

ΠΘ | ΤΜΧΠΠΑ
Διπλωματική
Εργασία
Βόλος, 2018

ΒΛΑΧΑΚΗ-ΣΤΑΜΑΤΟΠΟΥΛΟΥ Ε.Κ.

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

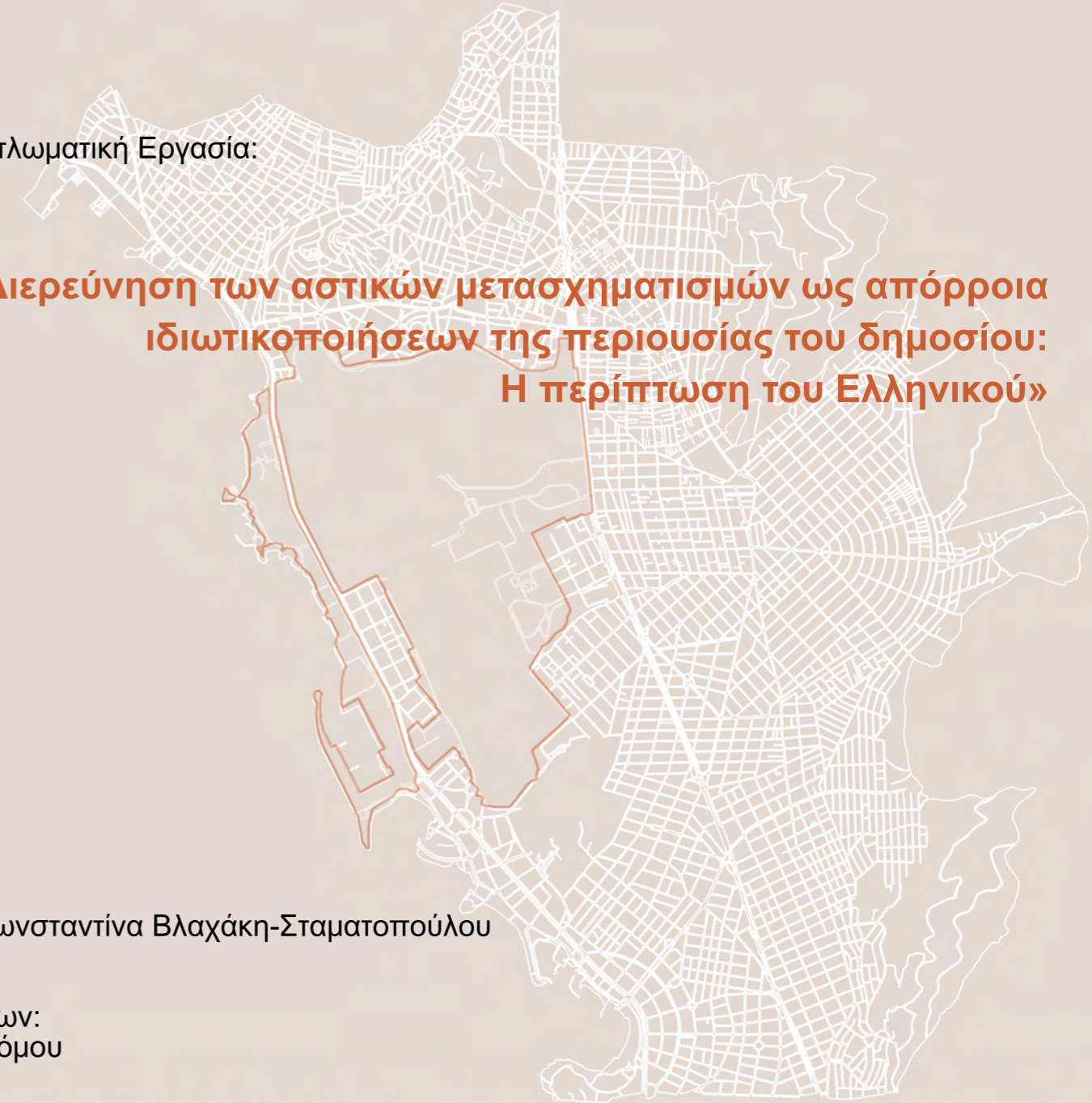
Πολυτεχνική Σχολή

Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης



Διπλωματική Εργασία:

**«Διερεύνηση των αστικών μετασχηματισμών ως απόρροια
ιδιωτικοποιήσεων της περιουσίας του δημοσίου:
Η περίπτωση του Ελληνικού»**



Ελένη-Κωνσταντίνα Βλαχάκη-Σταματοπούλου

Επιβλέπων:
Δ. Οικονόμου

[Διπλωματική Εργασία]

**«Διερεύνηση των αστικών μετασχηματισμών ως απόρροια
ιδιωτικοποιήσεων της περιουσίας του δημοσίου:
Η περίπτωση του Ελληνικού»**

Επιμέλεια εργασίας:

Ελένη-Κωνσταντίνα Βλαχάκη-Σταματοπούλου

A.M.: 01228

Επιβλέπων:

Δ. Οικονόμου

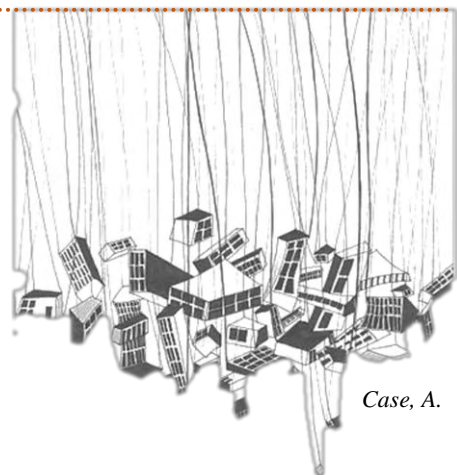
Φεβρουάριος, 2018

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους όσους συνέβαλλαν στην εκπόνηση της διπλωματικής μου εργασίας. Αρχικά θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου κο Οικονόμου, για την πολύτιμη καθοδήγηση και τις ωφέλιμες υποδείξεις του. Ακόμη θα ήθελα να ευχαριστήσω στο διοικητικό, ερευνητικό και διδακτικό προσωπικό του τμήματος για τις γνώσεις που μου μετέφεραν και ιδιαίτερα τον κο Σταθάκη, την κα Ζήφου, κο Πανταζή και τον κο Βογιαζίδη. Επιπλέον θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους ανθρώπους από τις δημόσιες υπηρεσίες που με βοήθησαν με την παροχή στοιχείων, την κα Βρόντου από την ΕΛΣΤΑΤ, τον κο Παπαδημητρίου από την Πολεοδομία Γλυφάδας και την κα Σοφιάδου από την Τεχνική Υπηρεσία Γλυφάδας.

Ένα ευχαριστώ δεν φτάνει στις φίλες και συναδέλφους μου Αναστασία, Μαριέλενα, Κωνσταντίνα, Χριστίνα και Σπυριδούλα, καθώς και όλους τους συμφοιτητές και φίλους μου από το Βόλο. Φυσικά ευχαριστώ τις φίλες μου Τζένη, Κατερίνα και Χριστίνα, την αδερφή μου Μυρτώ και τη Χαρούλα, που συνέβαλλαν με τις οπτικές γωνίες των διαφορετικών γνωστικών πεδίων τους με βοήθησαν και στήριξαν τόσο στη διπλωματική μου όσο και όλα αυτά τα χρόνια.

Φυσικά, η αγάπη μου κι εκτίμηση μου για τους γονείς μου-Χρυσίνα και Μιχάλη- που με υποστηρίζουν και με ενθαρρύνουν σε όλα μου τα εγχειρήματα, με κριτική σκέψη και ενθουσιασμό, δεν μπορεί να εκφραστεί με ένα ευχαριστώ.



Case, A.

Περίληψη

Οι αστικοί μετασχηματισμοί είναι αποτέλεσμα της μεταβολής των πολιτικών, οικονομικών και κοινωνικών σχέσεων. Οι πόλεις επηρεάζουν και επηρεάζονται άμεσα από τις μεταβολές των σχέσεων αυτών. Ειδικότερα, η δημοσιονομική κρίση σήμερα, νομιμοποιεί νεοφιλελεύθερες πολιτικές «έκτακτης ανάγκης» και παρεκκλίσεις του υφιστάμενου σχεδιασμού. Η προώθηση αναπτυξιακών μοντέλων αποκρατικοποίησης της δημόσιας περιουσίας, των υπηρεσιών και των κοινωνικών λειτουργιών γίνεται με σκοπό την αξιοποίηση τους ως στρατηγικές επενδύσεις, καθώς και έργα μεγάλης κλίμακας, που θα επιφέρουν αναπτυξιακά οφέλη για την κοινωνία. Στην παρούσα διπλωματική εργασία μελετώνται οι πιθανές επιπτώσεις της ιδιωτικοποίησης του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού. Η διερεύνηση των επιπτώσεων γίνεται στο εγγύς επίπεδο των όμορων δήμων της περιοχής, καθώς και σε μητροπολιτικό επίπεδο. Το ζήτημα προσεγγίζεται θεωρητικά μέσα από ιστορική αναδρομή στη συσχέτιση των αστικών μετασχηματισμών με τα κοινωνικό-οικονομικά και πολιτικά φαινόμενα των εποχών. Παρουσιάζεται η περίπτωση του Ελληνικού και ύστερα μελετώνται οι όμοροι δήμοι. Τέλος, παρουσιάζεται μια σειρά υποθέσεων για τις πιθανές επιπτώσεις του έργου.

Λέξεις Κλειδιά: αστικοί μετασχηματισμοί, Αττική, χρήσεις γης, αξίες γης θεσμικό πλαίσιο, δημοσιονομική κρίση, υφαρπαγή γης, επιπτώσεις.

Abstract

Urban transformations are perceived as the result of political, financial and social relations. Cities affect and are affected directly by every change in these relations. The current fiscal crisis, in particular, legitimizes neoliberal “emergency” policies and deviations of the existing planning. The promoted growth models steer into privatizations of state owned real properties, services and social functions, to be exploited as strategic investments and large-scale projects, which will come with developmental benefits to the society. This study focuses on the plausible impact of the privatization of the former airport of Hellinikon. The assessment of the impact is approached on the level of the coterminous municipalities and on the metropolitan level. The issue is theoretically approached by the historical reflection of the correlation between urban transformations with the socio-economic and political phenomena. The case of Hellinikon is seen and is followed by the study of the neighboring municipalities in order to present to a series of aspects of the project’s impacts.

Keywords: urban transformations, Attica, land uses, land values, fiscal crisis, land grabbing, impact, institutional framework.

Πίνακας περιεχομένων

1.	Εισαγωγή	1
2.	Αστικοί Μετασχηματισμοί.....	3
2.1.	Ερμηνεύοντας την πόλη.....	3
2.1.1.	Μεθοδολογική Προσέγγιση	3
2.1.2.	Η πόλη από τον 19 ^ο αιώνα.....	4
2.1.3.	Η πόλη του 20 ^{ου} -21 ^{ου} αιώνα	9
2.1.4.	Οι πόλεις των κρίσεων	12
2.2.	Πολοδομική εξέλιξη της Αθήνας	15
2.3.	Η επανάχρηση αεροδρομίων.....	29
3.	Η περίπτωση του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού	32
3.1.	Ένταξη του Ελληνικού στην ευρύτερη περιοχή μελέτης	32
3.2.	Ιστορική αναδρομή στην κείμενη νομοθεσία	35
3.3.	Συνοπτική περιγραφή προτεινόμενου Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης.....	46
3.4.	Θεσμικά Κείμενα- Προβλέψεις, και επικαιρότητα, του υφιστάμενου προγραμματικού θεσμικού πλαισίου	50
4.	Μελέτη όμορων δήμων.....	60
4.1.	Γενικά χαρακτηριστικά – αναπτυξιακή φυσιογνωμία των όμορων δήμων 60	
4.2.	Δημογραφικά Χαρακτηριστικά	61
4.2.1.	Πληθυσμιακή εξέλιξη.....	61
4.2.2.	Σύνθεση πληθυσμού κατά ηλικίες και φύλο	63
4.2.3.	Οικονομικά ενεργός και μη ενεργός πληθυσμός – Απασχολούμενοι Άνεργοι	71
4.2.4.	Τομεακή και κλαδική διάρθρωση της απασχόλησης	72
4.2.5.	Νοικοκυριά – Κατοικίες.....	73
4.3.	Αντικειμενικές Αξίες οικοπέδων	77
4.4.	Μεταφορικό Δίκτυο	78
4.5.	Χρήσεις γης	80
5.	Πολοδομικές επιπτώσεις της ανάπλασης του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού	89
5.1.	Μητροπολιτικό Επίπεδο.....	89
5.2.	Επίπεδο όμορων δήμων	96
5.2.1.	Επιπτώσεις κατά την περίοδο κατασκευής και υλοποίησης του έργου.....	97
5.2.2.	Επιπτώσεις μετά την αποπεράτωση του έργου	98
6.	Ερωτήματα και προβληματισμοί	116
	Παράρτημα	119
	Βιβλιογραφία	121

Πίνακας Πινάκων:

Πίνακας 3.1: Πληθυσμιακή εξέλιξη ανά χωρική ενότητα κατά τα έτη 1991- 2011, Πηγές Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, e-Demography, Ιδία Επεξεργασία.....	62
Πίνακας 3.2: Ποσοστό Μεταβολής Μόνιμου πληθυσμού για τα έτη 1991- 2011 (%), Πηγές Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, e-Demography, Ιδία Επεξεργασία.....	62
Πίνακας 3.3: Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής Μόνιμου πληθυσμού για τα έτη 1991- 2011 (%), Πηγές Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, e-Demography, Ιδία Επεξεργασία.....	62
Πίνακας 3.4: Δείκτης Αναλογίας φύλων, Πηγές Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, e-Demography, Ιδία Επεξεργασία.....	64
Πίνακας 3.5: Δείκτης Συμμετοχής στο σύνολο του πληθυσμού της ηλικιακής ομάδας 0-14. Πηγές Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, e-Demography, Ιδία Επεξεργασία.....	65
Πίνακας 3.6: Δείκτης συμμετοχής στο σύνολο του πληθυσμού της ηλικιακής ομάδας 15-64 Πηγές Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, e-Demography, Ιδία Επεξεργασία.....	65
Πίνακας 3.7: Δείκτης συμμετοχής στο σύνολο του πληθυσμού της ηλικιακής ομάδας ≥ 65 Πηγές Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, e-Demography, Ιδία Επεξεργασία.....	65
Πίνακας 3.8: Δείκτης εξάρτησης. Πηγές Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, e-Demography, Ιδία Επεξεργασία.....	67
Πίνακας 3.9: Δείκτης γήρανσης, Πηγές Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, e-Demography, Ιδία Επεξεργασία.....	67
Πίνακας 3.10: Δείκτης αντικατάστασης (B), Πηγές Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, e-Demography, Ιδία Επεξεργασία.....	67
Πίνακας 3.11: Δείκτης αντικατάστασης (A). Πηγές Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, e-Demography, Ιδία Επεξεργασία.....	68
Πίνακας 3.12: Δείκτης εξάρτησης ηλικιωμένων $\geq 65/15-64$ ετών. Πηγές Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, e-Demography, Ιδία Επεξεργασία.....	68
Πίνακας 3.13: Αριθμός και μέσο μέγεθος νοικοκυριών ανά χωρική ενότητα για τα έτη 2001-2011. Πηγές Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία Επεξεργασία.....	74
Πίνακας 3.14: Πυκνότητα πληθυσμού ανά χωρική ενότητα 1991-2001-2011. Πηγή Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, geodata.gov.gr, Ιδία Επεξεργασία.:	77
Πίνακας 3.15: Νέες Κατηγορίες Χρήσεων Γης, Πηγή: Ιδία Επεξεργασία.....	86
Πίνακας 3.16: Ομαδοποίηση χρήσεων γης – αντιστοίχιση κατηγοριών χρήσεων γης, Πηγή: ΜΑΜ και ΕΛΣΤΑΤ.....	87

Πίνακας Διαγραμμάτων:

Διάγραμμα 1.1.: Διαγραμματική απεικόνιση της Στρατηγικής 2014-2020. Πηγή :ΕΣΠΑ 2014-2020.....	58
Διάγραμμα 3.1: Πληθυσμιακή εξέλιξη ανά χωρική ενότητα κατά τα έτη 1991- 2011. Πηγές Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, e-Demography, Ιδία Επεξεργασία.....	63
Διάγραμμα 3.2: Πληθυσμιακή εξέλιξη ανά χωρική ενότητα κατά τα έτη 1991- 2011. Πηγές Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, e-Demography, Ιδία Επεξεργασία.....	63
Διάγραμμα 3.3: Δείκτης Αναλογίας φύλων, Πηγές Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, e-Demography, Ιδία Επεξεργασία.....	64
Διάγραμμα 3.4: Δείκτης συμμετοχής των ηλικιακών ομάδων 0-14, 15-64 και ≥ 65 στο σύνολο του πληθυσμού, Πηγές Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, e-Demography, Ιδία Επεξεργασία.....	66
Διάγραμμα 3.5: Πληθυσμιακές Πυραμίδες για τους Δήμους Αλίμου, Γλυφάδας, Ελληνικού-Αργυρούπολης και για το άθροισμα των παραπάνω δήμων για το έτος 2011.....	69

Διάγραμμα 3.6: Επίθεση Πληθυσμιακών Πυραμίδων για το άθροισμα των Δήμων Αλίμου, Γλυφάδας και Ελληνικού- Αργυρούπολης, για τα έτη 1991 και 2011. Πηγές Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, e-Demography, Ιδία Επεξεργασία	70
Διάγραμμα 3.7: Επίπεδο εκπαίδευσης ανά χωρική ενότητα 2001- 2011.	71
Διάγραμμα 3.8: Ποσοστά Οικονομικά ενεργού και μη ενεργού πληθυσμού ανά χωρική ενότητα, για τα έτη 2001 – 2011 . Πηγή Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία Επεξεργασία.	72
Διάγραμμα 3.9: Ποσοστό Απασχολούμενων και Ανέργων ανά χωρική ενότητα, για τα έτη 2001 – 2011 . Πηγή Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία Επεξεργασία.	72
Διάγραμμα 3.10: Τομεακή και κλαδική ποσοστιαία διάρθρωση της απασχόλησης ανα χωρική ενότητα , για τα έτη 2001 – 2011 . Πηγή Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία Επεξεργασία	73
Διάγραμμα 3.11: Μέσο μέγεθος νοικοκυριών ανά χωρική ενότητα για τα έτη 2001- 2011. Πηγές Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία Επεξεργασία.	74
Διάγραμμα 3.12: Ποσοστιαία κατανομή κανονικών κατοικιών 2001-2011, Πηγή Δεδομένων : ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία Επεξεργασία.	75
Διάγραμμα 3.13: Κατοικούμενες κανονικές κατοικίες κατά τύπο κυριότητας -2011. Πηγή Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία Επεξεργασία.	76
Διάγραμμα 3.14: Ουρανοξύστες στην Αθήνα, Πηγή: skyscraperpage.com	115

Πίνακας Χαρτών:

Χάρτης 1.1: Προσφυγικοί συνοικισμοί, συνεταιρισμοί και κηπουπόλεις, Πηγή: Λεοντίδου 2017, Λεοντίδου 1989/2013: 208.....	19
Χάρτης 1.2: Στάδια αστικής μεγέθυνσης Αττικής 1950-1991. Πηγή: Κοινωνικός και Οικονομικός Άτλας της Ελλάδας 2002:42.....	21
Χάρτης 1.3: Περίοδοι Οικιστικής επέκτασης (Κ. Αβδελίδης), Πηγή: ΕΚΚΕ	22
Χάρτης 1.4: Τα προς πώληση ακίνητα του ΤΑΠΠΕΔ στην Ελλάδα, Πηγή: http://www.hrdf.com/el/portfolio [επεξεργασία του συγγραφέα]	28
Χάρτης 1.5: Άτλας κοινωνικής γεωγραφίας της Αθήνας, (Σ.Ν. Σπυρέλης, 2016), Πηγή: Κ. Χατζημιχάλης.....	28
Χάρτης 1.6: Τοποθεσία του πρώην αεροδρόμιου του Tempelhof. Πηγή: thf-berlin.de	30
Χάρτης 1.7: Η θέση του ακίνητου στην Αττική. Πηγή δεδομένων: Google Satellite, geodata.gov.gr. Ιδία επεξεργασία.....	33
Χάρτης 1.8: Η έκταση της περιοχής του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού. Πηγή δεδομένων: Google Satellite, ΣΟΑ 2017. Ιδία επεξεργασία.	34
Χάρτης 1.9: Κεντρική ιδέα οργάνωσης- λειτουργία κάθε ζώνης όπως προβλέπονται από το προτεινόμενο ΣΟΑ Πηγή: ΣΟΑ 2017.....	46
Χάρτης 1.10: Οριοθέτηση Ζωνών στο προτεινόμενο ΣΟΑ Ελληνικού- Αγίου Κοσμά. Πηγή: ΣΟΑ 2017.....	47
Χάρτης 1.11: Γενικές χρήσεις στο προτεινόμενο ΣΟΑ Ελληνικού- Αγίου Κοσμά. Πηγή: ΣΟΑ 2017.....	48
Χάρτης 1.12: Περιοχή Μητροπολιτικού Πάρκου, επιμέρους περιοχές. Πηγή: ΣΟΑ 2017	49
Χάρτης 1.13: Ενδεικτική γενική διάταξη οδικού δικτύου που προβλέπεται από το ΣΟΑ. Πηγή: ΣΟΑ 2017.....	50
Χάρτης 1.14: Όμοροι δήμοι της περιοχής του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού. Πηγή δεδομένων: Google Satellite, ΣΟΑ 2017. Ιδία επεξεργασία.....	60

Χάρτης 3.1: Πυκνότητα πληθυσμού στην Περιφερειακή Ενότητα Νοτίου Τομέα Αττικής ανα δήμο.για τα έτη 1991-2001-2011. Πηγή Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, geodata.gov.gr, Ιδία Επεξεργασία.....	77
Χάρτης 3.2: Αντικειμενικές Αξίες Οικοπέδων. Πηγές Δεδομένων: Υπουργείο Οικονομικών, Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ. Ιδία Επεξεργασία	78
Χάρτης 3.3: Ιεράρχηση Περιβάλλοντος οδικού δικτύου. Πηγή : ΣΟΑ 2017	80
Χάρτης 3.4: Σύνθεση Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων Δήμων της άμεσης περιοχής γειτνίασης με την περιοχή μελέτης Πηγή: ΣΟΑ 2017, Ψηφιακό αρχείο Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας.....	81
Χάρτης 3.5: Χρήσεις γης για τους δήμους Αλίμου, Γλυφάδας, Ελληνικού-Αργυρούπολης. Εξέλιξη χρήσεων από το 1995-2017 Πηγή Δεδομένων : ΕΛΣΤΑΤ, ΑΜ-ΥΣΓΜ Ιδία Επεξεργασία.....	88
Χάρτης 3.6: Χρήσεις γης για τους δήμους Αλίμου, Γλυφάδας, Ελληνικού-Αργυρούπολης. Εξέλιξη χρήσεων από το 1995-2017 Πηγή Δεδομένων : ΕΛΣΤΑΤ, ΑΜ-ΥΣΓΜ Ιδία Επεξεργασία.....	88
Χάρτης 3.7: Χρήσεις γης για τους δήμους Αλίμου, Γλυφάδας, Ελληνικού-Αργυρούπολης. Εξέλιξη χρήσεων από το 1995-2017 Πηγή Δεδομένων : ΕΛΣΤΑΤ, ΑΜ-ΥΣΓΜ Ιδία Επεξεργασία.....	88
Χάρτης 3.8: Προστασία και Αναψυχή δραστηριοτήτων Αναψυχής Τουρισμού, Πολιτισμού, Καθορισμός χρήσεων γης, όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη από το Φαληρικό όρμο μέχρι Αγ. Μαρίνα Κρωπίας. Πηγή: Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας.	91
Χάρτης 3.9: Χωροταξική οργάνωση- Αναπτυξιακοί πόλοι και άξονες. ΡΣΑ 2014-2021. Πηγή: ΟΡΣΑ	92
Χάρτης 3.10: Πολιτισμός και Αττικό τοπίο, ΡΣΑ 2014-2021. Πηγή: ΟΡΣΑ	93
Χάρτης 3.11: Προστασία και Αναβάθμιση περιβάλλοντος, ΡΣΑ 2014-2021. Πηγή: ΟΡΣΑ ...	94
Χάρτης 3.12: Δίκτυο Μητροπολιτικών Πάρκων Αθήνας. Ελληνικό, Γουδί-Ιλισός, Γαλάτσι-Τουρκοβούνια, "Αντώνης Τρίτσης" στο Ίλιον, Φαληρικός Όρμος, Αρχαιολογικοί Χώροι, Πάρκα και Λόφοι Ιστορικού Κέντρου Αθήνας. Πηγή: «Παρατηρήσεις και Εναλλακτικές Προτάσεις για το Επενδυτικό Σχέδιο του Ελληνικού», Ομάδα έργου για το Ελληνικό, Αθήνα, 2016.....	95
Χάρτης 3.13: Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλάτου. Πηγή: Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου & Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας, ΕΜΠ, ΣΑΤΜ, Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας.....	96
Χάρτης 3.14: Σύνθεση Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων Δήμων της άμεσης περιοχής γειτνίασης με την περιοχή μελέτης και οι προβλεπόμενες ζώνες του ΣΟΑ Πηγή: ΣΟΑ 2017, Ψηφιακό αρχείο Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας, Ιδία Επεξεργασία	100
Χάρτης 3.15: Συνδυαστικός χάρτης απεικόνισης της υφιστάμενης χρήσης της κατοικίας στους Δήμους Αλίμου, Γλυφάδας, Ελληνικού-Αργυρούπολης και των προβλεπόμενων ζωνών του ΣΟΑ που εμπεριέχουν την χρήση της κατοικίας. Πηγές δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, ΣΟΑ Ιδία Επεξεργασία.....	101
Χάρτης 3.16: Συνδυαστικός χάρτης απεικόνισης της υφιστάμενης χρήσης του εμπορίου-υπηρεσιών στους Δήμους Αλίμου, Γλυφάδας, Ελληνικού-Αργυρούπολης και των προβλεπόμενων ζωνών του ΣΟΑ που εμπεριέχουν τις χρήσεις του Τουρισμού- Αναψυχής-Επιχειρηματικό Πάρκο. Πηγές δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, ΣΟΑ Ιδία Επεξεργασία.....	104
Χάρτης 3.17: Συνδυαστικός χάρτης απεικόνισης της υφιστάμενης χρήσης των ξενοδοχειακών μονάδων στους Δήμους Αλίμου, Γλυφάδας, Ελληνικού-Αργυρούπολης και των προβλεπόμενων	

ζωνών του ΣΟΑ που εμπεριέχουν τη χρήση του Τουρισμού- Αναψυχής- Επιχειρηματικό Πάρκο. Πηγές δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, ΣΟΑ Ιδία Επεξεργασία.....	107
Χάρτης 3.18: Μέσο δηλωθέν εισόδημα κατά Ταχυδρομικό Κωδικό στη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας για τα οικονομικά έτη 2003, 2008, 2010 και 2013. Πηγή: Athens social atlas, Πανταζής, Ψυχάρης 2016, Ιδία Επεξεργασία.	110
Χάρτης 3.19: Ποσοστό νοικοκυριών ανά απογραφικό τομέα, με περίοδο κατασκευής μετά το 2005. Απογραφή κτιρίων 2011. Πηγή: Χαρτογραφικό Πανόραμα Απογραφικών Δεδομένων, ΕΚΚΕ.....	110
Χάρτης 3.20: Συνδυαστικός χάρτης απεικόνισης των υφιστάμενων χρήσεων γης , των παρακείμενων ΟΤ στην έκταση του Ελληνικού. Πηγές δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία Επεξεργασία	111
Χάρτης 3.21: Συνδυαστικός χάρτης απεικόνισης των υφιστάμενων περιοχών αστικού πρασίνου στους Δήμους Αλίμου, Γλυφάδας, Ελληνικού-Αργυρούπολης και του προβλεπόμενου Μητροπολιτικού Πάρκου του ΣΟΑ Πηγές δεδομένων: Copernicus Urban Atlas 2012, ΣΟΑ Ιδία Επεξεργασία.....	112

Πίνακας Εικόνων:

Εικόνα 1.1: Από τα αριστερά : Klimt, G.,· Monet, C.,· Van Gogh, V.,· Monet, C.	4
Εικόνα 1.2: Από τα αριστερά : Exter, A.,· Boccioni, U.,· Klee, P.,· Mondrian, P.,· Klee, P.	9
Εικόνα 1.3: Από τα αριστερά : Magritte, R.,· Boccioni, U.,· Case, A.	12
Εικόνα 1.4: Από τα αριστερά : Αστεριάδης, Α.,· Γύζης, Ν.,· Βρανάς, Α.,· Λύτρας, Ν.,· Πανταζής, Π.....	15
Εικόνα 1.5: Από τα αριστερά: Point Supreme· Colling, P.,· Point Supreme· Χατζηκυριάκος-Γκίκας, Ν.....	17
Εικόνα 1.6: Το πρώην αεροδρόμιο του Tempelhof στο Βερολίνο στις διάφορες χρήσεις του..	29

Αρκτικόλεξα

CIAM	Congrès Internationaux d'Architecture Moderne
Α.Ε.	Ανώνυμη Εταιρεία
Α.Ν.	Αναγκαστικός Νόμος
ΑΑΟ	Αντικειμενική Αξία Οικοπέδου
ΑΝΔΗΠ	Αναπτυξιακή Δήμων Πειραιά
ΑΣΠΑΙΤΕ	Ανώτατη Σχολή Παιδαγωγικής και Τεχνολογικής Εκπαίδευσης
ΑΤΕΙ	Ανώτατο Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα
ΒΕΠΕ	Βιομηχανική Επιχειρηματική Περιοχή
ΒΙ.ΠΑ.	Βιομηχανικό Πάρκο
ΒΙΟ.ΠΑ.	Βιοτεχνικό Πάρκο
ΓΕΑ	Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας
ΓΠΣ	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
ΓΠΧΣΑΑ	Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης
Δ.Ε.Α.Α.	Διυπουργική Επιτροπή Αναδιαρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων
Ε.Α.Κ.Ν.	Εθνικό Αθλητικό Κέντρο Νεότητας
Ε.ΘΕ.Λ.	Εταιρεία Θερμικών Λεωφορείων
Ε.Μ.Π.	Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Ε.Σ.Ο.ΑΠ.	Ειδικό Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΛ.ΣΤΑΤ	Ελληνική Στατιστική Αρχή
ΕΠΧΣΑΑ	Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης
ΕΣΠΑ	Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης
ΕΣΧΑΔΑ	Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Δημόσιων Ακινήτων
ΕΣΧΑΣΕ	Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης. Στρατηγικών Επενδύσεων
ΕΤΑ	Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα
ΗΠΑ	Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής
Κ.Υ.Α.	Κοινή Υπουργική Απόφαση
μ.	μέτρα
ΜΑΜ	Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό
ΜΜΜ	Μέσα Μαζικής Μεταφοράς
ΜΠΕ	Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων
Ν.	Νόμος

Ν.Δ.	Νομοθετικό Διάταγμα
Ο.Α.Κ.Α.	Ολυμπιακό Αθλητικό Κέντρο Αθήνας
Ο.Α.Σ.Α.	Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας
Ο.Κ.Ι.	Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας
Ο.Ρ.Σ.Α.	Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας
ΟΛΠ	Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς
ΟΤ	Οικοδομικό Τετράγωνο
Π.Δ.	Προεδρικό Διάταγμα
Π.Μ.	Πολεμική Μονάδα
ΠΕ	Περιφερειακή Ενότητα
ΠΕΠ	Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα
ΠΕΡΠΟ	Περιοχές Ειδικά Ρυθμιζόμενης Πολεοδόμησης
ΠΚ	Πολεοδομικό Κέντρο
ΠΟΤΑ	Περιοχές Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης
ΡΣΑ	Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνα;
Σ.Τ.Ε	Συμβούλιο της Επικρατείας
ΣΑΟ	Συντελεστής Αξιοποίησης Οικοπέδου
ΣΔ	συντελεστής δόμησης
ΣΜΑ	Σχολή Μηχανικών Αεροσκαφών
ΣΜΠΕ	Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων
ΣΟΑ	Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης;
ΣΧΟΟΑΠ	Σχέδιο Χωρικής Οργάνωσης και Οικιστικής Ανάπτυξης Ανοικτής Πόλης
Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ.	Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου
τ.μ.	τετραγωνικά μέτρα
τ.χλμ.	τετραγωνικά χιλιόμετρα
ΤΕΔΚΝΑ	Τοπική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων Νομού Αττικής
Υ.Π.Α.	Υπηρεσία Πολεμικής Αεροπορίας
Υ.Π.Ε.Κ.Α.	Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής
Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.	Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων
Φ.Ε.Κ.	Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως
χλμ.	χιλιόμετρα

1. Εισαγωγή

«Οι πόλεις είναι αποθήκες μνήμης και κειμένων μνήμης. Οι στρώσεις από τις οποίες αποτελούνται οι επιφάνειές τους, τα στρώματα βαμμένου σοβά, τα κελύφη από μπετόν καταγράφουν τη δύναμη των ροών αυτών στη χρήση τους και την αφηγηματικότητα τους. Έτσι, οι επιφάνειες της πόλης μαρτυρούν χρόνο και ιστορίες» (Λέφας, 2008:184·Sandercock, 2002). Οι πόλεις είναι πολυδιάστατα και πολύπλοκα συστήματα κοινωνικών, οικονομικών, πολιτικών και περιβαλλοντικών σχέσεων. Για τη διερεύνηση των επιδράσεων χωρικών μεταβολών στο σύστημα τους, είναι αναγκαία η κατανόηση και ερμηνεία των υφιστάμενων δομών και των δυνάμεων που ασκούνται και που παράγουν χώρο. Για την κατανόηση της σχέσης των παραγόντων που δρουν στο χώρο, είναι χρήσιμη η ερμηνεία των σημερινών πολιτικών και η εξέταση της σημασίας τους στην παραγωγή του χώρου και στους μετασχηματισμούς της πόλης.

Η δημοσιονομική κρίση του χρηματοπιστωτικού συστήματος σε συνδυασμό με τις πολιτικές μείωσης του δημόσιου ελλείμματος, σε χώρες της Νότιας Ευρώπης, δημιουργούν χώρο άσκησης νεοφιλελεύθερων πολιτικών για το μετασχηματισμό των πόλεων και της γενικότερης αντίληψης του χώρου. Το θεσμικό πλαίσιο αναθεωρείται και προσανατολίζεται πλέον από το «κοινό καλό» στην προσέλκυση επιχειρήσεων και θεωρείται ότι θα οδηγήσει στην ευημερία. Μια ευημερία όμως, που θα είναι αποτέλεσμα ιδιωτικοποιήσεων, υφαρπαγής δημόσιας γης και σχεδιασμού, κατά κύριο λόγο, για τις υψηλές εισοδηματικές τάξεις πώς μπορεί να θεωρηθεί βιώσιμη; Και πως επιδρούν τέτοιου είδους μεταβολές ,στους φορείς και στις λειτουργίες, στη διάρθρωση του αστικού ιστού;

HJ.Jacobs στο βιβλίο της 'The Death and Life of Great American Cities' παρατηρεί ότι οι πόλεις έχουν την ικανότητα να παρέχουν κάτι σε όλους, μόνο επειδή και μόνο όταν, δημιουργούνται από όλους. Τι συμβαίνει λοιπόν όταν οι πόλεις διαμορφώνονται και σχηματίζονται βάσει ιδιωτικών συμφερόντων, όταν το κράτος επιστρατεύεται προς όφελος της επιτυχίας ιδιωτικών επενδύσεων και τι αντίκτυπο έχει αυτό σε πολεοδομικό και κοινωνικό-χωρικό επίπεδο;

Οι δυναμικές διαφέρουν από τόπο σε τόπο, ωστόσο μπορούν να διακριθούν ορισμένες εποχές που επηρέασαν τον πολεοδομικό σχεδιασμό των δυτικοευρωπαϊκών πόλεων.

Στο 1^ο κεφάλαιο αρχικά, γίνεται μια σύντομη αναδρομή στην ιστορία των πολεοδομικών εξελίξεων των δυτικών πολιτισμών και στη συνέχεια η προσέγγιση

εστιάζει στην πολεοδομική φυσιογνωμία της Αθήνας. Αναφέρονται ορισμένα παραδείγματα επανάχρησης αεροδρομίων και εξετάζεται η περίπτωση του πρώην αεροδρομίου του Tempelhof.

Η εισαγωγή στην περίπτωση του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού γίνεται στο 2^ο κεφάλαιο, με μια σύντομη παρουσίαση της έκτασης του χώρου αρχικά και στη συνέχεια γίνεται αναδρομή την κείμενη νομοθεσία. Στη συνέχεια εξετάζονται οι αναφορές, οι κατευθύνσεις και οι προτάσεις των θεσμικών πλαισίων και των αναπτυξιακών σχεδίων για την περιοχή. Τα χαρακτηριστικά και η φύση της περίπτωσης της ανάπλασης του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού είναι τέτοια, που για την σφαιρική προσέγγιση του ζητήματος δεν μπορεί παρά να μελετηθεί σε διαφορετικά χωρικά επίπεδα. Αφενός, λόγω της κλίμακας και του χαρακτήρα της εν λόγω περιοχής, πρέπει να μελετηθούν οι έμμεσες επιδράσεις της ανάπλασης σε μητροπολιτικό επίπεδο και αφετέρου πρέπει να εξεταστούν οι επιπτώσεις της στη χωρική ενότητα των δήμων του Νότιου Τομέα της Αττικής που γειτνιάζουν με την περιοχή της ανάπλασης.

Στο 3^ο κεφάλαιο μελετάται η φυσιογνωμία και τα χαρακτηριστικά των δήμων που εφάπτονται της έκτασης και που κατά συνέπεια είναι οι άμεσοι αποδέκτες των επιπτώσεων της όποιας αξιοποίησής της. Οι δήμοι μελετώνται βάσει των δημογραφικών χαρακτηριστικών τους, των αντικειμενικών αξιών και της εξέλιξης των χρήσεων γης.

Στο 4^ο κεφάλαιο παρουσιάζονται και διαμορφώνονται οι υποθέσεις και οι εκδοχές των επιδράσεων του έργου σε πολεοδομικό επίπεδο, λαμβάνοντας υπόψη ότι η πρόβλεψη και αξιολόγηση τους είναι αρκετά επισφαλής. Τελικά, συνοψίζονται στο 5^ο κεφάλαιο οι προβληματισμοί βάσει της θεωρητικής προσέγγισης των μετασχηματισμών και των πιθανών εκβάσεων του έργου στην κλίμακα επιρροής του.

2. Αστικοί Μετασχηματισμοί

2.1. Ερμηνεύοντας την πόλη

2.1.1. Μεθοδολογική Προσέγγιση

Η πόλεις είναι πολυδιάστατα συστήματα που δεν μπορούν παρά να μεταβάλλονται και να προσαρμόζονται στις συνθήκες και στις ανάγκες της κάθε εποχής και ανάλογα τις επιταγές της πραγματικότητας που τις περιβάλλει. Μελετώντας κανείς την τυπολογία του χώρου και τις λειτουργικές ρυθμίσεις που τον περιβάλλουν και τον μετασχηματίζουν δεν μπορεί να αγνοεί τη συνολική κοσμοθεωρία, την κουλτούρα και την αντίληψη της εκάστοτε εποχής αλλά και του παρελθόντος και των μελλοντικών τάσεων που τον χαρακτηρίζουν. Για την μελέτη των αστικών μετασχηματισμών και των πολεοδομικών εξελίξεων είναι σημαντική «η συσχέτιση των χωρικών φαινομένων με τις κοινωνικές, τις οικονομικές και τις πολιτικές συνιστώσες» (Καρύδης 2008:28), και όχι η μονομερής μελέτη και παράθεση των εκάστοτε φαινομένων. Οι πόλεις θα έπρεπε να αντιμετωπίζονται ως ολότητα αντί για κατακερματίζονται και να μελετώνται αποσπασματικά (Boyer, 1988). Η συνολική θεώρηση και διασύνδεση των γεγονότων, συμβάλλει αφενός, στην κατανόηση και εκτίμηση του αντίκτυπου που επιφέρουν στο χώρο τα κοινωνικό-οικονομικά και πολιτικά δεδομένα, κάθε χρονικής περιόδου, και αφετέρου στο να γίνονται αισθητές οι διαδικασίες παραγωγής του χώρου και των αστικών τοπίων.

Ωστόσο είναι διαφορετικοί οι παράγοντες και τα φαινόμενα που παρουσιάζονται και επηρεάζουν τον αστικό και πολεοδομικό χώρο και διαφορετικά ή με διαφορετικές δυναμικές, εκείνα που επιδρούν στον εξωαστικό και αγροτικό χώρο. Η παρούσα διπλωματική προσανατολίζεται στην κατανόηση των διεργασιών και πιέσεων που ασκούνται στον αστικό χώρο και στη διάκριση των κοινωνικών ομάδων και των δομών που παράγουν, χρησιμοποιούν και ερμηνεύουν τους αστικούς χώρους, ώστε να γίνει αποδόμηση των σκοπιμοτήτων και των στόχων που τίθενται καθώς και εν τέλει, το ποιος καρπώνεται το όφελος όποιων αποτελεσμάτων. Έτσι κρίθηκε χρήσιμο να γίνει μια συνοπτική παρουσίαση των θεωριών αστικής ανάπτυξης καθώς στη μελέτη της πολεοδομικής εξέλιξης είναι αναγκαία η διερεύνηση του πως ορίζεται η πόλη και ο αστικός και πολεοδομικός χώρος σε κάθε εποχή και περίοδο.

2.1.2. Η πόλη από τον 19^οαιώνα



Εικόνα 1.1: Από τα αριστερά : Klimt, G.,·Monet, C.,· Van Gogh, V.,· Monet, C.

