

Une «Pression» Forte Sur Les Zones Cotières: Vers Une Politique Communautaire Durable

Par M. Loukas GOURGIOTIS

Il n'y a pas de politique Communautaire, «propre» sur les zones côtières: elle est incluse de façon, directe ou indirecte, dans la politique Communautaire environnementale (elle aussi récente)¹.

Le développement, donc, d'une politique Communautaire sur les zones côtières est conditionné par la développement de la politique Communautaire environnementale.

Pourquoi une politique communautaire d'environnement?

Au début du mois de novembre 1986, dix à trente tonnes de produits chimiques, dont des composés mercuriels mortels, échouèrent dans le Rhin par suite d'une explosion survenue dans l'installation proche de Bâle, en Suisse. Les jours suivants, l'eau empoisonnée déferla sur les rives allemandes, françaises et néerlandaises du fleuve, tuant des millions de poissons et autres espèces naturelles au passage et obligeant les Néerlandais à changer de source d'approvisionnement en eau potable; elle continua son oeuvre destructive en se déversant dans la mer du Nord. Rien n'aurait pu démontrer de façon plus éclatante à l'opinion publique européenne que la pollution ignore les frontières et doit être traitée à l'échelle internationale.

Les normes de protection sévères sont une nécessité aussi bien pour l'économie que pour l'environnement et que, compte tenue de la conscience écologique croissante des consommateurs et de l'augmentation de la demande des produits «verts», l'industrie de la communauté court à l'échec si elle ne redouble pas d'efforts à relever le défi d'une société de plus en plus polluée.

C'est pourquoi le pilier de la philosophie communautaire est que le renforcement des normes antipollution ne doit plus être considéré comme une source de tracasseries administratives et des coûts inutiles pour l'industrie, les transports et l'agriculture, mais qu'il peut et doit plutôt être synonyme de croissance économique et de création d'emplois.

1. Cet article fait partie de l'étude sur les ZONES COTIERES: VERS UNE POLITIQUE COMMUNAUTAIRE DURABLE, 1998.

D'autres facteurs limitant la stratégie communautaire ont également émergé ces dernières années, et notamment, la segmentation de la politique suivant les différents «milieux» à protéger (air, terre, eau et espèces naturelles). De nombreux problèmes tels que les dépôts acides ou la contamination des eaux sont dus au transfert de la pollution d'une partie de l'environnement à l'autre. Les mesures qui visent à limiter les dommages sont donc plus efficaces lorsqu'elles sont prises à la source plutôt que séparément dans chaque secteur.

Il est donc urgent de mettre au point des politiques communautaires concernant moins les milieux naturels eux-mêmes que les apports qu'ils subissent. Mieux vaut prévenir que guérir.

Une pression particulièrement forte sur les zones côtières

Le littoral peut être considéré comme un «éco-socio-système» aux relations complexes entre ses composantes bio-physiques et celles qui sont liées aux activités humaines, qu'elles soient d'ordre politique, économique et juridique. La singularité de l'espace littoral par rapport aux autres espaces terrestres tient à cette interface terre - mer qui génère des milieux très spécifiques (zones humides, estuaires, zones battue, etc.) qui ont eux-mêmes généré des modes d'usage multiples dans des zones au régime juridique complexe.

Il existe, en réalité, une quadruple pression de dégradation liée à la croissance démographique de certains pays, à l'urbanisation liée à cette dernière mais aussi au tourisme, à l'industrialisation et développement d'une agriculture industrielle intensive source de multiples pollutions.

La pression démographique endogène et l'afflux croissant de touristes constituent, à terme, un péril mortel pour bien des écosystèmes méditerranéens, plus particulièrement pour les habitats littoraux côtiers et marins par suite de l'urbanisation et d'industrialisation anarchique qui leur sont associées ainsi que des diverses pollutions concomitantes.

A titre d'exemple, 75% de la population grecque et 90% des touristes s'entassent sur le littoral de ce pays. Songeons également au mur de béton bordant la majeure partie de la côte d'azur française et qui s'étend en Espagne de Gérone à Malaga!

La protection du littoral, tant au niveau communautaire qu'au niveau national est une nécessité.

