

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	4
2. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	7
2.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΤΗΣ ΔΑΦΝΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΥΜΗΤΤΟΥ	7
2.1.1 ΔΑΦΝΗ.....	7
2.1.2 ΥΜΗΤΤΟΣ	12
2.1.3 ΔΗΜΟΣ ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ	16
2.2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	17
2.2.1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΔΑΦΝΗΣ	17
2.2.2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΥΜΗΤΤΟΥ	18
2.3 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΔΟΜΗ.....	20
2.3.1 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΔΟΜΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΔΑΦΝΗΣ	20
2.3.2 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΔΟΜΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΥΜΗΤΤΟΥ	22
2.4 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	24
2.4.1 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΔΑΦΝΗΣ.....	24
2.4.2 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΥΜΗΤΤΟΥ.....	24
2.4.2.1 ΤΟ ΒΟΥΝΟ ΤΟΥ ΥΜΗΤΤΟΥ.....	24
2.4.2.1.1 ΧΛΩΡΙΔΑ	25
2.4.2.1.2 ΠΑΝΙΔΑ.....	26
2.4.2.2 ΑΛΣΟΣ ΑΡΗ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ	28
3. Η ΔΡΑΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ	33
3.1 ΥΠΑΡΧΟΥΣΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ	33
3.1.1 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	33
3.1.2 ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ -ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ-ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ	35
3.1.2.1 ΔΑΦΝΗ	35
3.1.2.2 ΥΜΗΤΤΟΣ	36
3.1.3 ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ.....	37
3.1.3.1 ΔΑΦΝΗ	37
3.1.3.2 ΥΜΗΤΤΟΣ	39
3.2 ΠΡΟΣΦΑΤΕΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ	40
3.2.1 ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΛΑΤΕΙΩΝ.....	40
3.2.2 ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ ΣΤΗ ΔΑΦΝΗ.....	41
3.2.3 ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΣΤΟΝ ΥΜΗΤΤΟ.....	43

3.2.4 ΠΑΙΔΙΚΕΣ ΧΑΡΕΣ	44
3.2.5 ΓΕΩΤΡΗΣΕΙΣ ΣΤΑ ΝΤΑΜΑΡΙΑ	45
3.2.6 ΠΥΡΟΣΒΕΣΗ ΣΤΟ ΑΛΣΟΣ ΑΡΗ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ	45
3.2.7 ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ	46
3.2.7.1 ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ.....	46
3.2.7.2 ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ.....	48
3.2.7.3 ΑΠΟΧΕΤΕΥΤΙΚΑ ΕΡΓΑ.....	49
3.2.7.4 ΑΝΤΙΠΛΗΜΜΥΡΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ	49
3.2.8 ΚΑΘΑΡΙΟΤΗΤΑ	49
3.2.8.1 ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗ	49
3.2.8.2 ΑΠΟΚΟΜΙΔΗ ΑΠΟΡΡΙΜΑΤΩΝ	50
3.2.9 ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΥΨΟΥΣ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΟΙΚΟΔΟΜΩΝ	51
3.2.10 ΕΝΤΑΞΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ «ΚΟΡΥΦΗ ΛΟΦΟΥ ΓΕΡΜΑΝΟΥ» ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΠΟΛΗΣ	51
3.2.11 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	51
3.3 ΤΕΧΝΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΗΜΟΥ.....	52
3.3.1 ΥΠΟΓΕΙΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΤΗΣ ΓΥΜΝΑΣΤΙΚΗΣ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ	52
3.4 ΤΕΧΝΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΝΟΜΑΡΧΙΑΣ	53
4. ΚΥΡΙΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ-ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ-ΚΙΝΗΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΩΝ.....	54
4.1 ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΙ ΣΤΟΝ ΥΜΗΤΤΟ	54
4.2 ΤΟ ΠΑΡΚΟ ΤΣΑΛΑΓΑΝΙΔΗ.....	58
4.3 ΚΕΡΑΙΕΣ ΚΙΝΗΤΗΣ ΤΗΛΕΦΩΝΙΑΣ	59
4.4 ΓΥΜΝΑΣΤΙΚΗ ΑΚΑΔΗΜΙΑ (ΤΕΦΑΑ)	61
4.5 ΕΛΛΕΙΨΗ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΔΑΦΝΗΣ	63
4.6 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΔΑΦΝΗΣ	64
4.7 ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ ΣΤΗ ΔΑΦΝΗ.....	65
5. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΥΡΚΑΛ	66
5.1 ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	66
5.1.1 Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΤΟ ΠΕΡΑΣΜΑ ΤΩΝ ΧΡΟΝΩΝ	66
5.1.2 ΤΟ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΤΗΣ ΠΥΡ.ΚΑΛ. ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ	68
5.2 Η ΠΥΡΚΑΛ ΣΗΜΕΡΑ.....	70
5.3 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΩΝ	71

5.3.1 ΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΔΗΜΟΥ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΩΝ	71
5.3.1.1 ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΩΝ	74
5.3.2 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	75
5.3.3 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ	76
5.3.4 Η ΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΣΩΜΑΤΕΙΟΥ ΤΩΝ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΤΗΣ ΕΒΟ-ΠΥΡΚΑΛ.	78
5.3.5 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ	79
6. ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΓΙΑ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ	80
6.1 ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΤΗΣ ΠΥΡ.ΚΑΛ.	80
6.2 ΕΞΥΓΙΑΝΗ ΤΟΥ ΕΔΑΦΟΥΣ (BROWNFIELDS)	81
6.3 ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗ ΤΟΥ ΠΑΡΚΟΥ	85
6.3.1 ΑΞΟΝΕΣ ΚΙΝΗΣΗΣ.....	85
6.3.2 ΕΙΣΟΔΟΙ - ΕΞΟΔΟΙ	86
6.3.3 ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΠΑΡΚΟΥ.....	88
6.3.4 ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΚΤΙΡΙΑ.....	89
6.3.5 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ	93
6.3.5.1 ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ	93
6.3.5.2 ΠΑΙΔΟΤΟΠΟΙ	94
6.3.5.3 ΑΘΛΗΣΗ.....	96
6.3.5.4 ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ.....	98
6.3.5.5 ΥΠΑΙΘΡΙΟ ΘΕΑΤΡΟ.....	98
6.3.5.6 ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ	99
6.3.5.7 ΘΕΡΙΝΟ ΣΙΝΕΜΑ	99
6.3.5.8 ΧΩΡΟΙ ΕΣΤΙΑΣΗΣ.....	99
6.3.6 ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΠΡΑΣΙΝΟΥ	100
6.3.6.1 ΔΕΝΔΡΟΦΥΤΕΥΣΗ	100
6.3.6.2 ΞΕΦΩΤΑ	101
6.3.7 ΥΔΑΤΙΝΕΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΕΣ.....	102
6.3.8 ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ.....	103
8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	106
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΑΝΑΦΟΡΕΣ	108
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	110

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Εδώ και 120 χρόνια στα όρια των Δήμων Υμηττού και Δάφνης λειτουργεί το συγκρότημα της ΠΥΡ.ΚΑΛ. (Πυριτιδοποιείον και Καλυκοποιείον), που σήμερα αποτελεί παράρτημα της εταιρίας Ε.Α.Σ. (Ελληνικά Αμυντικά Συστήματα). Διοικητικά και πολεοδομικά ο χώρος της ΠΥΡ.ΚΑΛ. μέχρι σήμερα ανήκε στο Δήμο Υμηττού, ενώ μετά την εφαρμογή του προγράμματος «Καλλικράτης» η έκταση έχει περάσει στη δικαιοδοσία του ενιαίου Δήμου Δάφνης – Υμηττού. Το ζήτημα δηλαδή της μετεγκατάστασης του εργοστασίου και της ανάπλασης του χώρου, που ως τώρα αποτελούσε βασική επιδίωξη των κατοίκων του Υμηττού γίνεται αντικείμενο διαβούλευσης στα πλαίσια και του Δήμου Δάφνης.

Στην παρούσα μελέτη εξετάζονται τα ιστορικά, πολεοδομικά, κοινωνικά, περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά και των δύο Δήμων που πλαισιώνουν το βιομηχανικό συγκρότημα. Οι βασικοί άξονες που αναπτύσσονται είναι:

Ο Δήμος Δάφνης

Ο Δήμος Υμηττού

Η εταιρία ΠΥΡ.ΚΑΛ.

Εξετάζουμε τα επιμέρους στοιχεία των δύο Δήμων παράλληλα, εντοπίζουμε τις ελλείψεις τους και τις ανάγκες τους, τις συγκρίνουμε και τις αθροίζουμε. Όπως φαίνεται και στα κεφάλαια που ακολουθούν, οι δύο Δήμοι έχουν διαφορετικές αφετηρίες και έχουν ακολουθήσει διαφορετική πορεία στο πέρασμα των χρόνων. Συνεπώς η σημερινή τους εικόνα είναι επίσης διαφορετική. Εντούτοις, τα κοινά τους προβλήματα είναι πολλά και κυριότερο η έλλειψη ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου. Με αυτή λοιπόν την αφετηρία ξεκινάμε τη διαμόρφωση κατευθύνσεων για τη διαχείριση του βιομηχανικού συγκροτήματος στον ενιαίο Δήμο Δάφνης – Υμηττού.

Μια επιπλέον παράμετρος που λαμβάνεται υπ' όψιν είναι η υπερτοπική σημασία του προτεινόμενου έργου. Συγκεκριμένα δίνονται κατευθύνσεις για την ανάπλαση του βιομηχανικού χώρου προς όφελος όχι μόνο των άμεσα ενδιαφερόμενων κατοίκων της Δάφνης και του Υμηττού αλλά και όλου του λεκανοπεδίου Αττικής, που στερείται ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου. Η ευρύτερη περιοχή της Αθήνας με τις διαρκείς επεκτάσεις της σ' όλο το Λεκανοπέδιο Αττικής έχει φτάσει

σήμερα να μετράει 10.000 στρέμματα έλλειψης πρασίνου με βάση τα διεθνή standards για τις μεγαλουπόλεις. Η ενίσχυση της δόμησης κατά τους Ολυμπιακούς αγώνες, η ιδιωτικοποίηση της δημόσιας γης, η καταπάτηση δασικών εκτάσεων και αρχαιολογικών χώρων, οι νομιμοποιήσεις αυθαιρέτων ακόμα και σε προστατευόμενες περιοχές είναι πολιτικές που ακολουθούνται μεθοδευμένα στη σημερινή περίοδο «οικονομικής κρίσης» και ταυτόχρονου «ιδιωτικού πλουτισμού». Έτσι η περιβαλλοντική κρίση οδήγησε σε έναν μέσο όρο πρασίνου 2τ.μ. ανά κάτοικο με όλα τα επακόλουθα που αυτό συνεπάγεται: υποβάθμιση της ποιότητας ζωής των πολιτών, άνοδο της θερμοκρασίας, ατμοσφαιρική ρύπανση, αισθητική υποβάθμιση του τοπίου.

Η πράσινη οικονομία, η επένδυση σε μια πιο ανθρώπινη καθημερινότητα, όπου ο κάτοικος της μεγαλούπολης θα έρχεται σε επαφή με τη φύση, είναι σήμερα μια πολυτέλεια που έρχεται σε σύγκρουση με τα συμφέροντα βιομηχανικών και τραπεζικών κύκλων επενδυτών που προσπαθούν με πρόσχημα την οικονομική ανάπτυξη να εκμεταλλευτούν και τα τελευταία εναπομείναντα αδόμητα τετραγωνικά με κερδοσκοπικούς στόχους. Οι λεγόμενοι «πόλοι ανάπτυξης» του ΡΣΑ Αθηνών (1985) ανοίγουν το δρόμο για περαιτέρω δόμηση, δημιουργία ζωνών αμιγούς διασκέδασης, μετάπλαση πάρκων και πλατειών σε χώρους φιλοξενίας και γενικότερα στην επιβολή της κατανάλωσης ως μοναδική επιλογή για αξιοποίηση του ελεύθερου χρόνου και κοινωνική συναναστροφή. Μια κλασική περίπτωση αυτού του πολεοδομικού μοτίβου είναι και ο υπό μελέτη χώρος. Πρόκειται για μια πολεμική βιομηχανία μέσα στον ιστό της πόλης που μετά την απομάκρυνσή της θα αποτελέσει αντικείμενο διεκδίκησης τόσο από το Δήμο όσο και από ιδιωτικές επιχειρήσεις. Στην παρούσα μελέτη η διαμόρφωση των προτεινόμενων κατευθύνσεων βασίζεται καθαρά στο συμφέρον των κατοίκων του Υμηττού, της Δάφνης αλλά και της ευρύτερης περιοχής και λαμβάνει σαν δεδομένο ότι φορέας της ανάπλασης και κυρίως της μετέπειτα διαχείρισης και εκμετάλλευσης του χώρου θα είναι ο Δήμος.

Συνοπτικά, λοιπόν, παρουσιάζουμε τη διάρθρωση της παρούσας μελέτης:

Στο 2^ο κεφάλαιο συγκεντρώνονται και παρουσιάζονται τα ιστορικά, δημογραφικά, οικονομικά, πολεοδομικά, περιβαλλοντικά και συγκοινωνιακά στοιχεία για τους δύο Δήμους ξεχωριστά.

Στο 3^ο κεφάλαιο παρουσιάζονται οι υπάρχουσες υποδομές στους δύο Δήμους, τα έργα υπό κατασκευή και αυτά που πρόκειται να υλοποιηθούν με απόφαση της τοπικής και περιφερειακής αυτοδιοίκησης.

Στο 4^ο κεφάλαιο παρουσιάζεται η σημερινή εικόνα των δύο Δήμων με ιδιαίτερη έμφαση στην έλλειψη ή την ανεπάρκεια των έργων υποδομής.

Στο 5^ο κεφάλαιο ασχολούμαστε αποκλειστικά με το εργοστάσιο της ΠΥΡ.ΚΑΛ., το ιστορικό του, τη σημερινή κατάσταση λειτουργίας του, τη στάση και τις κινήσεις των πολιτών υπέρ της μετεγκατάστασής του, το ιδιοκτησιακό του καθεστώς και τις διαφαινόμενες εναλλακτικές χρήσεις του.

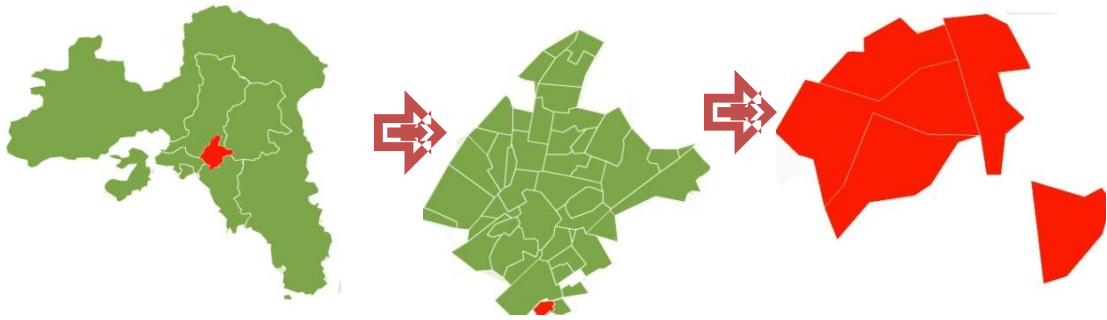
Στο 6^ο κεφάλαιο διαμορφώνουμε αρχικές κατευθύνσεις για την ανάπλαση, το σχεδιασμό και τη διαχείριση του εξεταζόμενου χώρου, λαμβάνοντας ως δεδομένα την μετεγκατάσταση του εργοστασίου και την μετατροπή της έκτασης σε πάρκο.

Τέλος, στο 7^ο κεφάλαιο παρουσιάζονται συνοπτικά τα συμπεράσματα της μελέτης.

2. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

2.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΤΗΣ ΔΑΦΝΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΥΜΗΤΤΟΥ

2.1.1 ΔΑΦΝΗ



Εικόνα 2.1: Από τον νομό Αττικής στην περιφερειακή ενότητα Κεντρικού Τομέα Αθηνών και στον Δήμο Δάφνης
(Πηγή υποβάθρου: www.xe.gr)

Κατά τους χρόνους της Τουρκοκρατίας, η περιοχή της σημερινής Δάφνης είχε ήδη διαμορφωθεί σε μικρό αγροτικό οικισμό, γνωστό με το όνομα Κατσιπόδι. Γραπτές πληροφορίες για το τοπωνύμιο αυτά έχουμε από το 1923, σύμφωνα με τις οποίες το Κατσιπόδι αναφέρεται ως εξοχική συνοικία νότια των Αθηνών. Πηγές του 1945 αναφέρουν ότι το Κατσιπόδι είναι μεσαιωνική τοπωνυμία που προέρχεται από τα κτήματα της οικογένειας Κατσιπόδη. Στα κτήματα αυτά βρισκόταν και η εκκλησία της Ζωοδόχου Πηγής, της Παναγίας της Κατσιποδούς. Από την άλλη, πηγές του 1971 παραπέμπουν στον Κασιμίπεη, διοικητή της περιοχής επί Τουρκοκρατίας. Άλλη εκδοχή αναφέρει ότι η Ζωοδόχος Πηγή φιλοξενούσε τις αίγες (κασιίκες) τριγύρω της, για αυτό ονομάστηκε Κατσιποδού και στην συνέχεια η γύρω περιοχή Κατσιπόδι.

Η παρακείμενη περιοχή του Σωρού, η οποία βρίσκεται προς την οδό Βουλιαγμένης και συνορεύει με το εργοστάσιο της ΠΥΡ.ΚΑΛ. πήρε την τοπωνυμία της είτε από αρχαίο ταφικό σωρό είτε από τη συσσώρευση λίθων κατά την εκχέρωση αγρών στα όρια γειτονικών ιδιοκτησιών. (www.dafni.gr) Διατηρεί δε την ονομασία Σωρός μέχρι σήμερα ως πολεοδομική ενότητα – γειτονιά του Δήμου Δάφνης.

Η σημερινή λεωφόρος Βουλιαγμένης ήταν χαραγμένη από τότε και λεγόταν «Μεγάλη Στράτα» ή «Δρόμος της Βάρης». (Μπίρης, 1966)

Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα οι κάτοικοι της Δάφνης ήταν μόλις 117 αλλά πολύ γρήγορα ο αριθμός αυξάνεται και συγκεκριμένα μετά τη Μικρασιατική καταστροφή, με την εγκατάσταση και προσφύγων στην περιοχή του Σωρού. (Γεωργακοπούλου Ι., Σιγάλα – Σταθοπούλου Ζ., 2002)

Οι πρώτες εγκαταστάσεις στη Δάφνη, σύμφωνα με επώνυμες πληροφορίες ξεκινούν στα τέλη του 19^{ου} αιώνα, όταν ήρθαν οικογένειες από τα Μέθανα και εγκαταστάθηκαν στο Μπραχάμι, στο Κατσιπόδι ή και μακρύτερα στους Τράχωνες, άλλες από την Αίγινα ή από τα Μεσόγεια. Ήταν Αρβανίτες και αποτέλεσαν τον πυρήνα των κατοίκων της Δάφνης στις αρχές του 20^{ου} αιώνα. Ο πυρήνας αυτός των Αρβανιτών απέκτησε μεγάλες εκτάσεις γης που στη συνέχεια πολλές από αυτές χωρίστηκαν σε οικόπεδα, εκατό μέχρι εκατόν πενήντα μέτρων και πωλούνται στην τιμή των εκατό χιλιάδων δραχμών της εποχής εκείνης. Ταυτόχρονα με τη συρροή κατοίκων μετά τη Μικρασιατική καταστροφή, αναπτύχθηκε το οικοπεδεμπόριο και η αυθαίρετη δόμηση επί ιδιωτικών ρυμοτομικών σχεδίων. Τα σπίτια που κατασκευάζονται είναι μικρά, πλίθινα στην αρχή, πέτρινα αργότερα, χαμηλά, που αποτελούνται από το πολύ δυο δωμάτια, που δεν επικοινωνούν μεταξύ τους, σκεπάζονται με κεραμίδια και βρίσκονται στο βάθος της αυλής. Οι ίδιες συνθήκες επικρατούν και στη περιοχή του Σωρού και στο Σπιθάρι. Ωστόσο τη δεκαετία του 1950 αρχίζουν να χτίζονται τα σπίτια στη πρόσοψη του οικοπέδου και να χρησιμοποιούνται και άλλα, νέα υλικά για τη κατασκευή τους. (Γεωργακοπούλου Ι., Σιγάλα – Σταθοπούλου Ζ., 2002)



Εικόνες 2.2, 2.3: Η περιοχή της Δάφνης την δεκαετία του 1920



Εικόνες 2.4, 2.5: Η περιοχή της Δάφνης την δεκαετία του 1960



Εικόνες 2.6, 2.7: Η περιοχή της Δάφνης την δεκαετία του 1970



Εικόνες, 2.8, 2.9: Η περιοχή της Δάφνης την δεκαετία του 1980

Το 1925 επί δημαρχίας Σπ. Πάτση, η αγροτική περιοχή της σημερινής Δάφνης ενωμένη με τους συνοικισμούς Αγίας Βαρβάρας, Πικροδάφνης, Μπραχαμίου και Αγ.Κοσμά αποτέλεσαν την κοινότητα Μπραχαμίου. (www.dafni.gr)

Ύστερα από διαδοχικές αποσπάσεις συνοικισμών από την κοινότητα Μπραχαμίου, το 1928 ο συνοικισμός (Κατσιπόδι) και η κοινότητα μετονομάστηκαν σε κοινότητα Αγίου Δημητρίου (Δ 19-7-1928, ΦΕΚ Α' 156/1928). Οι κάτοικοι της κοινότητας το

έτος αυτό ανέρχονται συνολικά στους 3710 και κατά συνοικισμούς : Κατσιπόδι 785, Άγιος Δημήτριος (Μπραχάμι) 1816, Σπιθάρι 299 και Σωρός 840.

Το 1940 η κοινότητα του Αγίου Δημητρίου έχει 14.608 κατοίκους και αναγνωρίζεται σε δήμο Αγίου Δημητρίου (Δ 19-2-1942 , ΦΕΚ Α' 22/1943). Το 1947 ο συνοικισμός Αγίου Δημητρίου (Μπραχάμι) αποσπάται από το δήμο Αγίου Δημητρίου και αποτελεί την κοινότητα Αγίου Δημητρίου με 4.600 κατοίκους.

Το 1951 ο δήμος Αγίου Δημητρίου μετονομάζεται σε δήμο Δάφνης και περιλαμβάνει τις συνοικίες Κατσιπόδι, Σωρό και Σπαθάρι. Και για αυτό το όνομα του Δήμου υπάρχουν ποικίλες εκδοχές. Οι επικρατέστερες είναι οι εξής: Η ιστορία του τότε δημοτικού συμβουλίου Αθανάσιου Καράμπαμπα, ο οποίος πρότεινε το όνομα της πολυαγαπημένης του κόρης, Δάφνης Καράμπαμπα, στον τότε Δήμαρχο Ηλία Πετροπουλέα και επιλέχθηκε με ή χωρίς κλήρο ανάμεσα σε άλλα ονόματα που προτάθηκαν στον τότε Νομάρχη, και η επικρατέστερη άποψη που αναφέρει ότι το νέο όνομα οφειλόταν στην ύπαρξη δαφνών στην περιοχή. Το φυτό αυτό ήταν το ιερό φυτό του θεού Απόλλωνα ο οποίος λατρευόταν από όλους τους Αθηναίους ως πατρώος θεός τους, γιατί κατά τον μύθο, ήταν πατέρας του Ίωνα ιδρυτή της φυλής στην οποία ανήκαν. Για το λόγο αυτό άλλωστε το σημερινό έμβλημα του δήμου είναι κύκλος που στην περιφέρειά του φέρει ζωγραφισμένο χρυσό στεφάνι από φύλλα δάφνης, στο κέντρο το κεφάλι του θεού Απόλλωνα με στεφάνι δάφνης (δαφνηφόρος Απόλλων) και στο ενδιάμεσο κενό μια γαλάζια ταινία. Φιλοτεχνήθηκε δε επί δημαρχίας Χαρ.Σαραντόπουλου. Το 1951 ο δήμος Δάφνης είχε 17.342 κατοίκους, ενώ το 1961 ήταν ο τρίτος σε πυκνότητα δήμος της Ελλάδας με 23.747 κατοίκους. (www.dafni.gr)

Παρατηρεί λοιπόν κανείς ότι η αύξηση του πληθυσμού στο δήμο Δάφνης υπήρξε ραγδαία στη δεκαετία 1950-60 και αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η περιοχή βρίσκεται κοντά στο κέντρο της Αθήνας, στη μεγάλη μετακίνηση πληθυσμού από την επαρχία προς αναζήτηση εργασίας και καλύτερων συνθηκών ζωής καθώς και στο ότι τα ενοίκια και η αγορά των οικοπέδων εδώ ήταν φθηνότερα, σε σύγκριση με άλλες περιοχές.



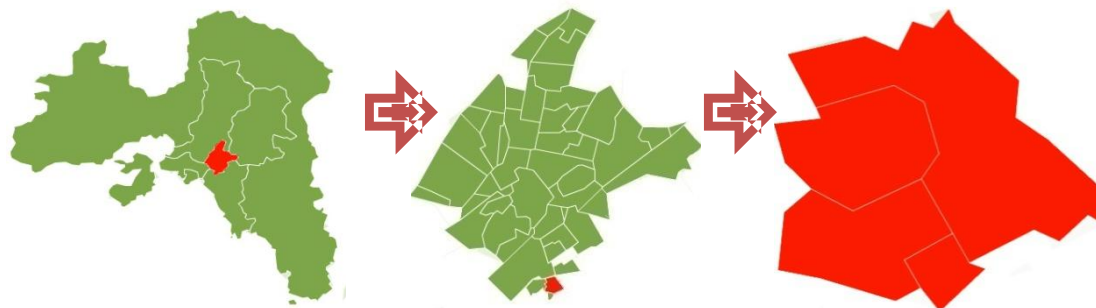
Διάγραμμα 2.1: Πληθυσμιακή εξέλιξη Δήμου Δάφνης
(Πηγή υποβάθρου: Ελληνική Στατιστική Αρχή)

Ο σημερινός πληθυσμός της Δάφνης ανέρχεται στους 25.058 κατοίκους. Και η πυκνότητα πληθυσμού στους 18.224 κατ./χμ². (Ελληνική Στατιστική Αρχή, 2011)

Η ευρύτερη περιοχή της Δάφνης περικλείεται από χαμηλούς λόφους (του Αγίου Ιωάννη του Κυνηγού, του Αγίου Γεωργίου και της Ζωοδόχου Πηγής), από το όρος του Υμηττού και ο μόνος ανοιχτός ορίζοντας βρίσκεται νότια προς την θάλασσα λίγο μακρύτερα από τα όρια της. Ανάμεσα σε αυτούς τους λόφους, διαμορφώνονται μικρές πεδινές εκτάσεις με αρκετά ρέματα και ρυάκια, σε παλιότερες εποχές και επομένως πλούσιος υδροφόρος ορίζοντας. Για αυτό και παλιά υπήρχε η δυνατότητα για κατοίκηση του χώρου, καλλιέργεια γης και βοσκή ζώων.

Η Δάφνη γεωγραφικά εντάσσεται στο ευρύτερο συγκρότημα των νοτίων προαστίων των Αθηνών. Συνορεύει βόρεια με το Δήμο Αθηναίων, δυτικά με τη Νέα Σμύρνη, νότια με τον Άγιο Δημήτριο και ανατολικά με τον Δήμο Υμηττού. Είναι ένας από τους πιο μικρούς σε έκταση δήμους της Αττικής (1.375 στρέμματα εκ των οποίων με πράσινο μόνο τα 7) ενώ αποτελεί μία από τις πρώτες περιοχές που εξυπηρετήθηκαν από το συγκοινωνιακό δίκτυο του Μετρό στη νότια επέκταση. Μαζί με τον Άγιο Δημήτριο αποτελούν συγκοινωνιακό κόμβο λεωφορειογραμμών που εξυπηρετούν τις ανάγκες μετακίνησης των νοτίων προαστίων έως τη Βάρκιζα και τη Σαρωνίδα .

2.1.2 ΥΜΗΤΤΟΣ



Εικόνα 2.10: Από τον νομό Αττικής στην περιφερειακή ενότητα Κεντρικού Τομέα Αθηνών και στον Δήμο Υμηττού
(Πηγή υποβάθρου: www.xe.gr)

Επί Τουρκοκρατίας ένα τμήμα του σημερινού Δήμου Υμηττού κατοικείτο και ονομαζόταν Σπιθάρι. Για την ονομασία αυτή αναφέρεται ότι είναι ιδιωματικός τύπος της λέξης «πιθάρι». Πρόκειται προφανώς περί τοπωνυμίας που προήλθε «από κατακείμενον αρχαίον πίθον» και από την ένωση των λέξεων «εις» και «πιθάρι» προήλθε η λέξη Σπιθάρι. (www.dafni.gr) Σήμερα στη θέση αυτή βρίσκεται η γειτονιά της Χαραυγής που περικλείεται από τους δήμους Υμηττού, Δάφνης, Ηλιουπόλεως και Αγίου Δημητρίου.

Ο οικισμός της περιοχής του Υμηττού ξεκίνησε το 1927 από πρόσφυγες κυρίως του Πόντου και της Μ. Ασίας. Η κοινότητα ιδρύθηκε το 1928 από τον Ελευθέριο Βενιζέλο όταν δημιουργήθηκε η ανάγκη στέγασης των άστεγων προσφύγων και κυρίως όταν γέμισε ασφυκτικά από πρόσφυγες ο Βύρωνας. Για να δημιουργηθεί ο οικισμός απαλλοτριώθηκαν αμπελώνες του Δήμου Αθηναίων από την Επιτροπή Αποκατάστασης Προσφύγων. (ymittiwttis.wordpress.com)

Κεντρικό ρόλο στη γέννηση του πρώτου οικισμού διαδραμάτισε η «Ένωση Οικιστών Συνοικισμού Υμηττού», η οποία αποτελούνταν αποκλειστικά από πρόσφυγες. Η «Ένωση Οικιστών Συνοικισμού Υμηττού» επεδίωκε την εξυπηρέτηση των γενικών συμφερόντων και αναγκών των προσφύγων. Μέρимνά της ήταν η δημιουργία συνοικισμού και η επίτευξη του εξωραϊσμού του, ώστε να είναι κατοικήσιμος, λειτουργικός και να ανταποκρίνεται στις ανάγκες των κατοίκων. Όταν παραδόθηκαν οι πρώτες κατοικίες δεν υπήρχαν συγκοινωνίες. Μέχρι το 1932

το μόνο μέσο φωτισμού ήταν οι λάμπες πετρελαίου. Νερό προμηθεύονταν οι κάτοικοι από πηγάδια. Βασικό μέλημα της Ένωσης, λοιπόν, ήταν η κάλυψη βασικών αναγκών διαβίωσης των κατοίκων οι οποίες δεν ήταν καθόλου δεδομένες. Επίσης με τη μέριμνα της Ένωσης και τη συμβολή των μελών της και των κατοίκων της περιοχής, επετεύχθη η ανέγερση εκκλησίας, νυχτερινής σχολής, παιδικών σταθμών και άλλες υποδομές κοινωφελούς χαρακτήρα.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η ιστορία του αγώνα των κατοίκων με σύνθημα «τα κλειδιά». Η Επιτροπή Αποκατάστασης Προσφύγων αρνήθηκε να παραδώσει τα σπίτια στους δικαιούχους, όταν το έργο ολοκληρώθηκε προβάλλοντας ως δικαιολογία περαιτέρω οικονομικές απαιτήσεις. Οι πρόσφυγες διαλυμένοι οικονομικά από την Μικρασιατική Καταστροφή και τον ξεριζωμό τους αναγκάστηκαν να αγωνιστούν για το βασικό τους δικαίωμα για στέγαση. Ο αγώνας των προσφύγων είχε αίσια γι' αυτούς κατάληξη. Το 1930 παραδίδονται τα πρώτα σπίτια στους κατοίκους και από τότε αρχίζει να δημιουργείται η συνοικία του Υμηττού. Σε ανάμνηση αυτού του αγώνα για στέγαση δόθηκε στην πρώτη εκκλησία που ανεγέρθη η ονομασία των Αποστόλων Πέτρου και Παύλου (κλειδοκράτορες).

