαν ότι η παρατηρηθήσα ανάπτυξη είναι μικρότερη από την προσδοκούμεσα ανέρχονται στο 23% του συνόλου του δείγματος. Οι απόφοιτοι Τ.Ε.Ι που δήλωσαν ότι οι η ανάπτυξη που παρατηρούν είναι μεγαλύτερη από αυτή που περίμεναν φτάνουν το 5%, ενώ το 9% των ερωτηθέντων είναι απόφοιτοι Α.Ε.Ι και παρατηρούν ανάπτυξη μικρότερη από αυτή που ανέμεναν.

Πίνακας 25.13: ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ – ΠΑΡΑΤΗΡΗΘΗΣΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΟΚΟΥΣΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

P-value = 0,0046

E.Σ = 99%

	Η παρατηρηθήσα ανάπτυξη είναι μεγαλύτερη από την προσδοκούμεσα		Η παρατηρηθήσα ανάπτυξη είναι μικρότερη από την προσδοκούμεσα	
Δημοτικό	15	5,00%	19	6,33%
Γυμνάσιο	12	4,00%	12	4,00%
Λύκειο	26	8,67%	69	23,00%
Απόφοιτος Τ.Ε.Ι	14	4,67%	34	1,33%
Απόφοιτος Α.Ε.Ι	22	7,33%	27	9,00%
Μεταπτυχιακές σπουδές	7	2,33%	6	2,00%
Άλλο	4	1,33%	14	4,67%

Τέλος, το επίπεδο εκπαίδευσης συσχετίζεται με το μέγεθος της αλλαγής της ποιότητας ζωής σε επίπεδο σημαντικότητας 95%, όπως παρατηρείται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 25.14: ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ – ΜΕΓΕΘΟΣ ΑΛΛΑΓΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ

P-value =0,0191

E.Σ = 95%

	Καθόλου - Λίγο		Αρκετά		Πολύ – πάρα πολύ	
Δημοτικό	7	2,33%	10	3,33%	17	5,67%
Γυμνάσιο	10	3,33%	10	3,33%	8	2,67%
Λύκειο	25	8,33%	52	17,33%	24	8,00%
Απόφοιτος Τ.Ε.Ι	21	7,00%	22	7,33%	9	3,00%
Απόφοιτος Α.Ε.Ι	15	5,00%	26	8,67%	9	3,00%
Μεταπτυχιακές σπουδές	4	1,33%	7	2,33%	6	2,00%
Άλλο	8	2,67%	9	3,00%	1	0,33%

Από τον Πίνακα 25.15 δε, παρατηρείται ότι ο Δήμος διαμονής συσχετίζεται με την καταγωγή σε επίπεδο σημαντικότητας 90%. Έτσι, το 11% των ερωτηθέντων διαμένει στην Παιανία αλλά δεν κατάγεται από αυτήν, το 15% διαμένει στο Κορωπί χωρίς να κατάγεται από εκεί και το 12 % διαμένει στο Μαρκόπουλο αλλά έχει άλλο τόπο καταγωγής.

Πίνακας 25.15: ΔΗΜΟΣ ΔΙΑΜΟΝΗΣ – ΚΑΤΑΓΩΓΗ

P-value = 0,0742

E.Σ = 90%

	Κατάγομαι από την περιοχή που διαμένω		Δεν κατάγομαι από την περιοχή που διαμένω	
Δήμος Παιανίας	6	2,00%	33	11,00%
Δήμος Κρωπίας	30	10,00%	46	15,33%
Δήμος Μαρκοπούλου Μεσογαίας	11	3,67%	36	12,00%
Δήμος Σπατών	12	4,00%	18	6,00%
Δήμος Κερατέας	16	5,33%	24	8,00%
Δήμος Καλυβίων Θορικού	15	5,00%	21	7,00%
Δήμος Λαυρεωτικής	11	3,67%	21	7,00%

Ο βαθμός ευχαρίστησης από την διαμονή στην περιοχή σχετίζεται και αυτός με τον Δήμο διαμονής σε επίπεδο σημαντικότητας 99% (P-value = 0,0009). Παρατηρείται ότι το 6% του δείγματος διαμένει στην Παιανία και είναι αρκετά ευχαριστημένο από την διαμονή του στην περιοχή. Το ίδιο ισχύει και για το 12% των ερωτηθέντων που διαμένουν στο Κορωπί. Το 8% αυτών διαμένει στον Δήμο Μαρκοπούλου και δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ευχαριστημένο από τη διαμονή του στην περιοχή, το αντίστοιχο ποσοστό για τον Δήμο Κερατέας είναι 9% και για τον Δήμο Λαυρεωτικής 5%.

Πίνακας 25.16: ΔΗΜΟΣ ΔΙΑΜΟΝΗΣ – ΒΑΘΜΟΣ ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΜΕΝΟΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΙΑΜΟΝΗ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ

P-value = 0,0009

Ε.Σ = 99%

	Καθόλου - Λίγο		Αρκετά		Πολύ – πάρα πολύ	
Δήμος Παιανίας	8	2,67%	18	6,00%	13	4,33%
Δήμος Κρωπίας	14	4,67%	36	12,00%	26	8,67%
Δήμος Μαρκοπούλου Μεσογαίας	2	0,67%	22	7,33%	23	7,67%
Δήμος Σπατών	4	1,33%	20	6,67%	6	2,00%
Δήμος Κερατέας	2	0,67%	11	3,67%	27	9,00%
Δήμος Καλυβίων Θορικού	2	0,67%	12	4,00%	22	7,33%
Δήμος Λαυρεωτικής	2	0,67%	14	4,67%	16	5,33%

Η συσχέτιση των λόγων εγκατάστασης στην περιοχή των Μεσογείων και του Δήμου διαμονής παρουσιάζεται στον Πίνακα 25.17. Από αυτόν παρατηρείται ότι το 4% του δείγματος διαμένει στην Παιανία και εγκαταστάθηκε στην περιοχή λόγω του φυσικού περιβάλλοντος και της ησυχίας. Το 7% το οποίο διαμένει στο Κορωπί και το 4% που διαμένει στα Σπάτα και στην Κερατέα εγκαταστάθηκε στα Μεσόγεια για επαγγελματικούς λόγους. Αντίθετα, το 5% που διαμένει στο Δήμο Μαρκοπούλου και το 4% στους Δήμους Καλυβίων και Λαυρεωτικής εγκαταστάθηκε στην περιοχή για οικογενειακούς λόγους.

Πίνακας 25.17: ΔΗΜΟΣ ΔΙΑΜΟΝΗΣ – ΛΟΓΟΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ

P-value = 0,0003

E.Σ = 99%

	Οικογενειακοί λόγοι		Επαγγελματικοί λόγοι		Φυσικό περιβάλλον – Ήσυχη περιοχή	
Δήμος Παιανίας	13	4,33%	7	2,33%	13	4,33%
Δήμος Κορωπίας	19	6,33%	21	7,00%	6	2,00%
Δήμος Μαρκοπούλου Μεσογαίας	15	5,00%	10	3,33%	11	3,67%
Δήμος Σπατών	6	2,00%	12	4,00%	0	0,00%
Δήμος Κερατέας	9	3,00%	12	4,00%	3	1,00%
Δήμος Καλυβίων Θορικού	12	4,00%	5	1,67%	4	1,33%
Δήμος Λαυρεωτικής	13	4,33%	8	2,67%	0	0,00%

Το είδος της ανάπτυξης που παρατηρείται συσχετίζεται, σε επίπεδο σημαντικότητας 99% με τον Δήμο διαμονής. Η εν λόγω συσχέτιση παρουσιάζεται αναλυτικά στον Πίνακα 25.18.

Πίνακας 25.18: ΔΗΜΟΣ ΔΙΑΜΟΝΗΣ – ΕΙΔΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

P-value = 0,00

E.Σ = 99%

	Οικονομική		Κοινωνική		Πολιτιστική		Άλλο	
Δήμος Παιανίας	27	9,00%	8	2,67%	2	0,67%	0	0,00%
Δήμος Κρωπίας	48	16,00%	9	3,00%	7	2,33%	9	3,00%
Δήμος Μαρκοπούλου Μεσογαίας	27	9,00%	11	3,67%	5	1,67%	2	0,67%
Δήμος Σπατών	22	7,33%	6	2,00%	1	0,33%	0	0,00%
Δήμος Κερατέας	21	7,00%	11	3,67%	3	1,00%	3	1,00%
Δήμος Καλυβίων Θορικού	18	6,00%	10	3,33%	0	0,00%	3	1,00%
Δήμος Λαυρεωτικής	6	2,00%	11	3,67%	11	3,67%	0	0,00%

Με τον Δήμο διαμονής συσχετίζεται επίσης, η ανάπτυξη που προσδοκούσαν οι ερωτηθέντες συγκριτικά με αυτή που παρατηρούν. Ειδικότερα, το 10% του πληθυσμιακού δείγματος διαμένει στην Παιανία και υποστηρίζει ότι η παρατηρηθήσα ανάπτυξη δεν είναι αυτή που προσδοκούσε. Το ίδιο ισχύει και για το 14% που διαμένει στο Κωρωπί, το 10% που διαμένει στο Μαρκόπουλο, το 8% που διαμένει στην Κερατέα και στο Λαύριο και το 7% το οποίο διαμένει στα Καλύβια.

Πίνακας 25.19: ΔΗΜΟΣ ΔΙΑΜΟΝΗΣ – ΠΡΟΣΔΟΚΙΑ ΓΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

P-value = 0,0041

E.Σ = 99%

	Η παρατηρηθήσα ανάπτυξη είναι αυτή που προσδοκούσα		Η παρατηρηθήσα ανάπτυξη δεν είναι αυτή που προσδοκούσα	
Δήμος Παιανίας	7	2,33%	30	10,00%
Δήμος Κρωπίας	32	10,67%	41	13,67%
Δήμος Μαρκοπούλου Μεσογαίας	16	5,33%	29	9,67%
Δήμος Σπατών	18	6,00%	11	3,67%
Δήμος Κερατέας	14	4,67%	24	8,00%
Δήμος Καλυβίων Θορικού	9	3,00%	22	7,33%
Δήμος Λαυρεωτικής	4	1,33%	24	8,00%

Όσον αφορά την ύπαρξη της κατάλληλης υποδομής η οποία μπορεί να αποτελέσει τη βάση της ανάπτυξης που παρατηρείται, και αυτή συσχετίζεται με το Δήμο διαμονής σε επίπεδο σημαντικότητας 99%. Αναλυτικότερα, οι συσχετίσεις του πολεοδομικού, οδικού, αποχετευτικού και μεταφορικού δικτύου με τους Δήμους διαμονής παρουσιάζονται στους Πίνακες 25.20-25.23.

Πίνακας 25.20: ΔΗΜΟΣ ΔΙΑΜΟΝΗΣ – ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

P-value = 0,00

E.Σ = 99%

	Καθόλου - Λίγο		Αρκετά		Πολύ – πάρα πολύ	
Δήμος Παιανίας	23	7,67%	12	4,00%	0	0,00%
Δήμος Κρωπίας	42	14,00%	22	7,33%	6	2,00%
Δήμος Μαρκοπούλου Μεσογαίας	20	6,67%	16	5,33%	10	3,33%
Δήμος Σπατών	9	3,00%	7	2,33%	11	3,67%
Δήμος Κερατέας	15	5,00%	15	5,00%	10	3,33%
Δήμος Καλυβίων Θορικού	15	5,00%	15	5,00%	6	2,00%
Δήμος Λαυρεωτικής	10	3,33%	16	5,33%	6	2,00%

Πίνακας 25.21: ΔΗΜΟΣ ΔΙΑΜΟΝΗΣ – ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

P-value = 0,00

E.Σ = 99%

	Καθόλου - Λίγο		Αρκετά		Πολύ – πάρα πολύ	
Δήμος Παιανίας	18	6,00%	15	5,00%	3	1,00%
Δήμος Κρωπίας	42	14,00%	18	6,00%	10	3,33%
Δήμος Μαρκοπούλου Μεσογαίας	20	6,67%	19	6,33%	6	2,00%
Δήμος Σπατών	9	3,00%	1	0,33%	18	6,00%
Δήμος Κερατέας	10	3,33%	16	5,33%	14	4,67%
Δήμος Καλυβίων Θορικού	13	4,33%	19	6,33%	4	1,33%
Δήμος Λαυρεωτικής	13	4,33%	14	4,67%	5	1,67%

Πίνακας 25.22: ΔΗΜΟΣ ΔΙΑΜΟΝΗΣ – ΑΠΟΧΕΤΕΥΣΗ

P-value = 0,00

E.Σ = 99%

	Καθόλου - Λίγο		Αρκετά		Πολύ – πάρα πολύ	
Δήμος Παιανίας	38	12,67%	0	0,00%	0	0,00%
Δήμος Κρωπίας	72	24,33%	2	0,67%	0	0,00%
Δήμος Μαρκοπούλου Μεσογαίας	43	14,33%	1	0,33%	1	0,33%
Δήμος Σπατών	26	8,67%	3	1,00%	0	0,00%
Δήμος Κερατέας	7	2,33%	15	5,00%	18	6,00%
Δήμος Καλυβίων Θορικού	33	11,33%	3	1,00%	0	0,00%
Δήμος Λαυρεωτικής	26	8,67%	5	1,67%	1	0,33%

Πίνακας 25.23: ΔΗΜΟΣ ΔΙΑΜΟΝΗΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

P-value = 0,002

E.Σ = 99%

	Καθόλου - Λίγο		Αρκετά		Πολύ – πάρα πολύ	
Δήμος Παιανίας	18	6,00%	15	5,00%	2	0,67%
Δήμος Κρωπίας	32	10,67%	26	8,67%	9	3,00%
Δήμος Μαρκοπούλου Μεσογαίας	21	7,00%	17	5,67%	8	2,67%
Δήμος Σπατών	8	2,67%	11	3,67%	9	3,00%
Δήμος Κερατέας	15	5,00%	18	6,00%	7	2,33%
Δήμος Καλυβίων Θορικού	23	7,67%	10	3,33%	3	1,00%
Δήμος Λαυρεωτικής	24	8,00%	8	2,67%	0	0,00%

Η συσχέτιση δε, του βαθμού ευχαρίστησης από τα έργα που έχουν γίνει στην ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων με τον Δήμο διαμονής παρουσιάζεται στους πίνακες που ακολουθούν.

Έτσι, πολύ έως πάρα πολύ ευχαριστημένο από τα έργα στο μεταφορικό δίκτυο παρουσιάζεται το 4% των ερωτηθέντων το οποίο και διαμένει στο Δήμο Σπάτων. Αρκετά ευχαριστημένο είναι το 10% του δείγματος που διαμένει στο Κορωπί, το 6% που διαμένει στο Μαρκόπουλο και το 7% το οποίο διαμένει στο Δήμο Καλυβίων.

Πίνακας 25.24: ΔΗΜΟΣ ΔΙΑΜΟΝΗΣ –ΒΑΘΜΟΣ ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΑ ΕΡΓΑ ΣΤΟ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

P-value = 0,0307

E.Σ = 95%

	Καθόλου - Λίγο		Αρκετά		Πολύ – πάρα πολύ	
Δήμος Παιανίας	18	6,00%	10	3,33%	8	2,67%
Δήμος Κρωπίας	24	8,00%	29	9,67%	20	6,67%
Δήμος Μαρκοπούλου Μεσογαίας	11	3,67%%	18	6,00%	17	5,67%
Δήμος Σπατών	7	2,33%	10	3,33%	12	4,00%
Δήμος Κερατέας	11	3,67%	15	5,00%	13	4,33%
Δήμος Καλυβίων Θορικού	13	4,33%	20	6,67%	3	1,00%
Δήμος Λαυρεωτικής	16	5,33%	13	4,33%	3	1,00%

Από τα έργα στο οδικό δίκτυο πολύ έως πάρα πολύ ευχαριστημένο δηλώνει το 11% των ερωτηθέντων το οποίο διαμένει στον Δήμο Κρωπίας. Το ίδιο ισχύει και για το 9% που διαμένει στο Δήμο Κερατέας και στο Δήμο Μαρκοπούλου.

