

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΕΙΡΑΙΑ  
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΔΟΜΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΑΣΤΙΚΟ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ**

**ΑΛΑΜΕΣ – ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ**

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ  
ΚΑΙ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ ΣΤΟ ΑΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ. ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ  
ΠΕΡΙΟΧΗΣ. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΓΙΑ  
ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

**ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ:**

ΚΑΡΠΑΘΑΚΗ ΕΛΕΝΗ

ΜΑΚΡΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

ΝΤΕΒΕΝΕΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ :**

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. ΒΑΡΕΛΙΔΗΣ

Δρ. Αρχιτέκτων Μηχανικός – Πολεοδόμος ΕΜΠ

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

σελ.8

– ΑΣΤΙΚΟ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ

σελ.8

– ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

σελ.9

### ΕΝΟΤΗΤΑ 1: ΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΔΑΜΩΝ –ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ

1.1)ΔΗΜΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ-ΕΝΑ ΜΙΚΡΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ

σελ.11

1.2)Η ΚΗΦΙΣΙΑ ΣΗΜΕΡΑ-ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ

σελ.14

1.3)ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΩΝ ΑΔΑΜΩΝ

σελ.16

1.4)ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

σελ.17

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΣΥΝΟΙΚΙΑΣ ΤΩΝ ΑΔΑΜΩΝ

2.1)ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΕΝΤΑΞΗ

σελ.20

2.2)ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

σελ.21

2.2.1)ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 12-ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΙΩΝ

σελ.25

2.2.2)ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 13-ΓΡΑΜΜΟΣ ΦΟΙΝΙΚΑΣ

σελ.34

2.3)ΕΚΤΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΟΜΗΣΗ

σελ.39

2.4)ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΩΝ-ΟΙΚΟΔΟΜΗΣΙΜΩΝ ΕΚΤΑΣΕΩΝ

σελ.45

2.5)ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΥΓΕΙΑΣ-ΠΡΟΝΟΙΑΣ

σελ.47

2.6)ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ

σελ.48

2.7)ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΑ ΚΤΗΡΙΑ

σελ.49

2.8)ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΚΤΗΡΙΩΝ	σελ.50
2.8.1)ΥΨΟΣ ΚΤΗΡΙΩΝ	σελ.51
2.8.2) ΕΤΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ	σελ.51
2.8.3)ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ	σελ.52
2.8.4)ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΚΑΤΟΙΚΙΩΝ	σελ.52

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ**

3.1)ΣΠΗΛΑΙΟ ΕΥΜΕΝΙΔΩΝ Η ΠΥΡΝΑΣ	σελ.54
3.2)ΑΔΡΙΑΝΕΙΟ ΥΔΡΑΓΩΓΕΙΟ	σελ.55

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ**

4.1)ΣΥΛΛΟΓΗ ΑΠΟΡΡΙΜΑΤΩΝ	σελ.58
4.2)ΑΠΟΧΕΤΕΥΤΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΔΑΜΩΝ	σελ.59
4.2.1)ΑΠΟΧΕΤΕΥΣΗ ΑΚΑΘΑΡΤΩΝ	σελ.59
4.2.2)ΑΠΟΧΕΤΕΥΣΗ ΟΜΒΡΙΩΝ	σελ.60
4.3)ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΚΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΑΔΑΜΩΝ	σελ.63
4.4)ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	σελ.71
4.5)ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	σελ.73
4.6)ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ	σελ.75
4.7)ΣΗΜΑΝΣΗ	σελ.76
4.8)ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	σελ.77
4.9)ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΣΤΙΣ ΑΔΑΜΕΣ	σελ.77
4.10)ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΣΩΝ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	σελ.79

4.11)ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΩΝ ΑΔΑΜΩΝ	σελ.81
4.12)ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ ΤΩΝ ΑΔΑΜΩΝ	σελ.84
4.12.1)ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	σελ.84
4.12.2)ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	σελ.85
4.12.3)ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΟΝΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ	σελ.85
4.12.4)ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ	σελ.86
4.12.5)ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ	σελ.87
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Ο ΣΕΙΣΜΟΣ ΤΟΥ 1999</b>	
5.1)ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΣΕΙΣΜΟΥ	σελ. 89
5.2) ΑΔΑΜΕΣ : ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΒΛΑΒΩΝ, ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΟΥ ΕΔΑΦΟΥΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΑΣ	σελ.90
5.3)ΑΝΑΦΟΡΑ ΚΑΙ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΩΝ ΣΤΙΣ ΑΔΑΜΕΣ	σελ 91
5.3.1)ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ ΦΟΥΡΛΗΣ	σελ.91
5.3.2) ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ RICOMEX	σελ.93
5.3.2) ΦΑΡΜΑΚΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ FARAN	σελ.96
5.3.3) ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ «ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ»	σελ.98
5.3.4 )ΚΥΡΙΟΙ ΛΟΓΟΙ ΑΝΑΤΡΟΠΗΣ ΚΤΙΡΙΩΝ	σελ.99
5.3.5)ΟΙ ΑΔΑΜΕΣ ΜΕΤΑ ΤΟ ΣΕΙΣΜΟ	σελ.100

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΚΗΦΙΣΟΣ ΠΟΤΑΜΟΣ**

6.1)ΜΙΑ ΜΙΚΡΗ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ	σελ.102
6.2)ΖΩΝΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΗΦΙΣΟΥ	σελ.103
6.3) Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΚΗΦΙΣΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΛΕΚΑΝΟΠΕΔΙΟ	σελ.107
6.4) ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΑΡΝΗΤΙΚΑ ΤΟΝ ΚΗΦΙΣΟ	σελ.108
6.5 )ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΕΣ ΑΥΘΑΙΡΕΣΙΕΣ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΤΟΥ ΚΗΦΙΣΟΥ	σελ.116
6.6)ΑΜΕΣΑ ΜΕΤΡΑ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΜΕΛΕΤΗΣ	σελ.119
6.7 )ΑΜΕΣΑ ΜΕΤΡΑ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΡΓΩΝ	σελ.120

## **ΕΝΟΤΗΤΑ 2 ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΖΩΝΗ**

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΠΑΡΚΟ ΚΗΦΙΣΙΑΣ**

7.1)ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ	σελ.123
7.2)ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΒΙΟ.ΠΑ ΚΗΦΙΣΙΑΣ	σελ.126
7.2.1)ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΒΙΟ.ΠΑ ΚΗΦΙΣΙΑΣ	σελ.126
7.2.2)ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	σελ.126
7.2.3)ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΔΟΜΗΣΗΣ	σελ.127
7.2.4)ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ/ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΤΙΣΜΑΤΩΝ	σελ.127
7.2.5) ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ / ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ / ΡΕΜΑΤΑ	σελ.128
7.2.6)ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ	σελ.130
7.3)ΕΠΙΡΡΟΗ ΥΠΑΡΞΗΣ ΒΙΟ.ΠΑ ΣΤΙΣ ΑΔΑΜΕΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	σελ.133
7.3.1)ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ	σελ.133
7.3.2)ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ	σελ.136

7.3.3)ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΣΗ ΟΧΛΟΥΣΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΙΚΙΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ	σελ.138
7.3.4)ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΕΙ ΤΟ ΒΙΟ.ΠΑ ΚΗΦΙΣΙΑΣ	σελ.139
7.3.5)ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΤΑ ΟΡΙΑ ΒΙΟ.ΠΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΑΜΙΓΓΟΥΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ	σελ.141
7.3.6)ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΒΙΟ.ΠΑ	σελ.142

### **ΕΝΟΤΗΤΑ 3 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΔΑΜΕΣ**

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΣΤΑ ΟΠΟΙΑ ΣΥΜΜΕΤΕΧΕΙ Ο ΔΗΜΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ**

8.1)HABITAT AGENDA	σελ.144
8.1.1)ΣΥΣΤΑΣΗ HABITAT AGENDA	σελ.144
8.1.2)ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ HABITAT AGENDA	σελ.146
8.1.3)ΒΑΣΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ HABITAT AGENDA	σελ.149
8.1.4)ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ HABITAT AGENDA	σελ.152
8.2)ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ «ΘΗΣΕΑΣ»	σελ.153
8.2.1)ΤΟ ΠΟΛΙΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	σελ.153
8.2.2)ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ «ΘΗΣΕΑΣ»	σελ.154
8.2.3)ΤΑ ΟΦΕΛΗ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ «ΘΗΣΕΑΣ»	σελ.154

#### **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ**

1) ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΤΟΠΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΕ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ HABITAT AGENDA ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΥ Β.Α ΑΘΗΝΑΣ, ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ ΚΗΦΙΣΙΑΣ.

- Δ΄ ΦΑΣΗ : ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ
- ΠΙΝΑΚΕΣ ΣΥΝΟΨΗΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ

2) Φ.Ε.Κ ΑΔΑΜΩΝ, Φ.Ε.Κ ΒΙΟ.ΠΑ ΚΗΦΙΣΙΑΣ

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Στα πλαίσια της εκπόνησης της παρούσας πτυχιακής εργασίας ασχοληθήκαμε με τη διερεύνηση και καταγραφή των βιομηχανικών εγκαταστάσεων στην περιοχή των Αδαμών του Δήμου Κηφισιάς και τον αντίκτυπο που έχουν αυτές στη βιωσιμότητα της περιοχής. Επίσης ασχοληθήκαμε με τη χωροταξική οργάνωση της περιοχής, τη βιώσιμη οικιστική ανάπτυξή της, την πολεοδομική οργάνωση και την ποιότητα ζωής στο αστικό περιβάλλον. Βάσει λοιπόν των επικρατουσών συνθηκών που ερευνήσαμε και καταγράψαμε, προτείναμε λύσεις για την εξυγίανση, αποκατάσταση και ανάπτυξη της περιοχής.

Ιδιαίτερες ευχαριστίες εκφράζονται στον επιβλέποντα καθηγητή κ. Γιώργο Βαρελίδη (Δρ Αρχιτέκτων Μηχανικός – Πολεοδόμος ΕΜΠ) και την κα. Καλλιόπη Θεοδωρακοπούλου – Βαρελίδη (Αρχιτέκτων – Μηχανικός Ε.Μ.Π.) για την επίβλεψη και την πολύτιμη βοήθεια που μας παρείχαν κατά τη διάρκεια της εκπόνησης της εργασίας και για το κλίμα συνεχούς συνεργασίας, επικοινωνίας και εμπιστοσύνης που αναπτύχθηκε ανάμεσά μας.

Θερμές ευχαριστίες οφείλουμε στο Δημαρχείο Κηφισιάς και ιδιαιτέρως στην Πολεοδομία του Δήμου για την ευγενική και άμεση παραχώρηση απαραίτητων πληροφοριών. Επίσης εκφράζουμε ευχαριστίες στο Σύνδεσμο 21 ΟΤΑ για την πολύτιμη παροχή πληροφοριών, μελετών και υλικού που αφορούν στην περιοχή των Αδαμών και ιδιαιτέρως την κ. Μπέτυ Βακαλοπούλου.

Απώτερος στόχος της πτυχιακής εργασίας μας είναι η έγκυρη πληροφόρηση των σπουδαστών του Τ.Ε.Ι. ΠΕΙΡΑΙΑ ως προς τα προβλήματα που αναδύονται εξαιτίας της συνύπαρξης βιομηχανικού και αστικού ιστού στην εξεταζόμενη περιοχή και η συνειδητοποίηση της αναγκαιότητας για την εύρεση και υλοποίηση ουσιαστικών τρόπων αντιμετώπισης που έχουν ως απώτερο σκοπό τη βελτίωση του επιπέδου διαβίωσης των κατοίκων της περιοχής.

## **ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Για να γίνει πιο κατανοητό το περιεχόμενο και το αντικείμενο που πραγματεύεται η πτυχιακή εργασία θα πρέπει αρχικά να γίνει μια αναφορά στο ρόλο και τη λειτουργία του αστικού παρατηρητηρίου και της βιώσιμης ανάπτυξης.

### **ΑΣΤΙΚΟ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ**

Το Παγκόσμιο Αστικό Παρατηρητήριο (GUO) είναι ένα διεθνές δίκτυο που ιδρύθηκε από τον ΟΗΕ με σκοπό να αξιοποιήσει την παγκόσμια γνώση για τη Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη. Είναι ένας αναγκαίος επιτελικός μηχανισμός συλλογής και επεξεργασίας δεδομένων με βάση επιλεγμένους δείκτες και ένας φορέας εκτέλεσης, διαχείρισης και παρακολούθησης του ερευνητικού έργου που απαιτείται κατά περίπτωση.

Το Αστικό Παρατηρητήριο αποβλέπει στην υποστήριξη των Κυβερνήσεων και Τοπικών Αυτοδιοικήσεων του ιδιωτικού τομέα και των επαγγελματικών ενώσεων και εν γένει του κοινωνικού συνόλου, ώστε :

- να βελτιώνουν τις αστικές πολιτικές ανάπτυξης, στηριγμένοι σε μια διαρκώς αυξανόμενη ικανότητα συλλογής, αξιολόγησης και εφαρμογής των πληροφοριών για τις αστικές συνθήκες, ανάγκες και τάσεις
- να διαμορφώνουν και να αναπτύσσουν εθνικά και τοπικά σχέδια δράσης, με βαθύτερη κατανόηση του τρόπου με τον οποίο λειτουργούν οι πόλεις μας
- να ενθαρρύνουν την κοινωνική συμμετοχή και εμπλοκή στη λήψη αποφάσεων για την Αστική Ανάπτυξη
- να βελτιώσουν την αστική διαχείριση και ανάπτυξη

Με πρότυπο το Παγκόσμιο Αστικό Παρατηρητήριο ο κ. Γιώργος Βαρελίδης συνέστησε το Αστικό Παρατηρητήριο του Τ.Ε.Ι. Πειραιά το οποίο εξετάζει διάφορες βιομηχανικές περιοχές της Αττικής με σκοπό την εξυγίανση και ανάπτυξη τους μέσω της εξάλειψης των προβλημάτων που τις διακρίνουν.



## **ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ**

Βιώσιμη ορίζεται η ανάπτυξη που ανταποκρίνεται στις ανάγκες της παρούσης γενιάς χωρίς να μειωθεί η ικανότητα των μελλοντικών γενεών να καλύψουν τις δικές τους ανάγκες και φιλοδοξίες.

Άξονες προτεραιότητας για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη είναι οι εξής :

- Η αειφόρος διαχείριση των φυσικών πόρων : εδάφη, ύδατα, φυσικές και παράκτιες ζώνες
- Η ολοκληρωμένη καταπολέμηση της ρύπανσης και προληπτική δράση όσον αφορά στα απόβλητα
- Η μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που προέρχεται από μη ανανεώσιμες πηγές
- Η βελτίωση της διαχείρισης της κινητικότητας με την ανάπτυξη αποτελεσματικών και καθαρών τρόπων μεταφοράς
- Η επεξεργασία ενός συνεκτικού συνόλου μέτρων για τη βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος
- Η βελτίωση της υγείας και της ασφάλειας ιδίως σε θέματα διαχείρισης των βιομηχανικών κινδύνων της πυρηνικής ασφάλειας.

Από τους προαναφερόμενους άξονες προτεραιότητας αναφορικά με τη γενική προσέγγιση της βιώσιμης ανάπτυξης, αναδεικνύεται αυτοτελώς η ανάγκη βελτίωσης της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος, προτεραιότητα η οποία εισάγει την ιδιαιτερότητα των πόλεων ως ζωντανών οργανισμών και θέτει την ανάγκη ειδικής θεώρησης της βιώσιμης ανάπτυξης από τη σκοπιά των πόλεων, ή «**Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη**».

**ΕΝΟΤΗΤΑ 1<sup>η</sup>**  
**ΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ**

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΔΑΜΩΝ – ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ

### 1.1 ΔΗΜΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ - ΕΝΑ ΜΙΚΡΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Η ύπαρξη της Κηφισιάς χρονολογείται από την αρχαιότητα , όταν τον 6<sup>ο</sup> π.Χ αιώνα αποτελούσε το Δήμο της Ερέχθιδος φυλής με τοπική αυτοδιοίκηση. Τον 2<sup>ο</sup> μ.Χ αιώνα ήταν από τις δώδεκα σημαντικές πόλεις της Αθήνας.

Είναι η πόλη που «εκεί φυσά».

Κατά τη διάρκεια της παρουσίας των Δυτικών στην Αττική, αρχές 13<sup>ου</sup> – μέσα 15<sup>ου</sup> αιώνα, αξιωματούχοι έχτισαν τα εξοχικά τους στην Κηφισιά. Στα χρόνια της Τουρκοκρατίας, πολλοί Τούρκοι έχτισαν τα σπίτια τους στην Κηφισιά. Κατασκεύασαν μάλιστα και ένα τζαμί. Μετά την αποχώρηση των Τούρκων από την Κηφισιά τα κτήματά τους περιήλθαν στους Έλληνες. Μετά τη σύσταση του Ελληνικού Κράτους, στην καταπράσινη Κηφισιά έμειναν οι γνωστές οικογένειες Σούτσου, Ραγκαβή, Μαυρομιχάλη, Μπότσαρη, η Δούκισσα της Πλακεντίας αλλά και ο πρώτος βασιλιάς της Ελλάδας Όθωνας.

Ένας βασικός παράγοντας που έπαιξε καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη της Κηφισιάς ήταν η σιδηροδρομική σύνδεσή της με την Αθήνα το 1882, με το ιστορικό ατμοκίνητο τρένο που αργότερα, το 1902, έγινε ηλεκτροκίνητο.



Εικόνα 1: Σιδηροδρομικός σταθμός Κηφισιάς, αρχές 20<sup>ου</sup> αιώνα.

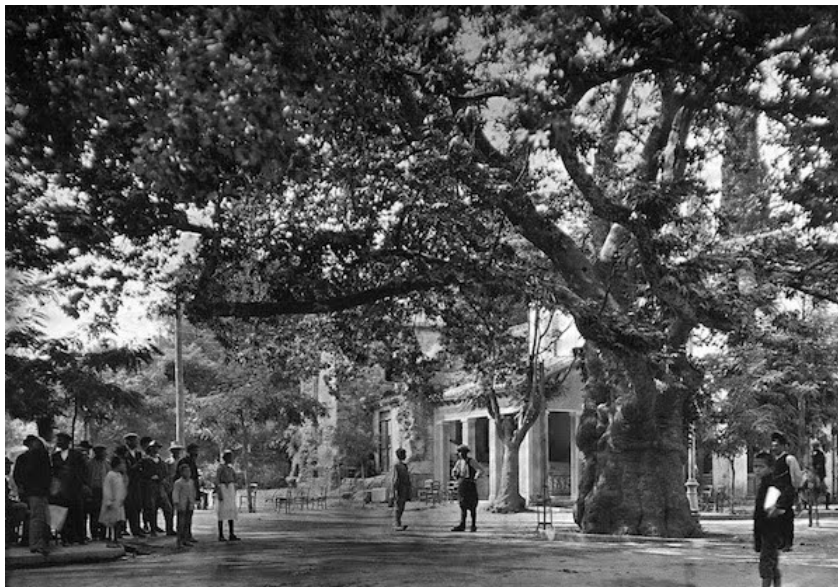
(πηγή:<http://www.kifissiameteo.gr/kifissiahistoryGR.html>)

Την ίδια χρονιά ιδρύθηκε με βασιλικό διάταγμα το πρώτο ταχυδρομείο. Εκείνη την εποχή κτίστηκαν και τα πρώτα ξενοδοχεία: Ξενοδοχείον Μελά, το Renaissance, η Αίγλη, το Πλάζα, το Σέσιλ, το Πεντελικόν και το Θεοξενία.

Η απογραφή στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα δίνει 700 κατοίκους και το 1900 η Κηφισιά αριθμεί περί τους 1000 κατοίκους, μεταξύ των οποίων διάφοροι ομογενείς από τη Χίο, την Αίγυπτο και την Κωνσταντινούπολη, οι οποίοι κατασκεύασαν εντυπωσιακές επαύλεις και πολυτελείς κατοικίες, συδιαμορφώνοντας με τα απλά σπίτια του τοπικού πληθυσμού την πολύμορφη και συνάμα αντιφατική αρχιτεκτονική κληρονομιά της πόλης.

Το 1912 η Κηφισιά αναγνωρίζεται ως θέρετρο και από το 1958 ως τουριστικός τόπος, αναγνωρίζοντας έτσι το τοπίο ιδιαίτερου φυσικού κάλους και την ιδιαίτερη αρχαιολογική αξία του τόπου. Πολύ αργότερα χτίστηκε το Νοσοκομείο ΚΑΤ. Στα χρόνια του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου, αλλά και μετά τη Μικρασιατική Καταστροφή η Κηφισιά φιλοξένησε ένα σημαντικό αριθμό προσφύγων.

Με το διάταγμα της 16<sup>ης</sup> Φεβρουαρίου 1925, η Κηφισιά αποσπάστηκε από το Δήμο Αθηναίων, στον οποίο ανήκε μέχρι τότε και έγινε κοινότητα. Στα όριά της περιελάμβανε ακόμα τους συνοικισμούς Εκάλης και Νέας Ερυθραίας. Ο πρώτος αποσπάστηκε από την Κοινότητα Κηφισιάς τον Ιούλιο του 1928 και ο δεύτερος τον Ιανουάριο του 1934. Η Κηφισιά έγινε Δήμος το 1942.



**Εικόνα 2:** Πλατεία Κηφισιάς όπως απθανاتیστηκε τη δεκαετία του 1940.

(πηγή:<http://www.kifissiameteo.gr/kifissiahistoryGR.html>)

Η μεταπολεμική περίοδος χαρακτηρίζεται από τη συνεχή αλλοίωση του κηφισιώτικου τοπίου, καθώς το πράσινο αρχίζει να χάνεται σιγά-σιγά από το κέντρο του προαστίου και να παραχωρεί τη θέση του στο μπετόν και την εμπορική εκμετάλλευση της γης. Επαύλεις και παραδοσιακά κτίρια αλλάζουν χέρια και μετατρέπονται σε εμπορικά κέντρα και συγκροτήματα γραφείων.



**Εικόνα 3 : Φωτογραφία που αποτυπώνει το χαρακτηριστικό κηφισιώτικο τοπίο.  
(πηγή:<http://www.kifissiameteo.gr/kifissiahistoryGR.html>)**

## 1.2 Η ΚΗΦΙΣΙΑ ΣΗΜΕΡΑ-ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ

Ο Δήμος Κηφισιάς συνορεύει βόρεια με το Δήμο Νέας Ερυθραίας, νότια με τους Δήμους Αμαρουσίου και Πεύκης, ανατολικά με το Πεντελικό και δυτικά διασχίζεται από τον ΠΑΘΕ με αποτέλεσμα να αποκόπτεται ένα τμήμα του – Αδάμες, Γράμμος και Φοίνικας.

Είναι από τους πρώτους Δήμους στο Λεκανοπέδιο που, μετά την Αθήνα, απέκτησαν εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο το 1891 και μέχρι σήμερα υπάρχουν περιοχές που βρίσκονται στη διαδικασία πολεοδόμησης.

Ο Δήμος Κηφισιάς χωρίζεται σε 14 Πολεοδομικές Ενότητες (ΠΕ) οι οποίες έχουν ως εξής :

- 1<sup>η</sup> Πολεοδομική Ενότητα : Άνω Κηφισιά
- 2<sup>η</sup> Πολεοδομική Ενότητα : Αλώνια
- 3<sup>η</sup> Πολεοδομική Ενότητα : Δημαρχείο - Κέντρο
- 4<sup>η</sup> Πολεοδομική Ενότητα : Κεφαλάρι
- 5<sup>η</sup> Πολεοδομική Ενότητα : Πολιτεία
- 6<sup>η</sup> Πολεοδομική Ενότητα : Στροφύλι
- 7<sup>η</sup> Πολεοδομική Ενότητα : ΚΑΤ
- 8<sup>η</sup> Πολεοδομική Ενότητα : ΗΣΑΠ - ΙΚΑ
- 9<sup>η</sup> Πολεοδομική Ενότητα : Κάτω Κηφισιά
- 10<sup>η</sup> Πολεοδομική Ενότητα : Χελιδονούς
- 11<sup>η</sup> Πολεοδομική Ενότητα : Νέα Κηφισιά
- 12<sup>η</sup> Πολεοδομική Ενότητα : Αδάμες – Οικισμός Πελοποννησίων
- 13<sup>η</sup> Πολεοδομική Ενότητα : Αδάμες – Γράμμος - Φοίνικας
- 14<sup>η</sup> Πολεοδομική Ενότητα : Πανόραμα

Στην εργασία αυτή θα μελετήσουμε και θα ασχοληθούμε με τις 12<sup>η</sup>, 13<sup>η</sup> και 14<sup>η</sup> Πολεοδομικές Ενότητες οι οποίες καλύπτουν τις Αδάμες και την ευρύτερη περιοχή τους, τη ΒΙΟ.ΠΑ και γενικά τις περιοχές εκατέρωθεν της Εθνικής Οδού στο κομμάτι που αφορά στις Αδάμες.

Σήμερα πια η Κηφισιά έχει ενταχθεί στο μητροπολιτικό συγκρότημα της Αττικής παρουσιάζοντας μια πολύπλευρη εικόνα, κατ' αντιστοιχία της πολύμορφης οικονομικοκοινωνικής της δομής. Αμιγής κατοικία, υπεροπτικής εμβέλειας πολεοδομικό κέντρο, όπως χαρακτηρίζεται από το εγκεκριμένο Ρυθμιστικό Σχέδιο, κέντρο με επιρροή στη Νέα Ερυθραία και την Εκάλη με τις οποίες αποτελεί μια χωρική υποενότητα, με εξειδίκευση στο σπάνιο λιανικό εμπόριο, στα γραφεία επιχειρήσεων που το πλήθος τους και η έκτασή τους είναι αρκετά σημαντικά, κατατάσσοντας την Κηφισιά στην 7<sup>η</sup> θέση στο νομό Αττικής, με ιδιαίτερες Υπηρεσίες κυρίως υποκαταστήματα όλων των ελληνικών και ξένων τραπεζών, ημερήσια και βραδινή αναψυχή, αλλά και πολιτιστικά κέντρα, μουσεία, πινακοθήκες, ερευνητικά ιδρύματα και τέλος ΒΙΟ.ΠΑ κατά μήκος του ΠΑΘΕ.

Οι εκτεταμένες οικιστικές περιοχές κατοικίας χαρακτηρίζονται από διαφορετικά στοιχεία ποιότητας κατοικίας, διαφορετικούς όρους δόμησης και διαφορετικές αξίες γης. Η κοινωνική σύνθεση του πληθυσμού κατατάσσεται σε περιοχές μεγαλοαστών με υψηλά εισοδήματα, όπως το κέντρο, το Κεφαλάρι, η Πολιτεία, μικροαστικών με υψηλά εισοδήματα, όπως η Κάτω Κηφισιά, αλλά και φτωχά κοινωνικά στρώματα, όπως οι εργατικές πολυκατοικίες, το Καλυφτάκι, ο Τίμιος Σταυρός. Είναι λοιπόν μια πόλη δύο ταχυτήτων, δύο όψεων, του πλούτου και της φτώχειας, όπως εξάλλου όλα τα μεγάλα αστικά κέντρα με μητροπολιτικά χαρακτηριστικά.

Η Κηφισιά έχει μακρά ιστορία προαστειοποίησης και σήμερα πια παρουσιάζεται συμβίωση στον ίδιο Δήμο ετερογενών στρωμάτων, τα οποία έχουν συχνά προβλήματα στην πρόταξη των προτεραιοτήτων τους σχετικά με τα ζητήματα που αντιμετωπίζουν στις γειτονιές τους και στην άμεσα ευρύτερη περιοχή. Κατ' αντιστοιχία τα προβλήματα που έχει να λύσει ο Δήμος είναι σύνθετα και πολλά και η επίλυσή τους δεν είναι καθόλου μονοσήμαντη. Η διαχείριση αυτού του πολυσήμαντου αστικού χώρου στο πλαίσιο των αρχών της αειφορίας δεν είναι μια απλή υπόθεση και απαιτεί ιδιαίτερη συστηματική θεώρηση, τόσο στο επιστημονικό, όσο και το πολιτικό-κοινωνικό επίπεδο, όπου διάφορες ομάδες προβάλλουν τις διαφορετικές κοινωνικές αξίες τους και τα προβλήματά τους και τα διαφορετικά μεταξύ τους οράματα.

### 1.3 ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΩΝ ΑΔΑΜΩΝ

Οι Αδάμες ανήκουν στο Δήμο Κηφισιάς.

Στα Δυτικά του Δήμου υπάρχουν οι συνοικίες Νέα Κηφισιά και Αδάμες όπου οι Αδάμες αποτελούν τη δυτικότερη συνοικία και χωρίζεται από το δήμο Αχαρνών από τον Κηφισό ποταμό.

Μεταξύ τους, οι δύο συνοικίες χωρίζονται από την Εθνική Οδό

Η συνοικία των Αδαμών περιλαμβάνει:

**1. Τον Οικισμό "Πελοποννησίων",** Πολεοδομική Ενότητα 12 του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου, που εντάχθηκε στο Σχέδιο με τα Διατάγματα του 1925 (το ανατολικά του οδού Αχαΐας τμήμα) και του 1952 (το υπόλοιπο μέχρι την οδό Ερμιόνης)

**2. Τον Οικισμό "Γράμμος - Φοίνικας"** που εντάχθηκε στο Σχέδιο το 1997. (Πράξη Εφαρμογής 2005)

Οι Αδάμες περιβάλλονται κατά το Νότιο, Δυτικό και Βόρειο άκρο της, από τη Ζώνη Προστασίας του Κηφισού (Π.Δ. 1994), ζώνη που γενικώς αρχίζει εκεί που τελειώνει το εγκεκριμένο Σχέδιο Πόλεως. Κατά δε το Ανατολικό, έχει ως όριο την Εθνική Οδό και την εν συνεχεία, όμορο Συνοικία της Νέας Κηφισιάς με τις Πολεοδομικές Ενότητες 10 και 11.

Η επιγενόμενη της εγκρίσεως του Σχεδίου διέλευση - διάνοιξη (περίοδος 1960) της Εθνικής Οδού και διαπλάτυνση (1990) απόκοψε τις Αδάμες από τον κορμό της Κηφισιάς, με αποτέλεσμα η οδική επικοινωνία με τη λοιπή Κηφισιά να περιορισθεί στις δύο υπόγειες Διαβάσεις Πεζών και Οχημάτων (Ερυμάνθου - Τροιζηνίας και Ελαιών - Ερμιόνης) και στις δύο Διαβάσεις Πεζών στο ύψος του 16<sup>ου</sup> και 17<sup>ου</sup> χιλιομέτρου και με τον Εθνικό δε δρόμο μέσω του Δυτικού παράδρομου της Εθνικής Οδού, με πρόσβαση στον Κόμβο Βαρυμπόμπης και Καλυφτάκι. Η νέα Πεζογέφυρα που κατασκευάστηκε πρόσφατα από το ΥΠΕΧΩΔΕ στον κόμβο της Νέας Κηφισιάς αποτελεί τον τρίτο τρόπο επικοινωνίας πεζών με τη λοιπή Κηφισιά, ιδιαίτερα των κατοίκων Γράμμου Φοίνικα.



#### 1.4 ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Ο πληθυσμός της Πολεοδομικής Ενότητας, Συνοικίας, Διαμερίσματος και του Δήμου, αποτελεί ως γνωστόν βασικό στοιχείο της σχεδιάσεως για τις υποδομές που συνιστούν το ελάχιστο κοινωνικό εξοπλισμό, τις παρεχόμενες υπηρεσίες αλλά και της συμμετοχής της κάθε περιοχής στα αιρετά συλλογικά όργανα του Δήμου.

Για τα πληθυσμιακά στοιχεία της περιοχής των Αδαμών, δεν υπάρχουν αναλυτικά στοιχεία από την ΕΣΥΕ (πληθυσμός κάθε Πολεοδομικής Ενότητας του Δήμου Κηφισιάς) για αυτή τη χρονική περίοδο. Τα τελευταία επίσημα στοιχεία δίνονται από την απογραφή του 2001 και παρατίθενται στον πίνακα που ακολουθεί, σε σύγκριση με τις προηγούμενες απογραφές πληθυσμού, το 1981 και το 1991.

	ΣΥΝΟΛΟ ΟΤΑ	Πολεοδομικές Ενότητες	
		ΠΕ-12	ΠΕ-13
Πληθυσμός 1981	29.818	662	153
Πληθυσμός 1991	37.893	1.206	221
Πληθυσμός 2001	43.929	1.946	257
Μεταβολή 1981-1991	27,1%	82,2%	44,4%
Μεταβολή 1991-2001	15,9%	61,4%	16,3%

**Πίνακας 1:** Πληθυσμός Π.Ε 12 και Π.Ε 13, στις απογραφές του 1981, 1991 και 2001 και ποσοστό μεταβολής. (πηγή: Ολοκληρωμένο τοπικό πρόγραμμα βιώσιμης ανάπτυξης σε εφαρμογή της Habitat Agenda της περιοχής του Συνδέσμου ΒΑ, για το Δήμο Κηφισιάς, Μάρτιος 2007)

Λαμβάνοντας όμως υπ' όψιν πως η Π.Ε. 13 ( Αδάμες - Γράμμος-Φοινικάς) είναι νεοεντασσομένη περιοχή και ήταν ελάχιστα δομημένη στις προηγούμενες απογραφές, είναι φανερό πως τα δεδομένα αυτά δεν αντιστοιχούν στην πραγματική πραγματικότητα αφού ο ρυθμός ανοικοδομήσεως της περιοχής, την τελευταία δεκαετία, είναι ιδιαίτερα έντονος.

Έτσι δημιουργήθηκε η ανάγκη ενός νέου υπολογισμού του πληθυσμού των Αδαμών που να αντικατοπτρίζει τη σημερινή πραγματικότητα.

Ο υπολογισμός του πληθυσμού της άμεσης περιοχής μελέτης πραγματοποιήθηκε κατά προσέγγιση. Κατά τον υπολογισμό πραγματοποιήθηκαν προσεγγίσεις και παραδοχές για την έκταση και την πληθυσμιακή πυκνότητα.

- Η συνολική έκταση της Πολεοδομικής Ενότητας 12 (Αδάμες – οικισμός Πελοποννησίων) εκτιμάται περίπου σε 900 στρέμματα (πηγή: Google), ενώ χωρίς το οδικό δίκτυο και χωρίς την περιοχή που γειτνιάζει με την Εθνική Οδό (γραφεία, κ.λ.π.), εκτιμάται περίπου σε 600 στρέμματα. Ο συντελεστής δόμησης της Πολεοδομικής Ενότητας 12 είναι 0,6 , συνεπώς η συνολική δόμηση (για κατοικία) στον οικισμό Πελοποννησίων είναι 360 στρέμματα. Το τυπικό οικόπεδο της Πολεοδομικής Ενότητας 12 έχει έκταση 500 τ.μ. με συνολική δόμηση 300 τ.μ. Εκτιμώντας τα 150 τ.μ. ως την επιφάνεια της τυπικής κατοικίας και τα 4 μέλη ως μέγεθος της τυπικής οικογένειας και με δεδομένο ότι περίπου 30 οικόπεδα είναι αδόμητα, μπορεί να προχωρήσουμε σε μία εκτίμηση του πληθυσμού.

- Η συνολική έκταση της Πολεοδομικής Ενότητας 13 (Αδάμες – Γράμμος-Φοίνικας) εκτιμάται περίπου σε 600 στρέμματα (πηγή: Google), ενώ χωρίς το οδικό δίκτυο και χωρίς την περιοχή που γειτνιάζει με την Εθνική Οδό (γραφεία, κ.λ.π.), εκτιμάται περίπου σε 400 στρέμματα. Ο συντελεστής δόμησης της Πολεοδομικής Ενότητας 13 είναι 0,5 , συνεπώς η συνολική δόμηση (για κατοικία) στον οικισμό Γράμμος – Φοίνικας είναι 200 στρέμματα. Το τυπικό οικόπεδο της Πολεοδομικής Ενότητας 13 έχει έκταση 500 τ.μ. με συνολική δόμηση 250 τ.μ. Εκτιμώντας τα 150 τ.μ. ως την επιφάνεια της τυπικής κατοικίας και τα 4 μέλη ως μέγεθος της τυπικής οικογένειας και με δεδομένο ότι περίπου το 30% των οικοπέδων είναι δομημένα, μπορεί να προχωρήσουμε σε μία εκτίμηση του πληθυσμού.

Έτσι προκύπτει ο ακόλουθος πίνακας :

	<b>ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΙΩΝ (Πολοδομική Ενότητα 12)</b>	<b>ΓΡΑΜΜΟΣ – ΦΟΙΝΙΚΑΣ (Πολοδομική Ενότητα 13)</b>
Συνολική Έκταση	900 στρέμματα	600 στρέμματα
Έκταση κατοικίας (χωρίς το οδικό δίκτυο και τις εμπορικές χρήσεις)	600 στρέμματα	400 στρέμματα
Συντελεστής Δόμησης	0,6	0,5
Σύνολο Δομημένων	360 στρέμματα	200 στρέμματα
Τυπικό Οικόπεδο	0,5 στρέμμα	0,5 στρέμμα
Δόμηση ανά Τυπικό Οικόπεδο	0,30 στρέμμα	0,25 στρέμμα
Συνολικός αριθμός Οικοπέδων	$(600/0,5) = 1200$ οικόπεδα	$(400/0,5) = 800$ οικόπεδα
Δομημένα Οικόπεδα	$(1200 - 30) = 1170$ οικόπεδα	$(30\% * 800) = 240$ οικόπεδα
Συνολική Πραγματική Δόμηση	$(1170 * 500 * 0,6) = 351.000$ τ.μ.	$(240 * 500 * 0,5) = 60.000$ τ.μ.
Επιφάνεια Τυπικής Κατοικίας	150 τ.μ.	150 τ.μ.
Αριθμός Κατοικιών	$(351.000/150) = 2340$ κατοικίες	$(60.000/150) = 400$ κατοικίες
Μέγεθος Τυπικής Οικογένειας	4 μέλη	4 μέλη
<b>Πληθυσμός</b>	<b>9.360 ≈ 9.000 κάτοικοι</b>	<b>1600 κάτοικοι</b>
<b>Σύνολο Πληθυσμού συνοικίας Αδαμών</b>	<b>10.600 κάτοικοι</b>	

Πίνακας 2: Εκτίμηση σημερινού πληθυσμού Αδαμών, βάσει της χωρητικότητας και του ρυθμού ανοικοδόμησης της περιοχής. (πηγή: Τεχνική Έκθεση Κυκλοφοριακής μελέτης Αδαμών Κηφισιάς, Νοέμβριος 2006)

Παρατηρούμε λοιπόν, πως στην περιοχή, τα τελευταία δέκα χρόνια, υπήρξε τεράστια αύξηση του πληθυσμού, γεγονός που οφείλεται στους πολύ έντονους ρυθμούς ανοικοδόμησης, καθώς η περιοχή εντάχθηκε σχετικά πρόσφατα στο Σχέδιο Πόλης και το οικοδομικό της απόθεμα είναι ακόμα μεγάλο.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΥΝΟΙΚΙΑΣ ΑΔΑΜΩΝ

### 2.1 ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΕΝΤΑΞΗ

Η περιοχή μελέτης – συνοικία Αδαμών – χωροθετείται στη δυτική πλευρά της Εθνικής Οδού, εντός των ορίων του Δήμου Κηφισιάς και βορειότερα του ρέματος Χελιδονούς .

Συγκεκριμένα , η περιοχή μελέτης αποτελείται από τον οικισμό Πελοποννησίων και τον οικισμό Γράμμου – Φοίνικα που ανήκουν στη συνοικία των Αδαμών.