Activités littorales

Le littoral possède la particularité de être un lieu obligé d'implantation pour certaines activités socio-économiques: la pêche et l'aquaculture, les activités portuaires, les transports maritimes, les activités extractives (sel, sable, pétrole offshore), le tourisme balnéaire et le tourisme nautique, les activités marines de défense nationale. Ces différentes activités entraînent une utilisation et un aménagement aussi bien du domaine maritime (plans d'eau, zones de mouillages, terminaux pétroliers, zones d'essais militaires en mer) que la ligne de côte (ports, ports

de plaisance, digues et autres ouvrages de défense contre la mer) et que du domaine terrestre (habitat humain, voies de communications avec l' hinterland, entrepôt et stockage des marchandises, chantiers navals, usines de transformation des produits de la mer.).

A ces utilisations diverses, se greffent d' autres activités nécessaires au fonctionnement des groupes humains: activités agricoles et tertiaires (administration, santé, éducation, commerce). En outre, le littoral est également le lieu de localisations préférentielles d' activités comme par exemple le raffinage du pétrole, les industries basées sur l' importation de matières premières (sidérurgie) ou sur l' exportation (industrie des phosphates). Plus récemment encore, une nouvelle catégorie d' usine vient de s' inscrire

parmi les demandeurs d' espace littoral: les centrales nucléaires, attirées par l' avantage considérable de l' eau, nécessaire au refroidissement des installations. Ainsi à titre d' exemple en France le linéaire de littoral nécessité par l' aménagement des trois grandes zones industrielles autour de Dunkerque, du Havre et de Fos était au total d' une cinquantaine des kilomètres pour 1985. Pour la fin du siècle, les 25 centrales nucléaires projetées sur la façade maritime absorbent 25 km de littoral. Ainsi pour l' ensemble des projets, 75 km de rivage seraient «consommés» sans même compter les autres projets industriels «sur l' eau» conçus à une moindre échelle.

Mais l' impact écologique de ces implantations industrielles serait encore beaucoup plus étendu que leur impact foncier. Ainsi, une centrale nucléaire provoque par l' élévation de température des eaux rejetées, une «tache thermique» de plusieurs km².

L' organisation dans l' espace de ces éléments donne naissance à des établissements humains plus ou moins importants et plus ou moins spécialisés.

En Méditerranée, le littoral se signale, en outre, par l' ancienneté de l' occupation humaine. Il en résulte de très nombreux sites archéologiques et historiques qui constituent un patrimoine architectural remarquable, en même temps atout et contrainte: un atout en terme de culture et de ressource touristique, un contrainte en terme de sauvegarde et de protection.

Le développement économique contemporain, la croissance démographique, l' urbanisation et la modification des modes de vie accentuent encore l' attraction des

Κωνσταντίνος ΓΕ.
ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

Καθηγητής Τμημ. Αστ., Περιφ. Ανά-
πτυξ. Παντείου Πανεπιστημίου
Κ.Π.Ε. Αθηνών

Η ΔΗΜΟΣΙΟΤΗΤΑ
ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ
ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ
ΑΝΘΡΩΠΙΝΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ
ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ
ΚΟΙΝΗ ΓΝΩΜΗ
ΠΡΟΠΑΓΑΝΔΑ
ΜΕΣΑ ΔΗΜΟΣΙΟΤΗΤΑΣ
ΝΟΜΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ
ΠΡΟΣΩΠΙΚΗ ΠΡΟΒΟΛΗ

Ζ' έκδοση
Αθήναι, 1998

activités dans les régions littorales et sur la frange côtière. Les facteurs de concentration des activités y sont liés notamment: au développement touristique continu, lui-même en relation d'une part avec l'élévation du niveau de vie, d'autre part avec la croissance du transport aérien, à des mouvements internes de population, caractérisés au Nord par l'afflux de retraités et au Sud par l'exode rural, amplifiant le processus d'urbanisation, à un certain héliotropisme des entreprises qui recherchent des lieux d'implantation attractifs par la qualité du cadre de vie, à la mondialisation des échanges de marchandises qui amplifie la fonction des transports.

Le phénomène de concentration des hommes et des activités caractérise les régions littorales du monde entier, regroupant 60% de la population planétaire, et du littoral méditerranéen en particulier: la Plan Bleu l'a dénommé «littoralisation».

Convergence ou divergence entre politique des Etats membres et politique Communautaire?

Certains Etats membres ont d'ores et déjà défini des orientations régissant l'occupation des sols le long des côtes.