Πίνακας 25.25: ΔΗΜΟΣ ΔΙΑΜΟΝΗΣ –ΒΑΘΜΟΣ ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΑ ΕΡΓΑ ΣΤΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

P-value = 0,0082

E.Σ = 99%

	Καθόλου - Λίγο		Αρκετά		Πολύ – πάρα πολύ	
Δήμος Παιανίας	13	4,33%	9	3,00%	14	4,67%
Δήμος Κρωπίας	16	5,33%	23	7,67%	32	10,67%
Δήμος Μαρκοπούλου Μεσογαίας	5	1,67%	13	4,33%	28	9,33%
Δήμος Σπατών	3	1,00%	9	3,00%	18	6,00%
Δήμος Κερατέας	2	0,67%	10	3,33%	27	9,00%
Δήμος Καλυβίων Θορικού	5	1,67%	16	5,33%	13	4,33%
Δήμος Λαυρεωτικής	10	3,33%	10	3,33%	11	3,67%

Τα Ολυμπιακά έργα που έλαβαν χώρα στα Μεσόγεια φαίνεται ότι καθόλου ή ελάχιστα ικανοποίησαν το 6% του δείγματος που διαμένει στην Παιανία, το 11% που διαμένει στο Κορωπί, το 8% το οποίο διαμένει στο Μαρκόπουλο και το 4% που διαμένει στον Δήμο Λαυρεωτικής.

Πίνακας 25.26: ΔΗΜΟΣ ΔΙΑΜΟΝΗΣ –ΒΑΘΜΟΣ ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΑ ΟΛΥΜΠΙΑΚΑ ΕΡΓΑ

P-value = 0,0007

E.Σ = 99%

	Καθόλου - Λίγο		Αρκετά		Πολύ – πάρα πολύ	
Δήμος Παιανίας	17	5,67%	10	3,33%	10	3,33%
Δήμος Κρωπίας	32	10,67%	14	4,67%	29	9,67%
Δήμος Μαρκοπούλου Μεσογαίας	22	7,33%	14	4,67%	10	3,33%
Δήμος Σπατών	5	1,67%	5	1,67%	20	6,67%
Δήμος Κερατέας	10	3,33%	7	2,33%	20	6,67%
Δήμος Καλυβίων Θορικού	3	1,00%	8	2,67%	25	8,33%
Δήμος Λαυρεωτικής	13	4,33%	6	2,00%	13	4,33%

Αναφορικά τέλος, με την επέκταση του πολεοδομικού σχεδίου, το 12% των ερωτηθέντων που διαμένει στο Κορωπί και το 8% το οποίο διαμένει στην Παιανία είναι καθόλου ή λίγο ευχαριστημένο. Αντίθετα, το 3% που διαμένει στο Δήμο Κερατέας και στο Δήμο Σπατών είναι πολύ ή πάρα πολύ ευχαριστημένο.

Πίνακας 25.27: ΔΗΜΟΣ ΔΙΑΜΟΝΗΣ –ΒΑΘΜΟΣ ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΑ ΕΡΓΑ ΣΤΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

P-value = 0,0132

E.Σ = 95%

	Καθόλου - Λίγο		Αρκετά		Πολύ – πάρα πολύ	
Δήμος Παιανίας	23	7,67%	10	3,33%	2	0,67%
Δήμος Κρωπίας	35	11,67%	27	9,00%	10	3,33%
Δήμος Μαρκοπούλου Μεσογαίας	23	7,67%	14	4,67%	9	3,00%
Δήμος Σπατών	11	3,67%	8	2,67%	10	3,33%
Δήμος Κερατέας	11	3,67%	19	6,33%	9	3,00%
Δήμος Καλυβίων Θορικού	10	3,33%	22	7,33%	4	1,33%
Δήμος Λαυρεωτικής	10	3,33%	16	5,33%	5	1,67%

Σε επίπεδο σημαντικότητας 99% συσχετίζεται ο Δήμος διαμονής με τους λόγους απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα παραγωγής. Από τον Πίνακα 25.28 δε, παρατηρείται ότι το 2% των ερωτηθέντων που διαμένει στην Παιανία έχει απασχοληθεί στον πρωτογενή τομέα παραγωγής προς ιδιοκατανάλωση, ενώ το 2% διαμένει στα Σπάτα και στα Καλύβια και έχει απασχοληθεί στον πρωτογενή τομέα παραγωγής λόγω ύπαρξης οικογενειακής εκμετάλλευσης.

Πίνακας 25.28: ΔΗΜΟΣ ΔΙΑΜΟΝΗΣ – ΛΟΓΟΙ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΣΤΟΝ ΠΡΩΤΟΓΕΝΗ ΤΟΜΕΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

P-value = 0,0038

E.Σ = 99%

	Υπαρξη οικογε- νειακής εκμ/σης		Επειδή μου άρεσε		Για επιπλέον εισόδημα		Ιδιοκατα- νάλωση		Άλλο	
Δήμος Παιανίας	2	0,67%	2	0,67%	1	0,33%	6	2,00%	2	0,67%
Δήμος Κρωπίας	8	2,67%	3	1,00%	3	1,00%	1	0,33%	0	0,00%
Δήμος Μαρκοπούλου Μεσογαίας	4	1,33%	0	0,00%	3	1,00%	0	0,00%	0	0,00%
Δήμος Σπατών	6	2,00%	1	0,33%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Δήμος Κερατέας	4	1,33%	0	0,00%	3	1,00%	1	0,33%	3	1,00%
Δήμος Καλυβίων Θορικού	6	2,00%	1	0,33%	0	0,00%	2	0,67%	0	0,00%
Δήμος Λαυρεωτικής	1	0,33%	0	0,00%	0	0,00%	1	0,33%	0	0,00%

Τέλος ο Δήμος διαμονής συσχετίζεται σε επίπεδο σημαντικότητας 99%, με τις προβλέψεις για τη μελλοντική εικόνα του, με χρονοορίζοντα μια πενταετία. Όπως παρατηρείται από τον Πίνακα 25.29, ενώ τα περισσότερα άτομα σε όλους τους Δήμους πιστεύουν ότι η περιοχή τα επόμενα πέντε χρόνια θα ομοιάζει, από οικιστική άποψη, με τα μεγάλα αστικά κέντρα, το 5% των ερωτώμενων που διαμένει στο Δήμο Λαυρεωτικής φαντάζεται την περιοχή να έχει διατηρήσει τη σημερινή της μορφή.

Πίνακας 25.29: ΔΗΜΟΣ ΔΙΑΜΟΝΗΣ – ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

P-value = 0,0015

E.Σ = 99%

	Να ομοιάζει, από οικιστική άποψη, με τα μεγάλα αστικά κέντρα		Να έχει διατηρήσει τη σημερινή του μορφή		Να έχει περισσότερες βιομηχανίες	
Δήμος Παιανίας	18	6,00%	12	4,00%	9	3,00%
Δήμος Κρωπίας	47	15,67%	7	2,33%	22	7,33%
Δήμος Μαρκοπούλου Μεσογαίας	27	9,00%	9	3,00%	11	3,67%
Δήμος Σπατών	14	4,67%	3	1,00%	13	4,33%
Δήμος Κερατέας	24	8,00%	5	1,67%	10	3,33%
Δήμος Καλυβίων Θορικού	17	5,67%	11	3,67%	8	2,67%
Δήμος Λαυρεωτικής	11	3,67%	16	5,33%	5	1,67%

Η πιθανότητα καταγωγής από τον τόπο διαμονής συσχετίζεται, σε επίπεδο σημαντικότητας 99%, με το βαθμό ευχαρίστησης από τη διαμονή στην περιοχή. Σύμφωνα δε, με τον Πίνακα 25.30, το 21% του δείγματος το οποίο κατάγεται από τον τόπο διαμονής του δηλώνει πολύ ή πάρα πολύ ευχαριστημένο από τη διαμονή του στην περιοχή, αντίθετα το 34% των ερωτηθέντων το οποίο δεν κατάγεται από τον τόπο που διαμένει εμφανίζεται αρκετά ευχαριστημένο από τη διαμονή του στην περιοχή των Μεσογείων.

Πίνακας 25.30: ΚΑΤΑΓΩΓΗ – ΒΑΘΜΟΣ ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΙΑΜΟΝΗ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ

P-value = 0,0002

E.Σ = 99%

	Καθόλου - Λίγο		Αρκετά		Πολύ – πάρα πολύ	
Κατάγομαι από τον τόπο διαμονής μου	9	3,00%	30	10,00%	62	20,67%
Δεν κατάγομαι από τον τόπο διαμονής μου	25	8,33%	103	34,33%	71	13,67%

Η πιθανότητα καταγωγής από τον τόπο διαμονής συσχετίζεται επίσης, στο ίδιο επίπεδο σημαντικότητας, με την πιθανότητα απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα παραγωγής. Έτσι, το 12% των ερωτηθέντων κατάγεται από τον τόπο διαμονής του και έχει ενασχοληθεί με αγροτικά επαγγέλματα, άλλα και το 9% το οποίο δεν κατάγεται από την περιοχή διαμονής του έχει απασχοληθεί στον πρωτογενή τομέα παραγωγής.

Πίνακας 25.31: ΚΑΤΑΓΩΓΗ – ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΣΤΟΝ ΠΡΩΤΟΓΕΝΗ ΤΟΜΕΑ

P-value = 0,00

E.Σ = 99%

	Έχω απασχοληθεί στον πρωτογενή τομέα παραγωγής		Δεν έχω απασχοληθεί στον πρωτογενή τομέα παραγωγής	
Κατάγομαι από τον τόπο διαμονής μου	37	12,33%	64	21,33%
Δεν κατάγομαι από τον τόπο διαμονής μου	27	9,00%	172	57,33%

Μια άλλη συσχέτιση αφορά την πιθανότητα καταγωγής από τον τόπο διαμονής και τους λόγους απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα παραγωγής, όπως παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 25.32: ΚΑΤΑΓΩΓΗ – ΛΟΓΟΙ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΣΤΟΝ ΠΡΩΤΟΓΕΝΗ ΤΟΜΕΑ

P-value = 0,00

E.Σ = 99%

	Ύπαρξη οικογενει- ακής εκμ/σης		Επειδή μου άρεσε		Για επιπλέον εισόδημα		Ιδιοκατα- νάλωση		Άλλο	
Κατάγομαι από τον τόπο διαμονής μου	24	8,00%	3	1,00%	5	1,67%	3	1,00%	2	0,67%
Δεν κατάγομαι από τον τόπο διαμονής μου	7	2,33%	4	1,33%	5	1,67%	8	2,67%	3	1,00%

Η τελευταία συσχέτιση που επιτυγχάνεται, είναι αυτή μεταξύ των λόγων εγκατάστασης στην ευρύτερη περιοχή και του βαθμού ευχαρίστησης από τη διαμονή σε αυτή, σε επίπεδο σημαντικότητας 99%. Παρατηρείται δε, από τον αντίστοιχο πίνακα ότι το 17% που εγκατασταθήκηκε στην περιοχή μελέτης εξαιτίας οικογενειακών παραγόντων, είναι αρκετά ευχαριστημένο από τη διαμονή του σε αυτή, ενώ το 5% που προσήλθε στην περιοχή λόγω του φυσικού περιβάλλοντος εμφανίζεται πολύ έως πάρα πολύ ευχαριστημένο από τη διαμονή του στα Μεσόγεια.

**Πίνακας 25.33: ΛΟΓΟΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ
- ΒΑΘΜΟΣ ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΙΑΜΟΝΗ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ**

P-value = 0,0057

E.Σ = 99%

	Καθόλου - Λίγο		Αρκετά		Πολύ – πάρα πολύ	
Οικογενειακοί λόγοι	11	3,67%	50	16,67%	26	8,67%
Επαγγελματικοί λόγοι	9	3,00%	37	12,33%	29	9,67%
Φυσικό περιβάλλον – Ήσυχη περιοχή	5	1,67%	16	5,33%	16	5,33%

- **ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ**

Λαμβάνοντας υπόψη τις παραπάνω αναλύσεις, δύναται να εξαχθούν τα εξής συμπεράσματα:

- Το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων είναι απόφοιτοι Λυκείου (34%).
- Το 30% αυτών είναι ιδιωτικοί υπάλληλοι.
- Μόνο το 4% των ερωτηθέντων διαμένει προσωρινά στην περιοχή των Μεσογείων.
- Το 47% όσων απάντησαν στο ερωτηματολόγιο εγκαταστάθηκε στην περιοχή μελέτης εντός των τελευταίων 20 ετών.
- Η πλειοψηφία του πληθυσμιακού δείγματος έχει τόπο καταγωγής διαφορετικό αυτού των Μεσογείων (66%).
- Η εύρεση εργασίας αποτελεί τον κύριο παράγοντα εγκατάστασης του εν λόγω πληθυσμού στην περιοχή, καθώς το 38% αυτού εγκαταστάθηκε στα Μεσόγεια για επαγγελματικούς λόγους.
- Η πλειοψηφία του δείγματος (94%) παρατηρεί κάποιου είδους ανάπτυξη, κυρίως δε οικονομική (60%).
- Η ανάπτυξη που παρατηρείται δεν είναι αυτή που ανέμενε το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμιακού δείγματος (64%), καθώς στις περισσότερες περιπτώσεις είναι μικρότερη.
- Το 34% παρουσιάζεται αρκετά ευχαριστημένο από το οδικό δίκτυο και το πολεοδομικό σχέδιο, το 60% δεν είναι καθόλου ευχαριστημένο από το αποχετευτικό δίκτυο, ενώ το 36% είναι αρκετά ικανοποιημένο από το υπάρχον δίκτυο μεταφορών.
- Οι μισοί σχεδόν από τους ερωτώμενους πιστεύουν ότι η ποιότητα ζωής μεταβλήθηκε αρκετά την τελευταία 20ετία και μάλιστα προς το καλύτερο (76%).
- Αναφορικά με τα έργα που πραγματοποιήθηκαν στα Μεσόγεια τις τελευταίες δεκαετίες, πάρα πολύ ευχαριστημένο από την κατασκευή του αεροδρομίου εμφανίζεται το 19%, ενώ για την Αττική Οδό το αντίστοιχο ποσοστό είναι 54%. Η διαπλάτυνση του οδικού δικτύου και η αναβάθμιση του μεταφορικού δικτύου ευχαρίστησαν πάρα πολύ το 31% και 22% των ερωτηθέντων αντίστοιχα, ενώ η επέκταση του πολεοδομικού σχεδίου και τα Ολυμπιακά έργα το 15% και 29%.

- Αυτοί που έχουν απασχοληθεί στον πρωτογενή τομέα αποτελούν μόλις το 21% του πληθυσμιακού δείγματος που έλαβε μέρος στην έρευνα, εκ του οποίου το 61% έχει απασχοληθεί στον εν λόγω τομέα μέχρι δέκα χρόνια
- Κύριος λόγος απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα είναι η ύπαρξη οικογενειακής εκμετάλλευσης (48%).
- Μόνο το 37% όσων έχουν απασχοληθεί στον πρωτογενή τομέα δεν άλλαξε επαγγελματικό προσανατολισμό.
- Το 66% των ερωτηθέντων δε συμφωνεί με την τάση αστικοποίησης και βιομηχανοποίησης, που παρατηρείται στην περιοχή μελέτης τις τελευταίες δεκαετίες.
- Το φυσικό περιβάλλον θεωρείται ότι απειλείται από την οικιστική και πληθυσμιακή ανάπτυξη από το 90% σχεδόν των ερωτώμενων, και μάλιστα σε πολύ μεγάλο βαθμό (53%).
- Τέλος, το 21% του δείγματος φαντάζεται την περιοχή που διαμένει να έχει διατηρήσει τη σημερινή της μορφή και την επόμενη πενταετία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 26^ο ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στο κεφάλαιο αυτό παρατίθενται τα συμπεράσματα που προέκυψαν από τη βιβλιογραφική προσέγγιση του θέματος που πραγματεύεται η εργασία αλλά και αυτά που απορέουν από την επεξεργασία και ανάλυση των πρωτογενών στοιχείων που συλλέχθηκαν

26.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Από τη βιβλιογραφική προσέγγιση του θέματος, είναι εμφανές ότι τα Μεσόγεια έχουν, σε σύγκριση με οποιαδήποτε άλλη περιοχή της Ελλάδας, το προβάδισμα της μεταμόρφωσης ή καλύτερα της παραμόρφωσης. Μιας τέτοιας αλλαγής που στα επόμενα χρόνια θα την επηρεάσουν, ακόμα περισσότερο ο πληθυσμιακός χείμαρρος της πρωτεύουσας που αναζητά διέξοδο και το αεροδρόμιο με τις γύρω του οικιστικές συνέπειες.

Ο κύκλος των οικοδομικών δραστηριοτήτων, όπως έχει εξελιχθεί και αναπτύσσεται τα τελευταία χρόνια, αποτελεί αναμφίβολα την πηγή των σοβαρών προβλημάτων περιβάλλοντος, των συνεχών καταστροφών και της αλλοίωσης του Μεσογείου τοπίου. Η επιδείνωση όλων αυτών των προβλημάτων είναι αναμενόμενη αν δεν μεταβληθεί ριζικά η οικιστική εξάπλωση.