Πιο αναλυτικά η περιοχή μελέτης οριοθετείται :

- βόρεια και δυτικά από τα δυτικά όρια του Δήμου Κηφισιάς
- ανατολικά από την Εθνική Οδό Αθηνών – Λαμίας
- νότια από την οδό Δεκελείας

Ένα μεγάλο τμήμα της περιοχής μελέτης είναι αδόμητο. Το εγκεκριμένο Ρυμοτομικό Σχέδιο έχει εφαρμοστεί με σαφήνεια, κυρίως στον οικισμό Πελοποννησίων όπου και υπάρχει υψηλό ποσοστό οικοπέδων που έχουν δομηθεί .Στο υπόλοιπο τμήμα της περιοχής και ιδιαίτερα στον οικισμό Γράμμος – Φοίνικας συναντάμε λίγα δομημένα οικόπεδα και αδιάνοικτες ή αδιαμόρφωτες οδούς, λόγω της πρόσφατης ένταξης της περιοχής στο Σχέδιο Πόλης.

Στο χάρτη που ακολουθεί παρουσιάζεται η θέση των Αδαμών σε σχέση με την ευρύτερη περιοχή της Κηφισιάς.

## 2.2 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Κυρίαρχη χρήση γης στην περιοχή των Αδαμών είναι σαφώς η κατοικία. Ωστόσο εμφανίζονται, σε μικρό ποσοστό, και άλλες χρήσεις όπως γραφεία , τράπεζες, καταστήματα, εκκλησία, εκπαίδευση. Ένα μεγάλο ποσοστό οικοπέδων στην περιοχή μελέτης είναι αδόμητο.

Στην πολεοδομική ενότητα 12 (οικισμός Πελοποννησίων) παρατηρούνται ταχύτεροι ρυθμοί δόμησης. Έτσι υπολογίζεται ότι στην υφιστάμενη κατάσταση βρίσκονται υπό ανέγερση 150 διαμερίσματα / κατοικίες. Τα επόμενα τέσσερα έως πέντε χρόνια προβλέπεται να έχει ολοκληρωθεί η δόμηση της περιοχής. (υφιστάμενη κατάσταση: περίπου 30 οικόπεδα αδόμητα).

Στην πολεοδομική ενότητα 13 (οικισμός Γράμμου – Φοίνικα) μετά την πράξη εφαρμογής (2005) η δόμηση προχωράει επίσης με ταχύτερους ρυθμούς όπως και τα λοιπά δίκτυα υποδομών. Εκτιμάται ότι το μεγαλύτερο μέρος του οικισμού θα έχει δομηθεί τα επόμενα δύο έως τρία χρόνια.

Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζεται ο μέσος συντελεστής δόμησης ανά πολεοδομική ενότητα για το Δήμο Κηφισιάς.

A/A	Πολεοδομική Ενότητα	Μέσος Συντελεστής Δόμησης
1	Άνω Κηφισιά	0,5
2	Αλώνια	0,7
3	Φάρος (Κέντρο Κηφισιάς)	0,5
4	Κεφαλάρι	0,4
5	Πολιτεία	0,5
6	Στροφύλι	0,5
7	Προφήτης Ηλίας	0,5
8	Αγία Κυριακή	0,5
9	Κάτω Κηφισιά	0,5
10	Νέα Κηφισιά - Ούλεν	0,5
11	Νέα Κηφισιά Αγία Άννα – Πλ. Ιλισίων	0,5
<b>12</b>	<b>Αδάμες – Οικισμός Πελοποννησίων</b>	<b>0,6</b>
<b>13</b>	<b>Αδάμες – Γράμμος - Φοίνικας</b>	<b>0,5</b>
14	Πανόραμα – Καλυφτάκι	0,5

**Πίνακας 3: Ο μέσος συντελεστής δόμησης ανά πολεοδομική ενότητα για το Δήμο Κηφισιάς.**  
(πηγή: Τεχνική Έκθεση Κυκλοφοριακής μελέτης Αδαμών Κηφισιάς, Νοέμβριος 2006)

Η περιοχή μελέτης - με βάση το εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο – χαρακτηρίζεται ως **περιοχή αμιγούς κατοικίας, με κάποιες μόνο εξαιρέσεις**. Βασική εξαίρεση αποτελούν οι χρήσεις κατά μήκος της Εθνικής Οδού. Το τμήμα αυτό τείνει να λειτουργήσει ως υπερτοπικό κέντρο λόγω των επαγγελματικών χρήσεων, κέντρα λιανικού και χονδρικού εμπορίου και υπηρεσίες. Τέτοιες χρήσεις είναι υπερτοπικής σημασίας με συνέπεια να προσελκύονται καθημερινά μεγάλοι αριθμοί τακτικών και περιστασιακών επισκεπτών από την ευρύτερη περιοχή και από τους όμορους Δήμους. Οι χρήσεις αυτές λειτουργούν ήδη (υφιστάμενη κατάσταση) και συνεχίζουν να αναπτύσσονται.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται οι επιτρεπόμενες χρήσεις γης για τη συνοικία των Αδαμών βάσει του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου. Σε ορισμένες περιπτώσεις, κατά την έναρξη ισχύος του θεσμικού πλαισίου στην περιοχή μελέτης, υφίστανται χρήσεις γης που δεν προβλέπονται από το θεσμικό πλαίσιο. Έτσι κατά παρέκκλιση των διατάξεων θα επιτρέπεται η λειτουργία τους εφ' όσον λειτουργούν βάσει νόμιμης άδειας σε κατάλληλο χώρο.

Στη συνέχεια ακολουθεί χάρτης όπου παρουσιάζονται σχηματικά οι χρήσεις γης που έχουν αναπτυχθεί στην ευρύτερη περιοχή των Αδαμών καθώς και οι προβλεπόμενες χρήσεις από το Γ.Π.Σ.

**(πηγή πληροφοριών: Τεχνική Έκθεση Κυκλοφοριακής μελέτης Αδαμών Κηφισιάς, Νοέμβριος 2006)**

<p><b>ΑΡΘΡΟ 2 (ΦΕΚ 166/87)</b> ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΑΜΙΓΟΥΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ</p>	<p>ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗ ΣΥΝΟΙΚΙΑ ΕΚ ΤΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 2, ΤΗΣ ΦΕΚ 166/87. (ΑΠΟΦΑΣΗ ΝΟΜΑΡΧΗ <b>ΦΕΚ 601/92</b>)</p>	<p>ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΣΤΑ ΟΙΚΟΠΕΔΑ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΠΡΟΣΩΠΟ ΣΤΟΝ ΠΑΡΑΔΡΟΜΟ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΔΟΥ ( <b>ΦΕΚ 142/93</b>)</p>	<p>ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ <b>ΑΡΘΡΟ 4 ΤΟΥ ΦΕΚ 166/87</b> ΣΕ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ (ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΠΟΛΗΣ – ΤΟΠΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΣΥΝΟΙΚΙΑΣ – ΓΕΛΤΟΝΙΑ)</p>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Κατοικία</li> <li>2. Ξενώνες μικρού δυναμικού (περί τις 20 κλίνες)</li> <li>3. Εμπορικά καταστήματα που εξυπηρετούν τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων της περιοχής (παντοπωλεία, φαρμακεία, χαρτοπωλεία κλπ.)</li> <li>4. Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας</li> <li>5. Κτίρια πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμια εκπαίδευσης</li> <li>6. Αθλητικές εγκαταστάσεις</li> <li>7. Θρησκευτικοί χώροι</li> <li>8. Πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις</li> </ol>	<p><b>Άρθρο 2.1</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Κατοικία</li> <li>2. Κτίρια πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμια εκπαίδευσης</li> <li>3. Αθλητικές εγκαταστάσεις ( με γνόμονα το Δημοτικό Συμβούλιο)</li> <li>4. Θρησκευτικοί χώροι</li> <li>5. Παιδικές χαρές</li> </ol> <p><b>Άρθρο 2.3</b></p> <p>Χρήσεις που υφίστανται κατά την έναρξη ισχύος της παρούσας απόφασης, κατά παρέκκλιση των διατάξεων της, επιτρέπονται εφ’ όσον λειτουργούν βάσει νόμιμης άδειας σε κατάλληλο χώρο, όπως προβλέπεται από τις σχετικές πολεοδομικές και ειδικές διατάξεις και δεν αποτελούν πόλο όχλησης για το περιβάλλον και ιδιαίτερα την κατοικία, μετά από σύμφωνη γνώμη του Δημοτικού Συμβουλίου και της ΕΠΑΕ.</p>	<p><b>ΦΕΚ 142/93</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ξενώνες μέχρι 20 κλίνες</li> <li>2. Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες</li> <li>3. Καταστήματα* στο ισόγειο προς κάλυψη των καθημερινών αναγκών της περιοχής</li> </ol> <p>*παντοπωλεία, φαρμακεία, χαρτοπωλεία κλπ.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Κατοικία</li> <li>2. Ξενώνες, ξενοδοχεία και λοιπές τουριστικές εγκαταστάσεις</li> <li>3. Εμπορικά καταστήματα</li> <li>4. Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινοφελείς οργανισμοί</li> <li>5. Διοίκηση ( στα κέντρα γειτονιάς επιτρέπονται μόνο κτίρια διοίκησης επιπέδου γειτονιάς)</li> <li>6. Εστιατόρια</li> <li>7. Αναψυκτήρια</li> <li>8. Κέντρα διασκέδασης και αναψυχής</li> <li>9. Χώροι συνάθροισης κοινού</li> <li>10. Πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις</li> <li>11. Κτίρια εκπαίδευσης</li> <li>12. Θρησκευτικοί χώροι</li> <li>13. Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας</li> <li>14. Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης</li> <li>15. Κτίρια, γήπεδα στάθμευσης</li> <li>16. Πρατήρια βενζίνης</li> <li>17. Αθλητικές εγκαταστάσεις</li> <li>18. Εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων</li> <li>19. Εγκαταστάσεις μέσων μαζικής μεταφοράς</li> </ol>

Πίνακας 4: Επιτρεπόμενες χρήσεις γης στην περιοχή των Αδαμών.

(πηγή: Τεχνική Έκθεση Κυκλοφοριακής μελέτης Αδαμών Κηφισιάς, Νοέμβριος 2006)



Ύστερα από αυτοψία που διενήργησε η σπουδαστική μας ομάδα στην περιοχή των Αδαμών, κατά τη διάρκεια της εκπόνησης της πτυχιακής μας εργασίας, καταγράψαμε την υφιστάμενη κατάσταση ξεχωριστά στις δύο Πολεοδομικές Ενότητες, και τη συγκρίναμε με όσα προβλέπει το Γ.Π.Σ. για την περιοχή. Τα αποτελέσματα που προέκυψαν είναι τα εξής:

### 2.2.1 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 12 - ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΙΩΝ

Εκατέρωθεν της οδού Πελοποννησου, στο τμήμα από Ναυπλίου ως τον παράδρομο της Εθνικής Οδού χωροθετούνται κτίρια εκπαίδευσης και προβλέπεται να αναπτυχθούν πρόσθετα κτίρια εκπαίδευσης, θρησκευτικοί χώροι και η πλατεία του οικισμού Πελοποννησίων.



**Εικόνα 4:** Περιοχή στον οικισμό Πελοποννησίων όπου προβλέπεται από το Γ.Π.Σ να αναπτυχθεί η εκκλησία και η πλατεία του οικισμού. (πηγή: Google Earth)

Με μια πρώτη αυτοψία όμως στην περιοχή, είναι εμφανής η ασυμφωνία των όσων προβλέπει το Σχέδιο Πόλης με την υφιστάμενη κατάσταση, καθώς το μεγαλύτερο μέρος των Οικοδομικών Τετραγώνων που προορίζονται για κέντρο - πλατεία του οικισμού των Πελλοπονησίων παραμένει αδόμητο και αδιαμόρφωτο.

Πιο συγκεκριμένα :

- Στο σημείο όπου προορίζεται να χωροθετηθεί η **εκκλησία**, υπάρχει ένα λυόμενο κτίσμα που ικανοποιεί προσωρινά τις θρησκευτικές ανάγκες των κατοίκων των Αδαμών.



**Εικόνα 5: Πρόσωση προσωρινής λυόμενης εκκλησίας. (πηγή: προσωπική λήψη)**



**Εικόνα 6: Πλάγια όψη εκκλησίας και χώρος πρασίνου δίπλα από αυτήν. (πηγή: προσωπική λήψη)**

Είναι εμφανές πως ένας τέτοιος χώρος δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να εξυπηρετήσει τους κατοίκους των Αδαμών καθώς στερείται σε μέγεθος, ασφάλεια αλλά και αρχιτεκτονικό σχεδιασμό που να μπορεί να εμπνεύσει τους πιστούς.

Η κατασκευή της εκκλησίας δεν έχει πραγματοποιηθεί ακόμη λόγω έλλειψης χρημάτων και γραφειοκρατικών προβλημάτων. Η ανέγερση αυτού του θρησκευτικού χώρου είναι επιτακτική ανάγκη και θα πρέπει να αποτελέσει μια από τις προτεραιότητες του δήμου για την περιοχή των Αδαμών.

- Στο οικοδομικό αυτό τετράγωνο και γύρω από τη λυόμενη εκκλησία υπάρχει μια μεγάλη έκταση πράσινου, που προορίζεται να γίνει η **πλατεία του οικισμού**, όπου κεντρικό σημείο της θα είναι η εκκλησία. Στην παρούσα κατάσταση όμως δεν υπάρχει κανένα στοιχείο που να προσδιορίζει το σημείο αυτό σαν πλατεία, καμία υποδομή, παρά μόνο ένα παρατημένο τροχόσπιτο.



**Εικόνα 7: Ελεύθερος χώρος, στον οποίο προβλέπεται να γίνει η πλατεία του οικισμού Πελοποννησίων.**  
(πηγή: προσωπική λήψη)

Πρώτο μέλημα των Δημοτικών Αρχών θα πρέπει να είναι η απομάκρυνση του τροχόσπιτου. Άμεση πρέπει να είναι και η εφαρμογή των όσων προβλέπει το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο για την κατασκευή κεντρικής πλατείας.

Πρόταση της σπουδαστικής μας ομάδας, πέρα από την κατασκευή της πλατείας, είναι η δημιουργία υπαίθριου γυμναστηρίου, με όργανα – παιχνίδια τα οποία θα είναι διαθέσιμα προς χρήση όλες τις ώρες της ημέρας, παρόμοιο με αυτά που ήδη λειτουργούν στην πλατεία Αλεξάνδρας στον Πειραιά και στο Άλσος Βεΐκου. Ένα τέτοιο εγχείρημα θα έβρισκε μεγάλη ανταπόκριση από τους κατοίκους της περιοχής, ιδιαίτερα τους νέους, λόγω του ότι πλησίον της πλατείας βρίσκονται σχολικές εγκαταστάσεις.

- Απέναντι από το χώρο που προβλέπεται να γίνει η πλατεία, υπάρχει το 8<sup>ο</sup> Δημοτικό Σχολείο Κηφισιάς και από την άλλη πλευρά, με πρόσωπο στον παράδρομο της Εθνικής Οδού, το νεόδμητο 3<sup>ο</sup> Ενιαίο Λύκειο Νέας Κηφισιάς.

Τα δύο αυτά **εκπαιδευτικά κτίρια** δε στερούνται υποδομών καθώς οι εγκαταστάσεις τους είναι σχετικά νέες. Έχουν μεγάλο μέγεθος αλλά και χώρους για να στεγαστούν οι αθλητικές δραστηριότητες των μαθητών.



Εικόνα 8: 3<sup>ο</sup> Ενιαίο Λύκειο Νέας Κηφισιάς. (πηγή: προσωπική λήψη)

Αυτό όμως που πρέπει να απασχολεί είναι η **ακαταλληλότητα του χώρου** όπου επιλέχθηκε για να χωροθετηθούν τα εκπαιδευτικά ιδρύματα των Αδαμών.

Το 3<sup>ο</sup> Ενιαίο Λύκειο Νέας Κηφισιάς, που παραδόθηκε στους κατοίκους το 2008 και αποτελεί υπόδειγμα σχολικών εγκαταστάσεων, για τα ελληνικά δεδομένα, έχει πρόσωπο στον παράδρομο της Εθνικής Οδού. Κάτι τέτοιο προσδίδει μεγάλη επικινδυνότητα στις μετακινήσεις των μαθητών, αφού ο παράδρομος είναι ένας δρόμος με μεγάλη κυκλοφοριακή κινητικότητα όπου πολύ συχνά αναπτύσσονται μεγάλες ταχύτητες από τα διερχόμενα αμάξια και φορτηγά.

Ένα άλλο πρόβλημα που έχουν να αντιμετωπίσουν οι μαθητές είναι ο θόρυβος που προκαλείται από τη διέλευση των οχημάτων από την Εθνική Οδό. Κατά μήκος του δρόμου, σε πολλά σημεία, έχουν τοποθετηθεί ειδικά ηχομονωτικά παραπετάσματα, με εξαίρεση όμως το σημείο όπου βρίσκεται το σχολείο, στο οποίο δεν υπάρχει κανένα διαχωριστικό που να αποτρέπει εντελώς την πρόσβαση των μαθητών στην Εθνική Οδό.

Λύση στο πρόβλημα της ασφαλούς μετακίνησης των μαθητών θα έδινε η τοποθέτηση φωτεινού σηματοδότη, στον παράδρομο της Εθνικής Οδού στο ύψος του 3<sup>ου</sup> Ενιαίου Λυκείου Νέας Κηφισιάς, καθώς και η τοποθέτηση μειωτήρων ταχύτητας (σαμαράκια) στους δρόμους περιμετρικά των σχολικών εγκαταστάσεων.

Επιτακτική κρίνεται και η ανάγκη τοποθέτησης ηχομονωτικών παραπετασμάτων στα σημεία που εντοπίζεται η έλλειψη.



**Εικόνα 9**



**Εικόνα 10**

**Εικόνες 9, 10: Έλλειψη ειδικών ηχομονωτικών παραπετασμάτων κατά μήκος της Εθνικής Οδού και έλλειψη διαχωριστικών που να εμποδίζουν τους μαθητές να έχουν πρόσβαση στην Εθνική Οδό.**

**(πηγή: προσωπική λήψη)**

- Στη δυσλειτουργική αυτή κατάσταση, έρχεται να προστεθεί και το πρόβλημα των λυόμενων οικημάτων, που υπάρχουν ακόμα στοιβαγμένα από το σεισμό του 1999, στο χώρο που προορίζεται να γίνει η πλατεία του οικισμού των Πελοποννησίων. Τα λυόμενα αυτά υποβαθμίζουν την εικόνα της περιοχής καθώς τα περισσότερα από αυτά είτε είναι παρατημένα, είτε κατοικούνται παράνομα από μετανάστες και για τα υπόλοιπα υπάρχουν καταγγελίες κατοίκων, πως λειτουργούν σαν παράνομα μαγαζιά και γενικά σαν χώροι παράνομων δραστηριοτήτων.



**Εικόνα 11: Περίπτωση λυόμενου που λειτουργεί σαν κατάστημα πώλησης λουλουδιών.**

(πηγή: προσωπική λήψη)



**Εικόνα 12: Είσοδος στο χώρο όπου είναι τοποθετημένα τα λυόμενα. (πηγή: προσωπική λήψη)**



Το πρόβλημα αυτό έχει κι άλλες προεκτάσεις, αν αναλογιστεί κανείς πως απέναντι και δίπλα από τα λυόμενα αυτά, στεγάζονται τα δύο σχολεία για τα οποία έγινε λόγος παραπάνω.

Δεδομένου ότι η ύπαρξη των λυόμενων αυτών κατοικιών δεν εξυπηρετεί πια την ανάγκη για στέγαση των σεισμόπληκτων κατοίκων, η απομάκρυνση τους κρίνεται αναγκαία και πρέπει είναι άμεση. Επίσης εφόσον έχουν διαπιστωθεί παράνομες δραστηριότητες προτείνεται, μέχρι την απομάκρυνση των λυόμενων κατοικιών, η αστυνόμευση της περιοχής από τη Δημοτική Αστυνομία.

Συμπερασματικά λοιπόν, είναι εμφανές πως παρόλα όσα καθορίζει το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο και όσα προβλέπονται για το κέντρο του οικισμού των Πελοποννησίων, ο Δήμος Κηφισιάς έχει μεριμνήσει ελάχιστα και ακόμα και τα λιγοστά έργα τα οποία έχει πραγματοποιήσει, στερούνται ουσιαστικού σχεδιασμού και λειτουργικότητας.

Έτσι οι κάτοικοι δε γίνονται αποδέκτες ούτε των ελαχίστων υποδομών, όπως πλατεία, εκκλησία, πάρκα, ασφαλής πρόσβαση των μαθητών στα σχολεία, που πρέπει μια συνοικία – Δήμος να τους προσφέρει για να κάνει την καθημερινότητά τους πιο εύκολη και πάνω απ' όλα πιο ασφαλή.

Οι λόγοι της ανυπαρξίας αυτών των βασικών και αναγκαίων υποδομών, είναι κυρίως οικονομικοί, καθώς ο Δήμος διαθέτει ελάχιστους πόρους για την ανάπτυξη της περιοχής των Αδαμών και δίνει προτεραιότητα σε έργα και υποδομές που εξυπηρετούν τους κατοίκους του Κέντρου της Κηφισιάς και των άλλων Πολεοδομικών Ενοτήτων.

## 2.2.2 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 13 – ΓΡΑΜΜΟΣ ΦΟΙΝΙΚΑΣ

Ανάλογες προβλέψεις υπάρχουν και για τον οικισμό Γράμμου Φοίνικα, όπου προβλέπεται να δημιουργηθούν σχολικά κτίρια στη οδό Μαζαράκη και στην οδό Πλατάνων ενώ επίσης προβλέπεται και η δημιουργία πλατείας στις οδούς Χατζοπούλου, Γεωργαντά, Γράμμου και Μουστάκα.



Εικόνα 13: Περιοχή στον οικισμό Γράμμος - Φοίνικας όπου προβλέπεται από το Γ.Π.Σ να αναπτυχθεί το υπερτοπικό κέντρο του οικισμού. ( πηγή: Google Earth)

Βάσει του εγκεκριμένου Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου, το τμήμα της περιοχής μελέτης που περιλαμβάνεται μεταξύ των οδών Ερμιόνης, Μαζαράκη, Σπανουδάκη και Λακωνίας προβλέπεται να λειτουργήσει ως **κέντρο υπερτοπικού εμπορίου**. Ο χαρακτηρισμός αυτός περιλαμβάνει ως επί το πλείστον χρήσεις εμπορίου και εξυπηρετεί κυρίως επισκέπτες και κατοίκους της άμεσης περιοχής μελέτης.

Ωστόσο, σήμερα οι χρήσεις αυτές δεν έχουν ακόμα διαμορφωθεί. Η οδός Ερμιόνης ενώ είναι μια οδός που είχε προβλεφθεί να έχει μεγάλο πλάτος, στο σημείο που προβλέπεται να αναπτυχθεί το κέντρο εμπορίου, το πλάτος έχει μειωθεί κατά το ήμισυ.

Έτσι σε περίπτωση λειτουργίας του υπερτοπικού κέντρου αναμένεται να εμφανιστούν σημαντικά προβλήματα στην οδό Ερμιόνης, όσον αφορά στην κυκλοφορία και στάθμευση των οχημάτων.

Σημειώνεται ότι κατά την επόμενη αναθεώρηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου της περιοχής, προβλέπεται να κατατεθεί από τη δημοτική αρχή πρόταση κατάργησης του υπερτοπικού κέντρου εμπορίου.

Χαρακτηριστικό φαινόμενο της Πολεοδομικής Ενότητας 13, Γράμμος –Φοίνικας, είναι το μεγάλο ποσοστό του **αδόμητης γης και αδιαμόρφωτων δρόμων** που υπάρχει, ενώ αντίστοιχα η ανοικοδόμηση νέων κατοικιών πραγματοποιείται με πολύ έντονους ρυθμούς. Το γεγονός αυτό οφείλεται στην πρόσφατη ένταξη της Πολεοδομικής Ενότητας 13 στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο.

Ο Γράμμος –Φοίνικας είναι ένας οικισμός, με χρήση γης την αμιγή κατοικία, αλλά στερείται των βασικών υποδομών που έχουν προβλεφθεί για να εξυπηρετούνται οι κάτοικοι. Τα σχολικά κτίρια δεν έχουν οικοδομηθεί, η πλατεία είναι ακόμα αδιαμόρφωτη, δεν υπάρχουν εμπορικά καταστήματα για τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων ούτε κτίρια κοινωνικής πρόνοιας και πολιτιστικά κτίρια. Οι κάτοικοι δηλαδή είναι απολύτως εξαρτώμενοι από το Κέντρο του Δήμου Κηφισιάς προκειμένου να εξυπηρετηθούν.

Άποψη της σπουδαστικής μας ομάδας είναι ότι η λειτουργία υπερτοπικού κέντρου εμπορίου στην Πολεοδομική Ενότητα 13 θα πρέπει να τεθεί σύντομα σε εφαρμογή. Αν ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα και γίνει σωστός σχεδιασμός και πρόβλεψη όλων των παραμέτρων, θα μπορούσαν να αποτραπούν τα πιθανά προβλήματα που θα προκαλούσε η λειτουργία ενός τέτοιου κέντρου, ενώ παράλληλα οι Αδάμες θα μπορούσαν να λειτουργήσουν με μεγαλύτερη αυτονομία σε σχέση με το κέντρο του Δήμου και θα αναδεικνύονταν σε μια αυτόνομη συνοικία που θα ικανοποιούσε τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων της.

### **ΣΥΜΠΑΡΑΣΜΑΤΙΚΑ:**

Και στις δύο Πολεοδομικές Ενότητες που συνιστούν τις Αδάμες, μετά από **αυτοψία**, εντοπίστηκαν προβλήματα και πολλές ελλείψεις που δυσχεραίνουν την καθημερινότητα των κατοίκων. Σε αυτά που επισημάνθηκαν παραπάνω, για κάθε Πολεοδομική Ενότητα ξεχωριστά, έρχονται να προστεθούν μερικά ακόμα προβλήματα και ελλείψεις, που αφορούν και στις δύο Πολεοδομικές, όπως:

- Έλλειψη πεζοδρομίων.
- Ανεπαρκής φωτισμός στις κύριες οδούς, όπως είναι η οδός Ερμιόνης, Πελοποννήσου, Γράμμου, αλλά και σε άλλες οδούς.
- Έλλειψη πεζοδρόμων και δρόμων ήπιας κυκλοφορίας, για πιο ασφαλή μετακίνηση των πεζών.
- Πλήρης έλλειψη μέριμνας για κατασκευή υποδομών, όπως ειδικές ράμπες και ειδικές θέσεις στάθμευσης, για Α.Μ.Ε.Α.
- Έλλειψη συνοικιακών εμπορικών καταστημάτων που να εξυπηρετούν τις βασικές καθημερινές ανάγκες των κατοίκων, όπως φούρνος, mini- market, περίπτερο κ.λ.π.
- Κακής ποιότητας οδόστρωμα, που παρουσιάζει σε πολλά σημεία ρηγματώσεις και καθιζήσεις.
- Έλλειψη προστατευτικών διαζωμάτων, περιμετρικά της Εθνικής Οδού, σε σημεία που έρχονται σε άμεση επαφή με κατοικημένες περιοχές και σημεία του παράδρομου με έντονη προσέλευση κοινού (τράπεζες, καταστήματα, γραφεία).

- Απουσία ειδικών ηχομονωτικών παραπετασμάτων, περιμετρικά της Εθνικής Οδού, σε σημεία που έρχονται σε άμεση επαφή με κατοικημένες περιοχές, σχολεία και γραφεία.



**Εικόνα 14:** Έλλειψη διαμορφωμένων πεζοδρομίων έξω από κατοικίες. (πηγή: προσωπική λήψη)



**Εικόνα 15:** Αδιαμόρφωτοι δρόμοι χωρίς οδόστρωμα, σε κατοικημένη περιοχή. (πηγή:προσωπική λήψη)

## **ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΩΝ ΔΙΑΠΙΣΤΩΜΕΝΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ**

Για την αντιμετώπιση των παραπάνω προβλημάτων, στα πλαίσια της εκπόνησης της πτυχιακής μας, προτείνεται:

- Δημιουργία δικτύου πεζοδρόμησης, που να περιλαμβάνει όλες τις κεντρικές οδούς της συνοικίας των Αδαμών, προκειμένου να διευκολύνονται οι μετακινήσεις των πεζών. Προτείνεται επίσης η φύτευση δέντρων, κατά μήκος και επί των πεζοδρομίων για τον καλλοπισμό της περιοχής. Επίσης προτείνεται η συντήρηση των υπαρχόντων πεζοδρομίων.
- Τοποθέτηση φωτιστικών επιστύλων, όπου διαπιστώνεται έλλειψη φωτισμού, τόσο σε κεντρικά σημεία της συνοικίας όσο και σε απομακρυσμένα.
- Στα πλαίσια των αυτοψιών που διεξήχθησαν και στις δυο πολεοδομικές ενότητες δεν εντοπίσαμε τις απαιτούμενες υποδομές για Α.Μ.Ε.Α. Πρέπει να ληφθούν όλα τα απαραίτητα μέτρα για τη διευκόλυνση των μετακινήσεων τους, όπως ειδικές ράμπες στις διαβάσεις πεζών και η κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών που αποβλέπει στην καθοδήγησή τους σε όλους τους κοινόχρηστους χώρους.
- Στις υπόγειες διαβάσεις (Ερμιόνης-Ελαιών, Τροιζηνίας-Ευρυμάνθου) διαπιστώθηκε πλήρης έλλειψη φωτισμού και ανεπαρκές πλάτος πεζοδρομίου. Επομένως για την ασφαλή μετακίνηση των πεζών προτείνεται ο φωτισμός των διαβάσεων, η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και η τοποθέτηση διαχωριστικών κιγκλειδομάτων μεταξύ δρόμου-πεζοδρομίων.
- Ο εξοπλισμός των κοινοχρήστων χώρων που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών όπως παγκάκια, κάλαθοι αχρήστων, κάδοι απορριμμάτων, περίπτερα, πινακίδες πληροφόρησης, , τηλέφωνα, στάσεις λεωφορείων, γραμματοκιβώτια, προστατευτικά εμπόδια, αυτόματα μηχανήματα ανάληψης χρημάτων.

Η πραγματοποίηση των παραπάνω προτεινόμενων μέτρων θα δημιουργούσε τις κατάλληλες συνθήκες για την ανάπτυξη του υπερτοπικού εμπορικού κέντρου που προβλέπεται από το Γ.Π.Σ.

## 2.3 ΕΚΤΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΟΜΗΣΗ

Η εκτός σχεδίου δόμηση αναπτύσσεται σε διακριτούς θύλακες, οι οποίοι ανάλογα με τον βαθμό συνεκτικότητάς τους χαρακτηρίζονται είτε ως πυκνοδομημένοι – συνεκτικοί, είτε ως αραιοδομημένοι.

Στη συνοικία των Αδαμών και την ευρύτερη περιοχή, περιλαμβανομένου του ΒΙΟ.ΠΑ Κηφισιάς, η εκτός σχεδίου δόμηση εντοπίζεται στις εξής περιοχές:

- Σε ορισμένα τμήματα του ΒΙΟ.ΠΑ που εξαιρέθηκαν του εγκεκριμένου σχεδίου. Οι δομημένες εκτάσεις καταλαμβάνουν συνολική έκταση 52 στρεμμάτων εκ των οποίων 2 στρέμματα είναι αραιοδομημένα τμήματα, ενώ τα 50 στρέμματα είναι πυκνοδομημένα – συνεκτικά τμήματα.
- Στην περιοχή δυτικά του ΒΙΟ.ΠΑ, η οποία περιλαμβάνει την Πολεοδομική Ενότητα 14 (Πανόραμα), που δεν έχει ενταχθεί στο σχέδιο, αλλά και εκτός Γ.Π.Σ. εκτάσεις. Οι δομημένες αυτές περιοχές καταλαμβάνουν συνολικά 32 στρέμματα, εκ των οποίων 20 είναι αραιοδομημένα τμήματα, ενώ τα 12 στρέμματα είναι πυκνοδομημένα – συνεκτικά τμήματα.
- Στην εκτός Γ.Π.Σ. περιοχή, βορειοδυτικά της Πολεοδομικής Ενότητας 12, όπου υπάρχει πυκνοδομημένο – συνεκτικό τμήμα συνολικής δόμησης 2 στρεμμάτων.

Το ποσοστό της εκτός σχεδίου δόμησης στο σύνολο των εντός σχεδίου εκτάσεων της περιοχής μελέτης είναι 3,7%.

(πηγή: Ολοκληρωμένο τοπικό πρόγραμμα βιώσιμης ανάπτυξης σε εφαρμογή της Habitat Agenda της περιοχής του Συνδέσμου ΒΑ, για το Δήμο Κηφισιάς, Μάρτιος 2007)

Από αυτοψία που έκανε η σπουδαστική μας ομάδα, προκειμένου να καταγράψει το πρόβλημα της αυθαίρετης δόμησης, προέκυψε πως η εκτός σχεδίου δόμηση στην περιοχή αφορά:

- Σε κύρια κατοικία, η οποία έχει αναπτυχθεί εκτός Γ.Π.Σ., αλλά σε επαφή με τον κύριο οικιστικό ιστό των Πολεοδομικών Ενοτήτων και στη Π.Ε. 14 ( Πανόραμα), η οποία δεν έχει ενταχθεί ακόμα στο σχέδιο.
- Σε βιομηχανικές – βιοτεχνικές εγκαταστάσεις, οι οποίες έχουν αναπτυχθεί στα εκτός εγκεκριμένου σχεδίου τμήματα του ΒΙΟ.ΠΑ.

Το πρόβλημα της εκτός σχεδίου δόμησης είναι εκτεταμένο στην περιοχή των Αδαμών. Αυθαίρετα κτίσματα συναντώνται κυρίως στις τοποθεσίες των Αδαμών που ανήκουν στη **Ζώνη προστασίας του Κηφισού ποταμού και των παραχειμάρρων**, όπως αυτή καθορίστηκε με Προεδρικά Διατάγματα (ΦΕΚ 632/94 και ΦΕΚ 499/98).

Επίσης, πολύ συχνά παρατηρείται και το φαινόμενο της **παράνομης περίφραξης** οικοπέδων προκειμένου, μέσω της νομοθεσίας περί **χρησικτησίας**, το οικόπεδο να περιέλθει έπειτα από κάποια χρόνια στην κατοχή του καταπατητή της δημόσιας γης.

Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα το ρέμα της Πύρνας και το ρέμα Χελιδονούς, τα οποία εντάσσονται στη Ζώνη προστασίας του Κηφισού ποταμού και των παραχειμάρρων του, να έχουν μετατραπεί σε εστίες αυθαιρέτων κτισμάτων. Με τις αυθαιρεσίες αυτές, εκτός από την καταστρατήγηση των νόμων, δημιουργείται και ένα ακόμα πρόβλημα στο οποίο αξίζει να σταθούμε. Αυτό είναι η επικινδυνότητα στη στατικότητα των κτιρίων που χτίζονται παράνομα, πάνω ή δίπλα από τα ρέματα, πρόβλημα που έγινε αντιληπτό στο σεισμό του 1999, όπου και πολλά κτίρια που βρίσκονταν σε παραρεμάτιες περιοχές, υπέστησαν ζημιές ή ακόμα και κατέρρευσαν.



Ακολουθεί φωτογραφικό υλικό που καταδεικνύει το πολύ σοβαρό αυτό πρόβλημα.



**Εικόνα 16:** Κατοικίες χτισμένες μέσα στη Ζώνη προστασίας του Κηφισού ποταμού και των παραχειμάρρων. (πηγή : προσωπική λήψη)



**Εικόνα 17,18:** Παράνομες περιφράξεις εκτάσεων που ανήκουν σε δασική περιοχή, προστατευόμενη από τη νομοθεσία περί δασικών εκτάσεων. (πηγή : προσωπική λήψη)





**Εικόνα 19:** Αυθαίρετη κατοικία σε περιοχή που βρίσκεται έξωτος σχεδίου. (πηγή : προσωπική λήψη)



**Εικόνα 20:** Αυθαίρετο κτίσμα στο πρανές παραχειμάρρου. (πηγή : προσωπική λήψη)



**Εικόνα 21:** Αυθαίρετες βιομηχανικές εγκαταστάσεις στην Α΄ Ζώνη Προστασίας. (πηγή:προσωπική λήψη)

## ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΑΥΘΑΙΡΕΤΗΣ ΔΟΜΗΣΗΣ

Η αυθαίρετη δόμηση αποτελεί ένα διαχρονικό φαινόμενο όχι μόνο στην περιοχή των Αδαμών αλλά σε ολόκληρη την Ελλάδα.

Η κατεδάφιση των αυθαίρετων κτισμάτων είναι μια λύση που στην ελληνική πραγματικότητα δε θα μπορούσε να βρει εφαρμογή, γεγονός που την καθιστά ουτοπική, μη πραγματοποιήσιμη και παράλληλα μη ανθρωπιστική.

Η πολιτική που ασκείται έως τώρα στο θέμα των αυθαιρέτων δεν κατόρθωσε να επιτύχει τους στόχους για τον έλεγχο των ήδη υπάρχοντων αυθαιρέτων και τη διακοπή της ανέγερσης νέων αυθαίρετων κτισμάτων. Οι λόγοι είναι κυρίως τα οικονομικά συμφέροντα και οι διοικητικές ανεπάρκειες των Πολεοδομικών υπηρεσιών. Αφού η κατεδάφιση δεν αποτελεί λύση, η προσέγγιση της λύσης του προβλήματος θα πρέπει να αναζητηθεί στις γενεσιουργές αιτίες της αυθαίρετης δόμησης. Στόχος είναι να μην υπάρξει νέα γενιά αυθαιρέτων ή τουλάχιστον να περιοριστούν δραστικά οι δυνατότητες ανέγερσης τους.

Οι προτάσεις της σπουδαστικής ομάδας για την αντιμετώπιση του προβλήματος είναι:

### ΓΙΑ ΤΑ ΗΔΗ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΑΥΘΑΙΡΕΤΑ:

- Εντοπισμός και καταμέτρηση των ήδη υπάρχοντων αυθαίρετων κτισμάτων μέσω δορυφόρου και τήρηση αρχείου αυθαίρετων κατασκευών.
- Νομιμοποίηση όσων αυθαιρέτων πρόκειται να ενταχθούν στο σχέδιο πόλης ή βρίσκονται σε επαφή με αυτό.
- Κατεδάφιση **μόνο** εκεί όπου η αυθαίρετη δόμηση είναι εξόχως προκλητική και επικίνδυνη, σε περιοχές όπου απαγορεύεται η δόμηση, δάση, αιγιαλός και παραλία, αρχαιολογικοί χώροι, περιοχές ιδιαίτερου φυσικού κάλλους κ. λ.π.
- Επιβολή «πράσινου» τέλους στους αυθαιρετούντες, που θα διατίθεται αποκλειστικά και μόνο για την αναβάθμιση περιοχών του Δήμου Κηφισιάς, άρα και της περιοχής των Αδαμών.

## ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΤΡΟΠΗ ΑΝΕΓΕΡΣΗΣ ΝΕΩΝ ΑΥΘΑΙΡΕΤΩΝ ΚΤΙΣΜΑΤΩΝ:

- Σαφέστερος καθορισμός των χρήσεων γης στη συνοικία των Αδαμών και θεσμοθέτηση ενιαίων κανόνων για την περιοχή.
- Απλοποίηση των διαδικασιών για την ένταξη στο σχέδιο πόλης οικισμών και εκτάσεων.
- Αλλαγές στον Γενικό Οικοδομικό Κανονισμό με στόχο την απλοποίηση των διαδικασιών έκδοσης μιας οικοδομικής άδειας και των βασικών στοιχείων δόμησης ώστε να ελέγχονται ευκολότερα.
- Δημιουργία βάσης δεδομένων ακινήτων για τη συνεργασία φορέων που ασχολούνται με τα ακίνητα (πολεοδομία, δασαρχείο, εφορία, κτηματολόγιο-υποθηκοφυλακείο).
- Επιβολή υψηλών προστίμων σε περίπτωση αυθαίρετης δόμησης για αποτροπή των μελλοντικών αυθαιρεσιών.
- Καλλιέργεια «χωροταξικής και περιβαλλοντικής συνείδησης» του κάθε πολίτη ώστε να μην προβαίνει σε αυθαιρεσίες.

## 2.4 ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ

### ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΩΝ – ΟΙΚΟΔΟΜΗΣΙΜΩΝ ΕΚΤΑΣΕΩΝ

Όσον αφορά στην αμιγή κατοικία, στην Πολεοδομική Ενότητα 13 (Αδάμες – Γράμμος-Φοίνικας) εντοπίζεται πολύ υψηλό ποσοστό αδόμητης γης, περίπου 92,1% που μεταφράζεται σε 57 στρέμματα, διότι αποτελεί νεοεντασσόμενη περιοχή στο σχέδιο και είναι δικαιολογημένα ελάχιστα δομημένη ενώ στην Πολεοδομική Ενότητα 12 (Αδάμες – οικισμός Πελοποννησίων), το ποσοστό αδόμητης γης κυμαίνεται περίπου στο 50%.

Ακολουθεί ένας συγκεντρωτικός πίνακας που αφορά στην Πολεοδομική οργάνωση των Πολεοδομικών Ενοτήτων 12 και 13:

	Πολεοδομική Ενότητα 12 (οικισμός Πελοποννησίων)	Πολεοδομική Ενότητα 13 (Γράμμος – Φοίνικας)
<b>A. Ανάλυση εντός σχεδίου εκτάσεων</b>		
Αναλογία οικοδομήσιμων εκτάσεων	65,4%	75,4%
Αναλογία κοινόχρηστων εκτάσεων	34,6%	24,6%
<b>B. Ανάλυση κοινόχρηστων εκτάσεων</b>		
Αναλογία χώρων κυκλοφορίας	99,8%	94,5%
Αναλογία χώρων στάθμευσης	0,0%	0,0%
Αναλογία οργανωμένων κοινόχρηστων χώρων	0,2%	3,5%
Αναλογία χώρων αστικού πρασίνου	0,0%	2,0%

**Πίνακας 5: Πολεοδομική οργάνωση Π.Ε. 12 και Π.Ε. 13. (πηγή: Ολοκληρωμένο τοπικό πρόγραμμα βιώσιμης ανάπτυξης σε εφαρμογή της Habitat Agenda της περιοχής του Συνδέσμου ΒΑ, για το Δήμο Κηφισιάς, Μάρτιος 2007)**

Από τα στοιχεία αυτά, παρατηρούμε πως σε ότι αφορά τους κοινόχρηστους χώρους της περιοχής των Αδαμών, υπάρχει έλλειψη μέριμνας σχετικά τους κοινόχρηστους χώρους, τους χώρους αστικού πρασίνου και εν γένει σε ότι αφορά τις υποδομές που διευκολύνουν την καθημερινότητα του κοινωνικού συνόλου.

Η δημιουργία των κοινόχρηστων χώρων αποτελεί ύψιστη προτεραιότητα για την προστασία του αστικού περιβάλλοντος και τη βασικότερη ίσως υποχρέωση που έχει αναλάβει ο Δήμος Κηφισιάς απέναντι στους πολίτες, πάντοτε με στόχο την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής στο σύγχρονο και επιβαρυνόμενο αστικό οικιστικό περιβάλλον.

Η κατάσταση αυτή όμως υποβαθμίζει συνεχώς την ποιότητα ζωής των πολιτών και την εμπορική κίνηση της περιοχής και της πόλης, οι οποίοι δεν μπορούν να ασκήσουν το αυτονόητο και νόμιμο δικαίωμά τους να χρησιμοποιούν και να απολαμβάνουν τους κοινόχρηστους χώρους της περιοχής τους αλλά και να αναπτύξουν εμπορική δράση.

Για την αξιοποίηση των ελεύθερων χώρων προτείνεται:

- Η δημιουργία χώρων πρασίνου για τον καλωπισμό της πόλης και την ανάδειξη του φυσικού περιβάλλοντος.
- Η κατασκευή υπαίθριου δημοτικού χώρου στάθμευσης σε κεντρικό σημείο της πόλης για την διευκόλυνση των πολιτών με ελεύθερη είσοδο.
- Η δημιουργία δασικών χώρων αναψυχής στο πρανάς του Κηφισού ποταμού. Πιο συγκεκριμένα προτείνεται η εγκατάσταση κινητών ξύλινων περιπτέρων για στάση και ξεκούραση των πεζοπόρων.
- Η κατασκευή δημοτικού πάρκου στο οποίο οι πολίτες θα μπορούν να ενασχοληθούν με διάφορες δραστηριότητες και όπου θα παρέχονται δωρεάν υπηρεσίες όπως ασύρματο δίκτυο (wi - fi spots).

## 2.5 ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΥΓΕΙΑΣ - ΠΡΟΝΟΙΑΣ

Ο τομέας της υγείας αποτελεί σε μεγάλο βαθμό ένα σημαντικό παράγοντα στην σωστή ανάπτυξη ένα υγιούς οικιστικού περιβάλλοντος που έχει προτεραιότητα τον άνθρωπο.

Στην εξεταζόμενη περιοχή (Αδαμές – ευρύτερη περιοχή) διαπιστώσαμε απουσία κέντρων υγείας και ιδιωτικών θεραπευτηρίων και την παντελή έλλειψη υποδομών πρόνοιας. Οι μόνες διαπιστώσεις που αφορούν στον τομέα της υγείας στην περιοχή των Αδαμών έχουν να κάνουν μόνο με την ύπαρξη ελάχιστων ιδιωτικών ιατρείων (γενικοί ιατροί, οδοντίατροι).

Η ευρύτερη περιοχή των Αδαμών εξυπηρετείται από τα νοσοκομεία Κατ και το Γενικό Ογκολογικό Νοσοκομείο Κηφισίας Αγ. Ανάργυροι. Το μειονέκτημα είναι ότι και τα δυο νοσοκομεία είναι πολύ εξειδικευμένα (τραυματιών και ογκολογικό) και δεν εξυπηρετούν τις γενικότερες ανάγκες του πληθυσμού.

Όσον αφορά στην πρόνοια, αυτή περιορίζεται μόνο στην ύπαρξη δύο Κ.Α.Π.Η. του Δήμου Κηφισίας (τα οποία δεν επαρκούν και έχει ήδη επισημανθεί η ανάγκη δημιουργίας 3<sup>ου</sup> Κ.Α.Π.Η. στη συνοικία των Αδαμών από τους κατοίκους). Επίσης πρέπει να σημειωθεί πως είναι επιτακτική η ανάγκη λειτουργίας δημοτικού βρεφονηπιακή σταθμού στη συνοικία αφού, αν και προβλέπεται από το Γ.Π.Σ. δεν έχει δημιουργηθεί ακόμα. Όλες σχεδόν οι υπηρεσίες πρόνοιας έχουν στέγη το κέντρο της Κηφισίας και αυτό δυσχεραίνει τη χρήση τους από τους κάτοικους της περιοχής των Δάμων.

Η συνεχής αύξηση του πληθυσμού της ευρύτερης περιοχής των Αδαμών θα οξύνει περισσότερο τα προβλήματα που ήδη υπάρχουν. Λύση σε αυτά τα προβλήματα φαίνεται να έδινε η ίδρυση ενός δημοτικού κέντρου υγείας. Το κέντρο υγείας θα ήταν η πρώτη ασπίδα άμυνας της υγείας των κατοίκων και θα αντιμετώπιζε αρκετά περιστατικά. Όσον αφορά στην πρόνοια θα έπρεπε ήδη να έχουν παρθεί μέτρα όπως η ίδρυση ενός δημοτικού βρεφονηπιακού σταθμού, πολιτιστικών κέντρων, Κ.Α.Π.Η , δημοτικής βιβλιοθήκη. Αυτές οι υποδομές εξυπηρετούν άμεσα τους κάτοικους ενισχύοντας ταυτόχρονα τον οικιστικό ιστό της ευρύτερης περιοχής.

## 2.6 ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ

Στο δήμο Κηφισίας έχει ιδρυθεί ο αθλητικός οργανισμός (Α.Ο.ΔΗ.Κ) που ασχολείται με την προώθηση του μαζικού αθλητισμού. Ο χώρος διεξαγωγής, των προγραμμάτων του Α.Ο.ΔΗ.Κ για την περιοχή των Αδαμών, είναι το Αθλητικό Κέντρο Αδαμών. Το κέντρο αυτό είναι κλειστού τύπου μέσα στο οποίο ο δημότης μπορεί να διαλέξει από πλήθος δραστηριοτήτων όπως χορός, πολεμικές τέχνες, αερόβια άσκηση, επιτραπέζια αντισφαίριση κ.α. Επίσης το κέντρο διαθέτει ένα σύγχρονο γυμναστήριο.

Στο άμεσο μέλλον προβλέπεται η αξιοποίηση μεγάλης έκτασης (23 στρέμματα) στη συμβολή των οδών Λύρας και Αδαμών, ο οποίος είναι θεσμοθετημένος για αθλητικός χώρος. Εκεί σχεδιάζεται η κατασκευή νέου Ζηρινείου αθλητικού κέντρου, με κλειστό κολυμβητήριο, κλειστό γυμναστήριο, γήπεδα μπάσκετ κ.α.

Στην περιοχή των Αδαμών τονίζεται η έλλειψη αθλητικών χώρων για άλλες δραστηριότητες (π.χ καλαθοσφαίριση, ποδόσφαιρο, πετοσφαιριστή) τα οποία όμως έρχονται να καλυφθούν μελλοντικά με την κατασκευή του νέου Ζηρινείου.

Το έργο αυτό δεν έχει ακόμα πραγματοποιηθεί λόγω υψηλού κόστους, δεδομένου της κατάστασης που επικρατεί στην οικονομία στις μέρες μας. Στα πλαίσια της πτυχιακής εργασίας αντιπροτείνεται η κατασκευή υπαίθριων και μικρών διαστάσεων γηπέδων και χώρων άθλησης σε διάφορα κεντρικά σημεία της περιοχής των Αδαμών που παραμένουν αναξιοποίητα. Ένα τέτοιο εγχείρημα θα ήταν λιγότερο δαπανηρό και ταυτόχρονα προσβάσιμο στο ευρύ κοινό.



## 2.7 ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΑ ΚΤΙΡΙΑ

Ο δήμος Κηφισίας διαθέτει Πολιτιστικό Κέντρο το οποίο ιδρύθηκε το 1984. Το κέντρο αυτό ασχολείται με τη διοργάνωση πολλών πολιτιστικών και ψυχαγωγικών εκδηλώσεων καθώς και με επιμορφωτικές δραστηριότητες.

Ο δήμος προσφέρει ένα ευρύ φάσμα πολιτιστικών δραστηριοτήτων στους δημότες του. Το μόνο πρόβλημα είναι ότι αυτές οι δραστηριότητες λαμβάνουν μέρος σε αίθουσες που είναι στο κέντρο της Κηφισίας, με αποτέλεσμα ο κάτοικος της ευρύτερης περιοχής των Αδαμών να χρειάζεται να καλύψει αρκετές αποστάσεις για να πάρει μέρος σε αυτές.

Σύμφωνα με την αυτοψία που κάναμε στην περιοχή των Αδαμών, δεν εντοπίσαμε κανένα κοινόχρηστο χώρο που να αφορά τον πολιτισμό. Για αυτό στα πλαίσια της πτυχιακής εργασίας προτείνεται η ίδρυση δημοτικής βιβλιοθήκης και στέκι νεολαίας στην ευρύτερη περιοχή για τη διευκόλυνση των κατοίκων. Ακόμα αναγκαία κρίνεται η δημιουργία ενός κτηρίου όπου θα λαμβάνουν χώρα τα πολιτιστικά δρώμενα της συνοικίας.

## 2.8 ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΚΤΙΡΙΩΝ

Η Κηφισιά, είναι μια πόλη με «ταυτότητα» στο παραδοσιακό της κέντρο, στοιχείο που σήμερα λείπει από την Αθήνα και την Αττική γενικότερα. Στους Αθηναίους έχει ταυτιστεί ως ρομαντική εξοχή, με τα καροτσάκια, ως τόπος αναψυχής.

Είναι η μοναδική ελληνική πόλη η οποία έχει έναν οικιστικό πλούτο που αποτελείται από διατηρητέα κτίρια – επαύλεις, ξενοδοχεία που σχεδιάστηκαν από διαφορετικούς αρχιτέκτονες και εκφράζουν διαφορετικές αρχιτεκτονικές σχολές.

Στην Κηφισιά, στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα, επειδή ήταν από τα ελάχιστα προάστια της Αθήνας, που διατηρούσε έντονα τον εξοχικό της χαρακτήρα, λόγω του κλίματος αλλά και της ιστορίας της, εμφανίστηκε το είδος της δεύτερης κατοικίας – villas.

Έτσι πήρε τη μορφή του παραθεριστικού προαστίου των εύπορων Αθηναίων.

Ο σημαντικότερος λόγος που συνέτεινε στο να προτιμάται η Κηφισιά ως τόπος αναψυχής και παραθερισμού ήταν η κατασκευή και η επέκταση της σιδηροδρομικής γραμμής από το Ηράκλειο στο Λαύριο το 1882 και η κατάρτιση του πρώτου ρυμοτομικού σχεδίου, ενώ από το Φεβρουάριο του 1885 η Κηφισιά απέκτησε το ατμοκίνητο τρένο της.

Σήμερα στην Κηφισιά ο αριθμός των διατηρητέων ανέρχεται σε 114 κτίρια και η περίοδος που χτίστηκαν υπολογίζεται από το 1870 έως το 1936. Δεν υπάρχουν αρκετά στοιχεία για το ποιοι ήταν οι κατασκευαστές και σχεδιαστές των κατοικιών της Κηφισιάς. Γνωρίζουμε πως εργάστηκαν γνωστοί αρχιτέκτονες όπως ο Τσίλλερ, ο Χάνσεν και ο Καραθανασόπουλος.

Ο εξοχικός χαρακτήρας που διατηρήθηκε μέχρι τον 2<sup>ο</sup> Παγκόσμιο Πόλεμο, έχει διατηρηθεί εν μέρει στον ιστορικό πυρήνα της Κηφισιάς, ενώ στις περιφερειακές του περιοχές η εργολαβική σκαπάνη επέλασε, δημιουργώντας τη σύγχρονη Κηφισιά, η οποία όμως διατηρεί κατά κανόνα χαμηλούς Σ.Δ. και υψηλές αρτιότητες στις περιοχές των υψηλών αξιών γης, όπου κυριαρχούν οι μονοκατοικίες σε ορισμένες περιοχές, αλλά και μικρές πολυκατοικίες με χαμηλά ύψη.

Πιο συγκεκριμένα, ο τύπος κατοικίας στις Αδάμες έχει τα εξής χαρακτηριστικά:

### **2.8.1 ΥΨΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ**

Το μεγαλύτερο ποσοστό των κτισμάτων είναι μονοκατοικίες, και στις δύο Πολεοδομικές Ενότητες, και στη συνέχεια ακολουθούν τα διώροφα κτίσματα (96%). Ελάχιστο είναι το ποσοστό των πολυκατοικιών (4%), κυρίως λόγω του χαμηλού συντελεστή δόμησης.

### **2.8.2 ΕΤΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ**

Το έτος κατασκευής των κτιρίων διαμορφώνεται ως εξής:

- Στην Πολεοδομική Ενότητα 12 ( οικισμός Πελοποννησίων) τα κτίρια που κατασκευάστηκαν έως το 1960 καταλαμβάνουν ποσοστό 3,3%, τα κτίρια που κατασκευάστηκαν από το 1961 έως το 1980 καταλαμβάνουν ποσοστό 25% και τα κτίρια που κατασκευάστηκαν από το 1981 έως το 2010 καταλαμβάνουν ποσοστό 71,7%.
- Στην Πολεοδομική Ενότητα 13 (Γράμμος – Φοίνικας) τα αντίστοιχα ποσοστά είναι, έως το 1960 15,5%, από το 1961 έως το 1980 είναι 25,9 % και τα κτίρια που κατασκευάστηκαν από το 1981 έως το 2010 έχουν ποσοστό 58,6%.

Παρατηρούμε πως το ποσοστό των κατοικιών που ανεγέρθησαν την τελευταία περίοδο είναι αισθητά αυξημένη και αυτό οφείλεται στην πρόσφατη ένταξη των Πολεοδομικών Ενοτήτων στο Σχέδιο Πόλεως.

### 2.8.3 ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

Στην Πολεοδομική Ενότητα 12 η κατασκευή με μπετόν και τούβλα υπερέρχει από τα υπόλοιπα δομικά υλικά με ποσοστό που αγγίζει το 92,8%. Παρατηρούμε ότι η κατασκευή με μέταλλο –ξύλο –άλλο υλικό κατέχει ένα μικρό ποσοστό της τάξεως του 7% ενώ το ποσοστό της κατασκευής από πλινθοδομή είναι πολύ μικρότερο και είναι της τάξεως του 0.2%.

Στην Πολεοδομική Ενότητα 13 το ποσοστό κατασκευής από μπετόν και τούβλα είναι αισθητά μικρότερο από την προηγούμενη Π.Ε. και καλύπτει το 75,0% των κατοικιών. Σε αυτήν την ΠΕ παρατηρούμε μεγέθυνση του ποσοστού με κατασκευή από μέταλλο – ξύλο – άλλο υλικό και αναφέρεται σε ποσοστό 25% ένα η κατασκευή κατοικιών από πλινθοδομή είναι μηδενική.

Η ύπαρξη **PILOTIS** δεν επιτρέπεται σε καμία κατοικία στις ΠΕ 12, ΠΕ 13.

(πηγή: Ολοκληρωμένο τοπικό πρόγραμμα βιώσιμης ανάπτυξης σε εφαρμογή της Habitat Agenda της περιοχής του Συνδέσμου ΒΑ, για το Δήμο Κηφισιάς, Μάρτιος 2007)

### 2.8.4 ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΚΑΤΟΙΚΙΩΝ

Η αρχιτεκτονική των νέων κατοικιών που βρίσκονται στις Αδάμες χαρακτηρίζεται από το μοντέρνο σχεδιασμό τους που βασίζεται κυρίως στη γεωμετρία και σε σχέση με τις κατοικίες στο υπόλοιπο της πρωτεύουσας διακρίνονται για την πολυτέλεια και την πρωτοτυπία στη φυσιογνωμία τους, τόσο σε επίπεδο αρχιτεκτονικής όσο και σε επίπεδο υλικών που χρησιμοποιούνται στο εξωτερικό τους. Το μεγαλύτερο ποσοστό από αυτές έχουν διαμορφωμένο περιβάλλοντα χώρο και ειδικά στην Π.Ε. 13, όπου η ανέγερση κατοικιών πραγματοποιείται με έντονους ρυθμούς, λόγω της πρόσφατης ένταξής της στο Γ.Π.Σ., όλες οι νεόδμητες κατοικίες προβλέπεται να έχουν θέσεις στάθμευσης.



**Εικόνα 22:** Νέα κατοικία στην Πολεοδομική Ενότητα Γράμμος Φοίνικας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αρχιτεκτονικής στη συνοικία των Αδαμών. (πηγή: προσωπική λήψη)



**Εικόνα 23:** Νέα κατοικία στην Πολεοδομική Ενότητα Γράμμος Φοίνικας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αρχιτεκτονικής στη συνοικία των Αδαμών. (πηγή: προσωπική λήψη)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ

### 3.1 ΣΠΗΛΑΙΟ ΕΥΜΕΝΙΔΩΝ Ή ΠΥΡΝΑΣ

Βρίσκεται στις όχθες του ρέματος της Πύρνας, στον Κοκκιναρά, νότια του δρόμου που οδηγεί στην εκκλησία του Αγ. Γεωργίου, κοντά στο αντλιοστάσιο της Κηφισιάς. Είναι μια αβαθής σπηλιά ύψους 7 μ. και πλάτους 27 μ., διαμορφωμένη μέσα σε κροκαλοπαγή ιζήματα της περιοχής. Δεν είναι ορατή από το δρόμο, γι' αυτό δεν είναι και ευρέως γνωστή.

Στα αρχαία χρόνια λατρεύονταν εκεί οι Κηφισιάδες νύμφες. Στα χρόνια του Ηρώδη Τιβέριου Κλαύδιου (101 – 108 μ.Χ.) αναζωπυρώθηκε η λατρεία των Ευμενίδων και αργότερα των Μοιρών. Ένας μεγάλος δρόμος διακοσμημένος με ηρώα ξεκινούσε από την κεντρική πλατεία της Κηφισιάς και διέσχισε το ρέμα της Πύρνας, περνούσε μπροστά από το σπήλαιο και κατέληγε στο εκκλησάκι του Αγίου Γεωργίου. Υπολείμματα αυτού του δρόμου ήταν τα ίχνη των αρχαίων τοίχων, που βρίσκονταν μέχρι πρόσφατα (1980) στο ρέμα, καθώς και στην είσοδο της σπηλιάς. Εκεί υπήρχαν οι «νυμφαίοι κήποι», που σκίαζαν με τα ωραία πλατάνια την είσοδο της σπηλιάς, κομμάτια επιγραφών με τα ονόματα της Σελήνης και του Διονύσου, καθώς και αναθηματική επιγραφή βρέθηκαν στα ερείπια της μικρής μονόκλιτης βασιλικής του Αγ. Στεφάνου, που υπήρχε στη δεξιά όχθη του ρέματος, σχεδόν πάνω από τη σπηλιά, από τον Γάλλο Fairmont το 1898.

Διασώζονται κατά μήκος της ρεματιάς και μέσα από τις επιχώσεις της κατασκευής του δρόμου οι «νυμφαίες σκοπιές», μικρά σπηλαιώδη ανοίγματα, ικανά να στεγάσουν ένα άτομο. Υπήρχε επίσης και η « νυμφαία πηγή», κοντά ή μέσα στο σπήλαιο που σήμερα έχει στερέψει. Η σπηλιά είναι εγκαταλελειμμένη στην τύχη της και βρίθει σκουπιδιών.

### 3.2 ΑΔΡΙΑΝΕΙΟ ΥΔΡΑΓΩΓΕΙΟ

Η κατασκευή του άρχισε το 134 μ.Χ. και ολοκληρώθηκε το 140 μ.Χ. Ο κύριος σκοπός του Υδραγωγείου ήταν πρωτίστως η υδροδότηση της ρωμαϊκής συνοικίας της Αθήνας που ονομαζόταν "Πόλη του Αδριανού" και κάλυπτε όλο το σημερινό πάρκο του Ζαπείου, από το Καλλιμάρμαρο μέχρι τη Βουλή.

Το Υδραγωγείο ήταν μια υπόγεια σήραγγα με συνολικό μήκος περίπου 25 χλμ. η οποία σκάφτηκε όλη με τα χέρια, πιθανώς σκλάβων, που χρησιμοποιούσαν απλά εργαλεία λάξευσης της πέτρας, όπως σφυρί και καλέμι. Το Αδριάνειο ήταν σχεδιασμένο για να μαζεύει νερό κατά μήκος όλης της χάραξης με πολλά υδρομαστευτικά έργα, όπως πηγάδια, συνδεδεμένα με το Αδριάνειο με υπόγειες σήραγγες ή μικρά υδραγωγεία που μετέφεραν νερό από άλλες πηγές. Βοηθητικά υδραγωγεία ήταν τα υδραγωγεία του Χαλανδρίου, του Κοκκιναρά, της Κιθάρας, του Μονοματίου.

Το Αδριάνειο Υδραγωγείο ξεκινούσε από την περιοχή του Τατοΐου και μετέφερε νερό με βαρύτητα σε λιθόκτιστη δεξαμενή που κατασκευάστηκε στους πρόποδες του λόφου του Λυκαβηττού, την Αδριάνειο Δεξαμενή, χωρητικότητας 500 κυβικών μέτρων. Το Υδραγωγείο και η Δεξαμενή λειτούργησαν χωρίς αλλαγές υδροδοτώντας την περιοχή της Αθήνας μέχρι την εποχή της Τουρκοκρατίας. Τότε πια το Υδραγωγείο εγκαταλείφτηκε, με αποτέλεσμα να πέσουν τα σαθρά τοιχώματά του και να φραχθεί από χώματα. Έτσι περιήλθε τελικά σε αχρηστία όπως και η Δεξαμενή.

Μετά την απελευθέρωση της Ελλάδος από τους Τούρκους, η προσπάθεια των αρχών να αντιμετωπιστούν οι αυξημένες ανάγκες ύδρευσης των κατοίκων οδήγησε στην ανακάλυψη του αρχαίου Υδραγωγείου, το οποίο, αφού καθαρίστηκε και επισκευάστηκε ξανατέθηκε σε λειτουργία περίπου το 1840. Το 1870 ανακαλύφτηκε και η Αδριάνειος Δεξαμενή, η οποία ανακατασκευάστηκε φτάνοντας στα 2.200 κυβικά μέτρα χωρητικότητα και λειτούργησε μέχρι το 1940.

Η απότομη αύξηση του πληθυσμού του λεκανοπεδίου από την έλευση προσφύγων το 1922 επιδείνωσε την κατάσταση της ύδρευσης. Την επισκευή και βελτίωση της παροχευτικότητας του Υδραγωγείου ανέλαβε η αμερικάνικη εταιρεία ULEN Corporation. Με την κατασκευή του φράγματος του Μαραθώνα και της σήραγγας Μπογιατίου (1929) το Αδριάνειο Υδραγωγείο έπαψε να είναι η κύρια πηγή νερού για την Αθήνα και απλά λειτούργησε για αρκετά χρόνια ως συμπληρωματική.

Για τη μεταφορά του νερού από το Μαραθώνα στην Αθήνα κατασκευάστηκε μια σήραγγα μήκους 13,4 χλμ., η σήραγγα Μπογιατίου. Για την κατασκευή της εργάστηκαν περίπου 450 άνθρωποι. Τα δύο παραπάνω έργα μαζί με το Δωλιστήριο Γαλασίου και το δίκτυο διανομής Αθήνας και Πειραιά αποτελούν την πρώτη οργανωμένη προσπάθεια για την ορθολογική ύδρευση της Αθήνας.

Το ιστορικό Αδριάνειο Υδραγωγείο, που καλύφθηκε με γυαλί για να προστατευθεί, το πνίγουν τα ξεραμένα χόρτα, τα σπασμένα τζάμια και τα απορρίμματα.



**Εικόνα 24:** Η σημερινή κατάσταση των προστατευτικών καλυμμάτων του Αδριάνειου υδραγωγείου (πηγή: προσωπική λήψη).



**Εικόνα 25:** Διάσπαρτα σκουπίδια στο Αδριάνειο υδραγωγείο και παντελής έλλειψη φύλαξης του αρχαιολογικού χώρου. (πηγή: [www.zonews.gr](http://www.zonews.gr)).



Η σημερινή κατάσταση του υδραγωγείου δεν συμβαδίζει καθόλου με την ιδέα της αξιοποίησης ενός αρχαιολογικού χώρου. Τα μέτρα που πρέπει να παρθούν για την ανάδειξη αυτού του σημαντικού αρχαιολογικού έργου είναι :

- Ο καθαρισμός του υδραγωγείου και η απομάκρυνση κάθε αντιαισθητικού στοιχείου.
- Η συντήρηση και η αναπαλαίωση του από εξειδικευμένη αρχαιολογική ομάδα.
- Η επαρκής φύλαξη και περίφραξη του Αδριάνειου υδραγωγείου σε όλο το μήκος του.
- Η αξιοποίηση του Αδριάνειου υδραγωγείου που θα το αναδείξει σαν σπουδαίο έργο υποδομής της αρχαιότητας.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

### 4.1 ΣΥΛΛΟΓΗ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ

Σε ολόκληρη την περιοχή της συνοικίας των Αδαμών γίνεται τακτική συλλογή απορριμμάτων και η συλλογή αφορά το σύνολο των νοικοκυριών που διαμένουν στο Δήμο.

Ο μέσος αριθμός συλλογής των απορριμμάτων ανά μήνα είναι 30 φορές. Η συλλογή των απορριμμάτων γίνεται μία φορά την ημέρα κάθε μέρα.

Η συλλογή των απορριμμάτων γίνεται στο σύνολό της με το σύστημα των κάδων.

Για τα απορρίμματα του Δήμου δημιουργήθηκε τον Ιούνιο του 2005 σταθμός μεταφόρτωσης σε περιοχή στα όρια με τη Μεταμόρφωση, ο οποίος μέχρι σήμερα λειτουργεί άτυπα, σε αναμονή τελευταίων αδειοδοτήσεων – εγκρίσεων, με αποτέλεσμα να διπλασιαστούν τα δρομολόγια αποκομιδής, χωρίς το κόστος της να αυξηθεί. Στο σταθμό μεταφόρτωσης τα απορρίμματα συμπιέζονται σε press container και στη συνέχεια φορτώνονται σε ένα μεγάλο φορτηγό για μεταφορά στη χωματερή των Α.Λιοσίων, καλύπτοντας έτσι τα δρομολόγια 1<sup>ο</sup> συμβατικών απορριμματοφόρων.

Σημαντικό ποσοστό των απορριμμάτων του Δήμου Κηφισιάς, περίπου 30%, είναι τα φυτολύματα από τα κλαδέματα των δέντρων που υπάρχουν σε όλες τις κατοικίες της περιοχής. Τα φυτολύματα είναι πολύ ογκώδη, προκαλώντας έτσι και σημαντική οπτική ρύπανση και για τη μεταφορά τους απαιτούνται ανοιχτά φορτηγά με συνοδό.

Λύση στο πρόβλημα θα ήταν η κομποστοποίηση και θρυματοποίηση των φυτολυμάτων, που θα τα μετέτρεπε σε λίπασμα, τόσο στον κήπο της κάθε κατοικίας όσο και συνολικά σε κάποιο χώρο του Δήμου.

**(πηγή: Ολοκληρωμένο τοπικό πρόγραμμα βιώσιμης ανάπτυξης σε εφαρμογή της Habitat Agenda της περιοχής του Συνδέσμου ΒΑ, για το Δήμο Κηφισιάς, Μάρτιος 2007)**

Για την υλοποίηση του έργου απαιτείται μεγάλη εκστρατεία ενημέρωσης, η οποία έχει ήδη ξεκινήσει με τη διανομή ενημερωτικών φυλλαδίων, καθώς και η ανάλογη επένδυση από το Δήμο. Στο Δήμο Κηφισιάς δεν υλοποιείται πρόγραμμα ανακύκλωσης, εκτός από τους λιγοστούς ειδικούς κάδους ανακύκλωσης που είναι τοποθετημένοι σε ορισμένα κεντρικά σημεία, οι οποίοι όμως σε συνδυασμό με την έλλειψη ενημέρωσης των κατοίκων, δεν επαρκούν για τη σωστή διεξαγωγή της ανακύκλωσης.

## 4.2 ΑΠΟΧΕΤΕΥΤΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΔΑΜΩΝ

### 4.2.1 ΑΠΟΧΕΤΕΥΣΗ ΑΚΑΘΑΡΤΩΝ

Ο Δήμος Κηφισιάς διαθέτει αποχετευτικό σύστημα το οποίο καλύπτει το 80% περίπου της έκτασης του Δήμου. Τα απόβλητα που συλλέγονται οδηγούνται στον βιολογικό καθαρισμό της Ψυτάλλειας όπου υφίστανται τριτοβάθμια επεξεργασία.

Σε ότι αφορά τις Αδάμες, η υφιστάμενη κατάσταση είναι η εξής:

- Η Πολεοδομική Ενότητα 12 ( οικισμός Πελοποννησίων) είναι συνδεδεμένη με το αποχετευτικό σύστημα του Δήμου
- Η Πολεοδομική Ενότητα 13 (Γράμμος –Φοίνικας) δεν είναι συνδεδεμένη με το αποχετευτικό σύστημα του Δήμου, καθώς αποτελεί μια από τις νέες εντάξεις στο Σχέδιο Πόλεως.

Γενικά χρησιμοποιούνται συχνά απορροφητικοί βόθροι, διότι το έδαφος της περιοχής έχει γενικά χαμηλή απορροφητικότητα. Επίσης πολλά εργοστάσια ρίχνουν τα απόβλητά τους ανεπεξέργαστα μέσα στο ρέμα της Πύρνας.

Ένα σημαντικό ζήτημα είναι η διευθέτηση των ρεμάτων Πύρνας, Κοκκινάρα και Καράβελι. Το θέμα αυτό έχει διττό χαρακτήρα διότι αφ' ενός θα ανασταλεί η επιβάρυνσή τους από τα λύματα, ιδιαίτερα της Πύρνας από βιομηχανικά λύματα και αφ' ετέρου διότι θα συμβάλλουν στην αντιπλημμυρική προστασία της πόλης.

**(πηγή: Ολοκληρωμένο τοπικό πρόγραμμα βιώσιμης ανάπτυξης σε εφαρμογή της Habitat Agenda της περιοχής του Συνδέσμου ΒΑ, για το Δήμο Κηφισιάς, Μάρτιος 2007)**

#### 4.2.2 ΑΠΟΧΕΤΕΥΣΗ ΟΜΒΡΙΩΝ

Ο Δήμος Κηφισιάς διαθέτει αποχετευτικό δίκτυο ομβρίων μέσω του οποίου τα όμβρια καταλήγουν στα ρέματα της περιοχής τα οποία καταλήγουν τελικώς στον Κηφισό ποταμό.

Σε ότι αφορά τις Αδάμες, η υφιστάμενη κατάσταση είναι η εξής:

- Η Πολεοδομική Ενότητα 12 ( οικισμός Πελοποννησίων) είναι συνδεδεμένη με το αποχετευτικό δίκτυο ομβρίων του Δήμου.
- Η Πολεοδομική Ενότητα 13 (Γράμμος –Φοίνικας) δεν είναι συνδεδεμένη με το αποχετευτικό δίκτυο ομβρίων του Δήμου, καθώς αποτελεί μια από τις νέες εντάξεις στο Σχέδιο Πόλεως.

Το τμήμα που δεν είναι συνδεδεμένο στο δίκτυο αποχέτευσης, αποχετεύει σε απορροφητικούς βόθρους, προκαλώντας επιβάρυνση της υπόγειας υδροφορίας.

Η πρόβλεψη δικτύου ομβρίων στους κύριους δρόμους και στα προβληματικά σημεία είναι απαραίτητη.

Το κυριότερο ρέμα που είναι η Πύρνα έχει καλυφθεί στο τμήμα του κάτω από την οδό Τατοΐου μέχρι την οδό Λύρα, γεγονός που επιτείνει τα προβλήματα απορροής των όμβριων υδάτων.

**(πηγή: Ολοκληρωμένο τοπικό πρόγραμμα βιώσιμης ανάπτυξης σε εφαρμογή της Habitat Agenda της περιοχής του Συνδέσμου ΒΑ, για το Δήμο Κηφισιάς, Μάρτιος 2007)**

Κατά τη διάρκεια της διεξαγωγής της πτυχιακής μας εργασίας, καταγράψαμε το πρόβλημα της απορροής των όμβριων υδάτων, στην Πολεοδομική Ενότητα 13 - Γράμμος –Φοίνικας, σε περίπτωση έντονης βροχόπτωσης και διαπιστώσαμε ότι το πρόβλημα έχει μεγάλες διαστάσεις καθώς σχεδόν όλοι οι δρόμοι της συνοικίας πλημμύρισαν και οι μετακινήσεις πεζών και οχημάτων διεξαγόταν με δυσκολία.



**Εικόνα 26: Πλημμυρισμένος δρόμος στις Αδάμες κατά τη διάρκεια βροχόπτωσης.  
(πηγή :προσωπική λήψη)**



**Εικόνα 27: Μηδενική απορροή όμβριων υδάτων σε κεντρικούς δρόμους των Αδαμών.  
(πηγή :προσωπική λήψη)**

Το πρόβλημα της απορροής των όμβριων υδάτων είναι ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι Αδάμες και για αυτό θα πρέπει να ληφθούν μέτρα πρόληψης (προπλημμυρικά έργα) αλλά και μέτρα αντιμετώπισης (μεταπλημμυρικά έργα).

Κάποια μέτρα που προτείνονται είναι:

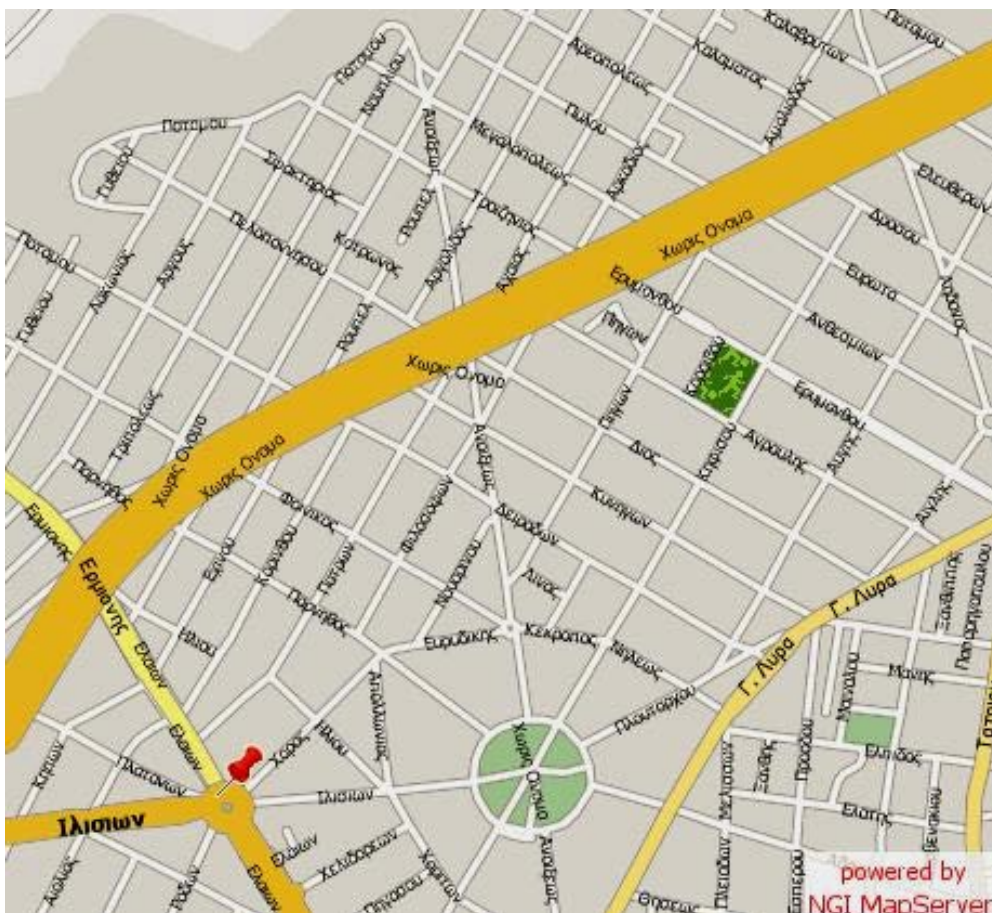
- Η δημιουργία ολοκληρωμένου αποχετευτικού συστήματος στην Πολεοδομική Ενότητα 13(Γράμμος-Φοίνικας).
- Ο καθαρισμός των δημοτικών φρεατίων και η δημιουργία νέων όπου χρειάζεται.
- Ο καθαρισμός των ρεμάτων και των παραχειμάζω του Κηφισού ποταμού προκειμένου να μπορούν να απορροφήσουν μεγάλο μέρος των υδάτων.
- Τοποθέτηση επιστημονικού οργάνου για την μέτρηση των βροχοπτώσεων και τον διαχωρισμό των περιοχών σε κλίμακα υψηλού και χαμηλού κινδύνου.