Η περιοχή του Υμηττού αναγνωρίζεται σε κοινότητα στις 15.01.1935 με προεδρικό Διάταγμα (ΦΕΚ Α' 22/1935). Στον Υμηττό διαμορφώνονται δύο βασικές συνοικίες. Η συνοικία γύρω από την κεντρική πλατεία του Υμηττού και η συνοικία της Χαραυγής. Οι δύο συνοικίες χωρίζονται από τις εγκαταστάσεις της ΠΥΡ.ΚΑΛ.

Μετά το 1940 και τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο εμφανίστηκε δεύτερο κύμα εγκατάστασης κατοίκων, κυρίως στη συνοικία της Χαραυγής. Το δεύτερο αυτό κύμα προσφύγων αποτελείται κατά κύριο λόγο από εκδιωχθέντες κατά την διάρκεια του πολέμου από διάφορες περιοχές της Ελλάδας. Το βασικό χαρακτηριστικό αυτών των πληθυσμών ήταν ο πολιτικός τους ριζοσπαστισμός, στοιχείο που έδωσε στην περιοχή και ιδιαίτερα στη συνοικία της Χαραυγής, ξεχωριστή πολιτική ταυτότητα. Τα διαφορετικά χαρακτηριστικά των Μικρασιατών προσφύγων και του δεύτερου κύματος δεν βοήθησαν στην ομογενοποίησή τους, γεγονός ευδιάκριτο ακόμη και σήμερα. Ο αγώνας των νέων προσφύγων για επιβίωση, οι οποίοι στην ουσία ξεκινούν από διαφορετική αφετηρία σε σχέση με τους πρώτους κατοίκους, είναι βασικός παράγοντας της διαφοροποίησης μεταξύ των δύο πληθυσμών. Οι νέοι κάτοικοι αντιμετώπιζαν βασικά προβλήματα διαβίωσης, που οι Μικρασιάτες

πρόσφυγες είχαν ήδη αρχίσει να επιλύουν στα 10-15 χρόνια που μεσολάβησαν ανάμεσα στα δύο κύματα εγκατάστασης. Η διαφορετική κουλτούρα και το χαμηλότερο μορφωτικό επίπεδο των νέων προσφύγων σε σχέση με αυτό των Μικρασιατών, οι οποίοι ως γνωστόν είχαν ιδιαίτερη παράδοση στη μόρφωση και την πνευματικότητα εν γένει, υπήρξαν εξίσου σημαντικοί παράγοντες που εμπόδισαν την άμεση ομογενοποίηση των δύο πληθυσμών. Και φυσικά δεν μπορεί να παραλειφθεί το γεγονός ότι οι εγκαταστάσεις της ΠΥΡ.ΚΑΛ. , οι οποίες από το 1934 καταλάμβαναν έκταση 140 στρεμμάτων, είχαν χωρίσει τον Υμηττό σε δύο περιοχές με ελλιπή μεταξύ τους σύνδεση. Κάπως έτσι διαμορφώνεται το ψηφιδωτό της περιοχής του Υμηττού στις δεκαετίες '20, '30 και '40 προσδίδοντας στην περιοχή μια ιδιαίτερη ταυτότητα και μια ατμόσφαιρα που ακόμα και στις μέρες μας έχει αναφορές στην ιστορία της περιοχής.

Ο Υμηττός αναγνωρίζεται ως δήμος με το βασιλικό διάταγμα 212/63 (ΦΕΚ Α', 46/1963).



Διάγραμμα 2.2: Πληθυσμιακή εξέλιξη Δήμου Υμηττού
(Πηγή υποβάθρου: Ελληνική Στατιστική Αρχή)

Είναι προφανές ότι ο Δήμος πήρε το όνομά του από το βουνό στο οποίο τους πρόποδες αναπτύχθηκε. Αξίζει εδώ να αναφερθούμε στην ιστορία του ονόματος του βουνού: Η λέξη Υμηττός προέρχεται από το θύμος, κοινώς θυμάρι που έγινε σιγά - σιγά θυμέτ - Υμέτ - Υμηττός. Οι αρχαίοι ονόμασαν θύμους, τα φρύγανα που

αφθονούσαν στον Υμηττό, και που με το δυνατό άρωμά τους έκαναν τις μέλισσες να στροβιλίζουν σαν μεθυσμένες (από το θυμός = διάθεση της ψυχής). Μια ονομασία που χρησιμοποιήθηκε αρκετά για τον Υμηττό και ιδιαίτερα για το βόρειο τμήμα του είναι το «Τρελός». Για την προέλευση του χαρακτηρισμού αυτού υπάρχουν διάφορες θεωρίες. Για παράδειγμα λέγεται πως στα χρόνια της Φραγκοκρατίας το «Υμηττός» μεταφράστηκε σε Monte Imetto ή Monte Matto, που σημαίνει τρελός, ή πως οι Γάλλοι ονόμασαν το βουνό tre long που σημαίνει πολύ μακρύ. (www.ymittos.gov.gr) Πάντως η επικρατέστερη εκδοχή είναι η εξής:

Όπως διαβάζουμε στο «Περί σημείων, υδάτων και πνευμάτων», Γ43, του Θεόφραστου, τον Υμηττό τον χρησιμοποιούσαν από την αρχαιότητα για μετεωρολογικό βαρόμετρο, δηλαδή βλέποντας την κορυφή του προέβλεπαν τι καιρό θα κάνει. Στις κορυφές του μάλιστα υπήρχαν και βωμοί του Ομβρίου Δία και του Προοψίου Απόλλωνα. Επειδή όμως παρά τις προβλέψεις, αρκετές φορές παρουσιάζονταν καιρικές ανωμαλίες, ονόμασαν με τον καιρό το βόρειο Υμηττό Τρελό (το νότιο Υμηττό τον έλεγαν Μαυροβούνι).

Το όρος Υμηττός ανήκει στις «εκ παραδόσεως» περιοχές (ζώνες) υψηλού πρασίνου και δασών του Λεκανοπεδίου. Το πράσινο όμως τέθηκε σε κίνδυνο κατά τη δεκαετία του 1960 λόγω της έντονης οικιστικής ανάπτυξης, όχι τόσο στο Δήμο Υμηττού αλλά κυρίως στις βορειοανατολικές περιοχές που πλαισιώνουν το βουνό. Μετά από πρόταση του Κ. Δοξιάδη, κατασκευάστηκε η Περιφερειακή Λεωφόρος Υμηττού για να ανακόψει αυτή την επέκταση και ο Υμηττός ανακηρύχθηκε σε Εθνικό Δρυμό. (Σαρηγιάννης, 1973)

Η περιοχή του Υμηττού βρίσκεται στην Ανατολική Αττική, και, εκτός από το ομώνυμο βουνό, συνορεύει βορειοδυτικά με το Δήμο Αθηναίων, βορειοανατολικά με το Δήμο Βύρωνα, νοτιοανατολικά με το Δήμο Ηλιούπολης και νοτιοδυτικά με τους Δήμους Δάφνης και Αγίου Δημητρίου. Από το 2009 αποτελεί μέρος του νέου καλλικρατικού Δήμου Δάφνης-Υμηττού που ανήκει διοικητικά στην περιφερειακή ενότητα κεντρικού τομέα Αθηνών.

Η μορφολογία του εδάφους στο βόρειο και ανατολικό τμήμα του Υμηττού, δηλαδή στα σύνορα με το Βύρωνα, την Ηλιούπολη και το Παγκράτι, παρουσιάζει πολύ έντονες κλίσεις.

Πρόκειται για δήμο με μικρό πληθυσμό και περιορισμένη οικονομική ζωή, που επηρεάζεται κατά κύριο λόγο από τις γειτνιαζουσες περιοχές τόσο ως προς τις χρήσεις γης όσο και ως προς την οικονομική ζωή αλλά κυρίως ως προς τον κυκλοφοριακό φόρτο.

Η περιοχή του Υμηττού από την ίδρυσή της χαρακτηρίζεται από δύο στοιχεία που την έχουν κάνει γνωστή έως και σήμερα. Την χαμηλή δόμηση και έντονη πολιτιστική δράση. Παρότι είναι μια περιοχή με λίγο πληθυσμό και σε ένα κομβικό σημείο της πόλης, διατηρεί σε μεγάλο βαθμό τη χαμηλή δόμηση και εμφανίζει μια πολεοδομική ανάπτυξη φιλική προς τον κάτοικο. Επιπροσθέτως εμφανίζεται στην περιοχή του Υμηττού μια κοινωνική δράση με πλήθος πολιτιστικών θεσμών που λειτουργούν στα όρια της περιοχής όπως το Ελεύθερο Ανοικτό Πανεπιστήμιο, τα Κέντρα Ανοιχτής Προστασίας Ηλικιωμένων, τα Φεστιβάλ Λόγου και Τέχνης, οι Γιορτές στους Δρόμους, οι οποίοι της προσδίδουν μια ιδιαίτερη ταυτότητα. (www.ymittos.gov.gr)

Επίσης, όπως ήταν φυσικό η αρχιτεκτονική της περιοχής είναι επηρεασμένη από τους πρόσφυγες και πρώτους κατοίκους της. Χαρακτηριστικά δείγματα μικρασιατικής αρχιτεκτονικής αποτελούν τα σπίτια που βρίσκονται στην κεντρική πλατεία του Υμηττού.

2.1.3 ΔΗΜΟΣ ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ

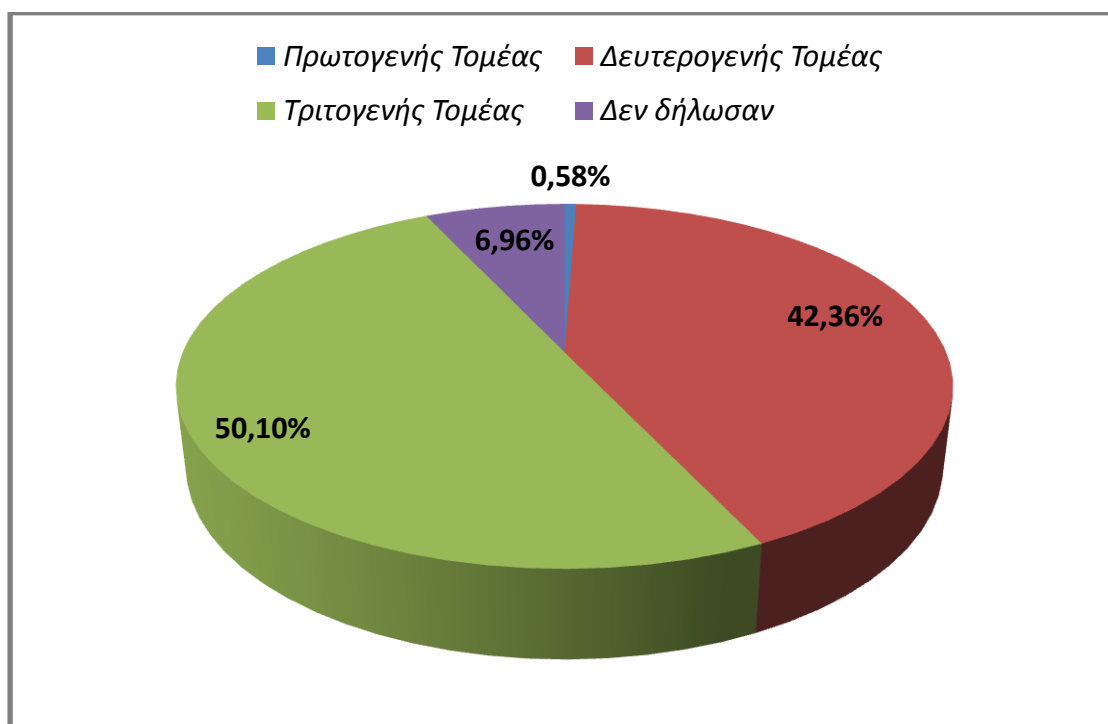
Ο Δήμος Δάφνης - Υμηττού είναι δήμος της Αττικής που προέκυψε με το Πρόγραμμα Καλλικράτης από την συνένωση των παλαιότερων δήμων Δάφνης και Υμηττού. Έχει πληθυσμό 33.540 κατοίκους, σύμφωνα με τα πρώτα αποτελέσματα της απογραφής του 2011, έκταση 2,35 τ.χλμ. και πυκνότητα 14.272,34 κατοίκους/τ.χλμ., που τον καθιστά 10^ο σε πυκνότητα δήμο της Ελλάδας. Έδρα του είναι η Δάφνη. (el.wikipedia.org)

2.2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

2.2.1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΔΑΦΝΗΣ

Η σύνθεση της απασχόλησης στην περιοχή της Δάφνης χαρακτηρίζεται από τη συντριπτική υπεροχή του τριτογενή τομέα, γεγονός αναμενόμενο καθώς η περιοχή της Δάφνης αποτελεί χαρακτηριστικό δείγμα της σύγχρονης κοινωνίας που πέρασε από την οικονομία της μεταποίησης στην οικονομία των υπηρεσιών.

Λόγω της σύνδεσής της με το μετρό τόσο στην πλατεία Καλογήρων (κόκκινη γραμμή, σταθμός Δάφνης) όσο και στην εκκλησία του Αγίου Ιωάννη (κόκκινη γραμμή, σταθμός Άγιος Ιωάννης) , τα εμπορικά κέντρα της περιοχής, αλλά και το οικονομικό και διοικητικό της κέντρο έχουν αποκτήσει υπερτοπική σημασία. Η εμπορικές δραστηριότητες συγκεντρώνονται κυρίως γύρω από την πλατεία Καλογήρων και επί των λεωφόρων Βουλιαγμένης και Ηλιουπόλεως. Σημαντικό ποσοστό καταστημάτων, κυρίως εστίασης, έχει εγκατασταθεί γύρω από την πλατεία Δημαρχείου.



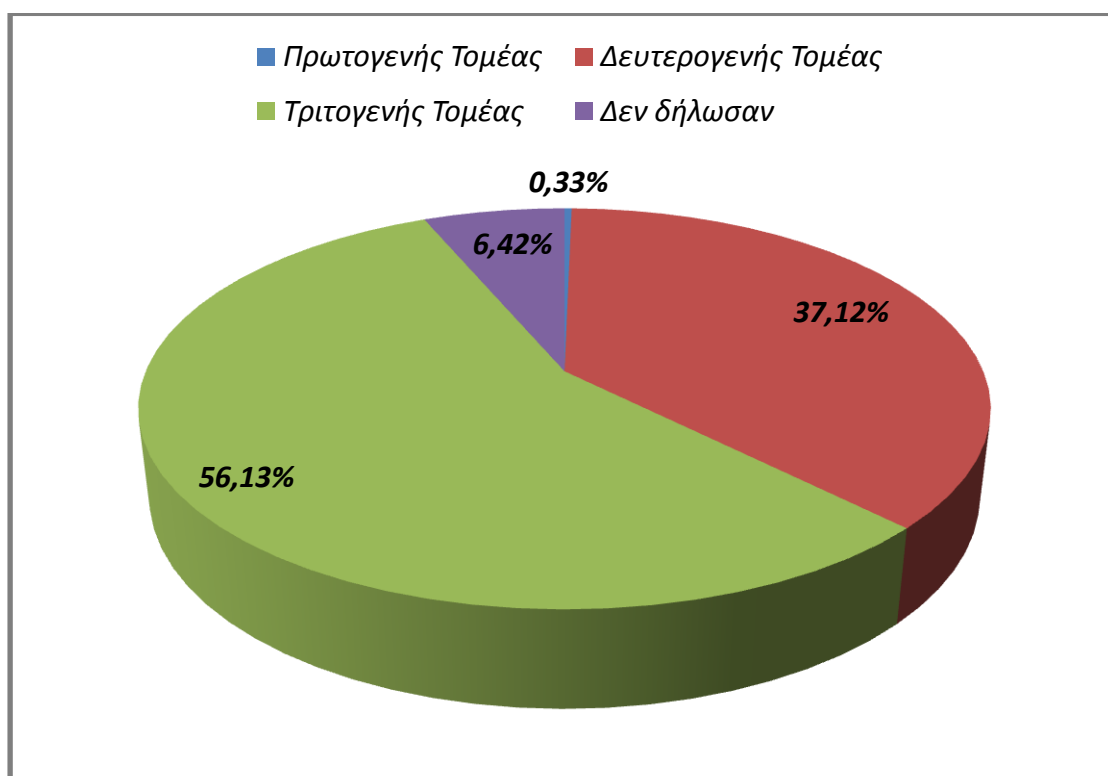
Διάγραμμα 2.3 : Εργασιακή κατανομή κατοίκων Δήμου Δάφνης, απογραφή 2001
(Πηγή υποβάθρου: Ελληνική Στατιστική Αρχή)

2.2.2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΥΜΗΤΤΟΥ

Οι κάτοικοι του Υμηττού κατά κύριο λόγο εργάζονται εκτός της περιοχής κατοικίας τους. Λόγω του μικρού αριθμού κατοίκων, της οικονομικής τους βάσης, των φυσικών (κλίσεις εδάφους, άλση) και πολεοδομικών (ΠΥΡ.ΚΑΛ.) εμποδίων που τον διασπών σε επιμέρους περιοχές, αλλά και λόγω των γειτονικών του περιοχών που αποτελούν ισχυρά υπερτοπικά κέντρα εμπορίου και διασκέδασης, ο Υμηττός στερείται δικού του κέντρου μεγάλης κλίμακας. Μια σχετική συσσώρευση καταστημάτων παρατηρείται στην οδό Κωνσταντινουπόλεως από την πλατεία Δημαρχείου ως την κεντρική πλατεία, εμπορικά καταστήματα ειδών καθημερινής ή μη χρήσης, αλλά και εμπορικοί χώροι αναψυχής, όπως καφενεία, εστιατόρια και θερινός κινηματογράφος. Καταστήματα αναψυχής συναντάμε και στην οδό Παπαστράτου, που ξεκινά από την πλατεία για να καταλήξει στα σχολεία. Η περιοχή που περιγράφηκε παραπάνω, αν και έκκεντρα τοποθετημένη ως προς το σύνολο του Δήμου Υμηττού, λειτουργεί σαν κέντρο του. Εξαιτίας της διάσπασης του ιστού της πόλης από την ΠΥΡ.ΚΑΛ. αλλά και την μεγάλη κυκλοφορία της λεωφόρου Ηλιουπόλεως, έχουν ανά γειτονιές διαμορφωθεί και μικρότερα εμπορικά κέντρα κυρίως με καταστήματα ειδών καθημερινής χρήσης.

Οι κάτοικοι του Υμηττού εξυπηρετούνται ως επί το πλείστον από τα κέντρα των γύρω περιοχών. Από την πλευρά των λεωφόρων Βουλιαγμένης και Ηλιουπόλεως διαμορφώνονται τα εμπορικά κέντρα της Δάφνης και του Αγίου Ιωάννη, στα οποία συγκεντρώνονται βιοτεχνίες, συνεργεία, αποθήκες, εμπόριο ειδών καθημερινής και μη χρήσης και χώροι αναψυχής και εστίασης. Οι δύο αυτοί πόλοι έλξης απορροφούν την όποια οικονομική δραστηριότητα θα μπορούσε να αναπτυχθεί στο Δήμο Υμηττού. Η ανταγωνιστικότητα των κέντρων αυτών οφείλεται τόσο στην πυκνή τους δομή (στην ποικιλία που προσφέρουν) όσο και στην καλή τους σύνδεση με τα Μ.Μ.Μ., γεγονός που τους δίνει και υπερτοπική σημασία. Αντίστοιχο πόλο έλξης της αγοραστικής δύναμης των κατοίκων του ανατολικού Υμηττού αποτελεί το Παγκράτι (οδοί Χρεμωνίδου και Φιλολάου), το οποίο βέβαια παρουσιάζει μικρότερη ανταγωνιστικότητα από τη Δάφνη και τον Άγιο Ιωάννη λόγω των κλίσεων του εδάφους ανάμεσα στις δύο περιοχές.

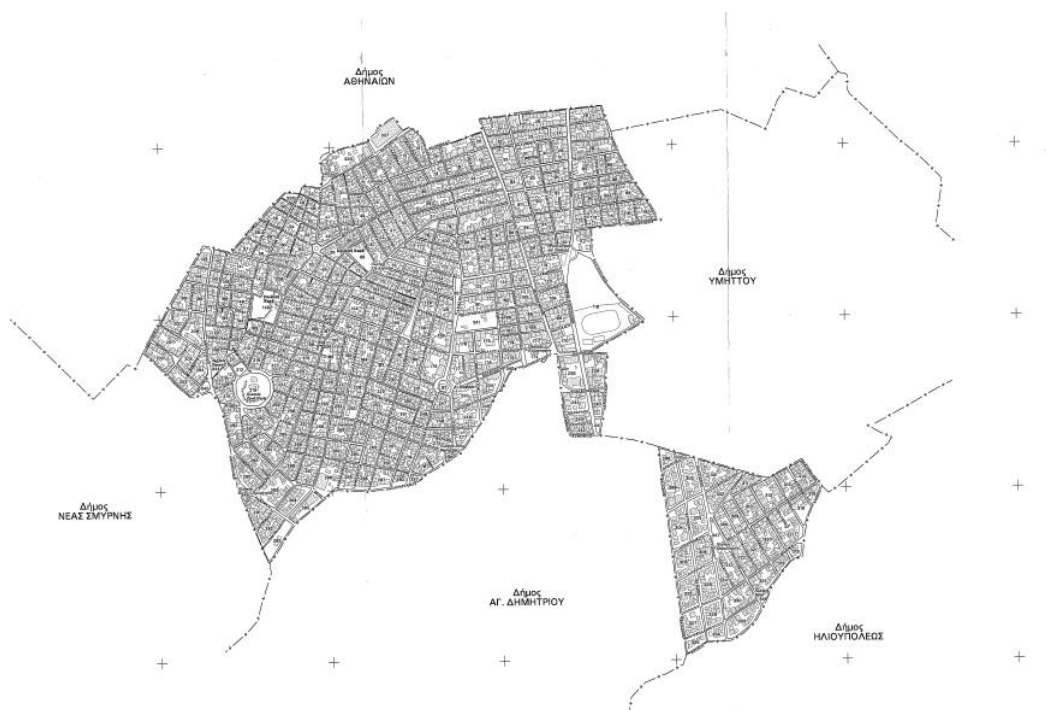
Παρόλο τον μικρό αριθμό κατοίκων του δήμου και την έλλειψη εμφανούς οικονομικού κέντρου, στον Υμηττό εμφανίζεται έντονη κοινωνική και πολιτιστική ζωή. Βασικός παράγοντας που συντελεί προς αυτήν την κατεύθυνση είναι το πολιτιστικό υπόβαθρο των πρώτων κατοίκων της περιοχής που αποτελεί πλέον παράδοση για τον Υμηττό. Οι τάσεις αυτές των κατοίκων περιορίζονται δυστυχώς από την έλλειψη ή την ανεπάρκεια υποδομών.



Διάγραμμα 2.4 : Εργασιακή κατανομή κατοίκων Δήμου Υμηττού, απογραφή 2001
(Πηγή υποβάθρου: Ελληνική Στατιστική Αρχή)

2.3 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΔΟΜΗ

2.3.1 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΔΟΜΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΔΑΦΝΗΣ



Εικόνα 2.11: Τοπογραφικό διάγραμμα Δήμου Δάφνης
(Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος)

Οι πολεοδομικές ενότητες - γειτονιές του Δήμου Δάφνης είναι:

Π.Ε.1 : Το «Κέντρο – Δημαρχείο» που είναι το κέντρο του Δήμου, περιλαμβάνει τις δύο κυριότερες πλατείες του και βρίσκεται πάνω στη λεωφόρο Βουλιαγμένης.

Π.Ε.2 του «Άη Γιάννη» γύρω από τον ομώνυμο λόφο.

Π.Ε.3 της «Άνω Δάφνης» που περιλαμβάνει όλη την έκταση του λόφου με την εκκλησία της Ζωοδόχου Πηγής.

Π.Ε.4 της «Αγίας Βαρβάρας» που αποτελεί συνέχεια της 1^{ης} πολεοδομικής ενότητας.

Π.Ε.5 του «Σωρού» που είναι η πιο προβληματική περιοχή του Δήμου, αυτή που διακόπτεται σε όλο της το μήκος από δύο κύριες αρτηρίες υπερτοπικής σημασίας, τις λεωφόρους Βουλιαγμένης και Ηλιουπόλεως, στην οποία εδράζεται η Γυμναστική Ακαδημία Αθηνών (ΤΕΦΑΑ) και η οποία συνορεύει με το εργοστάσιο της ΠΥΡ.ΚΑΛ..

Π.Ε.6 : Η «Άνω Χαραυγή» που αποτελεί μια αυτοτελή ενότητα με δική της συγκοινωνία, δικό της κέντρο και η οποία γειτονεύει με τη γειτονιά της «Χαραυγής» του Δήμου Υμηττού. (Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Δάφνης, 1995)

Ο σημερινός χαρακτήρας του πολεοδομικού ιστού της Δάφνης οφείλεται κυρίως στην μεταπολεμική εξέλιξη των πόλεων, μετά το 1950.

Κύριο χαρακτηριστικό της περιοχής είναι η έλλειψη οργάνωσης λειτουργιών σύγχρονου κέντρου κυρίως στα θέματα αξιοποίησης των ιστορικών τμημάτων, διευθέτησης της διέλευσης των βασικών οδικών συνδέσεων λόγω της ύπαρξης μεγάλης πυκνότητας με υψηλούς συντελεστές δόμησης. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την μίξη χρήσεων γης και την υποβάθμιση των συνθηκών κατοικίας. (Αραβαντινός Α., 1998)

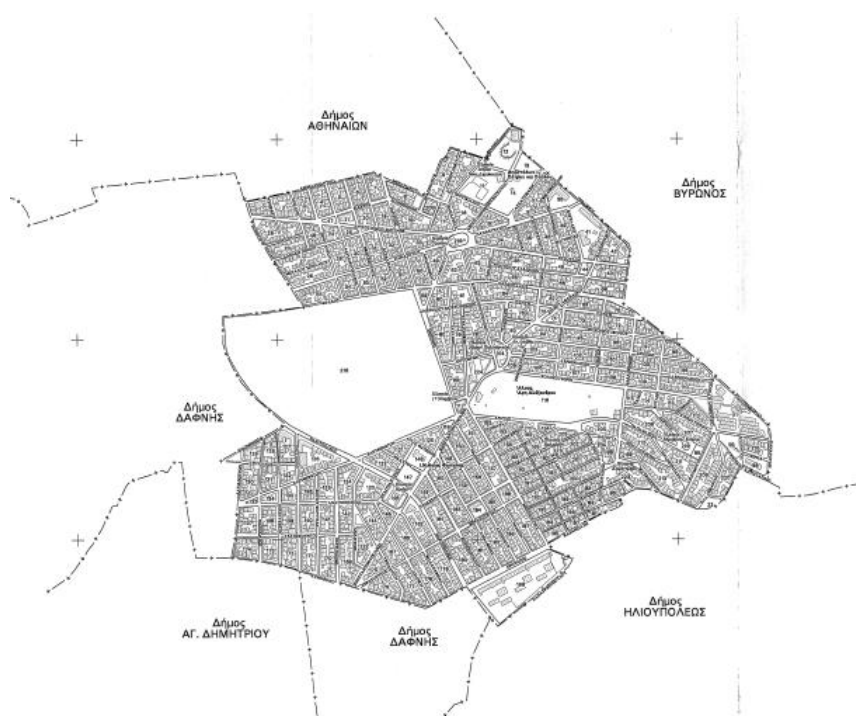
Κυρίαρχη χρήση των κτιρίων της Δάφνης είναι η κατοικία. Στο παρελθόν κυριαρχούσε στην οικονομία της περιοχής ο δευτερογενής τομέας, τομέας της μεταποίησης. Οι μεταποιητικές μονάδες στο μεγαλύτερο ποσοστό τους ήταν χωροθετημένες σε υπόγεια και σε ισόγεια, και ελάχιστες σε ορόφους. Στην μεγάλη τους πλειοψηφία ήταν μεταποιητικές μονάδες ένδυσης: εσωρούχων, παιδικών ρούχων, πλεκτήρια, υποδημάτων, εργαστήρια αργυροχοΐας, χρυσοχοΐας, ξυλογλυπτικής, επιπλοποιίας και τυπογραφεία. Συχνά οι ιδιοκτήτες των μονάδων αυτών ήταν και κάτοικοι της πολυκατοικίας στην οποία βρισκόταν η μεταποιητική μονάδα, συνδυάζοντας με τον τρόπο αυτό την επαγγελματική τους στέγη με την κατοικία.