Η υπερσυγκέντρωση πληθυσμού και δραστηριοτήτων και τα σοβαρά περιβαλλοντικά προβλήματα στην Αθήνα, αποτελούν την βασική αιτία της οικιστικής ανάπτυξης στα Μεσόγεια. Ο κύκλος αυτός της οικιστικής ανάπτυξης, μελλοντικών δραστηριοτήτων και περιβαλλοντικών προβλημάτων αποτελεί πραγματικά ένα «φαυλο κύκλο».

Η μεταφορά δραστηριοτήτων δεν αφορά την οικιστική χρήση. Μεταφορά δραστηριοτήτων παρατηρείται και στην βιοτεχνία και βιομηχανία, με την αθρόα εγκατάσταση βιομηχανιών και βιοτεχνιών στην περιοχή. Οι βιομηχανίες και οι βιοτεχνίες έλκουν μόνιμους κατοίκους, οι κατοικίες έλκουν βιοτεχνίες και βιομηχανίες και έτσι ο «φαυλος κύκλος» ζώνει την περιοχή,

στην οποία παρά την υπεράρκεια γης παρατηρείται οικιστική διαρροή, η οποία σταδιακά τη μετατρέπει «σε μια δεύτερη Αθήνα».

Η σταδιακή αλλά με γοργούς ρυθμούς αστικοποίηση της περιοχής μπορεί να αποτέλεσε θετικό παράγοντα για την ανάπτυξή της, καθώς βελτίωσε τους όρους ζωής του πληθυσμού και αναβάθμισε το πολιτιστικό της επίπεδο, αλλά είχε ως αποτέλεσμα την απώλεια όλων των παραδοσιακών της στοιχείων, τη μείωση ή και εξαφάνιση σε πολλές περιπτώσεις της πρωτογενούς παραγωγής, τη μόλυνση του περιβάλλοντος, την επίταση του κοινωνικού άγχους, την πυκνοκατοίκηση κλπ. Παρά το γεγονός ότι σήμερα δεν παρατηρούνται ακραία φαινόμενα μαζικότητας του πληθυσμού, για να αποφευχθεί αυτό θα πρέπει να τεθεί στόχος ώστε τα Μεσόγεια να συνεχίσουν να δέχονται τις όποιες θετικές επιδράσεις της πρωτεύουσας, αλλά να κρατήσουν την ιδιαιτερότητά τους ώστε να μην χαθούν μέσα στην αλλοτριωτική χοάνη της Αθήνας.

Η απομάκρυνση του αεροδρομίου στα Σπάτα, η υποκατάσταση μέρους του Πειραιά από το Λαύριο, η δημιουργία σιδηροδρομικού κέντρου στο Μενίδι και η κατασκευή εξωτερικού δακτυλίου αποτελούν θετικές επιλογές αν τηρηθεί το βασικό κριτήριο της μεταφοράς τους, που είναι να βρεθούν έξω από την πόλη. Στην περίπτωση των Μεσογείων αντίθετα, τα παραπάνω χρησιμοποιούνται σαν μοχλοί για την επέκταση της πόλης, η οποία θα τους ενσωματώσει, έτσι ώστε σε μερικές δεκαετίες να απαιτηθούν νέες λύσεις ακόμα πιο μακριά.

Υπό αυτές τις εξελίξεις, αναμένεται να δημιουργηθεί τα επόμενα χρόνια μια νέα πόλη, ένα νέο πολεοδομικό συγκρότημα, στην Ανατολική Αττική και τα Μεσόγεια ειδικότερα όπου θα αναπτυχθούν νέες οικονομικές δραστηριότητες και λειτουργίες, καθώς μέχρι σήμερα δεν υπάρχει δείγμα, ικανό να καθυσηχάζει, ότι καταλαμβάνεται προσπάθεια ανατροπής των κυρίαρχων μοντέλων ανάπτυξης των τελευταίων δεκαετιών.

Γενικά, η κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη μιας περιοχής επηρεάζεται από πολλούς παράγοντες ανάμεσα στους οποίους σημαντική θέση κατέχει η δυνατότητα προσέλκυσης ανθρώπινου δυναμικού και δραστηριοτήτων, η γεωγραφική της θέση και η γειτνίαση με ήδη αναπτυγμένα κέντρα και μητροπολιτικές περιοχές, το επίπεδο των υφιστάμενων υποδομών κλπ.

Ειδικότερα, η περιοχή μελέτης αναπτύχθηκε και συνεχίζει να αναπτύσσεται υπό την επίδραση της Περιφέρειας Πρωτευούσης, τη μεγαλύτερη μητροπολιτική περιοχή στη χώρα με την οποία γειτνιάζει. Έτσι, όπως έχει ήδη αναφερθεί, παρά τη συνεχή τροφοδοσία της περιοχής τόσο με πληθυσμό, όσο και με δραστηριότητες από την Αθήνα, η γειτνίασή της με αυτή δεν της επέτρεψαν μια αυτόνομη ανάπτυξη. Είναι αξιοσημείωτο ότι μέχρι σήμερα δεν έχει αναπτυχθεί κάποιο κέντρο ανάπτυξης, οι λειτουργίες και δραστηριότητες του οποίου να επηρεάζουν αναπτυξιακά την ευρύτερη περιοχή, παρά το γεγονός ότι τα Μεσόγεια παρουσιάζουν τις μεγαλύτερες προοπτικές ανάπτυξης από οποιοδήποτε άλλο τμήμα της Αττικής.

Επίσης, το αεροδρόμιο είναι ο σημαντικότερος λόγος ανάπτυξης της υπό μελέτη περιοχής. Εξαιτίας, ωστόσο, του αεροδρομίου συντελούνται σειρά έργων για την καλύτερη πρόσβαση στα Μεσόγεια, τα οποία επίσης προωθούν την ανάπτυξή τους. Η Αττική Οδός αποτελεί το σπουδαιότερο οδικό έργο των τελευταίων ετών στην Αττική και σε συνδυασμό με την επέκταση του μετρό ως τα Μεσόγεια, την κατασκευή του προαστιακού σιδηροδρόμου, την αναβάθμιση του λιμανιού του Λαυρίου αλλά και τη μελλοντική κατασκευή άλλων οδικών αξόνων επιτυγχάνεται η σύνδεση της Αθήνας με τα Μεσόγεια με τον καλύτερο τρόπο. Παράλληλα, ένας επιπλέον λόγος ανάπτυξης φαίνεται να είναι η κατασκευή Ολυμπιακών εγκαταστάσεων στην περιοχή.

Βέβαια η αλλαγή που παρατηρείται στα Μεσόγεια, λόγω των μεγάλων έργων που χωροθετούνται, δημιουργεί μια σειρά από ερωτήματα και σκέψεις σχετικά με τη μακροπρόθεσμη επίδραση των αναμενόμενων μετασχηματισμών πάνω σε ζητήματα που αφορούν κυρίως δύο τομείς: αυτόν της πόλης, δηλαδή της οικιστικής ανάπτυξης, της διάρθρωσης των κέντρων και άλλων σημαντικών πολεοδομικών παραμέτρων και αυτόν της γύρω υπαίθρου, τόσο από την αμιγώς περιβαλλοντική άποψη, όσο και από την άποψη της σημασίας της για τη βιωσιμότητα μιας ολοένα μεγεθυνόμενης αστικής περιοχής.

Είναι φανερό από τα παραπάνω, ότι ο χώρος των Μεσογείων αποτελεί περιφέρεια προγραμματισμού, γεγονός το οποίο συνάγεται από τα ποσοτικά στοιχεία πληθυσμού και εκτάσεων και από την ύπαρξη υποπεριοχών με διαφοροποιημένα μεταξύ τους στοιχεία ομοιογένειας που απαιτούν κοινές, συλλογικές λύσεις και αναπτυξιακό σχεδιασμό όπως:

- Εκτεταμένες συγκεντρώσεις περιοχών 1^{ης} κατοικίας
- Εκτεταμένες συνεχείς παράκτιες περιοχές 2^{ης} κατοικίας

- Γραμμικές συγκεντρώσεις δραστηριοτήτων του δευτερογενή και τριτογενή τομέα κατά μήκος των κύριων οδικών αξόνων.
- Περιοχές δασικών και γεωργοκτηνοτροφικών δραστηριοτήτων.

Μέσα από τα στοιχεία αυτών των ομοιογενειών αναδύονται έντονες εσωτερικές αντιθέσεις και ανισότητες. Πέρα από αυτές, ο χώρος χαρακτηρίζεται εσωτερικά από πολώσεις που τις δημιουργούν οι βασικές σημακές συγκεντρώσεις παραγωγής, κατοικίας και υπηρεσιών, οι οποίες είναι βέβαιο ότι πέρα της εθνικής εμβέλειας πόλωση που θα δημιουργήσει το αεροδρόμιο, θα προσλάβουν μια στάση στο μέλλον λόγω των αναμενόμενων αναπτυξιακών προοπτικών.

Τα Μεσόγεια τα επόμενα χρόνια αναμένεται να αναδειχθούν ακόμα περισσότερο σε μείζονα συγκοινωνιακό και επιχειρηματικό κόμβο, συμβάλλοντας στην ανάπτυξη της Ελληνικής οικονομίας και του τουρισμού, καθώς και στην τόνωση της απασχόλησης. Όμως άλλες απαλλοτριώσεις δεν πρέπει να γίνουν στην περιοχή, παρά μόνο σε περίπτωση σοβαρής, βασικής και απόλυτα δικαιολογημένης ανάγκης, καθώς οι κάτοικοι του Λεκανοπεδίου αρχίζουν να χάνουν τον μόνο σε κοντινή απόσταση χώρο εκτόνωσης και επαφής με τη φύση που διαθέτουν, λόγω των αναπτυξιακών πιέσεων.

Είναι πια αναπόφευκτο ότι τα Μεσόγεια αποτελούν πόλο ανάπτυξης τόσο λόγω του αεροδρομίου όσο λόγω των προβλημάτων του Λεκανοπεδίου τα οποία έχουν ως συνέπεια το γεγονός ότι μια σειρά από δραστηριότητες δε μπορούν να χωρέσουν σε αυτό. Δε μπορούν να χωρέσουν όχι από ποσοτική άποψη, από την άποψη αυτή η μέση πυκνότητα του Λεκανοπεδίου είναι πολύ χαμηλή συγκριτικά με μητροπολιτικές περιοχές της Ευρώπης, αλλά από άποψη οικιστικής δομής και κατά πόσο είναι δυνατό στη δεδομένη οικιστική δομή και με τις ακαμψίες που υπάρχουν να χωροθετηθούν νέες δραστηριότητες, οι οποίες είναι αναγκαίες για το μελλοντικό ρόλο της Αθήνας.

Έτσι, οι προοπτικές της κοινωνικοοικονομικής ανάπτυξης των Μεσογείων αναμένεται να ακολουθήσουν το εξής αναπτυξιακό προτυπο:

- Δημιουργία νέου πόλου ανάπτυξης της Αττικής, στην περιοχή μελέτης, που θα λειτουργεί και ως κύριος κόμβος σύνδεσης με διευρωπαϊκά δίκτυα, αντισταθμίζοντας την έλλειψη επίγειων συνδέσμων ταχείας κυκλοφορίας.

- Ανάδειξη εξειδικευμένων κέντρων ανάπτυξης με στόχο την προώθηση της ολοκληρωμένης ανάπτυξης ολόκληρης της Ανατολικής και των Μεσογείων ειδικότερα.
- Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των τοπικών επιχειρήσεων και προσέλκυση νέων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.
- Αστική ανάπτυξη.
- Ανάπτυξη και ενίσχυση του ρόλου του λιμανιού της περιοχής.

Με τα σημερινά δεδομένα δε, η έντονη πληθυσμιακή αύξηση των Μεσογείων υποδηλώνει τον αυξανόμενο εποικισμό του χώρου και οι εξελίξεις διαδραματίζονται παρά τους προβληματισμούς και τις προβλέψεις του νόμου 1515/1985 και του νόμου 1650/86 για την προστασία της περιαστικής γεωργίας και του τοπίου και παρά το γεγονός ότι η πλειοψηφία της ευρωπαϊκής πολεοδομικής σκέψης, όπως εκφράζεται στο πράσινο βιβλίο για το αστικό περιβάλλον του 1990, κατασταλάζει στην ανάγκη περιορισμού της χωρικής επέκτασης των πολεοδομικών σχηματισμών και υπέρ των προληπτικών δράσεων για την αποτροπή της άτακτης διάχυσης στην περιφέρεια (Λουκάκης, 2001).

Η γεωργική παραγωγή, χωρίς ειδικά ευνοϊκά κίνητρα και αντίστοιχες νομοθετικές ρυθμίσεις άρχισε να μαραζώνει. Η όποια ανάπτυξη υπάρχει, είναι στρεβλά τοποθετημένη πάνω στους οδικούς άξονες και όχι ισόρροπη και οργανωμένη μέσα στις πόλεις των Μεσογείων, ώστε να υπάρξει μια αρμονική ανάπτυξη των Δήμων της περιοχής, ώστε να λειτουργήσουν ως αυτόνομοι πόλοι οικονομικών δραστηριοτήτων.

Η ανάγκη εστίασης της αναπτυξιακής στρατηγικής στην ενδυνάμωση και αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων του γεωγραφικού χώρου καθώς και των θετικών σημείων του τοπικού παραγωγικού συστήματος, προκύπτει από την κατανόηση της ειδικής θέσης της περιοχής όπως αυτή καθορίζεται στο επίπεδο της Αττικής αλλά και σε σχέση με τις μεγάλες υποδομές εξυπηρέτησης της πρωτεύουσας.

Συμπερασματικά, τα βήματα εξέλιξης του 21^{ου} αιώνα ξεκίνησαν από το ανατολικό διαμέρισμα της Αττικής και δει από τα Μεσόγεια, καθώς οι κατασκευή του αεροδρομίου και των έργων που την ακολούθησαν δρομολόγησαν νέες συνθήκες εξέλιξης. Οι πιο χαρακτηριστικές είναι η αύξηση του πληθυσμού, των μεταφορών και η διόγκωση του τριτογενούς, κυρίως, και δευτερογενούς τομέα σε βάρος του πρωτογενή. Οι αλλαγές αυτές μεταμόρφωσαν δραστικά το φυσικό τοπίο ενώ δεν αποκλείεται από την συνέχιση της ανάπτυξης να παρουσιαστούν

φαινόμενα κοινωνικής παθογένειας. Για το λόγο αυτό η ανάπτυξη που θα ακολουθήσει θα πρέπει να γίνει συγκροτημένα προς αποφυγή της υποβάθμισης του περιβάλλοντος.

Οι παράγοντες που αναμένεται να συνεχίζουν να επηρεάζουν τον σχεδιασμό της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης της περιοχής είναι:

- Η δημιουργία και λειτουργία του αεροδρομίου. Ο παράγοντας αυτός περιλαμβάνει τις βασικές υποδομές που αφορούν το αεροδρόμιο, τις υπηρεσίες μεταφορών από και προς αυτό, καθώς και τις συμπληρωματικές δραστηριότητες που συνδέονται άμεσα με τη λειτουργία του.
- Η εγκατάσταση και λειτουργία επιχειρήσεων του δευτερογενή και τριτογενή τομέα που προσελκύονται στην περιοχή από τη 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 υποδομές αναψυχής αλλά και οικονομικές δραστηριότητες που σχετίζονται με την κατοικία.
- Η διαπιστωμένη ανάγκη προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος, των εναπομείναντων γεωργικών και δασικών εκτάσεων και της οικολογικής ισορροπίας.

Το μόνο όραμα λοιπόν, που μπορεί να υπάρξει για τα Μεσόγεια είναι να συνδεθούν όλες εκείνες οι κοινωνικές δομές που είναι αντίθετες με το ζοφερό μέλλον που επιφυλλάσσουν οι επιλογές αυτές και, προβάλλοντας την ουτοπία κάποιων διαφορετικών κοινωνικών σχέσεων και αξιών στο παρόν, να αντιπαρατεθούν σε όλα τα επίπεδα με τα συμφέροντα εκείνα που είχαν τη δύναμη να φέρουν τόσο μεγάλη καταστροφή σε τόσο λίγο χρόνο.

