

Πρότυπος Πολεοδομικός Σχεδιασμός περιοχής Α΄ κατοικίας στο Δήμο Σπάτων-Αρτέμιδος



ΦΟΙΤΗΤΗΣ: Ιωάννης Σιάτρας

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: Βλαστός Α. Καθηγητής Ε.Μ.Π

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα της εργασίας μου κ. Βλαστό, όπως και τον κ. Φώτη, μέλος της τριμελούς εξεταστικής επιτροπής. Προσωπικές ευχαριστίες θα ήθελα να αποδώσω στον κ. Μπακογιάννη, για το χρόνο που μου αφιέρωσε και τη συνεχή επικοινωνία και παρουσία του σε όλη τη διάρκεια της εκπόνησης της.

Τέλος, ένα μεγάλο ευχαριστώ στην οικογένεια, μου για την ηθική και υλική συμπαράσταση που μου πρόσφερε όλα αυτά τα χρόνια.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η πρόταση πολεοδομικού σχεδιασμού στην πολεοδομική ενότητα 5 (περιοχή «Άγιος Νικόλαος Μπούρα») του Δήμου Σπάτων. Αρχικά, πραγματοποιείται η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης του δήμου, όσον αφορά τα στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος, τα δημογραφικά χαρακτηριστικά, τα στοιχεία της απασχόλησης και της εκπαίδευσης, τους πόλους έλξης, τα δίκτυα υποδομής και την ευρύτερη περιοχή. Ειδικότερα αναλύονται τα πολεοδομικά και κυκλοφοριακά στοιχεία του δήμου, αναγνωρίζοντας και τα προβλήματα που υπάρχουν στην περιοχή. Στη συνέχεια παρουσιάζεται ο προτεινόμενος πολεοδομικός σχεδιασμός της νέας πολεοδομικής ενότητας, καθώς και πολιτικές παρεμβάσεων για την επίλυση κυκλοφοριακών προβλημάτων.

ABSTRACT

The objective of this diploma thesis is the proposal of town planning in the planning section 5 (Agios Nikolaos Bouras) of the Municipality of Spata. Initially, an analysis of the current state of the municipality is carried out with regard to elements of the natural environment, demographic characteristics, employment and education, poles of attraction, infrastructure networks and the wider area. Particularly the urban and traffic elements of the municipality are analyzed, recognizing the problems that exist in the area. The proposed urban planning of the new urban planning unit, as well as policy interventions for the solution of traffic problems are also presented.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη	2
Abstract.....	4
1 Ευρύτερο χωροταξικό πλαίσιο	7
1.1 Ο νόμος 1515/1985	7
1.2 Εθνικό στρατηγικό πλαίσιο αναφοράς.....	11
2 Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης.....	16
2.1 Γενικά στοιχεία	16
2.2 Ιστορία της περιοχής.....	19
2.3 Φυσικό περιβάλλον	22
2.4 Δημογραφικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά	30
2.5 Οικονομικά χαρακτηριστικά	34
2.6 Κοινωνικές υποδομές.....	40
2.7 Δίκτυα αστικής υποδομής.....	44
2.8 Περιβάλλον και πολιτισμός.....	47
2.8.1 Περιβάλλον	47
2.8.2 Πολιτισμός	48
2.9 Σημεία ενδιαφέροντος.....	51
2.10 Η ευρύτερη περιοχή.....	56
3 Πολεοδομική και κυκλοφοριακή οργάνωση	64
3.1 Θεσμικό πλαίσιο.....	64
3.1.1 Δ.Ε Σπάτων	64
3.1.2 Δ.Ε. Αρτέμιδος.....	69
3.2 Υφιστάμενες χρήσεις γης.....	71
3.2.1 Δ.Ε. Σπάτων	72
3.2.2 Δ.Ε. Αρτέμιδος.....	78

3.3	Ανάλυση οδικού δικτύου	79
3.4	Προβλήματα περιοχής.....	81
4	Πρόταση πολεοδομικής οργάνωσης.....	85
4.1	Χρήση προτύπων.....	86
4.1.1	Υπολογισμός πληθυσμού χωρητικότητας	86
4.1.2	Κοινωνική – Τεχνική Υποδομή.....	87
4.1.3	Δίκτυα Κυκλοφορίας.....	90
4.2	Εισφορά σε γη	92
4.3	Γενικές χρήσεις γης και όροι δόμησης.....	97
4.3.1	Γενικές Χρήσεις Γης	97
4.3.2	Όροι δόμησης	100
4.3.3	Αρτιότητα	102
4.4	Προτεινόμενα μεγέθη.....	105
5	Προτεινόμενος κυκλοφοριακός σχεδιασμός	107
5.1	Πολιτικές παρεμβάσεων.....	107
5.2	Προκλήσεις και προβλήματα	120
5.3	Κυκλοφοριακές προτάσεις	122
5.3.1	Πράσινη κινητικότητα.....	123
6	Σχεδιασμός.....	128
6.1	Προτάσεις για τις κατοικίες	128
6.2	Προτάσεις για αστικό περιβαλλοντικό σχεδιασμό.....	133
6.3	Προτάσεις για τη διαμόρφωση των Πάρκων της Πολεοδομικής Ενότητας	135
7	Συμπεράσματα.....	138
	Βιβλιογραφία	140

1 ΕΥΡΥΤΕΡΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Οι επιλογές στη χωροταξική και αναπτυξιακή δομή της Περιφέρειας Αττικής ήταν άμεση απόρροια:

- ❖ Του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (ΡΣΑ) και του Προγράμματος προστασίας περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας που θεσμοθετήθηκε με το Νόμο 1515/85
- ❖ Του Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου Αναφοράς 2007-2013, όπως αυτό εξειδικεύτηκε στο ΠΕΠ Αττικής.

1.1 Ο ΝΟΜΟΣ 1515/1985

Ο Νόμος 1515/85 περιλαμβάνει το ρυθμιστικό σχέδιο για την ευρύτερη περιοχή της Αθήνας (ΡΣΑ). Συγκεκριμένα, περιγράφει το σύνολο των κατευθύνσεων, των προγραμμάτων, των στόχων και των μέτρων για τη χωροταξική και πολεοδομική οργάνωσή της Αθήνας στα πλαίσια των πενταετών προγραμμάτων οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης. Εδώ πρέπει να αναφέρουμε ότι η ευρύτερη περιοχή της Αθήνας περιλαμβάνει την περιοχή του νομού Αττικής και τη Μακρόνησο (εκτός από τα Κύθηρα).

Σε γενικές γραμμές, το ΡΣΑ αποβλέπει στο σχεδιασμό και προγραμματισμό της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας μέσα στα πλαίσια της εθνικής χωροταξικής πολιτικής. Αρχικά, περιλαμβάνει τη χωροταξική διάρθρωση των τομέων που αφορούν την παραγωγή, το σύστημα μεταφορών, τη τεχνική υποδομή και τον κοινωνικό εξοπλισμό καθώς και την πολιτική της γης και της κατοικίας. Ακόμη, στοχεύει στη λήψη ειδικών μέτρων για το σχεδιασμό της χωροταξικής και της πολεοδομικής δομής της Αθήνας καθώς και των περιοχών ή ζωνών ειδικού ενδιαφέροντος ή ειδικών προβλημάτων. Επίσης προβλέπεται η λήψη μέτρων, περιορισμών και όρων για την προστασία του περιβάλλοντος. Τέλος γίνεται ειδική μνεία για το συντονισμό επικουρικών προγραμμάτων και μελετών από άλλους φορείς

που έχουν σχέση με το ΡΣΑ, με στόχο να εξασφαλιστεί η εφαρμογή τους και να καθοριστούν τα απαιτούμενα για την εφαρμογή των παρεμβάσεων, την λήψη οικονομικών, θεσμικών και διοικητικών μέτρων και την εύρεση χρηματοδότησης (ΦΕΚ 18/Α/18-2-1985).

Ειδικότερα, το πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος, αναφέρει μία σειρά μέτρων και κατευθύνσεων για την αναβάθμιση και την προστασία του φυσικού αλλά και του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος της περιοχής της Αθήνας και ιδίως μέτρα για:

- Την οικολογική ανασυγκρότηση της Αθήνας, την προστασία της γεωργικής γης, των δασών, των υδροτόπων και των άλλων στοιχείων του φυσικού περιβάλλοντος (άρθρο 2 παρ. α).
- Την προστασία του τοπίου, των ακτών και των ειδικών περιοχών φυσικού κάλλους(άρθρο 2 παρ. Β).
- Την προστασία της ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς. (άρθρο 2 παρ. γ).
- Τον περιορισμό της ρύπανσης από κάθε πηγή και ιδίως την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, της ρύπανσης του εδάφους και των νερών και της ηχορύπανσης (άρθρο 2 παρ. δ).
- Την αναβάθμιση ιδιαίτερα υποβαθμισμένων περιοχών(άρθρο 2 παρ. ε).

Ο Νόμος 1515/85 περιλαμβάνει ένα σύνολο γενικών και ειδικών στόχων, κατευθύνσεων, τη σύσταση και την οργάνωση του Οργανισμού Αθήνας, το σύνολο των μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος καθώς και ένα παράρτημα με τις ειδικότερες κατευθύνσεις, ειδικά μέτρα και διαγράμματα για την χωροταξική και πολεοδομική ανασυγκρότηση της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας. Στους ειδικούς στόχους και κατευθύνσεις του Νόμου 1515/85 αναφέρεται:

- Η ανάδειξη και προστασία των ιστορικών στοιχείων και η οικολογική ανασυγκρότηση, η ανάδειξη και προστασία του αττικού τοπίου, των ορεινών όγκων, των τοπίων φυσικού κάλλους και των ακτών (άρθρο 3 παρ. 3α).
- Η οικονομική ανασυγκρότηση της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας με ενίσχυση της Αθήνας με ενίσχυση του πρωτογενούς τομέα,

εκσυγχρονισμό των μεταποιητικών δραστηριοτήτων, σχετική ενίσχυση της βιοτεχνίας και της ελαφριάς βιομηχανίας, με περιβαλλοντικά κριτήρια και ανάσχεση, έλεγχο και εκσυγχρονισμό του τριτογενούς τομέα (άρθρο 3 παρ.3δ).

- Ο σχεδιασμός και προγραμματισμός της πολεοδομικής και οικιστικής ανάπτυξης με εφαρμογή κοινωνικής πολιτικής κατοικίας και γης και επεκτάσεις του σχεδίου πόλεως στις διαμορφωμένες περιοχές αυθαίρετων με στόχο την αναβάθμισή τους και την ενσωμάτωσή τους στον πολεοδομικό ιστό(άρθρο 3 παρ.3στ).
- Η διαφύλαξη της πρωτεύουσας από θεομηνίες και ο απρόσκοπτος εφοδιασμός της με λήψη των αναγκαίων μέτρων για αντιπλημμυρική προστασία, εξοπλισμό με τα απαραίτητα δίκτυα υποδομής και ανάπτυξη τοπικών δυνατοτήτων παραγωγής ειδών διατροφής (άρθρο 3 παρ.3ζ).
- Η αξιοποίηση των παραγωγικών δυνατοτήτων κάθε υποενότητας με βάση τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα και ειδικότερα πλήρη αξιοποίηση των φυσικών και των πλουτοπαραγωγικών της πόρων (άρθρο 3 παρ. 4α).
- Ο προγραμματισμός ποιοτικών παρεμβάσεων μεγάλης κλίμακας (άρθρο 3 παρ. 4ε).

Οι ειδικές κατευθύνσεις και τα μέτρα του Νόμου 1515/85 κινούνται με γνώμονα την χωροταξική και πολεοδομική ανασυγκρότηση της περιοχής για την εξισορρόπηση των κοινωνικών και διαφορών και την προστασία του περιβάλλοντος. Για την υλοποίηση και την εξειδίκευση του ΡΣΑ ο πολυεπίπεδος σχεδιασμός πραγματοποιήθηκε μετά την επεξεργασία ενός συνόλου παράλληλων και συνδυασμένων μελετών, προγραμμάτων και δράσεων για την καλύτερη ανασυγκρότηση του αστικού χώρου και βελτίωση της οργάνωσης και προστασίας του εξωαστικού χώρου. Οι μελέτες αυτές θεσμοθετήθηκαν νομικά και αφορούσαν:

- Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια
- Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου
- Ζώνες Προστασίας Ορεινών Όγκων
- Ζώνες Προστασίας Παράκτιων Περιοχών

➤ Μεγάλες Παρεμβάσεις Μητροπολιτικού Χαρακτήρα

Για παράδειγμα οι ειδικότερες κατευθύνσεις αναφέρουν μέτρα:

- Για την ανάσχεση της εξάπλωσης της πόλης (άρθρο 15 παρ. 2.1.1).
- Για την προστασία των ακτών από την εξάπλωση της οικιστικής χρήσης (άρθρο 15 παρ.2.1.1).
- Για την αξιοποίηση των παραγωγικών δυνατοτήτων της πρωτεύουσας και την οικονομική ανασυγκρότηση των υποενοτήτων της λαμβάνονται όλα τα αναγκαία μέτρα για την προστασία και ανάπτυξη της γεωργικής γης και του πρωτογενούς τομέα γενικότερα (άρθρο 15 παρ.1.1.2).
- Για τον έλεγχο των χρήσεων γης μέσω της αναστολής της επέκτασης των κεντρικών λειτουργιών κατά μήκος των δρόμων, της σταδιακής οργάνωσης των κεντρικών λειτουργιών στα πολεοδομικά κέντρα, και της δημιουργίας βιομηχανικών – βιοτεχνικών πάρκων και ζωνών ειδικών χρήσεων, ώστε οι περιοχές κατοικίας να απαλλαγούν σταδιακά, από οχληρές χρήσεις (άρθρο 15 παρ.2.1.3).

Αν και το ΡΣΑ του Νόμου 1515/85 αναγνωρίστηκε ως ένα εξαιρετικά σημαντικό σχέδιο για την εξέλιξη της Αττικής, δημιουργήθηκε η ανάγκη της επικαιροποίησης του. Ο Νόμος 1515/85 ανέδειξε και καθιέρωσε τις κατευθύνσεις για τη διεθνή πρακτική χωρικού σχεδιασμού, κυρίως στο πλαίσιο της προστασίας του περιβάλλοντος. Όμως, η προσαρμογή του στις σύγχρονες συνθήκες ήταν απαραίτητη για την αξιοποίηση των προϋπαρχόντων θετικών στοιχείων και την ενσωμάτωση νέων δεδομένων. Η σύνθετη αυτή επιδίωξη πραγματοποιήθηκε με το νέο ΡΣΑ που είναι αναρτημένο στην ιστοσελίδα του ΟΡΣΑ (ΦΕΚ Α 156/1-8-2014).

Το νέο ΡΣΑ επικεντρώθηκε σε πέντε βασικούς τομείς δραστηριοτήτων και χωρικών πολιτικών. Αυτοί περιλαμβάνουν την:

- Παραγωγή, ως βασική προϋπόθεση της κοινωνικής και οικονομικής βιωσιμότητας
- Περιβάλλον, ως σημαντικός πόρος για το σύνολο και το μέλλον της κοινωνίας και ως άξονα για τη βιώσιμη ανάπτυξη.

- Πολιτισμό, ως έννοια που εμπεριέχει όλες τις συνιστώσες της κοινωνίας.
- Κοινωνική Συνοχή, ως απαραίτητο ζητούμενο σε περιόδους μετάβασης - κρίσης.
- Αστική αναζωογόνηση, με την τέλεση ολοκληρωμένων παρεμβάσεων και αστικών αναπλάσεων.

1.2 ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

Το Εθνικό στρατηγικό πλαίσιο αναφοράς (ΕΣΠΑ) 2007-2013, όπως αυτό εξειδικεύτηκε στο ΠΕΠ Αττικής κατέληξε σε μία σειρά συμπερασμάτων που αφορούν τις αναπτυξιακές δυνατότητες και ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα της:

A. Γενικά χαρακτηριστικά:

- ❖ Κύριο χαρακτηριστικό της μητροπολιτικής Περιφέρειας της Αττικής είναι ότι αποτελεί τη βασική πύλη συνεργασίας σε εθνικό και διεθνές επίπεδο και, επιπλέον, το κέντρο βάρους και πόλο του εθνικού αναπτυξιακού άξονα προς Βορρά και Νότο, σε συνεργασία με τη Θεσσαλονίκη ως δευτερεύοντος πόλου με κυριαρχικό ρόλο στο δυτικό άξονα ανάπτυξης. Η «μητροπολιτική» λειτουργία του αστικού κέντρου της Αθήνας σε εθνική κλίμακα στηρίζεται στα καταλυτικά για όλη τη χώρα μεγέθη της μεταποίησης, των υπηρεσιών και των σχετικών υποδομών.
- ❖ Η Περιφέρεια συγκεντρώνει το 34,3% του πληθυσμού της χώρας και παρουσιάζει τάσεις συνεχούς πληθυσμιακής αύξησης, γεγονός που αναδεικνύει και το δυναμισμό της οικονομίας, αφού η αύξηση αυτή δεν οφείλεται στη φυσική αύξηση του πληθυσμού, αλλά προφανώς στην εγκατάσταση νέων κατοίκων που προέρχονται είτε από άλλες περιοχές της χώρας, είτε από μετανάστες. Μάλιστα, ανάμεσα στις 47 ευρωπαϊκές μητροπόλεις, η Αττική είναι 8^η πρωτεύουσα κατά σειρά με βάση το πληθυσμιακό της μέγεθος.
- ❖ Παρά το γεγονός της καλύτερης σε σχέση με το όρο της χώρας δημογραφικής σύνθεσης στην Περιφέρεια Αττικής, ο δείκτης γήρανσης είναι υψηλός και υπογραμμίζει την αναγκαιότητα επαναπροσδιορισμού των δομών αλλά και

των υποδομών κοινωνικής πρόνοιας και υγείας. Σύμφωνα με τις δημογραφικές προβολές της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας, από το 2005 μέχρι το 2050, ο πληθυσμός άνω των 65 ετών (ως ποσοστό του πληθυσμού από 15-64 ετών) θα αυξηθεί από 26,75% το 2005 σε 55,76% το 2050

- ❖ Η ενδοπεριφερειακή ανακατανομή του πληθυσμού της Περιφέρειας γίνεται υπέρ των Νομών Ανατολικής και Δυτικής Αττικής, οι οποίες αν και συμμετέχουν με ποσοστά 10,7% και 4% αντίστοιχα στον πληθυσμό της Περιφέρειας, παρουσιάζουν υψηλά ποσοστά αύξησης του πληθυσμού τους και αναδεικνύουν τη δυναμική πληθυσμιακή τους εξέλιξη. Συνέπεια αυτής της κατάστασης είναι η δυσλειτουργία των πόλεων, η υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος (ρύπανση, απόβλητα), και η αστική διάχυση κυρίως προς τα Μεσόγεια, τη Βορειοανατολική, αλλά και τη Δυτική Αττική, που δημιουργούν προβλήματα τα οποία μπορεί να είναι:

- ✓ Ελλείψεις σε υποδομές λόγω της ταχείας ανάπτυξης των αστικών κέντρων που οδηγεί στην υπεραξιοποίηση του ιδιωτικού χώρου σε βάρος του δημοσίου.
- ✓ Δυσλειτουργίες στις μετακινήσεις και στις μεταφορές και έλλειψη βοηθητικών χώρων λόγω ελλείψεων στις υποδομές.
- ✓ Συνήθης αστική επέκταση και διάχυση και ετερόχρονος, κατά κανόνα, σχεδιασμός.
- ✓ Εσωτερικές αναδιαρθρώσεις, στις πόλεις και τα ιστορικά τους κέντρα, του προτύπου κατοίκηση-παραγωγή-αναψυχή, που οδηγούν σε ανακατατάξεις στη λειτουργικότητα και στις τιμές γης.
- ✓ Συγκεκριμένες περιοχές σε αστικά κέντρα οι οποίες δέχονται τις επιπτώσεις των ενδοαστικών αλλαγών τύπου κατοικίας και την εγκατάσταση νέων οικονομικά ασθενέστερων κατοίκων και είναι εκτεθειμένες σε ιδιαίτερους κινδύνους υποβάθμισης με αποτέλεσμα να είναι αναγκαίες ολοκληρωμένες παρεμβάσεις αναπλάσεων.

B. Περιβάλλον και ποιότητα ζωής:

- ❖ Η κατάσταση του αστικού περιβάλλοντος της Περιφέρειας Αττικής παρουσιάζει μια σειρά από προβλήματα που σχετίζονται με τη διαχρονική εξέλιξη του οικιστικού δικτύου και την εξάπλωση του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Πρωτεύουσας. Η διαδικασία αυτή χαρακτηρίστηκε από την αστικοποίηση του αγροτικού χώρου στα περισσότερα σημεία της χώρας, αλλά και τον παράλληλο «εξαγροτισμό» τού, υπό διαμόρφωση, αστικού χώρου. Τα αποτελέσματα ήταν η άναρχη οικιστική επέκταση, τα προβλήματα κυκλοφορίας, το ελλειμματικό αστικό και περιαστικό πράσινο και την έλλειψη ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων, που αποτελούν σημαντικά και συνεχώς επιδεινούμενα προβλήματα
- ❖ Σημαντικά κυκλοφοριακά προβλήματα για την Αττική, εκτός του κυκλοφοριακού, εξακολουθούν να παραμένουν η μη ολοκλήρωση των προβλεπόμενων από τον Περιφερειακό Σχεδιασμό έργων διαχείρισης των απορριμμάτων, η εμφάνιση νέων ατμοσφαιρικών ρύπων και η συρρίκνωση του φυσικού αδόμητου περιβάλλοντος, καθώς και οι ελλείψεις τοπικά υποδομές αποχέτευσης ομβρίων υδάτων και υγρών αποβλήτων, γεγονός που δημιουργεί την αναγκαιότητα ενίσχυσης των σχετικών επενδύσεων στην επόμενη προγραμματική περίοδο με στόχο την πλήρη συμμόρφωση με το κοινοτικό κεκτημένο στους παραπάνω τομείς. Τέλος, έμφαση θα πρέπει να δοθεί και στην πρόληψη κινδύνων από φυσικές καταστροφές, τομέα όπου η Περιφέρεια Αττικής παρουσιάζει υψηλή επικινδυνότητα, με προτεραιότητα στην αναβάθμιση της αντιπλημμυρικής προστασίας.
- ❖ Στην Αττική απαντώνται «περιοχές – θύλακες» που παρουσιάζουν περιβαλλοντική υποβάθμιση σε όρους οικιστικού και φυσικού περιβάλλοντος, φθίνουσα οικονομική δραστηριότητα, χαμηλό επίπεδο κοινωνικών εξυπηρετήσεων προς τους πολίτες και κατά κανόνα συγκεντρώνουν πληθυσμιακές ομάδες που παρουσιάζουν έντονο κίνδυνο κοινωνικού αποκλεισμού, ενώ παρουσιάζουν και φαινόμενα «χωρικού αποκλεισμού». Για τις περιοχές αυτές αποτελεί άμεση προτεραιότητα η περιβαλλοντική αναβάθμιση, η βελτίωση της ποιότητας του αστικού δημόσιου χώρου, η αλλαγή χρήσεων γης και η αξιοποίηση των παλαιών βιομηχανοστασίων, σε συνδυασμό με παρεμβάσεις προώθησης της κοινωνικής ενσωμάτωσης και

των ίσων ευκαιριών. Επιπλέον, απαιτούνται παρεμβάσεις για την αύξηση του αστικού πρασίνου.

Από τα παραπάνω, το ΕΣΠΑ καθόρισε το Γενικό Αναπτυξιακό Όραμα για την Περιφέρεια Αττικής με κύρια κατεύθυνση και εστίαση στους τομείς της προσβασιμότητας, του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος, της χαμηλής ανταγωνιστικότητας της οικονομίας (σε σχέση με την Ε.Ε) της ποιότητας ζωής καθώς και της αστικής αναζωογόνησης. Οι Γενικοί Στόχοι του Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος Αττικής 2007 -2013 είναι:

- Η βελτίωση της ελκυστικότητας της Περιφέρειας σαν Διεθνές Επιχειρηματικό Κέντρο.
- Η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας, μέσω της ενθάρρυνσης της καινοτομίας, της επιχειρηματικότητας, της έρευνας και τεχνολογίας και της διάδοσης και αξιοποίησης των νέων τεχνολογιών πληροφόρησης.
- Η βελτίωση της ποιότητας ζωής και η προστασία του περιβάλλοντος.
- Η δημιουργία περισσότερων και καλύτερων θέσεων εργασίας.

Γ. ΕΣΠΑ 2014-2020:

Οι συνθήκες που διαμορφώνονται στη χώρα μας από τα αίτια της οικονομικής κρίσης, κάνουν ολοένα και περισσότερο επιτακτική την ανάγκη για την βελτίωση του πλαισίου και του περιβάλλοντος, και την αντιμετώπιση των κοινωνικών προκλήσεων. Στα νέα δεδομένα που προκύπτουν, η αναδιάρθρωση και η ενίσχυση της Έρευνας και της Καινοτομίας, αποτελούν τη βασική προϋπόθεση για την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων και μοχλό στην αύξηση της παραγωγικότητας και της οικονομικής ανάπτυξης. Έτσι, το ΕΣΠΑ 2014-2020 αποτελεί το βασικό στρατηγικό σχέδιο για την ανάπτυξη της χώρας με τη συνδρομή σημαντικών πόρων με στόχο την αντιμετώπιση των διαρθρωτικών αδυναμιών της χώρας που συνετέλεσαν στην εμφάνιση της οικονομικής κρίσης αλλά και των προβλημάτων, οικονομικών και κοινωνικών, που αυτή δημιούργησε. Επίσης, το ΕΣΠΑ 2014-2020 καλείται να συνδράμει στην επίτευξη των εθνικών στόχων έναντι της Στρατηγικής «Ευρώπη 2020». Σύμφωνα με τη στρατηγική «Ευρώπη 2020», τα 27 κράτη-μέλη της Ε.Ε. θέτουν ως στόχους:

- Την έξυπνη ανάπτυξη, με τη θεμελίωση της οικονομίας στη γνώση και την καινοτομία,

- Τη βιώσιμη ανάπτυξη, με την προώθηση μιας ανταγωνιστικής οικονομίας που θα αξιοποιεί αποτελεσματικά τους πόρους που διαθέτει και θα περιορίζει τις επιπτώσεις στο περιβάλλον (εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, κλπ.),
- Την ανάπτυξη χωρίς αποκλεισμούς, η οποία θα προάγει μια οικονομία υψηλής απασχόλησης και θα οδηγεί σε κοινωνική και γεωγραφική συνοχή.

Το ΕΣΠΑ στοχεύει στην οικοδόμηση ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων σε διάφορους τομείς. Ένα άλλο χαρακτηριστικό του αναπτυξιακού σχεδιασμού είναι οι Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις δηλαδή τα εργαλεία ολοκληρωμένης χωρικής ανάπτυξης για την εφαρμογή αναπτυξιακών στρατηγικών σε περιοχές που παρουσιάζουν συγκεκριμένα προβλήματα ή διακρίνονται από σημαντικές αναπτυξιακές δεξιότητες. Στο πλαίσιο των Ολοκληρωμένων Χωρικών Επενδύσεων είναι δυνατή η υλοποίηση συνδυασμένων επενδύσεων, οι οποίες χρηματοδοτούνται από περισσότερα του ενός Ταμεία, με στόχο την ολοκληρωμένη αντιμετώπιση των προβλημάτων ή την πλήρη αξιοποίηση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων μιας περιοχής. Το ΕΣΠΑ 2014-2020 αποτελείται από 20 Προγράμματα, από τα οποία τα 7 είναι Τομεακά και αφορούν όλη τη χώρα και τα 13 είναι Περιφερειακά και περιλαμβάνουν δράσεις περιφερειακής εμβέλειας.

Οι Γενικοί Στόχοι είναι:

- Αξιοποίηση και βελτίωση της ερευνητικής υποδομής και του ανθρώπινου δυναμικού.
- Ανάπτυξη επιχειρηματικότητας, συμπεριλαμβανομένης της κοινωνικής οικονομίας.
- Ολοκλήρωση των βασικών υποδομών (ειδικότερα των υποδομών προστασίας του περιβάλλοντος).
- Μείωση των χωρικών ανισοτήτων εντός της Περιφέρειας.
- Αντιμετώπιση της φτώχειας και της κοινωνικής περιθωριοποίησης των πληθυσμιακών ομάδων (Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αττικής 2014-2020)

2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

2.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Η Περιφέρεια Αττικής βρίσκεται στο κεντρικό τμήμα της χώρας και καλύπτει το νοτιοανατολικό τμήμα της Στερεάς Ελλάδας. Έχει έκταση 3.808 χμ² και καλύπτει το 2,9% της συνολικής έκτασης της χώρας. Έχει έδρα την Αθήνα η οποία αποτελεί και την Πρωτεύουσα της Ελλάδας. Αποτελεί ουσιαστικά ένα ενιαίο πολεοδομικό συγκρότημα που υπερβαίνει τα διοικητικά όρια της, ενώ η ζώνη επιρροής της καλύπτει σημαντικό τμήμα της χώρας

Η Περιφέρεια Αττικής γεωγραφικά χωρίζεται σε δύο μεγάλες υποενότητες, την Περιφέρεια Πρωτεύουσας και το υπόλοιπο Αττικής. Η Περιφέρεια Πρωτεύουσας αποτελείται από το πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας που οριοθετείται γεωγραφικά από τα βουνά της Πάρνηθας, της Πεντέλης και του Υμηττού (Λεκανοπέδιο της Αθήνας). Η έκταση της Περιφέρειας Πρωτεύουσας είναι 427 χμ² και καλύπτει το 11,2% της συνολικής έκτασης της Περιφέρειας Αττικής. Το υπόλοιπο Αττικής καλύπτει το 88,8% της συνολικής έκτασης της Περιφέρειας και έχει έκταση 3.381 χμ². Χωρίζεται στη δυτική, βόρεια και ανατολική Αττική και τη Νομαρχία Πειραιά (Περιφεριακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αττικής 2007-2013).

Η εφαρμογή του Προγράμματος «Καλλικράτης» από τη 1/1/2011 μετέβαλε τη πραγματικότητα στους Δήμους όλης της χώρας και φυσικά της Αττικής. Ο Δήμος Σπάτων - Αρτέμιδος είναι δήμος της Περιφέρειας Αττικής του Περιφερειακού Διαμερίσματος Ανατολικής Αττικής που συστάθηκε με το πρόγραμμα Καλλικράτης από τη διοικητική συνένωση των προϋπαρχόντων Δήμων Σπάτων και Αρτέμιδος που πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με το Ν.3852/2010 και υλοποιήθηκε την 1/1/2011. Η έδρα του δήμου ορίστηκαν τα Σπάτα (Δήμος Σπάτων - Αρτέμιδος, 2011).

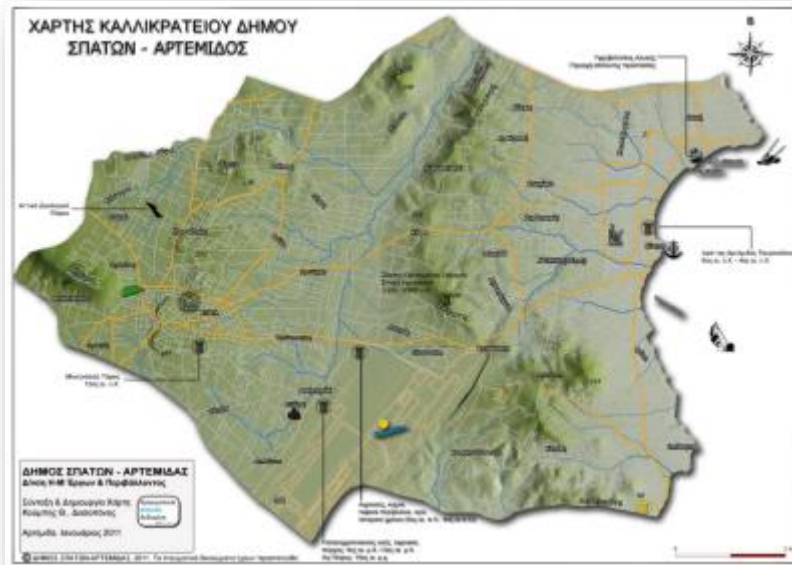


Εικόνα 1 Χάρτης της Περιφέρειας Αττικής (http://atticarailtrail.ntua.gr/athens-laurio-sounio/research/urban_model.html)

Συγκεκριμένα, η νέα διοικητική δομή του Δήμου Σπάτων-Αρτέμιδος αποτελείται από τις εξής Δημοτικές Κοινότητες (Δήμος Σπάτων - Αρτέμιδος, 2011):

- Τη Δημοτική Κοινότητα Σπάτων-Λούτσας με συνολική επιφάνεια 52,469 τ.χλμ., που αποτελείται από τους οικισμούς Σπάτα, Αγία Κυριακή, Άγιος Ιωάννης, Άγιος Νικόλαος Μπούρα, Άγιος Σεραφείμ, Βελανιδιά, Έτος Στέκο, Ήμερος Πεύκος, Νεάπολη, Φοίνικας, Χριστούπολη.

- Τη Δημοτική Κοινότητα Αρτέμιδος με συνολική έκταση 21,226 τ.χλμ., αποτελείται από τους οικισμούς Λούτσα, Βραυρώνα, Βελανιδέζα, Πράσινο Λόφος, Βρύση. Η συνολική έκταση του Δήμου είναι 73.695 τ.χλμ.



Εικόνα 2 Χάρτης Καλλικράτειου Δήμου Σπατών -Αρτέμιδος(Δήμος Σπατών - Αρτέμιδος, 2011).

Γενικά, ο Δήμος Σπατών - Αρτέμιδος βρίσκεται σε απόσταση 25 χιλιομέτρων από το κέντρο της Αθήνας και καταλαμβάνει έκταση περίπου 76 τετραγωνικών χιλιομέτρων. Ο σημερινός Δήμος συνορεύει (Δήμος Σπατών-Αρτέμιδος, 2015):

- Βόρεια: Με το Δήμο Ραφήνας – Πικερμίου.
- Ανατολικά: Βρέχεται από το Νότιο Ευβοϊκό Κόλπο.
- Νότια: Με το Δήμο Μαρκοπούλου Μεσογαίας.
- Δυτικά: Με το Δήμο Παιανίας.

Επίσης, ο Δήμος Σπατών-Αρτέμιδος ανήκει (Δήμος Σπατών-Αρτέμιδος, 2015):

- Αυτοδιοικητικά: στην Περιφερειακή Ενότητα Ανατολικής Αττικής της Περιφέρειας Αττικής.
- Διοικητικά: στην Αποκεντρωμένη Διοίκηση Αττικής.
- Οικονομικά: στη Δ.Ο.Υ. Παλλήνης.
- Δικαστικά: στο Ειρηνοδικείο Κορωπίου.

2.2 ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Στην αρχαιότητα, τα Σπάτα αποτελούσαν τον δήμο της Ερχιάς. Ο Κλεισθένης εφάρμοσε μία διοικητική διαίρεση όπου ανέφερε ότι τα Σπάτα ανήκαν στην Αιγηίδα φυλή και τοποθετούνται στη Μεσογαία χώρα. Σύμφωνα με την προ Κλεισθένειο διαίρεση όμως, στην περιοχή βρισκόταν ο παλαιότερος οικισμός της Κυθήρου, που ανήκε στην Πανδιονίδα φυλή, αλλά η ακριβής ταυτοποίηση του οικισμού αυτού δεν έχει καταστεί δυνατή μέχρι σήμερα. Λόγω της θέσης τους πάνω σε λόφο, τα Σπάτα ήταν πάντα ένας τόπος κατάλληλος για κατοίκηση, τόσο για λόγους άμυνας, όσο και για λόγους εξοικονόμησης της καλλιεργήσιμης γης. Στο Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο των Αθηνών και στο εκθετήριο του Αεροδρόμιου «Ελευθέριος Βενιζέλος» εκτίθενται ευρήματα τα οποία είχαν ανασκαφεί από το Νεολιθικός οικισμό που βρισκόταν στο παρακείμενο λόφο Ζάγανι, αλλά και άλλα που είχαν ανασκαφεί από ένα Μυκηναϊκό νεκροταφείο της Μεσοελλαδικής εποχής που βρισκόταν μέσα στα ίδια τα Σπάτα. Συχνή είναι η ανεύρεση αρχαιολογικών ευρημάτων μετά από χωματουργικές εργασίες, ενώ η εκτέλεση απλών αγροτικών εργασιών συχνά αποκαλύπτει τεχνουργήματα αρχαιολογικού ενδιαφέροντος (όπως θραύσματα κεραμικών αγγείων κλπ). Αξίζει να αναφερθεί ότι από το δήμο της Ερχιάς καταγόταν ο συγγραφέας Ξενοφών(Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015).

Η σύγχρονη ονομασία «Σπάτα» προκύπτει από την αρχαία ελληνική λέξη «σπάθη» στη μεσαιωνική και λατινοαλβανική της μορφή «σπάθα» ή «σπάτα». Το τοπωνύμιο πιστεύεται ότι προέκυψε από όνομα ανθρώπου, κάτι που συνηθίζεται σε όλη την Ελλάδα, και ειδικότερα από το όνομα αλβανόφωνου φύλαρχου της περιοχής, του Μπούα Σπάτα. Κατά τη διάρκεια της Φραγκοκρατίας, περί το 13ο αιώνα, πιθανολογείται ότι έγινε ο εποίκισμός της περιοχής από Αρβανίτες (δηλ. αλβανόφωνους) όταν οι Δούκες των Αθηνών προσκάλεσαν τμήματα Αρβανιτών μισθοφόρων να εγκατασταθούν σε εγκαταλελειμμένες γεωργικές γαίες της Αττικής. Η εκδοχή αυτή ενισχύεται από την συνύπαρξη ιταλικών και αρβανιτικών παλαιών οικογενειακών επωνύμων στα Σπάτα. Ο πληθυσμός ήταν ανέκαθεν Χριστιανικός και Ορθόδοξος, καθώς και σε μεγάλο βαθμό δίγλωσσος (Αρβανιτόφωνος-Ελληνόφωνος) και αναλφάβητος μέχρι την απελευθέρωση, αν και οι θρησκευτικές εκδηλώσεις τελούνταν πάντα στην Ελληνική. Η χρήση της Ελληνικής γενικεύθηκε μετά την

εγκαθίδρυση του νέου κράτους και τη δημιουργία σχολείων. Σήμερα η χρήση των Αρβανίτικων έχει εκλείψει. Στο ιστορικό αρχείο του Δήμου καταγράφονται τα κάτωθι ονόματα αγωνιστών του 1821, «Ο Σπύρος Αγγέλου, ο Γιάννης Βλάχος, ο παπα-Λευτέρης Βουδουνιώτης, ο Γιάννης Δημητρίου, ο Σωτήρης Δημητρίου, ο Αναγνώστης Κανάκης, ο Παναγιώτης Κατζήκας, ο Γιάννης ο Κόλιας, ο Σταύρος ο Κώστας, ο Θανάσης Σταμάτη- Μαργέτης, ο Μήτρος Πέτρου Μαργέτης, ο Κώστας Πέτρου Μαργέτης, ο Στάμος Γιωργάκη Μαργέτης, ο Χρήστος Σταμάτη Μαργέτης, ο Γιώργος Μάρκου, ο Δημητράκης Μάρκος, ο Κώστας Μάρκος, ο Νίκος Μάρκος, ο Γιώργος Μάρκος, ο Κόλιας Πανούτσος, ο Χρίστος Παπαγιάννης, ο Θανάσης Παππάς, ο Χρίστος Παππάς, ο Μήτρος Σιδέρης, ο Σταύρος Σιδέρης, ο Γιάννης Πανουσιού Φράγγος, ο Χρήστος Πανουσιού Φράγγος και ο Διονύσης Χουντουμάδης» (Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015).

Η Αρτέμιδα είχε το τοπωνύμιο Λούτσα που προέρχεται από την αρβανίτικη λέξη «λούτσα» δηλαδή υγρός – βαλτώδης τόπος, εξαιτίας πιθανότατα της ύπαρξης μίας λίμνης ή έλους στην περιοχή που σήμερα ονομάζεται Αλυκές. Η περιοχή αυτή, η οποία βρίσκεται πολύ κοντά στο κέντρο του Δήμου, κατοικήθηκε από το 2.000 π.Χ., δηλαδή κατά τη διάρκεια της πρωτοελλαδικής περιόδου. Στην περιοχή Αλυκή αποκαλύφθηκε ένας οχυρωμένος πρωτοελλαδικός οικισμός, οι Αραφηνίδες Αλές, ο οποίος αποτέλεσε το δεύτερο σε μέγεθος Δήμο των αρχαίων Αραφηνίων.

Σύμφωνα με το μύθο, ο Ορέστης και η Ιφιγένεια, καθώς επέστρεφαν από την Ταυρική χερσόνησο μαζί με το θαυματουργό ξόανο της Αρτέμιδας, αποβιβάστηκαν στις Αραφηνίδες Αλές, όπου αποφάσισαν να ιδρύσουν ένα ναό για την Αρτέμιδα. Εκεί έστησαν ένα άγαλμα που όμως δεν έχει σωθεί. Σήμερα βέβαια έχουν διατηρηθεί στην κεντρική παραλία του Δήμου τα θεμέλια του ναού. Στο ναό λατρευόταν η Άρτεμις ως «ταυροπόλος» θεά, ενώ η Ιφιγένεια αποσύρθηκε στο Ιερό της Αρτέμιδας στη Βραυρώννα, το οποίο σώζεται έως σήμερα, δίπλα από το Αρχαιολογικό Μουσείο Βραυρώνος (Σκαράκη, 2012).



Εικόνα 3 Ναός Αρτέμιδος στη Βραυρώνα (Υ.ΠΑΙ.Θ.Π.Α. - Γενική Γραμματεία Πολιτισμού)

Σύμφωνα με την χαρτογραφική αποτύπωση του γερμανού χαρτογράφου Kaupert, κατά τη διάρκεια του 19ου αιώνα, η περιοχή που καταλαμβάνει σήμερα ο πρώην Δήμος Αρτέμιδος ήταν ιδιαίτερα αραιοκατοικημένη. Στη θέση που βρίσκεται σήμερα ο Ιερός Ναός Αγ. Σπυρίδωνα αποτυπώθηκαν ερείπια που πιθανότατα αποτελούσαν υπολείμματα αρχαίου λιμενίσκου. Αξιοσημείωτη η περιτοίχιση που περιλαμβάνει τη «Μάνδρα Διάκου» δηλαδή το σημερινό κέντρο και τμήμα της 6ης πολεοδομικής ενότητας. Στο χάρτη αυτό έχουν αποτυπωθεί επίσης, οι εκτεταμένοι αμμόλοφοι του παραθαλάσσιου μετώπου που αποτελούνται από δασική βλάστηση. Τα τελευταία χρόνια η περιοχή γνωρίζει μεγάλη ανάπτυξη, τόσο οικιστικά όσο και εμπορικά, ιδιαίτερα μετά το 2004, με τη μετεγκατάσταση του Διεθνούς Αερολιμένος Αθηνών από το Ελληνικό στα Σπάτα (Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015). Τα Σπάτα και η Αρτέμιδα επηρεάζονται άμεσα από την ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής με αποτέλεσμα να παρατηρείται οικιστική συμφόρηση, διότι δε ακολούθησε τροποποίηση και αναθεώρηση των ρυμοτομικών σχεδίων σύμφωνα με τα σύγχρονα χωροταξικά δεδομένα της ευρύτερης περιοχής ούτε νέα έργα υποδομής (παιδεία, υγεία, μεταφορές κλπ).