Ο Δ. Οικονόμου ορίζει ως οικισμό «*μια περιοχή που καταλαμβάνεται από σύνολο κτισμάτων τα οποία βρίσκονται σε αρκετά μικρή απόσταση ώστε να δημιουργούνται μεταξύ τους λειτουργικές και χωρικές σχέσεις. Τα κτίσματα αυτά μπορεί να εξυπηρετούν διάφορες αστικές λειτουργίες, αλλά για να συγκροτούν τα κτίσματα οικισμό πρέπει να περιλαμβάνεται τουλάχιστον η λειτουργία της κατοικίας*» κι έτσι οι πόλεις είναι το «*υποσύνολο του συνόλου των οικισμών, με κύρια χαρακτηριστικά την πολλαπλότητα λειτουργιών πέρα από την κατοικία, και ως παρεπόμενο το μέγεθος*». (Οικονόμου, 2011).

Ο Α. Αραβαντινός αναφέρει ότι «*Στην Ελλάδα θεωρούνται πόλεις οι οικισμοί, που έχουν πληθυσμό τουλάχιστον 10.000 κατοίκους. Σε ειδικές περιπτώσεις μπορεί να έχουν και λιγότερους αν πρόκειται λ.χ. για πρωτεύουσα νομού ή για σημαντική λουτρόπολη. Μόνο ο αριθμός κατοίκων δεν μπορεί να διακρίνει την πόλη από τους υπόλοιπους οικισμούς. Χαρακτηριστικά όπως π.χ. μεγάλη πυκνότητα ή εμπορικές, διοικητικές ή πολιτιστικές λειτουργίες πολύ αναπτυγμένες, μπορούν να “προβιβάσουν” έναν οικισμό σε πόλη*» (Αραβαντινός, 2007:29). Αντίστοιχα, αστικός ή πολεοδομικός χώρος είναι «*ο χώρος που καταλαμβάνουν οι πόλεις με τη γεωγραφική έννοια των τελευταίων. Ωστόσο, μερικές φορές οι όροι «αστικός» ή «πολεοδομικός» χώρος χρησιμοποιούνται με ευρύτερη έννοια, ως ισοδύναμοι του οικιστικού χώρου στο σύνολό του*» (Οικονόμου, 2011).

Ο M.Castells στο βιβλίο του «The Urban Question» ορίζει το αστικό ως εξής «*Η έννοια του αστικού (σε αντίθεση του αγροτικού) ανήκει στην ιδεολογική διπολικότητα της παραδοσιακής κοινωνίας/ μοντέρνας κοινωνίας και αναφέρεται σε μια συγκεκριμένη κοινωνική και λειτουργική ετερογένεια, που δεν δύναται να την ορίσει με κανέναν άλλο τρόπο, παρά μόνο από τη σχετική της απόσταση από την μοντέρνα κοινωνία. Ωστόσο, η διάκριση μεταξύ πόλης και υπαίθρου θέτει το ζήτημα της διαφοροποίησης των χωρικών μορφών της κοινωνικής οργάνωσης. Αυτή η διαφοροποίηση όμως, δεν μπορεί να περιοριστεί ούτε σε μια διπολικότητα ούτε σε μία συνεχή εξέλιξη, όπως προϋποθέτουν οι φυσικές εξελικτικές, καθώς δεν είναι ικανή να κατανοήσει τις χωρικές μορφές ως*

προϊόντα δομών και κοινωνικών διεργασιών. Πράγματι η αδυναμία να βρεθούν εμπειρικά κριτήρια για τον ορισμό του αστικού δεν είναι πάρα η έκφραση της θεωρητικής ασάφειας. Αυτή η ασάφεια είναι ιδεολογικά αναγκαία για την επαγωγή του μύθου της νεοτερικότητας στην υλική οργάνωση». (Castells, 1979: 15).

Η ανάπτυξη των πόλεων θεωρείται προϊόν του καταμερισμού εργασίας (Οικονόμου, 1993:44· Οικονόμου, 1986) και η παραγωγή του χώρου δεν μπορεί παρά να σχετίζεται με το οικονομικό παραγωγικό σύστημα. Η Βιομηχανική Επανάσταση που στην Ευρώπη έλαβε χώρα τον 18^ο και 19^ο αιώνα, είχε ως αποτέλεσμα «όχι μόνο τη μεταβολή της φύσης της αγοράς εργασίας αλλά επίσης και τη δραματική διαφοροποίηση της οργάνωσης των κοινωνικών, έμφυλων και συγγενειακών σχέσεων καθώς και του κυρίαρχου έως τότε οικιστικού προτύπου» (Stevenson, 2007: 39.) Η «γρήγορη αύξηση των μη αγροτικών δραστηριοτήτων ως ποσοστό του συνόλου, οδήγησε αντίστοιχα στη ραγδαία αστικοποίηση (απόλυτη και σχετική μεγέθυνση των πόλεων, του αστικού πληθυσμού και των αστικών δραστηριοτήτων)» (Οικονόμου 2011:8). Η πόλη ωστόσο προϋπάρχει της εκβιομηχάνισής, παρατηρεί ο Lefebvre (Lefebvre, 2007:21) και αναφέρεται στην πόλη της εγγύς ανατολής και την αρχαία πόλη-ελληνική και ρωμαϊκή- που ήταν καταρχήν πολιτικές πόλεις, με σχέσεις πολιτικής και ιδεολογικής αναπαραγωγής, καθώς και στην μεσαιωνική που αποκτά πέραν του πολιτικού, εμπορικό, βιοτεχνικό και τραπεζικό χαρακτήρα. Οι πόλεις με την εκβιομηχάνιση συνιστούν κέντρα κοινωνικής και πολιτικής ζωής με οικονομικό χαρακτήρα που τις σχηματίζει και τις μεταλλάσσει ανάλογα με την παραγωγική δραστηριότητα. Έτσι, συχνά γίνεται λόγος για την προκαπιταλιστική και καπιταλιστική πόλη, καθώς οι διαδικασίες παραγωγής του χώρου αλλάζουν ριζικά.

Ο D. Harvey υποστηρίζει ότι:

η αστικοποίηση και η πόλη δημιουργούνται από τη γεωγραφική συγκέντρωση του πλεονάζοντος κοινωνικού προϊόντος, του οποίου η οικονομική ολοκλήρωση συνίσταται, αφενός, στη δυναμική της παραγωγής και, αφετέρου, της συγκέντρωσης. Η κυκλοφορία του πλεονάζοντος προϊόντος προκύπτει από την απορρόφηση του πλεονάζοντος προϊόντος της υπαίθρου και συνδυάζεται με την εσωτερική διαφοροποίηση της οικονομίας της πόλης. Η εκβιομηχάνιση πρόσφερε μια νέα παραγωγική πηγή στην πόλη που συνδυάστηκε με την απορροφώμενη υπεραξία της υπαίθρου. Εξελικτικά η άνοδος του εμπορίου μεταξύ πόλεων προκάλεσε την εξαγωγή υπεραξίας από το εμπόριο, για να φθάσουμε στις σύγχρονες παγκόσμιες μητροπόλεις, ενώ, ταυτόχρονα, στον τρίτο κόσμο προκύπτουν μορφές εξαρτημένης αστικοποίησης.

(Φραγκόπουλος, 2008:11· Harvey, 1973)

Γίνεται έτσι επαναπροσδιορισμός της έννοιας της ιδιοκτησίας της γης και της σημασίας της γαιοπροσόδου που προκύπτει από αυτή. Ο Μαρξ στις Θεωρίες για την υπεραξία παρουσιάζει ότι «η δικαιολόγηση της ύπαρξης της γαιοπροσόδου μέσω της αγοράς και πώλησης γης ισοδυναμεί με τη δικαιολόγηση της ύπαρξης της μέσω της ύπαρξης της» (Χατζημιχάλης, 2014:24· Μαντουβάλου, 1995). Η εκμετάλλευση της γης σαν εμπόρευμα και η απόδοση σε αυτή αξία, σαν να είναι αποτέλεσμα της παραγωγικής διαδικασίας, έχει ως συνέπεια την αναπαραγωγή άνισων συνθηκών ανάπτυξης και την συσσώρευση κεφαλαίου. Ο Κ. Χατζημιχάλης παρατηρεί ότι «η γη είναι μια σχέση μεταξύ κοινωνικών τάξεων, μεταξύ των δύο φύλων και των ρυθμιστικών μηχανισμών της εκάστοτε εξουσίας. Το πρόβλημα της γης στον καπιταλισμό είναι το καθεστώς ιδιοκτησίας και ο προσδιορισμός της αξίας της, αφού δεν είναι προϊόν παραγωγικής διαδικασίας αλλά υπάρχει στη φύση, είναι αρχικά τμήμα των Κοινών, με ελεύθερη πρόσβαση και χρήση από όλους και από όλες» (Χατζημιχάλης, 2014:23). Οι βίαιες επεμβάσεις και η παραγωγή και ο μετασχηματισμός του χώρου είναι συνυφασμένες με την αντίληψη της γης και της εργασίας ως εμπόρευμα και γίνεται αποδεκτή η υπερεκμετάλλευση και καταστροφή της γης στο όνομα της μεγιστοποίησης του κέρδους και της βελτιστοποίησης της βιομηχανικής παραγωγής. Έτσι, η βιομηχανική πόλη δημιουργείται μέσα από τη βίαιη αστικοποίηση και τον έντονο κοινωνικό διαχωρισμό που επήλθε λόγω των άνισων συνθηκών διαβίωσης και την προαστικοποίηση. Χαρακτηριστικά, η Stevenson αναφέρει «με την εκβιομηχάνιση, οι αρχαϊκές πόλεις του ευρωπαϊκού 19^{ου} αιώνα υπέστησαν μια βίαιη επέκταση: τα χωριά έγιναν κωμοπόλεις, οι κωμοπόλεις πόλεις, για να καταλήξουν κάποιες από αυτές σε μητροπόλεις. Κανένας από αυτούς τους χώρους, ωστόσο, δεν είχε τα κατάλληλα εφόδια για να αντιμετωπίσει αυτήν την δραματική αλλαγή» (Stevenson, 2007:42).

Τις επιπτώσεις της ραγδαίας αστικοποίησης στην εικόνα της πόλης, ώστε να μπορέσει να ανταπεξέλθει στις ανάγκες της αστικής τάξης και της κατανάλωσης, επέλεξαν να διαχειριστούν οι εκάστοτε αρχές με παρεμβάσεις αρχιτεκτονικές και πολεοδομικές στον ιστό των πόλεων. Έτσι οι νέες θεωρίες και πρακτικές ανάπτυξης και σχεδιασμού των πόλεων, όπως οι παρεμβάσεις του John Nash στο Λονδίνο και του G.E. Haussman στο Παρίσι, αναδιαμόρφωσαν τις πόλεις, και βασιζόμενες σε ουτοπικά σχέδια, ενίσχυσαν τις κοινωνικές ανισότητες μέσω του κοινωνικού διαχωρισμού. Στόχος ήταν να «συμβάλουν στην επίλυση του προβλήματος του πλεονάζοντος κεφαλαίου και της ανεργίας μέσω της αστικοποίησης» όπως αναφέρει ο D.Harvey στο βιβλίο του «Εξεγερμένες Πόλεις» για το Παρίσι, και συνεχίζει ότι το σύστημα αυτό:

λειτουργήσε πολύ καλά για περίπου δεκαπέντε χρόνια και οδήγησε όχι μόνο στον μετασχηματισμό των υποδομών των πόλεων αλλά και στην κατασκευή ενός ολόκληρου τρόπου ζωής, καθώς και στην οικοδόμηση μιας νέας ταυτότητας της πόλης.. ένα μεγάλο κέντρο καταναλωτισμού, τουρισμού και διασκέδασης που άλλαξε τον τρόπο ζωής στην πόλη ώστε να απορροφηθούν τεράστια πλεονάσματα μέσα από άκρατο καταναλωτισμό, μέχρι που το υπερβολικά εκτεταμένο και κερδοσκοπικό χρηματοπιστωτικό σύστημα και οι πιστωτικές δομές στις οποίες αυτό βασιζόνταν κατέρρευσαν.

(Harvey, 2013:44)

Τέτοιου χαρακτήρα έργα συνδύασαν την «οικονομική και κοινωνική διάσταση, την πολιτική σκοπιμότητα, την αρχιτεκτονική και την πολεοδομική αντίληψη» (Καρύδης 2008:100) αλλά καθώς δεν ήταν αυτός κι ο σκοπός τους, δεν έδωσαν λύση στα τεράστια προβλήματα και στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής της πλειονότητας των κατοίκων της πόλης, που συνέχιζαν να συνωστίζονται κάτω από άθλιες συνθήκες στις εκάστοτε περιοχές κατοικίας. Τις συνθήκες διαβίωσης στις συνοικίες της εργατικής τάξης στην πόλη του Μάντσεστερ παρουσιάζει λεπτομερώς ο F. Engels το 1892 και σκιαγραφεί τις απάνθρωπες συνθήκες εξαθλίωσης και συνωστισμού με μηδαμινή ποιότητα ζωής και βασικής υγιεινής. Ο L. Mumford το 1961 στο βιβλίο του με θέμα την Ιστορία των Πόλεων υποστηρίζει για τις πόλεις της εκβιομηχάνισης, ότι η παρακμή του επιπέδου ζωής και των φυσικών συνθηκών διαβίωσης, επηρέασε το σύνολο της πόλης και όχι μόνο τις εργατικές συνοικίες. Αναφέρει ότι «η φρενίτιδα της αστικής ανοικοδόμησης που ακολούθησε την εκβιομηχάνιση, είχε ως αποτέλεσμα την αξιοσημείωτη υποβάθμιση του επιπέδου υγιεινής και την εγκατάλειψη πολλών από τις πρακτικές υγιεινής οι οποίες ήταν διαδεδομένες πριν την εκβιομηχάνιση», χωρίς να υπονοείται βέβαια ότι όλες οι περιοχές ήταν εξίσου κακές (Mumford, 1961:462· Stevenson, 2007:45). Οι συνθήκες αυτές διαβίωσης στον αστικό τρόπο ζωής προσδιορίζονται και περιγράφονται μέσα από την αντίθεση του από τον αγροτικό, ο οποίος εξιδανικεύεται και γίνεται αντιληπτός ως κάτι το φυσικό, το ασφαλές, όμορφο και αθώο. Ο F. Tönnies εισάγει τις έννοιες *gemeinschaft* και *gesellschaft* με τις οποίες ταξινομεί τις κοινωνικές σχέσεις ως σχέσεις κοινότητας που συνδέονται με την υπαίθρο όσο και σχέσεις συνεταιρισμού, αντίστοιχα, που συνδέονται με την πόλη (Stevenson, 2008:48· Tönnies, [1887]1957).

Μέσα σε αυτό το κλίμα αναπτύχθηκαν ιδέες, ουτοπικού χαρακτήρα που σχετίζονται με τη ανάπτυξη διάφορων μορφών της βιομηχανικής πόλης, έτσι ώστε να επωφελείται από τα καλά της υπαίθρου. Εμφανίζεται έτσι το κίνημα της αστικής ουτοπίας, ένα σχήμα που προτείνει νέες ιδέες για την οργάνωση του χώρου με στόχο την ανθρώπινη

διαβίωση. Κριτικές πάνω στους λόγους που πυροδότησαν την ανάγκη για την ανάπτυξη αυτού του κινήματος αναφέρουν ότι δεν ήταν αυτή καθαυτή η ανάγκη για ουσιαστική επίλυση των ζητημάτων που προέκυπταν από την ραγδαία αστικοποίηση, αλλά «η απειλή που συνιστούσε η εξάπλωση των επιδημιών και το ενδεχόμενο μίας βίαιης εξέγερσης εκείνων που υφίστανται τα ‘αγαθά’ της εκβιομηχάνισης» (Καρύδης, 2008:103). Σε αυτές τις ιδέες στηρίχθηκαν και μετέπειτα στο μεσοπόλεμο αρκετοί πολεοδόμοι οι οποίοι δημιούργησαν αντίστοιχα πολεοδομικά σχήματα, που καλούνταν να επιλύσουν ζητήματα διαταραγμένων κοινωνικά σχέσεων.

Νεωτεριστικά σχέδια που εμφανίζονται στο τέλος του 19^{ου} αιώνα και στις αρχές του 20^{ου} είναι, μεταξύ των άλλων, η ‘Γραμμική Πόλη’ με εμπνευστή της τον Arturo Soria y Mata, η ‘Κηπούπολη’ του Ebenezer Howard, η Βιομηχανική πόλη του Tony Garnier. Σχέδια, που σχηματίζουν και δομούν την ιδανική πόλη με προτάσεις τόσο πάνω στην τυπολογία και στη λειτουργικότητα όσο και στην αισθητική βάση, οι οποίες ενέπνευσαν αργότερα πολλά είδη σχεδιασμού κάτω από διαφορετικές κοινωνικό-χωρικές καταστάσεις.

Η αντίληψη όμως της γης ως εμπόρευμα και η νομιμοποίηση της εξάντλησης των φυσικών πόρων, ως να είναι αστείρευτο αγαθό, στο όνομα της παραγωγής δεν αποτυπώθηκε μόνο στις χώρες που η βιομηχανική παραγωγή ήταν ακμάζουσα, αλλά φυσικά, μεταφέρθηκε και στις μακρινές περιοχές επιρροής και διακυβέρνησης τους. Οι αποικιοκρατικές καταπατήσεις του δυτικού πολιτισμού, είναι γνωστές για το βίαιό τους χαρακτήρα και για την αγνόηση κάθε είδους σχέσης γης μεταξύ των κοινωνιών και των γηγενών πληθυσμών, όπου το με το «δίκαιο της ανακάλυψης» νομιμοποιείται η υφαρπαγή της γης και η εκτόπιση των τοπικών πληθυσμών.

Η αποικιοκρατική εκμετάλλευση αυξάνεται δραματικά τον 19ο αιώνα και σε αυτή στηρίζεται το κεφαλαιοκρατικό σύστημα παραγωγής που αναπτύσσεται στις δυτικές πόλεις. «Η κεφαλαιοκρατική παραγωγή και γενικά η αστική οικονομία ήταν αδύνατο να επεκταθούν χωρίς την παράλληλη αποικιοκρατική επέκταση των μητροπόλεων» υποστηρίζει ο Ν. Ψυρούκης. Πέραν της βίαιης παρέμβασης των Ευρωπαίων στη δόμηση του χώρου στις αποικίες τους, ιδιαίτερη σημασία έχει «η ταχύτητα με την οποία χωρικές μορφές γεννιούνται και μεταβάλλονται, παρακολουθώντας τις απαιτήσεις της μητρόπολης» (Καρύδης, 2008:143). Τα σχέδια και οι δομές επιβάλλονται στον «παρθένο» χώρο και «δοκιμάζονται» προς όφελος της μητρόπολης, με όρους οικονομικό-κοινωνικούς, πολιτικούς αλλά και σχεδιαστικούς. Κι αντίστροφα, πολλές από τις φόρμες που παρουσιάζονταν ως καινοτόμες στις μητροπόλεις του δυτικού

κόσμοι είχαν τις ρίζες τους στις αποικίες. Η ανάγκη διοχέτευσης του πλεονάζοντος κεφαλαίου του παραγωγικού συστήματος μετατοπίστηκε προς όφελος της συνεχούς ανάπτυξης του καπιταλιστικού βιομηχανικού συστήματος.

2.1.3. Η πόλη του 20^{ου}-21^{ου} αιώνα



Εικόνα 1.2: Από τα αριστερά : Exter, A.,· Boccioni, U.,· Klee, P.,· Mondrian, P.,· Klee, P.

Η σχέση της τέχνης με τα κινήματα σχεδιασμού και αρχιτεκτονικής της πόλης σε συνδυασμό με την πολιτικό-κοινωνικό-οικονομική κατάσταση του δυτικού κόσμου στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, εισάγει νέα κινήματα στην αντίληψη και παραγωγή του χώρου. Κοινωνιολογικές σχολές, όπως η σχολή του Σικάγο, εστιάζουν στην σημασία της ανθρώπινης δραστηριότητας στο χώρο και τις κοινωνικές δομές του. Στα πλαίσια του μοντέρνου κινήματος του μεσοπολέμου, οι προτάσεις του Le Corbusier για την πολεοδομική οργάνωση και την αρχιτεκτονική έκφραση του κινήματος, παρουσιάστηκαν το 1933 με τη Χάρτα των Αθηνών, ως αποτέλεσμα του IV CIAM, η οποία πλην άλλων συμπερασμάτων όρισε τέσσερις θεμελιώδεις και κυρίαρχες λειτουργίες που έχει μια πόλη, την κατοικία, την εργασία, την αναψυχή και την κυκλοφορία. Επιπλέον η Χάρτα των Αθηνών πρότεινε τον διαχωρισμό των λειτουργιών (zoning). Κριτικές και αντίθετες απόψεις για τις ιδέες που εισήγαγε η χάρτα έχουν ασκηθεί ήδη από την εποχή που δημοσιεύτηκε, αλλά και αργότερα, όταν οι επιδράσεις του κειμένου έγιναν εμφανείς. Αναφέρεται για τις απόψεις του κειμένου ότι *«ακολουθούν σαν σκιά και κατηγορώ το μοντέρνο κίνημα, αφού, έχουν, ίσως απλοϊκά, θεωρηθεί η αιτία της καταστροφής των σύγχρονων πόλεων»* (Μαντουβάλου, 2005). Τόσο η ομοιομορφία και η τυποποίηση που προτείνονται από τη σχεδίαση των περιοχών κατοικίας, από τον Le Corbusier, όσο και *«ο απόλυτος διαχωρισμός χρήσεων που εισήγαγε και ο οποίος αντανακλάται σε μία μηχανική διαμερισματοποίηση της ανθρώπινης δραστηριότητας, σκιαγραφούν μάλλον την εφιαλτική εικόνα ενός “Γενναίου Νέου Κόσμου”»* παρατηρεί ο Δ. Καρύδης (Καρύδης, 2008:225).

Ενισχύεται λοιπόν η παραπάνω συσχέτιση της κατανόησης της εξέλιξης της πολεοδομίας και των κινητήριων δυνάμεων των αστικών μετασχηματισμών μέσα από το πνεύμα της εποχής, στην προκειμένη περίπτωση, του μεσοπολέμου, και του κοινωνικό- πολιτικού κλίματος όπου *«η απαίτηση εξορθολογισμού περιέκλειε αφ’ ενός μεν έναν κοινωνικό χαρακτήρα, που εξειδικεύονταν στην αναδιάταξη του ιστού της πόλης στα μέτρα που επέβαλε η αναπαραγωγή κοινωνικών (παραγωγικών) σχέσεων, αφετέρου δε έναν χαρακτήρα οικονομικό, προκειμένου να ικανοποιηθεί η νέα οικονομική πραγματικότητα που προδιέγραφε το ανέβασμα των παραγωγικών δυνάμεων εκείνης της περιόδου»* (Καρύδης, 2008:228).

Τις επόμενες δεκαετίες, ιδιαίτερα στην μεταπολεμική περίοδο, τα μοντέλα ανάπτυξης των πόλεων πληθαίνουν. Οι νέες πόλεις, οι δορυφορικές πόλεις, οι πόλοι ανάπτυξης, η οριζόντια πόλη, η κάθετη πόλη και πολλές άλλες ιδέες αναπαράγονται και εφαρμόζονται. Οι καταστροφικές επιπτώσεις του Δευτέρου Παγκοσμίου πολέμου στην Ευρώπη, με βομβαρδισμούς επαρχιακών αλλά κεντρικών αστικών περιοχών οδήγησαν σε πολεοδομικές αναπλάσεις με ριζικές αναδιατάξεις του αστικού ιστού, σε πολλές περιπτώσεις. Χαρακτηριστικό των ‘νέων πόλεων’, είναι «η αυστηρά ιεραρχημένη συγκρότηση από το κυρίως κέντρο της πόλης προς τα τοπικά κέντρα, σε συνδυασμό με εξίσου αυστηρά οργανωμένες περιοχές κατοικίας, κατά το πρότυπο μιας ‘μονάδας γειτονίας’» (Καρύδης, 2008:325). Η πολεοδομικές και χωροταξικές πολιτικές του κράτους είναι τα μέσα πριμοδότησης περιοχών, με στόχο την αναπαραγωγή σχέσεων εκμετάλλευσης στο χώρο. Ιδιαίτερη προσοχή δίνονταν στις βιομηχανικά ανεπτυγμένες πόλεις, όπου επενδύονταν τα μεγάλα κεφάλαια. Η ανάπτυξη και διεύρυνση των επιχειρήσεων αναδεικνύεται και ταυτίζεται με την κοινωνική ευημερία, οπότε το κράτος δημιουργεί και χρηματοδοτεί υποδομές για την ανάπτυξη τους και έτσι ενισχύονται έντονα και δραστικά οι πόλοι βιομηχανικής δραστηριότητας και διευρύνεται η ανισομερής γεωγραφική ανάπτυξη.

Στην δεκαετία του 1960 η «εκ των άνω» προσέγγιση του χωροταξικού σχεδιασμού αμφισβητείται και την δεκαετία του 1970 «ο σχεδιασμός πλέον προσεγγίζεται όχι μεθοδολογικά, όπως συνέβαινε, κατά κύριο λόγο, την προηγούμενη δεκαετία, αλλά από ένα πολιτικό-κοινωνικό πρίσμα» (Σταυρίδου, 2016:72). Η σημασία της ανάπτυξης υπό το πρίσμα των κοινωνικών σχέσεων εκδηλώνεται πιο έντονα και αντιστοιχεί σε μετασχηματισμούς του γενικότερου κοινωνικού, οικονομικού και πολιτικού πλαισίου, που περιλαμβάνει αλλαγές στα πρότυπα ανάπτυξης και στο ρόλο και τις λειτουργίες του κράτους (Σταυρίδου, 2016:72· Ανδρικοπούλου, et. 2007). Παράλληλα όμως, η

προώθηση και ανάδειξη της ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής με σκοπό την αναγνωσιμότητα των κτιρίων και την δημιουργία νέων τοπόσημων, στοχεύει την αύξηση της εμπορευματοποίησης του χώρου και την κάρπωση της αυξημένης γαιοπροσόδου. Η καπιταλιστική παγκοσμιοποίηση δημιούργησε αυξημένες πιέσεις για σύγκλιση των τρόπων οικονομικής και κοινωνικής ρύθμισης, και υπαγόρευσε, σε επίπεδο πολιτικών διακηρύξεων, την απελευθέρωση-απορρύθμιση των αγορών (συμπεριλαμβανομένων κυρίως των αγορών εργασίας) και τη μείωση της κρατικής παρέμβασης (Μαλούτας, 2011:52· Harvey, 1989· Amin, 1994· Knox Agnew και McCarthy, 2003· Perrons ,2003). Όπως διατυπώνει η S. Sassen«ο ρόλος των παγκοσμιοπόλεων, ξεπερνά τα σύνορα των εθνικών κρατών, καθώς μετατρέπονται σε στρατηγικά σημεία διαχείρισης της παγκοσμιοποιημένης καπιταλιστικής κοινωνίας» (Μαλούτας 2009· Knox και Pinch, 2009:20). Η συγκέντρωση δραστηριοτήτων και λειτουργιών σε περιοχές επιχειρηματικού ενδιαφέροντος και η ενίσχυσή τους από το κράτος ενισχύει τις χωρικές συγκεντρώσεις και τις κοινωνικές ανισότητες.

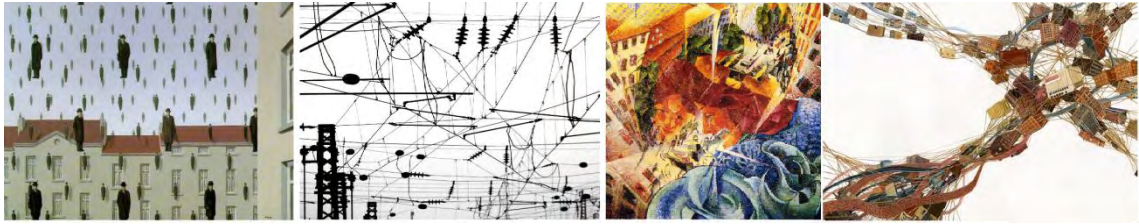
Η ανάδειξη του κέντρου των πόλεων στην φάση της αποβιομηχάνισης είχε υποβαθμιστεί. Πλέον όμως εκλαμβάνεται, ως χώρος προσοδοφόρος, με προνομιακά χαρακτηριστικά, τόσο λόγω της εγγύτητας με τις λειτουργίες όσο και βάσει της ιστορικότητας. Πρέπει λοιπόν, να επαναξιοποιηθεί από το κεφάλαιο, αδιαφορώντας για την τύχη των χρηστών του χώρου, μεσαίων και χαμηλών εισοδηματικά στρωμάτων, κατά κύριο λόγο. Η απομάκρυνση οικονομικά αδύναμων πληθυσμών, δεν προβληματίζει την κοινή γνώμη καθώς δεν αποφέρει κέρδος στην περιοχή. Το ζητούμενο είναι η αύξηση της γαιοπροσόδου, κάτι που επιτυγχάνεται την έντονη εμπορευματοποίηση του χώρου χωρίς να υπολογίζονται οι κοινωνικές σχέσεις. Η σύμπραξη του κράτους εκδηλώνεται «με τις κυβερνητικές παρεμβάσεις στη ρύθμιση του χώρου μέσω της πολεοδομικής νομοθεσίας, και τις τροποποιήσεις που γίνονται σε αυτές τις ρυθμίσεις ενόψει κάποιου προγράμματος ανάπτυξης» (Καρύδης 2008:388).

Όπως αναφέρει ο Θ. Μαλούτας:

οι 'περίκλειστες κοινότητες', οι περιοχές 'έξευγενισμού' στα κέντρα των πόλεων, οι γκετοποιημένες περιοχές των κοινωνικά αποκλεισμένων, οι περιοχές ανάπτυξης θαλάσσιων, λιμναίων ή ποτάμιων μετώπων, τα 'κάστρα'(citadels) των υψηλότερων κοινωνικών ομάδων κ.λπ. Αυτούς τους τύπους χώρων, τους θεωρούν ως μαλακό υπογάστριο των πόλεων στις επιθέσεις της καπιταλιστικής παγκοσμιοποίησης, με την έννοια ότι αναπλάθονται ευκολότερα, σύμφωνα με το νέο οικονομικό περιβάλλον και ενσαρκώνουν τις αυξανόμενες αποστάσεις μεταξύ διαφορετικών ομάδων, οι οποίες σε ορισμένες περιπτώσεις οδηγούν και στην πλήρη απομόνωση μεταξύ τους.

(Μαλούτας, 2011:55· Marcuse και vanKempen, 2000)

2.1.4. Οι πόλεις των κρίσεων



Εικόνα 1.3: Από τα αριστερά : Magritte, R.,· Boccioni, U.,· Case, A.

Οι επιπτώσεις των αστικών αναπλάσεων έδειξαν ότι πρέπει να αποφεύγεται η συνολική εκποίηση, ‘καθαρισμός’ των γειτονιών, αλλά να ενθαρρύνεται η ‘συμπλήρωση’ των αστικών κενών στα πλαίσια της υφιστάμενης δομής των οικοδομικών τετραγώνων (Bosselmann, 2008:221). Οι ολιστικές πρακτικές αναπλάσεων του χώρου, όπως είναι η πρακτική του gentrification, στοχεύουν της μεγιστοποίηση της απόδοσης της γης και την άνοδο των αξιών της. Η γη δεν είναι εμπόρευμα με τη συνηθισμένη έννοια του όρου, είναι μια πλασματική μορφή κεφαλαίου που προκύπτει από τις προσδοκίες μελλοντικών γαιοπροσόδων (Harvey 2013: 75). Έτσι, με την μεγιστοποίηση της απόδοσής της δημιουργούνται έντονες πιέσεις στα νοικοκυριά μικρό-μεσαίου-εισοδήματος.

Μέσω της σύμπραξης του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, η αναδιαμόρφωση ελκυστικών, εύπορων γειτονιών με περιβαλλοντικές ανέσεις κατάλληλες για την ‘hip leisure class’ έχει γίνει η βάση των στρατηγικών αστικής ανάπτυξης (Birge- Liberman, 2017). Αυτού του τύπου οι συμπράξεις, ενστερνίζονται περιβαλλοντικά ζητήματα και πολιτικές, όπως η αστική βιωσιμότητα και η ανάπλαση αστικών πάρκων, παράγουν μορφές πράσινου gentrification (eco-gentrification), όπου η βελτίωση των περιβαλλοντικών συνθηκών έχει ως αποτέλεσμα την μετατόπιση των νοικοκυριών μικρό-μεσαίου-εισοδήματος, καθώς η ποιοτική αναβάθμιση των λειτουργιών της γειτονιάς κάνει τις γειτονιές πιο ελκυστικές και η αξίας της γης αυξάνεται (Birge- Liberman, 2017). Οι αξίες της γης και το πλασματικό κεφάλαιο που παράγεται με την εμπορευματοποίηση της συνδέεται , επηρεάζει και επηρεάζεται από το χρηματοπιστωτικό σύστημα.

Ο τομέας των ακινήτων, είναι βασικό εργαλείο των καπιταλιστικών συστημάτων. Οι αξίες των κτιρίων στις έντονα αστικοποιημένες περιοχές καθορίζονται από την προσφορά και τη ζήτηση και η αξία της γης οφείλεται στην αύξηση της αξίας των κτιρίων λόγω της ζήτησης που εκδηλώνεται σε κάποια συγκεκριμένη περιοχή με

ανελαστική προσφορά γης (Τριανταφυλλόπουλος, 2014). Μορφές κερδοσκοπίας εμφανίζονται όταν η αποκόμιση υπεραξιών από τους ιδιοκτήτες, οφείλεται σε επενδύσεις που δεν έχουν κάνει οι ίδιοι στα ακίνητα τους, αλλά οφείλεται στην αύξηση της αξίας τους λόγω των έργων που πραγματοποιεί η πολιτεία, και της γενικότερης κοινωνικής προόδου (Τριανταφυλλόπουλος, 2014). Η ιδιαίτερη αγορά στεγαστικών δανείων χαμηλής εξασφάλισης (subprimemortgages), η υπερτίμηση (“φούσκα”) και η μετέπειτα πτώση των τιμών των ακινήτων, σε συνδυασμό με τα πολλαπλά παράγωγα χρηματοοικονομικά προϊόντα που δομούνται σε μορφή αντεστραμμένης πυραμίδας με βάση τις τιμές αυτές, και μάλιστα επί δανείων χαμηλής εξασφάλισης, μπορούν να οδηγήσουν σε ένα ντόμινο πανικού και έλλειψης ρευστότητας στην τραπεζική αγορά, το οποίο, σε συνδυασμό με την υψηλή μόχλευση, επιδρά καταλυτικά στο χρηματοπιστωτικό σύστημα και προκαλεί οικονομικές υφέσεις (Σαμπανιώτης και Χαρδούβελλης 2012). Η παραγωγή αξίας και υπεραξίας μέσω των επενδύσεων στο δομημένο περιβάλλον είναι συνήθης τακτική διοχέτευσης του πλεονάζοντος κεφαλαίου. Όπως αναφέρει ο Lefebvre το 1976 *«ο καπιταλισμός κατάφερε να μετριάσει τις (εάν όχι να επιλύσει) τις εσωτερικές του αντιφάσεις για έναν αιώνα ... Δεν μπορούμε να υπολογίσουμε με ποιο κόστος, αλλά ξέρουμε με ποια μέσα: καταλαμβάνοντας και παράγοντας χώρο»* (Lefebvre, 1976:21).

Έτσι οι δημοσιονομικές κρίσεις συνδέονται με τη δημοσιονομική κρίση των πόλεων μέσω της αγοράς ακινήτων. Η ιστορία έχει δείξει ότι μέσα από κερδοσκοπικές τακτικές, σε βάθος χρόνου, τα θετικά αποτελέσματα που έχει η κυκλοφορία του πλεονάζοντος κεφαλαίου στην παραγωγή του χώρου, επαναφέρει την κρίση του δημοσιονομικού τομέα μεγεθυμένη και με δυσμενείς, αν όχι καταστροφικές, συνέπειες για τον κοινωνικό-οικονομικό ιστό. Οι δημοσιονομικές κρίσεις των πόλεων δεν είναι κάτι το ξένο στην ιστορία και στην πολεοδομική εξέλιξη.

Οι εντονότερες επιπτώσεις της δημοσιονομικής λιτότητας, λόγω της ύφεσης της οικονομίας, αποτυπώνονται στις μητροπόλεις. Αντιμετωπίζονται ως «προνομιακό πεδίο» για την οικονομική και κανονιστική αναδιάρθρωση και διαχείριση των κρίσεων (Brenner και Theodore, 2002). Οι επιπτώσεις της δημοσιονομικής κρίσης των πόλεων είναι πολυεπίπεδες, επηρεάζουν την ποιότητα ζωής, η οποία εκλαμβάνεται ως πολυτέλεια για εκείνους που έχουν την οικονομική ευχέρεια, και όχι ως κοινωνικό αγαθό, επειδή στις νεοφιλελεύθερες πολιτικές τα κράτη δεν έχουν την δυνατότητα να τις καλύψουν. Οι ιδιωτικές μεγάλο- επενδύσεις αποτελούν μέσο χρηματοοικονομικής

μόχλευσης της περιφερειακής αλλά και κρατικής οικονομίας, ανάλογα με το μέγεθος τους και την επιρροή τους.

Η έννοια του δημόσιου χώρου, της κρατικής περιουσίας, των κοινών, υποβαθμίζονται και η αξία τους εκμηδενίζεται στο όνομα της προσέλκυσης ιδιωτικών επιχειρήσεων που είναι συνυφασμένη με την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη. Όπως αναφέρει ο D. Harvey παραδείγματα όπως «η δια νόμου αναγκαστική απαλλοτρίωση με στόχο την ιδιοποίηση χώρων για ιδιωτική εκμετάλλευση (σε αντίθεση με την ‘κοινή ωφέλεια’ στην οποία στόχευαν αρχικά οι νόμοι αυτοί) αποτελεί κλασική περίπτωση επαναπροσδιορισμού του δημόσιου σκοπού ως κρατικά καθοδηγούμενης επιχορήγησης της ιδιωτικής ανάπτυξης...Από την Καλιφόρνια μέχρι την Ελλάδα, η κρίση προκάλεσε απώλειες στην αξία των περιουσιακών στοιχείων στις πόλεις, σε δικαιώματα και παροχές για το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού, ενώ παράλληλα επεκτάθηκε σε ληστρική εξουσία σε χαμηλόμισθους και περιθωριοποιημένους πληθυσμούς» (Harvey, 2013:167). Στις σύγχρονες πόλεις, πόλεις σε κρίση, τα θεσμικά ρυθμιστικά πλαίσια μετασχηματίζονται η γη υφαρπάζεται και τα κοινά της αναπαραγωγής και του περιβάλλοντος υποβαθμίζονται και απειλούνται. Ο «καπιταλισμός της καταστροφής» (Klein, 2010), με γνώμονα την «κατάσταση έκτακτης ανάγκης», προωθεί μέτρα που διαλύουν τα εργασιακά δικαιώματα, ιδιωτικοποιούν τη δημόσια περιουσία και τους κοινούς πόρους και τελικά επιβάλλουν τους κανόνες της αγοράς σε όλα τα πεδία της ζωής (Ζήφου και Βαταβάλη, 2013:15). Μέτρα που σε άλλες συνθήκες η εφαρμογή τους θα ήταν χρονοβόρα και πιο δύσκολη. Έτσι η παραγωγή, προστασία και η χρήση των δημόσιων αγαθών και των κοινών (Harvey, 2013:167), αποτελεί καίριο ζήτημα της εποχής.

Καθώς όμως η πολεοδομική εξέλιξη όμως αποτελεί προϊόν κοινωνικό-οικονομικών και πολιτικών διεργασιών, διαφέρει ανάλογα με τον χώρο και τη δομή του. Ο χώρος των πόλεων δεν μετασχηματίζεται με τον ίδιο τρόπο σε παγκόσμιο επίπεδο και τα παγκόσμια φαινόμενα δεν έχουν την ίδια ένταση σε όλα τα κράτη και τις ηπείρους.

2.2. Πολεοδομική εξέλιξη της Αθήνας



Εικόνα 1.4: Από τα αριστερά : Αστεριάδης, Α., Γύζης, Ν., Βρανάς, Α., Λύτρας, Ν., Πανταζής, Π.

Όπως αναφέρεται και παραπάνω, η μορφή του χώρου είναι το αποτέλεσμα πολυσύνθετων διεργασιών που επηρεάζονται από την ευρύτερη περιοχή και εποχή. Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και η δυναμική τους, προσαρμόζονται στην πραγματικότητα του κάθε τόπου, μέσα από οικονομικούς και πολιτικούς παράγοντες αλλά και μέσα από την κοινωνικό-χωρική διαλεκτική. Τα αίτια των χωρικών μετασχηματισμών δεν θα πρέπει να αναζητηθούν σε "μια αναπόφευκτη πορεία γεγονότων" αλλά θα πρέπει να προσδιοριστούν από ένα "φάσμα εξελίξεων" και γεγονότων (Οικονόμου 1986:110). "Διαφορετικές πόλεις αναπτύσσονται σε διαφορετικά σημεία του κόσμου με ποικίλες δυναμικές, διαφορετικά τοπία και διαδικασίες διακυβέρνησης [...] Αυτό που ίσως διασυνδέει τις πόλεις είναι τα στοιχεία μετασχηματισμού και μεταβατικότητας, διαφορετικότητας και υβριδικότητας, που υπάρχουν σε κάθε μια" (Λεοντίδου, 2006:71).