### 4.3 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΑΔΑΜΩΝ

Το κυκλοφοριακό πρόβλημα είναι ένα από τα πιο σημαντικά και σοβαρά προβλήματα που διακρίνει την περιοχή των Αδαμών και οφείλεται κυρίως στη θέση της συνοικίας, κάτω και παραπλεύρως της Εθνικής Οδού. Είναι ένα πρόβλημα πολυσύνθετο και πολυπαραγοντικό, που θα προσπαθήσουμε να προσεγγίσουμε στη συνέχεια.

#### Κόμβοι Εθνικής οδού

Η περιοχή μελέτης είναι κατά βάση μια περιοχή αμιγούς κατοικίας, με έντονη ανοικοδόμηση και αλματώδεις ρυθμούς αύξησης πληθυσμού. Λόγω της διέλευσης της Εθνικής Οδού από τον οικιστικό ιστό, η συνοικία των Αδαμών είναι αποκομμένη από την υπόλοιπη Κηφισιά. Η σύνδεση της με την υπόλοιπη Κηφισιά πραγματοποιείται μέσω δύο υπογείων διαβάσεων. (Ερμιόνης-Ελαιών και Τροιζηνίας-Ερυμάνθου).



Εικόνα 28: Γραφική απεικόνιση των δύο υπόγειων διαβάσεων Ερμιόνης- Ελαιών και Τροιζηνίας-Ερυμάνθου. (πηγή: [www.driveme.gr](http://www.driveme.gr))

Σήμερα έχουν τοποθετηθεί πινακίδες σήμανσης στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο της Κηφισιάς, ανατολικά της Ε.Ο. (π.χ Χ. Τρικούπη-Ελαιών), που κατευθύνουν την κυκλοφορία προς Αθήνα μέσω Λύρα-Καλυφτάκη. Όμως αναπόφευκτα ένα μέρος της κυκλοφορίας αυτής διέρχεται μέσω της υπόγειας διάβασης Ελαιών και του δυτικού παραδρόμου. Το αποτέλεσμα είναι σχεδόν το σύνολο της κυκλοφορίας π.χ. από τη Νέα Κηφισιά (περιοχή όμορη των Αδαμών άρα οι οδηγοί γνωρίζουν καλά το περίξ οδικό δίκτυο) προς την Ε.Ο. να διέρχεται μέσω της διάβασης Ελαιών-Ερμιόνης. Στη συνέχεια η κυκλοφορία αυτή, με αναστροφή επί της Ερμιόνης διοχετεύει υπερτοπική κυκλοφορία εντός τοις οικιστικής περιοχής των Αδαμών.

Πρέπει να σημειωθεί ότι οι ελιγμοί που γίνονται αμέσως μετά την υπόγεια διάβαση της οδού Ερμιόνης για την έξοδο στην Ε.Ο. είναι πολύ επικίνδυνοι γιατί διασταυρώνονται πολλά ρεύματα κυκλοφορίας.

Τα αρνητικά αυτά συμπτώματα αναμένεται να αρθούν αφού εξαγγέλθηκε απόφαση του ΥΠΕΧΩΔΕ για οριστική λύση του προβλήματος με κατασκευή υπόγειας διάβασης στην προέκταση της Ιλισίων (προς Ε.Ο).

Λόγω των υφιστάμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στον κόμβο Ιλισίων (κατάργηση σηματοδότη, απαγόρευση σύνδεσης Αδαμών με Κηφισιά και όλων των αριστερών στροφών, προς Αθήνα και Λαμία) υπάρχει η ανησυχία από την πλευρά των κατοίκων ότι θα δημιουργηθεί σοβαρό πρόβλημα στις Αδάμες.

Στα μελλοντικά σενάρια που αρχικά διατύπωσε το ΥΠΕΧΩΔΕ υπήρχε το ενδεχόμενο μετατροπής της υπόγειας διάβασης Ερμιόνης-Ελαιών σε ανισόπεδο κόμβο. Ο Δήμος Κηφισιάς αλλά και φορείς και σύλλογοι της Κηφισιάς, εξήγησαν ότι αυτή η υπόγεια διάβαση Ερμιόνης-Ελαιών κατασκευάστηκε στο παρελθόν για την εξυπηρέτηση των αναγκών επικοινωνίας των κατοίκων της συνοικίας των Αδαμών με την λοιπή Κηφισιά λόγω της διέλευσης της Ε.Ο. μέσω του οικιστικού ιστού.



Από τη διάβαση αυτή εξάλλου διέρχονται και τοπικές Λεωφορειακές Γραμμές που οδηγούν στους κατοίκους των Αδαμών στις αφετηρίες των μέσων μαζικής μεταφοράς στις κεντρικές περιοχές της Κηφισιάς. Δεδομένης και της επικείμενης πληθυσμιακής και οικιστικής ανάπτυξης των περιοχών εκατέρωθεν της Ε.Ο. και της μη ύπαρξης εναλλακτικών επιλογών διαδρόμων, εκφράζονται ανησυχίες σε σχέση με τα εξής προβλήματα:

1. Η κατάργηση του ισόπεδου σηματοδοτούμενου κόμβου της Ιλισίων, επιτείνει το πρόβλημα της αποκοπής του οικιστικού ιστού της πόλης της Κηφισιάς, λόγω της ύπαρξης της Ε.Ο. Καταργείται μια οδός που συνδέει το ανατολικό με το δυτικό τμήμα της πόλης χωρίς να αντικαθίσταται από εναλλακτική διαδρομή.

2. Η σύνδεση της Κηφισιάς με την ίδια την Ε.Ο. υποβαθμίζεται, επίσης λόγω κατάργησης του σηματοδοτούμενου ισόπεδου κόμβου της Ιλισίων.

3. Η ασυνέχεια των παραδρόμων της Ε.Ο. επιβαρύνει το οδικό τοπικό δίκτυο της Κηφισιάς και επιμηκύνει το χρόνο διαδρομής λόγω της εκτροπής που δημιουργείται.

Επίσης σημειώνεται ότι μετά την εφαρμογή των σημερινών κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στον κόμβο Ιλισίων, δεν έγινε η κατάλληλη διαμόρφωση του κόμβου στην δυτική πλευρά των Αδαμών. Έτσι, δεν υπάρχει λωρίδα εισόδου στην Ε.Ο., στο ρεύμα προς Αθήνα από τον παράδρομο, με αποτέλεσμα η είσοδος των οχημάτων να καθίσταται άκρως επικίνδυνη.

## Οδός Τροιζηνίας

Από κατοίκους και φορείς της περιοχής των Αδαμών έχουν εκφραστεί παράπονα σχετικά με τις χρήσεις γης στην περιοχή του παραδρόμου της Ε.Ο. και τα προβλήματα που δημιουργούν σε σχέση με την στάθμευση. Έτσι οι κάτοικοι σε αιτήματα τους αναφέρουν ότι επί της οδού Τροιζηνίας, σε δύο οικοδομικά τετράγωνα, στη συμβολή της με την οδό Αργολίδος και με την οδό Αχαΐας, έχουν κατασκευαστεί συγκροτήματα γραφείων συνολικού εμβαδού περίπου 11.000μ.

Στα τετράγωνα αυτά, οι κάτοικοι υποστηρίζουν ότι δεν προβλέπεται η κάλυψη όλων των άμεσων και μελλοντικών αναγκών στάθμευσης που θα προκύψουν από μελλοντικές χρήσεις. Έτσι, εκτιμάται δημιουργείται σοβαρό πρόβλημα στάθμευσης για τους περίοικους. Ακόμη, εκφράζεται σοβαρή επιφύλαξη και ανησυχία για την σύνδεση των χώρων στάθμευσης με το τοπικό δίκτυο.



**Εικόνα 29:** Υπόγεια διάβαση επί της οδού Τροιζηνίας. (πηγή: προσωπική λήψη)



**Εικόνα 30**



**Εικόνα 31**

**Εικόνα 30, 31: Κυκλοφοριακή συμφόρηση επί της οδού Τροιζηνίας, λόγω των οχημάτων που είναι σταθμευμένα έξω από το συγκρότημα γραφείων. (πηγή: προσωπική λήψη)**

## Παράδρομος Εθνικής Οδού

Σχετικά με τον παράδρομο αναφέρεται ότι η διαδρομή της οδού ~(6μ.) δεν επαρκεί για παρόδια στάθμευση και ταυτόχρονη εξυπηρέτηση της διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας.

Ειδικότερα, οι κάτοικοι υποστηρίζουν ότι στον παράδρομο παρατηρείται αδικαιολόγητη έντονη βαριά κυκλοφορία και στάθμευση για φορτοεκφορτώσεις εμπορευμάτων, λόγω των παρόδιων επαγγελματικών χρήσεων αλλά και υπερτοπική κυκλοφορία. Το αποτέλεσμα είναι ότι υποβαθμίζεται το περιβάλλον και δημιουργούνται προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης και ασφάλειας, πολλές ώρες της ημέρας, τόσο στον παράδρομο όσο και στις κάθετες οδούς / εισόδους στη συνοικία.

Κάποιοι κάτοικοι επισημαίνουν ότι τις πρωινές ώρες πολλά οχήματα σταθμεύουν έξω από τα τραπεζικά καταστήματα, επί του παραδρόμου, με αποτέλεσμα να συμβαίνουν συχνά ατυχήματα.



Εικόνα 32



**Εικόνα 33**

**Εικόνα 32, 33: Σταθμευμένα οχήματα κατά μήκος του παράδρομου της Εθνικής Οδού, ακόμα και επί των πεζοδρομίων. (πηγή: προσωπική λήψη)**



**Εικόνα 34: Κυκλοφοριακή συμφόρηση κατά μήκος του παράδρομου της Εθνικής Οδού, έξω από υποκατάστημα τράπεζας. (πηγή: προσωπική λήψη)**

Στον παράδρομο της Ε.Ο. έχουν τοποθετηθεί πινακίδες με όριο ταχύτητας 50χλμ/ώρα που θεωρείται υψηλό για ένα δρόμο με σχετικά πτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά και μεγάλη κίνηση βαρέων οχημάτων. Οι κάτοικοι αναφέρουν ότι τα οχήματα που κινούνται σε αυτόν αναπτύσσουν υψηλές ταχύτητες, με αποτέλεσμα τον κίνδυνο ατυχημάτων, ειδικά για τους μαθητές που διασχίζουν καθημερινά τις υπόγειες διαβάσεις πεζών στις οδούς Μεσσηνίας-Φοίνικος και Καλαβρύτων-Αηδόνος, με προορισμό τα σχολικά συγκροτήματα.

Στον παράδρομο της Ε.Ο. στη συμβολή του με την οδό Καλαβρύτων, υπάρχει μεγάλη στένωση στο εύρος της διατομής που οφείλεται στην υπόγεια διάβαση πεζών. Στο σημείο αυτό δεν είναι εφικτή η εξυπηρέτηση διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας. Γενικά, δεν είναι εφικτή η εξυπηρέτηση βαριάς κυκλοφορίας, λόγω γεωμετρικών χαρακτηριστικών στον παράδρομο από ποταμού μέχρι Δεκελείας(λιγότερο από 6 μ).

### **Οδός Άργους**

Η οδός Άργους ανήκει στο τοπικό δίκτυο της περιοχής των Αδαμών. Οι κάτοικοι της οδού υποστήριζαν ότι παρουσιάζεται μεγάλη κίνηση οχημάτων, λόγω της (προηγούμενης) διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας που εφαρμοζόταν, καθώς και λόγω της συμβολής της με την υπόγεια διάβαση της οδού Ερμιόνης-Ελαιών. Διαμαρτύρονταν για μεγάλη όχληση σε όλη την διάρκεια του εικοσιτετραώρου, ηχορύπανση και καυσαέρια. Επισημαίναν ακόμα ότι επειδή είναι ένας σχετικά μεγάλος πυκνοκατοικημένος δρόμος, ο κίνδυνος ατυχημάτων ήταν μεγάλος.

Σήμερα η οδός έχει μονοδρομηθεί.

#### **4.4 ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ**

Στην πολεοδομική ενότητα 12, οικισμός Πελοποννησίων, η ασφαλτόστρωση του οδικού δικτύου ολοκληρώθηκε τον Σεπτέμβριο του 2006. Ωστόσο στην Πολεοδομική Ενότητα 13, οικισμός Γράμμου-Φοίνικα, η ασφαλτόστρωση έχει αρχίσει να υλοποιείται σε συνδυασμό με τις εγκεκριμένες προβλεπόμενες διανοίξεις των οδών και την κατασκευή κρασπεδόρειθρων.

Ένα ακόμη σημαντικό πρόβλημα που παρατηρείται στο σύνολο σχεδόν του οδικού δικτύου της περιοχής είναι τα ανεπαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά ή και η παντελής έλλειψη πεζοδρομίων. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα τη σημαντική μείωση της οδικής ασφάλειας, ειδικότερα στα σημεία που παρατηρούνται υψηλές ροές πεζών και υψηλοί κυκλοφοριακοί φόρτοι.

Τέλος, αναφέρονται ορισμένα ακόμη χαρακτηριστικά της κυκλοφοριακής λειτουργίας του οδικού δικτύου της περιοχής:

- Οι δρόμοι στην περιοχή μελέτης έχουν ως επί το πλείστον ικανό εύρος διατομής για την εξυπηρέτηση της τοπικής κυκλοφορίας και της παρόδιας στάθμευσης. Στο εσωτερικό τμήμα της περιοχής των Αδαμών σε γενικές γραμμές δεν παρουσιάζονται αυξημένοι κυκλοφοριακοί φόρτοι. Ωστόσο στο τμήμα της οδού Ερμιόνης, πλησίον της υπόγειας διάβασης (περίπου στα πρώτα 200μ. από τον παράδρομο της Ε.Ο.) οι φόρτοι είναι μεγάλοι.
- Σε σχέση με την στάθμευση, αρκετά έντονη στάθμευση παρατηρείται στα οικοδομικά τετράγωνα που γειτνιάζουν με τον παράδρομο της Ε.Ο. Συγκεκριμένα παρατηρήθηκε πρόβλημα στάθμευσης στην συμβολή των οδών Καλαβρύτων και Αμαλιάδος, κάτι που προφανώς οφείλεται στις παρόδιες χρήσεις γης (χαρακτηριστικά υπερτοπικού κέντρου) και ιδιαίτερα στον παράδρομο της Ε.Ο.

- Σε τμήματα των οδών Ερμιόνης, Αχαΐας, Αρκαδίας και παραδρόμου έχουν τοποθετηθεί αποσπασματικά κάποιες πινακίδες απαγόρευσης στάθμευσης βαρέων οχημάτων.
- «Σαμαράκια» και όριο ταχύτητας έχουν τοποθετηθεί σε τμήμα της οδού Άργους ενώ «σαμαράκια» υπάρχουν και εκατέρωθεν της εισόδου του σχολείου επί της οδού Ναυπλίου.
- Στο εσωτερικό της συνοικίας εντοπίστηκε κάποια σχετική κίνηση βαρέων οχημάτων, η οποία όμως φαίνεται ότι εξυπηρετεί την ανοικοδόμηση που είναι ιδιαίτερα έντονη στην περιοχή.
- Τέλος, σήμερα πραγματοποιείται διάνοιξη ορισμένων δρόμων ιδίως νότια της οδού Ερμιόνης. Το γεγονός αυτό είναι άμεση συνέπεια και της έντονης ανοικοδόμησης που παρουσιάζει η περιοχή καθώς παρέχεται η πρόσβαση στις νέες κατοικίες. Κάποιοι δρόμοι δεν είναι ασφαλτοστρωμένοι ακόμα σε κάποια τμήματά τους και δεν διαθέτουν πεζοδρόμια.



## 4.5 ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Το ιεραρχημένο δίκτυο της περιοχής μελέτης αποτελούν η Εθνική Οδός (συνδέει την περιοχή μελέτης με υπερτοπικούς πόλους ), η οδός Ερμιόνης και η οδός Τροιζηνίας και ο παράδρομος της Ε.Ο.

Η οδική σύνδεση της περιοχής μελέτη με την ανατολική περιοχή της Κηφισιάς γίνεται μέσω των υπογείων διαβάσεων Ερμιόνης –Ελαιών και Τροιζηνίας –Ερυμάνθου. Η σύνδεση για τους πεζούς εξυπηρετείται με δύο άλλες υπόγειες διαβάσεις( Μεσσηνίας-Φοίνικος και Καλαβρύτων-Αηδόνας ).

Στη συνέχεια ακολουθεί η ιεράρχηση του οδικού δικτύου της περιοχής, βάσει της υφιστάμενης κατάστασης της κυκλοφορίας. Η ιεράρχηση δίνει μια εικόνα του δικτύου και σε σχέση με τις μετακινήσεις που εξυπηρετεί. Έτσι, το οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης κατατάσσεται στις παρακάτω κατηγορίες :

### Ελεύθερη Λεωφόρος

Εξυπηρετεί μεγάλο όγκο υπερτοπικών μετακινήσεων μεγάλου μήκους σε συνεχή ροή της κυκλοφορίας και υψηλές ταχύτητες και συνδέεται με το αρτηριακό δίκτυο με ανισόπεδους κόμβους

Στην κατηγορία αυτή υπάγεται η **Εθνική Οδός Αθηνών-Θεσσαλονίκης**. Η Ε.Ο. διατρέχει τον δήμο από το νότο προς το βορρά και αποτελεί το όριο μεταξύ των περιοχών Αδάμες, Καλυφτάκη, Πανόραμα και Νέα Κηφισιάς.

Μέσα στα πλαίσια των έργων που πραγματοποιήθηκαν σχετικά πρόσφατα (στα πλαίσια των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας ) στην ευρύτερη περιοχή ήταν ,τόσο η κατασκευή ανισόπεδου κόμβου στην συμβολή της Ε.Ο. με την Καλυφτάκη, όσο και η κατάργηση της σηματοδότησης (και κατά συνέπεια των μεγάλης ζήτησης αριστερών στροφών και κάθετων κινήσεων) στον ισόπεδο κόμβο της Εθνικής Οδού με την οδό Ιλισίων/Δεκελίας.

Η Εθνική Οδός εξυπηρετεί και τη σύνδεση των δυτικών και μέρους των νοτίων περιοχών του λεκανοπεδίου με τα βόρεια προάστια. Σημαντικό τμήμα των μετακινήσεων που εξυπηρετεί ο άξονας είναι και η κυκλοφορία που σχετίζεται με την ίδια την ανάπτυξη της περιοχής πέριξ αυτού, με την γραμμική σχεδόν διόγκωση των επαγγελματικών χρήσεων.

### **Συλλεκτήρια**

Πρόκειται για οδό που εξυπηρετεί μετακινήσεις μικρού μήκους και όγκου συνδέοντας τις τοπικές οδούς με τις αρτηρίες.

Σε αυτήν την κατηγορία ανήκουν οι **οδοί Ερμιόνης και Τροιζηνίας** που συνδέουν το τοπικό οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης με την ανατολική Κηφισιά.

Ο **παράδρομος της Εθνικής Οδού** που βρίσκεται στα όρια της περιοχής μελέτης, συνδέεται με την Ε.Ο. στον κόμβο Βαρυμπόπης και στον κόμβο της οδού Δεκελείας. Σήμερα λειτουργεί σαν συλλεκτήρια και εξυπηρετεί τη σύνδεση του τοπικού δικτύου με την Εθνική Οδό.

### **Τοπικό Δίκτυο**

Όλοι οι υπόλοιποι δρόμοι που περιλαμβάνονται στην περιοχή μελέτης εξυπηρετούν τοπικές μετακινήσεις.

Στο χάρτη που ακολουθεί παρουσιάζεται η υφιστάμενη ιεράρχηση του οδικού δικτύου της περιοχής των Αδαμών.

#### 4.6 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

Σε γενικές γραμμές, ως προς την κυκλοφοριακή οργάνωση του οδικού δικτύου, σχεδόν όλοι οι δρόμοι που ανήκουν στο τοπικό οδικό δίκτυο είναι διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας και έχουν πλάτος συνήθως 8-10μ., πλην των οδών Πελοποννησίων, Αχαΐας, Ανοιξέως και του τμήματος του ποταμού από τον παράδρομο ως την Αχαΐας, που διαθέτουν μεγαλύτερο πλάτος της τάξης 14-20μ. Μονοδρόμηση δεν έχει εφαρμοστεί σε κανένα τμήμα εκτός από την οδό Άργους η οποία μονοδρομήθηκε από την οδό Ερμιόνης προς την οδό Ποταμού.

Όλες οι διασταυρώσεις της περιοχής μελέτης είναι ισόπεδες και η κίνηση σε αυτές διευθετείται με κατακόρυφη σήμανση, εκτός από τις υπόγειες διαβάσεις Ερυμάνθου – Τροιζηνίας και Ερμιόνης-Ελαιών (κάτω διαβάσεις), οι οποίες συνδέουν τη συνοικία Αδαμών με την υπόλοιπη Κηφισιά.

Σε ότι αφορά στο καθεστώς στάθμευσης στην περιοχή μελέτης, σε γενικές γραμμές δεν υπάρχει απαγόρευση. Εξαιρέση αποτελούν κάποια τμήματα των οδών Ερμιόνης, Αχαΐας, Αρκαδίας και παραδρόμου, όπου υπάρχουν αποσπασματικά ορισμένες πινακίδες απαγόρευσης βαρέων οχημάτων. Επίσης σημειώνεται ότι στην περιοχή μελέτης δεν λειτουργεί σταθμός αυτοκινήτων και δεν υπάρχει κάποιος ελεύθερος χώρος στάθμευσης. Το σύνολο των οχημάτων σταθμεύουν παρά το κράσπεδο ή σε ιδιόκτητους χώρους στάθμευσης (εκτός οδού).

Για την μείωση της ταχύτητας των οχημάτων και την ασφάλεια των μαθητών έχουν τοποθετηθεί μειωτήρες ταχύτητας («σαμαράκια») στην είσοδο του σχολικού συγκροτήματος στην οδό Ναυπλίου. Επίσης στην οδό Άργους έχουν τοποθετηθεί, στο τμήμα της πλησίον της οδού Ερμιόνης, μειωτήρες ταχύτητας και κάποιες πινακίδες με όριο ταχύτητας.

## 4.7 ΣΗΜΑΝΣΗ

Το καθεστώς σήμανσης της περιοχής των Αδαμών συνοψίζεται στα παρακάτω σημεία:

- Δεν παρατηρείται συστηματική σήμανση και ειδικότερα στην βορειότερη περιοχή (βόρεια της οδού Ανοιξεως) όπου υπάρχει σαφής έλλειψη οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης. Οι ελλείψεις προκαλούν προβλήματα στην ομαλή εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας και ευθύνονται σε μεγάλο βαθμό για την υποβαθμισμένη οδική ασφάλεια της και κυρίως του παραδρόμου της Ε.Ο. και οδών όπου παρατηρούνται σχετικά υψηλοί κυκλοφοριακοί φόρτοι.
- Παρατηρείται κακή ποιότητα τόσο της κατακόρυφης όσο και της οριζόντιας σήμανσης, με αποτέλεσμα οι πινακίδες αλλά και η οριζόντια σήμανση να μην είναι ευδιάκριτες ή ακόμη και να μην είναι καθόλου ορατές από τους οδηγούς.
- Σημαντικό πρόβλημα αποτελεί η έλλειψη οριζόντιας σήμανσης σε σημεία όπου παρατηρούνται υψηλές ροές πεζών αλλά και υψηλοί κυκλοφοριακοί φόρτοι όπως είναι η υπόγεια διάβαση πεζών στον παράδρομο της Εθνικής Οδού.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι λόγω της ελλιπούς οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης, δημιουργούνται αρκετά προβλήματα τόσο στην κυκλοφορία όσο και στην οδική ασφάλεια πεζών και οχημάτων. Για την αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων θα πρέπει να εφαρμοσθεί ολοκληρωμένο καθεστώς σήμανσης.

#### **4.8 ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ**

Όπως προέκυψε από αυτοψία στην περιοχή, δεν υπάρχει σηματοδοτούμενος κόμβος εντός αυτής, με εξαίρεση το φωτεινό σηματοδότη επί του παραδρόμου πριν την υπόγεια διάβαση πεζών.

Με βάση τα κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά και μεγέθη, της εντός των ορίων του οικισμού περιοχής, η απουσία σηματοδότησης ήταν αναμενόμενη.

#### **4.9 ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΣΤΙΣ ΑΔΑΜΕΣ**

Σύμφωνα με τα επίσημα καταγεγραμμένα στοιχεία (αρχείο καταγραφής ατυχημάτων Τροχαίας Κηφισιάς) και με μαρτυρίες των τοπικών αρχών και των μόνιμων χρηστών του δικτύου (κάτοικοι), η πλειοψηφία των ατυχημάτων σχετίζεται με τα ελλιπή γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά (ανεπαρκές πλάτος, κ.α.) του παραδρόμου της Ε.Ο.

Επίσης, μεγάλος αριθμός ατυχημάτων παρουσιάζεται στη συμβολή των οδών Ερμιόνης και Αργούς, λόγω του ότι διασταυρώνονται πολλά ρεύματα.

Ειδικότερα οι κάτοικοι υποστηρίζουν ότι λόγω της βαριάς κυκλοφορίας που παρατηρείται στον παράδρομο και της στάθμευσης για φορτοεκφορτώσεις εμπορευμάτων (λόγω των παρόδιων επαγγελματικών χρήσεων αλλά και τη στάθμευση βαριάς υπερτοπικής κυκλοφορίας) σε συνδυασμό με το μικρό πλάτος της οδού, δημιουργούνται προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης και ασφάλειας, πολλές ώρες της ημέρας, τόσο στον παράδρομο όσο και στις κάθετες οδούς/εισόδους στη συνοικία.

Κάποιοι κάτοικοι επισημαίνουν ότι τις πρωινές ώρες πολλά οχήματα σταθμεύουν έξω από τα τραπεζικά καταστήματα επί του παραδρόμου, με αποτέλεσμα να συμβαίνουν συχνά ατυχήματα.

Επίσης υπάρχουν αναφορές από τους χρήστες του δικτύου ότι τα οχήματα που κινούνται στον παράδρομο, αναπτύσσουν υψηλές ταχύτητες, με αποτέλεσμα τον κίνδυνο ατυχημάτων, ειδικά για τους μαθητές που διασχίζουν καθημερινά τις υπόγειες διαβάσεις πεζών στις οδούς Μεσσηνίας-Φοίνικος και Καλαβρύτων-Αηδόνας, με προορισμό / προέλευση τα σχολικά συγκροτήματα.

Σαφώς λιγότερα και μικρότερης σοβαρότητας ατυχήματα συμβαίνουν στο εσωτερικό δίκτυο καθώς οι συνέπειες τους περιορίζονται λόγω των μικρών ταχυτήτων που αναπτύσσουν τα οχήματα εντός του οικισμού.

Είναι φανερό ότι μεγαλύτερη συγκέντρωση ατυχημάτων παρουσιάζεται στην οδό Ερμιόνης (ειδικότερα στον κόμβο Ερμιόνης-Άργους) καθώς και στον παράδρομο της Ε.Ο. (στον κόμβο με την οδό Ερμιόνης καθώς και σε άλλους κόμβους του παραδρόμου).

#### 4.10 ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΣΩΝ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Κυρίαρχη θέση στις μετακινήσεις των κατοίκων και επισκεπτών της συνοικίας των Αδαμών κατέχει το Ι.Χ αυτοκίνητο.

#### ΛΕΩΦΟΡΕΙΑΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΟΑΣΑ

Ως προς την εξυπηρέτηση της περιοχής με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, αυτή γίνεται από τοπικές λεωφορειακές γραμμές (Κηφισιά – Αδάμες) που διέρχονται από τις υπόγειες Ευρυμάνθου – Τροιζηνίας και Ερμιόνης – Ελαιών και συνδέουν την περιοχή με την υπόλοιπη Κηφισιά.

Για την εξυπηρέτηση μετακινήσεων εκτός ορίων Κηφισιάς πραγματοποιείται μετεπιβίβαση από τοπικές γραμμές σε άλλες κύριες, οι οποίες συνδέουν την Κηφισιά με την κεντρική περιοχή της Αθήνας. Οι διαδρομές που ακολουθούν οι δύο τοπικές λεωφορειακές γραμμές είναι οι εξής:

#### **522 Κηφισιά – Αδάμες Α**

- Από Κηφισιά προς Αδάμες:

ΔΡΑΓΟΥΜΗ – ΛΕΩΦ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ – Ε. ΜΠΕΝΑΚΗ – ΤΑΤΟΙΟ – ΑΔΑΜΩΝ – ΠΛΟΥΤΑΡΧΟΥ – Γ. ΛΥΡΑ – ΤΑΤΟΪΟΥ – ΠΟΤΑΜΟΥ – ΠΑΡ.ΕΘΝ.ΟΔΟΥ ΑΘ-ΛΑΜ. – ΚΗΦΙΣΟΥ – ΕΥΡΥΜΑΝΘΟΥ – ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ – ΑΧΑΪΑΣ(\*) – ΑΡΕΟΠΟΛΕΩΣ(\*) – ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ(\*) – ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ – ΝΑΥΠΛΙΟΥ – ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ.

(\*) δέν εκτελείται αυτό το τμήμα.

- Από Αδάμες προς Κηφισιά:

**ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ – ΔΗΜΗΤΣΑΝΑΣ – ΕΡΜΙΟΝΗΣ – ΕΛΑΙΩΝ – ΧΕΛΙΔΟΝΟΥΣ –**

**Π. ΜΕΛΛΑ – ΤΑΤΟΪΟΥ – ΟΘΩΝΟΣ – ΑΝΔΡΙΑΝΟΥ – ΔΡΑΓΟΥΜΗ.**

Πρώτο Δρομολόγιο: 05:30 Τελευταίο Δρομολόγιο: 23:30 (Καθημερινά)

### **523 Κηφισιά – Αδάμες Β**

- Από Κηφισιά προς Αδάμες:

**ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ – ΝΑΥΠΙΟΥ – ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ(\*) – ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ(\*) – ΑΝΟΙΞΕΩΣ(\*) – ΤΡΙΖΗΝΙΑΣ – ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ(\*) – ΑΡΕΟΠΟΛΕΩΣ(\*) – ΑΧΑΪΑΣ(\*) – ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ – ΕΥΡΥΜΑΝΘΟΥ – ΛΥΡΑ – ΠΛΟΥΤΑΡΧΟΥ – ΠΛ.ΗΡ.ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ – ΑΔΑΜΩΝ – ΤΑΤΟΪΟΥ – ΟΘΩΝΟΣ – ΑΝΔΡΙΑΝΟΥ – ΔΡΑΓΟΥΜΗ.**

(\*) δέν εκτελείται αυτό το τμήμα.

Πρώτο Δρομολόγιο: 05:00 Τελευταίο Δρομολόγιο: 22:50 (Καθημερινά)

Πρώτο Δρομολόγιο: 05:00 Τελευταίο Δρομολόγιο: 22:20 (Κυριακή)

Στο χάρτη που ακολουθεί παρουσιάζονται οι υφιστάμενες λεωφορειακές γραμμές (χωρίς τα τμήματα των διαδρομών που δεν εκτελούνται) που συνδέουν τις Αδάμες με το τμήμα του Δήμου Κηφισιάς που βρίσκεται ανατολικά της Εθνικής Οδού Αθηνών – Λαμίας.



#### 4.11 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΩΝ ΑΔΑΜΩΝ

Από τη ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης στον οικισμό των Αδαμών, συμπεραίνεται ότι το σύστημα των μεταφορών χρήζει βελτίωσης. Ειδικότερα, τα συμπεράσματα που προέκυψαν από την ανάλυση μπορούν να διατυπωθούν συνοπτικά ως ακολούθως :

1. Η ύπαρξη της Εθνικής Οδού αποκόπτει τη συνοικία των Αδαμών από τον υπόλοιπο οικιστικό ιστό της Κηφισιάς.
2. Το εγκεκριμένο Ρυμοτομικό Σχέδιο έχει εφαρμοστεί με σαφήνεια, κυρίως στον οικισμό Πελοποννησίων όπου και υπάρχει υψηλό ποσοστό οικοπέδων που έχουν δομηθεί. Στο υπόλοιπο τμήμα της περιοχής μελέτης και ιδιαίτερα στον οικισμό Γράμμος – Φοίνικας συναντάμε λίγα δομημένα οικόπεδα και αδιάνοικτες ή αδιαμόρφωτες οδούς, λόγω της πρόσφατης ένταξης της περιοχής στο Σχέδιο Πόλης.
3. Τα ιδιαίτερα γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά της περιοχής ευνοούν την ορθολογική ανάπτυξη του οικιστικού ιστού και την ομαλή λειτουργία της κυκλοφορίας καθώς πρόκειται για περιοχή με μικρές έως μηδενικές κλίσεις.
4. Στον οικισμό των Πελοποννησίων επισημαίνεται η ανυπαρξία επικίνδυνων οδικών αξόνων στο εσωτερικό του δικτύου του οικισμού (ως επί το πλείστον δεν εντοπίζονται οδοί με μικρό πλάτος, μεγάλη κατά μήκος κλίση, μικρή οριζοντιογραφική ακτίνα, κλπ.)
5. Λόγω του μεγάλου ποσοστού αδόμητων οικοπέδων στην περιοχή (ιδιαίτερα στην Π.Ε.13 Γράμμος – Φοίνικας) αναμένεται αύξηση του πληθυσμού καθώς και αύξηση των κυκλοφορούντων οχημάτων, γεγονός που θα επιβαρύνει το υφιστάμενο οδικό δίκτυο.
6. Η περιοχή μελέτης – με βάση το εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο – χαρακτηρίζεται ως περιοχή αμιγούς κατοικίας, με κάποιες μόνο εξαιρέσεις. Βασική

εξαιρέση αποτελούν οι χρήσεις κατά μήκος της Εθνικής Οδού. Το τμήμα αυτό τείνει να λειτουργήσει ως υπερτοπικό κέντρο, λόγω των επαγγελματικών χρήσεων, τα κέντρα λιανικού και χονδρικού εμπορίου και τις υπηρεσίες. Οι χρήσεις υπερτοπικής σημασίας προσελκύουν καθημερινά μεγάλο αριθμό τακτικών και περιστασιακών επισκεπτών από την ευρύτερη περιοχή και από τους όμορους Δήμους. Όπως αναφέρεται και στα προηγούμενα και λόγω των φτωχών γεωμετρικών χαρακτηριστικών του παράδρομου της Εθνικής Οδού παρουσιάζονται κυκλοφοριακά προβλήματα οδικής ασφάλειας.

7. Μεγάλα προβλήματα στην κυκλοφοριακή λειτουργία των Αδαμών έχουν δημιουργηθεί λόγω της κατάρτησης του ισόπεδου κόμβου Εθνικής Οδού – Ιλισίων.
8. Η ύπαρξη τμήματος του παράδρομου της Εθνικής Οδού εντός των ορίων του οικισμού, εξυπηρετεί διαμπερείς και υπερτοπικές μετακινήσεις με αποτέλεσμα να προκαλούνται προβλήματα στις εγκάρσιες μετακινήσεις πεζών και οχημάτων, οι οποίες πραγματοποιούνται μέσω των υπόγειων διαβάσεων.
9. Παρατηρείται ανεπαρκής οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση που δυσχεραίνει την κυκλοφορία και προκαλεί προβλήματα οδικής ασφάλειας. Σε ορισμένες περιπτώσεις οι πινακίδες σήμανσης δεν είναι ορατές από τους οδηγούς, είτε λόγω εμποδίων που τις καλύπτουν είτε λόγω κακής ποιότητας τους (ανεπαρκής αντανάκλαση, ξεθωριασμένες πινακίδες κ.λ.π.). το ίδιο συμβαίνει και με την οριζόντια σήμανση, κυρίως στις διαβάσεις πεζών.
10. Στους κόμβους Ερμιόνης – Άργους, Μεσσηνίας – Ναυπλίου και Τροιζηνίας – Αχαΐας εμφανίζονται πολύ υψηλά ποσοστά βαριάς κυκλοφορίας (22% έως 30%).
11. Από το 2003 έως το 2005 ο αριθμός των ατυχημάτων με υλικές ζημιές παρουσιάζει αυξητική τάση (2003 – 16 ατυχήματα, 2004 – 26 ατυχήματα, 2005- 39 ατυχήματα). Στον παράδρομο της Εθνικής Οδού, στη Ερμιόνης και λιγότερο στην οδό Άργους εμφανίζεται μεγάλη συγκέντρωση ατυχημάτων. Οι κόμβοι του παράδρομου και της Ερμιόνης και ακολούθως της Ερμιόνης με την Άργους, παρουσιάζονται ως οι πλέον επικίνδυνοι (μεγαλύτερη συγκέντρωση ατυχημάτων).

12. Εντός του οικισμού των Πελοποννησίων υπάρχουν περιοχές με υψηλες ροές πεζών (σχολικά συγκροτήματα, υπόγειες διαβάσεις, κ.λ.π.). Δεν υπάρχει επαρκής πρόβλεψη για την εξυπηρέτηση της ροής των πεζών με ασφάλεια και άνεση, αφού σε τμήμα του εσωτερικού οδικού δικτύου του οικισμού δεν υπάρχουν πεζοδρόμια με επαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά, ούτε λειτουργικοί πεζόδρομοι.
13. Σε σχέση με την εξυπηρέτηση του οικισμού από το υφιστάμενο δίκτυο μέσω μαζικής μεταφοράς είναι σαφές ότι δεν καλύπτεται επαρκώς το βόρειο τμήμα της Πολεοδομικής Ενότητας Πελοποννησίων, ενώ δεν καλύπτεται καθόλου και η Πολεοδομική Ενότητα Γράμμος – Φοίνικας.
14. Με βάση την αναμενόμενη ραγδαία αύξηση του πληθυσμού στην περιοχή και την υφιστάμενη κυκλοφοριακή οργάνωση (οδοί διπλής κατεύθυνσης), είναι πιθανό σύντομα να δημιουργηθεί πρόβλημα αν επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση παντού.
15. Παρουσιάζεται συχνά το φαινόμενο της παράνομης στάθμευσης παρά την οδό (κυρίως στον παράδρομο της Εθνικής Οδού), σε όλη τη διάρκεια του έτους και σε ορισμένα τμήματα κατά παράβαση της υπάρχουσας σήμανσης. Στις περιοχές που υπάρχουν συγκροτήματα καταστημάτων, γραφείων, κ.λ.π., θα πρέπει να υπάρξει μέριμνα, ώστε η ζήτηση στάθμευσης να καλύπτεται από χώρους εκτός οδού.

## **4.12 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ ΤΩΝ ΑΔΑΜΩΝ**

Λαμβάνοντας υπ' όψιν τα προβλήματα που επισημάνθηκαν παραπάνω, σε ότι αφορά την κυκλοφοριακή οργάνωση της περιοχής των Αδαμών, διαμορφώσαμε ένα σενάριο εφαρμογής μέτρων το οποίο θα μπορέσει να εξυγιάνει την κατάσταση στην περιοχή.