Σήμερα ο Δήμος Σπάτων - Αρτέμιδος συνιστά έδρα ενός δορυφορικού πολεοδομικού συγκροτήματος της Μεσογαίας, διατηρώντας σε μεγάλο βαθμό αγροτική γη και καλλιέργειες αμπελιού, ελιάς και οπωροκηπευτικών ενώ

αναπτύσσονται με ταχύ ρυθμό επιχειρηματικές και εμπορικές δραστηριότητες υπερτοπικής εμβέλειας. Τέλος, η περιοχή διαθέτει συγκοινωνιακή σύνδεση μέσω λεωφορειογραμμών που διέρχονται από την Αρτέμιδα προς το σταθμό της Δουκίσσης Πλακεντίας και την Αθήνα.

2.3 ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

A. Γεωμορφολογία

Ο Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος διακρίνεται σε δύο γεωμορφολογικές ενότητες κατ' αντιστοιχία με τις Δημοτικές Ενότητες Σπάτων και Αρτέμιδος:

Δημοτική Ενότητα Σπάτων: Το μεγαλύτερο μέρος της περιοχής είναι πεδινό ή με ήπιες κλίσεις, με κατά τόπους λοφώδεις σχηματισμούς και συγκεκριμένα με τέσσερα υψώματα:

i. Το ύψωμα Μπούρα: 298μ.

ii. Το ύψωμα Έτος: 195μ.

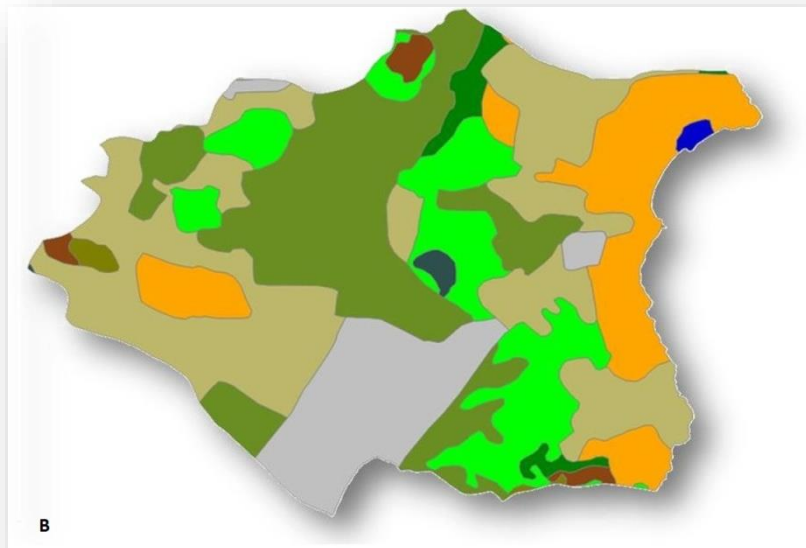
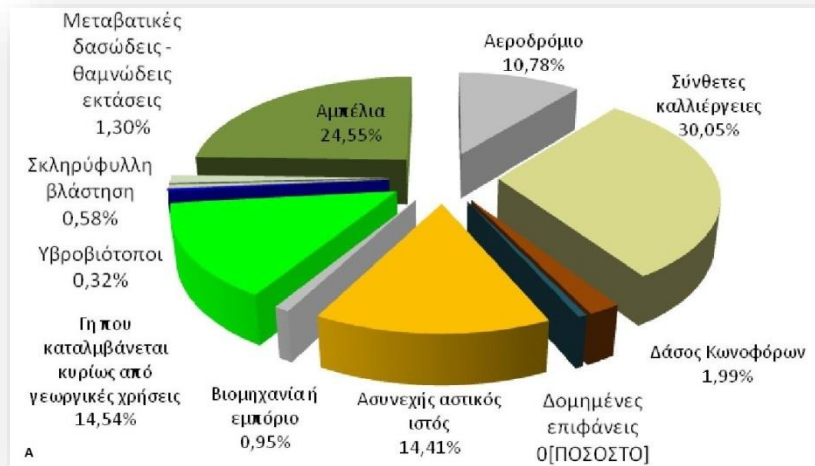
iii. Ο οικισμός Φοίνικας: 170μ.

iv. Η Αγία Κυριακή: 170μ. (φυσικό όριο μεταξύ των δύο δημοτικών ενοτήτων).

Δημοτική Ενότητα Αρτέμιδος: Η περιοχή χαρακτηρίζεται από ομαλές κλίσεις στο μεγαλύτερο μέρος της έκτασης. Στο νότιο τμήμα παρατηρούνται λοφώδης εξάρσεις με θαμνώδη ή δασική βλάστηση. Κυριότερα υψώματα είναι:

i. Ο λόφος Αγ. Ιωάννη: 214μ.

ii. Ο λόφος Πετρωτά: 190μ.

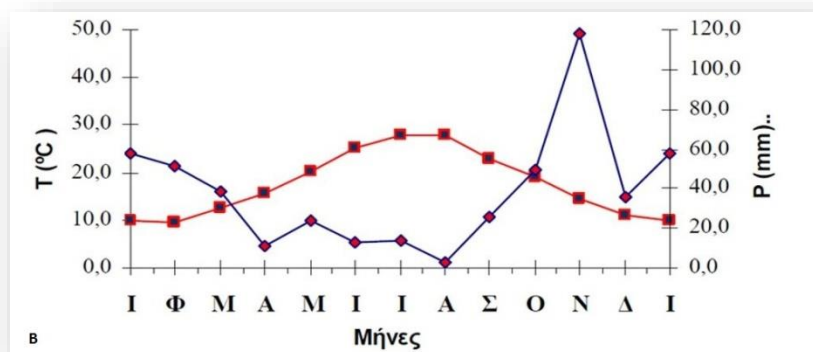
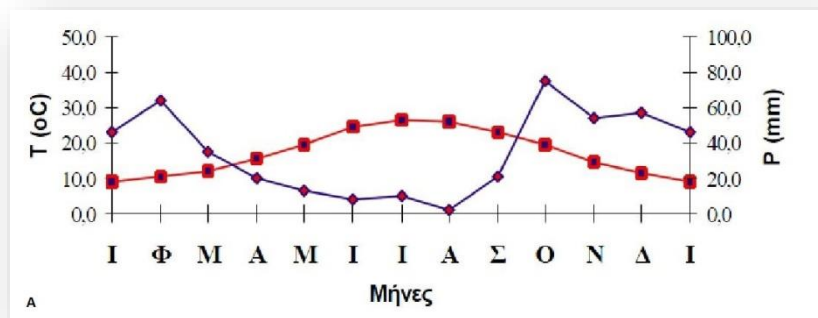


Εικόνα 4 Κατανομή χρήσεων γης (Α) και η τοποθέτηση αυτών στο χάρτη του Δήμου Σπάτων – Αρτέμιδος (Β). Ο χρωματισμός των χρήσεων γης είναι ανάλογος (Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015)

Β. Κλίμα

Με βάση τα μετεωρολογικά στοιχεία της Εθνικής Μετεωρολογικής Υπηρεσίας (ΕΜΥ), το κλίμα της περιοχής του Δήμου, χαρακτηρίζεται ως τυπικό μεσογειακό, δηλαδή έχει ήπιους χειμώνες και θερμά – ξηρά καλοκαίρια. Τα κλιματικά στοιχεία της περιοχής προέρχονται τόσο από το Μετεωρολογικό Σταθμό Ραφήνας όσο και από το Μετεωρολογικό Σπάτων. Συγκεκριμένα, η μέση

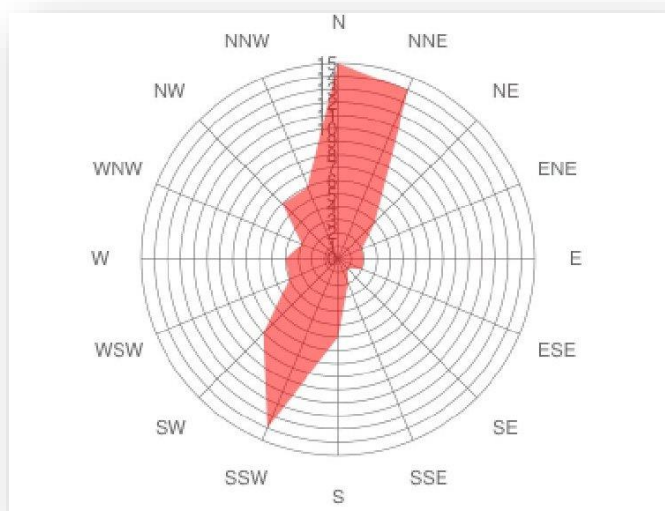
θερμοκρασία τους καλοκαιρινούς μήνες είναι 29,4°C ενώ τους χειμερινούς μήνες σπάνια κατεβαίνει κάτω από τους 0°C. Η μέση μέγιστη θερμοκρασία σημειώνεται το μήνα Ιούλιο 35°C και η μέση ελάχιστη το μήνα Ιανουάριο 7,3°C. Το μέσο ύψος βροχόπτωσης είναι 380-400mm, με τη χρονική κατανομή των κατακρημνισμάτων να είναι από τον Οκτώβρη έως τον Απρίλη. Έτσι η περιοχή των Σπάτων θεωρείται σχετικά άνομβρη περιοχή. Η εξατμισοδιαπνοή βρίσκεται στα ίδια επίπεδα με την βροχόπτωση τους χειμερινούς μήνες, ενώ υπερέχει κατά τη βλαστική περίοδο.



Εικόνα 5 Ομβροθερμικό διάγραμμα Ραφήνας (Α) και Σπάτων (Β) (Σπανού, 2012)

Επίσης, η περιοχή χαρακτηρίζεται από ισχυρούς ανέμους κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού. Τα καλοκαίρια τα μελέτμια με βόρεια – βορειοανατολική διεύθυνση μπορεί να πνέουν με ταχύτητες 24-32 κόμβων (5-7 Bf) ενώ το χειμώνα οι νοτιάδες πνέουν με ταχύτητα 30 μίλια ανά ώρα, προκαλώντας σημαντικό κυματισμό και επηρεάζοντας την παράκτια ζώνη. Τελικά εξετάζοντας τις κλιματικές συνθήκες, το συμπέρασμα είναι ότι θα ευνοηθούν οι συνθήκες ερημοποίησης (αύξηση των περιόδων ξηρασίας, μείωση της κατανομής των βροχοπτώσεων και αύξηση των

ακραίων καιρικών φαινομένων τους πχ .καυσώνων) εάν πραγματοποιηθεί υπεράρδευση των γεωργικών εκτάσεων.

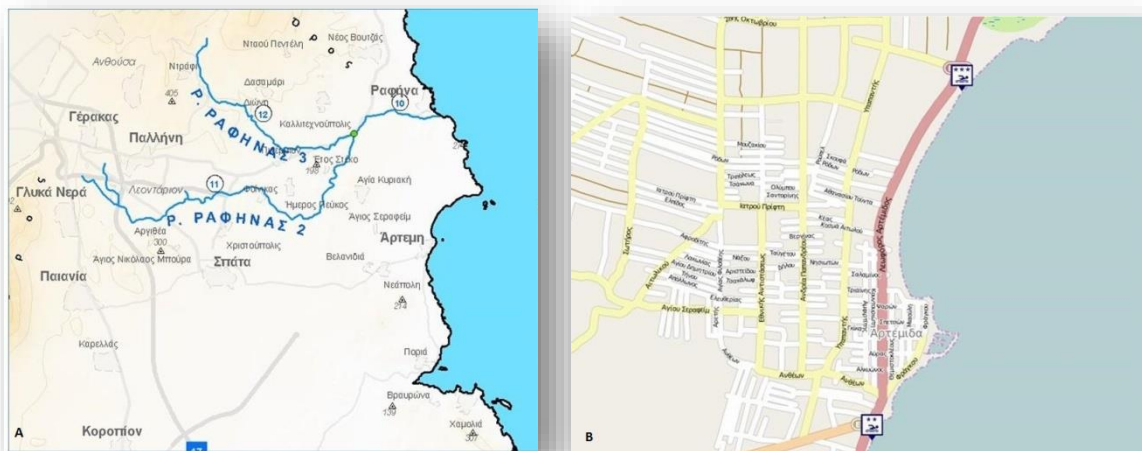


Εικόνα 6 Μέση ετήσια κατανομή έντασης – διεύθυνσης ανέμων στην Αρτέμιδα (Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015)

Γ. Χερσαίο και υδάτινο περιβάλλον

Το χερσαίο και υδάτινο περιβάλλον αποτελεί βασικούς παράγοντες για τη βιώσιμη ανάπτυξη της περιοχής του Δήμου Σπάτων – Αρτέμιδος. Οι υδατικοί πόροι και ειδικότερα η παράκτια ζώνη αποτελεί το κύριο περιβαλλοντικό χαρακτηριστικό της περιοχής και σε αυτή στηρίζονται τόσο οι μόνιμοι κάτοικοι όσο και οι εκατοντάδες χιλιάδες εποχικοί επισκέπτες. Συνεπώς, η οικονομική και η κοινωνική ανάπτυξη της Αρτέμιδος βασίζεται άμεσα στην ποιότητα των κολυμβητικών υδάτων και στην ανάπτυξη της παράκτιας ζώνης. Επίσης, η περιοχή των Σπάτων εξαρτάται από την ποιότητα και την ποσότητα των υδατικών πόρων για την διατήρηση του αγροτικού χαρακτήρα της. Απαιτείται λοιπόν ξεχωριστή μελέτη των επιφανειακών και υπόγειων υδάτων του Δήμου Σπάτων – Αρτέμιδος, ο οποίος ανήκει στο υδατικό διαμέρισμα Αττικής με κωδικό GR06 της βιογεωγραφικής περιοχής Ιονίου.

Αρχικά, τα επιφανειακά ύδατα διακρίνονται σε ποτάμια, παράκτια και λιμναία ύδατα. Για το Δήμο Σπάτων – Αρτέμιδος, άμεσο ενδιαφέρον έχουν τα δύο πρώτα. Για παράδειγμα, η εξέταση του ρέματος Ραφήνας δείχνει ότι διακρίνεται σε 3 κλάδους, η χημική κατάσταση των οποίων είναι άγνωστη και η οικολογική κατάσταση τους από ελλιπής έως μέτρια. Συγκεκριμένα, ο κλάδος 10 εμφανίζει ενδείξεις σημαντικών αλλοιώσεων των τιμών των βιολογικών ποιοτικών στοιχείων του τυπικού συστήματος επιφανειακών υδάτων γι αυτό αξιολογείται σε ελλιπή κατάσταση από οικολογική άποψη. Ο κλάδος 11 δεν έχει αξιολογηθεί καθόλου και ο κλάδος 12 βρίσκεται σε μέτρια οικολογική κατάσταση λόγω ανθρωπογενών δραστηριοτήτων.

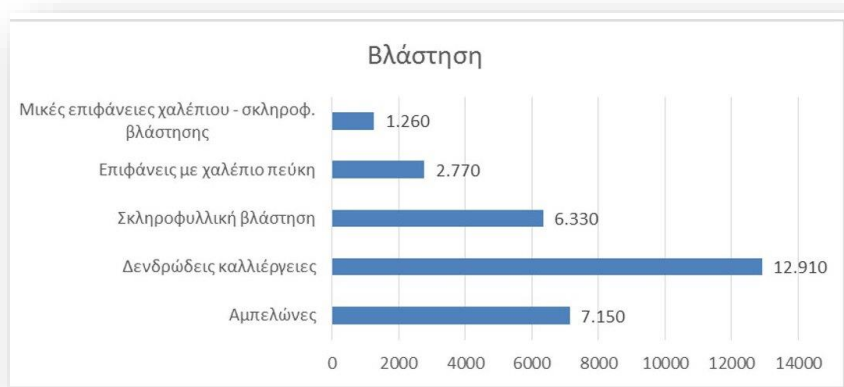


*Εικόνα 7 Οι κλάδοι του ρέματος Ραφήνας (Α) και οι ακτές Λούτσα Βόρεια και Λούτσα Νότια (Β)
(Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015)*

Παράλληλα, ο Νότιος Ευβοϊκός Κόλπος (GR0626C0001N) βρίσκεται σε καλή οικολογική κατάσταση, αν και η χημική του κατάσταση είναι άγνωστη. Στην περιοχή έχουν χαρακτηριστεί δύο ακτές ως κολυμβητικές με διακριτική ονομασία Λούτσα Βόρεια και Λούτσα Νότια. Σύμφωνα με το Πρόγραμμα παρακολούθησης της ποιότητας των κολυμβητικών υδάτων της χώρας, τα ύδατα κολύμβησης του βόρειου τμήματος της ακτογραμμής της Αρτέμιδος χαρακτηρίζονται εξαιρετικής και καλής ποιότητας, αντίστοιχα. Όμως, ο αυξημένος αριθμός παραθεριστών, η απουσία αποχετευτικού δικτύου και η χρήση ιδιωτικών συστημάτων αποχέτευσης αποτελούν δυνητική πηγή ρύπανσης της ακτής (Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015).

υδροφορία διαμορφώνεται σε μέσο υψόμετρο 80m, με μέσο βάθος στάθμης τα 10m και η ετήσια διακύμανση της στάθμης είναι της τάξης των 3,00m. Η ποσότητα των αντλήσεων από το υδατικό σύστημα είναι μικρότερη από τα ετησίως ανανεώσιμα υδατικά αποθέματα και η μέση ετήσια τροφοδοσία του συστήματος εκτιμάται σε 15x10⁶m³.

Όσον αφορά το χερσαίο περιβάλλον και ειδικότερα τη βλάστηση, αυτή θεωρείται τυπική μεσογειακή και ανήκει στη δασική κλιματική ζώνη. Η ζώνη βλάστησης χαρακτηρίζεται από θάμνους αείφυλλων πλατύφυλλων με σχίνο (*Pistacia lentiscus*), αγριελιά (*Olea europaea* var. *silvestris*) ή χαρουπιά (*Ceratonia siliqua*), καθώς και δάση χαλέπιου πεύκης (*Pinus halepensis*), τραχείας πεύκης (*Pinus brutia*) ή κυπαρισσιού (*Cupressus sempervirens*) με υπόροφο ίδιας σύνθεσης. Η επικρατούσα κάλυψη βλάστησης των ημιφυσικών επιφανειών είναι κυρίως οι δενδρώδεις καλλιέργειες (ελιά, φυστικιά κλπ) και οι αμπελώνες. Ακολουθούν η σκληροφυλλική βλάστηση (σκληρόφυλλοι θάμνοι και χαμηλά δένδρα), και η παρουσία της χαλέπιου πεύκης.

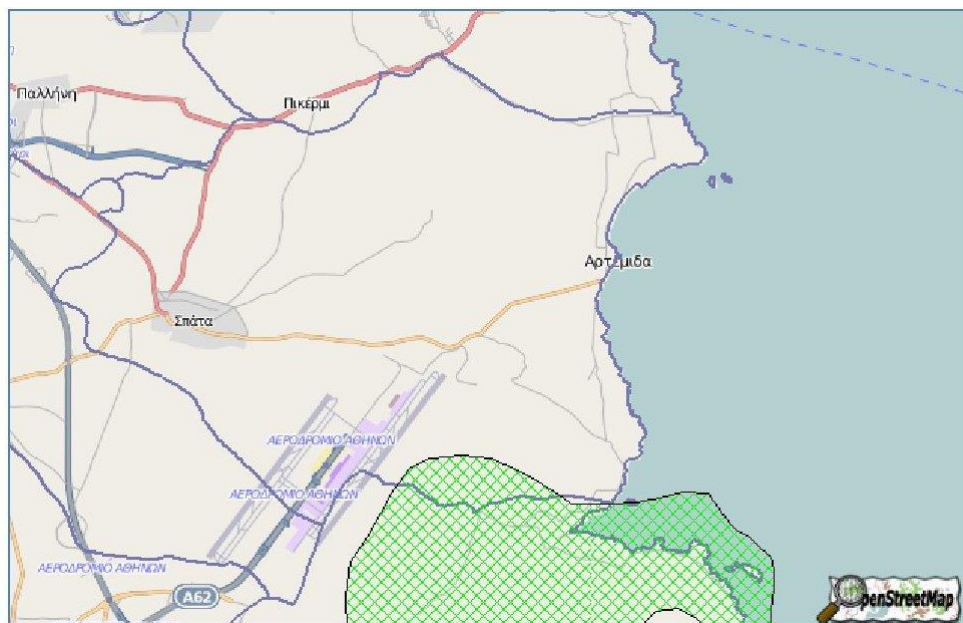


Εικόνα 9 Τύποι βλάστησης φυσικών και ημιφυσικών επιφανειών(Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015)

Δ. Προστατευόμενες Περιοχές

Οι προστατευόμενες περιοχές είναι οι δασικές εκτάσεις, οι περιοχές του δικτύου «Φύση 2000» και οι περιοχές απολύτου προστασίας. Σημαντικές δασικές εκτάσεις στη Δημοτική Κοινότητα Σπάτων είναι οι λόφοι Έτος & Μπούρα και το

ύψωμα της Αγ. Κυριακής ενώ στη Δημοτική Κοινότητα Αρτέμιδος είναι η θέση Ασύρματος, τμήμα της κεντρικής παραλίας, η θέση Κίπι και ο λόφος Αγ. Ιωάννης (στις ανωτέρω περιοχές εξαιρούνται οι εκτάσεις που έχουν παραχωρηθεί στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών).



Εικόνα 10 Η προστατευόμενη περιοχή GR3000004- Δίκτυο «Φύση 2000» (Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015)

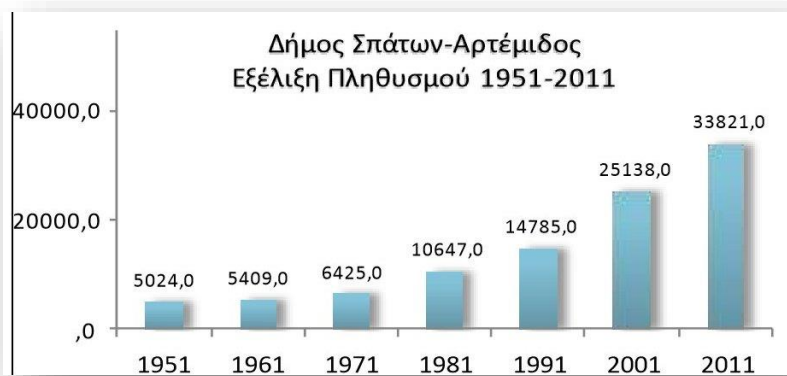
Μία περιοχή που έχει χαρακτηριστεί για την οικολογική της σπουδαιότητα και έχει περιληφθεί στο Δίκτυο «Φύση 2000» είναι ένα μικρό τμήμα με κωδικό GR3000004 που ανήκει στα διοικητικά όρια του Δήμου Σπάτων – Αρτέμιδος. Η περιοχή διαθέτει εκτεταμένες καλλιέργειες αμπελιών, δάσος κωνοφόρων, μακκί και φρύγανα, περιορισμένο υγρότοπο, θαλάσσιο τμήμα σε όχι καλή οικολογική ισορροπία, προστατευόμενο αρχαιολογικό χώρο και περιορισμένες οικοδομικές δραστηριότητες. Η ποικιλότητα των διατηρημένων οικοτόπων μέσα σε μια σχετικά μικρή περιοχή, ο αρχαιολογικός χώρος του ναού της Αρτέμιδος, ο υγρότοπος-καταφύγιο πολλών ειδών πτηνών και οι παραδοσιακές καλλιέργειες αμπελιού (από το 500 π.Χ) εμποδίζουν την εκτεταμένη ανθρώπινη και βιομηχανική δραστηριότητα. Τέλος, στα όρια του Δήμου Σπάτων – Αρτέμιδος υπάρχουν περιοχές απολύτου προστασίας. Αυτές είναι το ύψωμα Έτος στα Σπάτα και ο υγροβιότοπος Αλυκή στην Αρτέμιδα.

2.4 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Ο μόνιμος πληθυσμός του Δήμου Σπατών-Αρτέμιδος σύμφωνα με την απογραφή του 2011, ανέρχεται σε 33.821 κατοίκους. Ο μόνιμος πληθυσμός αναφέρεται στο σύνολο των ατόμων που έχουν τη συνήθη διαμονή τους στο Δήμο ενώ ο νόμιμος, ως το σύνολο των ατόμων που είναι καταχωρημένα στα αντίστοιχα δημοτολόγια. Την τελευταία δεκαετία παρατηρείται αύξηση 30% του νόμιμου πληθυσμού του Δήμου. Η μεγάλη διαφορά μεταξύ μόνιμου (33.821) και νόμιμου πληθυσμού (23.503), αλλά και οι σημαντικές αυξήσεις μέσα στη δεκαετία που σημειώνουν και τα δύο πληθυσμιακά μεγέθη, αποδεικνύουν ότι ο νέος Δήμος βρίσκεται σε μεταβατική, πληθυσμιακά και διοικητικά φάση.

Πίνακας 1 Απογραφή Πληθυσμού Δήμου Σπατών –Αρτέμιδος 2011
(<http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGE-interactive-census-map>)

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΔΗΜΟΥ ΣΠΑΤΩΝ – ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ (Απογραφή 2011)	
Μόνιμος Πληθυσμός	33.821
Νόμιμος Πληθυσμός	23.503
Αριθμός κατοικιών	26.939



Εικόνα 11 Εξέλιξη Πληθυσμού 1951-2011(Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015)

Στον επόμενο πίνακα φαίνεται ο πληθυσμός ανά δημοτική ενότητα - κοινότητα και οικισμό όπως αυτή καταγράφηκε στην απογραφή πληθυσμού 2011 από την ΕΛΣΤΑΤ. Ο πληθυσμός είναι κατά κύριο λόγο συγκεντρωμένος στις πόλεις των Σπάτων (27,2%) και της Αρτέμιδας (63,5%).

Πίνακας 2 Απογραφή Πληθυσμού ανά δημοτική ενότητα - κοινότητα και οικισμό το 2011 (ΕΛΣΤΑΤ)

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΔΟΜΗ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	%
ΔΗΜΟΣ ΣΠΑΤΩΝ - ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ (Έδρα: Σπάτα)	33.821	100%
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ	21.488	63,5%
<i>Άρτεμις</i>	21.488	
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΠΑΤΩΝ - ΛΟΥΤΣΑΣ	12.333	36,5%
<i>Αγία Κοριακή</i>	886	
<i>Άγιος Ιωάννης</i>	284	

<i>Άγιος Νικόλαος Μπούρα</i>	195	
<i>Βελανιδιά</i>	257	
<i>Έτος Στέκο</i>	87	
<i>Ήμερος Πεύκος</i>	211	
<i>Νεάπολη</i>	584	
<i>Σπάτα</i>	9.198	27,2%
<i>Φοίνικας</i>	113	
<i>Χριστούπολη</i>	518	

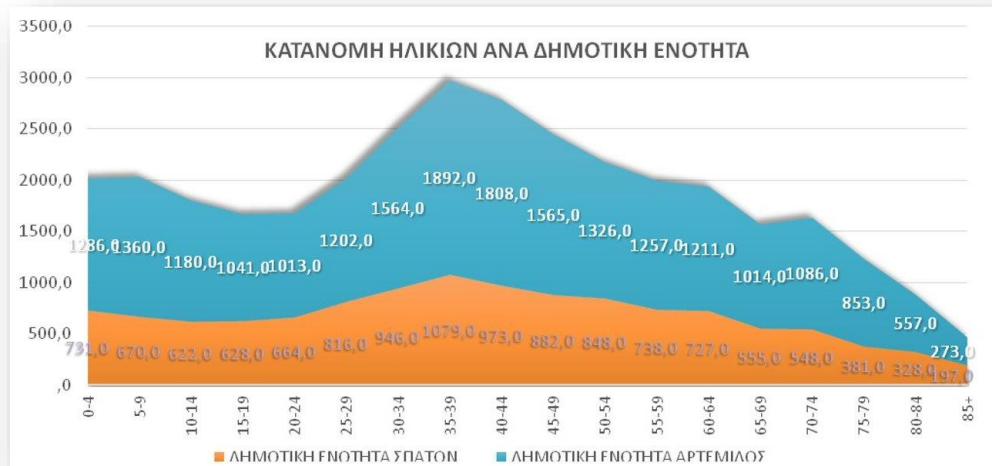
Μία παρουσίαση των δημογραφικών στοιχείων του μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Σπατών-Αρτέμιδος φαίνεται στον Πίνακα 3. Επίσης μετρήθηκε η ηλικιακή κατανομή του πληθυσμού ανά δημοτική ενότητα (Εικόνα 12).

Πίνακας 3 Δημογραφικά Στοιχεία Μόνιμου Πληθυσμού Δήμου Σπατών-Αρτέμιδος (<http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGE-interactive-census-map>)

ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	
ΦΥΛΟ	
Άρρενες	16.730

Θήλεις	17.091
ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	
Άγαμοι	12.662
Έγγαμοι, με σύμφωνο συμβίωσης και σε διάσταση	17.927
Χήροι και χήροι από σύμφωνο συμβίωσης	2.045
Διαζευγμένοι και διαζευγμένοι από σύμφωνο συμβίωσης	1.187
ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΑ - ΠΥΡΗΝΙΚΕΣ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΕΣ	
Αριθμός νοικοκυριών	11.842
Μέσο μέγεθος νοικοκυριού	2,81
Αριθμός πυρηνικών οικογενειών	9.813
ΥΠΗΚΟΟΤΗΤΑ	
Ελληνική	29.961
Άλλη	3.860
ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ (Άτομα γεννηθέντα το 2004 και πριν)	
Πρωτοβάθμια	7.048
Δευτεροβάθμια- Μεταδευτεροβάθμια	15.641

Τριτοβάθμια	4.787
Λοιπά	3.828



Εικόνα 12 Κατανομή ηλικιών ανά Δημοτική Ενότητα (Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015).

2.5 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Σύμφωνα με την απογραφή πληθυσμού του 2011 (‘Ελληνική Στατιστική Αρχή’, 2011), οι απασχολούμενοι του Δήμου Σπάτων-Αρτέμιδος αποτελούν περίπου 12000 άτομα ενώ οι άνεργοι 3000 άτομα (Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015).

Πίνακας 4 Η διάρθρωση της απασχόλησης και της ανεργίας του Δήμου Σπάτων-Αρτέμιδος(Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015)

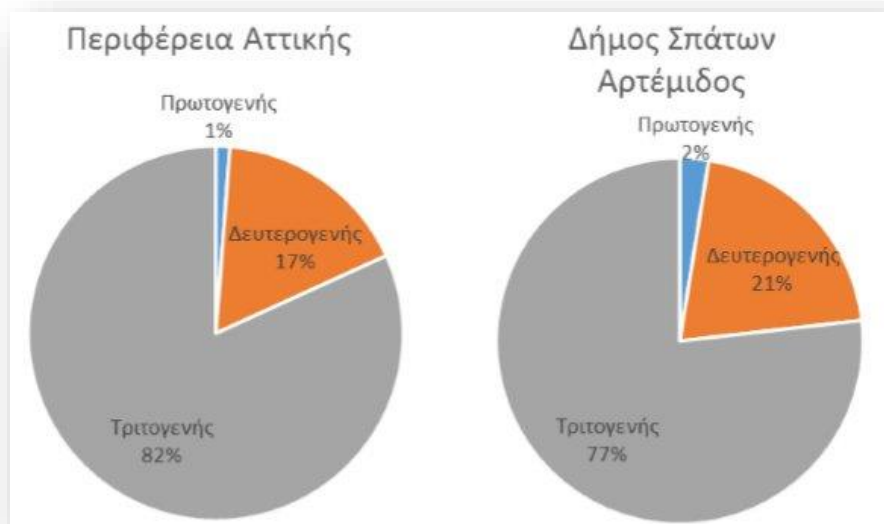
ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΣΧΟΛΙΑΣ	
Απασχολούμενοι	11.763
Ζητούσαν Εργασία	2.679

Μαθητές/Σπουδαστές	5.856
Συνταξιούχοι	6.579
Οικιακά	4.100
Λοιπά	2.844

Από τους απασχολούμενους, το μεγαλύτερο ποσοστό ασχολείται με τον τριτογενή τομέα οικονομικής δραστηριότητας κατ' αναλογία με την Περιφέρεια της Αττικής. Ο πρωτογενής τομέας αποτελείται από τους κλάδους της γεωργίας, αλιείας, κτηνοτροφίας και πτηνοτροφίας, ο δευτερογενής τομέας από επιχειρήσεις που ασχολούνται με τη βιομηχανία και τη βιοτεχνία ενώ ο τριτογενής τομέας από επιχειρήσεις που ασχολούνται με το εμπόριο, τις υπηρεσίες, τον τουρισμό και τον παραθερισμό.

Πίνακας 5 Οι απασχολούμενοι κατά τομέα οικονομικής δραστηριότητας (Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015).

ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ ΚΑΤΑ ΤΟΜΕΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	
Πρωτογενής	299
Δευτερογενής	2.429
Τριτογενής	9.035



Εικόνα 13 Σύγκριση των τομέων απασχόλησης στην Περιφέρεια Αττικής και στο Δήμο Σπάτων Αρτέμιδος (Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015).

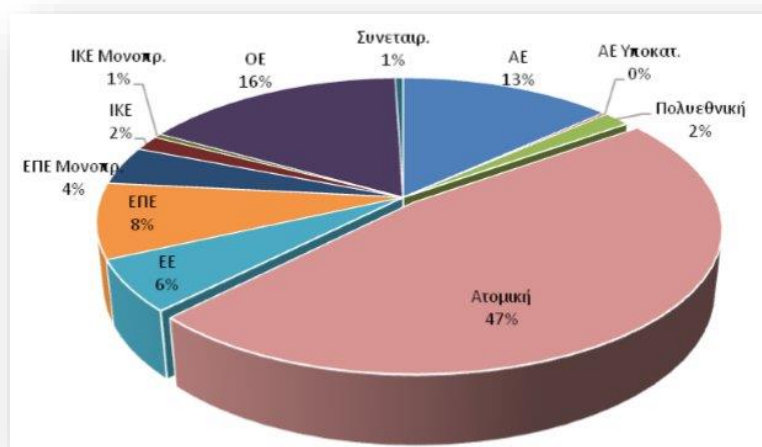
Αναλυτικότερα, ο πρωτογενής τομέας παρουσιάζει φθίνουσα πορεία και οι πρωτογενείς δραστηριότητες εγκαταλείπονται συνεχώς λόγω των συνεχών οικιστικών πιέσεων και της σταδιακής ανάπτυξης επιχειρήσεων του τριτογενή τομέα (πχ) τουρισμού. Όσον αφορά τη γεωργία, ιστορικά στην ευρύτερη περιοχή καλλιεργούνται κυρίως αμπέλια και ελιές και παρ' όλη την οικιστική ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια υπάρχει μία προσπάθεια νέων οινοπαραγωγών να διατηρήσουν την παραδοσιακή καλλιέργεια του αμπελιού ώστε να παράγουν και να εμπορευτούν κρασιά ποιότητας. Η κτηνοτροφική και πτηνοτροφική δραστηριότητα είναι υποτυπώδεις στην περιοχή και το ζωικό κεφάλαιο αποτελείται από ένα μικρό αριθμό αιγοπροβάτων και ορνίθων χωρικής εκτροφής. Στη Δημοτική Ενότητα Αρτέμιδος διενεργείται παράκτια θαλάσσια αλιεία κυρίως σε ερασιτεχνικό αλλά και σε επαγγελματικό επίπεδο. Υπάρχουν συνολικά 280 αλιείς με 280 αλιευτικά σκάφη, από τα οποία μόνο τα 30 είναι επαγγελματικά.

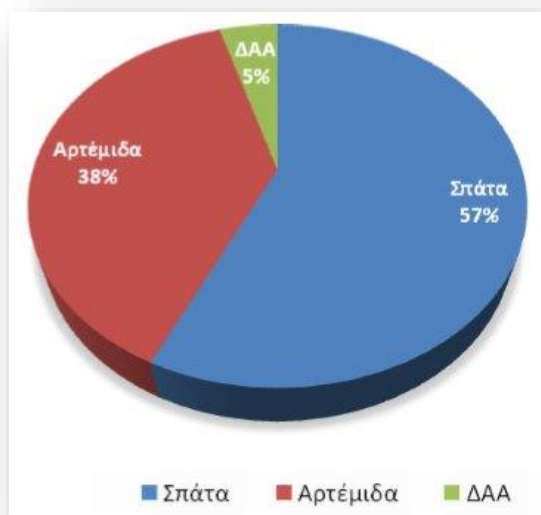
Όσον αφορά το δευτερογενή τομέα παραγωγής η ανάπτυξη του είναι μικρή, στηριζόμενος στη λειτουργία ενός περιορισμένου αριθμού μικρών μονάδων, που απασχολούν κατά μέσο όρο ένα με δύο άτομα. Η ανάπτυξη της δομής του δήμου Σπάτων- Αρτέμιδος στηρίχθηκε στον παραθεριστικό της χαρακτήρα συνεπώς, η χαμηλή συγκέντρωση της μεταποιητικής δραστηριότητας είναι φυσική. Οι ελάχιστες επιχειρήσεις του τομέα αυτού αφορούν κυρίως δύο κλάδους, τον κλάδο ειδών

διατροφής και τον κλάδο των τελικών μεταλλευτικών προϊόντων. Στο δευτερογενή τομέα περιλαμβάνονται σε μικρότερο ποσοστό και δραστηριότητες που σχετίζονται με τον τομέα των κατασκευών που έχουν επηρεαστεί από τις συνέπειες της ύφεσης τα τελευταία χρόνια.

Ο τριτογενής τομέας παρουσιάζει σημαντική ανάπτυξη στο Δήμο Σπάτων-Αρτέμιδος και σε όλη την Περιφέρεια Αττικής. Στην περιοχή, η ανάπτυξη παρουσιάζει υψηλή εποχιακή δραστηριότητα, και είναι απόρροια του έντονου παραθεριστικού της χαρακτήρα. Το μεγαλύτερο μέρος της εμπορικής δραστηριότητας (75%) είναι εμπορικά καταστήματα, εστιατόρια, καφετέριες και γενικότερα κέντρα διασκέδασης μικρού μεγέθους (κατά μέσο όρο, ένα ή δύο απασχολούμενους ανά κατάστημα). Ακολούθως, οι επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών αφορούν δραστηριότητες του λιανικού εμπορίου, των κατασκευών, και της εστίασης (Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015).

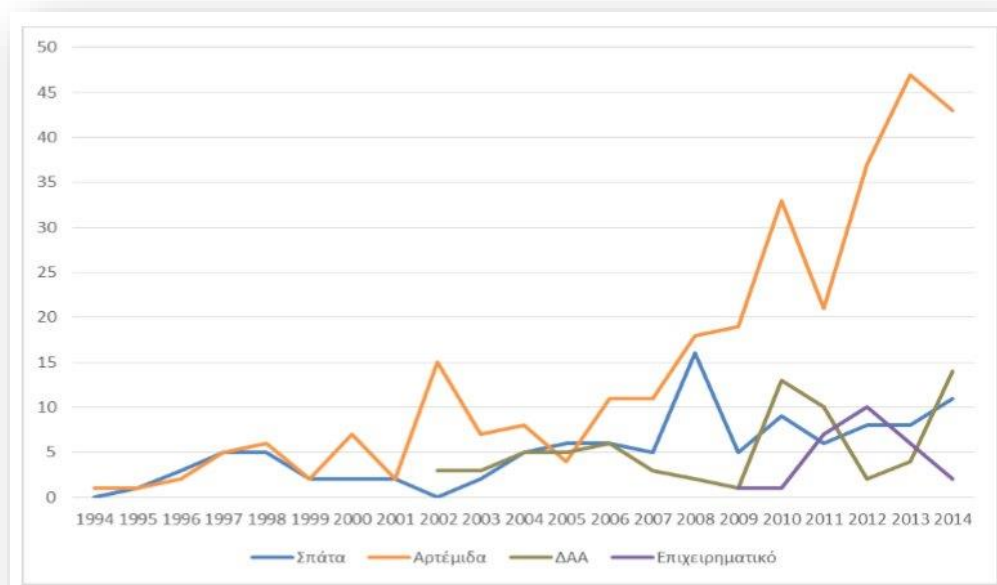
Το σύνολο των επιχειρήσεων στην περιοχή του Δήμου Σπάτων - Αρτέμιδος που είναι εγγεγραμμένες στο μητρώο του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Αθηνών και έχουν ως έδρα το Δήμο Σπάτων – Αρτέμιδος είναι 415 (Ε.Β.Ε.Α, 2013). Η συντριπτική τους πλειοψηφία (52%), όσον αφορά την εταιρική μορφή αποτελούν μονοπρόσωπες επιχειρήσεις. Ως εκ τούτου, η αντιμετώπιση του ανταγωνισμού επιβάλλει τη δημιουργία συνεργειών και ενώσεων επαγγελματιών για την αντιμετώπιση του. Επίσης, το μεγαλύτερο ποσοστό των επιχειρήσεων έχουν ως έδρα τα Σπάτα και από αυτές μόνο 17 δραστηριοποιούνται στο χώρο του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών.





Εικόνα 14 Οι επιχειρήσεις όσον αφορά τη εταιρική τους μορφή και την έδρα τους. ΔΑΑ: Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών (Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015)

Στην περιοχή κυριαρχούν οι επιχειρήσεις εμπορίας τροφίμων (λιανική και χονδρική διάθεση τροφίμων), οι επιχειρήσεις μαζικής εστίασης (πρόχειρου ή πλήρους γεύματος) και λιγότερο τις επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών υγειονομικού ενδιαφέροντος. Ακολουθούν, οι επιχειρήσεις του κατασκευαστικού κλάδου, οι επιχειρήσεις εμπορίας οικοδομικών υλικών και οι επιχειρήσεις παροχής συμβουλευτικών και μελετητικών υπηρεσιών στις οποίες συμπεριλαμβάνονται και οι μηχανικοί. Από τη διάρθρωση των επιχειρήσεων ανάλογα το είδος της δραστηριότητας, προκύπτει ότι η μείωση της οικοδομικής δραστηριότητας σε όλη τη χώρα, επηρεάζει και την τοπική οικονομία και ότι η διατήρηση θέσεων εργασίας στην περιοχή υποβοηθείται από τις επιχειρήσεις παραγωγής ή εμπορίας τροφίμων και ποτών. Όσον αφορά την εξέλιξη της επιχειρηματικότητας όπως φαίνεται από το ρυθμό έκδοσης αδειών, στην Αρτέμιδα υπάρχει γενικότερη αυξητική τάση από το 2005, στα Σπάτα μια μικρή τάση αύξησης από το 2009 ενώ στο αεροδρόμιο και στο επιχειρηματικό πάρκο η επιχειρηματικότητα ελέγχεται από κανονισμούς εσωτερικής λειτουργίας (απελευθέρωση χώρων κλπ).



Εικόνα 15 Αριθμός έκδοσης αδειών ανά έτος και περιοχή (Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015)

Τέλος αξίζει να αναφερθούν οι τάσεις ανεργίας που μαστίζουν στην περιοχή του Δήμου Σπάτων-Αρτέμιδος. Από το 2009 ξεκίνησε σε μεγάλο βαθμό η έναρξη του προβλήματος, με την πλέον έντονη αύξηση τις περιόδους 2010-2011 και 2012-2014. Αναλύοντας τα δημογραφικά χαρακτηριστικά των ανέργων, η συνολική κατανομή της ανεργίας μεταξύ των δύο φύλων, δείχνει ότι οι γυναίκες πλήττονται περισσότερο κατά 8% από ότι οι άνδρες (το ποσοστό σε ολόκληρη τη χώρα είναι 6,6%). Όσον αφορά την ηλικία σε συνδυασμό με το φύλο, στις περισσότερες κατηγορίες ηλικιών οι άνεργες γυναίκες είναι περισσότερες με εξαίρεση την κατηγορία 46-64 όπου οι άνδρες είναι περισσότεροι κατά 25%. Επίσης, η οικογενειακή κατάσταση των ανέργων παίζει ρόλο, αφού οι άνεργοι που είναι ή ήταν έγγαμοι αποτελούν το 66% (47% έγγαμοι και 19% σε διάσταση ή διαζευγμένοι). Το επίπεδο εκπαίδευσης ακόμη, δείχνει ότι επηρεάζει την απασχόληση αφού όσοι δεν έχουν ολοκληρώσει τη βασική εκπαίδευση (πρώρη εγκατάλειψη σχολείου) αποτελούν το 21,3% των ανέργων.