Η Αθήνα του 18ου και 19ου αιώνα, όταν στις μεγάλες κεντρικό-ευρωπαϊκές μητροπόλεις συναντώνται έντονες αναδιατάξεις του αστικού ιστού τους, είναι μια πόλη των 12.000 κατοίκων, μιας χώρας που μόλις το 1830 ανακηρύσσεται ως ανεξάρτητο κράτος με το Πρωτόκολλο του Λονδίνου (Μονιούδη-Γαβαλά, 2015:105). Οι θεωρίες για την ανάπτυξη της πόλης και τις αστικοποίησης αντικατοπτρίζουν κυρίως την "δυτική πόλη" και οι υποθέσεις τους "δεν ισχύουν στην περίπτωση του ελληνικού χώρου κατά την περίοδο της Τουρκοκρατίας: αφενός γιατί η φύση της οθωμανικής αυτοκρατορίας διαφέρει ριζικά από αυτήν των δυτικών φεουδαρχικών χωρών, αφετέρου, γιατί ο καπιταλισμός στα Βαλκάνια δεν αναπτύχθηκε στη βάση μιας ενδογενούς δυναμικής αλλά στα πλαίσια μιας διαδικασίας ενσωμάτωσης- υπαγωγής του οθωμανικού χώρου στη διαφορούμενη διεθνή αγορά" (Οικονόμου, 1986:111). Η επιλογή της Αθήνας το 1833 οδήγησε στην ανάγκη σχεδιασμού και οργάνωσης ενός αστικού ιστού που αναπτύσσονταν ακανόνιστα για πολλούς αιώνες. Εκπονεείται έτσι το σχέδιο των Κλεάνθη και Schaubert που στην αρχική του μορφή δεν εφαρμόστηκε ποτέ και στη

συνέχεια τροποποιήθηκε από το σχέδιο του Klenze και από διάφορα Διατάγματα, που "λειτουργούσαν μάλλον ως εργαλεία ρυθμίσεων και ως θεσμικό πλαίσιο διαφόρων επιμέρους χειρισμών, προσαρμογών και επεμβάσεων, παρά ως εργαλεία ενός συνολικού σχεδιασμού της πόλης και του δημόσιου αστικού της χώρου" (Καρύδης, 2008:36). Εισάγεται ένα σύνολο μέτρων δυτικών προτύπων "ώστε να απαλειφθούν τα ίχνη του οθωμανικού παρελθόντος, να γίνει "σύγχρονο" και να οδηγηθεί προς την "πρόοδο" (Βαΐου κ.ά., 2000), χωρίς την διερεύνηση της συνάφειας τους με τον χαρακτήρα της πόλης, κάτι που οδηγεί ακόμη και σήμερα στην αδυναμία εφαρμογής των σχεδίων. Στην Ελλάδα, άλλωστε, ζητήματα όπως η γαιοκτησία και η δομή του οικοδομικού κεφαλαίου διαφέρουν από αυτά τις κεντρικής Ευρώπης. Ο Δ. Καρύδης στο βιβλίο του «Τα επτά βιβλία της Πολεοδομίας», παρουσιάζει την εικόνα του κέντρου της Αθήνας και των βασικών περιοχών του, την περίοδο του 19^{ου} και 20^{ου} αιώνα και τη σημασία του χαρακτήρα των περιοχών για την μετέπειτα εξέλιξη της πόλης. Πιο συγκεκριμένα, όπως αναφέρει:

Με την χωροθέτηση των ανακτόρων, ανατολικά, η πόλη οριστικοποίησε μια καταρχήν συγκρότηση, μέσω της οποίας θα διασφαλιζόνταν η αναπαραγωγή ενός συγκεκριμένου κοινωνικό-οικονομικού σχηματισμού. Παρατηρείται μια στοιχειώδης διαφοροποίηση σε ανατολική και δυτική περιοχή της πόλης, με άξονα χωρισμού την από βορρά προς νότο κατεύθυνση των οδών Αιόλου και Αθηνάς. Ο παραδοσιακός βιοτεχνικός/ λαϊκός χαρακτήρας που διατηρούσε η περιοχή του Ψυρρή (στα δυτικά) από τα χρόνια της Τουρκοκρατίας, συνέβαλε στην παγίωση αυτής της διάκρισης, ανατολικής και δυτικής περιοχής, ιδίως αφότου η περιοχή της πλατείας Συντάγματος στα ανατολικά ανάλαβε να εκφράσει τον άλλο πόλο ανάπτυξης της ζωής της πόλης. Γύρω από τον εμπορικό άξονα της οδού Αθηνάς, από τη μια συμπυκνώνεται μια βιοτεχνική κίνηση γειτονικών περιοχών και από την άλλη τακτοποιούσε και αναπαρήγαγε την διάσταση ανάμεσα σε περιοχές χαμηλής εισοδηματικής τάξης και μέσο- και μεγάλο- αστικές περιοχές.[...] Στα τέλη του 19^{ου} και τις αρχές του 20^{ου} αιώνα, τόσο η πλατεία Ομόνοιας όσο και η πλατεία Συντάγματος, για διαφορετικούς λόγους η κάθε μια, είχαν εξασφαλίσει τις βιοματικές εκείνες σχέσεις με τους κατοίκους της πόλης οι οποίες επέτρεπαν στους τελευταίους την άνετη οικειοποίηση αυτών των δημόσιων ελεύθερων χώρων. Σε συνάρτηση με την κοινωνική διαίρεση που απεικονίζεται στην Αθήνα της εποχής, η παρατήρηση αυτή έχει την πρόσθετη σημασία ότι αυτοί οι δύο ενισχυμένοι σε τοπολογική σπουδαιότητα δημόσιοι χώροι της Αθήνας αποτέλεσαν τον καμβά επάνω στον οποίον η πρωτεύουσα εξελίχθηκε στα επόμενα χρόνια.

[Καρύδης, 2008 :52,62]

Η ατομική ιδιοκτησία χρησιμοποιήθηκε ως πολιτικό μέσο ικανοποίησης των πολιτών του πρώιμου ελληνικού κράτους, πολιτική που αποτέλεσε και στη μετέπειτα πορεία της Ελλάδας μέσο "εξασφάλισης της συναίνεσης των πλατειών λαϊκών στρωμάτων προς το

Κράτος και την κρατούσα τάξη πραγμάτων " (Βαΐου κ.ά., 2000). Η σημασία της μικρο-ιδιοκτησίας στην πολεοδομική εξέλιξη είναι μεγάλη. Κοινωνικά, πολιτικά αλλά και οικονομικά, το γεγονός ότι τα μικρά και μεσαία αστικά στρώματα έχουν εύκολη πρόσβαση , συγκριτικά με άλλες χώρες, στην ιδιοκτησία και ότι συνακόλουθα τα ποσοστά ιδιοκατοίκησης είναι ιδιαίτερα υψηλά, έχει μεγάλη επίδραση στην εξέλιξη και ερμηνεία των χωρικών φαινομένων. Η επέκταση των πόλεων , η αυθαίρετη δόμηση, όπως και η κατά περιόδους νομιμοποίηση της, η αντιπαροχή και άλλες χωρικές διαδικασίες που διαμόρφωσαν τον αστικό ιστό της Αθήνας, αλλά και της Ελλάδας γενικότερα, σχετίζονται έμμεσα ή άμεσα με την μικρο-ιδιοκτησία.



Εικόνα 1.5: Από τα αριστερά: Point Supreme· Colling,P., · Point Supreme· Χατζηκυριάκος-Γκίκας, Ν.

Στα μέσα του 19ου και αρχές του 20ου αιώνα παρατηρείται αύξηση της βιομηχανικής δραστηριότητας, ενώ με την κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου και με την ενίσχυση του οδικού δικτύου, ενισχύεται ο ρόλος της Αθήνας και του Πειραιά που συνδέονται με τις λοιπές περιφέρειες της χώρας αλλά και μεταξύ τους, με την χωροθέτηση εργοστασίων κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής του κέντρου με το λιμάνι. Υπάρχει συγκέντρωση της βιομηχανίας, δυτικά του Κεραμεικού, με την ίδρυση εργοστασίου γκαζιού και μεταξουργείου, ενώ αναπτύσσονται και τα προάστια της περιόδου "χωρίς έμφαση στο σχεδιασμό του αστικού ιστού και του δημόσιου χώρου" και χωρίς ιδιαίτερη σύνδεση με το κέντρο της πόλης (Μαντουβάλου, 1988:11). Η σχέση της πόλης με τη θάλασσα αναδεικνύεται με την ανάπτυξη του λιμένα του Πειραιά και της παραλιακής ζώνης του Νέου Φαλήρου.

Η αστική τάξη σταδιακά από τις κεντρικές περιοχές γύρω από τα ανάκτορα αρχίζει να επεκτείνεται προς τα βορειοανατολικά προάστια, τα οποία είναι και τα πιο δυναμικά. Οι αστοί καταλαμβάνουν νέα εδάφη γύρω από την Αθήνα και τον Πειραιά στις πιο προνομιακές τοποθεσίες από άποψη κλίματος και προσπελασιμότητας. Μετά το 1880 σημειώνεται η Κηφισιά ως θέρετρο μεσοαστικό. Επίσης μεγαλοαστικές περιοχές

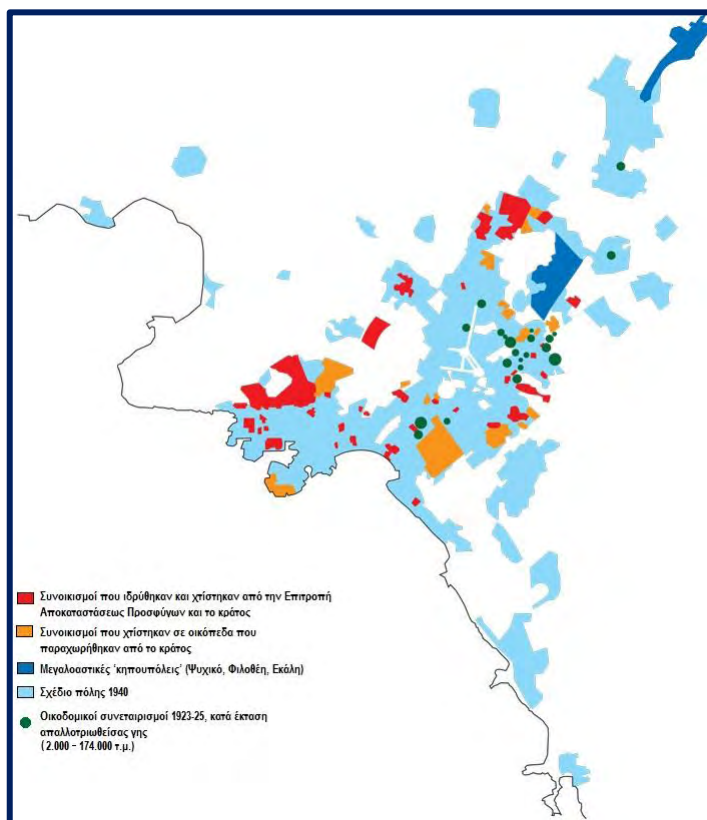
αποτελούν το Κολωνάκι και η Νεάπολη, ενώ το Γκάζι, το Θησείο και το Μεταξουργείο συγκεντρώνουν τα φτωχά λαϊκά στρώματα. (Λάμπρη, 2017:26· Λεοντίδου, 1989:87).

Η πολεοδομική εξέλιξη όμως του ελληνικού χώρου δεν μπορεί να συμβαδίζει με εκείνη του κέντρο-δυτικό-ευρωπαϊκού χώρου, καθώς στη χώρα δεν υπήρξε τόσο έντονη η εκβιομηχάνιση των αστικών κέντρων και γενικότερα οι μεγάλες πόλεις τις εποχής «δεν γνώριζαν φαινόμενα λειτουργικής εξειδίκευσης σε κλίμακα παρόμοια με εκείνη των μεγάλων αστικών κέντρων των βιομηχανικά αναπτυγμένων χωρών την ίδια περίοδο» (Καρύδης, 2008:247). Οι ιδιαίτεροι οικονομικοί και κοινωνικό-πολιτικοί παράγοντες του 20^{ου} αιώνα με την πολιτική αστάθεια που βρισκόταν η χώρα όπως το στρατιωτικό κίνημα στο Γουδί, οι Βαλκανικοί Πόλεμοι και η βίαιη ανταλλαγή πληθυσμών που ακολούθησε, ο Πρώτος Παγκόσμιος πόλεμος, η Μικρασιατική καταστροφή του 22' και το προσφυγικό κύμα των 1.500.000 περίπου Μικρασιατών που εγκατέλειψαν τις πατρίδες τους και ήρθαν στην Ελλάδα ως πρόσφυγες, με αποτέλεσμα την άμεση αλλαγή της κοινωνικής γεωγραφίας, της οικονομικής και πολεοδομικής εξέλιξης των πόλεων που υποδέχτηκαν τον πληθυσμό. Ακολούθησε η δικτατορία του Μεταξά [1936-'40], ο Δεύτερος Παγκόσμιος πόλεμος [1940-'44] και ο εμφύλιος πόλεμος [1945-'49] με τις καταλυτικές συνέπειες της διάλυσης του κοινωνικοοικονομικού ιστού που επέφερε. Η δεκαετία του 1940 θεωρείται η πιο καταστροφική και αιματηρή περίοδος της σύγχρονης Ελλάδας. Η κατοχή και ο πόλεμος του '40 αρχικά, στη συνέχεια ο εμφύλιος, προκαλούν ερήμωση στα χωριά και στην ύπαιθρο χώρα, εκτεταμένες καταστροφές στις πόλεις, όπου συρρέουν και οι πρόσφυγες. Η αστυφιλία είναι μεγαλύτερη από ποτέ. Η συγκέντρωση μεγάλου πληθυσμού στα αστικά κέντρα δημιουργεί επιτακτικές ανάγκες στέγασης (Γιανίτσαρης, 2008), που καλύπτονται με την κατασκευή πολυκατοικιών στις πόλεις και με την αυθαίρετη δόμηση στις παρυφές τους.

Η μεταπολεμική εποχή, οι δεκαετίες 1950, 1960 χαρακτηρίζονται από μία σειρά κατασκευαστικών έργων, ιδιωτικών, αλλά και δημοσίων, όπως δίκτυα υποδομών, δρόμων, οικιστικά συγκροτήματα. Την προσπάθεια ανασυγκρότησης της χώρας διακόπτουν τα Ιουλιανά του 1965, και η Χούντα των Συνταγματαρχών [1967-'74] οπότε αυξάνεται ο συντελεστής δόμησης στις πόλεις, 'ανεβαίνει' απότομα η αξία των οικοπέδων, η γη αποκτά μεγάλη εμπορευματική αξία. Στα αστικά κέντρα επικρατεί το σύστημα της 'αντιπαροχής', τα μικρά διώροφα σπίτια στις συνοικίες της Αθήνας αρχικά, γκρεμίζονται και στη θέση τους κτίζονται πολυώροφα κτίρια μαζικής κατοίκησης. Μέχρι την εδραίωση του δημοκρατικού πολιτεύματος με το σύνταγμα

του 1975. Τέλος του 20ου Αιώνα – αρχές του 21ου. θεωρείται η περίοδος της υπερβολής, της κατανάλωσης και των μεγάλων μεγεθών. Τα πάντα εμπορευματοποιούνται. Χτίζονται πλήθος από τα τελευταία αδόμητα οικοπέδα, γκρεμίζονται και τα τελευταία διώροφα. Στη θέση τους υψώνονται πλέον ψηλές πολυκατοικίες, που καταλαμβάνουν μεγάλο ποσοστό κάλυψης των οικοπέδων, ειδικά στις κεντρικές περιοχές των πόλεων.

Βέβαια, η μεγάλη τομή για την ελληνική πολεοδομία συντελείται μετά '22. Το προσφυγικό κύμα και η οικιστική δραστηριότητα της περιόδου, που είχε ως απόρροια την αύξηση του πληθυσμού, διαφοροποίησε, την μέχρι τότε, οργάνωση του πολεοδομικού ιστού της Αθήνας. Η Αθήνα ενώνεται με τον Πειραιά ενώ νέοι αστικοί πυρήνες αναπτύσσονται με τη σύνδεση του κέντρου με τα προάστια. Η Λ. Λεοντίδου στο βιβλίο της "Οι Πόλεις της σιωπής", αναφέρεται σε 148,1% αύξηση του πληθυσμού από το 1920-1940, επέκταση του εγκεκριμένου σχεδίου κατά 255,4% , με συνοικισμούς όπως η Νέα Ιωνία, να μην συμπεριλαμβάνονται στο εγκεκριμένο, γεγονός που δείχνει ότι οι ρυθμοί επέκτασης ήταν ακόμη ταχύτεροι (Λεοντίδου, 1989:211). Από κρατικούς φορείς, δημιουργήθηκαν προσφυγικοί οικισμοί και κοινωνικές κατοικίες στα πλαίσια διαδικασιών της προσφυγικής αποκατάστασης.



Χάρτης 1.1: Προσφυγικοί συνοικισμοί, συνεταιρισμοί και κηπουπόλεις, Πηγή: Λεοντίδου 2017, Λεοντίδου 1989/2013: 208.

Στην μεταπολεμική περίοδο μεγάλης σημασίας εκφάνσεις της οικοδομικής δραστηριότητας, για την πολεοδομική εξέλιξη, είναι η αυθαίρετη δόμηση και η αντιπαροχή. Η πολυκατοικία γίνεται βασικό στοιχείο των αστικών κέντρων τόσο με χρήσεις κατοίκησης όσο και υπηρεσιών εμπορίου. Με το θεσμό της αντιπαροχής η επιχείρηση απαλλάσσεται από την δέσμευση κεφαλαίου για το οικοπέδο κάτι που ευνόησε την ταχεία οικοδόμηση χωρίς την απαραίτητη συγκέντρωση μεγάλων επιχειρηματικών κεφαλαίων. Αποτελεί την συμφωνία μεταξύ του ιδιοκτήτη του οικοπέδου και του κατασκευαστή για την ανέγερση πολυκατοικιών και την κατανομή μεταξύ τους της κυριότητας των ωφέλιμων επιφανειών που προκύπτουν. Ο θεσμός της αντιπαροχής γνώρισε μεγάλη επιτυχία στις ελληνικές αστικές πόλεις και φυσικά στην Αθήνα, σύμφωνα με τους Θ. Μαλούτα και Σ. Σπυρέλλη λόγω :

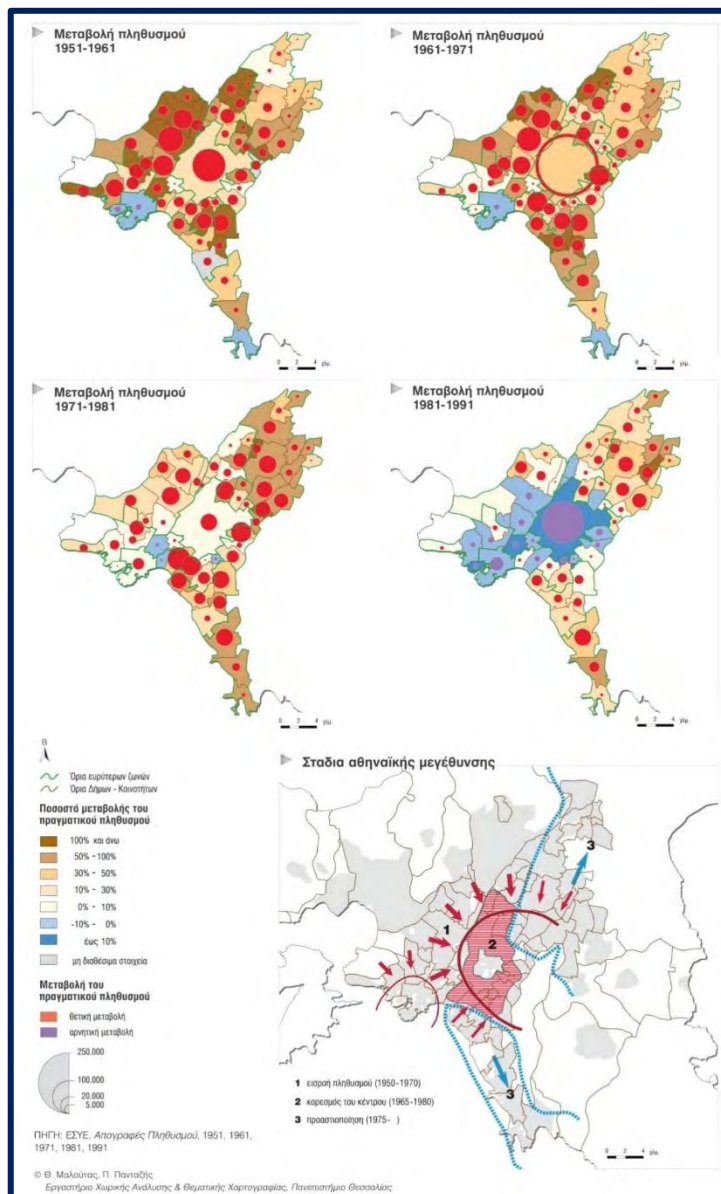
- της πολύ μεγάλης ζήτησης για φθηνή και σύγχρονη κατοικία από τα διευρυνόμενα μεσαία στρώματα της πόλης και από τη συνολική αύξηση του πληθυσμού κατά τις τρεις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες
- του ότι ταίριαζε με το μικρό μέγεθος τόσο των ιδιοκτησιών αστικής γης όσο και των επιχειρήσεων του οικοδομικού κλάδου
- της πολιτικής φορολογικής πριμοδότησής της που την κατέστησε ασυναγώνιστη όσον αφορά το κόστος παραγωγής πολυκατοικιών.

[Μαλούτας και Σπυρέλλης, 2015]

Η δραματική αύξηση της οικοδομικής δραστηριότητας της περιόδου 1950-1980 είχε σημαντικές επιδράσεις στην κοινωνική γεωγραφία της πόλης , με κυρίαρχες από αυτές «την αναδιάταξη των κοινωνικών ομάδων στο σύνολο της μητροπολιτικής περιοχής και την αναδιαμόρφωση της κοινωνικής φυσιογνωμίας των κεντρικών περιοχών της πόλης» (Μαλούτας και Σπυρέλλης, 2015). Ο κοινωνικό-γεωγραφικός διαχωρισμός της Αθήνας του μεσοπολέμου, και η οργάνωση του χώρου, μέσα από το κύμα αυτό της αστικοποίησης, η οποία δε συνεπάγεται της αναπτυγμένης οικονομικής και επενδυτικής δραστηριότητας, μεταβάλλεται και η πόλη μετασχηματίζεται καίρια μέσα από την έντονη οικοδομική δραστηριότητα. Δραστηριότητα που όμως πραγματοποιείται από μικρού μεγέθους οικοδομικές επιχειρήσεις, με μικρά έργα και με συνθήκες που απέτρεψαν παραγωγή της οικοδομικής δραστηριότητας από μεγάλο κατασκευαστικού και πιστωτικού κεφαλαίου επιχειρήσεις (Μαλούτας, 2011:59· Οικονόμου, 1988).

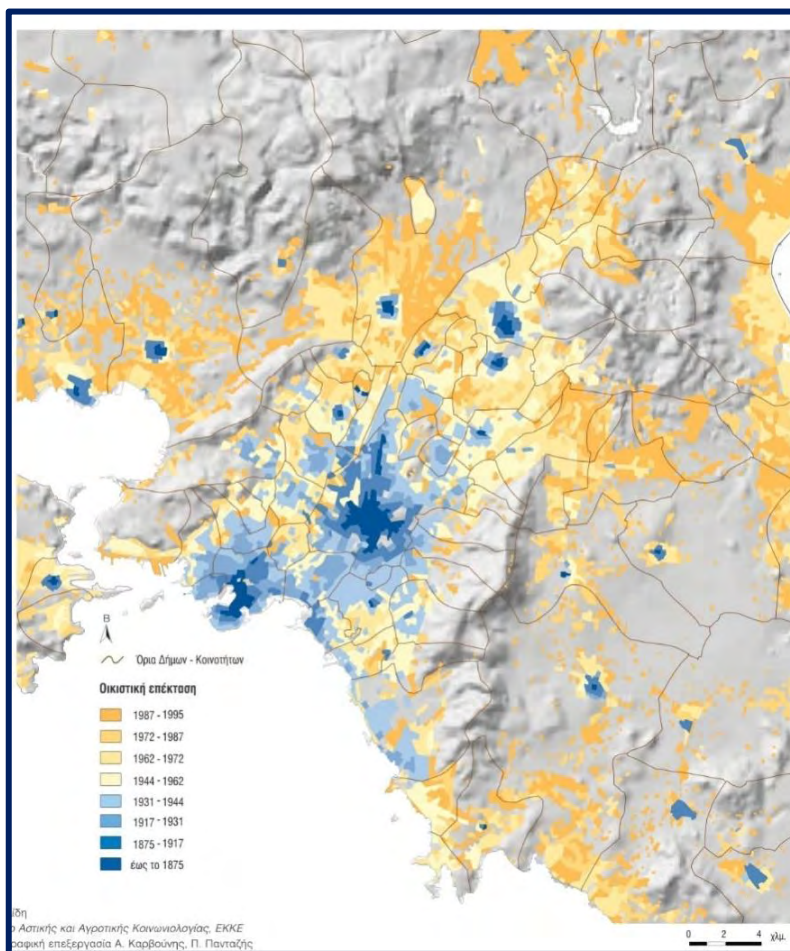
Η αυθόρμητη αστικοποίηση και η περιφερειακή αυτοστέγαση, που οφειλόταν αρχικά στους πρόσφυγες, σύντομα οφείλονταν και σε γηγενείς, αρχικά μάλιστα σε όσους μετακινούνταν στην πρωτεύουσα από Βόρειες προσφυγοπόλεις (Λεοντίδου, 1989/2013: 164). Οι πρόσφυγες έδειξαν το δρόμο προς το μέλλον, μια και η αυθαίρετη

δόμηση γενικεύτηκε και πλήθος μεταναστών περιτριγύριζαν τις πόλεις με εκτεταμένα λαϊκά προάστια. Ο πληθυσμός πλέον διεκδικούσε περισσότερα δικαιώματα στην κατεύθυνση που είχαν εγκαινιάσει το κράτος και οι διεθνείς οργανισμοί – δικαιώματα οικιστικά και εργασιακά, το ‘δικαίωμα στην πόλη’ (Leontidou, 2010· 2012· 2014). Η κατοικία κρατούσε σε αυτά έναν κρίσιμο ρόλο ως μέσο παραγωγής, εφόσον αποτελούσε και βάση για την άτυπη εργασία και την οικοτεχνία (Λεοντίδου, 2017· Leontidou, 1993b) . Χαρακτηριστική είναι ακόμη η συγκρότηση τοπικών δικτύων στους τόπους κατοικίας με βάση τη συγγένεια και τον κοινό τόπο καταγωγής (Μαλούτας, 2011: 60).



Χάρτης 1.2: Στάδια αστικής μεγέθυνσης Αττικής 1950-1991. Πηγή: Κοινωνικός και Οικονομικός Άτλας της Ελλάδας 2002:42.

Η έντονη οικοδομική δραστηριότητα που δεν πραγματοποιούνταν στα πλαίσια ενός οργανωμένου σχεδίου ανάπτυξης και προσφορά στέγασης, είχε ως αποτέλεσμα την παραγωγή κτιριακού δυναμικού χαμηλού κόστους για την άμεση κάλυψη των αναγκών για στέγαση, που είχε ως αποτέλεσμα την σύνθεση πυκνοδομημένου αστικού ιστού, με τεράστιες ελλείψεις σε δημόσιους χώρους και χώρους πρασίνου καθώς και υποδομών. Λόγω της υπέρμετρης δόμησης στα πλαίσια του συστήματος της αντιπαροχής, υποβαθμίζονται οι πυκνοδομημένες συνοικίες γύρω από το κέντρο, τα υψηλά-μεσαία στρώματα σταδιακά μετακινούνται προς τα νέα προάστια, χωρίς να δημιουργούνται όμως έντονα φαινόμενα κοινωνικό-χωρικής διαίρεσης της Αθήνας (Μαλούτας, 2011: 60· Μαλούτας, 2007).



Χάρτης 1.3:Περίοδοι Οικιστικής επέκτασης (Κ. Αβδελίδης), Πηγή: ΕΚΚΕ

Το σύστημα χωρικού σχεδιασμού που ακολουθείται στην Ελλάδα «φαίνεται να παρουσιάζει ομοιότητες με το Ναπολεόντειο σύστημα και ιδιαίτερα με το σύστημα της Γαλλίας, καθώς και στην ελληνική πραγματικότητα υπάρχει συντονισμός μεταξύ χωροταξικής και πολεοδομικής κλίμακας, αλλά και τρία επίπεδα σχεδιασμού, το

εθνικό, το περιφερειακό και το τοπικό, όπως και στη Γαλλία» (Χαραλαμπίδου, 2016: 66). Μεταξύ των σημαντικών νομοθετημάτων που αφορούν την οργάνωση του αθηναϊκού αλλά και ελλαδικού χώρου ήταν το **Νομοθετικό Διάταγμα του 1923** «περί σχεδίων πόλεων, κωμών και συνοικισμών του κράτους και οικοδομής αυτών», με το οποίο το κράτος «για πρώτη φορά παρεμβαίνει οργανωμένα στο χώρο, μέσω του πολεοδομικού σχεδιασμού» (Χριστοφιλόπουλος, 2002: 46). Το Νομοθετικό Διάταγμα του 1923, το οποίο ήταν το κύριο πολεοδομικό πλαίσιο μέχρι τη δεκαετία του 1970, υπέστη πολλές αλλαγές και τροποποιήσεις και δεν εφαρμόστηκε όπως προβλεπόταν, με αποτέλεσμα τη δημιουργία οικισμών ακατάλληλων για τις σύγχρονες απαιτήσεις διαβίωσης των κατοίκων παρά την ύπαρξη εγκεκριμένων Σχεδίων Πόλεως. Επιπλέον, ευνοήθηκε η δημιουργία αυθαίρετων – παράνομων οικισμών, οι οποίοι νομιμοποιήθηκαν εκ των υστέρων από το κράτος και εντάχθηκαν στον πολεοδομικό ιστό (Πέρρου, 2016:37· Αραβαντινός, 2007).

Ο **Ν.3275/1955** προέβλεπε την οριοθέτηση των εντός σχεδίου περιοχών και νομιμοποίησε τα αυθαίρετα που είχαν χτιστεί ως το 1955 στην Αθήνα. Την ίδια χρόνια εφαρμόζεται και το βασιλικό διάταγμα 30/8/1955, με το οποίο καθορίζονται οι νέοι τομείς υψών της Αθήνας και βάσει του οποίου πολυκατοικιοποιήθηκαν όλες οι κεντρικές συνοικίες (Βαΐου κ.ά., 2000). Αντίστοιχα στην πολυκατοικιοποίηση των περιφερειακών συνοικιών και προαστίων οδήγησε ο **Α.Ν. 395/1968**, επι χούντας, ο οποίος αύξησε τους συντελεστές δόμησης. Το ίδιο έτος θεσπίζεται και ο **Α.Ν.410/1968**, που νομιμοποιεί νομιμοποιούνται τα αυθαίρετα που είχαν οικοδομηθεί μέχρι το 1968, με καταβολή εισφοράς και θεσπίζει ελέγχους και ευθύνες για τους μηχανικούς που κτίζουν αυθαίρετα. Το **Ν.Δ. 'περί ενεργού πολεοδομίας'** (1003/1971) αφορούσε την «ανάπτυξη ή ανάπλαση, μέσω οργανωμένης δόμησης, ζωνών [...] που αποτελούν τμήμα οικισμού ή ανεξάρτητη χωρική ζώνη, με βάση πλήρη πολεοδομικό σχεδιασμό [...] επέτρεπε εν δυνάμει στην πράξη στο μεγάλο κεφάλαιο σημαντική κερδοσκοπία πάνω τον πολεοδομημένο χώρο» (Καρύδης, 2008:290; Λαγόπουλος 1980:39).

Ιδιαίτερης σημασίας είναι και ο **Ν. 947/1979** «Περί Οικιστικών Περιοχών» με τον οποίο καθιερώνονται βασικά στοιχεία και κανόνες της σύγχρονης νομοθεσίας και θεσμοθετούνται τόσο το Ρυμοτομικό Σχέδιο Αθήνας όσο και ένα σύστημα πολεοδομικών σχεδίων (Χαραλαμπίδου, 2016:70). Θεσμοθετούσε τις γενικές και ειδικές χρήσεις γης που κωδικοποιήθηκαν και ισχύουν μέχρι και σήμερα από τον **Ν.1337/1983**, αλλά ο νόμος του 79' εισήγαγε την μεταβίβαση ποσοστού των οικοπέδων

από τους ιδιοκτήτες γης υπέρ του δημοσίου για τη δημιουργία κοινόχρηστων εκτάσεων καθώς και τη χρηματική εισφορά για βασικά έργα υποδομής. Με τον **N.1337/1983** εισάγονται τα Γενικά Πολεοδομικά. Σχέδια, οι Πολεοδομικές Μελέτες καθώς και οι Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου, Ζώνες Ειδικής Ενίσχυσης και Ζώνες Ειδικών Κινήτρων. Στον N.1337/1983 υπήρχε πρόβλεψη για το σχεδιασμό, από την πλευρά του κράτους, περιοχών στις κτισμένες ή αστικοποιημένες περιοχές, ενώ οι περιοχές εκτός σχεδίου αντιμετωπίζονταν με ενιαίους κανόνες που επέτρεπαν την χωρίς σχεδιασμό και συχνά αυθαίρετη ανάπτυξη περιοχών στην ύπαιθρο και τις περιαστικές περιοχές (Πέρρου, 2016:40· Ζίφου, 2015). Σημαντικό στοιχείο της ‘νέας αστικότητας’ των ελληνικών πόλεων είναι η αστική διάχυση, η οποία εντοπίζεται συνήθως κατά μήκος κύριων οδικών αξόνων (π.χ. Μεσόγεια Αττικής- Αττική οδός), σε περιοχές γύρω από σημαντικά αστικά κέντρα, αλλά και σε παραθεριστικές ζώνες. Στις δύο τελευταίες μάλιστα, παρουσιάζεται ολοένα και εντονότερη αθρόα μετατροπή τους σε περιοχές κύριας κατοικίας, κάτι που συνεπάγεται βασικές ελλείψεις σε στοιχειώδεις πολεοδομικές υποδομές (Ιωάννου και Σεργάος, 2006:139· ΕΜΠ-Εργαστήριο Σχεδιαστικής Μεθοδολογίας και Ρύθμισης του Χώρου 1998).

Το 1985 δημοσιεύεται το **Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας**, στο πλαίσιο της ιδιαίτερης διαχείρισης των μητροπολιτικών περιοχών. Ο **N. 2508/1997** με θέμα την «Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις» καθορίζει δύο ‘επίπεδα’ και τις τέσσερις ‘βαθμίδες’ πολεοδομικού σχεδιασμού. Το πρώτο επίπεδο περιλαμβάνει το ρυθμιστικό σχέδιο και το γενικό πολεοδομικό σχέδιο (ΓΠΣ) / σχέδιο χωρικής οργάνωσης και οικιστικής ανάπτυξης ανοικτής πόλης (ΣΧΟΟΑΠ). Το δεύτερο επίπεδο περιλαμβάνει την πολεοδομική μελέτη και την πράξη εφαρμογής. (Οικονόμου, 2007).

Στα πλαίσια των ολυμπιακών αγώνων του 2004 , οι πολιτικές που ακολουθήθηκαν τη δεκαετία 1990-2000 εισήγαγαν εξαιρέσεις από το σύστημα σχεδιασμού και οι στόχοι του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου μεταβλήθηκαν στο όνομα της Ολυμπιάδας . Η ανάληψη των Ολυμπιακών αγώνων, τη δεκαετία του ’90, θεωρούνταν ως μέσο για τη συμβολή στην ένταξη της πόλης της Αθήνας σε ένα διεθνή μητροπολιτικό ανταγωνισμό για την προσέλκυση επενδύσεων υποδομών και αναψυχής σε ένα διεθνοποιημένο και ανταγωνιστικό οικονομικό περιβάλλον (Σταθάκης και Νικολακάκης 2014:7). Ο **N.2730/1999** με θέμα «Σχεδιασμός, ολοκληρωμένη ανάπτυξη και εκτέλεση ολυμπιακών ακινήτων και άλλες διατάξεις» εισήγαγε τα «Ειδικά Σχέδια Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης Περιοχών» με τα οποία για λόγους «μείζονος εθνικής

σημασίας» νομοθετούνταν και σχεδιάζονταν οι Ολυμπιακές εγκαταστάσεις. Στο όνομα της Ολυμπιάδας υλοποιούνται σημαντικά έργα υποδομών και αναβάθμισης του αστικού τοπίου της Αθήνας. Τα Στρατηγικό Σχέδιο ΟΡΣΑ 2000- 2003 αντανάκλασε μια προγραμματική λογική ανάπτυξης όσον αφορά τα συμπληρωματικά έργα των ολυμπιακών εγκαταστάσεων, όπως :

- Έργα Υποδομής
- Ανάκτηση και Αναβάθμιση του Παράκτιου Μετώπου της Αθήνας.
- Βελτίωση των Εισόδων της Πόλης.
- Ενοποίηση των Αρχαιολογικών Χώρων
- Βελτίωση του Ιστορικού Κέντρου και των Προσκειμένων Περιοχών
- Βελτίωση Περιοχών του Πειραιά
- Ανάπλαση Περιοχών γύρω από τις Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις και των Αξόνων Πρόσβασης
- Δράσεις Βελτίωσης της Εικόνας της Πόλης των Αθηνών.

Ωστόσο το γεγονός ότι «η χωροθετική πολιτική και ανάπτυξη των Ολυμπιακών έργων δεν συνδυάστηκε με τις γενικότερες κοινωνικοοικονομικές συνθήκες της πόλης και, ακόμα περισσότερο, με τοπικές δυναμικές και ανάγκες ... το όλο εγχείρημα οδηγήθηκε σε μια μετά-Ολυμπιακή αδράνεια, με σωρεία *ad hoc* αποφάσεων που μεταβίβαζαν εγκαταστάσεις-κτήρια σε δημόσιους φορείς και ομοσπονδίες ή τα παραχωρούσαν σε ιδιωτική εκμετάλλευση με μακροχρόνιες συμβάσεις» (Δελλαδέτσημας, 2015).

Η προ-ολυμπιακή και η ολυμπιακή περίοδος αποτέλεσαν τον προθάλαμο του επόμενου καθεστώτος (Χατζημιχάλης, 2014:79), καθεστώτος δημοσιονομικής και κοινωνικό-πολιτικής κρίσης που μεταβάλλει, αναδιατάσσει και επιδεινώνει τα χαρακτηριστικά του αστικού χώρου (Μανωλίδης, 2014:86). Η σταδιακή αλλαγή της νοοτροπίας των πρακτικών και των θεσμών από το 1990 προς όφελος των ιδιωτικοποιήσεων και εκχωρήσεων της δημόσιας περιουσίας για πολύ χαμηλό αντίτιμο, μπορούν να χαρακτηριστούν και ως «νόμιμη» υφαρπαγή γης (Χατζημιχάλης, 2014:82), οξύνεται και παίρνει μορφή και υπόσταση με τους την σύσταση του Ταμείου Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) με τον Ν. 3986/2011. Το 2009 ο Ν.3775/2009 περί Fast Track. έχει σαν στόχο την επιτάχυνση των διαδικασιών αδειοδότησης για μεγάλες επενδύσεις και θεσπίζεται η διαδικασία Ταχείας Αδειοδότησης για επενδύσεις στους κλάδους της βιομηχανίας, της ενέργειας, του τουρισμού και στις επενδύσεις υψηλής τεχνολογίας και καινοτομίας. Ένα χρόνο μετά

με τον Ν.3894/2010 με θέμα την ‘Επιτάχυνση και διαφάνεια υλοποίησης Στρατηγικών Επενδύσεων’ θεσμοθετούνται τα Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Στρατηγικών Επενδύσεων (Ε.Σ.Χ.Α.Σ.Ε.). Με τον Ν. 3986/2011 συμπληρώνεται ο Ν.3894/2010 , και θεσμοθετούνται τα Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Δημόσιων Ακινήτων (ΕΣΧΑΔΑ), με πρόσθετες διατάξεις για την παραχώρηση του αιγιαλού και τις απαλλοτριώσεις και προσδιορισμό χρήσεων γης αλλά και ειδικών κατηγοριών χρήσεων που αποδίδονται στα ακίνητα. Τα νομοθετήματα αυτά τροποποιήθηκαν αρκετά τα επόμενα χρόνια και επέφεραν τη βάση τόσο για τροποποιήσεις όσο και για δημιουργία νομοθετικών πλαισίων όπου οι στρατηγικές επενδύσεις εκτός από την ταχεία αδειοδότηση έχουν κι άλλες διευκολύνσεις μέσω παρεκκλίσεων από το θεσμικό πλαίσιο του χωρικού σχεδιασμού. Τα σχέδια αυτά «έχουν χαρακτήρα μικρών, ad hoc χωροταξικών σχεδίων για περιοχές με επενδυτικό ενδιαφέρον και μπορούν να ορίζουν από χρήσεις γης μέχρι όρους δόμησης, ακυρώνοντας κάθε υφιστάμενη χωρική ρύθμιση για τη συγκεκριμένη περιοχή» (Χατζημιχάλης, 2014:96).

Είναι έτσι, η «ελαστικότητα θεσπισμένων ρυθμίσεων του χωρικού σχεδιασμού και η προσήλωση σε καταστροφικές λογικές προσέλκυσης επενδύσεων, που χαρακτηρίζουν την τρέχουσα κυβερνητική χωρική πολιτική» (Μανωλίδης, 2014:86). Παράλληλα οι επιπτώσεις της κρίσης είναι εμφανείς και όπως αναφέρει ο Θ. Μαλούτας :

«πλήττουν το μεγαλύτερο τμήμα του κοινωνικού φάσματος, αφήνοντας στο απυρόβλητο μόνο όσους μπορούν να στηριχθούν στο εύρος του συσσωρευμένου τους πλούτου. Για τους υπόλοιπους οι επιπτώσεις είναι σημαντικές και τόσο πιο δυσμενείς όσο πιο χαμηλά βρίσκονται στην κοινωνική ιεραρχία, χωρίς βεβαίως να υποτιμά κανείς τις οδυνηρές εμπειρίες και τις κοινωνικοπολιτικές επιπτώσεις που μπορεί να προκαλέσει η απομάγευση των μεσαίων στρωμάτων. Βρισκόμαστε ενδεχομένως μπροστά στο τέλος του μικρομεσαίου ελληνικού θαύματος, που επιδεινώνεται από την ουσιαστική ανυπαρξία οργανωμένου πλέγματος κοινωνικής προστασίας και από το παραδοσιακά αναιμικό πνεύμα αλληλεγγύης πέρα από το στενό οικογενειακό κύκλο».