Ainsi le Danemark a établi un double zonage correspondant, d'une part, à une bande côtière, s'étendant jusqu'à 3 km de la mer, où les activités humaines sont soumises à certaines contraintes et, d'autre part, en dehors des agglomérations urbaines, à une bande d'une largeur limitée (de 100 à 300 mètres) où toute nouvelle construction est proscrite.

En France, l'action du Conservatoire du littoral a permis la maîtrise foncière de près de 45.000 hectares répartis sur 600 km. Le Conservatoire du littoral, organisme public français pour la protection des zones côtières et des rivages lacustres, est habilité à acquérir et à protéger des zones écologiquement sensibles sur le littoral et les rivages lacustres de France ainsi que dans les territoires français d'outre-mer. Un terrain acquis ne peut être aliéné; il ne peut pas non plus être interdit au public, sauf pour raisons écologiques impérieuses. Toutefois, le Conservatoire du littoral ne décide pas en dernier ressort des zones qui doivent rester classées zones naturelles. Il doit tenir compte de la législation pertinente en vigueur, des plans d'urbanisation et des plans d'occupation des sols et travailler en étroite collaboration avec les collectivités locales pour définir les zones à acquérir, les programmes de réhabilitation et les conditions de gestion des sites.

Autre instrument de protection et de développement durable du littoral Français c'est la loi Littoral de 3 janvier 1986 qui établit les principes de la «construitibilité limitée» et de la bande de 100 m (à partir de la mer, où toute construction est interdite).

En Espagne les programmes Ley de Costas (1988) et Plan de Costas (1993-1997) ont pour objet de protéger, de préserver et de réhabiliter le littoral fragile de l'Espagne qui s'étend sur 8000 km de long. Tout en garantissant le libre accès des plages au public, la Ley Costas établit des réglementations et des recommandations précises pour l'utilisation des sols dans les régions adjacentes à la côte, afin que les activités nouvelles ou existantes ne perturbent pas l'équilibre naturel. Dans le cadre de la Ley de Costas,

tous les nouveaux projets d'aménagement doivent être soumis aux autorités locales, accompagnés d'une étude d'évaluation des incidences sur l'environnement. Les bâtiments et les aménagements doivent également pouvoir s'intégrer, d'un point de vue esthétique, dans l'environnement naturel local. Les infractions sont sévèrement punies (fortes amendes).

En Angleterre, au pays de Galles, les étendues désignées comme «Heritage Coasts» bénéficient de plans de gestion visant à préserver la qualité des paysages côtiers tout en les maintenant accessibles au public.

La National trust, précurseur en Grande Bretagne, et homologue privé du Conservatoire du littoral, a réalisé depuis cent ans, une oeuvre considérable.

En Angleterre sont des fondations privés qui achètent pour protéger. Dans ce pays le phénomène de privatisation est une tradition ce qui fait totalement défaut dans d'autres pays comme la France.

Pour le moment la protection des zones côtières, au niveau juridique, est basée sur diverses directives qui incluent les zones côtières, uniquement comme zones fragiles.

Il n'y a pas une loi propre sur le littoral, comme en France ou en Espagne.

Le problème est donc double car d'un côté il y a besoin d'une loi spécifique sur le littoral européen mais de l'autre côté ceci serait difficile à réaliser à cause de la grande diversité géographique (climatique, physique), politique et culturelle entre les pays. Par exemple en France il y a la bande de 100 m. où toute construction, à quelques exemptions près, est interdite alors qu'au Danemark une bande côtière des 3 km où les activités humaines sont restreintes est établie.

Que pourrait-on donc faire?

Après l'expérience acquise par le programme de démonstration sur l'aménagement intégré des zones côtières, la DG XI est en train de réaliser un Plan Général de gestion des zones côtières dans la perspective que cela deviendra une directive.

La politique actuelle de la communauté est de garder cette pluralité qui existe en Europe, ce qui fait sa richesse aussi, mais en contrôlant, en incitant et des fois en obligeant les pays à suivre quelques lignes directrices. Ainsi la communauté met en place toute une série d'instruments à caractère financier (en subventionnant par exemple, à partir des moyens financiers comme Life, des actions pilotes qui déterminent la politique à suivre).