Εικόνα 16 Έτος εγγραφής στο μητρώο ανέργων του ΟΑΕΔ του Δήμου Σπάτων – Αρτέμιδος(Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015)

Γενικότερα, οι άνεργοι στο Δήμο Σπάτων – Αρτέμιδος αγγίζουν τα 6.500 άτομα, από τους οποίους οι περισσότεροι είναι κάτοικοι Αρτέμιδος. Το φύλο, η ηλικία, η οικογενειακή κατάσταση και το επίπεδο εκπαίδευσης επηρεάζουν το ποσοστό της ανεργίας. Ως συνέπεια, μεγάλο ποσοστό του πληθυσμού των ανέργων αντιμετωπίζει ή θα αντιμετωπίσει πρόβλημα στέγης. Ο Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος θα πρέπει να οργανώσει προγράμματα κατάρτισης σε τεχνολογίες πληροφορικής και επικοινωνίας στους απόφοιτους δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης καθώς και προγράμματα απασχόλησης που αποσκοπούν στην συνταξιοδότησή για τους δημότες ηλικίας >45 ή >55 ετών (Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015).

2.6 ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Στον Δήμο Σπάτων – Αρτέμιδος υπάρχουν διάφορες υποδομές υγείας, δομές κοινωνικής φροντίδας, υποδομές παιδείας, πολιτιστικά κέντρα και χώροι

πολιτιστικών εκδηλώσεων, ναοί και ενορίες και αρκετές αθλητικές υποδομές (Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015).

Αναλυτικά, οι υποδομές υγείας του Δήμου Σπάτων – Αρτέμιδος περιλαμβάνουν:

- το Κέντρο Υγείας Σπάτων,
- δημοτικά ιατρεία,
- ιδιωτικά ιατρεία,
- διαγνωστικά κέντρα και
- θεραπευτικά κέντρα.

Το Κέντρο Υγείας Σπάτων ανήκει στην 1η Υγειονομική Περιφέρεια Αττικής και εξυπηρετεί τους κατοίκους τόσο του Δήμου όσο και τους κατοίκους των γύρω Δήμων. Επίσης, στο πλαίσιο της Δ/σης Κοινωνικής Πολιτικής του Δήμου λειτουργούν τα Δημοτικά Ιατρεία που εδρεύουν στη Δ.Ε. Αρτέμιδος και εξυπηρετούν τους κατοίκους σε επίπεδο Πρωτοβάθμιας Φροντίδας Υγείας. Τέλος, στην γύρω περιοχή λειτουργούν ιδιωτικά ιατρεία, διαγνωστικά και θεραπευτικά κέντρα.

Όσον αφορά τις δομές κοινωνικής φροντίδας αυτές αφορούν:

- προνομιακές δομές βρεφών και νηπίων,
- δομές ατόμων τρίτης ηλικίας και
- δομές ατόμων με ειδικές ανάγκες.

Στο Δήμο Σπάτων – Αρτέμιδος λειτουργούν έξι προνομιακές δομές βρεφών και νηπίων. Αυτές αποτελούνται από δύο Δημοτικούς Παιδικούς Σταθμούς (τον 1^ο Δημοτικό Παιδικό Σταθμό Σπάτων και τους Δημοτικούς Παιδικούς & Βρεφονηπιακούς Σταθμούς Αρτέμιδος), ένα Κέντρο Δημιουργικής Απασχόλησης Παιδιών (Κ.Δ.Α.Π. Σπάτων) και τρεις ιδιωτικές δομές βρεφών και νηπίων (τον ιδιωτικό Βρεφονηπιακό Σταθμό «La Rouppe», τον ιδιωτικό Βρεφονηπιακό Σταθμό «Η Χιονάτη» και τον Πρότυπο Ελληνοβρετανικό Βρεφονηπιακό Σταθμό–Νηπιαγωγείο). Οι δομές ατόμων τρίτης ηλικίας του Δήμου Σπάτων – Αρτέμιδος είναι πέντε. Οι τέσσερις δομές αποτελούν τα Κέντρα Ανοιχτής Προστασίας Ηλικιωμένων (Κ.Α.Π.Η.) (το 1ο και το 2ο Κ.Α.Π.Η. στη Δ.Ε. Σπάτων και το 1ο και το 2ο Κ.Α.Π.Η.

στη Δ.Ε. Αρτέμιδος). Η τελευταία δομή είναι το «Βοήθεια στο σπίτι» που λειτουργεί στο πλαίσιο της Δ/σης Κοινωνικής Πολιτικής. Μία ακόμα μονάδα περίθαλψης και φροντίδας ηλικιωμένων λειτουργεί υπό την αιγίδα της Ιεράς Μητρόπολης Μεσογαίας & Λαυρεωτικής. Στην τρίτη κατηγορία, όσον αφορά τις δομές για τα άτομα με ειδικές ανάγκες λειτουργεί το Ιδιωτικό Κέντρο Ημερήσιας Φιλοξενίας και Απασχόλησης Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες «Καριπού» άτομα με Ειδικές Ανάγκες στη Δ.Ε. Σπάτων.

Όσον αφορά τις υποδομές παιδείας του Δήμου Σπάτων – Αρτέμιδος αυτές καλύπτουν τους τομείς της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Αναλυτικά, λειτουργούν 27 συνολικά σχολικές μονάδες οι οποίες στεγάζονται σε 15 δημόσια κτίρια και 12 ιδιωτικά ενοικιαζόμενα κτίρια. Από τις 27 σχολικές μονάδες, οι 10 εδρεύουν στη Δημοτική Ενότητα Σπάτων (5 νηπιαγωγεία, 3 δημοτικά σχολεία, 1 γυμνάσιο και 1 λύκειο) και οι 17 στη Δημοτική Ενότητα Αρτέμιδος (7 νηπιαγωγεία, 7 δημοτικά σχολεία, 2 γυμνάσια και 1 λύκειο). Κάθε χρόνο, σε όλες τις βαθμίδες εκπαίδευσης συγκεντρώνονται περίπου 5000 μαθητές.

Τα πολιτιστικά κέντρα και χώροι πολιτιστικών εκδηλώσεων αποτελούν σημαντικό ποσοστό των κοινωνικών υποδομών του Δήμου Σπάτων – Αρτέμιδος. Στην ευρύτερη περιοχή λειτουργούν τα εξής μουσεία και συλλογές:

- Μόνιμη έκθεση αρχαιολογικών ευρημάτων Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών,
- Συλλογή Ιστορικών και Λαογραφικών Αντικειμένων που στεγάζεται στο κτήριο του Λυκείου Ελληνίδων Σπάτων,
- Εκκλησιαστικό Μουσείο Ιεράς Μητρόπολης Μεσογαίας και Λαυρεωτικής,
- Πολιτιστικό και Πνευματικό Κέντρο Σπάτων «Χρήστος Μπέκας»,
- Πολιτιστικό Κέντρο Αρτέμιδος
- Αρχαιολογικό Μουσείο Βραυρώνος (τα όρια του Δ.Ε. Αρτέμιδος και εντός των διοικητικών ορίων της Δ.Ε. Μαρκοπούλου).

Σημειώνεται επίσης, ότι στην προθήκη 12 της Μυκηναϊκής αίθουσας του Εθνικού Αρχαιολογικού Μουσείου Αθηνών εκτίθενται τα σημαντικότερα ευρήματα των παλαιότερων ανασκαφών μεταξύ των οποίων και η Σφίγγα. Αξίζει να αναφερθεί

ακόμη, ότι στο Πολιτιστικό και Πνευματικό Κέντρο Σπάτων «Χρήστος Μπέκας», στεγάζεται μία θεατρική σκηνή, ένα αμφιθέατρο, μία Βιβλιοθήκη με 8.500 βιβλία και περισσότερα από 600 μέλη, τα γραφεία των συλλόγων και των Νομικών Προσώπων του Δήμου, το Ειρηνοδικείο, η Δημοτική Βιβλιοθήκη και μία έκθεση των προσωπικών και οικογενειακών αντικειμένων του κληροδότη του κτηρίου πρώην Δημάρχου Σπάτων Χρήστου Μπέκα. Στο Πολιτιστικό Κέντρο Αρτέμιδος φιλοξενούνται οι πολιτιστικές εκδηλώσεις και τα καλλιτεχνικά τμήματα του Δήμου.

Επιπρόσθετα, εντός των ορίων του Δήμου Σπάτων - Αρτέμιδος ανήκουν 19 Ιεροί Ναοί και Ενορίες που ανήκουν διοικητικά στην Ιερά Μητρόπολη Μεσογαίας και Λαυρεωτικής. Ακόμη, δραστηριοποιούνται διάφοροι συλλογικοί φορείς πολιτών. Ανά κατηγορία και ανά Δημοτική Ενότητα οι φορείς αυτοί είναι:

- Εξωραϊστικοί και πολιτιστικοί σύλλογοι Σπάτων (18)
- Εξωραϊστικοί και πολιτιστικοί σύλλογοι Αρτέμιδος (29)
- Πολιτιστικοί Σύλλογοι (5)
- Περιβαλλοντικοί Σύλλογοι (3)
- Σύλλογοι Γονέων και Κηδεμόνων Σπάτων και Αρτέμιδος (25)
- Επαγγελματικοί Σύλλογοι (9)
- Αθλητικοί Σύλλογοι (13)
- Διάφοροι Σύλλογοι – Σωματεία – Ενώσεις πολιτών (φιλοζωικοί, ορειβατικοί, θεατρικοί κτλ) (17).

Τέλος, στο Δήμο Σπάτων – Αρτέμιδος λειτουργούν αρκετές αθλητικές υποδομές Συνοπτικά, οι αθλητικές εγκαταστάσεις που λειτουργούν είναι οι ακόλουθες:

- Δημοτικό Στάδιο Σπάτων «Δ. Δημητρίου»,
- Αθλητικό Πάρκο Χριστούπολης,
- Αθλητικές Εγκαταστάσεις Δεξαμενής,
- Νέο Αθλητικό Πάρκο Μαζαρέκο,
- Γήπεδο Αρτέμιδος,
- Δημοτικό Γυμναστήριο- Κέντρο Νεότητας (πρώην Δήμου Αρτέμιδος)
- Ναυταθλητικό Κέντρο.

Αναλυτικά, το Δημοτικό Στάδιο Σπάτων «Δ. Δημητρίου» κατασκευάστηκε το 1970 και περιλαμβάνει ένα μεγάλο γήπεδο ποδοσφαίρου που φιλοξενεί ομάδες Δ΄ Εθνικής Κατηγορίας, ακαδημίες ποδοσφαίρου, παλαιμάχους και εθνικές ομάδες της Ελλάδας, ένα στίβο με ελαστικό ταρτάν 6 και 8 διαδρομών που φιλοξενεί διάφορους γυμναστικούς συλλόγους όπως τον Γυμναστικό Σύλλογο «Θέρσιππο», γήπεδα ποδοσφαίρου 5Χ5 που φιλοξενούν όλες τις ακαδημίες του ποδοσφαίρου, παλαιμάχους, διάφορες φιλικές ομάδες, διαδημοτικές συναντήσεις και πολίτες του Δήμου Σπάτων και ένα κλειστό γυμναστήριο, που κατασκευάστηκε από το Δήμο Σπάτων το 2005 και φιλοξενεί ομάδες του Μπάσκετ, του Βόλεϊ, ανδρών και γυναικών, αθλητικά προγράμματα του Δήμου και του ΝΠΔΔ, τις ακαδημίες Μπάσκετ, Βόλεϊ, Αγοριών και Κοριτσιών και πολλές διαδημοτικές οργανώσεις. Το Αθλητικό Πάρκο Χριστούπολης κατασκευάστηκε από τον Δήμο Σπάτων το 1998 και περιλαμβάνει ένα γήπεδο ποδοσφαίρου 5Χ5, ένα γήπεδο μπάσκετ και τρία γήπεδα αντισφαίρισης. Οι Αθλητικές Εγκαταστάσεις Δεξαμενής κατασκευάστηκαν από το Δήμο Σπάτων το 2009 και περιλαμβάνουν γήπεδο τένις, γήπεδο Μπάσκετ και βόλλεϊ. Το Αθλητικό Πάρκο Μαζαρέκο είναι υπό κατασκευή στον Δήμο Σπάτων και περιλαμβάνει κλειστό γυμναστήριο αντισφαίρισης, μπάσκετ, χάντμπολ και κολυμβητήριο 2.500 θέσεων.

Στη Δ.Ε. Αρτέμιδος βρίσκονται το Γήπεδο Αρτέμιδος, το Δημοτικό Γυμναστήριο- Κέντρο Νεότητας (πρώην Δήμου Αρτέμιδος) και το Ναυταθλητικό Κέντρο. Το Γήπεδο Αρτέμιδος βρίσκεται στην περιοχή «αλυκές» και περιλαμβάνει γήπεδο ποδοσφαίρου και μπάσκετ, το Δημοτικό Γυμναστήριο- Κέντρο Νεότητας κατασκευάστηκε το έτος 2003 και περιλαμβάνει δύο κλειστές αίθουσες ενόργανης άθλησης ενώ το ναυταθλητικό κέντρο περιλαμβάνει ένα λιμενίσκο μικρών σκαφών, μια αίθουσα εντευκτηρίου και δύο γήπεδα μπάσκετ (Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015).

2.7 ΔΙΚΤΥΑ ΑΣΤΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

Τα δίκτυα αστικής υποδομής και μεταφορών αφορούν τα οδικά δίκτυα, τα σιδηροδρομικά δίκτυα, τα εναέρια δίκτυα και τα υδάτινα δίκτυα (Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015).

Το οδικό δίκτυο του Δήμου Σπάτων - Αρτέμιδος αποτελείται από μεγάλες οδικές αρτηρίες όπως είναι η Αττική Οδός και σημαντικές επαρχιακές οδοί που συνδέουν τα Σπάτα με την Αρτέμιδα. Το υπόλοιπο οδικό δίκτυο είναι δημοτικό, αγροτικό ή δασικό και ανέρχεται σε 1000χλμ περίπου.

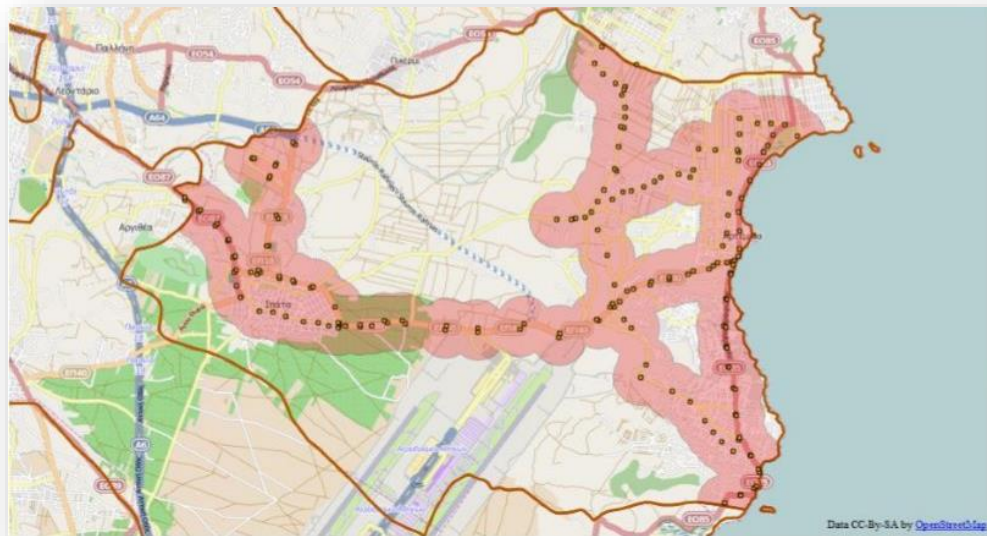
Τα σιδηροδρομικά δίκτυα δεν είναι άμεσα διαθέσιμα στο Δήμο αλλά η εξυπηρέτηση των πολιτών γίνεται εφικτή μέσω της βόρειας πύλης του Σταθμού του αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος» που βρίσκεται σε χρόνο μικρότερο των 20 λεπτών. Από εκεί, μπορεί κάποιος να μετεπιβιβασθεί σε συρμό του αστικού ή του προαστιακού σιδηροδρόμου.

Όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές, ο Δήμος Σπάτων- Αρτέμιδος συνδέεται με το λιμάνι της Ραφήνας, μέσω επαρχιακού οδικού δικτύου, σε μόλις 15 λεπτά γεγονός που δίνει ένα επιπλέον πλεονέκτημα στην ευρύτερη χωροταξία των δύο πόλεων σε σχέση με τους νέους άξονες μεταφορών του λεκανοπέδιου, πέρα από την γειτνίαση με το αεροδρόμιο «Ελ. Βενιζέλος».

Επιπλέον, όσον αφορά τις εναέριες μεταφορές, η ολοκλήρωση της κατασκευής του «Ελευθέριος Βενιζέλος» το 2001, όρισε μια νέα εποχή για την Ελλάδα στον τομέα των αερομεταφορών. Το νέο, σύγχρονο αεροδρόμιο άλλαξε την εικόνα της Αθήνας και αποτέλεσε τον κόμβο εναέριων μετακινήσεων στη νοτιοανατολική Ευρώπη. Πλέον, αποτελεί το μεγαλύτερο κέντρο αερομεταφορών στη νοτιοανατολική Ευρώπη και ένα ισχυρό πόλο οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης για όλο το λεκανοπέδιο της Αττικής. Ο Διεθνής Αερολιμένα Αθηνών αναπτύσσει σημαντική επιχειρηματική δραστηριότητα που καλύπτει ένα ευρύτατο φάσμα λειτουργιών που σχετίζονται τόσο με το κύριο αερομεταφορικό έργο του, όσο και με επιμέρους τομείς που αναπτύσσονται παράλληλα. Ο Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος επηρεάζεται από το αεροδρόμιο σε περιβαλλοντικό, οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο. Τέλος, όσον αφορά το συγκοινωνιακό δίκτυο, οι πόλεις και η ευρύτερη περιοχή των Σπάτων και της Αρτέμιδος εξυπηρετούνται από το δίκτυο του Ο.Α.Σ.Α (Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών) (Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015).

Πίνακας 6 Αστική συγκοινωνία – Δρομολόγια του Δήμου Σπάτων- Αρτέμιδος (Δήμος Σπάτων- Αρτέμιδος, 2015)

Όνομασία	Δρομολόγια ανά ώρα
304 Στ. Νομισματοκοπείο- Άρτεμις (Βραυρώνα)	2
305 Στ. Νομισματοκοπείο- Άρτεμις (Αγ. Νικόλαος)	2
322 Αγ. Νικόλαος - Βραυρώνα (Κυκλίνη)	1
323 Βραυρώνα - Αγ. Νικόλαος (Κυκλίνη)	1
319 Στ. Μέτρο Λουκ. Πλακ- Παλλήνη- Εμπορικό Χωριό- Σπάτα	2

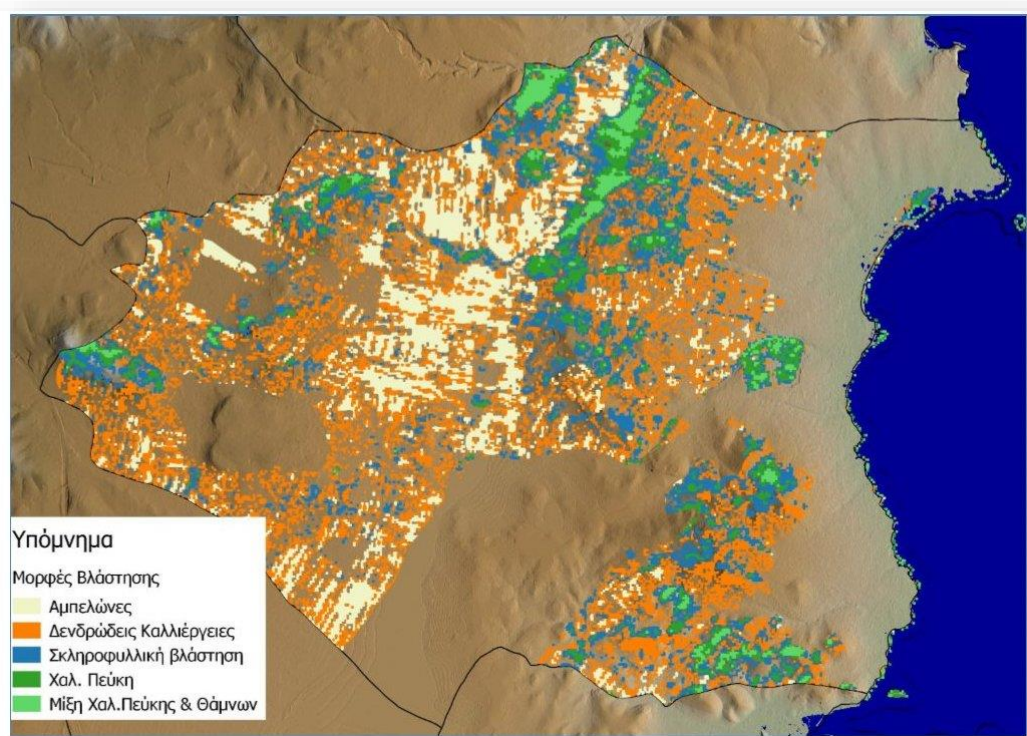


Εικόνα 17 Κάλυψη δικτύου αστικής συγκοινωνίας σε ακτίνα 500μ από τις στάσεις(Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015)

2.8 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ

2.8.1 Περιβάλλον

Όπως αναφέραμε και στην ενότητα 2.3 η βλάστηση της περιοχής είναι τυπική μεσογειακή που χαρακτηρίζεται από θαμνώνες αείφυλλων πλατύφυλλων (σχίνος, αγριελιά, χαρουπιά κλπ) καθώς και δάση χαλέπιου πεύκης, τραχείας πεύκης ή κυπαρισσιού. Ακόμη, στις θέσεις εκτός σχεδίου κυριαρχούν εκτός από τις φυσικές τυπικά μεσογειακές επιφάνειες, οι δενδρώδεις καλλιέργειες (ελιά, φιστικιά κλπ) και οι αμπελώνες (Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015). Τα παραπάνω φυτικά είδη χαρακτηρίζονται είτε ως αυτοφυή (ενδημικά και μη), είτε τεχνητά κατά καιρούς, από τους κατοίκους της περιοχής και στη συνέχεια πολλαπλασιάστηκαν με φυσικό τρόπο. Συνολικά, καταλαμβάνουν επιφάνειες, όπως οι αγροί, τα εγκαταλειμμένα οικόπεδα, οι ακτές, οι δασικές εκτάσεις και άλλους χώρους.



Εικόνα 18 Κύριες μορφές βλάστησης στις εκτός σχεδίου περιοχές (Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015)

Η πανίδα της περιοχής είναι πληθυσμιακά περιορισμένη λόγω των έντονων αστικών πιέσεων. Παραμένει όμως ένας σημαντικός αριθμός ειδών που απαντάται στην περιοχή του Δήμου και στην ευρύτερη περιοχή της πεδιάδας. Ο υγροβιότοπος Αλυκές για παράδειγμα, αποτελεί σημαντικό βιότοπο παρ' όλο που στο παρελθόν ο χώρος έχει χρησιμοποιηθεί ως χώρος ανεξέλεγκτης διάθεση αδρανών και ογκωδών αποβλήτων. Η όχθη της λίμνης προσφέρει επαρκή κάλυψη, νερό και τροφή στους μικρούς πληθυσμούς μεταναστευτικών πτηνών που προτιμούν τον υδροβιότοπο ως τόπο ανάπαυσης και αναπαραγωγής ('ΦΕΚ 18/Α/18-2-1985').

Οι δασικές εκτάσεις του Δήμου Σπάτων- Αρτέμιδος είναι (Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015):

- οι λόφοι Έτος & Μπούρα (Σπάτα),
- το ύψωμα της Αγ. Κυριακής (Σπάτα),
- η θέση Ασύρματος (Αρτέμιδα),
- η θέση Κίπι (Αρτέμιδα) και
- ο λόφος Αγ. Ιωάννης (Αρτέμιδα).

Οι περιοχές απολύτου προστασίας του Δήμου Σπάτων- Αρτέμιδος είναι:

- το ύψωμα Έτος (Σπάτα) και
- ο υγροβιότοπος Αλυκή (Αρτέμιδα).

2.8.2 Πολιτισμός

Στο Δήμο Σπάτων-Αρτέμιδος λειτουργούν πολλοί χώροι πολιτιστικού ενδιαφέροντος όπως αρχαιολογικοί χώροι, ναοί και μνημεία με ιστορικό ενδιαφέρον (Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015).

1. Αρχαιολογικοί χώροι

Σύμφωνα με την αρχαιολογική έρευνα, στην ευρύτερη περιοχή υπήρχαν αρκετά μικρά και μεγάλα αρχαιολογικά μνημεία και χώροι που μαρτυρούν την παρουσία οικισμών στην περιοχή από αρχαιοτάτους χρόνους. κατά τις εργασίες για την κατασκευή του νέου αεροδρομίου «Ελ. Βενιζέλος», στο λόφο Ζάγανι, στα Σπάτα

ανακαλύφθηκε ένας πυκνοχτισμένος οικισμός που χρονολογείται στη μετάβαση από τη νεολιθική στην Πρωτοελλαδική περίοδο (3500-3200 π.Χ.). Ο οικισμός παρουσίαζε ένα περικεντρικό πολεοδομικό σχεδιασμό με λιθόκτιστα σπίτια που περιστοιχίζονταν από ισχυρό περίβολο. Η μακέτα του οικισμού βρίσκεται στην έκθεση του Μουσείου «Ελευθέριος Βενιζέλος» που βρίσκεται στο χώρο του Δ.Α.Α.

Επίσης, στην περιοχή των Σπάτων έχουν ανακαλυφθεί μυκηναϊκοί θολωτοί τάφοι με πλούσια ευρήματα (14ος – 13ος αιώνας π.Χ.) όπως αντικείμενα από ελεφαντόδοντο και γυαλί. Μετά το πέρας της ανασκαφικής έρευνας το 1877 αποκαλύφθηκαν τα ερείπια δύο Μυκηναϊκών τάφων του 13ου αιώνα, της Υστεροελλαδικής ΙΙΙ περιόδου στην περιοχή νότια και δυτικά της οδού Μυκηναϊκών Τάφων, στο πρηνές λοφίσκου. Συνολικά, ανευρέθηκαν πάνω από 2000 αντικείμενα έργα τέχνης ποικίλης ύλης. Η ανακάλυψη του δεύτερου τάφου σε τόσο μικρή απόσταση από τον πρώτο τάφο, επιβεβαίωσε αφενός την ύπαρξη ομοίων ή παρόμοιων τάφων στο πρηνές του ίδιου λόφου - όπως συνηθιζόταν την Μυκηναϊκή εποχή- και αφετέρου την ύπαρξη ενός ισχυρού πολιτικού κέντρου στην περιοχή με όλα τα τυπικά γνωρίσματα του, πιθανότατα στην θέση της σημερινής πόλης των Σπάτων ή στην κορυφή κάποιου άλλου γειτονικού λόφου χωρίς να έχει ταυτιστεί ακόμα η ακριβής του θέση. Αυτό το συμπέρασμα, ενισχύθηκε από την παρουσία τριών ειδικά ευρημάτων του σφραγιδολίθου από αγάτη, του πώματος και της ελεφάντινης πυξίδας και της χτένας που μαρτυρούν την υψηλή κοινωνική και οικονομική επιφάνεια και πολιτική ισχύ των νεκρών των τάφων. Επιπλέον ευρήματα της περιοχής αποτέλεσαν οι επιτύμβιες στήλες της αρχαϊκής και μετέπειτα περιόδου και οι δύο Σφίγγες που βρέθηκαν σε καλή κατάσταση και χρονολογούνται γύρω στο 590 π.Χ.

2. Το ιερό της Ταυροπόλου Αρτέμιδας

Στην Αρτέμιδα και στην περιοχή Αλυκή αποκαλύφθηκε ο οχυρωμένος πρωτοελλαδικός οικισμός, οι Αραφηνίδες Αλές, ο οποίος αποτελούσε το δεύτερο σε μέγεθος Δήμο των αρχαίων Αραφηνίων. Σύμφωνα με το μύθο, ο Ορέστης και η Ιφιγένεια αποφάσισαν να ιδρύσουν ένα ναό για την Αρτέμιδα (βλ. ενότητα 2.2). Τα θεμέλια του ναού και ο βωμός της θεάς έχουν διατηρηθεί μέχρι σήμερα στην κεντρική παραλία του Δήμου (Σκαράκη, 2012).

Σύμφωνα με την χαρτογραφική αποτύπωση του γερμανού χαρτογράφου Kaupert, η περιοχή της Αρτέμιδος ήταν ιδιαίτερα αραιοκατοικημένη τον 19^ο αιώνα. Στη θέση του Ι.Ν. Αγ. Σπυρίδωνα βρίσκονται τα ερείπια, ενός πιθανότατα αρχαίου λιμενίσκου. Επιπλέον, η περιτοίχιση που περιλαμβάνει τη «Μάνδρα Διάκου» δηλαδή το σημερινό κέντρο και τμήμα της 6ης πολεοδομικής ενότητας ήταν ένα ακόμη αρχαιολογικό εύρημα (Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015).

3. Ναοί

Στο Δήμο Σπάτων - Αρτέμιδος υπάρχουν πολλοί ναοί με ιδιαίτερη ιστορική βαρύτητα. Μεταξύ αυτών ξεχωρίζουν:

- ο Ι. Ν. «Αποστόλων Πέτρου και Παύλου» που χτίστηκε τον 14^ο αιώνα (Πρώιμη μεταβυζαντινή Περίοδο)
- ο Ι. Ν. «Αγίου Δημητρίου» στο χώρο του Δημοτικού Κοιμητηρίου Σπάτων που χρονολογείται από τον 15^ο -16^ο αιώνα
- ο Ι. Ν. «Αγίου Βασιλείου» στην περιοχή Σκύμθι – Πολύκλιτη. Η ανασκαφή του 1964 έφερε στο φως μεγάλο μέρος της αψίδας της βασιλικής και μεγάλο αριθμό κιόνων ελληνιστικού τύπου γι αυτό χρονολογείται από τον 4^ο -5^ο αιώνα.
- το Ιερό Προσκύνημα «Ανάστασης Χριστού» και οι παραπλήσιες εγκαταστάσεις που στεγάζουν το Εκκλησιαστικό Μουσείο της Ιεράς Μητρόπολης.
- ο Ι. Ν. Αγ. Σπυρίδωνα στην Αρτέμιδα

4. Μνημεία

Στο Δήμο Σπάτων-Αρτέμιδος υπάρχουν αρκετά μνημεία, εκ των οποίων τα πιο σημαντικά είναι:

- τα Μνημεία Ηρώων
- τα Μνημεία Πεσσόντων Περιόδου Γερμανικής Κατοχής
- το Μετόχι Βουρβά.

Όσον αφορά το τελευταίο, το Μετόχι Βουρβά αποτελεί ένα αξιόλογο μνημείο της νεότερης ιστορίας του τόπου. Βρίσκεται, 2 χλμ. ανατολικά του οικισμού των

Σπάτων και 1,3 χλμ. βόρεια του Αερολιμένα «Ελ. Βενιζέλος», εφαιπτόμενα στην κύρια δημοτική οδό που συνδέει τα Σπάτα με την Αρτέμιδα. Το Μετόχι Βουρβά αποτελεί ένα σημαντικό δείγμα αγροτικού μετοχίου των Μεσογείων. Πρόκειται για ένα κτιριακό συγκρότημα τετραγωνικής κάτοψης, με έξι διατεταγμένα κτίρια, πατητήρια, κελιά χώρους διαμονής ίσως στάβλους, κτίσματα προσκείμενα σε περιμετρικό περίβολο και οργανωμένα γύρω από μια υπαίθρια αυλή.

Ήδη από το 1988, το Μετόχι Βουρβά είχε χαρακτηριστεί ως «αξιόλογο δείγμα της μορφολογικής και κτιριολογικής εξέλιξης των Μετοχίων στα Μεσόγεια» και είχε κυρηχθεί ως «ιστορικό διατηρητέο μνημείο» που χρειάζεται ειδική προστασία, (ΦΕΚ 715/Β/28.9.88) γιατί θεωρείται από τα πρώτα κτιριακά κτίσματα της περιοχής που συνδυάζουν την καλλιέργεια του Μεσογείτικου κάμπου. Το μνημείο αγοράστηκε από τον ηγούμενο της Μονής Ιερόθεο στα μέσα του 17^{ου} αιώνα και από τότε άνηκε στην Ιερά Μονή Πεντέλης.

Σύμφωνα με τις πληροφορίες των Γενικών Αρχείων του Κράτους, κατά τις πρώτες δεκαετίες της επανάστασης (περίπου το 1834), η Ι. Μ. Πεντέλης είχε έσοδα από αυτό, από την παραγωγή σιταριού, κριθαριού και κουκιών. Το 1938 λόγω της διανομής γης στους κατοίκους, το αγρόκτημα Βουρβά μετατράπηκε σε δημόσια γεωργική έκταση και το 1961 οι κοινόχρηστες εκτάσεις του αγροκτήματος μεταβιβάστηκαν στο Δήμο Σπάτων (Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015).

2.9 ΣΗΜΕΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ

Στον Δήμο Σπάτων – Αρτέμιδος υπάρχουν διάφορα σημεία ενδιαφέροντος όπως είναι τα δημόσια κτίρια, οι κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι και κάποια ιδιωτικά καταστήματα όπως είναι οι τράπεζες και τα φαρμακεία. Μέρος των σημείων ενδιαφέροντος και συγκεκριμένα οι κοινωνικές υποδομές, όπως είναι οι διάφορες υποδομές υγείας, οι δομές κοινωνικής φροντίδας, οι υποδομές παιδείας, τα πολιτιστικά κέντρα, οι ναοί και οι αθλητικές εγκαταστάσεις, περιγράφηκαν ήδη στην Ενότητα 2.6.

Στον Δήμο Σπάτων – Αρτέμιδος για την τέλεση των δημόσιων υπηρεσιών χρησιμοποιούνται 17 διαφορετικοί χώροι (αφού αφαιρεθούν οι αθλητικές εγκαταστάσεις, τα σχολικά κτήρια και οι δεξαμενές). Παρά το μεγάλο αριθμό δημοτικών κτηρίων, δεν υπάρχει διασπορά των υπηρεσιών διότι τα βασικά τμήματα του δήμου συστεγάζονται από το 2014. Οι υπηρεσίες: ταμειακή υπηρεσία, λογιστήριο, τμήμα προμηθειών, εξωτερικά συνεργεία, τεχνική υπηρεσία, και πολεοδομία συστεγάζονται στο νέο κτήριο που βρίσκεται Δημάρχου Χρ. Μπέκα και Βασ. Παύλου. Οι υπόλοιπες κτηριακές υποδομές του Δήμου όπως φαίνεται στον Πίνακα 7 χρησιμοποιούνται για δραστηριότητες όπως η λειτουργία του ΚΕΠ, η λειτουργία των ΚΑΠΗ, κ.α.

Πίνακας 7 Μέρος των κτιριακών υποδομών του Δήμου (Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015)

Α/Α	ΠΕΡΙΓΡΑ ΦΗ ΑΚΙΝΗΤΟ Υ	Δ/ΘΥΝΣΗ	ΕΜΒΑΔΟ N (T.M)	ΑΡ. ΟΡΟΦΩ N	ΜΙΣΘΩΜΕΝ Ο/ ΙΔΙΟΚΤΗΤΟ	ΔΟΜΗ/ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΥ ΣΤΕΓΑΖΕΙ
1	Κτίριο	Πλ.Λοχ. Μιχαλάκη	78	Ισόγειο	Μισ/νο	ΚΕΠ Σπάτων
2	Κτίριο	Βασ. Παύλου 64B	182,88	Ισόγειο	Μισ/νο	ΚΑΠΗ Σπάτων (1 αίθουσα)

3	Κτίριο	Βυζαντίου & Μ. Αλεξάνδρου	164,76	Ισόγειο	Μισ/νο	ΚΑΠΗ Σπάτων (2 αίθουσες)
4	Κτίριο	Δημοκρατίας 6	175,15	Ισόγειο	Μισ/νο	1ο ΚΑΠΗ Αρτέμιδος
5	Κτίριο	Λ.Βραυρώνας 267	338	Ισόγειο	Μισ/νο	2ο ΚΑΠΗ Αρτέμιδος
6	Κτίριο	Τριαίνης & Θεμιστοκλέους	101	Ισόγειο	Μισ/νο	ΚΕΠ Αρτέμιδος
7	Κτίριο	Λ.Κων. Καραμανλή 2	163,47	Ισ-1 Οροφ-2 Οροφ.	Μισ/νο	Δημαρχείο Αρτέμιδος
8	Κτίριο	Λ. Βραυρώνας (5η Στάση)	205	Ισόγειο	Μισ/νο	Τοπικό Συμβούλιο
9	Κτίριο	Αύρας 5 & Αγ. Μαρίνα	396,60	Ισ-1 Οροφ	Μισ/νο	Κοινωνικές υπηρεσίες

Όσον αφορά την προστασία του πολίτη, η Πυροσβεστική Υπηρεσία του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών που βρίσκεται στο 5ο χλμ. Λεωφ. Σπάτων – Αρτέμιδος (Λούτσας) εξυπηρετεί τους δημότες σε περιπτώσεις ανάγκης. Ακόμη, το Αστυνομικό Τμήμα Σπάτων εδρεύει στην Μάρκου Σπύρου 3 ενώ το Αστυνομικό Τμήμα Αρτέμιδος στη Λεωφόρο Βραυρώνος 57. Επίσης λειτουργούν τα Τμήματα Ασφάλειας Σπάτων και Αρτέμιδος που βρίσκονται στις διευθύνσεις Μάρκου Σπύρου 3 και Λεωφόρο Βραυρώνος 47, αντίστοιχα. Στον Δ.Α.Α τέλος, βρίσκονται τα παρακάτω τμήματα: το Αστυνομικό Τμήμα Αερολιμένα Αθήνας, το Τμήμα Ασφάλειας Αερολιμένα Αθήνας, το Τμήμα Δίωξης Ναρκωτικών Αερολιμένα Αθήνας, το Τμήμα Τροχαίας Αερολιμένα Αθήνας, και η ΤΕΕΜ (Ομάδα Τμήματος Εξουδετέρωσης Εκρηκτικών Μηχανισμών).

Οι ιδιωτικές επιχειρήσεις μπορεί να είναι φαρμακεία, ιδιωτικά ιατρεία, ιδιωτικοί παιδικοί σταθμοί, τράπεζες κτλ. Ένα παράδειγμα θα μπορούσε να αποτελέσει η λίστα με τα φαρμακεία του Δήμου Σπάτων-Αρτέμιδος που παρατίθεται παρακάτω (‘Vrisko’, 2017):

- ✓ Αλέξανδρος Αγγέλου και ΣΙΑ ΟΕ, Λεωφόρος Βραυρώνος, 9η Στάση, Αρτέμιδα,
- ✓ Ανδριανόπουλος Κωνσταντίνος Θ., Λεωφόρος Αρτέμιδος 88, Αρτέμιδα,
- ✓ Βαρβιτσιώτης Ιωάννης Π., Λεωφόρος Βραυρώνος, 7η Στάση, Αρτέμιδα,
- ✓ Γαϊτάνης Βασίλειος Π., Εντός Εμπορικού Κέντρου Smart Park, Σπάτα - Επιχειρηματικό Πάρκο Γυαλού,
- ✓ Καλαμπάκας Δημήτριος Χ., Λεωφόρος Αρτέμιδος 123, Αρτέμιδα,
- ✓ Καραντζαλος Γεώργιος Ν., Λεωφόρος Βραυρώνος 163 & Θηβών, Αρτέμιδα,

- ✓ Καφαντάρη Δέσποινα, Λεωφόρος Βραυρώνος 98, 3η Στάση, Αρτέμιδα,
- ✓ Κοντομήτρου Αργυρώ και ΣΙΑ ΕΕ, Λεωφόρος Αρτέμιδος 39, Αρτέμιδα,
- ✓ Μαγούρη Ολυμπία & ΣΙΑ Ο.Ε., Δημάρχου Μπέκα Χρήστου 100, Σπάτα,
- ✓ Μπουτσικάρης Κυριάκος Ανδρέας, Λεωφόρος Καραμανλή 209, Φανάρια Αγίου Κοσμά, Αρτέμιδα,
- ✓ Παπαθανασίου Γεωργία, Υπαπαντής 109 & Σμύρνης, Αρτέμιδα,
- ✓ Παπαπέτρου Ι., Λεωφόρος Αρτέμιδος 103, Αρτέμιδα
- ✓ Πετίδου Μάρθα Γ., Λεωφόρος Αρτέμιδος 1 & Ανθέων, Αρτέμιδα,
- ✓ Πολίτης Χρήστος Δ., Καραμανλή Κωνσταντίνου 138, Αρτέμιδα
- ✓ Ποταμιάνου Αγγελική Η., Λεωφόρος Βραυρώνος 74, Αρτέμιδα
- ✓ Τράχου - Διαλυνά Ελισάβετ Η., Καραμανλή Κωνσταντίνου 10, Αρτέμιδα,
- ✓ Τσιπολίτης Παναγιώτης Γ., Αγίου Ιωάννου & Παντελιά, Αρτέμιδα,
- ✓ Φανουράκη Κυριακή Σ. Ιωάννου Προδρόμου 22 & Υπαπαντής, Αρτέμιδα,
- ✓ Χαραλαμπίδης Χρήστος Κ., Λεωφόρος Βραυρώνος, 8η Στάση, Αρτέμιδα

Από τους σημαντικότερους χώρους αναψυχής του Δήμου αποτελούν το Αττικό Ζωολογικό Πάρκο που βρίσκεται στη Θέση Γιαλού στα Σπάτα και το Εκπαιδευτικό χωριό Smartpark- McArthurGlen που βρίσκεται ακριβώς δίπλα, στο Οικοδομικό τετράγωνο Ε71. Το Αττικό Ζωολογικό Πάρκο Σπάτων είναι το μεγαλύτερο ζωολογικό πάρκο των Βαλκανίων κάτι που αύξησε ακόμη περισσότερο την επισκεψιμότητα σε ολόκληρη την πόλη των Σπάτων μετά την κατασκευή του αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος». Βρίσκεται απέναντι από την Χριστούπολη από την δυτική πλευρά της Οδού Αγίου Δημητρίου, γι'αυτό μπορεί να θεωρηθεί σαν αξιοθέατο της Χριστούπολης ('Αττικό Ζωολογικό Πάρκο Σπάτων', 2017. Η μεγάλη φήμη που απέκτησε αμέσως το Αττικό Ζωολογικό Πάρκο έδωσε την ιδέα στην μεγάλη εμπορική και τουριστική εταιρία REDS Α.Ε. μέλος του Ομίλου ΕΛΛΑΚΤΩΡ, για την δημιουργία του Smart Park ενός τεράστιου εμπορικού κέντρου βόρεια του Αττικού Ζωολογικού Πάρκου. Η κατασκευή του Smart Park, που έγινε σε

μια έκταση 91 στρεμμάτων από τα οποία τα 30 στρέμματα έχουν διαμορφωθεί σε χώρους πρασίνου, λειτούργησε για πρώτη φορά τον Οκτώβριο του 2011 περιλαμβάνοντας όλα τα ισχυρότερα ονόματα του Ελληνικού εμπορίου ('Smart Park', 2017).

2.10 Η ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ

Η ευρύτερη περιοχή αποτελείται από τους παρακάτω δήμους, όπως ορίστηκαν από το Πρόγραμμα Καλλικράτης:

- ✓ Δήμος Ραφήνας- Πικερμίου,
- ✓ Δήμος Παλλήνης,
- ✓ Δήμος Παιανίας,
- ✓ Δήμος Μαρκόπουλου.