(Μαλούτας, 2011: 68)

Οι νεοφιλελεύθερες πολιτικές στρέφουν τις κατευθύνσεις του σχεδιασμού από το δημόσιο και κοινωνικό όφελος στη σημασία της επιχειρηματικής πόλης, ως μέσο αντιμετώπισης των ελλειμμάτων και επίτευξης της ανάπτυξης των πόλεων και του κράτους. Αναδεικνύεται ως πρωταρχικής σημασίας για τη δημοσιονομική ανάπτυξη η ανάγκη για ενδυνάμωση του διεθνούς ρόλου της Αθήνας και των αστικών πόλεων της Ελλάδας, μέσω του ανταγωνισμού των πόλεων για προσέλκυση επιχειρήσεων (Χατζημιχάλης, 2014:85). Οι έντονες κοινωνικές επιπτώσεις της ύφεσης όπως η ανεργία, το κλείσιμο μικρών επιχειρήσεων και ο περιορισμός της αυτοαπασχόλησης

επιστρατεύονται για την ανάδειξη της ανάγκης να ενισχυθεί η επιχειρηματική δραστηριότητα, η οποία 'πρέπει' να διευκολυνθεί από το θεσμικό πλαίσιο, ώστε να φέρει προσοδοφόρα κέρδη στην κοινωνία. Υπερφιλελευθεροποίηση των θεσμικών πλαισίων και νομιμοποίηση των ιδιωτικοποιήσεων των δημόσιων πόρων. Όλα τα παραπάνω στα πλαίσια των μνημονιακών υποχρεώσεων της χώρα και των μέτρων που επιβάλλουν οι δανειακές συμφωνίες της χώρας για την αντιμετώπιση του προβλήματος, που ορίζουν περιορισμό και εξορθολογισμό των κοινωνικών δαπανών και του εργασιακού κόστους (Μαλούτας, 2011: 66).

Σύμφωνα με τον Κ. Χατζημιχάλη η κρίση δημόσιου χρέους στην Ελλάδα από το 2009-2010 έχει συμβάλει καθοριστικά στην ενίσχυση των τάσεων για υφαρπαγή της δημόσιας γης (Χατζημιχάλης, 2015). Στο βιβλίο του 'Κρίση χρέους και υφαρπαγή γης', αναφέρει πως στην Ελλάδα «στόχος υφαρπαγής είναι η δημόσια γη, όταν :

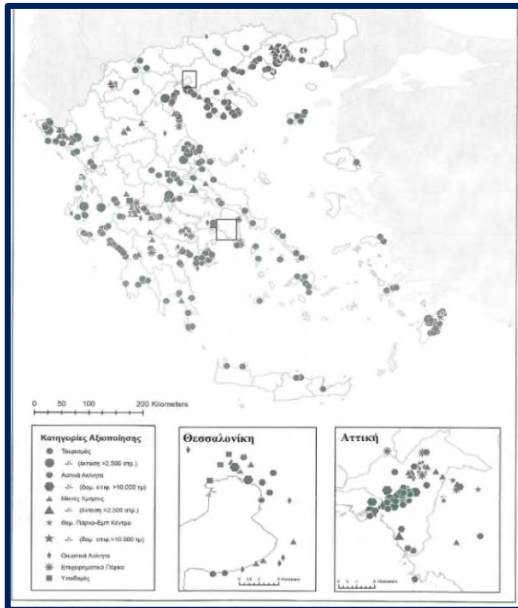
- i. υπάρχει αυθαίρετη και παράνομη κατοχή και χρήση δημόσιων εκτάσεων,
- ii. πραγματοποιούνται συναλλαγές δημόσιας γης (πώληση, παραχώρηση, μίσθωση), με όρους και αντίτιμο που δημιουργεί απώλειες για το δημόσιο,
- iii. ιδιωτικοποιούνται δημόσια γη, κτίρια υποδομές αλλά και υπηρεσίες που κατέχουν δημόσια γη και
- iv. αλλάζουν ή δημιουργούνται θεσμοί που ευνοούν την καταπάτηση, την ιδιωτικοποίηση ή το ξεπούλημα της δημόσιας γης (αποχαρακτηρισμός προστατευμένων περιοχών/ κτιρίων, αλλαγή χρήσεων γης, μείωση ορίων κατάτμησης γης κ.ά.)»

(Χατζημιχάλης, 2014:17)

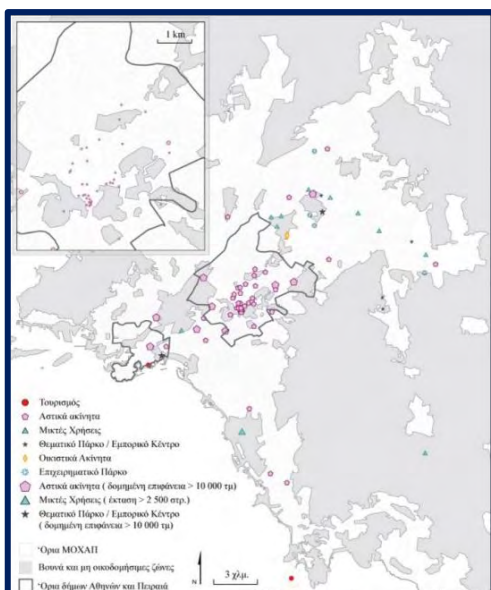
Ακόμη, η κατοικία και η ιδιοκτησία που παραδοσιακά αποτελούσε στρατηγικό πόρο, σήμερα μετατρέπεται σε βάρος, όπου την τελευταία εικοσαετία, σταδιακά και κατευθυνόμενοι στην κρίση, οι όροι πρόσβασης στην κατοικία αλλάζουν δραστικά, αποκλείοντας συγκεκριμένες κοινωνικές ομάδες από το νέο μοντέλο παραγωγής και διάθεσης γης και οικοδομής (Μπαλαβανίδης κ.α, 2013: 31). Εδώ και δύο τουλάχιστον δεκαετίες, η διαταξική πρόσβαση στην ιδιοκατοίκηση έχει σημαντικά περιοριστεί, κάτι που ενέτεινε η ραγδαία αύξηση της τραπεζικής δανειοδότησης της ζήτησης και η παράλληλη αύξηση των τιμών από τα μέσα της δεκαετίας του 1990 (Μαλούτας, 2011:61 και Emmanuel 2004).

Η Αθήνα, ως μητρόπολη, αποτελεί κύριο πεδίο εφαρμογής νεοφιλελεύθερων πολιτικών της κρίσης, λόγω του ρόλου της σε εθνικό και διεθνές επίπεδο και καλείται να σηκώσει το βάρος των κοινωνικό-οικονομικών επιπτώσεων της δημοσιονομικής κρίσης τις μακροχρόνιες χωρικές και κοινωνικές επιπτώσεις που θα επιφέρει. Από το 2010, οι

πολιτικές αποκρατικοποίησης που λαμβάνουν χώρα στην Αθήνα και στην Ελλάδα, νομιμοποιούνται στα πλαίσια της δημοσιονομικής κρίσης που βιώνει η χώρα. Στο Χάρτη 2.4 φαίνονται τα προς πώληση ακίνητα στην Αττική και στο Χάρτη 2.5τα προς πώληση στην Ελλάδα. Ένα από τα εν λόγω ακίνητα που τοποθετούνται στην Περιφέρεια Αττικής και βρίσκεται στο παράκτιο μέτωπο του Σαρωνικού, είναι ο χώρος του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού και της γειτονικής του μαρίνας του Αγίου Κοσμά.



Χάρτης 1.4: Τα προς πώληση ακίνητα του ΤΑΙΠΕΔ στην Ελλάδα,
 Πηγή: <http://www.hradf.com/el/portfolio> [επεξεργασία του συγγραφέα]



Χάρτης 1.5: Άτλας κοινωνικής γεωγραφίας της Αθήνας,(Σ.Ν. Σπυρέλης, 2016), Πηγή: Κ. Χατζημιχάλης

2.3. Η επανάχρηση αεροδρομίων

Στο τέλος του 20^{ου} αιώνα οι πολιτικές ανατροπές στην Ευρώπη οδήγησαν στο κλείσιμο στρατιωτικών αεροπορικών βάσεων ενώ παράλληλα και στον 21ο αιώνα, σε αρκετές πόλεις, με την αύξηση των αερομεταφορών αλλά και με την μεγέθυνση του αστικού ιστού αυξήθηκαν και οι πολεοδομικές πιέσεις που ασκούσαν τα αεροδρόμια του 20ου αιώνα, που τότε ήταν χτισμένα σε εγγύτητα με το κέντρο, πλέον περιβάλλονταν από πυκνοκατοικημένες οικιστικές περιοχές. Με το κλείσιμο ή τη μετεγκατάσταση των αεροδρομίων, ελευθερώνεται μία ιδιαίτερα μεγάλη έκταση λόγω της κλίμακας των υποδομών των αεροδρομίων, που δημιουργούν προσδοκίες για τη βελτίωση του επιπέδου ζωής. Αρκετές είναι οι περιπτώσεις ανάπλασης και επαναξιοποίησης εκτάσεων πρώην αεροδρομίων. Επιγραμματικά αναφέρονται ορισμένα παραδείγματα:

- Riem, Μόναχο, Γερμανία
- Aspern , Βιέννη, Αυστρία.
- Bentwaters και Woodbridge, Μ. Βρετανία.
- Greenham Common, Μ. Βρετανία.
- Orange County Great Park, Καλιφόρνια. ΗΠΑ.
- MauriceRose, Φρανκφούρτη, Γερμανία



Εικόνα 1.6: Το πρώην αεροδρόμιο του Tempelhof στο Βερολίνο στις διάφορες χρήσεις του.

Στο Βερολίνο, μια σχετικά πρόσφατη περίπτωση μετεγκατάστασης του αερολιμένα, είναι αυτή του **Tempelhof**, όπου τα ζητήματα αξιοποίησης του χώρου και η σημερινή του χρήση παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον.

Το 1996, η γερμανική κυβέρνηση αποφάσισε να ενοποιήσει την εναέρια κυκλοφορία της πόλης του Βερολίνου σε ένα αεροδρόμιο, το αεροδρόμιο του Brandenburg (εν λειτουργία τμήμα του οποίου είναι σήμερα το αεροδρόμιο Schönefeld). Οπότε και αποφασίστηκε η διακοπή της λειτουργίας των δύο υφιστάμενων αεροδρομίων, Berlin-Tegel και Berlin-Tempelhof. Μέχρι σήμερα το Tegel συνεχίζει να βρίσκεται σε λειτουργία, το Tempelhof ωστόσο σταμάτησε να λειτουργεί το 2008. Το τελευταίο, είναι το πρώτο αεροδρόμιο της πόλης και αποτελεί και ιστορικό συγκρότημα τόσο

εξαιτίας του ρόλου του στον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο ,οπότε είχε μετατραπεί σε στρατόπεδο συγκέντρωσης από το 1939 έως το 1944, όσο και για το ότι αποτέλεσε την πύλη του Δυτικού Βερολίνου κατά τη διάρκεια του Ψυχρού Πολέμου και της διαίρεσης της πόλης (ΕΜΠ, 2010). Το Tempelhof έχει έκταση 380 εκτάρια και βρίσκεται εντός του κέντρου της πόλης.



Χάρτης 1.6: Τοποθεσία του πρώην αεροδρόμιο του Tempelhof. Πηγή: thf-berlin.de

Από το 1994, σε σχέδια χρήσεων γης η έκταση εμφανίζονταν ως δομήσιμη έκταση και το 1999 εκδόθηκε masterplan της περιοχής όπου παρουσιάστηκε η βασική δομή του σχεδίου αξιοποίησης. Αποτελούνταν από την χωροθέτηση ωοειδούς πάρκου κεντρικά της περιοχής, το οποίο περιβάλλονταν από τέσσερις αστικές συνοικίες με τις χρήσεις της κατοικίας, της εκπαίδευσης και ένα επιχειρηματικό πάρκο (Hilbrandt, 2016:543). Οι οικιστικές αυτές περιοχές θα συνορευάν με κεντρικές περιοχές της πόλης με διαφορετική κοινωνικό-οικονομική φυσιογνωμία, το Kreuzberg, το Neukölln και το Neu Tempelhof (ή Fliegerviertel). Το Kreuzberg χαρακτηρίζεται για τον εναλλακτικό χαρακτήρα του, για τα κινήματα καταλήψεων και για την υψηλή συγκέντρωση, της τάξης του 53% του τούρκικου πληθυσμού του Βερολίνου. Το Neukölln που χαρακτηρίζεται για τους υψηλούς δείκτες ανεργίας και το Neu Tempelhof, το οποίο είναι μια περιοχή κατοικίας που είχε δημιουργηθεί τη δεκαετία του 1920 στα πρότυπα των κηπουπόλεων. Στις δύο πρώτες περιοχές την τελευταία δεκαετία είναι έντονο το φαινόμενο του gentrification αλλά δεν είναι λίγες και οι αντιδράσεις των κατοίκων του Βερολίνου στην έκβαση του φαινομένου. Λόγω του ιδιαίτερης ιστορικής σημασίας του πρώην αεροδρομίου και άλλων κοινωνικό-πολιτικών διεργασιών αποφασίστηκε το 2007, ο χώρος του αεροδρομίου να είναι ανοιχτός στο κοινό και στα πλαίσια του

συμμετοχικού σχεδιασμού οι πολίτες- επισκέπτες να συμμετάσχουν στη διαδικασία επανάχρησης του αεροδρομίου. Κάτι που πραγματοποιήθηκε από το Μάιο έως τον Οκτώβριο του 2010. Δημιουργήθηκε ένα κέντρο πληροφόρησης των επισκεπτών για την υπόθεση της έκτασης, ενώ παράλληλα οργανώνονταν συμμετοχικά εργαστήρια με στόχο είχαν την συζήτηση και ενημέρωση των κατοίκων των όμορων περιοχών για μια σειρά θεμάτων, όπως οι δραστηριότητες αναψυχής και ο σχεδιασμός πάρκων (TempelhoferFreiheit, 2012). Επιπλέον, οργανώσεις αποτελούμενες από ομάδες κατοίκων των παρακείμενων περιοχών, ομάδες ακτιβιστών και γενικότερα ατόμων με προβληματισμό στην εφαρμογή σχεδίων επανάχρησης αστικών εκτάσεων, καθοδηγούμενων από τις αγορές ακινήτων και επιχειρηματικών επενδύσεων. Οι προβληματικές που αφορούσαν την ανάπλαση και επανάχρηση της περιοχής αφορούσαν καταρχήν την κατασκευή νέων κατοικιών, η οποία θα στήριζε κυρίως τον κατασκευαστικό τομέα αδιαφορώντας για την χωρική μετατόπιση των κατοίκων των όμορων περιοχών, ως αποτέλεσμα μιας τέτοιας μορφής ανάπτυξης. Ακόμη, λόγω της ιστορικότητας της περιοχής και της χρήσης της ως στρατόπεδο συγκέντρωσης δεν θεωρούνταν ηθική η οικοδόμηση της. Σημαντικός παράγοντας για την αντίθεση της κοινής γνώμης με την οικιστική ανάπλαση της έκτασης ήταν οι περιβαλλοντικοί παράγοντες και η οικολογική σημασία του χώρου (Hilbrandt 2016: 545). Το 2014 διεξάγεται δημοψήφισμα ,με πρωτοβουλία του κινήματος ‘100% Tempelhof’, στο οποίο το 64% των συμμετεχόντων δήλωσε την αντίθεση του με το προτεινόμενο σχέδιο αξιοποίησης της έκτασης του πρώην αεροδρομίου, και στήριξε τη διασφάλιση της αξιοποίησης του χώρου ως δημόσιο πάρκο. Ένα χρόνο αργότερα το 2015 ανακοινώθηκε η ημιμετατροπή του πρώην αεροδρομίου ως κέντρο υποδοχής προσφύγων, κάτι που πραγματοποιήθηκε το φθινόπωρο του ίδιου χρόνου και ισχύει μέχρι σήμερα, με το κέντρο υποδοχής του Tempelhof να βρίσκεται ανάμεσα στα μεγαλύτερα κέντρα υποδοχής προσφύγων του Βερολίνου.

3. Η περίπτωση του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού

3.1. Ένταξη του Ελληνικού στην ευρύτερη περιοχή μελέτης

Στην Ελλάδα, παραδείγματα μεγάλης κλίμακας αναπλάσεων τα οποία χωροθετούν ένα ευρύ σύνολο λειτουργιών και δραστηριοτήτων, δεν υπάρχουν πολλά. Η περίπτωση του Ελληνικού είναι για πολλούς λόγους ιδιαίτερα στο βαθμό που πέρα από το ιδιαίτερα μεγάλο μέγεθος που καλύπτει η έκταση του, πρόκειται και για κυρίαρχο έργο του προγράμματος των ιδιωτικοποιήσεων, το οποίο υλοποιείται στα πλαίσια πολιτικών δεσμεύσεων αποπληρωμής του δημόσιου χρέους της χώρας. Με την μεταφορά του Διεθνούς αερολιμένα από το Ελληνικό στην περιοχή των Μεσογείων, στα Σπάτα, η έκταση του πάλαι ποτέ αεροδρομίου αποτέλεσε προσοδοφόρο έδαφος για πληθώρα προτάσεων αξιοποίησης, με κυρίαρχη εκείνη της δημιουργίας ενός μητροπολιτικού πάρκου που με την καλύτερη διαχείριση θα αποτελούσε έναν ουσιαστικό πνεύμονα πρασίνου τόσο για την ευρύτερη περιοχή όσο και για το σύνολο της Αττικής. Ωστόσο, περίπτωση του Ελληνικού, σήμερα αποτελεί την κορωνίδα του προγράμματος αποκρατικοποιήσεων και ιδιωτικοποιήσεων δημόσιας περιουσίας. Μέσα από ένα σύνολο διαδικασιών που παρουσιάζονται παρακάτω, το 2014 έγινε ο διαγωνισμός για την πώληση του συνόλου των ακινήτων του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού, του πρώην Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά και του Εθνικού Αθλητικού Κέντρου Νεότητας (ΕΑΚΝ) Αγίου Κοσμά. Το 2017, δημοσιεύτηκε το masterplan της περιοχής και σήμερα το μόνο που μένει είναι η έγκριση του από το ΣτΕ και η έκδοση Προεδρικού διατάγματος, για την ολοκλήρωση της διαδικασίας πώλησης και την εκκίνηση των έργων ανάπλασης.

Πιο συγκεκριμένα η περιοχή της ανάπτυξης καταλαμβάνει την έκταση των 6.200 στρεμμάτων (6.205.677,31τ.μ.) και περιλαμβάνει:

- το πρώην Αεροδρόμιο του Ελληνικού, εμβαδού 5.249.873,49τ.μ. ,
- το πρώην Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά Αττικής, εμβαδού 529.792,60τ.μ. και
- το Εθνικό Αθλητικό Κέντρο Νεότητας (Ε.Α.Κ.Ν.) Αγίου Κοσμά Αττικής, εμβαδού 426.011,22τ.μ.

Βρίσκεται στο νότιοδυτικό τμήμα της Αττικής, στην ευρύτερη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας. Δυτικά, οριοθετείται φυσικά από την ακτογραμμή του κόλπου του Σαρωνικού και ανατολικά από τον ορεινό όγκο του Υμηττού. Περιβάλλεται από

αστικό ιστό, ανάμεσα στις λεωφόρους Βουλιαγμένης, βόρεια της περιοχής, και της Ποσειδώνος νότια.

Απέχει περίπου 12 χιλιόμετρα από το κέντρο της Αθήνας, 15 χιλιόμετρα από το σταθμό Λαρίσης, 11 χιλιόμετρα από το Λιμάνι του Πειραιά και 27 από το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών στα Σπάτα. Η παράκτια ζώνη που καλύπτει η περιοχή έχει μήκος περίπου 3,5 χιλιόμετρα.



Χάρτης 1.7: Η θέση του ακίνητου στην Αττική. Πηγή δεδομένων: Google Satellite, geodata.gov.gr. Ιδία επεξεργασία.

Η σύνδεση με το κέντρο της Αθήνας, του Πειραιά και με τις άλλες περιοχές της Αττικής εξυπηρετείται από τους οδικούς άξονες της περιοχής όπως είναι η Λ. Βουλιαγμένης, η Λ. Ποσειδώνος, η Λ. Αλίμου- Κατεχάκη, η Λ. Συγγρού και η Λ. Αμφιθέας, από το σταθμό του μετρό στο Ελληνικό και τα υπόλοιπα μέτρα μαζικής μεταφοράς που εξυπηρετούν την μητροπολιτική περιοχή της Αττικής.

Διοικητικά εντάσσεται στην Περιφέρεια Αττικής, στην Περιφερειακή Ενότητα του Νότιου Τομέα και εμπίπτει εντός των ορίων των Δήμων Ελληνικού - Αργυρούπολης, Γλυφάδας και Αλίμου. Οι τρεις αυτοί δήμοι είναι που βρίσκονται στην ακτίνα άμεσης επιρροής και την περικλείουν.



Χάρτης 1.8: Η έκταση της περιοχής του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού. Πηγή δεδομένων: *Google Satellite, ΣΟΑ 2017. Ιδία επεξεργασία.*

Η σημασία του χώρου που βρίσκεται η περιοχή είναι ιδιαίτερα μεγάλη, καθώς βρίσκεται εντός του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας, στο νότιο – ανατολικό άκρο, και περίπου στο κέντρο του παραθαλάσσιου νότιο-ανατολικού τμήματος της Μητροπολιτικής Περιοχής της Αθήνας και ενώ ενσωματώνεται στον οικιστικό ιστό ταυτόχρονα έχει μικρή σχετικά απόσταση από μείζονες εξωαστικές ζώνες πρασίνου (Χελιώτη, 2014:50· ΟΡΣΑ, 2009). Διαθέτει ήπιο κλίμα, καλή προσπελασιμότητα και λόγω της παλαιότερης λειτουργίας του ως διεθνές αεροδρόμιο συνιστά σημείο αναφοράς. Όπως αναφέρεται στη μελέτη του ΕΜΠ το 1996 που εκπονήθηκε για την διαχείριση του χώρου μετά την παύση της λειτουργίας του το 2001, το Ελληνικό «υπήρξε από το 1937, η πύλη της Ελλάδας προς το εξωτερικό, ένα "παράθυρο στον κόσμο". Είναι το πρώτο μέρος που συναντά ο ξένος που επισκέπτεται την Ελλάδα και η τελευταία στάση των επιβατών που ταξιδεύουν που φεύγουν για λίγο ή για να μεταναστεύσουν». Η λειτουργία του αεροδρομίου ήταν που επηρέασε την ανάπτυξη των περιοχών που βρίσκονται σε μικρή εγγύτητα και λόγω της χρήσης του πολλές σημαντικές λειτουργίες που εξυπηρετούν ακόμη της ανάγκες των δήμων συγκεντρώθηκαν στην περιοχή, επίσης, δραστηριότητες αναψυχής και τουρισμού.

Με την μετεγκατάσταση του αεροδρομίου στα Σπάτα, στο χώρο του πρώην αεροδρομίου πρώην αεροδρομίου και της παράκτιας ζώνης παρέμειναν ή μεταφέρθηκαν διάφορες λειτουργίες υποδομών όπως εγκαταστάσεις τις Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, του ΤΡΑΜ και ΕΘΕΛ, το Αττικό Μετρό, τα Ολυμπιακά Ακίνητα, τα Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα (ΕΤΑ), το Αθλητικό Κέντρο Αγίου Κοσμά, το Ταμείο των Κληρικών (ΤΠΟΕΚΕ), σύμφωνα με μελέτη του ΕΜΠ του 2010.

3.2. Ιστορική αναδρομή στην κείμενη νομοθεσία

Για την καλύτερη κατανόηση της σημασίας των πολιτικό- οικονομικών διεργασιών στην διαδικασία παραγωγής του χώρου, είναι απαραίτητο να γίνει μια σύντομη ιστορική αναδρομή στο ιδιοκτησιακό καθεστώς του Αεροδρομίου του Ελληνικού και στο θεσμικό πλαίσιο στο οποίο υπάγεται.

Σύμφωνα με την μελέτη του ΕΜΠ του 1996 , το 1937 με σκοπό την ίδρυση Πολιτικού Αεροδρομίου Αθηνών, με το βασιλικό διάταγμα 7.9.1937 (ΦΕΚ 360/Α/15.9.1937), απαλλοτριώθηκε υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου έκταση 2.150 στρεμμάτων περίπου στο Χασάνι Αττικής. Από το 1937 και ύστερα μέχρι το 1959, συμπεριλαμβανομένης της περιόδου της γερμανικής κατοχής, πραγματοποιούνταν σταδιακές απαλλοτριώσεις για την κάλυψη των σχετικών αναγκών. Από το 1950 καθίσταται ικανό να λειτουργήσει ως το μόνο Διεθνές Αεροδρόμιο της χώρας και το 1953 εγκαθίσταται σε ένα τμήμα του χώρου η Αμερικάνικη Βάση που εξυπηρετούσε τις στρατιωτικές μεταφορές των ΗΠΑ. Λόγω της πυκνής κατοίκησης και της τουριστικής ανάπτυξης της περιοχής που συνόρευε με τον χώρο του Αεροδρομίου, στα μέσα της δεκαετίας του 60, δημιουργούνταν προβλήματα λόγω της επέκτασης του αεροδρομίου ενώ παράλληλα αυξάνονταν η κίνηση και συνεπώς οι ανάγκες του όλο και διογκώνονταν.

Λόγος για την αντιμετώπιση των ζητημάτων του αεροδρομίου γίνονταν από την δεκαετία του 50. Τελικά το 1977 απαλλοτριώθηκε έκταση περίπου 16.420 στρεμμάτων στα Σπάτα και με το Νόμο 811/78 ιδρύθηκε η “Αερολιμήν Αθηνών Α.Ε” που ανέλαβε την κατασκευή και λειτουργία του Νέου Αερολιμένα στα Σπάτα (ΕΜΠ, 1996). Το 1980 δημοσιεύτηκε ως Υπουργική Απόφαση (Φ.Π/ΓΦΠ 2094 «περί σχεδίου – Πλαισίου Ρυθμίσεων Ευρύτερης περιοχής Πρωτεύουσας») το Ρυθμιστικό σχέδιο της Κυβέρνησης (ΦΕΚ Β΄ 341/2-4-1980), γνωστό και ως «σχέδιο Μάνου», όπου τα Σπάτα εμφανίζονται ως ιδανική τοποθεσία για τη δημιουργία του Αερολιμένα Αθηνών και ο χώρος του Ελληνικού ως «ζώνη μελέτης παραθεριστικής κατοικίας – αναψυχής» (Ποτουρίδης, 2011). Το 1981 σε μελέτη της ΔΕΠΟΣ, η οποία ανέλαβε από την "Αερολιμήν ΑΕ" τη μελέτη μελλοντικής ανάπτυξης του χώρου του Αεροδρομίου, ο χώρος προτείνεται για οικιστική ανάπτυξη (ΕΜΠ, 1996). Στο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας 1985 (Ν.1515/85, ΦΕΚ Α΄ 18/18-2-1985), οριστικοποιείται η χρήση του Ελληνικού ως αεροδρομίου της Αθήνας και καταργείται η θέση των Σπάτων, κάτι που τροποποιήθηκε το 1992 με τον νόμο 2052/1992, ώστε να ενσωματώσει τη μεταφορά του αεροδρομίου στις γενικές κατευθύνσεις του , οι οποίες προσανατολίζονταν στο ότι η τοποθεσία των

Σπάτων ήταν η καταλληλότερη για την κατασκευή του νέου Αερολιμένα (Χελιώτη, 2014). Το 1995 έγινε η κύρωση της σύμβασης για την μεταφορά του αερολιμένα και την κατασκευή του νέου Διεθνούς Αεροδρομίου στα Σπάτα που πραγματοποιήθηκε με τον ν.2338/1995 (ΦΕΚ 202Α' /14.9.1995). Άλλες μελέτες που έγιναν για την ανάπτυξη του χώρου του Ελληνικού στις αρχές του 90 ήταν η μελέτη της ΑΝΔΗΠ του 1991, με θέμα την αξιοποίηση του χώρου των Πολεμικών Βάσεων, η οποία εστίαζε στη πράσινη ανάπτυξη του χώρου ως «υπερτοπικό πόλο πρασίνου και ανάπτυξης» και στη συνέχεια η μελέτη της INTRATECH με την οποία θα καλύπτονταν οι ανάγκες των όμορων δήμων της περιοχής. Επιπλέον το 1991 έγινε εκκένωση του χώρου της Αμερικάνικης Βάσης και η έκταση με τις κτιριακές εγκαταστάσεις της περιήλθαν στο Ελληνικό Δημόσιο (Υπουργείο Οικονομικών). Τη φύλαξη τους ανέλαβε το ΓΕΑ, ενώ αρμόδια υπηρεσία να τη διαχειρίζεται ορίστηκε η Κτηματική Υπηρεσία του Δημοσίου. Παραχωρήθηκαν τμήματα της έκτασης σε διάφορους τομείς με προσωρινό χαρακτήρα διαχείρισης καθώς η χρήση τους θα σταματούσε με την οριστική μετεγκατάσταση του Αερολιμένα στα Σπάτα (ΕΜΠ, 1996).

Η σύμβαση του Ν. 2338 που υπογράφηκε το 1995 αναφέρει αναλυτικά στη σελ. 6055 του καταστατικού ότι *«μετά την έναρξη της λειτουργίας του νέου διεθνούς αερολιμένα της Αθήνας στα Σπάτα, ο αερολιμένας του Ελληνικού παύει να λειτουργεί και ο χώρος που καταλαμβάνει προορίζεται κυρίως για τη δημιουργία μητροπολιτικής ζώνης πρασίνου. Η ανάπτυξη και αξιοποίηση του χώρου αυτού εντάσσεται στον ευρύτερο χωροταξικό, οικιστικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής, με βάση ολοκληρωμένη μελέτη που εκπονείται από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας και εγκρίνεται κατά την κείμενη νομοθεσία. Ιδρύεται νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου με έδρα την Αθήνα και επωνυμία Διαχειριστικός Φορέας Μητροπολιτικής Ζώνης Πρασίνου Λεκανοπεδίου Αθηνών. Το νομικό αυτό πρόσωπο λειτουργεί χάριν του δημόσιου συμφέροντος κατά τους κανόνες του ιδιωτικού δικαίου και της ιδιωτικής οικονομίας, δεν υπάγεται στον ευρύτερο δημόσιο τομέα και δεν εφαρμόζονται σε αυτό οι διατάξεις που διέπουν τις εταιρίες που άμεσα ή έμμεσα ανήκουν στο Δημόσιο. Σκοπός του Φορέα είναι η προστασία, η συντήρηση η διαχείριση και η με κάθε τρόπο αξιοποίηση του πιο πάνω χώρου και η εκπόνηση σχετικών μελετών. Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων ρυθμίζονται οι ειδικότεροι σκοποί του 'Φορέα' οι τρόποι και τα μέσα εκπλήρωσης τους, οι πόροι του, τα όργανα διοίκησης του, η συγκρότηση και οι αρμοδιότητες των οργάνων αυτών, τα θέματα του προσωπικού του καθώς και κάθε άλλη*

συναφής λεπτομέρεια. Ποσοστό τουλάχιστον δέκα τοις εκατό (10%) των εσόδων του διαχειριστικού φορέα που ιδρύεται με το άρθρο αυτό διατίθενται για τη δημιουργία σύγχρονης υποδομής και δικτύων ποιότητας ζωής καθώς και για την παροχή αντισταθμιστικών οφελών στην ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων με αιχμή τα Σπάτα στο πλαίσιο του ολοκληρωμένου χωροταξικού, οικιστικού και αναπτυξιακού σχεδιασμού της περιοχής». Ο νόμος 2338/1995 επιπλέον όρισε τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας ως αρμόδια αρχή να εκπονήσει ερευνητικό πρόγραμμα για την ανάπτυξη και αξιοποίηση του χώρου του πρώην αεροδρομίου που να τον εντάσσει στον ευρύτερο χωροταξικό, οικιστικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής. Ο ΟΡΣΑ ανέθεσε το παραπάνω πρόγραμμα στο ΕΜΠ και η πρώτη φάση του δημοσιεύτηκε το 1996 με θέμα «Ανάπτυξη του χώρου του αεροδρομίου του Ελληνικού», με επιστημονικό υπεύθυνο τον Λ.Κ. Βασενχόβεν, ενώ γενικά περιλάμβανε δύο φάσεις (1995-1999) και ένα συμπληρωματικό πρόγραμμα (2000-2001) για τις Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις (Χελιώτη, 2014).

Όπως αναφέρει ο Α. Ποτουρίδης, σε μια αναλυτική παρουσίαση του για την εξέλιξη των επισήμων θέσεων του Δημοσίου σχετικά με τη χρήση του αεροδρομίου του Ελληνικού, από το 1996 υπάρχουν αναφορές και υπόνοιες οικοπεδοποίησης της έκτασης των 2.500 στρεμμάτων, ενώ το 1997 οι δήμαρχοι Αλίμου, Αργυρούπολης, Γλυφάδας και Ελληνικού εκφράζουν την «αντίθεσή τους σε κάθε προσπάθεια οικοπεδοποίησης στην περιοχή του πρώην Αεροδρομίου και σε αντίθεση, προτείνουν, ο χώρος στο σύνολό του, να χαρακτηριστεί ως Μητροπολιτικό Πάρκο που θα περιλαμβάνει δραστηριότητες Πολιτισμού, Αθλητισμού και Αναψυχής» (Ποτουρίδης 2011: 63). Τα επόμενα χρόνια το ζήτημα παραμένει κρίσιμο και ενώ δημοσιεύονται έργα (Έκθεση Σπράου, μελέτη Intratech) με σκοπό την μερική οικοπεδοποίηση του χώρου και τη χρηματοδότηση του έργου ανάπλασης του χώρου με αντισταθμιστικές παροχές στους δήμους των Μεσογείων, πολλοί είναι αυτοί που δεν συμφωνούν με το σχέδιο όπως η Επιτροπή Εισήγησης για τη χρήση του χώρου του Αεροδρομίου του Ελληνικού της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Αθηνών – Πειραιώς.

Το 1999 με γνώμονα τους Ολυμπιακούς Αγώνες που θα φιλοξενούσε η Αθήνα το 2004 ψηφίζεται ο νόμος 2730/1999 (ΦΕΚ 130 Α/1999), με θέμα «Σχεδιασμός, ολοκληρωμένη ανάπτυξη και εκτέλεση Ολυμπιακών Έργων και άλλες διατάξεις». Στο άρθρο 2 παρ. 1 του εν λόγω νόμου ορίζεται, ως περιοχή υποδοχής Ολυμπιακών Έργων και συγκεκριμένα του έργου του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας καθώς και τα έργα υποστήριξής του, ο Άγιος Κοσμάς, Ελληνικού και αναφέρεται ότι «η περιοχή αυτή

μετά την τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων θα λειτουργήσει ως υπερτοπικός πόλος αναψυχής, ναυταθλητισμού και πολιτισμού. Σε αυτήν μπορεί να περιλαμβάνονται, ύστερα από την κατάρτιση των Ειδικών Σχεδίων που προβλέπονται στο άρθρο 3, οι χρήσεις του άρθρου 8 του από 23.2/6.3.1987 προεδρικού διατάγματος (ΦΕΚ 166 Δ'), όπως συμπληρώθηκε με την παράγραφο 18α του άρθρου 6 του ν. 2160/1993 (ΦΕΚ 118Α'), με εξαίρεση τις εξής χρήσεις: ξενοδοχεία, κέντρα διασκέδασης αναψυχής, γήπεδα γκολφ, κατοικίες και καζίνο». Ακόμη ο νόμος 2730/1999, τροποποίησε το Ρυθμιστικό Αθήνας, που ενσωμάτωσε τις διατάξεις για τα Ολυμπιακά έργα, ως συστήματα πόλων υπερτοπικής σημασίας που θα εξυπηρετούν ζωτικές λειτουργίες ολόκληρου του Μητροπολιτικού συγκροτήματος της Αθήνας. Για την εφαρμογή του Ν.2730/1999 συντάχθηκε και εγκρίθηκε το ΕΣΟΑΠ Αγίου Κοσμά (Π.Δ., ΦΕΚ 138Δ/2002)[Ελληνικό Α.Ε., 2012]. Με αυτό, έγινε καθορισμός των χρήσεων γης κατά ζώνες, των όρων δόμησης και της γενικής διάταξη των κτιρίων, καθώς προσδιορίστηκαν και τρεις ζώνες για την ολυμπιακή περίοδο, και δύο ζώνες με επιμέρους περιοχές σε κάθε μια για την μετά - ολυμπιακή περίοδο.

Ο Ν.2912/2001 τροποποίησε το άρθρο 2 του Ν.2730/1999 ορίζοντας ότι «στον χώρο του Αεροδρομίου του Ελληνικού καθορίζεται περιοχή υποδοχής Ολυμπιακών αθλητικών εγκαταστάσεων και των αναγκαίων έργων ανάπλασης και υποστήριξής τους». Η χωροθέτηση των εγκαταστάσεων όπως αναφέρεται από το ΟΡΣΑ δημιούργησε νέα προγραμματικά δεδομένα, συνδέοντας τη μελλοντική ανάπτυξη του χώρου του πρώην αεροδρομίου με τους στόχους της μετά-ολυμπιακής αξιοποίησης της Ολυμπιακής κληρονομιάς της Αθήνας (Χελιώτη 2014, ΟΡΣΑ 2009).

Γενικότερα η νομοθεσία για τις Ολυμπιακές εγκαταστάσεις εισήγαγε εξαιρέσεις στο σύστημα του έως τότε χωρικού σχεδιασμού, κάτι που θα συνεχίσει να αποτελεί πολιτική στα μετέπειτα χρόνια. Για τον Ν. 2730/1999 έχει ειπωθεί ότι «για λόγους 'μείζονος εθνικής σημασίας', όπως οι Ολυμπιακοί Αγώνες, εισάγονται για πρώτη φορά στην ελληνική νομοθεσία τα 'Ειδικά Σχέδια Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης Περιοχών' για να 'φιλοξενήσουν' τις Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις. Τα σχέδια αυτά είναι η βάση στην οποία στηρίχτηκαν όλα τα επόμενα ειδικά σχέδια αξιοποίησης ακινήτων και είναι η πρώτη εξαίρεση τέτοιας κλίμακας στο πολεοδομικό και χωρικό σύστημα σχεδιασμού για την εξυπηρέτηση ενός σκοπού 'μείζονος σημασίας'» (Πέρρου, 2016). Η εισαγωγή σχεδίων στην ελληνική νομοθεσία με τη μορφή παρέκκλισης για λόγους μείζονος ανάγκης αποτέλεσε τακτική με την οποία καθεστώτα χωρικών παρεκκλίσεων θεσμοθετήθηκαν και ενσωματώθηκαν στο χωρικό σχεδιασμό στην εποχή της κρίσης.

Πανομοιότυπες διατάξεις και παρεκκλίσεις όπως η παραχώρηση αιγιαλού και η δυνατότητα απαλλοτριώσεων, οι οποίες συναντώνται στο θεσμικό πλαίσιο για τις ΠΟΤΑ, τις ΒΕΠΕ και τα Ολυμπιακά ακίνητα, μεταφέρθηκαν στα Ειδικά Σχέδια Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης των Στρατηγικών Επενδύσεων, τα οποία μετεξελίχθηκαν στα ΕΣΧΑΣΕ και ΕΣΧΑΔΑ (Πέρρου, 2016). Τα Ειδικά Σχέδια για τα Ολυμπιακά Ακίνητα θεσμοθετούνται με Προεδρικό Διάταγμα κάτι που μέχρι τότε στις περιπτώσεις πολεοδόμησης περιοχών δεύτερης κατοικίας, των ΠΟΤΑ, ΒΕΠΕ και ΠΕΡΠΟ γίνονταν με Υπουργική Απόφαση μετά από γνώμη είτε του Δήμου ή της Περιφέρειας καθώς και του αρμόδιου Συμβουλίου Χωροταξίας ή Πολεοδομίας. Έτσι ενώ παλιότερα οι διαδικασίες εναρμονίζονταν με τις κατευθύνσεις των υπερκείμενων σχεδίων ο χωρικός σχεδιασμός στην περίπτωση των Ολυμπιακών Έργων τροποποιεί τον υφιστάμενο σχεδιασμό.

Σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι το 2002 ψηφίστηκε ο νόμος 3049/2002 με θέμα την «Αποκρατικοποίηση Επιχειρήσεων του Δημοσίου και άλλες διατάξεις», κατ' εφαρμογή του οποίου όπως ίσχυε το 2011, εκδόθηκε η υπ' αριθμό. 177/12.05.2011 απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιαρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων, δυνάμει της οποίας το Ελληνικό Δημόσιο αποφάσισε τη διερεύνηση της δυνατότητας και των εναλλακτικών τρόπων για την πώληση μετοχών της ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε. όπως αναφέρεται στην Αιτιολογική Έκθεση του 2016 για το σχέδιο νόμου «Κύρωση της Σύμβασης Αγοραπωλησίας Μετοχών για την απόκτηση του 100% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε. και της από 19.07.2016 Τροποποιητικής Σύμβασης και ρύθμιση λοιπών συναφών θεμάτων».

Ο Ν. 3342/2005 (ΦΕΚ 131/Α'/6.6.2005) για την βιώσιμη ανάπτυξη και αξιοποίηση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων, τροποποίησε τον Ν.2730/1999 με την προσθήκη επιπλέον χρήσεων και λειτουργιών στις Ολυμπιακές εγκαταστάσεις του Ελληνικού καθώς και στο Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά. Επέφερε επίσης ορισμένες αλλαγές στους όρους δόμησης. Παράλληλα με τη νομοθεσία για αξιοποίηση των τμημάτων του ακινήτου μέσω της αξιοποίησης των ολυμπιακών εγκαταστάσεων, με το πέραςμα της ολυμπιάδας μπαίνει πάλι στο προσκήνιο με μεγαλύτερη ένταση η εκμετάλλευση του ακινήτου τόσο ως μητροπολιτικού πάρκου όσο και στα πλαίσια μιας οικοπεδοποιημένης οργανωμένης περιοχής. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το 2007 το ΥΠΕΧΩΔΕ παρουσιάζει σχέδιο το οποίο πέραν του μητροπολιτικού πάρκου περιλαμβάνει οικιστική ανάπτυξη ενός μεγάλου μέρους της έκτασης και την κατασκευή και μετατροπή αυτοκινητοδρόμων για τη σύνδεση της νέας περιοχής με το αστικό

δίκτυο της Αθήνας. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα το ΕΜΠ την ίδια χρονιά να πραγματοποιήσει έρευνα με σκοπό την αποτίμηση της πρότασης του ΥΠΕΧΩΔΕ . Επιπλέον το 2010, με ανάθεση από την Τ.Ε.Δ.Κ.Ν.Α., στο Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος του Τομέα Πολεοδομίας και Χωροταξίας του ΕΜΠ για τους Δήμους Αλίμου, Αργυρούπολης, Γλυφάδας και Ελληνικού διεκπεραίωσε ερευνητικό πρόγραμμα πάνω στις «Βασικές αρχές σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου στο πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού», όπου προτείνονταν ένα σενάριο ήπιας ανάπλασης της περιοχής του πρώην αεροδρομίου, με όρους κύριας χρήσης πρασίνου και σταδιακή απόδοση των εκτάσεων του σε δημόσια ανοικτή πρόσβαση (Χελιώτη, 2014:144· ΕΜΠ, 2010).

