



τερματικός σταθμός: αγορά ελληνικών προϊόντων στο σταθμό λαρίσης

Λαμπαδιάρη-Μάτσα Αντιγόνη
Σπαθή Θεοδώρα

Επιβλέπουσα: Τσιράκη Σοφία

Σύμβουλοι: Βασιλάτος Παναγιώτης
Καρύδη Ηώ



τερματικός σταθμός: αγορά ελληνικών προϊόντων στο σταθμό λαρίσης

ευχαριστούμε:

τους καθηγητές μας
Σοφία Τσιράκη
Παναγιώτη Βασιλάτο
Ηώ Καρύδη
Μανώλη Μάνιο

τους φίλους μας
Αμαλία
Άρτεμις
Δάφνη
Δήμητρα
Θάλεια
Ιακωβίνα
Ιωάννα
Κατερίνα
Κωνσταντίνα
Μαρία

καθώς και τους
κ. Ξεκαλάκη (ΓΑΙΟΣΕ)
κ. Αθανασόπουλο (ΤΡΑΙΝΟΣΕ)
κ. Κομητοπούλου (Παντοπωλείο Μεσογειακής Διατροφής)

περιεχόμενα

εισαγωγή	σελ. 7
συνεταιρισμοί και μεταφορά	σελ. 11
περιοχή μελέτης	σελ. 19
ιστορικά	σελ. 20
χαρακτηριστικά δομημένου ιστού	σελ. 28
κοινωνική γεωγραφία	σελ. 30
προτεινόμενο δίκτυο	σελ. 35
συμπεράσματα για περιοχή μελέτης	σελ. 36
πολεοδομική πρόταση	σελ. 38
ενδεικτικές τομές	σελ. 40
κτίριο-αγορά	σελ. 45
σχέδια	σελ. 53
φωτογραφίες	σελ. 777
παράρτημα	σελ. 85

Εισαγωγή

Το θέμα αυτής της διπλωματικής είναι μία αγορά με παραδοσιακά προϊόντα κοντά στο Σταθμό Λαρίσης, ενώ υποστηρίζεται και από μία πολεοδομική πρόταση για την ευρύτερη περιοχή στην οποία εντάσσεται.

Αφετηρία αυτής της διπλωματικής υπήρξε η επιθυμία μας να τοποθετηθούμε στο κέντρο της Αθήνας, αφού είναι μια πόλη που αντιμετωπίζει σημαντικά προβλήματα (πυκνός αστικός ιστός, υπερπληθυσμός, περιορισμένο δημόσιο πράσινο, υποβάθμιση), και μέσα από τον σχεδιασμό να επιδιώξουμε σε κάποιο βαθμό την επίλυση τους. Έτσι, οδηγηθήκαμε στο Σταθμό Λαρίσης καθώς αποτελεί μια από τις πιο σημαντικές (ιστορικό κέντρο, ύπαρξη σταθμού) αλλά και προβληματικές περιοχές της πρωτεύουσας.

Πιο συγκεκριμένα, λόγω της θέσης της σε σχέση με το ιστορικό τρίγωνο αποτελεί την είσοδο στην πόλη της Αθήνας από τη βόρεια Ελλάδα, ενώ παράλληλα δέχεται καθημερινά μεγάλο αριθμό επισκεπτών καθώς εξυπηρετεί τους επιβάτες του τρένου. Τα τελευταία χρόνια βρίσκεται στην επικαιρότητα, καθώς τόσο ο ΟΣΕ - με την ενδεχόμενη πώλησή του - αλλά και η περιοχή του σταθμού - με τη σύνδεση της με το ΣΚΑ - βρίσκονται στο επίκεντρο των εξελίξεων.

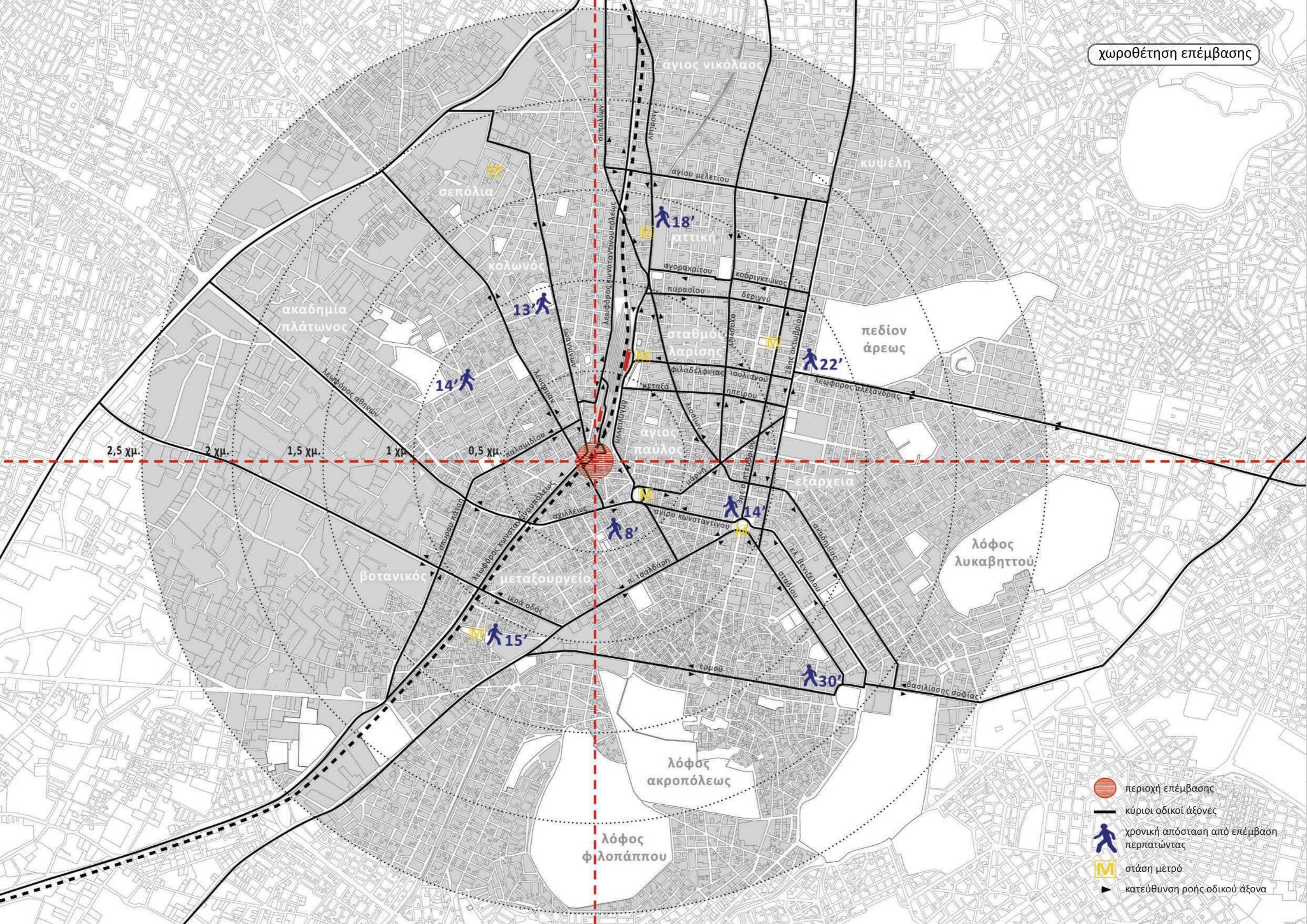
Σήμερα, οι υποδομές του σταθμού όχι μόνο δεν ακολουθούν τα ευρωπαϊκά πρότυπα και υστερούν σε σχέση με άλλους σταθμούς ευρωπαϊκών πόλεων, αλλά δεν επαρκούν ώστε να εξυπηρετήσουν αποτελεσματικά τους επιβάτες. Μοιάζει περισσότερο, θα λέγαμε, με έναν τοπικό σταθμό περιορισμένων δρομολογίων, παρά τον κεντρικό σιδηροδρομικό σταθμό της Αθήνας.






Παράλληλα, η ευρύτερη περιοχή χαρακτηρίζεται ως προβληματική λόγω της “ασυνέχειας” στον ιστό που δημιουργούν οι σιδηροδρομικές γραμμές, της εμφανούς αποκοπής των επιμέρους περιοχών που γειτνιάζουν με αυτές αλλά και της ύπαρξης σε μεγάλη έκταση λανθάνοντος δυναμικού.

Έτσι, καθίσταται εμφανής η ανάγκη για τόσο για εκσυγχρονισμό του σταθμού αλλά και για πολεοδομική παρέμβαση στην ευρύτερη περιοχή.

Σκοπός αυτής της διπλωματικής είναι η αποκατάσταση της “συνέχειας” στην περιοχή, δημιουργώντας εγκάρσιες συνδέσεις σε τουλάχιστον τρία σημεία κατά μήκος των γραμμών, αλλά και η ένωση των επιμέρους περιοχών μεταξύ τους.

Κτιριολογικά, προτείνουμε τη δημιουργία ενός πόλου έλξης - αγορά - που θα απευθύνεται τόσο στους κατοίκους όσο και στους περαστικούς - ταξιδιώτες που περιμένουν το τρένο. Αποφασίσαμε να εκμεταλλευτούμε την ύπαρξη των σιδηροδρομικών γραμμών και να επιδιώξουμε την ένταξή τους στο σενάριο λειτουργίας του κτηρίου και στη συνθετική μας επίλυση. Έτσι, προτείνουμε τη μεταφορά των προϊόντων μέσω του σιδηροδρομικού δικτύου (μεγαλύτερη ταχύτητα, χαμηλό κόστος) και την απευθείας παραλαβή - αποθήκευση - πώληση από την προτεινόμενη αγορά. Σε μια προσπάθεια ενίσχυσης της τοπικής οικονομίας αλλά και της ευκολότερης παροχής ελληνικών παραδοσιακών προϊόντων στην πρωτεύουσα, αναλαμβάνουμε την πώληση προϊόντων ελληνικών συνεταιρισμών από όλη την Ελλάδα, λειτουργώντας χωρίς μεσάζοντες στο πλαίσιο του δίκαιου και αλληλέγγυου εμπορίου.



-  περιοχή επέμβασης
-  κύριοι οδικοί άξονες
-  χρονική απόσταση από επέμβαση περπατώντας
-  στάση μετρό
-  κατεύθυνση ροής οδικού άξονα

_συνεταιρισμοί και μεταφορά

αγροτικός συνεταιρισμός

Μια αυτόνομη ένωση ανθρώπων, οι οποίοι ενώνονται εθελοντικά, προκειμένου να ανταποκριθούν στις κοινές οικονομικές, κοινωνικές και πολιτιστικές ανάγκες και τις προσδοκίες τους, μέσω μιας κοινά ιδιόκτητης και δημοκρατικά ελεγχόμενης επιχείρησης.

Διεθνής Συνεταιριστική Συμμαχία (ICA)

εφοδιαστική αλυσίδα αγροτικών προϊόντων



γη_προμηθευτής πρώτων υλών



καλλιεργητής



logistics

τυποποίηση
μεταφορά
αποθήκευση
διανομή



καταναλωτής

υπάρχουσα κατάσταση

Στην Ελλάδα, οι τοπικές υπηρεσίες της συνεταιριστικής οργάνωσης φροντίζουν για τη συγκέντρωση των προϊόντων από τους παραγωγούς και την αποστολή τους στα καταστήματα της Λαχαναγοράς. Τα προϊόντα παραδίδονται στο συνεταιρισμό «ανοικτά», δηλ. χωρίς προκαθορισμένη τιμή μονάδας. Μετά από την πώληση εκδίδεται στο συνεταιρισμό εκκαθάριση και καταβάλλεται σε κάθε παραγωγό το τίμημα που αναλογεί.

Σήμερα, η δύναμη των συνεταιρισμών παρουσιάζει κάμψη και η παρουσία τους κινείται σε τοπικά πλαίσια. Αν και στην Ελλάδα υπάρχει μεγάλος αριθμός αγροτικών συνεταιρισμών, εκ των οποίων πολλοί είναι γυναικείοι συνεταιρισμοί, αυτοί δεν παίζουν σημαντικό ρόλο στην εμπορία των αγροτικών προϊόντων.

δίκτυο ενώσεων αγροτικών συνεταιρισμών

γεωγραφικό διαμέρισμα	ενώσεις αγροτικών συνεταιρισμών	αγροτικοί συνεταιρισμοί	αγρότες μέλη
στερεά Ελλάδα & εύβοια	16	862	124.572
πελοπόννησος	18	988	101.533
νησιά Ιονίου	4	227	20.811
ήπειρος	6	486	52.230
θεσσαλία	10	703	84.053
μακεδονία	27	1.749	160.714
θράκη	5	350	30.363
νησιά αιγαίου	11	304	47.406
κρήτη	15	707	92.032
ΣΥΝΟΛΟ	112	6.376	713.714

ισχύον δίκτυο διανομής



καλλιεργητής



συνεταιρισμός



χονδρέμπορος



λιανέμπορος



τελικός καταναλωτής

μεσάζων

δεν αποκτά την κυριότητα των προϊόντων και δεν αναλαμβάνει οποιοδήποτε οικονομικό κίνδυνο δηλ. πιστωτικό, συναλλαγματικό ή κίνδυνο αγοράς, αλλά λειτουργεί ως εκπρόσωπος της επιχείρησης αμειβόμενος με προμήθεια συνήθως της τάξης του 10% πάνω από την τιμή που έχει καταβάλει στον παραγωγό.

χονδρέμπορος

αγοράζει τα προϊόντα από τους παραγωγούς (ή μέσω κάποιου άλλου μεσάζοντα), επομένως είναι κάτοχος των εμπορευμάτων και τα μεταπωλεί στους λιανοπωλητές ή άλλους φορείς διακίνησης. Αναλαμβάνουν κατά κανόνα μαζική διακίνηση αγροτικών προϊόντων. Συνήθως αγοράζει μικρές ποσότητες προϊόντων από πολλούς και μικρούς παραγωγούς είτε απευθείας, είτε με την παρέμβαση τοπικών εμπόρων ή αντιπροσώπων και στη συνέχεια μεταπωλεί τα προϊόντα αυτά στους λιανοπωλητές.

Έχει γίνει λόγος πως οι χονδρέμποροι απορροφούν το μεγαλύτερο μερίδιο της τιμής ενός προϊόντος με επίπτωση στους παραγωγούς

λιανέμπορος

το λιανεμπόριο περιλαμβάνει όλες τις δραστηριότητες που καταλήγουν στην πώληση προϊόντων ή υπηρεσιών απευθείας στους τελικούς καταναλωτές για προσωπική μη επαγγελματική χρήση. Το λιανεμπόριο στη χώρα μας χαρακτηρίζεται από μεγάλο αριθμό λιανέμπορων, οι οποίοι διακινούν κατά κανόνα μικρές ποσότητες προϊόντων την ημέρα, από τις οποίες προσπαθούν να αποκομίσουν ένα ικανοποιητικό εισόδημα. Όμως αυτό έχει ως αποτέλεσμα τα προϊόντα να μη πωλούνται σε σχετικά χαμηλές τιμές, με όλες τις δυσμενείς συνέπειες σε βάρος των παραγωγών αλλά και των καταναλωτών.

μεταφορά

Η μεταφορά είναι ένας κρίσιμος παράγοντας στον κλάδο, αφού το κόστος μεταφοράς αποτελεί το 30% επί του συνολικού κόστους και φυσικά είναι ένα κομμάτι με ευκαιρίες μείωσης κόστους και αύξησης της αποδοτικότητας της αλυσίδας. Σήμερα υπάρχουν εξειδικευμένες επιχειρήσεις που συχνά αναλαμβάνουν να οργανώσουν όλη την διαδικασία μεταφοράς και των logistics και αυτό είναι συνήθως λογική επιλογή για καλλιεργητές ή εμπόρους που δεν έχουν εμπειρία σε τέτοιου είδους δραστηριότητες.

Η επιλογή του μέσου μεταφοράς επηρεάζεται από τους εξής παράγοντες:

1. Ταχύτητα
2. Απόσταση
3. Κόστος
4. Ασφάλεια
5. Δυνατότητα τραυματισμών
6. Απαιτήσεις συσκευασίας

Οι περισσότερες μεταφορές σήμερα πραγματοποιούνται με οδικά οχήματα, λιγότερες ποσότητες με θαλάσσιες, εναερίες ή σιδηροδρομικές μεταφορές, ενώ επίσης η συνδυασμένη μεταφορά στην Ελλάδα δεν εφαρμόζεται. Λόγω της γεωγραφικής της ιδιαιτερότητας, ένα ολοκληρωμένο σύστημα μεταφορών, η Ελλάδα δεν έχει αναπτύξει. Το βάρος έχει πέσει στην οδική μεταφορά.

προτεινόμενο δίκτυο διανομής



οφέλη περιορισμού ή/και αποβολής μεσαζόντων

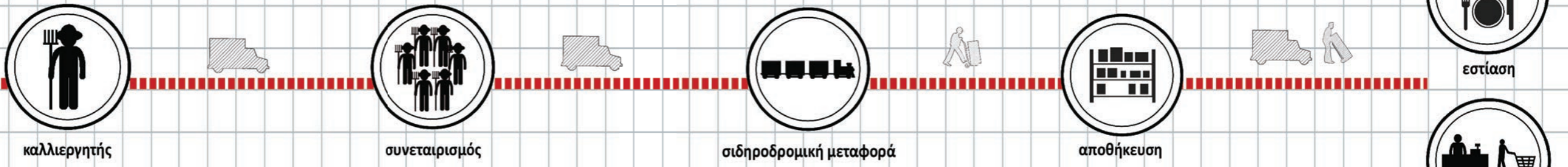
- ελαχιστοποίηση κόστους / τιμών
- μεση κάλυψη των αναγκών και ολική ολοκλήρωση της εφοδιαστικής αλυσίδας
- βελτιωμένη ανταγωνιστικότητα
- νέες επιχειρηματικές ευκαιρίες νέα προϊόντα και υπηρεσίες
- ομαλότερη ροή πληροφοριών και αμεσότερη σχέση παραγωγού-καταναλωτή
- συμβολή στην περιβαλλοντική βιωσιμότητα (green logistics)

πλεονεκτήματα σιδηροδρομικής μεταφοράς

Η σιδηροδρομική μεταφορά παρουσιάζει σημαντικά πλεονεκτήματα, ιδίως για χερσαίες μεταφορές αγροτικών προϊόντων, που γίνονται σε μεγάλες αποστάσεις. Τα πλεονεκτήματα αυτά είναι:

- Είναι δυνατή η μεταφορά αγροτικών προϊόντων είτε χωρίς ψύξη είτε με ψύξη.
- Με το τρένο είναι δυνατό να μεταφερθούν μεγάλες ποσότητες αγροτικών προϊόντων.
- Τα φθαρτά αγροτικά προϊόντα μεταφέρονται σε πιο καλή κατάσταση με τα βαγόνια-ψυγεία, από ότι με τα αυτοκίνητα-ψυγεία, γιατί οι κραδασμοί είναι μικρότεροι με το τρένο
- Λόγω των δυνατοτήτων διακίνησης μεγάλων ποσοτήτων φορτίων, έχει μικρότερο χιλιομετρικό κόστος σε μεγάλες αποστάσεις.

προτεινόμενη αλυσίδα διανομής



υποστηρικτικές χρήσεις δικτύου:

- logistics
- έκθεση
- εκπαίδευση

Οι στόχοι του δίκαιου και αλληλέγγυου εμπορίου είναι:

- να υποστηρίξει τη δυνατότητα αυτοσυντήρησης παραγωγών, κοινοτήτων και κατοίκων με οικονομικές και πολιτιστικές πρωτοβουλίες που εξασφαλίζουν στους γεωργούς και στους τεχνίτες συνθήκες εργασίας που τους γλιτώνουν από την εκμετάλλευση
- να προωθήσει σε τοπικό και σε διεθνές επίπεδο την ανάπτυξη μιας σταθερής και ανταγωνιστικής οικονομίας αξιοποιώντας τις φυσικές πηγές του πλανήτη
- να βελτιώσει τη διαβίωση και την ευημερία των παραγωγών διευκολύνοντας την πρόσβασή τους στην αγορά, ενδυναμώνοντας τις οργανώσεις τους, πληρώνοντας μία καλύτερη τιμή και παρέχοντας διάρκεια στην εμπορική σχέση
- να προωθήσει ευκαιρίες ανάπτυξης για μη-προνομιούχους παραγωγούς, ιδίως για τις γυναίκες και περιθωριοποιημένες ομάδες
- να ευαισθητοποιήσει τους καταναλωτές για τις αρνητικές συνέπειες και για την εκμετάλλευση που συχνά κρύβεται πίσω από τα προϊόντα του συμβατικού διεθνούς εμπορίου, έτσι ώστε να ασκούν την αγοραστική τους δύναμη θετικά
- να αποτελέσει παράδειγμα εμπορικής συνεργασίας μέσω διαλόγου, διαφάνειας και σεβασμού.
- να πραγματοποιεί εκστρατείες για αλλαγές στους κανόνες και τις μεθόδους του συμβατικού διεθνούς εμπορίου.