Το Πρόγραμμα Καλλικράτης, που καλείται αλλιώς ως η «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης- Πρόγραμμα Καλλικράτης», οδήγησε στη διοικητική διαίρεση της Ελλάδας το 2011 σύμφωνα με το Νόμο 3852/2010 ('ΦΕΚ Α' 87/07-06-2010').



Εικόνα 19 Οι δήμοι όπως ορίστηκαν στην ευρύτερη περιοχή της ανατολικής Αττικής.

Δήμος Ραφήνας- Πικερμίου

Ο Δήμος Ραφήνας- Πικερμίου αποτελείται από τις Δ.Ε Ραφήνας και Δ.Ε Πικερμίου μετά τη συνένωσή τους με το Πρόγραμμα Καλλικράτης. Η Ραφήνα, αποτέλεσε έναν ιστορικό δήμο. Η περιοχή κατοικούνταν ήδη από προϊστορικά χρόνια όπως φαίνεται από τις εγκαταστάσεις κατεργασίας χαλκού και τα ορθογώνια σπίτια της προϊστορικής εποχής που βρέθηκαν μετά από ανασκαφές στη θέση Ασκηταριό στη σημερινή παραλία Μαρίκες. Στη συνέχεια αναφορά της Ραφήνας με το όνομα «Αραφήν» βρέθηκε στα κείμενα του Κλεισθένη που την όρισε ως έναν από τους 100 Δήμους των Αθηνών. Το αρχαίο της όνομα προήλθε από τον πρώτο της κυβερνήτη, τον Αραφήνα, που υπήρξε ένας από τους 100 ήρωες της Αττικής. Στη Ρωμαϊκή περίοδο, ο οικισμός συνέχισε να κατοικείται όπως φαίνεται από τις ανασκαφές αφού στην περιοχή βρέθηκαν οικοδομήματα, ρωμαϊκό λουτρό, αγάλματα κτλ(‘Δήμος Ραφήνας- Πικερμίου’, 2015).

Η επανεγκατάσταση της Ραφήνας ξεκίνησε πάλι μετά τη Μικρασιατική καταστροφή το 1923. Το ελληνικό κράτος προχώρησε σε απαλλοτρίωση του κτήματος Σκουζέ, και παραχώρησή του, στους πρόσφυγες από την Τρίγλια Βιθυνίας της Μικράς Ασίας. Οι Τριγλιανοί, οικοδόμησαν και αναβαθμίζουν μια νέα Ραφήνα. Επίσης, ορισμένοι οικίσκοι παραχωρήθηκαν σε πρόσφυγες Βουρλιώτες, Καραμανλήδες και άλλους. Μετά τον ερχομό των προσφύγων, το 1928 συστάθηκε η κοινότητα Ραφήνας, στη Διασταύρωση Ραφήνας, που μέχρι πρότινος κατοικείτο από εργάτες λιγνιτωρυχείου από την Εύβοια. Η έντονη ανάπτυξη της παραθεριστικής κίνησης και η αξιοποίηση του λιμανιού των επόμενων χρόνων ανακόπηκαν στα χρόνια της γερμανικής Κατοχής. Την περίοδο του πολέμου, στο λιμάνι της Ραφήνας εκτελούνταν δρομολόγια διαφυγής στρατιωτικών και πολιτικών προσώπων, στο ύψωμα της νότιας πλευράς του ρέματος χτίστηκε γερμανικό οχυρό και στα ακρωτήρια χτίστηκαν πολυβολεία.

Κατά τη διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου, η Ραφήνα συνεχίζει την προσπάθεια οικονομικής και κοινωνικής ανασυγκρότησης με τον εκσυγχρονισμό του λιμανιού, την τέλεση βασικών, λειτουργικών έργων (γεωτρήσεις, βρύσες, ασφαλτοστρώσεις, ηλεκτρική εταιρία κτλ) και την οικοδόμηση κτιρίων. Ακολούθησε, η οικοδόμηση των πρώτων παραθεριστικών κατοικιών και μικρών ξενοδοχείων. Μόλις, το 1994 η Ραφήνα έγινε Δήμος και πήρε τη σημερινή της μορφή ως μία, σύγχρονη, παραθαλάσσια πόλη ('Δήμος Ραφήνας- Πικερμίου', 2015).

Όσον αφορά το Πικέρμι, σύμφωνα με τη διοικητική διαίρεση του Κλεισθένους, αποτέλεσε στην αρχαιότητα τον αττικό Δήμο Τείθρας της Αιγίδος φυλής. Το Πικέρμι, καλείται συχνά ως η "Ακρόπολις της Παλαιοντολογίας", διότι επιδεικνύει ένα πλούτο παλαιοντολογικών ευρημάτων (άγριας πανίδας κτλ) από την καινοζωική περίοδο. Τα ευρήματα μαρτυρούν το διαρκή εποίκισμό της περιοχής μέχρι και σήμερα. Όσον αφορά την ονομασία του, σύμφωνα με την επικρατέστατη εκδοχή προέρχεται από τον Επικέρμη έναν βυζαντινό άρχοντα, που κατείχε τη Μονή Παντοκράτορος κατά τη Βυζαντινή Αυτοκρατορία. Στο Πικέρμι, κατά τη φραγκοκρατία εγκαταστάθηκαν αρβανίτες κάτοικοι, ενώ κατά την τουρκοκρατία διαιρέθηκε σε εννέα τσιφλίκια Οθωμανών αρχόντων. Το 1912 αποτέλεσε μέρος των Σπάτων, ενώ μόλις το 1952 αναγνωρίστηκε ως αυτόνομη κοινότητα της Ανατολικής Αττικής.

Σήμερα το Πικέρμι, αποτελεί κωμόπολη της Ανατολικής Αττικής, που εντοπίζεται στη Βόρεια Μεσογαία. Είναι οικοδομημένη στις νοτιοανατολικές πλαγιές του Πεντελικού Όρους σε έκταση 20.882 στρεμμάτων επί της αρχαίας μαραθώνιας διαδρομής. Το κέντρο του Πικερμίου αναπτύσσεται γύρω από τον Ι. Ν. του Αγίου Χριστοφόρου και επεκτείνεται σταδιακά στην ευρύτερη ακτίνα της λεωφόρου Μαραθώνος, που αποτελεί και τον βασικό οδικό άξονα τοπικής διέλευσης, με τη διαμπερή κυκλοφορία να διοχετεύεται στον αυτοκινητόδρομο Σταυρού-Ραφήνας. Μέχρι και το 1981 ο πληθυσμός της περιοχής εξελίχθηκε με ομαλούς ρυθμούς, ενώ τη δεκαετία του 1990 και του 2000 ο πληθυσμός υπερτριπλασιάστηκε (‘Δήμος Ραφήνας- Πικερμίου’, 2015).

Δήμος Παλλήνης

Ο Δήμος Παλλήνης αποτελείται από τις Δ. Ε. Παλλήνης, Γέρακα και Ανθούσας μετά τη συνένωσή τους με το Πρόγραμμα Καλλικράτης. Η Παλλήνη αποτέλεσε τον μεγαλύτερο και αξιολογότερο δήμο της Μεσογαίας σύμφωνα με τον Ηρόδοτο. Η ιστορία της περιοχής ξεκινά από τους μυθικούς χρόνους και χάνεται στα βάθη των αιώνων με πάμπολλες ιστορικές αναφορές για την περιοχή. Η ονομασία της σύμφωνα με την μυθολογία προέρχεται από τον πρώτο της βασιλιά Πάλλα. Ο Πάλλας ήταν ο θεός του Θησέα. Με την επιστροφή του Θησέα από την Κρήτη με το πλοίο με τα μαύρα πανιά όλοι τον θεώρησαν νεκρό και ως συνέπεια ο πατέρας του, Αιγέας, έπεσε στη θάλασσα (εξ ου και το Αιγαίο Πέλαγος) και ο Πάλλας αμέσως διεκδίκησε το θρόνο των Αθηνών. Ο Θησέας όμως ζούσε και έτσι ακολούθησε μια φονική μάχη για τη διαδοχή μεταξύ τους. Η κατάληξή της ήταν ο Θησέας με τη νίκη του να γίνει βασιλιάς των Αθηνών, ενώ ο Πάλλας να παραμείνει βασιλιάς της Παλλήνης (‘Δήμος Παλλήνης’, 2017).

Αναφορές για την Παλλήνη βρίσκουμε από τον Ηρόδοτο, τον Αριστοτέλη, τον Ευριπίδη και τον Αριστοφάνη. Κατά την δημιουργία της Αττικής οδού βρέθηκαν πάρα πολλά αρχαία αντικείμενα που μαρτυρούν τον αρχαίο πολιτισμό της περιοχής. Η αρχαία Παλλήνη κτίστηκε δυτικότερα από την σημερινή πόλη περίπου μεταξύ της Μπαλάνας, του Γέρακα και του Σταυρού. Ο Ναός της Παλληνίδος Αθηνάς που αποκαλύφθηκε στις ανασκαφές βρέθηκε στην οδό Κλεισθένους στο Γέρακα.

Με τις συνεχείς κατακτήσεις της περιοχής από τους Ρωμαίους, τους Ενετούς και τους Βυζαντινούς η Παλλήνη εγκαταλείφθηκε και παρέμεινε σχεδόν ακατοίκητη. Κατά τη διάρκεια της Τουρκοκρατίας τελικά, η περιοχή αποτέλεσε, ένα μεγάλο τσιφλίκι πολλών χιλιάδων στρεμμάτων με ιδιοκτήτες Τούρκους πασάδες. Η περιοχή Χαρβάτι που υπάρχει μέχρι σήμερα ονομάστηκε έτσι από τον Χαρβάτ Πασά. Το 1821, το μεγαλύτερο μέρος της περιοχής πουλήθηκε σε Έλληνες όπως ο Έλληνας εφοπλιστής Ιωάννης Θεοφιλάτος. Ο Θεοφιλάτος έχτισε ένα οικημάτων όπως πανδοχείο, περιστερώνες, σπίτια και παλάτι. Το παλάτι δυστυχώς κάηκε το 1900 και το μόνο στοιχείο του, είναι ένας εναπομείναντας πετρόχτιστος ανεμόμυλος πίσω από το ιερό του Αγίου Τρύφωνα. Το 1913 ψηφίζεται ο επαναστατικός νόμος 1072, ο οποίος οδηγεί σε απαλλοτρίωση των 2/3 του κτήματος, δηλαδή 10.000 στρεμμάτων και διανομή τους σε 48 οικογένειες, και στη δημιουργία μίας εκκλησίας και ενός σχολείου. Σήμερα, διάφορα ιστορικά μνημεία της Παλλήνης είναι η Βίλα Ανδρέα Καμπά, το παλιό Σταθμαρχείο, ο περιστερώνας στην κεντρική πλατεία της πόλης, ο ανεμόμυλος πίσω από τον Άγιο Τρύφωνα και το εκκλησάκι του Αγίου Νικολάου.

Όσον αφορά τον Γέρακα, σύμφωνα με τη διοικητική διαίρεση του Κλεισθένους αποτέλεσε τον αττικό Δήμο Γαργηττού της Αιγηίδος Φυλής. Ο αρχαίος ιστορικός Επίκουρος προέρχονταν από αυτόν τον δήμο. Οι ανασκαφές στην περιοχή αποκάλυψαν τα ερείπια του αρχαίου ναού Παλληνίδος Αθηνάς στην οδό Ανδρούτσου και διάφορα ευρήματα γύρω από το Σταυρό από τον 5ο αιώνα π.Χ. και μέχρι την ρωμαϊκή κατάκτηση μαρτυρούν τον συνεχή εποικισμό του δήμου. Πλήθος βυζαντινών ναών επιβεβαιώνουν την ακμή της περιοχής στους βυζαντινούς χρόνους (I.N. του Αγίου Δημητρίου στην οδό Αιτωλίας, I.N. του Αγίου Γεωργίου στην οδό Αττικής, I.N. των Αγίων Πάντων στην οδό Αγ. Νεκταρίου, I.N. του Αγίου Ιωάννου Θεολόγου στην οδό Αγίου Ιωάννου και Μιαούλη) (‘Δήμος Παλλήνης’, 2017).

Μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του '70 οι περισσότερες εκτάσεις της περιοχής καλύπτονται από αγροικίες των Παιανέων, το 1980 αναγνωρίζονται ως Κοινότητα Γέρακα της Ανατολικής Αττικής. ενώ το 1990 αναγνωρίζεται ως Δήμος Γέρακας λόγω της αύξησης του πληθυσμού. Σήμερα συνιστά την ανατολική πύλη εισόδου από το λεκανοπέδιο των Αθηνών προς στην πεδιάδα των Μεσογείων σε μία θέση ανάμεσα στους ορεινούς όγκους Υμηττού και Πεντέλης. Η πόλη εκτίνεται σε 11.000 στρέμματα με το κέντρο της γύρω από την Πλατεία

Μακεδονίας, βόρεια της Λεωφόρου Μαραθώνος. Από το 2004 και έπειτα, οι Ολυμπιακοί Αγώνες της Αθήνας αφήνουν ως παρακαταθήκη σημαντικά έργα οδικού δικτύου όπως η Αττική Οδός, η Περιφερειακή Υμηττού, οι συνδέσεις με τους Σταθμούς του Μετρό και του Προαστιακού Σιδηροδρόμου "Δουκίσσης Πλακεντίας" και "Παλλήνη", η διαπλάτυνση της Λεωφόρου Μαραθώνος και η Νέα Λεωφόρος Σπάτων.

Η Ανθούσα τέλος, αποτέλεσε αυτοτελή οικισμό πρόσφατα και συγκεκριμένα στις αρχές της δεκαετίας του 1950 ενώ παλιότερα η περιοχή ήταν διοικητικό μέλος του Δήμου Παλλήνης. Το 1979 έγινε αυτόνομη Κοινότητα, έχοντας στα διοικητικά της όρια μια έκταση 3.975 στρεμμάτων. Μετά την προσχώρηση της στον Καλλικρατικό Δήμο Παλλήνης οργανώθηκε η εκπόνηση πολεοδομικής μελέτης ώστε η περιοχή να αποκτήσει σύγχρονο και λειτουργικό πολεοδομικό σχεδιασμό ('Δήμος Παλλήνης', 2017).

Δήμος Παιανίας

Ο Δήμος Παιανίας με το πρόγραμμα Καλλικράτης, προέκυψε από τη συνένωση των προϋπαρχόντων Δ.Ε της Παιανίας και των Γλυκών Νερών. Η ονομασία Παιανία προέρχεται από την αρχαία Ελλάδα όπου στη θέση της σημερινής πόλης διακρίνονταν η «Υπένερθεν Παιανία» και η «Καθύπερθεν Παιανία», όπως αναφέρεται στο έργο του Ηροδότου (5ος αι. π.Χ.), Η περιοχή άκμασε τον 5^ο, 4^ο, και 3^ο αιώνα π.Χ. όπως φαίνεται από τα ανασκαφικά δείγματα αλλά προοδευτικά παρήκμασε χωρίς να εγκαταλειφθεί μέχρι και το τέλος των μεταβυζαντινών χρόνων. Κατά την τουρκοκρατία η ονομασία της Παιανίας άλλαξε σε «Λιοπέσι» μία ονομασία αρβανίτικης προέλευσης αποτέλεσμα της καθόδου των Αρβανιτών στην περιοχή και της συμβίωσής τους με τους γηγενείς Παιανείς. Η μετονομασία σε Παιανία θεσμοθετήθηκε με βασιλικό διάταγμα το 1915 (Δήμος Παιανίας, 2017).

Από το 1830, η διοικητική έκταση των ορίων της Παιανίας είναι από τον Υμηττό έως τις νότιες πλαγιές της Πεντέλης, τα βόρεια των Σπάτων και την πλαγιά της Βραυρώνας. Σήμερα τα όρια αυτά έχουν συρρικνωθεί και ξεκινούν από την κορυφογραμμή του Υμηττού και σε απόσταση 17 χιλιομέτρων ανατολικά των Αθηνών και 4 χιλιόμετρα νοτιοδυτικά της Παλλήνης. Ο λόγος είναι η επέκταση

άλλων δήμων (Αγία Παρασκευή), η δημιουργίας νέων δήμων (Γέρακας, Γλυκά Νερά) και οι κρατικές απαλλοτριώσεις (Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών στα Σπάτα). Από το 2004 η Παιανία απέκτησε καλή συγκοινωνιακή σύνδεση με την Αθήνα με την Αττική Οδό και την Περιφερειακή Υμηττού, τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο και το Αττικό Μετρό μέσω της στάσης "Κάντζα".

Τα Γλυκά Νερά στην αρχαιότητα αποτελούσαν έκταση του αττικού Δήμου Παλλήνης της Αντιοχίδος φυλής. Τα ευρήματα δείχνουν ότι η περιοχή αποικείται διαρκώς από τον 5ο αι. π.Χ. και μέχρι την ρωμαϊκή κατάκτηση. Μάλιστα όπως αποκαλύφθηκε σε ανασκαφή στο λόφο Φούρεσι υπήρχε προϊστορικό νεκροταφείο με μυκηναϊκά ειδώλια από τον 1.400 π.Χ. Επιπρόσθετα, τα ερείπια παλαιοχριστιανικού ναού μαρτυρούν την πρώιμη οργάνωση χριστιανικής κοινότητας. Η ονομασία «Γλυκά Νερά» (παλαιότερα «Λυκάνουρα») προέρχεται από το ιδιαίτερα γλυκό νερό που είχε βρεθεί σε ένα πηγάδι στο κτήμα του Ανδρικού Πηλιοκίτσου. Συνεπώς το Καλό Νερό έγινε Γλυκό Νερό μετά Γλυκά Νερά ή Γλυκάνερα και Λυκάνουρα (Δήμος Παιανίας, 2017).

Στα νεότερα χρόνια, τα Γλυκά Νερά αποτέλεσαν την αγροικία της Παιανίας, ενώ αποσπάστηκαν για πρώτη φορά το 1966. Το 1969 αναγνωρίστηκαν με δικαστική απόφαση ως αυτόνομη «Κοινότητα Γλυκών Νερών». Σήμερα αποτελούν σύγχρονο και αναπτυσσόμενο προάστιο της Βόρειας Μεσογαίας που εκτείνεται 13 χιλιόμετρα βορειοανατολικά των Αθηνών και 4 χιλιόμετρα νοτιοδυτικά της Παλλήνης και συνιστά ταυτόχρονα πέρασμα προς το Λεκανοπέδιο των Αθηνών. Τα Γλυκά Νερά συνδέονται με την Αθήνα μέσω της Αττικής οδού, της Περιφερειακή Υμηττού, των Λεωφόρων Λαυρίου, Σπάτων και Μαραθώνος, και εξυπηρετούνται με το Μετρό και τον Προαστιακό μέσω των Σταθμών «Δουκίσσης Πλακεντίας» και «Κάντζα» (Δήμος Παιανίας, 2017).

Δήμος Μαρκόπουλου

Το Μαρκόπουλο καταλαμβάνει το κεντρικό τμήμα της Νοτιοανατολικής Αττικής και συναποτελεί με τα Σπάτα, την Παιανία, το Κορωπί και τμήμα της περιοχής Καλυβίων, την κοιλάδα των Μεσογείων. ακόμη περιλαμβάνει παράλιες περιοχές Βραυρώνος και Πόρτο - Ράφτη. Η ανθρώπινη παρουσία στην περιοχή

χρονολογείται από τα παλαιολιθικά χρόνια σύμφωνα με τις τελευταίες αρχαιολογικές έρευνες στην περιοχή του νέου Ιππικού Κέντρου. Οι αρχαίοι Δήμοι ήκμασαν στην περιοχή και οι αναφορές σε σημαντικά πρόσωπα που κατάγονται από εδώ είναι αρκετές. Από τον 5^ο και 4^ο αιώνα π.Χ. η περιοχή του σημερινού Μαρκόπουλου παρήκμασε, και κατέληξε σε μικρούς αγροτικούς οικισμούς κατά τους Ρωμαϊκούς και τους Βυζαντινούς Χρόνους ('Δήμος Μαρκόπουλου', 2007).

Τον 13ο αιώνα κυριάρχησαν οι Γάλλοι δούκες Ντε λα Ρός, αφήνοντας παρακαταθήκη δύο ιστορικά μνημεία, τον «Πύργο» της Βραώνας και τον «Πύργο» της Λιάδας. Κατά την τουρκοκρατία, η είσοδος των αρβανιτών και οι λίγοι αυτόχθονες δημιούργησαν το σημερινό Μαρκόπουλο. Το 1831, πραγματοποιήθηκε η δημιουργία μιας συνεταιριστικής κοινοπραξίας με το όνομα «Κοινοτική Επιτροπή» Μαρκόπουλου. Το 1847, το Μαρκόπουλο έγινε η πρωτεύουσα του Δήμου Κρωπίας και προσαρτήθηκαν οι περιοχές Δάγλα, Πόρτο - Ράφτη, Άγιος Σπυρίδωνας, Πρασάς, Κουρούνη, Ραφτοπούλα, Βραώνα, Αλυκός, Φλέβες, Πατρόκλου, Ασπρονήσια, Κοκκινονήσια και Πικέρμι.

Το 1914, η διοικητική οργάνωση άλλαξε και το Μαρκόπουλο έγινε Κοινότητα με οικισμούς το Μαρκόπουλο, τα Δάγλα, το Πόρτο - Ράφτη, τον Άγιο Σπυρίδωνα, τα Πρασά και τη Βραώνα, ενώ από το 1953 το Πόρτο Ράφτη μετονομάστηκε σε Λιμένα Μεσογαίας. Σήμερα ο Λιμίν Μεσογαίας ή Πόρτο Ράφτη είναι ένας οικισμός τριών χιλιάδων μονίμων κατοίκων και ογδόντα περίπου χιλιάδων παραθεριστών. Το Μαρκόπουλο έγινε πάλι Δήμος το 1965 ('Δήμος Μαρκόπουλου', 2007).

3 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

3.1 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Η ραγδαία ανάπτυξη του Δήμου Σπάτων- Αρτέμιδος τις περασμένες δεκαετίες οδήγησε σε ανάγκες οικιστικών υποδοχέων αλλά και υποδοχέων παραγωγικών δραστηριοτήτων. Οι αναπτυξιακές δραστηριότητες, όπως ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελ. Βενιζέλος», τα επιχειρηματικά πάρκα με τη λειτουργία εμπορικών αγορών, το Αττικό Ζωολογικό Πάρκο, οι τουριστικές υποδομές της Αρτέμιδος, αποτέλεσαν πόλους έλξης εθνικού επίπεδου, και ανήγαγαν το Δήμο σε ένα χωρικό και αναπτυξιακό κόμβο εξαρτήσεων. Από την άλλη η συγκέντρωση των παραπάνω αποτέλεσε μια από τις αιτίες του μαρασμού της τοπικής αγοράς των Σπάτων δημιουργώντας σήμερα την ανάγκη διερεύνησης νέων δημοτικών δραστηριοτήτων – χρήσεων (Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015).

Ο Δήμος Σπάτων- Αρτέμιδος, αναγνωρίζοντας την εθνικής εμβέλειας σημασία των ανωτέρω, χρειάστηκε να προχωρήσει στον επανασχεδιασμό των χρήσεων γης και στην δημιουργία των αντίστοιχων υποδομών, ώστε να μπορέσει να ανταποκριθεί στο νέο ρόλο του. Ακόμη, ο Δήμος στο πλαίσιο του Νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας – Αττικής (Ν.4277/2014, ΦΕΚ 156Α/1-8-14), εντάσσεται στους στόχους της χωροταξικής οργάνωσης του λεκανοπεδίου για την αναβάθμιση του αστικού & εξωαστικού χώρου και των αντίστοιχων υποδομών και τη διατήρηση μίας βιώσιμης αναπτυξιακής πορείας. Παρακάτω αναλύεται το υπάρχον θεσμικό καθεστώς των Δημοτικών Ενοτήτων Σπάτων και Αρτέμιδος.

3.1.1 Δ.Ε Σπάτων

Εκτός Σχεδίου Περιοχές:

- ✓ Ζώνη Απαλλοτριώσης του Αεροδρομίου (ΖΑΠΑ) και Ζώνη Περιορισμένης Ανάπτυξης (Ζ.Π.Α.) Ν. 2338 (ΦΕΚ 202/Α/95),

- ✓ Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου Ν. Αττικής (Ζ.Ο.Ε.), θεσμικό πλαίσιο Χρήσεων Γης, Π.Δ/γμα 20.2/6-3-2003 (ΦΕΚ 199Δ/03),
- ✓ Τ.Χ.Σ.(Τοπικό Χωρικό Σχέδιο) με το ΓΠΣ (Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο)
 - Για τους οικισμούς Σπάτα, Χριστούπολη και Μπούρα (Αριθμός Απόφασης 67074/4959 (ΦΕΚ 652/11-10-1989))
 - Τροποποίηση του προαναφερόμενου Γ.Π.Σ. με σχεδιασμό και προγραμματισμό του οικιστικού ιστού σε 8 Πολεοδομικές Ενότητες (Αριθμός Απόφασης 4878/1028 (ΦΕΚ 250Δ/1999)). Η υπό Ένταξη (σε εξέλιξη η εκπόνηση Πολεοδομικής μελέτης – έχει ολοκληρωθεί η κτηματογράφηση και δύο αναρτήσεις) για τις Πολεοδομικές Ενότητες:
 - ΠΕ 5 (Μπούρα- Πολεοδομικό Κέντρο κατά μήκος της Λ. Σπάτων)
 - ΠΕ 1 (Τζιώτη – Αγ. Παρασκευή)
 - ΠΕ 6,7 (Λάκιζα)
 - ΠΕ 1,4 (Επέκταση νότια της Μυκηναϊκών Τάφων - Γήπεδο)
 - Αθλητικό Πάρκο έκτασης 400 στρεμμάτων περίπου.

Εντός Σχεδίου Πολεοδομικές Ενότητες:

- Παλαιό Σχέδιο οικισμού Σπάτων (ΦΕΚ 420Α/1934)
- Ο.Τ. 147,142,143,144,145 (ΦΕΚ 19/Δ/10-2-1966, Δ/γμα 9-12-1965)
- ΠΕ 8, Χριστούπολη (ΦΕΚ 449/Δ/27-8-1990)
- ΠΕ 2-3 Ασύρματος (ΦΕΚ 648/Δ/7-7-1992)
- ΠΕ 1- 4 Μυκηναϊκοί Τάφοι - Γήπεδο (ΦΕΚ 101/Δ/27-2-1995)
- ΠΕ 8, Επιχειρηματικό Πάρκο «Πέτρα Γυαλού – Βούλια Προκαλήσι» (ΦΕΚ 1274/Δ/27-11-2003)
- ΠΕ 8, Επιχειρηματικό Πάρκο «Γυαλού Αγ. Δημήτριος – Πύργος» (ΦΕΚ 319/Δ/24-3-2005).

Κυρωμένες Πράξεις Εφαρμογής:

- Χριστούπολη (Αρ.Πρωτ. 32398/Τ-3142/24-11-1992 Αποφ. Νομάρχη, Μεταγραφή: τόμος 309 αριθμός: 438/14-121992)

- Ασύρματος (Αρ.Πρωτ. 1972/416/9-2-1996 Αποφ. Νομάρχη, Μεταγραφή: τόμος 344 αριθμός: 145/7-6-1996)
- Μυκηναϊκοί Τάφοι (Αρ.Πρωτ. 287/31/9-1-2004, Αρ. 1/2004 Αποφ. Νομάρχη, Μεταγραφή: τόμος 440 αριθμός: 412/9-32004)
- Επιχειρηματικό Πάρκο «Πέτρα Γυαλού – Βούλια Προκαλήσι» (Αρ. Πρωτ. 8977/1449/30-5-2005 Αποφ. Νομάρχη, Μεταγραφή: τόμος 459 αριθμός: 215/21-6-2005)
- Επιχειρηματικό Πάρκο «Γυαλού Αγ. Δημήτριος – Πύργος» (Αρ.Πρωτ. 12117/1987/14-7-2005, Αρ. 1/2004 Αποφ. Νομάρχη, Μεταγραφή: τόμος 471 αριθμός: 379/7-9-2005)

Αναλυτικά, η Δ.Ε. Σπάτων καταλαμβάνει συνολική έκταση 5.669,97 km. Ο οικιστικός ιστός (233,21 km) που βρίσκεται εντός σχεδίου, μαζί με την εκτός σχεδίου περιοχή (308,26 km) οργανώνεται σε 8 Πολεοδομικές Ενότητες, διαχωρισμένες ανομοιογενώς από άποψη έκτασης (Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015). Η πολεοδομική οργάνωση του οδικού δικτύου καταλαμβάνει 28,08 km στη συνολική έκταση εντός σχεδίου (233,21 km), και η υπόλοιπη έκταση οργανώνεται σε 205,13 km. Τα υπάρχοντα κτίσματα ανέρχονται σε 3.500 περίπου από τα οποία τα ισόγεια αποτελούν το μεγαλύτερο ποσοστό και ακολουθούν τα δώροφα και μετά τα πολυώροφα στο κέντρο των Σπάτων.

Αν εξετάσουμε ιστορικά την οικιστική ανάπτυξη του πρώην οικισμού Σπάτων θα δούμε ότι ξεκινά το 1934 από τη σημερινή κεντρική περιοχή του οικισμού - συνεκτικός ιστός. Το 1965 πραγματοποιήθηκε η επόμενη ένταξη ενός πολύ μικρού τμήματος στο βορειοδυτικό όριο του συνεκτικού ιστού, ανατολικά της Λεωφόρου Σπάτων, στην είσοδο του οικισμού. Από τότε οι οικιστικές εξαπλώσεις συνεχίζονται περιμετρικά του βασικού οικισμού και η ένταξή τους πραγματοποιείται σταδιακά ξεκινώντας με σχετικές μελέτες και ρυθμίσεις. Το 1990 ακολούθησε η ένταξη του εγκεκριμένου σχεδίου για τη Χριστούπολη, το 1992 για μία περιορισμένη έκταση στο βόρειο άκρο του οικισμού (τον Ασύρματο), το 1994 η ζώνη στο νότιο όριο του οικισμού και η είσοδός του σε μικρή έκταση (Μυκηναϊκοί Τάφοι και Γήπεδο), ενώ τέλος πρόσφατα το 2003 και 2005 έγινε η ένταξη του Επιχειρηματικού Πάρκου Πέτρας Γιαλού (ανατολικά) και του Επιχειρηματικού Πάρκου Αγίου Δημητρίου Γιαλού (δυτικά) αντίστοιχα περιμετρικά της Χριστούπολης. Τέλος πραγματοποιήθηκε

η ένταξη ενός μικρού τμήματος του Οικισμού Νεάπολη στο όριο με τη Δ.Ε. Αρτέμιδος.

Ωστόσο, εκτός των παραπάνω, εντοπίζονται διάσπαρτες οικιστικές συγκεντρώσεις είτε στο θεσμικό πλαίσιο των εκτός σχεδίου, είτε στο πλαίσιο γειτνίασης με το βασικό οδικό άξονα του Δήμου, είτε ακόμα και παράνομα ως αυθαίρετες κατοικίες. Πρόκειται για τους οικισμούς δορυφόρους που αναπτύσσονται στον εξωαστικό χώρο, όπως (Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015):

- στο χώρο βόρεια του οικισμού Χριστούπολης ο οικισμός Φοίνικα και βορειότερα αυτού μέχρι τα όρια με την Κοινότητα Πικερμίου ο οικισμός και η γραμμική ανάπτυξη εμπορίου της Λεωφόρου Μαραθώνος,
- στον χώρο ανατολικά της οδού Αγίου Χριστοφόρου πριν την έξοδό της επί της Λεωφόρου Μαραθώνος, ο οικισμός στην περιοχή Λιοφύτι,
- στον χώρο στο βόρειο άκρο του Δήμου, ανατολικά του Λόφου Έτος, ο οικισμός Έτος Στέκο μαζί με τον Οικοδομικό Συνεταιρισμό ΤΕΒΕ,
- σε όλη την ανατολική περίμετρο (όρια με το πρώην Δήμο Αρτέμιδας) που ουσιαστικά πλέον συνίσταται σε μια συνεχή ζώνη με διαφορετικά τοπωνύμια: Βένια, Αγία Κυριακή, Μακρυνά Λαχίδια, Άγιος Σεραφεΐμ, Νεάπολη,
- στο νοτιοανατολικό άκρο ο οικισμός Λόφος Ηλεκτρολόγων.

Στην περίπτωση της Δημοτικής Ενότητας Σπάτων ο πολεοδομικός ιστός ταυτίζεται με τον οικιστικό ιστό του συνεκτικού – παραδοσιακού τμήματος του κυρίως οικισμού, που είναι κτισμένος σε μια ήπια γενικά λοφώδη έξαρση ύψους 140 μ. στη θέση της αρχαίας πόλης «Ερχίας», της περιοχής Ασυρμάτου, Μυκηναϊκών Τάφων και του οικισμού της Χριστούπολης, που βρίσκεται λίγο βορειότερα. Η μέση μικτή πυκνότητα του καθοριζόμενου πολεοδομικού ιστού (ένδειξη κατ./Ha) στο Τ.Χ.Σ. του Δήμου παρουσιάζει μια «φυσιολογική» και αναμενόμενη απόκλιση ανάμεσα στις ήδη αναπτυγμένες οικιστικά περιοχές του παραδοσιακού οικισμού, έναντι των άλλων περιοχών. Την ίδια εικόνα παρουσιάζει και ο θεσμοθετημένος Συντελεστής Δόμησης.

Οι κεντρικές λειτουργίες επιπέδου πόλης, σύμφωνα με τον υπάρχοντα σχεδιασμό, ο οποίος τελεί υπό τροποποίηση και αναθεώρηση και σύμφωνα με την πρόσφατη

νομοθεσία εξαπλώνεται στο σύνολο των διοικητικών ορίων του πρώην Δήμου Σπάτων, απαντώνται έξω από τον υπάρχοντα κεντρικό οικισμό, στη δυτική είσοδό του και προτείνονται εκατέρωθεν του κεντρικού άξονα (Λεωφόρος Σταυρού – Σπάτων). Στο κέντρο του υπάρχοντος οικισμού, κατά μήκος και εκατέρωθεν της Λεωφόρου Β. Παύλου, βρίσκονται οι υπάρχουσες κεντρικές λειτουργίες σε ανάπτυγμα μεγαλύτερο του υπάρχοντος σχεδιασμού. Η ίδια παρατήρηση των κεντρικών λειτουργιών σχεδιασμού παρατηρείται και στα οριζόμενα 3 Τοπικά Κέντρα γειτονιών.

Ωστόσο, αναφερόμενοι στην Πολεοδομική Οργάνωση, σημειώνεται ότι σύμφωνα με τον ισχύοντα σχεδιασμό (Τ.Χ.Σ.) στη βόρεια περίμετρο του οικισμού υπάρχουν 3 προτεινόμενες περιοχές οικιστικής ανάπτυξης καθώς επίσης 2 περιοχές ανάπτυξης Επιχειρηματικών Πάρκων που περικλείουν δύο ζώνες χονδρεμπορίου και μία ζώνη εκπαίδευσης, ενώ νότια του οικισμού μία περιοχή ανάπτυξης Αθλητισμού. Παράλληλα, εκτός του σχεδιασμού και προγραμματισμού του Τ.Χ.Σ. για τις περιοχές που υπάγονται σε αυτό, υφίσταται ένα θεσμικό πλαίσιο Χρήσεων Γης που προέρχεται από τη Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου Ν. Αττικής και που υπόκειται στο Π.Δ/γμα 20.2/6-3-2003 (ΦΕΚ 199Δ/03). Αρκετές από αυτές τις χρήσεις έρχονται σε σύγκρουση με την ανάπτυξη της περιοχής και τα δεδομένα του περιβάλλοντος.

Πρόκειται για την έκταση ανατολικά των ορίων του θεσμοθετημένου Τ.Χ.Σ. (ως ζώνη Υψηλής Τεχνολογίας – Κ3) και βέβαια για μια ευρύτερη περιοχή – Ζώνη Περιορισμένης Ανάπτυξης – που θεσμοθετήθηκε με το Ν. 2338 – ΦΕΚ 202/Α/95 και η οποία εσωκλείει τη Ζώνη Απαλλοτρίωσης του Αεροδρομίου. Σημαντικό στοιχείο αναφοράς τέλος, αποτελούν οι υφιστάμενοι διάσπαρτοι οικισμοί που αλλού έχουν τη μορφή οικιστικού πυρήνα κυρίως στα βόρεια, ενώ κατά μήκος του ανατολικού ορίου αποτελούν μια συνεχή οικιστική ζώνη μη πυκνοδομημένη (Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015).

3.1.2 Δ.Ε. Αρτέμιδος

Εκτός Σχεδίου Περιοχές:

- ✓ Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου Ν. Αττικής (Ζ.Ο.Ε.) (Π.Δ/γμα 20.2/6-3-2003 (ΦΕΚ 199Δ/03)),
- ✓ θεσμικό πλαίσιο Χρήσεων Γης και οι ζώνες Νομού Αττικής (ΦΕΚ 707Δ/79), εκτός σχεδίου δόμηση (ΦΕΚ 270Δ/85).
- ✓ Όχι Τοπικό Χωρικό Σχέδιο (ΤΧΣ).

Εντός Σχεδίου Πολεοδομικές Ενότητες:

- Διανομή έτους 1952, Κέντρο Αρτέμιδος (ΦΕΚ180/53(Απόφαση Ε22320/11-8-53) , ΦΕΚ164Δ/1-9-69, ΦΕΚ105Δ/79, ΦΕΚ131Δ/80)
- Πολεοδομική μελέτη των περιοχών Β' κατοικίας, Γαλήνης, Υπαπαντής και Αγ. Σεραφείμ (ΠΕ 3,4,5) (ΦΕΚ 722/Δ/31-7-1987)
- Πολεοδομική μελέτη Πολεοδομικής Ενότητας ΠΕ6 Β' κατοικίας (ΦΕΚ 424/Δ'/16-6-1989).
- Πολεοδομική μελέτη Πολεοδομικών Ενοτήτων 1 (Αγ. Νικόλαος) και 2 (Αλυκή) (ΠΕ 1,2), Β' κατοικίας (ΦΕΚ 882/Δ'/9-12-1988)
- Πολεοδομική μελέτη Πολεοδομικής Ενότητας 14 (ΠΕ 14), Β' κατοικίας (ΦΕΚ 641/Δ'/9-10-1989)
- Πολεοδομική μελέτη τμημάτων Πολεοδομικών Ενοτήτων 10 και 11, Β' κατοικίας (ΦΕΚ 638/Δ'/9-10-1989)
- Πολεοδομική μελέτη Πολεοδομικών Ενοτήτων 7, 8 και 9, Β' κατοικίας (ΦΕΚ 298/Δ'/17-5-1989)
- Πολεοδομική μελέτη τμημάτων Πολεοδομικών Ενοτήτων 10 και 11, Β' κατοικίας (ΦΕΚ 785/Δ'/6-11-1991)
- Πολεοδομική μελέτη Πολεοδομικής Ενότητας 13 (ΠΕ13), Β' κατοικίας (ΦΕΚ 111/Δ'/12-3-1991)
- Πολεοδομική μελέτη τμημάτων Πολεοδομικής Ενότητας 12 (ΠΕ12), Β' κατοικίας (ΦΕΚ 1298/Δ'/6-10-1993)

- Πολεοδομική μελέτη τμήματος Πολεοδομικής Ενότητας 7, Β' κατοικίας και τροποποίηση εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου στα όρια σύνδεσης (ΦΕΚ 76/Δ'5-2-1993)
- Πολεοδομική μελέτη τμήματος Πολεοδομικής Ενότητας 12, Β' κατοικίας (ΦΕΚ 578/Δ'7-7-1997)
- Πολεοδομική μελέτη τμήματος Πολεοδομικής Ενότητας 14 και τροποποίηση σχεδίου στα σημεία σύνδεσης, Β' κατοικίας (ΦΕΚ 390/Δ'16-5-1997)
- Πολεοδομική μελέτη Πολεοδομικής Ενότητας 12 (ΠΕ12), Β' κατοικίας (ΦΕΚ 240/Δ'5-3-2004)
- Αναστολή έκδοσης οικοδομικών αδειών και εκτέλεσης οικοδομικών εργασιών στα Ο.Τ. 2434, 2494, 2520, 2523 και 2543 της 12ης Πολεοδομικής Ενότητας του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου του δήμου Αρτέμιδας (ΦΕΚ 1041/Δ'11-11-2004)

Κυρωμένες Πράξεις Εφαρμογής:

- Π.Ε.3 (12796/1726/21-09-06 Αποφ. Νομάρχη)
- Π.Ε.5 (14471/3765/97, ορθή επανάληψη 8709/3151/98 Αποφ. Νομάρχη, Μεταγραφή: τόμος 366 αριθμός:297, 4530/26-6-98)

Τα παραπάνω Διατάγματα και οι παραπάνω Αποφάσεις αποτελούν το βασικό θεσμοθετημένο χωροταξικό σχεδιασμό αλλά, στα ενδιάμεσα διαστήματα μεσολαβούν αποφάσεις μεμονωμένων πράξεων κυρίως τοπικών τροποποιήσεων ρυμοτομίας και χρήσεων γης που μπορεί να διαφοροποιήσουν το σύνολο της εικόνας του εγκεκριμένου Ρυμοτομικού Σχεδίου (Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015).

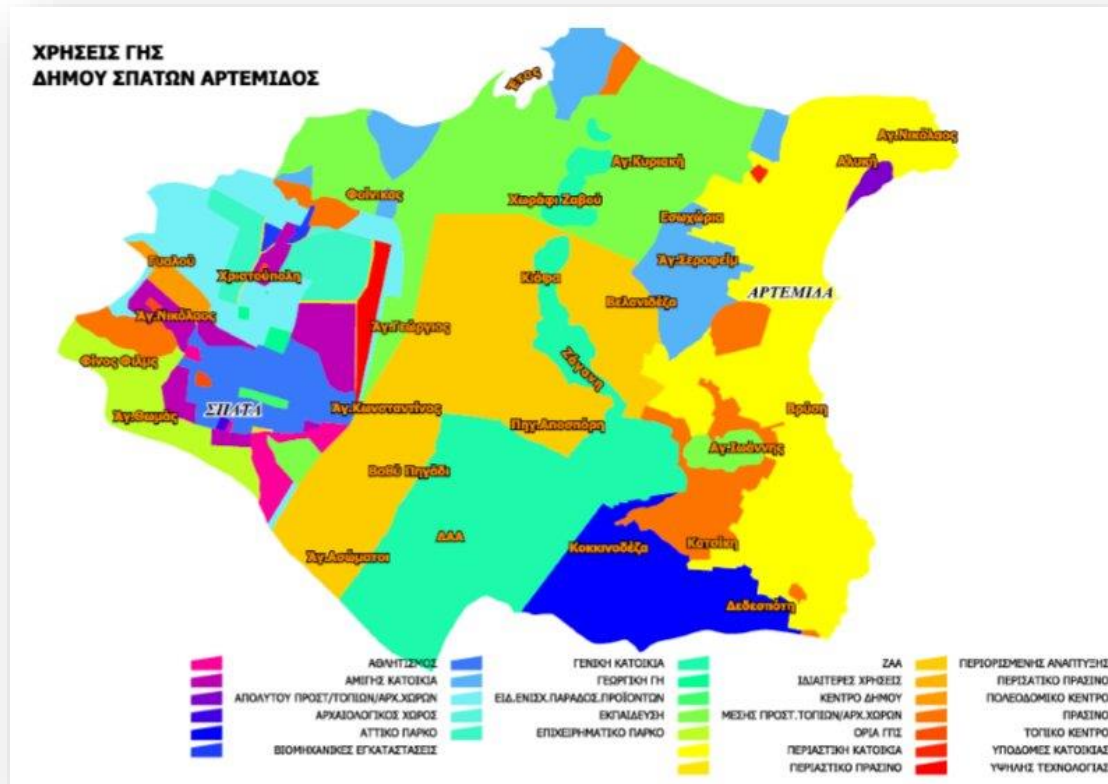
Αναλυτικά, η Δ.Ε Αρτέμιδος καταλαμβάνει έκταση 21,226km, έχει οδικό δίκτυο 2,480km, δίκτυο ύδρευσης πάνω από 650km και ακτογραμμή 18km. Η Δ.Ε. Αρτέμιδος, διαιρείται σε 15 Πολεοδομικές Ενότητες, από τις οποίες οι 14 αποτελούν νέες εντάξεις και η μία είναι το παλιό «Κέντρο» έκτασης 12.500 στρεμμάτων. Έχει εφαρμοστεί το Σχέδιο Πόλης σε δύο Πολεοδομικές Ενότητες συνολικής έκτασης 3.200 στρεμμάτων. Το υπόλοιπο καταλαμβάνεται από εκτάσεις κυρίως γεωργικές, που τείνουν να χάσουν το χαρακτήρα αυτό με την ανάπτυξη ενός χώρου μικτής κάλυψης κατοικιών – ημιφυσικών συστημάτων (Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015).