Το 2009 εμφανίζεται ο Νόμος περί Fast Track, Ν.3775/2009 (ΦΕΚ 122/21.07.2009) ο οποίος είχε σαν στόχο την επιτάχυνση των διαδικασιών αδειοδότησης μέσω του «Enterprise Greece» για μεγάλες επενδύσεις και θέσπισε τη Διαδικασία Ταχείας Αδειοδότησης για επενδύσεις στους κλάδους της βιομηχανίας, της ενέργειας, του τουρισμού και στις επενδύσεις υψηλής τεχνολογίας και καινοτομίας. Τα κριτήρια για την ένταξη των επενδύσεων στη Διαδικασία Ταχείας Αδειοδότησης συνδέονταν με το ποσό της επένδυσης ενώ τα κριτήρια για την αξιολόγηση των επενδυτικών σχεδίων σχετίζονταν με την βιωσιμότητα του σχεδίου, την φερεγγυότητα τα κοινωνικό-οικονομικά οφέλη για την αγορά εργασίας και επενδύσεων και κριτήρια για την γενικότερη ανάπτυξη της χώρας. Με την έκδοση του Ν. 3984/2010 οι διατάξεις της ταχείας αδειοδότησης του Ν.3775/2009 καταργήθηκαν. Ο νέος νόμος με θέμα τις Στρατηγικές Επενδύσεις και τις αδειοδοτικές διαδικασίες «καθιστά ένα φιλικότερο επενδυτικό περιβάλλον, με πιο ευέλικτες διαδικασίες για τη γρήγορη έκδοση αδειών επενδύσεων στην Ελλάδα, σε διάφορους τομείς όπως η βιομηχανία, η ενέργεια, ή ο τουρισμός. Ο συγκεκριμένος Νόμος θεσμοθετεί τα Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Στρατηγικών Επενδύσεων (Ε.Σ.Χ.Α.Σ.Ε.)» (Χαραλαμπίδου, 2016:78). Μια ουσιαστική διαφορά με τον νόμο των στρατηγικών επενδύσεων (Ν.3894/2010), είναι ότι τα κριτήρια αυτά ήταν δεσμευτικά και όχι ενδεικτικά για τον χαρακτηρισμό της επένδυσης ως στρατηγικής (Κερμελιώτης, 2017) και ότι με τον δεύτερο νόμο οι στρατηγικές επενδύσεις δεύτερου εκτός από την ταχεία αδειοδότηση έχουν κι άλλες διευκολύνσεις μέσω παρεκκλίσεων από το θεσμικό πλαίσιο του χωρικού σχεδιασμού.

Ιδιαίτερη επίδραση στην ελληνική νομοθεσία και στο θεσμικό πλαίσιο του χωρικού σχεδιασμού έχει η ένταξη της χώρας στο μηχανισμό στήριξης, το 2010, που «σηματοδοτεί τη δέσμευση της χώρας προς τους πιστωτές της για την υλοποίηση ενός

εύρους πολιτικών αναδιάρθρωσης στο πλαίσιο των οποίων η διευκόλυνση των επενδύσεων, οι ιδιωτικοποιήσεις και η ανάπτυξη της ακίνητης περιουσίας του δημοσίου αποκτούν κεντρική προτεραιότητα» (Βαταβάλη και Ζήφου, 2013). Για το Ελληνικό αναφέρεται ότι στα «πλαίσια της δύσκολης οικονομικής συγκυρίας που βρίσκεται η χώρα και της πίεσης από τους δανειστές για μείωση του ελλείμματος ξεκίνησε η δημόσια συζήτηση για την αξιοποίηση του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού με παραχώρηση σε ιδιώτες επενδυτές» (Ποτουρίδης, 2011:73). Για την περίοδο και την τροπή της ελληνικής νομοθεσίας μέσω χωρικών πολιτικών και θεσμών από το 2010 και ύστερα έχουν ειπωθεί πολλές απόψεις και θέσεις , αναγνωρίζεται από πολλούς ως αναγκαίο κακό για τη διευκόλυνση της δημοσιονομικής ανάπτυξης ενώ αντίθετες θέσεις παρατηρούν ότι με την εγκαθίδρυση τέτοιων μηχανισμών εξουσίας στη χώρα νομιμοποιούνται θεσμικές αντισυνταγματικές εκτροπές με στόχο το «ξεπούλημα της δημόσιας γης μέσω των ιδιωτικοποιήσεων, δηλαδή μια διαδικασία υφαρπαγής δημόσιου πλούτου υπέρ μερίδας του κεφαλαίου» (Χατζημιχάλης, 2013). Είναι γεγονός ότι οι πολιτικές της περιόδου επικεντρώνονταν στην σημασία των ιδιωτικοποιήσεων για την ‘μείωση του ελλείμματος’ και έτσι ήταν «στο επίκεντρο των μεταρρυθμίσεων που επιβλήθηκαν από το πρόγραμμα προσαρμογής με στόχο την αποπληρωμή του δημόσιου χρέους» (Πέρρου, 2016:51· Zifou, 2014) όπου η προσέλκυση επενδύσεων για την αξιοποίηση δημόσιας περιουσίας έχει κομβική σημασία. Το δημόσιο συμφέρον ταυτίζεται με την εκπλήρωση των δημοσιονομικών και αναπτυξιακών στόχων για την έξοδο της χώρας από την κρίση με την κοινωνική νομιμοποίηση των επιλογών του σχεδιασμού (Περπινιά, 2015:124· Ζήφου,2012:182) κι αυτό έχει ως αποτέλεσμα οι θεσμικές αυτές αλλαγές να οδηγούν στη βίαιη διάλυση ενός –έτσι και αλλιώς– αρκετά ευέλικτου συστήματος σχεδιασμού στο όνομα της διευκόλυνσης των επενδύσεων (Ζήφου, 2012).

Σε αυτό το πλαίσιο και το κλίμα, ο Ν. 3894/2010 επισπεύδει τις αποκρατικοποιήσεις και την εκποίηση δημόσιας ακίνητης περιουσίας, δίνοντας πρωτεύοντα ρόλο στην αξιοποίηση του χώρου του Ελληνικού. Αναφέρεται από τη Διυπουργική Επιτροπή Αναδιάρθρωσεων και Αποκρατικοποιήσεων έτσι ότι «με στόχο την επιτάχυνση της διαδικασίας αξιοποίησης του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού και με τη χρήση της διαδικασίας *fast-track*, αποφασίστηκε α) συγκρότηση φορέα ειδικού σκοπού *ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ Α.Ε.* στον οποίο περιέρχεται η διαχείρισή της, και β) η πρόσληψη χρηματοοικονομικών και τεχνικών συμβούλων για την αξιοποίηση της έκτασης» (Χελιώτη 2014:86, ΔΕΑΑ 2010).Επακόλουθα, το2011 ιδρύεται η ανώνυμη εταιρεία

Ελληνικό Α.Ε., για τη διαχείριση και αξιοποίηση της έκτασης του πρώην αεροδρομίου Ελληνικού με Πρόεδρο τον κ. Σπύρο Πολλάλη ενώ τον ίδιο χρόνο, δύο μήνες αργότερα, ο Ν. 3986/2011 (ΦΕΚ Α' 152/1-7-2011) ιδρύει το Ταμείο Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) στο οποίο μεταβιβάζονται τα μετοχικά κεφάλαιο της εταιρείας Ελληνικό Α.Ε. (Χελιώτη 2014:86, ΔΕΑΑ 2010). Εν συνεχεία, με την υπ' αριθμό 225/7.1.2013 (ΦΕΚ Β15/10.01.2013) απόφαση της ΔΕΑΑ ,όπως τροποποιήθηκε από την υπ' αριθμό 234/24.04.2013, παρ. 39 (ΦΕΚ Β1020/25.04.2013) απόφαση της ίδιας Επιτροπής, μεταβιβάστηκαν στο ΤΑΙΠΕΔ και περιήλθαν χωρίς αντάλλαγμα αφενός το δικαίωμα επιφανείας επί των ως άνω ακινήτων του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού – Αγίου Κοσμά, για διάρκεια 99 ετών, αρχόμενης από τη σύσταση του δικαιώματος, και αφετέρου, ποσοστό 30% εξ αδιαιρέτου της πλήρους κυριότητας επί των ιδίων ακινήτων, εξαιρουμένων του αιγιαλού και της παραλίας που εφάπτονται με αυτά, προς το σκοπό της περαιτέρω εισφοράς τους στην ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε. δια αυξήσεως του μετοχικού κεφαλαίου της, όπως αναφέρεται στην Αιτιολογική Έκθεση του Ν.4422/2016. Στο ΤΑΙΠΕΔ μεταβιβάζονται η κυριότητα, νομή, κατοχή και τα δικαιώματα εκμετάλλευσης της υπό ιδιωτικοποίησης δημόσιας περιουσίας, ενώ το ταμείο ,που πλαισιώνεται από (συχνά ξένους) ειδικούς σε θέματα κοινωνικό-οικονομικά, τεχνικά, νομικά και πολεοδομικά, έχει το δικαίωμα να παρακάμψει τρέχουσες διαδικασίες, θεσμοθετημένα σχέδια και επίσημους φορείς (Βαταβάλη και Ζήφου, 2013:23).

Ο νόμος 3986/2011 συμπληρώνει τον 3894/2010 και θεσμοθετεί τα Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Δημόσιων Ακινήτων (ΕΣΧΑΔΑ), τα οποία βασίστηκαν στα ΕΣΧΑΣΕ αλλά με πρόσθετες διατάξεις για την παραχώρηση του αιγιαλού και τις απαλλοτριώσεις και προσδιορισμό χρήσεων γης αλλά και ειδικών κατηγοριών χρήσεων που αποδίδονται στα ακίνητα. Μετά την τροποποίηση τους οι δύο νόμοι τροποποιήθηκαν σημαντικά από αρκετά νομοθετήματα και την περίοδο εκείνη της έκδοσης τους και αποτέλεσαν αντικείμενο συσχέτισης με τη λειτουργία διάφορων άλλων νόμων, κάτι που φανερώνει και ισχυροποιεί την προαναφερόμενη προσπάθεια τροποποίησης του θεσμικού πλαισίου στο χωρικό σχεδιασμό ,στο περιβάλλον και στον τουρισμό με στόχο την προσέλκυση και διευκόλυνση των μεγάλων επενδύσεων.

Το 2011, ως αποτέλεσμα των γενικότερων εξελίξεων πάνω στο ζήτημα, δημιουργείται η Επιτροπή Αγώνα για το Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού, μια ενεργή επιτροπή που συντάχτηκε για να εκφράσει άμεση ανάγκη για την αντίθεση στην εκποίηση του πρώην

αεροδρομίου Ελληνικού και να εκφράσει τις απόψεις ότι η «αξιοποίηση» του δημόσιου χώρου του πρώην αεροδρομίου Ελληνικού καθώς και της παραλίας του Αγίου Κοσμά, δεν μπορεί να ταυτίζεται με την εμπορευματοποίηση, την εκποίηση και την μακροχρόνια παραχώρηση δημόσιας γης και δημόσιων εγκαταστάσεων σε ιδιωτικά συμφέροντα για εκμετάλλευση (Τότσικας, 2011). Στα πλαίσια δράσεων που οργανώνονται είναι και το Φεστιβάλ αντίστασης και δημιουργίας στο Ελληνικό.

Το 2012 εκδίδεται ο Ν.4062/2012 (ΦΕΚ 70/Α 30.03.2012), στην ενότητα Α' του οποίου θεσμοθετούνται η αξιοποίηση και η ανάπτυξη του χώρου του πρώην αεροδρομίου και της παράκτιας Ολυμπιακής Ζώνης του Αγίου Κοσμά, με την δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου. Πιο συγκεκριμένα, ο νόμος αφορά τα τρία ακίνητα, το πρώην αεροδρόμιο του Ελληνικού, το πρώην Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά, και το Εθνικό Αθλητικό Κέντρο Νεότητας (ΕΑΚΝ) του Αγίου Κοσμά. Τα οφέλη σύμφωνα με τον νόμο θα είναι πολλαπλά και οι βασικές επιδιώξεις της αξιοποίησης που θέτονται στην ενότητα Α' στο άρθρο 1 :

- a) Η συμβολή στους εθνικούς δημοσιονομικούς και αναπτυξιακούς στόχους για την αξιοποίηση της δημόσιας περιουσίας.
- b) Η προσέλκυση επενδύσεων και δραστηριοτήτων υψηλής προστιθέμενης αξίας για την οικονομία της Αττικής και εν γένει της χώρας, καθώς και η ενίσχυση της επιχειρηματικής καινοτομίας.
- c) Η δημιουργία θέσεων εργασίας σε τομείς με υψηλή ανταγωνιστικότητα για την οικονομία της Αττικής και εν γένει της χώρας.
- d) Η ανάδειξη της Αθήνας σε πολιτιστική μητρόπολη, τουριστικό πόλο διεθνούς ακτινοβολίας και σημαντικό κέντρο οικονομικής ανάπτυξης και επιχειρηματικότητας, καθώς και εκπαίδευσης και έρευνας, στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου και των Βαλκανίων.
- e) Η δημιουργία ενός μητροπολιτικού πόλου πολλαπλών λειτουργιών, εθνικής εμβέλειας και διεθνούς αναφοράς.

Στο 2^ο άρθρο παράγραφο 2 καταρτίζεται το Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης καθώς και καθορίζονται οι γενικοί όροι και περιορισμοί δόμησης και οι γενικές χρήσεις γης στην παράγραφο 3. Επιπλέον, για την έγκριση του σχεδίου στην παράγραφο 4 ορίζονται τα απαραίτητα δικαιολογητικά, που συνοπτικά είναι :

- i. Έκθεση του Σχεδίου Ανάπτυξης,
- ii. Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων,
- iii. Τεχνική Έκθεση Τοπογραφικό διάγραμμα της όλης έκτασης,

- iv. Πρόγραμμα ανάπτυξης κατά φάσεις εκτέλεσης, συνοδευόμενο από χρονοδιάγραμμα και υπόδειξη των έργων και εγκαταστάσεων που θα πραγματοποιηθούν ανά φάση.
- v. Κάθε άλλη μελέτη, έκθεση, διάγραμμα ή άλλο στοιχείο που τυχόν απαιτείται για την περιγραφή και τεκμηρίωση των ρυθμίσεων της παρ.2.

Το Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης θα εγκριθεί με Προεδρικό Διάταγμα, που θα εκδοθεί με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και ΠΕΚΑ. Στο άρθρο 4 παραχωρείται απευθείας στην εταιρεία Ελληνικό Α.Ε. ή σε θυγατρικές της εταιρείες ή σε τρίτους που έλκουν από αυτές δικαιώματα, το δικαίωμα της χρήσης του αιγιαλού και της παραλίας, του συνεχόμενου ή παρακείμενου θαλάσσιου χώρου και του πυθμένα. Η παραχώρηση γίνεται με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και στη συνέχεια καθορίζεται ο χρόνος παραχώρησης και το ετήσιο οικονομικό αντάλλαγμα.

Εν συνεχεία τα επόμενα άρθρα αναφέρονται στη δημιουργία «Γραφείου Ελληνικού» και σε ζητήματα που εμπίπτουν σε παραχωρήσεις, μισθώσεις καθώς και σε επιμέρους τροποποιήσεις του Ν.3986/2011.

Σε σχέση με τα προαναφερθέντα ΕΣΧΑΣΕ, ΕΣΧΑΔΑ είναι χρήσιμο να παρατηρηθεί η σχετικότητα του Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης με εκείνο των ΕΣΧΑΣΕ και των Ολυμπιακών Ακινήτων καθώς και η διοικητική, διαδικαστική αλλά και χωρική παρέκκλιση καθώς και πάλι δημιουργήθηκε ξεχωριστή υπηρεσία διαχείρισής του ακινήτου, η «Ελληνικό ΑΕ», με ειδική υπηρεσία για αδειοδότηση το Γραφείο Ελληνικού, αλλά και Ειδικό Σχέδιο εκμετάλλευσης της έκτασης. Επίκληση γίνεται ακόμη, στο «σκοπό εντόνου δημοσίου συμφέροντος», με στόχο την ηθική νομιμοποίηση των όποιων παρεκκλίσεων του σχεδιασμού .

Ο νόμος 4062/2012 νομοθετεί μια πρόταση που είναι συμβατή με κατευθύνσεις που θέτει ο αναπτυξιακός προγραμματισμός, όπως αυτές συμπυκνώνονται στο ΕΣΠΑ 2007-2013 αλλά και στο 2014-2020, το ΠΕΠ Αττικής 2007-2013 και την 2014-2020, το Γενικό Πλαίσιο ΧΣΑΑ, τα Ειδικά Πλαίσια ΧΣΑΑ για τον Τουρισμό και τη Βιομηχανία, και το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας, που θα παρουσιαστούν και στη συνέχεια. Μία πρόταση η οποία εντάσσεται σε ένα ευρύτερο πλαίσιο προγραμμάτων επενδύσεων – ιδιωτικοποιήσεων, που αφορά στο σύνολο του παραλιακού μετώπου του Σαρωνικού (ιδιωτικοποίηση ΟΛΠ, Φαληρικό Δέλτα, Φλοίσβος, Αστέρης Βουλιαγμένης κ.λπ.).

Έτσι με μέσω δημοσίου διεθνούς πλειοδοτικού διαγωνισμού, εγκρίθηκε η πώληση των μετοχών της ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε. Ο Διαγωνισμός διεξήχθη σε δύο φάσεις. Η πρώτη φάση αφορούσε όριζε ότι τα ενδιαφερόμενα νομικά πρόσωπα έπρεπε να προσκομίσουν έγγραφη εκδήλωση ενδιαφέροντος που θα συνοδεύονταν από τα απαραίτητα δικαιολογητικά συμμετοχής μέχρι τον Απρίλιο του 2012 και η δεύτερη φάση με προθεσμία υποβολής δεσμευτικών προσφορών ορίστηκε το Φεβρουάριο του 2014. Στην πρώτη φάση συμμετείχαν εννέα ενδιαφερόμενοι επενδυτές από τους οποίους οι τέσσερις πέρασαν κατόπιν αποφάσεως του Διοικητικού Συμβουλίου του ΤΑΙΠΕΔ στην δεύτερη φάση. Στην τελική φάση του διαγωνισμού μόνο μία εταιρία υπέβαλε δεσμευτική προσφορά , η «LAMDA Development Ανώνυμη Εταιρεία Συμμετοχών και Αξιοποίησης Ακινήτων». Έτσι ύστερα από ορισμένες τροποποιήσεις της οικονομικής προσφοράς της εταιρίας, υπογράφηκε σύμβαση Αγοραπωλησίας Μετοχών τον Νοέμβριο του 2014 μεταξύ : α) του ΤΑΙΠΕΔ, β) της «HELLINIKON GLOBAL I S.A.» και γ) της εταιρίας «LAMDA Development Ανώνυμη Εταιρεία Συμμετοχών και Αξιοποίησης Ακινήτων» ως Εγγυητή της «HELLINIKON GLOBAL I S.A.».

Αρκετοί οργανισμοί, φορείς, επιτροπές, πολιτικές κινήσεις κ.α. αντιτίθενται στο ζήτημα της διαχείρισης της έκτασης με το σχεδιασμό που προέβλεπε ο Ν. 4062/2012 και επιπλέον το αποτέλεσμα και η νομιμότητα του διαγωνισμού τέθηκαν υπό αμφισβήτηση ακόμη και από την Περιφέρεια Αττικής, η οποία αιτήθηκε πάγωμα των δραστηριοτήτων το Δεκέμβριο του 2014, κάτι που εν τέλει δεν έγινε αποδεκτό .

Το 2015 ο υπουργός μετανάστευσης ανακοινώνει σχέδιο δημιουργίας κέντρου φιλοξενίας προσφύγων σε ορισμένους χώρους του πρώην αεροδρομίου, κάτι που υλοποιήθηκε τον Φεβρουάριο του επόμενου έτους και παρέμεινε έτσι μέχρι το καλοκαίρι του 2017 όπου οι φιλοξενούμενοι στο χώρο μεταφέρονται σε άλλα κέντρα υποδοχής.

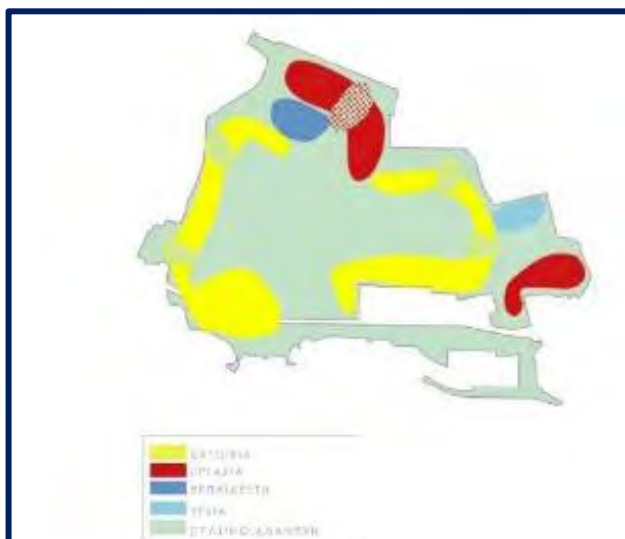
Εν τω μεταξύ, ύστερα από σειρά τροποποιήσεων, το Σεπτέμβριο του 2016 ψηφίζεται ο Νόμος 4422/2016 (ΦΕΚ 181/Α/27-9-2016) με τον οποίο κυρώνεται και αποκτά ισχύ νόμου η από 14.11.2014 Σύμβαση Αγοραπωλησίας Μετοχών, που αφορά στην πώληση του 100% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρίας με την επωνυμία «ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΚΙΝΗΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και το διακριτικό τίτλο «ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε.» (εφεξής «ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε.»), καθώς και η από 19.07.2016 Τροποποιητική αυτής Σύμβαση.

Τελικά το καλοκαίρι του 2017 υποβάλλεται στο ΤΑΙΠΕΔ το Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (ΣΟΑ) του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού – Αγίου Κοσμά όπου λίγες μέρες αργότερα δημοσιοποιούνται και αναρτώνται προς γνώση του ενδιαφερόμενου κοινού τόσο το ΣΟΑ όσο και η προ απαιτούμενη από τον Ν. 4062/2012 ΣΜΠΕ, που οφείλει να τεθεί σε δημόσια διαβούλευση. Σύμφωνα με τον εν λόγω νόμο η έγκριση του ΣΟΑ γίνεται με Προεδρικό Διάταγμα, το οποίο προηγουμένως θα έχει επεξεργαστεί το Συμβούλιο της Επικρατείας και γνώμη επί του του Σχεδίου υποβάλλουν η Ειδική Επιτροπή Εμπειρογνομόνων και το Κεντρικό Συμβούλιο Διοίκησης για την Αξιοποίηση της Δημόσιας Περιουσίας, αποτελούμενο από τους Γενικούς Γραμματείς όλων των εμπλεκόμενων Υπουργείων*

* Μέχρι την παράδοση της παρούσας εργασίας δεν έχει γίνει η έγκριση του ΣΟΑ

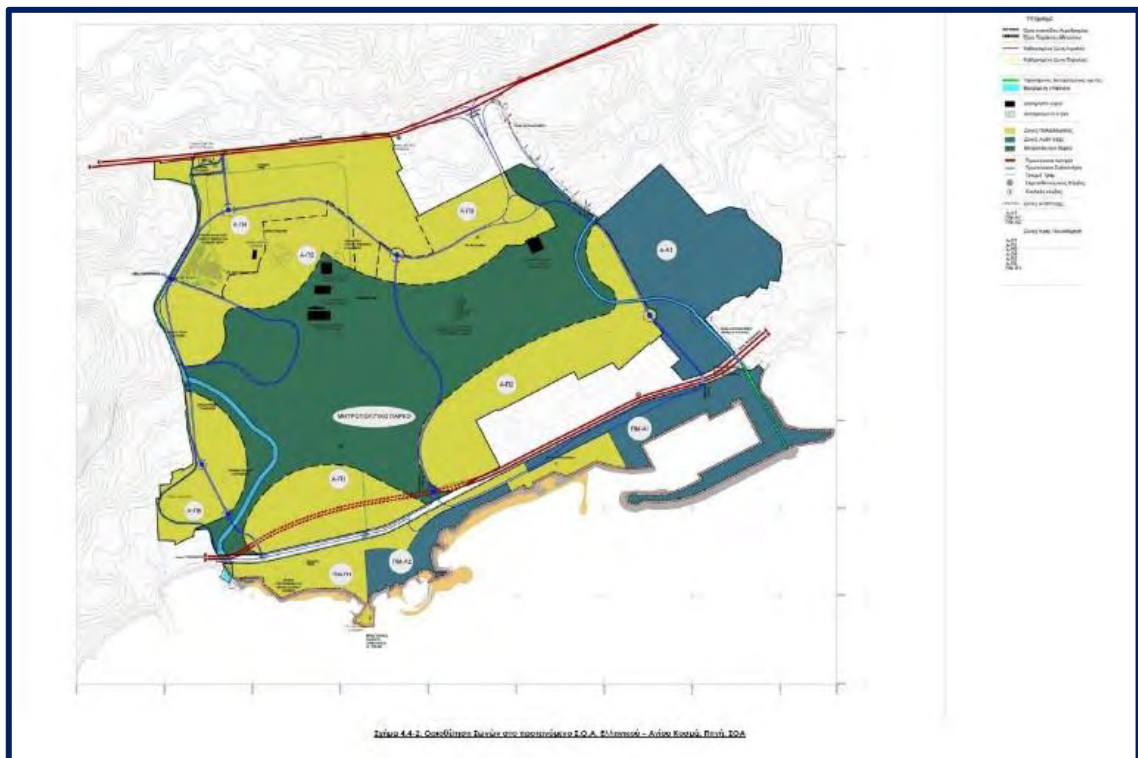
3.3. Συνοπτική περιγραφή προτεινόμενου Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης

Όπως αναφέρθηκε στο προηγούμενο υποκεφάλαιο, σύμφωνα με τον Ν.4062/2012, για την μεταβίβαση των μετοχών της έκτασης του δημοσίου απαραίτητη είναι έκδοση Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης, με τη δομή που ορίζει ο νόμος. Το σχέδιο, όπως αναφέρεται, στοχεύει στην «αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της Αττικής καθώς και στην προσέλκυση ενός σημαντικού αριθμού νέων τουριστών και διεθνών στρατηγικών συμμαχιών». Ως βασικές αρχές του σχεδίου αναφέρονται η πολυκεντρικότητα και πολυλειτουργικότητα, με τον συνδυασμό διαφόρων χρήσεων και λειτουργιών που εμπεριέχουν διάφορα είδη τουρισμού, αναψυχή, κατοικία, κέντρα και θερμοκοιτίδες επιχειρήσεων, εμπορικές λειτουργίες, διοίκηση και γραφεία, πολιτισμό και αθλητισμό, καθώς και περιβαλλοντικές υποδομές.



Χάρτης 1.9: Κεντρική ιδέα οργάνωσης-λειτουργία κάθε ζώνης όπως προβλέπονται από το προτεινόμενο ΣΟΑ
Πηγή: ΣΟΑ 2017

Η πολεοδομική οργάνωση της περιοχής που προβλέπεται από το ΣΟΑ επιμερίζει τον χώρο σε δύο βασικές χωρικές ενότητες, το χώρο του πρώην Αεροδρομίου και το χώρο του Παράκτιου Μετώπου. Η χωρική ενότητα του πρώην Αεροδρομίου εμπεριέχει την υποενότητα του Μητροπολιτικού Πάρκου, συνολικής έκτασης 2.000 στρ., η οποία καταλαμβάνει το κεντρικό τμήμα της ενότητας. Περιμετρικά αυτής αναπτύσσονται επτά χωρικές υποενότητες – έξι ζώνες Πολεοδόμησης εκ των οποίων οι πέντε αναπτύσσουν χρήσεις γενικής κατοικίας και η μια Πολεοδομικής ενότητας και επιπλέον στο χώρο εμπεριέχεται μια Ζώνη Ανάπτυξης όπου χωροθετούνται χρήσεις Τουρισμού-Αναψυχής και Επιχειρηματικού Πάρκου. Στη χωρική ενότητα του Παράκτιου Μετώπου εντάσσονται τρεις χωρικές υποενότητες, μια εκ των οποίων Ζώνη Πολεοδόμησης με προβλεπόμενη χρήση την αμιγή κατοικία και επιπλέον δύο Ζώνες Ανάπτυξης με χρήση τουρισμού-αναψυχής.



Χάρτης 1.10:Οριοθέτηση Ζωνών στο προτεινόμενο ΣΟΑ Ελληνικού- Αγίου Κοσμά. Πηγή: ΣΟΑ 2017



Χάρτης 1.12: Περιοχή Μητροπολιτικού Πάρκου, επιμέρους περιοχές. Πηγή: ΣΟΑ 2017

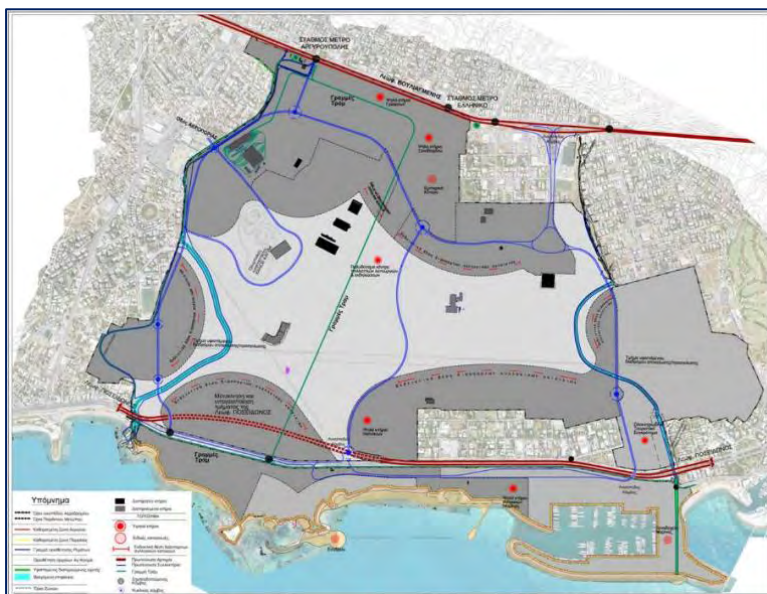
Στο παραλιακό μέτωπο προβλέπεται η δημιουργία, μιας προσπελάσιμης στο κοινό, ενιαίας παραλίας μήκους ενός χιλιομέτρου και πλάτους περίπου πενήντα μέτρων που θα οριοθετείτε μεταξύ της Μαρίνας του Αγίου Κοσμά και μιας νέας προσθήκης στο ενυδρείο χωροθετημένο στην αρχή της νέας ακτογραμμής - παραλίας με την κατασκευή επιχώσεων. Ένας παραλιακός πεζόδρομος και ένα ξενοδοχείο.

Όσον αφορά το οικιστικό περιβάλλον, προβλέπεται η τοποθέτηση των οικιστικών χρήσεων περιμετρικά του πάρκου, κατοικίες διαφορετικής τυπολογίας. Πολυκατοικίες, μονοκατοικίες, ψηλά κτίρια ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής αλλά και συλλογικής κατοικία που θα συνορεύουν με το πάρκο, προτείνεται να σχεδιαστούν. Επιπλέον, προβλέπεται η χωροθέτηση αθλητικών εγκαταστάσεων, πανεπιστημιακού συγκροτήματος, εμπορικού κέντρου, εγκαταστάσεις περίθαλψης, ολοκληρωμένο τουριστικό συγκρότημα. Ως προς την τυπολογία των κτιρίων προβλέπεται η κατασκευή έξι ψηλών κτιρίων που θα βρίσκονται στις εξής περιοχές:

1. Ένα στο πάρκο στην περιοχή του αθλητισμού, που θα φιλοξενεί το «Πολυδύναμο Κέντρο Πολλαπλών Λειτουργιών και Εκδηλώσεων».
2. Ένα στο Παράκτιο μέτωπο, το οποίο επίσης αναφέρεται ότι θα λειτουργήσει ως σημείο προορισμού και τοπόσημο.
3. Ένα Ολοκληρωμένο Τουριστικό Συγκρότημα στη Ζώνη Ανάπτυξης Τουρισμού - Αναψυχής και Επιχειρηματικού Πάρκου.
4. Ένα κτίριο Γραφείων στη Λεωφόρο Βουλιαγμένης.
5. Ένα ξενοδοχείο στη Λεωφόρο Βουλιαγμένης και
6. ένα κτίριο Μικτών Χρήσεων στον Χώρο Περιπάτου.

Ακόμη προβλέπεται η κατασκευή δύο κτιρίων ειδικής αρχιτεκτονικής σχεδίασης εκ των οποίων το ένα είναι το Ενυδρείο στο παραλιακό μέτωπο και το άλλο το Εμπορικό κέντρο στη ζώνη του Πολεοδομικού κέντρου, που προαναφέρθηκαν παραπάνω.

Σχετικά με το οδικό δίκτυο, οι κύριες επεμβάσεις που προβλέπονται από το ΣΟΑ είναι η μετατόπιση και η υπογειοποίηση τμήματος της Λ. Ποσειδώνος με την υποβάθμιση του εναπομείναντος τμήματος σε πρωτεύουσα συλλεκτήρια οδό, με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση και θα εξυπηρετεί κατά βάση τις κινήσεις προσπέλασης προς τις δημιουργούμενες περιοχές αμιγούς κατοικίας και την παραλία. Η αλλαγή όδευσης της υφιστάμενης Υπηρεσιακής Γραμμής ΤΡΑΜ και σύνδεση της με την Λ. Ποσειδώνος, η δημιουργία ανισόπεδης γέφυρας για τη σύνδεση της Μαρίνας του Αγίου Κοσμά με το παραλιακό μέτωπο και η κατασκευή αξόνων που θα εξυπηρετούν την περιοχή ανάπτυξης.



Χάρτης 1.13 Ενδεικτική γενική διάταξη οδικού δικτύου που προβλέπεται από το ΣΟΑ.
Πηγή: ΣΟΑ 2017

3.4. Θεσμικά Κείμενα- Προβλέψεις, και επικαιρότητα, του υφιστάμενου προγραμματικού θεσμικού πλαισίου .

Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

Με ισχύ δεκαπέντε (15) ετών το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης δίνει κατευθύνσεις για την αποτελεσματική και αειφόρο επίτευξη της περιβαλλοντικής, πολιτιστικής, κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξης και βιωσιμότητας της χώρας. Επιδιώκεται ακόμη η ανάδειξη της χώρας σε διεθνές, ευρωπαϊκό, μεσογειακό και βαλκανικό επίπεδο μέσω της αξιοποίησης και προστασίας

των φυσικών και πολιτιστικών πόρων, της έρευνας, της καινοτομίας και του τουρισμού. Με την «αύξηση της ελκυστικότητας της χώρας για την προώθηση επιχειρηματικών δράσεων σε κλάδους στους οποίους διαθέτει συγκριτικό πλεονέκτημα βελτίωσης»(άρθρο 2.α) με πολιτικά και οικονομικά κίνητρα , αναφέρεται ότι θα βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα της ελληνικής οικονομίας. Ιδιαίτερα σημαντική είναι ακόμη η «η αναβάθμιση της ποιότητας σχεδιασμού του οικιστικού χώρου και η προώθηση της ανάπλασης υποβαθμισμένων περιοχών ιδιαίτερα σε αστικοποιημένες ζώνες και σε ζώνες έντονης τουριστικής ανάπτυξης»(άρθρο 2.γ).

Το μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας θεωρείται «αστικός πόλος-πύλη» και δίνονται ιδιαίτερες αναφορές για την ανάπτυξη της. Επιδιώκεται η προώθηση του «ως επιχειρηματικού κέντρου σύνδεσης της Ε.Ε. με τη Νότιο-Ανατολική Μεσόγειο, τη Μέση Ανατολή, τα Βαλκάνια και τις Παρευξείνιες χώρες, σε δικτύωση με τις αντίστοιχες μητροπόλεις με σκοπό τη συγκρότηση ευρύτερων δυναμικών ζωνών οικονομικής ολοκλήρωσης» .Επισημαίνεται η απόκτηση υψηλής ποιότητας περιβάλλοντος και η τουριστική ανάπτυξή της «με έμφαση στον πολιτιστικό και συνεδριακό τουρισμό, αλλά και με δυνατότητες παραθεριστικού τουρισμού σε παράλιες περιοχές της Αττικής και πλησίον νησιών» (άρθρο 5.Β.1), για την βελτίωση της ελκυστικότητας της σε διεθνές επίπεδο. Συνακόλουθα στο άρθρο 7 για τον τουρισμό επιδιώκεται η προστασία, ανάδειξη και αποκατάσταση του περιβάλλοντος και του τοπίου με αναφορά στην αρχιτεκτονική κληρονομιά στην άυλη πολιτιστική κληρονομιά και στη δημιουργία πολιτιστικών χώρων. Επισημαίνεται η τουριστική αξιοποίηση των πόρων της ενδοχώρας και η «δημιουργία σταθερού πλαισίου κανόνων για τη χωροθέτηση επιχειρήσεων που σχετίζονται με τον τουρισμό και τη διαμόρφωση πρόσφορων συνθηκών για την προσέλκυση σημαντικών, για την εθνική οικονομία, τουριστικών επενδύσεων» και έμφαση δίνεται στην αναθεώρηση της αναπτυξιακής νομοθεσίας και των κινήτρων όταν κρίνεται απαραίτητο (Άρθρο 7.Γ).

Για την χωρική διάρθρωση του αστικού δικτύου οι κατευθύνσεις που σχετίζονται με την περίπτωση της ανάπλασης του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού αφορούν την «προστασία και ανάδειξη του δημόσιου χώρου με ενίσχυση των ζωνών πρασίνου και διαχείριση των ελεύθερων και κοινόχρηστων χώρων και ανάπλαση υποβαθμισμένων αστικών περιοχών» (Άρθρο 8.1.β) καθώς και η ρύθμιση του χώρου στα μητροπολιτικά κέντρα . Σημαντική κρίνεται η σταθεροποίηση και μείωση του πληθυσμού με την ανάπτυξη παραγωγικών δραστηριοτήτων σχετικών με στην έρευνα , την καινοτομία, τον τουρισμό και τον πολιτισμό και με την ανάπτυξη δορυφορικών αστικών κέντρων.

(Άρθρο 8.2.α.1.α).Επιπλέον για την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής επιδιώκεται η «αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, κατά προτεραιότητα σε περιοχές με ιδιαίτερη τοπολογική σημασία (όπως στις εισόδους, στο κέντρο και στο παράκτιο μέτωπο της πόλης), με την ενίσχυση των ζωνών πρασίνου, τη βελτίωση της προσβασιμότητας και της ασφάλειας των πεζών και την αναβάθμιση της αισθητικής του χώρου» και η ανάδειξη των ακτών (Άρθρο 8.2.α.1.γ). Στα πλαίσια της αειφορίας και της βιωσιμότητας για την προστασία της ατμόσφαιρας προωθείται η «επέκταση και ενίσχυση του αστικού και περιαστικού πρασίνου» (Άρθρο 10.4.Γ).

Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τη Βιομηχανία

Ο τομέας της βιομηχανίας έχει περιβαλλοντικές, κοινωνικές και οικονομικές επιδράσεις στην ανάπτυξη και τη βιωσιμότητα. Καίριο ρόλο έχουν οι κατάλληλες υποδομές και οι αγορές διοχέτευσης του παραγόμενου προϊόντος. Για αυτό το λόγο παρατηρείται ιδιαίτερη συγκέντρωση στα μητροπολιτικά κέντρα της χώρας. Για την μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας αναφέρεται ότι πρέπει να προσανατολιστεί στην προσέλκυση στρατηγικών δραστηριοτήτων αιχμής και/ή διεθνούς προσανατολισμού με την Αθήνα να επιδιώκει ισχυρό ρόλο σε επίπεδο ανατολικής Μεσογείου (άρθρο 4.Α.1) να διατηρήσει και να ενισχύσει το ρόλο της ως τόπος εγκατάστασης δραστηριοτήτων για τις οποίες η μητροπολιτική χωροθέτηση αποτελεί βασικό όρο της αποτελεσματικής λειτουργίας τους, ιδιαίτερα αυτών των δραστηριοτήτων που έχουν στρατηγική σημασία για την αναπτυξιακή διαδικασία σε εθνική κλίμακα και το διεθνή ρόλο της χώρας. Ευρύτερα για την Περιφέρεια Αττικής αναφέρει ότι κατά την περίοδο 2007-2013 στόχος ήταν να ενισχυθεί ο διεθνής της ρόλο ως ευρωπαϊκής μητρόπολη στο χώρο της νοτιοανατολικής Ευρώπης και της Μεσογείου (Παράρτημα, 5).

Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό

Το ισχύων Ειδικό Πλαίσιο για τον Τουρισμό παρέχει κατευθύνσεις, κανόνες και κριτήρια για την περίοδο 2009 -2024. Στους στόχους του πλαισίου αναφέρεται και η ενίσχυση της υγιούς επιχειρηματικότητας με κανόνες «σημαντικών, για την εθνική οικονομία, τουριστικών επενδύσεων». Επιπλέον, οι μητροπολιτικές περιοχές διακρίνονται ως ξεχωριστή κατηγορία χώρου (άρθρο 4.Δ), με διακριτές χωρικές κατευθύνσεις (άρθρο 5.Δ) όπως «οι αναπλάσεις κοινόχρηστων και ιδιωτικών χώρων με

αύξηση των ελεύθερων χώρων και του πρασίνου» (Άρθρο 5 .Α. ζ), και η «κατά περίπτωση κατασκευή νέων καταλυμάτων 4 και 5 αστέρων σε κατάλληλες θέσεις κατά προτεραιότητα εντός σχεδίων πόλεων, ορίων οικισμών και ζωνών χρήσεων γης που επιτρέπουν τη χωροθέτηση τουριστικών δραστηριοτήτων» (Άρθρο 5 .Α. ιβ). Στο ίδιο άρθρο στην (Δ) κατηγορία αναφέρεται η «επιτάχυνση των ρυθμών ανάπτυξης του ιστορικού κέντρου και του θαλασσίου μετώπου της Αθήνας» και η «δημιουργία ζωνών εναλλακτικών δραστηριοτήτων και υπαίθριων πάρκων αναψυχής και αθλητισμού, στην Αττική». Στα πλαίσια της ανάπτυξης του πολιτισμικού τουρισμού απαιτείται και η διατήρηση, ανάδειξη και αναζωογόνηση των κτιρίων που αποτελούν τμήμα της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς. Επιπλέον στο Χάρτη Βασικών Κατευθύνσεων Χωρικής Οργάνωσης του Τουρισμού χωροθετείται πόλος συνεδριακού τουρισμού στο παραλιακό τμήμα του Νότιου τομέα της Αττικής.

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας (Ρ.Σ.Α.) (Ν.4277/2014, ΦΕΚ 156Α/2014)

Το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής (Ρ.Σ.Α.) (Ν.4277/2014, ΦΕΚ 156Α/2014) αποτελεί ένα από τα πιο σημαντικά προγραμματικά κείμενα για την παρούσα μελέτη, καθώς εστιάζει στην μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας και είναι και αρκετά επικαιροποιημένο. Έτσι δίνει κατευθύνσεις και δράσεις τόσο έμμεσες αλλά και άμεσες με την ανάπτυξη του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού. Αντιπροσωπεύει τα απαιτούμενα μέτρα , προγράμματα, κατευθύνσεις και στόχους, για την βιώσιμη ανάπτυξη και χωρική οργάνωση της Αττικής.

Οι στρατηγικοί στόχοι του νέου ΡΣΑ όπως αναφέρονται στο άρθρο 3 του Ν. 4277/2014 (ΦΕΚ 156/Α/2014) είναι οι εξής :

- α) Ισόρροπη οικονομική ανάπτυξη και ενίσχυση του διεθνούς ρόλου της Αθήνας-Αττικής, βελτίωση της ανταγωνιστικότητας, αύξηση της παραγωγής και της απασχόλησης σε όλους τους τομείς δραστηριοτήτων.
- β) Βιώσιμη χωρική ανάπτυξη, εξοικονόμηση πόρων, αποτελεσματική προστασία του περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς και προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή.
- γ) Βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, εξισορρόπηση στην κατανομή των πόρων και των ωφελειών από την ανάπτυξη.

Στη συνέχεια αναφέρονται ορισμένα σημεία που σχετίζονται τόσο έμμεσα όσο και άμεσα με την υπό μελέτη περιοχή.

Για την ενίσχυση του διεθνούς ρόλου της Αθήνας- Αττικής στο Κεφάλαιο Β, άρθρο 4 η εξειδίκευση επιδιώκεται μέσω της χωρικής αναδιάρθρωσης παραγωγικών κλάδων με κατεύθυνση την ανάπτυξη δυναμικών, υπερεθνικής σημασίας, κλάδων σε στρατηγικούς τομείς, με την αύξηση της ελκυστικότητας της περιφέρειας ως τουριστικού προορισμού με διεθνή ακτινοβολία, με ενίσχυση της τουριστικής υποδομής, διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος, επέκταση της τουριστικής περιόδου και με την αξιοποίηση των αστικών κενών (Κεφάλαιο Β, Άρθρο 4.4)

Επιπλέον επιδιώκεται η εναρμόνιση της προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος και η διαφύλαξη και ανάδειξη της ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς, με την οικονομική ανάπτυξη και τη χωρική συνοχή, με τον εμπλουτισμό πολιτιστικών υποδομών της Αττικής, την ενίσχυση πολιτιστικών θεσμών και σχετικών εκπαιδευτικών υποδομών, την προώθηση της έρευνας και της καινοτομικής παραγωγής και της πολιτιστικής οικονομίας,

Αντίστοιχα στόχος είναι η ανάδειξη της διαχρονικότητας μνημείων και τοπίων, με τη δημιουργία δικτύων και διαδρομών που συνδυάζονται με το δίκτυο χώρων πρασίνου και η ενίσχυση της πολιτικής προστασίας ιστορικών κέντρων, συνόλων και μεμονωμένων εγκαταστάσεων μέσω των υποκειμένων επιπέδων σχεδιασμού και τον συντονισμό με την πολιτική των αναπλάσεων.

Επιπλέον στο Γ κεφάλαιο του Ρ.Σ.Α δίνονται κατευθύνσεις που εστιάζουν σε χωρικές ενότητες και υποενότητες. Για την χωρική υποενότητα της Νότιας Αθήνας αναφέρεται ότι είναι δυνατόν να διατηρηθεί το προφίλ της περιοχής με κυρίαρχες χρήσεις καταρχήν την κατοικία, αλλά και τον τουρισμό, την αναψυχή και το εμπόριο. Ακόμη αναφέρεται η αναγκαιότητα για πολεοδομική οργάνωση των περιοχών της υποενότητας, με έλεγχο των χρήσεων μέσω των υποκειμένων επιπέδων σχεδιασμού, ώστε να αποφευχθούν τα φαινόμενα συγκρούσεων χρήσεων γης, με έμφαση στη σύγκρουση της χρήσης της κατοικίας με την αναψυχή. Προωθείται, επίσης, η καλύτερη δικτύωση της υποενότητας και η χωροθέτηση υποδομών υγείας, περίθαλψης και πρόνοιας (Κεφ.Γ, άρθρο 9.1.5)

Όσον αφορά το οικιστικό δίκτυο και το δίκτυο των πολεοδομικών κέντρων αναφέρεται ότι προωθείται η πολυκεντρικότητα και η ιεράρχηση των κέντρων βάσει συμπληρωματικότητας, πολλαπλότητα δραστηριοτήτων, διαφύλαξη ιδιαίτερης φυσιογνωμίας και αξιοποίηση των συνεργειών (άρθρο 10.1). Αποθαρρύνεται, έτσι, η ανάπτυξη κεντρικών λειτουργιών ανά άξονες και η χωροθέτηση ανταγωνιστικών δραστηριοτήτων μεγάλης κλίμακας σε περιοχές εκτός κέντρων και σε αδόμητη γη, για την διαφύλαξη της ζωτικότητας των υφιστάμενων κέντρων και της οργάνωσης του

χώρου (άρθρο 10.2). Καθίστανται ωστόσο δυνατόν να χωροθετούνται νέες περιοχές κεντρικών λειτουργιών, σε περιοχές ανενεργών αστικών χρήσεων, που θα αναπτύσσονται συμπληρωματικά ως προς τα υφιστάμενα πολεοδομικά κέντρα ανάλογα με τη θέση και τη δυναμικότητά τους. Μέσα από εκτίμηση της συνολικής δυναμικότητας της περιοχής επιρροής και με γνώμονα την διατήρηση της βιωσιμότητας των υφιστάμενων κέντρων, υπολογίζονται τα μεγέθη της ανάπτυξης αυτών των περιοχών (άρθρο 10.3.4).

Στην ίδιο πλαίσιο παρατίθεται τα Διαδημοτικά Κέντρα Ευρείας Ακτινοβολίας στα οποία συγκαταλέγεται κι ο Δήμος Γλυφάδας, που συνιστούν συμπληρωματικά κέντρα στην χωρική ενότητα του Λεκανοπεδίου, αναδεικνύουν τον ιδιαίτερο χαρακτήρα και ενδέχεται σε αυτά να συναντώνται συμπληρωματικές δραστηριότητες μητροπολιτικής ακτινοβολίας. Πρόκειται για αυτοτελή κι ετερογενή κέντρα που προωθούν την εσωτερική συνοχή και την ισόρροπη ανάπτυξη (άρθρο 10. 3.2).

Στη συνέχεια για τα πλαίσια της οργάνωσης των αξόνων και των πόλων ανάπτυξης , στους αναπτυξιακούς άξονες μητροπολιτικής ακτινοβολίας συμπεριλαμβάνεται κι ο Άξονας Θαλάσσιου Μετώπου του Πολεοδομικού Συγκροτήματος, από το Φαληρικό όρμο μέχρι τη Βουλιαγμένη, με στόχο την σύνδεση του μητροπολιτικού συγκροτήματος της Αθήνας με το παραλιακό μέτωπο και την λειτουργική διασύνδεση με αυτό, με την ανάπτυξη χρήσεων πολιτισμού, τουρισμού, αναψυχής και αθλητισμού μητροπολιτικής εμβέλειας, καθώς και στη διασφάλιση της συνέχειας και της προσπελασιμότητας της παράκτιας ζώνης για όλους τους κατοίκους και τους επισκέπτες της πόλης (άρθρο 11.2.2). Στους αναπτυξιακούς άξονες ενδοπεριφερειακής σημασίας ανήκει κι ο άξονας Λ. Βουλιαγμένης, που διασχίζει την περιοχή, ξεκινώντας από το κέντρο της Αθήνας προς το Ελληνικό και τη Βουλιαγμένη.

Στο ίδιο άρθρο γίνεται λόγος για την περιοχή του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού. Κατατάσσεται στους βασικούς πόλους ανάπτυξης, διεθνούς και εθνικής εμβέλειας και αναφέρεται ως Μητροπολιτικός Πόλος Ελληνικού – Αγίου Κοσμά. Πιο συγκεκριμένα παρατίθεται η παράγραφος 3 του Άρθρου 11 :

«Το τέως Αεροδρόμιο Ελληνικού, σε συνδυασμό με την παράκτια Ολυμπιακή ζώνη του Αγίου Κοσμά (Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας του Αγίου Κοσμά και έκταση όμορων αθλητικών εγκαταστάσεων Αγίου Κοσμά), αναπτύσσεται ως μητροπολιτικός πόλος διεθνούς ακτινοβολίας, με στόχο την ανάδειξη της πρωτεύουσας σε σημαντικό κέντρο οικονομικής, περιβαλλοντικής και καινοτομικής ανάπτυξης και την ενίσχυση της Αθήνας ως τουριστικού προορισμού, επιχειρηματικού κέντρου και χώρου

αναψυχής στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου. Στο χώρο αυτό προωθείται πρόγραμμα ολοκληρωμένης ανάπτυξης και μικτών λειτουργιών, το οποίο, πέραν του χώρου που θα διατεθεί για τη δημιουργία κεντρικού πάρκου, όπως περιγράφεται στο Παράρτημα VII, εμπλουτισμένου με τις χρήσεις και δραστηριότητες που προβλέπονται στις διατάξεις του ν. 4062/2012 (Α' 30) μπορεί να περιλαμβάνει ενδεικτικώς χρήσεις εκπαίδευσης, έρευνας και υγείας, τουρισμού – αναψυχής, αθλητισμού, πολιτισμού, εμπορικών δραστηριοτήτων, κοινωνικών εξυπηρετήσεων, υπηρεσιών, κατοικίας και επιχειρηματικού κέντρου. Κατά τη διαμόρφωση του σχεδίου ανάπτυξης του πιο πάνω πόλου, πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα για την εφαρμογή πρότυπων μεθόδων αστικής περιβαλλοντολογικής ανάπτυξης, τη λειτουργική σύνδεση του πόλου με τις οικιστικές περιοχές των παρακείμενων δήμων, τη διατήρηση και επαναχρησιμοποίηση των αξιόλογων αρχιτεκτονικών κτιρίων, με συμβατές προς τον χαρακτήρα τους χρήσεις γης, την ενίσχυση της προσπέλασης του πόλου με τα μέσα σταθερής τροχιάς, την ανάπτυξη του πρασίνου με είδη της μεσογειακής χλωρίδας και την προστασία του υδροφόρου ορίζοντα, με χρήση μεθόδων ανακύκλωσης των υδάτων και τη χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας»

Επιπλέον στο Παράρτημα του Ρ.Σ.Α παρατίθεται το παράρτημα VII άρθρο 18, παρ. 4^α 3.Ι όπου γράφει ότι στο χώρο του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού- Αγίου Κοσμά «προβλέπεται η δημιουργία κεντρικού πάρκου 2000 στρεμμάτων εμπλουτισμένου με τις χρήσεις που προβλέπει ο ν.4062/2012. Το κεντρικό πάρκο του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού- Αγίου Κοσμά δύναται να αποτελέσει τον πυρήνα της σύνδεσης του θαλάσσιου μετώπου με τον Υμηττό με σύνδεση των μέσων σταθερής τροχιάς, για να εξυπηρετείται η άμεση πρόσβαση στο πάρκο και το θαλάσσιο μέτωπο από όλο το λεκανοπέδιο της Αττικής».

ΕΣΠΑ 2014- 2020

Το Εταιρικό Στρατηγικό για το Πλαίσιο Ανάπτυξης (ΕΣΠΑ) 2014- 2020 είναι το “ το βασικό στρατηγικό σχέδιο για την ανάπτυξη της χώρας με τη συνδρομή σημαντικών πόρων που προέρχονται από τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία (ΕΔΕΤ) της Ευρωπαϊκής Ένωσης” (espa.gr) . Το ΕΣΠΑ περιλαμβάνει εθνικούς στόχους για την ανάπτυξη και την αντιμετώπιση τόσο οικονομικών όσο και κοινωνικών προβλημάτων που αποτυπώνονται στην περίοδο της κρίσης που διέρχεται η χώρα. Η στρατηγική που αναπτύσσεται στα πλαίσια του συμφώνου συναντώνται θεματικές που

προάγουν και αφορούν, μεταξύ άλλων και την ανάπλαση της έκτασης του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού.

Από τους γενικούς στόχους διακρίνονται οι εξής (σσ.71 κε.):

- Ο Θεματικός στόχος 1 αφορά την «ενίσχυση της Έρευνας, της Τεχνολογικής Ανάπτυξης και της Καινοτομίας» και έχει ως σκοπό την «βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και την αναβάθμιση της επιχειρηματικότητας και της παραγωγικότητας μέσω της παραγωγής, διάδοσης και ενσωμάτωσης της νέας γνώσης και της καινοτομίας στα υπάρχοντα αλλά και σε νέα προϊόντα, υπηρεσίες παραγωγικά συστήματα και αλυσίδες αξίας, προωθώντας τις εξαγωγές, αντιμετωπίζοντας ταυτόχρονα τις κοινωνικές και περιφερειακές ανισότητες που παράγονται από την έλλειψη πρόσβασης στη νέα τεχνολογία». Ακόμη, σημαντική είναι η προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων, για «επένδυση σε έρευνα, τεχνολογική ανάπτυξη, καινοτομία και εξωστρέφεια προς διεθνείς αγορές», με στόχο την στήριξη και ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών επιχειρήσεων.
- Ο Θεματικός στόχος 8 , αφορά την «προώθηση της βιώσιμης και ποιοτικής απασχόλησης και η υποστήριξη της κινητικότητας των εργαζομένων», με σκοπό την αύξηση της απασχόλησης, την σταδιακή μείωση της ανεργίας και την δημιουργία νέων βιώσιμων θέσεων εργασίας σε εκείνους τους τομείς που η χώρα έχει «ανταγωνιστικό πλεονέκτημα». Κύριες προτεραιότητες του στόχου είναι η πρόσβαση στην απασχόληση κι η υποστήριξη της κινητικότητας των εργαζομένων, η ένταξη στην αγορά εργασίας των νέων, η προσαρμογή των εργαζομένων, των επιχειρήσεων και των επιχειρηματιών σε νέες μεθόδους και στις αλλαγές και η προώθηση της αυτοαπασχόλησης, της επιχειρηματικότητας και της δημιουργίας νέων επιχειρήσεων . Ακόμη, ιδιωτικός τομέας και άλλοι φορείς καλούνται συμπράξουν στην «συστηματοποίηση και τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας της σύζευξης μεταξύ αναζητούντων εργασία και εργοδοτών»

Βασικές αρχές και πολιτικές που προωθούνται με το ΕΣΠΑ είναι η εταιρικότητα , η ισότητα των φύλων, η καταπολέμηση των διακρίσεων, το δικαίωμα στην προσβασιμότητα και η βιώσιμη ανάπτυξη.

Ενδεικτικά για μια ολοκληρωμένη εικόνα του οράματος του ΕΣΠΑ παρατίθεται το Διάγραμμα 3.1.

διεθνώς αναγνωρισμένο τουριστικό προορισμό. Παρόλο που το 2008-2012 καταγράφηκε ύφεση στον κλάδο, φαίνεται ότι πλέον εμφανίζει ανάκαμψη, ιδιαίτερα στο κέντρο της Αθήνας από το 2013. Ωστόσο φαίνεται ότι η οικονομική κρίση της χώρας και η παρατεταμένη ύφεση προκάλεσαν τάσεις απόκλισης σε όλους τους βασικούς αναπτυξιακούς δείκτες, ιδιαίτερα στην Περιφέρεια Αττικής. Έτσι, παρουσιάζονται υψηλά ποσοστά ανεργίας και αντίστοιχα, μείωση του ποσοστού απασχόλησης. Επιπλέον, εμφανίζονται μειώσεις των οικογενειακών εισοδημάτων, μειώσεις στις επιδόσεις των επιχειρήσεων, στο εμπόριο, μείωση των ακαθάριστων επενδύσεων παγίου κεφαλαίου κλπ. Σε φθίνουσες κοινωνικό-οικονομικές συνθήκες εντείνονται και είναι πιο εμφανείς και οι χωρικές ανισότητες. Επίπεδο ανισοτήτων εμφανίζεται και στον άξονα δυτική - νότια/ανατολική" Αττική.

Η στρατηγική ανάπτυξης της Περιφέρειας βασίζεται στους εξής στόχους:

1. Αξιοποίηση και βελτίωση της ερευνητικής υποδομής και ανθρώπινου δυναμικού.
2. Ανάπτυξη επιχειρηματικότητας, τμήμα της οποίας θα αποτελέσει και η κοινωνική και συνεταιριστική οικονομία.
3. Ολοκλήρωση των βασικών υποδομών (ειδικότερα των υποδομών προστασίας του περιβάλλοντος).
4. Μείωση των χωρικών ανισοτήτων εντός της Περιφέρειας.
5. Αντιμετώπιση της φτώχειας και της περιθωριοποίησης των πληθυσμιακών ομάδων.

4. Μελέτη όμορων δήμων

4.1. Γενικά χαρακτηριστικά – αναπτυξιακή φυσιογνωμία των όμορων δήμων

Σε άμεση περιοχή επιρροής της ανάπτυξης του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού είναι οι δήμοι του Αλίμου, Ελληνικού – Αργυρούπολης και Γλυφάδας. Η μελέτη των χαρακτηριστικών των δήμων στο επίπεδο δομής, οργάνωσης λειτουργιών και χρήσεων είναι σημαντική για την σκιαγράφηση των περιοχών και τη συσχέτιση των επιπτώσεων της εν λόγω ανάπτυξης.

Οι εν λόγω δήμοι αναπτύχθηκαν κυρίως από τη δεκαετία του 1930- 1940, αρχικά ως αγροτικές περιοχές και περιοχές εξοχικής κατοικίας. Αυτές οι περιοχές στη συνέχεια μετατράπηκαν σε περιοχές πρώτης κατοικίας. Μετά το 1922, κυρίως στους Δήμους Αργυρούπολης και Ελληνικού, εγκαταστάθηκαν και πρόσφυγες από τη Μικρά Ασία (ΕΜΠ, 2010).

Σήμερα στο σύνολο στις παραπάνω περιοχές, όπως θα παρουσιαστεί και παρακάτω, η κατοικία αποτελεί την κυρίαρχη χρήση με τοπικά κέντρα περιορισμένη έκτασης. Επιπλέον στις ζώνες των μεγάλων κυκλοφοριακών αξόνων όπως οι Δ. Αλίμου, Βουλιαγμένης, Ποσειδώνος και Αργυρουπόλεως κυριαρχούν οι χρήσεις υπερτοπικού εμπορίου και υπηρεσιών ενώ τοπικής κλίμακας εμπορικές λειτουργίες παρουσιάζονται γραμμικά κατά μήκος των συλλεκτήριων οδών όπως η Ιασονίδου, η Τιτάνων, η Βοσπόρου, η Κύπρου, η Θουκυδίδου, η Ιωνίας, η Γούναρη κ.α.



Χάρτης 1.14.: Όμοροι δήμοι της περιοχής του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού. Πηγή δεδομένων: Google Satellite, ΣΟΑ 2017. Ίδια επεξεργασία

4.2. Δημογραφικά Χαρακτηριστικά

Στα πλαίσια της μελέτης των επιδράσεων της ανάπλασης του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού γίνεται μια προσπάθεια να σκιαγραφηθεί το προφίλ της περιοχής που γειτνιάζει με την περιοχή των αναπλάσεων, και που κατ' επέκταση επηρεάζεται άμεσα από τις προκείμενες μεταβολές της περιοχής. Είναι αναγκαίο να μελετηθούν οι περιοχές τόσο χωρικά όσο και υπό το πρίσμα των δρώντων, δηλαδή τη δομή του πληθυσμού. Με τη βοήθεια την επιστήμης της δημογραφίας μελετώνται “το μέγεθος και τα χαρακτηριστικά των ανθρώπινων πληθυσμών ώστε να διερευνηθεί πως εξελίσσονται ο πληθυσμός και πως διαμορφώνεται διαχρονικά” (Κωστάκη, 2003).

Παρακάτω παρουσιάζονται τα δημογραφικά χαρακτηριστικά των όμορων δήμων.

4.2.1. Πληθυσμιακή εξέλιξη

Σύμφωνα με την απογραφή πληθυσμού της ΕΛΣΤΑΤ για το 2011, οι δήμοι Ελληνικού-Αργυρούπολης, Γλυφάδας και Αλίμου έχουν μόνιμο πληθυσμό 51.356, 87.305 και 41.720 κατοίκους αντίστοιχα. Αθροιστικά οι τρεις αυτοί δήμοι αποτελούν το 34% του πληθυσμού της Περιφερειακής Ενότητας Νότιου Τομέα Αθηνών και το 4,7% του πληθυσμού της Περιφέρειας Αττικής. Στον Πίνακα 4.1 και στα Διάγραμμα 4.1 και Διάγραμμα 4.2 απεικονίζεται η πληθυσμιακή εξέλιξη του μόνιμου πληθυσμού από το 1991 έως το 2011. Στην ποσοστιαία μεταβολή του πληθυσμού φαίνεται ότι ενώ στη χώρα, στην Περιφέρεια Αττικής αλλά και στην ΠΕ Νοτίου Τομέα Αττικής μειώνεται ο πληθυσμός, οι εξεταζόμενοι δήμοι παρουσιάζουν ακόμη μια μικρή πληθυσμιακή αύξηση, σαφώς μικρότερη βέβαια από εκείνη της δεκαετίας 1991-2001. Αυτό αποτυπώνεται και στον μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής για τις δεκαετίες 1991-2001 και 2001-2011. Με την δείκτη αυτόν δίνεται η ένταση της μεταβολής του πληθυσμού των εξεταζόμενων χωρικών ενότητων ανάμεσα στα δύο έτη (Κοτζαμάνης, 2009).

Πληθυσμιακή εξέλιξη ανά χωρική ενότητα κατά τα έτη 1991- 2011			
ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	1991	2001	2011
ΕΛΛΑΔΑ	10.221.977	10.934.097	10.816.286
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	3.594.817	3.894.573	3.828.435
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	490519	542171	529826
ΔΗΜΟΣ ΑΛΙΜΟΥ	32.514	39.800	41.720
ΔΗΜΟΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ	63.733	83.665	87.305
ΔΗΜΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ- ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ	44.802	51.299	51.356

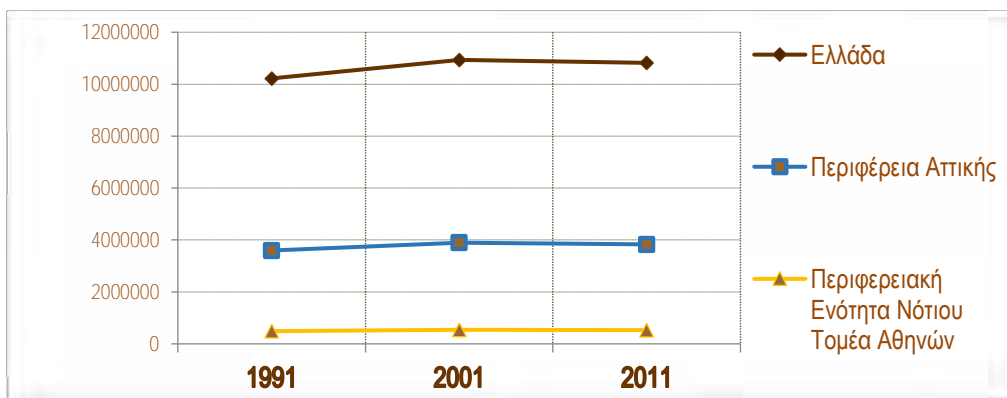
Πίνακας 3.1: Πληθυσμιακή εξέλιξη ανά χωρική ενότητα κατά τα έτη 1991- 2011, Πηγές Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, *e-Demography*, *Ιδία Επεξεργασία*

Ποσοστό Μεταβολής Μόνιμου πληθυσμού για τα έτη 1991- 2011 (%)		
ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	1991- 2001	2001- 2011
ΕΛΛΑΔΑ	6,97 %	-1,08 %
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	8,34 %	-1,70 %
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	10,53 %	-2,28 %
ΔΗΜΟΣ ΑΛΙΜΟΥ	22,41 %	4,82 %
ΔΗΜΟΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ	31,27 %	4,35 %
ΔΗΜΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ- ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ	14,50 %	0,11 %

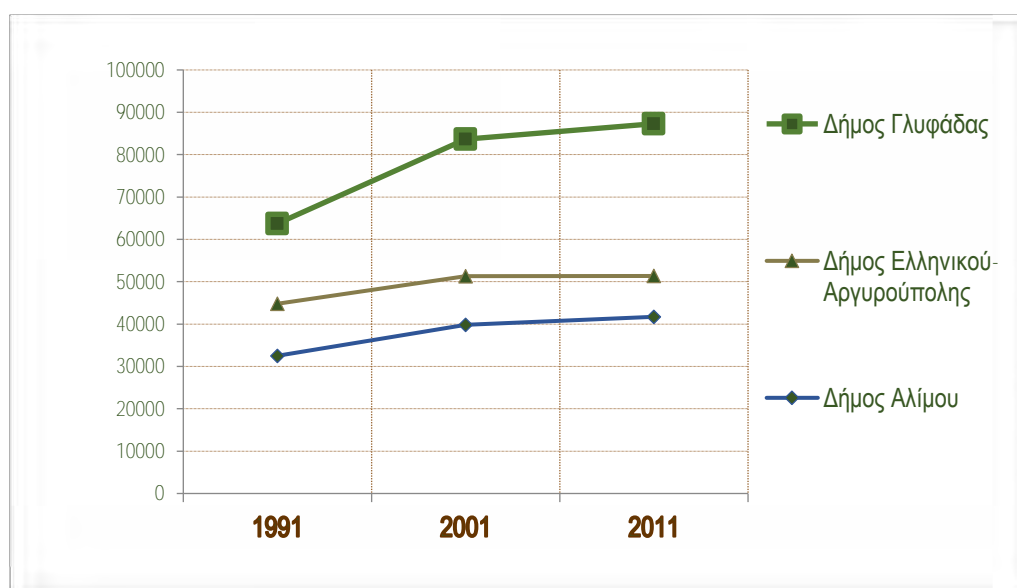
Πίνακας 3.2: Ποσοστό Μεταβολής Μόνιμου πληθυσμού για τα έτη 1991- 2011 (%), Πηγές Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, *e-Demography*, *Ιδία Επεξεργασία*

Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής Μόνιμου πληθυσμού για τα έτη 1991- 2011 (‰)		
ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	1991- 2001	2001 -2011
ΕΛΛΑΔΑ	6,76	-1,08
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	8,04	-1,71
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	10,06	-2,30
ΔΗΜΟΣ ΑΛΙΜΟΥ	20,43	4,72
ΔΗΜΟΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ	27,59	4,27
ΔΗΜΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ- ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ	13,63	0,11

Πίνακας 3.3: Μέσος Ετήσιος Ρυθμός Μεταβολής Μόνιμου πληθυσμού για τα έτη 1991- 2011 (‰), Πηγές Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, *e-Demography*, *Ιδία Επεξεργασία*



Διάγραμμα 3.1: Πληθυσμιακή εξέλιξη ανά χωρική ενότητα κατά τα έτη 1991- 2011. Πηγές Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, e-Demography, Ιδία Επεξεργασία



Διάγραμμα 3.2: Πληθυσμιακή εξέλιξη ανά χωρική ενότητα κατά τα έτη 1991- 2011. Πηγές Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, e-Demography, Ιδία Επεξεργασία

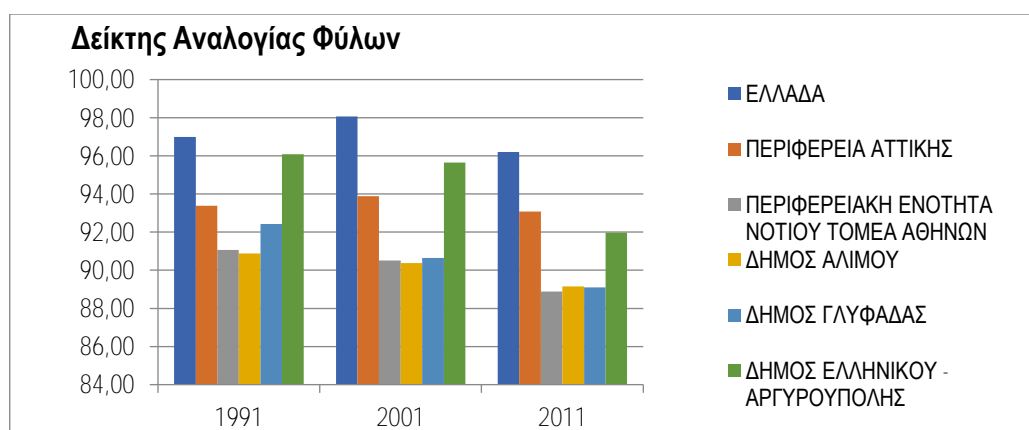
4.2.2. Σύνθεση πληθυσμού κατά ηλικίες και φύλο

Για τη μελέτη της διάρθρωσης του πληθυσμού των υπό μελέτη δήμων χρησιμοποιούνται ορισμένοι δομικοί δείκτες. Αρχικά παρουσιάζεται η αναλογία του πληθυσμού των ανδρών ανά τον πληθυσμό των γυναικών. Ο δείκτης, όπως παρουσιάζεται και στον Πίνακα 6, σε όλα τα χωρικά επίπεδα κυμαίνεται μεταξύ του 89 και 98, αντικατοπτρίζοντας μια ελαφρά αριθμητική υπεροχή των γυναικών έναντι των ανδρών, που είναι σύνηθες φαινόμενο και σε πολλές περιπτώσεις “οφείλεται στα υψηλότερα επίπεδα θνησιμότητας των ανδρών σε σχέση με τις γυναίκες” (Κωστάκη, 2003). Για τους Δήμους Ελληνικού- Αργυρούπολης, Γλυφάδας και Αλίμου φαίνεται ότι

από το 1991 μέχρι το 2011 ο δείκτης παρουσιάζει μια βαθμιαία μείωση, είναι όμως σε κάθε περίπτωση μικρότεροι από το σύνολο της χώρας.

Δείκτης Αναλογίας φύλων			
ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	1991	2001	2011
ΕΛΛΑΔΑ	96,99	98,06	96,19
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	93,37	93,89	93,09
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	91,06	90,52	88,89
ΔΗΜΟΣ ΑΛΙΜΟΥ	90,88	90,38	89,15
ΔΗΜΟΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ	92,43	90,65	89,09
ΔΗΜΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ - ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ	96,08	95,66	91,97

Πίνακας 3.4: Δείκτης Αναλογίας φύλων, Πηγές Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, e-Demography, Ιδία Επεξεργασία



Διάγραμμα 3.3: Δείκτης Αναλογίας φύλων, Πηγές Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, e-Demography, Ιδία Επεξεργασία

Στη συνέχεια παρουσιάζονται οι δείκτες συμμετοχής των ηλικιακών ομάδων 0-14, 15-64 και ≥ 65 ετών. Πρόκειται για τον λόγο του πληθυσμού της εκάστοτε ηλικιακής ομάδας ως προς το σύνολο του πληθυσμού ανά χωρική ομάδα. Στην ηλικιακή κλάση 0-14 παρατηρείται μείωση από το 1991 έως το 2011 και στους τρεις δήμους, η κλάση 15-64 διατηρείται σχετικά σταθερή, με μικρές αυξομειώσεις στην εκάστοτε χωρική ενότητα. Φαίνεται όλες οι χωρικές ενότητες στην ηλικιακή κλάση ≥ 65 παρουσιάζουν αύξηση από το 1991 -2011. Συνολικά παρατηρείται ότι μειώνεται η γεννητικότητα και αυξάνεται η θνησιμότητα για τους υπό μελέτη δήμους, κάτι που φαίνεται και παρακάτω στις πληθυσμιακές πυραμίδες.

Δείκτης συμμετοχής στο σύνολο του πληθυσμού της ηλικιακής ομάδας 0-14			
ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	1991	2001	2011
ΕΛΛΑΔΑ	19,29	15,19	14,51
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	18,54	14,26	13,90
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	18,86	14,33	13,60
ΔΗΜΟΣ ΑΛΙΜΟΥ	18,42	15,27	15,03
ΔΗΜΟΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ	20,96	15,83	14,79
ΔΗΜΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ - ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ	20,69	15,91	14,75

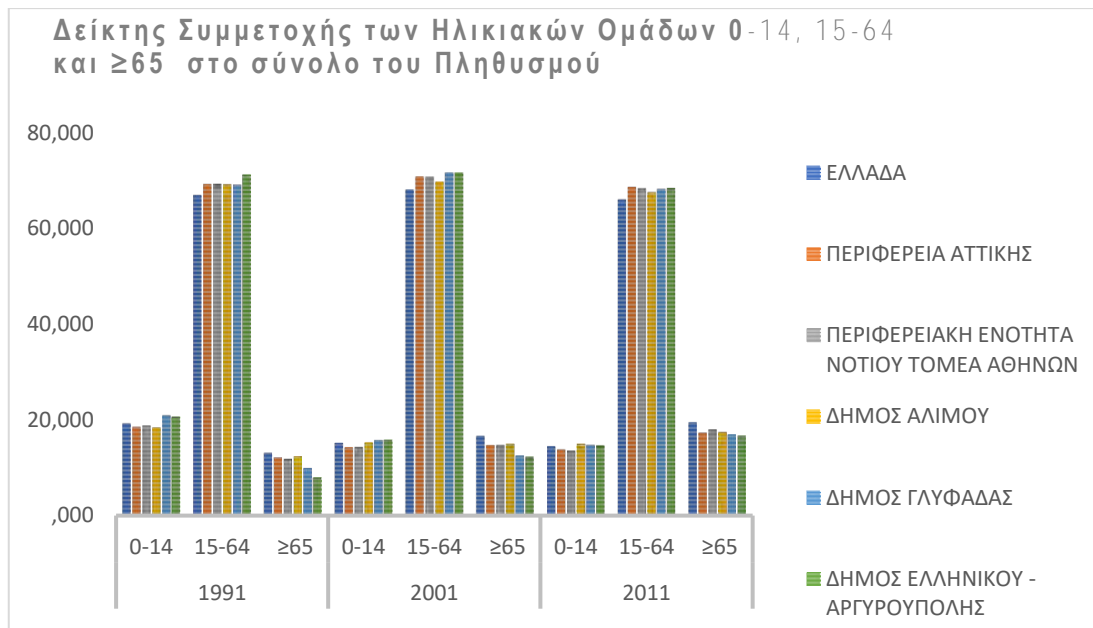
Πίνακας 3.5: Δείκτης Συμμετοχής στο σύνολο του πληθυσμού της ηλικιακής ομάδας 0-14. Πηγές Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, e-Demography, *Ιδία Επεξεργασία*

Δείκτης συμμετοχής στο σύνολο του πληθυσμού της ηλικιακής ομάδας 15-64			
ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	1991	2001	2011
ΕΛΛΑΔΑ	66,99	68,10	65,99
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	69,27	70,93	68,71
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	69,29	70,83	68,38
ΔΗΜΟΣ ΑΛΙΜΟΥ	69,17	69,70	67,47
ΔΗΜΟΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ	69,08	71,63	68,22
ΔΗΜΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ - ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ	71,29	71,75	68,48

Πίνακας 3.6: Δείκτης συμμετοχής στο σύνολο του πληθυσμού της ηλικιακής ομάδας 15-64 Πηγές Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, e-Demography, *Ιδία Επεξεργασία*

Δείκτης συμμετοχής στο σύνολο του πληθυσμού της ηλικιακής ομάδας ≥65			
ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	1991	2001	2011
ΕΛΛΑΔΑ	13,16	16,71	19,50
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	12,19	14,81	17,38
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	11,85	14,84	18,02
ΔΗΜΟΣ ΑΛΙΜΟΥ	12,41	15,03	17,50
ΔΗΜΟΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ	9,96	12,54	16,99
ΔΗΜΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ - ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ	8,02	12,34	16,77

Πίνακας 3.7: Δείκτης συμμετοχής στο σύνολο του πληθυσμού της ηλικιακής ομάδας ≥65 Πηγές Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, e-Demography, *Ιδία Επεξεργασία*



Διάγραμμα 3.4: Δείκτης συμμετοχής των ηλικιακών ομάδων 0-14, 15-64 και ≥65 στο σύνολο του πληθυσμού, Πηγές Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, e-Demography, Ιδία Επεξεργασία

Με τον δείκτη εξάρτησης παρουσιάζεται ο λόγος του οικονομικά μη ενεργού πληθυσμού ως προς τον οικονομικά ενεργό πληθυσμό, βάση ηλικίας. Για την υπό μελέτη περιοχή οι τιμές του δείκτη κυμαίνονται από το 39,38 για το Δήμο Ελληνικού-Αργυρούπολης το 2001 έως το 48,22 για το Δήμο Αλίμου το 2011. Από το 1991 έως το 2001 υπάρχει μια μείωση της εξάρτησης αλλά από το 2001 έως το 2011 υπάρχει μια αρκετά μεγάλη αύξηση των τιμών του δείκτη ώστε ξεπερνάει και τις τιμές και του 1991. Σε συνδυασμό με τον δείκτη συμμετοχής η αύξηση αυτή μπορεί να οφείλεται και στην μεγέθυνση του πληθυσμού άνω των 65, δηλαδή την αύξηση της θνησιμότητας.

Επιπλέον με το δείκτη γήρανσης που εκφράσει το λόγο των ατόμων ηλικίας 65 και άνω προς τα άτομα ηλικίας 0-14 ετών, γίνεται αντιληπτό ότι η ηλικιακή κλάση των άνω των 65 είναι αυτή που επηρεάζει και αυξάνει τον δείκτη εξάρτησης κι όχι η κλάση 0-14. Σκοπός του δείκτη γήρανσης είναι ο προσδιορισμός της αναλογίας ηλικιωμένοι προς νέοι, δηλαδή πόσα άτομα ηλικίας 65 και άνω αντιστοιχούν σε άτομα ηλικίας 0-14 ετών. Όσο μικρότερος ο δείκτης, τόσο νεαρότερος ο πληθυσμός, ενώ όσο ο δείκτης αυξάνει τόσο ο πληθυσμός ωριμάζει ή και γηράσκει. Φαίνεται τόσο για το σύνολο της χώρας, της περιφέρειας και την ΠΕ όσο και για το σύνολο των υπό μελέτη δήμων από το 1991 έως το 2011 σχεδόν διπλασιάζεται ο δείκτης, γεγονός που αντικατοπτρίζει τόσο την αύξηση της θνησιμότητας όσο και τη μείωση της γεννητικότητας.

Δείκτης εξάρτησης			
ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	1991	2001	2011
ΕΛΛΑΔΑ	48,43	46,85	51,53
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	44,36	40,99	45,53
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	44,32	41,18	46,25
ΔΗΜΟΣ ΑΛΙΜΟΥ	44,57	43,46	48,22
ΔΗΜΟΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ	44,76	39,60	46,58
ΔΗΜΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ - ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ	40,27	39,38	46,03

Πίνακας 3.8: Δείκτης εξάρτησης. Πηγές Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, e-Demography, Ιδία Επεξεργασία

Δείκτης γήρανσης			
ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	1991	2001	2011
ΕΛΛΑΔΑ	68,23	110,01	134,39
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	65,72	103,86	125,00
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	62,80	103,57	132,51
ΔΗΜΟΣ ΑΛΙΜΟΥ	67,35	98,45	116,49
ΔΗΜΟΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ	47,51	79,25	114,87
ΔΗΜΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ - ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ	38,76	77,55	113,70

Πίνακας 3.9: Δείκτης γήρανσης, Πηγές Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, e-Demography, Ιδία Επεξεργασία
 Με τον δείκτη αντικατάστασης υπολογίζεται στον Πίνακα 4.10 η αναλογία του πληθυσμού των ηλικιών 10,14 προς τον πληθυσμό ηλικιών 60, 64 και στον Πίνακα 4.11 η αναλογία 15- 19 προς 65-69. Με τους δύο αυτούς δείκτες εκφράζεται η δυναμική του πληθυσμού που βρίσκεται σε οριακές θέσεις, να ενταχθούν στον πληθυσμό εργασίας και να αποχωρήσουν από τον πληθυσμό αυτό, καθώς και η δυναμική του πληθυσμού που μόλις εντάχτηκε και μόλις αποχώρησε, αντίστοιχα, από την κατηγορία αυτή, των οικονομικά ενεργών ατόμων.