Όμως με την ύφεση δραστηριότητας του τομέα αυτού και με την ανάπτυξη μεγάλων μεταποιητικών μονάδων οι ιδιοκτήτες μη αντέχοντας των ανταγωνισμό αναγκάστηκαν να τις κλείσουν, μετατρέποντας τα ισόγεια των σπιτιών σε κατοικία αν και αυτό δεν προβλεπόταν από την αρχή. Από την περιοχή δεν λείπουν και συνεργεία αυτοκινήτων, συνεργεία βαφής και φανοποιεία με την συγκέντρωση τους σε μεγάλες αρτηρίες. Τα τελευταία χρόνια καταβάλλεται μεγάλη προσπάθεια απομάκρυνσης των συνεργείων και των φανοποιείων από το εσωτερικό οδικό δίκτυο της περιοχής, διότι προκαλούν ηχορύπανση και ατμοσφαιρική ρύπανση. (Βαίου-Χατζημιχάλη Ντ., Χατζημιχάλης Κ., 1979)

Η Δημόσια Διοίκηση είναι διάσπαρτη σε κεντρικούς δρόμους. Πρέπει να επισημάνουμε ότι η περιοχή στερείται δημοσίων κτηρίων. Τράπεζες, σε αντίθεση,

υπάρχουν πολλές και είναι τοποθετημένες σχεδόν όλες στους κεντρικούς οδικούς άξονες. Στα υπόγεια κυριαρχούν οι επισκευαστικές υπηρεσίες όπως υδραυλικοί και ηλεκτρολόγοι και αρκετά τεχνικά γραφεία. Στα ισόγεια κυριαρχούν οι εξυπηρετήσεις άμεσης επαφής με τους πελάτες όπως τα φαρμακεία, κομμωτήρια, καθαριστήρια, μεσιτικά γραφεία. Στους ορόφους κυριαρχούν γραφεία και ιατρεία. Τα φροντιστήρια καταλαμβάνουν κατά κανόνα περισσότερους ορόφους.

2.3.2 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΔΟΜΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΥΜΗΤΤΟΥ



Εικόνα 2.12: Τοπογραφικό διάγραμμα Δήμου Υμηττού
(Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος)

Οι πολεοδομικές ενότητες του Δήμου Υμηττού είναι:

Π.Ε. 1: Η περιοχή της Αγίας Φωτεινής γνωστή και ως Χαραυγή είναι το νοτιοδυτικό τμήμα του Δήμου Υμηττού.

Π.Ε. 2: Ο Άνω Υμηττός είναι το νοτιοανατολικό τμήμα του Δήμου.

Π.Ε. 3: Η περιοχή της Αγίας Λαύρας βρίσκεται στα ανατολικά.

Π.Ε. 4: Η περιοχή γύρω από το άλσος Πέτρου και Παύλου στα βόρεια του Δήμου.

Ο Υμηττός αποτελεί κατά βάση περιοχή κατοικίας, καθώς το μεγαλύτερο ποσοστό των κατοίκων του εργάζεται εκτός Υμηττού. Η πραγματοποιούμενη δόμηση έχει συγκρατηθεί σε σχετικά χαμηλά επίπεδα. Στις προηγούμενες δεκαετίες που πραγματοποιήθηκε η μεγάλη ανοικοδόμηση της Αθήνας αλλά ακόμα και μετά την αύξηση του συντελεστή δόμησης το 1968 από 1,8 σε 2,4 , η ζήτηση για κατοικία στην περιοχή συγκρατήθηκε σε χαμηλά ποσοστά σε σύγκριση με τα υπόλοιπα Ανατολικά προάστια. Σε αυτήν την κατεύθυνση πιθανόν συντέλεσε η ύπαρξη του προσφυγικού συνοικισμού, το μικρό μέγεθος των οικοπέδων λόγω της μεγάλης κατάτμησης και η σχετικά μεγάλη απόσταση από κεντρικούς οδικούς άξονες.

Το πιο έντονο όμως στοιχείο που επηρέασε την εξέλιξη της περιοχής είναι η ύπαρξη των εγκαταστάσεων της ΠΥΡ.ΚΑΛ.. Η ύπαρξη του εργοστασίου αυτού μέσα σε περιοχή κατοικίας ήταν και η αφορμή για την υποβάθμισή της. Ειδικά το τμήμα γομών που λειτουργούσε και οι βλητικές δοκιμές που γίνονταν καθιστούσαν την περιοχή ιδιαίτερα οχληρή και σε μεγάλο βαθμό επικίνδυνη. Αυτές οι λειτουργίες του εργοστασίου δεν υπάρχουν σήμερα. Εντούτοις, η τεράστια έκταση που αυτό καταλαμβάνει μέσα στον οικιστικό ιστό και η περιβαλλοντική επιβάρυνση που επιφέρει συνεχίζουν να αποτελούν τροχοπέδη στην θετική ανάπτυξη της περιοχής του Υμηττού.

Πάντως, με τα σημερινά δεδομένα της Αθήνας, ο Υμηττός που εμφανίζει χαμηλή πυκνότητα κατοίκησης, με τις πρασιές στα σπίτια, τα χαμηλά ύψη και τους ελεύθερους χώρους που έχουν διαμορφωθεί , αποτελεί μια ελκυστική περιοχή της Αθήνας για κατοικία.

2.4 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

2.4.1 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΔΑΦΝΗΣ

Μοναδικό πνεύμονα πρασίνου για την περιοχή της Δάφνης αποτελεί ο λόφος του Αγίου Ιωάννη, ο οποίος βρίσκεται στο βορειο-ανατολικό άκρο του Δήμου, στα όρια με το Νέο Κόσμο.



Εικόνα 2.13: Ο λόφος του Αγίου Ιωάννη. Άποψη από την έξοδο του μετρό Άγιος Ιωάννης.

2.4.2 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΥΜΗΤΤΟΥ

2.4.2.1 ΤΟ ΒΟΥΝΟ ΤΟΥ ΥΜΗΤΤΟΥ

Ο Υμηττός διακρίνεται για τη μεγάλη ποικιλία χλωρίδας και πανίδας που τον καθιστούν ένα σημαντικό βιότοπο της Αττικής. Παρά τις καταπατήσεις των εδαφών του, την άναρχη δόμηση των ριζών του και τις καταστροφικές συνέπειες των πυρκαγιών διαθέτει πλούσια βλάστηση, ενώ τα τελευταία χρόνια νομοθετήθηκαν

ειδικά μέτρα για την προστασία του.

Ο Υμηττός ως «οικοσύστημα» παρουσιάζει υψηλή βιοποικιλότητα, φιλοξενεί δηλαδή σπάνια και προστατευόμενα είδη φυτών και ζώων, καθώς έχει μεγάλο αριθμό φυτικών ειδών, ενώ παράλληλα αποτελεί καταφύγιο για μια πληθώρα ζωικών ειδών, από εδαφόβια μέχρι αρπακτικά πτηνά. (www.attiko-prasino.gr)

2.4.2.1.1 ΧΛΩΡΙΔΑ

Αξιόλογα Φυτά	
	Anthemis cretica cretica
	Atraphaxis billardieri
	Biarum sprunerii
	Bolanthus graecus
	Campanula celsii carystea
	Campanula drabifolia (Καμπανούλα η δραβόφυλλη)
	Centaurea attica pentelica
	Centaurea raphanina mixta
	Cerastium candidissimum
	Chondrilla ramosissima
	Crocus laevigatus
	Fritillaria graeca
	Fritillaria obliqua
	Helianthemum hymettium (Ηλιάνθεμο του Υμηττού)
	Inula candida limonella
	Linum leucanthum
	Onobrychis ebenoides
	Scabiosa hymettia (Σκαμπιόζα του Υμηττού)
	Scorzonera crocifolia
	Silene spinescens

Εικόνα 2.14: Πίνακας αξιόλογων φυτών στο βουνό του Υμηττού

(Πηγή: filotis.itia.ntua.gr)

Η χλωρίδα του όρους περιλαμβάνει περίπου 650 ταξινομικές μονάδες (είδη, υποείδη) Πτεριδοφύτων και Σπερματοφύτων. Στο αισθητικό δάσος Υμηττού έχουν καταγραφεί περισσότερα από 40 είδη ορχιδέων, μία από τις υψηλότερες πυκνότητες ορχεοειδών της Ευρώπης αναλογικά με την έκταση, ενώ στο βουνό μπορεί να βρει κανείς και τους ενδημικούς κρόκους και τις κενταύριες. Οι

αναδασωτικές επεμβάσεις στο σύνολο του Αισθητικού Δάσους Υμηττού από τη Φιλοδασική Ένωση Αθηνών είχαν ως αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός μωσαϊκού βλάστησης όπου κυριαρχεί το πεύκο είδη όπως κουτσουπιά, χαρουπιά και χνοώδη δρυ. Στις βραχώδεις περιοχές υπάρχει το πεύκο μαζί με πουρνάρι και αγριελιά. Το μωσαϊκό συμπληρώνουν ενότητες με ιδιαίτερη φυσιογνωμία (σε περιορισμένη έκταση) όπως ο «ιστορικός ελαιώνας», ο διπλανός του κυπαρισσώνας, οι ευκάλυπτοι κυρίως στα νότια του νεκροταφείου Καισαριανής, η παραρεμμάτια βλάστηση κ.α. (www.attiko-prasino.gr)

2.4.2.1.2 ΠΑΝΙΔΑ

Αξιόλογα Θηλαστικά	Pipistrellus pipistrellus (Νανονυχτερίδα) Rhinolophus blasii (Ρινόλοφος του Μπλάζιους) Rhinolophus hipposideros (Μικρορινόλοφος)
Αξιόλογα Πτηνά	
Αξιόλογα Αμφίβια / Ερπετά	Bufo viridis viridis (Πρασινόφρυνος) Chalcides ocellatus ocellatus (Λιακόνι) Coluber najadum dahlia (Σαίτα του Νταλ) Elaphe situla (Σπιτόφιδο) Lacerta viridis meridionalis (Πρασινόσαυρα η ...) Malpolon monspessulanus insignitus (Σαπίτης) Natrix natrix persa (Ντρόφιδο το Περσικό) Testudo hermanni hermanni (Ονυχοχελώνα) Testudo marginata (Κρασπεδωτή χελώνα) Vipera ammodytes meridionalis (Οχιά)
Αξιόλογα Ψάρια	
Αξιόλογα Ασπόνδυλα	Papilio alexanor (Παπίλιο ο Αλεξάνωρ)

Εικόνα 2.15: Πίνακας αξιόλογης πανίδας στο βουνό του Υμηττού

(Πηγή: filotis.itia.ntua.gr)

Στον Υμηττό εκτός από τα τυπικά μεσογειακά είδη θηλαστικών που υπάρχουν (αλεπού, σκαντζόχοιρος, ασβός, κουνάβι, λαγός, κ.ά.), εύκολα θα συναντήσει κανείς και τα δύο από τα τρία είδη χερσαίων χελωνών που υπάρχουν στην Ελλάδα. Επίσης, ο επισκέπτης του βουνού έχει την ευκαιρία να συναντήσει και ένα είδος νυχτερίδας και τα ερπετά: πράσινη σαύρα, σπιτόφιδο, σαίτα, και η οχιά.

Ο χώρος είναι επίσης, πολύ σημαντικός μεταναστευτικός σταθμός για χιλιάδες πουλιά και αποτελεί το μοναδικό σημείο στο λεκανοπέδιο που έχουν καταγραφεί μεγάλα αρπακτικά να μεταναστεύουν. Μεγάλο μέρος του βουνού είναι ενταγμένο στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Προστατευόμενων Περιοχών NATURA 2000, ενώ αποτελεί και Σημαντική Περιοχή για τα πουλιά της Ελλάδας- εκατόν τριάντα (130) είδη πουλιών να έχουν καταγραφεί στις περιοχές που γειτνιάζουν στην Αθήνα από τα οποία σχεδόν τα μισά φωλιάζουν εκεί. Έτσι έχουμε ένα πλήθος αρπακτικών :Αετογερακίνα, Φιδαετός ,Γερακίνα, άλλα μικρότερα, όπως το Βραχοκιρκίνεζο, τον Πετρίτη και το Ξεφτέρι, ενώ κατά τη διάρκεια της μετανάστευσης έχουν παρατηρηθεί Στικταετοί, Κιρκινέζια, Στεπόκιρκοι, Όρνια, Καλαμόκιρκοι, Μαυροπετρίτες και Σφηκιάρηδες.

Ξεχωριστό ενδιαφέρον παρουσιάζουν και αρκετά είδη πουλιών με περιορισμένη γεωγραφικά αναπαραγωγική κατανομή- βαλκανική ή νοτιοανατολικής Μεσογείου- που αναπαράγονται στον Υμηττό, όπως είναι η νησιωτική Πέρδικα, ο Κλειδωνάς, ο Σκουρόβλαχος, ο Αμπελουργός και ο Μουστακοτσιροβάκος, αλλά και είδη με ευρύτερη μεσογειακή κατανομή, όπως ο Κοκκινοτσιροβάκος, η Ωχροστριτίδα και ο Δεντροτσιροβάκος.(www.attiko-prasino.gr)

2.4.2.2 ΑΛΣΟΣ ΑΡΗ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ



Εικόνα 2.16: Άλσος Άρη Αλεξάνδρου, σημαντικότερη έκταση πρασίνου του Δήμου Υμηττού

Απέναντι από την πλατεία Ηρώων Πολυτεχνείου και πολύ κοντά στο Δημαρχείου Υμηττού, εκτείνεται το άλσος Άρη Αλεξάνδρου. Πρόκειται για έναν από τους πιο σημαντικούς πνεύμονες πρασίνου του Δήμου. Έχει έκταση 34.800 m² και ορίζεται από τις οδούς: Κολοκοτρώνη, Καλλιπόλεως, Κρήτης, Παπαφλέσσα και Κωνσταντινουπόλεως. (www.attiko-prasino.gr)

Στο χώρο του άλσους ο επισκέπτης έχει την ευκαιρία να απολαύσει τον ίσκιο από ψηλά πεύκα. Τη χλωρίδα του χώρου συμπληρώνουν κυπαρίσσια αλλά και θάμνοι: πικροδάφνες, δενδρολίβανα, λαντάνες, κίτρινα γιασεμιά, κουμαριές, φασκόμηλο, ρίγανι, γιούκα, κάλλες. Κατά διαστήματα εμφανίζονται στο εσωτερικό του άλσους και στα δέντρα του τσαλαπετινοί, κοτσίφια, και άλλα πτηνά, ενώ συχνά παρατηρούνται χελώνες. Τέλος, τρεις λιμνούλες που επικοινωνούν ενισχύουν το υδάτινο στοιχείο στο άλσος.

Στο εσωτερικό του άλσους υπάρχει λέσχη προσκόπων αλλά και παιδική χαρά, η οποία μάλιστα ανακατασκευάστηκε πρόσφατα. Επίσης, υπάρχουν καθιστικοί

πάγκοι, ξύλινα τραπέζια και πάγκοι κατάλληλοι για πικνικ αλλά και κιόσκια για ξεκούραση. (www.attiko-prasino.gr)

Το άλσος Άρη Αλεξάνδρου έχει πέντε εισόδους. Η κεντρική είσοδος είναι επί της οδού Κωνσταντινουπόλεως. Δύο εισοδοι είναι επί της οδού Κολοκοτρώνη, μία επί της οδού Καλλιπόλεως και μία επί της οδού Κρήτης.



Εικόνα 2.17: Άλσος Άρη Αλεξάνδρου, πέτρινα μονοπάτια, διαδρομές περιπάτου



Εικόνα 2.18: Άλσος Άρη Αλεξάνδρου, Αύγουστος 2008
(Πηγή: (www.attiko-prasino.gr))

Τον Ιούνιο του 2008 πραγματοποιήθηκαν αλλαγές στον εξοπλισμό του πάρκου και αντικαταστάσεις καθιστικών πάγκων, ενισχύθηκαν οι τραπεζοπάγκοι και επισκευάστηκαν οι λίμνες.



Εικόνα 2.19: Άλλος Άρη Αλεξάνδρου, Φεβρουάριος 2012

Στον Δήμο Γμηττού συναντάμε επίσης το λόφο Πέτρου και Παύλου, όπου φιλοξενούνται τρία ασύλλια εκτάσεως 15.000m², 750m², 2.000m². Οι δρόμοι που ορίζουν τον λόφο είναι η Φίλωνος, η Αργυρουπόλεως και η Αρχατζικάκη. Στο κέντρο του άλσους βρίσκεται ο Ιερός Ναός Πέτρου και Παύλου με εκτεταμένο αύλειο χώρο. (www.attiko-prasino.gr)

Σύμφωνα με την παράδοση, την περίοδο που οικοδομήθηκε ο οικισμός για τους Μικρασιάτες πρόσφυγες (1927-1930), οι κάτοικοι διεκδικούσαν τα κλειδιά των σπιτιών για να στεγασθούν. Ξεχύθηκαν στους δρόμους με το σύνθημα " Τα κλειδιά!". Όταν επιτέλους τα κλειδιά παραδόθηκαν αφιέρωσαν το ναό που χτίστηκε αμέσως μετά στους Αγίους Αποστόλους Πέτρο και Παύλο.

Κατά το έτος 2008 πραγματοποιήθηκε δενδροφύτευση ενός τμήματος του λόφου και νέες φυτεύσεις στα υπάρχοντα ασύλλια.



Εικόνα 2.20: Άλσος Λόφου Πέτρου και Παύλου. Πήρε την ονομασία του από την πρώτη εκκλησία του Δήμου Υμηττού

Τη χλωρίδα του χώρου συνιστούν πεύκα και κυπαρίσσια αλλά και θάμνοι: δάφνες, πικροδάφνες, δενδρολίβανα, λαντάνες, ρυγχόσπερμα, γιασεμιά, ρολογιά. Κατά διαστήματα εμφανίζονται στο εσωτερικό του άλσους και στα δέντρα του τσαλαπετεινοί και άλλα πτηνά, ενώ συχνά παρατηρούνται χελώνες.

Το άλσος όπου υπάρχουν τα γήπεδα, η παιδική χαρά και το θεατράκι έχει δύο εισόδους. Η μία είσοδος είναι από την οδό Φίλωνος και η πρόσβαση μπορεί να γίνει οδικώς. Η δεύτερη είσοδος είναι από τις σκάλες που οδηγούν στον Ιερό Ναό Πέτρου και Παύλου, στην οποία η πρόσβαση γίνεται οδικώς μέχρι τις σκάλες επί της οδού Αργυρουπόλεως και μετά μόνο με τα πόδια λόγω των σκαλοπατιών. (Η δεύτερη είσοδος είναι ανοιχτή μόνο όταν γίνονται εκδηλώσεις στο θέατρο του άλσους). (www.attiko-prasino.gr)

Στο εσωτερικό του άλσους υπάρχουν αθλητικές εγκαταστάσεις και συγκεκριμένα: γήπεδο τένις και γήπεδο μπάσκετ. Επίσης, λειτουργεί παιδική χαρά αλλά και αμφιθέατρο, όπου πραγματοποιούνται κατά τους καλοκαιρινούς μήνες διάφορες

εκδηλώσεις στο πλαίσιο του πολιτιστικού προγράμματος που διοργανώνει ο Δήμος.
(www.attiko-prasino.gr)



Εικόνα 2.21: Γήπεδο τένις και Παιδική χαρά, οι αθλητικές εγκαταστάσεις του Δήμου
Υμηττού στο λόφο Πέτρου και Παύλου
(Πηγή: www.attiko-prasino.gr)

3.Η ΔΡΑΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

3.1 ΥΠΑΡΧΟΥΣΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

3.1.1 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Στην περιοχή της Δάφνης υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός πλατειών που μπορεί κάποιος να επισκεφθεί. Οι πιο χαρακτηριστικές από αυτές είναι:

- Πλατεία Ελευθερίας
- Πλατεία Κονδύλη
- Πλατεία 25^{ης} Μαρτίου
- Πλατεία Κολοκοτρώνη (Καλογήρων)
- Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου
- Πλατεία Ζωοδόχου Πηγής
- Πλατεία Εμμανουήλ Παππά
- Πλατεία Εθνικής Αντιστάσεως
- Πλατεία Ηρώων Πολυτεχνείου

Η πιο χαρακτηριστική όμως πλατεία της Δάφνης είναι η Πλατεία Ηρώων. Η πλατεία προϋπήρχε, αλλά σχεδιάστηκε στη σημερινή της μορφή το 1989. Η διαμόρφωση της πλατείας περιλαμβάνει δύο σιντριβάνια, παγκάκια, παρτέρια, περίφραξη, πέργκολα και επιστρώσεις με πλάκες Καρύστου και κυβόλιθους. Περιμετρικά του συγκεκριμένου χώρου έχουν ανοικοδομηθεί τα τελευταία χρόνια πολλές πολυκατοικίες λόγω της κεντρικής της θέσης και του υψηλού συντελεστή δόμησης. Η πλατεία Ηρώων είναι γνωστή στο ευρύ κοινό ως πλατεία Δημαρχείου καθώς βρίσκεται κοντά στο Δημαρχιακό μέγαρο της Δάφνης. Η πλατεία, εκτάσεως τεσσάρων (4) στρεμμάτων, ανήκει στο οικοδομικό τετράγωνο (Ο.Τ.) 196 και περικλείεται από τις οδούς Κανάρη, Αγ. Βαρβάρας και τους πεζόδρομους Έλλης και Δερβενακίων. (www.attiko-prasino.gr)



Εικόνα 3.1: Κεντρική πλατεία Δημαρχείου τον πρώτο καιρό λειτουργίας της
(Πηγή: ιστοσελίδα Δήμου Δάφνης, www.dafni.gr)



Εικόνα 3.2: Κεντρική πλατεία Δημαρχείου, Φεβρουάριος 2012

Μέσω του πεζόδρομου της Σοφ. Βενιζέλου η πλατεία έχει άμεση επαφή με τον ποδηλατόδρομο της οδού Αρκαδίου που ξεκινάει από την Κανάρη και καταλήγει στον Λόφο Καβάλας.



Εικόνα 3.3: Κεντρική πλατεία Δημαρχείου - Ποδηλατόδρομος οδός Αρκαδίου
(Πηγή: ιστοσελίδα Δήμου Δάφνης, www.dafni.gr)

3.1.2 ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ -ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ-ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ

3.1.2.1 ΔΑΦΝΗ

Στη Δάφνη λειτουργούν σήμερα επτά (7) νηπιαγωγεία, εκ των οποίων τα τρία (3) ολοήμερα, οκτώ (8) δημοτικά σχολεία, τρία (3) γυμνάσια, τρία (3) ενιαία λύκεια και ένα (1) επαγγελματικό λύκειο. (www.sch.gr)

Οι δημόσιες αθλητικές εγκαταστάσεις του Δήμου είναι το Δημοτικό Γυμναστήριο Δάφνης «Μιχάλης Μουρούτσος» (κλειστό γυμναστήριο) και τα γήπεδα ποδοσφαίρου, μπάσκετ, τένις, ο στίβος και το κολυμβητήριο της Γυμναστικής Ακαδημίας.

Το 1926 ιδρύθηκε από τον Μανώλη Καλομοίρη και λειτουργεί μέχρι σήμερα το Εθνικό Ωδείο Δάφνης – Αγίου Δημητρίου που διατηρεί παιδική χορωδία, χορωδία ενηλίκων και χορωδία ελληνικής παραδοσιακής μουσικής.

Το 2010 εγκαινιάστηκε το Μουσείο Γ. Μπουζιάνη στο οποίο διατηρείται μόνιμα έκθεση με τα έργα του Γιώργου Μπουζιάνη και φιλοξενούνται τακτικά έργα άλλων καλλιτεχνών. (Καζαντζάκη Λ., εφημερίδα «Αυγή», 2010)

Το Πνευματικό Κέντρο Δήμου Δάφνης προσφέρει δωρεάν μαθήματα παραδοσιακών χορών.

Η Δημοτική βιβλιοθήκη – αναγνωστήριο στη λεωφόρο Ηλιουπόλεως φιλοξενεί πάνω από 10.000 τίτλους βιβλίων.

Στην περιοχή τέλος, λειτουργούν δύο κλειστοί κινηματογράφοι και ένας δημοτικός θερινός κινηματογράφος.

3.1.2.2 ΥΜΗΤΤΟΣ

Στον Υμηττό λειτουργούν σήμερα πέντε (5) νηπιαγωγεία, εκ των οποίων τα δύο (2) ολοήμερα, τέσσερα (4) δημοτικά σχολεία, τρία (3) γυμνάσια, τρία (3) ενιαία λύκεια και ένα (1) επαγγελματικό λύκειο. (www.sch.gr)

Οι δημόσιες αθλητικές εγκαταστάσεις του Δήμου είναι συνολικά τρία (3) κλειστά γυμναστήρια, ένα εκ των οποίων βρίσκεται στην οδό Ελευθερωτών δίπλα στην ΠΥΡ.ΚΑΛ., ένα (1) γήπεδο ποδοσφαίρου στο Δημοτικό Στάδιο Υμηττού στα «Νταμάρια», ένα κλειστό γήπεδο μπάσκετ, ενταγμένο στο σχολικό συγκρότημα του 3^{ου} Γυμνασίου και του 3^{ου} Λυκείου Υμηττού και ένα (1) γήπεδο τένις.

Στο ανακαινισμένο αρχοντικό της οδού Τραπεζούντος λειτουργεί το μουσικό εργαστήριο Υμηττού με τμήματα εκμάθησης μουσικών οργάνων και τη μικτή χορωδία του Δήμου.

Στην οδό Αγραίων συναντάμε το «Κάστρο του Υμηττού», ένα αναπαλαιωμένο μικρό σπίτι, όπου στεγάζεται το Μουσείο Εθνικής Αντίστασης.

Το σημαντικότερο πολιτιστικό γεγονός για το Δήμο Υμηττού είναι το φεστιβάλ Λόγου και Τέχνης που φιλοξενείται κάθε καλοκαίρι στο Θέατρο Βράχων – Μελίνα Μερκούρη στο γειτονικό Βύρωνα και στο οποίο φιλοξενούνται θεατρικές και μουσικές παραστάσεις.

3.1.3 ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

3.1.3.1 ΔΑΦΝΗ

Οι βασικές οδικές αρτηρίες που διασχίζουν τη Δάφνη είναι οι λεωφόροι Βουλιαγμένης και Ηλιουπόλεως. Σημαντικοί από άποψη κυκλοφορίας είναι επίσης η οδός Εθνάρχου Μακαρίου και η οδός Παπαναστασίου.

Η περιοχή της Δάφνης εξυπηρετείται από τις γραμμές του ΟΑΣΑ και τον σταθμό του μετρό. Πιο αναλυτικά, τα λεωφορεία που την εξυπηρετούν είναι:

- 112 ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ - ΣΤΑΘ. ΔΑΦΝΗΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 131 ΣΤ. ΔΑΦΝΗΣ - ΑΜΑΞ/ΣΙΟ ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ
- 137 ΑΝΩ Ν. ΣΜΥΡΝΗ Α-ΣΤ.ΣΥΓΓΡΟΥ ΦΙΞ
- 141 ΚΑΛΑΜΑΚΙ - ΣΤΑΘ. ΔΑΦΝΗΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 201 ΣΤΑΘ. ΔΑΦΝΗΣ - ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ
- 202 ΣΤ.ΔΑΦΝΗΣ- ΣΤ.ΣΥΓΓΡΟΥ ΦΙΞ
- 206 ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑ - ΣΤ.ΔΑΦΝΗΣ(ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 212 ΣΤ. ΜΕΤΡΟ ΔΑΦΝΗΣ - ΒΥΡΩΝΑΣ - ΚΑΡΕΑΣ
- 217 ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (ΣΤΑΘ. ΔΑΦΝΗΣ)
- 218 ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΥΜΗΤΤΟΣ - ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ
- 219 ΣΤ. ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ - ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
- 229 ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (ΣΤΑΘ. ΔΑΦΝΗΣ)
- 232 ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΥΜΗΤΤΟΣ - ΒΥΡΩΝΑΣ
- 237 ΑΝΩ ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ - ΣΤ.ΔΑΦΝΗΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 790 ΓΛΥΦΑΔΑ - ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ (ΑΓ. ΑΝΤΩΝΙΟΣ)
- 816 ΤΑΥΡΟΣ - ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
- 856 ΑΙΓΑΛΕΩ - ΥΜΗΤΤΟΣ - ΔΑΦΝΗ
- Α3 ΑΚΑΔΗΜΙΑ - ΓΛΥΦΑΔΑ (ΕΥΡΥΑΛΗ) (Μέσω ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ)
- Α4 ΑΚΑΔΗΜΙΑ -ΚΑΤΩ ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ- ΤΕΡΨΙΘΕΑ
- Β3 ΑΚΑΔΗΜΙΑ-ΓΛΥΦΑΔΑ(ΚΑΡΑΧΑΛΙΟΥ)(Μέσω Λ.ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ)
- Χ97 ΣΤΑΘΜΟΣ ΔΑΦΝΗΣ - ΑΕΡΟΛ. ΑΘΗΝΩΝ (EXPRESS)

(www.oasa.gr)



Εικόνα 3.4: Αφετηρία λεωφορειογραμμών που εξυπηρετούν τα νότια προάστια

Η κατασκευή του σταθμού του μετρό αποτέλεσε την μεγαλύτερη κυκλοφοριακή ανάσα για την περιοχή της Δάφνης. Ο σταθμός Δάφνης είναι σταθμός του μετρό της Αθήνας, επί της γραμμής 2. Πήρε το όνομά του από τον δήμο Δάφνης, τον οποίο εξυπηρετεί. Εγκαινιάστηκε στις 16 Νοεμβρίου 2000 και βρίσκεται κάτω από την πλατεία Καλογήρων. Είναι εξ ολοκλήρου υπόγειος και διαθέτει δύο πλευρικές αποβάθρες. Από την έναρξη της λειτουργίας του υπήρξε τερματικός σταθμός της γραμμής 2, ρόλο τον οποίο έχασε μετά την επέκταση της γραμμής ως τον σταθμό Αγίου Δημητρίου / Αλεξάνδρου Παναγούλη στις 5 Ιουνίου 2004. (el.wikipedia.org)

Το κυκλοφοριακό πρόβλημα της Δάφνης ήταν και παραμένει οξύ. Το γεγονός δε ότι για καιρό αποτελούσε τερματικό σταθμό της κόκκινης γραμμής του μετρό, που εξυπηρετεί όλα τα νότια προάστια, χωρίς συγχρόνως να υπάρξει αντίστοιχη υποδομή για στάθμευση, έχει επιφέρει σημαντικό κυκλοφοριακό φόρτο στην περιοχή. Τα σημαντικότερα προβλήματα εντοπίζονται στις οδούς Μπουμπουλίνας, Κολοκοτρώνη, Αρτέμιδος, Κουντουριώτου και Μεσολογγίου.