### **4.12.1 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ**

Στο πλαίσιο του σεναρίου εφαρμογής, προτείνονται οι εξής κυκλοφοριακές ρυθμίσεις:

1. Σε σχέση με την επιβάρυνση της οδού Ερμιόνης με υπερτοπική κυκλοφορία προς / από την Εθνική Οδό, λύση θα δοθεί με την κατασκευή υπόγειας ράμπας από την Ιλισίων προς την Εθνική Οδό (σύνδεση με το ρεύμα της Εθνικής Οδού προς Αθήνα). Η λύση αυτή πρόσφατα έγινε αποδεκτή από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. Εάν δε στη λύση της υπόγειας σύνδεσης προστεθεί και (υπόγεια) σύνδεση της Ιλισίων με την οδό Δεκελείας (ευθεία κίνηση) τότε αποκαθίσταται -εν μέρει- και το πρόβλημα της αποκοπής του οικιστικού ιστού της πόλης της Κηφισιάς, πρόβλημα που προέκυψε μετά την κατάργηση του σηματοδοτούμενου κόμβου.
2. Μείωση του ορίου ταχύτητας στον παράδρομο, από 50 km/h σε 30 km/h και κατασκευή μειωτήρων ταχύτητας (υπερύψωση οδοστρώματος) στην περιοχή των υπόγειων διαβάσεων πεζών στις οδούς Μεσσηνίας – Φοίνικος και Καλαβρύτων – Αηδόνας.
3. Διαμόρφωση λωρίδας εισόδου από τον κόμβο Ιλισίων (προς την πλευρά των Αδαμών) στην Εθνική Οδό, στο ρεύμα προς Αθήνα.
4. Στη στένωση του εύρους του παράδρομου της Εθνικής Οδού στο ύψος της Καλαβρύτων απαιτείται διαπλάτυνση.

#### **4.12.2 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ**

Στο πλαίσιο του σεναρίου εφαρμογής, προτείνονται οι εξής ρυθμίσεις:

1. Σε σχέση με τους απαιτούμενους χώρους στάθμευσης των χρήσεων του παράδρομου της Εθνικής Οδού απαιτείται αυστηρή εφαρμογή της κείμενης νομοθεσίας και εντατική αστυνόμευση της προβληματικής περιοχής. Οι επαγγελματικοί χώροι του παράδρομου πρέπει να καλύπτουν όλες τις ανάγκες στάθμευσης που σχετίζονται με τη λειτουργία τους, με υποδομή εκτός οδού. Οι συνδέσεις αυτών των χώρων στάθμευσης πρέπει να χωροθετούνται έτσι ώστε να μην επιβαρύνουν κυκλοφοριακά την περιοχή κατοικίας.
2. Απαγόρευση της παράδιας στάθμευσης στον παράδρομο.
3. Απαγόρευση της διέλευσης και στάθμευσης βαρέων οχημάτων στην περιοχή αμιγούς κατοικίας.

#### **4.12.3 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΟΝΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ**

Προτείνεται η καθιέρωση συστήματος μονόδρομων στο οδικό δίκτυο της περιοχής, καθώς και η διατήρηση της υφιστάμενης κυκλοφοριακής οργάνωσης (αμφίδρομη κίνηση) σε ορισμένες οδούς, όπου αυτή κρίνεται απαραίτητη για την εύρυθμη λειτουργία του οδικού δικτύου.

Λόγω της εφαρμογής του συγκεκριμένου Πολεοδομικού μοντέλου, η μέση πρόσθετη διανυόμενη απόσταση είναι της τάξης του μισού οικοδομικού τετραγώνου, συνεπώς πολύ μικρή.

#### **4.12.4 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ**

Στο πλαίσιο του σεναρίου εφαρμογής, προτείνονται οι εξής ρυθμίσεις:

1. Δημιουργία διαδρομής περιπάτου κατά μήκος της οδού Ποταμού, με τη διαπλάτυνση του βορείου πεζοδρομίου και την αρχιτεκτονική ανάπλασή της.
2. Διαμόρφωση της οδού Πελοποννήσου, σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας με φορά κίνησης των οχημάτων προς τον παράδρομο της Εθνικής Οδού.
3. Διαμόρφωση των τμημάτων των οδών Ναυπλίου, Σφακτηρίας και Φιγαλείας γύρω από τα 8<sup>ο</sup> Δημοτικό Σχολείο σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας, για την προστασία των μαθητών.
4. Μελλοντικά και όταν αποπερατωθεί η διαμόρφωση των χρήσεων γης στα τμήματα της περιοχής που είναι σήμερα αδόμητα, προτείνεται οι οδοί που περιβάλλουν τους χώρους εκπαίδευσης και αθλητισμού να διαμορφωθούν σε πεζόδρομους και οδούς ήπιας κυκλοφορίας.

#### **4.12.5 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ**

##### **Λεωφορειακές γραμμές ΟΑΣΑ**

Οι λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ 522 και 523 εκτελούν τις διαδρομές που παρουσιάστηκαν σε προηγούμενη παράγραφο. Είναι προφανές ότι τμήμα του οικισμού Πελοποννησίων δεν καλύπτεται από τις υφιστάμενες λεωφορειακές γραμμές. Πιο συγκεκριμένα και οι δύο γραμμές καλύπτουν τμήμα της περιοχής μελέτης από την οδό Ερμιόνης έως την οδό Τροιζηνίας (παρά το γεγονός ότι προβλέπεται να διέρχονται από το βρόγχο Αργολίδος – Αρεοπόλεως – Αχαΐας). Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα να παρατηρούνται αρκετά μεγάλες αποστάσεις βαδίσματος, για τους κατοίκους του βορειότερου τμήματος του οικισμού Πελοποννησίων.

Προτείνεται λοιπόν η επέκταση των δύο γραμμών, ώστε να καλύπτεται το σύνολο της περιοχής των Αδαμών. Συγκεκριμένα προτείνεται οι δύο γραμμές να επεκταθούν έως και την οδό Καλαβρύτων, οικισμός Πελοποννησίων, καθώς και η επέκταση τους έως το κέντρο του οικισμού Γράμμος – Φοίνικας.

##### **Προτεινόμενες δημοτικές γραμμές**

Προτείνεται μία Δημοτική Γραμμή που θα εξυπηρετεί τις περιοχές : Αδάμες, Ν. Κηφισιάς, Κέντρο, που όπως έχει ήδη επισημανθεί, εμφανίζουν μικρή συγκοινωνιακή κάλυψη από τον ΟΑΣΑ.

- Η προτεινόμενη Δημοτική Γραμμή θα είναι κυκλική.
- Προτείνεται η χωροθέτηση Τερματικού Σταθμού της Δημοτικής Γραμμής, επί της οδού Ερμιόνης.
- Η διαδρομή της Δημοτικής Γραμμής θα καλύπτει κεντρικές τοποθεσίες με σημαντικές χρήσεις για τους κατοίκους, όπως σχολεία, πάρκα, πλατείες, κοιμητήρια, σταθμός ΗΣΑΠ, Δημαρχείο, κ.ο.κ.

(πηγή πληροφοριών: Τεχνική Έκθεση Κυκλοφοριακής μελέτης Αδαμών Κηφισιάς, Νοέμβριος 2006)

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Τα όσα αναφέρθηκαν παραπάνω αποτελούν την τεχνική μελέτη του Δήμου Κηφισιάς για την κυκλοφοριακή οργάνωση των Αδαμών. Οι λύσεις και οι προτάσεις που αναφέρονται είναι από ειδικούς επιστήμονες συγκοινωνιολόγους και βρίσκονται προς την σωστή κατεύθυνση για την επίλυση των υπάρχοντων ή μελλοντικών κυκλοφοριακών προβλημάτων.

Πρέπει όμως να επισημάνουμε ότι ενώ η μελέτη έχει εκπονηθεί εδώ και 4 χρόνια, το μεγαλύτερο μέρος από όσα προβλέπει δεν έχει υλοποιηθεί ακόμα με συνέπεια τα προβλήματα να υπάρχουν μέχρι σήμερα. Επομένως είναι επιτακτική η εφαρμογή της παραπάνω μελέτης το συντομότερο δυνατόν.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Ο ΣΕΙΣΜΟΣ ΤΟΥ 1999

### 5.1 ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΣΕΙΣΜΟΥ

Ο καταστροφικός σεισμός του 1999 που έπληξε την Αττική δεν θα μπορούσε να αφήσει ανεπηρέαστη την περιοχή της Κηφισιάς και των Αδαμών. Ένας σεισμός που άφησε πίσω του πολλά ερείπια, πολλές καταστροφές, θύματα και πολλά κατεστραμμένα κτίρια στις Αδάμες, Φαράν, Ρικομέξ, Φουρλής, Πρόκος, τέσσερα κτίρια με τις μεγαλύτερες καταστροφές και τις περισσότερες απώλειες που καταγράφηκαν σε εκείνο το σεισμό..

Στις 7 Σεπτεμβρίου 1999 και 14:56 τοπική ώρα, η πόλη της Αθήνας δοκιμάστηκε από έναν ισχυρό σεισμό μεγέθους 5.9 R. Το επίκεντρο του σεισμού εντοπίστηκε στους νοτιοδυτικούς πρόποδες της Πάρνηθας σε βάθος 9-14 km. Οι συντεταγμένες του επικέντρου προσδιορίστηκαν σε 38.12N - 23.64E, στην περιοχή νοτιοδυτικά της Πάρνηθας. Για το σεισμογενετικό ρήγμα το οποίο προκάλεσε το σεισμό της Αθήνας, δεν υπήρχαν σαφή στοιχεία (τυπικές επιφανειακές ενδείξεις ) για να μπορέσει να εντοπισθεί εξ' αρχής. Μια προσπάθεια για τον προσδιορισμό του γεωλογικού ρήγματος έδειξε ότι είναι συνέχεια μιας παλιάς γεωλογικής δομής (ανενεργό ρήγμα). Παρόλα αυτά δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή ασφαλή επιστημονικά στοιχεία για να προσδιοριστεί με ακρίβεια.

Η περιοχή που επλήγη περισσότερο βρίσκεται σε ακτίνα 12km από το επίκεντρο του σεισμού. Από τις αυτοψίες σε 37.155 περίπου κτίρια των βορείων και δυτικών προαστίων της πρωτεύουσας (12/9/1999) προέκυψε ότι το 11% των εν λόγω κτιρίων είναι κατεδαφιστέα, το 39 % έχει βλάβες αλλά είναι επισκευάσιμα και το 50% μπορεί να κατοικηθεί. Τα ανθρώπινα θύματα ανέρχονται σε 143, οι τραυματίες έφτασαν περίπου τους 1.200 και 40.000 οικογένειες έμειναν άστεγες.

Η περιοχή της Αθήνας ανήκει στη ζώνη σεισμικής επικινδυνότητας II όπου η εδαφική επιτάχυνση είναι 0.16g. Τα περισσότερα όμως κτίρια μελετήθηκαν με τον παλιό αντισεισμικό κανονισμό με βάσει τον οποίο υπολογίστηκαν για 10 φορές μικρότερες σεισμικές δυνάμεις. Το γεγονός αυτό επέδρασε δυσμενώς στα κτίρια που βρίσκονται κοντά στο επίκεντρο όπου η επιτάχυνση του εδάφους ξεπέρασε τα 0.5g. Τα φάσματα απόκρισης όλων σχεδόν των επιταχυνσιογραφημάτων δείχνουν εμφανώς δεσπόζουσα περίοδο περίπου 0.15-0.25 sec. Το εύρος των συχνοτήτων είναι περίπου 1.5-10.0Hz, ενώ οι οριζόντιες επιταχύνσεις του εδάφους κυμαίνονται μεταξύ 0.04 και 0.35g.

## 5.2 ΑΔΑΜΕΣ : ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΒΛΑΒΩΝ, ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΟΥ ΕΛΑΦΟΥΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΑΣ

Η περιοχή τών Αδαμών, βρίσκεται δίπλα στο σημείο όπου το φαράγγι τού Κηφισού παρουσιάζει μέγιστο βάθος και απότομη κλίση. Εν γένει, η δομητική ποιότητα στην περιοχή τών Αδαμών κρίνεται ως όχι χειρότερη από την αντίστοιχη ποιότητα κτιρίων που βρίσκονται σε άλλες περιοχές μεταξύ τού κέντρου τής Αθήνας και τού επικέντρου τού σεισμού (όπως π.χ. το Καματερό, η Πετρούπολη, και το Περιστέρι), οι οποίες κείνται σε ίσες ή και μικρότερες αποστάσεις από το επίκεντρο.

Η ένταση σε αυτές τις τρεις περιοχές δεν υπερέβη στην κλίμακα Mercalli την τιμή  $MMI = VII \frac{1}{2}$  (συγκρινόμενο με την  $MMI = IX$  □ των Αδαμ) θύματα σε μία και μοναδική κατάρρευση κτιρίου. Αντιθέτως, στις Αδάμες η κατάρρευση τριών κτιρίων βιομηχανικής χρήσης και δύο κατοικιών προκάλεσε τον θάνατο 20 ανθρώπων. Πολλά άλλα κτίρια, είτε κατέρρευσαν (χωρίς να έχουν θύματα), είτε παρουσίασαν σοβαρότατες βλάβες στο ισόγειό τους (συνήθως κτίρια με πυλωτή) και κρίθηκαν κατεδαφιστέα.

Οι βλάβες ήταν εντονότερες σε δύο τουλάχιστον θέσεις: μία ακριβώς δίπλα στην παρειά τού πρηνούς του Κηφισού, και μία σε απόσταση 200–300 m. Σε ενδιάμεση απόσταση παρατηρήθηκαν μόνο μικρές βλάβες. Η γεωτεχνική έρευνα τής περιοχής διεξήχθη από το Κ.Ε.Δ.Ε. και περιελάμβανε δέκα γεωτρήσεις με δοκιμές SPT και εργαστηριακές δοκιμές. Οκτώ από αυτές προσέγγισαν το βάθος τών 35 m, ενώ οι υπόλοιπες δύο πλησίασαν τα 80 m. Έμμεση ένδειξη για μεγαλύτερα βάθη έδωσαν δύο γεωτρήσεις 150 m βάθους που είχαν διεξαχθεί στο υπό-κατασκευήν Ολυμπιακό Χωριό, 1.5 km βορειο-δυτικά τών Αδαμών.

## 5.3 ΑΝΑΦΟΡΑ ΚΑΙ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΩΝ ΣΤΙΣ ΑΔΑΜΕΣ

### 5.3.1 ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ ΦΟΥΡΛΗΣ

Το κτίριο «Φουρλής» υπέστη ολική καταστροφή από τον εγκέλαδο του 1999.

Στα χαλάσματα του βρέθηκαν νεκροί 6 άνθρωποι ενώ οι υπόλοιποι διασώθηκαν από τους άντρες της Ε.Μ.Α.Κ.

Το κτίριο κατέρρευσε κυριολεκτικά σαν χάρτινος πύργος σε χρόνο ρεκόρ κάτω από δέκα δευτερόλεπτα.

Μετά την κατάρρευση του κτιρίου και το θάνατο των 6 εργαζομένων, οι συγγενείς των θυμάτων στράφηκαν δικαστικά εναντίον του υπεύθυνου μηχανικού αλλά και του ιδιοκτήτη με τις κατηγορίες της ανθρωποκτονίας από πρόθεση με ενδεχόμενο δόλο, επικίνδυνων σωματικών βλαβών και παράβασης κανόνων οικοδομής.

Οι παρατυπίες των υπευθύνων, συνοψίζονται στις εξής:

- κατασκευή πρόσθετων στοιχείων από σκυρόδεμα που αύξησαν κατά 20% τα φορτία κατασκευής.
- αλλαγή της θέσης και μορφής του κλιμακοστασίου.
- ποιότητα σκυροδέματος κατώτερη της προβλεπόμενης.
- ελλιπής και υπεραπλουστευμένη αντισεισμική μελέτη του κτιρίου.



**Εικόνα 33 : Εργοστάσιο «ΦΟΥΡΛΗΣ», αμέσως μετά την κατάρρευση του. (πηγή: [www.tovima.gr](http://www.tovima.gr))**

Στο σκεπτικό του βουλεύματος, οι δικαστές του Συμβουλίου δέχονται ότι οι κατηγορούμενοι τέλεσαν τα εν λόγω αδικήματα, ωστόσο, όπως διευκρινίζουν, αυτά έχουν υποπέσει σε παραγραφή. Και αυτό γιατί χρόνος τέλεσης του αδικήματος λαμβάνεται η ημερομηνία 1970, οπότε κτίστηκε το εργοστάσιο, και όχι η ημέρα που επήλθε το τραγικό συμβάν.

Οι κατηγορούμενοι απαλλάχτηκαν με βούλευμα του Συμβουλίου Πλημμελειοδικών και το εργοστάσιο «ΦΟΥΡΛΗΣ», για να μην πληρώσει τις αποζημιώσεις στους συγγενείς των θυμάτων, κήρυξε πτώχευση.

### 5.3.2 ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ RICOMEX

Το εργοστάσιο Ricomex, ήταν η πιο τραγική περίπτωση κτιρίου που κατέρρευσε από το σεισμό λόγω των 39 θυμάτων που απεβίωσαν κάτω από τα συντρίμμια του.

Το εργοστάσιο χαρακτηρίστηκε ως μνημείο αυθαίρετων κατασκευών και κακοτεχνιών, ενώ είχαν επισημανθεί σειρά κατασκευαστικών λαθών και παρανομιών που λειτούργησαν δυσμενώς στη στατική αντοχή του κτιρίου.



Εικόνα 34: Το εργοστάσιο Ricomex μετά την κατάρρευσή του. (πηγή: [www.tovima.gr](http://www.tovima.gr))

Το πόρισμα της Επιτροπής Καταρρεύσεων - που συγκροτήθηκε με απόφαση του ΥΠΕΧΩΔΕ - κατέληξε συνοπτικά σε επτά σημεία που οδήγησαν στην κατάρρευση του εργοστασίου:

- ελλείψεις στα υποστυλώματα
- πλάκες χωρίς δοκούς (εδράζονταν κατευθείαν στα υποστυλώματα και μάλιστα χωρίς διαπλάτυνση στις κεφαλές τους)
- υπόγεια «ανοιχτά» (χωρίς δηλαδή τοιχία) κατά το περίπου 50% του μήκους της περιμέτρου
- το κτίριο δεν διέθετε τοιχώματα ακαμψίας και αντοχής, κυρίως έναντι σεισμού. Επίσης, υπήρχαν τοιχώματα με ελλιπή και πλημμελή όπλιση και σύνδεση με

τις πλάκες, γύρω από τους δύο ανελκυστήρες και από το κύριο κλιμακοστάσιο. Ακόμα, υπήρχε «φυτευτό» τοίχωμα πάνω από το στέγαστρο και από την είσοδο του κτιρίου. Όλα τα τοιχώματα ήταν με προβληματική συμπεριφορά και επιβαρυντικά έναντι σεισμού

- αρχιτεκτονική μελέτη που δεν είχε ληφθεί υπόψη στη στατική μελέτη
- λειτουργούσαν μηχανήματα με φορτίο μεγαλύτερο από αυτό που προβλεπόταν στη στατική μελέτη
- δεν εφαρμόστηκαν πλήρως οι προβλεπόμενες διατάξεις του αντισεισμικού κανονισμού.



Εικόνες 34, 35: Συντρίμμια εργοστασίου Ricomex. (πηγή: [www.tovima.gr](http://www.tovima.gr))

Υπήρξαν ακόμα κάποια επιπλέον περιστατικά και ενέργειες λειτούργησαν δυσμενώς στην στατική αντοχή του κτιρίου. Ειδικότερα, το 1992 χτίστηκε αυθαίρετος όροφος (ημιώροφος, πατάρι ισογείου), που «επιβάρυνε ακόμη περισσότερο το κτίριο από άποψη στατικής και αντοχής». Το 1993, εξαιτίας πυρκαγιάς, προχώρησαν σε πρόχειρες τοπικές επιδιορθώσεις της σιδηροκατασκευής, «αν και είχαν νομική υποχρέωση ως εγγυητές της ασφάλειας της ζωής και σωματικής ακεραιότητας των εργαζομένων στο εργοστάσιό τους, να προβούν σε ολοκληρωτική αποκατάσταση». Τον Μάιο και τον Ιούλιο του 1994 άνοιξαν δύο οπές στο δάπεδο του πρώτου ορόφου για μεταφορά εμπορευμάτων, με αποτέλεσμα να πληγεί καθοριστικά το κτίριο από άποψη στατικής και αντοχής.

Αξίζει να αναφερθεί πως όλοι οι κατηγορούμενοι για την κατάρρευση της Ricomex αθώωθηκαν.

### 5.3.2 ΦΑΡΜΑΚΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ FARAN

Η φαρμακοβιομηχανία «Φαράν» κατέρρευσε σαν χάρτινος πύργος αμέσως μετά την λήξη της σεισμικής δόνησης. Από τα συντρίμια ανασυρθήκαν 8 νεκροί και πολλοί τραυματίες.



Εικόνα 36



Εικόνα 37





**Εικόνα 38**

**Εικόνες 36, 37, 38: Η φαρμακοβιομηχανία «ΦΑΡΑΝ» μετά την κατάρρευσή της.**

**(πηγή: [www.simatoros.wordpress.com](http://www.simatoros.wordpress.com))**

Κατά τη διάρκεια της δίκης των υπευθύνων αναφέρθηκε πως οι ιδιοκτήτες γνώριζαν για την ακαταλληλότητα του κτιρίου και πως τεχνική έκθεση επιβλεπόντων μηχανικών είχε χαρακτηρίσει το κτίριο ως ακατάλληλο. Το 1981 είχαν ήδη πραγματοποιηθεί επισκευαστικές εργασίες για την αποκατάσταση ρωγμών σε κολώνες και τοίχους, αφού είχε ήδη υποστεί ζημιές από το σεισμό του 1981.

Επίσης το 1986 οι υπεύθυνοι είχαν προειδοποιηθεί ότι υπάρχει κίνδυνος κατάρρευσης λόγω της προβληματικής στατικότητας του κτιρίου.

Παρόλα αυτά καμία ενέργεια δεν έγινε για την αποκατάσταση των ζημιών.

### 5.3.3 ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ «ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ»

Κατά τον σεισμό της 07/09/1999, οι κτιριακές του εγκαταστάσεις καταστράφηκαν πλήρως και το γεγονός επέβαλε την διάσπαση των τμημάτων του Νοσοκομείου και την μεταφορά του ανθρώπινου δυναμικού, του εξοπλισμού και των δραστηριοτήτων του σε άλλα νοσοκομεία.

Η κατάρρευση του νοσοκομείου οφείλεται κυρίως στην παλαιότητα του κτιρίου και στην ελλειπή αντισεισμική του προστασία.

### 5.3.4 ΚΥΡΙΟΙ ΛΟΓΟΙ ΑΝΑΤΡΟΠΗΣ ΚΤΙΡΙΩΝ

Έκτος από τα κτίρια που αναφέρθηκαν παραπάνω, ζημιές υπέστησαν επίσης και κτίρια δημόσιας χρήσης όπως σχολεία και εκκλησίες αλλά και πολλές κατοικίες, ως επί το πλείστον εκείνες που είχαν ανεγερθεί προ του 1985 και εκείνες ου είχαν ανεγερθεί παράνομα, πάνω από τα μπαζωμένα ρέματα και γενικά σε περιοχές όπου απαγορεύεται η δόμηση.

Οι κύριοι λοιπόν λόγοι που συνετέλεσαν στην τόσο μεγάλη και αδικαιολόγητη καταστροφή που υπέστησαν πολλά κτίρια στις Αδάμες φαίνεται να είναι οι εξής:

- μέτρια δομητική ποιότητα της περιοχής των Αδαμών.
- οι τοπικές ιδιομορφίες της τοπογραφίας π.χ. τα ρέματα, όπως συμβαίνει στην περιοχή της οδού Τατοΐου (απότομα πρηνή και προς το Κηφισό και προς το ρέμα της Χελιδονούς).
- μέσα στα όρια των ζωνών συγκεκριμένης έντασης παρουσιάζονται σε ορισμένες περιπτώσεις νησίδες μεγαλύτερης έντασης. Έτσι μεταξύ Εθνικής οδού και Κηφισού είχαμε καταρρεύσεις των εργασιακών χώρων FOURLIS, FARAN και ΠΡΟΚΟΣ καθώς και καταρρεύσεις 4 κτιρίων κατοικίας. Νοτιοδυτικότερα, σε μια στενή ζώνη στην οδό Τατοΐου, μήκους 2.5χλμ. ξεκινώντας από κάτω στη RICOMEX μέχρι τη Λ. Δεκελείας είχαμε άλλες 4 καταρρεύσεις βιομηχανιών-βιοτεχνιών.
- πελατειακή σχέση μεταξύ της Πολεοδομίας και των ιδιοκτητών μεγάλων βιομηχανιών που επιτρέπει την κατασκευή εγκαταστάσεων που δεν πληρούν τις προδιαγραφές ασφάλειας.
- πολλά κτίρια είχαν δομηθεί σύμφωνα με τον παλιό αντισεισμικό κανονισμό, του οποίου οι προβλέψεις δεν παρείχαν επαρκή ασφάλεια.
- η αυθαίρετη δόμηση πάνω από μαζωμένα ρέματα και σε περιοχές εκτός σχεδίου.

Συμπεραίνουμε πως η καταστροφή που υπέστη η περιοχή των Αδαμών είναι αποτέλεσμα του συνδυασμού των ελλείπων ελεγκτικών μηχανισμών της Πολεοδομίας, της ανευθυνότητας των ιδιοκτητών που χτίζουν αυθαίρετα σε περιοχές όπου δεν επιτρέπεται η δόμηση, της έλλειψης επαγγελματισμού των μηχανικών και της ιδιαίτερης μορφολογίας του εδάφους της περιοχής των Αδαμών.

### **5.3.5 ΟΙ ΑΔΑΜΕΣ ΜΕΤΑ ΤΟ ΣΕΙΣΜΟ**

Συνέπεια όλων αυτών ήταν να μείνουν άστεγες δεκάδες οικογένειες. Την επομένη του σεισμού, στήθηκαν καταυλισμοί σεισμοπλήκτων σε διάφορα σημεία των Αδαμών, τα οποία με το πέρασμα του χρόνου συγκεντρώθηκαν σε ένα κεντρικό σημείο επί της οδού Πελοποννήσου. Στους καταυλισμούς τοποθετήθηκαν κοντέινερς, για την προσωρινή στέγαση των σεισμόπληκτων.

Έντεκα χρόνια μετά το σεισμό, υπάρχουν ακόμα ορισμένα κοντέινερς, τα οποία κατοικούνται παράνομα από μετανάστες και σε μερικά από αυτά λειτουργούν παράνομα καταστήματα. Τα κοντέινερς αυτά βρίσκονται στην περιοχή στην οποία έχει προβλεφθεί από το Γενικό Σχέδιο Πόλεως να αναπτυχθεί το κέντρο του οικισμού των Πελοποννησίων και στην οποία βρίσκονται οι εγκαταστάσεις εκπαίδευσης και η εκκλησία του οικισμού. Μια τέτοια κατάσταση σίγουρα υποβαθμίζει την εικόνα της περιοχής.

Επίσης είναι άξιο αναφοράς πως η αυθαίρετη δόμηση συνεχίζει να διενεργείται ακόμα στη περιοχή, με έντονους ρυθμούς, και δεν υπάρχει κανένας ελεγκτικός μηχανισμός για να σταματήσει την κατάσταση αυτή, η οποία σε ένα ενδεχόμενο μελλοντικό σεισμό, θα μπορούσε να αποφέρει τα ίδια τραγικά αποτελέσματα με το σεισμό του 1999.

Σήμερα, ελάχιστες κινήσεις έχουν γίνει και σχετικά με την αντισεισμική θωράκιση της περιοχής, τόσο σε επίπεδο τοπικής αυτοδιοίκησης όσο και σε επίπεδο κεντρικής εξουσίας.

Για την αποφυγή μιας παρόμοιας καταστροφής σε περίπτωση σεισμού προτείνονται τα εξής:

## **ΑΝΤΙΣΕΙΣΜΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ – ΠΡΟΛΗΨΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΣΕΙΣΜΟ**

- Η τήρηση των προβλεπόμενων αντισεισμικών κανονισμών από τις ισχύουσες πολεοδομικές διατάξεις.
- Η μέριμνα των πολεοδομικών αρχών, ο έλεγχος των κτισμάτων με κριτήρια και αυτοψίες.
- Ο έλεγχος από εμπειρογνώμονες και η άμεση επέμβαση της πολιτείας για όσα κτίσματα υπόκεινται στην αυθαίρετη δόμηση.
- Η κατασκευή κτισμάτων που εμπίπτουν στους νόμους και συμμορφώνονται με τα ισχύοντα μέτρα της πολεοδομίας και όχι η κατασκευή αυθαίρετων κτισμάτων.
- Η λήψη δοκιμών σκυροδέματος και η αποστολή τους σε εξειδικευμένα εργαστήρια για έλεγχο και διαπίστευση της ποιότητας του.
- Η παρουσία του μηχανικού και η συνεχής επίβλεψη κατά την διαδικασία της σκυροδέτησης για την αποφυγή κακοτεχνιών.

Ένα από τα βασικότερα χαρακτηριστικά της περιοχής των Αδαμών είναι η θέση τους στο πρηνές του Κηφισού ποταμού. Τόσο ο οικισμός των Αδαμών όσο και το ΒΙΟ.ΠΑ. εκτείνονται ανάμεσα στα ρέματα της Πύρνας και της Χελιδονούς.

Είναι λοιπόν λογικό η θέση αυτή να επηρεάζει πολύ το καθεστώς δόμησης και γενικότερα τη δομή της συνοικίας.

## **6.1 ΜΙΑ ΜΙΚΡΗ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ**

Στην αρχαία Αθηνά ο ποταμός Κηφισός λατρευόταν ως θεός. Ήταν γιος του Ωκεανού και της Τιτύς και ο βωμός του βρισκόταν στο Αμφιαράειο, στον Ωρωπό. Η σημασία του Κηφισού στη ζωή της αρχαίας Αθηνάς ήταν μεγάλη καθώς με τα πλούσια νερά του καθιστούσε γόνιμη όλη τη δυτική πεδιάδα του λεκανοπέδιου, οι καλλιέργειες του οποίου μαζί με το φημισμένο Ελαιώνα, έδιναν πλούτο στην πόλη.

Στην νεότερη ιστορία και ενώ οι κάτοικοι της Αττικής προσπαθούσαν να ορθοποδήσουν μετά από πολέμους και κακουχίες, η πρότευσια "τσιμεντοποιείται" με τη μέθοδο της αντιπαροχής και την άναρχη δόμηση και διευθέτηση των εκτάσεων. Ο Κηφισός είναι από τα πρώτα στοιχεία του φυσικού πλούτου της Αττικής που πλήττονται από αυτή την οικοδομική φιλοσοφία. Αμφίπλευρα του Κηφισού ξεφυτρώνουν με γοργούς ρυθμούς παντός είδους εργοστάσια, βιομηχανίες και βιοτεχνίες βαρέως τύπου επιχειρηματικής δραστηριότητας, σε ένα άναρχο και άτυπο βιομηχανικό πάρκο. Δεν καταρτίζεται ουδέν σχέδιο διευθέτησης των εκτάσεων, ούτε και σχέδιο απορροής των βιομηχανικών απόβλητων. Τα πάντα καταλήγουν στο πολύπαθο ποταμό, ενώ στις παραρεμάτιες ζώνες του ξεφυτρώνει πληθώρα από παραπήγματα, από το Μενίδι μέχρι το Περιστέρι και τον Ταύρο. Η κεντρική λεωφόρος του λεκανοπέδιου, η Εθνική Οδός Αθηνών-Λαμίας-Θεσσαλονίκης χαράσσεται επίσης επάνω στον ποταμό, το ίδιο και οι γραμμές του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου.

## **6.2 ΖΩΝΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΗΦΙΣΟΥ**

Σύμφωνα με την εφημερίδα της κυβέρνησης, αρ. φύλλου 632, 27 Ιουνίου 1994, καθορίζεται ζώνη προστασίας του ποταμού Κηφισού και των παραχειμαρρων του. Μέσα στην ζώνη προστασίας καθορίζονται οι περιοχές Α και Β. Η περιοχή την οποία εξετάζουμε ανήκει, σύμφωνα με την ζώνη προστασίας Κηφισού, στην ζώνη Α. Σύμφωνα με το ΦΕΚ 632 στη περιοχή Α καθορίζονται:

1. Στις παραπάνω περιοχές περιλαμβάνονται οι εκτάσεις που βρίσκονται σε απόσταση 50 μέτρων εκατέρωθεν από την κοίτη του ποταμού Κηφισού και των ρεμάτων τους.
2. Οι περιοχές αυτές καθορίζονται ως ζώνη περιβαλλοντικής αγωγής, υπαίθριας αναψυχής και γεωργικής χρήσης.
3. Δεν επιτρέπεται η δόμηση και αλλοίωση της φυσικής μορφής του τοπίου με έργα κάθε είδους
4. επιτρέπεται μόνο:
  - Δημόσια, Δημοτικά ή Κοινοτικά έργα για την εξασφάλιση και προστασία της χλωρίδας και πανίδας και την αποκατάσταση και ανάπλαση του τοπίου.
  - Υπαίθρια και στεγασμένα περίπτερα αναψυχής ή περιβαλλοντικής αγωγής (κιόσκια) από λιθοδομή με μέγιστη καλυπτόμενη επιφάνεια (50,00) τ.μ και μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος τρία και μισό μέτρο (3.50) μ. υπεράνω του οποίου επιβάλλεται η κατασκευή κεραμοσκεπυς στέγης ύψους μέχρι ενός μέτρου και είκοσι εκατοστών (1.20 μ.). Ο μέγιστος αριθμός περιπτέρων ανά χλμ. Μήκους ζώνης ορίζεται σε δυο (2).
  - Κατασκευή έργων προστατευτικής και περιβαλλοντικής διευθέτησης του ρέματος.
  - έργα τεχνικής υποδομής από το Δημόσιο ή Δημοσίους φορείς κοινής ωφέλειας μικρής κλίμακας που δεν θίγουν τη φυσική γεωμορφολογία του χώρου. Αναγκαία οδικά έργα ( άνω των δυο λωρίδων κυκλοφορίας) κάθετα από τον άξονα των ρεμάτων, τα οποία επιβάλλεται να κατασκευάζονται με τρόπο ώστε να μην θίγουν την αισθητική του τοπίου.
5. Για λόγους αναβάθμισης του φυσικού περιβάλλοντος του ρέματος επιβάλλεται η πυκνή φύτευση δένδρων κατά μήκος της κοίτης και επιτρέπεται η χρήση ποωδών φυτών και η αναχλοαση για την ανάπλαση και σταθεροποίηση των πρανών.

6. Για όλες τις κατασκευές και τα τεχνικά έργα που επιτρέπονται στην περιοχή Α επιβάλλεται όσο και κατά την κατασκευή τους, να λαμβάνονται μέτρα για τη διατήρηση του φυσικού χαρακτήρα της κοίτης και των πρανών του ρέματος.

7. Νομίμως υφισταμένες κατά τη δημοσίευση του παρόντος Προεδρικού διατάγματος στην περιοχή Α εγκαταστάσεις βιομηχανικών – βιοτεχνιών – κτηνοτροφικών και λοιπών ειδικών κτιρίων επιτρέπεται να ανανεώσουν την άδεια λειτουργίας τους μόνον αφού συνταχθεί και εγκριθεί μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, στην οποία υποχρεωτικά πρέπει να συμπεριλαμβάνονται και μέτρα αποκατάστασης του φυσικού περιβάλλοντος περί την κοίτη και βελτιώσεις της αισθητικής του τοπίου και των εγκαταστάσεων και υλοποιηθούν τα απαραίτητα μέτρα σύμφωνα με αυτήν. Ο συνολικός χρόνος λειτουργίας των εγκαταστάσεων αυτών δεν μπορεί πάντως να υπερβαίνει τη δεκαετία. Στις παραπάνω εγκαταστάσεις απαγορεύεται κάθε επέκταση. Επιτρέπονται μόνον επισκευές για λόγους χρήσεως, συγχρονισμού με τις προϋπόθεσης της προηγούμενης παραγράφου.

Κατά την κατάσθρωση του νομικού καθεστώτος, που εφαρμόζεται εντός της ζώνης προστασίας του Κηφισού, τα βασικά προβλήματα γεννώνται από την σύγκρουση υφισταμένων και υπαρκτών χρήσεων γης. Η περιοχή της ζώνης προστασίας δεν διέπεται αποκλειστικά και μόνον από ένα καθεστώς, αλλά αφ' ενός από τις ειδικές για την περιοχή αυτή διατάξεις, οι οποίες αφορούν χρήσεις, τεχνικά έργα, όρους δομήσεως και λειτουργία ορισμένων δραστηριοτήτων, και αφ' εταίρου από το πλέγμα των διατάξεων, οι οποίες αφορούν γενικά στην Αττική:

Οι ειδικές πολεοδομικές διατάξεις θα πρέπει να ερμηνεύονται υπό το φως και της γενικότερης πολεοδομικής νομοθεσίας, με όλα τα συνεπακόλουθα εγγενή της προβλήματα. Πεδίο εφαρμογής βρίσκει, επίσης, η νομοθεσία για την διαχείριση των υδάτων (στην οποία

εμπλέκεται το παλαιότερο και το νεώτερο καθεστώς), καθώς και η νομοθεσία περί στερεών (κυρίως απορριμμάτων) και υγρών (κυρίως βιομηχανικών) αποβλήτων.

Περαιτέρω, δυνάμει του προεδρικού διατάγματος για την προστασία της ζώνης του Κηφισού, η αξιολόγηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και η έγκριση περιβαλλοντικών όρων, λαμβάνουν έναν ειδικό ρυθμιστικό ρόλο στα κρίσιμα ζητήματα της επεκτάσεως ειδικών κτηρίων, της εκτελέσεως τεχνικών έργων και της λειτουργίας βιομηχανικών εγκαταστάσεων. Ερευνητέο εάν η λειτουργία συγκεκριμένων οικονομικών δραστηριοτήτων, όπως βιομηχανιών, βιοτεχνικών κλπ., είναι συμβατή με την προστασία του Κηφισού. Στην αντιμετώπιση των προβλημάτων δεν συμβάλλει η γραφειοκρατική και αναποτελεσματική (για διάφορους λόγους) δημόσια διοίκηση, ούτε η τοπική αυτοδιοίκηση. Οι ανωτέρω επισημάνσεις θα πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν σε συνδυασμό με το γεγονός ότι δεν είναι δυνατή μία «απόλυτη προστασία» της ζώνης του Κηφισού, σαν να επρόκειτο για πυρήνα Εθνικού Δρυμού, και ότι η προστασία της περιοχής θα πρέπει να είναι ο γνώμονας για την επίλυση των προβλημάτων και την εν γένει διαχείριση της περιοχής, και για την λήψη λειτουργικών και αποτελεσματικών μέτρων.