Δημήτρη Θ.
ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΥ

Ελληνικός
Γλωσσικός
Οδηγός

Αθήναι, 1996

Αεροδρόμιο «Ελευθέριος ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» Επιπτώσεις και προοπτικές

Της κ. **Χαρ. ΧΡΙΣΤΟΦΙΛΑΚΗ**
M. Sc. Περ. Ανάπτυξης

Η απόφαση¹ για κατασκευή του νέου Αεροδρομίου στα Μεσόγεια σηματοδότησε την έναρξη μίας νέας εποχής για την περιοχή. Η εικόνα της, τις τελευταίες δεκαετίες, αλλάζει διαρκώς. Ξεκίνησε ως καθαρά αγροτική / κτηνοτροφική περιοχή λόγω της εύφορης γης της, με την εκρηκτική όμως εξάπλωση της Αθήνας προς τα Βόρεια, αρχίζει η πρώτη αλλαγή στις χρήσεις της γης. Πολλές αγροτικές ή μη εκμεταλλευόμενες εκτάσεις, όπως τα παράλια, οικοπεδοποιούνται και αρχίζει η ανοικοδόμηση της περιοχής για την κάλυψη αναγκών δεύτερης κατοικίας, αλλά με άναρχο τρόπο λόγω έλλειψης σχεδιασμού. Φρένο στην άναρχη δόμηση έβαλε η ένταξη των δομημένων περιοχών στο ΠΠΣ, ενώ με τη χωροθέτηση του Αεροδρομίου, το αναπτυξιακό πρότυπο της περιοχής είναι πλέον καθορισμένο.

Όλοι οι οικισμοί που βρίσκονται γύρω από την περιοχή του αεροδρομίου αναγκαστικά θα δεχθούν τις επιπτώσεις (θετικές και αρνητικές) από τη νέα χρήση γης και από τις υποδομές που τη συνοδεύουν. Πιο συγκεκριμένα η λειτουργία του αεροδρομίου έχει από μόνη της αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, όπως η ρύπανση της ατμόσφαιρας από καυσαέρια και ήχους, ή η αλλαγή της μορφολογίας του εδάφους λόγω των μεγάλων τεχνικών εγκαταστάσεων. Σ' αυτές τις αρνητικές επιπτώσεις, έρχονται να προστεθούν και οι επιπτώσεις από τα μεγάλα έργα υποδομής που το συνοδεύουν, όπως η κατασκευή μεγάλων οδικών αρτηριών που θα συνδέσουν το αεροδρόμιο με την πρωτεύουσα. Όμως οι αρνητικές επιπτώσεις, δεν φαίνεται να παίζουν σημαντικότερο ρόλο από τις θετικές και αυτό αποδεικνύεται από το παράδειγμα του αεροδρομίου του Ελληνικού, όπου και εκεί οι αρνητικές επιπτώσεις δεν εμπόδισαν την εμπορική και οικιστική ανάπτυξη της περιοχής. Κάτι ανάλογο αναμένεται να

1. Το κείμενο περιλαμβάνεται σε εκτενή Μελέτη της κυρίας Χ. ΧΡΙΣΤΟΦΙΛΑΚΗ με τίτλο: Αεροδρόμιο Σπείων: εκτίμηση επίδρασης στην αξία και στις χρήσεις γης στην ευρύτερη περιοχή. Αθήναι, 1998.

συμβεί και στο αεροδρόμιο των Σπάτων. Σημαντικό ρόλο στον τρόπο της ανάπτυξης της περιοχής θα παίξει τόσο ο σωστός σχεδιασμός, όσο και η πλήρης εφαρμογή του.

Το αεροδρόμιο «Ελευθέριος ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» έχοντας σκοπό την εξυπηρέτηση των αναγκών της πρωτεύουσας αναμένεται τον πρώτο χρόνο της λειτουργίας του (2001) να εξυπηρετήσει 13.000.000 επιβάτες και 150.000 τόνους εμπορευμάτων με δυνατότητα ετήσιας εξυπηρέτησης 50.000.000 επιβατών και μέχρι 350.000.000 τόνους εμπορευμάτων στην τελική του φάση (2020). Με την έναρξη της λειτουργίας του αναμένεται να απασχολήσει περισσότερα από 7.000 άτομα. Ορισμένα από αυτά εκτιμάται, ότι θα κατοικήσουν στην ευρύτερη περιοχή. Και αν λάβει κανείς υπόψη του, ότι στην περιοχή θα εγκατασταθούν και νέες εταιρείες, οι οποίες έλκονται άμεσα από την λειτουργία του αεροδρομίου, η αύξηση του πληθυσμού θα είναι σημαντική. Σύμφωνα με τη μελέτη του ΙΠΑ (Καθ. Π. Λουκάκης) ο πληθυσμός της περιοχής από 132.000 κατοίκους το 1996 υπολογίζεται, ότι θα φτάσει στις 297.000 κατοίκους το 2020 δηλ. αύξηση κατά 125% (υπερδιπλασιασμός του πληθυσμού).