3.1.3.2 ΥΜΗΤΤΟΣ

Η περιοχή του Υμηττού εξυπηρετείται από την γραμμή του ΟΑΣΑ Αθήνας-Υμηττού και από τις διερχόμενες γραμμές άλλων περιοχών και συγκεκριμένα:

- 054 ΠΕΡΙΣΣΟΣ - ΑΚΑΔΗΜΙΑ – ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ
- 140 ΠΟΛΥΓΩΝΟ – ΓΛΥΦΑΔΑ
- 201 ΣΤΑΘ. ΔΑΦΝΗΣ – ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ
- 206 ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑ - ΣΤ.ΔΑΦΝΗΣ(ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 209 ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ - ΠΛΑΤΕΙΑ ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 212 ΣΤ. ΜΕΤΡΟ ΔΑΦΝΗΣ - ΒΥΡΩΝΑΣ – ΚΑΡΕΑΣ
- 218 ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΥΜΗΤΤΟΣ – ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ
- 232 ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΥΜΗΤΤΟΣ – ΒΥΡΩΝΑΣ
- 237 ΑΝΩ ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ - ΣΤ.ΔΑΦΝΗΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 856 ΑΙΓΑΛΕΩ - ΥΜΗΤΤΟΣ – ΔΑΦΝΗ

(www.oasa.gr)

Ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα είναι η διερχόμενη κίνηση αυτοκινήτων από την Λεωφόρο Βουλιαγμένης προς τα βόρεια και ανατολικά προάστια της Αθήνας και προς την Λεωφόρο Κατεχάκη. Η δημιουργία νέων αυτοκινητόδρομων στον Υμηττό δεν θα λύσει, όπως κάποιοι ισχυρίζονται, τα οξυμένα κυκλοφοριακά προβλήματα της περιοχής. Η δημιουργία νέων αυτοκινητοδρόμων συμβάλλει μόνο πρόσκαιρα στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση καθώς σύντομα επέρχεται ο κορεσμός τους. Οι πολίτες επιλέγουν πάντα τη συντομότερη διαδρομή, και κάθε νέος δρόμος ταχείας κυκλοφορίας γίνεται ελκυστικός, έως ότου κορεσθεί. Παράλληλα, η κυκλοφοριακή συμφόρηση απλά μετατοπίζεται στους κόμβους εξόδου στο ήδη κορεσμένο τοπικό οδικό δίκτυο (φαινόμενο «λαιμού μπουκάλας»). Απόδειξη των ανωτέρω είναι η Αττική Οδός και η Δυτική Περιφερειακή Υμηττού.

Πριν επομένως από τη λήψη απόφασης για την κατασκευή ενός νέου μεγάλου οδικού έργου, θα έπρεπε να προηγηθεί η αξιολόγησή του σε σχέση με τις κατευθύνσεις και τις προτεραιότητες του χωροταξικού σχεδιασμού στον Υμηττό και τη Δάφνη. Πρέπει να γίνει καταγραφή των μετακινήσεων στην πόλη, να εξεταστεί το

πόσες και ποιες μετακινήσεις μπορούν να εξυπηρετηθούν με Μ.Μ.Μ. και να καθοριστεί το απαιτούμενο δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας, πρέπει τέλος να εξεταστεί η επάρκεια του υπάρχοντος οδικού δικτύου (αν είναι πλεονάζον ή ελλειμματικό).

Η αναμενόμενη επέκταση της κόκκινης γραμμής του μετρό προς τα νότια αναμένεται να βοηθήσει στην αποσυμφόρηση του Δήμου από την διερχόμενη κίνηση από τα νότια προάστια προς την περιφερειακή Κατεχάκη.

3.2 ΠΡΟΣΦΑΤΕΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

(www.argianas.gr)

3.2.1 ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΛΑΤΕΙΩΝ

Οι τελευταίες πλατείες που διαμορφώθηκαν είναι οι πλατείες Αγίας Φωτεινής, Ούλοφ Πάλμε και Αγίας Λαύρας και σύντομα ολοκληρώνονται οι μελέτες ανάπλασης στις κεντρικές πλατείες Δάφνης και Υμηττού.



Εικόνα 3.5: Ανάπλαση πλατείας στη Δάφνη.
(Πηγή: www.argianas.gr)

3.2.2 ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ ΣΤΗ ΔΑΦΝΗ

Έγινε διαπλάτυνση πεζοδρομίων στη Δάφνη και κυρίως στην κεντρική οδό Παπαναστασίου που ξεκινά από το μετρό. Δημιουργήθηκαν νέα πεζοδρόμια, πλάτους τουλάχιστον 1,50 μ. προκειμένου να καθίσταται δυνατή η διέλευση αναπηρικών αμαξιδίων και η ύπαρξη δένδρων. Η αισθητική εικόνα του Δήμου βελτιώθηκε αλλά τόσο οι πεζοδρόμοι όσο και τα πεζοδρόμια χρησιμοποιούνται ως χώροι στάθμευσης, αποθήκες καταστηματαρχών , συνεργείων και λοιπών καταστημάτων.

Έτσι παράλληλα με την πεζοδρόμηση των χώρων γύρω από το μετρό έχουμε και τη χρήση τους από φορτηγά ΙΧ καταστημάτων και εμπόρων που στεγάζουν τα μαγαζιά τους εκεί ενώ στην πλατεία δημαρχείου της Δάφνης τα καταστήματα επεκτείνονται με πλαστικό νάιλον, πέργκολες και πρόχειρες κατασκευές προκειμένου να τοποθετηθούν τα τραπεζοκαθίσματα. Λόγω των εισφορών και τα των τελών που αποδίδουν αυτές οι επιχειρήσεις στο Δήμο δεν εφαρμόζονται τα μέτρα και οι κυρώσεις που προβλέπονται από το νόμο σε τέτοιες περιπτώσεις.



Εικόνα 3.6: Διαπλάτυνση πεζοδρομίων μεγαλύτερη των 2.00μ.
(Πηγή: www.argianas.gr)



Εικόνα 3.7: Χρήση πεζόδρομων από Ι.Χ. στην πλατεία Καλογήρων.
(Πηγή: athens.indymedia.org)



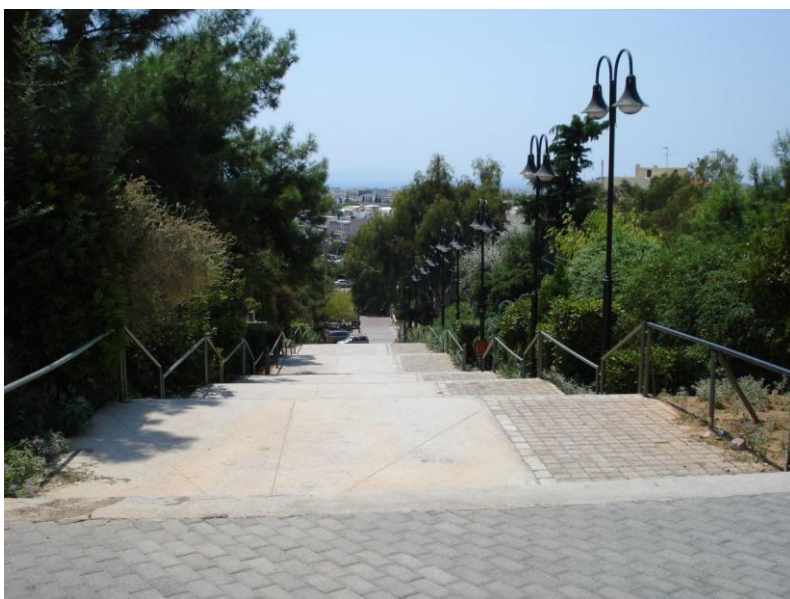
Εικόνα 3.8: Πεζοδρόμηση στη πλατεία Καλογήρων στη Δάφνη.



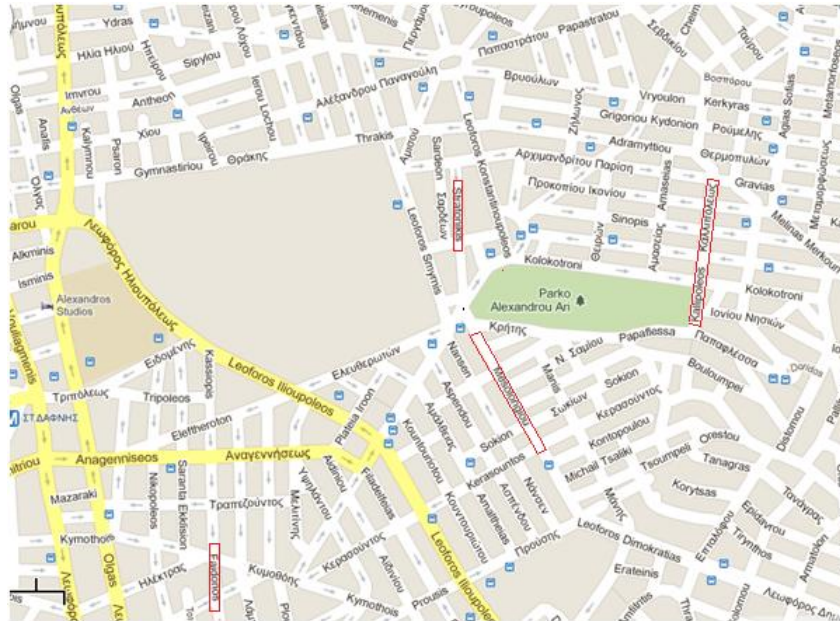
Εικόνα 3.9: Χρήση πεζόδρομων από Ι.Χ. στην πλατεία Καλογήρων.
(Πηγή: athens.indymedia.org)

3.2.3 ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΣΤΟΝ ΥΜΗΤΤΟ

Προκειμένου να διευκολυνθεί η κυκλοφορία των πεζών στην πόλη αλλά και να δημιουργηθούν μικροί χώροι πρασίνου και παιχνιδιού, δημιουργήθηκε ένα μικρό δίκτυο πεζοδρόμων στον Υμηττό. Συγκεκριμένα πεζόδρομοι δημιουργήθηκαν στις οδούς Πέτρου & Παύλου, Καλλιπόλεως, Στρατονίκης, Κασσιόπης, Μεσολογγίου (βλ.εικόνα3.7) εμποδίζοντας έτσι σ' ένα βαθμό τη διαμπερή, υπερτοπική και επικίνδυνη κίνηση των αυτοκινήτων μέσα από το Δήμο.



Εικόνα 3.10 :Σκαλοπάτια που ξεκινούν απ' την οδό Αργυρουπόλεως στονΥμηττό.
(Πηγή: www.attiko-prasino.gr)



Εικόνα 3.11: Πεζοδρομήσεις στον Υμηττό.(Οδός Στρατονίκης, Καλλιπόλεως, Μεσολογίου και Κασιόπης)
(Πηγή: maps.google.com)

3.2.4 ΠΑΙΔΙΚΕΣ ΧΑΡΕΣ

Ανάπλαση έχει γίνει και στη πλατεία Ηρώων της Δάφνης με τη διαμόρφωση καινούργιας παιδικής χαράς και τη περίφραξή της. Παιδική χαρά δημιουργήθηκε επίσης στη πλατεία μπροστά από το ναό του Αγ. Ιωάννη στη Δάφνη.



Εικόνα 3.12 : Πρόσφατη δημιουργία παιδότοπου στη πλατεία Ηρώων στη Δάφνη.

3.2.5 ΓΕΩΤΡΗΣΕΙΣ ΣΤΑ ΝΤΑΜΑΡΙΑ

Οι γεωτρήσεις στα νταμάρια στο δήμο Υμηττού και Βύρωνα έδωσαν ανέξοδη λύση στο πρόβλημα του ποτίσματος κοινόχρηστων χώρων αλλά και στη δημιουργία δικτύου πυρασφάλειας για τους χώρους πρασίνου του Δήμου και κύρια το Άλσος Άρη Αλεξάνδρου.



Εικόνα 3.13: Έργα γεωτρήσεων στα Νταμάρια για την πυρασφάλεια πάρκων και το πότισμα κοινοχρήστων χώρων. (Πηγή: www.argianas.gr)

3.2.6 ΠΥΡΟΣΒΕΣΗ ΣΤΟ ΑΛΣΟΣ ΑΡΗ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ

Στο Άλσος Άρη Αλεξάνδρου του Υμηττού κατασκευάστηκε δεξαμενή χωρητικότητας 100 κυβικών μέτρων και τοποθετήθηκε αντλιοστάσιο. Για την απρόσκοπτη και αυτόματη εισροή νερού στη δεξαμενή δημιουργήθηκε δίκτυο τροφοδοσίας της από τη γεώτρηση του Δήμου στα νταμάρια. Περιμετρικά στο άλσος δημιουργήθηκε ένα πλήρες δίκτυο πυρόσβεσης (πυροσβεστικές φωλιές) με κρουνοί και σωλήνες που καλύπτουν πλήρως ολόκληρη την έκταση. Έτσι έγινε διαφύλαξη του πράσινου στο λόφο Άρη Αλεξάνδρου με το συνεχή καθαρισμό του άλσους, την προσπάθεια για καλοκαιρινή φύλαξη και προστασία από πυρκαγιά και την ενσωμάτωση λυόμενου για τη στέγαση του συστήματος προσκόπων Υμηττού. Με την συνεχή παρουσία τους οι πρόσκοποι βοηθούν στη φύλαξη του χώρου. Επίκειται η συμπλήρωση των υποδομών του Άλσους, ώστε να γίνει πιο λειτουργικό, με τη χρηματοδότηση από το πρόγραμμα «ΘΗΣΕΑΣ» με το ποσό των 150.000 ευρώ.



Εικόνα 3.14: Διαφύλαξη πρασίνου στο άλσος Άρη Αλεξάνδρου με δίκτυο πυρόσβεσης.
(Πηγή: www.argianas.gr)

3.2.7 ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

3.2.7.1 ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ

Τα τεχνικά έργα για τον αθλητισμό τα οποία έχουν υλοποιηθεί πρόσφατα είναι:

- Το Δημοτικό κλειστό Γυμναστήριο Υμηττού άρχισε να κατασκευάζεται από τη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού και ολοκληρώθηκε πρόσφατα. Το γυμναστήριο πληρεί όλες τις απαραίτητες και αναγκαίες συνθήκες (παρκέ, θέρμανση, κερκίδες, ηλεκτρονικά όργανα κ.α.) για σύγχρονη και ασφαλή άθληση.
- Το Δημοτικό Στάδιο στα νταμάρια, με γήπεδο ποδοσφαίρου, στίβο με ταρτάν, αποδυτήρια, κυλικείο, κερκίδες. Η μελέτη για τον ηλεκτροφωτισμό του σταδίου και το στρώσιμο του γηπέδου με τεχνητό χλοοτάπητα είναι έτοιμη και το έργο δημοπρατείται από τη Νομαρχία Αθηνών.



Εικόνα 3.15: Άποψη του εσωτερικού του Κλειστού Γυμναστηρίου της οδού Ελευθερωτών μετά την αποπεράτωσή του από τον Δήμο.
(Πηγή: www.argianas.gr)



Εικόνα 3.16: Το Δημοτικό Στάδιο λίγο πριν την ολοκλήρωσή του.
(Πηγή: www.argianas.gr)

- Το νέο κλειστό γήπεδο μπάσκετ στο χώρο του 3ου Γυμνασίου – 3ου Λυκείου Υμηττού. Εκεί, πέρα από τις σχολικές δραστηριότητες, στεγάζουμε τα δημοτικά προγράμματα άθλησης γυναικών, παιδιών (καλαθοσφαίριση) και παραδοσιακών χορών.
- Δημοπρατείται στον Υμηττό το έργο της ανάπλασης του χώρου των παλαιών λατομείων. Το έργο περιλαμβάνει γήπεδα μπάσκετ, τένις, ποδοσφαίρου

5Χ5, χώρους στάθμευσης, περιπάτου, παιδικών χαρών και χώρων αναψυχής.

Το πράσινο επίσης προβλέπεται να ενισχυθεί σημαντικά.

3.2.7.2 ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ

Γίνεται συντήρηση και εγκατάσταση νέου εξοπλισμού για την λειτουργία του Θεάτρου Βράχων που δημιουργήθηκε από την τότε Υπουργό Πολιτισμού Μελίνα Μερκούρη. Παράλληλα αγοράστηκε και αναπαλαιώθηκε το παλιό αρχοντικό (Τραπεζούντος και Περιστάσεως) που σήμερα στεγάζει το Μουσικό Εργαστήρι του Πνευματικού Κέντρου στο οποίο κάνουν μαθήματα περισσότερα από πενήντα παιδιά.

Ιδιαίτερη αναφορά αξίζει να γίνει στο Φεστιβάλ Υμηττού «ΣΥΝΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΕΧΝΗΣ ΣΤΗ ΣΚΙΑ ΤΩΝ ΒΡΑΧΩΝ». Το Φεστιβάλ Υμηττού στην μακροχρόνια πορεία του έχει καθιερωθεί σε Φεστιβάλ Παναττικής Διάστασης που ξεχωρίζει για την ποιότητα, την ποικιλία και την αναζήτηση. Ο Υμηττός με το Φεστιβάλ βρέθηκε όλα τα καλοκαίρια στην πρωτοπορία του πολιτιστικού γίνεσθαι της Αθήνας.

Μία ακόμα δραστηριότητα η οποία αξίζει ειδική μνεία είναι το Κάστρο του Υμηττού. Προκειμένου να διασωθεί η ιστορία και η μνήμη των ανθρώπων που αγωνίστηκαν μέσω των αντάρτικων οργανώσεων, δημιουργήθηκε το Μουσείο Εθνικής Αντίστασης, στο Κάστρο του Υμηττού. Το ιστορικό Κάστρο, το μικρό σπίτι στην οδό Αγραίων, αγοράστηκε και αναπαλαιώθηκε. Συγκεντρώθηκαν αντικείμενα του πολέμου, φωτογραφίες αγωνιστών, παλιές εφημερίδες, διακηρύξεις, γράμματα ηρώων.

Η πλούσια βιβλιοθήκη του μουσείου περιλαμβάνει δεκάδες τίτλους βιβλίων για την Εθνική Αντίσταση. Το ιστορικό υλικό του Μουσείου συγκεντρώθηκε με τη βοήθεια του τοπικού Παραρτήματος της ΠΕΑΕΑ, για να παραδοθεί στις επόμενες γενειές, έτσι το σπίτι που στέγασε τα τον ηρωισμό και την τεράστια θυσία των τριών ΕΠΟΝιτών, σήμερα αποτελεί ένα προσκύνημα στους ήρωες Φολτόπουλο, Κιοκμενίδη και Αυγέρη.

3.2.7.3 ΑΠΟΧΕΤΕΥΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

Στο πλαίσιο των έργων υποδομής του Δήμου έγινε αντικατάσταση όλων των αγωγών εκεί που η αποχέτευση των ακαθάρτων λυμάτων γινόταν με το παλιό ιδιωτικό δίκτυο, μήκους 2,7 χιλιομέτρων το οποίο δεν ανταποκρινόταν μέχρι τότε στους στοιχειώδεις κανόνες υγιεινής (επιφανειακό, πάνω από τις σωλήνες ύδρευση, κλπ.).

Ειδικότερα, οι δρόμοι, τμήματα των οποίων απέκτησαν νέο σύγχρονο αποχετευτικό δίκτυο είναι: Ατταλείας, Ανδριανουπόλεως, Δερβενακίων, Κρήτης, Τσιμάρα, Εφ. Ιωακείμ, Ν. Σαμίου, Καρδαμήλα, Σωκίων, Κερασούντος, Κοντοπούλου, Τσαλίκη, Τσούμπελη, Καραγεώργη, Ιεραπετριτάκη, Ιονίων Νήσων, Ιωσηφίδου, Αρκαδίου, Διστόμου, Καραολή & Δημητρίου, Παληκαρίδη, Εθν. Αντιστάσεως. Για την κατασκευή του αυτού έργου, προϋπολογισμού 1.200.000 ευρώ, εξασφαλίστηκε χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση προκειμένου να μην επιβαρυνθούν οικονομικά οι δημότες. Προηγήθηκε η αντικατάσταση του παντοροϊκού αγωγού με δύο νέους αγωγούς, έναν για τα ακάθαρτα και έναν για τα όμβρια ύδατα. Ο παλιός παντοροϊκός αγωγός διέσχιζε τον Υμηττό απο την οδό Παπαστράτου, στην πλατεία Υμηττού και από την πλατεία Υμηττού στην Χρυσοστόμου Σμύρνης, καθώς και τις παρόδους. Το κόστος του έργου ξεπέρασε το 1.000.000 ευρώ.

3.2.7.4 ΑΝΤΙΠΛΗΜΜΥΡΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ

Ολοκληρώθηκε αποχετευτικό δίκτυο ομβρίων υδάτων, με αγωγούς στους δρόμους: Λ. Ηλιουπόλεως, Λ. Κωνσταντινουπόλεως, Χρυσοστόμου Σμύρνης, Κούλων, Δωρίδος, Παπαφλέσσα, Νυμφαίου, Αθανασίου Διάκου, Προκοπίου Ικονίου, Παπαστράτου, Μεσολογγίου, Κερασούντος, Μαδύτου.

3.2.8 ΚΑΘΑΡΙΟΤΗΤΑ

3.2.8.1 ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗ

Μετά το πρόγραμμα ανακύκλωσης χαρτιού, ξεκίνησε ένα σημαντικό πρόγραμμα για την ανακύκλωση χρήσιμων υλικών στον Δήμο. Σε συνεργασία με την Ελληνική Εταιρία Αξιοποίησης Ανακύκλωσης (ΕΕΑΑ), απέκτησε εξοπλισμό για την

ανακύκλωση χαρτιού, χαρτονιού, γυαλιού, μετάλλων (αλουμίνιο – σίδηρο) και πλαστικών. Όπως σε όλο το Λεκανοπέδιο έχει επιτευχθεί:

- Μείωση του όγκου των απορριμμάτων.
- Σημαντική οικονομία (για Δήμο και δημότες) στην αποκομιδή τους.
- Μικρότερη επιβάρυνση του περιβάλλοντος.
- Εξοικονόμηση ενέργειας με την ανακύκλωση χρήσιμων υλικών.

Παρόλη τη προσπάθεια αξίζει εντούτοις να αναφερθεί η ανεπάρκεια μπλέ κάδων απ' τη μεριά του κράτους και η έλλειψη ευαισθητοποίησης-ενημέρωσης των πολιτών, παράγοντες που μειώνουν σημαντικά την αποτελεσματικότητα του μέτρου.

3.2.8.2 ΑΠΟΚΟΜΙΔΗ ΑΠΟΡΡΙΜΑΤΩΝ

Η αποκομιδή των απορριμμάτων γίνεται σε καθημερινή βάση, από Δευτέρα έως και Σάββατο. Παρόλο που η εκστρατεία τοποθέτησης πράσινων κάδων επιτεύχθηκε, σήμερα δεν είναι επαρκής για το Δήμο. Με μια βόλτα στη περιοχή θα διαπιστώσει κανείς ότι το πρόβλημα καθαριότητας της Δάφνης είναι τόσο υπαρκτό και άλυτο όσο στον ευρύτερο Δήμο Αθηναίων. Απεργίες των σωματείων, ελλείψεις προσωπικού-οχημάτων, ελλείψεις κάδων, δρόμοι αποκλεισμένοι από σκουπίδια, είναι αυτά που συνιστούν την εικόνα της Δάφνης κάτι ωστόσο που δεν παρουσιάζεται σε τόσο έντονο βαθμό στον Υμηττό λόγω της αραιότερης δόμησης και πληθυσμού.



Εικόνα 3.17: Προβλήματα ρύπανσης στη Δάφνη λόγω έλλειψης κάδων και ανεπαρκούς αποκομιδής απορριμμάτων.

3.2.9 ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΥΨΟΥΣ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΟΙΚΟΔΟΜΩΝ

Ο Υμηττός είναι μια περιοχή με ιδιαίτερο πολεοδομικό χαρακτήρα. Βρίσκεται κοντά στο κέντρο της Αθήνας, έχει εύκολη πρόσβαση στην Αττική Οδό και αρκετά μεγάλο ποσοστό πρασίνου. Οι κάτοικοι του μπορούν ακόμα να βλέπουν τον ουρανό και να απολαμβάνουν τον ήλιο, αφού αποτελείται από χαμηλά κτίρια (διώροφα - τριώροφα). Αυτά ακριβώς όμως τα ελκυστικά χαρακτηριστικά είναι που έβαλαν τον Υμηττό στο στόχαστρο πολλών εργολάβων. Έτσι χωρίς να αυξηθεί ο συντελεστής δόμησης, άρχισαν να χτίζονται στον Δήμο πεντάωροφα και εξαώροφα κτίρια με πυλωτές και ημιυπαίθριους χώρους τα οποία όμως μετατρέπονται σε καταστήματα ή διαμερίσματα.

Μετά από αιτήματα των Υμηττιωτών ο Δήμος προώθησε το θέμα της μείωσης του μεγίστου επιτρεπόμενου ύψους οικοδομών για ολόκληρο τον Υμηττό (πλην του Λόφου Γερμανού) από 18,00 σε 13,50 μέτρα, συμπεριλαμβανομένης και πιθανής κεραμοσκεπής. Για το Λόφο Γερμανού αποφασίστηκε η αύξηση του ύψους κατά 1 μέτρο δηλαδή από επτά μέτρα σε οκτώ. Με τον τρόπο αυτό εξασφαλίστηκε κατά ένα ποσοστό η προστασία της ιδιαίτερης φυσιογνωμίας του Υμηττού.

3.2.10 ΕΝΤΑΞΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ «ΚΟΡΥΦΗ ΛΟΦΟΥ ΓΕΡΜΑΝΟΥ» ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΠΟΛΗΣ

Πραγματοποιήθηκε η ένταξη της Κορυφής του Λόφου Γερμανού στο σχέδιο της πόλης μετά από πολυετείς προσπάθειες. Προκειμένου να ξεπεραστούν τα μεγάλα προβλήματα γραφειοκρατίας, τα αρμόδια όργανα της Πολιτείας, με τη σύμφωνη γνώμη Δήμου και κατοίκων υιοθέτησαν την πρόταση και επίκεινται πλέον διεκπεραιωτικές διαδικασίες (δημοσιεύσεις – πράξη αναλογισμού).

3.2.11 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Με στόχο την απρόσκοπτη κίνηση των οχημάτων των κατοίκων της πόλης αλλά και την αποφυγή του φαινομένου οι γειτονιές να γίνονται περάσματα για διερχόμενους οδηγούς έγιναν πολεοδομικές παρεμβάσεις σε κεντρικές και μη οδούς, όπως:

- Μονοδρόμηση των δύο ανισόπεδων λωρίδων της οδού Διστόμου.

- Αντιδρόμηση της οδού Κωνσταντινουπόλεως (από τη Λ. Ηλιουπόλεως μέχρι την Κυμοθόης).
- Αντιδρόμηση της οδού Κασσιόπης και της οδού Φωτίου Κορυτσάς.
- Αντιδρόμηση της οδού Φιλαδελφείας (από Κωνσταντινουπόλεως μέχρι Κερασούντος).
- Αύξηση του πλάτους της λεωφόρου Ηλιουπόλεως ώστε να εξασφαλιστεί μία ακόμη λωρίδα, που σε συνδυασμό με το σταθερό σηματοδότη που προβλέπεται να τοποθετηθεί στη διασταύρωση Ηλιουπόλεως & Προύσσης θα διευκολύνει την κυκλοφορία σημαντικά.
- Όσον αφορά στις κινήσεις οι οποίες υλοποιήθηκαν είναι οι εξής:
- Νέες λεωφορειακές γραμμές που καθιερώθηκαν από τον ΟΑΣΑ. Συγκεκριμένα οι νέες γραμμές συγκοινωνίας είναι οι (212-213) και ενώνουν τον Υμηττό με το σταθμό του Μετρό στη Δάφνη αλλά και με το νεκροταφείο του Βύρωνα.
- Απομάκρυνση εγκαταλελειμμένων αυτοκινήτων.
- Στην περιοχή, τα τελευταία χρόνια, εγκαταλείπονται αρκετά αυτοκίνητα (με πινακίδες κυκλοφορίας ή χωρίς) που δημιουργούν προβλήματα στην καθαριότητα και την εικόνα της περιοχής. Κάθε χρόνο απομακρύνονται και παραδίδονται στον ΟΔΔΥ περισσότερα από 150 Ι.Χ. αυτοκίνητα και φορτηγά.
- Καθαρισμός φρεατίων
- Για την προστασία της Δημόσιας Υγείας αναθέτονται, δύο ή τρεις φορές κάθε χρόνο, σε εξειδικευμένες εταιρείες η απεντόμωση, μυοκτονία και απολύμανση 800 φρεατίων του Δήμου.

3.3 ΤΕΧΝΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΗΜΟΥ (ymittos-sxedia.blogspot.com)

3.3.1 ΥΠΟΓΕΙΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΤΗΣ ΓΥΜΝΑΣΤΙΚΗΣ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ

Στις 8/12/2011 με απόφαση του Υπουργείου Μεταφορών αποφασίστηκε η έγκριση προμελέτης Υπόγειου Σταθμού Αυτοκινήτων στο χώρο της Γυμναστικής Ακαδημίας για τη δημοπράτηση με σύμβαση παραχώρησης του έργου: «Μελέτη-Κατασκευή-

Χρηματοδότηση και Λειτουργία Υπόγειου Σταθμού Αυτοκινήτων στο χώρο της Γυμναστικής Ακαδημίας Αθηνών». ο προϋπολογισμός του έργου, διαμορφώνεται ως εξής: 426 θέσεις x 15000€/θέση= 6.390.000,00 Ευρώ. Ο προγραμματιζόμενος Υπόγειος Σταθμός Αυτοκινήτων που πρόκειται να κατασκευαστεί με βάση την υπόψη προμελέτη στο χώρο της Γυμναστικής Ακαδημίας θα βρίσκεται στο κέντρο της Δάφνης και δίπλα σε τράπεζες, γραφεία, υπηρεσίες, επιχειρήσεις, πάρα πολλά εμπορικά καταστήματα και πλησίον του ΜΕΤΡΟ, σε συνδυασμό λοιπόν με την έλλειψη χώρων στάθμευσης της περιοχής κρίνεται απαραίτητη και επιτακτική η υλοποίηση του έργου. Η χωροταξική κατάσταση της Αθήνας δεν επιτρέπει την πολυτέλεια απώλειας ούτε ενός τετραγωνικού μέτρου ελεύθερου χώρου και καθιστά ως αναγκαία και μοναδική λύση την άμεση δημιουργία υπόγειων χώρων στάθμευσης.

3.4 ΤΕΧΝΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΝΟΜΑΡΧΙΑΣ (pulse.gr/...nomarxias...ymhhto)

Ο Νομάρχης Αθηνών Γιάννης Σγουρός ανακοίνωσε ότι στο Δήμο Υμηττού θα διατεθεί ποσό 5,5εκατ. ευρώ για την ανάπτυξη πλατειών, του δημοτικού κήπου και κεντρικών δρόμων συνολικής επιφάνειας 19.850 τμ. με βιοκλιματικά υλικά (π.χ. φωτοβολταϊκά πεζοδρόμια) που θα επιφέρουν σύμφωνα με μελέτη του Πανεπιστημίου Αθηνών, μείωση της μέγιστης θερμοκρασίας κατά 2°C. Επίσης πρόκειται να διατεθούν 432.000 ευρώ για την κατασκευή δικτύου πυροπροστασίας στο πάρκο « Άρη Αλεξάνδρου». Το σχέδιο προβλέπει επίσης ανακαίνιση της αίθουσας πολλαπλών χρήσεων του δημαρχείου και κατασκευή βιβλιοθήκης στην θέση «Μελίνα Μερκούρη». Επίσης για το Δήμο Δάφνης ο προϋπολογισμός προβλέπει 5 εκ. ευρώ περίπου για αναπλάσεις.

4. ΚΥΡΙΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ-ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ-ΚΙΝΗΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΩΝ

4.1 ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΙ ΣΤΟΝ ΥΜΗΤΤΟ

(www.asda.gr/elxoroi/ymitos5.htm), (epitropilioupolis.blogspot.com/2008_05)

Η διέλευση των οχημάτων που ξεκινούν από τα νοτιοδυτικά προάστια της Αττικής (Φάληρο, Ν.Σμύρνη, Καλαμάκι αλλά κυρίως από Αγ.Δημήτριο, Δάφνη, Ν.Κόσμο) και διοχετεύονται στη λεωφόρο Υμηττού, γίνεται μέσω του οικισμού του Υμηττού δημιουργώντας ποικίλα προβλήματα στο Δήμο. Ο Υμηττός πριν τη δημιουργία της περιφερειακής οδού και λόγω της ήπιας δόμησής του δεν ανέπτυξε κύριες αρτηρίες και συλλεκτήριες οδούς, έτσι ο σημερινός όγκος των οχημάτων που διέρχεται μέσα από τους δημοτικούς δρόμους και τις γειτονίες του Υμηττού σε συνδυασμό με τις αυξημένες ταχύτητές τους, δημιουργεί σοβαρά ζητήματα μόλυνσης, θορύβου και φαινομένων «τεμαχισμού» της περιοχής. Σ' αυτή την ήδη επιβαρυσμένη κατάσταση προστίθεται η διάνοιξη του καινούργιου αυτοκινητόδρομου στον Υμηττό που θα απορροφά περισσότερα οχήματα και αναμένεται να αυξήσει την υπερτοπική κυκλοφορία στο ήδη κορεσμένο οδικό δίκτυο του οικισμού.

Το θέμα των νέων αυτοκινητόδρομων στον Υμηττό είναι εδώ και καιρό στην επικαιρότητα. Η σημασία του έργου είναι προφανής, καθώς πρόκειται για έργο αλλαγής της εικόνας όχι μόνο του λεκανοπεδίου αλλά της Αττικής στο σύνολό της. Το έργο, σύμφωνα με άρθρα εφημερίδων και διάφορες παρατάξεις, αφορά το πρώην αεροδρόμιο του ελληνικού και εντάσσεται στην προσπάθεια τσιμεντοποίησής του από ιδιωτικές εταιρίες γι' αυτό και οι 6 κόμβοι μέσα στον χώρο του. Σύμφωνα με τον σχεδιασμό του ΥΠΕΧΩΔΕ, όπως ανακοινώθηκε από τον υπουργό στη συνέντευξη Τύπου της 17.2.09, στην περιοχή της Αττικής πρόκειται να κατασκευαστούν 62 περ. χλμ. προϋπολογισμού 1,658 δισ. Ευρώ. Σύμφωνα με τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) του έργου, που δημοσιοποιήθηκε στις 20.2.09, το συνολικό μήκος των προγραμματιζόμενων νέων αυτοκινητόδρομων στην Αττική ανέρχεται σε 62.355 μ., ενώ το σύνολο των υπόγειων χαράξεων υπολογίζεται σε 21.695 μ. (34,8%). Στο νότιο τμήμα της Δυτικής λεωφόρου Υμηττού προβλέπεται να κατασκευαστεί ως συνέχεια της υφιστάμενης «Αττικής οδού» από το ύψος της

Καισαριανής μέχρι τα όρια των δήμων Αργυρούπολης - Γλυφάδας και να συνδεθεί με το νέο οδικό άξονα Σπάτων - Ελληνικού μέχρι την παραλιακή λεωφόρο Ποσειδώνος. Ένα άλλο κομμάτι μέσω σήραγγας, θα συνδεθεί με το Κορωπί. Η συνολική έκταση αυτού του έργου θα φτάνει περίπου τα 30 χλμ. εκ των οποίων τα μισά πρόκειται να είναι επιφανειακά στον Υμηττό. Όσον αφορά το πρώτο κομμάτι του έργου (Καισαριανή - Αργυρούπολη), η πιο πρόσφατη μελέτη του ΥΠΕΧΩΔΕ που έχουμε υπόψη μας προβλέπει τα εξής: Κατασκευή οδικού άξονα συνολικού μήκους 8100 μέτρων, με δύο λωρίδες κυκλοφορίας (σε κάποια σημεία θα γίνονται τρεις), δύο λωρίδες έκτακτης ανάγκης και νησίδα τριών μέτρων. Πρόκειται δηλαδή για έναν κανονικό αυτοκινητόδρομο του οποίου το πλάτος θα φτάνει τα 25 μέτρα. Η λεωφόρος θα διέρχεται από τον ορεινό όγκο του Υμηττού σε υψόμετρο 150 - 300 μέτρα και η προβλεπόμενη ταχύτητα θα είναι 120χλμ. την ώρα. Για την διασύνδεση του αυτοκινητοδρόμου με το υφιστάμενο τοπικό δίκτυο προβλέπονται τέσσερις (4) κόμβοι σύνδεσης: Βύρωνας (Σακέτα), Ηλιούπολη (Σοφοκλή Βενιζέλου), Αργυρούπολη (Κύπρου-Γούναρη) και τέλος στην λεωφόρο Βουλιαγμένης. Επίσης προβλέπονται δύο υπογειοποιημένα τμήματα, ένα που συνδέει την Περιφερειακή με την λεωφόρο Βουλιαγμένης και την Λ. Ποσειδώνος, το οποίο εν μέρει θα είναι υπογειοποιημένο και ένα ακόμα αεροδρόμιο και εντάσσεται στην προσπάθεια τιμεντοποίησής του. Εκεί συγκρούεται η πρόταση για πάρκο υψηλού πρασίνου, ελεύθερο και ανοικτό σε όλους στο σύνολο της έκτασης του πρώην αεροδρόμιου, με την πρόταση για εκτεταμένη τιμεντοποίηση – ιδιωτικοποίηση και δημιουργία υπερτοπικών πόλων τουρισμού, ψυχαγωγίας, εμπορίου, διοικητικών & επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. Ένα άλλο ζήτημα είναι το γεγονός ότι η ανατολική πλευρά του Υμηττού μια έκταση με πολύ καλύτερους όρους για αγορά οικοπέδων και εκμετάλλευση. Το προτεινόμενο Π.Δ. για τη προστασία του Υμηττού (31.8/20.10.1978), αντί να τροποποιεί τους όρους στην κατεύθυνση της απόλυτης προστασίας, στην ουσία ανοίγει τον δρόμο στη δόμηση και μάλιστα μέσα στη Β' Ζώνη Προστασίας του Υμηττού. Με τους δρόμους που προτείνονται παρέχεται πρόσβαση σε περιοχές που μέχρι σήμερα δεν χιζονται αλλά σύντομα ενδέχεται να φιλοξενούν ιατρικά κέντρα, εκπαιδευτήρια, γηροκομεία, συνοικίες κ.λπ. που μεταφράζεται σε αύξηση της δόμησης, επέκταση του σχεδίου πόλεως, κερδοφορία

κατασκευαστικών, υποβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και όλα τα επακόλουθα.

Ως πρώτο ζήτημα λοιπόν τίθεται η περιβαλλοντική υποβάθμιση του Υμηττού. Η κατασκευή ενός τέτοιου δρόμου θα προκαλέσει οικολογική καταστροφή στον Υμηττό που είναι ένας από τους τελευταίους εναπομείναντες πνεύμονες πρασίνου στην Αττική. Η ατμοσφαιρική ρύπανση (λόγω του κυκλοφοριακού φόρτου), η αύξηση της θερμοκρασίας λόγω της εκτεταμένης τσιμεντοποίησης, η μόλυνση του εδάφους, των ρεμάτων και του αέρα θα είναι σημαντική. Ο Υμηττός από ένας χώρος ελεύθερος - ανοιχτός σε όλους τους κατοίκους της περιοχής γίνεται μια υπό «οικονομική αξιοποίηση» έκταση. Είναι γνωστό επίσης ότι η κατασκευή δρόμων ταχείας κυκλοφορία συνοδεύεται από νέες οικιστικές επεκτάσεις και αλλαγές στην χρήση γης. Με άλλα λόγια, ο Υμηττός από έναν χώρο κοινωνικής συνεύρεσης και αναψυχής θα μετατραπεί σε ένα χώρο επιχειρηματικής δραστηριότητας.

Ένα άλλο ζήτημα αφορά τις επιπτώσεις στον πολεοδομικό ιστό της πόλης και την κυκλοφορία. Το μεγάλο και πραγματικό κυκλοφοριακό πρόβλημα, το οποίο κυρίαρχα οφείλεται στην διερχόμενη υπερτοπική κυκλοφορία (ροή αυτοκινήτων μέσα από γειτονιές και δημοτικούς δρόμους προκειμένου να συνδεθούν με μεγαλύτερα δίκτυα-περιφερειακή Υμηττού) χρησιμοποιείται ως άλλοθι για την προώθηση του νέου αυτοκινητόδρομου είναι όμως γνωστό ότι περισσότερος χώρος για τα αυτοκίνητα οδηγεί σε αύξηση των αυτοκινήτων και της κυκλοφορίας και ότι η λύση των αυτοκινητόδρομων δεν είναι παρά κάτι προσωρινό. Ήδη η Αττική οδός παρά το μεγάλο αντίτιμο το οποίο έχει για διόδια, λίγα χρόνια μετά την κατασκευή της, έχει αρχίσει να μπλοκάρει και οι συγκοινωνιολόγοι εκτιμούν ότι σε δυο χρόνια θα έχει κορεστεί. Από την άλλη πλευρά η κατασκευή του έργου αυτού δεν λύνει το πρόβλημα (δεδομένου ότι ο υφιστάμενος οδικός άξονας δεν καταργείται), ενώ παράλληλα προσελκύει υπερτοπική κίνηση, κάνει δηλαδή τον δήμο Ηλιούπολης και τους όμορους δήμους Υμηττός- Αργυρούπολη «πέρασμα» για τις μετακινήσεις όλων των νοτίων προαστίων προς κάθε σημείο της Αττικής και των Μεσογείων. Ο κάθε αυτοκινητόδρομος απαιτεί μεγάλους οδικούς άξονες που καταλήγουν στις εισόδους και τις εξόδους του. Οι κόμβοι αυτοί που θα δημιουργηθούν θα υποβαθμίσουν τόσο τον Υμηττό όσο και τις γειτονιές που συνορεύουν καθώς ένα τέτοιο έργο θα οδηγήσει σταδιακά σε μεγαλύτερες απαιτήσεις για νέους οδικούς άξονες και

διαπλατύνσεις ώστε να εξυπηρετείται όλη η υπερτοπική κίνηση που θα περνά μέσα από την πόλη στην Καισαριανή που θα συνδέει την περιφερειακή Υμηττού με το κέντρο της Αθήνας (περιοχή Hilton).

Με βάση τα παραπάνω διαμορφώνεται μια νέα πραγματικότητα στους δήμους αυτούς. Οι επιπτώσεις ενός τέτοιου έργου αγγίζουν αρκετές πτυχές τόσο σχετικά με την διάρθρωση και την χρήση του χώρου όσο και σχετικά με την καθημερινότητα. Οι οπτικές γωνίες της κοινής γνώμης για το έργο είναι πολλές, ένα μέρος της κάνει λόγο για ένα σύστημα δρόμων που θα λύσουν το πρόβλημα της κυκλοφορίας ή τουλάχιστον θα συμβάλουν στη λύση του, έτσι πολλοί είναι οι κάτοικοι των περιμετρικών δήμων που βλέπουν το έργο θετικά. Ωστόσο μια τέτοια προσέγγιση του ζητήματος δεν ανταποκρίνεται πλήρως στην πραγματικότητα διότι πρόκειται ένα έργο που θα οδηγήσει σ' ένα φαύλο κύκλο «Νέοι δρόμοι – αύξηση των ΙΧ – ανάγκη για νέους δρόμους – μεγαλύτερη αύξηση των ΙΧ» .



Εικόνα 4.1 :Σχέδιο ΥΠΕΧΩΔΕ για τους νέους αυτοκινητόδρομους στον Υμηττό.

(Πηγή:antigeitonies1.blogspot.com)

Συμπερασματικά θα λέγαμε ότι τα προβλήματα που ανακύπτουν αφορούν σε μεγάλο βαθμό την υποβάθμιση της ζωής και της υγείας για τους κατοίκους των δήμων, την επιπλέον μόλυνση του Λεκανοπεδίου, τη διόγκωση του κυκλοφοριακού προβλήματος - λόγω της πολιτικής που εφαρμόζεται εδώ και δεκαετίες ενίσχυσης και πρωμοδότησης του Ι.Χ. αυτοκινήτου σε σχέση με τα μέσα μαζικής μεταφοράς-και τέλος την περαιτέρω οικονομική επιβάρυνση των πολιτών αφού η νέα οδός δεν θα αποτελεί μια δημόσια υποδομή αλλά μια ακόμη κερδοφόρα επένδυση (όπως η Αττική οδός) όπου ο κάθε εργαζόμενος θα καλείται να αποδίδει ένα σχετικά υψηλό αντίτιμο για να την χρησιμοποιήσει. Οι κάτοικοι της περιοχής αντιστέκονται σθεναρά με συνελεύσεις, δράσεις, ενημερωτικά φυλλάδια και κάθε μορφής κινητοποιήσεις. Βασική τους πρόταση για την επέκταση της περιφερειακής ως τη παραλιακή λεωφόρο είναι να γίνουν υπόγεια έργα κάτω από τον άξονα Κατεχάκη-Αλίμου, ενώ ο σημερινός δρόμος να αξιοποιηθεί για τις τοπικές μετακινήσεις και να ενισχυθεί με λεωφορειολωρίδες ή με γραμμή τραμ.



Εικόνα 4.2:Κάλεσμα συγκέντρωσης από την επιτροπή Ηλιούπολης ενάντια στους αυτοκινητόδρομους στον Υμηττό. (Πηγή:<https://athens.indymedia.org/front>)

4.2 ΤΟ ΠΑΡΚΟ ΤΣΑΛΑΓΑΝΙΔΗ

Το συγκεκριμένο πάρκο της Δάφνης στην οδό Εθνάρχου Μακαρίου αποτελεί έναν από τους δύο εναπομείναντες πνεύμονες πρασίνου της περιοχής και για το οποίο προτάθηκε να κοπούν υπεραιωνόβια πεύκα και άλλα δένδρα, να γκρεμιστεί ο δημοτικός βρεφονηπιακός σταθμός (παλιό ΠΙΚΠΑ) που λειτουργεί από τον καιρό της Φρειδερίκης και θα απομακρυνθεί ο παιδότοπος και οι κούνιες.

Το σχέδιο της δημοτικής αρχής περιλαμβάνει πρόταση για δημιουργία πάρκινγκ, νέο Δημαρχείο στο σημείο όπου στεγάζεται βρεφονηπιακός σταθμός και στις κούνιες προτείνεται να χτιστεί ένα εμπορικό πολυκατάστημα. Ήδη στις 7/10/09 το Δημοτικό Συμβούλιο ψήφισε: πρώτων την τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Δάφνης στο Ο.Τ 89 επί των οδών Όθωνος Μιαούλη Νικηφόρου και Ροδόπης και το χαρακτηρισμό του από χώρο προοριζόμενο για σχολικό κτίριο σε χώρο Διοίκησης και δεύτερον την τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Δάφνης στο Ο.Τ 89 επί των οδών Νικηφόρου Μιαούλη Εθνάρχου Μακαρίου και Ροδόπης και το χαρακτηρισμό του από χώρο για εγκαταστάσεις παιδικών λουτρών σε χώρο κοινόχρηστης πλατείας με δυνατότητα κατασκευής υπόγειου χώρου στάθμευσης.

Παρά την αποδοκιμασία του σχεδίου από κατοίκους και συγκεκριμένους δημοτικούς συμβούλους και την προσπάθεια για άρση της απόφασης του Δημοτικού Συμβουλίου απορρίπτονται όλες οι ενστάσεις κατά πλειοψηφία από το Δημοτικό Συμβούλιο στις 16/10.



Εικόνα 4.3:Το πάρκο Τσαλαγανίδη στο οποίο προτείνεται δημιουργία πάρκινγκ.

4.3 ΚΕΡΑΙΕΣ ΚΙΝΗΤΗΣ ΤΗΛΕΦΩΝΙΑΣ

(www.home-biology.gr/.../epiptoseis-keraiie)

Οι κεραίες κινητής τηλεφωνίας ή αλλιώς σταθμοί βάσης εξασφαλίζουν την επικοινωνία μεταξύ των κινητών τηλεφώνων και εκπέμπουν συνεχώς ασύρματη ακτινοβολία υψηλών συχνοτήτων 900-2.100 MHz. Η ανάγκη των εταιριών να

πετύχουν μεγαλύτερη πληθυσμιακή κάλυψη και να ικανοποιήσουν την αυξανόμενη ζήτηση για μεταφορά δεδομένων (ήχου, εικόνας, βίντεο, ίντερνετ) από τους χρήστες κινητών τηλεφώνων, αυξάνει συνεχώς τον αριθμό των κεραιών, πολλές από τις οποίες λειτουργούν παράνομα. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι κάθε μήνα εκδικάζονται γύρω στις 100 υποθέσεις για τη άμεση και προσωρινή διακοπή της λειτουργίας των κεραιών κινητής τηλεφωνίας. Τουλάχιστον 150 κεραιές λειτουργούν σήμερα στην Αττική παρά τις αντίθετες δικαστικές αποφάσεις και άλλες 500 λειτουργούν σχεδόν χωρίς καμία άδεια με τεράστιες επιπτώσεις για την υγεία και το περιβάλλον. Οι ασύρματες ακτινοβολίες που εκπέμπουν οι κεραιές κινητής τηλεφωνίας έχουν πλέον χαρακτηριστεί από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας ως «πιθανά καρκινογόνες». Η ακτινοβολία από τις κεραιές κινητής τηλεφωνίας δημιουργεί αύξηση του οξειδωτικού στρες, προκαλεί αύξηση της διαπερατότητας του αιματοεγκεφαλικού φραγμού, βλάβες στα νευρικά κύτταρα, κ.α.

Στους πιο επιβαρυσμένους Δήμους της Αττικής ('Αγιοι Ανάργυροι, 'Αγιος Δημήτριος, Αγία Παρασκευή, Αθήνα, Αιγάλεω, Γαλάτσι, Γλυφάδα, Καμίνια, Νέα Σμύρνη, Νέο Κόσμο, Νέο Ψυχικό, Νίκαια, Σεπόλια, Πέραμα, Πεύκη, Παλαιό Φάληρο, Σεπόλια) ανήκει και η Δάφνη. Μέσα από κινήσεις διαμαρτυρίας, για την υπερπληθώρα αυτών των εγκαταστάσεων, οι κάτοικοι ζητούν από την πολιτεία να βάλει ένα τέλος στην παράνομη τοποθέτηση κεραιών, να γίνουν συστηματικές μετρήσεις για τις νόμιμες κεραιές και την επικινδυνότητα τους και να κατεβούν τα όρια της εκπέμπουσας ηλεκτρομαγνητικής ακτινοβολίας εναρμονιζόμενα με τα κατώτερα ευρωπαϊκά πρότυπα.



Εικόνα 4.4:Κεραία κινητής τηλεφωνίας στον ανελκυστήρα του μετρό Δάφνης.
(Πηγή:dsi.gr)

4.4 ΓΥΜΝΑΣΤΙΚΗ ΑΚΑΔΗΜΙΑ (ΤΕΦΑΑ)

Ένα άλλο πρόβλημα που αντιμετωπίζει η Δάφνη και για το οποίο έχουν γίνει κατά καιρούς διάφορες προτάσεις και συζητήσεις είναι οι εγκαταστάσεις της γυμναστικής Ακαδημίας και η συσσώρευση επιπλέον κόσμου και κίνησης που προκαλούν . Η έκταση της ακαδημίας είναι 31.208 μ². και μέσα σε αυτή υπάρχουν το κεντρικό κτίριο, το κολυμβητήριο, το υπόστεγο γυμναστικής, το εστιατόριο και άλλα βοηθητικά κτίσματα, καθώς και γήπεδα βόλεϊ, μπάσκετ, στίβου και ποδοσφαίρου. Η λειτουργία αρχικά στο Δήμο της Δάφνης της Γυμναστικής Ακαδημίας ήταν μια σωτήρια συγκυρία γιατί ένα πολύ μεγάλο κομμάτι γης (35 στρέμματα περίπου) έμεινε ελεύθερο με αθλητικές εγκαταστάσεις, με σχετικά χαμηλή δόμηση και το οποίο γλίτωσε μέχρι σήμερα.

Αυτή τη στιγμή ωστόσο οι εγκαταστάσεις δεν επαρκούν για να καλύψουν τις ανάγκες της σχολής στο σύνολο της. Στεγάζονται ορισμένα μόνο έτη της σχολής, ενώ νοικιάζονται και γύρω κτίρια για να καλύψουν αυτές τις ανάγκες, ξεκίνησε για εκατοντάδες φοιτητές έγιναν χιλιάδες αλλά η υποδομή παραμένει η ίδια εις βάρος της ποιότητας και του ενιαίου της εκπαιδευτικής διαδικασίας.



Εικόνα 4.5: Η γυμναστική ακαδημία σήμερα. Οι αθλητικές εγκαταστάσεις χρησιμοποιούνται κυρίως από σπουδαστές της σχολής.

Τα αιτήματα των δημοτών είναι η μετεγκατάσταση της σχολής σε δικό της χώρο, η πιθανή δημιουργία υπόγειου χώρου στάθμευσης αλλά κυρίως η ανάγκη να διατηρήσει ο χώρος το δημόσιο κοινόχρηστο χαρακτήρα του, με δωρεάν χρήση καθώς και να αξιοποιηθούν οι υπάρχουσες εγκαταστάσεις, προς όφελος των κατοίκων χωρίς να προστεθεί άλλο μπετόν. Από τις προεκλογικές δεσμεύσεις του τέως δημάρχου Δάφνης ήταν να γίνει πάρκιγκ ο χώρος της Ακαδημίας ώστε να εξυπηρετηθεί όλη η περιοχή. Το πάρκιγκ που προβλεπόταν να χτιστεί μετά το μετρό δεν πραγματοποιήθηκε και αντ' αυτού έγιναν τρία άλλα μικρότερα γκαράζ ιδιωτικά.

Ο κόσμος που έλκει η γυμναστική ακαδημία σήμερα επιβεβαιωμένα φέρνει εμπορική κίνηση στο δήμο παρόλα αυτά το πρόβλημα στάθμευσης των κατοίκων κατά τις ώρες λειτουργίας της σχολής σε συνδυασμό με την έλξη αυτοκινήτων κατά τις πρωινές ώρες προκειμένου να μεταβιβαστούν οι χρήστες τους στο μετρό είναι προβλήματα που δυσχεραίνουν πολύ τη ζωή των κατοίκων.

Η Γυμναστική Ακαδημία είναι ένας χώρος ζωτικός για το Δήμο, αναγκαίος για τους νέους του Δήμου αλλά και της ευρύτερης περιοχής που θα μπορούσε να δώσει μεγάλη ώθηση στην ανάπτυξη του μαζικού λαϊκού αθλητισμού σε μια περιοχή πυκνοδομημένη, χωρίς ελεύθερους χώρους, πράσινο και έλλειψη από στοιχειώδεις

λειτουργίες άθλησης. Επίσης η δημιουργία υπόγειου χώρου στάθμευσης στην Ακαδημία θα ανακούφιζε πολύ τους κατοίκους ως προς την εύρεση παρκινγκ μειώνοντας παράλληλα την όχληση τη ρύπανση και το κυκλοφοριακό.

4.5 ΕΛΛΕΙΨΗ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΔΑΦΝΗΣ

Το πρόβλημα της έλλειψης χώρων στάθμευσης στην περιοχή της Δάφνης όπως αναλύθηκε και προηγουμένως οδηγεί καθημερινά τους κατοίκους είτε στη λύση μιας παράνομης θέσης στάθμευσης είτε στη χρήση των αρκετά ακριβών ιδιωτικών πάρκινγκ. Το αποτέλεσμα αυτής της κατάστασης είναι λίγο πολύ γνωστό και επαναλαμβανόμενο σε όλη την Αθήνα: απροσπέλαστοι δρόμοι και απεγνωσμένοι οδηγοί που προσπαθούν για αρκετό χρόνο να σταθμεύσουν τα οχήματά τους. Τα προβλήματα που δημιουργούνται από τις ελλείψεις θέσεων στάθμευσης δεν οφείλονται μόνο σε όσους από τους πολίτες προτιμούν για τις μετακινήσεις τους το Ι.Χ αυτοκίνητό τους. Μεγάλο μερίδιο ευθύνης φέρουν και οι αρμόδιοι κρατικοί φορείς, οι οποίοι είτε δεν έχουν δημιουργήσει τις κατάλληλες συγκοινωνιακές υποδομές, είτε δεν έχουν υποστηρίξει με θέσεις στάθμευσης τον σταθμό του Μετρό της Δάφνης με τα ακόλουθα αποτελέσματα.

Οι αποτρεπτικές τιμές των ιδιωτικών πάρκινγκ, όπου σε αρκετές περιπτώσεις- ιδίως στο κέντρο της Αθήνας- το κόστος για την 1η ώρα μπορεί να φτάσει ακόμη και στα 10 ευρώ, είναι ένας ακόμα ανασταλτικός παράγοντας χρήσης τους που οδηγεί σε περαιτέρω άναρχη στάθμευση. Ωστόσο, στα περισσότερα πάρκινγκ οι τιμές που απαντώνται κυμαίνονται περίπου στα 2,5 ευρώ για την πρώτη ώρα, κόστος το οποίο πέφτει στο 1,5 ευρώ για τις επόμενες ώρες. Με αυτόν τον τρόπο για κάποιον που θα χρησιμοποιήσει ένα ιδιωτικό πάρκινγκ με τις παραπάνω τιμές, το κόστος για ένα 8ωρο ανέρχεται στα 13 ευρώ σε ημερήσια βάση ή σε 286 ευρώ σε ένα μήνα, για τον κάθε εργαζόμενο. Τιμές που καταδεικνύουν την αναγκαιότητα κατασκευής δημοσίων παρκινγκ και της δωρεάν χρήσης τους από οδηγούς τόσο στο Δήμο που εξετάζεται όσο και σε ολόκληρη την Αθήνα.



Εικόνα 4.6:Στάθμευση στο πεζοδρόμιο μπροστά στην ΠΥΡΚΑΛ (λεωφόρος Σμύρνης)

4.6 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΔΑΦΝΗΣ

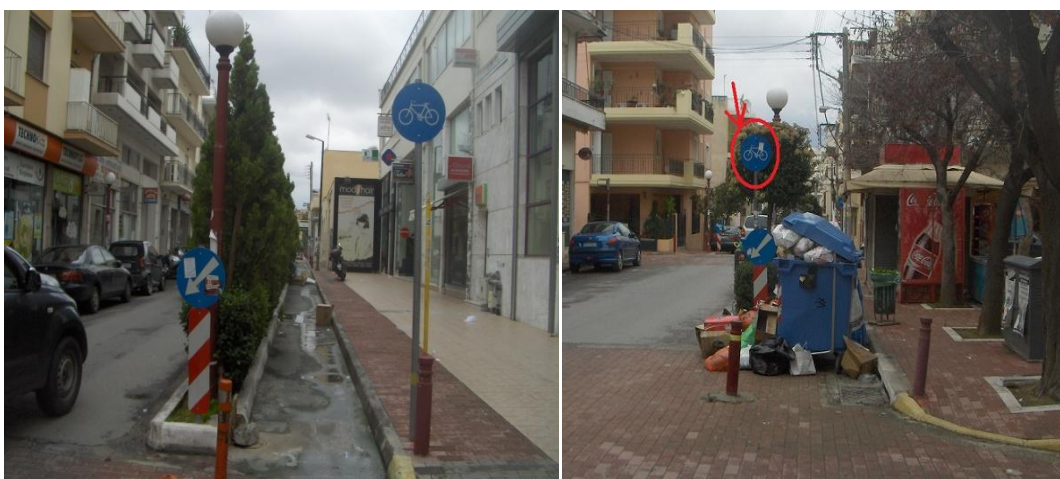
Το μεγαλύτερο κυκλοφοριακό πρόβλημα στην περιοχή της Δάφνης παρατηρείται στους δρόμους οι οποίοι βρίσκονται γύρω από τον σταθμό του Μετρό. Σήμερα το Αττικό Μετρό λειτουργεί 4 σταθμούς πάρκινγκ. Στο σταθμό Συγγρού-ΦΙΞ λειτουργεί υπόγειος χώρος στάθμευσης, χωρητικότητας 640 οχημάτων σε 6 επίπεδα, με δυνατότητα ο πολίτης να έχει άμεση υπόγεια πρόσβαση στο σταθμό. Στο Σταθμό της Λεωφόρου Κατεχάκη λειτουργεί υπαίθριο πάρκινγκ, χωρητικότητας 240 θέσεων. Στο Σταθμό Εθνικής Άμυνας υπάρχει χώρος 300 θέσεων, ενώ στη Δουκίσσης Πλακεντίας βρίσκονται δύο υπαίθριοι χώροι στάθμευσης, που μπορούν να φιλοξενήσουν έως και 630 αυτοκίνητα. Η έλλειψη χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων στον σταθμό του μετρό της Δάφνης επιδείνωσε το πρόβλημα.

Ένας επιπλέον παράγοντας που συνετέλεσε στην όξυνση του κυκλοφοριακού προβλήματος είναι η πυκνή και πολλές φορές άναρχη δόμηση της περιοχής. Στενοί δρόμοι, ανυπαρξία ανοικτών χώρων, αύξηση του πληθυσμού, των δραστηριοτήτων και της επιφάνειας των αστικών περιοχών, αύξηση του αριθμού των οχημάτων που κυκλοφορούν και του βαθμού χρησιμοποίησής τους συνθέτουν την σημερινή εικόνα της περιοχής. Οι επιπτώσεις, πέρα από την συνεχώς αυξανόμενη κυκλοφοριακή συμφόρηση και την αντίστοιχη απώλεια χρόνου, είναι σοβαρές και

στην ασφάλεια, την ατμοσφαιρική ρύπανση και γενικότερα στην ποιότητα ζωής. Το πρόβλημα αυτό επιδεινώνεται αδικαιολόγητα από τις παρακάτω αιτίες:

- την κακή διαχείριση της κυκλοφορίας (παράνομη στάθμευση και έλλειψη συστηματικής αστυνόμευσης, απαράδεκτη σήμανση, λανθασμένη διάταξη οδικού δικτύου, διαμόρφωση κόμβων κλπ.)
- την έλλειψη επικαιροποιημένου και συντονισμένου Χωροταξικού – Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού/Προγραμματισμού
- την ανεπάρκεια επιμέρους μελετών που συνήθως δεν εφαρμόζονται ή εφαρμόζονται λανθασμένα λόγω έλλειψης σωστής επίβλεψης ή πολιτικών παρεμβάσεων
- τον μεγάλο αριθμό ανεπαρκών και ασυντόνιστων φορέων με ασαφείς και επικαλυπτόμενες αρμοδιότητες
- την έλλειψη αξιολόγησης όσων εφαρμόζονται για την απόκτηση χρήσιμης εμπειρίας κλπ.