26.2: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΠΡΩΤΟΓΕΝΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

- Η ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων παρουσίασε ραγδαία αύξηση του πληθυσμού της τα τελευταία 20-30 χρόνια, όπως έχει αναφερθεί εκτενέστερα σε προηγούμενο κεφάλαιο του πρώτου μέρους της μελέτης. Το γεγονός αυτό επιβεβαιώνεται και από τη στατιστική ανάλυση των ερωτηματολογίων. Έτσι, σχετικά με το μέγεθος του πληθυσμού, συμπεραίνεται ότι οι μισοί περίπου από τους ερωτώμενους εγκαταστάθηκαν στην περιοχή των Μεσογείων εντός των τελευταίων 20 ετών. Το γεγονός δε ότι ο εν λόγω πληθυσμός, στη συντριπτική πλειοψηφία του, διαμένει μόνιμα στην περιοχή επιβεβαιώνει την πρόταση εισροής μόνιμου πληθυσμού στα Μεσόγεια την περίοδο αυτή.

Ταυτόχρονα το μεγαλύτερο μέρος αυτών δεν κατάγεται από την περιοχή μελέτης, ενώ τα μεγαλύτερα ποσοστά μη γηγενή πληθυσμού διαθέτουν οι Δήμοι Παιανίας και Μαρκοπούλου, εκεί δηλαδή όπου παρατηρούνται και κάποιες από τις μεγαλύτερες αυξήσεις πληθυσμού τις τρεις τελευταίες δεκαετίες. (Κεφάλαιο 10^ο).

- Η εύρεση εργασίας φαίνεται να αποτελεί τον κύριο παράγοντα εγκατάστασης του εν λόγω πληθυσμού στην περιοχή. Η κατασκευή και λειτουργία του αεροδρομίου στα Σπάτα, η κατασκευή μεγάλων οδικών αξόνων και η ραγδαία ανάπτυξη των Μεσογείτικων Δήμων συντέλεσαν στον πολλαπλασιασμό των θέσεων εργασίας και συνεπώς στην αύξηση του πληθυσμού. Ειδικότερα, στους Δήμους Κορωπίου και Σπατών παρατηρούνται αυξημένα ποσοστά κατοίκων που προσήλθαν σε αυτούς για επαγγελματικούς λόγους, καθώς αποτελούν περιοχές με τις μεγαλύτερες αναπτυξιακές πιέσεις και τις περισσότερες βιομηχανικές μονάδες. (ΒΙΟ.ΠΑ, αεροδρόμιο κλπ.)

Παρατηρήθηκε δε, ότι όσο αυξάνεται η ηλικία οι λόγοι εγκατάστασης στην περιοχή διαφοροποιούνται. Έτσι, ενώ τα άτομα ηλικίας 59 ετών και άνω δήλωσαν ότι προσήλθαν στα Μεσόγεια κυρίως λόγω του φυσικού περιβάλλοντος, στις ηλικίες 37-58 κύριοι λόγοι είναι οι επαγγελματικοί και τα άτομα 15-36 ετών ήρθαν στα Μεσόγεια για οικογενειακούς λόγους, οι οποίοι, με επιφύλαξη μπορεί να λεχθεί, ότι αρχικά ίσως ήταν επαγγελματικοί.

- Η πλειοψηφία του πληθυσμιακού δείγματος παρατηρεί κάποια ανάπτυξη στους Δήμους των Μεσογείων, κυρίως δε οικονομική. Εξαίρεση αποτελούν οι κάτοικοι του Λαυρίου οι οποίοι παρατηρούν κοινωνική και πολιτιστική ανάπτυξη, πιθανόν εξαιτίας των έντονων οικονομικών κρίσεων που ταλάνισαν την Λαυρεωτική τα προηγούμενα χρόνια. (Κεφάλαιο 19^ο)

Η ανάπτυξη που παρατηρείται όμως δεν είναι αυτή που ανέμενε το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμιακού δείγματος, καθώς στις περισσότερες περιπτώσεις είναι μικρότερη. Μόνο στα Σπάτα οι κάτοικοι ανέμεναν σε μεγάλο ποσοστό την ανάπτυξη που λαμβάνει χώρα στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογαίας πιθανόν λόγω προϋδεασμού τους από την κατασκευή του αεροδρομίου και των παρελκόμενων έργων. Στο σημείο αυτό σημειώνεται ότι, όσο η ηλικία αυξάνεται, τόσο ο αριθμός των ατόμων που δήλωσαν ότι η παρατηρηθήσα ανάπτυξη είναι μικρότερη της προσδοκώσας μειώνονται.

- Αναφορικά με τον βαθμό ευχαρίστησης από την διαμονή στην υπό μελέτη περιοχή, παρατηρείται ότι σε Δήμους όπως η Κερατέα και το Μαρκόπουλο όπου οι αναπτυξιακές πιέσεις είναι σχετικά ασθενέστερες, υπάρχουν τα μικρότερα ποσοστά καθόλου ή λίγο ευχαριστημένων κατοίκων. Παράλληλα όσοι κατάγονται από τα Μεσόγεια παρουσιάζονται ιδιαίτερα ευχαριστημένοι από την διαμονή τους στην περιοχή, σε αντίθεση με αυτούς που δεν κατάγονται από εκεί, οι οποίοι είναι λιγότερο ευχαριστημένοι.
- Το ποσοστό εκείνων που παρατηρούν μεγάλες μεταβολές στην ποιότητα ζωής και μάλιστα προς το χειρότερο, αυξάνεται με την αύξηση της ηλικίας, αντιθέτως με την αύξηση του μορφωτικού επιπέδου, αυτοί που παρατηρούν μεγάλες αλλαγές στην ποιότητα ζωής μειώνονται.
- Τα 2/3 των ερωτηθέντων δεν συμφωνούν με την τάση αστικοποίησης και βιομηχανοποίησης, που παρατηρείται στην περιοχή μελέτης τις τελευταίες δεκαετίες. Επίσης παρατηρείται ότι το ποσοστό των ατόμων που δεν συμφωνούν με την τάση αυτή, αυξάνεται όσο περνάμε σε μεγαλύτερες ηλικιακές ομάδες. Αυτό ίσως, έγκυται στο γεγονός ότι τα άτομα μεγαλύτερης ηλικίας έχουν ζήσει περισσότερο την μεταμόρφωση του τόπου των Μεσογείων.

- Ο τομέας των υποδομών είναι ιδιαίτερα ελλειπής σύμφωνα με την βιβλιογραφική προσέγγιση, όπως έχει αναφερθεί αναλυτικά στο έβδομο κεφάλαιο. Όμως και οι κάτοικοι της Μεσογαίας δηλώνουν την απουσία επαρκούς δικτύου υποδομών, καθώς μεγάλο ποσοστό αυτών θεωρεί ότι υπάρχει καθόλου ή λίγο κατάλληλη υποδομή στον τομέα των μεταφορών, του σχεδίου πόλεως και του οδικού δικτύου. ταυτόχρονα η υποδομή στον τομέα της αποχέτευσης φαίνεται να είναι ανύπαρκτη καθώς το αντίστοιχο ποσοστό αγγίζει το 100%. Αναλυτικότερα, το υφιστάμενο πολεοδομικό σχέδιο θεωρείται καθόλου ή λίγο μόνο κατάλληλο από την πλειοψηφία των ερωτηθέντων, με εξαίρεση τους κατοίκους του Δήμου Σπατών οι οποίοι δηλώνουν αρκετά ευχαριστημένοι. Το οδικό δίκτυο θεωρείται καθόλου ή λίγο επαρκές από τους κατοίκους των Δήμων Παιανίας, Κρωπίας και Μαρκοπούλου, αρκετά επαρκές από τους κατοίκους της Κερατέας, των Καλυβίων και του Λαυρίου και πολύ ικανοποιητικό από τους κατοίκους του Δήμου Σπατών, μάλλον λόγω των παρελκόμενων του αεροδρομίου οδικών έργων. Αποχετευτικό δίκτυο δεν υπάρχει στους υπό μελέτη Δήμους παρά μόνο στην Κερατέα, γεγονός που εξηγεί τις απαντήσεις των κατοίκων της. Το μεταφορικό δίκτυο θεωρείται αρκετά επαρκές για να στηρίζει την ανάπτυξη που παρατηρείται, από τους κατοίκους των Δήμων Σπατών και Κερατέας. (Για τους κατοίκους των υπόλοιπων Δήμων δεν θεωρείται επαρκές.)
- Παρά του μέχρι πρότινος αγροτικού χαρακτήρα της περιοχής μελέτης, ένα πολύ μικρό ποσοστό μόνο του πληθυσμιακού δείγματος που έλαβε μέρος στην έρευνα έχει απασχοληθεί στον πρωτογενή τομέα παραγωγής. Από αυτούς οι περισσότεροι έχουν απασχοληθεί στον εν λόγω τομέα μέχρι δέκα χρόνια, ενώ όσο αυξάνονται τα έτη απασχόλησης τόσο μειώνονται τα άτομα που έχουν ενασχοληθεί με αγροτικά επαγγέλματα έστω και περιστασιακά. Κύριος λόγος απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα είναι η ύπαρξη οικογενειακής εκμετάλλευσης. Παράλληλα ακόμοι λιγότεροι είναι εκείνοι που απασχολούνται στον πρωτογενή τομέα πλήρως και κατα αποκλειστικότητα.

Από την ανάλυση δε, των απαντήσεων εξάγεται το συμπέρασμα ότι τα άτομα που κατάγονται από τα Μεσόγεια, αν και λιγότερα αριθμητικά, συμμετέχουν περισσότερο στο ποσοστό των ατόμων που έχουν απασχοληθεί στον πρωτογενή παραγωγικό τομέα, ενώ κύριος λόγος για την απασχόληση αυτή φαίνεται να είναι και σε αυτή την περίπτωση, η ύπαρξη οικογενειακής εκμετάλλευσης. Αντίθετα, όσοι δεν κατάγονται από την περιοχή

μελέτης και έχουν απασχοληθεί στον αγροτικό τομέα, έχουν δηλώσει στην πλειοψηφία τους ως κύριο λόγο την ιδιοκατανάλωση.

Τέλος αναφέρεται ότι οι μισοί σχεδόν άλλαξαν επαγγελματικό προσανατολισμό κυρίως λόγω του χαμηλού εισοδήματος και των μειωμένων προοπτικών, με αποτέλεσμα την περαιτέρω μείωση του αγροτικού πληθυσμού. Γεγονός, το οποίο και αυτό συμβάλει με τη σειρά του στην αστικοποίηση της περιοχής.

- Αναφορικά με τα έργα που έχουν γίνει τα τελευταία χρόνια στην περιοχή, το αεροδρόμιο ευχαριστεί σε μεγάλο βαθμό τους μισούς κατοίκους της και η Αττική οδός το σχεδόν το σύνολό τους. Η διαπλάτυνση του οδικού δικτύου και η σύνδεση των Μεσογείων με το λεκανοπέδιο Αττικής ικανοποίησε την πλειοψηφία των ερωτηθέντων, ενώ τα έργα στο μεταφορικό δίκτυο καθόλου ή ελάχιστα ικανοποίησαν τους κατοίκους της Παιανίας και του Λαυρίου. Η διεύρυνση του πολεοδομικού σχεδίου αντίθετα, άφησε αρκετά ευχαριστημένους τους περισσότερους κατοίκους της Κερατέας, των Καλυβίων και του Λαυρίου, περιοχές με μικρότερο πληθυσμό συγκριτικά με τους άλλους υπό μελέτη Δήμους. Αντίθετα οι κάτοικοι των Δήμων Παιανίας, Κορωπίου, Μαρκοπούλου και Σπατών δεν είναι ικανοποιημένοι από τις εν λόγω διευρύνσεις. Παράλληλα τα Ολυμπιακά έργα που έγιναν στην περιοχή αφ' ενός δεν ικανοποίησαν τους κατοίκους του Κορωπίου, της Παιανίας και του Μαρκοπούλου και αφ' ετέρου ευχαρίστησαν σε μεγάλο βαθμό τους κατοίκους των Δήμων Σπατών, Κερατέας και Καλυβίων.
- Το φυσικό περιβάλλον θεωρείται ότι απειλείται από την οικιστική και πληθυσμιακή ανάπτυξη από το σύνολο σχεδόν των ερωτηθέντων, και μάλιστα σε πολύ μεγάλο βαθμό. Το γεγονός αυτό υποδεικνύει ότι οι κάτοικοι των Μεσογείων είναι ενήμεροι για τις περιβαλλοντικές συνέπειες (Κεφάλαιο 22^ο) των μεταβολών και μετασχηματισμών που λαμβάνουν χώρα στην περιοχή τους.
- Οι μισοί από τους ερωτηθέντες φαντάζονται την περιοχή που διαμένουν να ομοιάζει, τα επόμενα πέντε χρόνια, με τα μεγάλα αστικά κέντρα και οι υπόλοιποι να έχει περισσότερες βιομηχανικές μονάδες. Εξάιρεση αποτελούν οι κάτοικοι του Λαυρίου, οι οποίοι στην πλειοψηφία τους πιστεύουν ότι ο Δήμος τους θα διατηρήσει τη σημερινή του

μορφή και την επόμενη πενταετία, και δικαίως καθώς όπως έχει ήδη αναφερθεί η περιοχή είναι ήδη κορεσμένη.

- Τέλος, το προφίλ του ερωτώμενου, το οποίο είναι βασισμένο στις απαντήσεις που λήφθηκαν, έχει τα εξής χαρακτηριστικά: Πρόκειται για γυναίκα, ηλικίας 26 – 36 ετών, κάτοχο απολυτηρίου Λυκείου, έγγαμη, χωρίς παιδιά. Είναι ιδιωτική υπάλληλος και διαμένει μόνιμα, 11 – 21 χρόνια στο Δήμο Κρωπίας. Ο τόπος διαμονής όμως δεν αποτελεί και τον τόπο καταγωγής της καθώς έχει προσέλθει στην περιοχή των Μεσογείων για οικογενειακούς λόγους. Παράλληλα είναι αρκετά ευχαριστημένη από τη διαμονή της στην περιοχή. Παρατηρεί ότι τα Μεσόγεια κατά την τελευταία 20ετία αναπτύσσονται οικονομικά, ενώ η ανάπτυξη αυτή είναι μεγαλύτερη από αυτή που ανέμενε να επέλθει. Όσον αφορά των τομέα των υποδομών είναι αρκετά ευχαριστημένη από το πολεοδομικό, οδικό και μεταφορικό δίκτυο αλλά θεωρεί το δίκτυο αποχέτευσης ανύπαρκτο. Επίσης, θεωρεί ότι η ποιότητα ζωής μεταβλήθηκε προς το καλύτερο τις τελευταίες δεκαετίες. Είναι πολύ ευχαριστημένη από την κατασκευή του αεροδρομίου, την διαπλάτυνση του οδικού δικτύου και τα Ολυμπιακά έργα, αρκετά ικανοποιημένη από την αναβάθμιση του μεταφορικού δικτύου και τη διεύρυνση του πολεοδομικού σχεδίου και πάρα πολύ ευχαριστημένη από την κατασκευή της Αττικής Οδού. Ταυτόχρονα δεν έχει απασχοληθεί ποτέ στον πρωτογενή τομέα, δε συμφωνεί με την τάση αστικοποίησης και βιομηχανοποίησης της ευρύτερης περιοχής των Μεσογείων και πιστεύει ότι το περιβάλλον απειλείται αρκετά από την οικιστική και πληθυσμιακή ανάπτυξή τους. Τέλος, έχει την πεποίθηση ότι ο Δήμος Κρωπίας, τα επόμενα πέντε χρόνια θα ομοιάζει από οικιστική άποψη με τα μεγάλα αστικά κέντρα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 27^ο ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Καθοριστικής σημασίας για το περιβάλλον και το μέλλον της περιοχής αποτελεί το «μοντέλο ζωής» που θα επιλεγεί και κατά πόσο θα ελεγχθούν οι σημερινές έντονες τάσεις εκτόνωσης της Πρωτεύουσας.

Έτσι κεντρικός στόχος για τη μελλοντική ανάπτυξη της περιοχής και την προστασία του περιβάλλοντος, στην προοπτική μιας καλύτερης ζωής, θα πρέπει να είναι η ανασυγκρότηση μιας αυτόχθονης μικτής οικονομίας με βάση τη γεωργία, τη μεταποίηση της πρωτογενούς, και μη, παραγωγής και τον τουρισμό αναψυχής, με παράλληλη διαφύλαξη και αξιοποίηση της πλούσιας παράδοσης του τόπου.

Όμως η αβεβαιότητα και η αστάθεια του συστήματος, που έχει δημιουργηθεί με τον γιγαντισμό της Αθήνας είναι μεγάλη, για το λόγο αυτό οι αρνητικές επιπτώσεις που προκαλούνται στην περιφέρεια για την κάλυψη των αυξανόμενων αναγκών της πρέπει να εξορθολογισθούν μέσω του ολοκληρωμένου σχεδιασμού των έργων, με διεπιστημονικά κριτήρια και ξεκάθαρες τις απόψεις για αναπτυξιακές επιλογές. Με τέτοιες αρχές για την κάλυψη των αναγκών και των επιπτώσεων μπορεί να πλησιάσει ο προγραμματισμός τις αρχές της αειφόρου ανάπτυξης.