Η αύξηση αυτή του πληθυσμού θα προκαλέσει την λειτουργία νέων καταστημάτων όπως τράπεζες, εστιατόρια, εμπορικά καταστήματα, κομμωτήρια κ.λ. για την εξυπηρέτηση της μεγαλύτερης πια αγοράς, με αποτέλεσμα τη συνεχή ανάπτυξη. Ακολουθεί μία σύντομη προσέγγιση της εξέλιξης της περιοχής.

Γενικά παρατηρείται συγκέντρωση βιομηχανικών εγκαταστάσεων στο δυτικό κομμάτι της περιοχής, περισσότερο στους Δήμους Κορωπίου, Παιανίας και Γέρακα, και λιγότερο στους Δήμους Σπάτων, Μαροπούλου και Παλλήνης. Αντίθετα στο ανατολικό κομμάτι της περιοχής (Πικέρμι, Ραφήνα, Αρτέμιδα, Βραυρώνα και Πόρτο Ράφτη) συναντώνται κυρίως χρήσεις κατοικίας και καταναλωτικών υπηρεσιών. Αυτή η περιοχή αναμένεται να εξυπηρετήσει και τις περισσότερες οικιστικές ανάγκες του νέου πληθυσμού. Σημαντικό ρόλο στην επιλογή θέσης κατοικίας θα παίξει και η είσοδος του αεροδρομίου, που αρχικά προβλέπεται να είναι μόνο μία και βρίσκεται ανάμεσα στους Δήμους Κορωπίου και Μαροπούλου. Το κριτήριο της απόστασης δεν είναι ο μοναδικός παράγοντας για την επιλογή θέσης κατοίκησης. Σ' αυτή την κατηγορία χρήσης σημαντικό ρόλο παίζουν κριτήρια όπως: η συγκέντρωση πληθυσμού με τις όποιες παροχές και υποδομές που αυτή συνεπάγεται (αστυνομία, βιβλιοθήκη, αγορά, ιατρεία, ύδρευση, αποχέτευση κ.λ.), η ύπαρξη πάρκων, χώρων αναψυχής και υποκειμενικοί παράγοντες εκτίμησης (κοινωνικό επίπεδο γειτονιάς, ομορφιά φυσικού περιβάλλοντος κ.λ.).

Η περιοχή μελέτης, αν και είναι στόχος εμπρηστών τα τελευταία χρόνια, διατηρεί ακόμα ορισμένα κομμάτια με πυκνή σχετικά βλάστηση πεύκου. Αυτά τα κομμάτια εκτιμούνται ως ιδιαίτερου κάλλους και εντοπίζονται στις πειροχές μεταξύ Πικερμίου και Ραφήνας, Ραφήνας Αρτέμιδας και Μαροπούλου Μερέντας. Επίσης, ιδιαίτερου κάλλους είναι ο όρμος της Βραυρώνας και του Πόρτο Ράφτη ενώ ο αστικός χαρακτήρας της Ραφήνας και η άναρχη δόμηση της Αρτέμιδας έχουν αλλοιώσει την προϋπάρχουσα φυσική ομορφιά.

Διαφορετικά όμως είναι τα κριτήρια επιλογής και εγκατάστασης για καταστήματα και γραφεία. Τα μεν καταστήματα επιζητούν την άμεση πρόσβαση των πελατών και γι' αυτό αναπτύσσονται κυρίως στα κέντρα των πόλεων καταλαμβάνοντας συνήθως τα ισόγεια των κτιρίων. Τα δε γραφεία επιζητούν εκτός από την άμεση πρόσβαση των πελατών και των εργαζομένων, θέσεις κοντά σε μεγάλες αγορές εργασίας και, τέλος, θέσεις με εύκολο εντοπισμό.