4.7 ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ ΣΤΗ ΔΑΦΝΗ



Εικόνα 4.7: Εμπόδια και κάδοι κλείνουν τους ποδηλατοδρόμους της Δάφνης.

Ένα από τα τελευταία έργα του Δήμου είναι και ο ποδηλατοδρόμος στη Δάφνη. Η χρήση του σήμερα είναι μηδενική αφού τα εμπόδια, οι κάδοι σκουπιδιών, οι διαφημιστικές πινακίδες καταστημάτων και η παράνομη στάθμευση κατά μήκος του καθιστούν αδύνατη την ποδηλασία. Το έργο είχε σχεδιαστεί με υψηλές προδιαγραφές αλλά ποτέ δεν απέκτησε τη χρήση που προβλεπόταν και ενώ ο όγκος και οι χρήστες των ποδηλάτων ολοένα και αυξάνονται στην Αθήνα προς όφελος των κατοίκων και του περιβάλλοντος, οι υποδομές παραμένουν φτωχές και ανεπαρκείς.

5. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΠΥΡΚΑΛ

5.1 ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

5.1.1 Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΤΟ ΠΕΡΑΣΜΑ ΤΩΝ ΧΡΟΝΩΝ

(<http://www.eas.gr/>)

Η ΠΥΡ.ΚΑΛ. ιδρύθηκε στα 1874 και έκτοτε αποτέλεσε διαρκώς τον κύριο προμηθευτή πυρομαχικών των Ελληνικών ενόπλων δυνάμεων, ενώ οι εξαγωγές των προϊόντων της σε όλο τον κόσμο υπήρξαν πάντοτε πολύ σημαντικές.

Η εταιρεία ιδρύθηκε αρχικά ως «Ελληνικόν Πυριτιδοποιείον Α.Ε.» στα 1874, ενώ ο κύριος ανταγωνιστής της οι «Αδελφοί Μαρσιανιώτη» στα 1887. Ο ανταγωνισμός ανάμεσά τους για την ανάληψη παραγγελιών από το Ελληνικό κράτος τις οδήγησε σε έναν ιδιόρρυθμο μεταξύ τους «πόλεμο» που δεν έλαβε τέλος παρά μόνον με τη συγχώνευση των δύο εταιριών στα 1908. Έτσι σχηματίστηκε μια νέα εταιρεία, η Εταιρία (Ελληνικού) Πυριτιδοποιείου και Καλυκοποιείου, με τα αρχικά ΕΕΠΚ ή ΕΠΚ. Το ακρωνύμιο ΠΥΡ.ΚΑΛ. καθιερώθηκε αργότερα.

Παράλληλα με την παραγωγή πυρομαχικών (όπως τα φυσίγγια 6.5 mm × 54 Mannlicher-Schönauer για τα τυφέκια Μάνλιχερ) και εκρηκτικών, η εταιρεία ασχολήθηκε και με άλλες δραστηριότητες συμπεριλαμβανομένης και της κατασκευής ενός πρωτότυπου όπλου πεζικού δικής της σχεδίασης και ανάπτυξης (Πολυβόλο ΕΠΚ), που όμως δεν μπήκε σε μαζική παραγωγή. Ακόμα ασχολήθηκε με την κατασκευή πετρελαιοκινητήρων και άλλων μηχανημάτων, αμαξωμάτων, εργαλείων, βιομηχανικής υποδομής, καυστήρων, αεροσκαφών κ.α.

Από τα 1934 η εταιρεία πέρασε στα χέρια του Πρόδρομου Μποδοσάκη-Αθανασιάδη, ενός από τους πλέον σημαντικούς παράγοντες της Ελληνικής βιομηχανίας στον 20ο αιώνα. Η ΠΥΡ.ΚΑΛ. έγινε τελικά μέρος ενός πελώριου βιομηχανικού ομίλου που δημιούργησε ο Μποδοσάκης στην Ελλάδα, με πρωτεύουσες δραστηριότητες στους τομείς των εξορύξεων, της κλωστοϋφαντουργίας, χημικών και λιπασμάτων, υαλουργίας, μηχανουργίας και κατασκευών, καθώς και παροχής υπηρεσιών (ασφάλειες, θαλάσσιες μεταφορές κτλ).

Η ΠΥΡ.ΚΑΛ. ευνοήθηκε ιδιαίτερα από τις εξαγωγές πολεμικού υλικού προς την Δημοκρατική παράταξη της εμπόλεμης Ισπανίας κατά τον εμφύλιο πόλεμο του

1936-1939. Ακόμα, η παραγωγή της ήταν ζωτικής σημασίας για την Ελλάδα κατά το Β΄Π.Π..

Κατά την περίοδο της Κατοχής οι εγκαταστάσεις της πέρασαν στα χέρια των Γερμανών, που τις βρήκαν άθικτες, καθώς τα σχέδια απομάκρυνσης του εξοπλισμού και ανατίναξής τους δεν υλοποιήθηκαν. Οι Γερμανοί ωστόσο δεν απέτυχαν στο ανάλογο δικό τους σχέδιο και φεύγοντας από την Ελλάδα άφησαν τα εργοστάσιο της ΠΥΡ.ΚΑΛ. σε ερείπια. Ο εξοπλισμός και τα μηχανήματα επίσης φυγαδεύτηκαν και η άλλοτε μεγαλύτερη βιομηχανία της Ανατολικής Μεσογείου και Μέσης Ανατολής έπρεπε να ξεκινήσει από το μηδέν.

Αρχικά ασχολήθηκε με την παραγωγή μεταλλικών ειδών και καταναλωτικών προϊόντων, αλλά σύντομα αναγεννήθηκε χάρη σε μια σειρά από παραγγελίες του Ελληνικού Στρατού, του ΝΑΤΟ και παραδόξως της Δυτικής Γερμανίας. Στις επόμενες δύο δεκαετίες η ΠΥΡ.ΚΑΛ. αναγεννήθηκε και προόδευσε, δημιουργώντας νέες εγκαταστάσεις και αναπτύσσοντας νέα προϊόντα πέραν της βιομηχανίας όπλων.

Μεγάλο πλήγμα δέχτηκε ωστόσο, όταν στα 1976 το Ελληνικό κράτος αποφάσισε να δημιουργήσει την ΕΒΟ, που αρχικά ανέλαβε την παραγωγή του τυφεκίου G3 της Γερμανικής Heckler & Koch, το οποίο καθιέρωσε ο Ελληνικός Στρατός αντί του FN FAL που η ΠΥΡ.ΚΑΛ. ήδη είχε αρχίσει να παράγει με άδεια από τη Βελγική εταιρία FN και εκ του οποίου 30.000 τεμάχια είχαν κιάλας κατασκευαστεί στην Ελλάδα για εξαγωγές. Η ανάπτυξη της ΕΒΟ έβλαψε σοβαρά την ΠΥΡ.ΚΑΛ. καθώς οι δύο εταιρίες προσέφεραν ανταγωνιστικά προϊόντα. Στη δεκαετία του '70 η εταιρεία υπέστη αρκετά ακόμα πλήγματα καθώς έχασε πολλούς από τους παραδοσιακούς πελάτες των εξαγωγών της. Και άλλες θυγατρικές του ομίλου Μποδοσάκη υπέφεραν κατά την ίδια περίοδο και τελικά το κράτος επενέβη στη δεκαετία του '80 για να βοηθήσει την εταιρία.

Στα 1982, χρεοκοπημένη αλλά εξακολουθώντας να απασχολεί χιλιάδες εργαζομένους, η ΠΥΡ.ΚΑΛ. κρατικοποιήθηκε. Ποτέ δεν ανέκτησε εκ νέου την παλιά της άνθηση αλλά εξακολουθεί να επενδύει σε έρευνα και ανάπτυξη και να επεκτείνει τις δραστηριότητές της σε νέα προϊόντα πυρομαχικών, ναρκών, βομβών, πυροκροτητών, ηλεκτρονικών κ.α. συμμετέχει στην παραγωγή των Stinger και άλλων πυραύλων. Προχώρησε ακόμα και σε δικής της ανάπτυξης σχέδια όπλων στη δεκαετία του '90 και σε μία Ελληνικής σχεδίασης σύγχρονη ανεμογεννήτρια στα

2002. Στα 2004, επαναλαμβάνοντας τη συνταγή που εφάρμοσε έναν αιώνα πριν, συγχωνεύτηκε με την ΕΒΟ, προκειμένου να εξαλείψει τον ανταγωνισμό για τις κρατικές παραγγελίες, δημιουργώντας έτσι την ΕΑΣ (Ελληνικά Αμυντικά Συστήματα).
(el.wikipedia.org/wiki/ΠΥΡΚΑΛ)



Εικόνα 5.1:Ανεμογεννήτρια 600KW κατασκευής ΠΥΡΚΑΛ
(Πηγή: www.eas.gr/)

5.1.2 ΤΟ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΤΗΣ ΠΥΡ.ΚΑΛ. ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ (<http://el.wikipedia.org>)



Εικόνα 5.2:Η κεντρική είσοδος της ΠΥΡΚΑΛ. Ο είσοδος σήμερα απλών επισκεπτών καθώς και η φωτογράφιση είναι απαγορευτική.

Το βιομηχανικό συγκρότημα της ΠΥΡ.ΚΑΛ. στον Δήμο Δάφνης-Υμηττού λειτουργεί από το 1922 σε χώρο που σταδιακά απαλλοτριώθηκε από το κράτος έως το 1953. Ο χώρος του εργοστασίου είναι μια έκταση 180 περίπου στρεμμάτων που καλύπτει το 20% της έκτασης της περιοχής του Υμηττού. Σε δηλώσεις του τον Ιούνιο του 2009 ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας Κώστας Παπακώστας ανέφερε ότι το εργοστάσιο θα κλείσει, ενώ τελευταία έχουν ενταθεί οι σχετικές φήμες, σύμφωνα με τις οποίες τα 80 στρέμματα θα διατεθούν για δόμηση σε κατασκευαστικό όμιλο που θα επιλεγεί με διαγωνισμό, ενώ τα υπόλοιπα στρέμματα θα αποδοθούν στον Δήμο.

Στην κατεύθυνση αυτή θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι σε σχετική ημερίδα που διοργάνωσε ο Φιλοπρόοδος Όμιλος Υμηττού έγινε αναφορά σε σχετικές δηλώσεις της διοίκησης της ΠΥΡ.ΚΑΛ., σύμφωνα με τις οποίες η ΠΥΡ.ΚΑΛ. σκοπεύει να αξιοποιήσει το ακίνητο, προκειμένου να χρηματοδοτήσει το κόστος μετεγκατάστασης.

Το Συγκρότημα Εργοστασίων Υμηττού περιλαμβάνει:

- Εργοστάσιο παραγωγής καλύκων, κενών κορμών και μεταλλικών μερών πυρομαχικών
- Εργοστάσιο παραγωγής πυρομαχικών φορητού οπλισμού
- Εργοστάσιο αυτομάτων μηχανημάτων
- Πλήρες και εκσυγχρονισμένο μηχανουργείο, όπου κατασκευάζονται εξαρτήματα και διατάξεις υψηλής ακρίβειας, όπως εργαλεία, ελεγκτήρες κλπ.
- Άλλες μονάδες υποστήριξης
- Το Εθνικό Ελληνικό Κέντρο Στατικών & Βλητικών Δοκιμών, όπου ελέγχεται η ποιότητα όπλων και πυρομαχικών μικρών και μεσαίων διαμετρημάτων.

(www.eas.gr/index.)

5.2 Η ΠΥΡΚΑΛ ΣΗΜΕΡΑ



Εικόνα 5.3: Αεροφωτογραφία της ΠΥΡΚΑΛ από το κτηματολόγιο.
(Πηγή: www.ktimatologio.gr)

Ο Δήμος Δάφνης-Υμηττού είναι μια από τις πιο πυκνοκατοικημένες περιοχές της Αττικής, με αντιστοιχία περίπου 2 τ.μ. πρασίνου ανά κάτοικο ενώ ο ελάχιστος ευρωπαϊκός όρος για να κρίνεται μια πόλη ως βιώσιμη βρίσκεται στα 9 τ.μ. ανά κάτοικο. Η πλειονότητα των κατοίκων είναι υπάλληλοι και μικροεπαγγελματίες, που μεσούσης της οικονομικής κρίσης παρακολουθούν την τοπική αγορά να σβήνει. Πολλά μαγαζιά στην οδό Βουλιαγμένης που αποτελούσε μια δυνατή αγορά παραμένουν άδεια και ξενοίκιαστα επί σειρά μηνών, ενώ συνεχώς κλείνουν νέα καταστήματα. Μέσα σ' όλα αυτά η πολεοδομική εικόνα της περιοχής δε διαφέρει απ' την υπόλοιπη Αθήνα, οι υψηλοί συντελεστές δόμησης, ο κατακερματισμός του ενιαίου του χώρου από το οδικό δίκτυο, η αύξηση του πληθυσμού μετά τη κατασκευή του μετρό, το κυκλοφοριακό είναι η πραγματικότητα και το περιβάλλον των σημερινών 36.804 κατοίκων του ενιαίου Δήμου μέσα στην οποία προστίθεται ένα πολεμικό εργοστάσιο, η ΠΥΡΚΑΛ.



Εικόνα 5.4:Εικόνες καταστημάτων που πωλούνται ή ενοικιάζονται στη λεωφόρο Βουλιαγμένης λόγω της οικονομικής ύφεσης.

5.3 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΩΝ

5.3.1 ΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΔΗΜΟΥ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΩΝ

Το «Ελληνικόν Πυριτοδοποιείον Α.Ε.» του 1874, φαινόμενο μετέπειτα ως ΠΥΡ.ΚΑΛ. του ομίλου Μποδοσάκη-Αθανασιάδη και σήμερα παράρτημα της εταιρείας Ε.Α.Σ.(Ελληνικά Αμυντικά Συστήματα)λειτουργεί στα όρια Δάφνης-Υμηττού για περισσότερα από 120 χρόνια.

Το 1977 ο Φιλοπρόοδος Όμιλος Υμηττού σε συνεργασία με τέσσερις φοιτητές της αρχιτεκτονικής σχολής του ΕΜΠ, διεξάγουν γκάλοπ σε 1300 κατοίκους της Δάφνης, του Υμηττού και του Μπραχαμίου σχετικά με τις απόψεις τους για το εργοστάσιο της ΠΥΡΚΑΛ στη περιοχή τους. Στις 700 απαντήσεις που μάζεψαν το 87% των κατοίκων διαπιστώνει ότι το εργοστάσιο δημιουργεί προβλήματα μόλυνσης, θορύβου και εγκυμονεί κινδύνους εκρήξεων. Το 6% δεν διαπιστώνει προβλήματα ενώ το υπόλοιπο 6% δεν έχει γνώμη. Οι δημότες ζητούν τα 170 στρέμματα να

Σε υπόμνημα των Δημάρχων Δάφνης και Υμηττού προς τον Υπουργό Βιομηχανίας το 1976 μέσα σε άλλα αναφέρεται: «I.-Το ανωτέρω πολεμικόν εργοστάσιον, ιδρυθέν εν τη περιφερεία των ημετέρων Δήμων εις τας αρχάς του παρόντος αιώνος, έχει επεκταθεί εις τρόπον ώστε έχει διπλασιάσει ουσιαστικώς, παρανόμως δε, την παρ' αυτού αρχικώς καταληφθείσαν έκτασιν. Η έκτασης αυτή ανέρχεται σήμερον εις 170 στρέμματα ήτοι 173.000 τετρ.μέτρα, επομένως καταλαμβάνει το 1/3 περίπου του συνοικισμού Υμηττού.

II.- Αφ' ετέρου το εν λόγω εργοστάσιον έχει εξελιχθεί εις σύγχρονον πολεμικήν βιομηχανίαν ένθα, καθ' ας έχομεν πληροφορίας, διακινούνται καθημερινώς πολεμικά υλικά και κυρίως δύο τόννοι πυυρίτιδος με προδήλους τους τρομακτικούς κινδύνους που εγκλείουσι δια την ζωήν των κατοίκων των Δήμων μας και της μείζονος πρωτευούσης.

III.-Ανεξαρτήτως του ανωτέρω φοβερού κινδύνου, οι κραδασμοί και οι θόρυβοι των μηχανημάτων καθ' ολόκληρον το εικοσιτετράωρον, διαταράσσουν την γαλήνην και την ησυχίαν των κατοίκων ενώ η εκπεμπόμενη καθ' όλον το εικοσιτετράωρον αιθάλη, ρυπαίνουσα το περιβάλλον, απεργάζεται τον αργόν αλλά σταθερόν θάνατον των περιοίκων

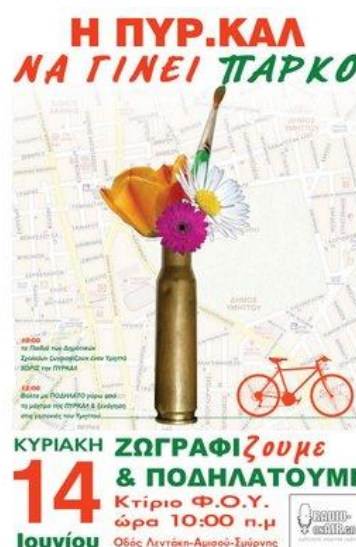
IV.-Επομένως είναι πρόδηλον ότι είναι εκ των πραγμάτων αδύνατον να εξακολουθήση η λειτουργία του ανωτέρω εργοστασίου εντός των πυκνοκατοικιμένων δύο Δήμων μας.

...δι' όν λόγον παρακαλούμεν όπως αποφασισθεί με επίσημον κυβερνητικήν απόφασιν η μεταφορά του εργοστασίου τούτου εις άλλην και δή βιομηχανικήν περιοχήν εντός προθεσμίας πέντε ετών...Η αξιοποίησης του χώρου, μετά την απομάκρυνσιν του εργοστασίου εν ουδεμία περιπτώσει θα είναι θέμα του παλαιού εργοστασιάρχου αλλά του Δημοσίου και των δύο Δήμων με βάσιν μελέτην προς το συμφέρον των κατοίκων.»

Τριάντα πέντε χρόνια μετά ο χώρος της ΠΥΡΚΑΛ αποτελεί ένα από τα τελευταία εναπομείναντα εργοστάσια στη καρδιά της πόλης. Πρόκειται για μια καθαρά πολεμική βιομηχανία των Ελληνικών Αμυντικών Συστημάτων που σήμερα έφτασε να απασχολεί μόλις 660 εργαζομένους και η μετεγκατάστασή της είναι θέμα χρόνου. Η εκμετάλλευσή των 180 αυτών στρεμμάτων που επί δεκαετίες «κλέβουν»

τον ελάχιστο αδόμητο χώρο του Υμηττού και των όμορων Δήμων μολύνοντας και υποβαθμίζοντας την ποιότητα ζωής των κατοίκων είναι ένα μελανό θέμα που μας θυμίζει υποθέσεις άλλων «αναπλάσεων» σε Γκάζι, Γουδί, Ελληνικό...

Παρατηρείται λοιπόν ότι από τη δεκαετία του '70 μέχρι σήμερα όλες οι Δημοτικές παρατάξεις του Υμηττού, οι Δημοτικές αρχές μαζί με μαζικούς φορείς (Φ.Ο.Υ., ΑΜΥΝΤΑΣ κ.α.), την επιτροπή για την απομάκρυνση της ΠΥΡΚΑΛ και σύσσωμο το λαό της περιοχής αγωνίζονται να αποτρέψουν κάθε ενδεχόμενο εκμετάλλευσης της έκτασης των 180 περίπου στρεμμάτων από κερδοσκοπικές εταιρείες και ιδιωτικά συμφέροντα και ζητούν άμεση απομάκρυνση του εργοστασίου από την περιοχή και δημιουργία στη θέση του πάρκου υψηλού πρασίνου με πολιτιστικές ψυχαγωγικές και αθλητικές δραστηριότητες.



Εικόνα 5.6: Διαμαρτυρία της δράσης «πολίτες σε κίνηση» στο τείχος της ΠΥΡΚΑΛ και κάλεσμα του κινήματος «η ΠΥΡΚΑΛ να γίνει πάρκο» σε ποδηλασία γύρω από το εργοστάσιο.

(syryza-vyrona.pblogs.gr - <http://pyrkalparko.blogspot.com>)

5.3.1.1 ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΩΝ

Το δημοτικό συμβούλιο Δήμου Δάφνης-Υμηττού κατά την συνεδρίασή του στις 22/3/2011 κατά πλειοψηφία αποφάσισε να ζητήσει από τα Υπουργεία Εθνικής

Άμυνας και Οικονομικών την κατάρτιση χρονοδιαγράμματος για την πλήρη και άμεση απομάκρυνση της τέως ΠΥΡΚΑΛ από την περιοχή, διασφαλίζοντας τις θέσεις εργασίας του προσωπικού σε άλλα εργοστάσια της ίδιας εταιρείας (ΕΑΣ), εκφράζοντας την ομόθυμη θέληση των κατοίκων και φορέων του Δήμου. Δεν αποδέχεται σε καμία περίπτωση στο όνομα της όποιας αποκρατικοποίησης και του όποιου στρατηγικού επενδυτή, την ιδιωτικοποίηση με πώληση ή παραχώρηση της έκτασης που σήμερα καταλαμβάνει η ΠΥΡΚΑΛ. Είναι αντίθετο σε οποιοσδήποτε άλλες χρήσεις της παραπάνω έκτασης πλην των όσων προβλέπονται στο ΦΕΚ 1061Δ/17-9-1996. Δηλώνει ότι η Δημοτική αρχή και οι δημότες θα είναι αμετακίνητοι στην προάσπιση των συμφερόντων του Δήμου και της ευρύτερης περιοχής, έτοιμοι για κάθε δυναμική ενέργεια για να παραμείνει ο χώρος δημόσιος και να γίνει πάρκο με αθλητικές και πολιτιστικές χρήσεις, ανάσα ζωής όχι μόνο για το Δήμο αλλά για όλη την Αθήνα. Να διασωθεί ο χαρακτήρας του διατηρώντας τον αξιόλογο κτιριακό όγκο (όπως κατασκευές προ του 1928 κ.λπ.). Προχωρά στην άμεση υλοποίηση της απόφασης για έναρξη της διαδικασίας ανάθεσης της ήδη ενταγμένης στο Τεχνικό Πρόγραμμα του Δήμου έτους 2011 προμελέτης ένταξης του χώρου της ΠΥΡΚΑΛ στο σχέδιο πόλης, κατ' εφαρμογή του ΦΕΚ 1061Δ/17-9-1996 με το οποίο εγκρίθηκε το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Υμηττού.

5.3.2 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

Προκειμένου να κατανοήσει κανείς τα δικαιώματα των δυο πλευρών που βρίσκονται σε αντιπαράθεση (πολίτες-εταιρία) είναι αναγκαίο να αναφέρουμε το ιδιοκτησιακό καθεστώς που επικρατεί σήμερα στη ΠΥΡΚΑΛ. Το 1953 εξασφαλίζεται στο όνομα του ομίλου Μποδοσάκη ολόκληρη η έκταση με αναγκαστική απαλλοτρίωση για εθνικούς λόγους. Το 1982 η ΠΥΡΚΑΛ χρεοκοπημένη αλλά με χιλιάδες εργαζομένους κρατικοποιείται με ποσοστό συμμετοχής στη διαχείριση 99% από το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και 1% από το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας. Το 2004 συγχωνεύεται με την Ελληνική Βιομηχανία Όπλων (ΕΒΟ) και δημιουργείται η ΕΑΣ (Ελληνικά Αμυντικά Συστήματα) ενώ ένα χρόνο μετά τη συγχώνευση η επιχείρηση παρουσιάζει έλλειμμα άνω των 180 εκατ. ευρώ. Σήμερα η ΠΥΡΚΑΛ έχει υποθηκευμένη την περιουσία της σε διάφορες ιδιωτικές τράπεζες, λόγω δανείων

που έλαβε, τα περισσότερα δε των δανείων αυτών έχει εξαγοράσει η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος. Μάλιστα ο τελευταίος δανεισμός της εταιρείας έχει γίνει με ΦΕΚ στο οποίο αναλαμβάνει το Ελληνικό Δημόσιο εγγυητής όλων των δανείων της. Επομένως θα λέγαμε ότι πρόκειται για μια κρατική επιχείρηση δανειοδοτημένη από Τράπεζες κρατικών συμφερόντων και ως αυτού αποτελεί ιδιοκτησία των πολιτών. Σε συνέλευση του Φιλοπρόοδου Όμιλου Υμηττού, ο τότε διευθύνων σύμβουλος της ΠΥΡΚΑΛ Κος Φυντανίδης προτείνει τρεις τρόπους αξιοποίησης της έκτασης εκ μέρους της εταιρείας. Η πρώτη λύση είναι η ένταξη στο σχέδιο πόλης, η οποία προβλέπει 94 περίπου στρέμματα ως εισφορά σε γη και αφήνει το υπόλοιπο – περίπου 85 στρέμματα για αξιοποίηση. Με το συντελεστή δόμησης στο 60-80% και αφαιρουμένων των 10 στρεμμάτων που είναι ήδη οικοδομημένα απομένουν 50 εκμεταλλεύσιμα στρέμματα. Το δεύτερο σενάριο- η μη ένταξη στο σχέδιο πόλης- επιφέρει μόλις 20 δομήσιμα στρέμματα (20% σ.δ.) κάτι που όπως τονίζει ο Κος Φυντανίδης θα ήταν ασύμφορο για την εταιρεία. Η τρίτη και πιο επωφελής λύση είναι, όπως προτείνουν, η μετατροπή του εργοστασίου σε κέντρο υπερτοπικού ενδιαφέροντος όχι μόνο για το Υμηττό αλλά και εν γένει των Αθηναίων. Προτείνεται η δημιουργία χώρων θεάματος, άθλησης, ψυχαγωγίας, υπόγειο παρκινγκ, Κέντρο Υγείας κ.α. ενώ τα υφιστάμενα κτίρια πολιτισμικού ενδιαφέροντος να ανακαινιστούν και να αναπαλαιωθούν. Οι κάτοικοι και οι φορείς αρνούνται αυτόν τον υπερτοπικό χαρακτήρα διότι μπορεί να αποτελέσει αφορμή για εμπορική και κερδοσκοπική εκμετάλλευση ή εκτενή οικοπεδοποίηση του χώρου προς όφελος της ανέγερσης πολυκατοικιών.

5.3.3 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Το 2008 το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας αποφαινεται ότι μετά την απομάκρυνση της ΠΥΡΚΑΛ θα εφαρμοστεί η υπουργική απόφαση του 1996 σύμφωνα με την οποία με την έγκριση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δήμου Υμηττού (ΦΕΚ 1061/17-9-1996) προβλέπεται η «δημιουργία αθλητικών εγκαταστάσεων, πολιτιστικών χρήσεων, χρήσεων πρασίνου, δημοτικής αγοράς και κέντρου υγείας» στο χώρο της ΠΥΡΚΑΛ μετά την απομάκρυνση της. Σε άρθρο της εφημερίδας τα νέα (15-03-2011) αναφέρεται ότι το φιλέτο κοντά στο κέντρο της Αθήνας των 150 στρεμμάτων

προορίζεται για άμεση εκμετάλλευση και εντάσσεται σ' ένα γενικότερο «πρόγραμμα ανάπτυξης» κατά το οποίο προβλέπονται πωλήσεις, μακροχρόνιες μισθώσεις, και διαδικασίες Fast Track σαν αυτές του Ελληνικού (σχέδιο ανάπτυξης παλαιού αεροδρομίου). Σύμφωνα με την εφημερίδα οι πιθανότητες η ΠΥΡΚΑΛ να μετατραπεί σε ένα νέο «Γκάζι» σε έναν πολυχώρο δηλαδή αναψυχής και διασκέδασης είναι αυξημένες δεδομένης της ύφεσης της ελληνικής οικονομίας και τις απαιτήσεις της Τρόικας για εξαργύρωση 50 δις κρατικής ακίνητης περιουσίας σε ιδιώτες. Αυτήν ακριβώς την εκδοχή φοβούνται και οι κάτοικοι του Δήμου και κάνουν τους αγώνες τους πιο συλλογικούς και οργανωμένους.

Σε συνέντευξη που πήραμε το 2010 από τον τότε πρόεδρο του ΦΟΥ (Φιλοπρόοδου Όμιλου Υμηττού) κ. Κάλτσα, αναφέρει ότι η έκταση της ΠΥΡΚΑΛ είναι δημόσια και η διαχείρισή της ανήκει στο Υπουργείο Άμυνας και στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας. Ισχυρίζεται ότι δεν πρέπει να γίνει εφαρμογή του π.δ. 1996 καθώς κατά τις προβλέψεις και τις πληροφορίες τους με βάση αυτό θα υλοποιηθούν τα εξής έργα:

1. Δημοτική αγορά η οποία μεταφράζεται σε μια σύμπραξη ιδιωτών χωρίς κανένα ιδιαίτερο δημόσιο συμφέρον.
2. Κέντρο Υγείας το οποίο επίσης ο ΦΟΥ θεωρεί ότι εκτός του ότι θα είναι ιδιωτικό θα επιφέρει θόρυβο και μόλυνση στην περιοχή.
3. Άξονας εμπορικών δραστηριοτήτων ήπιας μορφής, ο οποίος κατά τον κ. Κάλτσα ερμηνεύεται και σαν δημιουργία francise (αλυσίδες πολυεθνικών εταιρειών κερδοσκοπικού χαρακτήρα) κάτι που συναντάμε σε όλα τα εμπορικά καταστήματα και mall.

Η πρότασή τους είναι σαφής και διαδημοτική και αφορά την οικονομία του περιβάλλοντος. Όλη η έκταση της ΠΥΡΚΑΛ να μετατραπεί σε πάρκο υψηλού πρασίνου με τα δέντρα και τη φύτευση να αποτρέπουν τη δόμηση. Επιδιώκουν αποκλειστικά πολιτιστικές χρήσεις στα διατηρητέα κτίρια εντός της έκτασης, ίδρυση δημοτικής πινακοθήκης, μουσείο μικρασιατικού πολιτισμού και πιθανόν σχολεία που να εξυπηρετούν Υμηττό και Μπραχάμι.

5.3.4 Η ΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΣΩΜΑΤΕΙΟΥ ΤΩΝ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΤΗΣ ΕΒΟ-ΠΥΡΚΑΛ.