Στις αναπτυξιακές αυτές επιλογές πρέπει να ενσωματώνονται και τα ανταποδοτικά οφέλη στις περιοχές που υφίστανται έργα που δεν είναι δικά τους. Μια τέτοια γενικευμένη ανταποδοτικότητα θα άμβλυne την «αναπτυξιακή σκιά» που πέφτει από την πρωτεύουσα στα Μεσόγεια και μακροχρόνια θα μπορούσε να θέσει σε αμφισβήτηση τον συνεχή γιγαντισμό της.

Αυτό γιατί το αεροδρόμιο πλην των θετικών εξωτερικών οικονομιών που συνεπάγεται η λειτουργία του, επιφέρει και πλήθος εξωτερικών επιβαρύνσεων. Πιο συγκεκριμένα, η ρύπανση του περιβάλλοντος σε συνδυασμό με τη δημιουργία ασυμβίβαστων χρήσεων γης, έχει ήδη επιφέρει σημαντικές επιπτώσεις στο αναπτυξιακό προφίλ της περιοχής. Επίσης, η εγκατάλειψη των παραγωγικών δραστηριοτήτων του πρωτογενούς τομέα και η ολοένα και αυξανόμενη αστικοποίηση θα επισύρουν πολλά και σημαντικά προβλήματα στη δομή της τοπικής οικονομίας.

Για την ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιβαρύνσεων και την μεγιστοποίηση των τοπικών πλεονεκτημάτων που θα επιφέρει μελλοντικά η λειτουργία του αεροδρομίου, είναι απαραίτητο να σχεδιαστεί η κατάλληλη περιφερειακή πολιτική, η οποία θα συνίσταται στη λήψη δέσμης μέτρων για την ορθολογική αξιοποίηση των χωρικών πλεονεκτημάτων.

Άλλωστε η περιοχή των Μεσογείων, όπως έχει ήδη αναφερθεί, δύναται να διαδραματίσει σημαντικό οικονομικό, κοινωνικό και πολιτιστικό ρόλο τα επόμενα χρόνια. Η έναρξη λειτουργίας του αεροδρομίου 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 κάτοικοί τους, τα οποία προσμετρούνται σε θέσεις απασχόλησης και ανάπτυξης του τομέα των υπηρεσιών, πρέπει να συσχετιστούν με τις οικονομικές επιβαρύνσεις που θα επιφέρει η λειτουργία του στον μακροχρόνιο ορίζοντα. Γι' αυτό το σκοπό, απαιτείται εγρήγορση και δραστηριοποίηση τόσο από μέρους του ιδιωτικού τομέα όσο και από μέρους των τοπικών παραγόντων (Ο.Τ.Α), ούτως ώστε να σημειωθεί μια αυτοφυής ανάπτυξη σε όλα τα χωρικά επίπεδα.

Στο πλαίσιο αυτό της αυτοφυούς και βιώσιμης ανάπτυξης προτείνονται τα εξής:

- Σε ό,τι αφορά το αεροδρόμιο, θα πρέπει να ελαχιστοποιηθούν οι επιβαρύνσεις του αστικού περιβάλλοντος και των γεωργοκτηνοτροφικών δραστηριοτήτων από επιβαρύνσεις που προέρχονται τόσο από αυτό, όσο και από τις συναφείς δραστηριότητες.

Επίσης, θα πρέπει να αναζητηθούν οι χωροταξικά καταλληλότερες θέσεις των συναφών και εξαρτημένων άμεσα με αυτό ελκόμενων δραστηριοτήτων, και να δημιουργηθούν Επιχειρηματικά Πάρκα (Τεχνολογικά πάρκα, ΒΙΟ.ΠΑ) τα οποία με τη σειρά τους θα συμβάλλουν αφ' ενός στην προστασία του περιβάλλοντος και αφ' ετέρου στον εκσυγχρονισμό, την 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 στην ευρύτερη περιοχή.

- Ένα άλλο μέτρο που μπορεί να αποδώσει αξιόλογους καρπούς είναι 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. Επίσης η διαμόρφωση πολιτικής προστασίας του περιβάλλοντα χώρου, θα πρέπει να αποτελεί μονόδρομο στην προσπάθεια για μια ολοκληρωμένη επέμβαση του κράτους και των τοπικών αρχόντων στην προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης. Παράλληλα, η βελτίωση του επιπέδου ζωής των κατοίκων αλλά και η δημιουργία προϋποθέσεων για την επιδιωκόμενη αύξηση του επιπέδου των παρεχομένων υπηρεσιών αποτελούν ασφαλώς πρωταρχικό στόχο για την Τοπική Αυτοδιοίκηση.

Η θεσμοθέτηση ενός αναπτυξιακού φορέα για τη βιώσιμη ανάπτυξη της περιοχής, κρίνεται απαραίτητη, καθώς τα Μεσόγεια, ως χώρος υποδοχής του νέου αεροδρομίου, είναι μια περιοχή απόλυτης προτεραιότητας για το σχεδιασμό καθώς και τη διασφάλιση και κατανομή των αναγκαίων πόρων σε συγκεκριμένα έργα υποδομής που προστατεύουν το περιβάλλον και αναβαθμίζουν την ποιότητα ζωής των πολιτών. Υπό το πρίσμα αυτό, ο εν' λόγω φορέας θα πρέπει να διασφαλίζει την ισόρροπη ανάπτυξη της περιοχής, η οποία σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να μετατραπεί σε μεγαλούπολη.

Ταυτόχρονα ο σχεδιασμός έχει μεγάλη σημασία για την εξασφάλιση της τοπικής ανάπτυξης καθώς η διαφοροποιημένη και πολυσήμαντη ανάπτυξη απαιτεί συμβιβασμό μεταξύ αντιτιθέμενων λειτουργικά δραστηριοτήτων που είναι δυνατή μόνο μέσα από μια συνολικότερη θεώρηση της χρήσης του υφιστάμενου δυναμικού.

- Μέλημα πριν από κάθε σχεδιασμό πρέπει να είναι η προστασία του περιβάλλοντος, η διαχείριση του αστικού πλούτου και η διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς. Στα πλαίσια αυτά δραστηριότητες όπως τουρισμός, αναψυχή, πολιτισμός και κοινωνικές λειτουργίες υψηλού επιπέδου, θα πρέπει να αναπτυχθούν περαιτέρω στην περιοχή.

Είναι σκόπιμη, δε η προστασία του περιβάλλοντος με οικολογική ανασυγκρότηση, προστασία της γεωργικής γης, των δασών, των υγροτόπων και των βιοτόπων, των τοπίων, των ακτών και των περιοχών φυσικού κάλλους και η εξασφάλιση της ορθολογικής τους εκμετάλλευσης, ως πλουτοπαραγωγικών πόρων.

Παράλληλα η ρύπανση και βελτίωση του περιβάλλοντος θα πρέπει να αντιμετωπιστεί τόσο με έργα υποδομής για συλλογή, επεξεργασία και διάθεση υγρών αποβλήτων της ευρύτερης

περιοχής (εγκατάσταση επεξεργασίας αστικών υγρών αποβλήτων, λειτουργία κέντρου επεξεργασίας αστικών υγρών λυμάτων κλπ), όσο και με εξασφάλιση εκτάσεων και εξοπλισμού με εγκαταστάσεις για τη διάθεση των οικιακών απορριμάτων, την τελική διάθεση των στερεών αποβλήτων βιομηχανικής προέλευσης κλπ.

Ο έλεγχος, δε της βιομηχανικής ανάπτυξης επιβάλλεται για την προστασία του περιβάλλοντος δομημένου και φυσικού, αλλά και για τη ρύθμιση των πληθυσμιακών και οικονομικών μεγεθών στο διαμέρισμα.

Όσον αφορά τον Εθνικό Δρυμό Σουνίου, ο οποίος μετά την καταστροφή του 1985 αναγεννάται, είναι κεφαλαιώδους σημασίας όχι μόνο για τα Μεσόγεια αλλά και για την Αθήνα. Ο τεράστιος χώρος του δίπλα στη θάλασσα που κλείνεται από τις αρχαιότητες του Σουνίου και του Θορικού, αποτελεί πάρκο αναψυχής και παιδείας. Παιδείας ιστορικής (αρχαιολογικά ευρύματα) και φυσικής (οικολογικά στοιχεία). Επιπλέον λόγω της μικρής απόστασής του από την Αθήνα μπορεί εύκολα να δώσει στον πληθυσμό της ώρες αναψυχής και παιδείας. Στο χώρο αυτό είναι απαράδεκτο να υπάρχει ελεύθερη βοσκή και έντονη δραστηριότητα ανθρώπων, οι οποίοι ακόμα και σε Εθνικό Δρυμό καταφέρνουν και καταπατούν εκτάσεις, να οικοπεδοποιούν και να κτίζουν παράνομα.

Σκόπιμο είναι, επίσης, οι μελλοντικές εγκαταστάσεις παραγωγικής υποδομής να είναι εγκατεστημένες κοντά στους οικισμούς, αλλά να μην συνυπάρχουν με την χρήση της κατοικίας η οποία κυριαρχεί στην πόλη, όπως συμβαίνει σήμερα.

Η εξασφάλιση της διατήρησης εκτεταμένων τμημάτων υπαίθρου, που θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν μια ενιαία «ραχοκοκαλιά» χώρων πρασίνου, πολιτιστικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων, θα ήταν ευνόητα ευεργετική για τη μελλοντική εξέλιξη της περιοχής.

Τέλος θα πρέπει να οργανωθεί το απαραίτητο δίκτυο αγροφυλακής που θα ελέγχει τα δάση και τις δημόσιες ή δημοτικές εκτάσεις, ενώ πέρα των κηρυγμένων περιοχών δασικής προστασίας Υμηττού και Πεντέλης, προτείνεται η προστασία των δασικών περιοχών στους ορεινούς όγκους Μερέντας και Πανείου όρους.

- Είναι πλέον εμφανής η ανάγκη ανασχεσης της παρόδιας δόμησης αλλά κυρίως της εξάπλωσης της πόλης με απαγόρευση των κατατιμήσεων, περιορισμένες επεκτάσεις του

σχεδίου πόλεως και ταυτόχρονη εξασφάλιση των αναγκαίων χώρων κοινωνικής υποδομής, περιορισμό της εκτός σχεδίου δόμησης, ανάπλαση των υποβαθμισμένων περιοχών κατοικίας, οργανωμένα στεγαστικά προγράμματα και προστασία των ακτών από την εξάπλωση της οικοπεδικής χρήσης και των περιφράξεων.

Ο χώρος θα πρέπει να θεωρηθεί ήδη κορεσμένος οικιστικά και βιομηχανικά και από αυτή την άποψη στο μέλλον πρέπει να προβλέπεται αν όχι μείωση, τουλάχιστον σταθεροποίηση του πληθυσμού.

Όσον αφορά τις δραστηριότητες θα πρέπει να ακολουθηθεί μια αντιαναπτυξιακή πολιτική, δηλαδή να σταματήσουν οι εγκαταστάσεις νέων χώρων εργασίας, βιοτεχνικών και βιομηχανικών, και να περιφρουρηθεί η περιοχή από τη ρύπανση που συνεπάγεται η λειτουργία τους.

Επιπροσθέτως προτείνεται η βελτίωση της ποιότητας ζωής με ενίσχυση του συστήματος των μαζικών μεταφορών, απομάκρυνση των οχλουσών δραστηριοτήτων από τις περιοχές κατοικίας κλπ.

- Η ανάπτυξη πρέπει να γίνει με προγραμματισμό και σεβασμό προς το περιβάλλον για την περιοχή, που υπήρξε ο παραδοσιακός αμπελώνας της Αττικής και η οποία επιπλέον βρίθει αρχαιοτήτων.

Η γεωργία σήμερα υποφέρει έντονα από τη βιομηχανική μόλυνση, είτε άμεσα με την επικάλυψη των διαφόρων ρυπογόνων ουσιών επί της φυλλικής επιφάνειας, των ανθέων και των σπόρων, είτε έμμεσα δια μέσου των υπολλειμάτων στο έδαφος και της μόλυνσης των υπογείων υδάτων. Από τις παραπάνω αιτίες μειώνεται η γεωργική παραγωγή.

Έτσι υπάρχει ανάγκη για ενεργό προστασία και εκσυγχρονισμένη ανάπτυξη του πρωτογενούς τομέα και της γεωργικής γης, από την εξάπλωση των διαφόρων οικονομικών δραστηριοτήτων.

Μια ικανοποιητική λύση θα ήταν η προώθηση καλλιεργειών ανθεκτικών στις ρυπογόνες ουσίες με ταυτόχρονη χρήση της κατάλληλης αγροτεχνικής. (Για παράδειγμα φυτά

ανθεκτικά στο διοξείδιο του άνθρακα είναι ο αρακάς, το καλαμπόκι, το κρεμμύδι κλπ.) Γενικά αναφέρεται ότι η γεωργία γύρω από μεγάλες βιομηχανικές μονάδες δεν θα πάψει να υφίσταται ζημιές παρά μόνο όταν η τωρινή τεχνική αντικατασταθεί με άλλη η οποία δε θα αφήνει υπολλείματα πίσω της. Εκεί όπου αυτό εφαρμόζεται τα εδάφη διατηρούν τόσο τη γονιμότητα όσο και την ποιότητά τους.

Θα έπρεπε, επίσης, να καταρτιστεί ένα πολυτομεακό επιχειρησιακό σχέδιο για τα Μεσόγεια, με κύριο άξονα τη γεωργία, τα οινοποιεία, τη μεταποίηση άλλων αγροτικών προϊόντων, τις βιοκαλλιέργειες και τους πολιτιστικούς πόρους. Αυτοί θα έπρεπε να είναι οι κύριοι άξονες ως αντισταθμιστικό στο αεροδρόμιο.

Παράλληλα, οι πιέσεις για αστικοποίηση που οφείλονται στην επιρροή του μητροπολιτικού κέντρου θα πρέπει να αντισταθμιστούν από πολιτικές που στοχεύουν στη διατήρηση του χαρακτήρα της πεδιάδας σαν χώρος πρασίνου και αναψυχής καθώς και σαν τροφοδότη της πρωτεύουσας σε αγροτικά προϊόντα σε έκτακτες καταστάσεις, καθώς η πεδιάδα των Μεσογείων αποτελεί για το λεκανοπέδιο εφεδρία γεωργικής γης, αλλά και περιαστικού πρασίνου, δασικής γης, περιοχών αναψυχής, χώρου γενικότερης εκτόνωσης, λόγω πολλαπλών πιέσεών του. Έτσι κρίνεται απαραίτητη η μέγιστη δυνατή προστασία της περιοχής με φειδωλή προσθήκη χρήσεων. Πιο συγκεκριμένα η γεωργική γη που έχει απομείνει, με τις παραδοσιακές καλλιέργειες, θα πρέπει να διασωθεί κατά το μεγαλύτερο δυνατό ποσοστό και να αντιμετωπιστεί η υποβάθμιση της φυσικότητας των αγρο-οικοσυστημάτων, που έχει επιπτώσεις, εκτός των άλλων, και στους πληθυσμούς των διαφόρων ειδών που διαβιούν σε αυτά.

Είναι αναγκαίο έτσι, να υπάρξει σωστή αγροτική διαχείριση με κριτήρια αγροτοοικονομικά και περιβαλλοντικά, που συνδυασμένη με την ένταξη του αεροδρομίου είναι δυνατόν να αυξήσουν την άλλοτε υψηλή αποδοτικότητα των αγροτικών εκμεταλλεύσεων. Επίσης, η διατήρηση της αγροτικής γης αποτελεί σημαντικό παράγοντα για την αποφυγή φαινομένων διάβρωσης και έκπλυσης των εδαφικών στρωμάτων. Οι καλλιέργειες και ιδιαίτερα οι ελαιώνες μαζί με τις διάσπαρτες νησίδες φυσικής βλάστησης που περιλαμβάνουν επιτελούν σε μεγάλο βαθμό τις βασικές λειτουργίες των οικοσυστημάτων. Έτσι και από αυτή την άποψη, η διατήρηση της γεωργικής γης κρίνεται απαραίτητη.