3.2 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Ο Δήμος Σπάτων - Αρτέμιδος, όπως και όλοι οι Δήμοι των Μεσογείων, έχει ένα ιδιότυπο καθεστώς Χρήσεων Γης. Η διαφοροποίηση έγκειται ανάμεσα στον αστικό και στο εξωαστικό χώρο, και συνεπώς ανάμεσα στα διαφορετικά θεσμικά πλαίσια που καλύπτουν τις περιοχές αυτές. Παράλληλα, η κατάσταση που υπάρχει σήμερα δεν αποτυπώνεται στο θεσμικό πλαίσιο επειδή πρόκειται για μία αναπτυσσόμενη περιοχή. Για το λόγο αυτό η προσέγγιση που ακολουθεί παρακάτω εξετάζει τόσο τις υπάρχουσες όσο και τις θεσμοθετημένες χρήσεις, είτε αυτές αναφέρονται στον αστικό είτε στον εξωαστικό χώρο.

Ένα ακόμη χαρακτηριστικό του Δήμου Σπάτων - Αρτέμιδος είναι οι συγκρούσεις χρήσεων γης. Τόσο η πόλη της Αρτέμιδος όσο και η πόλη των Σπάτων παρουσίασαν πληθυσμιακή αύξηση τη δεκαετία του '90, καθώς και την τελευταία πενταετία, χωρίς να παρουσιάζουν κοινωνική συνοχή. Ταυτόχρονα, και στις δύο πόλεις πρώτα έγινε η αυθαίρετη ανάπτυξη των οικισμών και μετά ακολούθησε η εκπόνηση πολεοδομικών σχεδίων προκειμένου να επιλυθούν τα προβλήματά και να αναπτυχθούν. Συνεπώς, δεν υπάρχει μέχρι σήμερα μία πολιτική σχεδιασμού για τις πόλεις.

Επιπλέον, πρόκειται για ένα αναπτυσσόμενο Δήμο γεγονός που σημαίνει ότι η οικιστική ανάπτυξη συνεχίζεται, δημιουργώντας νέα προβλήματα. Ο Δήμος δεν έχει τις υποδομές να εξυπηρετήσει τόσο πληθυσμό και χρήσεις. Επιπλέον, σήμερα παρατηρείται στη Δ.Ε. Αρτέμιδος μια διαρκώς αυξανόμενη τάση σταδιακής μετατροπής της παραθεριστικής κατοικίας (Β' κατοικία), σε Α κατοικία. Σε αυτό συμβάλλουν τόσο τα μεγάλα οδικά έργα, όσο και η γενικότερη οικονομική κρίση. Ωστόσο, η Δ.Ε. Σπάτων, εκτός των ορίων του ισχύοντος Τ.Χ.Σ. παραμένει εγκλωβισμένη στο καθεστώς των Ζ.Ο.Ε. και της Ζ.Π.Α (Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015).



Εικόνα 20 Χρήσεις Γης Δήμου Σπάτων - Αρτέμιδος(Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015)

3.2.1 Δ.Ε. Σπάτων

Οι Χρήσεις Γης καθορίζονται από το θεσμοθετημένο Τοπικό Χωρικό Σχέδιο το οποίο εγκρίθηκε κατ' αρχήν με το ΦΕΚ 652/Δ/11-10-1989, τροποποιήθηκε με το ΦΕΚ 250/Δ/1999, το Π. Δ/γμα 20.2/6-3-2003 (ΦΕΚ 199Δ') (Ζ.Ο.Ε.), το Ν. 2338 (ΦΕΚ 202/Α/95), και τα σχετικά Διατάγματα. Σε τρεις από τις καθοριζόμενες του Τ.Χ.Σ. Πολεοδομικές Ενότητες καθορίζονται τμήματα με χρήση Πολεοδομικού Κέντρου. Στην είσοδο της πόλης και εκατέρωθεν της Λεωφόρου Σταυρού – Σπάτων, καθορίζεται χρήση Πολεοδομικού Κέντρου σε έκταση εκτός εγκεκριμένου σχεδίου. Στο βόρειο τμήμα του οικισμού των Σπάτων και εκατέρωθεν του οικισμού Χριστούπολης, καθορίζονται δύο περιοχές ως Επιχειρηματικά Πάρκα με χρήση Πολεοδομικού Κέντρου. Σε δύο τμήματα βόρεια της Χριστούπολης καθορίζεται χρήση Χονδρεμπορίου, ενώ στην ίδια περιοχή καθορίζεται χρήση Εκπαίδευσης. Εκ διαμέτρου αντίθετα, νότια του οικισμού Σπάτων, καθορίζεται εκτεταμένη περιοχή ως Αθλητικό Κέντρο. Τέλος στις περιοχές επεκτάσεων (εκτός εγκεκριμένου σχεδίου –

προς ένταξη) καθορίζεται η χρήση Αμιγούς Κατοικίας. Γενικά, οι χρήσεις γης καθορίζονται ως εξής(Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015):

Αστικός Χώρος

Γενικής και Αμιγούς Κατοικίας στα εντός εγκεκριμένου σχεδίου τμήματα του κυρίως οικισμού των Σπάτων, του οικισμού της Χριστούπολης, των Π.Ε. 2-3 Ασυρμάτου, των Π.Ε. 1-4 Μυκηναϊκοί Τάφοι - Γήπεδο

Πολεοδομικού Κέντρου στα Επιχειρηματικά Πάρκα «Πέτρα Γυαλού – Βούλια Προκαλήσι» και «Γυαλού Αγ. Δημήτριος – Πύργος»

Εξωαστικός Χώρος

A. Εντός Τ.Χ.Σ.

1. Γενικής και Αμιγούς Κατοικίας των ΠΕ5 Μπούρα, ΠΕ1 Τζιώτη – Αγ. Παρασκευή, ΠΕ6-7 Λάκιζα, ΠΕ1-4 Επέκταση νότια της Μυκηναϊκών Τάφων
2. Πολεοδομικού Κέντρου της ΠΕ5 κατά μήκος της Λ. Σπάτων
3. Αθλητισμού σε έκταση 400 στρεμμάτων περίπου (νοτιοανατολικά της ΠΕ4)
4. Χονδρεμπορίου (βόρεια της Χριστούπολης)
5. Εκπαίδευσης (βόρεια της Χριστούπολης)

B. Εκτός Σχεδίου

Τα παρακάτω οριζόμενα υπόκεινται στο Π.Δ/γμα 20.2/6-3-2003 (ΦΕΚ 199Δ') (Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου του Ν. Αττικής). Το τμήμα που ανήκει στη ΔΕ Σπάτων υπάγεται στις ζώνες Α, Β1, Β2, Β3, Β4, Γ1, Γ2, Κ1, Κ3.

1. Περιοχές με στοιχείο Α (Ζώνες πρασίνου)

Η ζώνη ορίζεται σε τέσσερα διαφορετικά σημεία μέσα στα όρια του Δήμου.

- Στο βορειοανατολικό άκρο της ΔΕ στον οικισμό της Αγίας Κυριακής ο οποίος χαρακτηρίζεται από αυθαίρετη οικιστική δόμηση.
- Στο νοτιοανατολικό άκρο της ΔΕ, στην ανατολική πλευρά του αεροδρομίου, γειτνιάζει με τη θεσμοθετημένη Ζώνη Δ (περιαστικής κατοικίας), τον εκεί κείμενο Οικοδομικό Συνεταιρισμό Ηλεκτρολόγων.

- Στο βόρειο κεντρικό τμήμα της ΔΕ, στο λόφο της Πύριζας, γειτνιάζει με τις θεσμοθετημένες ζώνες χονδρεμπορίου και εκπαίδευσης.
- Στο δυτικό άκρο ο λόφος Μπούρα που υφίσταται πιέσεις οικιστικές κυρίως βόρεια , στην περιοχή Αγίου Νικολάου.

2. Περιοχές με στοιχείο Β1

Περιοχές απολύτου προστασίας τοπίου, αρχαιολογικών χώρων και μνημείων. Η ζώνη ορίζεται στο λόφο του Έτους, ο οποίος διατηρείται σε μεγάλη περιφέρεια ως ελεύθερος χώρος πράσινου, γειτνιάζοντας στο νοτιοανατολικό του τμήμα με τον Οικοδομικό Συνεταιρισμό ΤΕΒΕ, ο οποίος παρουσιάζει οικιστικές πιέσεις.

3. Περιοχές με στοιχείο Β2

Περιοχές μέσης προστασίας τοπίου, αρχαιολογικών χώρων και μνημείων. Η ζώνη ορίζεται σε δύο σχετικά μικρά και διάσπαρτα τμήματα και σε ένα μεγάλο και ενιαίο ως εξής:

- Στο νοτιοανατολικό άκρο της ΔΕ αποτελεί εγκλωβισμένο τμήμα από Ζώνη Α-πράσινο και τον ιστό που πιέζεται από την Δ Ε Αρτέμιδος. Ωστόσο σήμερα παραμένει αδόμητη έκταση με χαρακτηριστικά ελεύθερης λοφώδους έκτασης.
- Στην κεντρική περιοχή του Δήμου στο νότιο τμήμα του εγκεκριμένου σχεδίου του οικισμού των Σπάτων, που σήμερα καταλαμβάνεται από καλλιέργειες.
- Το μεγάλο και ενιαίο τμήμα εκτείνεται στο βόρειο-βορειοανατολικό τμήμα της ΔΕ Σπάτων και υπεισέρχεται εγκάρσια στην κεντρική περιοχή του.
- Στο κεντρικό βόρειο τμήμα που έχει μέτωπο στη Λεωφόρο Μαραθώνος υπάρχει ήδη ανάπτυξη εγκαταστάσεων και δραστηριοτήτων κυρίως εμπορίου χονδρικού και εξειδικευμένου με τάση εγκατάστασης εργοστασιακών μονάδων. Στην ίδια περιοχή το τμήμα που εκτείνεται γύρω από τον Οικισμό του Φοίνικα κατέχεται από καλλιέργειες, ενώ ο λόφος κατέχεται από ελεύθερες εκτάσεις και τον οικισμό.
- Στο τμήμα που εκτείνεται ανατολικά της οδού Αγίου Χριστοφόρου και εγκάρσια μέχρι τη Λεωφόρο Σπάτων – Αρτέμιδος, κυριαρχούν οι καλλιέργειες και περιμετρικά του Λόφου Γκούρι Λάχι.

- Αντίθετα το τμήμα που εκτείνεται εκατέρωθεν της οδού Βένιας έχει απολύτως χαρακτηριστικά περιαστικής κατοικίας.

4. Περιοχές με στοιχείο Β3 – Αττικό Πάρκο

Η ζώνη ορίζεται από ένα ενιαίο και συμπαγές τμήμα στο νοτιοανατολικό άκρο της ΔΕ. Η ίδια ζώνη εκτείνεται και στους γειτονικούς Δήμους και περιλαμβάνει το όριο και την περιοχή του αρχαιολογικού χώρου της Βραυρώνας. Σήμερα εκτός από τις περιφραγμένες αρχαιολογικές περιοχές η ζώνη καταλαμβάνεται από καλλιέργειες.

5. Περιοχές με στοιχείο Β4

6. Περιοχές με στοιχείο Γ1

Ζώνη ειδικής ενίσχυσης παραδοσιακών και βιολογικών καλλιεργειών που ορίζεται σε τρεις περιοχές:

- Στο κεντρικό τμήμα που υπεισέρχεται εγκάρσια διαχωρίζονται δύο άλλες ζώνες (Κ3 και Β2) όπου κυριαρχούν οι καλλιέργειες.
- Στο βορειοδυτικό τμήμα της ΔΕ Σπάτων που περιβάλλει τις περιοχές εντάξεων (Πολοδομικών Κέντρων και Κ1). Με εξαίρεση τις μητροπολιτικές χρήσεις αναψυχής και πολιτισμού που είναι εγκατεστημένες στο τμήμα αυτό, σε ολόκληρη τη ζώνη κυριαρχούν οι καλλιέργειες.
- Στο νοτιοδυτικό άκρο του Δήμου και του οικισμού και όπου κυριαρχούν οι καλλιέργειες.

7. Περιοχές με στοιχείο Γ2 (Γεωργική γη)

Η ζώνη ορίζεται σε έξι διαφορετικά σημεία μέσα στα όρια του Δήμου.

- Στο τμήμα που ανήκει στη Δ.Ε. Σπάτων και βρίσκεται βόρεια της Λεωφόρου Μαραθώνος όπου κυριαρχεί το εμπόριο και η μεταποίηση.
- Στην έξοδο της οδού Αγίου Χριστοφόρου εκατέρωθεν όπου κυριαρχούν οι καλλιέργειες.
- Στην περιοχή Πετρέζα σ' ένα μικρό τμήμα όπου επίσης κυριαρχούν οι καλλιέργειες.
- Δυτικά από το λόφο του Φοίνικα, όπου κυριαρχούν οι καλλιέργειες.

- Στην περιοχή του Έτος Στέκο που ουσιαστικά λειτουργεί ως οικιστική – περιαστική περιοχή.
- Τέλος στην περιοχή της Αγίας Κυριακής που καλύπτεται από οικιστική χρήση πλήρως.

8. Περιοχές με στοιχείο K1

Ζώνη εγκαταστάσεων δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα

9. Περιοχές με στοιχείο K3 (Πάρκο Υψηλής Τεχνολογίας -Τεχνόπολις)

Η ζώνη περιορίζεται σε ένα σημείο, ανατολικά των επεκτάσεων της πόλης όπου κυριαρχείται από καλλιέργειες. Ακόμη, τα παρακάτω οριζόμενα υπόκεινται στο Ν. 2338 (ΦΕΚ 202/Α/95)

- Περιοχή – Ζώνη απαλλοτριώσης (ΖΑΠΑ) Στην περιοχή περιλαμβάνεται η έκταση του υφιστάμενου κυρίως όγκου του Διεθνούς Αερολιμένα «Ελευθέριος Βενιζέλος» και ακόμα 3 περιοχές που συνιστούν οι κορυφογραμμές των λόφων του ανατολικού μετώπου του Δήμου.
- Περιοχή – Ζώνη Περιορισμένης Ανάπτυξης (ΖΠΑ) περικλείει την έκταση εκτός του αεροδρομίου και που μέχρι σήμερα καταλαμβάνεται από καλλιέργειες. Στη ζώνη αυτή στη βορεινή πλαγιά του λόφου του Ζάγανι, βρίσκεται το Νεκροταφείο του πρώην Δήμου Αρτέμιδος. Στη συγκεκριμένη Ζώνη επιτρέπονται οι χρήσεις:
 - a) Ιδιωτικές κατοικίες
 - b) Αγροτικές χρήσεις περιλαμβανομένων στάβλων, ορνιθοτροφείων, μονάδων-αγροτικών αποθηκών και σφαγείων (υπό τον όρο παροχής για τα τελευταία προηγούμενης άδειας από το Υπουργείο Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων)
 - c) Εγκαταστάσεις αντλήσεως νερού και δεξαμενές,
 - d) Δικαιώματα διόδου που έχουν εγκριθεί από τον Υπουργό Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων για το κοινό, οχήματα, τραίνα ή λοιπά μέσα μεταφοράς (και βοηθητικές εγκαταστάσεις σε σχέση με αυτή)
 - e) Εξοπλισμός Αεροναυτιλίας Αεροδρομίου και/ή άλλος εξοπλισμός αεροναυτιλίας ή συσχετιζόμενες εγκαταστάσεις.

Όσον αφορά την οικιστική δομή της Δ.Ε. Σπάτων, αυτή ξεκινά από το σημερινό κεντρικό οικισμό των Σπάτων, όπου τα παλαιά μονώροφα και διώροφα κτίρια έχουν αντικατασταθεί από πολυώροφες σύγχρονες πολυκατοικίες, με δυσανάλογο ύψος σε σχέση με το πλάτος των δρόμων του παλαιού παραδοσιακού οικισμού, παραπέμποντας σε εικόνα μεγαλούπολης. Με την ένταξη στο σχέδιο πόλης των περιοχών «Χριστούπολη» και «Μυκηναϊκοί Τάφοι – Γήπεδο» θεσπίστηκαν ηπιότεροι όροι δόμησης για τις περιοχές αυτές με χαμηλότερο ύψος, μικρότερο συντελεστή δόμησης και κάλυψη. Ο πολεοδομικός ιστός της Δ.Ε. Σπάτων ανέρχεται σε εντός σχεδίου και σε υπό ένταξη, εντός Τοπικού Χωρικού Σχεδίου (Τ.Χ.Σ.) Ειδικότερα το ιστορικό κέντρο της Δ.Ε. Σπάτων καταλαμβάνει 213 στρέμματα, και τα υπόλοιπα στις περιφερειακές μεταγενέστερες εντάξεις, με χρήση Γενικής και Αμιγούς Κατοικίας. Η ανάγκη αποκέντρωσης επαγγελματικών δραστηριοτήτων και λοιπών υπηρεσιών ασύμβατων με τη χρήση της κατοικίας είχε σαν αποτέλεσμα τη θεσμοθέτηση των δύο Επιχειρηματικών Πάρκων με χρήση Πολεοδομικού Κέντρου, τα οποία καταλαμβάνουν έκταση 1.700 στρεμμάτων και αποτελούν μέσο ανάπτυξης για το σύνολο του Δήμου.

Το πρόβλημα της οικιστικής δομής είναι η μεγάλη πυκνότητα πολυκατοικιών στο ιστορικό κέντρο της πόλης, που είναι αποτέλεσμα του υψηλού συντελεστή δόμησης και κάλυψης, με έλλειψη των ανάλογων διαμορφωμένων κοινοχρήστων χώρων. Αντίθετα, στις περιοχές των μεταγενέστερων εντάξεων, μετά την ολοκλήρωση των έργων υποδομής θα εξασφαλίζονται συνθήκες ποιοτικής διαβίωσης.

Εδώ αξίζει να αναφέρουμε ότι σύμφωνα με το εγκεκριμένο Τ.Χ.Σ., προβλέπεται η επέκταση του σχεδίου στις Π.Ε. 1,5,6,7, για τις οποίες βρίσκεται σε εξέλιξη η εκπόνηση των πολεοδομικών μελετών. Με την ολοκλήρωση των μελετών αυτών θα δημιουργηθεί υπερπροσφορά οικιστικής γης κυρίως με χρήση Γενικής & Αμιγούς κατοικίας στις ΠΕ 1,5,6,7 και Πολεοδομικού Κέντρου στην ΠΕ5 κατά μήκος της Λ. Σπάτων. Υπάρχει ανάγκη τροποποίησης του Τ.Χ.Σ., προκειμένου να τακτοποιηθούν οι συγκρουόμενες χρήσεις γης στην εκτός σχεδίου περιοχή, δημιουργώντας έτσι τις απαραίτητες προϋποθέσεις για ανάπτυξη.

3.2.2 Δ.Ε. Αρτέμιδος

Οι Χρήσεις Γης καθορίζονται από τα Π.Δ. ένταξης στο σχέδιο πόλης και το Π.Δ. 20.2/6-3-2003(ΦΕΚ 199Δ/03) (Ζ.Ο.Ε.) (Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015).

Αστικός Χώρος

Χρήση Παραθεριστικής (Β) Κατοικίας.

Εξωαστικός Χώρος

Τα παρακάτω οριζόμενα υπόκεινται στο Π.Δ/γμα 20.2/6-3-2003 (ΦΕΚ 199Δ') (Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου του Ν. Αττικής). Στη συγκεκριμένη περίπτωση το τμήμα που ανήκει στη ΔΕ Σπάτων υπάγεται στις ζώνες Α, Β1, Β2, Β3, Β4, Γ2.

- 1.Περιοχές με στοιχείο Α (Ζώνες πρασίνου)
- 2.Περιοχές με στοιχείο Β1 Περιοχές απολύτου προστασίας τοπίου, αρχαιολογικών χώρων και μνημείων.
- 3.Περιοχές με στοιχείο Β2 Περιοχές μέσης προστασίας τοπίου, αρχαιολογικών χώρων και μνημείων.
- 4.Περιοχές με στοιχείο Β3 - Αττικό Πάρκο
- 5.Περιοχές με στοιχείο Β4
- 6.Περιοχές με στοιχείο Γ2 (Γεωργική γη)

Όσον αφορά την οικιστική δομή της ΔΕ. Αρτέμιδος, αυτή ξεκινά από το σημερινό κέντρο της «Λούτσας» 140 στρέμματα, όπου παρατηρείται άναρχη δόμηση και χρήσεις μη επιτρεπτές με αυτές της Β' Κατοικίας. Το γεγονός αυτό είναι αναπόφευκτο από τη στιγμή που η περιοχή μετατράπηκε αυθαίρετα σε Α' Κατοικία. Η περιοχή παρουσιάζει εμφανή υποβάθμιση χωρίς κοινωνική συνοχή και με ανάγκη κοινωνικών υποδομών. Μεταγενέστερα αναπτύχθηκε το σχέδιο πόλης σε 14 Πολεοδομικές Ενότητες καταλαμβάνοντας έτσι η οικιστική περιοχή 12.500 στρ. Στο

σύνολο των 14 ΠΕ παρατηρούνται ήπιοι όροι δόμησης, όμως η ύπαρξη μικρών ιδιοκτησιών και δαιδαλώδους ρυμοτομικού σχεδίου με μικρό πλάτος δημιουργεί συνθήκες οικιστικής υποβάθμισης. Ως πρόβλημα οικιστικής δομής, με δεδομένο το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο, είναι η έλλειψη κοινωφελών χώρων, το περιορισμένο πλάτος των δρόμων και η έλλειψη κυρωμένων πράξεων εφαρμογής (εκτός από τις ΠΕ3 και 5), που λειτουργεί ως τροχοπέδη στην κατασκευή των έργων υποδομής.

Τέλος στη Δ.Ε. Αρτέμιδος, δεν προβλέπεται η επέκταση του σχεδίου πόλης, δεδομένου ότι τη μεγαλύτερη έκταση της καταλαμβάνουν οι εντός σχεδίου περιοχές. Αναγκαία είναι η ολοκλήρωση των πράξεων εφαρμογής στις 14 ΠΕ για την εφαρμογή του σχεδίου και την διάνοιξη του οδικού δικτύου στο σύνολό του, συμπεριλαμβανομένης και της Λ. Βραυρώνος. Η εκπόνηση Τ.Χ.Σ. κρίνεται απαραίτητη για την τακτοποίηση των χρήσεων γης και τη δημιουργία των χώρων για κοινωνικές υποδομές, ενδεχομένως στις παρυφές του εγκεκριμένου σχεδίου.

3.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Το οδικό δίκτυο του Δήμου Σπάτων - Αρτέμιδος και κυρίως οι μεγάλες οδικές αρτηρίες της Αττικής, έχουν συμβάλει σημαντικά στην κινητικότητα των πολιτών με αποτελέσματα και ειδικότερα στην αλλαγή της εικόνας της τοπικής οικονομίας (Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015). Για παράδειγμα, η Αττική Οδός η οποία βρίσκεται στα όρια του δήμου, συνδέει την Αθήνα με το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» και συνέβαλε στην προσέλκυση πολλών νέων επιχειρήσεων του τριτογενή κυρίως τομέα.

Πίνακας 8 Οι κύριες οδοί του Δήμου Σπάτων- Αρτέμιδος(Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015).

Όνομασία	Χλμ Δικτύου
Λ. Καραμανλή (Αρτέμιδα)	8,5χλμ
Λ. Βραυρώνος (Αρτέμιδα)	5χλμ

Αρτέμιδος (Αρτέμιδα)	3,5χλμ
Αρίωνος (Αρτέμιδα)	3,5 χλμ
Β. Παύλου (Σπάτα)	2 χλμ
Δημ. Χρ. Μπέκα (Σπάτα)	2,4 χλμ
Λ. Σπάτων (Σπάτα)	2,7 χλμ
Λ. Σπάτων-Λ. Πικερμίου (Σπάτα)	4,5 χλμ
Αγ. Δημητρίου (Σπάτα)	3,5 χλμ
Αγ. Θωμά (Σπάτα)	2,2 χλμ

Το υπόλοιπο οδικό δίκτυο που συνδέει τις δύο πόλεις Σπάτα και Αρτέμιδα χαρακτηρίζεται ως επαρχιακό και ανέρχεται στα 22χλμ περίπου ενώ υπάρχει και το δημοτικό, αγροτικό και δασικό οδικό δίκτυο που ανέρχεται στα 928 χλμ. Επίσης, η εγκατάσταση νέων επιχειρήσεων αλλά και η προσέλκυση νέων κατοίκων οδήγησαν σε προβλήματα κυκλοφοριακής ρύθμισης και στάθμευσης κυρίως σε συγκεκριμένα σημεία όπως στην αγορά και στα εμπορικά κέντρα.

Πίνακας 9 Οι περιφερειακές/τοπικές οδοί του Δήμου Σπάτων- Αρτέμιδος(Δήμος Σπάτων- Αρτέμιδος, 2015).

Ονομασία	Χλμ Δικτύου
Υπαπαντής (Αρτέμιδα)	3 χλμ
Αγ. Ιωάννου (Αρτέμιδα)	4,5 χλμ
Αγ. Κυριακής (Αρτέμιδα)	9,5 χλμ
Δρόμος 20 (Αρτέμιδα)	2 χλμ
Μυκηναϊκών Ταφών (Σπάτα)	0,9 χλμ

Παλαιολόγου (Σπάτα)	1,1 χλμ
Ελ. Βενιζέλου (Σπάτα)	1 χλμ
Π. Μελά (Σπάτα)	0,4 χλμ
Κιάφας (Σπάτα)	5,5 χλμ

3.4 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Ο Δήμος Σπάτων - Αρτέμιδος εμφανίζει μία σειρά από χαρακτηριστικά που είναι απαραίτητα για την αξιολόγηση των Πολεοδομικών Δεδομένων και των τυχόν προβλημάτων της περιοχής. Τα πιο σημαντικά είναι η γεωγραφική του θέση στα ανατολικά του λεκανοπεδίου που σήμερα αποτελεί τη συνέχεια του αστικού ιστού της Αθήνας, η ύπαρξη φυσικού περιβάλλοντος όπως είναι οι παραλίες, οι παραρεμάτιες περιοχές, οι δασικές εκτάσεις και η γεωργική γη, η ιδιαιτερότητα του σχήματος, η ύπαρξη υπερτοπικών δραστηριοτήτων και η διάσπαση της συνέχειας του αστικού ιστού. Πρόκειται για μια περιοχή αρκετά εκτεταμένη με ασυνέχεια στον πολεοδομικό ιστό και με αλληλοσυγκρουόμενες χρήσης γης που είναι μεν δυναμικά συνδεδεμένη με την πρωτεύουσα ως συνέχεια της Λεωφόρου Σπάτων αλλά καταλήγει στην παραλία της Αρτέμιδος. Όλα αυτά τα χαρακτηριστικά όπως η εκτεταμένη αδόμητη έκταση και οι υπάρχουσες, δίνουν στην περιοχή δυνατότητες ανάπτυξης, και αξιοποίησης των θεσμοθετημένων εργαλείων πολεοδομικού σχεδιασμού.

Και οι δύο ΠΕ των Σπάτων και της Αρτέμιδος διαθέτουν κεντρικά-παραδοσιακά αστικά κέντρα τα οποία έχουν αναπτυχθεί με τελείως διαφορετικό τρόπο. Από την μία πλευρά, τα Σπάτα, κατατάσσονται στις σχετικά «καλές» περιοχές, παρά του ότι η κλασική αυτοστέγαση διαφοροποιείται με την ανάπτυξη του συστήματος αντιπαροχής. Σε συνέχεια του παλαιού σχεδίου επεκτείνεται το σχέδιο πόλης με χρήση γενικής αλλά κυρίως αμιγούς κατοικίας. Οι επιχειρηματικές δραστηριότητες χωροθετούνται αποκεντρωμένες στα Επιχειρηματικά Πάρκα και κατά μήκος της Λεωφόρου Σπάτων. Παράλληλα, έχουν αναπτυχθεί μεμονωμένοι οικιστικοί θύλακες, είτε αυθαίρετα (Μπούρας, Έτος, Πύριζα, Βένια, Αγ. Κυριακή,

Νεάπολη), είτε με εγκεκριμένα ρυμοτομικά σχέδια (Χριστούπολη, Ασύρματος). Σε συνέχεια της αστικής περιοχής των «Μυκηναϊκών Τάφων» εκτείνεται εντός Τ.Χ.Σ. περιοχή έκτασης 400 στρ. με χρήση αθλητικού πάρκου, όπου λειτουργεί προπονητικό κέντρο της «ΑΕΚ» και σε γειτονικό χώρο υπάρχει ημιτελές κλειστό γυμναστήριο του Δήμου.

Από την άλλη πλευρά, η Αρτέμιδα παρουσιάζει χαρακτηριστικά κοινωνικής και πολεοδομικής υποβάθμισης, η οποία ξεκίνησε από το παλαιό αστικό κέντρο, που αναπτύχθηκε χωρίς σχεδιασμό, και στη συνέχεια επεκτάθηκε σε 14 ΠΕ, όπου παρατηρείται οικιστική υποβάθμιση με αρκετή αυθαιρεσία, μικρό πλάτος οδών και έλλειμμα κοινωφελών χώρων. Στην προκειμένη περίπτωση το υπάρχον Κέντρο περιορίζεται σε εκτεταμένες χρήσεις αναψυχής (καφετέριες, εστιατόρια, κ.λπ.), καθώς επίσης χρήσεις εμπορίου, διοίκησης και κατοικίας. Σύμφωνα με τα σύγχρονα πολεοδομικά δεδομένα, το κέντρο έχει τα χαρακτηριστικά ενός ευρύτερου ίσως τοπικού κέντρου γειτονιάς και με χρήσεις συμβατές με το καθεστώς και το περιεχόμενο της Γενικής Κατοικίας.

Η σημειακή αντιμετώπιση των τεκταινόμενων της καθημερινής λειτουργίας του χώρου στο σύνολο του Δήμου έχει σαν αποτέλεσμα τη γενικότερη σύγκρουση χρήσεων και λειτουργιών, χωρίς να εξασφαλίζονται οι ελάχιστες προϋποθέσεις εξασφάλισης της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Το γεγονός αυτό, έρχεται να επιβεβαιώσει η έλλειψη σχεδιασμού Χρήσεων Γης σε επίπεδο Δήμου με αποτέλεσμα να αντιμετωπίζονται σημειακά τα ζητήματα αυτά και πρακτικά παντού να επιτρέπονται τα πάντα, έστω και αν δεν χρειάζεται. Αυτή η πολεοδομική λογική πρέπει να εκλείψει και ο Δήμος να αξιοποιήσει τα συγκριτικά του πλεονεκτήματα και αξιοποιώντας τις ευκαιρίες χρηματοδότησης, να οργανώσει τον πολεοδομικό του ιστό και τον εξωαστικό χώρο με σύγχρονους τρόπους και αποδοτικούς για την οικονομία του χώρου και την καλύτερη διαβίωση των πολιτών, αναδεικνύοντας το φυσικό περιβάλλον και ελέγχοντας την αυθαίρετη δόμηση που μαστίζει την περιοχή.

Για παράδειγμα, προέχουν τα θέματα ελλείμματος κοινωνικής υποδομής που αφορούν σε ελεύθερους κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους, κυρίως στη Δ.Ε. Αρτέμιδος, η οποία παρουσιάζει έλλειψη σχολικών υποδομών, λόγω της αυθαίρετης μετατροπής της παραθεριστικής κατοικίας σε Α' κατοικία. Ίσως αναδεικνύεται ως μονόδρομος η ρύθμιση των εκτός ΤΧΣ περιοχών στην κατεύθυνση ανάδειξης χώρων

υποδοχής αναπτυξιακών δραστηριοτήτων και κοινωνικών υποδομών, που εκλείπουν κυρίως στην περιοχή της Αρτέμιδος, αναβαθμίζοντας πάντα το φυσικό περιβάλλον του τόπου.

Αυτή την κρίσιμη χρονική στιγμή είναι αναγκαίο ο Δήμος, μέσα από το Πενταετές Επιχειρησιακό του Πρόγραμμα, να θέσει τις προϋποθέσεις σε επίπεδο χωρικού σχεδιασμού, για την εξυπηρέτηση των οικονομικών και παραγωγικών δραστηριοτήτων σε μια νέα αναπτυξιακή πορεία με τον ταυτόχρονο σχεδιασμό των απαραίτητων υποδομών και την εξασφάλιση αστικής κινητικότητας και συνθηκών ποιοτικής διαβίωσης των πολιτών στις περιοχές αμιγούς – γενικής κατοικίας. Καίριας σημασίας παρεμβάσεις αναδεικνύονται:

1. Τροποποίηση ΓΠΣ Δ.Ε. Σπάτων και επέκταση του στη Δ.Ε. Αρτέμιδος με στόχο:

- Την τακτοποίηση των συγκρουόμενων χρήσεων γης
- Τη δημιουργία υποδοχέων αναπτυξιακών δραστηριοτήτων
- Την εξασφάλιση Κοινωνικών Υποδομών στη ΔΕ Αρτέμιδος με τη δημιουργία Κοινοφελών Χώρων

2. Ολοκλήρωση Πολεοδομικών Μελετών – Πράξεων Εφαρμογής Δ.Ε. Σπάτων, με στόχο την οριστικοποίηση σε βάθος χρόνου του αστικού ιστού, την τακτοποίηση των ιδιοκτησιών και τη δημιουργία πηγής εσόδων για την κατασκευή των έργων υποδομής σε αυτές τις περιοχές.

3. Επικαιροποίηση Κυκλοφοριακής Μελέτης Δ.Ε. Σπάτων με στόχο τη λήψη αποφάσεων και ανάληψη δράσεων για σχεδιασμό της Ν. Περιφερειακής Οδού για αποσυμφόρηση και αναβάθμιση του ιστορικού κέντρου με σχεδιασμό αναπλάσεων, χώρων στάθμευσης, πεζοδρομήσεων.

4. Ολοκλήρωση Μελετών Πράξεων Εφαρμογής Δ.Ε. Αρτέμιδος με ταυτόχρονη εκπόνηση Κυκλοφοριακής Μελέτης – Μελέτης Στάθμευσης και επικαιροποίηση της ήδη υπάρχουσας με στόχο:

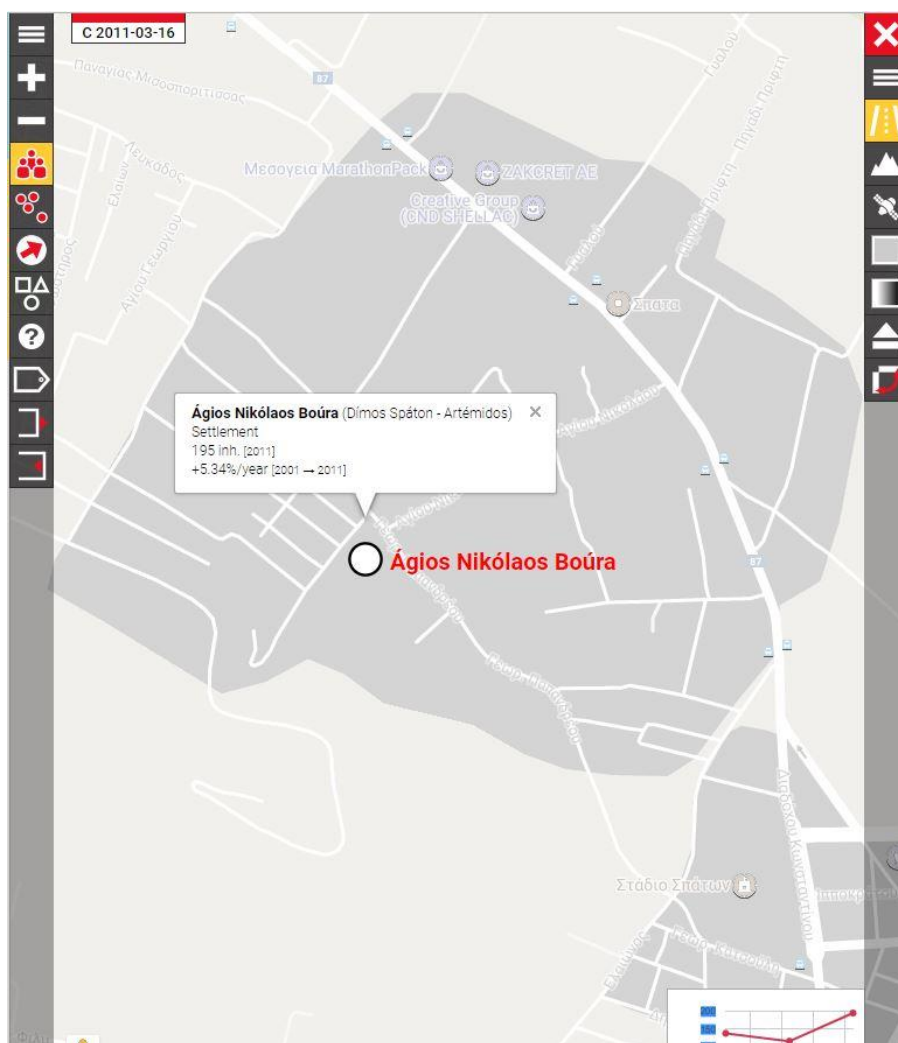
- Τη διάνοιξη κύριων οδικών αξόνων (Λ. Βραυρώνος), λοιπών οδών και κατασκευή υποδομών & δικτύων

- Την ανάπλαση Κοινοχρήστων Χώρων και τη δημιουργία Παιδικών Χαρών
- Την τακτοποίηση των ιδιοκτησιών και τη δημιουργία πηγής εσόδων για την κατασκευή των υποδομών σε αυτές τις περιοχές.
- Την ανάπλαση και αξιοποίηση Παραλιακού Μετώπου - τη διερεύνηση δημιουργίας μαρίνας σκαφών αναψυχής.

4 ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ

Η πρόταση πολεοδομικής οργάνωσης αφορά στη ΠΕ 5 (Μπούρα-Πολεοδομικό Κέντρο κατά μήκος της Λ. Σπάτων) που αποτελεί εξωαστικό χώρο, εντός Τ.Χ.Σ. Γενικής και Αμιγούς Κατοικίας ενώ περιλαμβάνει και περιοχή με στοιχείο Α (Ζώνες πρασίνου), στο δυτικό άκρο του λόφου Μπούρα, η οποία υφίσταται πιέσεις οικιστικές κυρίως βόρεια, στην περιοχή Αγίου Νικολάου.

Σύμφωνα με το ΦΕΚ 250Δ/1999 τροποποιείται η μέση πυκνότητα και ο μέσος συντελεστής δόμησης στη Π.Ε Μπούρας στα 60 άτομα/Ha και 0,60 αντίστοιχα.





4.1 ΧΡΗΣΗ ΠΡΟΤΥΠΩΝ

Ο υπολογισμός των σταθεροτύπων (standards) έγινε σύμφωνα με την Απ. 10788, ΦΕΚ 285/Δ/2004 «Έγκριση πολεοδομικών σταθεροτύπων (standards) και ανώτατα όρια πυκνοτήτων που εφαρμόζονται κατά την εκπόνηση των γενικών πολεοδομικών σχεδίων, των σχεδίων χωρικής και οικιστικής οργάνωσης «ανοικτής πόλης» και των πολεοδομικών μελετών»

4.1.1 Υπολογισμός πληθυσμού χωρητικότητας

Η προβολή – εκτίμηση πληθυσμού στις μελέτες πολεοδομικού σχεδιασμού γίνεται με αποδεκτές στατιστικές μεθόδους για το χρόνο – στόχο του πολεοδομικού σχεδιασμού. Στην προβολή – εκτίμηση του πληθυσμού λαμβάνονται ως βάση τα δεδομένα του χωροταξικού πλαισίου που αφορούν την κατάταξη στο οικιστικό δίκτυο, τις γενικότερες εξυπηρετήσεις και τη φέρουσα ικανότητα των φυσικών πόρων των περιοχών. Ο χρόνος – στόχος προσδιορίζεται κατά κανόνα στο χρονικό διάστημα

μεταξύ 5 και 20 ετών. Ο πληθυσμός χωρητικότητας – πληθυσμός κορεσμού είναι το μέγεθος στο οποίο υπολογίζονται όλες οι ανάγκες σε κοινωνική και τεχνική υποδομή.

Η συνολική έκταση της περιοχής υπολογίστηκε περί τα 1.080.001 τ.μ. Σύμφωνα με το ΦΕΚ 250Δ/1999 τροποποιείται η μέση πυκνότητα και ο μέσος συντελεστής δόμησης στη Π.Ε Μπούρας στα 60 άτομα/Ha και 0,60 αντίστοιχα. Για την περιοχή μελέτης προβλέπεται πληθυσμός χωρητικότητας **4547 κάτοικοι**.

Το σύνηθες σταθερότυπο κατοικίας για τις ανάγκες των πολεοδομικών μελετών είναι αυτό που αναφέρεται στη μέση ωφέλιμη επιφάνεια κατοικίας ανά άτομο (τ.μ./άτομο). Αποδεκτοί δείκτες, στο πλαίσιο των εφαρμοζόμενων προγραμματικών μελετών για τη βιώσιμη ανάπτυξη, θεωρούνται για την α' κατοικία από 28 έως 45 τ.μ./άτομο και για τη β' κατοικία από 15 έως 35 τ.μ./άτομο.

4.1.2 Κοινωνική – Τεχνική Υποδομή

4.1.2.1 Διοίκηση – Εξυπηρέτησεις

Η σημασία της διοίκησης για ένα οικισμό και το ποσοστό επιφάνειας που καταλαμβάνει στο σύνολο των κεντρικών λειτουργιών είναι συνάρτηση:

- του είδους και του μεγέθους του οικισμού
- της περιοχής που επηρεάζει
- του βαθμού διοικητικής αποκέντρωσης
- της θέσης του οικισμού και την ευκολία προσβασιμότητας, δηλαδή εξυπηρέτηση δικτύων μεταφορών

Στην έννοια της διοίκησης περιλαμβάνονται οι εξής κατηγορίες υπηρεσιών:

- λειτουργίες διακυβέρνησης
- λειτουργίες οικονομίας
- λειτουργίες κοινωνικής πρόνοιας
- λειτουργίες εκπαίδευσης και πολιτιστικά

4.1.2.2 Εκπαίδευση

Το Νηπιαγωγείο χωροθετείται απαραίτητα μέσα στα όρια της πολεοδομικής ενότητας με βασικό κριτήριο χωροθέτησης την ακτίνα εξυπηρέτησης (maximum ακτίνα: 400m – πεζή προσέλευση). Ελάχιστη βιώσιμη μονάδα Νηπιαγωγείου αποτελεί μαθητικό δυναμικό 20 – 30 παιδιών. Το ποσοστό του πληθυσμού που αποτελεί χρήστες του Νηπιαγωγείου εκτιμάται σε 2% (στην περίπτωση μας, 90 παιδιά). Η επιφάνεια γηπέδων ανά χρήστη είναι κατά κανόνα της τάξεως 15-24 τ.μ./χρήστη (στη περίπτωση μελέτης απαιτείται έκταση τουλάχιστον 1364 τ.μ. για την κάλυψη όλων των χρηστών).