Οι εργαζόμενοι της ΕΒΟ-ΠΥΡΚΑΛ από τη μεριά τους διαμαρτύρονται για την πώληση της εταιρίας στην οποία αποσκοπεί το υπουργείο Εθνικής Άμυνας στο πλαίσιο των ιδιωτικοποιήσεων που προβλέπει το κράτος. Εναντιώνονται με καταλήψεις των κτιρίων της διοίκησης ζητώντας άρση των απολύσεων και της περικοπής των μισθών τους. Σύμφωνα με δελτία τύπου εξαγγέλουν ότι: «*Η ΕΒΟ-ΠΥΡΚΑΛ είναι μία ακόμα δημόσια επιχείρηση η οποία θα μπορούσε να αποκτήσει κάλλιστα στρατηγικής σημασίας αναπτυξιακό ρόλο για την Ελλάδα. Αφήνοντας στην άκρη τις αντι-μιλιταριστικές ενστάσεις, οι οποίες είναι και παραείναι σοβαρές για το αν σε γενικότερο πλαίσιο η κοινωνία έχει να κερδίσει επενδύοντας σε όπλα και θάνατο, και με δεδομένο τον ρόλο των εξοπλισμών τους οποίους ούτως ή άλλως τους αγοράζουμε για “ασφάλεια” ...η επιχείρηση θα μπορούσε μέσω αναπτυξιακών σχεδίων που έχουν προτείνει κατ’ επανάληψη οι εργαζόμενοι στο Υπ. Άμυνας να αποτελέσει τον ουσιαστικότερο προμηθευτή του Ελληνικού Στρατού...» συνεχίζουν παρακάτω « η επιχείρηση έχει την τεχνογνωσία να αναπτυχθεί και στον εμπορικό τομέα των φωτοβολταϊκών και της ανανεώσιμης ενέργειας, εν γένει. Πραγματικά ενδιαφέρουσα παράμετρος η οποία βέβαια αφήνει την διεκπεραιωτική κυβέρνηση παγερά αδιάφορη μιας και δε βάζει ως πρόταση στην κορνίζα τα μεγάλα επιχειρηματικά συμφέροντα ή τις τράπεζες. Δεν φτάνει η απαξίωση, αλλά οι εργαζόμενοι έχουν ως μοναδικές επιλογές από την κυβέρνηση: “ιδιωτικοποίηση ή κλείσιμο”.» (<http://blog.stigalaria.org>)*



Εικόνα 5.7: Διαμαρτυρία του σωματείου των εργαζομένων της ΠΥΡΚΑΛ για την πώληση της βιομηχανίας (Πηγή: blog.stigalaria.org)

5.3.5 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ

Η πρόταση του πρώην Δήμου Δάφνης ουσιαστικά είναι να ενοποιήσουν το πρόβλημα, να διεκδικήσουν δηλαδή το χώρο της ΠΥΡΚΑΛ και της Γυμναστικής Ακαδημίας. Προτείνουν να φτιαχτεί ενδεχομένως μία σύνδεση των χώρων αυτών, μέσω κάποιας πεζοδρόμησης του δρόμου που περνάει μέσα και να αποδοθούν και οι δύο αυτοί χώροι στους κατοίκους. Η τεράστια ενότητα χώρων που θα δημιουργηθεί, θα καλύπτει τις ανάγκες της ευρύτερης περιοχής, αθλητικές εγκαταστάσεις, χώρους πρασίνου, ελεύθερους χώρους περιπάτου και αναψυχής, παιδικές χαρές για μικρότερα και μεγαλύτερα παιδιά, σχολεία, χώρους πολιτιστικών δραστηριοτήτων και λοιπές συναφείς δραστηριότητες.

6. ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΓΙΑ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

6.1 ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΤΗΣ ΠΥΡ.ΚΑΛ.

Η δημιουργία ενός αστικού πάρκου στο χώρο του εργοστασίου της ΠΥΡ.ΚΑΛ. έχει βασικό στόχο να εξυπηρετήσει τις κοινές αλλά και τις διαφορετικές ανάγκες των δύο δήμων που τον περιβάλλουν, οι οποίες και αναλύθηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια. Συγχρόνως, λαμβάνοντας υπ' όψιν τη θέση του πάρκου και την καλή του σύνδεση κατά κύριο λόγο με το μετρό αλλά και με κεντρικές κυκλοφοριακές αρτηρίες όπως οι λεωφόροι Βουλιαγμένης και Ηλιουπόλεως, ακόμη και με την περιφερειακή οδό του Υμηττού, γίνεται εύκολα αντιληπτός και ο μητροπολιτικός χαρακτήρας που μπορεί να αναλάβει το εν λόγω πάρκο.

Οι βασικές κατευθύνσεις για το σχεδιασμό του χώρου της ΠΥΡ.ΚΑΛ. δίνονται κατά βάση από την υπάρχουσα κατάσταση των Δήμων Υμηττού και Δάφνης, τις ελλείψεις τους και τον χαρακτήρα τους. Συγχρόνως λαμβάνεται υπ' όψιν η διαφορετικότητα των δύο αυτών δήμων αλλά και οι προοπτικές συνύπαρξή τους μέσα στο πάρκο, τόσο στα πλαίσια της γειτνίασής τους όσο και της διοικητικής τους ένωσης στο νέο καλλικρατικό Δήμο Δάφνης – Υμηττού. Θεωρώντας λοιπόν μια ενιαία ευρύτερη περιοχή μελέτης μας δίνεται η δυνατότητα να συγκεντρώσουμε θετικά και αρνητικά, υπάρχουσες υποδομές και σημαντικές ελλείψεις και εκμεταλλευόμενοι την προαναφερθείσα διαφορετικότητα να πετύχουμε το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα και για τους δύο δήμους. Ο μεγαλύτερος κίνδυνος κατά τον συγκερασμό των διαφορετικών απαιτήσεων είναι να προκύψει ένας χώρος ασύνδετος, χωρίς χαρακτήρα και κατά συνέπεια ανίκανος να καλύψει οποιονδήποτε από τους δύο δήμους. Αντιθέτως, δικός μας στόχος είναι η μεταφορά θετικών χαρακτηριστικών από τον ένα δήμο στον άλλο για την καλύτερη δυνατή σύνδεσή τους. Μια αμφίδρομη διείδυση του ενός χώρου στον άλλο όσο πιο ομαλά γίνεται. Αντιμετωπίζουμε τον περιβάλλοντα χώρο της ΠΥΡ.ΚΑΛ. σαν μία γειτονιά, με πολλά χαρακτηριστικά, τα οποία σκοπός είναι να αξιοποιηθούν, να ενισχύσουν και να ενισχυθούν από το σχεδιασμό του πάρκου.

- Το πάρκο Άρη Αλεξάνδρου που μπορεί να συνδεθεί με το νέο πάρκο για τη δημιουργία μιας ενισχυμένης ζώνης πρασίνου.
- Τη Γυμναστική Ακαδημία (ΤΕΦΑΑ) που, είτε μετεγκατασταθεί είτε παραμείνει στη σημερινή της θέση, μπορεί επίσης να συνδεθεί με τις αθλητικές εγκαταστάσεις του πάρκου.
- Το παρακείμενο σχολικό συγκρότημα που μπορεί να χρησιμοποιεί το πάρκο για εκπαιδευτικούς σκοπούς.
- Την ιστορική ταυτότητα του ίδιου του χώρου της ΠΥΡ.ΚΑΛ. που μπορεί να αναδειχθεί με την αξιοποίηση του υφιστάμενου κτιριακού και μηχανολογικού εξοπλισμού του.

Σε κάθε περίπτωση, βασική προτεραιότητα κατά το σχεδιασμό του πάρκου θα πρέπει να αποτελέσει η δημιουργία χώρων πρασίνου.

6.2 ΕΞΥΓΙΑΝΗ ΤΟΥ ΕΔΑΦΟΥΣ (BROWNFIELDS)

Η υπό μελέτη έκταση που χρησιμοποιείται από την ΠΥΡ.ΚΑΛ. λόγω της βιομηχανικής της χρήσης είναι επιβαρυσμένη περιβαλλοντικά. Δεν είναι ακόμα γνωστός ο ακριβής βαθμός μόλυνσης του εδάφους και για το λόγο αυτό, πριν από οποιαδήποτε κίνηση ανάπλασης, θα πρέπει να προηγηθεί Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα για την ασφαλή επαναχρησιμοποίηση του εδάφους.

Ο χώρος της ΠΥΡ.ΚΑΛ. δηλαδή θα πρέπει να αντιμετωπιστεί ως *brownfield* (ονομασία που χρησιμοποιείται διεθνώς για εγκαταλελειμμένους βιομηχανικούς χώρους). Η ερμηνεία του όρου, ανάλογα με τη χώρα στην οποία αναφέρεται και την ισχύουσα νομοθεσία διαφοροποιείται σε κάποια σημεία. Σύμφωνα με την Υπηρεσία Προστασίας Περιβάλλοντος των Η.Π.Α. (Environmental Protection Agency – E.P.A), ως *brownfields* χαρακτηρίζονται χώροι όπου στο παρελθόν είχε αναπτυχθεί βιομηχανική και εμπορική δραστηριότητα και η επέκταση, ανάπτυξη ή επαναχρησιμοποίηση τους μπορεί να περιπλέκεται από την παρουσία ή την πιθανή παρουσία επικίνδυνων ουσιών και ρυπαντών. Για να επιτραπεί η αλλαγή χρήσης του χώρου θα πρέπει ο βαθμός υποβάθμισης του εδάφους (π.χ. δείκτες συγκεντρώσεως επιβλαβών ουσιών) να είναι τέτοιος ώστε η επιμόλυνση να κρίνεται

ως ήπια ή μέτρια. Σε διαφορετική περίπτωση υπάγεται στις ρυθμίσεις αποκατάστασης όπως υπαγορεύονται από το σχετικό νομοθετικό πλαίσιο (*superfund law*), που αφορά χώρους υψηλής επικινδυνότητας και τοξικότητας. Ο όρος *brownfield* κατά το γερμανικό (όπου δεν υπάρχει ξεκάθαρος και θεσμοθετημένος ορισμός), αγγλικό και εν γένει ευρωπαϊκό δίκαιο και όπου αυτός ορίζεται, συνεπάγεται οποιοδήποτε είδος γης, η πρότερη χρήση της οποίας έχει εγκαταλειφθεί. Στις παρελθούσες χρήσεις συγκαταλέγονται λατομεία, χώροι απόθεσης και ταφής απορριμμάτων, βιομηχανικοί χώροι (όπως και στην περίπτωση μας) όπου δεν υπήρχε αρχικά πρόβλεψη για ανάπλαση και επαναχρησιμοποίηση, παροπλισμένοι σιδηροδρομικοί σταθμοί και πρώην στρατιωτικές και νοσοκομειακές μονάδες. (www.wikipedia.com) Στην ελληνική νομοθεσία δεν υπάρχουν σαφείς ορισμοί και διατάξεις για την διαχείριση και ανάπλαση τέτοιων χώρων και οι οδηγίες περί περιβαλλοντικής αδειοδότησης νέων έργων αναφέρονται στις περιβαλλοντικές επιπτώσεις που αυτά ενδέχεται να προκαλέσουν (νόμος υπ' αριθμόν 4014, ΦΕΚ 209 Α'/2011).

Τα *brownfields* σε όλες τις χώρες βρίσκονται ως επί το πλείστον σε αστικές, υποβαθμισμένες και συχνά μη προνομιούχες, από πλευράς προσβασιμότητας και ποιότητας υποδομών και υπηρεσιών, περιοχές. Η σοβαρότητα των παρεμβάσεων που απαιτούνται για την ασφαλή και επιτυχή επανένταξη των χώρων αυτών στον αστικό ιστό, εξαρτάται από τη νέα χρήση για την οποία προορίζονται. Η επανάχρηση των *brownfields* αποτελεί μέρος της στρατηγικής σχεδιασμού, ή μάλλον επανασχεδιασμού, του αστικού τοπίου που προωθεί τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη, δηλαδή ένα σύνολο παρεμβάσεων που έχει ως στόχο την επίλυση των προβλημάτων που προκύπτουν στο αστικό περιβάλλον βελτιώνοντας μακροπρόθεσμα τις συνθήκες μιας περιοχής που διέρχεται περίοδο αλλαγών. Η πολιτική αυτή υπαγορεύεται, όπως και όλες οι, κατά περιόδους, πολιτικές αστικού σχεδιασμού, από το υπάρχον κοινωνικοπολιτικό και οικονομικό πλαίσιο.

Η επανάχρηση των *brownfields* είναι ένα μέσο αναζωογόνησης των αστικών περιοχών. Όποιος κι αν τελικά είναι ο σκοπός της εκμετάλλευσής τους, κατοικία, εμπόριο, αναψυχή, ψυχαγωγία, η αξιοποίησή τους αποδεικνύεται σημαντικός καταλύτης βελτίωσης του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων της περιοχής. Στην περίπτωση μετατροπής τους σε χώρους πρασίνου, αν και τα οφέλη για την

ευρύτερη περιοχή είναι άμεσα αντιληπτά, αυτό που δεν είναι άμεσο είναι το οικονομικό κέρδος. Το γεγονός αυτό αποτελεί σημαντικό ανασταλτικό παράγοντα για τους επενδυτές, ιδιώτες ή κρατικούς, και συνήθως προτιμούνται πιο άμεσα προσοδοφόρες χρήσεις γης, όπως η κατοικία και το εμπόριο. Το λάθος σε αυτή την εκτίμηση είναι ότι η δημιουργία ενός χώρου πρασίνου σε μια υποβαθμισμένη περιοχή οδηγεί μακροπρόθεσμα σε μεγαλύτερο κέρδος. Με την ανάπλαση των εγκαταλειμμένων και υποβαθμισμένων χώρων ενισχύεται η ανταγωνιστικότητα και η οικονομική δύναμη της εν λόγω περιοχής και δημιουργούνται νέες ευκαιρίες εργασίας. Βελτιώνοντας τις παρεχόμενες υπηρεσίες και υποδομές ευνοείται η ευρύτερη χρήση τους, αναζωογονείται και ταυτόχρονα ενδυναμώνεται ο αστικός ιστός. Κατά την εκτίμηση της επιτυχίας μιας διαδικασίας ανάπλασης είναι απαραίτητη η συνεκτίμηση όλων των διαστάσεων της. Για παράδειγμα κάποιες επενδύσεις που δεν αποδείχθηκαν τόσο κερδοφόρες όσο αναμένονταν ή ήταν ακόμα και ζημιογόνες, δεν μπορούν να κριθούν σαν αποτυχημένες όταν ευρύτερα κοινωνικά και περιβαλλοντικά οφέλη αποκομίσθηκαν. (Juha Siikamäki, Kris Wernstedt, 2008)

Το είδος των χώρων που προσφέρεται για έργα εξυγίανσης και ανάπλασης διαμορφώνεται, φυσικά, ανάλογα με τις ιδιαίτερες συνθήκες κάθε χώρας. Στην περίπτωση της Γερμανίας, για παράδειγμα, μετά την πτώση του Τείχους του Βερολίνου, το ομοσπονδιακό κράτος βρέθηκε αντιμέτωπο με το ζήτημα της αξιοποίησης παρωχημένων στρατιωτικών εγκαταστάσεων, βιομηχανιών δημοσίου συμφέροντος και εγκαταλειμμένων χώρων μεγάλης έκτασης λόγω της παρακμής στην αγορά του λιγνίτη, του χάλυβα και τον τομέα της κλωστοϋφαντουργίας.

Σήμερα στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, όπου η διαχείριση των brownfields είναι αυστηρά θεσμοθετημένη συναντάμε ποικίλα παραδείγματα επιτυχημένων αναπλάσεων πρώην βιομηχανικών χώρων: το Newark's Riverfront Park στο New Jersey, το Discovery Green site στο Houston και το Seattle's Gas Work Park. (Peter Harnik, Ryan Donahue, 2012)



Εικόνα 6.1 : Το Gas Work Park στο Seattle, ένα επιτυχημένο παράδειγμα ανάπλασης brownfield.(Πηγή: www.tpl.org)

Στην Ελλάδα το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η βιομηχανική περιοχή στο Γκάζι. Στη περίπτωση αυτή έγινε αξιοποίηση του χώρου για τη λειτουργία ενός πολιτιστικού κέντρου, με συνεδριακούς χώρους και χώρους εκθέσεων εκδηλώσεων τέχνης και μη. Επιπλέον διαμορφώθηκε και ο περιβάλλον χώρος, ο οποίος σήμερα λειτουργεί ως συναυλιακός χώρος και χώρος αναψυχής για τους κατοίκους της Αθήνας αλλά και ολόκληρης της Αττικής.



Εικόνα 6.2: Η Τεχνόπολις του Δήμου Αθηναίων (ΓΚΑΖΙ), χώρος πολιτισμού και «βιομηχανικό μουσείο» (Πηγή: el.dbpedia.org)

6.3 ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗ ΤΟΥ ΠΑΡΚΟΥ

6.3.1 ΑΞΟΝΕΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Στα πλαίσια διατήρησης της ιστορικότητας του χώρου, προτείνεται η διατήρηση κάποιων βασικών αξόνων κίνησης, όπως αυτοί διαμορφώθηκαν από τη βιομηχανική χρήση του χώρου και συγκεκριμένα των αξόνων που συνδέουν τα υπάρχοντα κτίρια καθώς και την προέκταση της οδού Ηπείρου που χωρίζει το πάρκο στα δύο. Προτείνουμε δε τη διαμόρφωσή τους σε μονοπάτια περιπάτου και τη διατήρηση του πλάτους τους για τον καλύτερο φυσικό φωτισμό τους. Το δίκτυο κίνησης θα πρέπει να συμπληρωθεί με κάποιες ακόμα κεντρικές αρτηρίες για την εξυπηρέτηση των υποδομών του πάρκου αλλά και με δευτερεύοντα μονοπάτια ανάμεσα στους χώρους πρασίνου. Ένας ακόμη στόχος είναι η βελτίωση της επικοινωνίας των Δήμων Δάφνης και Υμηττού, οι οποίοι ως τώρα χωρίζονταν από τις εγκαταστάσεις του εργοστασίου. Για αυτόν τον λόγο, κατά τη χάραξη των κεντρικών αρτηριών θα συνδέσουμε άμεσα τις εισόδους της Ηλιουπόλεως με αυτές της λεωφόρου Σμύρνης.

Η κίνηση οχημάτων εντός του πάρκου μέσω του βελτιωμένου αυτού δικτύου προτείνεται να επιτρέπεται μόνο για λόγους διαχείρισης και συντήρησης του πάρκου (συντήρηση κήπων, τροφοδοσία, εξοπλισμός, συντήρηση πολιτιστικών, αθλητικών, ψυχαγωγικών εγκαταστάσεων). Δεν θα επιτρέπεται η κίνηση οχημάτων πέρα από τα προαναφερθέντα προκειμένου στο πάρκο να διατηρείται η ηρεμία και η ασφάλεια. Άλλωστε για τους επισκέπτες του πάρκου από άλλες περιοχές της Αθήνας η πρόσβαση είναι εξαιρετικά εύκολη μέσω του μετρό (σταθμός Δάφνης) αλλά και των πολλών λεωφορείων που εξυπηρετούν την περιοχή.

Περιμετρικά του πάρκου προτείνεται η κατασκευή μονοπατιού και παράλληλα σε αυτό ποδηλατοδρόμου που θα επικοινωνούν και με το εσωτερικό δίκτυο που προαναφέραμε αλλά και με έναν αριθμό εξόδων-εισόδων τοποθετημένων σε κατάλληλα σημεία για την ασφαλή μετάβαση από και προς το πάρκο.

Μια ακόμη σημαντική παράμετρος κατά το σχεδιασμό του πάρκου είναι η προσπελασιμότητα από όλους και ιδιαίτερα από άτομα με ειδικές ανάγκες. Για το λόγο αυτό όλες οι περιοχές του πάρκου θα πρέπει να είναι προσβάσιμες, χωρίς

σκαλοπάτια. Σε όλες τις εγκαταστάσεις για τις οποίες προβλέπονται αναβαθμοί θα πρέπει να δημιουργηθούν και εναλλακτικές διαδρομές πρόσβασης για τα άτομα με κινητικά προβλήματα, όπως ράμπες μικρής κλίσης και ανελκυστήρες στα κτίρια που θα διατηρηθούν.

6.3.2 ΕΙΣΟΔΟΙ - ΕΞΟΔΟΙ

Γύρω από το οικόπεδο της ΠΥΡ.ΚΑΛ. υπάρχει σήμερα πέτρινος μαντρότοιχος ύψους 4m, ο οποίος προτείνεται να καταργηθεί. Στόχος είναι το πάρκο να προσκαλεί τον επισκέπτη και μ' αυτό το σκεπτικό δεν προτείνουμε καμία περίφραξη.



Εικόνα 6.3: Η σημερινή περίφραξη της ΠΥΡΚΑΛ, που παρομοιάζεται από τους κατοίκους με «τείχος του αίσχους»

Όπως αναφέραμε και πιο πάνω το πάρκο θα περιτρέχουν ποδηλατόδρομος και πεζόδρομος, οι οποίοι αφενός θα δημιουργούν την αίσθηση των ορίων του πάρκου

και αφετέρου θα οδηγούν στις διαμορφωμένες εισόδους – εξόδους του πάρκου που αναφέρονται αναλυτικά παρακάτω.

Οι εισοδοί που προτείνονται είναι εννέα (9) στο σύνολο και είναι μοιρασμένες σε ολόκληρη την περίμετρο του πάρκου. Οι θέσεις τους απεικονίζονται στην εικόνα 5 του Παραρτήματος και περιγράφονται ακολούθως:

- Η 1^η και η 2^η είσοδος προτείνεται να τοποθετηθούν επί της Λεωφόρου Ηλιουπόλεως, και αναμένεται να αποτελέσουν βασικές εισόδους για της επισκέπτες του πάρκου που θα καταφθάσουν από της συνοικίες της Αθήνας μέσω του μετρό αλλά και δίοδοι επικοινωνίας του πάρκου με τη Γυμναστική Ακαδημία.
- 3^η βασική είσοδος του πάρκου προτείνεται να διαμορφωθεί εκεί που βρίσκεται και η σημερινή είσοδος της ΠΥΡ.ΚΑΛ., στη διασταύρωση των οδών Ηπείρου και Ανδρέα Λεντάκη. Η είσοδος αυτή θα εξυπηρετεί κατά κύριο λόγο τη Δημοτική Αγορά και τους επισκέπτες των παιδότοπων.
- Στην οδό Ανδρέα Λεντάκη προτείνεται να διαμορφωθεί και η 4^η είσοδος που θα εξυπηρετεί το παλιό Οβιδουργείο , αλλά θα είναι μικρότερη από την 3^η και στόχο θα έχει να εξυπηρετήσει της λειτουργίες της αγοράς.
- Η 5^η και η 6^η είσοδος προτείνεται να τοποθετηθούν επί της Λεωφόρου Σμύρνης.
- Η 7^η προτεινόμενη είσοδος είναι αυτή που θα ενώνει το πάρκο ΠΥΡ.ΚΑΛ. με το πάρκο Άρη Αλεξάνδρου, τοποθετημένη στη γωνία της Λεωφόρου Σμύρνης με την οδό Ελευθερωτών.
- Η 8^η είσοδος τοποθετείται της στην οδό Ελευθερωτών
- Η 9^η είσοδος είναι στη γωνία της οδού Ελευθερωτών με τη Λεωφόρο Ηλιουπόλεως και δίπλα στο Κλειστό Γυμναστήριο Υμηττού.

Δίπλα στις τρεις εισόδους της Ηλιουπόλεως προτείνεται και η κατασκευή πεζογεφυρών για την καλύτερη σύνδεση του πάρκου με τη Δάφνη, το μετρό και την Γυμναστική Ακαδημία στο πλαίσιο της αυξημένης ασφάλειας και της αποφυγής ατυχημάτων στη Λεωφόρο.

6.3.3 ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΠΑΡΚΟΥ



Εικόνα 6.4: Πρόσβαση στο πάρκο: στάσεις λεωφορείων και εισοδοι που προτείνονται (Πηγή υποβάθρου: google maps)

Το βασικό μέσο μετακίνησης που πρόκειται να εξυπηρετήσει τους επισκέπτες του πάρκου από την υπόλοιπη Αθήνα είναι το μετρό μέσω της «κόκκινης γραμμής» και του σταθμού «Δάφνη». Ο σταθμός Δάφνη βρίσκεται στην πλατεία Καλογήρων. Οι επισκέπτες μετά την αποβίβασή τους και μέσω της οδού Ειδομένης θα εισέρχονται στο πάρκο από την είσοδο 1 (βλέπε Παράρτημα, εικόνα 5).

Για τους επισκέπτες από το κέντρο της Αθήνας που δεν θέλουν να χρησιμοποιήσουν το μετρό υπάρχει η στάση του ΟΑΣΑ «Γυμναστική Ακαδημία» επί της λεωφόρου Βουλιαγμένης πλησίον των εισόδων 1 και 2 επί της λεωφόρου Ηλιουπόλεως και οι στάσεις «Χίου», «Νανά» και «Μαλτσινιώτη» που επικοινωνούν με την είσοδο 3 επί της οδού Γυμναστηρίου. Με τη λεωφορειογραμμή 856 μπορούν να έρθουν

επισκέπτες κατευθείαν από το Αιγάλεω, να αποβιβαστούν στη στάση «Αστυνομία» και να εισέλθουν στο πάρκο από την είσοδο 4. Επισκέπτες από το Βύρωνα, τον Καρέα αλλά και κάτοικοι του Άνω Υμηττού μπορούν να προσεγγίζουν το πάρκο από τις στάσεις «Δημαρχείο» και «Κολώνες» και να εισέρχονται από τις εισόδους 5,6 και 7. Οι επισκέπτες από την Αργυρούπολη, την Αγία Μαρίνα, την Ηλιούπολη και τον Άγιο Δημήτριο μπορούν να αποβιβάζονται στη στάση «Πλ. Ηρώων» και να εισέρχονται από τις εισόδους 8 και 9. Τέλος στην «Αφετηρία» την κεντρική θέση μετεπιβίβασης δίπλα στη στάση μετρό «Δάφνη» καταλήγουν λεωφορειογραμμές από τη Γλυφάδα, την Καλλιθέα, τον Ταύρο, τέσσερις γραμμές από τον Πειραιά και η γραμμή Χ97 προς το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος».

Η υπάρχουσα συνεπώς συγκοινωνιακή υποδομή είναι ικανή να καλύψει τις ανάγκες του νέου πάρκου. Αυτό που είναι απαραίτητο είναι να γίνουν κυκλοφοριακές ρυθμίσεις για την μετακίνηση των πεζών από και προς το πάρκο. Θα πρέπει να επανασχεδιαστεί η σηματοδότηση της περιοχής, να διαπλατυνθούν τα πεζοδρόμια που οδηγούν από τις στάσεις των Μ.Μ.Μ. στις εισόδους του πάρκου και ενδεχομένως να γίνουν πεζοδρομήσεις σε κάποιους από τους περιβάλλοντες δρόμους. Ο μεγαλύτερος κίνδυνος κατά την κυκλοφορία πεζών από και προς το πάρκο εντοπίζεται στις λεωφόρους Βουλιαγμένης, Εθνικής Αντιστάσεως και Ηλιουπόλεως. Οι λεωφόροι αυτοί παρουσιάζουν καθημερινά μεγάλους κυκλοφοριακούς φόρτους και συγχρόνως αναμένεται να διασχίζονται από το μεγαλύτερο ποσοστό επισκεπτών του πάρκου. Για το λόγο αυτό προτείνεται η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων στους κάθετους σε αυτές δρόμους και η κατασκευή δύο (2) πεζογέφυρων δίπλα στην 1^η και τη 2^η είσοδο του πάρκου.

6.3.4 ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΚΤΙΡΙΑ

Από τα υπάρχοντα κτίρια των εγκαταστάσεων της ΠΥΡΚΑΛ προτείνεται να διατηρηθούν μόνο όσα διαθέτουν κελύφη από υλικά συμβατά με την επιδιωκόμενη εικόνα του πάρκου, δηλαδή όσα αποτελούνται από πέτρα και κεραμοσκεπή. Στα κτίρια αυτά θα δοθούν λειτουργίες που αναφέρονται αναλυτικά παρακάτω. Επιπλέον προτείνεται να διατηρηθεί το κτίριο του Οβιδουργείου, το οποίο αποτελεί σύμβολο της ιστορίας του χώρου.



Εικόνα 6.5: Πέτρινο κτίριο που προτείνεται να διατηρηθεί
(βλέπε Παράρτημα, εικόνα 3, κτίριο Α)

(Πηγή: courses.arch.ntua.gr, από το μάθημα Αστικός Σχεδιασμός, Επεμβάσεις σε αστικό και αγροτικό χώρο)



Εικόνα 6.6: Το Γομωτήριο, κτίριο που προτείνεται να διατηρηθεί
(βλέπε Παράρτημα, εικόνα 3, κτίριο Β)

(Πηγή: courses.arch.ntua.gr, από το μάθημα Αστικός Σχεδιασμός, Επεμβάσεις σε αστικό και αγροτικό χώρο)



Εικόνα 6.7: Τμήμα νέας Καλυκοποιίας, κτίριο που προτείνεται να διατηρηθεί
(βλέπε Παράρτημα, εικόνα 3, κτίριο Γ)
(Πηγή: courses.arch.ntua.gr, από το μάθημα Αστικός Σχεδιασμός, Επεμβάσεις σε αστικό και αγροτικό χώρο)



Εικόνα 6.8: Η οικία Μποδοσάκη, κτίριο που προτείνεται να διατηρηθεί
(βλέπε Παράρτημα, εικόνα 3, κτίριο Δ)
(Πηγή: courses.arch.ntua.gr, από το μάθημα Αστικός Σχεδιασμός, Επεμβάσεις σε αστικό και αγροτικό χώρο)



Εικόνα 6.9: Το παλιό ιατρείο του εργοστασίου, που προτείνεται να διατηρηθεί
(βλέπε Παράρτημα, εικόνα 3, κτίριο Ε)
(Πηγή: courses.arch.ntua.gr, από το μάθημα Αστικός Σχεδιασμός, Επεμβάσεις σε
αστικό και αγροτικό χώρο)



Εικόνα 6.10: Πέτρινο κτίριο που προτείνεται να διατηρηθεί
(βλέπε Παράρτημα, εικόνα 3, κτίριο Ζ)
(Πηγή: courses.arch.ntua.gr, από το μάθημα Αστικός Σχεδιασμός, Επεμβάσεις σε
αστικό και αγροτικό χώρο)



Εικόνα 6.11: Το Οβιδουργείο. Προτείνεται να ανακαινιστεί και να διατηρηθεί.
(βλέπε Παράρτημα, εικόνα 3, κτίριο Η)

(Πηγή: courses.arch.ntua.gr, από το μάθημα Αστικός Σχεδιασμός, Επεμβάσεις σε αστικό και αγροτικό χώρο)

6.3.5 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ

6.3.5.1 ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ

Κοντά στο κέντρο του πάρκου και μπροστά στο κτίριο του Οβιδουργείου (βλέπε Παράρτημα, εικόνα 4, κτίριο Η) προτείνεται η διαμόρφωση πλατείας. Η πλακόστρωσή της θα ακολουθήσει τα υλικά των μονοπατιών που θα καταλήγουν σε αυτήν. Στο κέντρο της θα μπορούσε να τοποθετηθεί κάποιο αρχιτεκτονικό στοιχείο ή γλυπτό ή μεταλλική κατασκευή που θα αποτελέσει σημείο αναφοράς του πάρκου. Το στοιχείο αυτό θα μπορούσε να είναι και ένα σιντριβάνι, αν και η εμπειρία από τους χώρους πρασίνου των δύο Δήμων έχει αποδείξει ότι η ελλιπής συντήρηση και οι συχνές διακοπές στη λειτουργία των σιντριβανιών δημιουργούν εικόνα εγκατάλειψης (βλ. άλσος Άρη Αλεξάνδρου, πλατεία Τσαλαγανίδου). Περιμετρικά της πλακόστρωτης πλατείας προτείνεται η τοποθέτηση χλοοτάπητα και η

δημιουργία κήπων με άνθη και χαμηλή θαμνώδη βλάστηση ώστε να μην εμποδίζεται το οπτικό πεδίο των επισκεπτών.