**ΣΕ ΟΛΟΚΛΗΡΗ ΤΗ ΖΩΝΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΗΦΙΣΟΥ ΙΣΧΥΟΥΝ ΕΠΙ ΠΛΕΟΝ ΤΑ ΠΑΡΑΚΑΤΩ:**



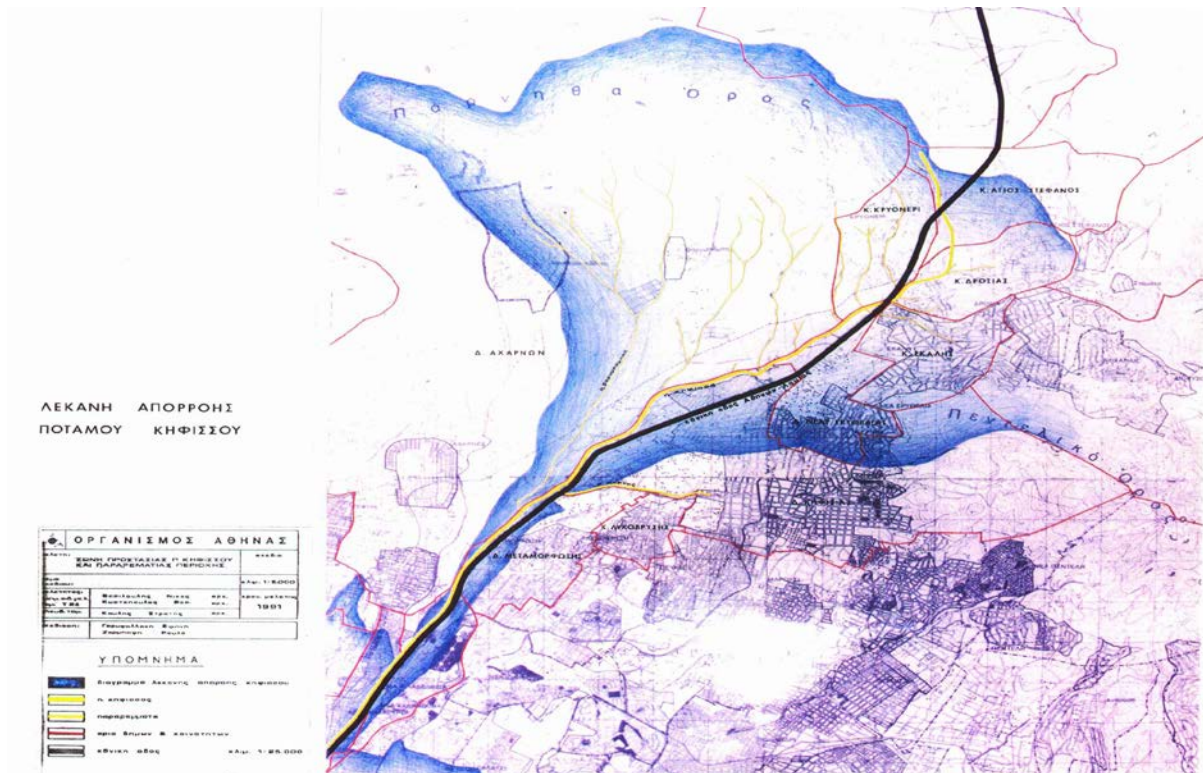
1. Το κατώτατο όριο αρτιότητας των γηπέδων ορίζεται σε 20.000 τ.μ
2. Σε περίπτωση γηπέδου που εμπίπτει σε περισσότερες της μιας περιοχής ή τέμνεται από το όριο προστασίας Κτίσιου, η αρτιότητα υπολογίζεται εφ' ολόκληρου του γηπέδου. Το κτίριο κατασκευάζεται σε εκείνο το τμήμα του γηπέδου που είναι δυνατή η ανέγερση του σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις της περιοχής όπου βρίσκεται.
3. Απαγορεύεται η προσωρινή αποθήκευση σε ανοιχτούς χώρους παντός είδους φυσικών ή τεχνητών υλικών, μηχανημάτων κ.λ.π καθώς και η παρατεταμένη στάθμευση τροχοφόρων.
4. Δεν επιτρέπονται οι περιφράξεις στην περιοχή Α.
5. Απαγορεύεται η καθ' οιονδήποτε τρόπο ρύπανση των υδάτων και του περιβάλλοντος (απόρριψη στέρεων ή υγρών απόβλητων κ.λ.π).
6. Οι μελέτες κατασκευής των κτιρίων, εγκαταστάσεων και διαμορφώσεων που επιτρέπονται στη ζώνη προστασίας πρέπει να προβλέπουν τις δυνατότητες προσπέλασης, τροφοδοσίας και προσωρινής στάθμευσης με την πλήρη περιγραφή των απαιτούμενων τεχνικών έργων, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.
7. Τοίχοι αντιστήριξης επιτρέπονται μόνο για την προστασία κτιρίων, εγκαταστάσεων ή τεχνικών έργων υποδομής ύψους 1.50 μ. από το φυσικό έδαφος.
8. Για την εκτέλεση οιοδήποτε τεχνικού έργου μέσα στα ιτιά Ζώνης προστασίας, απαιτείται γνωμοδότηση της αρμοδίας Επιτροπής Πολεοδομικού και Αρχιτεκτονικού Έλεγχου (ΕΠΕ) η οποία γνωμοδοτεί λαμβάνοντας υπόψη εκτός των άλλων την καλύτερη προσαρμογή των κατασκευών στο φυσικό έδαφος και το περιβάλλον του ρέματος και τη διατήρηση του οικοσυστήματος της περιοχής.

### **6.3 Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΚΗΦΙΣΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΛΕΚΑΝΟΠΕΔΙΟ**

Περιβαλλοντικά ο Κηφισός είναι ιδιαίτερα σημαντικός για τις πυκνοδομημένες περιοχές του Κέντρου, γιατί πέρα από τις ιδιότητες του σαν ρέμα, λειτουργεί σαν φυσικός αγωγός εξαερισμού του Λεκανοπέδιου, κατευθύνοντας και δίνοντας ταχύτητα στους βόρειους άνεμους που απομακρύνουν το νέφος. Η θέση του ρέματος στον άξονα Β-Ν, τα γεωφυσικά του χαρακτηριστικά και το ανάγλυφο της ευρύτερης περιοχής το Αγ. Στέφανου και του Κρυονερίου δημιουργούν ένα ιδανικό φυσικό σύστημα εξαερισμού. Οι βόρειοι άνεμοι υποβοηθούνται, αποκτούν ταχύτητα και κατεύθυνση στον άξονα Αγ. Στέφανος – Φάληρο λειτουργώντας σαν ρεύμα ανανέωσης στην κορεσμένη από ατμοσφαιρική μόλυνση Αθηνά, πηγή οξυγόνου και αγωγός εξαερισμού του Λεκανοπέδιου.

Το ποτάμι ή ακόμη και τα ρέματα με περιοδική ροή αποτελούν ένα ιδιαίτερο στοιχείο που εμπλουτίζει το φυσικό περιβάλλον μέσα στην πόλη και ταυτόχρονα την συνδέει με τον περιαστικό φυσικό χώρο. Οι κοίτες των ρεμάτων μέσα στην πόλη:

- παροχετεύουν με ασφαλή τρόπο τα πλημμυρικά νερά
- αποτελούν αεραγωγούς που συμβάλλουν στην ανανέωση του αέρα της πόλης
- ευνοούν την ανάπτυξη φυσικής βλάστησης και πανίδας
- σχηματίζουν αξιόλογους βιοτόπους, που έχουν αισθητική και οικολογική αξία
- παίζουν ρόλο στη διαμόρφωση ηπιότερου μικροκλίματος.



Εικόνα 39: Λεκάνη απορροής Κηφισού ποταμού. (πηγή: [www.itia.ntua.gr](http://www.itia.ntua.gr))

## 6.4 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΑΡΝΗΤΙΚΑ ΤΟΝ ΚΗΦΙΣΟ

Ο Κηφισός ανέκαθεν αντιμετώπιζε προβλήματα που έχουν να κάνουν σχέση με την ρύπανση του αλλά και με την καταπάτηση του. Τα κυριότερα προβλήματα που καταγράψαμε στα πλαίσια της πτυχιακής μας εργασίας είναι:

### 1. ΤΟ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ

Το μεγαλύτερο πρόβλημα σε κάθε προσπάθεια για θεσμοθέτηση μέτρων προστασίας του Κηφισού είναι το ιδιοκτησιακό δηλ. οι ιδιωτικές εκτάσεις που υπάρχουν ανάμεσα στα πράνη, αρκετές φορές με κτίσματα και οι πολλές διεκδικήσεις των εκτάσεων αυτών από ιδιώτες.

## 2. ΟΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ (ΒΙΟ.ΠΑ)

Το αμέσως μεγαλύτερο πρόβλημα που έρχεται σε αντίφαση με τις οποίες προσπάθειες για την λήψη μέτρων σωτήριας του Κηφισού, είναι η δραστηριότητα των βιομηχανιών που βρίσκονται στις βιομηχανικές περιοχές τα όρια των οποίων, όπως έχουν διαμορφωθεί μέχρι σήμερα καταλαμβάνουν τα πρηνή και την κοίτη του ρέματος (ΒΙΟΠΑ Κηφισιάς).

Η προωθούμενη κήρυξη ως ΖΕΑ των υφισταμένων στην Αττική ΒΙΟΠΑ, σαν μέτρο γενικό, που βασίστηκε στη μέχρι σήμερα διαμορφωμένη κατάσταση και στα οικονομοτεχνικά κριτήρια, δεν προχώρησε σε επί μέρους διερευνήσεις των δυνατοτήτων περιορισμένης αναπροσαρμογής ορίων παραρηματιών περιοχών όπως π.χ τμήματα των ορίων ΒΙΟΠΑ Μεταμορφώσεις και ΒΙΟΠΑ Κηφισιάς που θα προωθούσαν την εξασφάλιση της αιτούμενης συνέχειας της ζώνης προστασίας. Αποτέλεσμα είναι οι συνεχείς επεκτάσεις εργοστάσιων στα όρια της κοίτης (ΚΟΥΡΟΣ-INDERFIL ) και η ανέγερση νέων μονάδων σε πολύ μικρή απόσταση από αυτήν ή τα πρηνή (Μονάδα έτοιμου σκυροδέματος ΣΑΜΟΣ). Έτσι το άμεσο περιβάλλον του ρέματος υποβαθμίζεται σοβαρά και η κοίτη περιορίζεται σε βαθμό ιδιαίτερα επικίνδυνο (ακόμη και για την ασφάλεια των ίδιων των εργοστάσιων), η συνέχεια του ρέματος διακόπτεται και η προσπάθεια για δημιουργία συνεχούς ζώνης πράσινου κατά μήκος του ρέματος που να συνδέει την πόλη με το περιαστικό πράσινο αποβαίνει αναποτελεσματική. Λόγω των μεγάλων και αδόμητων ιδιοκτησιών, των σχετικά χαμηλών τιμών γης σε σχέση με άλλες περιοχές του Λεκανοπέδιου, τη μικρή απόσταση από το κέντρο και την εύκολη πρόσβαση στην Εθνική οδό, η περιοχή εξακολουθεί να έλκει βιομηχανικές – βιοτεχνικές εγκαταστάσεις.

Ακόμη οι απαραίτητες εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης των βιομηχανιών (αποθήκευση προϊόντων- φόρτωση κ.λ.π) απαιτούν κατασκευή έργων που αλλοιώνουν μορφολογικά το ρέμα και γενικότερα την παραρηματία ζώνη.

### 3. ΑΥΘΑΙΡΕΤΑ ΚΤΙΣΜΑΤΑ ΣΤΟΝ ΠΟΤΑΜΟ.

Αυθαίρετα ή με οικοδομική άδεια κτίσματα βρίσκονται ανάμεσα στα πρανή και ακριβώς δίπλα στην κοίτη. Τα κτίσματα αυτά που κτίζονται στην ζώνη του ρέματος (ανάμεσα ή πάνω στα πρανή) φορτίζουν την περιοχή με κτιριακούς όγκους, διασπούν την συνεχεία του τοπίου και με τις γύρω από αυτές διαμορφώσεις (τοιχία, περιφράξεις, προσβάσεις και βοηθητικές εγκαταστάσεις), αλλάζουν ριζικά την ιδιάζουσα μορφολογία των παραρεμάτιων περιοχών.



**Εικόνα 40:** Αυθαίρετα κτίσματα στο πρανές του Κηφισού. (πηγή: προσωπική λήψη)



**Εικόνα 41:** Αυθαίρετα κτίσματα στο πρανές του Κηφισού. (πηγή: προσωπική λήψη)



**Εικόνα 41:** Κηφισιά – οδός Κρεστένων – Αυθαίρετο κτίσμα εντός της Α' ζώνης προστασίας.  
(πηγή: [www.panoramio.gr](http://www.panoramio.gr))

#### 4. ΓΕΩΦΥΣΙΚΕΣ ΑΛΛΟΙΩΣΕΙΣ

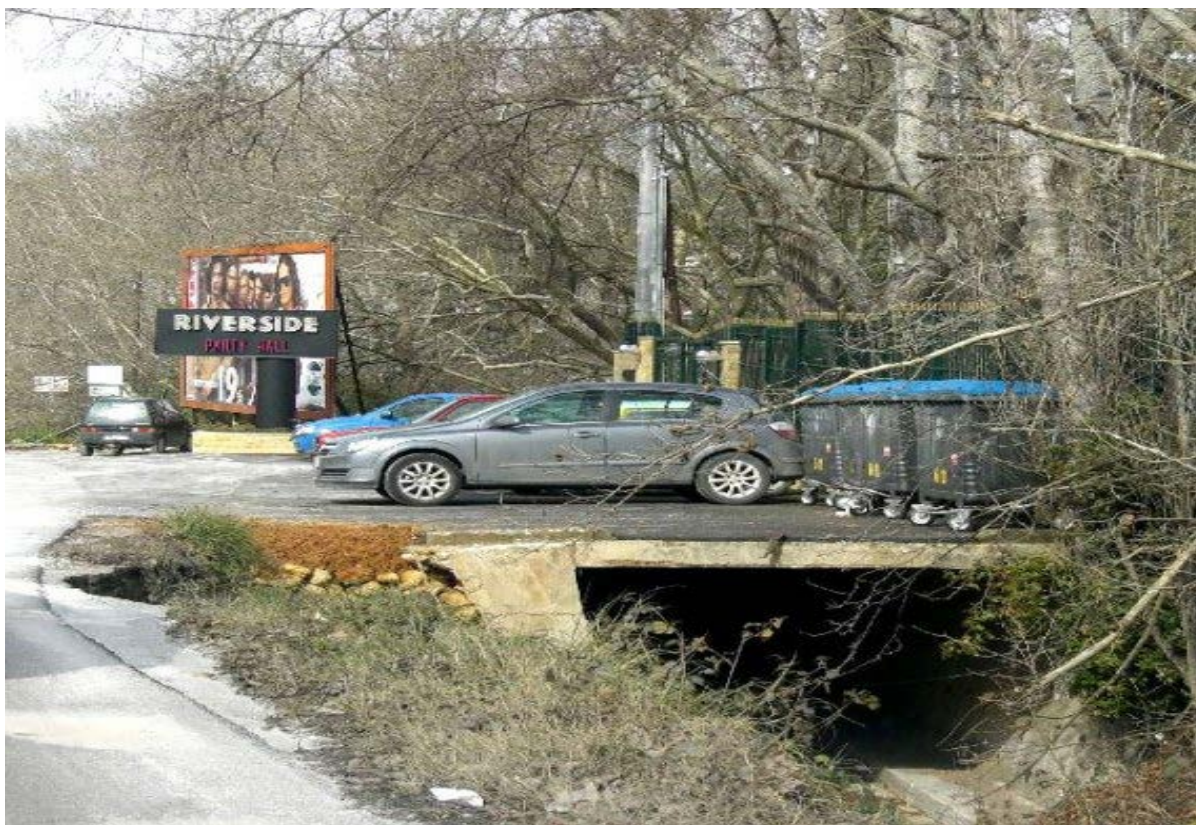
Η συντελούμενη αλλαγή της φυσικής μορφής των πρανών και της κοίτης με μεγάλης κλίμακα παράνομα μπαζώματα και διαμορφώσεις, για επέκταση σε δημόσιες δασικές εκτάσεις και η δημιουργία θερμοκηπίων ή άλλων εγκαταστάσεων, οι εκχερσώσεις, καταλήψεις, παράνομες περιφράξεις, που σκοπό έχουν την δημιουργία τετελεσμένων γεγονότων για την οικοπεδοποίηση του ρέματος, είναι κανόνας και σύνηθες φαινόμενο στην περιοχή και η αστυνόμευση από τις αρμόδιες αρχές φαίνεται ότι δεν επαρκεί. Άμεσο αποτέλεσμα είναι η καταστροφή της χλωρίδας και η περαιτέρω υποβάθμιση του οικοσυστήματος. Υπάρχει πληθώρα σχετικών δικαστικών αποφάσεων χωρίς όμως να έχει επιτευχθεί μέχρι τώρα η άρση των παράνομων δραστηριοτήτων. Τεράστιες σε μέγεθος επιχωματώσεις για την επέκταση θερμοκηπίων επεκτείνονται καθημερινά (Καραντουνάς).



Εικόνα 42: Αυθαίρετη περίφραξη εντός Α' ζώνης προστασίας. (πηγή: προσωπική λήψη)

## 5. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Στα όρια της ζώνης που εξετάζεται λειτουργούν σήμερα ένα camping και αρκετά κέντρα αναψυχής. Οι εγκαταστάσεις αυτές, χωρίς την απαραίτητη υποδομή και με τις βοηθητικές εγκαταστάσεις τους που καταλαμβάνουν σημαντικές επιφάνειες, καταστρέφουν ανεπανόρθωτα το τοπίο και ρυπαίνουν με τα απόβλητα τους την περιοχή.



**Εικόνα 43:** Η εν λόγω επιχείρηση κατασκεύασε βαριά μεταλλική περίφραξη σχεδόν πάνω στο ρέμα της Χελιδονούς, μέσα στην Α΄ Ζώνη προστασίας και τοποθέτησε μια μεγάλη πινακίδα πάνω στο ρέμα με την επωνυμία της. (πηγή: [www.panoramio.gr](http://www.panoramio.gr))



## 6. ΤΑ ΥΓΡΑ ΚΑΙ ΣΤΕΡΕΑ ΑΠΟΒΛΗΤΑ

Τέτοια είναι τα βιομηχανικά ή αλλά λύματα που παράνομα διοχετεύονται στον Κηφισό χωρίς κατάλληλη επεξεργασία. Στέρεα απορρίμματα, απόβλητα εργοστάσιου, απόβλητα βιολογικού καθαρισμού στο ρέμα της Πυρνάς, στέρεα απόβλητα βιομηχανιών – βιοτεχνιών επεξεργασίας μαρμάρου κ.λ.π. βρίσκονται στην κοίτη του ποταμού και τις παραρεμάτιες περιοχές. Η άμεση γειτνίαση του ποταμού και των βιομηχανικών περιοχών επιτείνει την κατάσταση αυτή. Επίσης δίπλα ακριβώς στην κοίτη λειτουργούν κτηνοτροφικές μονάδες (χοιροστάσια, στάβλοι, βουστάσια κ.λ.π) που ρυπαίνουν με τα λύματα τους. Ο βιολογικός καθαρισμός στο ρέμα της Πύρας αποτελεί άλλη μια περίπτωση κοινωφελούς χρήσης που όμως συντελεί στην τεραστία αλλοίωση και καταστροφή του τοπίου (απόρριψη ιζημάτων).



Εικόνα 4: Κηφισιά, ρέμα Χελιδονούς. Στερεά απόβλητα δίπλα στον Κηφισό. (πηγή: [www.panoramio.gr](http://www.panoramio.gr))



**Εικόνα 45: Κηφισιά, οδός Κρεστένων. Στερεά απορρίμματα στο πρηνές του Κηφισού.**

(πηγή: [www.panoramio.gr](http://www.panoramio.gr))

## **7. ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΗ ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΑΥΤΟΦΥΟΥΣ ΒΛΑΣΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΑΝΙΔΑΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ.**

Ένας μεγάλος ποταμός σαν τον Κηφισό, λόγω της συνέχειας του μικροκλίματος, της βλάστησης και των ιδιαίτερων φυσικών χαρακτηριστικών του, αποτελεί ένα ιδανικό περιβάλλον για ανάπτυξη αυτοφυούς φυσικής βλάστησης και καταφύγιο μικρών άγριων ζώων. Η συνεχιζόμενη καταστροφή της φυσικής ομορφιάς του ρέματος μοιραία οδηγεί στην εξαφάνιση όλων αυτών με την ανάστροφη της φυσιολογικής λειτουργίας του υδροβιότοπου που δημιουργεί μια πληγή στη μορφολογία του ρέματος.. Η φυσική λειτουργία του ποταμού απειλείται άμεσα από τις ανθρώπινες δραστηριότητες στην περιοχή.

## **8. ΟΙ ΣΥΝΕΧΕΙΣ ΕΠΕΚΤΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ ΠΟΛΗΣ ΠΟΥ ΕΦΑΠΤΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΑ ΠΡΑΝΗ ΤΟΥ ΡΕΜΑΤΟΣ.**

Πρόσφατα εγκρίθηκαν επεκτάσεις σχεδίων σημαντικής επιφάνειας σε πολύ μικρή απόσταση από το ρέμα (Αδάμες- Γράμμος Φοίνικας). Ο ίδιος ο Δήμος Κηφισίας επιδιώκει πολλές φορές με την επέκταση του σχεδίου, την ανέξοδη εξασφάλιση κοινόχρηστων χωρών για κοινωφελείς λειτουργίες του Δήμου.

## 6.5 ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΕΣ ΑΥΘΑΙΡΕΣΙΕΣ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΤΟΥ ΚΗΦΙΣΟΥ

### 1) ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

- Νέα Φιλαδέλφεια, τμήμα Κηφισού με πετρόκτιστα πρανή. Μεγάλη καταστροφή των πρανών σε διάφορα σημεία σε μήκος περίπου τριών χιλιομέτρων. Πρόβλημα επικινδυνότητας σε πεζογέφυρα του ποταμού στο ύψος νησίδας Νέας Φιλαδέλφειας εξαιτίας της καταστροφής των πρανών.
- Νέα Φιλαδέλφεια, πλησίον γέφυρας Βρυούλων. Μαρμαράδικο στην ανατολική όχθη ρίχνει απόβλητα και τεμάχια μαρμάρων στον ποταμό.
- Νεκροταφείο Νέας Φιλαδέλφειας. Κλείσιμο κοίτης από αυθαίρετα στη δυτική όχθη. Κατολισθήσεις στην ανατολική όχθη έμπροσθεν βου Δημοτικού Σχολείου.
- Εγκαταστάσεις ΗΛΠΑΠ. Επέκταση μεγάλης τσιμεντένιας πλατφόρμας στάθμευσης οχημάτων μέσα στην κοίτη.
- Ξενοδοχείο «Άνεση». Εκτεταμένα μπαζώματα στην πίσω πλευρά, όπου βρίσκεται και ιστορικό εκκλησάκι του 16ου αιώνα. Αγωγός διοχέτευσης αποβλήτων στο σημείο αυτό.
- Μαρμαράδικο στη Μεταμόρφωση, νοτίως της επιχείρησης Τσιμέντα Κούρος. Ρίψη αποβλήτων και τεμαχίων μαρμάρων μέσα στην κοίτη.
- Τσιμέντα Κούρος, Μεταμόρφωση. Επέκταση με μπάζωμα μέσα στην κοίτη, τοποθέτηση τοιχίων αντιστήριξης, στένεμα ποταμού και μετατόπιση της κοίτης.
- Συμβολή ρέματος Πύρνας και Κηφισού. Μαρμαράδικο, μαντρί και παλιατζίδικο μέσα στην κοίτη. Ρέμα Πύρνας. Κατάληψη εκτάσεων εντός ζώνης προστασίας από παλιά οχήματα και άχρηστα υλικά (Καρκανάκης).

## **2) ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΑΧΑΡΝΩΝ**

- Επιχείρηση Σκιαδάς, Χαμόμηλο. Εκτεταμένο μπάζωμα στο απότομο και υψηλό πρηνές του ποταμού. Τοποθέτηση μαρμάρων, μηχανημάτων και οχημάτων. Κίνδυνος κατολίσθησης και απόφραξης κοίτης (έχει συμβεί στο παρελθόν).
- Επιχείρηση Μάρμαρα Ψωφάκης, Μεταμόρφωση. Επέκταση στην κοίτη του ποταμού, ρίψη τεμαχίων μαρμάρων, περιφράξεις, επέκταση προς οδό Τατοΐου. Εκσκαφή πρηνών οδού Τατοΐου.
- Επιχείρηση Ιντερφίλ. Εκτεταμένο μπάζωμα δυτικής όχθης και μέρους της κοίτης.
- Φερόμενος ως ιδιοκτήτης Θηβαίος. Εκτεταμένα μπαζώματα σε διάφορα σημεία του ποταμού, τοποθετήσεις οχημάτων και παράνομες περιφράξεις.
- Επιχείρηση τσιμέντων Στάμος. Εκτεταμένο μπάζωμα και ρίψη αποβλήτων και τσιμέντων μέσα στην κοίτη. Πλήρης αλλοίωση του τοπίου.
- Επιχείρηση Ντούρος. Παράνομη κατάληψη όχθης και τοποθέτηση μηχανημάτων (φορτωτές κτλ.) μέσα στη ζώνη προστασίας.
- Επί της οδού Δεκελείας, δίπλα στο προηγούμενο. Εγκαταστάσεις επεξεργασίας λαδιών και εκτεταμένη ρίψη αποβλήτων.
- Ρέμα Σουνά. Πολλές επιχειρήσεις κατά μήκος του ρέματος. Μπαζώματα και ρίψη αποβλήτων. Απαιτείται εκτεταμένος έλεγχος καθ' όλο το μήκος του ρέματος.

## **3) ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ**

- Ρέμα Χελιδονούς, διασταύρωση με Κηφισό. Εγκαταστάσεις ΕΥΔΑΠ.
- Μπαζώματα και περίφραξη βαριάς κατασκευής πάνω στην κοίτη.
- Πανόραμα Κηφισιάς (εκκλησία Άγιοι Ανάργυροι). Εργοστάσιο έχει επεκταθεί στο πρηνές της κοίτης παραχειμάρρου του Κηφισού με διάφορες κατασκευές (μεταλλικό σιλό κ.ά.).
- Κηφισιά, ανατολική όχθη. Μαντριά σε λειτουργία. Εκτεταμένα μπαζώματα στο πρηνές του Κηφισού, διάφορα κτίσματα εγκαταλελειμμένα και περιφράξεις.
- Νοσοκομείο «Άγιοι Ανάργυροι». Εκτεταμένα μπαζώματα από τις εκσκαφές για την κατασκευή του νέου νοσοκομείου έχουν εναποτεθεί στις κορυφές των πρηνών.
- Κηφισιά. Αυθαίρετες περιφράξεις βαρέως τύπου από την ΕΥΔΑΠ και τον Δήμο Κηφισιάς μέσα στη Ζώνη Προστασίας. Εγκαταστάσεις μεταφόρτωσης σκουπιδιών από τον Δήμο.

#### 4) ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΑΓΙΑΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ

- Στα 120 Ενωμένα Εργοστάσια. Εκτεταμένα μπαζώματα στα πρανή (επιχείρηση Κυριαζής).
- Πρατήριο βενζίνης (παραπλεύρως του προηγούμενου). Επέκταση με μπάζωμα, κόψιμο δέντρων, διαμόρφωση χώρων εντός της ζώνης προστασίας.
- Μελίσσια, ρέμα Παλιάγιαννη. Εγκατάσταση από τον δήμο τσιμεντένιων σωλήνων μεγάλης διατομής (με την ανοχή της ΕΥΔΑΠ). Στη συνέχεια μπαζώματα και περιφράξεις από ιδιώτες ως την κοίτη.
- Επιχείρηση Χαμακιώτης (παράδρομος Εθνικής οδού, στο ύψος της γέφυρας από όπου περνά ο σιδηρόδρομος Θεσσαλονίκης). Εκτεταμένο μπάζωμα δυτικής όχθης και κοίτης, θάψιμο δέντρων. Μετά από καταγγελίες επεβλήθη διακοπή εργασιών. Αργότερα συνεχίστηκε η κατασκευή τσιμεντένιας περίφραξης, συνεχίστηκαν τα μπαζώματα και τοποθετήθηκαν διαφημιστικές πινακίδες.
- Άνοιξη, ρέμα Αγίου Αθανασίου. Τοξικά απόβλητα από διάφορα εργοστάσια κατά μήκος του ποταμού. Η ρίψη των αποβλήτων γίνεται τις απογευματινές ώρες, όταν οι ελεγκτές των δημοσίων υπηρεσιών δεν εργάζονται.
- Ρέματα Άνοιξης νοτίως της σιδηροδρομικής γραμμής Αθηνών - Θεσσαλονίκης. Μπαζώματα, κατασκευή οικοδομών στην κοίτη, στένεμα ή υποκατάσταση της κοίτης με σωλήνες και εκτεταμένα μπαζώματα στη συνέχεια.
- Κρουνέρι, ρέμα Κοσμοσωτήρας. Μπαζώματα από αγνώστους, νεόδμητο κτίριο εταιρείας πληροφορικής επάνω στο ρέμα.
- Κρουνέρι, Βασιλικό ρέμα, δίπλα στις εταιρείες Μοτοπρές, ΕΛΤΑ και Ακζονοβέλ. Κλείσιμο ρέματος, υποκατάσταση της κοίτης με σωληνώσεις, μπαζώματα με την ανοχή των αρμοδίων υπηρεσιών.
- Ρέμα Κρουνερίου. Έργα της κοινότητας μέσα στη ζώνη προστασίας χωρίς περιβαλλοντικές μελέτες. Μπάζωμα, εκτροπή της κοίτης, κόψιμο δέντρων, κατασκευή δρόμου προς εξυπηρέτηση οικοπεδούχων.
- Βαφεία Τσολάκη. Αυθαίρετα μέσα στην κοίτη και εκτεταμένη ρίψη αποβλήτων μέσα στο ρέμα.
- Φαρμακοβιομηχανία Demo. Απαιτείται έλεγχος σχετικά με τα απόβλητα. Έλεγχος εγκαταστάσεων και λειτουργίας του βιολογικού καθαρισμού των αποβλήτων.

## **6.6 ΑΜΕΣΑ ΜΕΤΡΑ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΜΕΛΕΤΗΣ**

1. Ανάπτυξη και λειτουργία συστήματος μετρήσεων για την παρακολούθηση της ποσότητας και ποιότητας του νερού στον Κηφισό.
2. Ανάπτυξη συστήματος παρακολούθησης κάθε δραστηριότητας στον Κηφισό με έμφαση στην άμεση και πλήρη δημοσιοποίηση των συλλεγόμενων πληροφοριών μέσω του Διαδικτύου.
3. Κατασκευή μοντέλων υδρολογίας, υδραυλικής λειτουργίας και ποιότητας νερού του Κηφισού.
4. Εκπόνηση στρατηγικού σχεδίου για την αντιπλημμυρική λειτουργία του λεκανοπεδίου πριν υλοποιηθεί οποιοδήποτε νέο μεμονωμένο υδραυλικό έργο που επηρεάζει τον Κηφισό.
5. Οριοθέτηση του ποταμού βασισμένη σε σύγχρονη υδρολογική και υδραυλική μεθοδολογία
6. Κτηματογράφηση των παρακηφίσιων ζωνών προστασίας (Α και Β).
7. Περιβαλλοντική μελέτη του Κηφισού με στόχο την καταγραφή της κατάστασης και την τεκμηριωμένη κατάρτιση μέτρων προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος και των οικοσυστημάτων (συμπεριλαμβανομένων των ενδημικών ειδών).

## **6.7 ΑΜΕΣΑ ΜΕΤΡΑ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΡΓΩΝ**

1. Κατεδάφιση αυθαίρετων κτισμάτων όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο και απομάκρυνση των αυθαίρετων δραστηριοτήτων.
2. Μετεγκατάσταση των βιομηχανιών και βιοτεχνιών, μετά από εμπειριστατωμένη μελέτη των προβλημάτων και των ενδεδειγμένων λύσεων.
3. Πιλοτικά έργα ανάπλασης τμημάτων του Κηφισού και ανάδειξης του περιβάλλοντος χώρου.
4. Κατασκευή Κέντρου Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης σε κατάλληλο χώρο δίπλα στον Κηφισό.
5. Ανάδειξη των ιστορικών περιοχών και των αρχαιολογικών ευρημάτων.
6. Αντιμετώπιση του προβλήματος των στάσιμων νερών στο κατώτερο τμήμα του Κηφισού.
7. Ενεργοποίηση του τμήματος καθαρισμού του Δήμου Κηφισιάς, το οποίο θα είναι υπεύθυνο για τον καθαρισμό του πρηνούς του Κηφισού ποταμού στα όρια δικαιοδοσίας του.
8. Εντατικότερος καθαρισμός, ο οποίος θα πραγματοποιείται ανά τακτά χρονικά διαστήματα.
9. Πλήρη αξιοποίηση των εθελοντικών οργανώσεων, του ανθρώπινου δυναμικού και του εξοπλισμού τους.
10. Ενίσχυση του Φορέα Προστασίας Κηφισού Ποταμού με οικονομικά και υλικοτεχνικά μέσα ώστε να μπορέσει να παράξει έργο..
11. Επαρκής αστυνόμευση από μεριά της πολιτείας ώστε να αποτρέπονται παράνομες ρίψεις στέρεων και υγρών απόβλητων καθώς και τυχόν αυθαιρεσίες.
12. Συχνή διαφημιστική καμπανιά για την ευαισθητοποίηση των κατοίκων και την πληροφόρησή τους για τα οφέλη που θα τους προσέφερε ένας καθαρός Κηφισός.
13. Τοποθέτηση web καμερών σε καίρια σημεία κατά μήκος του ποταμού και δημιουργία ιστοτόπου όπου ο χρήστης θα μπορεί να βλέπει σε ζωντανό χρόνο και να καταγράφει τυχόν παρανομίες.

Ο Κηφισός αποτελεί ένα αναξιοποίητο κομμάτι της Αττικής. Σχεδόν σε κάθε πόλη της Ευρώπης βλέπουμε ποτάμια να αποτελούν πόλο έλξης τουριστών και ταυτόχρονα να είναι η βάση της εμπορικής δραστηριότητας αυτών των πόλεων.

Τη σημασία του Κηφισού αργήσαμε να την καταλάβουμε στην νεότερη ιστορία μας τόσο ως άποψη φυσικού καλούς αλλά και ως βραχίονα ανάπτυξης των τοπικών οικονομιών που διατρέχει. Η θεσμοθέτηση ζώνης προστασίας του Κηφισού ποταμού αποτελεί ένα σημαντικό βήμα για την διάσωση του αλλά δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως σωτήριο του διότι δεν υπάρχουν οι ικανές ελεγκτικές προϋπόθεσης για να την επιβάλουν. Όσον αφορά στην περιοχή εξέτασης (Αδάμες- ευρύτερη περιοχή) βλέπουμε πλήθος παρανομιών (οικιστικών – βιομηχανικών) οι οποίες αποτελούν ένα ακόμη βαρίδιο στην προσπάθεια διάσωσης του Κηφισού.

Πλήθος μελετών έχουν συνταχθεί αλλά σχεδόν όλες παραμερίστηκαν στο βωμό των οικιστικών και βιομηχανικών συμφερόντων. Παρότι έχει θεσμοθετηθεί βιομηχανικό πάρκο στην Κηφισιά με ρητούς κανόνες εγκατάστασης την προστασία του Κηφισού ποταμού δε φαίνεται να παρεμποδίζει ορισμένες επιχειρήσεις να συμβάλουν στην περαιτέρω υποβάθμιση του. Η μόνη μέθοδος για την πραγματική σωτήρια του Κηφισού ποταμού είναι η πέρα από κάθε σκοπιμότητα σωστή δράση των ελεγκτικών φορέων και η επιβολή της νομοθεσίας.

Πρέπει λοιπόν να αναρωτηθούμε αν θα μπορούσε κάτι τέτοιο να ισχύσει στην ελληνική πρωτεύουσα και ακολουθώντας το θεσμικό καθεστώς προστασίας αλλά και σεβόμενοι την ομορφιά του ποταμού, μπορέσει ο Κηφισός να αναδειχθεί σε ένα ποταμό που θα προσφέρει στους κατοίκους του λεκανοπεδίου αισθητική απόλαυση, ένα μέρος για περιπάτους και αναψυχή αλλά και καθαρότερο αέρα και κλίμα.

Πρέπει λοιπόν να αναρωτηθούμε αν θα μπορούσε κάτι τέτοιο να ισχύσει στην ελληνική πρωτεύουσα και ακολουθώντας το θεσμικό καθεστώς προστασίας αλλά και σεβόμενοι την ομορφιά του ποταμού, μπορέσει ο Κηφισός να αναδειχθεί σε ένα ποταμό που θα προσφέρει στους κατοίκους του λεκανοπεδίου αισθητική απόλαυση, ένα μέρος για περιπάτους και αναψυχή αλλά και καθαρότερο αέρα και κλίμα.



**ΕΝΟΤΗΤΑ 2<sup>η</sup>**  
**ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΖΩΝΗ**

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΠΑΡΚΟ ΚΗΦΙΣΙΑΣ

### 7.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ

Μέσα στα διοικητικά όρια του Δήμου Κηφισιάς και σε περιοχή όμορη της περιοχής των Αδαμών, λειτουργεί το ΒΙΟ.ΠΑ Κηφισιάς. Η λειτουργία μιας τέτοιας οργανωμένης βιομηχανικής και επιχειρηματικής περιοχής, δε μπορεί παρά να έχει μεγάλο αντίκτυπο στο Δήμο όπου υπάγεται και κυρίως στις περιοχές με τις οποίες έρχεται σε άμεση επαφή.

Προτού αναλύσουμε τη λειτουργία και την επιρροή του ΒΙΟ.ΠΑ Κηφισιάς στις Αδάμες και την ευρύτερη περιοχή γύρω από αυτές, θα ήταν χρήσιμο να γίνει μια εισαγωγή στην οποία θα εξηγείται ο σκοπός λειτουργίας ενός ΒΙΟ.ΠΑ.

Σε όλους τους νομούς της χώρας και σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 2545/1997 προσδιορίζονται βιομηχανικές και επιχειρηματικές περιοχές (ΒΙ.ΠΕ.) οι οποίες διέπονται από ειδικό καθεστώς οργάνωσης και λειτουργίας και μέσα στις οποίες μπορούν να εγκατασταθούν διάφορες δραστηριότητες.

Οι ΒΙ.ΠΕ. μπορούν να έχουν μία από τις ακόλουθες μορφές:

**α. Βιομηχανική Περιοχή (ΒΙ.ΠΕ.):** ΒΙ.ΠΕ. είναι ο χώρος, ο οποίος καθορίζεται, οριοθετείται, πολεοδομείται και οργανώνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 2545/1997 προκειμένου να λειτουργήσει ως χώρος υποδοχής *κάθε βιομηχανικής και βιοτεχνικής δραστηριότητας.*

**β. Βιομηχανικό Πάρκο (ΒΙ.ΠΑ.):** ΒΙ.ΠΑ. είναι ο χώρος ο οποίος καθορίζεται, οριοθετείται, πολεοδομείται και οργανώνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 2545/1997, προκειμένου να λειτουργήσει ως χώρος υποδοχής *κάθε βιομηχανικής και βιοτεχνικής δραστηριότητας μέσης και χαμηλής όχλησης.*

**γ. Βιοτεχνικό Πάρκο (ΒΙΟ.ΠΑ.):** ΒΙΟ.ΠΑ. είναι ο χώρος ο οποίος καθορίζεται, οριοθετείται, πολεοδομείται και οργανώνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 2545/1997, προκειμένου να λειτουργήσει ως χώρος υποδοχής *κάθε βιομηχανικής και βιοτεχνικής δραστηριότητας χαμηλής όχλησης και επαγγελματικών εργαστηρίων.*

**δ. Τεχνόπολη:** Τεχνόπολη είναι ο χώρος ο οποίος οριοθετείται, πολεοδομείται και οργανώνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 2545/1997 και στον οποίο εγκαθίστανται *βιομηχανίες νέας και υψηλής τεχνολογίας, ερευνητικές και εκπαιδευτικές δραστηριότητες καθώς και επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών.* Οι χώροι αυτοί χαρακτηρίζονται από υψηλή ποιότητα περιβάλλοντος και δύνανται να περιλαμβάνουν οικιστικά συγκροτήματα, στα οποία ενσωματώνονται οι αναγκαίες αστικές λειτουργίες.