Το Δημοτικό Σχολείο χωροθετείται μέσα στα όρια της πολεοδομικής ενότητας με βασικό κριτήριο την ακτίνα εξυπηρέτησης (max 800m). Σε προγραμματιζόμενες μονάδες, στα αστικά κέντρα όσο και σε οικισμούς, όπου το μαθητικό δυναμικό το επιτρέπει, θεωρείται ως βιώσιμη μονάδα το 6θέσιο Δημοτικό με δυναμικό 180 μαθητές (30 μαθητές ανά τάξη). Το δυναμικό των 180 μαθητών, αντιστοιχεί σε πληθυσμό 1800 κατοίκων (10% του συνολικού πληθυσμού, στη περίπτωση μελέτης 455 μαθητές). Η επιλογή χωροθέτησης εξαθέσιου ή δωδεκαθέσιου Δημοτικού εξαρτάται τόσο από την πυκνότητα δόμησης, όσο και από το προσφερόμενο γήπεδο. Η απαραίτητη επιφάνεια ανά χρήστη κατά κανόνα κυμαίνεται σε 7-11 τ.μ./χρήστη (στη περίπτωση μελέτης απαιτείται έκταση τουλάχιστον 3185 τ.μ. για την κάλυψη όλων των χρηστών).

Ελάχιστη βιώσιμη μονάδα Γυμνασίου αποτελεί μαθητικό δυναμικό 105 παιδιών, που σύμφωνα με πληθυσμιακά στατιστικά στοιχεία, αντιστοιχεί σε πληθυσμό 2100 κατοίκων (5% του πληθυσμού, στην περίπτωση μελέτης 227 μαθητές). Ελάχιστη βιώσιμη μονάδα Λυκείου αποτελεί μαθητικό δυναμικό 105 μαθητών που αντιστοιχεί σε πληθυσμό 2700 κατοίκων (4% του πληθυσμού, στην περίπτωση μελέτης 182 μαθητές). Είναι εκπαιδευτικά και λειτουργικά δυνατή η συγκρότηση εκπαιδευτικών μονάδων Γυμνασίου και Λυκείου με συνολική ανάπτυξη μαθητικού δυναμικού από 210 μαθητές. Η επιφάνεια γηπέδων ανά χρήστη είναι κατά κανόνα της τάξεως 15-24 τ.μ./χρήστη. Για την περιοχή μελέτης επιλέγεται να δημιουργηθούν:

1. Δύο νηπιαγωγεία, με έκταση 800, 316 τ.μ. και 563.794 τ.μ.
2. Ένα Δημοτικό Σχολείο, το οποίο θα έχει έκταση 3194,52 τ.μ.
3. Δύο Γυμνάσια και ένα Λύκειο, τα οποία στεγάζονται στον ίδιο χώρο με έκταση 5046,044 τ.μ.

4.1.2.3 Λοιπές δραστηριότητες

Για τις λοιπές δραστηριότητες παρουσιάζονται στον παρακάτω Πίνακα οι ελάχιστοι προτεινόμενοι χώροι:

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΈΚΤΑΣΗ
ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ	Το πρότυπο για τη λειτουργία του αθλητισμού είναι 5,5 τ.μ./κάτοικο και αφορά στην επιθυμητή κατάσταση και όχι στα ελάχιστα αναγκαία και εφικτά κατά περίπτωση.	25.008,5 τ.μ. (επιθυμητή κατάσταση)
ΠΡΑΣΙΝΟ-ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ	<ul style="list-style-type: none"> • Νησίδες πρασίνου (green pockets) 0,01 – 0,1 Ha • Πλατείες 0,1 – 0,5 Ha • Παιδικές χαρές • Πάρκο Πολεοδομικής Ενότητας – Γειτονιάς 0,5 – 1,5 Ha 	34 στρέμματα για πράσινο 8 στρέμματα για ΠΠΕ και πλατείες συνοικίας
ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΑ	Πινακοθήκες, Αίθουσες Τέχνης, Πνευματικά Κέντρα και αίθουσες πολιτιστικών	1364,1 τ.μ.

	<p>εκδηλώσεων</p> <ul style="list-style-type: none"> • Για οικιστικά κέντρα 5^{ου} και 4^{ου} επιπέδου: 0,2 τ.μ./κάτοικο • Για οικιστικά κέντρα 3^{ου} επιπέδου και άνω: 0,1 τ.μ./κάτοικο 	
--	---	--

4.1.3 Δίκτυα Κυκλοφορίας

4.1.3.1 Επιφάνειες δικτύων

Η αναγκαία επιφάνεια για την εξυπηρέτηση των επιφανειακών μέσων μεταφοράς ανθρώπων και αγαθών εκτιμάται ως ποσοστιαία αναλογία της συνολικής επιφάνειας των πολεοδομούμενων περιοχών. Τα μεγέθη (δείκτες) που θεωρητικά ανταποκρίνονται στους ελληνικούς οικισμούς είναι ανάλογα με τον πληθυσμό τους. Οι οικισμοί με πληθυσμό μεταξύ 2.000 – 30.000 κατοίκων απαιτούν ποσοστό τουλάχιστον 15%. Στην περιοχή μελέτης οι επιφάνειες δικτύων καλύπτουν 150 στρέμματα.

4.1.3.2 Οδοί

Οι οδοί ιεραρχούνται και κατατάσσονται σε αστικές, περιαστικές και υπεραστικές, ανάλογα με:

- Τη θέση της οδού (εντός, περί, εκτός κατοικημένων περιοχών)
- Το είδος χρήσης του παρόδιου χώρου (με/χωρίς δόμηση), (χωρίς παρόδια δόμηση: νοούνται οι περιοχές εκείνες οι οποίες θα παραμείνουν και μετά το σχεδιασμό αμετάβλητες, δηλαδή χωρίς παρόδια δόμηση)
- Την καθοριστική λειτουργία της οδού (σύνδεση/πρόσβαση/παραμονή).

4.1.3.3 Πεζόδρομοι – Πεζοδρόμια

Χαρακτηρίζονται οι άξονες που έχουν ως αποκλειστικό ή κύριο προορισμό την κίνηση των πεζών, μόνιμα ή περιοδικά. Σε αυτούς ανήκουν:

- συνοδευτικοί πεζόδρομοι
- ανεξάρτητοι πεζόδρομοι

Ο διαχωρισμός της κινήσεως των πεζών από τα τροχοφόρα επιδιώκεται κυρίως για λόγους ασφαλείας, ιδιαίτερα των παιδιών και των υπερηλίκων. Στη περιοχή μελέτης περιλαμβάνονται πεζόδρομοι συνολικής έκτασης 24.770,442 τ.μ.

4.1.3.4 Ποδηλατόδρομοι

Οι ποδηλατόδρομοι διακρίνονται σε αστικούς, περιαστικούς και υπαίθρου και μπορούν να καταταγούν σε τρεις κατηγορίες:

- Το Εθνικό δίκτυο που διέρχεται από πόλεις και ύπαιθρο.
- Το δίκτυο πόλης που αποτελείται από διαδρομές κορμού που συνδέουν κέντρα δήμων μεταξύ τους
- Το Δημοτικό δίκτυο που αποτελείται από τις διαδρομές κορμού του δήμου

Οι μετακινήσεις με ποδήλατα σπάνια υπερβαίνουν το μήκος των 5 km, και διακρίνονται σε:

- Καθημερινών αναγκών: σύνηθες μήκος διαδρομής 1,5 – 4 km
- Αναψυχής: σύνηθες μήκος διαδρομής 1-5 km
- Γειτονιάς: σύνηθες μήκος διαδρομής 0,5 – 4 km

Στη περιοχή μελέτης περιλαμβάνεται δίκτυο ποδηλατόδρομου συνολικής έκτασης 3.923,275 τ.μ.

4.1.3.5 Χώροι Στάθμευσης

Στις περιοχές κατοικίας σημαντικό μέρος των αναγκών παρκαρίσματος κατοίκων και επισκεπτών εξυπηρετούνται από τον οδικό χώρο. Πέραν της παρόδιας στάθμευσης προτείνεται η στάθμευση σε μεγάλες ανοικτές επιφάνειες, καθώς και σε κλειστούς χώρους.

4.2 ΕΙΣΦΟΡΑ ΣΕ ΓΗ

Οι ιδιοκτησίες που βρίσκονται σε ζώνες πυκνοδομημένες και οι οποίες εντάσσονται σε πολεοδομικό σχέδιο ή στις οποίες επεκτείνεται το πολεοδομικό σχέδιο με τις διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου, υποχρεούνται να συμμετάσχουν στη δημιουργία των κοινόχρηστων χώρων που προβλέπονται από την πολεοδομική μελέτη. Για το ποσοστό της συμμετοχής, τη διαδικασία προσδιορισμού και τον τρόπο βεβαίωσης εφαρμόζονται οι διατάξεις του κεφαλαίου Β' του μέρους ΙΙΙ του παρόντος διατάγματος.

Στις ίδιες πυκνοδομημένες ζώνες αν ιδιοκτησία εμβαδού 500 τ.μ. και πάνω βαρύνεται λόγω της εφαρμογής των κατά την προηγούμενη παράγραφο διατάξεων με εισφορά σε γη για αυτοαποζημίωση ή λόγω υποχρέωσης αποζημίωσης τρίτων, με εμβαδόν λιγότερο από το εμβαδόν που προκύπτει από την εφαρμογή των ποσοστών που καθορίζονται στην παρ. 4 του άρθρου αυτού, υποχρεούται να εισφέρει επιπλέον έκταση μέχρι να συμπληρωθεί το ποσοστό αυτό της παρ. 4. Η παράγραφος αυτή εφαρμόζεται για όλες τις πυκνοδομημένες ζώνες στις οποίες περιλαμβάνονται και οι αναφερόμενες στο άρθρο 42. Στην περίπτωση αυτή, η επιπλέον έκταση που οφείλει να εισφέρει μειώνεται κατά τμήμα γης, για το οποίο θα αποζημιωνόταν από τους κατά νόμο υπόχρεους ιδιοκτήτες βάσει των διατάξεων του κεφαλαίου Β μέρους ΙΙΙ και η αποζημίωση που αντιστοιχεί στο τμήμα αυτό καταβάλλεται στον οικείο ΟΤΑ. Για το υπόλοιπο της υποχρέωσης έχει εφαρμογή η παρ. 7 του άρθρου αυτού.

Σε περίπτωση που ιδιοκτησία εμπίπτει στις ζώνες των παρ. 1 και 2 του άρθρου αυτού και ρυμοτομείται, αντί δε της καταβολής αποζημίωσης δίδεται με την πράξη

εφαρμογής άλλο ακίνητο, τότε ο οικείος ΟΤΑ υποκαθιστά τον ιδιοκτήτη στα δικαιώματα που αυτός έχει απέναντι στους τρίτους που είναι υπόχρεοι για την αποζημίωση λόγω της ρυμοτομίας. Τα ποσά που εισπράττονται από τους ΟΤΑ διατίθενται αποκλειστικά για τη δημιουργία κοινόχρηστων χώρων και χώρων κοινωφελών χρήσεων και σκοπών.

Οι ιδιοκτησίες που εντάσσονται στο πολεοδομικό σχέδιο ή στις οποίες επεκτείνεται το σχέδιο σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου και βρίσκονται σε ζώνες αραιοδομημένες ή αδόμητες, υποχρεούνται να συμμετάσχουν με εισφορά γης στη δημιουργία των απαραίτητων κοινόχρηστων χώρων και γενικά στην ικανοποίηση κοινωφελών χρήσεων και σκοπών κατά τις επόμενες διατάξεις.

Η εισφορά σε γη κατά την προηγούμενη παράγραφο αποτελείται από ποσοστό επιφάνειας κάθε ιδιοκτησίας πριν από την πολεοδόμησή της, το οποίο υπολογίζεται κατά τον ακόλουθο τρόπο:

- για τμήμα ιδιοκτησίας μέχρι 250 τ.μ. ποσοστό 10%.
- για τμήμα ιδιοκτησίας πάνω από 250 τ.μ. μέχρι 500 τ.μ. ποσοστό 20%.
- για τμήμα ιδιοκτησίας πάνω από 500 τ.μ. μέχρι 1.000 τ.μ. ποσοστό 30%.
- για τμήμα ιδιοκτησίας πάνω από 1.000 τ.μ. μέχρι 2.000 τ.μ. ποσοστό 40%.
- με την επιφύλαξη της επόμενης περίπτωσης, για τμήμα ιδιοκτησίας πάνω από 2.000 τ.μ. ποσοστό 50%. για αυτοτελείς ιδιοκτησίες μεγαλύτερες των 10.000 τ.μ. που ανήκουν σ' έναν ιδιοκτήτη, για το τμήμα τους πάνω από 10.000 τ.μ. ποσοστό 60%. Τα παραπάνω εφαρμόζονται και σε ιδιοκτησίες εξ αδιαιρέτου κατά το ποσοστό συνιδιοκτησίας που αντιστοιχεί σε έκταση γης μεγαλύτερη από 10.000 τ.μ.

Η εισφορά σε γη ειδικά για τις χρήσεις που αναφέρονται στα άρθρα 234, 235 και 236, όπως ισχύει, ορίζεται :

- Για τμήμα ιδιοκτησίας μέχρι 1.000 τ.μ. ποσοστό 20%.

- Για τμήμα ιδιοκτησίας πάνω από 1.000 τ.μ. μέχρι 4.000 τ.μ. ποσοστό 30%.
- Για τμήμα ιδιοκτησίας πάνω από 4.000 τ.μ. ποσοστό 40%.

Ως εμβαδά ιδιοκτησιών για τον υπολογισμό της συμμετοχής σε γη λαμβάνονται τα εμβαδά που είχαν οι ιδιοκτησίες στις 10.3.1982. Για την εφαρμογή της παραγράφου 4, του παρόντος άρθρου ως ιδιοκτησία νοείται το άθροισμα των ιδιοκτησιών γης κάθε ιδιοκτήτη που περιλαμβάνονται στα όρια της περιοχής που πρόκειται να ενταχθεί, η οποία δεν μπορεί να είναι μικρότερη της πολεοδομικής ενότητας. Σε περίπτωση εξ αδιαιρέτου συνιδιοκτησίας τα ποσοστά εισφοράς γης εφαρμόζονται στο εμβαδόν που αντιστοιχεί στο ιδανικό μερίδιο κάθε συνιδιοκτήτη όπως έχει διαμορφωθεί μέχρι τη 10.3.1982.

Η εισφορά γης πραγματοποιείται με την πράξη εφαρμογής του άρθρου 48, εκτός αν πρόκειται για αστικό αναδασμό ή ενεργό πολεοδομία, οπότε γίνεται με τις διατάξεις της παρ. 11 του άρθρου 52. Για τα ποσοστά της εισφοράς γης στις προηγούμενες περιπτώσεις εφαρμόζονται οι διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου.

Σε περίπτωση που η συμμετοχή σε γη πρέπει να ληφθεί από μη ρυμοτομούμενο τμήμα ιδιοκτησίας αλλά κατά την κρίση της αρχής το τμήμα γης που πρόκειται να αποτελέσει αντικείμενο εισφοράς δεν είναι αξιοποιήσιμο πολεοδομικά ή η αφαίρεσή του είναι φανερά επιζήμια για την ιδιοκτησία, μπορεί να μετατρέπεται σε ισάξια χρηματική συμμετοχή που διατίθεται αποκλειστικά για τη δημιουργία κοινόχρηστων χώρων και κοινωφελών χρήσεων και σκοπών. Για την πραγματοποίηση της μετατροπής εφαρμόζονται ανάλογα οι διατάξεις του άρθρου 46 για την εισφορά σε χρήμα. Οι διατάξεις του δευτέρου και τρίτου εδαφίου της παρ. 4 του άρθρου 46 εφαρμόζονται ανάλογα και στις περιπτώσεις της παραγράφου αυτής.

Τα εδαφικά τμήματα που προέρχονται από εισφορά γης διατίθενται κατά σειρά προτεραιότητας:

- για τη δημιουργία κοινόχρηστων χώρων μέσα στην ίδια πολεοδομική ενότητα.

- για την παραχώρηση οικοπέδων σε ιδιοκτήτες της ίδιας πολεοδομικής ενότητας, των οποίων τα οικόπεδα ρυμοτομούνται στο σύνολό τους ή σε ποσοστό μεγαλύτερο από το καθοριζόμενο στην παρ. 4 και εφόσον δεν είναι δυνατή η τακτοποίησή τους, σύμφωνα με τους τρόπους που ορίζονται στο άρθρο 48.
- για κοινωφελείς χώρους και σκοπούς μέσα στην ίδια πολεοδομική ενότητα.
- για τη δημιουργία χώρων κοινόχρηστων και κοινωφελών χρήσεων και σκοπών για τις γενικότερες ανάγκες της περιοχής, καθώς και για παραχώρηση οικοπέδων σε ιδιοκτήτες άλλων πολεοδομικών ενοτήτων του ίδιου δήμου ή κοινότητας μέσα στα όρια του ΓΠΣ, των οποίων τα οικόπεδα ρυμοτομούνται στο σύνολό τους, σύμφωνα με το εγκεκριμένο σχέδιο, για τη δημιουργία κοινόχρηστων ή κοινωφελών χώρων, ή κατά ποσοστό μεγαλύτερο από την προκύπτουσα, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, υποχρέωσή τους. Τα παραπάνω εφαρμόζονται και για ρυμοτομούμενα οικόπεδα εντός σχεδίου που έχει εγκριθεί με τη διαδικασία του ν. δ/τος της 17.7/16.8.1923 που περιλαμβάνονται ή αποτελούν πολεοδομική ενότητα του ίδιου δήμου ή κοινότητας, εφόσον το επιθυμούν οι ιδιοκτήτες τους.

Με τη σχετική πράξη εφαρμογής, με την οποία πραγματοποιείται η παραχώρηση του νέου οικοπέδου, το παλιό εντός σχεδίου πόλης ρυμοτομούμενο οικόπεδο περιέρχεται αυτοδίκαια στην κυριότητα του οικείου ΟΤΑ, ο οποίος υποκαθιστά επίσης τον ιδιοκτήτη στα δικαιώματα που αυτός έχει απέναντι στους τρίτους που είναι υπόχρεοι για την αποζημίωση λόγω της ρυμοτομίας. Στην περίπτωση αυτή, καθώς και στην περίπτωση της παραγράφου 2, εάν ο οικείος ΟΤΑ δεν εισπράξει μέσα σε τρία (3) χρόνια από την παραχώρηση αυτή του νέου οικοπέδου την οφειλόμενη αποζημίωση από τους τρίτους, τότε το Ειδικό Ταμείο Εφαρμογής Ρυθμιστικών και Πολεοδομικών Σχεδίων (ΕΤΕΡΠΣ) υποκαθιστά τον ΟΤΑ στα δικαιώματα απέναντι στους τρίτους, και μπορεί να συνεχίσει τη σχετική διαδικασία.

Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζεται η διαδικασία και ο τρόπος παρέμβασης του ΕΤΕΡΠΣ για την άσκηση των δικαιωμάτων

αυτών και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου. Οι ιδιοκτησίες που ανήκουν στο Δημόσιο, σε ΟΤΑ ή σε κρατικά νομικά πρόσωπα δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου κατά το μέρος που από την πολεοδομική μελέτη προορίζονται για τη δημιουργία κοινωφελών χώρων της αρμοδιότητας του δημόσιου φορέα στον οποίο ανήκουν ή διατίθενται για τους ίδιους σκοπούς με ανταλλαγή, παραχώρηση ή άλλο τρόπο μεταξύ των αντίστοιχων φορέων, θεωρούνται αυτοδίκαια εισφερόμενες για το σκοπό που προορίζονται και δεν υπόκεινται κατά το μέρος αυτό σε άλλη εισφορά γης.

Οι κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι στεγαστικών προγραμμάτων μέσα στις ιδιοκτησίες των δημόσιων φορέων της προηγούμενης παραγράφου που το ποσοστό που καταλαμβάνουν μνημονεύεται στο δ/γμα έγκρισης της πολεοδομικής μελέτης θεωρούνται αυτοδίκαια συνεισφερόμενοι, περιέρχονται αυτοδίκαια στους οικείους σύμφωνα με τον προορισμό τους φορείς και συμψηφίζονται στην εισφορά σε γη της αντίστοιχης ιδιοκτησίας, όπως η εισφορά αυτή προκύπτει με την εφαρμογή των ποσοστών της παρ. 4 του παρόντος άρθρου, υπολογιζομένων μόνο για το εμβαδόν της ιδιοκτησίας αυτής.

Τα παραπάνω εφαρμόζονται και σε εγκεκριμένες μέχρι την 16.12.1988 (ημερομηνία δημοσίευσης της απόφασης 82929/4797/7.12.1988, ΦΕΚ 903B) πολεοδομικές μελέτες, έστω και αν στην πράξη έγκρισής τους δεν αναφέρεται το ποσοστό των κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων. Στις περιπτώσεις αυτές εκδίδεται διαπιστωτική απόφαση του οικείου νομάρχη που προσδιορίζει το ποσοστό αυτό βάσει των ενδείξεων της μελέτης.

Για ιδιοκτησίες που ανήκουν στη διαχείριση του Υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας, στον Οργανισμό Εργατικής Κατοικίας (ΟΕΚ) και τη Δημόσια Επιχείρηση Πολεοδόμησης και Στέγασης (ΔΕΠΟΣ) και προορίζονται για εφαρμογή στεγαστικών προγραμμάτων αυτών, για το τμήμα τους πάνω από 2.000 τ.μ. ορίζεται ποσοστό εισφοράς γης 40%, κατ' εξαίρεση των περιπτ. (ε) και (στ) της παρ. 4 του άρθρου αυτού.

Οι με οποιοδήποτε τρόπο σχηματισμένοι μέσα στην περιοχή επέκτασης κοινόχρηστοι χώροι θεωρούνται ως νόμιμα υπάρχοντες κοινόχρηστοι χώροι και δεν λαμβάνονται υπόψη υπέρ των ιδιοκτητών για τον υπολογισμό της εισφοράς σε γη.

Κοινόχρηστοι χώροι της προηγούμενης παραγράφου και του άρθρου 415, που καταργούνται με την ένταξη της περιοχής στο σχέδιο ή την αναμόρφωσή της λόγω υπαγωγής της περιοχής στις διατάξεις του άρθρου 50, μπορεί μετά την εφαρμογή της παρ. 4 του άρθρου 302, με την πράξη εφαρμογής να διατίθενται περαιτέρω σύμφωνα με την παρ. 8 του άρθρου αυτού.

Για τις επεκτάσεις σχεδίων πόλεων σε πυκνοδομημένες περιοχές και σε όσες υπάγονται στο άρθρο 42, το δημοτικό ή κοινοτικό συμβούλιο μπορεί να ζητήσει την υπαγωγή τους στην εισφορά σε γη των παρ. 4 και επόμενων του παρόντος άρθρου αντί των παρ. 1 και 2. Η υπαγωγή γίνεται με την πράξη έγκρισης της πολεοδομικής μελέτης του σχετικού σχεδίου πόλεως κατά περίπτωση.

Ιδιοκτησίες που παραχωρήθηκαν σε πρόσφυγες για αγροτική αποκατάσταση από την Επιτροπή Αποκαταστάσεων Προσφύγων ή σύμφωνα με τις διατάξεις της αγροτικής νομοθεσίας, όταν εντάσσονται στο σχέδιο πόλης με τις διαδικασίες του παρόντος κεφαλαίου, υπόκεινται σε υποχρέωση εισφοράς σε γη μειωμένη κατά το ήμισυ των εισφορών που προβλέπονται από την παρ. 4 και επόμενες του άρθρου αυτού και μέχρι τμήματος ιδιοκτησίας 2.000 τ.μ. Η παραπάνω ρύθμιση αφορά μόνο τις ιδιοκτησίες ή τμήματά τους που κατά τη σύνταξη της πράξης εφαρμογής του σχεδίου ανήκουν κατά κυριότητα στον αρχικό δικαιούχο, το σύζυγό του, τους κατιόντες και τους συζύγους τους και τους αδελφούς τους, με οποιονδήποτε νόμιμο τρόπο και αν απεκτήθη η έκταση από αυτούς.

4.3 ΓΕΝΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ

4.3.1 Γενικές Χρήσεις Γης

Προτείνεται η χωροθέτηση των εξής Γενικών Χρήσεων Γης:

Α. Περιοχή Πολεοδομικού Κέντρου – Κεντρικών Λειτουργιών Πόλης – Τοπικού Κέντρου Συνοικίας - Γειτονιάς

Στις περιοχές της κατηγορίας αυτής επιτρέπονται μόνο :

- Κατοικία
- Ξενώνες, ξενοδοχεία, τουριστικές εγκαταστάσεις
- Εμπορικά καταστήματα
- Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, οργανισμοί
- Διοίκηση
- Εστιατόρια
- Αναψυκτήρια
- Κέντρα διασκέδασης, αναψυχής
- Χώροι συνάθροισης κοινού
- Πολιτιστικά κτίρια και εγκαταστάσεις
- Κτίρια εκπαίδευσης
- Θρησκευτικοί χώροι
- Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
- Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης
- Κτίρια, γήπεδα στάθμευσης
- Πρατήρια Βενζίνης
- Αθλητικές εγκαταστάσεις
- Εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων – εκθεσιακά κέντρα
- Εγκαταστάσεις μέσω μαζικών μεταφορών

B. Περιοχή Γενικής Κατοικίας

Στις περιοχές της κατηγορίας αυτής επιτρέπονται μόνο :

- Κατοικία
- Ξενοδοχεία μέχρι 100 κλινών και ξενώνες
- Εμπορικά καταστήματα (με εξαίρεση τις υπεραγορές και τα πολυκαταστήματα)
- Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, οργανισμοί
- Κτίρια εκπαίδευσης
- Εστιατόρια
- Αναψυκτήρια
- Θρησκευτικοί χώροι
- Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας

- Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης
- Πρατήρια βενζίνης
- Αθλητικές εγκαταστάσεις
- Κτίρια, γήπεδα στάθμευσης
- Πολιτιστικά κτίρια (πολιτιστικές εγκαταστάσεις)

Γ. Περιοχή Αμιγούς Κατοικίας

Στις περιοχές της κατηγορίας αυτής επιτρέπονται μόνο :

- Κατοικία
- Ξενώνες μικρού δυναμικού
- Εμπορικά καταστήματα που εξυπηρετούν τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων της περιοχής (παντοπωλεία, φαρμακεία, χαρτοπωλεία κτλ.)
- Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
- Κτίρια πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης
- Αθλητικές εγκαταστάσεις
- Θρησκευτικοί χώροι
- Πολιτιστικά κέντρα (πολιτιστικές εγκαταστάσεις)

Δ. Περιοχή Μη Οχλούσας Βιομηχανίας – Βιοτεχνίας- Βιομηχανικού και Βιοτεχνικού Πάρκου.

Στις περιοχές της κατηγορίας αυτής επιτρέπονται μόνο :

- Βιομηχανικές εγκαταστάσεις χαμηλής και μέσης όχλησης
- Βιοτεχνικές εγκαταστάσεις χαμηλής και μέσης όχλησης
- Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής και μέσης όχλησης
- Κτίρια , γήπεδα στάθμευσης
- Κτίρια , γήπεδα αποθήκευσης
- Πρατήρια βενζίνης , υγραερίου
- Κατοικία για προσωπικό ασφαλείας

- Γραφεία
- Εστιατόρια
- Αναψυκτήρια
- Χώροι συνάθροισης κοινού
- Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
- Αθλητικές εγκαταστάσεις
- Εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων
- Εγκαταστάσεις μέσων μαζικών μεταφορών

4.3.2 Όροι δόμησης

Σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού (ΝΟΚ) (ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 4067) το μέγιστο ύψος των κτιρίων ορίζεται σε συνάρτηση με τον επιτρεπόμενο συντελεστή δόμησης της περιοχής.

Για συντελεστή δόμησης 0,60 το μέγιστο ύψος κτιρίου ορίζεται 14μ. Στην προτεινόμενη μελέτη το μέγιστο ύψος είναι 8,5 μ.

Το ποσοστό κάλυψης του οικοπέδου δε μπορεί να υπερβαίνει το 60% της επιφάνειάς του. Οι ακόλουθοι υπολογισμοί γίνονται για συντελεστή κάλυψης 50% (άρθρο 12 παράγραφος 1 του ΝΟΚ)

Σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1 του ΝΟΚ, για τον υπολογισμό της επιτρεπόμενης κατ' όγκον εκμετάλλευσης του οικοπέδου σ.ο. (συντελεστής όγκου) εφαρμόζονται οι ακόλουθες σχέσεις:

1. $(\sigma.ο.) = 5,00 \times (\sigma.δ.)$, όπου $(\sigma.δ.)$ ο αντίστοιχος συντελεστής δόμησης του οικοπέδου κατά περίπτωση και αφορά κτίρια ανεξάρτητα από το ύψος τους
2. $(\sigma.ο.) = 5.50 \times (\sigma.δ.)$, για κτίρια με μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος μικρότερο ή ίσο των 8,50μ. και ειδικά κτίρια.

Για τον υπολογισμό του πραγματοποιούμενου συντελεστή όγκου σ.ο. προσμετράται ο όγκος των χώρων που προσμετρώνται στο συντελεστή δόμησης, ο

όγκος των ανοικτών ημιυπαίθριων χώρων, ο χώρος της στέγης, ο χώρος υπογείου από την οριστική στάθμη εδάφους και άνω, οι υπέργειοι χώροι στάθμευσης σε κτίρια αμιγούς χρήσης στάθμευσης αυτοκινήτων, οι υποχρεωτικοί σύμφωνα με τον κτιριοδομικό κανονισμό κοινόχρηστων κλιμακοστασίων συμπεριλαμβανομένων των ανελκυστήρων και των πλατύσκαλων και για επιφάνεια έως 25 τ.μ. ανά όροφο και ανά κλιμακοστάσιο και 40 τ.μ. στο επίπεδο της εισόδου του κτιρίου κατοικίας που διαθέτει κοινόχρηστο κλιμακοστάσιο, ο χώρος έως 12 τ.μ. συνολικά σε κάθε αυτοτελή ανεξάρτητη ιδιοκτησία όταν δεν υπάρχει κοινόχρηστο κλιμακοστάσιο στο κτίριο, Εσωτερικοί εξώστες (πατάρια) με συνολικό εμβαδόν μικρότερο ή ίσο του 10% της δόμησης του κτιρίου, χωρίς να αποτελούν ανεξάρτητο όροφο, χωρίς να δημιουργούν ανεξάρτητη ιδιοκτησία και εφόσον ο χώρος κάτω από αυτόν διασφαλίζει προϋποθέσεις ύψους χώρου κύριας χρήσης, σοφίτες με συνολικό εμβαδόν μικρότερο ή ίσο των 1/2 του χώρου της υποκείμενης κάτοψης με τον οποίο συνδέονται λειτουργικά, χωρίς να αποτελούν ανεξάρτητο όροφο και εφόσον το μέσο ελεύθερο ύψος είναι μικρότερο από 2,20 μ., ο χώρος (1,60X1,90) πρόβλεψης ανελκυστήρα για άτομα με αναπηρία ή εμποδιζόμενα άτομα σε κτίρια που δεν υπάρχει απαίτηση κατασκευής ανελκυστήρα και οι κλειστοί εσωτερικοί εξώστες (κλειστά πατάρια).

Επομένως στην περίπτωση μελέτης προκύπτει ότι ο συντελεστής όγκου = $5,5 \cdot 0,6 = 3,30$

Λαμβάνοντας υπόψιν ότι στη περιοχή προβλέπεται χώρος α' και β' κατοικίας για 4547 άτομα και επιλέγοντας 30τ.μ./άτομο για κατοικία α' ή β' κατηγορίας, προκύπτει ότι θα πρέπει να διατεθούν **240.615 τ.μ. για κατοικία.**

Οι όροι δόμησης παρουσιάζονται συνοπτικά ως ακολούθως:

Συντελεστής δόμησης	0,6
Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος	8,5
Συντελεστής όγκου	3,3
Ποσοστό κάλυψης	50%

Εξώστες- Η/χ:	40%
Θέσεις στάθμευσης	1/250τ.μ.

4.3.3 Αρτιότητα

Οικόπεδο που εντάσσεται σε σχέδιο πόλης του μετά τη δημοσίευση του ν. 1577/85, θεωρείται άρτιο και οικοδομήσιμο όταν :

α) έχει τα ελάχιστα όρια εμβαδού και προσώπου, κατά τον κανόνα ή κατά παρέκκλιση, τα οποία καθορίζονται από τους όρους δόμησης της περιοχής.

β) ή έχει τα ελάχιστα όρια εμβαδού και προσώπου που ισχύουν κατά τον κανόνα στην περιοχή ή εκείνα που αναφέρει το ν.δ. 8/197 αν αυτά είναι μεγαλύτερα και συγχρόνως εάν μπορεί να εγγραφεται στο οικοδομήσιμο τμήμα του κάτοψη κτιρίου με ελάχιστη επιφάνεια 50 τ.μ. και ελάχιστη πλευρά 5 μ., με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 25 του ν. 1337/1983.

Οικόπεδο που έχει δημιουργηθεί πριν από τη δημοσίευση του ν. 1577/85, και έχει τα ελάχιστα όρια εμβαδού και προσώπου, κατά τον κανόνα ή κατά παρέκκλιση που ισχύουν στην περιοχή, θεωρείται άρτιο και οικοδομήσιμο.

Οικόπεδα που έχουν πρόσωπα σε δύο ή περισσότερους κοινόχρηστους χώρους για τους οποίους ισχύουν διαφορετικές ελάχιστες απαιτήσεις αρτιότητας, θεωρούνται άρτια αν διαθέτουν τις μικρότερες, εκτός αν προβλέπεται διαφορετική ρύθμιση από ειδικές διατάξεις.

Γωνιακά άρτια και οικοδομήσιμα οικόπεδα, που έχασαν την αρτιότητά τους ως προς το εμβαδόν τους λόγω εγκεκριμένης απότμησης, θεωρούνται άρτια και οικοδομήσιμα.

Άρτια και οικοδομήσιμα οικόπεδα δεν επιτρέπεται να χάνουν την ιδιότητα αυτή με την τακτοποίηση σε καμία περίπτωση.

α) Στα ήδη εγκεκριμένα ρυμοτομικά σχέδια και σε εκείνα που εγκρίνονται σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.δ. της 17.7.1923 περί σχεδίων πόλεων, κωμών και συνοικισμών του κράτους και οικοδομής αυτών κατά την τακτοποίηση, εκτός από τα ελάχιστα όρια προσώπου και εμβαδού κατά τον κανόνα ή κατά παρέκκλιση στο οικοδομήσιμο τμήμα του οικοπέδου πρέπει να εγγράφεται κάτοψη κτιρίου με ελάχιστη επιφάνεια πενήντα (50.00) τ.μ. και ελάχιστη πλευρά πέντε (5.00) μ.

β) Οικόπεδο που δεν έχει τις παραπάνω προϋποθέσεις τακτοποιείται με τα γειτονικά σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.δ. της 17.7.1923 και του ν.δ. 690 / 1948 (Α' 133). Δεν απαιτείται η εγγραφή κάτοψης κτιρίου ελάχιστης επιφάνειας 50,00 τμ και ελάχιστης πλευράς 5,00μ. σε οικόπεδα των οποίων η διαδικασία τακτοποίησης έχει αρχίσει μέχρι την έναρξη ισχύος του ν. 1577/85, με τη σύνταξη πράξης τακτοποίησης ή όταν το οικόπεδο έχει δημιουργηθεί πριν από την ισχύ του παρόντος νόμου και έχουν καθοριστεί μικρότερα όρια αρτιότητας στην περιοχή.

Δεν επιτρέπεται η δόμηση ακόμη και σε οικόπεδο άρτιο και οικοδομήσιμο, έστω και κατά το άρθρο 25 του ν. 1337/1983, αν για οποιονδήποτε λόγο απαιτείται τακτοποίηση των γειτονικών του οικοπέδων και κατά την κρίση της πολεοδομικής υπηρεσίας, η δόμηση θα παρεμποδίσει ή θα δυσχεράνει με οποιονδήποτε τρόπο την τακτοποίηση. Σε οικόπεδο που βρίσκεται στη συνάντηση δύο γραμμών δόμησης που τέμνονται είτε με πλάγια ή εισέχουσα απότμηση είτε με κοίλη ή κυρτή γωνία, ως μήκος προσώπου λαμβάνεται ολόκληρο το ανάπτυγμα της ρυμοτομικής γραμμής που αντιστοιχεί στο οικόπεδο.

Οικόπεδο άρτιο κατά κανόνα ή κατά παρέκκλιση ως προς το εμβαδόν, το οποίο δεν έχει το κατά παρέκκλιση ελάχιστο πρόσωπο, εάν δεν μπορεί να τακτοποιηθεί κατά τρόπο ώστε να αποκτήσει το κατά κανόνα πρόσωπο, θεωρείται άρτιο και οικοδομήσιμο εφόσον με την τακτοποίηση αποκτήσει το κατά παρέκκλιση πρόσωπο ή εάν το οικόπεδο πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 25 του ν. 1337/1983, όπως εκάστοτε ισχύει, εκτός εάν η παραπάνω έλλειψη οφείλεται σε υπαίτια κατάτμηση από τους ιδιοκτήτες ή του δικαιοπαρόχους τους με δικαιοπραξία εν ζωή ή αιτία θανάτου μετά την ισχύ του ν. 651/1977.

Οικόπεδα που δεν έχουν πρόσωπο σε εγκεκριμένη οδό ή οδό προϋφιστάμενη του έτους 1923, εφόσον δεν προέρχονται από κατάτμηση, που έγινε από τους

ιδιοκτήτες ή τους δικαιωπαρόχους τους με δικαιοπραξία εν ζωή ή αιτία θανάτου, μετά την έγκριση του ρυμοτομικού σχεδίου της περιοχής και προϋφίστανται της ισχύος του ν. 651/1977, όταν παρά την προσκύρωση καταργούμενης ιδιωτικής οδού ή γενικά καταργηθέντος κοινόχρηστου χώρου δεν αποκτούν πρόσωπο ή εμβαδόν κατά τον κανόνα ή την παρέκκλιση της περιοχής, θεωρούνται οικοδομήσιμα εφόσον αποκτούν τουλάχιστον 5,0 μ. πρόσωπο σε εγκεκριμένη οδό ή οδό προϋφιστάμενη του έτους 1923 και εγγράφουν στο οικοδομήσιμο τμήμα τους κάτοψη κτιρίου με ελάχιστη επιφάνεια 50,0 τ.μ. και ελάχιστη πλευρά 5,0μ.

Οικόπεδο μη άρτιο κατ'εμβαδόν και μη υπαγόμενο στις διατάξεις του άρθρου 25 του ν. 1337/1983 όπως εκάστοτε ισχύει, που δεν μπορεί να αποκτήσει διαστάσεις αρτίου οικοπέδου με τις διατάξεις του ν.δ. 690/1948, επιτρέπεται να προσκυρωθεί κατά προτεραιότητα σε οικόπεδο που έχει το ελάχιστο εμβαδόν και δεν έχει το ελάχιστο πρόσωπο, για την απόκτηση και του ελάχιστου προσώπου. Αν δεν υπάρχει τέτοιο όμορο οικόπεδο, αλλά υπάρχει οικόπεδο μη άρτιο κατά το εμβαδόν, που υπάγεται στις διατάξεις του άρθρου 25 του ν. 1337/1983, το παραπάνω οικόπεδο προσκυρώνεται σε αυτό.

Τμήματα οικοπέδου άρτιου και οικοδομήσιμου που δεν επιδέχονται εν όλω ή εν μέρει τακτοποίηση αφαιρούνται αναγκαστικά και προσκυρώνονται στα γειτονικά οικόπεδα. Η προσκύρωση αυτή γίνεται μόνο αν τα γειτονικά, οικόπεδα, έχουν το ελάχιστο απαιτούμενο εμβαδόν και η προσκύρωση είναι απόλυτα απαραίτητη για να αποκτήσουν το ισχύον ελάχιστο πρόσωπο κατά τον κανόνα ή, σε περίπτωση που αυτό είναι αδύνατο, κατά παρέκκλιση.

Το Δημόσιο και οι δήμοι ή οι κοινότητες, όταν επισπεύδουν την εφαρμογή του ρυμοτομικού σχεδίου, αποζημιώνουν και τα μη άρτια και μη οικοδομήσιμα τμήματα των ρυμοτομούμενων οικοπέδων που απομένουν μετά την ρυμοτομία, εκτός αν οι ιδιοκτήτες δηλώνουν έως την πρώτη συζήτηση στο ακροατήριο για τον καθορισμό της προσωρινής τιμής μονάδας ότι δεν επιθυμούν την αποζημίωση. Στην περίπτωση αυτή τα παραπάνω μη άρτια και μη οικοδομήσιμα οικόπεδα βαρύνονται με ενδεχόμενη αποζημίωση λόγω παροδιότητας.

Όπου από την πολεοδομική νομοθεσία απαιτείται να είναι οικοδομήσιμο το οικόπεδο η εγγραφή στο οικοδομήσιμο τμήμα αυτού κάτοψης κτιρίων ορισμένων διαστάσεων, νοείται ως σχήμα το ορθογώνιο.

Στην παρούσα διπλωματική εργασία προτείνουμε:

1. Αρτιότητα κατά κανόνα:
 - Ελάχιστα εμβαδά: 300, 600 και 1000τ.μ.
 - Ελάχιστα πρόσωπα: 10, 15 και 20μ. αντίστοιχα
2. Αρτιότητα κατά παρέκκλιση:
 - Ελάχιστα εμβαδά όπως προκύπτουν από την πολεοδόμηση.
 - Ελάχιστα πρόσωπα: 8, 12 και 16μ.

4.4 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΜΕΓΕΘΗ

Το σχέδιο της Πολεοδομικής Πρότασης στα πλαίσια της παρούσας διπλωματικής εργασίας, παρουσιάζεται στο Παράρτημα Α. Αντίστοιχα, στο Παράρτημα Β παρουσιάζονται οι διατομές των δρόμων που περιλαμβάνονται στον προτεινόμενο πολεοδομικό σχεδιασμό. Από την ανάλυση του παρόντος προκύπτουν τα εξής προτεινόμενα μεγέθη:

Τύπος	Έκταση απαλλοτρίωσης
Χώροι Κατοικίας	682.050 τ.μ.
Χώροι Εκπαίδευσης (συνολικά)	9.604,674 τ.μ.
Νηπιαγωγεία (2)	800,316 τ.μ. + 563,794 τ.μ.
Δημοτικά	3.194,52 τ.μ.
Γυμνάσια/Λύκεια	5.046,044 τ.μ.
Χώροι Πολιτιστικών Λειτουργιών	2.291,292 τ.μ.
Χώροι Αθλητισμού	15.072,556 τ.μ.
Ελεύθεροι Χώροι	8.566,105 τ.μ.

Πλατείες συνοικίας	3.520,028 τ.μ.
Πάρκα Πολεοδομικής Ενότητας	5.046,077 τ.μ.
Πράσινο	34.913,335 τ.μ.

5 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

5.1 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

Είναι ευρέως γνωστό ότι, ο τομέας των μεταφορών αποτελεί σημαντικό και αναπόσπαστο κομμάτι της καθημερινότητας χιλιάδων πολιτών, οι οποίοι κατοικούν στα μεγάλα αστικά κέντρα ανά τον κόσμο.

Αυτό επιτυγχάνεται από την κατανομή και χρήση της γης, όπου με τον κατάλληλο σχεδιασμό και μελέτες φιλοξενεί το εκάστοτε αστικό συγκοινωνιακό δίκτυο μετακινήσεων. Πιο συγκεκριμένα, σε μια αστική πόλη παρατηρείται η συσσώρευση ενός μεγάλου αριθμού δραστηριοτήτων, που αναφέρονται στην καθημερινότητα των κατοίκων.