WFTO (World Fair Trade Organization)

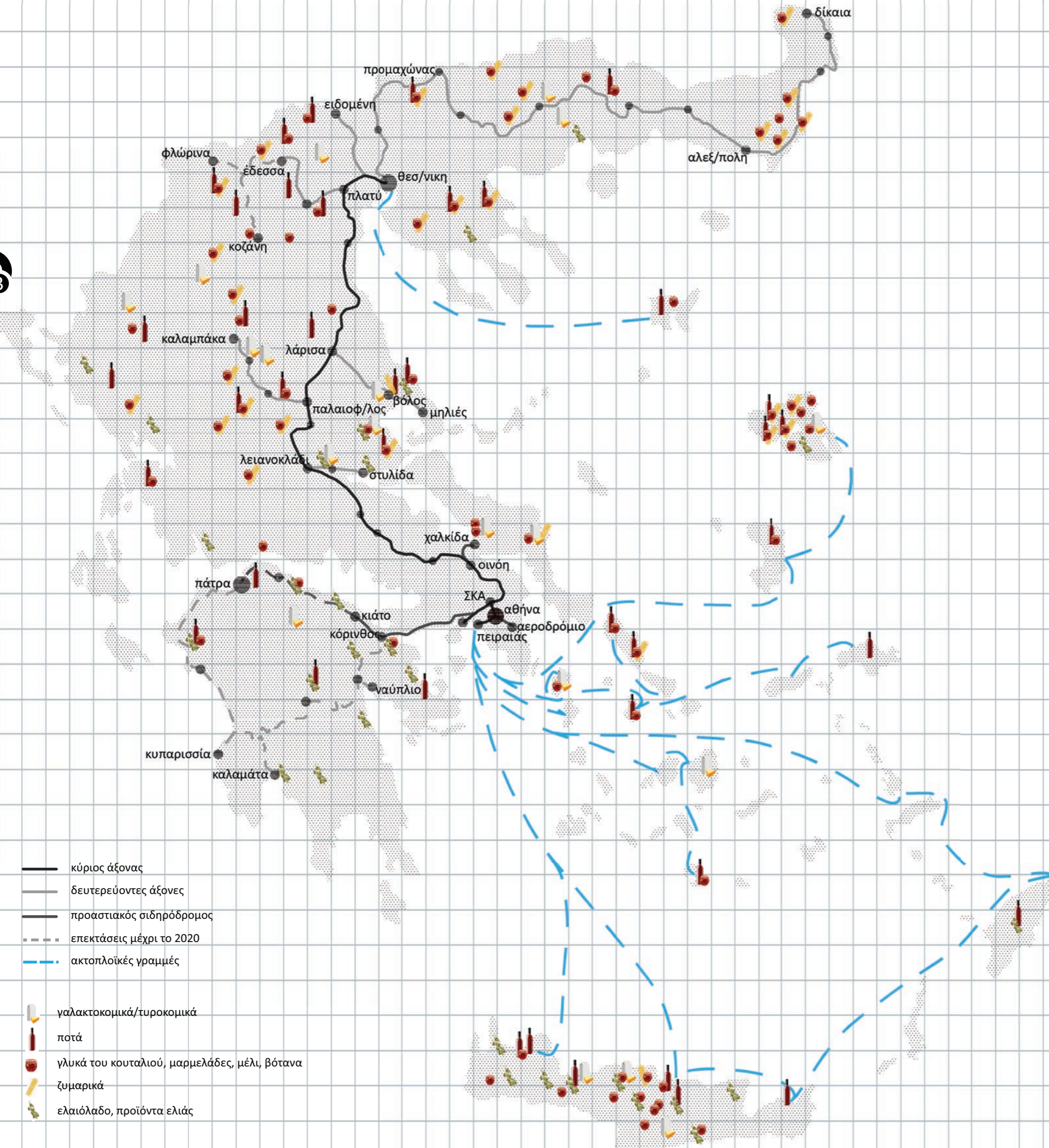
αρχές δίκαιου και αλληλέγγυου εμπορίου

Για να επιτευχθούν οι στόχοι του κινήματος, ακολουθούμε τις παρακάτω αρχές:

- πληρωμή μιας δίκαιης τιμής
- διαφάνεια και υπευθυνότητα
- μακροχρόνια συνεργασία και υποστήριξη στις εμπορικές σχέσεις
- ισότητα των φύλων
- αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας
- προστασία του περιβάλλοντος
- ανάπτυξη ανεξαρτησίας των παραγωγών
- δημοκρατία

WFTO (World Fair Trade Organization)

προτεινόμενο δίκτυο μεταφοράς προϊόντων μέσω σιδηροδρόμου



- κύριος άξονας
- δευτερεύοντες άξονες
- προαστιακός σιδηρόδρομος
- - - επεκτάσεις μέχρι το 2020
- ακτοπλοϊκές γραμμές

- γαλακτοκομικά/τυροκομικά
- ποτά
- γλυκά του κουταλιού, μαρμελάδες, μέλι, βότανα
- ζυμαρικά
- ελαιόλαδο, προϊόντα ελιάς

Ενώ η κατασκευή του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου χρονολογείται από τα τέλη του 19ου αιώνα και παρόλο που είχε προδιαγραφές μεγάλης ανάπτυξης με το πέρασμα των χρόνων, δυστυχώς σήμερα παραμένει σε αρχικό στάδιο. Είναι αρκετά μικρό σε έκταση και ο αριθμός των γραμμών είναι περιορισμένος με αποτέλεσμα να θεωρείται ανεπαρκές να εξυπηρετήσει μεγάλο μέρος της χώρας. Η βασική σιδηροδρομική γραμμή συνδέει την Αθήνα με τη Θεσσαλονίκη και από εκεί και πέρα ορισμένα παρακλάδια και μικρές επεκτάσεις της διαχέονται σε συγκεκριμένα μέρη εκατέρωθεν αυτής, εξυπηρετώντας μικρό κομμάτι του πληθυσμού. Ως εκ τούτου, το τρένο δεν αποτελεί δημοφιλές μέσο μεταφοράς προϊόντων, όσον αφορά και στον τομέα των μεταφορών. Παρόλ' αυτά, στις μέρες μας υπάρχει ενδιαφέρον για την εξάπλωση του δικτύου σε όσο το δυνατόν μεγαλύτερο μέρος της Ελλάδας με μακροπρόθεσμο στόχο τη σύνδεσή του με την υπόλοιπη Ευρώπη, καθιστώντας το με αυτόν τον τρόπο άξιο να συναγωνίζεται με τα ευρωπαϊκά σιδηροδρομικά δίκτυα.

Για παράδειγμα, η εταιρία της COSCO έχει ήδη αποκτήσει μία αποβάθρα (terminal) στο λιμάνι του Πειραιά με απώτερο στόχο τη μεταφορά των προϊόντων της μέσω του μελλοντικού σιδηροδρομικού δικτύου και τη μετέπειτα διοχέτευσή τους στην κεντρική Ευρώπη. Ακόμα, η Hewlett Packard (HP) στοχεύει στη διανομή των δικών της προϊόντων προς τους τελικούς της προορισμούς θαλάσσια μέσω του terminal της COSCO και χερσαία μέσω του σιδηροδρομικού δικτύου από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Παρατηρούμε, λοιπόν, μία τάση αξιοποίησης του τρένου για μεταφορές προϊόντων με μακροπρόθεσμο σκοπό την εδραίωση ενός ισχυρού δικτύου μεταφορών μέσω σιδηροδρόμου.

Εμείς, εντοπίσαμε πέντε κατηγορίες προϊόντων ελληνικών συνεταιρισμών τα οποία θα διατίθενται στην αγορά μας. Αυτές είναι:

- Γαλακτοκομικά/Τυροκομικά
- Ποτά
- Γλυκά του κουταλιού, μαρμελάδες, μέλι, βότανα
- Ζυμαρικά
- Ελαιόλαδο και προϊόντα ελιάς

Προσπαθήσαμε να αποτυπώσουμε τους συνεταιρισμούς αυτούς πάνω στο χάρτη σε συνδυασμό με τη βελτιωμένη εκδοχή του σιδηροδρομικού δικτύου δείχνοντας με αυτόν τον τρόπο ποιους από αυτούς θα μπορούσε να εξυπηρετεί στο σενάριο μεταφοράς τους με το τρένο και άφιξής τους στο σταθμό Λαρίσης.

Ο σταθμός Πελοποννήσου χτίστηκε μεταξύ 1882-1889 βάσει σχεδίων κάποιων Γάλλων μηχανικών. Την τελική του μορφή ωστόσο έλαβε μεταξύ των ετών 1912-1913, με σχέδια του Ερνέστου Τσίλερ, όπου και προστέθηκαν οι χαρακτηριστικοί τρούλοι στη θέση των στεγών. Σήμερα, το κτίριο έχει παραμείνει σχεδόν ανέπαφο αφού όλα τα εξωτερικά ανοίγματα έχουν διατηρηθεί, υπάρχουν ακόμα αναλλοίωτα τα διακοσμητικά στοιχεία του 19ου αιώνα και η πιο δραστική παρέμβαση που υπέστη ήταν η προσθήκη της δεύτερης κατοικίας του επιθεωρητή στο δεύτερο όροφο. Σχεδόν όλοι οι χώροι διατηρούν τις αρχικές τους λειτουργίες, ενώ ο όροφος φιλοξενεί συνεργεία ηλεκτρολόγων του ΟΣΕ. Η αποκατάσταση και επανάχρηση του παλαιού σιδηροδρομικού σταθμού βρίσκεται στα άμεσα σχέδια του ΟΣΕ προκειμένου να στεγάσει σιδηροδρομικό μουσείο.

Ο σταθμός Λαρίσης χτίστηκε το 1910 και αποτελεί το βασικό σιδηροδρομικό σταθμό της Αθήνας. Το 1951 προστέθηκε το νέο διώροφο κτίσμα στη δεξιά πλευρά του, το οποίο φιλοξενεί στο ισόγειο διοικητικές λειτουργίες και διάδρομο για την έξοδο των επιβατών. Παράλληλα, έγινε ανακατανομή των υπόλοιπων λειτουργιών. Επιπλέον, κατασκευάστηκε η περιμετρική στοά και αρκετές πόρτες μετατράπηκαν σε παράθυρα με αποτέλεσμα την αναίρεση της διαμπερότητας του σταθμού.

Η περιοχή γύρω από τους σταθμούς Λαρίσης και Πελοποννήσου ήταν αρχικά αγροτική περιοχή, η οποία βρισκόταν σε μικρή απόσταση από το τότε επιχειρησιακό, διοικητικό και εμπορικό κέντρο της πόλης. Κύριο χαρακτηριστικό της αποτελεί το γεγονός ότι η κατοικία συνυπάρχει με εμπορικές, βιοτεχνικές και διοικητικές χρήσεις οι οποίες αναπτύσσονται σε σχέση με τους οδικούς άξονες που διασχίζουν την περιοχή.

Όσον αφορά στο χαρακτήρα των επιμέρους περιοχών, οι συνοικίες του Αγ. Παύλου και της πλατείας Αττικής αποτελούν πυκνοδομημένες εκτάσεις με πολυκατοικίες του '60 - '70 (περίοδος αντιπαροχής) ανάμεσα των οποίων συνυπάρχουν νεοκλασικά, εκλεκτικιστικά και μεσοπολεμικά κτίσματα. Δυτικά των δύο σταθμών βρίσκεται η περιοχή του Κολωνού όπου συναντάει κανείς διάσπαρτες πολυκατοικίες, καθώς και διώροφα και τριώροφα κτήρια.

Η παρουσία των λόφων της Ευχλόου Δημήτρας – Σκουζέ και του Ιππείου Κολωνού αλλά και του αρχαιολογικού χώρου ήταν ένας από τους λόγους για τους οποίους ορίστηκαν γύρω τους μικρά επιτρεπόμενα ύψη. Ως εκ τούτου, το γεγονός αυτό εμπόδισε την ανοικοδόμηση με αντιπαροχή κατά την μεταπολεμική περίοδο.

Οι λόφοι, οι πλατείες, οι εγκαταστάσεις του σταθμού, το γειτονικό σε αυτές συγκρότημα των δημοτικών κτηρίων, τα μέγαρα, τα ιστορικά ξενοδοχεία, οι πυρήνες των λαϊκών κατοικιών γύρω από τις εσωτερικές αυλές, αλλά και κτήρια με ειδικές χρήσεις αποτελούν το δυναμικό της περιοχής.

Βέβαια, με το πέρασμα των χρόνων το οικιστικό απόθεμα της περιοχής δεν ανανεωνόταν, πολλές κατοικίες εγκαταλείπονταν, εγκαθίστατο βιοτεχνίες και εργαστήρια και από τη δεκαετία του '90 αρκετοί αλλοδαποί μετανάστες.



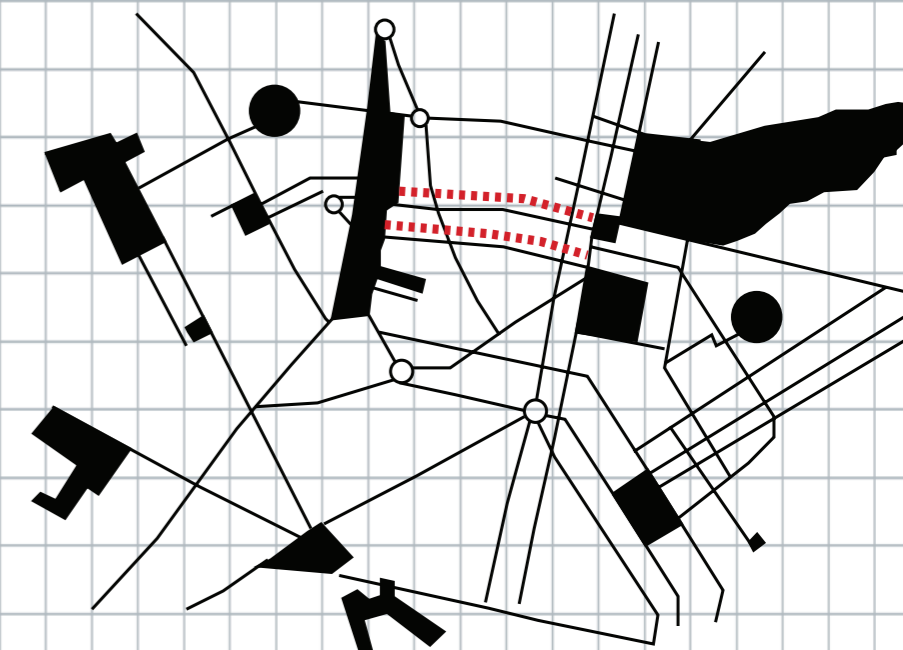
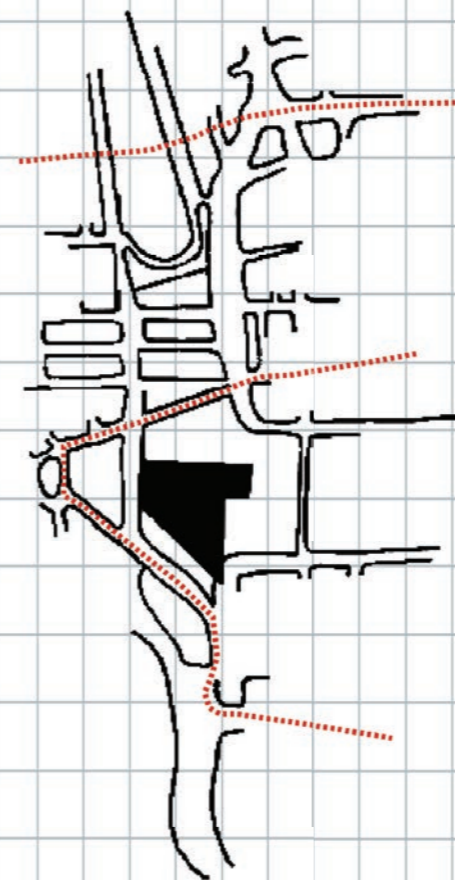
πρόγραμμα ηρακλής

πρόταση αντωνακάκη

Το κύριο ζητούμενο στην πρόταση αυτή αποτελέσε η σύνδεση του ανατολικού με το δυτικό τμήμα, η πολεοδομική συνένωση, δηλαδή, των δύο οχθών που δημιουργεί η σημερινή κατάσταση. Στόχος ήταν η επέκταση πέραν των γραμμών ή η ενοποίηση δρόμων και πεζοδρόμων εκατέρωθέν τους, καθώς και η διάνοιξη του ιστού (μακροκλίμακα-μικροκλίμακα / κτίριο – πόλη).

Δόθηκε μεγάλη έμφαση στους υπαίθριους χώρους, στη συνέχεια (άξονες κίνησης) και στη διακοπή (χώροι στάσης) του πυκνού αστικού ιστού. Σκοπό αποτέλεσε και η ανοιχτή ένωση του κτιρίου του σταθμού Πελοποννήσου με ανατολικό το τμήμα, μέχρι την εκκλησία του Αγ. Παύλου.

Πιο συγκεκριμένα, προτείνεται συγκρότηση δικτύου πεζοδρομήσεων το οποίο ξεκινάει από ενοποιημένους αρχαιολογικούς χώρους (Στύλοι Ολυμπίου Διός, Πύλη Αδριανού, Θέατρο Διονύσου στην Ακρόπολη, Αρχαία Αγορά, Κεραμεικός), φτάνει μέχρι την Ακαδημία Πλάτωνος και καταλήγει στο Λόφο Ιππείου Κολωνού. Επιχειρείται, επίσης, η συνέχιση του δικτύου μέχρι το Πεδίον Άρεως.



κτιριολογικό πρόγραμμα

Διαμορφωμένοι υπαίθριοι χώροι, κήποι, πλατείες

Γυμναστήριο – Κολυμβητήριο

Μεγάλος χώρος καταστημάτων

Γραφειακοί χώροι

Θερινός κινηματογράφος

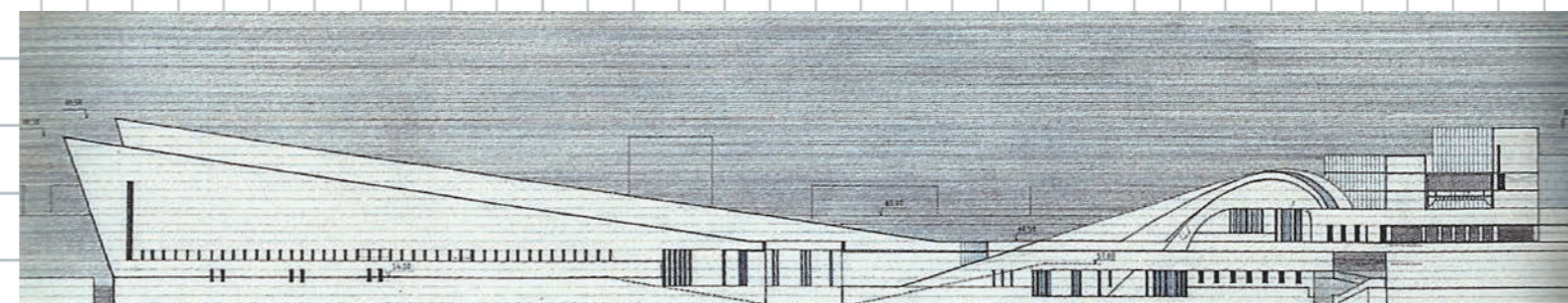
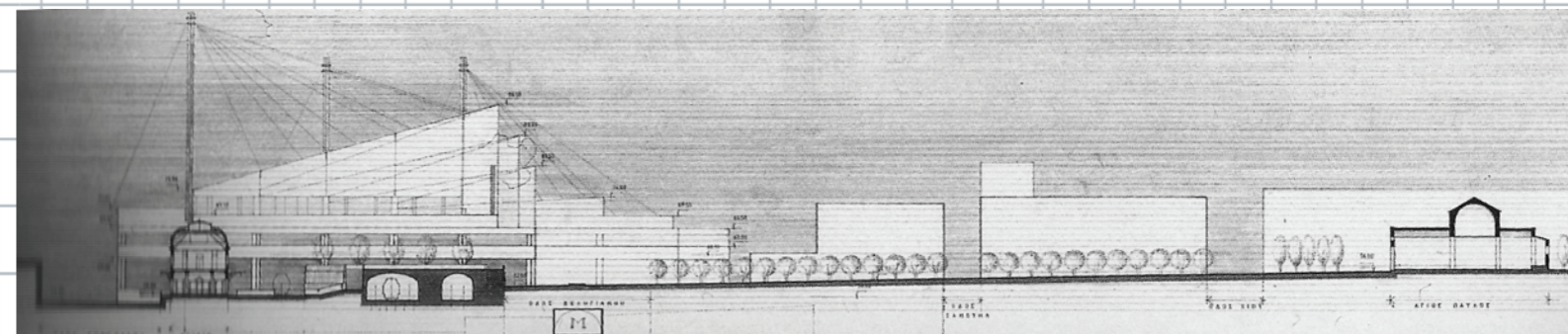
Ξενοδοχείο ημέρας

Μουσείο

Αγορά

αγορά

Κέντρο τοπικής αλλά και υπερτοπικής εμβέλειας, με χαρακτήρα εντελώς διαφορετικό από τα γνωστά διεθνώς «εμπορικά κέντρα». Να έχει δηλ. χαρακτήρα στοών σε διάφορα επίπεδα στις οποίες θα ανοίγονται μαγαζιά, καφενεία κλπ.



πρόταση grassi

Το τμήμα της πόλης που εξετάζεται έχει την κορυφή του στον αρχαίο Κεραμεικό και περιλαμβάνεται μεταξύ του άξονα της Ακαδημίας Πλάτωνος και εκείνου του Ιππείου Κολωνού.

Η πρόταση αναπτύχθηκε βάσει δύο κατευθύνσεων:

A) Επιδιώκοντας να αντιμετωπίσει άμεσα το ζήτημα που ανέκαθεν ήταν κρίσιμο για την πόλη των Αθηνών και τη σχέση της με την αρχαία πόλη (θέλοντας, δηλαδή, να προκαλέσει εκ νέου μέσω της μελέτης μια διαλεκτική σχέση με αυτή την τελευταία και να αποδώσει, τουλάχιστον σε αυτό το τμήμα της πόλης, μια συνεπέστερη με την ιστορία τοπογραφία)

B) Επιδιώκοντας να αναβαθμίσει τον υπάρχοντα, αλλά έντονα υποβαθμισμένο αστικό ιστό

Η αρχαία πόλη αποτελούνταν από διαφορετικούς και εξειδικευμένους τόπους, οι οποίοι ενώνονταν με διαδρομές από χαράξεις που αποτελούσαν ένα εξίσου σημαντικό τμήμα της πόλης με τους τόπους που συνέδεαν.

Η πρόταση προσπάθησε να αποκαταστήσει την αναγνωσιμότητα της αρχαίας τοπογραφίας, ιδιαίτερα με το να επαναπροτείνει το αρχαίο Δημόσιον Σήμα και, αποσπασματικά, τον παράλληλο αμαξιτό δρόμο ως την περιοχή της Ακαδημίας Πλάτωνος, της οποίας επαναπροσδιορίζονται τα όρια, καθώς και εκείνο το τμήμα του δρόμου που από τις Ήριες Πύλες οδηγούσε στη Θήβα και περιλαμβάνεται μεταξύ του χείμαρρου Κυκλοβόρου (Αχιλλέως) και του λόφου του Κολωνού. Και οι δύο παρεμβάσεις προορίζονται για ανοιχτά αρχαιολογικά πάρκα : ευρύχωρα ρήγματα στην πυκνή οικοδόμηση

πολιτιστικός πόλος

αποτελείται από δύο μεγάλα, κλειστά και παράπλευρα αίθρια που φιλοξενούν μια μεγάλη βιβλιοθήκη, αίθουσα ακροάσεων, αίθουσες διαλέξεων διαφορετικών διαστάσεων, θεατρικές αίθουσες και χώρους πειραματικού θεάτρου, ατελιέ, αίθουσες για κύκλους μαθημάτων και σεμινάρια, αναψυκτήρια, μικρά εστιατόρια, καταστήματα, γραφεία, υπόγειο parking

εμπορικός πόλος

αποτελείται από δύο ίσα μεγάλα αίθρια τοποθετημένα κατά μήκος του άξονα βορρά-νότου που χωρίζονται από μία πλατεία σε χαμηλότερη στάθμη. Θα περιλαμβάνουν τον ενοποιημένο Σιδηροδρομικό Σταθμό και τα γραφεία του ΟΣΕ, καθώς και το σταθμό υπεραστικών λεωφορείων και ένα συνεδριακό κέντρο. Τα δύο αίθρια ενώνονται από ένα επίμηκες κτίριο κατά μήκος της οδού Δηληγιάννη (ξενοδοχείο). Η σιδηροδρομική γραμμή είναι βυθισμένη και κινείται μέσα σε τάφρο.