Είναι λοιπόν, προφανείς οι ανάγκες για σχεδιασμό που θα στοχεύει στην προστασία της ιδιαιτερότητας των Μεσογείων, με τη στήριξη της περιαστικής γεωργίας μέσα από ένα

συνδυασμό περιορισμών και θετικών κινήτρων που θα εξασφαλίζουν την οικονομική βιωσιμότητα.

- Προτεραιότητα για τη μελλοντική συγκρότηση της περιοχής και της οικονομίας της έχει και η προώθηση των έργων υποδομής, κατά το πλέον οικονομικό και λειτουργικά-κοινωνικά αποδεκτό τρόπο, για την κάλυψη των αναγκών των κατοίκων, της παραγωγής, των υπηρεσιών και του αεροδρομίου.

Τα έργα υποδομής που πρέπει να γίνουν άμεσα είναι το οδικό δίκτυο (αποκατάσταση), η αποχέτευση, και τα αντιπλημμυρικά, ενώ ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στον τομέα των κοινωνικών υποδομών με την αναβάθμιση των Κέντρων Υγείας σε Αστικού Τύπου, τη δημιουργία τουλάχιστον ενός νοσοκομείου και τη μετατροπή του πολυϊατρείου του Ολυμπιακού Χωριού σε μονάδα βραχείας νοσηλείας.

Στα πλαίσια της ανάγκης δημιουργίας αποχετευτικού δικτύου, προτείνεται ο καθαρισμός των λυμάτων να γίνεται σε κοινή εγκατάσταση των Δήμων, κεντρικά τοποθετημένη και τα απόνερα να χρησιμοποιούνται για άρδευση πάρκων και λοιπού πρασίνου αλλά όχι για τις καλλιέργειες, εάν δεν μπορεί να εξασφαλιστεί αποτελεσματικός έλεγχος διάθεσης του νερού.

- Έχει μεγάλη σημασία, επίσης, η προστασία των μνημείων και της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς (Λαύριο) που εκτός από τη γενικότερη αξία τους αποτελούν εν δυνάμει πόρο για την τοπική οικονομία. Έτσι οι αρχαιολογικοί χώροι της περιοχής και κυριότερα ο μοναδικός χώρος της Λαυρεωτικής θα πρέπει να αναδειχθούν όπως τους αξίζει. Η συστηματική έρευνα και η πραγματοποίηση έργων επισκεψιμότητας στους σημαντικότερους αρχαιολογικούς χώρους (σπήλαια, μουσεία κλπ.) θα συντελούσε, επίσης, θετικά στην αύξηση της ελκυστικότητας της.

- Τέλος πρέπει να ανοίξει το θέμα της μετα-ολυμπιακής χρήσης των εγκαταστάσεων στην περιοχή των Μεσογείων.

Συμπερασματικά, οι ρυθμίσεις της περιοχής πρέπει να διακρίνονται από την πραγματικά αναπτυξιακή τους διάσταση σε μια προοπτική μακροχρόνιας βιωσιμότητας. Απότερο στόχο θα πρέπει να αποτελεί η δημιουργία μιας περιοχής που θα διατηρεί τον εξωαστικό χαρακτήρα της, διαθέτοντας συγκεκριμένους και οργανωμένους πόλους έλξης, όπου θα αναπτύσσονται οι διάφορες δραστηριότητες.

Η στάθμιση των φυσικών χαρακτηριστικών που προσφέρει ένας τόπος (π.χ πλούσιο έδαφος), με το κόστος των επεμβάσεων για την ανάπλαση του εξεταζόμενου χωρικού πεδίου, πρέπει να γίνεται με προσεκτικά βήματα στο πλαίσιο ενός ολοκληρωμένου σχεδίου.

Τα Μεσόγεια χρειάζονται μια λογική ανάπτυξη η οποία να έχει διατηρησιμότητα, να δημιουργεί σταθερές αξίες σε βάθος χρόνου και να προσφέρει συνθήκες διαβίωσης πολύ καλύτερες σε σχέση με άλλες περιοχές της Αττικής.

Η περιοχή δεν χρειάζεται να αστικοποιηθεί περαιτέρω και κύριος στόχος των ρυθμίσεων πρέπει να είναι η προστασία των φυσικών της πόρων και η διαφύλαξη της οικολογικής ισορροπίας για τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Αν όμως συνεχιστεί ο σημερινός ρυθμός ανάπτυξης και εξέλιξης, δεν μπορούμε να ελπίζουμε παρά σε μια γρήγορη καταστροφή της τελικά στηριγμένη στο πρότυπο της Αθήνας, για το λόγο αυτό δεν χρειάζεται να περιμένουμε άλλες καταστροφές για να συνειδητοποιήσουμε ότι ο τόπος δεν μας ανήκει, του ανήκουμε.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αλεξάκης Ε., Η Μεσογαία στους νεότερους χρόνους, *Μεσογαία: Ιστορία και Πολιτισμός των Μεσογείων Αττικής*, «Ελευθέριος Βενιζέλος» - Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, Αθήνα 2002.
- Αναπολιτάνος Β., Άποψη, *Διήμερο: Νέο αεροδρόμιο των Σπατών. Σκοπιμότητα του έργου και διαδικασία υλοποίησής του*, Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος, Αθήνα 9-10/6/93.
- Βιοτεχνικό Επιμελητήριο Αθηνών, ΒΙΟ.ΠΑ Αττικής (Πίνακας εγκεκριμένων Ζωνών Βιομηχανίας – Βιοτεχνίας).
- Γιαννίρης Η., Μια θεώρηση για τα προβλήματα της Περιφέρειας Αττικής στη σημερινή συγκυρία. Η περίπτωση της «εκτός των τειχών» Αττικής, *Η' Επιστημονική Συνάντηση Νοτιοανατολικής Αττικής*, «Χρυσή Τομή» - Σύνδεσμος πνευματικής και κοινωνικής δραστηριότητας Κερατέας, Κερατέα, 2001.
- Γκινοσάτης Χ. και Γκενέ Θ., *Προοπτικές ανάπτυξης και τάσεις εξέλιξης στο τραπεζικό σύστημα – Η περίπτωση της περιοχής επιρροής του αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος»*, Πάντειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα 9/1998.
- Δάμαλος Γ. και Μαυράκη Α., *Βιομηχανική ανάπτυξη Μαρκοπούλου – Κορωπίου*, Πανεπιστήμιο Πειραιώς (Τμήμα: Οικονομικής Επιστήμης), Αθήνα 9/1998.
- Δερμάτης Γ., *Τοπίο και μνημεία της Λαυρεωτικής*, Αθήνα, 1994.
- Δήμος Κρωπίας, Τεχνική υπηρεσία.
- Δήμος Λαυρεωτικής, Τεχνική υπηρεσία.
- Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος, Ετήσια στατιστικά δελτία.
- Ιατρού Σ., Προβλήματα περιβάλλοντος Ν.Α Αττικής, *Πρακτικά Δ' Επιστημονικής Συνάντησης Ν.Α Αττικής* (Καλύβια Αττικής 30/11και 1-2/12/89), Επιμορφωτικός Σύλλογος Καλυβίων, Καλύβια 1993.
- Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου, *Οικονομική ανάπτυξη και χωροταξικός σχεδιασμός πεδιάδας Μεσογείων 1995-2020. Χωρικές ρυθμίσεις περιοχής αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος». 4^η Φάση: Οριστική πρόταση χωροταξικής οργάνωσης της περιοχής αμέσου επιρροής αεροδρομίου (Π.Α.Ε.Α)*, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας, Αθήνα 1997.
- Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου, *Οικονομική ανάπτυξη και χωροταξικός σχεδιασμός πεδιάδας Μεσογείων 1995-2020. Χωρικές ρυθμίσεις περιοχής αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος». 5^η Φάση: Αναπτυξιακές προοπτικές – Χωροταξικός προγραμματισμός και σχεδιασμός – Τελική πρόταση.(Περιλήψεις προηγούμενων φάσεων)*, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας, Αθήνα 1998.

- Καπέλη Ε., *Προαστιοποίηση ή περιφερειακή συγκέντρωση. Περιπτώσεις περιοχών στα Μεσόγεια (Σπάτα, Γλυκά Νερά, Κορωπί)*, Πάντειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα 1999.
- Κάρκα Λ., Αεροδρόμιο «Ελ. Βενιζέλος» και πολιτικές για τη βιώσιμη ανάπτυξη, Αρχιτέκτονες, τεύχος 27 περίοδος Β', 5-6/01.
- Κέντρο Αναπτυξιακών Μελετών «Prisma», *Τοπικό αναπτυξιακό πρόγραμμα Δήμου Λατρεωτικής – Έκθεση α' φάσης*, Αθήνα, 1991.
- Κιοσσέ Χ., Καταστράφηκε αλλά τι να κάνουμε..., το Βήμα (αρ. φύλλου:14000) , 26-10-2003.
- Κουρτέλη Α. και Μανουσάκης Ι., *Νέο αεροδρόμιο και μεταβολή χρήσεων γης στα Μεσόγεια*, Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο, 2001.
- Λάμπρου – Γιάγκου Α. και Γιάγκου Ι., Κοινωνικές και πολεοδομικές επιπτώσεις του αεροδρομίου των Σπατών στα Μεσόγεια, *ΣΤ' Επιστημονική Συνάντηση Νοτιοανατολικής Αττικής*, Πνευματικό Κέντρο Μαρκοπούλου, Μαρκόπουλο 1995.
- Λουκάκης Π., Εισήγηση στην ημερίδα του ΣΑΔΑΣ – ΣΕΠΟΧ, *Μεσόγεια SOS για το μέλλον της Αττικής*, Αθήνα, 2001.
- Μανωλάς Χ., Η μόλυνση «πάει» Μεσόγεια, τα Νέα (αρ φύλλου: 16950), 30-1-2001.
- Μανωλάς Χ., Το νέφος «πνίγει τα Μεσόγεια, τα Νέα (αρ φύλλου: 17301), 1-4-2002.
- Μάρκου Χ., Το αμπελοοινικό πρόβλημα στα Μεσόγεια σήμερα. (Μια ιδιαιτερότητα στην αναπτυξιακή διαδικασία του πρωτογενή τομέα στην Ανατολική Αττική), *Πρακτικά Γ' Επιστημονικής Συνάντησης Ν.Α Αττικής (Καλύβια Αττικής 5-8/11/87)*, Επιμορφωτικός Σύλλογος Καλυβίων, Καλύβια 1988.
- Μιχαήλ-Δέδε Μ., *Αττικά Μεσογείτικα: Επίκεντρο το Κορωπί*, Επιμορφωτικός Σύλλογος Κορωπίου «Ο Αριστοτέλης», Κορωπί 1996.
- Μπούκης Δ., Μνήμες τρύγου, *Ζ' Επιστημονική Συνάντηση Νοτιοανατολικής Αττικής*, Κορωπί 1998.
- Νικολάου Χ., α) Η προστασία του περιβάλλοντος από την τεχνολογική ανάπτυξη και τη μόλυνση β) Η ιδανική σχέση άνθρωπος – περιβάλλον, *ΣΤ' Επιστημονική Συνάντηση Νοτιοανατολικής Αττικής*, Πνευματικό Κέντρο Μαρκοπούλου, Μαρκόπουλο 1995.
- Ντούμας Γ., *Μεσογαία – Ιστορία και πολιτισμός των Μεσογείων Αττικής*, «Ελευθέριος Βενιζέλος» Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, Αθήνα, 2002.
- Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Ανατολικής Αττικής, Διεύθυνση Γεωργίας Ανατολικής Αττικής
- Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Ανατολικής Αττικής - Δήμος Μαρκοπούλου Μεσογαίας, *Ρυθμιστικό και αναπτυξιακό σχέδιο του Δήμου Μαρκοπούλου και αναθεώρηση του Γενικού*

Πολεοδομικού Σχεδίου. 1^η Φάση: Καταγραφή υφισταμένων χρήσεων, Αρχές Σχεδιασμού, Εναλλακτικές προτάσεις. Ανάλυση – Προτάσεις, Αθήνα 1998.

- Odum E., Odum H., *Natural areas as necessary of man's total environment*, 1972.
- Παρασκευόπουλος Α., Περιβαλλοντικές επιπτώσεις από την κατασκευή και λειτουργία του αεροδρομίου των Σπατών, *Διήμερο: Νέο αεροδρόμιο των Σπατών. Σκοπιμότητα του έργου και διαδικασία υλοποίησής του*, Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος, Αθήνα 9-10/6/93.
- Παυλοπούλου Α., *Οικιστική ανάπτυξη της περιοχής από το Λαύριο μέχρι το Σούνιο*, Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο, Αθήνα, 2002.
- Πολυχρονόπουλος Δ. και Σεργάος Κ., Πολεοδομικοί μετασχηματισμοί και αλλοιώσεις του φυσικού χώρου από το νέο αεροδρόμιο της Αθήνας, *Αρχιτέκτονες*, τεύχος 26 περίοδος Β', 3-4/01.
- Ρυπαίνουν ακόμη τα Μεσόγεια, *Καθημερινή*, 18-12-2005.
- Ρώμας Χ., Δημογραφικά και οικονομικά στοιχεία της σύγχρονης Κερατέας, *Ζ' Επιστημονική Συνάντηση Νοτιοανατολικής Αττικής*, Κορωπί 1998.
- Ρώμας Χ., Η σταδιακή αστικοποίηση του πληθυσμού της Κερατέας κατά το δεύτερο μισό του αιώνα μας, *Ε' Επιστημονική Συνάντηση Νοτιοανατολικής Αττικής*, Συμβολή, Παιανία 1994.
- Σαμπατακάκη Α., Τα νιτρικά «πνίγουν» την Αττική, *Καθημερινή*, 17-4-2005.
- Σαρηγιάννης Γ., Το αεροδρόμιο των Σπατών και η Αθήνα, *Αρχιτέκτονες*, τεύχος 26 περίοδος Β', 3-4/01.
- Σταματάκη Λ., Τα φυτοφάρμακα έχουν μολύνει τα υπόγεια νερά της Αττικής, τα Νέα (αρ φύλλου:18284), 9-7-2005.
- Σύλλογος Μονίμων Υπαλλήλων Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Μεγάλα έργα και περιβαλλοντική υποβάθμιση της Αττικής, *Διήμερο: Μεγάλα έργα και ρυθμίσεις στην Αττική*, Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος, Αθήνα 3-4/6/93.
- Τσαούσης Δ. Γ., *Η κοινωνία του ανθρώπου*, Gutenberg, 1984.
- Υπουργείο Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Υπηρεσία στατιστικής, Τμήμα στατιστικών δεδομένων Ο.Τ.Α.
- Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Οργάνωση Βιομηχανικών – Βιοτεχνικών Ζωνών (ΒΙΟ.ΠΑ – ΒΙ.ΠΑ).
- Φαρμάκης Ι., *Η εξέλιξη του αστικού κύκλου και η οικοδομική δραστηριότητα στην Αττική*, Πάντειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα 2001.
- Φιλίππου – Αγγέλου Π., *Καλύβια Θορικού Αττικής: Ιστορική – Αρχαιολογική περιήγηση*, Πνευματικό Κέντρο Δήμου Καλυβίων, Καλύβια 2000.

- Φιντικάκης Γ., Επενδύουν στα Σπάτα επιχειρηματικοί κολοσσοί, τα Νέα (αρ φύλλου:17000), 31-3-2001.
- Χαραλαμπίδου Β., Πως μπορούν να σωθούν τα Μεσόγεια, το Βήμα (αρ. φύλλου: 13213), 11-3-2001.
- Χαραλαμπίδου Β., Η Αθήνα πάει Σπάτα, το Βήμα (αρ. φύλλου: 12986), 9-7-2000.
- Χατζησωτηρίου Γ., Ο αγροτικός βίος και οι εργασίες του παλαιού Μεσογείτη. Τα εργαλεία του και η ορολογία τους, *Πρακτικά Γ' Επιστημονικής Συνάντησης Ν.Α Αττικής (Καλύβια Αττικής 5-8/11/87)*, Επιμορφωτικός Σύλλογος Καλυβίων, Καλύβια 1988.
- Χατζησωτηρίου Γ., *Πως ήταν και πως βλέπω τη Μεσογαία του αύριο*, ΣΤ' Επιστημονική Συνάντηση Νοτιοανατολικής Αττικής, Πνευματικό Κέντρο Μαρκοπούλου, Μαρκόπουλο 1995.
- Χατζησωτηρίου Γ., Τα κυνήγια στη Ν.Α Αττική (από την Ανεξαρτησία ως σήμερα με σύντομη αναφορά στην ελληνική αρχαιότητα), *Πρακτικά Α' Επιστημονικής Συνάντησης Ν.Α Αττικής (Καλύβια Αττικής 19, 20, 21/10/84)*, Επιμορφωτικός Σύλλογος Καλυβίων, Καλύβια 1985.

ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

- www.eranet.gr

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

Πίνακας 24.1: ΦΥΛΟ

ΦΥΛΟ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ (%)	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (fi)	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (Fi)
Ανδρας	50	149	149
Γυναίκα	50	151	300
Σύνολο	100	300	300

Πίνακας 24.2: ΗΛΙΚΙΑ

ΗΛΙΚΙΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ (%)	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (fi)	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (Fi)
15-25	8	24	24
26-36	33	99	123
37-47	30	91	214
48-58	22	66	280
59 και άνω	7	20	300
Σύνολο	100	300	300

Πίνακας 24.3: ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ (%)	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (fi)	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (Fi)
Έγγαμος	62	184	184
Άγαμος	30	90	274
Διαζευγμένος	5	15	289
Χήρος	3	10	299
Άλλο (Αρραβωνιασμένος)	0	1	300
Σύνολο	100	300	300

Πίνακας 24.4: ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΑΙΔΙΩΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΑΙΔΙΩΝ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ (%)	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (fi)	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (Fi)
0	40	119	119
1	16	48	167
2	30	90	257
3	13	38	295
4	1	4	299
5	0	1	300
Σύνολο	100	300	300

Πίνακας 24.5: ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ (%)	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (fi)	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (Fi)
Δημοτικό	11	34	34
Γυμνάσιο	9	28	62
Λύκειο	34	101	163
Απόφοιτος ΤΕΙ	17	52	215
Απόφοιτος ΑΕΙ	17	50	265
Μεταπτυχιακές Σπουδές	6	17	282
Άλλο (Απόφοιτος Ι.Ε.Κ, Απόφοιτος Τεχνικής Σχολής)	6	18	300
Σύνολο	100	300	300

Πίνακας 24.6: ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ (%)	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (fi)	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (Fi)
Αγρότης	2	5	5
Τεχνίτης	4	11	16
Επιστήμονας	3	9	25
Βιομηχανικός εργάτης	4	11	36
Οικοδομικές εργασίες	4	11	47
Οδηγός	3	10	57
Προσωπική επιχείρηση	20	59	116
Ιδιωτικός υπάλληλος	30	94	210
Δημόσιος υπάλληλος	6	19	229
Δημοτικός υπάλληλος	3	9	238
Συνταξιούχος	5	14	252
Οικιακά	10	30	282
Άλλο (Άνεργος, Φοιτητής, Ελεύθερος επαγγελματίας)	6	18	300
Σύνολο	100	300	300

Πίνακας 24.7: ΔΗΜΟΣ ΔΙΑΜΟΝΗΣ

ΔΗΜΟΣ ΔΙΑΜΟΝΗΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ (%)	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (fi)	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (Fi)
Δήμος Παιανίας	13	39	39
Δήμος Κρωπίας	25	76	115
Δήμος Μαρκοπούλου Μεσογαίας	16	47	162
Δήμος Σπατών	10	30	192
Δήμος Κερατέας	13	40	232
Δήμος Καλυβίων Θορικού	12	36	268
Δήμος Λαυρεωτικής	11	32	300
Σύνολο	100	300	300

Πίνακας 24.8: ΜΟΝΙΜΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΩΡΙΝΗ ΔΙΑΜΟΝΗ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΜΟΝΙΜΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΩΡΙΝΗ ΔΙΑΜΟΝΗ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ (%)	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (fi)	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (Fi)
Μόνιμη	96	289	289
Προσωρινή	4	11	300
Σύνολο	100	300	300

Πίνακας 24.9: ΕΤΗ ΔΙΑΜΟΝΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΕΤΗ ΔΙΑΜΟΝΗΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ (%)	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (fi)	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (Fi)
10 και κάτω	21	60	60
11-21	26	77	137
22-32	22	63	200
33-43	16	46	246
44 και άνω	15	43	289
Σύνολο	100	289	289

Πίνακας 24.10: ΤΟΠΟΣ ΔΙΑΜΟΝΗΣ ΚΑΙ ΤΟΠΟΣ ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ

ΤΟΠΟΣ ΔΙΑΜΟΝΗΣ ΚΑΙ ΤΟΠΟΣ ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ (%)	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (fi)	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (Fi)
Ο τόπος διαμονής αποτελεί και τον τόπο καταγωγής	34	101	101
Ο τόπος διαμονής δεν αποτελεί τον τόπο καταγωγής	66	199	300
Σύνολο	100	300	300

Πίνακας 24.11: ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΤΑ ΜΕΣΟΓΕΙΑ

ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ (%)	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (fi)	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (Fi)
Οικογενειακοί λόγοι	43	87	87
Επαγγελματικοί λόγοι	38	75	162
Φυσικό περιβάλλον	9	18	180
Αγροτική περιοχή	0	0	180
Ήσυχη περιοχή	10	19	199
Άλλο	0	0	199
Σύνολο	100	199	199

Πίνακας 24.12: ΒΑΘΜΟΣ ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΑΜΟΝΗ ΣΤΑ ΜΕΣΟΓΕΙΑ

ΒΑΘΜΟΣ ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΣΗΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ (%)	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (fi)	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (Fi)
Καθόλου	2	6	6
Λίγο	9	28	34
Αρκετά	45	133	167
Πολύ	33	99	266
Πάρα πολύ	11	34	300
Σύνολο	100	300	300

Πίνακας 24.13: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ (%)	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (fi)	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (Fi)
Παρατηρώ κάποιου είδους ανάπτυξη	94	281	281
Δεν παρατηρώ κανενός είδους ανάπτυξη	6	19	300
Σύνολο	100	300	300

Πίνακας 24.14: ΕΙΔΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΕΙΔΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ (%)	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (fi)	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (Fi)
Οικονομική	61	169	169
Κοινωνική	23	66	235
Πολιτιστική	10	29	264
Άλλο (Οικιστική, Πληθυσμιακή, Οικοδομική)	6	17	281
Σύνολο	100	281	281

Πίνακας 24.15: ΠΡΟΣΔΟΚΙΑ ΓΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΑΡΑΤΗΡΟΥΜΕΝΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

ΠΡΟΣΔΟΚΙΑ ΓΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΑΡΑΤΗΡΟΥΜΕΝΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΝΤΗΣΕ ΩΝ (%)	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (fi)	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (Fi)
Η ανάπτυξη που παρατηρώ είναι αυτή που προσδοκούσα	36	100	100
Η ανάπτυξη που παρατηρώ δεν είναι αυτή που προσδοκούσα	64	181	281
Σύνολο	100	281	281

Πίνακας 24.16: ΜΕΓΕΘΟΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΘΗΣΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΟΚΟΥΣΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΜΕΓΕΘΟΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΘΗΣΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ (%)	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (fi)	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (Fi)
Η ανάπτυξη που παρατηρώ είναι μεγαλύτερη από αυτή που προσδοκούσα	73	48	48
Η ανάπτυξη που παρατηρώ είναι μικρότερη από αυτή που προσδοκούσα	27	133	181
Σύνολο	100	181	181

Πίνακας 24.17: ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ ΒΑΘΜΟΣ ΠΟΥ ΑΥΤΗ ΘΕΩΡΕΙΤΑΙ ΚΑΤΑΛΛΗΛΗ

	Καθόλου			Λίγο			Αρκετά			Πολύ			Πάρα πολύ		
	%	f _i	F _i	%	f _i	F _i	%	f _i	F _i	%	f _i	F _i	%	f _i	F _i
Πολεοδομικό σχέδιο	22	67	67	22	67	67	34	103	103	14	41	41	3	8	8
Οδικό δίκτυο	13	39	106	29	86	153	34	102	205	15	44	85	5	16	24
Αποχέτευση	60	181	287	21	64	217	10	29	234	5	14	99	2	6	30
Μεταφορικό δίκτυο	13	38	325	34	103	320	36	105	339	8	25	124	4	13	43

Πίνακας 24.18: ΒΑΘΜΟΣ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΤΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ

ΒΑΘΜΟΣ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ (%)	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (fi)	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (Fi)
Καθόλου	5	15	15
Λίγο	25	75	90
Αρκετά	45	136	226
Πολύ	21	63	289
Πάρα πολύ	4	11	300

Πίνακας 24.19: ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΤΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ

ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ (%)	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (fi)	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (Fi)
Προς το καλύτερο	76	216	216
Προς το χειρότερο	24	69	285

Πίνακας 24.20: ΒΑΘΜΟΣ ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΑ ΕΡΓΑ ΠΟΥ ΕΓΙΝΑΝ ΣΤΑ ΜΕΣΟΓΕΙΑ

	Καθόλου			Λίγο			Αρκετά			Πολύ			Πάρα πολύ		
	%	fi	Fi	%	fi	Fi	%	fi	Fi	%	fi	Fi	%	fi	Fi
Αεροδρόμιο	5	16	16	5	16	16	30	89	89	39	116	116	19	57	57
Αττική οδός	2	6	22	3	9	25	11	33	122	29	87	203	54	162	219
Διαπλάτυνση οδικού δικτύου και σύνδεση με λεκανοπέδιο Αττικής	6	19	41	12	35	60	30	90	212	31	93	296	17	50	269
Μεταφορικό δίκτυο	8	25	66	25	75	135	38	115	327	22	65	361	4	11	280
Διεύρυνση πολεοδομικού σχεδίου	19	56	122	22	67	202	38	116	443	15	44	405	2	5	285
Ολυμπιακά έργα	16	47	169	18	55	257	21	64	507	29	85	490	14	42	327

Πίνακας 24.21: ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΣΤΟΝ ΠΡΩΤΟΓΕΝΗ ΤΟΜΕΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΣΤΟΝ ΠΡΩΤΟΓΕΝΗ ΤΟΜΕΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ (%)	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (fi)	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (Fi)
Έχω απασχοληθεί στον πρωτογενή τομέα παραγωγής	21	64	64
Δεν έχω απασχοληθεί στον πρωτογενή τομέα παραγωγής	79	236	300

Πίνακας 24.22: ΕΤΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΣΤΟΝ ΠΡΩΤΟΓΕΝΗ ΤΟΜΕΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

ΕΤΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ (%)	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (fi)	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (Fi)
10 και κάτω	61	39	39
11-21	19	12	51
22-32	11	7	58
33-43	6	4	62
44 και άνω	3	2	64

Πίνακας 24.23: ΛΟΓΟΙ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΣΤΟΝ ΠΡΩΤΟΓΕΝΗ ΤΟΜΕΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

ΛΟΓΟΙ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ (%)	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (fi)	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (Fi)
Ύπαρξη οικογενειακής εκμετάλλευσης	48	31	31
Επειδή μου άρεσε	11	7	38
Για επιπλέον εισόδημα	16	10	48
Για υγιεινή διατροφή (ιδιοκατανάλωση)	17	11	59
Άλλο (Πλήρης απασχόληση, Καθοδήγηση αγροτικής παραγωγής)	8	5	64

Πίνακας 24.24: ΛΟΓΟΙ ΑΛΛΑΓΗΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟΥ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ

ΛΟΓΟΙ ΑΛΛΑΓΗΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟΥ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ (%)	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (fi)	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (Fi)
Χαμηλό εισόδημα	47	19	19
Απόλυση	10	4	23
Μειωμένες προοπτικές	40	16	39
Άλλο (Εγκυμοσύνη)	3	1	40

Πίνακας 24.25: ΤΑΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ

ΤΑΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ (%)	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (fi)	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (Fi)
Συμφωνώ με την τάση βιομηχανοποίησης και αστικοποίησης που παρατηρείται στα Μεσόγεια	34	101	101
Δεν συμφωνώ με την τάση βιομηχανοποίησης και αστικοποίησης που παρατηρείται στα Μεσόγεια	66	199	300

Πίνακας 24.26: ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ – ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΗ - ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ (%)	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (fi)	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (Fi)
Το περιβάλλον απειλείται από την οικιστική και πληθυσμιακή ανάπτυξη	88	263	263
Το περιβάλλον δεν απειλείται από την οικιστική και πληθυσμιακή ανάπτυξη	12	37	300

Πίνακας 24.27: ΒΑΘΜΟΣ ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

ΒΑΘΜΟΣ ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ (%)	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (fi)	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (Fi)
Λίγο	11	28	28
Αρκετά	36	96	124
Πολύ	23	60	184
Πάρα πολύ	30	78	262

Πίνακας 24.28: ΟΙ ΔΗΜΟΙ ΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ ΤΑ ΕΠΟΜΕΝΑ ΠΕΝΤΕ ΧΡΟΝΙΑ

Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΑ ΕΠΟΜΕΝΑ ΠΕΝΤΕ ΧΡΟΝΙΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ (%)	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (fi)	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (Fi)
Θα ομοιάζει περισσότερο, από οικιστική άποψη, με τα μεγάλα αστικά κέντρα	53	158	158
Θα έχει διατηρήσει τη σημερινή του μορφή	21	63	221
Θα έχει περισσότερες βιομηχανίες	26	78	299
Άλλο	0	0	299
Δεν απάντησαν	0	1	300

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

ΧΑΡΟΚΟΠΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

ΤΜΗΜΑ: ΟΙΚΙΑΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΛΟΓΙΑΣ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Σας παρακαλώ συμπληρώστε το ερωτηματολόγιο που ακολουθεί. Οι απαντήσεις σας είναι ανώνυμες και εμπιστευτικές. Σκοπός του ερωτηματολογίου είναι η διεξαγωγή έρευνας που αφορά το αστικό και αγροτικό περιβάλλον στην ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων.

Σας ευχαριστώ πολύ για τη συνεργασία
Σταύρου Αντιγόνη
Φοιτήτρια Χαροκοπείου Πανεπιστημίου

1) Φύλο:

Ανδρας	1	
Γυναίκα	2	

2) Ηλικία:

3) Οικογενειακή κατάσταση:

Έγγαμος	1	
Άγαμος	2	
Διαζευγμένος	3	
Χήρος	4	
Άλλο (Παρακαλώ προσδιορίστε)	5	
.....		

4) Αριθμός παιδιών:

5) Επίπεδο εκπαίδευσης:

Δημοτικό	1	
Γυμνάσιο	2	
Λύκειο	3	
Απόφοιτος ΤΕΙ	4	
Απόφοιτος ΑΕΙ	5	
Μεταπτυχιακές Σπουδές	6	
Άλλο (Παρακαλώ προσδιορίστε)	7	
.....		

6) Επάγγελμα:

Αγρότης	1	
Τεχνίτης	2	
Επιστήμονας	3	
Βιομηχανικός εργάτης	4	
Οικοδομικές εργασίες	5	
Οδηγός	6	
Προσωπική επιχείρηση	7	
Ιδιωτικός υπάλληλος	8	
Δημόσιος υπάλληλος	9	
Δημοτικός υπάλληλος	10	
Συνταξιούχος	11	
Οικιακά	12	
Άλλο (Παρακαλώ προσδιορίστε)	13	
.....		

7) Σε ποιο Δήμο διαμένετε;

Παιανίας	1	
Κρωπίας	2	
Μαρκοπούλου Μεσογαίας	3	
Σπατών	4	
Κερατέας	5	
Καλυβίων Θορικού	6	
Λαυρεωτικής	7	

8) Είστε μόνιμος/η κάτοικος της περιοχής;

Ναι	1	
Όχι	2	

9) Αν ναι, πόσα χρόνια διαμένετε στην περιοχή;

10) Ο τόπος διαμονής σας αποτελεί και τον τόπο καταγωγής σας;

Ναι	1	
Όχι	2	

11) Αν όχι, γιατί επιλέξατε να εγκατασταθείτε εδώ;

Οικογενειακοί λόγοι	1	
Επαγγελματικοί λόγοι	2	
Φυσικό περιβάλλον	3	
Αγροτική περιοχή	4	
Ήσυχη περιοχή	5	
Άλλο (Παρακαλώ προσδιορίστε)	6	
.....		

12) Είστε ευχαριστημένος/η από τη διαμονή σας στην περιοχή;

Καθόλου	1	
Λίγο	2	
Αρκετά	3	
Πολύ	4	
Πάρα πολύ	5	

13) Παρατηρείτε κάποιο είδος ανάπτυξης στην ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων τα τελευταία 25 χρόνια;

Ναι	1	
Όχι	2	

14) Αν ναι, τι είδους κυρίως; (Επιλέξτε μόνο μια απάντηση)

Οικονομική	1	
Κοινωνική	2	
Πολιτιστική	3	
Άλλο (Παρακαλώ προσδιορίστε)	4	
.....		