Δείκτης αντικατάστασης (B)			
ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	1991	2001	2011
ΕΛΛΑΔΑ	168,59	116,52	108,85
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	179,25	128,14	107,97
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	177,62	126,15	101,61
ΔΗΜΟΣ ΑΛΙΜΟΥ	167,18	117,09	100,98
ΔΗΜΟΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ	224,33	152,83	101,00
ΔΗΜΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ - ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ	285,71	131,77	118,18

Πίνακας 3.10: Δείκτης αντικατάστασης (B), Πηγές Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, e-Demography, Ιδία Επεξεργασία

Δείκτης αντικατάστασης (Α)			
ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	1991	2001	2011
ΕΛΛΑΔΑ	117,07	91,61	83,01
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	124,37	92,91	76,49
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	128,16	92,67	71,97
ΔΗΜΟΣ ΑΛΙΜΟΥ	118,17	96,98	80,31
ΔΗΜΟΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ	166,22	108,58	74,47
ΔΗΜΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ - ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ	157,04	97,73	85,97

Πίνακας 3.11: Δείκτης αντικατάστασης (Α). Πηγές Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, e-Demography, Ιδία Επεξεργασία

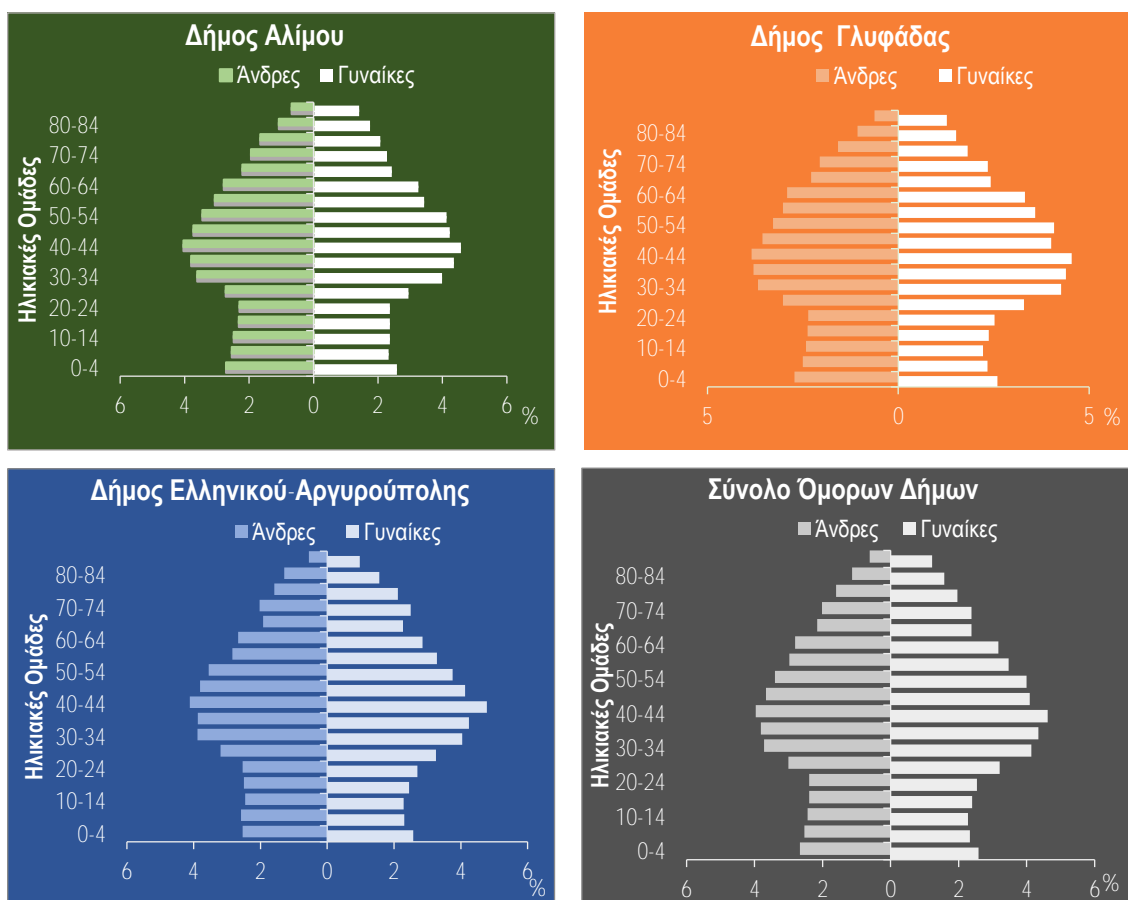
Τέλος στον Πίνακα 4.12, εκφράζεται η εξάρτηση των ηλικιωμένων άνω των 65 προς τον οικονομικά ενεργό πληθυσμό, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η κλάση των 0-14, και φαίνεται καθαρά ότι υπάρχει αύξηση της εξάρτησης από το 1991 έως το 2011. Ακόμη και ο δήμος Γλυφάδας και ο Δήμος Ελληνικού- Αργυρούπολης που το 1991 φαίνεται να έχουν αρκετά χαμηλή εξάρτηση το σε σχέση με την περιφέρεια και την περιφερειακή ενότητα το 2011 έχει αυξηθεί κατά πολύ και έχει πάρει παρόμοιες τιμές με αυτές των υπόλοιπων χωρικών ενοτήτων.

Δείκτης εξάρτησης ηλικιωμένων ≥65/15-64 ετών			
ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	1991	2001	2011
ΕΛΛΑΔΑ	19,64	24,54	29,54
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	17,59	20,88	25,30
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	17,10	20,95	26,36
ΔΗΜΟΣ ΑΛΙΜΟΥ	17,94	21,56	25,95
ΔΗΜΟΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ	14,42	17,51	24,90
ΔΗΜΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ - ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ	11,25	17,20	24,49

Πίνακας 3.12: Δείκτης εξάρτησης ηλικιωμένων ≥65/15-64 ετών. Πηγές Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, e-Demography, Ιδία Επεξεργασία

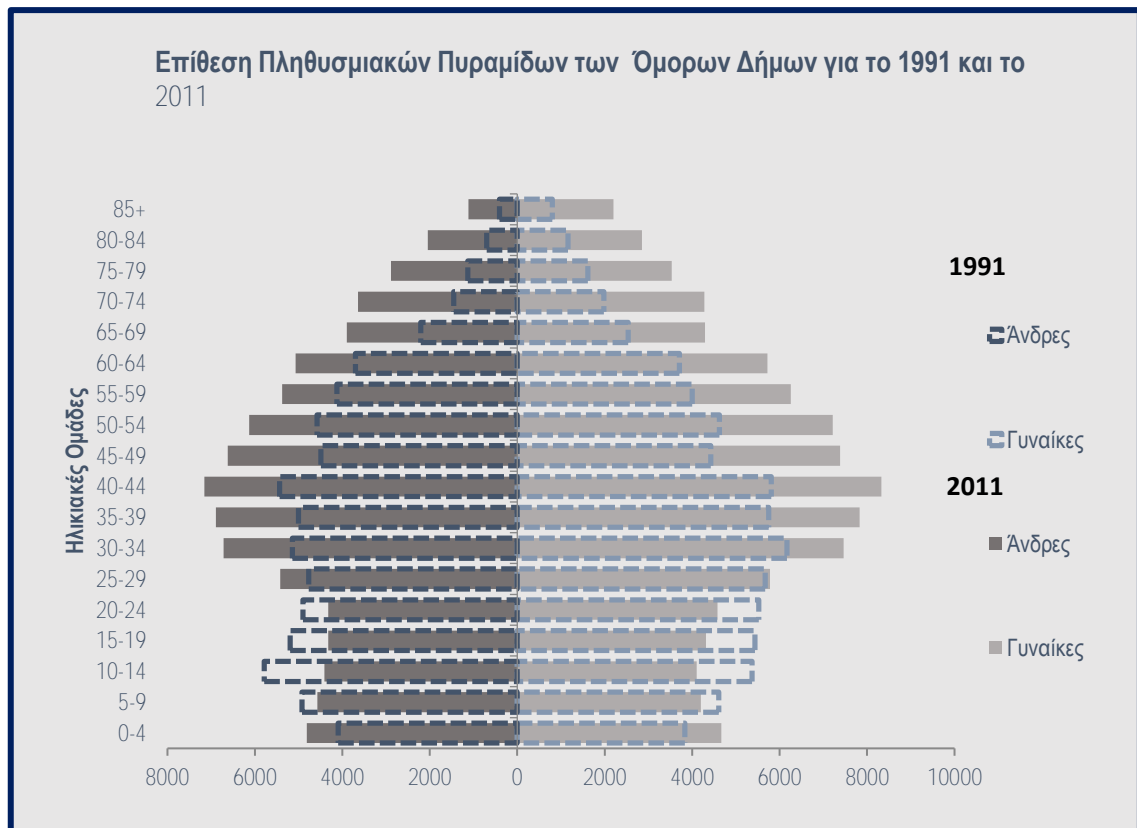
Παρακάτω στα Διαγράμματα 4.5 απεικονίζεται η πληθυσμιακή δομή των δήμων για το 2011 με τη βοήθεια των πληθυσμιακών πυραμίδων. Πρόκειται για την «κατανομή του συνόλου των ατόμων ενός πληθυσμού κατά ηλικία και φύλο που οδηγεί στο σχεδιασμό μιας γραφικής αναπαράστασης, της πυραμίδας των ηλικιών, που κατανέμει τον πληθυσμό σύμφωνα με το διπλό κριτήριο της ηλικίας και του φύλου» (Κοτσαμάνης, 2009). Η επιφάνεια την πυραμίδα αποτελεί το συνολικό πληθυσμό ενώ με τη μορφή της παρουσιάζεται η ηλικιακή δομή του πληθυσμού. Για τους τρεις δήμους

οι ηλικιακές πυραμίδες παίρνουν τη μορφή ώριμου πληθυσμού, αλλά και αθροιστικά ο συνολικός πληθυσμός της υπό μελέτη περιοχής, όπως είναι λογικό, δίνει τη μορφή της ώριμης πυραμίδας. Απεικονίζεται έτσι η μείωση της γονιμότητας και η αύξηση της θνησιμότητας που παρουσιάζονται και στους παραπάνω δομικούς δείκτες. Στο διάγραμμα 4.6, απεικονίζεται η διαχρονικά η μεταβολή του συνόλου του πληθυσμού των δήμων που γειτνιάζουν με την περιοχή του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού. Σε αυτό φαίνεται τόσο η αύξηση του πληθυσμού από το 1991 έως το 2011 αλλά και η μείωση των πληθυσμών των ηλικιών από 5 έως 25 έτη με την αύξηση του πληθυσμού από 25 και άνω.



Διάγραμμα 3.5: Πληθυσμιακές Πυραμίδες για τους Δήμους Αλίμου, Γλυφάδας, Ελληνικού-Αργυρούπολης και για το άθροισμα των παραπάνω δήμων για το έτος 2011.

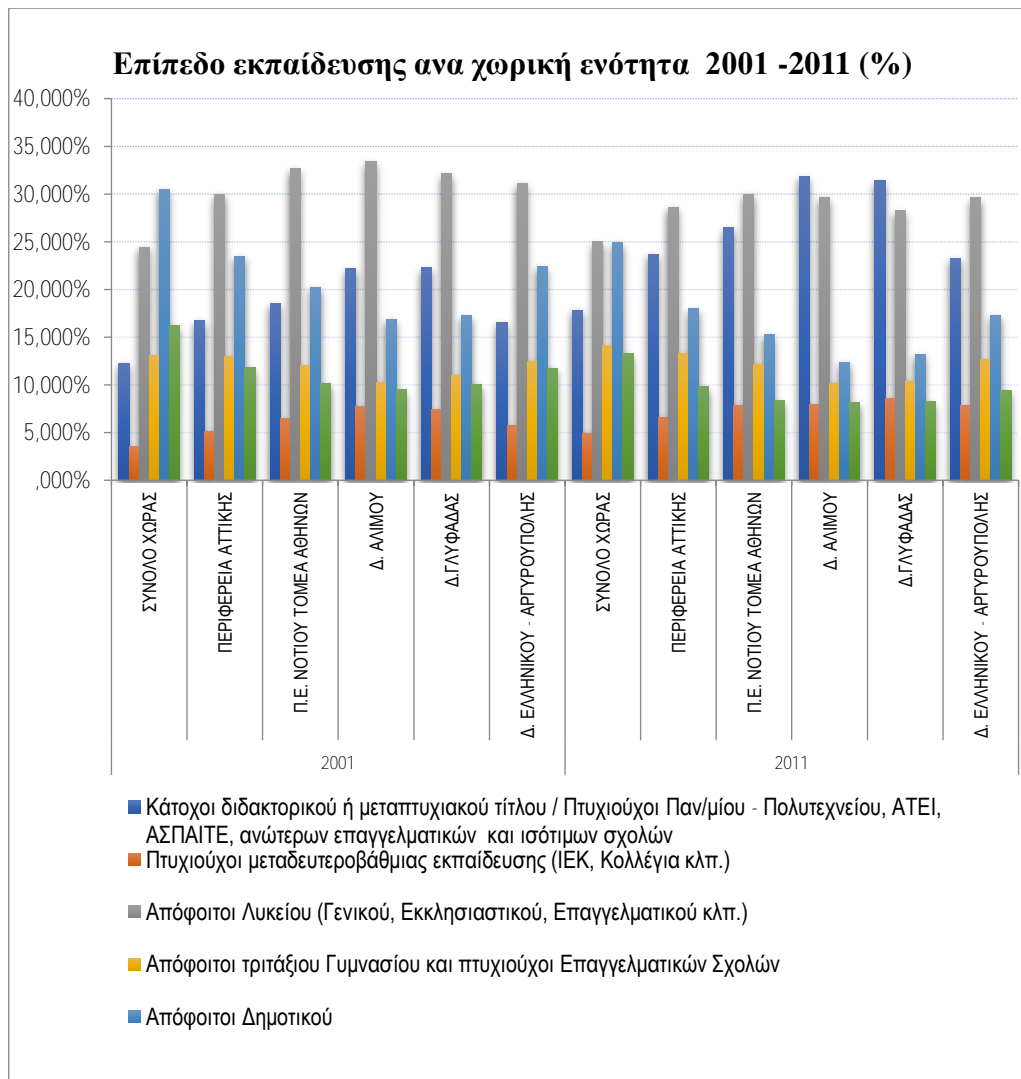
Πηγές Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, e-Demography, Ιδία Επεξεργασία



Διάγραμμα 3.6: Επίθεση Πληθυσμιακών Πυραμίδων για το άθροισμα των Δήμων Αλίμου, Γλυφάδας και Ελληνικού- Αργυρούπολης, για τα έτη 1991 και 2011. Πηγές Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, e-Demography, Ιδία Επεξεργασία

Επίπεδο εκπαίδευσης

Το μορφωτικό επίπεδο- επίπεδο εκπαίδευσης των μόνιμων κατοίκων αποτελεί ακόμη ένα στοιχείο που εξετάζεται για να αποκτήσουμε πιο πλήρη εικόνα της σύστασης του πληθυσμού. Τα στοιχεία αντλήθηκαν από τις απογραφές του 2001 και του 2011 της ΕΛΣΤΑΤ. Παρατηρείται μείωση της κατηγορίας που περιέχει το σύνολο των ατόμων που εγκατέλειψαν το Δημοτικό, αλλά γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση, των ατόμων που ολοκλήρωσαν την προσχολική αγωγή και των ατόμων που δεν γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση. Μείωση απεικονίζεται και στους απόφοιτους του δημοτικού καθώς και στους απόφοιτους λυκείου, ενώ σημαντική αύξηση υπάρχει στην κατηγορία με τα άτομα που έχουν στην κατοχή τους διδακτορικό ή μεταπτυχιακό τίτλο, πτυχίο Πανεπιστημίου - Πολυτεχνείου, ΑΤΕΙ, ΑΣΠΑΙΤΕ, ανώτερων επαγγελματικών και ισότιμων σχολών. Ανάλογη είναι η εικόνα και στο σύνολο της Περιφερειακής Ενότητας Νότιου Τομέα, και της Περιφέρειας Αττικής. Ο Δήμος Ελληνικού-Αργυρούπολης, παρουσιάζει συγκριτικά με τους δήμους Αλίμου και Γλυφάδας, μειωμένα ποσοστά στην ανώτερη εκπαίδευση. Γενικότερα όμως επικρατεί η τάση του πληθυσμού να συνεχίζει την εκπαίδευσή του στην τριτοβάθμια βαθμίδα εκπαίδευσης.



Διάγραμμα 3.7: Επίπεδο εκπαίδευσης ανά χωρική ενότητα 2001- 2011.

Πηγή Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, *Ιδία Επεξεργασία.*

Απασχόληση – Παραγωγή

4.2.3. Οικονομικά ενεργός και μη ενεργός πληθυσμός – Απασχολούμενοι Άνεργοι

Το ποσοστό του οικονομικά ενεργού πληθυσμού των Δήμων, στο σύνολο του πληθυσμού, ελαφρώς υψηλότερο από αυτό του συνόλου της χώρας, αλλά χαμηλότερο από αυτό της Περιφέρειας Αττικής αλλά και της Περιφερειακής Ενότητας δυτικού τομέα Αθηνών. Αντίστοιχα ο οικονομικά μη ενεργός πληθυσμός είναι αυξημένος σε σχέση με την Περιφέρεια και την Περιφερειακή Ενότητα. Επιπλέον συνολικά σε όλες τις διοικητικές βαθμίδες παρουσιάζεται μείωση του οικονομικά ενεργού πληθυσμού. Συνακόλουθα μείωση της απασχόλησης και αύξηση της ανεργίας παρουσιάζεται από το 2001 στο 2011. Η αύξηση της ανεργίας παρουσιάζεται σε όλες τις διοικητικές βαθμίδες. Οι δήμοι παρουσιάζουν ελαφρά χαμηλότερα ποσοστά ανεργίας σε σχέση με την

Περιφερειακή Ενότητα Νότιου Τομέα Αττικής. Υψηλότερο ποσοστό εμφανίζει ο Δήμος Ελληνικού-Αργυρούπολης και χαμηλότερο ο Δήμος Αλίμου.



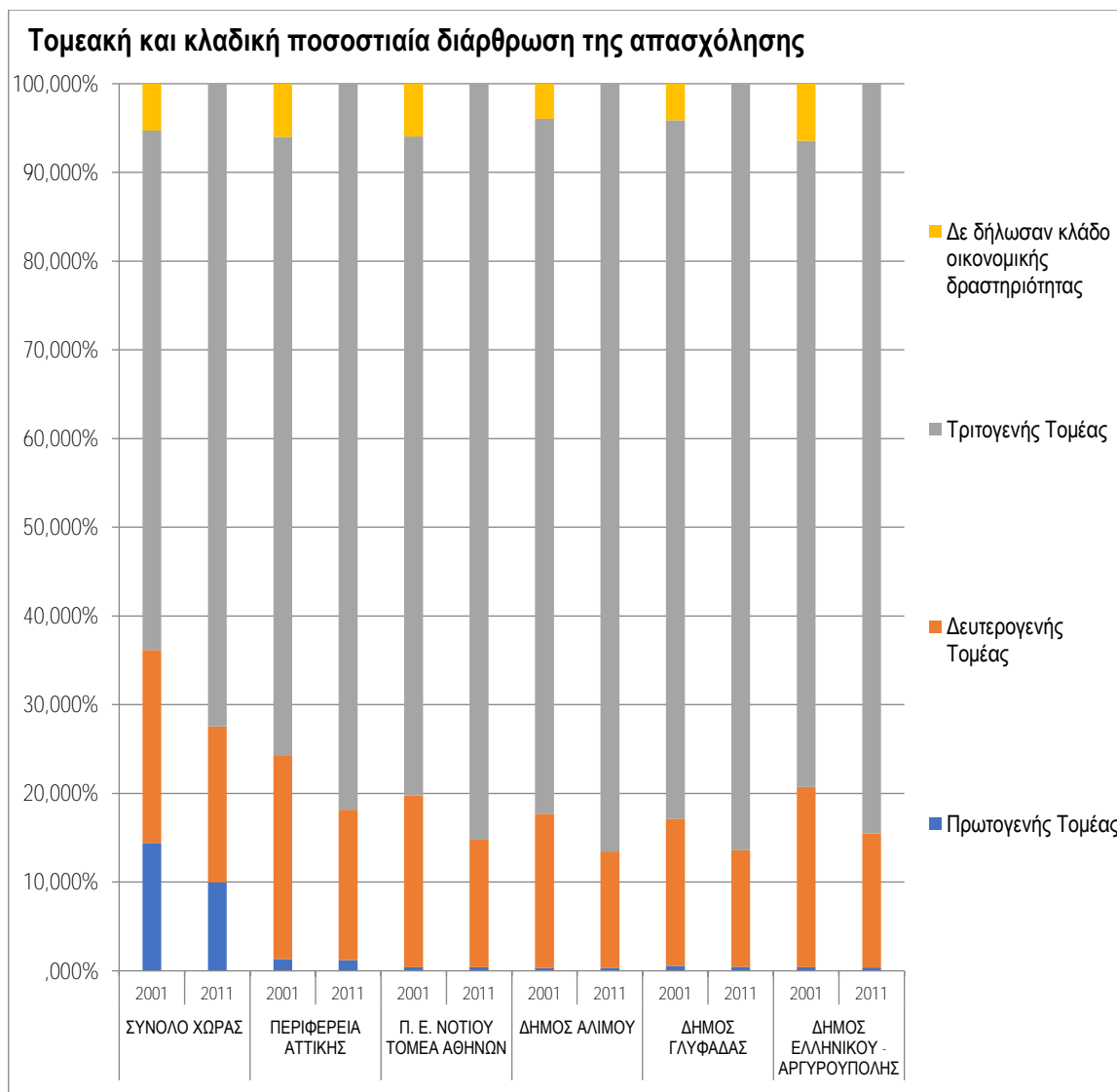
Διάγραμμα 3.8: Ποσοστά Οικονομικά ενεργού και μη ενεργού πληθυσμού ανά χωρική ενότητα, για τα έτη 2001 – 2011 . Πηγή Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, *Ιδία Επεξεργασία*.



Διάγραμμα 3.9: Ποσοστό Απασχολούμενων και Ανέργων ανά χωρική ενότητα, για τα έτη 2001 – 2011 . Πηγή Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, *Ιδία Επεξεργασία*.

4.2.4. Τομεακή και κλαδική διάρθρωση της απασχόλησης

Αναφερόμενοι στην διάρθρωση της απασχόλησης ανά τομέα παραγωγικής δραστηριότητας καταγράφεται πως στους Δήμους υπερέχει ο τριτογενής τομέας ακολουθεί ο δευτερογενής και έπεται ο πρωτογενής τομέας με ιδιαίτερα χαμηλά ποσοστά. Να αναφερθεί πως στην απογραφή του 2011, δεν έχει καταγραφεί η κατηγορία των ατόμων που δεν δήλωσαν κλάδο οικοδομικής δραστηριότητας. Ειδικότερα, ο τριτογενής τομέας παρουσιάζει υψηλό ποσοστό απασχόλησης σε σχέση με το σύνολο της χώρας αλλά και σε σχέση με το αντίστοιχο της Περιφέρειας ενώ κυμαίνεται στο ίδιο επίπεδο με την Περιφερειακή ενότητα .



Διάγραμμα 3.10: Τομεακή και κλαδική ποσοστιαία διάρθρωση της απασχόλησης ανα χωρική ενότητα, για τα έτη 2001 – 2011. Πηγή Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, *Ιδία Επεξεργασία*

4.2.5. Νοικοκυριά – Κατοικίες

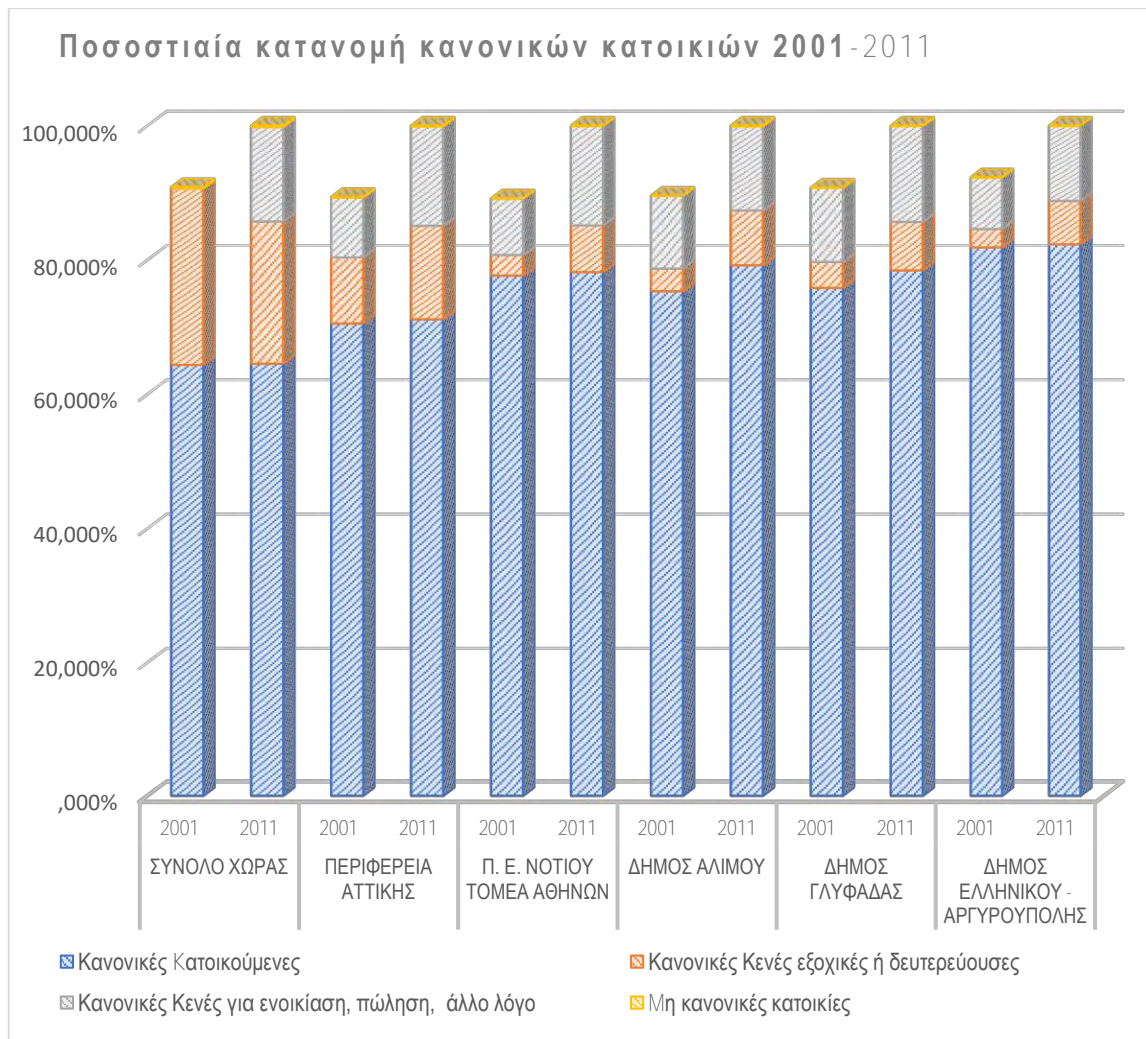
Οι Δήμοι Αλίμου, Γλυφάδας και Ελληνικού-Αργυρούπολης έχουν 16.627, 33.570 και 19.679 με μέσο μέγεθος νοικοκυριού 2,69, 2,81 και 2,85 άτομα ανά νοικοκυριό αντίστοιχα (ΕΛΣΤΑΤ, 2011). Το μέγεθος αυτό, στους δήμους Γλυφάδας και Ελληνικού-Αργυρούπολης, ξεπερνάει το μέσο μέγεθος νοικοκυριού της Ελλάδας αλλά (2,8 άτομα ανά νοικοκυριό) καθώς και της Περιφέρειας Αττικής και της Π.Ε. Νοτίου Τομέα Αττικής. Παρατηρείται επίσης πως, σε σύγκριση με την απογραφή του 2001, το μέσο μέγεθος νοικοκυριού αυξήθηκε σε όλες τις χωρικές ενότητες.

Αριθμός και μέσο μέγεθος νοικοκυριών						
Περιγραφή	2011			2001		
	Νοικοκυριά	Μέλη	Μέσο Μέγεθος Νοικοκυριού	Νοικοκυριά	Μέλη	Μέσο Μέγεθος Νοικοκυριού
ΕΛΛΑΔΑ	4134540	10563717	2,55	3547460	9944942	2,80
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	1512097	3738140	2,47	1297489	3488381	2,69
Π.Ε. ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	215518	521623	2,42	185877	494735	2,66
ΔΗΜΟΣ ΑΛΙΜΟΥ	16627	41212	2,48	13423	36145	2,69
ΔΗΜΟΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ	33570	85536	2,55	26821	75501	2,81
ΔΗΜΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ - ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ	19679	50214	2,55	16312	46502	2,85

Πίνακας 3.13: Αριθμός και μέσο μέγεθος νοικοκυριών ανά χωρική ενότητα για τα έτη 2001-2011. Πηγές Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, *Ιδία Επεξεργασία*



Διάγραμμα 3.11: Μέσο μέγεθος νοικοκυριών ανά χωρική ενότητα για τα έτη 2001- 2011. Πηγές Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, *Ιδία Επεξεργασία*.



Διάγραμμα 3.12: Ποσοστιαία κατανομή κανονικών κατοικιών 2001-2011, Πηγή Δεδομένων : ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία Επεξεργασία.

Από τις απογραφές κτιρίων του 2001 και 2011 φαίνεται στο σύνολο των κατοικιών των Δήμων Αλίμου, Γλυφάδας και Ελληνικού- Αργυρούπολης, το 79,22%, 78,45% και το 82,33% αντίστοιχα είναι κανονικές κατοικούμενες. Με την έννοια κανονική κατοικία νοείται η «μόνιμη και ανεξάρτητη κατασκευή, η οποία αποτελείται τουλάχιστον από ένα κανονικό δωμάτιο και προορίζεται να χρησιμοποιηθεί ως κατοικία ενός νοικοκυριού για διάστημα ενός τουλάχιστον έτους». Μη κανονική κατοικία θεωρείται η «κατασκευή από ευτελή και πρόχειρα υλικά, χωρίς προκαθορισμένο σχέδιο, προοριζόμενη ή μη για κατοικία, η οποία βρέθηκε κατοικούμενη κατά το χρόνο της Απογραφής (π.χ. καλύβα, παράπηγμα, τροχόσπιτο, βάρκα κλπ.)» (ΕΛΣΤΑΤ, 2014). Συγκριτικά με το σύνολο της χώρας, με την περιφέρεια και με τη περιφερειακή ενότητα, οι δήμοι έχουν μεγαλύτερο ποσοστό κανονικών κατοικιών. Οι κανονικές κενές εξοχικές ή δευτερεύουσες κατοικίες είναι αυξημένες σε σχέση με την περιφέρεια, αλλά

και με την περιφερειακή ενότητα. Συγκριτικά με τους τρεις υπό μελέτη δήμους ο δήμος Ελληνικού- Αργυρούπολης έχει μεγαλύτερα ποσοστά κανονικών κατοικούμενων κατοικιών και μικρότερα κενών προς εξοχικές, δευτερεύουσες, για ενοικίαση, πώληση και άλλο λόγο. Επιπλέον όπως απεικονίζεται και στο διάγραμμα.. το ποσοστό των κενών κατοικιών για τις παραπάνω χρήσεις, αυξάνεται από το 2001 στο 2011.

Για το σύνολο των κατοικούμενων κανονικών κατοικιών παρουσιάζεται ο τύπος κυριότητας που συναντάτε στους δήμους και στην Π.Ε. Το μέρος αυτών είναι ιδιοκατοικούμενες με ποσοστά γύρω στο 70 % με 71,65% να είναι στο δήμο Ελληνικού- Αργυρούπολης. Μεγαλύτερο ποσοστό ενοικιαζόμενων κατοικιών συναντάτε στο Δήμο Γλυφάδας (24%) , το οποίο όμως είναι ελαφρώς μικρότερο της Π.Ε.



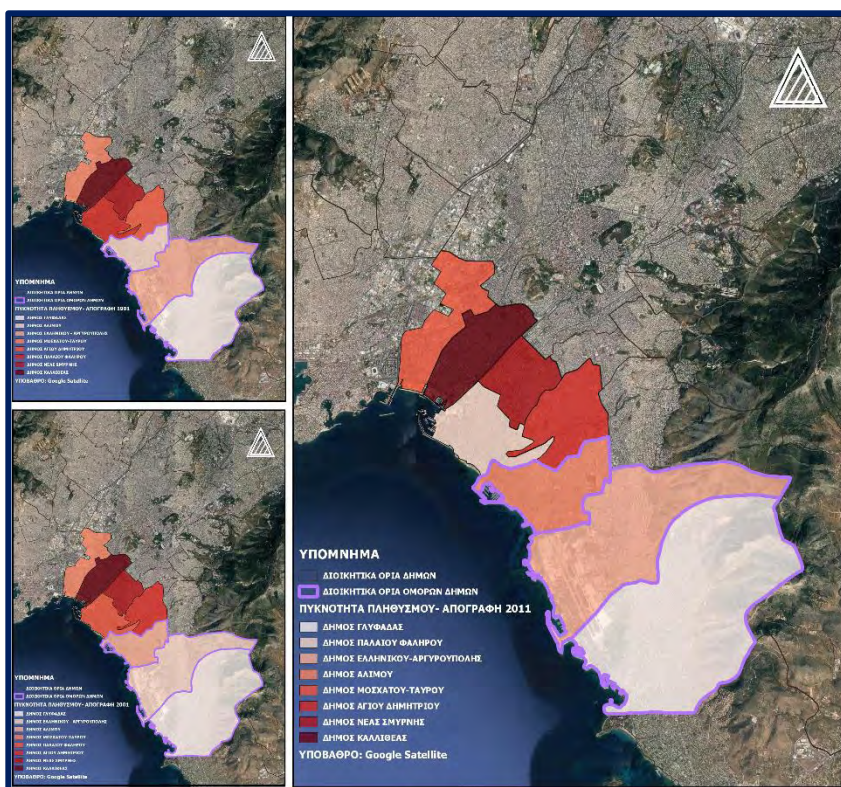
Διάγραμμα 3.13: Κατοικούμενες κανονικές κατοικίες κατά τύπο κυριότητας -2011. Πηγή Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία Επεξεργασία.

Πυκνότητα Πληθυσμού

Η πληθυσμιακή πυκνότητα των δήμων, όπως φαίνεται στον Πίνακα 3.14 ,αυξάνεται από το 1991 έως το 2011,καθώς αυξάνεται και ο πληθυσμός. Είναι χαμηλότερη τόσο από αυτή της Περιφέρειας όσο και από αυτή της Περιφερειακής Ενότητας. Μεταξύ των υπό μελέτη δήμων, μεγαλύτερη πυκνότητα εμφανίζει ο Δήμος Αλίμου και χαμηλότερη ο Δήμος Γλυφάδας. Στο Χάρτη 3.1 απεικονίζεται η πληθυσμιακή πυκνότητα ανά δήμο, για την Περιφερειακή Ενότητα του Νότιου τομέα Αττικής.

ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	Έκταση (τ.χλμ.)	Πληθυσμός			Πυκνότητα (πληθυσμός/τ.χλμ.)		
		1991	2001	2011	1991	2001	2011
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	132 049	10221 977	10934097	10816286	77,41	82,80	81,91
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	3 814	35948 17	3894573	3828435	942,53	1021,13	1003,78
Π. Ε. ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	72	49051 9	542171	529826	6812,76	7530,15	7358,69
ΔΗΜΟΣ ΑΛΙΜΟΥ	6	32514	39800	41720	5419,00	6633,33	6953,33
ΔΗΜΟΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ	16	63733	83665	87305	3983,31	5229,06	5456,56
ΔΗΜΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ - ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ	8	44802	51299	51356	5600,25	6412,38	6419,50

Πίνακας 3.14 Πυκνότητα πληθυσμού ανά χωρική ενότητα 1991-2001-2011. Πηγή Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, geodata.gov.gr, *Ιδία Επεξεργασία.*

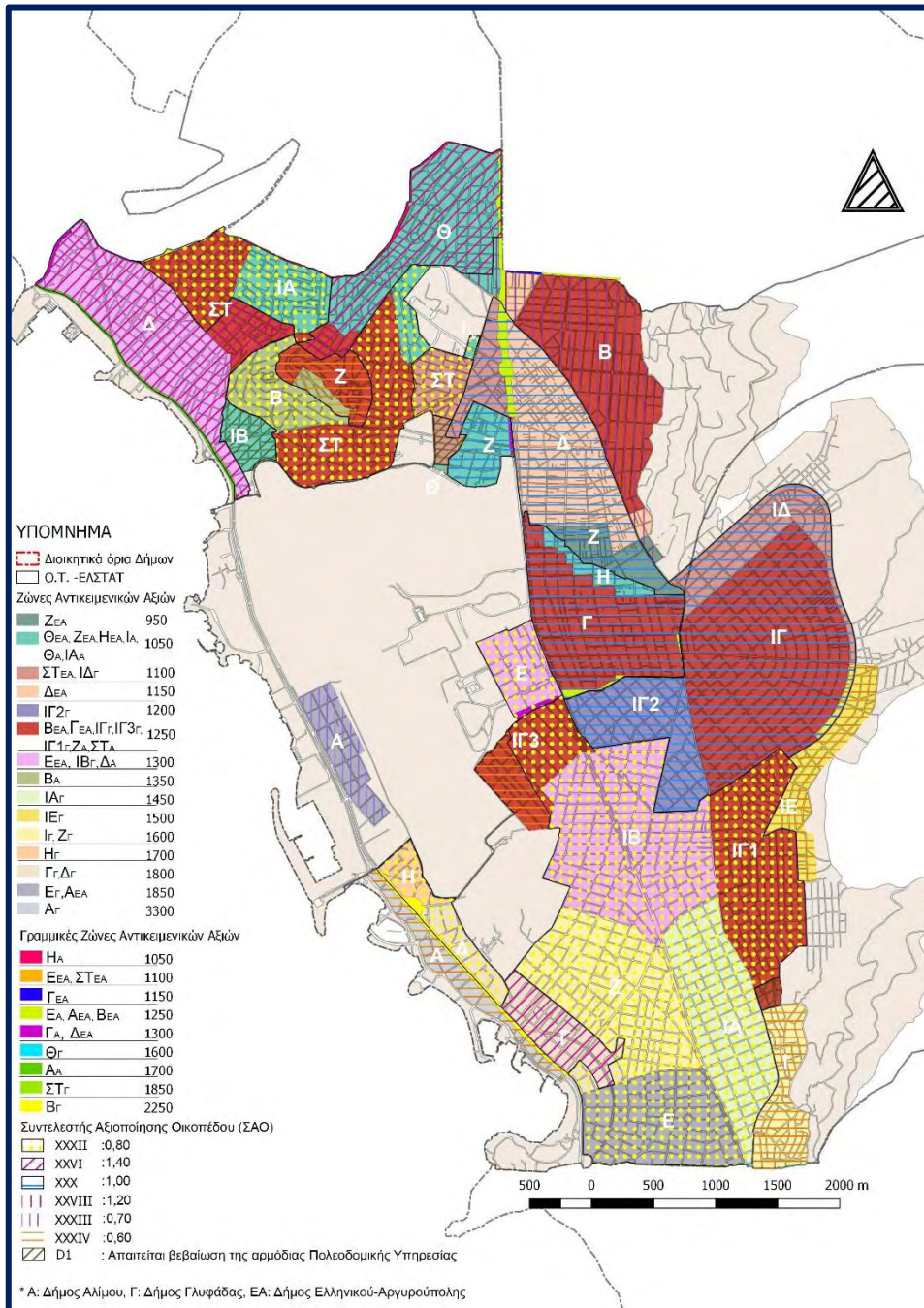


Χάρτης 3.1: Πυκνότητα πληθυσμού στην Περιφερειακή Ενότητα Νοτίου Τομέα Αττικής ανα δήμο για τα έτη 1991-2001-2011. Πηγή Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, geodata.gov.gr, *Ιδία Επεξεργασία.*

4.3. Αντικειμενικές Αξίες οικοπέδων

Οι αντικειμενικές αξίες οικοπέδου (ΑΑΟ) στους Δήμους Αλίμου, Γλυφάδας και Ελληνικού-Αργυρούπολης από κυμαίνονται ανάλογα με τη ζώνη από 950€, στον δήμο Ελληνικό- Αργυρούπολη, το οικοδομικό τετράγωνο έως 3300 € , στη Γλυφάδα. Η περιοχή χωρίζεται σε 33 περιοχές – ζώνες και 14 γραμμικές. Η ζώνη με την

μεγαλύτερη αξία βρίσκεται στο παραλιακό μέτωπο της Γλυφάδας και συνορεύει με την περιοχή της προβλεπόμενης ανάπλασης του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού.



Χάρτης 3.2: Αντικειμενικές Αξίες Οικοπέδων. Πηγές Δεδομένων: Υπουργείο Οικονομικών, Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ. *Ιδία Επεξεργασία*

4.4. Μεταφορικό Δίκτυο

Η περιοχή του Ελληνικού κατέχει καίρια θέση στην Περιφέρεια Αττικής λόγω της μικρής χιλιομετρικής απόστασης της από τους κύριους συγκοινωνιακούς κόμβους 27 χλμ. από το αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος, 15 χλμ. από τον πλησιέστερο σιδηροδρομικό

σταθμό Λαρίσης, 8 χλμ. από το λιμάνι του Πειραιά και τον Σταθμό του Ηλεκτρικού και μόλις 12 χλμ. από το κέντρο της Αθήνας.

Λειτουργική Ιεράρχηση αστικών οδών

Η προσβασιμότητα στη περιοχή επιτυγχάνεται μέσω του οδικού δικτύου και των γραμμών του μετρό και του τραμ . Ειδικότερα, ως προς το οδικό δίκτυο ως πρωτεύουσα αρτηρία θεωρείται:

- i. η Λεωφόρος Βουλιαγμένης, η οποία χαρακτηρίζεται ως ταχείας κυκλοφορίας, διαθέτει τρεις λωρίδες ανά κατεύθυνση και παράπλευρες οδούς σε ορισμένα τμήματα της και εξασφαλίζει τη σύνδεση της περιοχής με το κέντρο της Αθήνας και με τις νότιες προαστιακές περιοχές και
- ii. η Λεωφόρος Ποσειδώνος, η οποία, επίσης, διαθέτει τρεις λωρίδες ανά κατεύθυνση, ενώ υπάρχει η δυνατότητα πρόσβασης προς τις τρεις πύλες των εγκαταστάσεων του Ελληνικού μέσω σηματοδοτούμενων κόμβων. Επιπλέον συνδέει την περιοχή του πρώην Αεροδρομίου με το λιμάνι και τις οικιστικές περιοχές του Πειραιά, το κέντρο της Αθήνας (μέσω των Λεωφόρων Συγγρού και Αμφιθέας) και τις δυτικές συνοικίες με τις νότιες παραλιακές περιοχές του Λεκανοπεδίου.