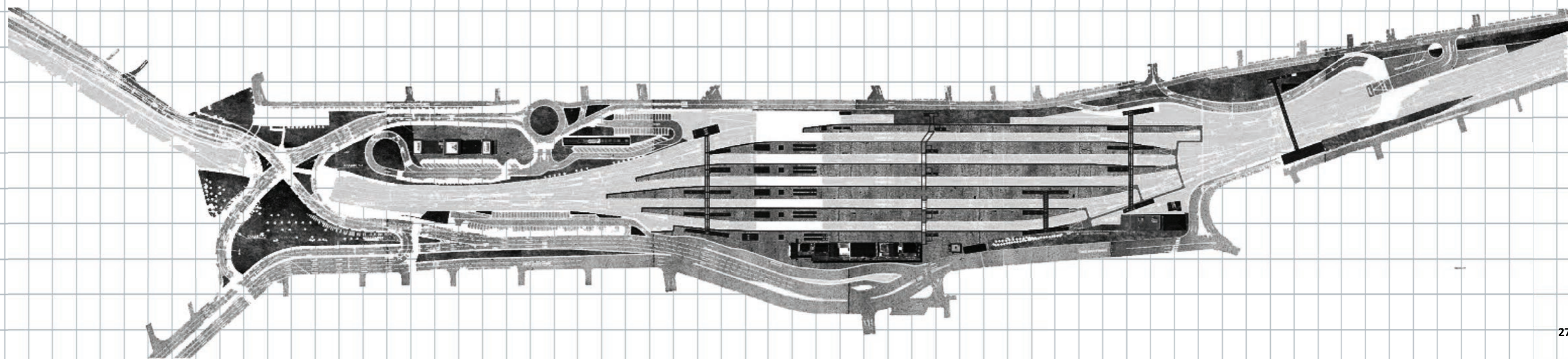
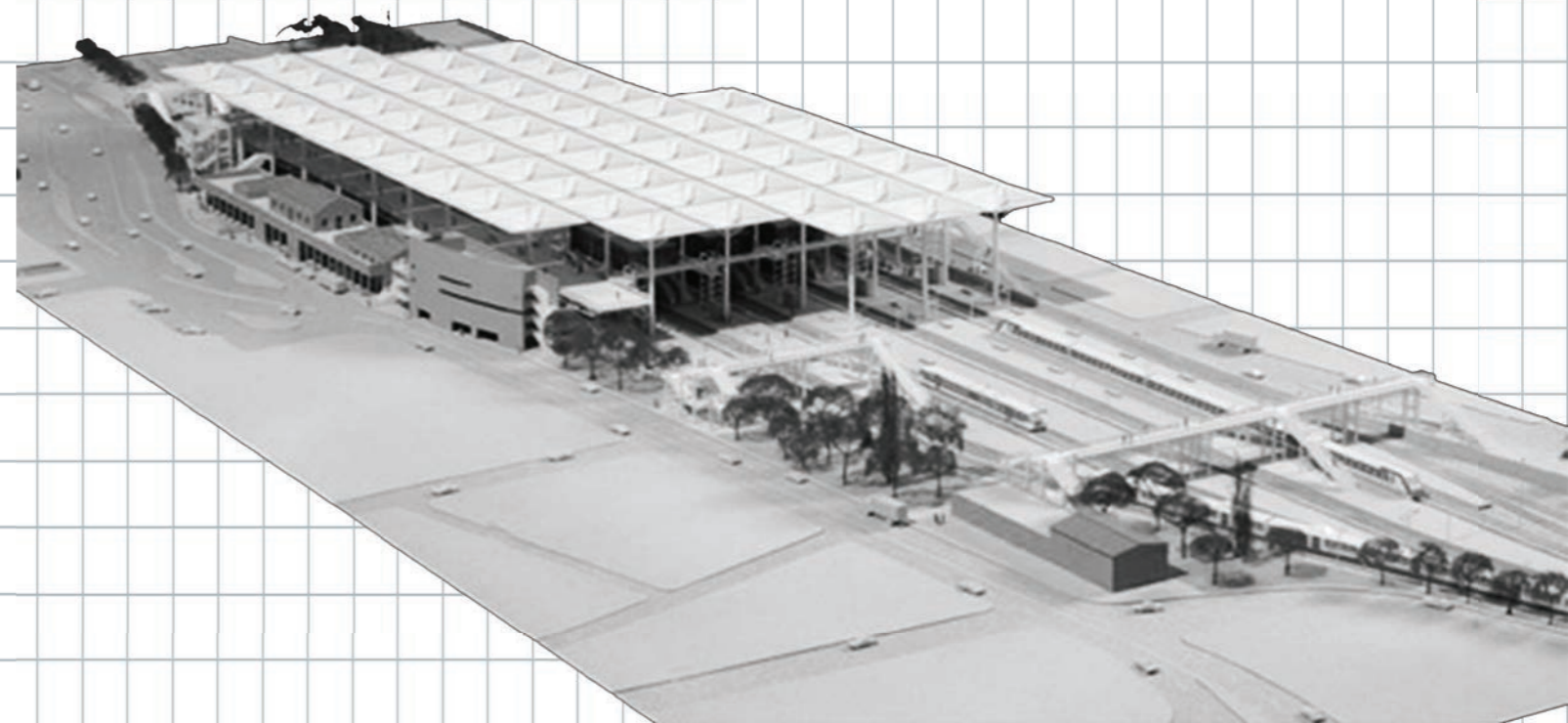
Οι παλαιότεροι σταθμοί Πελοποννήσου και Λαρίσης θα συστεγαστούν στο νέο σιδηροδρομικό σταθμό Αθηνών

Το νέο κτίριο θα εκτείνεται κατά μήκος των γραμμών, οι οποίες θα πολλαπλασιαστούν, και θα αποτελείται από δύο ορόφους εγκάρσια πάνω από αυτές, καθώς επίσης και από ένα υπόγειο επίπεδο από κάτω τους. Στο υπόγειο θα βρίσκονται καταστήματα και χώροι διέλευσης του κοινού, στο ισόγειο θα υπάρχουν οι αποβάθρες, καθώς επίσης ανελκυστήρες και κλίμακες πρόσβασης σε αυτές, στον πρώτο όροφο θα υπάρχουν χώροι αναμονής για το κοινό, καταστήματα, τράπεζες, εστιατόρια, αναψυκτήρια, πολιτιστικές λειτουργίες και εκδοτήρια εισιτηρίων και τέλος στο δεύτερο όροφο θα στεγάζονται τα γραφεία διοίκησης και λειτουργίας του ΟΣΕ.

Το σημερινό υπάρχον κτίριο του παλαιού σταθμού Λαρίσης θα ενοποιηθεί με το νέο, το κτίριο του παλαιού σταθμού Πελοποννήσου θα διαμορφωθεί για πολιτιστικές εκδηλώσεις, ενώ ο δρόμος μεταξύ των δύο θα διατηρηθεί με μόνη αλλαγή στη συμβολή του με την οδό Κωνσταντινουπόλεως.

Έμφαση πρόκειται να δοθεί και στο σταθμό Πειραιώς, ο οποίος βρίσκεται παραπλεύρως του τερματικού σταθμού του ΗΣΑΠ στο λιμάνι, όπου πρόκειται να αναπαλαιωθεί το παλιό κτίριο και να κατασκευαστούν καινούργιες αποβάθρες. Στις προθέσεις είναι και η κατασκευή πεζογέφυρας που θα συνδέει τους δύο σταθμούς.

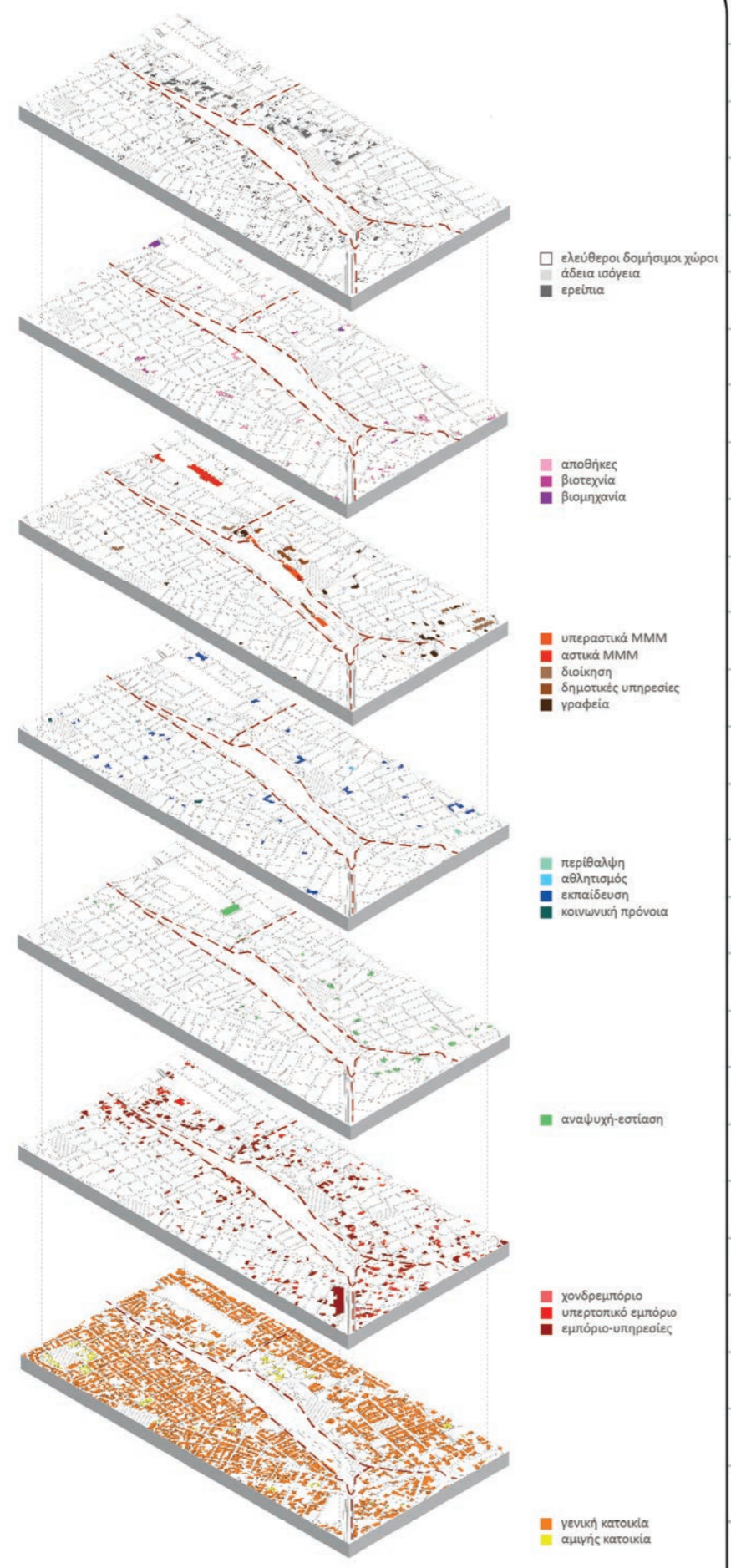
Πρόκειται για το μεγαλύτερο εμπορευματικό σταθμό στη χώρα, όπου θα συγκεντρωθούν σιδηροδρομικές και εμπορευματικές δραστηριότητες, οι οποίες σήμερα διεκπεραιώνονται σε εγκαταστάσεις που είναι διάσπαρτες σε διάφορα σημεία της πρωτεύουσας.



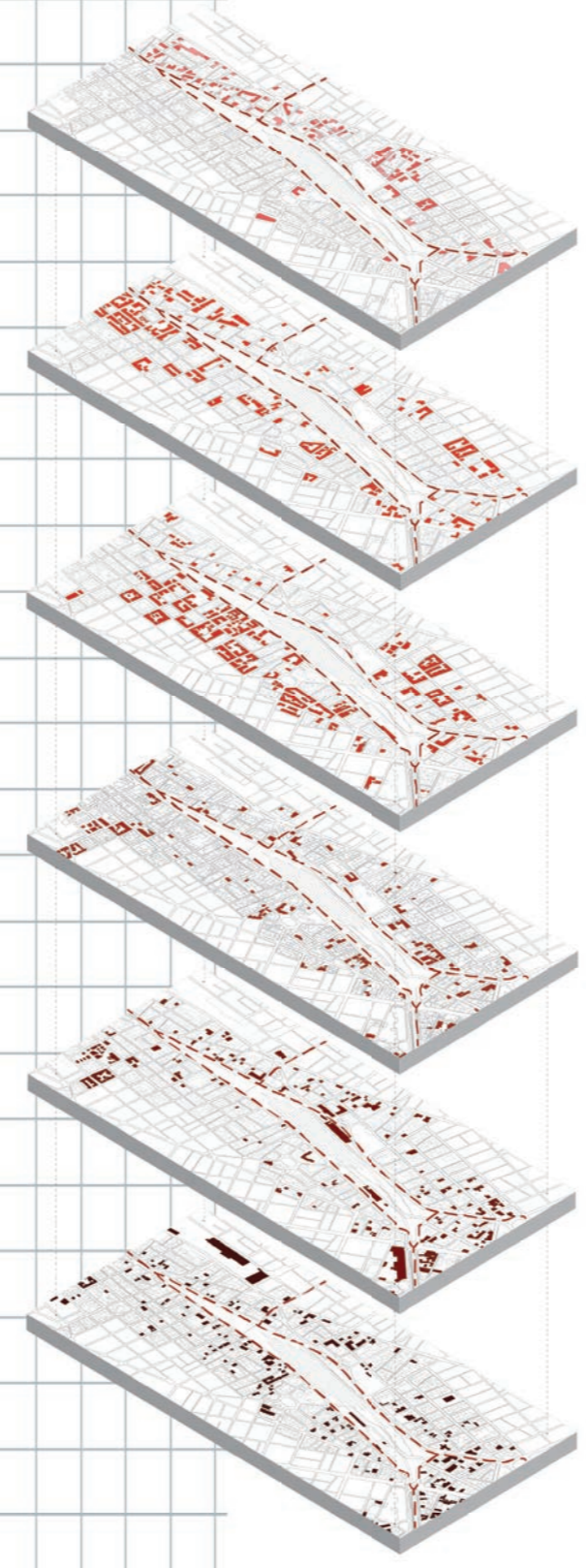
χαρακτηριστικά δομημένου ιστού

Τα παρακάτω διαγράμματα αφορούν στα χαρακτηριστικά του κτισμένου περιβάλλοντος της περιοχής μελέτης και πιο συγκεκριμένα απεικονίζουν τις χρήσεις γης, τον αριθμό ορόφων και την παλαιότητα των κτισμάτων της.

Σε αυτά απεικονίζονται ακόμα τα γεωγραφικά όρια των επιμέρους περιοχών που ανήκουν στην ευρύτερη περιοχή μελέτης. Αυτές οι περιοχές είναι: Στ. Λαρίσης-Αγ. Παύλος, Αττική, Μεταξουργείο και Κολωνός. Με αυτό το διαχωρισμό καθίσταται ευκολότερη η διεξαγωγή συμπερασμάτων για την κάθε περιοχή ξεχωριστά καθώς και ο εντοπισμός των ομοιοτήτων και διαφορών που παρουσιάζονται κατά την σύγκριση και των τεσσάρων περιοχών.

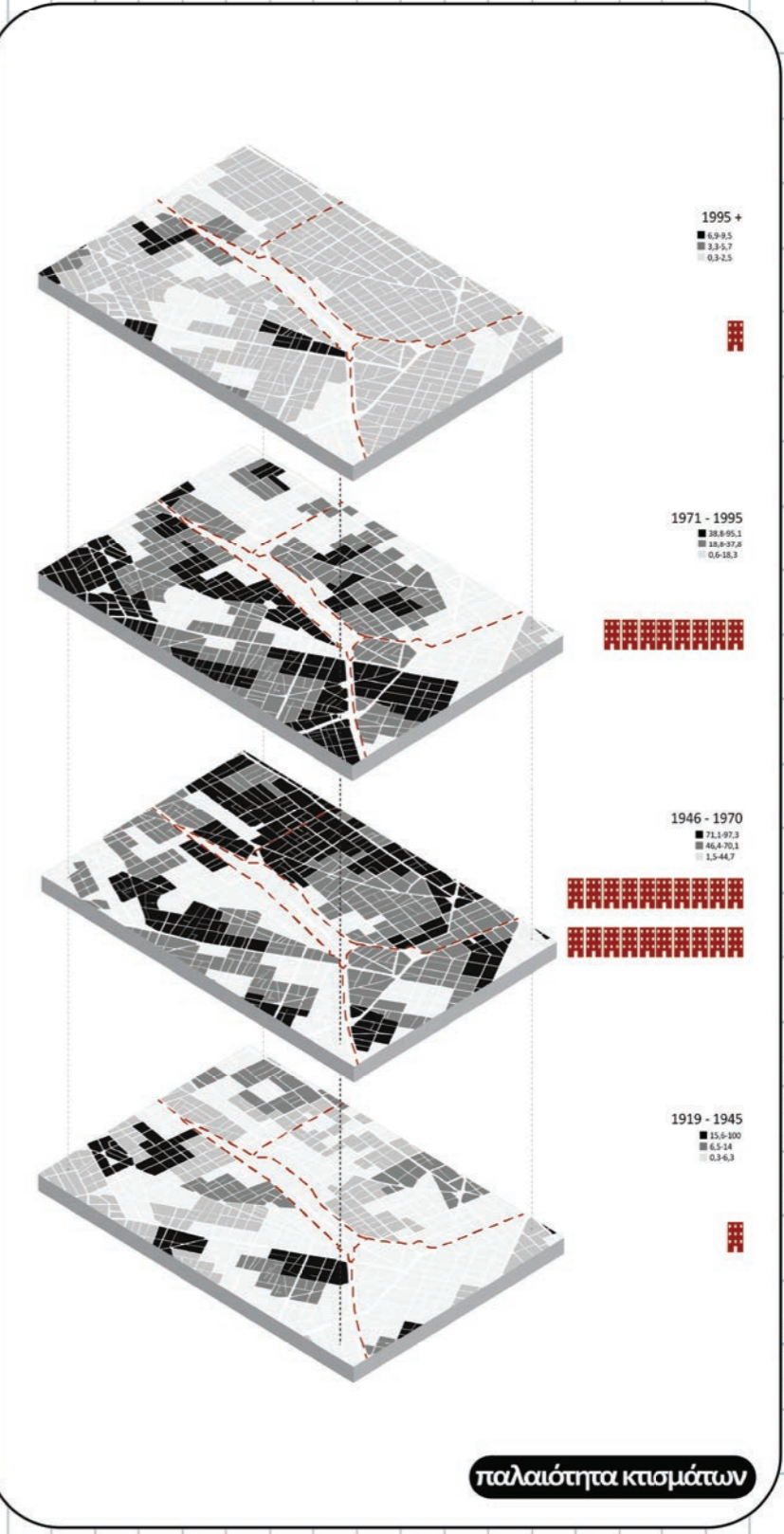


χρήσεις γης ισόγειων



αριθμός ορόφων

6 και πάνω όροφοι
5 όροφοι
4 όροφοι
3 όροφοι
2 όροφοι
ισόγεια



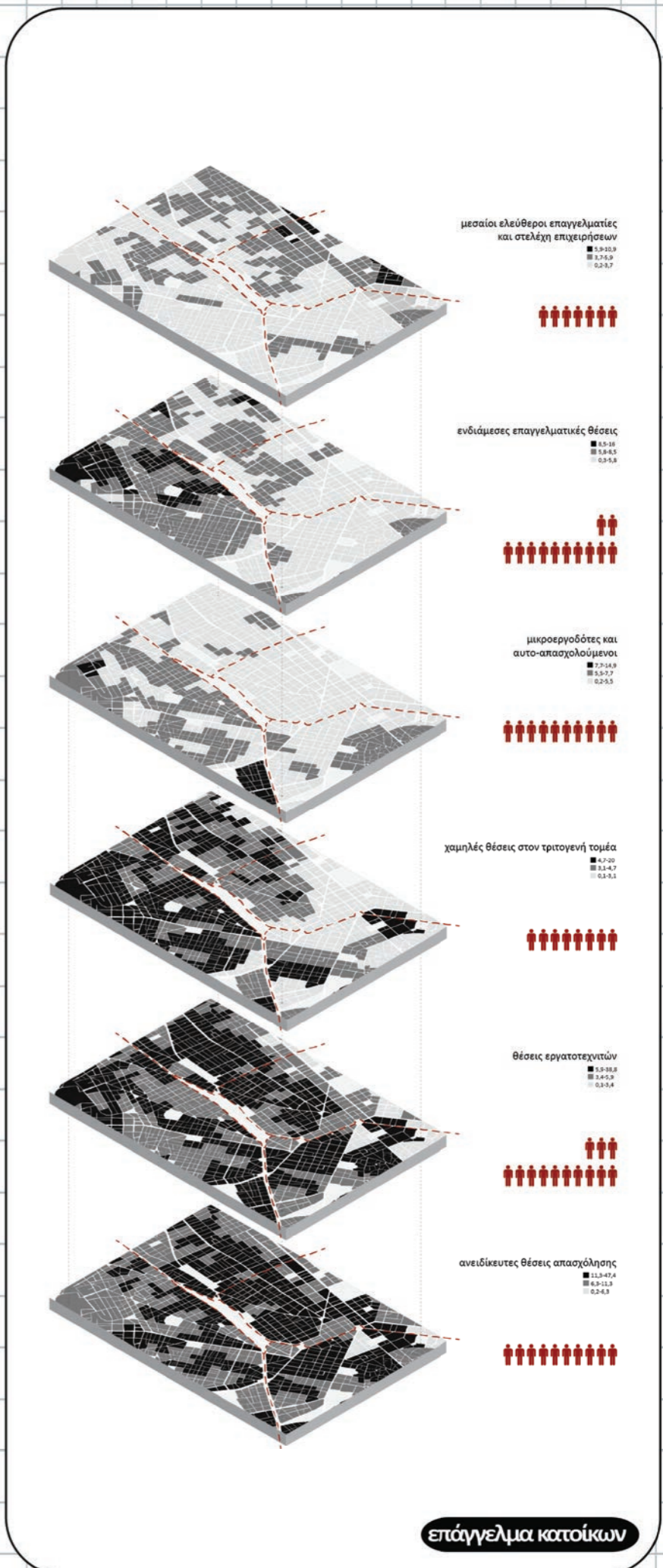
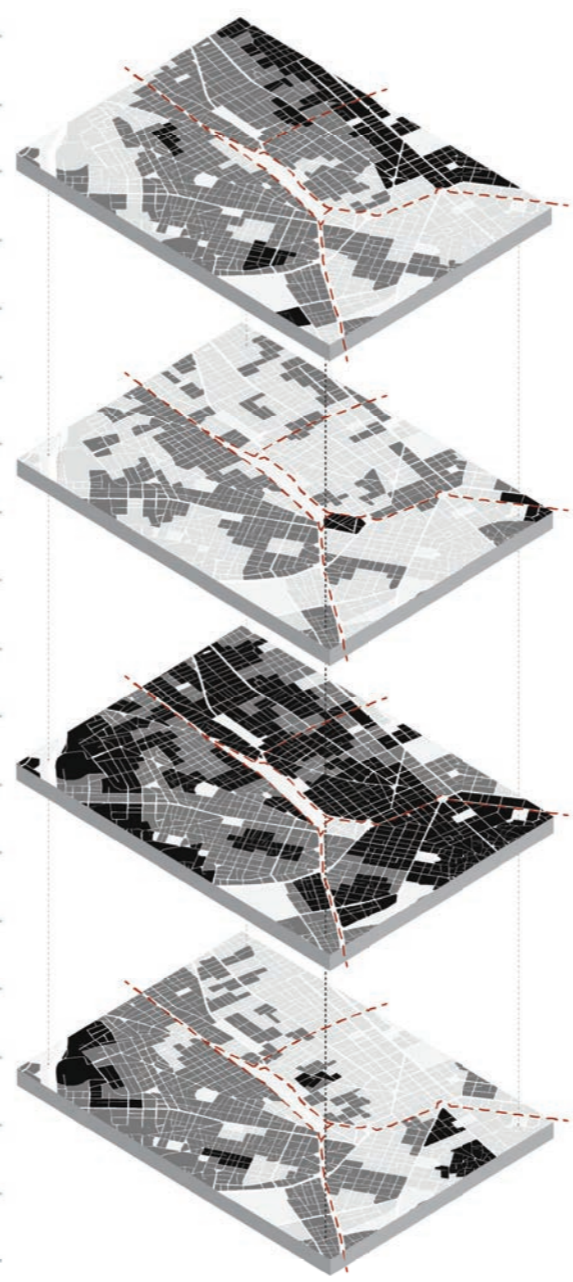
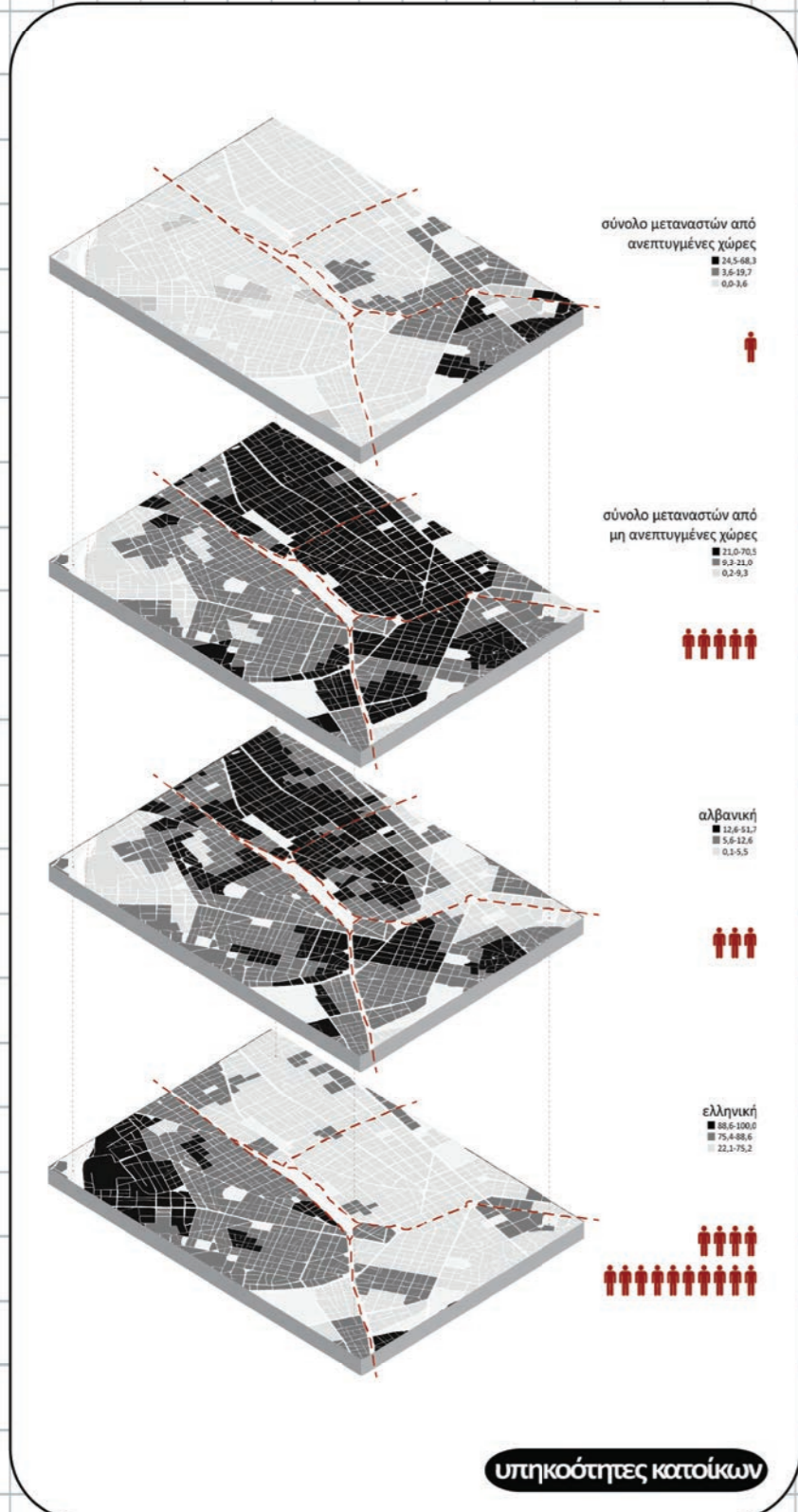
παλαιότητα κτισμάτων

Πηγή: Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών, Δεδομένα απογραφής 2001

κοινωνική γεωγραφία

Τα παρακάτω διαγράμματα αναφέρονται στα κοινωνικά χαρακτηριστικά των κατοίκων της περιοχής μελέτης, ενώ είναι εμφανή και τα γεωγραφικά όρια των επιμέρους περιοχών, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως.