Η εκπλήρωση αυτών των κριτηρίων βρίσκεται επίσης στο κέντρο, με αποτέλεσμα τα γραφεία συνήθως να καταλαμβάνουν τους χώρους πάνω από τα καταστήματα. Στην περιοχή μας ιδιαίτερη ανάπτυξη φαίνεται να έχει η κεντρική οδός του Κορωπίου (Βασ. Κων/νου) στην οποία παρατηρείται ήδη υψηλή τιμή αγοράς (300.000 δρχ./τ.μ.). Επίσης, τμήματα των λεωφόρων που διασχίζουν τους οικισμούς όπως η Λεωφ. Μαραθώνος για τον Γέρακα, την Παλλήνη και το Πικέρμι, οι Λεωφόροι Πόρτο Ράφτη, Σουνίου και Παιανίας για το Μαρκόπουλο, η Λεωφ. Λαυρίου για τα Γλυκά Νερά, η Λεωφ. Διαδόχου Κων/νου και Βασ. Παύλου για τα Σπάτα και η οδός Βασ. Γεωργίου για την Παιανία. Επίσης, καλές θέσεις για τέτοιες χρήσεις είναι οι κεντρικές πλατείες, όπως οι πλατείες Δημοσθένους και Ζωοδόχου Πηγής για την Παιανία, η πλατεία Ηρώων για τα Σπάτα κλ.. Ως εκ τούτου τέτοιες θέσεις έχουν ήδη σχετικά υψηλές τιμές και αναμένεται να αυξηθεί περισσότερο η ζήτηση άρα και οι τιμές. Επίσης, αναμένεται να επεκταθούν τέτοιου είδους δραστηριότητες πάνω στους κύριους άξονες σύνδεσης των αστικών κέντρων με τάση να ενωθούν μεταξύ τους. Τέτοιες περιπτώσεις εκτιμάται, ότι θα υπάρξουν έντονα επί των λεωφόρων Σπάτων-Παλλήνης, Κορωπίου-Σπάτων και λιγότερο επί των λεωφόρων Σπάτων-Πικερμίου και Κορωπίου-Μαρκοπούλου.

Στις εμπορικές εγκαταστάσεις και στις εταιρείες μεγαλύτερης δυναμικότητας (συνήθως πολυεθνικές) δεν επιδιώκεται τόσο η άμεση πρόσβαση από ευρύ καταναλωτικό κοινό, αλλά μία θέση πάνω σε κεντρικό οδικό άξονα για να εξασφαλίζει τον εύκολο εντοπισμό και την προβολή της εταιρείας. Τέτοιες αναμένεται να δημιουργηθούν κατά μήκος της νέας αρτηρίας Σταυρού-Ελευσίνας, η οποία και θα εξυπηρετεί τη μεταφορά των 13.000.000 επιβατών και όλων των απασχολούμενων προς και από το Αεροδρόμιο. Η οικονομική δυνατότητα τέτοιων εταιρειών για την προσφορά ιδιαίτερα υψηλού τμήματος είναι αυτό που θα εκτοπίσει από την αρτηρία άλλες πιθανές χρήσεις, εκτινάσσοντας τις τιμές στα ύψη. Σε περίπτωση σχεδιασμού του άξονα χωρίς την ύπαρξη βοηθητικού δρόμου (service road) τέτοιες εγκαταστάσεις αρχικά θα συγκεντρωθούν στις εξόδους του αυτοκινητόδρομου. Στην αντίθετη περίπτωση αρχικά θα συγκεντρωθούν σε σημεία κοντά στην είσοδο του Αεροδρομίου και μελλοντικά θα εξαχθούν κατά μήκος του άξονα. Είναι φανερό, ότι θα υπάρξει ιδιαίτερη ζήτηση με αποτέλεσμα την κατακόρυφη άνοδο των τιμών.

Για βιομηχανικές και ειδικές χρήσεις όπως Επιχειρηματικό Πάρκο (Πάρκο Βιομηχανιών με προσανατολισμό Αεροδρομίου, για την εγκατάσταση μονάδων παραγωγής αερομεταφερόμενων προϊόντων και επιχειρήσεων -υπεργολάβων), Τεχνολογι-

κό ή επιστημονικό Πάρκο (Τεχνολογικό Πάρκο με έρευνα που γίνεται από ιδιωτικά ερευνητικά κέντρα ή επιστημονικό πάρκο με έρευνα, που γίνεται από τμήματα ή Ινστιτούτα ΑΕΙ, σε συνδυασμό με την εγκατάσταση επιχειρήσεων υψηλής τεχνολογίας), Πάρκο Υπηρεσιών (πάρκο για την εγκατάσταση επιχειρήσεων και την παροχή υπηρεσιών στις επιχειρήσεις ή την παροχή προσωπικών υπηρεσιών και την Οργάνωση συνεδρίων-εκθέσεων, τηλεδιασκέψεων), Πάρκο Εταιρειών Μεταφορών (Πάρκο για την εγκατάσταση εταιρειών μεταφορών και την οργάνωση υπηρεσιών και δικτύων διανομής) και, τέλος, Πάρκο Αποθηκευτικών δραστηριοτήτων, σχεδιάζεται η λειτουργία ειδικών χώρων στην περιοχή.