### **Βιοτεχνικό Πάρκο (ΒΙΟ.ΠΑ.)**

Σε ένα Βιοτεχνικό Πάρκο (ΒΙΟ.ΠΑ) μπορούν να εγκατασταθούν κάθε βιομηχανική και βιοτεχνική δραστηριότητα χαμηλής όχλησης και επαγγελματικά εργαστήρια. Σε ένα ΒΙΟΠΑ μπορούν να εγκατασταθούν οι παρακάτω δραστηριότητες χαμηλής όχλησης:

1. Εγκαταστάσεις παραγωγής κεραμικών ειδών, πυριμάχων πλίνθων
2. Αποθήκευση ορυκτών στερεών καυσίμων δυναμικότητας μικρότερης των 10 τόνων.
3. Εγκαταστάσεις αποθήκευσης συσκευασμένων πετρελαιοειδών και χημικών (μη τοξικών) προϊόντων δυναμικότητας μικρότερης των 10 (δέκα) τόνων.
4. Εγκαταστάσεις αποθήκευσης περιορισμένων ποσοτήτων πετρελαιοειδών (και LPG) συνολικής χωρητικότητας μικρότερης των εκατό (100) τόνων που προορίζονται για υγρά καύσιμα (π.χ. πρατήρια υγρών καυσίμων).

5. Έκθλιψη ελαίων (ελαιοτριβεία) με δυναμικότητα μικρότερη των 10 τόνων/ημέρα σε προϊόν.
6. Επεξεργασία, τυποποίηση και συσκευασία κρέατος ή/και πουλερικών δυναμικότητας μικρότερης των δύο (2) τόνων/ημέρα σε προϊόν.
7. Επεξεργασία, τυποποίηση και συσκευασία ιχθύων και ιχθυρών δυναμικότητας μικρότερης των δύο (2) τόνων/ημέρα σε προϊόν.
8. Απλή συσκευασία και εμφιάλωση χυμών, ποτών και συναφών υλών δυναμικότητας μικρότερης από είκοσι (20) τόνους/ημέρα σε προϊόν.
9. Επεξεργασία, τυποποίηση και συσκευασία λαχανικών και φρούτων δυναμικότητας μικρότερης των δέκα (10) τόνων/ημέρα σε προϊόν.
10. Παραγωγή γαλακτοκομικών προϊόντων με δυναμικότητα μικρότερη των πέντε (5) τόνων επεξεργασμένου γάλακτος ημερησίως.
11. Οινοποιεία και οξοποιία με δυναμικότητα μικρότερη από 1000 τόνους/έτος.
12. Εγκαταστάσεις ζαχαροπλαστικής, σοκολάτας, γλυκόζης (περιλαμβάνονται αρτοποιία, παρασκευή μπισκότων και συναφών ζαχαρωδών γλυκών, ζωμών, σιροπιών, συμπυκνωμάτων σούπας κλπ.) δυναμικότητας μικρότερης από δέκα (10) τόνους/ημέρα ετοιμού προϊόντος ή και εγκατεστημένης ιπποδύναμης μικρότερης των 100 KW.

## **7.2 ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΒΙΟ.ΠΑ ΚΗΦΙΣΙΑΣ**

### **7.2.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΒΙΟ.ΠΑ ΚΗΦΙΣΙΑΣ**

Η περιοχή εκτείνεται στα διοικητικά όρια του Δήμου Κηφισίας, εγκλωβιζόμενη, κατά το μεν τμήμα της δυτικά της Εθνικής Οδού και με την παρεμβολή θύλακα διαμορφωμένης περιοχής κατοικίας (Πανόραμα), μεταξύ των ρεμάτων Χελιδονούς, Κηφισσού και Πύρνας και των ζωνών προστασίας τους, κατά το τμήμα της δε ανατολικά της Εθνικής Οδού, μεταξύ των περιοχών κατοικίας.

Καθοριστικό χαρακτηριστικό της είναι η διάσπασή της από βασικούς οδικούς άξονες – Εθνική Οδός Αθηνών / Λαμίας και Λεωφόροι Κύμης και Πύρνας – και υποστηρικτικοί τους κλάδοι – κόμβοι σύνδεσης μεταξύ τους.

### **7.2.2 ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ**

Η περιοχή εμφανίζει μια συνολική ήπια κλίση από ΒΒΑ προς ΝΝΔ και είναι μάλλον επίπεδη με μικρές εξάρσεις στα νότια και κάποιες έντονες σε ορισμένα σημεία υψομετρικές διαφορές στις θέσεις των ρεμάτων Χελιδονούς και Πύρνας, καθώς και σε θέσεις επί της Εθνικής Οδού Αθηνών – Λαμίας.

Επικρατούντες άνεμοι είναι βόρειοι, βορειοδυτικοί και – κινούμενοι στην κοιλάδα μεταξύ των ορεινών μαζών Πάρνηθας και Πεντέλης- κατευθύνονται στις όμορες οικιστικές περιοχές. Το γεγονός αυτό ενισχύει την ανάγκη «αποκατάστασης» των ζωνών εκατέρωθεν του Κηφισσού αλλά και υπαγορεύει το είδος των επαγγελματικών εγκαταστάσεων που είναι σκόπιμο να χωροθετηθούν στην περιοχή μελέτης – αυτές με χαμηλή ή/και μέση όχληση.

### 7.2.3 ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΔΟΜΗΣΗΣ

Η δόμηση της περιοχής σήμερα διέπεται από τις διατάξεις της « εκτός σχεδίου δόμησης» βάσει των :

- Εγκεκριμένο ΓΠΣ – απ.Υπ 3497/515/30.1.91 (ΦΕΚ 75 Δ), απ.Υπ. 50664/1588/6.3.92 (ΦΕΚ 365 Δ), απ.Υπ 84169/5981/31.8.93 (ΦΕΚ 1108 Δ) και απ.Υπ. 2476/5701/11.10.99 (ΦΕΚ 800 Δ)
- Π.Δγμα 31.3.87 «Καθορισμός των όρων και των περιορισμών δόμησης για κατασκευή βιομηχανικών εγκαταστάσεων....» (ΦΕΚ 303 Δ/87)
- Π.Δγμα 84/84 «Ίδρυση, επέκταση, εκσυγχρονισμός, συγχώνευση και μετεγκατάσταση βιομηχανιών, βιοτεχνιών και αποθηκών...» (ΦΕΚ 33 Α/84)

Ειδικά δε, το Ο.Τ. 514 όπου εμπίπτει στο εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο του Δήμου και έχει περιληφθεί στο όριο της περιοχής μελέτης, διέπεται από τις ρυθμίσεις του από 6.2.93 Π.Δ/τος (ΦΕΚ 142 Δ/93).

### 7.2.4 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ / ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΤΙΣΜΑΤΩΝ

Η περιοχή εμφανίζεται δομημένη σε σημαντικό βαθμό βάσει των παραπάνω διατάξεων, αλλά και προγενέστερων αυτών, ή/και αυθαίρετα, με αποτέλεσμα να εμφανίζει σήμερα την εξής κατανομή χρήσεων γης :

- Βιομηχανικά –Βιοτεχνικά γήπεδα 24,1% της έκτασης της περιοχής μελέτης.
- Γήπεδα εμπορίου – αντιπροσωπειών, 20,4 % της έκτασης περιοχής μελέτης.
- Γήπεδα με χρήση κατοικίας 6,2% (συμπεριλαμβανομένης και της διαμορφωμένης περιοχής «Πανόραμα»).
- Χώρος κοινωνικής υποδομής (Πυροσβεστική Ακαδημία) 0,6% της έκτασης.
- Χώρος δημοτικού χώρου στάθμευσης 0,4% της έκτασης περιοχής μελέτης.

- Χώροι αναψυχής (camping, εστιατόρια κ.λ.π.) 1,0 % της έκτασης περιοχής μελέτης.
- Περιαστιακό πράσινο / ρέμα 12,3% της έκτασης περιοχής μελέτης.
- Κοινόχρηστοι χώροι / δρόμοι 14,5% της έκτασης περιοχής μελέτης.
- Αδιαμόρφωτοι χώροι 20,5% της έκτασης περιοχής μελέτης.

Η κατάσταση των κτισμάτων που στεγάζουν επαγγελματικές χρήσεις είναι από μέτρια μέχρι πολύ καλή με ελάχιστες εξαιρέσεις. Αντίθετα, για την κατάσταση των κτισμάτων κατοικίας δεν είναι δυνατή η εξαγωγή συμπερασμάτων παρά μόνο σημειακά.

### **7.2.5 ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ / ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ / ΡΕΜΑΤΑ**

Το οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης εμφανίζεται ανεπαρκές, όπως προκύπτει και από τα παραπάνω ποσοστά γης που διατίθενται γι' αυτό, ιδιαίτερα αφού αναφερόμαστε σε περιοχή επαγγελματικών χρήσεων.

Από το υπεροπτικό οδικό δίκτυο, πλήρως διαμορφωμένη είναι μόνο η Εθνική Οδός, όχι όμως και οι παράπλευροί της, με αποτέλεσμα οι τελευταίοι να χρησιμοποιούνται άναρχα για την πρόσβαση στο ΒΙΟ.ΠΑ.

Όσον αφορά το τοπικό δίκτυο, ορισμένοι δρόμοι, όπως Βιλτανιώτη, Μεταξά, Μάτσα, Σενάκα, Αιγίδων, Ελευθερίας, Αργοναυτών, είναι διανοιγμένοι με επαρκές πλάτος, ενώ σε πολλές περιπτώσεις, η πρόσβαση στις παραγωγικές μονάδες γίνεται με σημειακές διανοίξεις / αδιέξοδα.

Η στάθμευση αντιμετωπίζεται περιστασιακά με εξαίρεση τον δημοτικό χώρο στάθμευσης των φορτηγών του Δήμου.

Από άποψη μέσων μαζικής μεταφοράς – απαραίτητων για την κίνηση του απασχολούμενου στην περιοχή εργατικού δυναμικού – η περιοχή εξυπηρετείται στο μεν ανατολικά της Ε.Ο. τμήμα της από τρεις λεωφορειακές γραμμές που κινούνται περιμετρικά του, στο δε δυτικό τμήμα της από μια από τις γραμμές αυτές που το διασχίζει μέχρι τον χώρο του Γενικού Ογκολογικού Νοσοκομείου «ΟΙ ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ».

Η περιοχή υδροδοτείται με ροή βαρύτητας. Τα αστικά λύματα αντιμετωπίζονται με βόθρους – γεγονός απαράδεκτο για μια τόσο ευαίσθητη περιβαλλοντικά περιοχή που, μάλιστα, γειτνιάζει άμεσα με τον βιολογικό καθαρισμό της ΕΥΔΑΠ νότια του νοτιοδυτικού τμήματος της Πύρνας – και, στην καλύτερη περίπτωση, το ίδιο ισχύει και για τα βιομηχανικά λύματα, χωρίς να μπορούν να αποκλεισθούν περιπτώσεις παροχέτευσής τους στους γύρω «φυσικούς αποδέκτες» - ρέματα.

Είναι χαρακτηριστικό ότι καταγράφεται μόνον ένας κεντρικός αγωγός ακαθάρτων κάτω από την Εθνική Οδό, απ' όπου εκτιμάται ότι διέρχεται και ο μοναδικός αγωγός ομβρίων.

Τα ρέματα ανάμεσα στα οποία εκτείνεται το ΒΙΟ.ΠΑ., παρουσιάζουν την εξής εικόνα :

- Το ρέμα Χελιδονούς είναι κλειστό στο τμήμα της κοντά στην Εθνική Οδό, όπου το ίχνος της συμπίπτει με την οδό Πάρνηθος, και ανοικτό και αδιευθέτητο δυτικότερα.
- Το ρέμα της Πύρνας είναι ανοικτό και αδιευθέτητο, εκτός από ένα τμήμα της δυτικά του βιολογικού καθαρισμού.



## 7.2.6 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

Για την κυκλοφοριακή οργάνωση της περιοχής καθοριστικά δεδομένα αποτέλεσαν :

1. το μέγεθος των κινούμενων στην περιοχή οχημάτων
2. η προσπάθεια αποφυγής επιβάρυνσης των οδών υπεροπτικής σημασίας με τοπική κυκλοφορία και
3. η απόπειρα σύνδεσης των επί μέρους τμημάτων του ΒΙΟ.ΠΑ.

Πέρα λοιπόν της υπεροπτικής σημασίας οδούς και τις συνοδευτικές τους – Εθνική Οδός και παράπλευροί της, Λ. Κύμης και προέκτασή της βορειοδυτικά πέραν της Εθνικής Οδού και σύνδεση της Εθνικής Οδού και Κύμης μέσω Λ. Πύρνας – η κυκλοφορία του ΒΙΟ.ΠΑ οργανώνεται με:

1. εσωτερικό δακτύλιο, που αρχικά προοριζόταν να συνδέει τα δύο μεγάλα τμήματα του ΒΙΟ.ΠΑ μέσω υπογείων της Εθνικής Οδού διαβάσεων
2. ιεραρχημένο εσωτερικό δίκτυο, με αξιοποίηση των υπαρχουσών διανοίξεων και τη δημιουργία νέων, με γνώμονα την προσπάθεια μη ρυμοτόμησης κτιριακών εγκαταστάσεων παραγωγικών μονάδων.

Χωροθετήθηκαν χώροι στάθμευσης σε συνδυασμό με κοινόχρηστο χώρο πρασίνου (εκτός από τον υπάρχοντα δημοτικό χώρο) στο τμήμα μεταξύ Λ. Κύμης και Καλυφτάκη για την εξυπηρέτηση του ανατολικού τμήματος, στο νοτιοδυτικό όριο του δυτικού τμήματος του ΒΙΟ.ΠΑ για εξυπηρέτησή του, και κεντροβαρικά εκατέρωθεν της Εθνικής Οδού στη βάση της πεζογέφυρας για εξυπηρέτηση των χρήσεων που αυτή στεγάζει.

Η κυκλοφορία των πεζών γίνεται κατά κανόνα παράλληλα με την κυκλοφορία των οχημάτων. Η προσπέλασή τους δε από το ένα τμήμα του ΒΙΟΠΑ στο άλλο επιτυγχάνεται μέσω της «πεζογέφυρας» πάνω από την Εθνική Οδό, η οποία στεγάζει και λειτουργίες απαραίτητες για την οργάνωση της περιοχής.

(πηγή: Μελέτη Δήμου Κησφισιάς για το ΒΙΟ.ΠΑ. Πράξη Εφαρμογής)

Στον πίνακα που ακολουθεί, παρατίθενται οι ονομασίες των βιομηχανιών και βιοτεχνιών που είναι εγκατεστημένες στο ΒΙΟ.ΠΑ Κηφισιάς, καθώς και η έκτασή τους.

<b>ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗ / ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΕΤΑΙΡΙΑΣ</b>	<b>ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟ ΕΜΒΑΔΟΝ</b>
ΙΟΝΟΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ	7.138,31
ΔΕΛΤΕΞ ΑΕ ΓΕΝΙΚΗ ΕΜΠ/ΚΗ & ΤΟΥΡ/ΚΗ	6.167,50
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΕΜΦΙΑΛΩΣΕΩΣ	50.858,71
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ ΤΕΒ Α.Ε.	14.607,46
ΕΛΤΟΝ ΧΗΜΙΚΑ Α.Ε.Β.Ε.	15.890,00
ΕΛΤΡΑΚ Α.Ε.	19.921,87
ΕΝΤΑΡΚΟ Α.Β.Ε.Ε	13.408,90
ΕΞΑΣ ΤΙΜ Ε.Π.Ε	4.701,51
ΕΥΡΩΚΤΙΡΙΟΚΤΗΜΑΤΙΚΗ Α.Ε.	5.526,60
ΗΛ – ΒΙΟΚΑΤ Α.Ε.Β.Ε	4.885,60
Ι. Ε. ΛΑΙΝΟΠΟΥΛΟΣ Α.Β.Ε.Ε.Μ.	8.890,94
Ι. ΠΕΠΠΑΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.	4.551,63
ΓΚΡΗΚ ΓΚΟΛΤΝ Α.Β.Ε.Ε.	11.881,12
ΓΡΑΦΙΚΕΣ ΤΕΧΝΕΣ Ι.ΛΕΟΝΑΡΔΟΣ ΑΝΩΝΥΜΗ	37.832,45
Δ.Κ ΟΙΚΙΑΚΑ Α.Ε	68.763,24
ΑΝΘΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ – ΝΙΚΟΛΕΛΗΣ Α.Β.Ε.	2.367,81
ΑΡΕΒΑ ΕΛΛΑΣ Α.Ε.	14.335,62
ΑΡΠΑ Α.Β.Ε.Ε.	2.184,67
ΑΦΕΔΡΑΣ	286,62
ΑΦΟΙ ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΙ Α.Ε.Ε.	2.975,00
ΑΦΟΙ ΣΑΛΑΤΑ Α.Β.Ε.Ε.	858,76
ΒΙΕΛΕΞ ΑΝΩΝΥΜΗ ΓΕΩΡΓΙΚΗ &	49.767,02

ΕΜΠΟΡΙΚΗ	
ΒΙΕΜ ΑΟΥΣΤΡΙΑ ΟΙΛ Α.Ε.	1.767,48
ΑΚΤΙΝΑ Α.Β.Ε.Τ.Ε	3.813,34
ΑΛΜΑ Α.Β.Ε.Ε..	6.676,61
ΑΜΠΙΑΤΖΗΣ – ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ Α.Ε.Β.Ε.	7.347,37
BMW ΕΛΛΑΣ – ΕΜΠΟΡΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ Α.Ε.	11.996,27
EXPERNET ΠΡΟΗΓΜΕΝΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ	2.093,96
LAMDA ΑΚΙΝΗΤΑ	20.090,03
LM HELLAS ΕΜΠΟΡ/ΝΙΚΗ ΒΙΟΜ/ΚΩΝ ΠΡΟΙΟΝΤΩΝ	4.983,64
MD FOODS ΚΑΛΤΣΟΓΙΑΣ Α.Ε.Β.Ε.Ε.	9.039,44
NOTOS COM Α.Ε.	5.434,65
UNI PHARMA Α.Β.Ε.Ε.	2.346,95
WAY Α.Ε.	7.893,72
Α. & Χ. ΥΦΑΝΤΗΣ Α.Β.Ε.Ε.	15.675,10
Α.Ε.Ε. ΑΡΓΥΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΩΝ ΒΑΡΥΤΙΝΗ	36.547,45
COCA COLA	11.591,76
ΛΟΡΕΝΤΖΟΣ	3.753,34
ΛΕΠΤΟΚΑΡΥΔΗ Α.Ε.Β.Ε	2.352,71
ΡΑΥΤΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε	304,74

(πηγή: Κτηματολογικοί Πίνακες Δήμου Κηφισιάς. Περιοχές: ΒΙ.ΠΑ-ΒΙΟΠΑ Κηφισιάς, Πανόραμα).

## **7.3 ΕΠΙΡΡΟΗ ΥΠΑΡΞΗΣ ΒΙΟ.ΠΑ ΣΤΙΣ ΑΛΛΑΜΕΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ**

### **7.3.1 ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ**

Η λειτουργία του ΒΙΟ.ΠΑ Κηφισιάς κρίνεται οικονομικά αποδοτική και συντέλεσε στην απόρροια ενός συνόλου άλλων θετικών επιπτώσεων, τόσο για τις επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες εκεί όσο και για την ευρύτερη περιοχή.

- **ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ**

Τα οργανωμένα Βιομηχανικά Πάρκα, αποτελούν ένα ισχυρό κίνητρο για τις επιχειρήσεις που επιθυμούν να εγκατασταθούν.. Αν και αρχικά ο θεσμός αντιμετωπίστηκε με διστακτικότητα στη χώρα μας, διαχρονικά, ώθησε μεγάλο αριθμό μικρομεσαίων επιχειρήσεων στο να επιλέξουν τα ΒΙΟ.ΠΑ. ως τόπο εγκατάστασής ή μετεγκατάστασής τους. Οι επιπτώσεις που προκαλούνται από τη μετεγκατάσταση των επιχειρήσεων, επηρεάζουν τόσο την ίδια την επιχείρηση όσο και το ευρύτερο περιβάλλον στο οποίο ήταν εγκατεστημένη, αλλά και το περιβάλλον στο οποίο κατευθύνεται.

Από την πλευρά της επιχείρησης, οι δυνατότητες να δημιουργήσει οικονομίες κλίμακας μέσα σε ένα ΒΙΟ.ΠΑ. είναι αυξημένες. Η διαθέσιμη γη προς εκμετάλλευση της δίνει τη δυνατότητα να διαμορφώσει τον απαιτούμενο χώρο όπως αυτή επιθυμεί, συμμορφούμενη ωστόσο με τον καθορισμένο συντελεστή δόμησης και το ποσοστό κάλυψης, αλλά και τις επιμέρους διατάξεις που αναφέρονται στον Κανονισμό Λειτουργίας των ΒΙΟ.ΠΑ.. Ακόμη, το οικόπεδο στο οποίο εγκαθίσταται είναι ιδιόκτητο (και ακολούθως οι κτιριακές εγκαταστάσεις που κατασκευάζει η επιχείρηση). Ιδιαίτερα σημαντικές είναι και οι διαθέσιμες υποδομές, όπως το βελτιωμένο οδικό δίκτυο αλλά και οι υποδομές ελέγχου της ρύπανσης. Σταδιακά, εφόσον υπάρχουν οι απαραίτητες προϋποθέσεις, είναι δυνατό να δημιουργηθούν εξωτερικές οικονομίες μεταξύ των γειτονικών επιχειρήσεων ή μεταξύ επιχειρήσεων του ίδιου κλάδου, που συντελούν αφενός στην μείωση του κόστους παραγωγής και αφετέρου στην καλύτερη διασύνδεση των επιχειρήσεων στη νέα τους θέση.

Οι επιχειρήσεις βρίσκουν έτοιμο, διαθέσιμο χώρο για την εγκατάστασή τους, ενώ οι εξωτερικές οικονομίες που δημιουργούνται, τους παρέχουν ισχυρό κίνητρο για να εγκατασταθούν στα κτίρια αυτά. Οι βιομηχανίες που εγκαθίστανται στα ΒΙΟ.ΠΑ., επωφελούνται ακόμη από τη χαμηλή τιμή απόκτησης γης, τις απαλλαγές από τους φόρους μεταβίβασης κ.α.

Μεγάλη σημασία έχει επίσης η νομοθετική ρύθμιση σύμφωνα με την οποία το ποσό το οποίο εισπράττει μια επιχείρηση από την εκποίηση των προηγούμενων βιομηχανικών εγκαταστάσεων της, επενδύεται εξ' ολοκλήρου για την εγκατάστασή της στο ΒΙΟ.ΠΑ., χωρίς καμία επιβάρυνση. Αρκετές ωστόσο επιχειρήσεις που μετεγκαταστάθηκαν διατήρησαν και την αρχική τους κτηριακή υποδομή, η οποία σήμερα χρησιμοποιείται κυρίως για τη στέγαση γραφείων, εκθεσιακών χώρων και αποθηκών.

Η μικρή απόσταση των ΒΙΟ.ΠΑ. από τις πόλεις, δεν μεταβάλλει σημαντικά τις απαιτήσεις της επιχείρησης σε εργατικό δυναμικό, καθώς υπάρχει η δυνατότητα να διατηρηθεί το υπάρχον. Σε κάθε περίπτωση, οι βελτιωμένες συνθήκες εργασίας αποτελούν πόλο έλξης εργατικού δυναμικού. Ίσως θα ήταν σκόπιμη – σε ορισμένες περιπτώσεις - η προώθηση προγράμματος για την κατασκευή συγκροτημάτων εργατικών κατοικιών κοντά στα ΒΙΟ.ΠΑ., για την δυνατότητα περαιτέρω αύξησης του αριθμού των εργαζομένων και αξιοποίησής του στις επιχειρήσεις της περιοχής.

Η απελευθέρωση του ωραρίου λειτουργίας των επιχειρήσεων αποτελεί ένα επιπλέον όφελος της μετεγκατάστασής τους μέσα στις Βιομηχανικές Περιοχές. Οι οχλούσες επιχειρήσεις έχουν τη δυνατότητα να λειτουργούν αδιάκοπα, χωρίς να πρέπει να υπάγονται σε περιορισμούς που αντιμετώπιζαν μέσα στην πόλη όπως λ.χ. ώρες κοινής ησυχίας κ.α. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την μεγαλύτερη δυνατή αξιοποίηση των παραγωγικών δυνατοτήτων των βιομηχανιών με άμεση συνέπεια την αύξηση των οικονομιών κλίμακας. Ακόμη, αποφεύγονται οι συγκρουόμενες χρήσεις γης στα ΒΙΟ.ΠΑ., αφού είναι αυστηρά ρυμοτομημένα τα οικοδομικά τετράγωνα, και παραχωρούνται αποκλειστικά για βιομηχανική χρήση. Οι μικτές χρήσεις γης μέσα στην πόλη επιδείνωναν το πρόβλημα.

- **ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΥΠΑΡΞΗΣ ΒΙΟ.ΠΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΩΝ ΑΔΑΜΩΝ**

Η πραγματοποίηση της επένδυσης του ΒΙΟ.ΠΑ Κηφισιάς και η εγκατάσταση και λειτουργία των επιχειρήσεων σε αυτό, έχουν θετικές επιπτώσεις οι οποίες ειδικότερα εντοπίζονται :

- Στο επίπεδο απασχόλησης
- Στο επίπεδο εθνικού προϊόντος
- Επιπτώσεις χωροταξικού χαρακτήρα
- Στο αναπτυξιακό επίπεδο με ευρεία έννοια

Αναλυτικότερα :

- Εκτιμάται ότι το ΒΙΟ.ΠΑ Κηφισιάς σαν άμεσο αποτέλεσμα της λειτουργίας του, συμβάλλει ουσιαστικά στην ενίσχυση της απασχόλησης στην περιοχή καθώς πολλές από τις εγκατεστημένες επιχειρήσεις, λόγω των περιορισμών που θα αντιμετώπιζαν εάν ήταν εγκατεστημένες σε άλλες περιοχές, δε θα μπορούσαν να επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους.
- Πλέον των νέων θέσεων εργασίας που αφορούν στις εγκατεστημένες επιχειρήσεις πρέπει να προστεθούν και αυτές που θα δημιουργηθούν από την προσέλκυση και άλλων επιχειρήσεων στην περιοχή, που θα προσφέρουν προϊόντα και υπηρεσίες για την εξυπηρέτηση αυτού του αρχικού αναπτυξιακού σκοπού. Η περιοχή του ΒΙΟ.ΠΑ και η θέση του σε σχέση με τους οδικούς άξονες προσφέρεται για σημείο αναφοράς.
- Τέλος, στο θέμα της απασχόλησης δε θα πρέπει να παραβλεφθούν και οι ανάγκες σε ανθρώπινο δυναμικό που θα προκύψουν κατά τη διάρκεια των τεχνικών εργασιών, και οι οποίες θα καλυφθούν στο μεγαλύτερο ποσοστό τους από εργαζόμενους της περιοχής (εργάτες, τεχνίτες, μηχανικοί κ.λ.π.).

Η χωροθέτηση και λειτουργία του ΒΙΟ.ΠΑ στην περιοχή, αξιοποιεί στο μέγιστο βαθμό τα πλεονεκτήματα του Δήμου της Κηφισιάς, και δίνει τη δυνατότητα αποφόρτισης του αστικού και περιαστικού ιστού της πόλης από την εγκατάσταση επαγγελματικών εργαστηρίων, βιοτεχνικών μονάδων αλλά και βιομηχανιών, εταιριών παροχής υπηρεσιών και φορέων έρευνας, με ότι θετικό συνεπάγεται αυτό για την εν γένει όχληση της πόλης (κυκλοφοριακό, αέρια κ.λ.π.).

Έτσι αναμένεται μακροχρόνια :

- Ενίσχυση του ρυθμού των πραγματοποιούμενων επενδύσεων (παραγωγές και αυτόνομες επενδύσεις).
- Τροποποίηση των δομών του παραγωγικού ιστού της περιοχής, με θετικά αποτελέσματα πάνω στην ισορροπία της ανάπτυξης και της εξασφάλισης της απασχόλησης.
- Ορθότερη κατανομή των πόρων και εκμετάλλευση των παραγωγικών δυνατοτήτων της περιοχής, και γενικά
- Ενίσχυση του ρόλου της περιοχής στον ανεπτυγμένο παραγωγικό ιστό της χώρας

### **7.3.2 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ**

Η δημιουργία των Βιομηχανικών Πάρκων στη χώρα μας αλλά και παγκοσμίως, στόχευσε επίσης και στην βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και στην ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων που προκαλούν σε αυτό οι βιομηχανικές μονάδες. Γι' αυτό το λόγο, τα ΒΙΟ.ΠΑ. εξοπλίστηκαν με σημαντικές υποδομές ενώ παράλληλα θεσπίστηκαν διατάξεις που όριζαν στις επιχειρήσεις ανώτατα όρια επιτρεπόμενων ρύπων, ανάλογα με το είδος της κάθε επιχείρησης. Με τη συγκέντρωση άλλωστε της βιομηχανικής δραστηριότητας σε μεμονωμένο χώρο επιτυγχάνεται ο αποδοτικότερος έλεγχος των βιομηχανικών μονάδων. Έτσι οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις από τη λειτουργία τους μειώνονται σημαντικά. Παράλληλα αυξάνεται το βιοτικό επίπεδο στην ευρύτερη περιοχή αλλά και επέρχεται βελτίωση στις συνθήκες εργασίας των εργαζομένων σε ολόκληρο το ΒΙΟ.ΠΑ..

Οι σημαντικότερες υποδομές στο ΒΙΟ.ΠΑ. Κηφισιάς, αφορούν στο βιολογικό καθαρισμό των υγρών αποβλήτων, ενώ επικρατεί η άτυπη συμφωνία του σεβασμού απέναντι στις γειτονικές επιχειρήσεις όσον αφορά πάντα στην επιβάρυνση του περιβάλλοντος με ρύπους. Ακόμη, υπάρχει όριο εκπεμπόμενων αερίων ρύπων από τις βιομηχανίες του ΒΙΟ.ΠΑ., το οποίο είναι υποχρεωμένες να σέβονται. Παράλληλα, επιχειρήσεις οι οποίες παράγουν ρύπους ή απόβλητα ειδικού τύπου, οφείλουν με δικά τους μέσα να πραγματοποιούν συγκεκριμένη προεπεξεργασία. Η διαδικασία αυτή συμβαίνει με τις βιομηχανίες που επιβαρύνουν σημαντικά τη Μονάδα Καθαρισμού Αποβλήτων (Μ.Κ.Α.) Βιομηχανικού Πάρκου. Όσον αφορά στα στερεά απορρίμματα, την ευθύνη για την αποκομιδή των απορριμμάτων έχει ο Δήμος Κηφισιάς στον οποίο και εντάσσεται το Βιομηχανικό Πάρκο.

Όπως και παραπάνω, οι επιχειρήσεις που παράγουν ειδικού τύπου απορρίμματα, οφείλουν με ίδια μέσα να φροντίσουν για την αποκομιδή τους και την ασφαλή μεταφορά και διαχείρισή τους.

Για την εγκατάσταση των επιχειρήσεων μέσα στο ΒΙΟ.ΠΑ Κηφισιάς, δεν απαιτείται Προκαταρκτική Περιβαλλοντική Αξιολόγηση Επιπτώσεων, καθώς το ΒΙΟ.ΠΑ πληρεί τις προϋποθέσεις για ασφαλή και φιλική προς το περιβάλλον βιομηχανική δραστηριότητα. Ωστόσο, οι επιχειρήσεις είναι υποχρεωμένες να εκπονήσουν Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.), ιδιαίτερα οι βιομηχανίες που ανήκουν σε συγκεκριμένους κλάδους παραγωγής υψηλής όχλησης (όπως παραγωγή χημικών, επεξεργασία σταφίδων, βυρσοδεψεία κ.α.). Με αυτό τον τρόπο θα λειτουργούν χωρίς να δημιουργούν πρόβλημα στις εγκαταστάσεις διαχείρισης του περιβάλλοντος, των ΒΙΟ.ΠΑ. Τέλος, στο ΒΙΟ.ΠΑ. απαγορεύεται η διάνοιξη φρεάτων για την προμήθεια ύδατος χωρίς την έγγραφη άδεια του φορέα διαχείρισης της. Η απαγόρευση αυτή συντελεί στην προστασία των υπογείων υδάτων από τυχόν ρύπανσή τους μέσω αυθαίρετων γεωτρήσεων. Ακόμη απαγορεύονται στο ΒΙΟ.ΠΑ. οι αργιοληψίες και άλλες δραστηριότητες που επιβαρύνουν το έδαφος χωρίς προηγούμενη έγκριση.



### 7.3.3 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΣΗ ΟΧΛΟΥΣΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΙΚΙΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ

Η συγκέντρωση των οχλουσών δραστηριοτήτων μέσα σε ένα οργανωμένο και ελεγχόμενο χώρο το Βιομηχανικό Πάρκο, περιορίζει την προκαλούμενη ρύπανση της ατμόσφαιρας αλλά και τη μόλυνση των υδάτων. Παράλληλα, με τα μέτρα περιορισμού της ρύπανσης που αναφέρθηκαν παραπάνω, η παραγωγική διαδικασία γίνεται όσο το δυνατόν φιλικότερη προς το περιβάλλον. Η ανακούφιση του κορεσμένου αστικού ιστού από τις ρυπαίνουσες βιομηχανίες βελτιώνει την ποιότητα ζωής των κατοίκων και προσφέρει τη δυνατότητα αξιοποίησης ελεύθερων χώρων για τη δημιουργία πάρκων, λοιπών χώρων πρασίνου και κοινόχρηστων εγκαταστάσεων (εγκαταστάσεις αθλητισμού κ.α.). Οι μονάδες υψηλής και μέσης όχλησης επιβάλλεται να απομακρύνονται από τις πυκνοκατοικημένες αστικές περιοχές καθώς είναι ασυμβίβαστες με τις υπόλοιπες χρήσεις γης στην πόλη.

Λόγω της γεινίασης μεγάλου αριθμού επιχειρήσεων στις Βιομηχανικές Περιοχές, έχουν αναπτυχθεί κοινά προγράμματα για την ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων της παραγωγικής δραστηριότητας στο περιβάλλον. Σε κάθε περίπτωση, μέσω της μετεγκατάστασης των επιχειρήσεων έξω από τον αστικό ιστό, στους οργανωμένους χώρους υποδοχής, επιτυγχάνεται αύξηση των οικονομιών κλίμακας μέσω της βιώσιμης ανάπτυξης της επιχείρησης, καθώς αποφεύγονται οι κοινωνικές συγκρούσεις και τα περιβαλλοντικά προβλήματα. Συχνά όμως πολλές μελέτες και προγράμματα εστιάζουν την προσοχή τους στην τοπική οικονομική μεγέθυνση των διαφόρων περιοχών, θέτοντας το περιβάλλον σε δεύτερη προτεραιότητα.

## **ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ:**

Ως σημαντικότερα κίνητρα που ώθησαν τις επιχειρήσεις στο να μετεγκατασταθούν ή να ιδρυθούν στο ΒΙΟ.ΠΑ. θεωρούνται:

- η υπαγωγή σε διατάξεις αναπτυξιακών νόμων που προέβλεπαν οικονομική διευκόλυνση στις επιχειρήσεις που εγκαθίστανται εντός ΒΙΟ.ΠΑ.
- ο διαθέσιμος χώρος για ανάπτυξη και επέκταση δραστηριοτήτων
- η χαμηλή τιμή απόκτησης γης
- η αποφυγή πρόκλησης οχλήσεων σε κατοικημένες περιοχές
- το καθεστώς νομιμότητας μέσα στο ΒΙΟ.ΠΑ.
- η δυνατότητα επανασχεδιασμού των εγκαταστάσεων παραγωγής
- η ύπαρξη υποδομών
- η προοπτική ιδιόκτητων εγκαταστάσεων
- η προοπτική λειτουργίας σε οργανωμένο χώρο παραγωγικών δραστηριοτήτων
- η ευκολία πρόσβασης από και προς το χώρο της επιχείρησης
- η αναγνωρισιμότητα της επιχείρησης μέσα στο ΒΙΟ.ΠΑ.
- η εγγύτητα με την αγορά της Κηφισιάς και του κέντρου της Αθήνας.

### 7.3.4 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΕΙ ΤΟ ΒΙΟ.ΠΑ ΚΗΦΙΣΙΑΣ

Τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα το ΒΙΟ.ΠΑ., είναι:

- Η έλλειψη επαρκούς αστυνόμευσης της περιοχής, η οποία έχει ως αποτέλεσμα να σημειώνονται κλοπές και διαρρήξεις. Επίσης η απουσία γενικής περίφραξης του ΒΙΟ.ΠΑ. συμβάλλει στη δημιουργία κλοπών και διαρρήξεων.
- Προβλήματα με μεμονωμένες κοινωνικές ομάδες (καταυλισμός τσιγγάνων στα βόρεια της περιοχής που έχει οργανωθεί το ΒΙΟ.ΠΑ.).
- Το πρόβλημα στάθμευσης που παρατηρείται κυρίως κατά τις ώρες αιχμής, τόσο για τα οχήματα των πελατών των επιχειρήσεων, όσο και για τα φορτηγά οχήματα.
- Η απουσία συγκοινωνιακής σύνδεσης του ΒΙΟ.ΠΑ. με την υπόλοιπη Αθήνα, με μέσα μαζικής μεταφοράς.
- Τα μαθήματα οδήγησης που γίνονται στο οδικό δίκτυο της ΒΙΟ.ΠΑ., όπου σε συνδυασμό με την κίνηση μεγάλων φορτηγών οχημάτων υπάρχει κίνδυνος ατυχημάτων.
- Η χωρίς άδεια από το φορέα διαχείρισης του ΒΙΟ.ΠΑ. αλλαγή του παραγωγικού σκοπού ορισμένων επιχειρήσεων
- Η χωρίς άδεια υπομίσθωση τμημάτων κτηρίων ή ολόκληρων των κτηριακών εγκαταστάσεων επιχειρήσεων
- Η απουσία οργανωμένου τοπικού φορέα διαχείρισης του ΒΙΟ.ΠΑ. καθώς και η απουσία φορέα περιβαλλοντικής διαχείρισης.
- Τα προβλήματα συνύπαρξης που έχουν ορισμένες επιχειρήσεις με τις γειτονικές τους, καθώς και η δυσκολία συνεργασίας μεταξύ των επιχειρήσεων για την κοινή αντιμετώπιση των προβλημάτων του ΒΙΟ.ΠΑ.
- Η απουσία συγκεκριμένων εξυπηρετήσεων όπως ιατρείο κ.α.
- Απουσία οργανωμένου δικτύου παροχής internet καθώς και μη προώθηση της ηλεκτρονικής συνεργασίας μεταξύ των επιχειρήσεων του ΒΙΟ.ΠΑ.