Απεικονίζεται, αρχικά, η ποσοτική κατανομή των πληθυσμιακών ομάδων (κόκκινα ανθρωπάκια) που αντιστοιχούν σε κάθε κατηγορία, και παράλληλα, πως αυτή η πληθυσμιακή ομάδα κατανέμεται χωρικά στην περιοχή μελέτης.





περιοχή μελέτης
σταθμός Λαρίσης, σταθμός Πελοποννήσου



περιοχή επέμβασης



Λόφος Ιππείου Κολωνού



περιοχή Κολωνού



_προτεινόμενο δίκτυο

συμπεράσματα για περιοχή μελέτης

αττική

περιοχή κατοικίας με υψηλή συγκέντρωση υπερτοπικών χρήσεων

σταδιακή μετάβαση σε μεγάλη κλίμακα

- πυκνοδομημένη περιοχή
- περιοχή γενικής κατοικίας + υπερτοπικές χρήσεις
- σταθμός αττικής : κόμβος Μ.Μ.Μ
- υψηλή συγκέντρωση νεόδμητων, πολυώροφων κτηρίων
- κύριοι οδικοί άξονες + δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας
- απασχόληση κατοίκων με επαγγέλματα του τριτογενούς τομέα

σταθμός λαρίσης - άγιος παύλος

περιοχή μετάβασης από κέντρο πόλης σε Κολωνό
συνδυασμός χαρακτηριστικών ανεπτυγμένου κέντρου και γειτονιάς

- πυκνοδομημένη περιοχή
- επικρατέστερη χρήση : γενική κατοικία
- επιμέρους περιοχές με υπερτοπικό εμπόριο, υπηρεσίες
- κύριοι οδικοί άξονες + κάθετες συνδετήριες οδοί
- σταθμός λαρίσης : κόμβος Μ.Μ.Μ
- συνδυασμός χαμηλών, μέτριων και ψηλών κτισμάτων αυξανόμενα προς αττική και οδό 3ης Σεπτεμβρίου
- κάτοικοι παραγωγικής ηλικίας (κυρίως μετανάστες)
- υψηλή συγκέντρωση ηλικιωμένων προς κέντρο

μεταξουργείο

περιοχή μετάβασης από ιστορικό τρίγωνο μικρή κλίμακα + βιομηχανικός χαρακτήρας

- περιοχή με τάσεις ανάπτυξης
- κτίσματα χαμηλού ύψους
- επικρατέστερη χρήση : γενική κατοικία
- χρήσεις βιομηχανικού χαρακτήρα
- γειτνίαση με Πειραιώς (βιομηχανικός άξονας)
- απασχόληση κατοίκων σε επαγγέλματα του πρωτογενούς τομέα
- υψηλή συγκέντρωση μεταναστών

κολωνός

περιοχή με χαρακτηριστικά γειτονιάς εμφάνις χαρακτήρας παραδοσιακής συνοικίας - μικρή κλίμακα

- παραδοσιακά εργατική συνοικία
- δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας
- κτίσματα χαμηλού ύψους, κυρίως κατοικίες
- περιορισμένες υπερτοπικές χρήσεις
- υψηλή συγκέντρωση οικογενειών (παιδιών) και ελλήνων ηλικιωμένων
- απασχόληση κατοίκων με επαγγέλματα του δευτερογενούς τομέα

υπάρχουσα κατάσταση

	επικρατέστερες χρήσεις γης			ύψος κτισμάτων			παλαιότητα κτισμάτων			οδικό δίκτυο			χαρακτηριστικά κατοίκων			επαγγέλματα κατοίκων			υψηλότητα κατοίκων	
	κατοικία	εμπόριο	αναψυχή υπερτοπικές εστίαση χρήσεις	χαμηλού ύψους	μεσαίου ύψους	μεγάλου ύψους	1920-1960	1960-2000	2000 έως σήμερα	τοπικές οδοί	συνδετήριες οδοί	ταχείας κυκλοφορίας	οικογένειες	σε παραγωγική ηλικία	ηλικιωμένοι	πρωτογενής τομέας	δευτερογενής τομέας	τριτογενής τομέας	έλληνες	μετανάστες
αττική	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■		■	■		■	■	■		■
άγιος παύλος	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■		■	■		■	■	■		■
κολωνός	■	■		■	■		■	■	■	■		■		■		■	■		■	
μεταξουργείο	■	■		■	■		■	■	■	■		■		■		■	■		■	

- ερείπια
- κενά ισόγεια
- άδειοι δομήσιμοι χώροι
- σταθμός Πελ/σου



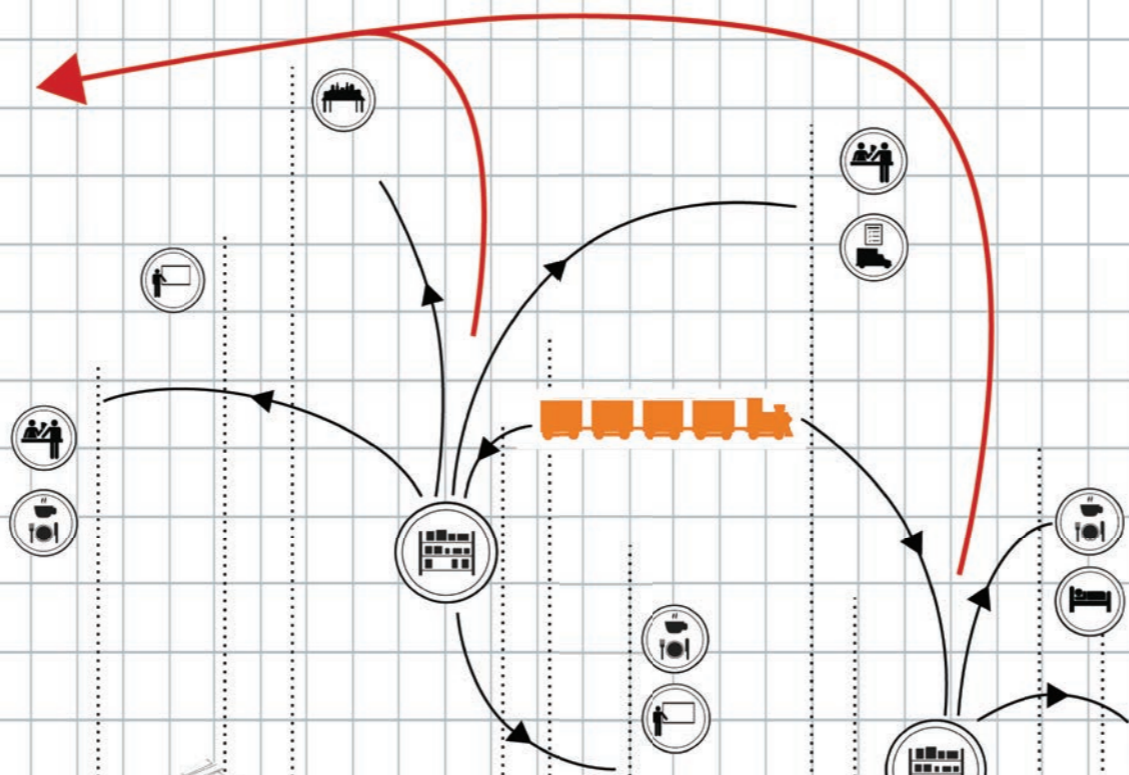
συνέργειες

Όσον αφορά στον κενό χώρο που βρίσκονται οι σιδηροδρομικές γραμμές (σημερινή κατάσταση εργοταξίου), προτείνουμε ήπια επέμβαση με φύτευση (δημιουργία πάρκου), κατασκευή πεζόδρομου και ποδηλατόδρομου κατά μήκος των γραμμών που θα ενώνουν τις ζώνες εγκάρσια σύνδεσης των περιοχών εκατέρωθεν.

Επιπλέον, προτείνουμε την επανάχρηση του κτιρίου του σταθμού Πελοποννήσου ως πνευματικό κέντρο του Δήμου Αθηναίων, όπως έχει ήδη προταθεί από τον ίδιο το Δήμο.

Ακόμα, προτείνουμε την ενίσχυση των υπάρχοντων συνδέσεων στο ύψος της πλ.αττικής (υπέργεια σύνδεση) και του σταθμού λαρίσης (υπέργεια και υπόγεια σύνδεση), καθώς και την κατασκευή τέταρτης σύνδεσης στην κατάληξη της επέμβασης (περιοχή Μεταουργείου).

Στο επόμενο στάδιο επικεντρωνόμαστε και προχωράμε στη συνθετική επίλυση αυτής της σύνδεσης, καθώς επιλέγουμε και το άδειο οικόπεδο που βρίσκεται στην κατάληξη της για την τοποθέτηση της κτιριολογικής μας πρότασης.



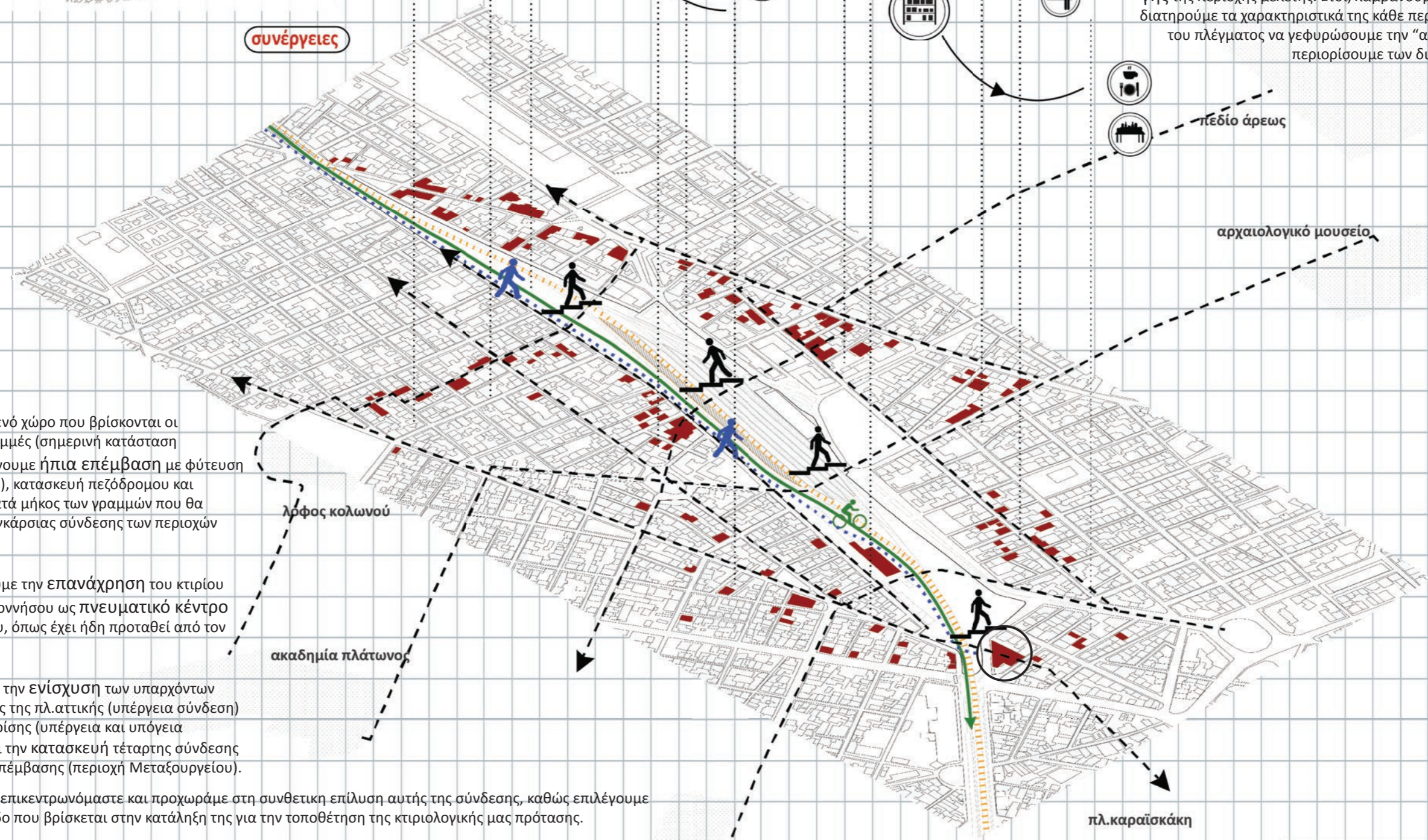
πολεοδομική πρόταση

Προκειμένου να συνδεθούν οι επιμέρους περιοχές - όπως εντοπίστηκαν και μελετήθηκαν στα προηγούμενα στάδια - καθώς και η εγκάρσια σύνδεση και κάλυψη της ασυνέχειας - "κενού" που δημιουργούν οι σιδηροδρομικές γραμμές, προτείνουμε αρχικά τη δημιουργία λειτουργικού πλέγματος. Το πλέγμα που προτείνουμε αποτελείται από παραγωγικά επαγγέλματα τα οποία χωροθετούνται αξιοποιώντας το λανθάνον δυναμικό της περιοχής, όπως φαίνεται στο διπλανό διάγραμμα.

Συγκεκριμένα, προτείνουμε τη χωροθέτηση των νέων χρήσεων σε ορισμένα άδεια ισόγεια, άδεια οικόπεδα και εγκαταλελειμμένα κτίρια-"ερείπια", τα οποία εντοπίστηκαν στην περιοχή μελέτης και επιλέχθηκαν ώστε να απαρτίσουν το προτεινόμενο πλέγμα και να εξυπηρετούν τη λειτουργία του. Ακόμα, οι προτεινόμενες χρήσεις χωροθετούνται έτσι ώστε να συνάδουν με τις υπάρχουσες χρήσεις γης της περιοχής μελέτης. Έτσι, λαμβάνουμε υπόψη τα υπάρχοντα στοιχεία και διατηρούμε τα χαρακτηριστικά της κάθε περιοχής, αποσκοπώντας ωστόσο μέσω του πλέγματος να γεφυρώσουμε την "ασυνέχεια" που παρουσιάζεται και να περιορίσουμε των διαχωρισμό των επιμέρους περιοχών.

- παραδοσιακά προϊόντα
- αλληλέγγυο εμπόριο
- λαϊκές αγορές

- εκπαίδευση
- χώρος έκθεσης προϊόντων
- σημεία πώλησης
- εστίαση
- αποθήκευση
- ξενώνες
- logistics
- υπέργεια διάβαση
- υπόγεια διάβαση
- μεταφορά με φορτηγό
- μεταφορά με τρένο
- ποδηλατόδρομος
- πεζόδρομος
- προτεινόμενη γραμμή



λρφας κολωνού

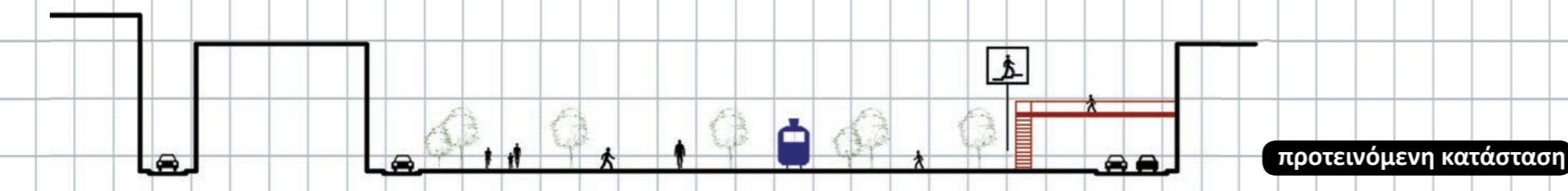
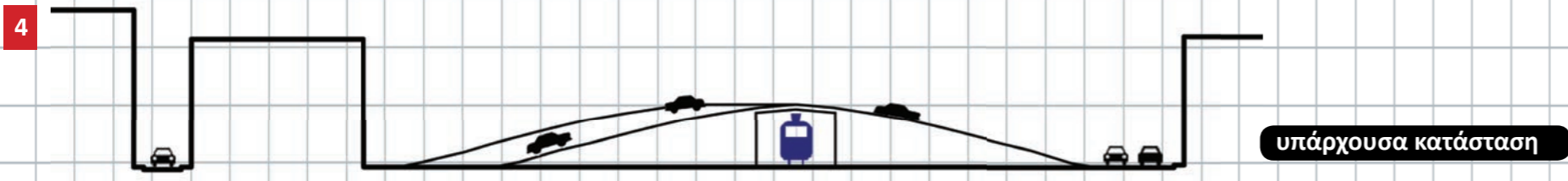
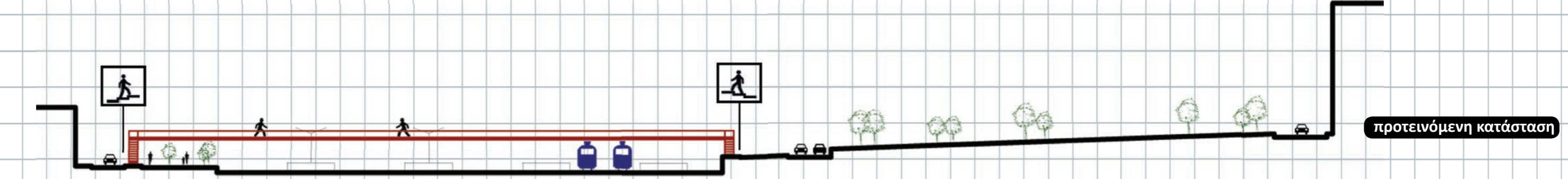
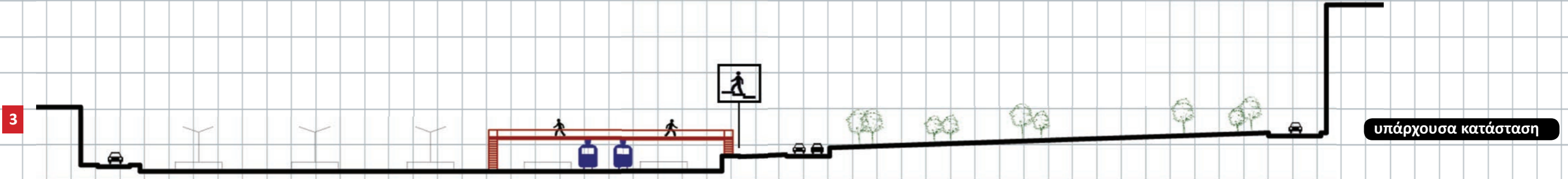
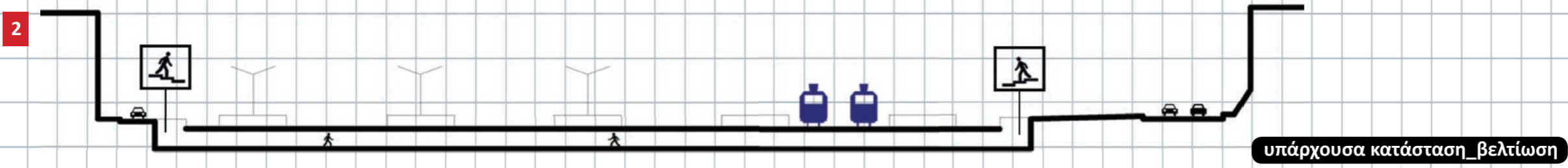
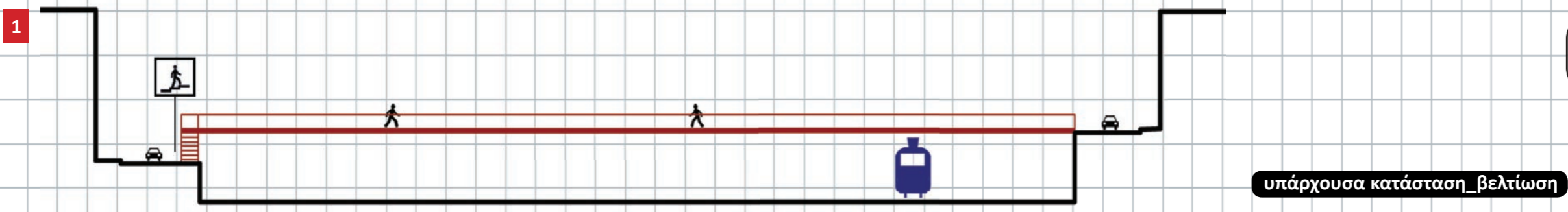
ακαδημία πλάτωνος

πλ.ακαδημίας πλάτωνος

πλ.καραϊσκάκη

λειτουργικό πλέγμα

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΤΟΜΕΣ ΣΤΙΣ ΤΕΣΣΕΡΙΣ ΕΓΚΑΡΣΙΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ



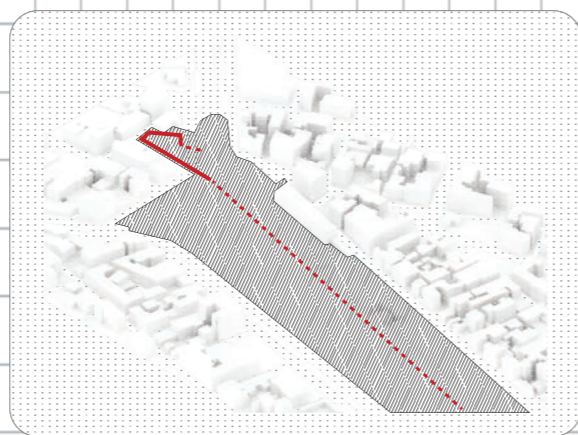
προτεινόμενο δίκτυο

3



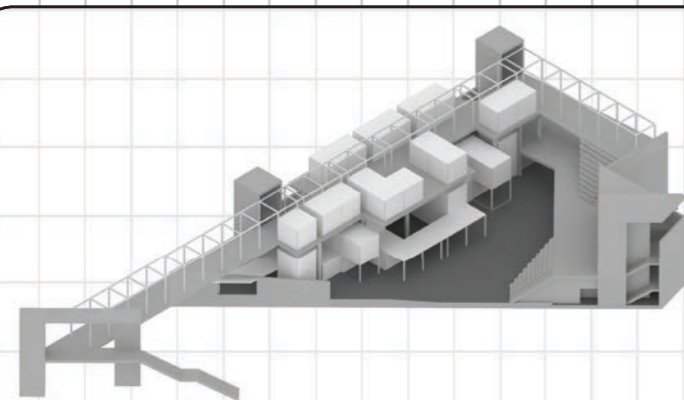
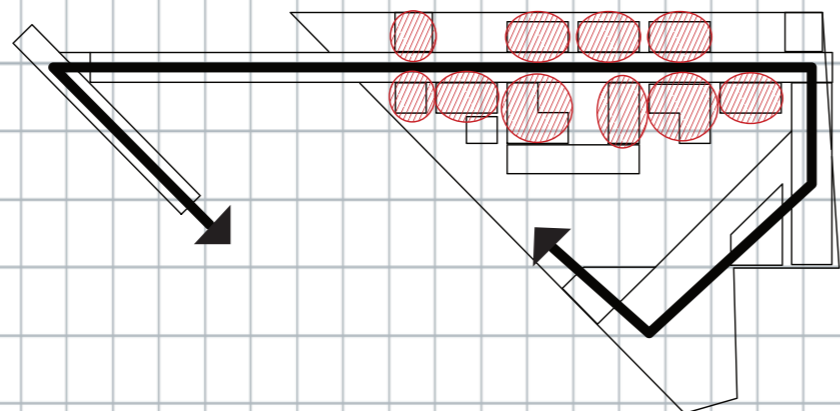
Κεντρική ιδέα

Το κτίριό μας αποτελεί μέρος της ευρύτερης πρότασής μας για την περιοχή, για την ακρίβεια βρίσκεται στην κατάληξη της προτεινόμενης επέμβασης. Θεωρήσαμε, λοιπόν, ότι χρήζει ιδιαίτερης αντιμετώπισης και για το λόγο αυτό αποφασίσαμε να χρησιμοποιήσουμε ως εργαλείο την αναδίπλωση του εδάφους με σκοπό την πλήρη ένταξη του οικοπέδου μας στην υπόλοιπη επέμβαση. Το υλικό που χρησιμοποιείται είναι ενιαίο «βάζοντας» με αυτόν τον τρόπο το πάρκο μέσα στο οικόπεδό μας και αντίστροφα.