Σχετικά με τις μετακινήσεις, που πραγματοποιούνται σε ημερήσια βάση εντός κάθε αστικού δικτύου μιας πόλης, αυτές εξυπηρετούνται κατά ένα μεγάλο βαθμό από το εκάστοτε σύστημα εθνικών μεταφορών (για κάθε περιοχή ξεχωριστά), το οποίο αποτελείται από:

- ❖ το οδικό δίκτυο
- ❖ τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (*M.M.M*)
- ❖ τους πεζόδρομους
- ❖ τους ποδηλατοδρόμους (*όπου είναι εφικτή η κατασκευή τους*)

Άρα με βάση τα παραπάνω, από τα κύρια στοιχεία που συνθέτουν τόσο τη δυναμική ζωή, όσο και την ανάπτυξη μιας αστικής πόλης είναι οι προαναφερθείσες κατά περίπτωση χρήσεις γης και οι αντίστοιχες ενέργειες μεταφορών και υποδομών, που περιλαμβάνουν τις κτηριακές και υποστηρικτικές δομές για το δίκτυο μεταφορών ανθρώπων και προϊόντων.

Άρα γίνεται αντιληπτό ότι, τα διάφορα είδη μεταφορών αποτελούν ένα συνδεδετικό κρίκο της συνολικής χρήσης γης και της αντίστοιχης χωρικής οργάνωσης των αστικών κέντρων (*πόλεων*).

Ως μια ουσιώδης προϋπόθεση, για τον αποδοτικό στρατηγικό σχεδιασμό κάθε αστικού κέντρου, που στόχο έχει τη βιώσιμη ανάπτυξη του ίδιου και των κατοίκων του, είναι η ταυτόχρονη θεώρηση του συστήματος μεταφορών και χρήσης γης, λαμβάνοντας σοβαρά υπόψη τους περικλειόμενα περιβαλλοντικά και οικονομικά όρια – περιορισμούς (οι οποίοι καθορίζονται σε τοπικό και εθνικό επίπεδο).

Συνεπώς, ο ανάλογος σχεδιασμός του συστήματος μεταφορών θα πρέπει να υλοποιείται στη βάση της αναπτυξιακής δυναμικής που παρουσιάζει η εκάστοτε περιοχή (όπου θα υλοποιηθεί το ανάλογο έργο) και η λειτουργική συσχέτιση με τη χωρική οργάνωση, βασικών καθημερινών δομών όπως είναι η κατοικία και εργασία όλων των πολιτών.

Άρα, σύμφωνα με τα παραπάνω στοιχεία υπάρχει μια συσχέτιση και αλληλεπίδραση του κάθε συστήματος μεταφοράς με τη μορφολογία του εκάστοτε αστικού κέντρου (πόλη), που το φιλοξενεί.

Πιο συγκεκριμένα, ο τρόπος που πραγματοποιούνται οι μετακινήσεις εντός του αστικού δικτύου με το κάθε χρησιμοποιούμενο μέσο μεταφοράς και τις ανάλογες απαιτήσεις – προϋποθέσεις (σχετικά με τον περιβάλλοντα χώρο), για την προσδοκώμενη απόδοση και αποτελεσματικότητα, δημιουργούν ένα χωρικό αποτύπωμα, του αστικού κέντρου στο σύνολό του.

Από ιστορικής πλευράς, η μορφή κάθε αστικού κέντρου διαμορφώνεται σε σχέση με το προς χρήση μεταφορικό μέσο. Με αυτό ως γνώμονα, το κύριο μεταφορικό μέσο για κάθε εποχή της εξέλιξης τόσο του ανθρώπου, όσο και του περιβάλλοντος στο οποίο ζει, εργάζεται και μετακινείται, χωρίζεται σε τρεις βασικές περιόδους:

1. Την πόλη για περπάτημα – μέχρι τα μέσα του 19^{ου} αιώνα
2. Την πόλη των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (Μ.Μ.Μ) – από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα έως την εποχή του μεσοπολέμου.
3. Την πόλη του Αυτοκινήτου Ιδιωτικής Χρήσης (Ι.Χ) – μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο

Από τεχνικής άποψης, τα αστικά κέντρα στα προαναφερθέντα χρονικά διαστήματα επεκτείνονται με σταδιακά βήματα, σχετικά με τη διάμετρο ξεκινώντας από το 5km (πρώτη περίοδος), 20 ~ 30km (δεύτερη περίοδος) και περίπου 50km (τρίτη περίοδος).

Αναφορικά με την τρίτη χρονική περίοδο και πιο συγκεκριμένα στα μέσα της δεκαετίας του '40, η εμφάνιση των λεωφορείων ενισχύει την αστική ανάπτυξη και παράλληλα τη μείωση χρόνου για την κάλυψη κάθε διαδρομής (απόστασης), με μια μέση ταχύτητα τα 80km/h.

Ταυτόχρονα, με τα παραπάνω αναπτυξιακά χαρακτηριστικά για την ίδια χρονική περίοδο, παρατηρείται η σταδιακή μείωση της πυκνότητας των αστικών κέντρων και ο διαχωρισμός των χρήσεων γης σε ζώνες, όπως:

- ❖ κατοικίας
- ❖ σχολικών – εκπαιδευτικών συγκροτημάτων
- ❖ νοσοκομειακών κτηρίων
- ❖ βιομηχανικών εγκαταστάσεων
- ❖ λοιπών κτηριακών υποδομών

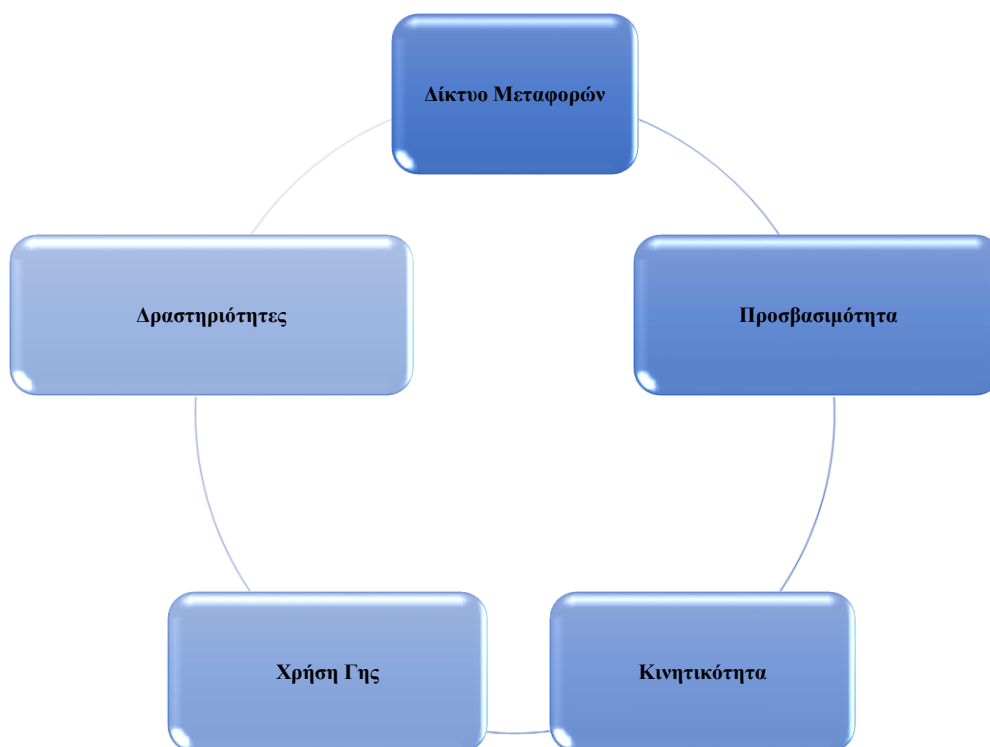
Οι κυριότερες έννοιες που εισάγονται και συνδέουν τα δυο προαναφερθέντα συστήματα, είναι της «προσβασιμότητας» (*accessibility*) όπου στηρίζεται στο βαθμό ευκολίας για την πρόσβαση σε κάποιο αστικό κέντρο, των κατοίκων και των αγαθών.

Ενώ η έννοια της «κινητικότητα» (*mobility*) σχετίζεται με την ικανότητα μετακίνησης μεταξύ διαφορετικών αστικών κέντρων με τη χρήση του υπάρχοντος συστήματος μεταφορών, αποτελώντας με αυτό τον τρόπο το συνδυαστικό κρίκο των ποικίλων χρήσεων γης. Έχει γίνει καθόλα αποδεκτό ότι, όσο η απόσταση μεταξύ των αστικών κέντρων αυξάνεται, η προσβασιμότητα στηρίζεται από την ευκολία ή δυσκολία που πιθανά μπορεί να αντιμετωπίσει κάποιος, στην προσπάθεια του να μετακινηθεί στην περιοχή της επιλογής του.

Για το λόγο αυτό, το υπάρχον σύστημα μεταφορών ως γνώμονα την κινητικότητα που προσφέρει στους χρήστες, δύναται να μεταβάλλει την προσβασιμότητα ενός αστικού κέντρου, από «εύκολα» προσβάσιμο σε απομονωμένο.

Αξίζει, να επισημανθεί ότι τα λειτουργικά στοιχεία ενός αστικού συστήματος μεταφορών, μπορούν να προσδιορίσουν, ανάλογα το ποσοστό βιωσιμότητας του, βάσει:

- ❖ των υποστηριζόμενων υποδομών όπως είναι τα διάφορα δίκτυα κυκλοφορίας (πχ. οδικό δίκτυο, σιδηροδρομικό, πεζόδρομοι και ποδηλατόδρομοι)
- ❖ των κυκλοφοριακών ροών από οχήματα παντός τύπου, τα οποία ενδείκνυται για τη μεταφορά ανθρώπων και αγαθών (πχ. επιβατηγά, φορτηγά, λεωφορεία, τρένα και τραμ)
- ❖ των κομβικών σημείων του δικτύου κυκλοφορίας, όπου αποτελεί και σημείο συγκέντρωσης οικονομικών δραστηριοτήτων, με αυξημένη προσβασιμότητα (πχ. σιδηροδρομικοί σταθμοί, λιμάνια και αεροδρόμια)



Η σύνδεση των εννοιών για το σύστημα μεταφορών

Με τον όρο «**μεταφορά**» (*transfer*), εννοούμε ουσιαστικά την κίνηση προς μια επιλεγμένη κατεύθυνση, δηλαδή από ένα σημείο σε ένα άλλο, η οποία λαμβάνει χώρα σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα και με τη χρήση κάποιου επιθυμητού μέσου μεταφοράς.

Με αυτή τη λογική, μια μεταφορά προσδιορίζεται γεωγραφικά από τα άκρα της και ειδικά την **προέλευση (σημείο εκκίνησης – start point)** και τον **προορισμό (σημείο τερματισμού – end point)**.

Βάσει των παραπάνω, ένα πλάνο καθημερινής μεταφοράς κάποιου χρήστη του αστικού δικτύου είναι για παράδειγμα, από το σπίτι στο χώρο εργασίας και η επιστροφή από αυτόν στο σπίτι.

Μια ποσοτική έκφραση, των μεταφορών για τους κατοίκους ενός αστικού κέντρου σχηματίζεται με το δείκτη «**μεταφορά ανά κάτοικο**», ο οποίος αναφέρεται σε μια μέση ημέρας του έτους. Συγκεκριμένα, για τα αστικά κέντρα της (*κυρίως πρωτεύουσες χωρών της E.E*) τα οποία συγκεντρώνουν περίπου το 80% του συνολικού πληθυσμού, πραγματοποιούνται ετησίως 1.000 μετακινήσεις / άτομο, πράγμα που σημαίνει ότι ο προαναφερθέντας δείκτης κυμαίνεται στις 2,7 μετακινήσεις / άτομο για μια αντίστοιχα μέση ημέρα.

Σε αυτή την περίπτωση, τα κύρια χαρακτηριστικά μιας μεταφοράς εξαρτώνται από:

- ❖ το σκοπό της μεταφοράς (*εργασία, αγορές, διασκέδαση*)
- ❖ τον τρόπο με τον οποίο διενεργείται μια μεταφορά (*επιβατηγά αυτοκίνητα, Μ.Μ.Μ, μοτοσυκλέτες, ποδήλατο κτλ.*)
- ❖ τη συνολική απόσταση και τη χρονική διάρκεια
- ❖ τη χρονική περίοδο που διενεργείται (*δηλ. μήνας, μέρα, ώρα*)

Από τα παραπάνω γίνεται κατανοητό ότι, ο σκοπός για τον οποίο πραγματοποιείται μια μεταφορά, επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό και τα αντίστοιχα χαρακτηριστικά της.

Για παράδειγμα, οι μεταφορές που σχετίζονται με την εργασία αποτελούν και την πιο ευρέως διαδεδομένη κατηγορία μεταφορών σε παγκόσμιο επίπεδο, γιατί περιλαμβάνουν το μεγαλύτερο ποσοστό ανθρώπων που παίρνουν μέρος σε αυτή και γιατί πραγματοποιούνται σε συγκεκριμένη χρονική περίοδο (*πρωί ή βράδυ*), δημιουργώντας με αυτό τον τρόπο τις λεγόμενες «*αιχμές κυκλοφορίας*» ή «*ώρες κυκλοφοριακής συμφόρησης*».

Αναφορικά τώρα, με τις εκάστοτε κυκλοφοριακές μελέτες οι οποίες συνδέονται άρρηκτα με το σχεδιασμό των μεγάλων αστικών κέντρων (*μητροπόλεων ανά τον κόσμο*), σκοπό έχουν την περαιτέρω διερεύνηση για τα χαρακτηριστικά των μεταφορών, με την αντίστοιχη κατά περίπτωση ανάλυση τους.

Οι βασικές κατηγορίες (*περίπου το 80% των καταγεγραμμένων περιπτώσεων*), αφορούν κυρίως, μεταφορές για:

- ❖ εργασία
- ❖ εκπαίδευση
- ❖ αγορές
- ❖ κοινωνικές επαφές & διασκέδαση
- ❖ λοιπές κοινωνικές & προσωπικές υποθέσεις

Υπάρχουν βέβαια και κάποιες εξαιρέσεις, ανάλογα με την ιδιαιτερότητα που παρουσιάζει μια μεταφορά και αφορούν κυρίως:

- ❖ αλλαγή χρήσης μεταφορικού μέσου
- ❖ συνοδεία προσώπου από ευπαθή κοινωνική ομάδα
- ❖ επείγον περιστατικό
- ❖ λόγοι υγείας

Εξέχων σημαντικό ρόλο, παίζει ο τρόπος με τον οποίο πραγματοποιούνται οι εκάστοτε μεταφορές δηλαδή το χρησιμοποιούμενο κάθε φορά μέσο μεταφοράς, γιατί αποτελεί δείκτη της αστικής ανάπτυξης εν τω συνόλω.

Τα διάφορα μέσα, με τα οποία πραγματοποιούνται οι μεταφορές τόσο των ανθρώπων όσο και των προϊόντων, παρουσιάζονται στο Σχήμα 2.

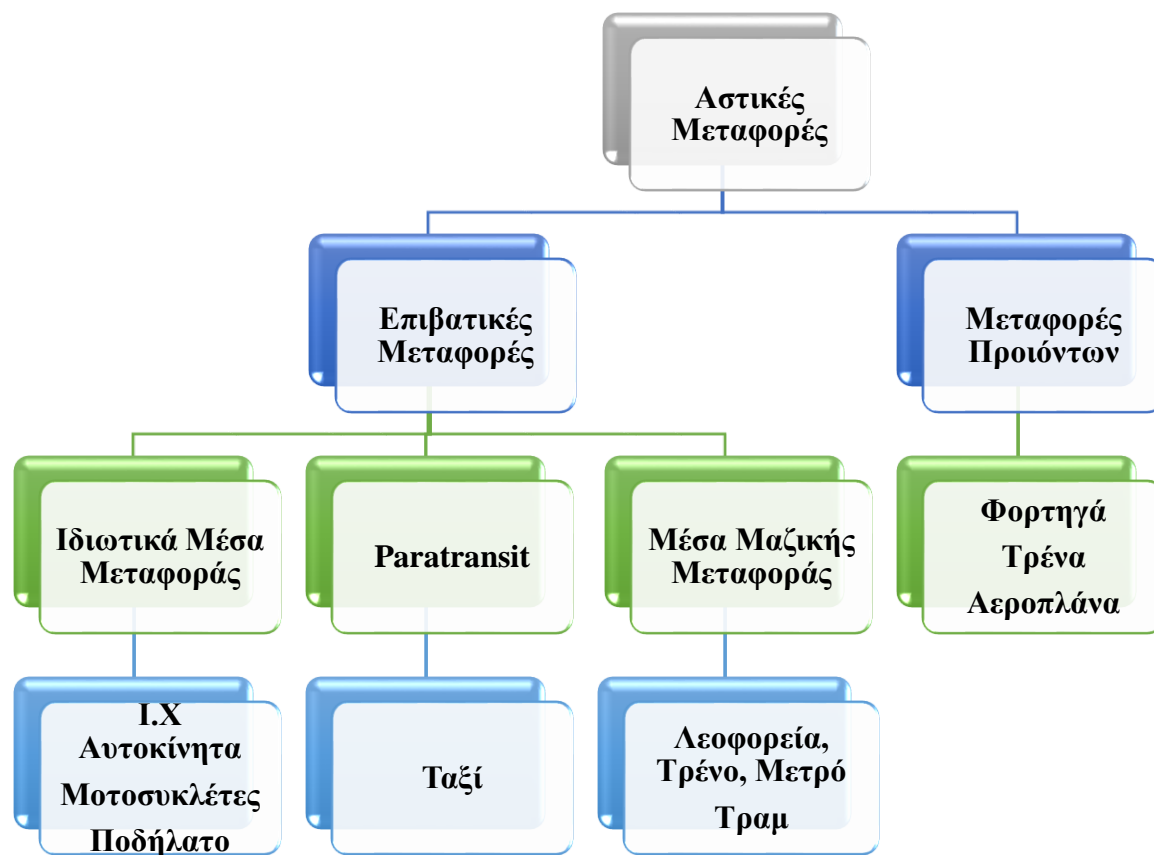
Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφερθεί ότι, τα κατ' αντιστοιχία ουσιώδη χαρακτηριστικά των διάφορων μέσων μεταφοράς, αποτελούν και τους παράγοντες με τα οποία αυτά επιλέγονται και κυρίως αφορούν:

- ❖ τη μεταφορική δυναμικότητα τους
- ❖ τη δυναμικότητα ή χωρητικότητα της γραμμής (*πορεία μεταφοράς*)
- ❖ την ταχύτητα λειτουργίας
- ❖ την αξιοπιστία του κάθε μέσου
- ❖ την ασφάλεια των χρηστών

Σύμφωνα, με τη σταδιακή ανάπτυξη των αστικών κέντρων και συνεπακόλουθη αύξηση του πληθυσμού αυτών, απαιτεί και ένα σύστημα μεγάλης μεταφορικής δυναμικότητας.

Αναφορικά, με την κατανομή των αστικών μεταφορών βάσει των εκάστοτε χρησιμοποιούμενων μέσων κάθε φορά, είναι αυτή που προσδιορίζει τη δημιουργία και σοβαρότητα του κυκλοφοριακού προβλήματος, με άμεσο αντίκτυπο στο περιβάλλον.

Κατ' επέκταση μεγαλουπόλεις, οι οποίες έχουν πυκνή δόμηση στηρίζονται κατά ένα μεγάλο βαθμό στα δίκτυα των Μ.Μ.Μ, για τον περιορισμό των περιβαλλοντικών επιδράσεων (από την πυκνή κυκλοφορία), ενώ αντίθετα στις πόλεις με αραιή δόμηση παρατηρείται ότι το Ι.Χ αποτελεί το βασικό μέσο μεταφοράς.



ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΜΕΣΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ						
ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΟ	Μονάδα μέτρησης	Ι.Χ	Λεωφορείο	Ελαφρά Σιδηροδρομικά Μ.Μ.Μ	Βαριά Σιδηροδρομικά Μ.Μ.Μ	
					Μετρό	Προαστιακός Σιδηρόδρομος
Μεταφορική δυναμικότητα	Επιβάτες / όχημα	1,2 ~ 2,0	40 ~ 120	100 ~ 750	140 ~ 2.400	140 ~ 2.000
Χωρητικότητα γραμμής	Επιβάτες / ώρα	720 ~ 2.600	2.400 ~ 8.000	6.000 ~ 20.000	10.000 ~ 70.000	8.000 ~ 60.000
Ταχύτητα λειτουργίας	Km / h	20 ~ 90	15 ~ 25	20 ~ 45	25 ~ 60	40 ~ 80
Πλάτος δρόμου κίνησης	m	3,00 ~ 3,75	3,00 ~ 3,65	3,40 ~ 3,60	3,70 ~ 4,30	4,00 ~ 4,75
Αξιοπιστία	-	Χαμηλή έως υψηλή	Χαμηλή έως μέτρια	Υψηλή	Πολύ υψηλή	Πολύ υψηλή

Ασφάλεια	-	Χαμηλή έως μέτρια	Μέτρια	Υψηλή	Πολύ υψηλή	Πολύ υψηλή
Απόσταση μεταξύ των σταθμών	m	-	200 ~ 500	500 ~ 1.000	500 ~ 2.000	1.200 ~ 4.500

Τα βασικά χαρακτηριστικά για τα κύρια είδη μεταφορικών μέσων (πηγή ΥΠΕΚΑ, 2011)

Όπως είναι ευρέως γνωστό, αρκετές είναι οι στρατηγικές που έχουν υιοθετηθεί κατά καιρούς από κράτη – μέλη της Ε.Ε, αναφορικά με τις μεταφορές των πολιτών εντός του αστικού δικτύου, δίνοντας βάση στην αυτοκίνηση και εναλλακτικών μέσων με σκοπό τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Από τα μέσα της δεκαετίας του '80, είχε ήδη παρατηρηθεί η εξάρτηση από το αυτοκίνητο λόγω των δυνατοτήτων που παρέχει στον εκάστοτε χρήστη και δεν είναι άλλα από την ταχύτητα, την ελευθερία κινήσεων, την υποκειμενική διαχείριση χρόνου και την άνεση.

Στη χρονική περίοδο, που διανύουμε το αυτοκίνητο εξακολουθεί να αποτελεί την 1^η προτίμηση, σχετικά με τον τομέα των μεταφορών λόγω των προαναφερθέντων δυνατοτήτων, προκαλώντας όμως ισχυρή κυκλοφοριακή συμφόρηση κυρίως στα μεγάλα αστικά κέντρα, παγκοσμίως.

Η κυκλοφοριακή συμφόρηση, είναι αποτέλεσμα της έλλειψης ισορροπίας μεταξύ της προσφοράς και ζήτησης, σχετικά με:

- ❖ την απαιτούμενη υποδομή (*κυρίως σε ώρες αιχμής*)
- ❖ τις αρνητικές επιδράσεις για το περιβάλλον (*ρύπανση*)
- ❖ τη συνολική ενεργειακή κατανάλωση (*ενεργειακό ισοζύγιο*)
- ❖ τη λανθασμένη χρήση χώρων γης του αστικού ιστού
- ❖ τη ραγδαία αυξανόμενη αστική επέκταση
- ❖ τα πιθανά ατυχήματα και προβλήματα
- ❖ τις αισθητικές αποκλίσεις

Σε αυτό το σημείο αξίζει να σημειωθεί ότι, υπάρχει μια ακολουθία παραγόντων οι οποίοι ενισχύουν την προαναφερθείσα θέση, όπως:

- η αύξηση της κινητικότητας των χρηστών του εκάστοτε αστικού δικτύου, η οποία παρουσιάζει ανοδική πορεία βάση της Κοινής Ευρωπαϊκής Πολιτικής των Μεταφορών (Κ.Ε.Π.Μ), με την ταυτόχρονη κατάργηση των εσωτερικών συνόρων της Ε.Ε.
- η ανοδική τάση της αγοραστικής ικανότητας των κρατών – μελών της Ε.Ε και της ταυτόχρονης αύξησης αναφορικά με την κατοχή και χρήση των Ι.Χ, η οποία είναι αποτέλεσμα της συνολικής παραγωγής επιβατηγών αυτοκινήτων σε ετήσια βάση.
- ο λειτουργικός χαρακτήρας και χρήση της γης, ιδιαίτερα στα μεγάλα αστικά κέντρα των κρατών – μελών της Ε.Ε, ο οποίος σε ορισμένες περιπτώσεις δρα ανασταλτικά στην προσπάθεια μείωσης της έντονης κινητικότητας.
- ο καταγεγραμμένος υπέρ – τροφισμός, που παρουσιάζεται σε αρκετά μεγάλα αστικά κέντρα και η αντίστοιχη χωροταξική ανισορροπία των αστικών συστημάτων, τα οποία χαρακτηρίζονται από τη συγκέντρωση της ανάπτυξης, έναντι των περιφερειακών κέντρων.
- οι πιθανές ασάφειες και τα κενά, τόσο στα θεσμικά πλαίσια των εκάστοτε κρατών – μελών της Ε.Ε, όσο και η μη αποδοτική οργάνωση των αντίστοιχων εθνικών φορέων σε θέματα διαχείρισης και ορθής λειτουργίας του αστικού δικτύου, οδηγούν σε αναποτελεσματικές ενέργειες και λήψη μη εφικτών μέτρων.

Για το λόγο αυτό, πρέπει να υπάρχει σαφές και τεκμηριωμένο πλαίσιο σχετικά με την αστική πολιτική – χωροταξικού σχεδιασμού, την αντίστοιχη πολιτική των υποδομών καθώς και την πολιτική διαχείρισης κυκλοφοριακών ροών, όπως συνοπτικά αναφέρονται παρακάτω με απώτερο στόχο τη διευκόλυνση μεταφοράς των πολιτών, εντός του αστικού δικτύου.

Αστική Πολιτική – Χωροταξικός Σχεδιασμός

- ❖ κατάλληλος αστικός και χωροταξικός σχεδιασμός, ο οποίος σε εύρος χρόνου δύναται να οδηγήσει στη μείωση των μορφών μεταφορών, από προληπτικής και διορθωτικής σκοπιάς.
- ❖ επανασχεδιασμός της δομής των αστικών κέντρων, διατηρώντας τις χρήσιμες λειτουργίες αναφορικά με μια πολυκεντρική πολεοδομική διάρθρωση. Με την εν λόγω ενέργεια, επιτυγχάνεται η μείωση του όγκου των ροών προς το αστικό κέντρο.
- ❖ ενθάρρυνση της χρήσης εναλλακτικών μεθόδων (τρόπων) μεταφοράς από και προς ένα αστικό κέντρο, με στόχο τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.
- ❖ παρότρυνση, μέσω του καλά οργανωμένου πολεοδομικού σχεδιασμού, των κατοίκων του αστικού δικτύου ως προς τη χρήση των πεζοδρομίων (εφόσον αυτά σχεδιάζονται και συντηρούνται με αποτελεσματικό τρόπο) και μεταφορών τους με μη μηχανικά μέσα.
- ❖ διαχείριση τρόπου στάθμευσης, η οποία σε μεγάλα αστικά κέντρα πρέπει να έχει περιοριστικό χαρακτήρα, μέσω της διασφάλισης κατάλληλων χώρων εκτός οδού και για τα απολύτως αναγκαία οχήματα.

Πολιτική Υποδομών

- ❖ βέλτιστη χρήση του αστικού οδικού δικτύου, με σκοπό την ελάφρυνση των κυκλοφοριακών πιέσεων που δέχεται κατά τις ώρες αιχμής.
- ❖ αύξηση της συνολικής χωρητικότητας (ή δυναμικότητας) του αστικού οδικού δικτύου με την ομοιόμορφη χρήση των κατάλληλων μέσων, η οποία θα επιφέρει τη βέλτιστη κατανομή του κυκλοφοριακού φορτίου.
- ❖ προώθηση των εκάστοτε τοπικών παρεμβάσεων, με κύριο στόχο την κυκλοφοριακή αποσυμπίεση μέσω του περιορισμού της ταχύτητας, τη διαπλάτυνση των δρόμων και των πεζοδρομίων.
- ❖ κατασκευή (ή επέκταση) του δικτύου ποδηλατοδρόμων και των πεζοδρομίων.

Πολιτική Διαχείρισης Κυκλοφοριακών Ροών

- ❖ μείωση της κυκλοφοριακής ροής εντός των αστικών κέντρων, με λήψη μέτρων που θα εστιάζουν σε θέματα προστασίας περιβάλλοντος, ασφάλειας των χρηστών του οδικού δικτύου, θέτοντας υπό εξέταση τις μακροπρόθεσμες επιπτώσεις αναφορικά με αυτούς τους τομείς, χωρίς να τίθεται υπό αμφισβήτηση η ανάγκη για μεταφορά και μια υγιή αστική οικονομική ανάπτυξη.
- ❖ εγκατάσταση και χρήση συστημάτων πληροφόρησης οδηγού (*συστήματα τηλεματικής*).

Γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι, ο τομέας των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών είναι εξέχουσας σημασίας, για όλα τα κράτη – μέλη της Ε.Ε.

Η ευκολία των πολιτών, να κινηθούν εντός της Ε.Ε έχει σημειώσει τα τελευταία χρόνια μια άνοδο εξαιτίας της μείωσης των νομικών περιορισμών και την απλούστευση των αντίστοιχων διαδικασιών (*που απαιτεί μια τέτοιου είδους μεταφορά*).

Βέβαια, οι επικείμενες βελτιώσεις για τον κλάδο των μεταφορών σε ευρωπαϊκό επίπεδο, αναμένεται ότι θα επιφέρει αξιοσημείωτη αύξηση της συνολικής κινητικότητας, τα επόμενα χρόνια.

Μέσω των δικτύων πολιτών, κάθε κράτος – μέλος της Ε.Ε μπορεί να επιτύχει τη θέσπιση ποιοτικών αρχών και πρακτικών, που με ακρίβεια θα οδηγήσει στην παροχή και προμήθεια δημόσιων συγκοινωνιών, η οποία θα συμβάλει θετικά στη βιώσιμη κινητικότητα.

Οι εκάστοτε αρχές και φορείς λειτουργίας των δημόσιων συγκοινωνιών, θα πρέπει να δρουν λαμβάνοντας πάντα σοβαρά υπόψη, την ποιοτικά καλύτερη εξυπηρέτηση των πολιτών και χρηστών του αστικού δικτύου, ώστε να αποφεύγεται:

- ❖ η μείωση της συχνότητας εξυπηρέτησης
- ❖ η μείωση της επιβατική κίνησης και χρήσης
- ❖ το μη καλά εκπαιδευμένο και εξειδικευμένο προσωπικό

❖ τη μη αποδοτική οικονομία

Επιπροσθέτως, με την αύξηση της κινητικότητας εντός των αστικών κέντρων με τη χρήση των δημοσίων συγκοινωνιών, γίνεται παράλληλα και η σύνδεση με τα περιφερειακά τοπικά δίκτυα, ενισχύοντας με αυτό τον τρόπο τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Η αντίστοιχη υποδομή, που συνδέει το αστικό με το περιφερειακό δίκτυο παίζει εξίσου σημαντικό ρόλο και στην τεχνολογική ανάπτυξη – βελτίωση των μέσων μεταφοράς και του ίδιου του δικτύου.

Παρόλα αυτά, η σταθερά αυξανόμενη χρήση των ιδιωτικών μέσων μεταφοράς, καθιστά επιτακτικά απαραίτητο για τις δημόσιες συγκοινωνίες, να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά, τα όποια πιθανά προβλήματα όπως:

- μη ορθή και αποδοτική διαχείριση των πόρων που απαιτούνται για να είναι λειτουργικές οι δημόσιες συγκοινωνίες
- μη ποιοτικές υπηρεσίες και εξοπλισμός προς όφελος του προσωπικού, των χρηστών και διαχειριστών στον τομέα των δημοσίων συγκοινωνιών
- έλλειψη ενθάρρυνσης προς στους χρήστες για τη χρήση των μέσων δημοσίων συγκοινωνιών, με σκοπό το σύστημα να γίνει πιο ανταγωνιστικό
- μη εφαρμογή των κατάλληλων αρχών οι οποίες στόχο θα έχουν τη συνολική βελτίωση της εικόνας των δημοσίων συγκοινωνιών και της αντίληψης που έχουν οι χρήστες για αυτές, σε τοπικό και εθνικό επίπεδο

Επίσης, σημαντικό προς αναφορά είναι τα είδη ποιότητας που πρέπει να λάβουν σοβαρά υπόψη οι αντίστοιχοι φορείς, σχετικά με τις δημόσιες συγκοινωνίες τα οποία είναι:

- ✓ **Αναμενόμενη Ποιότητα:** το επίπεδο ποιότητας που επιθυμεί ο εκάστοτε χρήστης και μπορεί να καθοριστεί αποτελεσματικά μέσω των αντικειμένων στόχων που θα θέσει ο αρμόδιος φορέας, βάσει των ποικίλων σταθμισμένων ποιοτικών κριτηρίων.

- ✓ **Στοχοθετημένη Ποιότητα:** το επίπεδο ποιότητας που θέτει (ή υιοθετεί) ο φορέας λειτουργίας των δημοσίων συγκοινωνιών, προς τους χρήστες και επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από, τις απαιτήσεις και προσδοκίες των χρηστών, τους δημοσιονομικούς περιορισμούς και την απόδοση του ανταγωνισμού.
- ✓ **Παρεχόμενη Ποιότητα:** το επίπεδο της ποιότητας που είναι στη διάθεση των χρηστών σε καθημερινή βάση και κάτω από συνήθεις συνθήκες λειτουργίας. Σε αυτό το σημείο, λαμβάνονται υπόψη πιθανές δυσλειτουργίες των δημόσιων υπηρεσιών (*ανεξάρτητα αν φέρει ή όχι ευθύνη ο αρμόδιος φορέας*).
- ✓ **Αντιληπτή Ποιότητα:** το επίπεδο ποιότητας που γίνεται αντιληπτό και ακολούθως αποδεκτό ή όχι από τους χρήστες, κατά τη διάρκεια των μεταφορών τους (*μετακινήσεων*). Πρέπει να σημειωθεί ότι, ο τρόπος που μπορεί κάποιος χρήστης να αντιληφθεί το επίπεδο ποιότητας των μέσων δημοσίων συγκοινωνιών, εξαρτάται κατά ένα μεγάλο ποσοστό σε προσωπική εμπειρία και από την αντίστοιχη πληροφόρηση που λαμβάνουν.

5.2 ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Αναφορικά με τις ποικίλες προκλήσεις και προβλήματα, στα οποία οφείλουν να ανταπεξέλθουν οι σχετικοί φορείς σε εθνικό επίπεδο, είναι σημαντικό να λάβουν υπόψη τη διαφορετικότητα που παρουσιάζει κάθε αστικό κέντρο (*πόλη*) σε σχέση με:

- τον πληθυσμό (*σύνολο κατοίκων*)
- τις συνθήκες των χρηστών στον τομέα των μεταφορών
- τα χαρακτηριστικά των μεταφορών
- το χωροταξικό σχεδιασμό του κέντρου

- τον περιβάλλοντα χώρο
- το υπάρχον στόλος Μ.Μ.Μ
- τα λοιπά κοινωνικά κριτήρια

Τα παραπάνω στοιχεία, καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό το πλάνο ενεργειών που θα εφαρμόσει κάθε δημόσιος φορέας (*Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης – Ο.Τ.Α*), τους στόχους που θα θέσει για την υλοποίηση του οποιουδήποτε έργου στον τομέα των μεταφορών και της πολιτικής που θα ακολουθήσει για την επίτευξη της αειφόρου κινητικότητας.

Η εν λόγω πολιτική, ουσιαστικά εκφράζει και μια πρόκληση εφαρμογής για ολοκληρωμένη στρατηγική, αναφορικά με εναλλακτικά πρότυπα μεταφορών εντός αστικών κέντρων.

Για το λόγο αυτό, αποτελεί κύρια αρμοδιότητα των εκάστοτε υπευθύνων η επιτακτική ανάγκη αποδέσμευσης από την έννοια του πολιτικού κόστους, που πιθανά να αντιμετωπίσουν από τα εφαρμοζόμενα μέτρα για τον περιορισμό της χρήσης Ι.Χ αυτοκινήτου, εντός των αστικών δικτύων (*πόλεων*).

Προς αυτή την κατεύθυνση, εξέχουσα σημασία παίζει η συνολική και ομόφωνη υποστήριξη των πολιτών ενός αστικού κέντρου, οι οποίοι θα πρέπει να αποδεχτούν και να συναινέσουν σε μια αλλαγή κουλτούρας, σχετικά με τη χρήση των Μ.Μ.Μ έναντι αυτής του Ι.Χ αυτοκινήτου.

Ένα ουσιώδες βήμα, για την επίτευξη της σύγκλισης απόψεων και αφύπνιση με τους πολίτες είναι η θέσπιση πολιτικής προώθησης εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς εντός του αστικού δικτύου, με την επαρκή πληροφόρηση των πολιτών, όπου μπορεί να επιτευχθεί με τις εξής δύο μεθόδους:

- ❖ ανάληψη πρωτοβουλιών από τις αρμόδιες αρχές, για ενέργειες προώθησης και ενημέρωσης των πολιτών, αναφορικά με τις διαθέσιμες υπηρεσίες, το ωράριο εξυπηρέτησης, το κόμιστρο και τις ειδικές διευκολύνσεις για κάθε τύπου Μ.Μ.Μ

- ❖ δημιουργία αντίστοιχων εκστρατειών πληροφόρησης για τα προβλήματα που δημιουργεί η εκτεταμένη χρήση του Ι.Χ αυτοκινήτου και την επιτακτική ανάγκη για αλλαγή κουλτούρας έναντι αυτής

ΑΡΝΗΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ από τη χρήση Ι.Χ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ	
▪	Κυκλοφοριακή συμφόρηση και αύξηση των θέσεων στάθμευσης στην περίπτωση που υπάρχει υπέρβαση της χωρητικότητας του οδικού δικτύου
▪	Έντονος θόρυβος (ηχορύπανση)
▪	Οπτική και αισθητική όχληση
▪	Μη σωστή χρήση «ζωτικών» πράσινων χώρων
▪	Αύξηση της εμφάνισης ατυχημάτων που έχουν στην πλειονότητα θύματα τους πεζούς ή ποδηλάτες
▪	Δονήσεις από τις οποίες δημιουργούνται βλάβες στα κτήρια
▪	Άνισος καταμερισμός της χρήσης του χώρου και χρόνου από διαφορετικές κοινωνικές ομάδες
▪	Μείωση του ποσοστού χρήσης, της απόδοσης και αποτελεσματικότητας των Μ.Μ.Μ
▪	Χωρίς διάκριση αστική εξάπλωση του πλήθους Ι.Χ αυτοκινήτων εντός του αστικού κέντρου
▪	Αυξητική τάση του ιδιωτικού τρόπου μετακίνησης και εξάρτησης από αυτόν
▪	Περιορισμός για την εύρεση εναλλακτικών επιλογών μεταφοράς εντός του αστικού δικτύου

5.3 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Με βάση τις παραπάνω αρχές, στα πλαίσια της παρούσης εργασίας προτείνονται τα κάτωθι:

Οδικό δίκτυο	Δρόμοι 18 μ. με το διάζωμα (διπλής κατεύθυνσης) Περιμετρικοί δρόμοι πλάτους 14μ. Μονόδρομοι πλάτους 12μ.
Δημιουργία δακτυλίων	Πρωτεύων δακτύλιος για δρόμους 18μ. και 14μ.

	Δευτερεύων δακτύλιος για δρόμους 14μ.
Παρεμβάσεις εντός δακτυλίων	Μαξιλαράκια (υπερύψωση της οδού κατά τμήμα στην κατεύθυνση της κυκλοφορίας). Έτσι επιτρέπεται η διέλευση ποδηλάτων και μεγάλων οχημάτων Πεζόδρομοι γύρω από κτήρια εκπαίδευσης και πλατείες
Λεωφορειακή γραμμή	Σύνδεση 2 λεωφορειακών γραμμών με τις γραμμές που ήδη καλύπτουν τη περιοχή των Σπάτων
Δίκτυο Κίνησης Πεζών και Ποδηλάτων	Δημιουργία δικτύου ποδηλάτων για την σύνδεση αθλητικών, πολιτιστικών, πάρκων, πλατειών και εκπαιδευτικών χώρων

5.3.1 Πράσινη κινητικότητα

Η *πράσινη κινητικότητα*, των διαφόρων αστικών κέντρων σε παγκόσμιο επίπεδο εξαρτάται από το σύνολο των κατάλληλων ενεργειών, που συνδυασμένες θα πρέπει να στοχεύουν συγχρόνως:

- ❖ στην προστασία του φυσικού περιβάλλοντος,
- ❖ την οικονομική ευημερία,
- ❖ την κοινωνική συνοχή
- ❖ την ανάδειξη της πολιτισμικής ταυτότητας.

Για να είναι εφικτά τα προαναφερθέντα, μία από τις βασικές υποχρεώσεις σε όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης και κρατικής διαχείρισης, αποτελεί η προώθηση φιλικών προς το περιβάλλον μεταφορικών συστημάτων και η υιοθέτηση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας με κριτήρια:

- περιβαλλοντικά (εξοικονόμηση ενέργειας, μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης, διασφάλιση της υγείας και ορθολογική χρήση του φυσικού πλούτου)
- κοινωνικά (εξασφάλιση οικονομικά προσιτής, χρονικά αξιόπιστης, ασφαλούς και ευέλικτης μετακίνησης για όλες τις κοινωνικές ομάδες του πληθυσμού)
- οικονομικά (προτεραιότητες στην κατανομή κονδυλίων και παροχή κινήτρων)

Για το λόγο αυτό, η πράσινη κινητικότητα θεωρείται ως μια αποδοτική εναλλακτική λύση, για τη συνολική λειτουργία του τομέα μεταφορών του εκάστοτε αστικού κέντρου, στην οποία συμπεριλαμβάνονται οι πιθανοί τρόποι μετακίνησης (δηλαδή χρήση μέσων μαζικής μεταφοράς, μοτοποδήλατα, ποδήλατα και περπάτημα), όπου με τη σειρά τους εξαρτώνται κατά ένα μεγάλο ποσοστό από:

- ❖ την πολεοδομική οργάνωση του αστικού χώρου
- ❖ την υπάρχουσα μεταφορική υποδομή
- ❖ την ισχύουσα κατάσταση του δημόσιου χώρου και της διαχείρισης του
- ❖ τον τρόπο ζωής των πολιτών και τις διάφορες δραστηριότητες της καθημερινότητας
- ❖ τη συστηματική εφαρμογή των μέτρων, κανονισμών και κινήτρων τα οποία λαμβάνονται για την υλοποίηση του πλάνου της πράσινης κινητικότητας

Αναφορικά, με το πρόγραμμα συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης στα διάφορα αστικά κέντρα της ελληνικής επικράτειας, αποδεδειγμένα κινείται σε χαμηλά επίπεδα συγκριτικά με αντίστοιχα ευρωπαϊκά.

Εκτός, από τις εκάστοτε διαφοροποιήσεις σε κάθε αστικό κέντρο της χώρας μας, οι πολίτες που ζουν και κινούνται σε αυτά καλούνται καθημερινά να αντιμετωπίσουν προβλήματα, ως προς τη μετακίνηση τους όπως:

- η κυκλοφοριακή συμφόρηση
- η έλλειψη πολιτικής και χώρων στάθμευσης

- το χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης των μέσων μαζικής μεταφοράς

Το βασικό αποτέλεσμα των προαναφερθέντων είναι, η παρεμπόδιση της κινητικότητας και της προσβασιμότητας των πολιτών στα διάφορα σημεία επιλογής, καθώς και η συνολική υποβάθμιση της ποιότητας των μεταφορών, του περιβάλλοντος και της ζωής γενικότερα.

Η κατάσταση που επικρατεί σήμερα, στο συγκοινωνιακό σύστημα των ελληνικών αστικών κέντρων έχει άμεση σχέση με τα χρόνια και πολύπλευρα αποτελέσματα της πολεοδομικής κρίσης, η οποία έκανε πιο ευρεία τη χρήση του Ι.Χ αυτοκινήτου, δημιουργώντας μια λανθασμένη ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών το οποίο με τη σειρά του, έως και τις ημέρες μας, ευνοεί συστηματικά τις οδικές μεταφορές.