15) Είναι κατά μέγεθος, αυτή που εσείς προσδοκούσατε;

Ναι	1	
Όχι	2	

16) Αν όχι, γιατί;

Είναι μεγαλύτερη	1	
Είναι μικρότερη	2	

17) Υπάρχει, κατά τη γνώμη σας, η κατάλληλη υποδομή για να αποτελέσει τη βάση της ανάπτυξης που παρατηρείται;

	Καθόλου	Λίγο	Αρκετά	Πολύ	Πάρα πολύ
	1	2	3	4	5
Πολεοδομικό σχέδιο					
Οδικό δίκτυο					
Αποχέτευση					
Μεταφορικό δίκτυο					

18) Έχει αλλάξει η ποιότητα ζωής στο Δήμο σας τα τελευταία 25 χρόνια;

Καθόλου	1	
Λίγο	2	
Αρκετά	3	
Πολύ	4	
Πάρα πολύ	5	

19) Αν ναι, προς ποια κατεύθυνση;

Προς το καλύτερο	1	
Προς το χειρότερο	2	

20) Σε ποιο βαθμό είστε ευχαριστημένος/η από τα παρακάτω έργα που έχουν γίνει στα Μεσόγεια;

	Καθόλου	Λίγο	Αρκετά	Πολύ	Πάρα πολύ
	1	2	3	4	5
Αεροδρόμιο					
Αττική οδός					
Διαπλάτυνση οδικού δικτύου και σύνδεση με λεκανοπέδιο Αττικής					
Μεταφορικό δίκτυο					
Διεύρυνση πολεοδομικού σχεδίου					
Ολυμπιακά έργα					

21) Η περιοχή των Μεσογείων υπήρξε μέχρι πριν μερικά χρόνια περιοχή κατεξοχήν αγροτικού χαρακτήρα. Εσείς έχετε απασχοληθεί στον πρωτογενή τομέα παραγωγής; (Εστω και περιστασιακά)

Ναι	1	
Όχι	2	

22) Αν ναι, πόσα χρόνια;

23) Αν ναι, γιατί; (Παρακαλώ επιλέξτε μόνο μια απάντηση)

Ύπαρξη οικογενειακής εκμετάλλευσης	1	
Επειδή μου άρεσε	2	
Για επιπλέον εισόδημα	3	
Για υγιεινή διατροφή (ιδιοκατανάλωση)	4	
Άλλο (Παρακαλώ προσδιορίστε)	5	
.....		

24) Σε περίπτωση που έχετε αλλάξει επαγγελματικό προσανατολισμό, γιατί συνέβει αυτό;
(Μπορείτε να επιλέξετε περισσότερες από μια απαντήσεις)

Χαμηλό εισόδημα	1	
Απόλυση	2	
Μειωμένες προοπτικές	3	
Άλλο (Παρακαλώ προσδιορίστε)	4	
.....		

25) Συμφωνείτε με την τάση βιομηχανοποίησης και αστικοποίησης που παρατηρείται στα Μεσόγεια τα τελευταία χρόνια;

Ναι	1	
Όχι	2	

26) Πιστεύετε ότι απειλείται το περιβάλλον από την οικιστική και πληθυσμιακή ανάπτυξη;

Ναι	1	
Όχι	2	

27) Αν ναι, σε τι βαθμό;

Λίγο	1	
Αρκετά	2	
Πολύ	3	
Πάρα πολύ	4	

28) Πως φαντάζεστε να είναι ο τόπος που ζείτε σήμερα τα επόμενα 5 χρόνια;

Να ομοιάζει περισσότερο, από οικιστική άποψη, με τα μεγάλα αστικά κέντρα	1	
Να έχει διατηρήσει τη σημερινή του μορφή	2	
Να έχει περισσότερες βιομηχανίες	3	
	4	
Άλλο (Παρακαλώ προσδιορίστε)	5	
.....		

29) Τι σας αρέσει στην περιοχή που διαμένετε;

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

30) Τι δεν σας αρέσει στην περιοχή που διαμένετε;

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

Τα παρακάτω αποσπάσματα, αποτελούν ένα λογοτεχνικό οδοιπορικό στη γη του Διονύσου και του φίλου του Άμπελου, ένα μικρό λογοτεχνικό ανθολόγιο, ελεγειακός ύμνος στο Μεσογειακό τοπίο, στη φύση της Μεσογαίας που στις μέρες μας συρρικνώνεται και τείνει με μαθηματική ακρίβεια να αποτελέσει μουσειακό είδος.

Καλύβια:

«... κι' οι λιάρζες, κι όλα, απέραντο ένα τραγούδι έλεγαν:
Καλώς μας ήρθες Μάη μας, καλώς μας ήρθες Θεέ μας.
Κι ως πήγαινε ο Στρατής στρατί – στρατί το μονοπάτι
για το παλιό χωράφι του κατά τη Βαλομάντρα
το θείο αυτό ξεφάντωμα χυνόταν στην καρδιά του,
στις φλέβες του, στο αίμα του, σ' όλο το αντροκορμί του,
κι όλος ένα ξεφάντωμα σιγά – σιγά γινόταν
σα μέθη και σα μάγεμα, σαν όνειρο, σαν πλάνη
και δίχως να το στοχαστεί και δίχως να το νοιώσει,
αγάλι – αγάλι βγαίνοντας απ' τα Μεγάλα Σκοίνα,
πήγε στη Ράχη Γκουριμπίμ, προς του Θρασκιά το μέρος
άξαφνα εστάθη ως να'χασε με μιας τα λογικά του
και σα λαγός ετρύπωσε στις συσκιές χαμοκλάρες
δίχως να τον αφουγκραστεί το πολυλογόι και φύγει,
και ξάπλωσε στη χλωρασιά κι' αρχίνησε να παίζει:
Χρυσό κεντίδι στα χλωρά, χαλιά το χαμομήλι
και κεντημένες οι βραγιές λογής – λογής λουλούδια
με λύχνους, μπουκουλιέπευρα ζωχούς και βλαχοπούλες
κσέτια, μαρδίτσες, μάραθα, πουρίκια, καυκαλήθρες...»

Γ. Κώνστας, 1960

Κερατέα:

«... Τον άλλο χρόνο με μεγάλη ευχαρίστηση άλλαξα... χωριό. Είχα μετατεθεί στην Κερατιά, κατά τη γνώμη μου το καλύτερο χωριό των Μεσογείων. Αμπέλια γύρω, χωράφια, ελαιώνες, περιβόλια και μπόλικά άγρια ραδίκια και σαλιγκάρια... Και πολλά τρεχούμενα γλυκά νερά. Έξω από το σχολείο, κολλητή στον τοίχο της αυλής ήτανε μια βρύση. Το νερό της έτρεχε χειμώνα – καλοκαίρι σε μια πέτρινη μεγάλη γούρνα. Μονάχα που την έβλεπα κάθε πρωί και άκουα, το αδιάκοπο τραγούδι της, ήτανε για μένα μια μικρή ευτυχία και παρηγοριά...»

Κ. Βάρναλης, 1981

Κορωπί:

«... Η μητέρα για το τραπέζι των καλεσμένων της συνήθως διάλεγε αρνίσια παϊδάκια ψημένα στο τζάκι του πλυσταριού, φαγητό που κατά τη γνώμη της δεν μπορούσε κανείς να απολαύσει στην Αθήνα, λες κι εκεί δεν υπήρχαν ούτε τζάκια, ούτε κάρβουνα, ούτε ξέφραγα πλυσταριά. Τα παϊδάκια συνοδεύονταν από πικροράδικα του βουνού – ή βλαστάρια βρούβας, ανάλογα με την εποχή – και καρδιές μαγειρεμένες αλά πολίτα. Τελευταίος ερχόταν ο σπιτικός μπακλαβάς, ποτισμένος με σιρόπι κανέλας και γαρύφαλλων. Το ψήσιμο του κρέατος ήταν αποκλειστικά δουλειά του πατέρα. Εκείνη λοιπόν την Κυριακή, ο κύριος Πελοπίδας φόρεσε την μπροστέλα του, άλειψε τις μπρίζόλες με λαδορίγανη και λεμόνι, τις αλατοπιπέρωσε προσεκτικά και τις τοποθέτησε στην κασπνισμένη σχάρα. Ύστερα τις κατέβασε στο πλυσταριό, ενώ οι άλλοι συνέχισαν να τα λένε με την ησυχία τους στο σαλόνι.

Τότε τελείως ξαφνικά ξέσπασε η μπόρα. Ο ουρανός άνοιξε τις φαριδιές του κάνουλες και η βροχή χύμηξε στα κλαδιά των πεύκων...»

Μ. Γαβαλά, 1996.

Μαρκόπουλο:

«... Ξαφνικά πρόβαλε μπροστά του ο διακαμός ενός μεγάλου κτιρίου που δεν έμοιζε με τα άλλα. Ούτε με σχολείο έμοιζε, ούτε με σπίτι, ούτε με δημόσιο κτίριο. Ήταν σίγουρα πιο μεγάλο απ' αυτά, μια αλλόκοτη κατασκευή μ' έναν σιδερένιο στρογγυλό πύργο στην κορυφή του. Καθώς το τραίνο δεν είχε αναπτύξει ακόμη ταχύτητα, πρόλαβε και διάβασε τα μεγάλα ξύλινα γράμματα που το στεφάνωναν: ΜΑΡΚΟ. Τι παράξενη λέξη! Έμοιζε πιο πολύ με ξόρκι μαγικό παρά με λέξη συνηθισμένη. Η ίδια μαζί με τη χρονολογία: 1914, ήταν γραμμένη και στην πρόσοψη ενός άλλου, πλαϊνού κτιρίου. Σ' αυτό το κτίριο είχαν κρεμάσει και μια μεγάλη ζωγραφιά που παρίστανε ένα γαλάζιο κρασοπότηρο στολισμένο με διπλές τεθλασμένες γραμμές και έξι ρώγες σταφυλιού κίτρινες. Πάνω από το ποτήρι η λέξη: ΜΑΡΚΟ, παντού η ίδια μαγική λέξη. Προτού το κτίριο χαθεί από τα μάτια του, πρόλαβε να δει και τη μαρμάρινη προτομή που στόλιζε το προαύλιο. Ωστε λοιπόν αυτός ήταν ο περιβόητος αναγκαστικός συνεταιρισμός Μαρκοπούλου και αυτό το άσπρο λαξευτό μάρμαρο ο ιδρυτής της Δημοσθένης Α. Σωτηρίου. Είχε ακούσει πολλές φορές τον πατέρα του να του εξηγεί τι είναι ένας συνεταιρισμός και πως οι κάτοικοι τούτοι του προοδευτικού χωριού μπόρεσαν να στήσουν μια συνεταιριστική φάμπρικα παραγωγής κρασιών, φημισμένη ανά το Πανελλήνιο.»

Γ. Σταματίου, 1999

Παιανία:

«... Ο Τζώλος όπως είπαμε ήταν μικρός, ούτε δέκα χρονών, όμως μπορούσε να οδηγήσει το αλογάκι με το αμαξάκι, στο οποίο έβαζε τη γιαγιά του και την πήγαινε στην Αγία Σωτήρα, γιατί εκεί γινόταν ένα μικρό πανηγύρι. Την ημέρα αυτή αγιαζόταν τα σταφύλια και τα σύκα που σαν αντίδωρο τα μοίραζε ο παπάς. Εκεί στην Αγία Σωτήρα, είχε ακούσει πως υπήρχε μια πηγή που έτρεχε νερό. Αυτός με το μικρό του μυαλό δεν μπορούσε να το φανταστεί, γιατί τότε η περιοχή αυτή ήταν τόσο άνυδρος και η ξηρασία ήταν πολύ μεγάλη. Μετά τη λειτουργία τρύπωσε. Μπήκε στο ιερό και είδε ένα μικρό πηγαδάκι που πραγματικά, στον πάτο του γυάλιζε νερό...

... Είχε ακούσει πολλές φορές για το Λισ-τ' Αράπη. Έτσι λέγανε τη βελανιδιά του Αράπη, ένα πολύ μεγάλο δέντρο με τεράστια κουφάλα και όπως έλεγαν στο χωριό, εκεί μέσα κρύφτηκε κάποτε ένας αράπης, σαν ήρθαν οι Σαρακηνοί να λεηλατήσουν το χωριό και ο αράπης αυτός, έδινε το σύνθημα κάνοντας τότε την κουκουβάγια, τότε το κικινέζι...

... Τον Αύγουστο οι δουλειές ήταν λίγες, γινόταν μόνο η προετοιμασία για τον τρυγητό. Τις ωραίες νύχτες τα παιδιά έπαιρναν κατά διαταγή των γονέων τους τα άλογα για να τα πηγαίνουν για βοσκή συνήθως στους πρόποδες του Υμηττού. Βέβαια πήγαιναν μόνο τ' αγόρια. Κοιμόντουσαν στο ύπαιθρο μέσα στη χλόη...»

Γ. Σπύρου, 1999

Σπάτα:

«... Συλλογίζομουν πόσο αποτυχημένη ήταν η εκδρομή μας, όταν η άξαφνη ανάμνηση των ανθισμένων μυγδαλιών που είχαμε περάσει στο δρόμο μας στόλισε την ψυχή μου, έτσι όπως ένας κλώνος τους θα στόλιζε ένα άδειο βάζο. Και βιάστηκα να γυρίσωμε για να τις ξαναδώ...

Τις συναντήσαμε λίγο μετά τα Σπάτα. Γέμιζαν ολόκληρο ένα μεγάλο χωράφι και φαίνονταν σα να 'ρχονταν προς τα εμάς σε μιαν άσπρη πομπή μποτιτσέλικη.

Κατεβήκαμε από το αυτοκίνητο, χωθήκαμε μέσα στα φουντωτά και λασπωμένα κοκκινοχώματα του χωραφιού και τις πλησιάσαμε. Και τότε μόνο αντιληφθήκαμε πόσο θριαμβευτικά ανθισμένες ήταν και πόσο, παρά τη χειμωνιάτικη ημέρα και τον παγερό άνεμο, πλημμύριζαν από ζωή και χαρά...

Κάθε μια τους ύψωνε λειτουργικά τους κλώνους της, τους κατάφορτους από άσπρα άνθη με ρόδινες στο μέσο καρδιές. Και κάθε κλώνος τους ήταν ένα διακοσμητικό θαύμα μέσο στο τεφρό φόντο της ατμόσφαιρας. Βλέποντάς τες, καταλάβαινε κανένας γιατί οι Ιάπωνες, οι μοναδικοί αυτοί διακοσμητές, δεν κουράσθηκαν – και δεν κούρασαν – αντιγράφοντας με υπομονή και αγάπη τους ανθισμένους αυτούς κλώνους σ' οτιδήποτε από μαύρη λάκα, σε φιλντισένια κομψοτεχήματα, σε μεταξωτά υφάσματα. Γιατί τίποτα αλήθεια, δεν μπορεί να χαροποιήσει περισσότερο το μάτι από τους κλώνους αυτούς, τους γυμνούς από φύλλα, τους κατάστικτους από εκατομμύρια λουλούδια...»

Κ. Ουράνης, 1992



Το όργωμα της γης, το μάζεμα των σταφυλλιών και η μεταφορά τους.

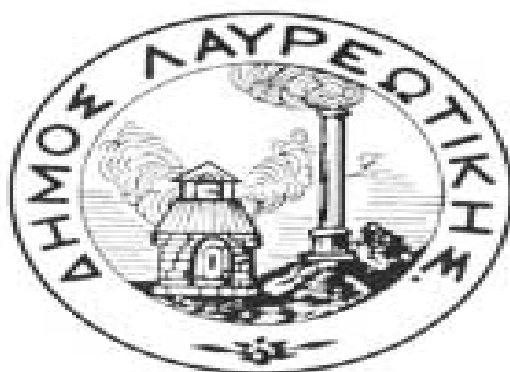
Η σούστα καλογεμισμένη έτοιμη για τον αγωγιάτη.



Τρύγος, το 1964, την εποχή που εισβάλλει η μηχανοκίνηση. Η πρώτη πτώση της παράδοσης στη μεταφορική διαδικασία των σταφυλιών στο πατητήρι.



Εργοστασιακό συγκρότημα στο Λαυριο του 1890.



Η σφραγίδα του
Δήμου Λαυρεωτικής (1890)



Τα Μεσόγεια διατηρήσαν για πολλά χρόνια τον αγροτικό τους χαρακτήρα.





Η πεδιάδα των Μεσογείων, πριν την εγκατάσταση του αεροδρομίου.



Η Αττική Οδός και το αεροδρόμιο διασχίζουν τα χωράφια τού χθες, φέρνοντας πιο κοντά τα Μεσόγεια την αστικοποίηση.