Σε συνέχεια των παραπάνω, λοιπόν, το κτίριο έπρεπε να ακολουθεί αντίστοιχη λογική. Δημιουργήσαμε, έτσι, ένα κτίριο-πέρασμα το οποίο αποτελεί τμήμα του δικτύου των ρών κίνησης της περιοχής και αποσκοπεί στην όσο το δυνατόν καλύτερη ένταξή του στον υπάρχοντα αστικό ιστό.

Δύο αξιοσημείωτες παρατηρήσεις για τη χωροθέτηση της αγοράς είναι οι εξής. Αφενός, κυρίαρχη είναι η δημόσια κίνηση, όπως φαίνεται και στο σχήμα, η οποία αποτελεί και το βασικό άξονα γύρω από τον οποίο οργανώνεται η αγορά (γραμμική οργάνωση). Αφετέρου, έχουμε την «κυτταρική» οργάνωση των μονάδων πώλησης της αγοράς κατά μήκος και εκατέρωθεν αυτού του άξονα κίνησης.



Τέλος, όσον αφορά στα υλικά, το αναδιπλούμενο έδαφος αποτελεί μία σταθερή βάση από σκυρόδεμα πάνω στην οποία αναπτύσσεται και οργανώνεται μία ελαφριά και ευμετάβλητη ανάλογα με τις ανάγκες ξύλινη κατασκευή (αγορά).

Τέσσερις είναι οι βασικές κινήσεις που ξεχωρίζουν στο κτίριο:

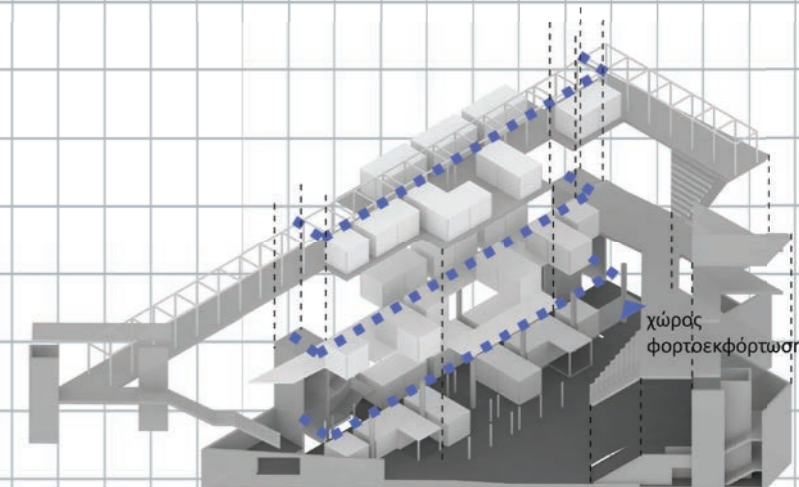
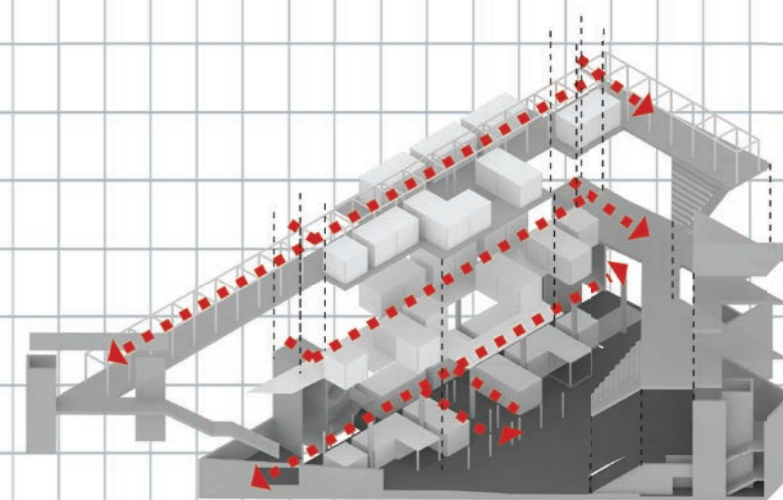
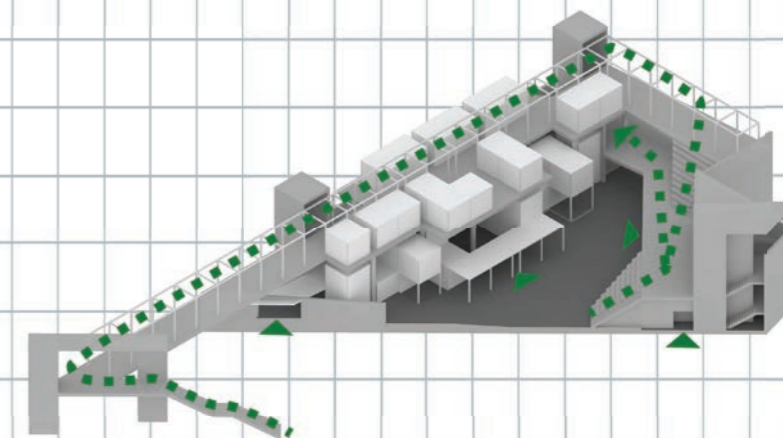
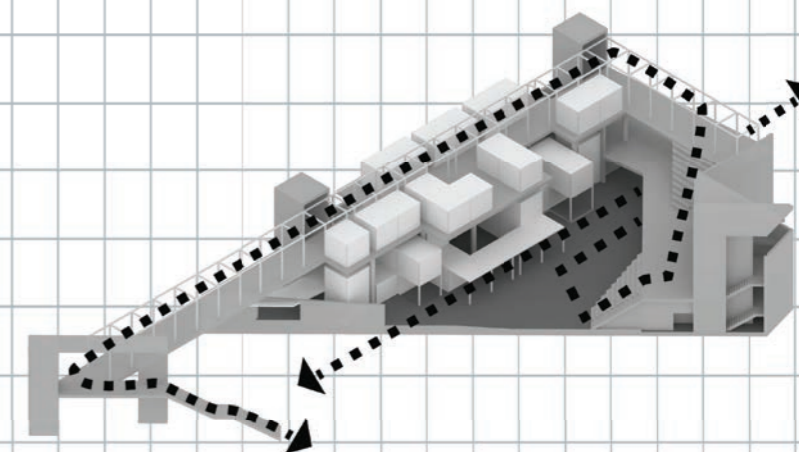
δημόσια κίνηση

κίνηση επισκέπτη

κίνηση αγοραστή

πορεία προϊόντος

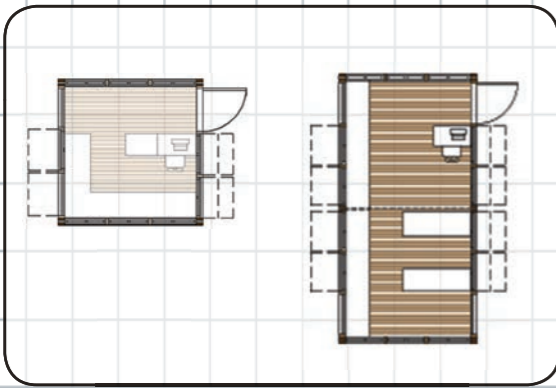
Βασικές κινήσεις



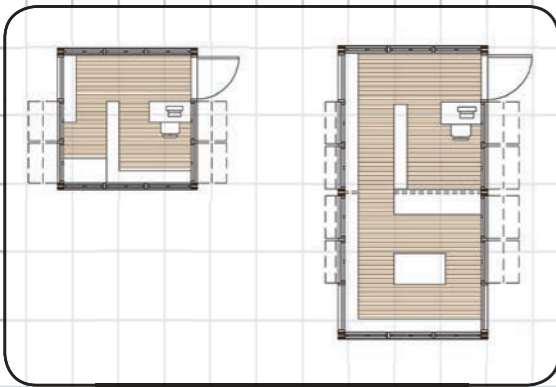
υπόγειο: χώρος αποθήκευσης

χώρος φορτοεκφόρτωσης

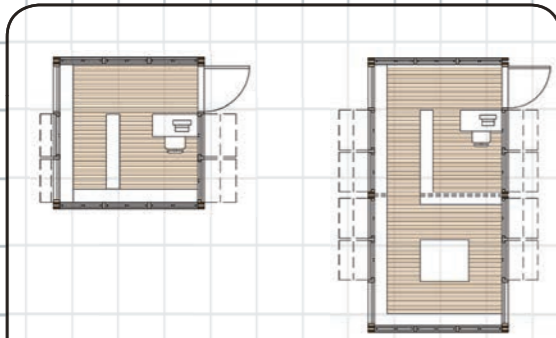
τυπολογίες μονάδων πώλησης



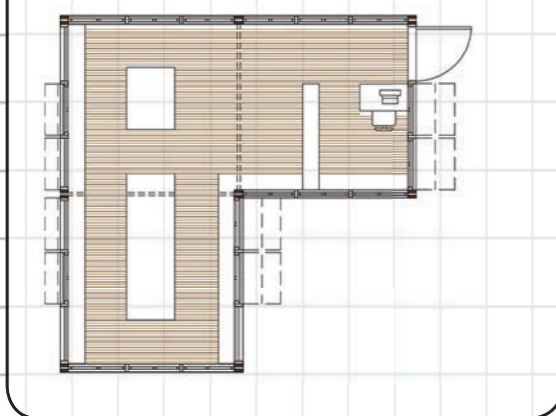
γαλακτοκομικά
 σύνολο: 19 συνεταιρισμοί
 ανά μονάδα: 4 συνεταιρισμοί



ποτά
 σύνολο: 41 συνεταιρισμοί
 ανά μονάδα: 5 συνεταιρισμοί



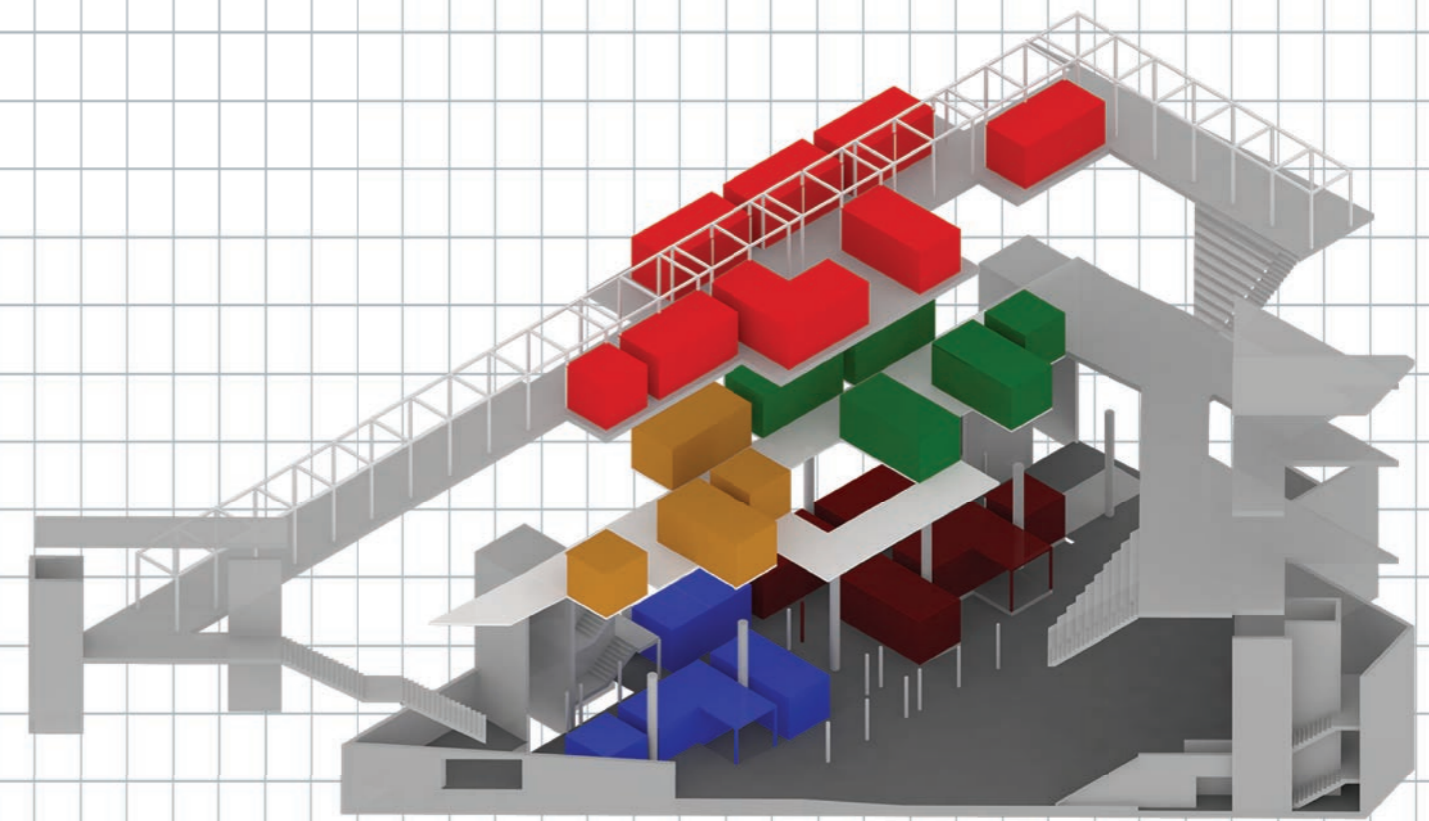
ζυμαρικά
 σύνολο: 31 συνεταιρισμοί
 ανά μονάδα: 6 συνεταιρισμοί



προϊόντα ελιάς
 σύνολο: 32 συνεταιρισμοί
 ανά μονάδα: 4 συνεταιρισμοί

γλυκά κουταλιού
 σύνολο: 65 συνεταιρισμοί
 ανά μονάδα: 5 συνεταιρισμοί

χωροθέτηση προϊόντων ανά κατηγορία



- γλυκά κουταλιού ■
- ζυμαρικά ■
- προϊόντα ελιάς ■
- γαλακτομικά ■
- ποτά ■

κτιριολογικό πρόγραμμα

αγορά

κατηγορίες προϊόντων:

γαλακτοκομικά / τυροκομικά

γλυκά κουταλιού / μαρμελάδες

ζυμαρικά

ελαιόλαδο / προϊόντα ελιάς

ποτά

6 x 9,3 τ.μ = 55,8 τ.μ

14 x 9,3 τ.μ = 130,2 τ.μ

5 x 9,3 τ.μ = 46,5 τ.μ

8 x 9,3 τ.μ = 74,4 τ.μ

8 x 9,3 τ.μ = 74,4 τ.μ

381,3 τ.μ

αμφιθέατρο

108 τ.μ

αίθουσα διαλέξεων

30 τ.μ

διοίκηση

76 τ.μ

εστιατόριο - καφετέρια

68 τ.μ

αποθήκευτικοί χώροι

811 τ.μ

χώρος υποδοχής

109 τ.μ

foyer

103 τ.μ

H/M

63 τ.μ

χώροι υγιεινής

108 τ.μ

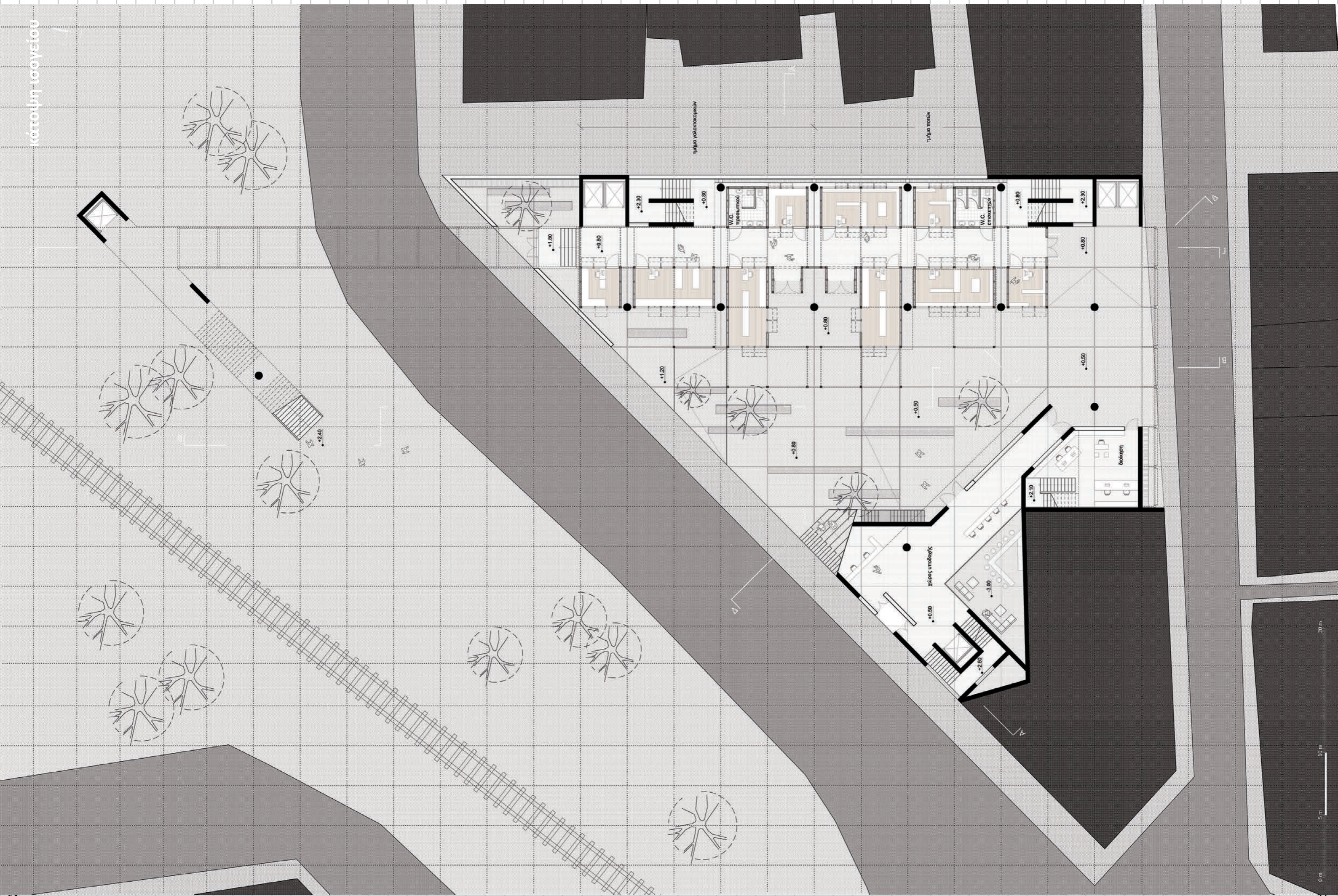
χώροι κίνησης

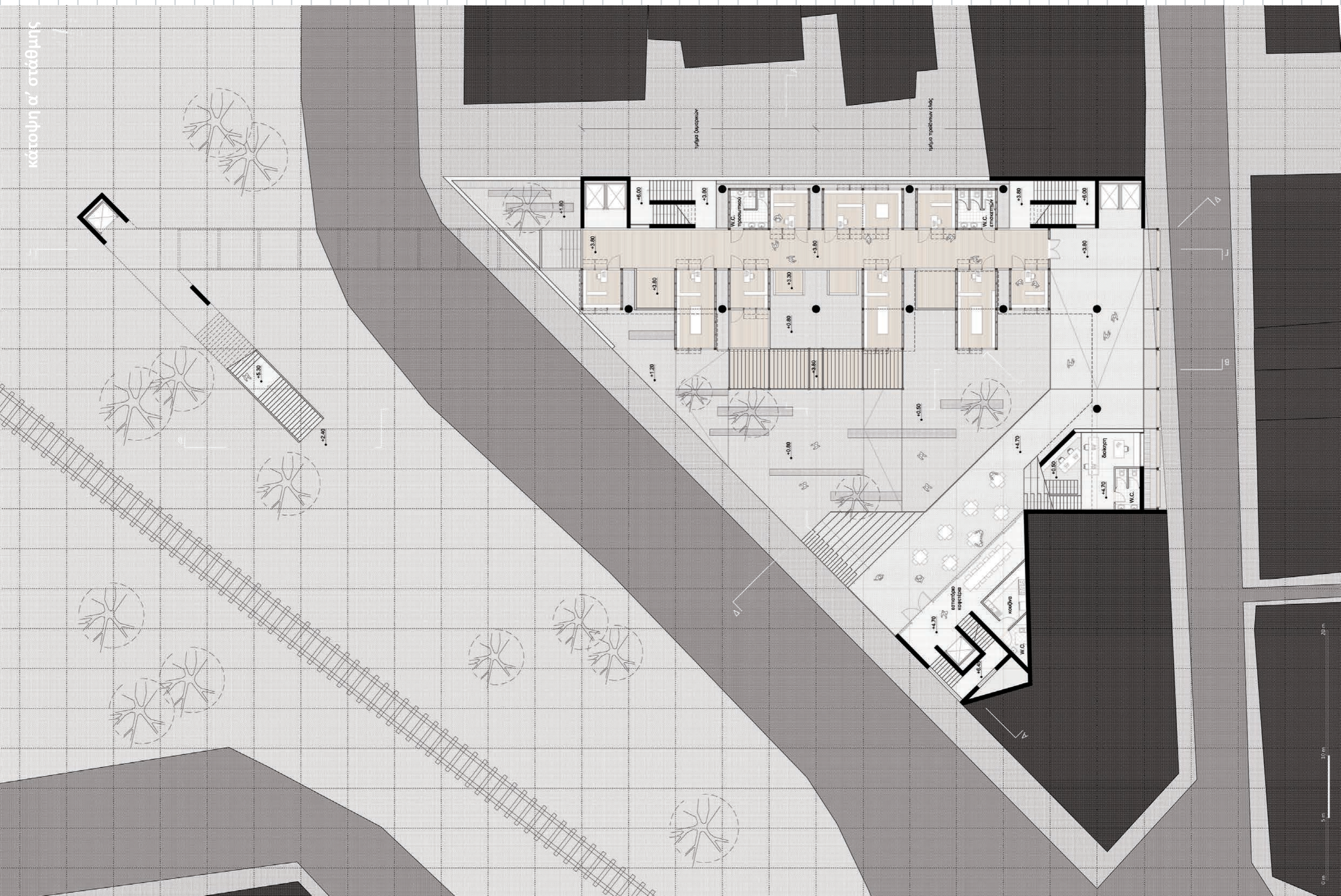
343 τ.μ

υπαίθριοι χώροι

1151 τ.μ

ΣΥΝΟΛΟ 3.351,3 τ.μ





μήλια διαγραφών

μήλια προγράμμου έλεος

επιτόπιο επιτήρησης

καθίστα

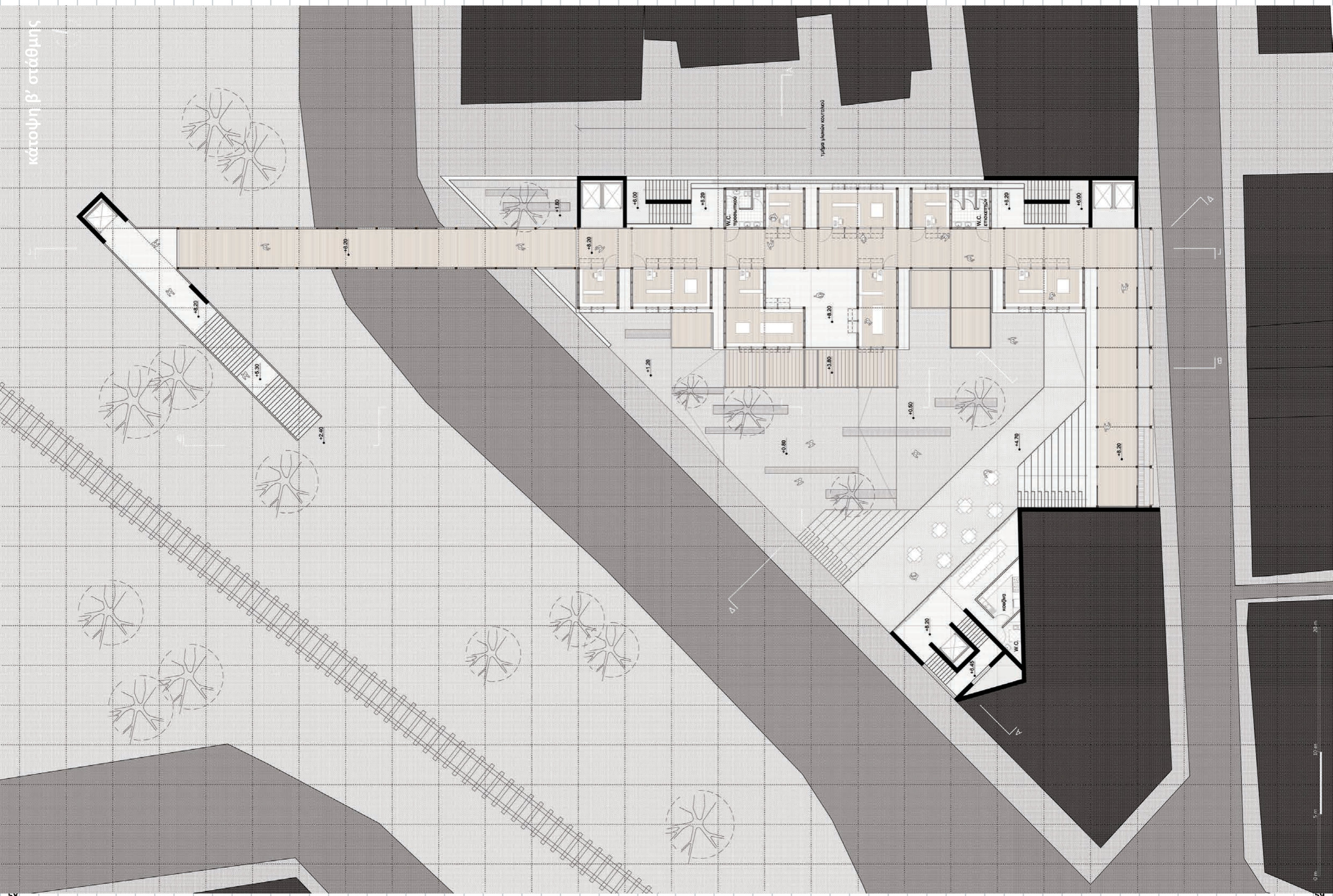
W.C.

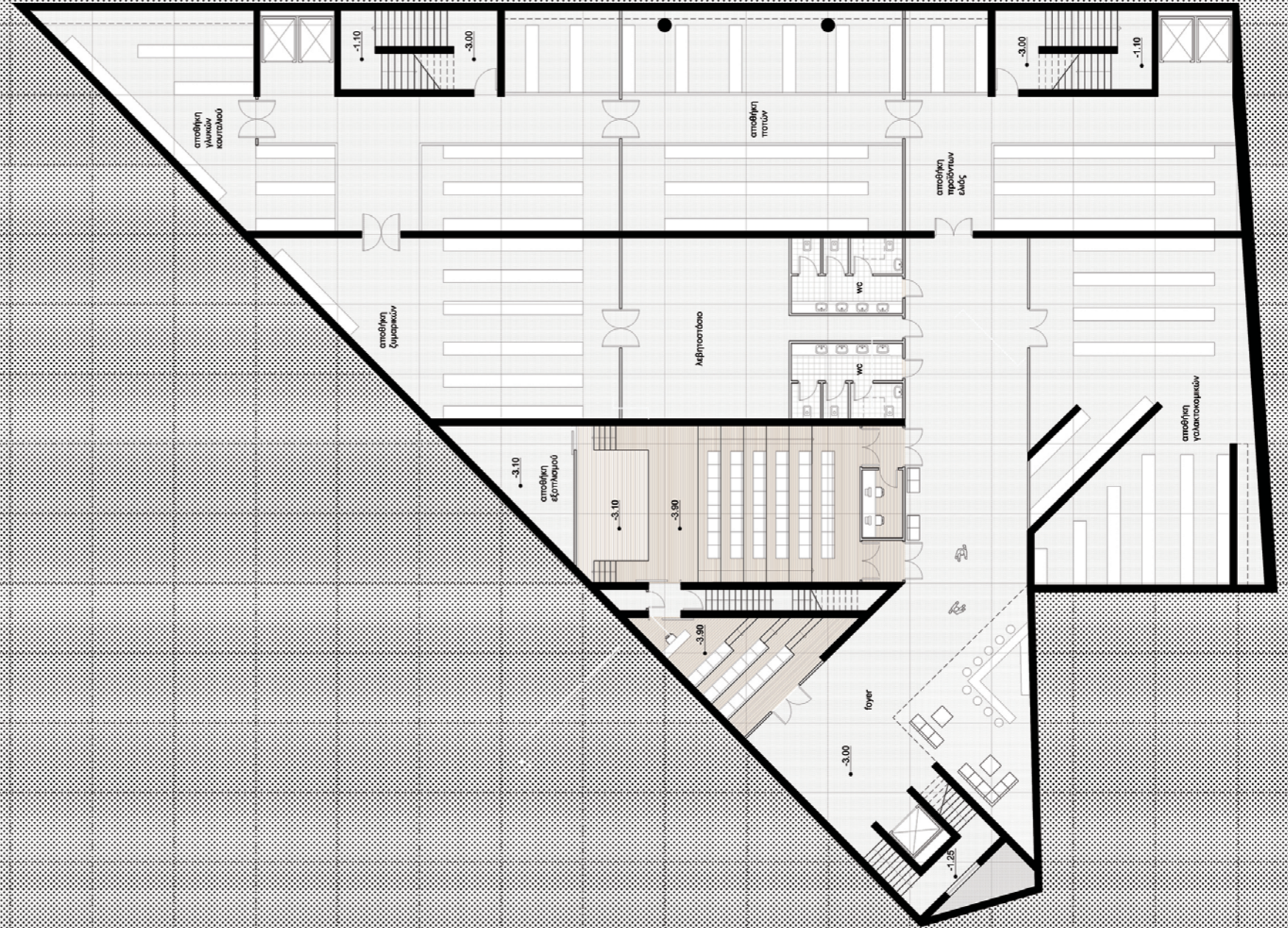
Διαδρομή

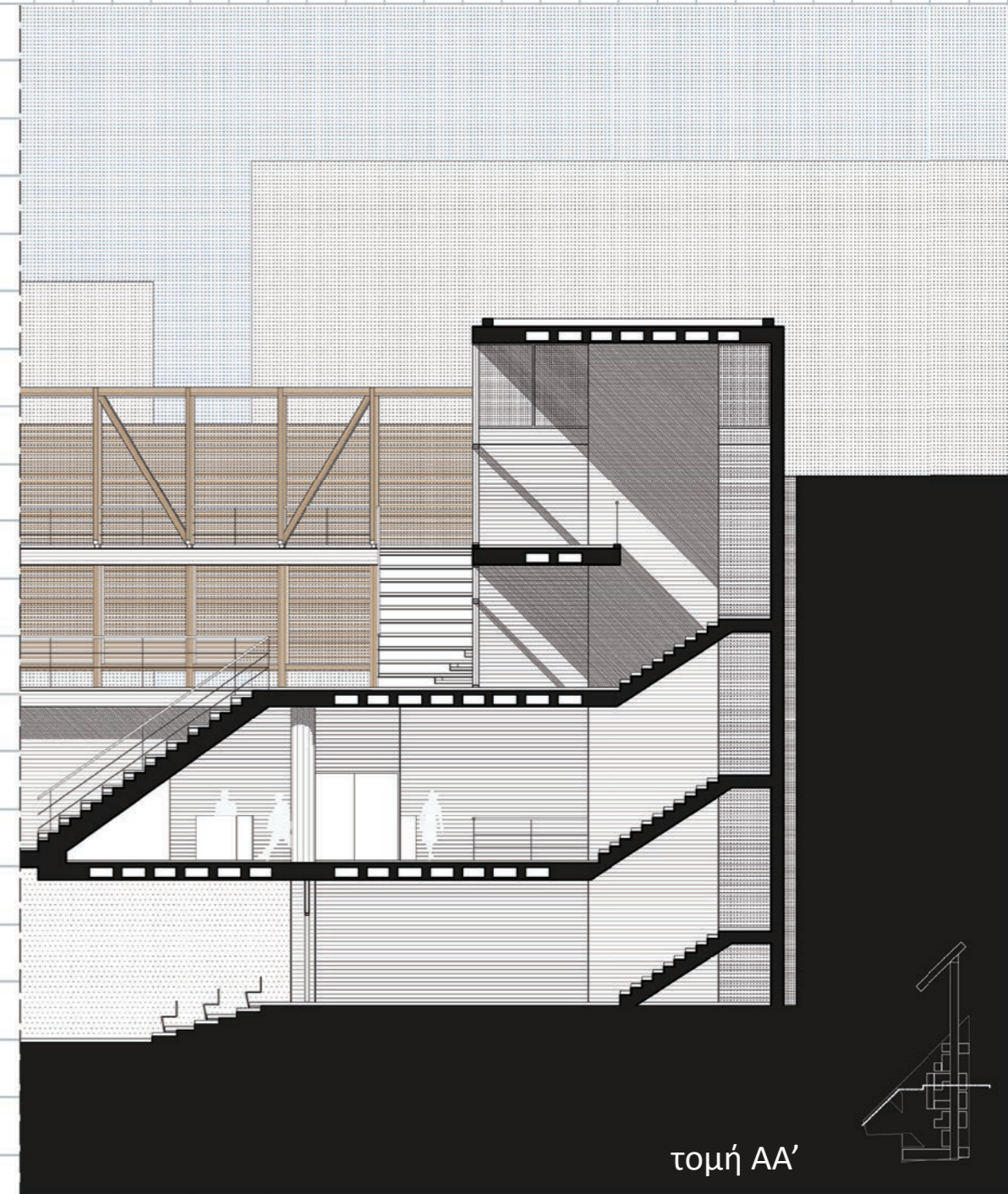
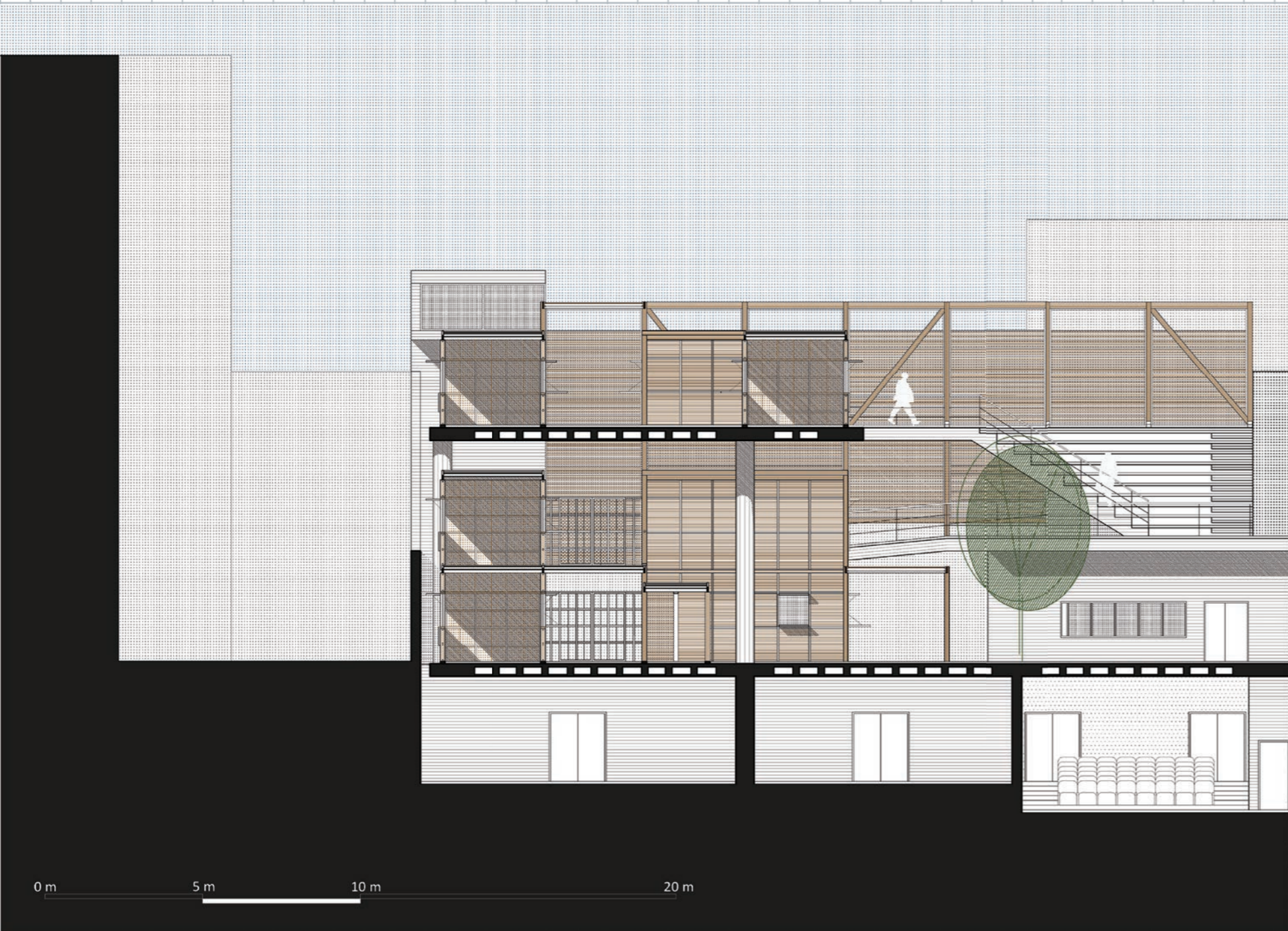
W.C.

4/

4/









τομή ΒΒ'



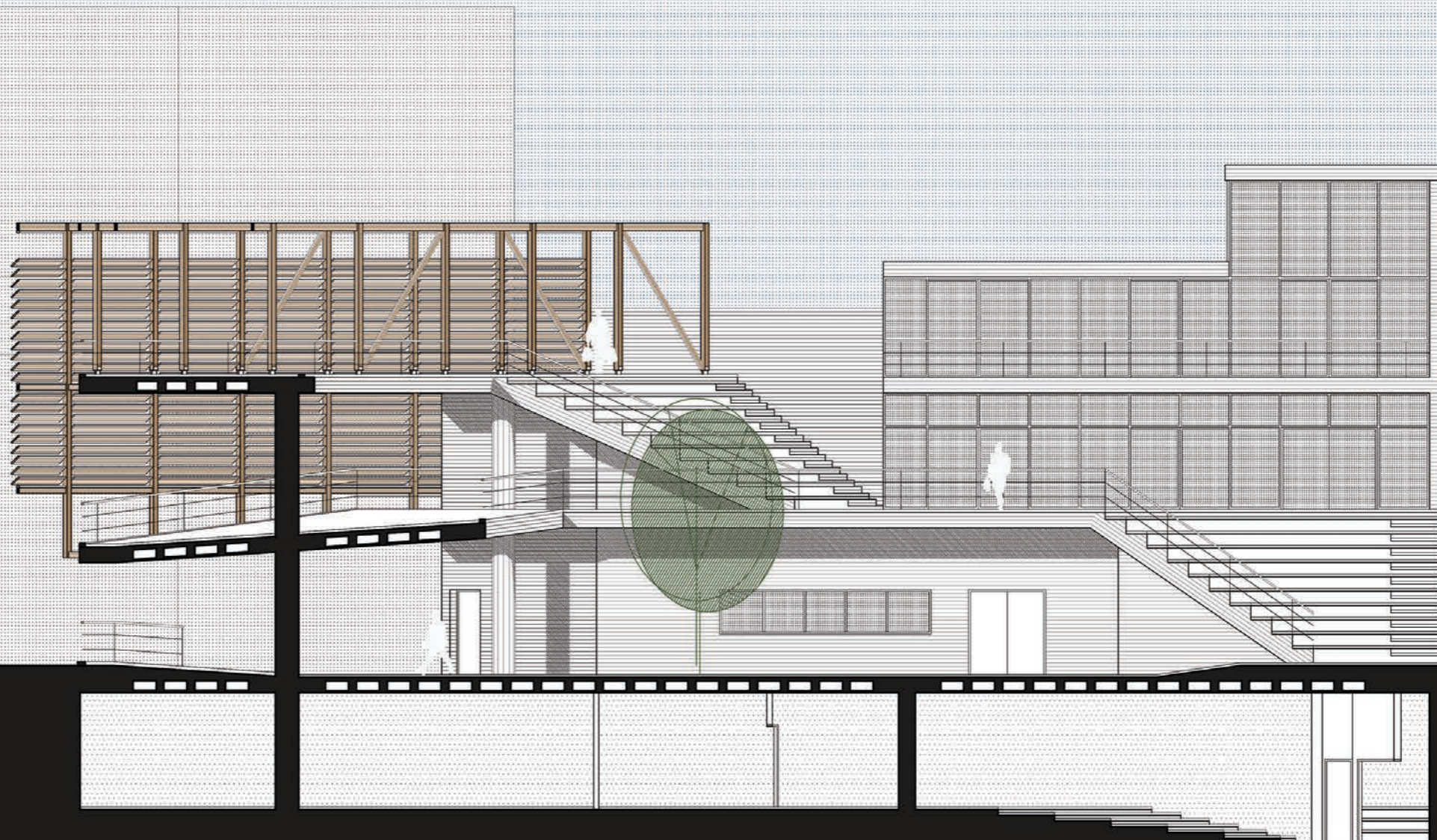
0 m 5 m 10 m 20 m



τομή ΓΓ'



0 m 5 m 10 m 20 m



0 m 5 m 10 m 20 m

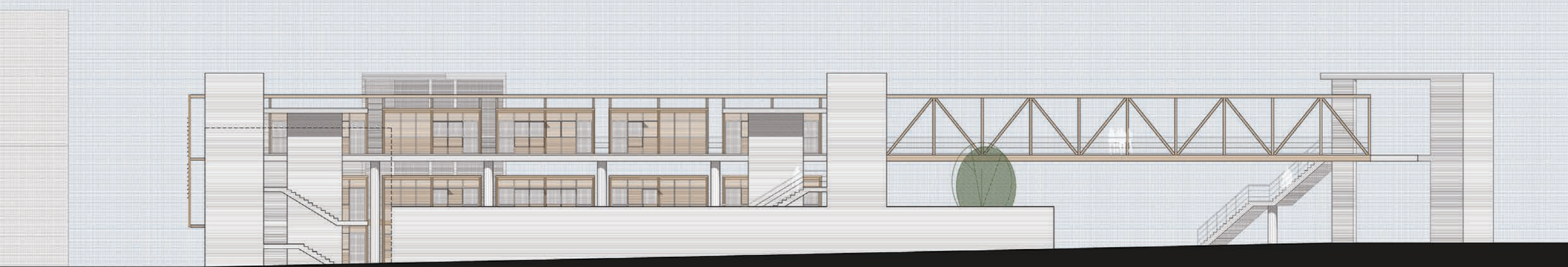
τομή ΔΔ'