- Η στενότητα χώρου παραγωγής κυρίως για τις επιχειρήσεις που στεγάζονται στα βιοτεχνικά κτήρια. Πολλές επιχειρήσεις δεν έχουν τη δυνατότητα να αναπτύξουν πλήρως τις παραγωγικές δυνατότητες τους ενώ δεν υπάρχουν διαθέσιμες εκτάσεις για βιομηχανική χρήση ώστε να εξυπηρετηθούν οι επιχειρήσεις που επιθυμούν να επεκταθούν.
- Η μη επαρκής εξυπηρέτηση από το Δήμο Κηφισιάς σε ότι αφορά την αποκομιδή των απορριμμάτων.
- Η μη επαρκής συντήρηση των υποδομών από το φορέα διαχείρισης
- Η μη επαρκής υδροδότηση των επιχειρήσεων και το υψηλό κόστος χρήσης του νερού.
- Η απουσία οργανωμένου πρασίνου ως συνέπεια της μη επαρκούς υδροδότησης του ΒΙΟ.ΠΑ.

Οι περισσότερες επιχειρήσεις χρησιμοποιούν μόνο ηλεκτρική ενέργεια κατά την παραγωγική διαδικασία. Σημαντικά λιγότερες επιχειρήσεις συνδυάζουν ηλεκτρική ενέργεια και πετρέλαιο κατά την παραγωγική διαδικασία. Ακολουθούν οι επιχειρήσεις που συνδυάζουν υγραέριο και ηλεκτρική ενέργεια στην παραγωγή και τέλος οι επιχειρήσεις που συνδυάζουν περισσότερες από 2 μορφές ενέργειας κατά την παραγωγική διαδικασία θα γινόταν να παράγεται μεγαλύτερο μέρος της απαιτούμενης ηλεκτρικής ενέργειας μέσω ανανεώσιμων πηγών. Η ιδέα αυτή όμως δεν έχει υποστηριχθεί αρκετά. Γενικότερα, δεν υπάρχει ιδιαίτερη ώθηση για τη δημιουργία προϋποθέσεων ανάπτυξης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, τις οποίες θα ήταν δυνατόν να χρησιμοποιούν οι επιχειρήσεις, μειώνοντας σημαντικά τις δαπάνες τους.

### 7.3.5 ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΤΑ ΟΡΙΑ ΒΙΟ.ΠΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΑΜΙΓΓΟΥΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ

Το μεγαλύτερο μέρος του ΒΙΟ.ΠΑ έχει πολεοδομηθεί, ενώ υπάρχουν και τμήματα εκτός σχεδίου, με αποτέλεσμα τις γνωστές επιπτώσεις στο αστικό περιβάλλον που δίνει εικόνες οικιστικής αναρχίας και με έλλειψη υποδομών και πρωτίστως οδικού δικτύου που είναι απαραίτητο σε ένα τέτοιο οικιστικό υποδοχές.

Πρόβλημα δημιουργείται στις δομημένες περιοχές που βρίσκονται σε επαφή με το Βιομηχανικό Πάρκο της Κηφισιάς, **αφού ο πολεοδομικός σχεδιασμός δεν προηγήθηκε της δόμησης με αποτέλεσμα να μην προβλεφθούν εξ' αρχής οι απαραίτητοι κοινόχρηστοι χώροι που να διαχωρίζουν τις περιοχές κατοικίας από τη βιομηχανική δραστηριότητα.**

Οι οχλήσεις, οι συγκρούσεις και οι ασυμβατότητες στη χρήση γης στις συγκεντρώσεις κεντρικών λειτουργιών συνδέονται με τη λειτουργία υπερτοπικών χρήσεων και την κυκλοφορία των οχημάτων με αποτέλεσμα να προκαλούνται προβλήματα συμφορήσεων και θορύβου.

Η υπερτοπική συγκέντρωση βιομηχανίας – βιοτεχνίας στο ΒΙΟ.ΠΑ Κηφισιάς είναι διαχωρισμένη από τον οικιστικό ιστό, έχει πολεοδομηθεί σε μεγάλο τμήμα της και προκαλεί οχλήσεις κυρίως στα κοινά όρια με τις ζώνες κατοικίας, λόγω έλλειψης περιμετρικών ζωνών πρασίνου.

### 7.3.6 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΒΙΟ.ΠΑ

- Ακριβής οριοθέτηση των συνόρων του ΒΙΟ.ΠΑ και σαφής διαχωρισμός από τον οικιστικό ιστό της περιοχής με ζώνες πρασίνου.
- Σαφής καθορισμός του οδικού δικτύου που θα χρησιμοποιείται μόνο από τα φορτηγά και τα οχήματα του ΒΙ.Ο.ΠΑ για αποφόρτιση και αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας στην περιοχή των Αδαμών.
- Μέριμνα των αρμόδιων ελεγκτικών αρχών με αιφνίδιους ελέγχους για την εξακρίβωση της σωστής απομάκρυνσης των λυμάτων και των απορριμμάτων από τον χώρο χωρίς να επιβαρύνεται το φυσικό περιβάλλον.
- Επιβολή χρήσης ειδικών φίλτρων στους αεραγωγούς και στις καμινάδες των εργοστασίων για τη μείωση των εκπομπών ρύπων.
- Διακοπή λειτουργίας και αναστολή της αδείας των επιχειρήσεων που βρίσκονται στο χώρο του ΒΙ.Ο.ΠΑ. και δεν έχουν βιομηχανική λειτουργία.
- Έλεγχος από το Πολεοδομικό Τμήμα του Δήμου Κηφισιάς, στον οποίο υπάγεται το ΒΙΟ.ΠΑ., για τη καταγραφή των αυθαίρετων βιομηχανικών εγκαταστάσεων και μέτρα για την απομάκρυνση τους.
- Πρόβλεψη για χώρους στάθμευσης στο χώρο της κάθε βιομηχανίας για αποσυμφόρηση της παρόδιας στάθμευσης.
- Αστυνόμευση και φύλαξη του ΒΙΟ.ΠΑ.

## **ΕΝΟΤΗΤΑ 3<sup>η</sup>**

# **ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΔΑΜΕΣ**

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΣΤΑ ΟΠΟΙΑ ΣΥΜΜΕΤΕΧΕΙ Ο ΔΗΜΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ

Ο Δήμος Κηφισιάς συμμετέχει σε πολλά προγράμματα που αφορούν στην ανάπτυξη του και την εξέλιξή του σε ένα σύγχρονο και λειτουργικό Δήμο ο οποίος θα μπορεί, στα πλαίσια της τοπικής αυτοδιοίκησης, να προσφέρει σε όλους τους κατοίκους ένα καλύτερο βιοτικό επίπεδο. Από τα προγράμματα αυτά, επόμενο είναι να επωφεληθεί και η συνοικία των Αδαμών. Τα δύο πιο σημαντικά και μεγάλα προγράμματα είναι το “*HABITAT AGENDA*” και το αναπτυξιακό πρόγραμμα “*ΘΗΣΕΑΣ*” .

### 8.1 HABITAT AGENDA

#### 8.1.1 ΣΥΣΤΑΣΗ HABITAT AGENDA

Τον Ιούνιο του 1996, στη *Δεύτερη Παγκόσμια Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για τους Ανθρώπινους Οικισμούς (HABITAT II)* που πραγματοποιήθηκε στην Κωνσταντινούπολη, οι κυβερνήσεις και εθνικές αντιπροσωπείες των χωρών μελών του ΟΗΕ, δεσμεύτηκαν σε ένα πλαίσιο αρχών, προτεραιοτήτων και δράσεων, με στόχο την εξασφάλιση βιώσιμων οικισμών και επαρκούς στέγης για όλους τους πολίτες τους. Το πλαίσιο αυτό, τέθηκε σαν επακόλουθο της προβληματικής για την αυξανόμενη παρουσία φαινομένων που υποβαθμίζουν τη ζωή στους ανθρώπινους οικισμούς: μεγάλες πληθυσμιακές πυκνότητες, ανεξέλεγκτη ανάπτυξη, έλλειψη σωστής υποδομής και σχεδιασμού, περιβαλλοντική υποβάθμιση και κατασπατάληση φυσικών πόρων, αύξηση φτώχειας, ανεργίας, αστέγων και γενικότερα φαινομένων κοινωνικού αποκλεισμού, τόσο στις αναπτυγμένες όσο και στις αναπτυσσόμενες χώρες.

Η συνδιάσκεψη της Κωνσταντινούπολης εντάσσεται στο γενικότερο πλαίσιο προβληματικής και δράσης του ΟΗΕ για βιώσιμους ανθρώπινους οικισμούς, και αποτελεί συνέχεια της Πρώτης Συνδιάσκεψης *HABITAT I* για τους ανθρώπινους οικισμούς (Vancouver 1976), της Απόφασης 43/181/1988 της Γενικής Συνέλευσης του ΟΗΕ για την "Παγκόσμια Στρατηγική για την Κατοικία για το έτος 2000", και της Συνδιάσκεψης του Rio (Βραζιλία 1992) για την μετάβαση στη βιώσιμη ανάπτυξη (Agenda 21).



Τα δύο βασικά κείμενα στα οποία συνοψίζονται τα αποτελέσματα της συνδιάσκεψης είναι η “*Διακήρυξη της Κωνσταντινούπολης*” και η “*Habitat Agenda*”. Η *Habitat Agenda* αποτελεί το Παγκόσμιο Σχέδιο Δράσης για τους Ανθρώπινους Οικισμούς, του οποίου ο στόχος είναι να επισημάνει όλες εκείνες τις παραμέτρους που πρέπει να συνεκτιμώνται προκειμένου η ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών να εγγυάται την ασφαλή, υγιεινή, και ισόνομη διαβίωση των κατοίκων και την επαρκή και ικανοποιητική στέγη για όλους σε ένα βιώσιμο οικιστικό περιβάλλον

Η Διακήρυξη της Κωνσταντινούπολης, χωρίς να αναιρεί τη βασική αρχή ότι οι πόλεις είναι και θα παραμείνουν τα κέντρα οικονομικής, κοινωνικής και πολιτιστικής ανάπτυξης, καλεί τις κυβερνήσεις και τους κοινωνικούς εταίρους σε κάθε χώρα, να υιοθετήσουν μια σειρά μέτρων και πολιτικών έτσι ώστε η κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη να διασφαλίζει την ισορροπία και προστασία του περιβάλλοντος, την ποιότητα ζωής στις πόλεις, καθώς και τα βασικά δικαιώματα των πολιτών σε επαρκή στέγη. Η *Habitat Agenda* αποτελεί το Παγκόσμιο Σχέδιο Δράσης για τους Ανθρώπινους Οικισμούς, του οποίου ο στόχος είναι να επισημάνει όλες εκείνες τις παραμέτρους που πρέπει να συνεκτιμώνται προκειμένου η ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών να εγγυάται την ασφαλή, υγιεινή, και ισόνομη διαβίωση των κατοίκων και την επαρκή και ικανοποιητική στέγη για όλους σε ένα βιώσιμο οικιστικό περιβάλλον.

Η *Habitat Agenda* αποτελεί το Παγκόσμιο Σχέδιο Δράσης για τους Ανθρώπινους Οικισμούς, του οποίου ο στόχος είναι να επισημάνει όλες εκείνες τις παραμέτρους που πρέπει να συνεκτιμώνται προκειμένου η ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών να εγγυάται την ασφαλή, υγιεινή, και ισόνομη διαβίωση των κατοίκων και την επαρκή και ικανοποιητική στέγη για όλους σε ένα βιώσιμο οικιστικό περιβάλλον.

Οι χώρες που μετείχαν στην Παγκόσμια Συνδιάσκεψη δεσμεύτηκαν σε ένα πολιτικό, οικονομικό, περιβαλλοντικό, ηθικό και πνευματικό όραμα των Ανθρώπινων Οικισμών, βασισμένο στις αρχές της ισότητας, της αλληλεγγύης, του εταιρισμού, της ανθρώπινης αξιοπρέπειας, της εκτίμησης και της συνεργασίας

## **8.1.2 ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ HABITAT AGENDA**

Η Habitat Agenda θέτει μία σειρά από αρχές, οι οποίες θα πρέπει να διέπουν όλες τις προσπάθειες για τη δημιουργία βιώσιμων ανθρώπινων οικισμών. Οι αρχές αυτές δεν είναι παρά οδηγίες ανάπτυξης που έχουν διαρκή και σταθερή αξία, χωρίς ιεράρχηση αφού σχετίζονται όλες μεταξύ τους:

### **1. Ισότητα ευκαιριών και δικαιοσύνη**

Η οργάνωση των ανθρώπινων οικισμών σε όλα τα επίπεδα (κοινωνικό, οικονομικό, πολεοδομικό, κλπ) πρέπει να εξασφαλίζει την ισότητα μεταξύ των πολιτών ανεξάρτητα από τη φυλή, το γένος, τη γλώσσα, τη θρησκεία, τις ιδεολογικές απόψεις και την οικονομική κατάσταση. Πρέπει να εξασφαλίζει ισότητα πρόσβασης στις ευκαιρίες, τους πόρους, και τις υπηρεσίες, που όλοι χρειάζονται για ένα καλό επίπεδο ζωής.

### **2. Εξάλειψη της φτώχειας**

Όλες οι αποφάσεις και οι πολιτικές, που αφορούν τις πόλεις και τα χωριά πρέπει μεταξύ άλλων να στοχεύουν στην εξάλειψη της φτώχειας, ώστε να δημιουργηθούν κοινότητες που θα παρέχουν σε όλους αξιοπρεπείς ευκαιρίες και επιλογές.

### **3. Ορθός Σχεδιασμός**

Ο τρόπος με τον οποίο αναπτύσσονται και οργανώνονται οι οικισμοί, η ποιότητα και χωροθέτηση των βασικών υποδομών και εξυπηρετήσεων και γενικότερα τα ζητήματα πολεοδομικού σχεδιασμού, παίζουν καθοριστικό ρόλο στην ποιότητα ζωής των κατοίκων. Οι υπεύθυνοι του πολεοδομικού σχεδιασμού πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις ανάγκες όλων των πολιτών, χωρίς διακρίσεις.

#### **4. Ο Ρόλος της Οικογένειας**

Η οικογένεια, ως βασική μονάδα της κοινωνίας, μπορεί να παίζει πολύ σημαντικό ρόλο στην παροχή σταθερού κοινωνικού υπόβαθρου για τους ανθρώπινους οικισμούς. Ο ρόλος αυτός πρέπει να αναγνωρίζεται και να ενθαρρύνεται μέσα από τον τρόπο διακυβέρνησης των οικισμών.

#### **5. Ο ρόλος κάθε πολίτη**

Τα ανθρώπινα δικαιώματα κάθε πολίτη πρέπει να είναι σεβαστά και να προστατεύονται. Πρέπει να ενθαρρύνεται η ενεργή συμμετοχή των πολιτών στα κοινά. Ταυτόχρονα κάθε άτομο πρέπει υπεύθυνα να συμμετέχει στη δημιουργία βιώσιμης κοινότητας.

#### **6. Ο ρόλος της συνεταιρικότητας**

Κανένα άτομο, ομάδα ή έθνος δεν μπορεί να συμβάλλει στη δημιουργία βιώσιμων οικισμών ενεργώντας απομονωμένα. Μόνο με την ανάπτυξη της συνεταιρικότητας μπορούμε να συμβάλλουμε θετικά προς το σκοπό αυτό.

#### **7. Αλληλεγγύη και συνεργασία**

Τα έθνη, οι κοινότητες και όλοι οι άνθρωποι μπορούν να προχωρήσουν μπροστά ενωμένοι αφήνοντας κατά μέρος τις διαφορές τους, προς όφελος των ευρύτερων κοινών στόχων.

#### **8. Αναπτυσσόμενα και ανεπτυγμένα Έθνη**

Κάθε χώρα έχει δεσμευθεί να αντιμετωπίσει συνδυασμένα τα οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά ζητήματα. Το μέγεθος όμως των προβλημάτων που καλούνται να αντιμετωπίσουν τα αναπτυσσόμενα έθνη σε συνδυασμό με τους περιορισμένους πόρους που διαθέτουν δημιουργούν μία ιδιαίτερη υποχρέωση στα ανεπτυγμένα έθνη να τους παρέχουν κάθε δυνατή βοήθεια.

### **9. Αποδεκτά επίπεδα υγείας και παιδείας**

Η καλή υγεία και η σωστή εκπαίδευση είναι τα δύο πιο ουσιαστικά στοιχεία για μία αξιοπρεπή ποιότητα ζωής. Η συνεχής βελτίωση των υπηρεσιών υγείας και εκπαίδευσης και η μέριμνα για την χωρίς διακρίσεις και αποκλεισμούς πρόσβαση όλων σε αυτές αποτελεί διαρκή στόχο.

### **10. Βιώσιμη Ανάπτυξη**

Η βιώσιμη ανάπτυξη δηλαδή η διαδικασία αλλαγής που βελτιώνει την ποιότητα ζωής των ανθρώπων ενώ παράλληλα προστατεύει τους φυσικούς, ανθρώπινους και πολιτισμικούς πόρους στους οποίους θα βασισθούν και οι επόμενες γενιές, πρέπει να χαρακτηρίζει όλες τις προσπάθειες μας.

### 8.1.3 ΒΑΣΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ HABITAT AGENDA

Οι κυβερνήσεις των χωρών που συμμετείχαν στην Συνδιάσκεψη της Κωνσταντινούπολης, δεσμεύτηκαν στην υλοποίηση της Habitat Agenda μέσω ενός **Παγκόσμιου Σχεδίου Δράσης για τους Ανθρώπινους Οικισμούς**, το οποίο καλούνται να εξειδικεύσουν σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο. Οι βασικοί στόχοι/δεσμεύσεις αυτού του σχεδίου δράσης, που αποτελούν και τους κεντρικούς άξονες της Habitat Agenda είναι οι εξής :

#### 1. Επαρκής Στέγη για Όλους

Η στέγη προσδιορίζεται ως δικαίωμα όλων των πολιτών. Παράλληλα, με τον όρο "επαρκής", δίδεται στην έννοια της στέγασης μια πολύ ευρύτερη σημασία από την εξασφάλιση ενός οποιουδήποτε καταλύματος: Η κατοικία θα πρέπει να πληροί κάποιους ελάχιστα αποδεκτούς όρους ποιότητας σε ότι αφορά τα υλικά και τον τρόπο κατασκευής (αντοχή κατασκευής, ηλιασμός, αερισμός) αλλά και τις βασικές υποδομές (ηλεκτρισμό, ύδρευση, αποχέτευση, θέρμανση).

Η θέση της θα πρέπει να είναι τέτοια που να εξασφαλίζεται στο νοικοκυριό η εύκολη πρόσβαση στις συγκοινωνίες, την εργασία και τις κοινωνικές υποδομές (σχολεία, νοσοκομεία κλπ). Θα πρέπει επίσης να έχει επαρκές μέγεθος σε σχέση με το μέγεθος του νοικοκυριού και χώρους που να καλύπτουν τις ανάγκες των μελών του για ιδιωτικότητα.

Τέλος, όλα τα παραπάνω στοιχεία στέγασης θα πρέπει να διατίθενται σε προσιτό κόστος. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο θα πρέπει να εφαρμοσθούν πολιτικές και να αναληφθούν πρωτοβουλίες για:

- Την εξασφάλιση συνθηκών ομαλής λειτουργίας της αγοράς γης και κατοικίας, και των τομέων παραγωγής και χρηματοδότησης. Ειδική έμφαση δίνεται στην ενθάρρυνση και τόνωση της ιδιωτικής μικροοικοδόμησης.

- Την διαμόρφωση κατάλληλης πολιτικής που να εξασφαλίζει πρόσβαση στη γη και την κατοικία όλων των κοινωνικών ομάδων και

ιδιαίτερα των ασθενέστερων. Ειδική έμφαση δίνεται εδώ στην προστασία των ενοικιαστών από αυθαιρεσίες και διακρίσεις.

- Εξασφάλιση επαρκούς επιπέδου στέγασης σε ότι αφορά την ποιότητα κατοικίας, τις συνθήκες στέγασης και την πρόσβαση σε βασικές υποδομές και υπηρεσίες.

- Την αξιοποίηση της υπάρχουσας πολεοδομικής νομοθεσίας για την εξασφάλιση βιώσιμου πολεοδομικού και φυσικού περιβάλλοντος τόσο στο επίπεδο της πόλης όσο και της γειτονιάς. Την ανάπλαση και ανασυγκρότηση υποβαθμισμένων περιοχών με συνολικές προσεγγίσεις που θα αφορούν την αποκατάσταση του πολεοδομικού χώρου, των κτιρίων και των κατοίκων.

## **2. Βιώσιμη Ανάπτυξη των Οικισμών**

Οι έντονοι ρυθμοί αστικοποίησης, δημιουργούν πολλαπλά προβλήματα και αντιθέσεις τόσο στο εσωτερικό των πόλεων όσο και στη σχέση τους με το φυσικό περιβάλλον. Στα πλαίσια της βιώσιμης ανάπτυξης των οικισμών θα πρέπει να εφαρμοσθούν πολιτικές και να αναληφθούν πρωτοβουλίες για την αντιμετώπιση των προβλημάτων και την διευθέτηση των αντιθέσεων σε όλα τα επίπεδα :

- Σε επίπεδο διαχείρισης της γης, με στόχο την διατήρηση της αγροτικής γης σε ικανοποιητικά επίπεδα από άποψη μεγέθους και ποιότητας, την ισορροπία του φυσικού περιβάλλοντος, την εξασφάλιση αστικής γης για τεχνικές και κοινωνικές υποδομές καθώς και για οικιστική χρήση.

- Σε επίπεδο δημογραφικής, κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξης, με στόχο την δημογραφική ισορροπία των αγροτικών και αστικών πληθυσμών, την ανάπτυξη των τοπικών οικονομιών, την εξάλειψη των περιφερειακών ανισοτήτων, την αύξηση της απασχόλησης, την εξάλειψη της φτώχειας και του κοινωνικού αποκλεισμού.

- Σε επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος, με στόχο τη διατήρηση της οικολογικής ισορροπίας, την ορθολογική διαχείριση των φυσικών διαθεσίμων (υδάτινα αποθέματα, παραγωγή ενέργειας), τον περιορισμό της μόλυνσης από τις αστικές και βιομηχανικές δραστηριότητες και την προστασία της υγείας του πληθυσμού.

- Σε επίπεδο πρόληψης, περιορισμού και αντιμετώπισης φυσικών καταστροφών.

Για την επιτυχή υλοποίηση των δύο αυτών κεντρικών στόχων, οι εθνικές και τοπικές κυβερνήσεις θα πρέπει επίσης να προωθήσουν και τα εξής :

### **3. Δόμηση Ικανοτήτων και Θεσμική Ανάπτυξη**

Η προώθηση των αρχών της Habitat Agenda προϋποθέτει την ουσιαστική αναβάθμιση των ικανοτήτων και της τεχνογνωσίας στη διαχείριση των αστικών ζητημάτων, και, παράλληλα, τη διεύρυνση και την ενδυνάμωση της λαϊκής συμμετοχής. Η ανάπτυξη συνεργασιών μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών φορέων, τοπικής αυτοδιοίκησης και μη κυβερνητικών οργανισμών, η ευελιξία στην εξεύρεση και αξιοποίηση χρηματοδοτικών πόρων και η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών στους τομείς της πληροφορικής και της επικοινωνίας, αποτελούν επίσης βασικές προϋποθέσεις για την προώθηση και εφαρμογή της Habitat Agenda.

Οι προϋποθέσεις αυτές έχουν ιδιαίτερη βαρύτητα στο επίπεδο της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, η οποία εκ των πραγμάτων καλείται να διαδραματίσει έναν ουσιαστικό ρόλο στην προώθηση των αρχών της βιώσιμης ανάπτυξης σε τοπικό επίπεδο.

Η ανάληψη σχετικών δράσεων και πρωτοβουλιών εκ μέρους της Τοπικής Αυτοδιοίκησης θεωρείται απαραίτητη έτσι ώστε, παράλληλα με την προώθηση των αρχών της βιώσιμης ανάπτυξης, οι τοπικές κοινωνίες να αναπτύξουν –σταδιακά– γνώσεις, εμπειρία και ικανότητες στην αποτελεσματικότερη διαχείριση των τοπικών προβλημάτων.

### **4. Διεθνής Συνεργασία και Συντονισμός**

Η επαφή και ο συντονισμός με άλλες χώρες στους τομείς της τεχνικής συνεργασίας, της συνεργασίας των φορέων, της ανταλλαγής πληροφοριών

και τεχνογνωσίας, της εξεύρεσης χρηματοδοτικών πόρων και της δημοσιοποίησης των πιο επιτυχημένων πρακτικών, αποτελούν αναγκαίες δράσεις προκειμένου να αναπτυχθεί ένα διεθνές πλαίσιο παροχής δυνατοτήτων για την επιτυχή εφαρμογή της Habitat Agenda.

#### 8.1.4 ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ HABITAT AGENDA

Για την παρακολούθηση της προόδου στην υλοποίηση και εφαρμογή της Habitat Agenda, δίνεται μεγάλη έμφαση στην ανάπτυξη και χρήση αστικών δεικτών. Οι εθνικές κυβερνήσεις, η τοπική αυτοδιοίκηση, οι μη κυβερνητικές οργανώσεις και ο ιδιωτικός τομέας, θα πρέπει να παρακολουθούν, σε τακτά χρονικά διαστήματα, τις επιδόσεις τους στην εφαρμογή των αρχών της βιώσιμης ανάπτυξης, με τη χρήση κατάλληλων δεικτών για τις πόλεις και την κατοικία.

Για την υποβοήθηση της διαδικασίας αυτής και την παράλληλη ανάπτυξη ικανοτήτων, σύμφωνα με την τρίτη βασική αρχή της Agenda, προτείνεται, από το Habitat, η ανάπτυξη υποδομών πληροφόρησης και δικτύωσης σε τοπικό, εθνικό και παγκόσμιο επίπεδο, μέσα από την δημιουργία ειδικών **"Αστικών Παρατηρητηρίων"**.

Τα Αστικά Παρατηρητήρια είναι ένας θεσμός που περιγράφεται σαν ένα τοπικό κέντρο που θα παρέχει υποστήριξη σε θέματα ανάπτυξης των κατάλληλων μεθοδολογικών εργαλείων, προγραμμάτων πολιτικής, πληροφόρησης, δικτύωσης, εκπαίδευσης κλπ. Τα τοπικά παρατηρητήρια εντάσσονται στη γενικότερη κατεύθυνση για αποκέντρωση ευθυνών και αρμοδιοτήτων και συμβάλλουν σε αυτήν μέσω της διάχυσης πληροφορίας και ικανοτήτων σε τοπικό επίπεδο. Σύμφωνα με το Habitat, τα τοπικά αστικά παρατηρητήρια συνιστούν, σε εθνικό επίπεδο, ένα δίκτυο το οποίο αποτελεί το "Εθνικό Αστικό Παρατηρητήριο" ενταγμένο με τη σειρά του σε ένα παγκόσμιο δίκτυο Εθνικών Παρατηρητηρίων.



## 8.2 ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ «ΘΗΣΕΑΣ»

### 8.2.1 ΤΟ ΠΟΛΙΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Με την πεποίθηση ότι η άσκηση αποτελεσματικής και ποιοτικής διοίκησης των τοπικών υποθέσεων συνδέεται με την υποστήριξη της επενδυτικής δραστηριότητας των Ο.Τ.Α. και την ορθολογική και διαφανή κατανομή των πόρων που κατευθύνονται σε αυτούς, η Κυβέρνηση θεσμοθέτησε το αναπτυξιακό Πρόγραμμα «Θησέας», ώστε να:

- Προωθηθεί η μετεξέλιξη των Ο.Τ.Α. σε πραγματικά αυτοδιοικούμενους οργανισμούς, με στόχο τη μείωση του χάσματος μεταξύ του πολίτη και της εξουσίας.
- Ενισχυθεί η ικανότητα της διοίκησης των Ο.Τ.Α. να διαχειρίζεται τις τοπικές υποθέσεις με διαφάνεια, νομιμότητα και σεβασμό στα δικαιώματα των πολιτών.
- Προσδιοριστούν οι επιτελικές αρμοδιότητες των κεντρικών υπηρεσιών και να υποστηριχθεί η μεταφορά των αρμοδιοτήτων που αφορούν τοπικές υποθέσεις στην πρωτοβάθμια αυτοδιοίκηση βάσει των αρχών της αποκέντρωσης, της επικουρικότητας και της αποτελεσματικότητας.
- Ενισχυθεί η ανάπτυξη των Ο.Τ.Α. σε ορεινές και νησιωτικές προβληματικές περιοχές.
- Αναδειχθεί η ισόρροπη και βιώσιμη περιφερειακή ανάπτυξη ως στόχος κύριας εθνικής προτεραιότητας.

## **8.2.2 ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ «ΘΗΣΕΑΣ»**

Με βάση τους στόχους της Κυβέρνησης για:

- Ενδυνάμωση των θεσμών της αποκέντρωσης και της αυτοδιοίκησης.
- Εξυπηρέτηση του πολίτη στον πληρέστερο δυνατό βαθμό.
- Ισόρροπη εθνική ανάπτυξη και
- Ορθολογική οργάνωση των περιφερειακών υπηρεσιών του κράτους

το αναπτυξιακό Πρόγραμμα «Θησεάς» επιχειρεί να συγκροτήσει μια ολοκληρωμένη πολιτική για τους Ο.Τ.Α., η οποία θα ενισχύσει τον αναπτυξιακό ρόλο της πρωτοβάθμιας τοπικής αυτοδιοίκησης, μέσω συντονισμένων δράσεων και χρηματοδοτήσεων.

## **8.2.3 ΤΑ ΟΦΕΛΗ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ «ΘΗΣΕΑΣ»**

### **ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ:**

- Μειώνονται οι περιφερειακές ανισότητες και ενισχύονται οι θεσμοί αποκέντρωσης.
- Προγραμματίζονται αναπτυξιακές υποδομές για όλη την Περιφέρεια μέσα από τον κατάλληλο συντονισμό έργων και δράσεων εθνικής και περιφερειακής εμβέλειας.
- Εδραιώνεται μια νέα, σύγχρονη αντίληψη για ανταγωνιστική και βιώσιμη περιφερειακή ανάπτυξη.

### **ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΠΟΛΙΤΕΣ:**

- Αναβαθμίζεται η ποιότητα των υπηρεσιών των Ο.Τ.Α. για την καλύτερη εξυπηρέτηση των πολιτών.
- Εξασφαλίζονται τα συμφέροντα των πολιτών, μέσω της ορθής και αποδοτικής διαχείρισης του δημόσιου χρήματος.
- Ενισχύονται οι κοινωνικές και πολιτιστικές δράσεις, με στόχο τη διατήρηση της ιδιαιτερότητας και του πλούτου κάθε τοπικής κοινωνίας.

## ΓΙΑ ΤΗ ΧΩΡΑ:

- Η ισόρροπη και βιώσιμη ανάπτυξη της χώρας.
- Η ετοιμότητα της χώρας για την αντιμετώπιση εκτάκτων αναγκών.
- Η διασφάλιση της κοινωνικής συνοχής.
- Η πρόληψη και προστασία του φυσικού περιβάλλοντος.
- Η αύξηση της ανταγωνιστικότητας της χώρας στην ευρωπαϊκή οικονομία

Είναι λοιπόν φανερό πως ο Δήμος Κηφιάς συμμετέχει σε δύο προγράμματα τα οποία μπορούν να ωφελήσουν τόσο τη λειτουργία του ίδιου του Δήμου όσο και την ποιότητα της ζωής των κατοίκων. Με τα προγράμματα αυτά προάγεται η οικονομική και κοινωνική τοπική ανάπτυξη, εφ' όσον βέβαια εφαρμοσθούν τηρώντας τους κανόνες που τα διέπουν.

Αυτό που θα έπρεπε να μας προβληματίσει ωστόσο, είναι αν αυτή η βοήθεια που προσφέρουν τα προγράμματα χρησιμοποιηθεί προς όφελος και της συνοικίας των Αδαμών, που σε σύγκριση με το υπόλοιπο του Δήμου της Κηφισιάς, στερείται βασικών υποδομών, κυρίως λόγω της θέσης της δίπλα στη Εθνική Οδό Αθηνών Λαμίας. **Πρέπει λοιπόν οι αρχές του Δήμου να ιεραρχήσουν τις ανάγκες της συνοικίας πρώτες σε σχέση με τις ανάγκες του Κέντρου της Κηφισιάς, του οποίου οι κάτοικοι απολαμβάνουν σαφώς περισσότερα οφέλη από αυτούς των Αδαμών.**

# **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. **Αραβαντινός Α., Κοσμάκη Π.**, «Υπαίθριοι χώροι στην Πόλη. Θέματα ανάλυσης και πολεοδομικής οργάνωσης αστικών ελεύθερων χώρων και πρασίνου» ΕΜΠ – Τμήμα Αρχιτεκτόνων, Αθήνα 1988.
2. **Αραβαντινός Αθ.** κ.ά. (ομάδα εργασίας), «Πολεοδομικός Σχεδιασμός», εκδ. Συμμετρία, Αθήνα 1997.
3. **Γραμμένου Θεοδώρα, Καραλά Βασιλική, Μπισκίνης Διονύσιος, Ρουπακιάς Γεώργιος, Σακκάς Κωνσταντίνος**, «Γενικά Στοιχεία για τον Σεισμό της Πάρνηθας και Γενικά Χαρακτηριστικά της Έρευνας στη Μεταμόρφωση», 6<sup>ο</sup> Φοιτητικό Συνέδριο «Επισκευές Κατασκευών 2000», Φεβρουάριος 2000.
4. **Διονύσιος Γκογκότσης**, «Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων – 2 Βιομηχανικές Εγκαταστάσεις », Τ-εκδοτική, Αθήνα 2006.
5. **Δρ Καραπιδάκης Εμμανουήλ**, «Εισαγωγή στις Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων», Τμήμα Φυσικών Πόρων & Περιβάλλοντος, ΤΕΙ Κρήτης
6. **Κουτσογιάννης Δ.**, Ο Κηφισός ως ποταμός, *2η Επιστημονική Διημερίδα για τον Κηφισό*, Αθήνα, Φορέας Διαχείρισης και Ανάπλασης του Κηφισού και των Παραχειμάρρων του, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, 2009
7. **Κομνηνός Ν.**, «Θεωρία της Αστικότητας», τομ. Ι, «κρίση, μητροπολιτική αναδιάρθρωση, νέα πολεοδομία», τομ. ΙΙ, «αστικός προγραμματισμός και κοινωνική ρύθμιση», εκδ. Σύγχρονα Θέματα, Θεσσαλονίκη 1986.

8. **Λουκόπουλος Δ., Πολύζος Γ., Πυργιώτης Γ., Τούντα Φ.**, «Δυνατότητες και Προοπτικές των Προγραμμάτων Ανάπλασης. Προτάσεις για ένα Νέο Οργανωτικό Σχήμα», ΕΜΠ/ΓΓΕΤ/ ΕΕΤΑΑ, Αθήνα 1990.
9. **Μαλούτας Θωμάς, Οικονόμου Δημήτρης**, «Κοινωνική δομή και πολεοδομική οργάνωση στην Αθήνα», Θεσσαλονικη,1992
10. **Μαυρόματου-Χατζηκωντή Κλαίρη**,«Πρόγνωση Σεισμών -Μέθοδοι, Εξελίξεις», Εκδοτικός Όμιλος Συγγραφέων Καθηγητών, 2009.
11. **Μπουρζέλ Γκυ**, (επιμέλεια – συλλογή κειμένων), «Η Νεοελληνική Πόλη», εκδ. Εξάντας, Αθήνα 1998.
12. **ΚΤΙΡΙΟ** (Μηνιαίο τεχνικό περιοδικό), Κατηγορία άρθρου: Κοδομικά, Τίτλος: Βλάβες από σεισμόΤύποι και παράγοντες που τις επηρεάζουν», τεύχος 74
13. **Κυκλοφοριακή μελέτη Δήμου Κηφισιάς για την περιοχή Αδάμες**, Κηφισιά 2006.
14. **Χωροδυναμική – Περιβάλλον – Ανάπτυξη, Έφη Καραθανάση και Συν Ε.Ε., Ελισσάβεν Βακαλοπούκου, ΕFAPLAN Ε.Π.Ε.**, Ολοκληρωμένο Τοπικό Προγραμμα Βιωσιμης Αναπτυξης Σε Εφαρμογη Της Habitat Agenda Της Περιοχης Συνδεσμου Βα Αθηνας Για Το Δημο Κηφισιας, Μάρτιος 2008.

## ΠΗΓΕΣ INTERNET

- **Ερευνητική Ομάδα με Κύριο Πεδίο Μελέτης την Υδρολογία, την Υδροπληροφορική και τη Διαχείριση Υδροσυστημάτων**

[www.itia.ntua.gr](http://www.itia.ntua.gr)

- **Ελληνική Εφημερίδα**

[www.kathimerini.gr](http://www.kathimerini.gr)

- **Ιστότοπος με Γενικά Θέματα που Αφορούν την Περιοχή των Αδαμών**

[www.nea-kifisia-adames.pblogs.gr](http://www.nea-kifisia-adames.pblogs.gr)

- **Ελληνικό Κανάλι**

[www.skai.gr](http://www.skai.gr)

- **Ελληνικό Παρατηρητήριο των Συμφωνιών του Ελσίνκι**

[www.oikoinfo.wordpress.com](http://www.oikoinfo.wordpress.com)

- **Ιστότοπος Συλλογής Φωτογραφιών**

[www.panoramio.com](http://www.panoramio.com)

- **Εκδόσεις Σύγχρονη Επικοινωνία**

[www.sepik.net](http://www.sepik.net)

- **Ελεύθερη Παγκόσμια Εγκυκλοπαίδεια**  
[www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)
- **Ιστότοπος ειδήσεων**  
[www.zougla.gr](http://www.zougla.gr)
- **Πολιτιστικός Εξωραϊστικός Σύλλογος "Ο Κηφισός"**  
[www.kifissos.org.gr](http://www.kifissos.org.gr)
- **Κέντρο Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης Λιθακιάς Ζακύνθου**  
[www.diktyoseismos.gr](http://www.diktyoseismos.gr)
- **Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας**  
[www.filadelfeia-dimos.gr](http://www.filadelfeia-dimos.gr)
- **British Geological Survey**  
[www.bgs.ac.uk](http://www.bgs.ac.uk)
- **Φοιτητικά Συνέδρια Επισκευών και Ενισχύσεων Κατασκευών**  
[www.episkeves.civil.upatras.gr](http://www.episkeves.civil.upatras.gr)
- **Μονάδα Τεκμηρίωσης και Πληροφόρησης**  
[www.library.tee.gr](http://www.library.tee.gr)
- **Δικτυακός Τόπος Γενικής Γραμματείας Βιομηχανίας**  
[www.ggb.gr](http://www.ggb.gr)
- **Εθνικό Τυπογραφείο**  
[www.et.gr](http://www.et.gr)



- **Δορυφορική Απεικόνιση Περιοχών**  
[www.googleearth.gr](http://www.googleearth.gr)
- **Δήμος Κηφισιάς**  
[www.kifissia.gr](http://www.kifissia.gr)
- **Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής**  
[www.ypeka.gr](http://www.ypeka.gr)
- **Φορέας Διαχείρισης και Ανάπλασης Κηφισού**  
[www.fdak.gr](http://www.fdak.gr)
- **Ελληνική Εφημερίδα**  
[www.tovima.gr](http://www.tovima.gr)