6.3.5.2 ΠΑΙΔΟΤΟΠΟΙ

Προτείνεται η δημιουργία δύο παιδότοπων στη βορειοδυτική πλευρά του πάρκου (βλέπε Παράρτημα, εικόνα 5, θέση 1) ώστε να βρίσκονται σε κοντινή απόσταση με το 3^ο Ολοήμερο Νηπιαγωγείο Υμηττού, το 6^ο Ολοήμερο Νηπιαγωγείο Δάφνης και το 6^ο Δημοτικό Σχολείο Δάφνης. Ο ένας θα είναι παιδική χαρά νηπίων (<6 ετών) και ο άλλος παιδική χαρά παιδων(>6 ετών). Οι δύο παιδότοποι θα επικοινωνούν μεταξύ τους. Ανάμεσά τους προτείνουμε την κατασκευή ενός καθιστικού που θα χρησιμοποιείτε από τους συνοδούς για καλύτερη επιτήρηση των παιδιών.

Τα υλικά που θα χρησιμοποιηθούν και στους δύο παιδότοπους προτείνουμε να είναι το ξύλο σε συνδυασμό με το πλαστικό και όχι μεταλλικά στοιχεία που μπορούν να γίνουν επικίνδυνα. Για την αποφυγή τραυματισμών προτείνουμε επίσης, τα παιχνίδια να έχουν ειδικά διαμορφωμένες στρογγυλεμένες άκρες. Για το δάπεδο η καλύτερη, από άποψη ασφάλειας και υγιεινής, επιλογή είναι οι ελαστικοί τάπητες που χρησιμοποιούνται και στις αθλητικές εξωτερικές εγκαταστάσεις (ταρτάν).



Εικόνα 6.12 : Παράδειγμα παιδότοπου με κυρίαρχο υλικό το ξύλο και χαμηλή περίφραξη

(Πηγή : www.melodiakids.gr)



Εικόνα 6.13: Παιδότοπος νηπίων, παράδειγμα από το Domain της Γαλλίας
(Πηγή: www.wattlerange.sa)

Ως προς την χωροθέτηση των παιδότοπων, παρότι θέλουμε να τοποθετηθούν κοντά στις γειτονικές εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις, για την ασφάλεια των παιδιών θα πρέπει να εξασφαλιστεί και ικανοποιητική απόσταση από τα όρια του πάρκου, το οποίο δεν θα έχει εξωτερική περίφραξη. Γύρω από τους παιδότοπους, βέβαια, θα μπορούσε να τοποθετηθεί χαμηλή ξύλινη περίφραξη για να οριοθετήσει τις κινήσεις των παιδιών αλλά σε καμία περίπτωση η περίφραξη αυτή δεν θα πρέπει να παρεμβάλλεται στο οπτικό πεδίο και να καταστρέφει την αίσθηση του ελεύθερου χώρου. Επίσης την οριοθέτηση του χώρου θα μπορούσαν να αναλάβουν ο πεζόδρομος και ο ποδηλατόδρομος.

Ένα ακόμη πιθανό μέτρο που αξίζει να εξεταστεί είναι η πεζοδρόμηση της οδού Γυμναστηρίου (Θράκης) στο τμήμα από τη λεωφόρο Σμύρνης έως την λεωφόρο Ηλιουπόλεως. Η πεζοδρόμηση αυτή θα διασφάλιζε την άνετη και ασφαλή μετακίνηση νηπίων, παιδιών και συνοδών και, σαν πρώτη εκτίμηση, με βάση τους σημερινούς κυκλοφοριακούς φόρτους, δεν θα επιδράσει σημαντικά στην κυκλοφορία των γύρω οδών.

6.3.5.3 ΑΘΛΗΣΗ

Προτείνεται η δημιουργία αθλητικών εγκαταστάσεων και συγκεκριμένα:

- Δύο γήπεδα basketball (καλαθοσφαίρισης) και δύο γήπεδα tennis (αντισφαίρισης) τοποθετημένα στη νοτιοδυτική πλευρά του πάρκου (βλέπε Παράρτημα, εικόνα 5, θέση5) και σε επικοινωνία με τις εγκαταστάσεις της Γυμναστικής Ακαδημίας (ΤΕΦΑΑ) αλλά και με το Κλειστό Γυμναστήριο Υμηττού, που βρίσκεται στη γωνία της οδού Ελευθερωτών με τη λεωφόρο Ηλιουπόλεως.
- Ένα γήπεδο ποδοσφαίρου δίπλα στα παραπάνω γήπεδα (βλέπε Παράρτημα, εικόνα 5, θέση 6)
- Στην περιοχή των παιδοτόπων ειδικά διαμορφωμένη πίστα για skateboard, για τους νέους που προς το παρόν εξασκούνται σε πλατείες και κοντά σε πολυσύχναστους δρόμους της πόλης. (βλέπε Παράρτημα, εικόνα 5, θέση 1)



Εικόνα 6.14 :Παράδειγμα μικρής πίστας skateboard
(Πηγή: www.lightmain.co.uk)

- Ο ποδηλατόδρομος διπλής κατεύθυνσης τοποθετημένος περιμετρικά του πάρκου θα αναπτύσσεται και στο εσωτερικό χωρίς να ενοχλεί τη δίοδο των πεζών. Προτείνεται επίσης η διαμόρφωση ειδικών χώρων στάθμευσης ποδηλάτου κοντά σε όλες τις εγκαταστάσεις του πάρκου, προκειμένου να ενισχυθεί η χρήση και χαρακτήρας του σαν όχημα αλλά και σαν μέσο

άθλησης. Οι κατασκευές αυτές επιτρέπουν την υπαίθρια στάθμευση των ποδηλάτων και καταλαμβάνουν ελάχιστο χώρο. Επίσης, προτείνεται η δημιουργία κεντρικού σταθμού ποδηλάτων , ο οποίος θα παρέχει και ποδήλατα για ενοικίαση κοντά στην 3^η είσοδο του πάρκου, εκεί όπου σήμερα βρίσκεται το πάρκινγκ του εργοστασίου (βλέπε Παράρτημα, εικόνα 5, θέση 2)

Στο σημείο αυτό σημειώνουμε το ενδιαφέρον που θα είχε η σύνδεση του ποδηλατοδρόμου του πάρκου με το αντίστοιχο δίκτυο του Δήμου Δάφνης. Εντούτοις, αυτό το εγχείρημα προϋποθέτει σημαντικές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, κυρίως λόγω των λεωφόρων Ηλιουπόλεως και Βουλιαγμένης, οι οποίες θα μπορούσαν να γίνουν σε συνδυασμό με τις ρυθμίσεις για την μετακίνηση των πεζών από και προς το πάρκο (σηματοδότηση, πεζοδρομήσεις, επέκταση υπάρχοντων ποδηλατοδρόμων). Επίσης, για να γίνει με επιτυχία μια τέτοια σύνδεση θα πρέπει να προηγηθεί ειδική μελέτη ανασχεδιασμού του υπάρχοντος δικτύου που αυτή τη στιγμή έχει πέσει σε αχρηστία.

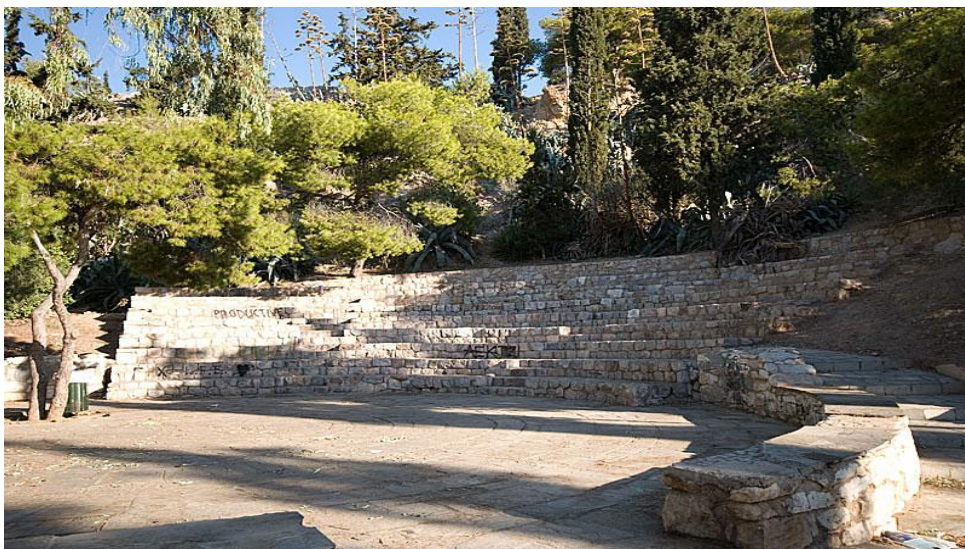
- Διαδρομές για τρέξιμο ή πεζοπορία. Οι διαδρομές αυτές μπορούν να συμπεριλάβουν το περιφερειακό μονοπάτι ως συλλεκτήρια αρτηρία και να επεκταθούν κυρίως προς τη νοτιοανατολική πλευρά του πάρκου, η οποία θα καλύπτεται κυρίως από φυτεύσεις. Σε αυτήν την περιοχή , την σχετικά απομακρυσμένη από τις οχλούσες εγκαταστάσεις (αθλητικές εγκαταστάσεις, παιδότοποι, εμπορικές χρήσεις), οι επισκέπτες του πάρκου θα μπορούν να αναζητήσουν την ηρεμία, χωρίς αυτό να σημαίνει συνθήκες απομόνωσης και επικινδυνότητας. Και σε αυτό το τμήμα του πάρκου τα μονοπάτια θα διατηρούν επαρκές πλάτος, θα μεσολαβούν ξέφωτα και θα δοθεί ιδιαίτερη σημασία στον φυσικό αλλά και τον τεχνητό φωτισμό, ώστε οι επισκέπτες να νοιώθουν ασφαλείς όλες τις ώρες. Επιδιώκουμε επίσης, την καλή σύνδεση του πάρκου με το γειτνιάζον άλσος Άρη Αλεξάνδρου, στο οποίο υπάρχουν ήδη χαραγμένες διαδρομές περιπάτου.

6.3.5.4 ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ

Στα κτίρια του καλυκοποιείου και του γομωτηρίου (βλέπε Παράρτημα, εικόνα 4, κτίρια Α,Β,Γ) που θα διατηρηθούν και θα ανακαινιστούν, προτείνεται να φιλοξενηθούν πολιτιστικές δραστηριότητες όπως εκθέσεις ζωγραφικής, γλυπτικής, φωτογραφίας. Στο κτίριο του Βολιδοποιείου (βλέπε Παράρτημα, εικόνα 4, κτίριο Ζ) προτείνεται η δημιουργία κλειστού δημοτικού θεάτρου. Οι όψεις όλων αυτών των κτιρίων προτείνεται να συντηρηθούν χωρίς να αλλοιωθούν τα αρχιτεκτονικά τους στοιχεία, ώστε να διατηρηθεί και στο μέλλον η ιστορική τους ταυτότητα. Στην οικία Μποδοσάκη (βλέπε Παράρτημα, εικόνα 4, κτίριο Δ) προτείνεται η δημιουργία μουσείου με διπλή θεματολογία, έναν χώρο αφιερωμένο στην ιστορία της ΠΥΡ.ΚΑΛ. και έναν χώρο με θέμα το Μικρασιατικό Πολιτισμό.

6.3.5.5 ΥΠΑΙΘΡΙΟ ΘΕΑΤΡΟ

Κοντά στην περιοχή του αλсуλλίου προτείνεται να κατασκευαστεί υπαίθριο θεατράκι, το οποίο θα χρησιμοποιείται για παραστάσεις, για δημοτικές εκδηλώσεις αλλά και σαν απλός χώρος ανάπαυσης. (βλέπε Παράρτημα, εικόνα 5, θέση 7)



Εικόνα 6.15 : Ανοιχτό θεατράκι στο λόφο του Στρέφη, Αθήνα
(Πηγή : www.attiko-prasino.gr)

6.3.5.6 ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

Το κτίριο του Οβιδουργείου, (βλέπε Παράρτημα, εικόνα 4, κτίριο Η) το μεγαλύτερο από τα βιομηχανικά κτίρια που θα διατηρηθούν και συντηρηθούν, προτείνεται να αλλάξει χρήση και να στεγάσει τη Δημοτική Αγορά του Υμηττού. Στη Δημοτική Αγορά μπορούν να στεγαστούν διάφορα εμπορικά καταστήματα, αλλά και εστιατόρια και αναψυκτήρια για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών του πάρκου. Εάν η Δημοτική Αγορά αξιοποιηθεί κατάλληλα από το Δήμο Δάφνης – Υμηττού και κυρίως, εάν ο Δήμος αναλάβει τη διαχείρισή της χωρίς να προχωρήσει σε ιδιωτικοποίηση, τα έσοδά της θα μπορέσουν να συντηρήσουν το πάρκο.

6.3.5.7 ΘΕΡΙΝΟ ΣΙΝΕΜΑ

Η διαμόρφωση χώρου θερινού σινεμά με τις ελάχιστες απαραίτητες εγκαταστάσεις που αυτό συνεπάγεται και περιβαλλόμενου από φυτεύσεις προτείνεται να γίνει επίσης κοντά στη Δημοτική Αγορά και την κεντρική πλατεία (βλέπε Παράρτημα, εικόνα 5, θέση 8). Γενικότερος στόχος είναι οι χώροι αναψυχής να επικοινωνούν μεταξύ τους και επιπλέον όλες οι πιθανές πηγές όχλησης να συγκεντρωθούν σε ένα μόνο τμήμα του πάρκου. Όπως αναφέρθηκε νωρίτερα για τη Δημοτική Αγορά, έτσι και στην περίπτωση του θερινού κινηματογράφου προτείνεται η οικονομική του διαχείριση να ανήκει αποκλειστικά στο Δήμο και τα κέρδη του να αξιοποιούνται για τη συντήρηση του πάρκου.

6.3.5.8 ΧΩΡΟΙ ΕΣΤΙΑΣΗΣ

Ανατολικά της κεντρικής πλατείας (βλέπε παράρτημα, εικόνα 5, θέση 4), μέσα σε περιοχή με γκαζόν προτείνεται η τοποθέτηση των υπαίθριων εγκαταστάσεων εστίασης, όπως καφετέριες, αναψυκτήρια και εστιατόρια.

63.6 ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΠΡΑΣΙΝΟΥ

6.3.6.1 ΔΕΝΔΡΟΦΥΤΕΥΣΗ

Για τη φύτευση του πάρκου θα χρησιμοποιηθούν κυρίως φυλλοβόλα δέντρα, ώστε το καλοκαίρι να προσφέρουν σκιά και δροσιά, ενώ το χειμώνα να επιτρέπουν στο φως του ήλιου να φτάνει στο έδαφος και να βελτιώνει τη θερμοκρασία του πάρκου. Στην νοτιοανατολική γωνία του πάρκου προτείνεται η δημιουργία αλούλλιου και η σύνδεσή του με το υφιστάμενο άλσος Άρη Αλεξάνδρου. Στην δυτική πλευρά του πάρκου, σε μια ζώνη παράλληλη με την Λεωφόρο Ηλιουπόλεως, η φύτευση πρέπει να είναι επίσης πυκνή με στόχο τη δημιουργία ενός φυτικού ηχοπετάσματος. Τα φυτά αυτής της πλευράς προτείνεται να είναι αειθαλή ώστε να διατηρούν τις ίδιες συνθήκες ηχομόνωσης όλες τις εποχές.

Οι υπάρχουσα φύτευση γύρω από την οικία Μποδοσάκη θα διατηρηθεί.



Εικόνα 6.16 :Παράδειγμα φυλλοβόλων δέντρων στο πάρκο Φρουρίου της Λάρισας

6.3.6.2 ΞΕΦΩΤΑ

Κατά μήκος του προαναφερθέντος δικτύου κίνησης προτείνεται η δημιουργία σημείων στάσης και ξεκούρασης κυρίως σε θέσεις με ενδιαφέρουσα θέα και λειτουργία. Τα ξέφωτα αυτά μπορούν να τοποθετηθούν σε διασταυρώσεις του δικτύου μονοπατιών σαν σημεία συνάντησης των επισκεπτών αλλά και ανάμεσα στις πυκνοφυτεμένες εκτάσεις για την εναλλαγή του τοπίου και την ασφαλή αξιοποίηση όλων των χώρων. Στις θέσεις αυτές μπορούν να τοποθετηθούν κιόσκια, παγκάκια ή και ξύλινα καθιστικά με τραπέζια για υπαίθριο γεύμα.



Εικόνα 6.17 : Κιόσκι, παράδειγμα από τον Εθνικό Κήπο
(Πηγή : www.monogrinia.gr)



Εικόνα 6.18: Υπαίθριο τραπέζι
(Πηγή: informatiori.blogspot.com)

Τέλος προτείνεται η δημιουργία μεγάλων ηλιοφώτιστων ανοικτών χώρων με χλοοτάπητα, ανάμεσα στις φυτεύσεις ψηλών δέντρων. Στα μεγάλα αυτά ξέφωτα α μπορεί ο επισκέπτης να ξεκουραστεί, να κάνει πικ νικ, να παίξει στο πράσινο. Επίσης, η ύπαρξη αυτών των χώρων σε αντίθεση με τις συνεχείς πυκνοφυτεμένες εκτάσεις δημιουργεί αίσθημα ασφάλειας στους επισκέπτες του πάρκου. Η μεγαλύτερη έκταση με χλοοτάπητα θα δημιουργηθεί γύρω από την κεντρική πλατεία και αναμένεται να αποτελέσει το βασικό σημείο συνάντησης των επισκεπτών του πάρκου.

6.3.7 ΥΔΑΤΙΝΕΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΕΣ

Οι χώροι πρασίνου του πάρκου μπορούν να συμπληρωθούν με τεχνητές υδάτινες κατασκευές. Συγκεκριμένα προτείνεται η κατασκευή δύο (2) τεχνητών λιμνών που θα επικοινωνούν με ένα τεχνητό κανάλι. Οι δύο λίμνες θα τοποθετηθούν ανατολικά και δυτικά της κεντρικής πλατείας και το κανάλι θα περνά ανάμεσα στην πλατεία και τη Δημοτική Αγορά. Το κανάλι αυτό θα έχει μικρό βάθος και πλάτος και στα σημεία που διακόπτει την κυκλοφορία των μονοπατιών και του ποδηλατοδρόμου, αυτή θα εξελίσσεται με μικρά γεφυράκια πάνω από το κανάλι.



Εικόνα 6.19: Υδάτινο κανάλι, παράδειγμα από το πάρκο Αντώνη Τρίτση στο Ίλιον
(πηγή: kali-ellada.blogspot.com)

Η υδροδότηση των εν λόγω υδάτινων επιφανειών προτείνεται να γίνει με επέκταση του δικτύου του άλσους Άρη Αλεξάνδρου, το οποίο υδροδοτείται από δημοτική γεώτρηση στα «Νταμάρια».

6.3.8 ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Το πάρκο επιβάλλεται να διαθέτει μια σειρά από εγκαταστάσεις υγιεινής, καθαριότητας, πυρόσβεσης και προσεκτικό σχεδιασμό φωτισμού, σήμανσης και ύδρευσης.

Μέσα στο πάρκο σε κάθε ένα από τα κτίρια που προτείνεται να αξιοποιηθούν για διάφορες χρήσεις θα υπάρχουν και εγκαταστάσεις υγιεινής. Επίσης εγκαταστάσεις υγιεινής θα υπάρχουν στο θερινό σινεμά, και στο χώρο των αποδυτηρίων που βρίσκονται στο χώρο των γηπέδων.

Θα τοποθετηθούν σε όλες τις πλατείες, στους διαδρόμους κίνησης, αλλά και γύρω από τις διάφορες δραστηριότητες, επαρκής αριθμός κάδων απορριμμάτων.

Επίσης προτείνεται η τοποθέτηση πυροσβεστικών κρουνών πλησίον των κτιρίων αλλά και κοντά στις πυκνοφυτεμένες εκτάσεις. Για τη διάταξη των κρουνών, και τη σύνδεσή τους με το δίκτυο υδροδότησης απαιτείται η συνεργασία με την πυροσβεστική υπηρεσία.

Ένα πολύ σημαντικό στοιχείο στην κατασκευή του πάρκου είναι η πρόβλεψη για τον καλό φωτισμό του, κυρίως για να ενισχυθεί η ασφάλεια του χώρου, αλλά και για να διευκολυνθεί η κίνηση των επισκεπτών μέσω της οπτικής οριοθέτησης των χώρων. Ο φωτισμός μπορεί επίσης να αξιοποιηθεί ώστε να αναδειχθούν τα κτίρια και οι νέες εγκαταστάσεις ή ακόμα και να δημιουργηθούν εντυπωσιακές εικόνες σε συνδυασμό με τα δέντρα.

Τέλος για τις ανάγκες του πάρκου πρέπει να σχεδιαστεί προσεκτικά το δίκτυο ύδρευσης, το δίκτυο άρδευσης και το αποστραγγιστικό δίκτυο. Το αρδευτικό δίκτυο αλλά και το σύστημα πυρόσβεσης θα τροφοδοτούνται από τη γεώτρηση του Δήμου Ύμηττού στα «Νταμάρια», αλλά θα συνδεθούν και με την ΕΥΔΑΠ ως εναλλακτική πηγή σε περίπτωση βλάβης του πρωταρχικού δικτύου. Οι τεχνητές λίμνες θα κατασκευαστούν με σύστημα ανακύκλωσης του νερού. Το δίκτυο ύδρευσης τέλος, θα είναι ανεξάρτητο της άρδευσης και θα συνδέεται αποκλειστικά με την ΕΥΔΑΠ.

Ακολούθως παρατίθενται ενδεικτικές εικόνες - παραδείγματα του προτεινόμενου εξοπλισμού:





8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από τα στοιχεία που αναφέρθηκαν παραπάνω γίνεται αντιληπτό ότι η αξιοποίηση και η ανάπτυξη του χώρου της ΠΥΡ.ΚΑΛ. αποτελεί ένα θέμα ζωτικής σημασίας για τους δημότες του δήμου Δάφνης-Υμηττού. Το εργοστάσιο της ΠΥΡ.ΚΑΛ. περνώντας μέσα απ' το χρόνο άνησε και ευδοκίμησε προς όφελος πότε κρατικών και πότε ιδιωτικών συμφερόντων. Η Δάφνη αλλά κυρίως ο Υμηττός αναγκάστηκε να συνυπάρξει για πολλά χρόνια με τα επιβλητικά κτίρια, τις μηχανές, τους θορύβους αλλά και τους κινδύνους του εργοστασίου. Τώρα παρακολουθεί το τέλος της βιομηχανίας με τη σταδιακή εγκατάλειψη και παρακμή της και ζητά την άμεση απομάκρυνση και τη μετατροπή της σε πάρκο υψηλού πρασίνου.

Σε αυτή τη κατεύθυνση κινούμενοι και αναλύοντας τα χαρακτηριστικά τόσο του Υμηττού όσο και της Δάφνης, που αν και γειτνιάζουν διαφέρουν αρκετά μεταξύ τους, προσπαθήσαμε να φανταστούμε και να περιγράψουμε ένα πάρκο προσαρμοσμένο στις απαιτήσεις των κατοίκων του Δήμου αλλά που θα έχει τη δυνατότητα να εξυπηρετήσει και την ευρύτερη περιοχή της Αθήνας.

Στην παρούσα εργασία καταγράφηκαν οι υποδομές του Δήμου και ο χειρισμός του από τους κατοίκους και τις αρχές, οι δράσεις σχεδιασμού που έχουν υλοποιηθεί ή προγραμματιστεί και τα αποτελέσματά τους. Έγινε έτσι μια εκτίμηση της σημερινής κατάστασης που σε συνδυασμό με την ανάλυση της πολεοδομικής εξέλιξης της περιοχής προέκυψαν τα προβλήματα και οι ελλείψεις της Δάφνης και του Υμηττού προκειμένου να ενταχθούν στο πάρκο αυτές οι υποδομές που στερείται ο Δήμος, είτε λόγω έλλειψης χώρου (αθλητικές εγκαταστάσεις, πολιτιστικά κέντρα) είτε διότι δεν κατάφερε να τις συντηρήσει (ποδηλατοδρόμοι).

Επίσης καταγράφηκε και αξιολογήθηκε η στάση και ο ρόλος όλων των συμμετεχόντων στο θέμα της διεκδίκησης της ΠΥΡ.ΚΑΛ: των κατοίκων, του κράτους, της εταιρείας και των εργαζομένων καθώς και οι κινήσεις τους, οι συγκρούσεις και οι δράσεις τους προς τον σκοπό αυτό. Τέλος αναλύθηκαν τα συμφέροντα της κάθε ομάδας τα κίνητρά τους και τα πλάνα τους για το μέλλον του εργοστασίου.

Τα συμπεράσματα αυτής της μελέτης ανέδειξαν το πρόβλημα που σήμερα είναι καθολικό για όλο το Λεκανοπέδιο. Οι υψηλοί συντελεστές δόμησης, η έλλειψη πρασίνου και η κάλυψη κάθε εναπομένοντος τετραγωνικού, το άγχος του σύγχρονου κατοίκου της Αθήνας, ο συρρικνωμένος χρόνος του, η ποιότητα ζωής του

που ολοένα και υποβαθμίζεται είναι λίγα από τα καθημερινά προβλήματα που αποδεικνύουν την αναγκαιότητα απόδοσης τέτοιων χώρων προς όφελος της πράσινης οικονομίας και ανάπτυξης.

Ταυτιζόμενοι με αυτή την άποψη περιγράψαμε ένα πάρκο αμιγούς πρασίνου με διεξόδους ψυχαγωγίας, εκτόνωσης και κοινωνικής συναναστροφής. Έτσι σχεδιάστηκε πράσινο, πεζόδρομοι, παιδικές χαρές, αθλητικές εγκαταστάσεις και υποδομές πολιτισμού και αναψυχής. Η διάταξη των χρήσεων μέσα στο πάρκο έγινε με τέτοιο τρόπο ώστε να συνδεθούν με τις γύρω χρήσεις της περιοχής προκειμένου να επιτευχθεί πέρα από την πρόσφατη διοικητική και μια πολεοδομική σύνδεση των πρώην Δήμων. Δόθηκαν κατευθύνσεις για τη διατήρηση των αξιόλογων αρχιτεκτονικών κτιρίων που θα αναδεικνύουν την πολιτιστική κληρονομιά του χώρου και θα ενσωματωθούν στο χώρο ως μνημεία της ιστορίας και της πορείας της ΠΥΡ.ΚΑΛ στο πέρασμα του χρόνου.

Τέλος θα θέλαμε ως κατακλείδα να τονίσουμε ότι δεδομένης της σημερινής υποτίμησης των ανθρώπινων αγαθών λόγω της οικονομικής ύφεσης, τους ολοένα και δυσχερέστερους όρους διαβίωσης με πρόσχημα τους σύγχρονους ρυθμούς των πόλεων, οφείλουμε ο καθένας ως μονάδα και όλοι ως σύνολο να διεκδικούμε συνεχώς την καλύτερη ποιότητα ζωής μας, να απαιτούμε την επαφή μας με τη φύση και να δομούμε τις πόλεις και την καθημερινότητα που εμείς φανταζόμαστε...

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΑΝΑΦΟΡΕΣ

- Σαρηγιάννης Γ. (1973), Τάσεις πολεοδομικής εξελίξεως Λεκανοπεδίου Αθηνών, Ε.Μ.Π., Αθήνα
- Μπίρης Κ. (1966) , Αι Αθήναι : από του 19^{ου} αιώνα εις τον 20^{ον} αιώνα, Ίδρυμα Πολεοδομίας και Ιστορίας των Αθηνών, Αθήνα
- Βαίου-Χατζημιχάλη Ντ., Χατζημιχάλης Κ. (1979) , Περιφερειακή ανάπτυξη και εκβιομηχάνιση, εκδόσεις Εξάντας, Αθήνα
- Αραβαντινός Α. (1998), Πολεοδομικός σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου
- Γεωργακοπούλου Ι., Σιγάλα-Σταθοπούλου Ζ. (2002), Από την αρχαία Αλωπεκή στη σημερινή Δάφνη, εκδόσεις Πάραλος, Αθήνα
- Juha Siikamäki, Kris Wernstedt (2008), Journal of Health Politics, Policy and Law, Volume 33, No. 3
- Peter Harnik, Ryan Donahue (2012), www.tpl.org ,(2011) Planning Magazine, τεύχος Δεκεμβρίου 2011.
- Αυγή (10/10/2010)
- Ελευθεροτυπία (12/10/1977)
- ΦΕΚ Α' 156/1928
- ΦΕΚ Α' 22/1943
- ΦΕΚ Α' 22/1935
- ΦΕΚ Α', 46/1963
- ΦΕΚ Δ', 1061/1996
- ΦΕΚ Α', 209/2011
- Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Δάφνης, 1995
- www.xe.gr
- www.dafni.gr
- www.statistics.gr, Ελληνική Στατιστική Αρχή, 2001
- ymittiwttis.wordpress.com
- www.ymittos.gov.gr
- filotis.itia.ntua.gr
- www.sch.gr

- www.oasa.gr
- www.ymittos-sxedia.blogspot.com
- www.pulse.gr/...nomarxias...ymhttp
- www.asda.gr/elxoroi/ymitos5.htm
- www.epitropilioupolis.blogspot.com
- www.antigeitonies1.blogspot.com
- www.home-biology.gr/.../epiptoseis-kerai
- www.dsi.gr
- www.eas.gr/
- <http://el.wikipedia.org>
- www.ktimatologio.gr
- www.pulse.gr/...nomarxias...ymhttp
- www.asda.gr/elxoroi/ymitos5.htm
- www.epitropilioupolis.blogspot.com
- www.antigeitonies1.blogspot.com
- www.syriza-vyrona.pblogs.gr
- www.pyrkalparko.blogspot.com
- www.blog.stigalaria.org

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