Συνηθισμένο φαινόμενο είναι και η εγκατάσταση ξενοδοχειακών μονάδων κοντά στα αεροδρόμια, για την κάλυψη κυρίως αναγκών συνεδρίων ή μικρής διαμονής πριν την αναχώρηση είτε για το εξωτερικό, είτε για το εσωτερικό ή την συνέχιση ταξιδιού με πλοίο. Εκτός λοιπόν από το ξενοδοχείο που θα χτιστεί από την ανάδοχο εταιρεία, μέσα στον χώρο του αεροδρομίου, αναμένεται να υπάρξει ανοικοδόμηση νέων μονάδων, κυρίως προς τις παραθαλάσσιες περιοχές.

Τέλος, ιδιαίτερο ρόλο στην ανάπτυξη και την αυτονομία της περιοχής αναμένεται να παίξουν τα δύο λιμάνια, το λιμάνι της Ραφήνας και το λιμάνι του Λαυρίου, που βρίσκονται σε μικρή απόσταση από το νέο Αεροδρόμιο. Συγκεκριμένα το λιμάνι της Ραφήνας δεν μπορεί να επεκταθεί αφού περικλείεται ασφυκτικά από τον οικιστικό ιστό της πόλης. Μπορεί όμως με την αναδιοργάνωση του λιμανιού να αξιοποιηθεί πλήρως και σωστά ο περιορισμένος χώρος του για την εξυπηρέτηση περισσότερων πλοίων και ταξιδιωτών και ιδιαίτερα για την εξυπηρέτηση των τουριστών, που θα φτάνουν στο αεροδρόμιο των Σπάτων. Αν οι τοπικές αρχές εκμεταλλευτούν σωστά αυτή την ευκαιρία το λιμάνι θα παίξει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της πόλης και θα συντελέσει δραστικά στην κατασκευή του άξονα σύνδεσης της Ραφήνας με το αεροδρόμιο καθώς και στην διάνοιξη και δεύτερης εισόδου στο αεροδρόμιο (βόρεια αυτή τη φορά), που θα μικρύνει σημαντικά τον απαιτούμενο χρόνο μετάβασης από και προς αυτό. Το λιμάνι του Λαυρίου μέχρι σήμερα παρουσιάζει περιορισμένη επιβατική κίνηση και διακινεί κυρίως βιομηχανικά προϊόντα. Το μόνο επιβατικό δρομολόγιο που γίνεται από το Λαύριο είναι προς τη Μακρόνησο. Το λιμάνι του Λαυρίου σε αντίθεση με της Ραφήνας έχει τη δυνατότητα να επεκταθεί και γι' αυτό προγραμματίζεται να αποτελέσει το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι της Αττικής, γεγονός ιδιαίτερα σημαντικό για την περιοχή των Μεσογείων. Τα δύο λιμάνια λοιπόν, μπορούν να εξυπηρετήσουν τόσο τους τουρίστες, όσο και τα εμπορεύματα που θα φθάνουν στο νέο αεροδρόμιο.

Συμπερασματικά θα λέγαμε, ότι η λειτουργία του νέου αεροδρομίου στην περιοχή των Μεσογείων θα επιφέρει σημαντικές μεταβολές στις χρήσεις γης, που με την σειρά τους θα έχουν εξ ίσου σημαντική επίδραση στις αξίες. Ας ελπίσουμε ότι αυτή τη φορά ο σχεδιασμός για την ανάπτυξη της περιοχής θα εφαρμοστεί ώστε να αποφευχθούν ακραία φαινόμενα, όπως αυτά που παρουσιάστηκαν στο αεροδρόμιο του Ελληνικού και η ανάπτυξη της περιοχής θα γίνει, διατηρώντας ένα ανθρώπινο περιβάλλον.