βορειοδυτική όψη

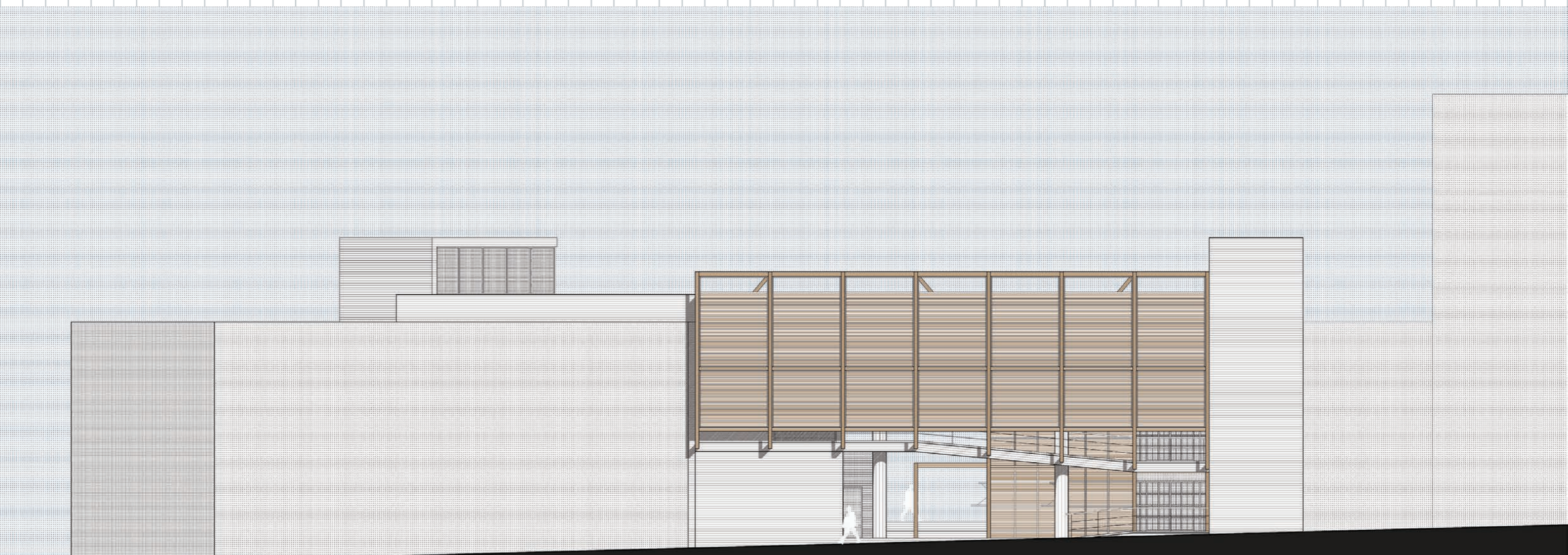
0 m 5 m 10 m 20 m



ανατολική όψη

0 m 5 m 10 m 20 m

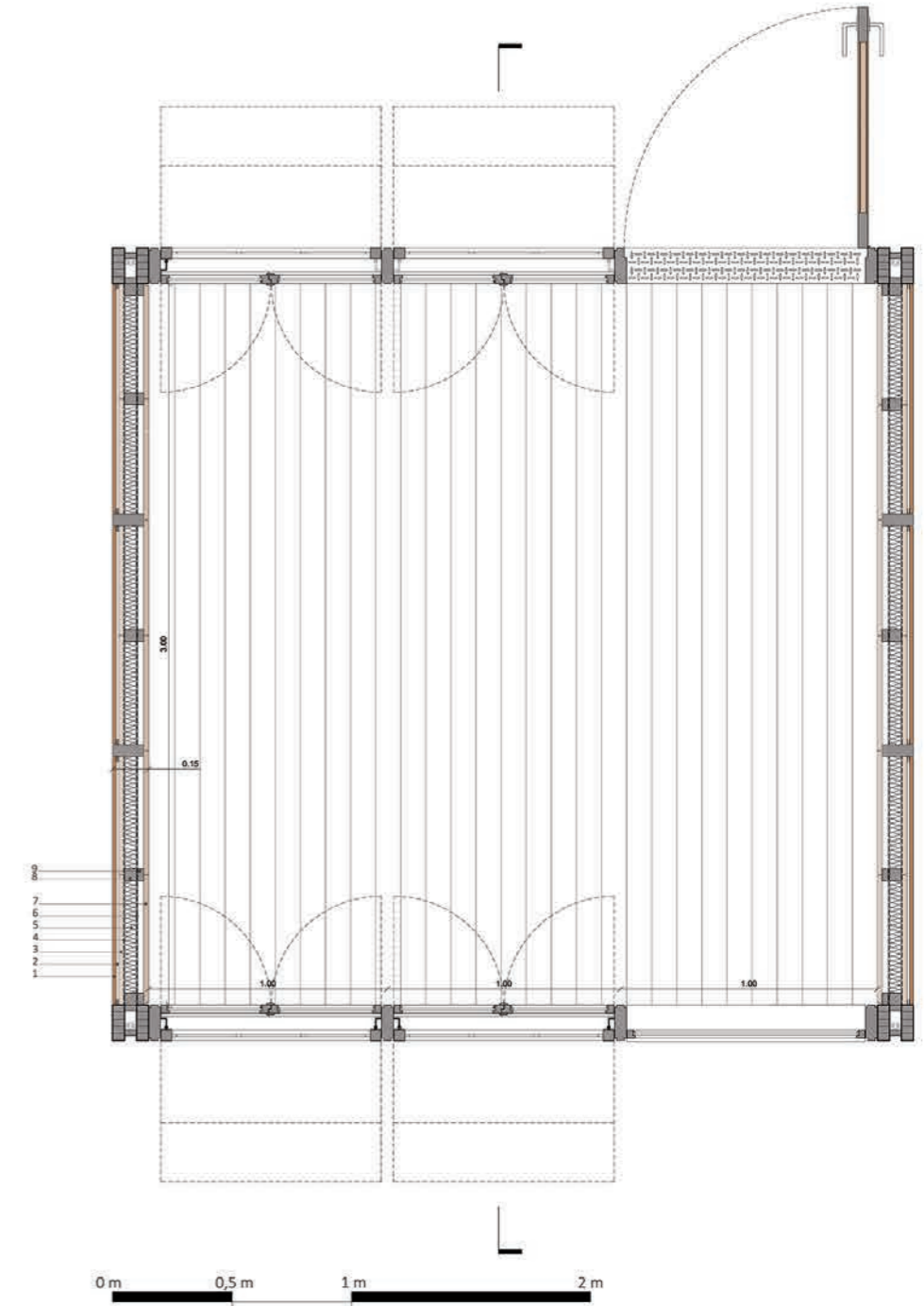
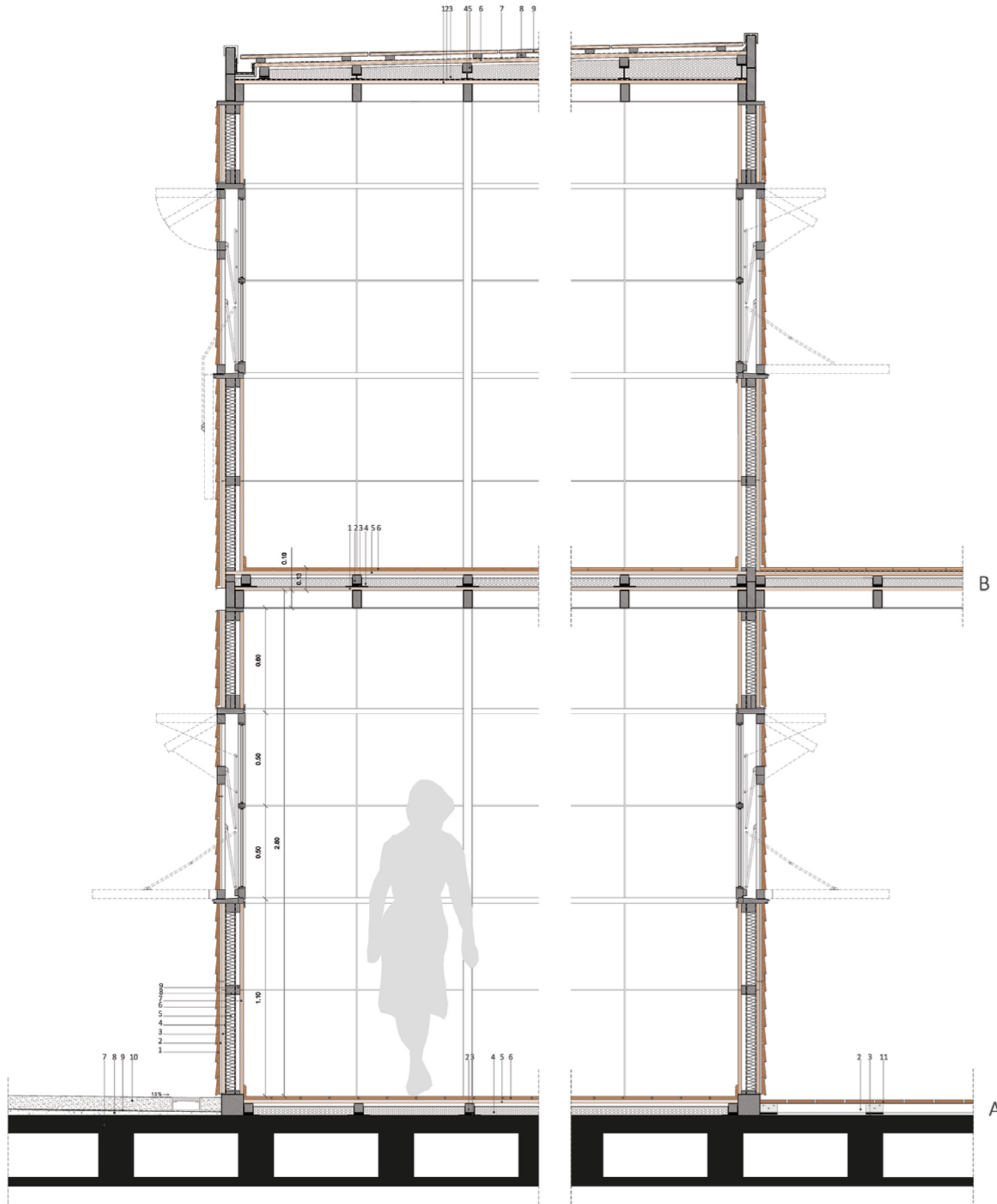




0 m 5 m 10 m 20 m

νότια όψη





ΔΑΠΕΔΟ Α - ΔΑΠΕΔΟ Β

1. ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΤΕΛΙΚΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΚΟΝΤΡΑ ΠΛΑΚΕ 2,2 cm
2. ΑΠΟΣΤΑΤΗΣ- ΞΥΛΙΝΟ ΚΑΔΡΟΝΙ ΤΕΤΡΑΓΩΝΙΚΗΣ ΔΙΑΤΟΜΗΣ 5x5 cm
3. ΜΕΤΑΛΛΙΚΗ ΔΟΚΟΘΗΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΑΣΤΙΚΗ ΕΔΡΑΣΗ ΤΩΝ ΚΑΔΡΟΝΙΩΝ
4. ΗΧΟΜΟΝΩΤΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΠΕΤΡΟΒΑΜΒΑΚΑΣ 5 cm
5. ΚΟΝΤΡΑ ΠΛΑΚΕ ΔΙΑΦΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗΣ 2,2 cm
6. ΤΕΛΙΚΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΔΑΠΕΔΟΥ ΑΠΟ ΣΑΝΙΔΕΣ ΡΑΜΠΟΤΕ 1,8 x 15 cm
7. ΠΛΑΚΑ ΑΠΟ ΟΠΛΙΣΜΕΝΟ ΣΚΥΡΟΔΕΜΑ
8. ΣΤΡΩΣΗ ΡΥΣΕΩΝ ΜΕ ΕΛΑΦΡΟΜΠΕΤΟΝ
9. ΣΤΕΓΑΝΩΤΙΚΗ ΕΠΑΛΕΙΨΗ ΜΕ ΑΣΤΑΡΙ
10. ΤΕΛΙΚΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΓΑΡΜΠΙΛΟΜΩΣΑΙΚΟ
11. ΤΕΛΙΚΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΔΑΠΕΔΟΥ ΑΠΟ ΣΑΝΙΔΕΣ 1,8 x 15 cm ΜΕ ΚΕΝΟ 1cm

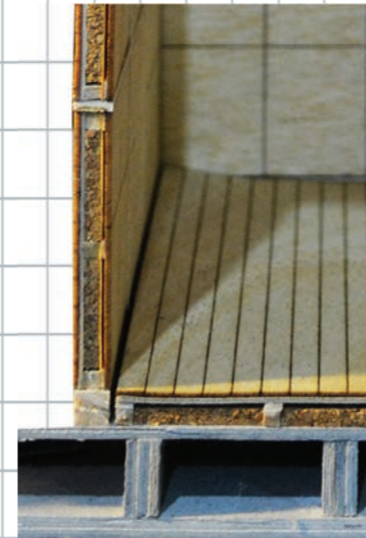
ΤΟΙΧΟΣ

1. ΞΥΛΙΝΕΣ ΣΑΝΙΔΕΣ ΤΕΛΙΚΗΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ 1,5 x 10 cm
2. ΚΕΝΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ- ΑΕΡΙΖΟΜΕΝΗ ΚΟΙΛΟΤΗΤΑ 1 cm
3. ΚΟΝΤΡΑ ΠΛΑΚΕ 2,2 cm
4. ΣΤΕΓΑΝΩΤΙΚΗ ΜΕΜΒΡΑΝΗ
5. ΘΕΡΜΟΜΟΝΩΤΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΠΕΤΡΟΒΑΜΒΑΚΑΣ 5 cm
6. ΦΡΑΓΜΑ ΥΔΡΑΤΜΩΝ
7. ΚΟΝΤΡΑ ΠΛΑΚΕ ΤΕΛΙΚΗΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ 2,2 cm
8. ΟΡΘΟΣΤΑΤΗΣ- ΞΥΛΙΝΟ ΚΑΔΡΟΝΙ ΤΕΤΡΑΓΩΝΙΚΗΣ ΔΙΑΤΟΜΗΣ 5 x 5 cm
9. ΑΠΟΣΤΑΤΕΣ- ΞΥΛΙΝΟ ΚΑΔΡΟΝΙ ΟΡΘΟΓΩΝΙΚΗΣ ΔΙΑΤΟΜΗΣ 2,5 x 5 cm

ΣΤΕΓΗ

1. ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΤΕΛΙΚΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΚΟΝΤΡΑ ΠΛΑΚΕ 2,2 cm
2. ΦΡΑΓΜΑ ΥΔΡΑΤΜΩΝ
3. ΗΧΟΜΟΝΩΤΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΠΕΤΡΟΒΑΜΒΑΚΑΣ 5 cm
4. ΜΕΤΑΛΛΙΚΗ ΔΟΚΟΘΗΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΔΡΑΣΗ ΤΩΝ ΚΑΔΡΟΝΙΩΝ
5. ΞΥΛΙΝΟ ΚΑΔΡΟΝΙ ΤΕΤΡΑΓΩΝΙΚΗΣ ΔΙΑΤΟΜΗΣ 5x5 cm
6. ΚΟΝΤΡΑ ΠΛΑΚΕ 2,2 cm
7. ΣΤΕΓΑΝΩΤΙΚΗ ΜΕΜΒΡΑΝΗ
8. ΞΥΛΙΝΟΣ ΑΠΟΣΤΑΤΗΣ ΟΡΘΟΓΩΝΙΚΗΣ ΔΙΑΤΟΜΗΣ 2,5x5 cm
9. ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΤΕΛΙΚΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΑΠΟ ΣΑΝΙΔΕΣ 1,8 x 80 cm ΜΕ ΚΕΝΟ 1 cm





σύνδεση ξύλινης κατασκευής με πλάκα σκυροδέματος



λεπτομέρεια τοίχου / εσωτερικού δαπέδου



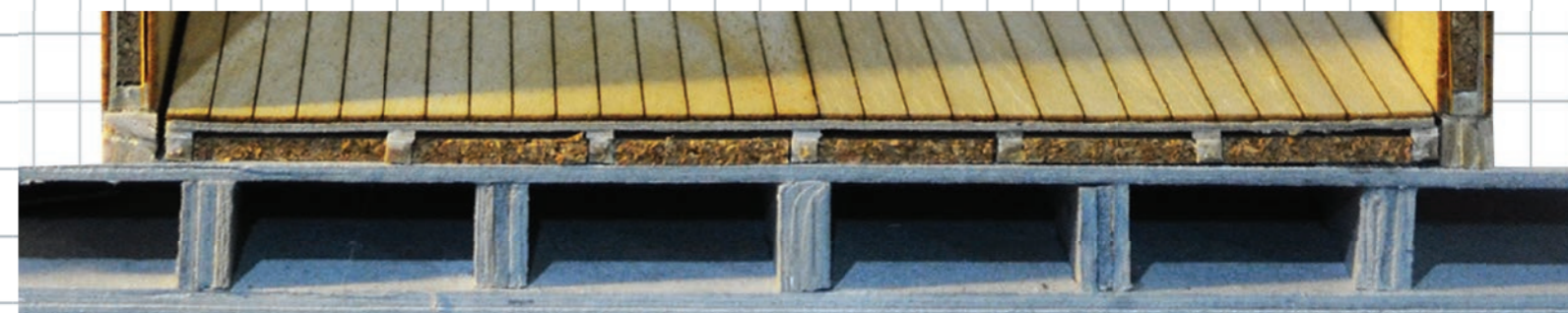
λεπτομέρεια στέγης



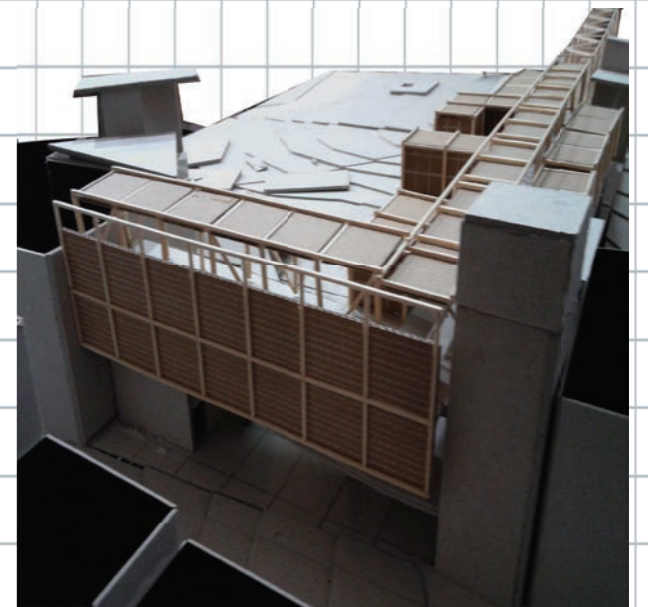
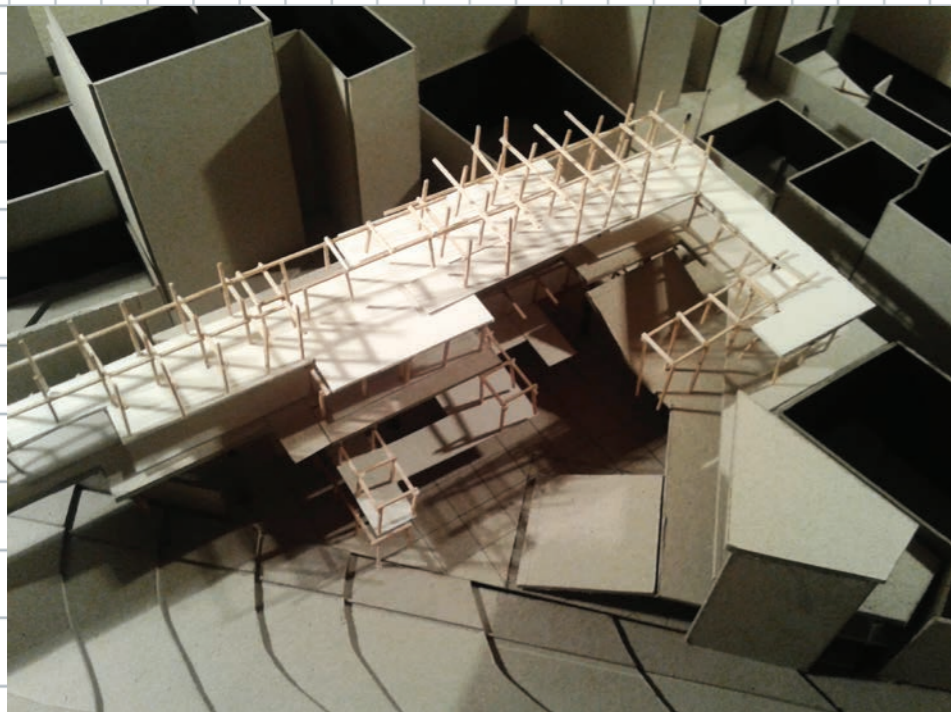
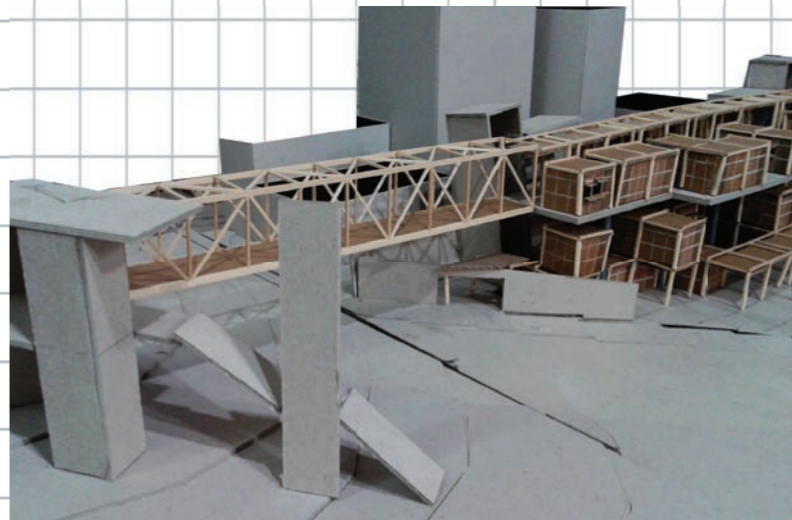
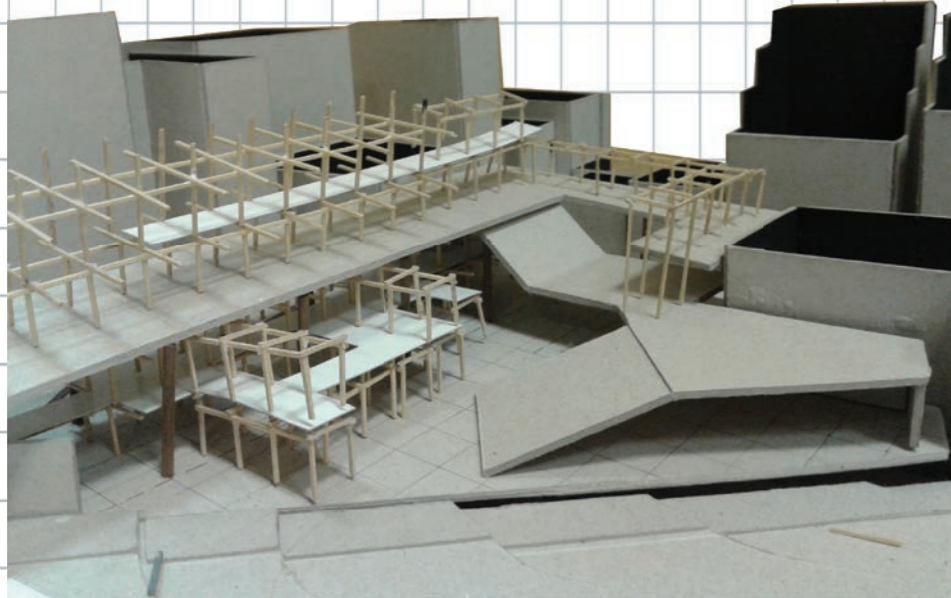
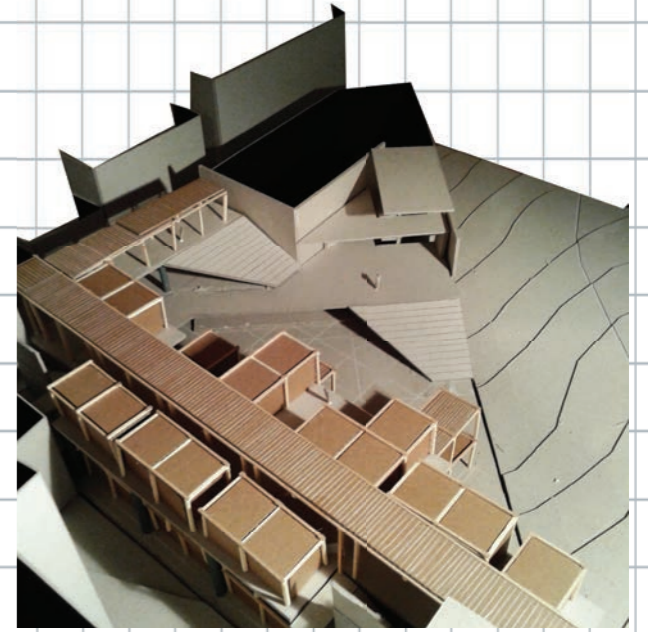
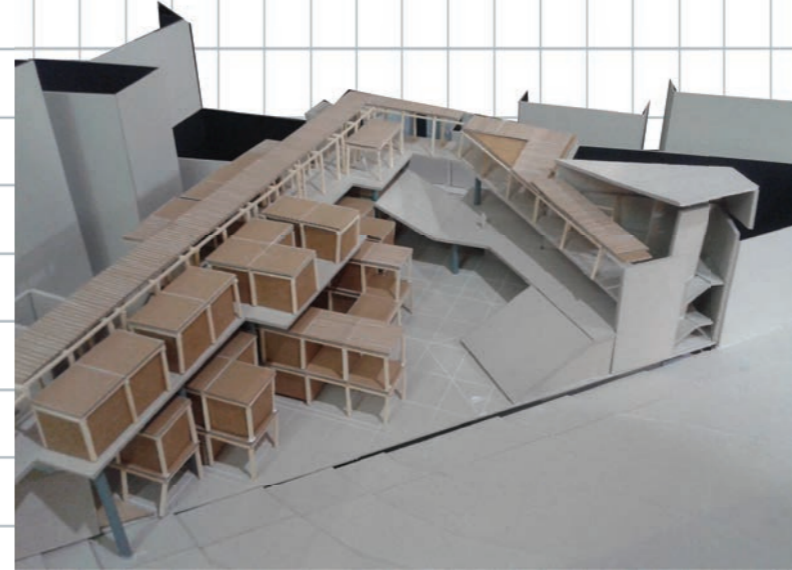
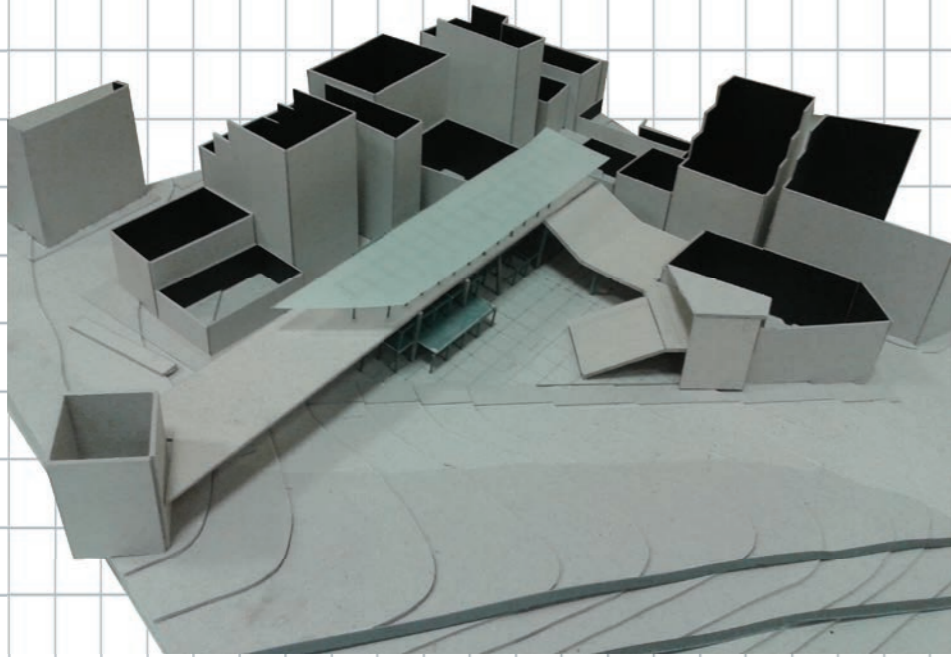
στέγη