Όπως είναι ευρέως γνωστό, αρκετά από τα προβλήματα που εμφανίζονται σήμερα στον τομέα των μεταφορών, θα μπορούσαν να χαρακτηρισθούν ως μη αναστρέψιμα αν δεν γίνουν δραστικές ενέργειες, με άμεσα αποδοτικά και μακροπρόθεσμα αποτελέσματα.

Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφερθεί ότι, τόσο ο απολογισμός των επιδόσεων των συγκοινωνιακών συστημάτων, όσο και οι προσπάθειες αναστροφής της ισχύουσας κατάστασης είναι εξαιρετικά δυσχερείς, εξαιτίας της πολυπλοκότητας του όπως επίσης και λόγω της επικρατούσας ποικιλίας οργανωτικών προβλημάτων και των μη άρτια διαχειριζομένων οικονομικών πόρων.

Άρα, είναι επιτακτική ανάγκη για την υιοθέτηση μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής για αστική κινητικότητα φιλικής προς το περιβάλλον, με πολύ σαφείς στόχους, ο καθορισμός των οποίων αποτελεί μια ορθολογική βάση, τη λήψη των αντίστοιχων μέτρων, από την πολιτεία και τους αρμόδιους δημόσιους φορείς.

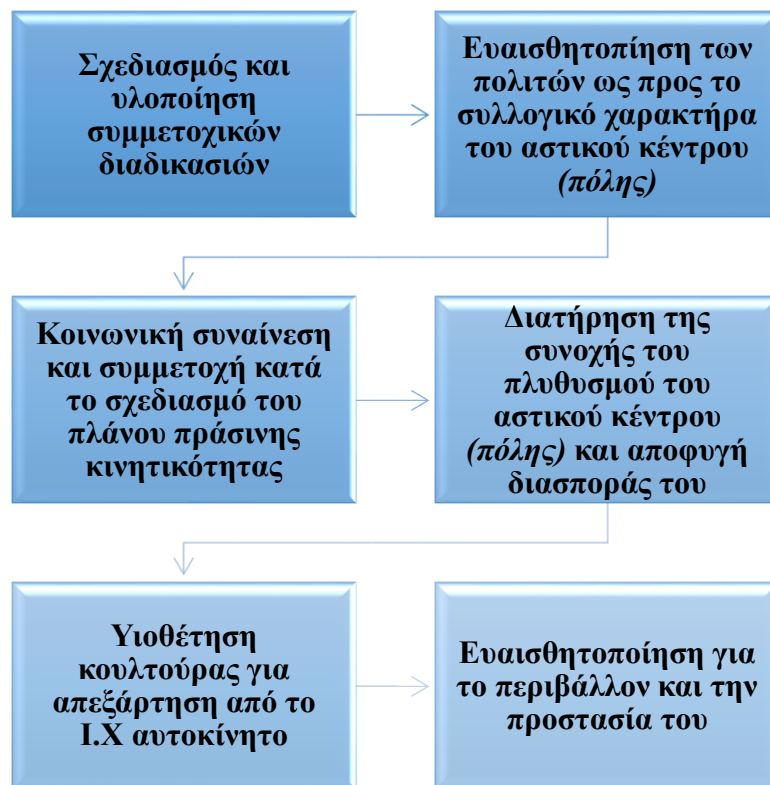
Αναφορικά, με την πράσινη κινητικότητα, η Ε.Ε εξέδωσε στις **25/09/2007** την επονομαζόμενη «**Πράσινη Βίβλο**», με στόχο την υιοθέτηση μιας νέας συλλογικής κουλτούρας, στον τομέα των μεταφορών.

Βασική πρόθεση, ήταν να προκαλέσει μια ανοιχτή συζήτηση στο εσωτερικό των κρατών – μελών, η οποία θα αποτελούσε τη βάση ώστε να συλλεχθούν τα

απαραίτητα δεδομένα, για μεταγενέστερη δημοσίευση (εντός του 2008) του Ευρωπαϊκού Σχεδίου Δράσης για την Αστική Κινητικότητα.

Το εν λόγω σχέδιο, περιελάμβανε εκτός των άλλων κανονιστικών ρυθμίσεων χρονοδιάγραμμα εφαρμογής και προσδιορισμό αρμοδιοτήτων για συγκεκριμένες πρωτοβουλίες και δράσεις, με αποτέλεσμα να εγκατασταθούν στα εκάστοτε ευρωπαϊκά αστικά κέντρα, οι απαραίτητες συνθήκες για βιώσιμη και πράσινη κινητικότητα.

Η νέα αυτή προσέγγιση και κατ' επέκταση κουλτούρα, που θα οδηγήσει με σταθερά βήματα στη βιώσιμη και αποδοτική ανάπτυξη του τομέα μεταφορών, περιελάμβανε σημαντικά μακροπρόθεσμα πλεονεκτήματα, τόσο για τους πολίτες όσο και για το περιβάλλον, τα οποία φαίνονται στο ακόλουθο σχήμα.

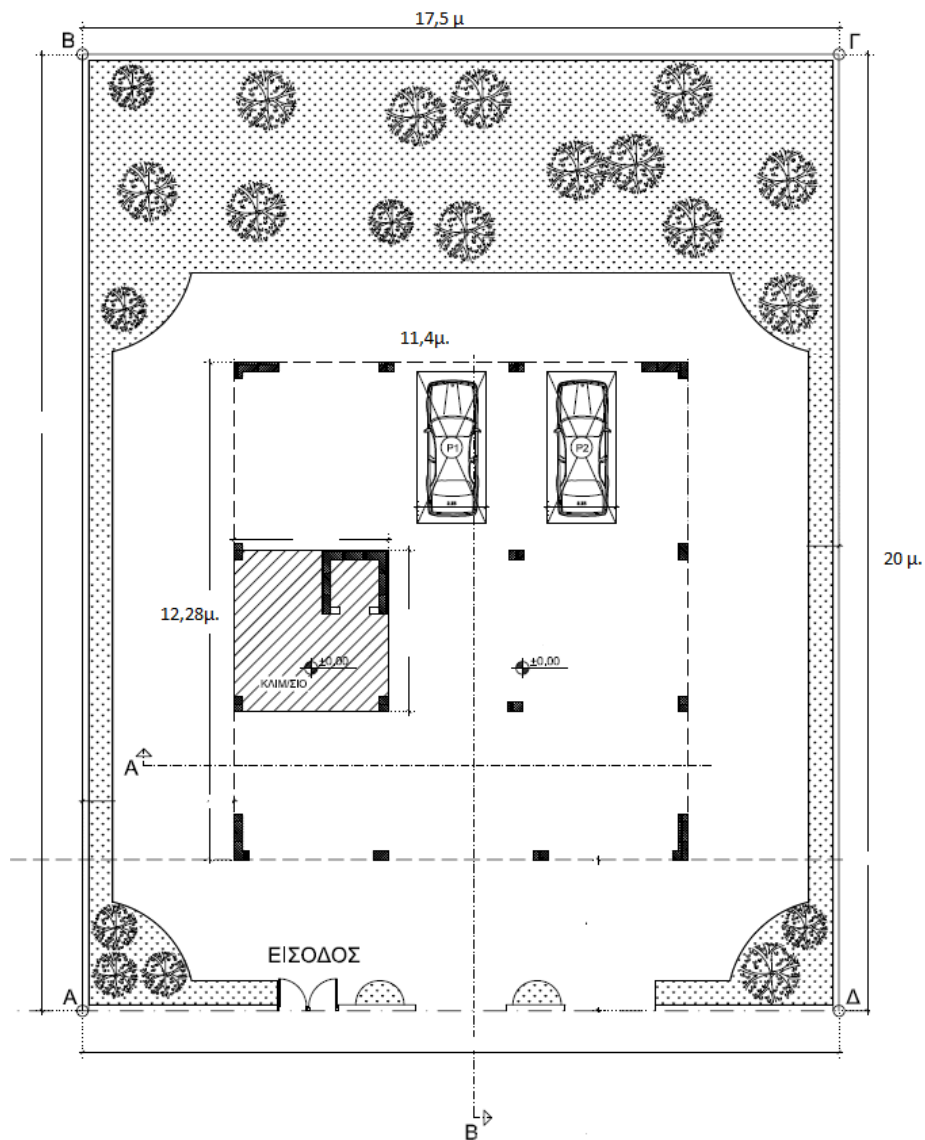


Τα πλεονεκτήματα από τα μέτρα για την εφαρμογή της πράσινης κινητικότητας

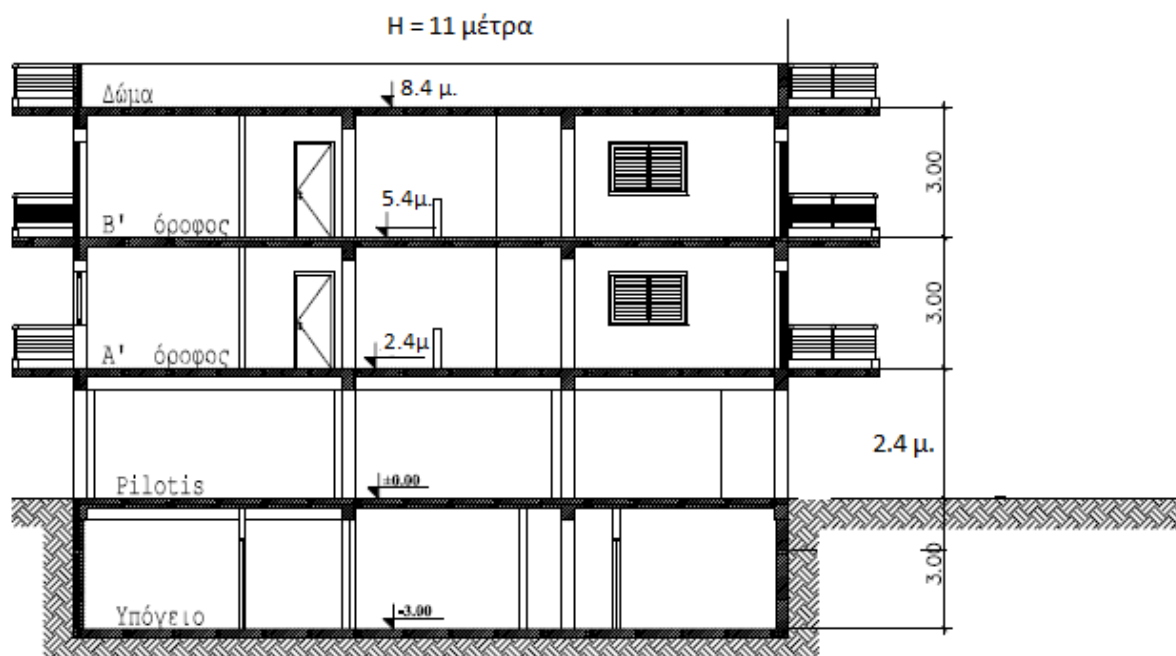
6 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

6.1 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ

Η περιοχή του οικιστικού συγκροτήματος περιλαμβάνει τα κτίρια κατοικίας καθώς και το οδικό δίκτυο. Στόχος είναι η περιοχή αυτή να διαμορφωθεί κατάλληλα οι κατοικίες να αξιοποιούν στο μέγιστο το ηλιακό δυναμικό της περιοχής τους χειμερινούς μήνες. Όλες οι κατοικίες τοποθετούνται με κατεύθυνση στο νότο και άρα οι οδοί στον άξονα ανατολής-δύσης. Στο παρακάτω σχέδιο παρουσιάζεται η κάτοψη της κατοικίας και του περιβάλλοντος χώρου.



Ακολούθως παρουσιάζεται και η τομή του κτιρίου κατοικίας με τους εξώστες. Το κτίριο περιλαμβάνει δύο ορόφους, πιλοτή, και δώμα.



Για κάθε κτίριο κατοικίας, θα χρησιμοποιήσουμε τις αρχές του βιοκλιματικού σχεδιασμού. Τα ελληνικά κτήρια είναι υπεύθυνα για το 40% περίπου της συνολικής τελικής κατανάλωσης ενέργειας. Η ενέργεια αυτή προέρχεται κυρίως από πετρέλαιο και από ηλεκτρισμό.

Η βιοκλιματολογία αφορά τη μελέτη του κλίματος (κλιματολογία) και την επίδραση του στα ανθρώπινα όντα. Ο βιοκλιματικός σχεδιασμός είναι μια προσέγγιση που αξιοποιεί το κλίμα μέσω της σωστής εφαρμογής των σχεδιαστικών στοιχείων και της τεχνολογίας της κτηρίων για τον έλεγχο της διαδικασίας μεταφοράς θερμότητας. Ως εκ τούτου, ο έλεγχος αυτός προωθεί την εξοικονόμηση ενέργειας, ενώ παράλληλα εξασφαλίζει άνετες συνθήκες στα κτίρια (Goulart και Pitta, 1994, Erg, 1999). Η βιοκλιματική αρχιτεκτονική αφορά στο σχεδιασμό κτιρίων και χώρων (εσωτερικών - εξωτερικών - υπαίθριων) με βάση το τοπικό κλίμα, με σκοπό την εξασφάλιση συνθηκών θερμικής και οπτικής άνεσης, αξιοποιώντας την ηλιακή ενέργεια και άλλες περιβαλλοντικές πηγές. Βασικά στοιχεία του βιοκλιματικού σχεδιασμού αποτελούν

τα παθητικά συστήματα που ενσωματώνονται στα κτίρια με στόχο την αξιοποίηση των περιβαλλοντικών πηγών (για παράδειγμα, τον ήλιο, τον αέρα, τον άνεμο, βλάστηση, νερό, έδαφος, ουρανό) για θέρμανση, ψύξη και φωτισμό των κτιρίων (ΚΑΠΕ, 2012).

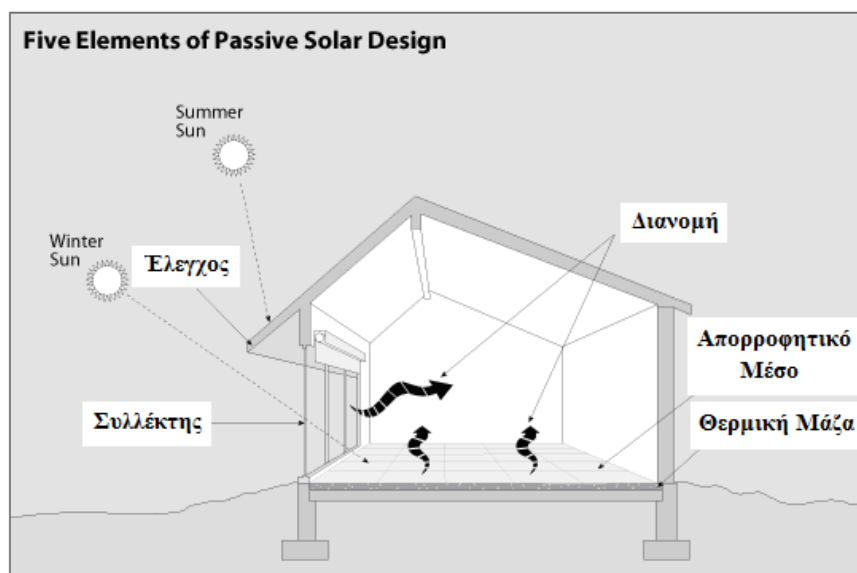
Ο βιοκλιματικός σχεδιασμός λαμβάνει υπόψη το τοπικό κλίμα και βασίζεται στις ακόλουθες αρχές (ΚΑΠΕ, 2015):

- Θερμική προστασία των κτιρίων με κατάλληλη θερμομόνωση και αεροστεγανότητα του κτηρίου και των ανοιγμάτων της.
- Χρήση της ηλιακής ενέργειας για τη θέρμανση των κτιρίων τη χειμερινή περίοδο και για φυσικό φωτισμό όλο το χρόνο.
- Προστασία των κτιρίων από τον καλοκαιρινό ήλιο, κυρίως με σκίαση, αλλά και με την κατάλληλη επεξεργασία του κελύφους του κτιρίου
- Απομάκρυνση της θερμότητας που συσσωρεύεται το καλοκαίρι στο κτίριο και στο γύρω περιβάλλον.
- Βελτίωση - ρύθμιση των περιβαλλοντικών συνθηκών στο εσωτερικό των κτιρίων, έτσι ώστε οι άνθρωποι να νιώθουν άνετα και ευχάριστα.
- Επαρκές και ομοιόμορφα κατανεμημένο φως σε εσωτερικούς χώρους.
- Βελτίωση του μικροκλίματος γύρω από τα κτίρια.

Οι πέντε βασικές παράμετροι του παθητικού ηλιακού σχεδιασμού φαίνονται στην παρακάτω εικόνα (Maciel, 2003):

- Συλλέκτης: Μεγάλο παράθυρο με νότιο προσανατολισμό (απόκλιση ως 30°) το οποίο δεν σκιάζεται τις ώρες 9:00 πμ ως 3:00 μμ.
- Απορροφητικό μέσο: Η σκληρή, σκούρα επιφάνεια του στοιχείου αποθήκευσης (τοίχος, δάπεδο).
- Θερμική Μάζα: Τα υλικά τα οποία αποθηκεύουν τη θερμότητα που ανακτάται από την ηλιακή ακτινοβολία. Η διαφορά τους με το απορροφητικό μέσο, αν και συνήθως αποτελούν μέρη του ίδιου σώματος (π.χ. τοίχου), είναι ότι το απορροφητικό μέσο βρίσκεται εκτεθειμένο στην επιφάνεια του τοίχου ενώ η θερμική μάζα αποτελεί εσωτερικό στρώμα αυτού.

- **Διανομή:** Μέθοδος με την οποία η θερμότητα κυκλοφορεί στο εσωτερικό του κτηρίου. Σε ένα κλασσικού τύπου παθητικό σύστημα χρησιμοποιούνται οι φυσικοί τρόποι μεταφοράς της θερμότητας αλλά σε μερικές εφαρμογές μπορεί να γίνει χρήση ανεμιστήρων και αγωγών.
- **Έλεγχος:** Κατάλληλες προεξοχές τοποθετούνται στα ανοίγματα του κτηρίου οι οποίες σκιάζουν την επιφάνεια των παραθύρων τους καλοκαιρινούς μήνες, περιορίζοντας την εισερχόμενη θερμότητα. Άλλα στοιχεία είναι οι ηλεκτρονικοί αισθητήρες (θερμοστάτες που ελέγχουν τη λειτουργία ανεμιστήρων) , τα παντζούρια, οι τέντες κ.λπ.



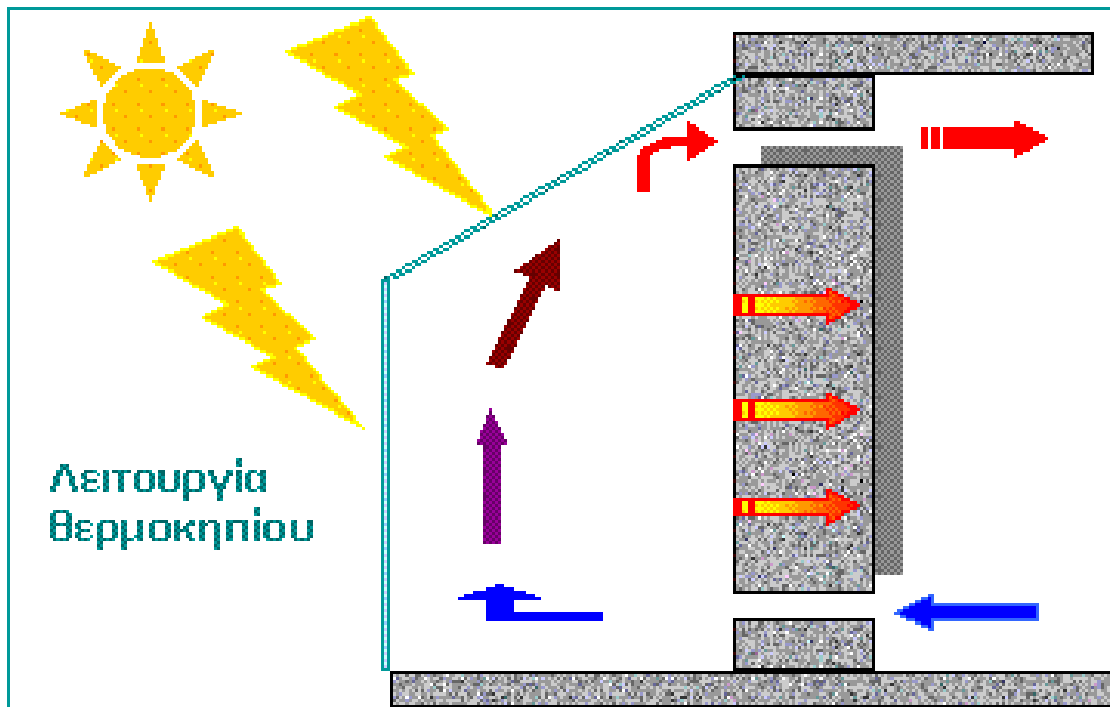
Τα πέντε στοιχεία των παθητικών ηλιακών συστημάτων

Τα μεγαλύτερα ανοίγματα τοποθετούνται στη νότια πλευρά. Οι εξώστες της νότιας πλευράς λειτουργούν ως σκίαστρα, τα οποία επιτρέπουν στην ηλιακή ακτινοβολία να εισέλθει τον χειμώνα ώστε να αξιοποιείται στο μέγιστο το ηλιακό δυναμικό με στόχο τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για θέρμανση, αλλά το καλοκαίρι δεν επιτρέπει στις ηλιακές ακτίνες να εισέλθουν στο χώρο ώστε να συμβεί υπερθέρμανση. Δεδομένου ότι το κλίμα στα Σπάτα χαρακτηρίζεται ως εύκρατο μεσογειακό οι εξώστες δεν θα πρέπει να προεξέχουν πολύ από τα ανοίγματα.

Η θερμοκρασίες το χειμώνα είναι χαμηλές και υπάρχει αρκετή υγρασία η οποία θα πρέπει να αντιμετωπισθεί μέσω της αξιοποίησης της ηλιακής ακτινοβολίας. Το καλοκαίρι οι θερμοκρασίες δεν είναι τόσο υψηλές ώστε να απαιτείται αποκοπή των ηλιακών αχτίνων από νωρίς το πρωί.

Επίσης, για το σωστό αερισμό του κτιρίου θα πρέπει να υπάρχουν μικρά ανοίγματα στον βορρά όπου θα βρίσκονται τα υπνοδωμάτια για να ανακυκλώνεται ο αέρας το καλοκαίρι και να διατηρείται η θερμοκρασία σε χαμηλά επίπεδα στο εσωτερικό της κατοικίας. Οι επικρατούντες άνεμοι είναι βορειοδυτικοί τον χειμώνα και ως εκ τούτου προτείνεται στη βορεινή πλευρά κάθε κατοικίας δενδροφύτευση μεγάλου ύψους που θα μπορεί να αποκόπτει τους δυνατούς βορεινούς ανέμους.

Στην νότια πλευρά, προτείνεται ή και η δημιουργία ηλιακού χώρου. Ο σχεδιασμός του ηλιακού χώρου προτείνεται να γίνει με κεκλιμένη επιφάνεια όπως φαίνεται στην Εικόνα που ακολουθεί. Η κλίση της επιφάνειας του γυαλιού θα είναι τέτοια ώστε η επιφάνεια να είναι κάθετη στις ακτίνες του ήλιου κατά το χειμερινό ηλιοστάσιο (υπολογίζεται ανάλογα με την περιοχή εγκατάστασης), ώστε να γίνεται μέγιστη αξιοποίηση της ηλιακής ενέργειας τον χειμώνα, όπου η ανάγκες για θέρμανση είναι μέγιστες. Οι υαλοπίνακες στον ηλιακό χώρο θα είναι διπλοί, πολύ χαμηλής ανακλαστικότητας.



Σχεδιασμός ηλιακού χώρου (ΚΑΠΕ, 2015)

Ο ηλιακός χώρος στις καιρικές συνθήκες της Ελλάδας θα πρέπει να προσδίδει άμεσο τα ηλιακά κέρδη στο κτίριο την ημέρα (ΚΑΠΕ, 2015), οπότε θα πρέπει να τοποθετηθεί μπροστά από ανοίγματα. Προτείνεται η τοποθέτηση του ηλιακού χώρου μπροστά από τα ανοίγματα της νότιας πλευράς. Τη νύχτα τα ανοίγματα θα πρέπει να κλείνουν και ο ηλιακός χώρος να μένει απομονωμένος. Κατά τη θερινή περίοδο υπάρχει η πιθανότητα υπερθέρμανσης, αν δεν τοποθετούνται εξωτερικά κινητά σκίαστρα. Στην Ελλάδα η κεκλιμένη πλευρά του ηλιακού χώρου θα πρέπει να είναι αδιαφανής δομικά ή να σκιάζεται απόλυτα τους θερινούς μήνες. Ο αερισμός του ηλιακού χώρου είναι απαραίτητος στις κλιματικές συνθήκες της Ελλάδας, οπότε θα πρέπει να τοποθετηθούν ανοίγματα στις γυάλινες επιφάνειες. Υπολογίζεται ότι η εξοικονόμηση ενέργειας από τον ηλιακό χώρο θα φτάνει το 13-30% (ΚΑΠΕ, 2015).

6.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ

Ο αστικός περιβαλλοντικός σχεδιασμός αναπτύσσεται με γνώμονα το κλίμα και έχει ως στόχο τη μείωση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας και τη βελτίωση του κλίματος καθώς και την αξιοποίηση του τοπικού κλίματος για θέρμανση, δροσισμό και φωτισμό. (Gandy, 2006). Μία από τις κύριες κατευθύνσεις εφαρμόστηκε ήδη στον σχεδιασμό του οικιστικού συγκροτήματος καθώς οι δρόμοι σχεδιάστηκαν στον άξονα ανατολής-δύσης με αποτέλεσμα να δημιουργούνται μεγάλες εκτάσεις νοτίων όψεων τα κτίρια για μέγιστη αξιοποίηση της ηλιακής ενέργειας. Η δεύτερη κατεύθυνση του αστικού περιβαλλοντικού σχεδιασμού έχει να κάνει με τη χρήση των υλικών μειωμένης απορροφητικότητας. Τέτοια υλικά είναι συνήθως ανοιχτόχρωμα αλλά σε συνδυασμό με τη βλάστηση και άλλα πιο σκουρόχρωμα υλικά δεν προκαλούν θάμβωση. (Αθανασίου, 2015)

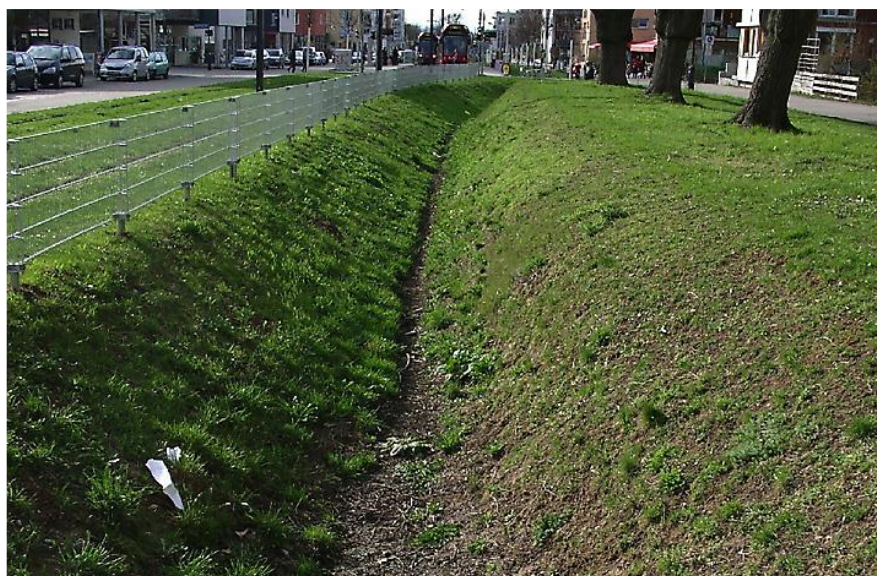
Η βασικότερη κατεύθυνση όμως του αστικού περιβαλλοντικού σχεδιασμού είναι η πρόβλεψη ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου οι οποίοι συνδέουν τον περιαστικό χώρο έχοντας ως στόχο το δροσισμό και τον αερισμό του αστικού ιστού. Η βλάστηση μπορεί να βελτιώσει το αστικό κλίμα με δύο τρόπους (Gandy, 2006). Πρώτον η βλάστηση σκιάζει, δηλαδή τα δένδρα εμποδίζουν την ηλιακή ακτινοβολία να φτάσει στις επιφάνειες των κτιρίων και έτσι αυτή δεν απορροφάται από τα κατασκευαστικά υλικά. Δεύτερον, η διαδικασία της εξατμισοδιαπνοής βοηθά στη μείωση της θερμοκρασίας. Η εξατμισοδιαπνοή ορίζεται ως η διαδικασία κατά την οποία η βλάστηση απορροφά το νερό από το έδαφος και την αποδίδει ως υγρασία στην ατμόσφαιρα μέσω των φύλλων των φυτών. Το νερό στα φύλλα εξατμίζεται λόγω της απορρόφησης ηλιακής ακτινοβολίας. Ως αποτέλεσμα η τοπική θερμοκρασία της ατμόσφαιρας μειώνεται. (Αθανασίου, 2015)

Σήμερα όταν συζητάμε για μία βιώσιμη πόλη θα πρέπει να επαναπροσδιορίσουμε και να αναδείξουμε τον πολλαπλό ρόλο του σχεδιασμού και της διαχείρισης των ελεύθερων χώρων. Οι ελεύθεροι χώροι πρασίνου σήμερα αποτελούν ρυθμιστές του αστικού κλίματος, προστατεύουν και αναδεικνύουν την αστική βιοποικιλότητα, προστατεύουν και αναδεικνύουν τα φυσικά στοιχεία της πόλης όπως το ανάγλυφο και τα ρέματα, διαχειρίζονται τα όμβρια ύδατα και τις πλημμύρες αποτελούν παραγωγικούς χώρους, αλλά και χώρους όπου οι άνθρωποι συνευρίσκονται και συμμετέχουν σε δραστηριότητες. (Αθανασίου, 2015)

6.3 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΩΝ ΠΑΡΚΩΝ ΤΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ

Στον υπαίθριο χώρο του κάθε Πάρκου έκτασης 75 στρεμμάτων υπάρχει δικτύωση με τον αστικό ιστό για την βελτίωση του αστικού κλίματος και τη διατήρηση και την ενίσχυση της άγριας ζωής. Αυτό στην περίπτωση μας επιτυγχάνεται μέσω της σύνδεσης του πάρκου τόσο με τις πλατείες όσο και με τους χώρους πολιτισμού και αναψυχής.

Επίσης γίνεται συνδυασμός του πράσινου δικτύου με φυσικά στοιχεία νερού και ανοικτά δίκτυα όμβριων υδάτων ούτως ώστε να γίνει προσομοίωση του υδρολογικού κύκλου για τη διαχείριση των πλημμυρών. Στην ακόλουθη εικόνα παρουσιάζονται κανάλια που καλύπτονται με υδατοπερατό υλικά και χαράσσονται παράλληλα με την κλίση του εδάφους ώστε να γίνεται η συλλογή του νερού της βροχής.



Επίσης διατηρείται και αναδεικνύεται το ήδη υπάρχον φυσικό στοιχείο όπως τα άλση και οι περιοχές βλάστησης που υπάρχουν ήδη, ενώ γίνεται δενδροφύτευση στο λόφο που βρίσκεται βορειοανατολικά του στρατοπέδου ώστε να επανενταχθεί στο φυσικό του περιβάλλον.

Το πάρκο σχεδιάζεται με γνώμονα τη θερμική οπτική και ακουστική άνεση των χρηστών. Αυτό σημαίνει ότι το πάρκο περιέχει σημεία με κιάσκια όπου οι χρήστες μπορούν να κάτσουν στη σκιά, πεζόδρομο που κατευθύνει και διευκολύνει

το χρήστη να φτάσει από τη μία άκρη του Πάρκου στην άλλη και περιμετρικά πυκνή βλάστηση μεγάλου ύψους η οποία προστατεύει από την ηχητική ρύπανση των γειτονικών οδικών αξόνων.

Φυτεύονται ενδημικά και όχι ξενικά φυτά. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση των απαιτήσεων σε νερό λιπάσματα και ενέργεια και τη λιγότερη ανάγκη για ανθρώπινη φροντίδα. Επίσης τα ενδημικά φυτά μπορούν και αναπαράγουν τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του τοπίου.

Πολύ σημαντική είναι η παράμετρος της στεγανοποίησης του εδάφους. Όταν διαμορφώνεται ένας χώρος πρασίνου θα πρέπει να γίνεται προσπάθεια ελαχιστοποίησης της στεγανοποίησης του εδάφους ώστε ο υπόγειος υδροφόρος ορίζοντας να τροφοδοτηθεί με νερό και να γίνεται πιο εύκολη η διαχείριση των πλημμυρών. Υδατοπερατά υλικά τοποθετούνται στο χώρο αναψυχής και πολιτισμού, στη νοτιοδυτική πλευρά του πάρκου καθώς και η γύρω από το κιόσκι. Παράδειγμα υδατοπερατού υλικού παρουσιάζεται στη παρακάτω εικόνα.



Καθώς η έκταση του πάρκου είναι αρκούντως εκτενής για τις ανάγκες αναψυχής των κατοίκων της περιοχής, γίνεται ενεργοποίηση του εδάφους του πάρκου για σκοπούς αστικής Γεωργίας. Στην βορειοανατολική πλευρά του πάρκου γίνεται εγκατάσταση χώρου αστικής Γεωργίας που εξυπηρετεί τη δημιουργία ενός κοινοτικού τύπου όπου φυτεύονται και καλλιεργούνται οπωροκηπευτικά τα οποία καταναλώνονται από τους κατοίκους του οικιστικού συγκροτήματος. Παράδειγμα αστικής γεωργίας παρουσιάζεται στη παρακάτω εικόνα.



7 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η πρόταση πολεοδομικού σχεδιασμού στην πολεοδομική ενότητα 5 (περιοχή «Άγιος Νικόλαος Μπούρα») του Δήμου Σπάτων-Αρτέμιδος.

Αρχικά, πραγματοποιήθηκε η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης του δήμου, όσον αφορά τα στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος, τα δημογραφικά χαρακτηριστικά, τα στοιχεία της απασχόλησης και της εκπαίδευσης, τους πόλους έλξης, τα δίκτυα υποδομής και την ευρύτερη περιοχή. Ειδικότερα αναλύθηκαν τα πολεοδομικά και κυκλοφοριακά στοιχεία του δήμου, αναγνωρίζοντας και τα προβλήματα που υπάρχουν στην περιοχή (υποβάθμιση αστικού ιστού λόγω έλλειψης σχεδιασμού, υποβάθμιση ποιότητας ζωής).

Στη συνέχεια παρουσιάστηκε ο προτεινόμενος πολεοδομικός σχεδιασμός της νέας πολεοδομικής ενότητας, καθώς και πολιτικές παρεμβάσεων για την επίλυση κυκλοφοριακών προβλημάτων αξιοποιώντας την πράσινη κινητικότητα. Στόχος ήταν να διαμορφωθεί ένας χώρος που να συνδέει φυσικά τις διάφορες δραστηριότητες που περιέχει και να σέβεται το περιβάλλον φροντίζοντας τόσο για την ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων μέσω του βιοκλιματικού σχεδιασμού, αλλά και με τη διάθεση χώρων πρασίνου.

Στόχος της ανάπτυξης και της διαμόρφωσης των πάρκων και πλατειών στον χώρο της νέας πολεοδομικής ενότητας είναι η ρύθμιση του αστικού κλίματος και η προστασία του φυσικού στοιχείου. Για το λόγο αυτό δημιουργούνται κανάλια παράλληλα με την κλίση του εδάφους τα οποία συλλέγουν το νερό της βροχής και τοποθετούνται υδατοπερατά υλικά τα οποία ελαχιστοποιούν την στεγανότητα του εδάφους. Οι δύο αυτές μέθοδοι βοηθούν στο να προσομοιωθεί ο υδρολογικός κύκλος και να αποφευχθούν οι πλημμύρες. Η άνεση των χρηστών διασφαλίζεται μέσω εγκατάσταση διαδρομών με αυτά τα υλικά καθώς και με το κίосκι που τοποθετείται κεντρικά στο πάρκο. Γίνεται αξιοποίηση του διαθέσιμου χώρου για την αστική γεωργία δηλαδή καλλιέργεια φυτικής παραγωγής για κοινοτική χρήση.

Σχετικά με τη κινητικότητα, η ανάπτυξη ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) βασίζεται στην επίτευξη φιλόδοξων και μετρήσιμων στόχων,

καθοριζόμενοι με σαφήνεια καθώς είναι πλήρως ενσωματωμένοι στο γενικότερο πλάνο βιώσιμης ανάπτυξης. Αναφορικά με την οργάνωση του εν λόγω σχεδίου, αυτό αποτελεί μια πολύπλοκη διαδικασία με πολύ συγκεκριμένες απαιτήσεις, όπως: διατήρηση υψηλού επιπέδου ποιότητας ζωής με παράλληλη δημιουργία ελκυστικού περιβάλλοντος για επενδύσεις, περιορισμό κυκλοφορίας σε ευαίσθητες περιοχές (ιστορικής ή τουριστικής αξίας), χωρίς να δυσχεραίνει η απρόσκοπτη κυκλοφορία αγαθών και ανθρώπων. Επιπλέον, θέματα εξίσου σημαντικά προς αυτή την κατεύθυνση είναι η προάσπιση της δημόσιας υγείας, η προστασία από την κλιματική αλλαγή, το θόρυβο, την ατμοσφαιρική ρύπανση και άλλους επιβλαβείς παράγοντες. Για το λόγο αυτό, το εκάστοτε σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας που αναπτύσσει κάθε δήμος ανά την ελληνική επικράτεια αλλά μεγάλα αστικά κέντρα των ευρωπαϊκών χωρών, αποτελεί ουσιαστικά την ιδέα της ολοκληρωμένης προσέγγισης ενισχύοντας την ισορροπημένη ανάπτυξη, όλων των μέσων μεταφοράς παράλληλα με τη στροφή προς εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης.


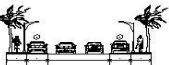
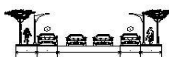



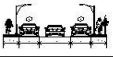
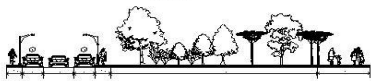
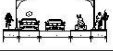
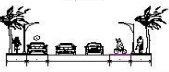
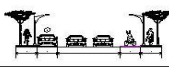
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Erg (1999). Solar Bioclimatic Architecture 2. Renewable Energy Series. Ireland, Energy Research Group. School Of Architecture University College Of Dublin. Lior.
- Gandy M., (2006). Urban nature and the ecological imaginary. In the nature of cities, edited by N. Heynen, M. Kaika, E. Swyngedouw, σ.63-73, London: Routledge.
- Goulart, S. And T. Pitta (1994). Advanced Topics In Bioclimatology To Building Design, Regarding Environmental Comfort. Florianopolis: Ppgec-Ufsc Ppgec-Ufsc).
- Maciel, A. (2003). Features Of Brasilia's Climate Regarding Bioclimatic Buildings. 20th Conference On Passive And Low Energy Architecture Santiago, Chile.
- Αθανασίου, Ε., (2015). Πόλη και φύση. [ηλεκτρ. βιβλ.] Αθήνα:Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών. Διαθέσιμο στο: <http://hdl.handle.net/11419/563>
- Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος, 2015, Απόφασης για ψήφιση του σχεδίου του Στρατηγικού Σχεδιασμού του Δήμου ΣπάτωνΑρτέμιδος (Α΄ Φάση Επιχειρησιακού Σχεδίου).πρωτ.18189/05-06-2015
- Περιφεριακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αττικής 2007-2013 Προγραμματική Περίοδος 2007 – 2013
- ΦΕΚ 18/Α/18-2-1985, Ν.1515/1985, Ρυθμιστικό σχέδιο και πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας.
- ΦΕΚ Α 156/1-8-2014, Ν. 4277/2014 Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας Αττικής και άλλες διατάξεις

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

- Smart Park, (2017) http://www.smartpark.com.gr/?page_id=59
- Vrisko, (2017), <http://www.vrisko.gr/efimeries-farmakeion/spata/> ,
<http://www.vrisko.gr/dir/farmakeia/artemida/>
- Αττικό Ζωολογικό Πάρκο Σπάτων , (2017), <http://www.atticapark.com/>
- Δήμος Μαρκόπουλου, (2007) <http://www.markopoulo.gr/frontoffice/portal.asp?cpage=NODE&cnode=1>
- Δήμος Παιανίας, (2017), <http://www.paiania.gov.gr/>
- Δήμος Παλλήνης (2017), <http://www.pallini.gr/>
- Δήμος Ραφήνας- Πικερμίου (2015) <http://www.rafina-pikermi.gr/>
- Δήμος Σπάτων- Αρτέμιδος, 2011 <http://spata-artemis.gr/>
- Ε.Β.Ε.Α, (2013), Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Αθηνών <http://www.acci.gr/acci/articles/article-views.jsp?context=103&categoryid=210&articleid=7196>
- Ελληνική Στατιστική Αρχή, (2011), <http://www.statistics.gr/2011-census-pop-hous>
- Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αττικής 2014-2020 Βάσει του Στόχου «Επενδύσεις για την ανάπτυξη και την απασχόληση» <https://www.espa.gr/el/pages/staticOPAttica.aspx>
- Σκαράκη Β., 2012 Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού http://odysseus.culture.gr/h/2/gh251.jsp?obj_id=5601
- ΦΕΚ Α' 87/07-06-2010, Ν.3852/2010, Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης- Πρόγραμμα Καλλικράτης http://web.archive.org/web/20100705024807/http://www.kedke.gr/uploads/N38522010_KALLIKRATIS_FEKA87_07062010.pdf

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

<p>61 Εξυπακούεται, 10 μ</p> 	<p>62 Εξυπακούεται, 15 μ 7. αμφοτέρωθεν</p> 	<p>63 Εξυπακούεται, 10 μ αμφοτέρωθεν</p> 
<p>64 Εξυπακούεται, 0 μ αμφοτέρωθεν</p> 	<p>65 Εξυπακούεται, 0 μ αμφοτέρωθεν</p> 	<p>66 Εξυπακούεται, 10 μ με 1 δέντρο και 1 κλαδοειδή αμφοτέρωθεν</p> 
<p>67 Εξυπακούεται, 10 μ αμφοτέρωθεν</p> 	<p>68 Εξυπακούεται, 10 μ με 1 δέντρο και 1 κλαδοειδή αμφοτέρωθεν</p> 	
<p>69 Εξυπακούεται, 10 μ αμφοτέρωθεν με 1 κλαδοειδή</p> 	<p>70 Εξυπακούεται, 15 μ 7. αμφοτέρωθεν</p> 	<p>71 Εξυπακούεται, 10 μ αμφοτέρωθεν</p> 

<p>ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ Π.Ε. ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΣ ΣΠΑΤΩΝ - ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ</p>		
<p>ΔΙΔΑΚΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ</p>	<p>ΠΟΛΥΔΙΑΔΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ Α' ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΔΗΜΟΥ ΣΠΑΤΩΝ-ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ</p>	
<p>ΦΟΙΤΗΤΗΣ</p>	<p>ΣΙΑΤΡΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ</p>	
<hr/>		
<p>ΚΙΜΑΤΟΣ: 1:100</p>	<p>ΔΙΑΤΟΜΕΣ ΔΡΟΜΩΝ</p>	<p>Ρ.Ε. ΟΧΛΟΥ: A2</p>
<hr/>		
<p>ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2017</p>		
<hr/>		
<hr/>		
<p>ΔΙΠΛΩΜΑ ΥΠΟΨΗΦΙΟΥ</p>	<p>ΣΧΗΜΑ</p>	