εσωτερικό δάπεδο



εσωτερικό δάπεδο πάνω στην πλάκα σκυροδέματος



Ελληνικοί Συνεταιρισμοί

Γαλακτοκομικά / τυροκομικά

1. ΕΑΣ Λαμίας
2. Αγροτικός Συνεταιρισμός Γυναικών Αυλωναρίου, Εύβοια
3. Αγροτουριστική Συνεταιριστική Οργάνωση Γυναικών Ν.Αρτάκης "Νέα Κύζικος", Εύβοια
4. ΕΑΣ Καλαβρύτων
5. ΕΑΣ Κόνιτσας-Ζαγορίου-Μετσόβου
6. ΕΑΣ Γρεβενών
7. ΕΑΣ Αλμυρού
8. ΕΑΣ Βόλου-ΕΒΟΛ
9. ΕΑΣ Τρικάλων
10. Συνεταιριστική Γαλακτοβιομηχανία Τρικάλων ΤΡΙΚΚΗ
11. ΝΕΟΓΑΛ Δράμα
12. Ένωση Γαλακτοκομικών Συνεταιρισμών Δράμας-Καβάλας
13. Γεωργοκτηνοτροφικός Συνεταιρισμός "Αλιάκμων" Δυτικής Μακεδονίας
14. ΕΑΣ Νάξου
15. Αγροτικός Συνεταιρισμός ΚΟΠΑ ΚΕΑΣ
16. Γυναικείος Αγροτικός Συνεταιρισμός Μανταμάδου, Λέσβος
17. ΕΑΣ Μονοφασίου, Ηράκλειο
18. ΕΑΣ Μυλοποτάμου, Πέραμα
19. ΕΑΣ Ρεθύμνης

Ποτά

1. ΕΑΣ Αρκαδίας
2. ΕΑΣ Ηλείας-Ολυμπίας
3. ΕΑΣ Πατρών
4. ΕΑΣ Τροιζηνίας
5. Συνεταιριστική Οινοποιεία Ηπείρου ΖΟΙΝΟΣ Α.Ε.
6. Αγροτικός, Βιοτεχνικός και Οικοτεχνικός Συνεταιρισμός Θυρίου, Θύριο Βόνιτσας
7. Αγροτικός Γυναικείος Ηπειρωτικός Συνεταιρισμός "Η Γης", Ιωάννινα
8. ΕΑΣ Καρδίτσας
9. Αγροτικός Οινοποιητικός Συνεταιρισμός Τυρνάβου
10. Αγροτουριστικός Συνεταιρισμός Λίμνης Πλαστήρα, Καρδίτσα
11. Γυναικείος Αγροτουριστικός Συνεταιρισμός Ζαγοράς, Πήλιο
12. Γυναικείος Αγροτουριστικός Συνεταιρισμός Πορταριάς
13. Γυναικείος Αγροτουριστικός Συνεταιρισμός Πτελεού "Φτελιά", Μαγνησία
14. Γυναικείος Συνεταιρισμός Ασπροκκλησιάς Τρικάλων
15. Οινοποιείο ΕΑΣ Αμυνταίου, Φλώρινα
16. Οίνοι ΒΑΕΝΙ Νάουσα

ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ

ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ

ΗΠΕΙΡΟΣ

ΘΕΣΣΑΛΙΑ

ΘΡΑΚΗ

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ

ΝΗΣΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ

ΚΡΗΤΗ

ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ

ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ

ΗΠΕΙΡΟΣ

ΘΕΣΣΑΛΙΑ

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ

17. Αγροτουριστικός Συνεταιρισμός Γυναικών Αγίας Βαρβάρας "Η Ερατεινή Γη", Βέροια
18. Αγροτικός Συνεταιρισμός Γυναικών Καλαμωτού "Η Κυψέλη", Θεσ/νίκη
19. Αγροτουριστικός Συνεταιρισμός Αρχαγγέλου, Πέλλα
20. Γυναικείος Αγροτικός Συνεταιρισμός Πολυκάρπης, Πέλλα
21. Αγροτουριστικός Βιοτεχνικός Συνεταιρισμός Γυναικών Ποροΐων, Σέρρες
22. Αστικός Συνεταιρισμός Γυναικών Νυμφαίου, Φλώρινα
23. Αγροτουριστικός Συνεταιρισμός Γυναικών Βαρβάρας, Χαλκιδική

ΘΡΑΚΗ

24. Γυναικείος Συνεταιρισμός Τουρισμού Υπαίθρου Σταυρούπολης, Ξάνθη

ΝΗΣΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ

25. ΕΑΣ Δωδεκανήσου
26. ΕΑΣ Θηραϊκών προϊόντων
27. ΕΑΣ Λήμνου
28. Ένωση Οινοποιητικών Συνεταιρισμών Σάμου
29. Ένωση Μαστιχοποιών Χίου
30. Αγροτουριστικός Συνεταιρισμός "Η Αρχόντισσα του Αιγαίου", Άνδρος
31. Αγροτουριστικός Συνεταιρισμός Γυναικών Σύρου "Το Καστρί", Σύρος
32. Γυναικείος Συνεταιρισμός Όρμου Κορθίου "Αγρομέλισσα", Άνδρος
33. Συνεταιρισμός Γυναικών Ανεμότιας, Λέσβος
34. Γυναικείος Αγροτουριστικός Συνεταιρισμός Παρακοΐλων, Λέσβος
35. Γυναικείος Αγροτουριστικός Συνεταιρισμός Μεσότοπου, Λέσβος

ΚΡΗΤΗ

36. ΕΑΣ Ηρακλείου
37. Ένωση Οινοποιητικών και Γεωργικών Συνεταιρισμών Σητείας
38. Κεντρική Ένωση Χανίων ΣΥΝ.ΠΕ.
39. ΒΙΟΧΥΜ ΑΕ, Χανιά
40. Συνεταιρισμός Αγίου Κωνσταντίνου "Άρτεμις", Ρέθυμνο

Γλυκά κουταλιού, μαρμελάδες, μέλι, βότανα

1. ΕΑΣ Ηλείας-Ολυμπίας
2. ΕΑΣ Αιγιαλείας Παναιγιάλειος, Αίγιο
3. Συνεταιριστική Κορινθιακής Σταφίδας

ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ

4. Αγροτικός Συνεταιρισμός Γυναικών Αυλωναρίου, Εύβοια
5. Αγροτικός, Βιοτεχνικός και Οικοτεχνικός Συνεταιρισμός Θυρίου, Θύριο Βόνιτσας
6. Γυναικείος Συνεταιρισμός Ναυπάκτου
7. Αγροτουριστικός Συνεταιρισμός Γυναικών Ν. Αρτάκης "Αρτάκεια Κρήνη", Εύβοια
8. Αγροτουριστική Συνεταιριστική Οργάνωση Γυναικών Ν.Αρτάκης "Νέα Κύζικος, Εύβοια
9. Γυναικείος Συνεταιρισμός Παραδοσιακών Προϊόντων "Ευρυτανία", Καρπενήσι

ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ

ΘΕΣΣΑΛΙΑ

10. ΕΑΣ Αλμυρού
11. Αγροτουριστικός Συνεταιρισμός Λίμνης Πλαστήρα, Καρδίτσα
12. Συνεταιρισμός Γυναικών Μουζακίου "Η Αλόπη", Καρδίτσα
13. Αγροτικός Οικοτεχνικός Συνεταιρισμός Δ. Μενελαΐδος, Καρδίτσα
14. Αγροτικός Συνεταιρισμός Δήμου Ιτάμου, Καρδίτσα
15. Αγροτουριστικός Συνεταιρισμός Γυναικών Αμπελακίων Λάρισας
16. Αγροτικός Συνεταιρισμός Ανηλίου, Πήλιο
17. Γυναικείος Αγροτουριστικός Συνεταιρισμός Πτελεού "Φτελιά", Μαγνησία
18. Γυναικείος Συνεταιρισμός Ασπροκκλησιάς Τρικάλων

ΗΠΕΙΡΟΣ

19. Αγροτικός Χειροτεχνικός Συνεταιρισμός Γυναικών Πέτα, Άρτα
20. Αγροτικός Βιοτεχνικός Συνεταιρισμός Γυναικών Καρπερού Γρεβενών
21. Αγροτικός Βιοτεχνικός Συνεταιρισμός Γυναικών Αγ.Γεωργίου Γρεβενών

22. Αγροτικός Γυναικείος Ηπειρωτικός Συνεταιρισμός “Η Γης”, Ιωάννινα
 23. Γυναικείος Συνεταιρισμός Θεσπρωτικού “Μικρή Λάκκα Σουλίου”, Πρέβεζα

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ

24. Α.Σ. Κροκοπαραγωγών Κοζάνης
 25. Αγροτουριστικός Συνεταιρισμός Γυναικών Αγίας Βαρβάρας “Η Ερατεινή Γη”, Βέροια
 26. Γυναικείος Αγροτικός Συνεταιρισμός Παραδοσιακών Προϊόντων Αγ.Αντωνίου, Θεσ/νίκη
 27. Αγροτικός Συνεταιρισμός Γυναικών Καλαμωτού “Η Κυψέλη”, Θεσ/νίκη
 28. Αγροτικός Βιοτεχνικός Συνεταιρισμός Βελβενδού Κοζάνης
 29. Αγροτουριστικός Συνεταιρισμός Αρχαγγέλου, Πέλλα
 30. Παραγωγικός Συνεταιρισμός Γυναικών Άρτισσας “Ο Βόρας”, Πέλλα
 31. Γυναικείος Αγροτικός Συνεταιρισμός Πολυκάρπης, Πέλλα
 32. Αγροτουριστικός Βιοτεχνικός Συνεταιρισμός Γυναικών Ποροίων, Σέρρες
 33. Γυναικείος Αγροτουριστικός Συνεταιρισμός Φυλλίδας Ν.Ζίχνης, Σέρρες
 34. Αστικός Συνεταιρισμός Γυναικών Νυμφαίου, Φλώρινα
 35. Αγροτουριστικός Συνεταιρισμός Γυναικών Βαρβάρας, Χαλκιδική

ΘΡΑΚΗ

36. Αγροτουριστικός Συνεταιρισμός Γυναικών Κοκκινόγειων “Ο Μααράς”, Δράμα
 37. Γυναικείος Αγροτουριστικός Συνεταιρισμός «Οι Κάτω Ορεσίβιες», Βαθύτοπος Νευροκοπίου Δράμας
 38. Γυναικείος Συνεταιρισμός Παρανεστίου Δράμας
 39. Παραγωγικός Συνεταιρισμός Γυναικών Φερών “Η Εκάβη”, Έβρος
 40. Αγροτουριστικός Συνεταιρισμός Δαδιάς “Η Γερακίνα”, Έβρος
 41. Αγροτουριστικός Συνεταιρισμός Γυναικών Λευκίμης, Έβρος
 42. Αγροτουριστικός Συνεταιρισμός Γυναικών Λύρας, Δήμος Τυχερού, Έβρος
 43. Αγροτικός Συνεταιρισμός Γυναικών Τριγώνου “Γαία”, Έβρος
 44. Αγροτικός Τουριστικός Συνεταιρισμός Γυναικών Αισύμης, Έβρος
 45. Γυναικείος Συνεταιρισμός Τουρισμού Υπαίθρου Σταυρούπολης, Ξάνθη

ΝΗΣΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ

46. ΕΑΣ Θηραϊκών Προϊόντων
 47. Ένωση Μαστιχοποιών Χίου
 48. Αγροτικός Συνεταιρισμός ΚΟΠΑ ΚΕΑΣ
 49. Αγροτουριστικός Συνεταιρισμός “Η Αρχόντισσα του Αιγαίου”, Άνδρος
 50. Αγροτουριστικός Συνεταιρισμός Γυναικών Σύρου “Το Καστρί”, Σύρος
 51. Γυναικείος Συνεταιρισμός Όρμου Κορθίου “Αγρομέλισσα”, Άνδρος
 52. Αγροτουριστικός – Αγροβιοτεχνικός Συνεταιρισμός Πολυχνίτου Λέσβου
 53. Αγροτικός Συνεταιρισμός Γυναικών Ασωμάτων Λέσβου “Οι Άγιοι Ανάργυροι”, Λέσβος
 54. Συνεταιρισμός Γυναικών Σκαλοχωρίου, Λέσβος
 55. Συνεταιρισμός Γυναικών Ανεμότιας, Λέσβος
 56. Γυναικείος Αγροτουριστικός Συνεταιρισμός Παρακοίλων Λέσβου
 57. Συνεταιρισμός Γυναικών Αγ.Παρασκευής “Η Σελάδα”, Λέσβος
 58. Γυναικείος Αγροτουριστικός Συνεταιρισμός Μεσότοπου, Λέσβος
 59. Αγροτικός συνεταιρισμός Μανταμάδου, Λέσβος
 60. Συνεταιρισμός Ζαχαροπλαστικής Γυναικών Ασιακής Λήμνου

ΚΡΗΤΗ

61. Ένωση Κιτροπαραγωγών Κρήτης
 62. ΕΑΣ Μυλοποτάμου, Πέραμα
 63. Σταφιδική Ένωση Χανίων
 64. Αγροτικός Οικοτεχνικός Συνεταιρισμός Γυναικών Κρουσώνα “Η Κρουσανιώτισσα”, Ηράκλειο
 65. Αγροτικός Οικοτεχνικός Συνεταιρισμός Γυναικών Δήμου Γοργολαίνης “Μελισάνθη”
 66. Αγροτουριστικός Γυναικείος Συνεταιρισμός Δήμου Ρούβα “Ιδαια Γη”
 67. Αγροτικός Οικοτεχνικός Συνεταιρισμός Γυναικών Κάτω Ασιτών “Ασιτιανά Εδέσματα”
 68. Αγροτικός Οικοτεχνικός Συνεταιρισμός Γυναικών Κορφών Μαλεβυζίου
 69. Γυναικείος Αγροτικός Οικοτεχνικός Συνεταιρισμός Δήμου Βιάννου “Η Έργανος”
 70. Συνεταιρισμός Ανωγείων Μυλοποτάμου “Ραέτι”, Ρέθυμνο
 71. Συνεταιρισμός Αγίου Κωνσταντίνου “Αρτεμις”, Ρέθυμνο
 72. Αγροτικός Γυναικείος Συνεταιρισμός Κανδάνου “Η Αγρότισσα”, Χανιά

Ζυμαρικά

1. Αγροτικός Βιοτεχνικός Συνεταιρισμός Γυναικών Καρπερού Γρεβενών
 2. Αγροτικός Βιοτεχνικός Συνεταιρισμός Γυναικών Αγ.Γεωργίου Γρεβενών
 3. Γυναικείος Συνεταιρισμός Θεσπρωτικού “Μικρή Λάκκα Σουλίου”, Πρέβεζα
 4. Γυναικείος Αγροτικός Συνεταιρισμός Παραδοσιακών Προϊόντων Αγ.Αντωνίου, Θεσ/νίκη
 5. Αγροτικός Συνεταιρισμός Γυναικών Καλαμωτού “Η Κυψέλη”, Θεσ/νίκη
 6. Παραγωγικός Συνεταιρισμός Γυναικών Άρτισσας “Ο Βόρας”, Πέλλα
 7. Αγροτουριστικός Βιοτεχνικός Συνεταιρισμός Γυναικών Ποροίων, Σέρρες
 8. Γυναικείος Αγροτουριστικός Συνεταιρισμός Φυλλίδας Ν.Ζίχνης, Σέρρες
 9. Αστικός Συνεταιρισμός Γυναικών Νυμφαίου, Φλώρινα
 10. Αγροτουριστικός Συνεταιρισμός Γυναικών Βαρβάρας Χαλκιδικής
 11. Αγροτικός Συνεταιρισμός Γυναικών Αυλωναρίου, Εύβοια
 12. Γυναικείος Συνεταιρισμός παραδοσιακών προϊόντων “Ευρυτανία”, Καρπενήσι
 13. Αγροτουριστικός Συνεταιρισμός Λίμνης Πλαστήρα, Καρδίτσα
 14. Συνεταιρισμός Γυναικών Μουζακίου “Η Αλόπη”, Καρδίτσα
 15. Αγροτικός Οικοτεχνικός Συνεταιρισμός Δ. Μενελαΐδος, Καρδίτσα
 16. Αγροτικός Συνεταιρισμός Δήμου Ιτάμου, Καρδίτσα
 17. Γυναικείος Αγροτουριστικός Συνεταιρισμός Πορταριάς, Μαγνησία
 18. Γυναικείος Αγροτουριστικός Συνεταιρισμός Πτελεού “Φτελιά”, Μαγνησία
 19. Αγροτουριστικός Συνεταιρισμός Γυναικών Κοκκινόγειων “Ο Μααράς”, Δράμα
 20. Γυναικείος Αγροτουριστικός Συνεταιρισμός “Οι Κάτω Ορεσίβιες”, Βαθύτοπος Νευροκοπίου Δράμας
 21. Παραγωγικός Συνεταιρισμός Γυναικών Φερών “Η Εκάβη”, Έβρος
 22. Αγροτουριστικός Συνεταιρισμός Δαδιάς “Η Γερακίνα”, Έβρος
 23. Αγροτουριστικός Συνεταιρισμός Γυναικών Λύρας, Δήμος Τυχερού, Έβρος
 24. Αγροτικός Συνεταιρισμός Γυναικών Τριγώνου “Γαία”, Έβρος
 25. Αγροτικός Τουριστικός Συνεταιρισμός Γυναικών Αισύμης, Έβρος
 26. Γυναικείος Συνεταιρισμός Όρμου Κορθίου “Αγρομέλισσα”, Άνδρος
 27. Συνεταιρισμός Γυναικών Σκαλοχωρίου Λέσβου
 28. Συνεταιρισμός Γυναικών Ανεμότιας, Λέσβος
 29. Γυναικείος Αγροτουριστικός Συνεταιρισμός Παρακοίλων, Λέσβος
 30. Γυναικείος Αγροτουριστικός Συνεταιρισμός Μεσότοπου, Λέσβος
 31. Αγροτικός Οικοτεχνικός Συνεταιρισμός Γυναικών Κορφών Μαλεβυζίου

Ελαιόλαδο, προϊόντα ελιάς

1. ΑΣ Μεσολογγίου – Ναυπακτίας “Η Ένωση”
 2. Ένωση Ελαιουργικών Συνεταιρισμών Στυλίδας
 3. ΕΑΣ Λαμίας
 4. ΕΑΣ Αρκαδίας
 5. ΕΑΣ Ηλείας-Ολυμπίας
 6. ΕΑΣ Κορινθίας
 7. ΕΑΣ Κυνουρίας
 8. ΕΑΣ Λακωνίας
 9. ΕΑΣ Λεχαινών
 10. ΕΑΣ Μεσσηνίας
 11. ΕΑΣ Νεμέας
 12. ΕΑΣ Ξυλόκαστρου
 13. ΕΑΣ Αιγιαλείας Παναγιώλειος

ΗΠΕΙΡΟΣ

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ

ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ

ΘΕΣΣΑΛΙΑ

ΘΡΑΚΗ

ΝΗΣΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ

ΚΡΗΤΗ

ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ

ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ

14. Κοινοπραξία Αγροτικών Συνεταιρισμών Επιδαύρου-Λιμηράς Λακωνίας

ΘΕΣΣΑΛΙΑ

15. ΕΑΣ Αλμυρού

16. ΕΑΣ Πηλίου & Βορείων Σποράδων

ΗΠΕΙΡΟΣ

17. ΕΑΣ Άρτας-Φιλιπιάδας

18. ΕΑΣ Θεσπρωτίας

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ

19. ΕΑΣ Χαλκιδικής

20. ΕΑΣ Καβάλας

ΝΗΣΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ

21. ΕΑΣ Δωδεκανήσου

22. ΕΑΣ Λέσβου

ΚΡΗΤΗ

23. ΕΑΣ Αποκορώνου-Σφακίων

24. ΕΑΣ Ηρακλείου

25. ΕΑΣ Μαραμβέλου, Λασιθι

26. ΕΑΣ Μεσσαράς, Ηράκλειο

27. ΕΑΣ Μονοφασίου, Ηράκλειο

28. ΕΑΣ Μυλοποτάμου, Πέραμα

29. ΕΑΣ Ρεθύμνης

30. ΕΑΣ Σελίνου

31. ΕΑΣ Κολυμβαρίου, Χανιά