Η Λεωφόρος Αλίμου χαρακτηρίζεται ως δευτερεύουσα αρτηρία, διαθέτει δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση, συνδέεται με τη Λεωφόρο Βουλιαγμένης με ισόπεδο σηματοδοτούμενο κόμβο, ενώ οι αριστερές στροφές προς και από τη Λεωφόρο Ποσειδώνος διεξάγονται ανισόπεδα.

Ως συλλεκτήριοι χαρακτηρίζονται οι οδοί Αεροπορίας, Λαμίας– Τιτάνων, Αγίου Γερασίμου οι οποίοι βρίσκονται στην περιοχή βορείως του πρώην Αεροδρομίου και εξυπηρετούν τη σύνδεση των περιοχών εκατέρωθεν των Λεωφόρων Αλίμου και Βουλιαγμένης και παρέχουν τη δυνατότητα πρόσβασης στο χώρο των εγκαταστάσεων.



Χάρτης 3.3:Ιεράρχηση Περιβάλλοντος οδικού δικτύου. Πηγή : ΣΟΑ 2017

4.5. Χρήσεις γης

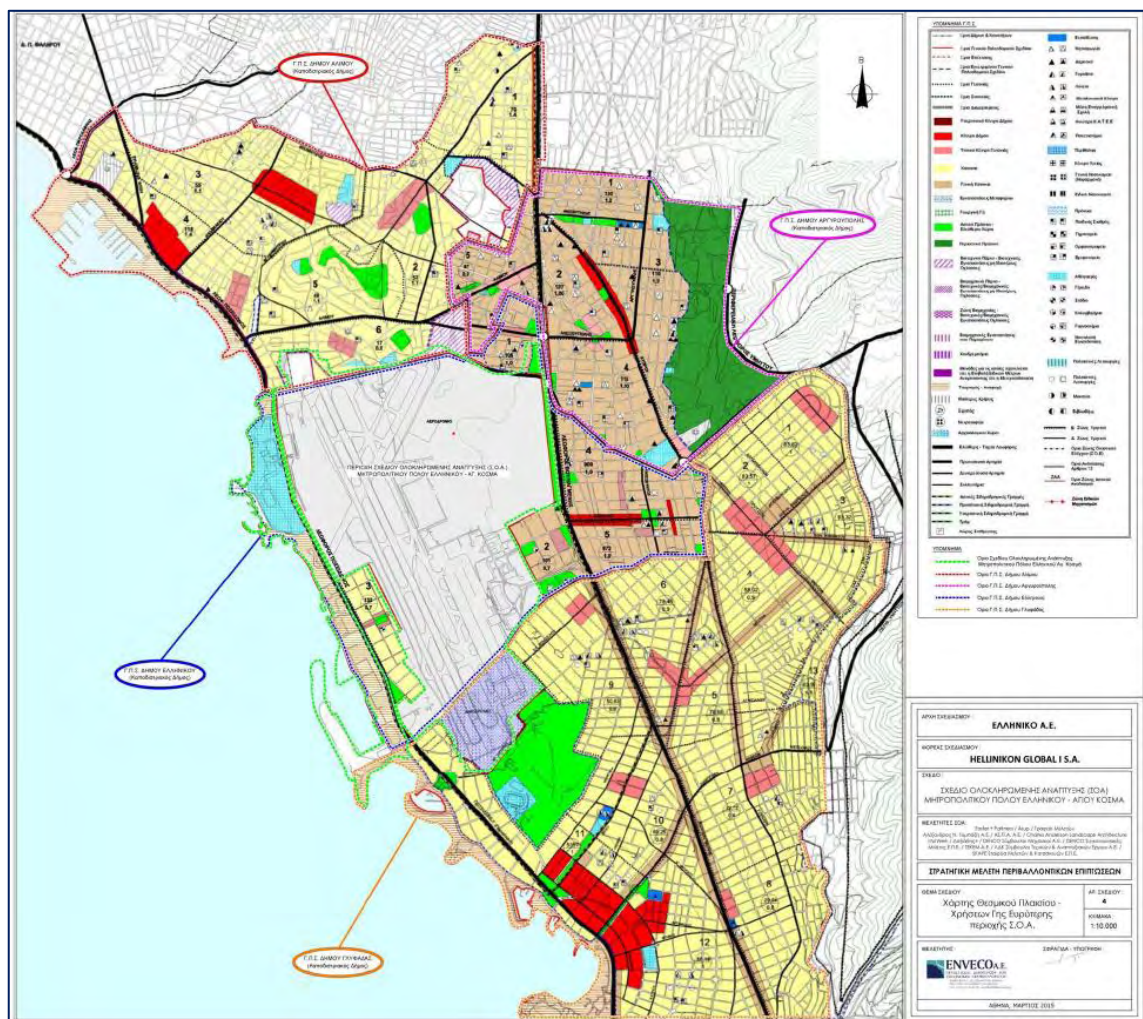
Θεσμοθετημένες Χρήσεις

Τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια που αφορούν την χωρική οργάνωση των Δήμων Αλίμου (ΦΕΚ 36Δ'/87), Γλυφάδας (ΦΕΚ 474F/1989 με τροποποίηση του από το ΦΕΚ 768F/1991), Ελληνικού (ΦΕΚ 238Δ'/1990 με τροποποίηση του από το ΦΕΚ 52Δ'/1994) και Αργυρούπολης (ΦΕΚ 311F/1988 με τροποποίηση του από το ΦΕΚ 666F/1994), ορίζουν ως κύρια θεσμοθετημένη χρήση στους δήμους την κατοικία, αμγή στους Δήμους Αλίμου, Γλυφάδας και στην πολεοδομική ενότητα Π3 του Δήμου Ελληνικού και γενική κατοικία στο σύνολο των λοιπών δήμων.

Ο δήμος Αλίμου έχει δύο θεσμοθετημένα κέντρα που συνδέονται με την Λ. Καλαμακίου. Στον καποδιστριακό Δήμο Αργυρουπόλεως οι θεσμοθετημένες κεντρικές λειτουργίες βρίσκονται κατά μήκος της Λ. Κύπρου , ενώ αντίστοιχα στο Δήμο Ελληνικού είναι κατά μήκος της Λ. Ιασονίδου. Ο Δήμος Γλυφάδας έχει πολεοδομικό κέντρο υπερτοπικής λειτουργίας, που αναπτύσσεται κατά μήκος της Λ. Ποσειδώνος και της Γρ. Λαμπράκη. Τοπικά κέντρα είναι χωροθημενα στις πολεοδομικές ενότητες των δήμων ενώ κοινόχρηστοι χώροι- χώροι πρασίνου έχουν θεσμοθετηθεί διάσπαρτα στους δήμους.

Στον Δήμο Αλίμου έχουν χωροθετηθεί Βιοτεχνικά Πάρκα, εκ των οποίων ένα συνορεύει με την περιοχή ανάπλασης και με τον Δήμο Ελληνικού- Αργυρουπόλεως ενώ στο Δήμο Γλυφάδας, ζώνη Τουρισμού- Αναψυχής έχει χωροθετηθεί κατά μήκος του παραλιακού μετώπου.

Οι συντελεστής δόμησης στις πολεοδομικές ενότητες των όμορων δήμων, κυμαίνεται από το 0,6 στη Γλυφάδα έως 1,4 στον Άλιμο. Οι πολεοδομικές ενότητες που γειτνιάζουν άμεσα με την περιοχή ανάπλασης εμφανίζουν συντελεστή δόμησης από 0.8 έως 1.



Χάρτης 3.4: Σύνθεση Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων Δήμων της άμεσης περιοχής γειτνίασης με την περιοχή μελέτης Πηγή: ΣΟΑ 2017, Ψηφιακό αρχείο Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας.

Εξέλιξη Υφιστάμενων Χρήσεων γης- Μεθοδολογία

Προκειμένου να εξεταστεί και να σκιαγραφηθεί φυσιογνωμικά η περιοχή που γειτνιάζει με την έκταση του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού και να αναλυθούν οι χωρικές εξελίξεις και οι επιπτώσεις της ανάπλασης στην περιοχή, μελετάται η αστική της

διάρθρωση. Σε αυτά τα πλαίσια είναι σημαντική η εξέταση των δραστηριοτήτων και των λειτουργιών καθώς και των καλύψεων και χρήσεων γης στους όμορους δήμους την περιοχής του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού, δηλαδή στους Δήμους Αλίμου, Αργυρούπολης- Ελληνικού και Γλυφάδας.

Έτσι, επιχειρείται ανάλυση των στοιχείων που αφορούν τις χρήσεις των κτιρίων από το 1995 έως το 2011. Πιο συγκεκριμένα, για τα έτη 2000 και 2011 τα χωρικά δεδομένα διατίθενται από τις απογραφές κτιρίων της ΕΛΣΤΑΤ (Ελληνική Στατιστική Αρχή), ενώ για το έτος 1995 από την ΜΑΜ (Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό). Τα δεδομένα της ΕΛΣΤΑΤ αποτελούνται από το ψηφιακό υπόβαθρο της κάθε απογραφής και από έναν αναλυτικό πίνακα δεδομένων της απογραφής κτιρίων αντίστοιχα για κάθε δεκαετία. Τα δεδομένα της ΜΑΜ διατίθενται σε μορφή ψηφιακών χαρτών, σε πολύγωνα χρήσεων γης και ΟΤ. Στη μελέτη, μετά από επεξεργασία, τα δεδομένα μεταφέρθηκαν σε επίπεδο ΟΤ και για τις τρεις απογραφές. Διατηρήθηκε ο ψηφιακός χάρτης και η αρίθμηση των πολύγωνων των ΟΤ της ΕΛΣΤΑΤ του 2011 που είναι πιο πρόσφατος. Σε αυτή τη βάση ομαδοποιήθηκαν τα δεδομένα και αντιστοιχίστηκαν τα ΟΤ της απογραφής κτιρίων του 2000 της ΕΛΣΤΑΤ και της απογραφής της ΜΑΜ.

Δεδομένα ΕΛΣΤΑΤ

Όπως αναφέρθηκε, τα πρωτογενή δεδομένα της ΕΛΣΤΑΤ, που χρησιμοποιήθηκαν για αυτό το τμήμα της μελέτης, προκύπτουν από την απογραφή κτιρίων από πίνακες με στατιστικά στοιχεία και θέμα «Κτίρια κατά οικοδομικό τετράγωνο και χαρακτηριστικά τους» του 2011 και «Κτίρια κατά χρήσεις ή προορισμός χρήσεων» του 2000 καθώς και από τα ψηφιακά υπόβαθρα της απογραφής του 2001 και του 2011.

Στις απογραφές κτιρίων γίνεται ο εξής διαχωρισμός των εννέα χρήσεων :

- Αποκλειστική χρήση
- Μικτή Χρήση
 - ο Κύρια Μικτή χρήση
 - ο Δευτερεύουσα Μικτή χρήση

Προκειμένου να είναι τα δεδομένα της ανάλυσης για το 1995, το 2000 και το 2011 να είναι το δυνατόν συγκρίσιμα, δεν λήφθηκε υπόψη η υποκατηγορία ‘Δευτερεύουσα Μικτή’ χρήση και αθροίστηκαν οι κατηγορίες ‘Αποκλειστική’ και ‘Κύρια Μικτή’ χρήση. Βέβαια, ο ορισμός της κύριας χρήσης θα μπορούσε να θεωρηθεί επισφαλής, επομένως, τα δεδομένα της υποκατηγορίας μπορούν να περιπλέξουν την ανάλυση αντί να την εμπλουτίσουν (Σαγιάς Ι., 2001).

Στα δεδομένα των απογραφών της ΕΛΣΤΑΤ οι χρήσεις των κτιρίων είναι σε απόλυτα νούμερα. Για είναι συγκρίσιμα τα αποτελέσματα ομαδοποιήθηκαν οι χρήσεις των κτιρίων και ορίστηκε μια επικρατούσα χρήση για το κάθε ΟΤ στο οποίο ανήκουν. Κατά τη διαδικασία της ομαδοποίησης, ως επικρατούσα χρήση ορίστηκε η χρήση με ποσοστό κτιρίων μεγαλύτερο ή ίσο με το 70% του οικοδομικού τετραγώνου. Εάν δεν υπάρχει τέτοια, τότε ορίζεται ως μικτή χρήση με τις δύο μέγιστες χρήσεις που αθροιστικά έχουν ποσοστό κτιρίων μεγαλύτερο ή ίσο με το 70%. Αν οι χρήσεις των οποίων το άθροισμα είναι μεγαλύτερο ή ίσο του 70% είναι περισσότερες από δύο τότε φέρεται ως μικτή χρήση.

Μετά από κατάλληλη επεξεργασία, για να συμβαδίζουν τα δεδομένα, οι επικρατούσες χρήσεις περάστηκαν στα ψηφιακά υπόβαθρα της κάθε δεκαετίας. Επιπλέον, καθώς τα δεδομένα της Απογραφής της ΕΛΣΤΑΤ του 2000 βασίζονται σε αριθμούς ΟΤ, διαφορετικούς από της αντίστοιχης του 2011, όπως και της ΜΑΜ, έγινε ταύτιση των κωδικών με τα πολύγωνα και αντιστοιχήθηκαν τα ΟΤ του 2001 με τα ΟΤ του 2011.

Ένα από τα βασικά ζητήματα που προκύπτουν από τη μορφή των δεδομένων της ΕΛΣΤΑΤ είναι ότι καθώς είναι απογραφή κτιρίων με κατοίκους δεν εμπεριέχονται στα δεδομένα οι χώροι πρασίνου, οι ελεύθεροι χώροι, ο αθλητισμός η αναψυχή κλπ. Επιπλέον η χρήσεις γίνονται ανά κτίριο χωρίς να γνωρίζουμε τη κάλυψη του κτιρίου στο κάθε ΟΤ. Επομένως δεν γνωρίζουμε το ποσοστό κάλυψης της εκάστοτε χρήσης με αποτέλεσμα να προκύπτουν αρκετά σφάλματα στην αποτύπωση των χρήσεων. Σημειωτέων, η απογραφή του 2011 ανανεώθηκε από επιτόπια έρευνα και τα δεδομένα επικαιροποιήθηκαν, για αυτό το λόγω συνολικό αποτέλεσμα αναφέρεται ως υφιστάμενες χρήσεις του 2017.

Δεδομένα ΜΑΜ

Τα πρωτογενή δεδομένα της απογραφής χρήσεων γης του 1995, για την υλοποίηση της Μελέτης Ανάπτυξης Μετρό, αποτελούνταν από έναν ψηφιακό χάρτη πολυγώνων χρήσεων γης. Όπως και στις προηγούμενες περιπτώσεις η αρίθμηση των ΟΤ διαφέρει τόσο από αυτή του 2001 όσο και από του 2011. Ένα σημαντικό ζήτημα που αντιμετωπίστηκε, αφορούσε τα πολύγωνα των ΟΤ, που σε αρκετές περιπτώσεις είχαν διαφορετική χωρική αναφορά. Τα πολύγωνα χρήσεων γης της ΜΑΜ δεν ταυτίζονταν με τα πολύγωνα της ΕΛΣΤΑΤ, συνεπώς τα δεδομένα της πρώτης να μην μπορούν να

αντιστοιχηθούν πλήρως με τα δεδομένα της δεύτερης που ήταν σε επίπεδο ΟΤ και αφορούσαν χρήσεις κτιρίων κι όχι ποσοστό χρήσης.

Ένα ακόμη ζήτημα ήταν οι διαφορές στις κατηγορίες των χρήσεων γης που ορίζονταν στις τρεις απογραφές, τόσο από άποψη πλήθους κατηγοριών όσο και εννοιολογικά. Οι κατηγορίες χρήσεων γης των απογραφών της ΕΛΣΤΑΤ, όπως αναφέρθηκε ήδη, είναι κοινές και είναι εννέα ενώ η απογραφή της ΜΑΜ «περιέχει δεκατέσσερις γενικευμένες χρήσεις που περιλαμβάνουν τριάντα πέντε ειδικότερες – 31 αστικές χρήσεις και 4 μη αστικές» (Βλαχογιάννη, 2008). Έτσι, στα πλαίσια της μελέτης, έγινε συγχώνευση των χρήσεων γης και δημιουργήθηκαν οι 23 κατηγορίες που φαίνονται στον Πίνακα 1.2.

Οι απογραφές της ΕΛΣΤΑΤ όπως έχει ήδη αναφερθεί δεν είναι απογραφές χρήσεων γης αλλά απογραφές κτιριακού αποθέματος και στα διαθέσιμα δεδομένα δεν περιέχεται το ποσοστό κάλυψης του εκάστοτε κτιρίου στο ΟΤ. Έτσι, γίνεται η παραδοχή ότι η επικρατούσα χρήση είναι αυτή με την μεγαλύτερη συχνότητα εμφάνισης στο ΟΤ κι όχι με την μεγαλύτερη κάλυψη, όπως θα ήταν και πιο αντιπροσωπευτικό. Προκύπτουν έτσι αρκετά σφάλματα και ανακρίβειες στην τελική επικρατούσα χρήση. Τα σφάλματα αυτά είναι πιο εμφανή στα μεγάλα ΟΤ που εμπεριέχουν πολλά κτίρια, και χρήσεις. Επιπλέον το γεγονός ότι πρόκειται για απογραφές κτιρίων έχει ως αποτέλεσμα χρήσεις γης, όπως οι ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι, το αστικό πράσινο και άλλες αντίστοιχες καλύψεις, να μην έχουν καταγραφεί και να μην συμπεριλαμβάνονται στα δεδομένα. Έτσι, προκύπτουν έτσι αρκετά σφάλματα τόσο κατά την ομαδοποίηση των δεδομένων, όσο και κατά την αντιστοίχιση των κατηγοριών χρήσεων της ΕΛΣΤΑΤ με τις κατηγορίες της ΜΑΜ. Ποιο συγκεκριμένα παρατηρήθηκε ότι οι παρακάτω κατηγορίες της ΜΑΜ πλην των θρησκευτικών λειτουργιών, δεν εμπεριέχονταν στα δεδομένα της ΕΛΣΤΑΤ και τα αντίστοιχα ΟΤ ήταν κενά χωρίς δεδομένα,

- Πράσινο, Ελεύθεροι Χώροι, Αθλητισμός, Αναψυχή, Θρησκευτικές λειτουργίες (τοπικού επιπέδου),
- Αθλητισμός,
- Πράσινο, Ελεύθεροι Χώροι,
- Αναψυχή,
- Τουρισμός.

Για την διεξαγωγή της μελέτης οι εν λόγω κατηγορίες της ΜΑΜ συγχωνεύτηκαν με στην κατηγορία “Άλλη Χρήση”, επομένως η κατηγορία αυτή αναμένεται να κατέχει

μεγαλύτερο ποσοστό το 1995 σε σχέση με το 2001 και το 2011 καθώς τα αντίστοιχα ΟΤ θα ανήκουν στην κατηγορία “Δεν Υπάρχουν Δεδομένα”.

Επίσης, η κατηγορία της ΕΛΣΤΑΤ “Ξενοδοχείο” δεν αναγνωρίζεται σαν ξεχωριστή κατηγορία στην απογραφή του ΜΑΜ, αλλά συμπεριλαμβάνεται εν μέρει στην κατηγορία Εμπόριο Υπηρεσίες, χωρίς να είναι σαφής ο διαχωρισμός και για αυτό το λόγο στην παρούσα διπλωματική γίνεται η παραδοχή ότι για το 1995 η χρήση των ξενοδοχείων δεν είναι υπολογίσιμη και συμπεριλαμβάνεται στις κατηγορίες που σχετίζονται με το εμπόριο και τις υπηρεσίες. Για τις επόμενες δύο καταγραφές χρήσεων υπάρχει ξεχωριστή κατηγορία χρήσεων για τα ξενοδοχειακά καταλύματα, επομένως οι όποιες συγκρίσεις παρουσιάζονται παρακάτω περιορίζονται σε αυτές τις χρονολογίες.

Στο Πίνακα 4.16 φαίνονται οι αντιστοιχήσεις και οι ομαδοποιήσεις των κατηγοριών των χρήσεων και στον Πίνακα 4.15 οι νέες κατηγορίες χρήσεων γης.

Στα Διαγράμματα 4.14, 4.15 και 4.16 απεικονίζονται για τους δήμους Αλίμου, Γλυφάδας και Ελληνικού- Αργυρούπολης, αντίστοιχα, ποσοστιαία στο σύνολο του εκάστοτε δήμου, οι χρήσεις γης για την χρονική περίοδο απεικόνισης.

Παρόμοια και στους Χάρτες 4.6, 4.7 και 4.8 απεικονίζονται χωρικά οι χρήσεις γης για τους δήμους Αλίμου, Γλυφάδας και Ελληνικού- Αργυρούπολης, ως αποτέλεσμα της παραπάνω ανάλυσης των στοιχείων της ΕΛΣΤΑΤ και της Υπηρεσίας Σχεδιασμού και Γενικών Μελετών του Αττικού Μετρό.

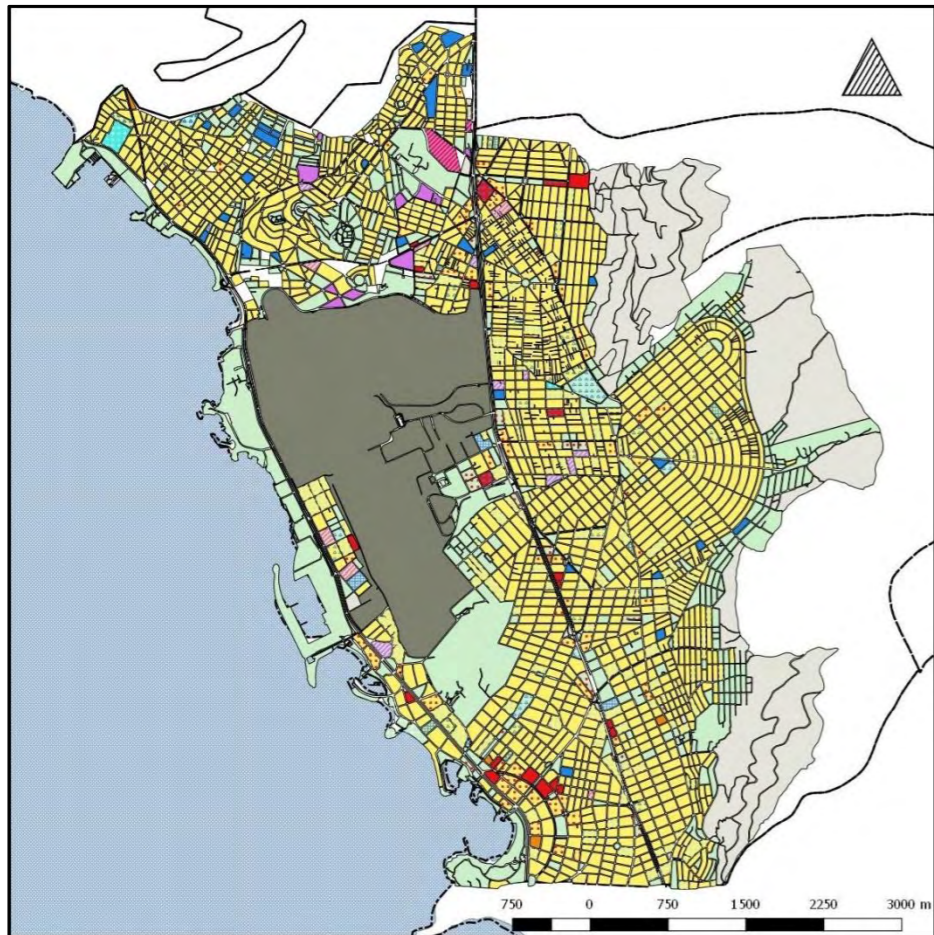
Όπως φαίνεται από τα διαγράμματα εξέλιξης χρήσεων, στους τρεις δήμους κυριαρχεί η χρήση της κατοικίας, η οποία παρουσιάζει μεγάλη αύξηση από το 1995 μέχρι το 2001 σε αντίθεση με το 2001 έως το 2011, οπότε παρατηρείται σχετικά μικρή μείωση. Αυξάνονται όμως οι μικτές χρήσεις που περιλαμβάνουν την κατοικία και κυρίως η χρήση εμπόριο-υπηρεσίες-κατοικία.

Κατηγορίες Χρήσεων Γης		
Κυρίαρχες Χρήσεις	Μικτές Χρήσεις	Μικτή Χρήση Πολλαπλών Χρήσεων
Δεν Υπάρχουν Δεδομένα	Βιοτεχνία, Βιομηχανία, Χονδρεμπόριο - Άλλη Χρήση	Βιοτεχνία, Βιομηχανία, Χονδρεμπόριο - Εμπόριο Υπηρεσίες
Κατοικία	Εμπόριο Υπηρεσίες - Άλλη Χρήση	Εκπαίδευση- Εμπόριο Υπηρεσίες
Θρησκευτικές Λειτουργίες	Εμπόριο Υπηρεσίες - Περίθαλψη Πρόνοια	Θρησκευτικές Λειτουργίες- Εμπόριο Υπηρεσίες
Βιοτεχνία, Βιομηχανία, Χονδρεμπόριο	Κατοικία - Άλλη χρήση	Θρησκευτικές Λειτουργίες- Άλλη Χρήση
Εκπαίδευση	Κατοικία- Θρησκευτικές Λειτουργίες	Ξενοδοχείο
Εμπόριο Υπηρεσίες	Κατοικία-Βιοτεχνία, Βιομηχανία, Χονδρεμπόριο	Ξενοδοχείο- Κατοικία
Περίθαλψη Πρόνοια	Κατοικία- Εμπόριο Υπηρεσίες	Ξενοδοχείο- Εμπόριο Υπηρεσίες
Άλλη Χρήση	Κατοικία- Περίθαλψη Πρόνοια	Ξενοδοχείο- Άλλη Χρήση
	Κατοικία- Εκπαίδευση	Ξενοδοχείο- Εκπαίδευση
	Εκπαίδευση- Άλλη Χρήση	Μικτή Χρήση

Πίνακας 3.15: Νέες Κατηγορίες Χρήσεων Γης, Πηγή: *Ιδία Επεξεργασία*

Ομαδοποίηση χρήσεων γης – αντιστοίχιση κατηγοριών χρήσεων γης MAM και ΕΛΣΤΑΤ		
Νέα Κατηγοριοποίηση -Κυρίαρχες Χρήσεις	ΕΛΣΤΑΤ	MAM
Δεν Υπάρχουν Δεδομένα		
Κατοικία	Κατοικία	Αμιγής Κατοικία Γενική Κατοικία
Θρησκευτικές Λειτουργίες	Εκκλησία Μοναστήρι	Θρησκευτικές λειτουργίες
Βιοτεχνία, Βιομηχανία, Χονδρεμπόριο	Εργοστάσιο - Εργαστήριο	Λατομεία, Ορυχεία Βιοτεχνία Βιομηχανία Βιομηχανικές περιοχές
Εκπαίδευση	Σχολικό κτίριο	Πρωτ/θμια Δευτ/θμια Εκπαίδευση Τριτ/θμια Εκπαίδευση
Εμπόριο Υπηρεσίες	Κατάστημα - Γραφείο	Τοπικά Κέντρα- Εμπόριο, Υπηρεσίες Εμπόριο Γραφεία Διοίκηση Αποθήκες Χονδρεμπόριο
Ξενοδοχείο	Ξενοδοχείο	-
Άλλη Χρήση	Άλλη χρήση	Μεικτές χρήσεις
		Περιοχές με ειδικό καθεστώς
		Εγκαταστάσεις Υποδομής
		Δομήσιμοι ανοιχτοί χώροι & χώροι υπό κατασκευή
		Πράσινο, Ελεύθεροι Χώροι, Αθλητισμός, Αναψυχή, Θρησκευτικές λειτουργίες (τοπικού επιπέδου)
		Αθλητισμός
		Πράσινο, Ελεύθεροι Χώροι
		Αναψυχή
		Τουρισμός
	Σταθμός αυτοκινήτων (παρκινγκ)	Στάθμευση, εξυπηρέτηση αυτοκινήτων
Εγκαταστάσεις μαζικών μεταφορών αστικού τύπου		
Εγκαταστάσεις μαζικών μεταφορών υπεραστικού τύπου		
Περίθαλψη Πρόνοια	Νοσοκομείο, κλινική κλπ.	Τοπικά Κέντρα-Περίθαλψη, Πρόνοια, Πολιτισμός
		Περίθαλψη
		Κοινωνική Πρόνοια

Πίνακας 3.16.Ομαδοποίηση χρήσεων γης – αντιστοίχιση κατηγοριών χρήσεων γης, Πηγή: MAM και ΕΛΣΤΑΤ



Χρήσεις Κτιρίων για το έτος 1995

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Διοικητικά Όρια Δήμων
- Όρια ΟΤ

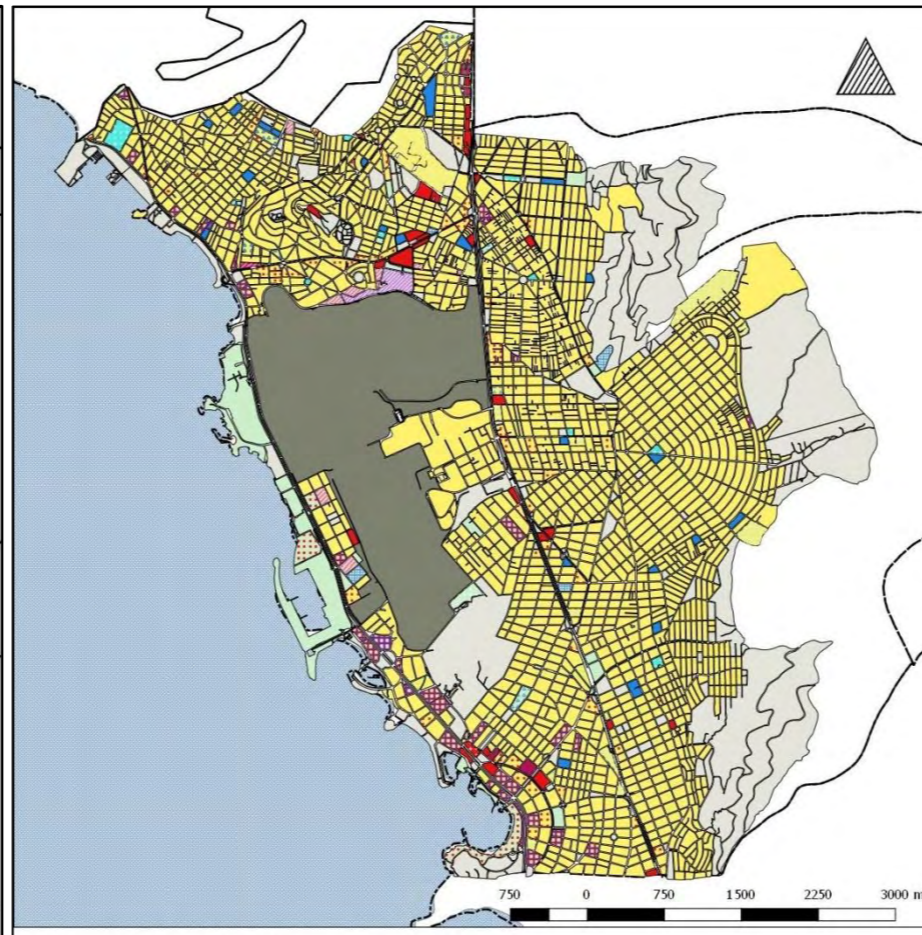
ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΑΝΑ ΟΤ

Κυρίαρχες Χρήσεις

- Δεν Υπάρχουν Δεδομένα
- Κατοικία
- Θρησκευτικές Λειτουργίες
- Βιοτεχνία, Βιομηχανία, Χονδρεμπόριο
- Εκπαίδευση
- Εμπόριο Υπηρεσιών
- Περιθαλψη Πρόνοια
- Ξενοδοχείο
- Άλλη Χρήση

Μικτές Χρήσεις

- Κατοικία -Άλλη χρήση
- Κατοικία- Εκπαίδευση
- Κατοικία- Περιθαλψη Πρόνοια
- Κατοικία- Εμπόριο Υπηρεσιών
- Κατοικία-Βιοτεχνία, Βιομηχανία, Χονδρεμπόριο
- Κατοικία- Θρησκευτικές Λειτουργίες
- Θρησκευτικές Λειτουργίες -Άλλη χρήση
- Θρησκευτικές Λειτουργίες -Εμπόριο Υπηρεσιών
- Εκπαίδευση -Άλλη χρήση
- Εκπαίδευση -Εμπόριο Υπηρεσιών
- Βιοτεχνία, Βιομηχανία, Χονδρεμπόριο -Άλλη χρήση
- Βιοτεχνία, Βιομηχανία, Χονδρεμπόριο -Εμπόριο Υπηρεσιών
- Εμπόριο Υπηρεσιών - Περιθαλψη Πρόνοια
- Εμπόριο Υπηρεσιών -Άλλη χρήση
- Ξενοδοχείο- Κατοικία
- Ξενοδοχείο- Εμπόριο Υπηρεσιών
- Ξενοδοχείο- Εκπαίδευση
- Ξενοδοχείο- Άλλη Χρήση
- Μικτές Χρήσεις
- Έκταση πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού



Χρήσεις Κτιρίων για το έτος 2001

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Διοικητικά Όρια Δήμων
- Όρια ΟΤ

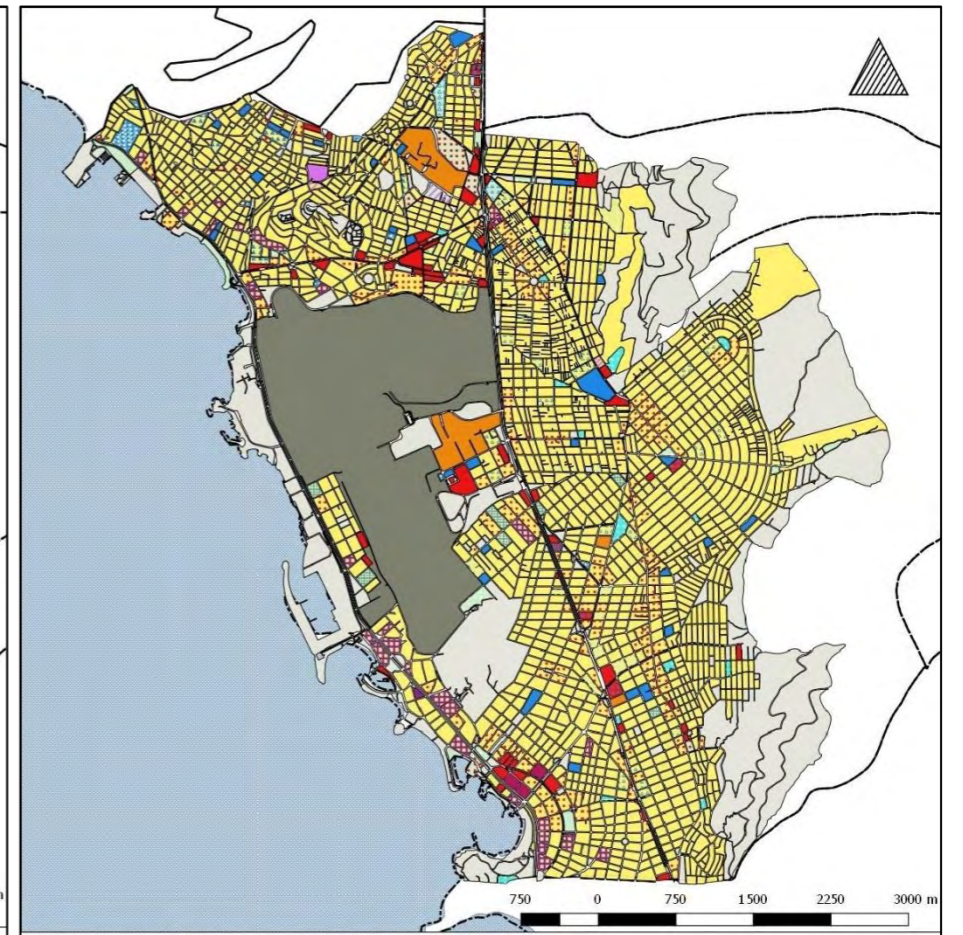
ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΑΝΑ ΟΤ

Κυρίαρχες Χρήσεις

- Δεν Υπάρχουν Δεδομένα
- Κατοικία
- Θρησκευτικές Λειτουργίες
- Βιοτεχνία, Βιομηχανία, Χονδρεμπόριο
- Εκπαίδευση
- Εμπόριο Υπηρεσιών
- Περιθαλψη Πρόνοια
- Ξενοδοχείο
- Άλλη Χρήση

Μικτές Χρήσεις

- Κατοικία -Άλλη χρήση
- Κατοικία- Εκπαίδευση
- Κατοικία- Περιθαλψη Πρόνοια
- Κατοικία- Εμπόριο Υπηρεσιών
- Κατοικία-Βιοτεχνία, Βιομηχανία, Χονδρεμπόριο
- Κατοικία- Θρησκευτικές Λειτουργίες
- Θρησκευτικές Λειτουργίες -Άλλη χρήση
- Θρησκευτικές Λειτουργίες - Εμπόριο Υπηρεσιών
- Εκπαίδευση -Άλλη χρήση
- Εκπαίδευση -Εμπόριο Υπηρεσιών
- Βιοτεχνία, Βιομηχανία, Χονδρεμπόριο -Άλλη χρήση
- Βιοτεχνία, Βιομηχανία, Χονδρεμπόριο -Εμπόριο Υπηρεσιών
- Εμπόριο Υπηρεσιών - Περιθαλψη Πρόνοια
- Εμπόριο Υπηρεσιών -Άλλη χρήση
- Ξενοδοχείο- Κατοικία
- Ξενοδοχείο- Εμπόριο Υπηρεσιών
- Ξενοδοχείο- Εκπαίδευση
- Ξενοδοχείο- Άλλη Χρήση
- Μικτές Χρήσεις
- Έκταση πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού



Χρήσεις Κτιρίων για το έτος 2017

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Διοικητικά Όρια Δήμων
- Όρια ΟΤ

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΑΝΑ ΟΤ

Κυρίαρχες Χρήσεις

- Δεν Υπάρχουν Δεδομένα
- Κατοικία
- Θρησκευτικές Λειτουργίες
- Βιοτεχνία, Βιομηχανία, Χονδρεμπόριο
- Εκπαίδευση
- Εμπόριο Υπηρεσιών
- Περιθαλψη Πρόνοια
- Ξενοδοχείο
- Άλλη Χρήση

Μικτές Χρήσεις

- Κατοικία -Άλλη χρήση
- Κατοικία- Εκπαίδευση
- Κατοικία- Περιθαλψη Πρόνοια
- Κατοικία- Εμπόριο Υπηρεσιών
- Κατοικία-Βιοτεχνία, Βιομηχανία, Χονδρεμπόριο
- Κατοικία- Θρησκευτικές Λειτουργίες
- Θρησκευτικές Λειτουργίες -Άλλη χρήση
- Θρησκευτικές Λειτουργίες - Εμπόριο Υπηρεσιών
- Εκπαίδευση -Άλλη χρήση
- Εκπαίδευση -Εμπόριο Υπηρεσιών
- Βιοτεχνία, Βιομηχανία, Χονδρεμπόριο -Άλλη χρήση
- Βιοτεχνία, Βιομηχανία, Χονδρεμπόριο -Εμπόριο Υπηρεσιών
- Εμπόριο Υπηρεσιών - Περιθαλψη Πρόνοια
- Εμπόριο Υπηρεσιών -Άλλη χρήση
- Ξενοδοχείο- Κατοικία
- Ξενοδοχείο- Εμπόριο Υπηρεσιών
- Ξενοδοχείο- Εκπαίδευση
- Ξενοδοχείο- Άλλη Χρήση
- Μικτές Χρήσεις
- Έκταση πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού

Χάρτης 3.5: Χρήσεις γης για τους δήμους Αλίμου, Γλυφάδας, Ελληνικού-Αργυρούπολης. Εξέλιξη χρήσεων από το 1995-2017. Πηγή Δεδομένων : ΕΛΣΤΑΤ, ΑΜ-ΥΣΓΜ Ιδία Επεξεργασία

Χάρτης 3.7: Χρήσεις γης για τους δήμους Αλίμου, Γλυφάδας, Ελληνικού-Αργυρούπολης. Εξέλιξη χρήσεων από το 1995-2017. Πηγή Δεδομένων : ΕΛΣΤΑΤ, ΑΜ-ΥΣΓΜ Ιδία Επεξεργασία

Χάρτης 3.6: Χρήσεις γης για τους δήμους Αλίμου, Γλυφάδας, Ελληνικού-Αργυρούπολης. Εξέλιξη χρήσεων από το 1995-2017. Πηγή Δεδομένων : ΕΛΣΤΑΤ, ΑΜ-ΥΣΓΜ Ιδία Επεξεργασία

5. Πολεοδομικές επιπτώσεις της ανάπλασης του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού

5.1. Μητροπολιτικό Επίπεδο

Η κλίμακα της ανάπλασης της περιοχής του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού αλλά και η φύση του έργου, την ορίζουν ως περιοχή μελέτης και επίδρασης του, ολόκληρη την Περιφερειακή Ενότητα Αττικής. Σε επίπεδο κοινωνικό-οικονομικών και αναπτυξιακών επιδράσεων έχουν γίνει αρκετές προβλέψεις για την συμβολή του έργου σε αναπτυξιακούς στόχους οικονομικές προσεγγίσεις ή κοινωνικές προεκτάσεις. Σε επίπεδο πολεοδομίας, η αξιοποίηση τέτοιου μεγέθους έκτασης, είναι πρωτοφανής για τα Ελληνικά δεδομένα, και με την ολοκλήρωση του έργου οι επιδράσεις δεν μπορεί παρά να είναι πολλαπλές και πολύ-επίπεδες.

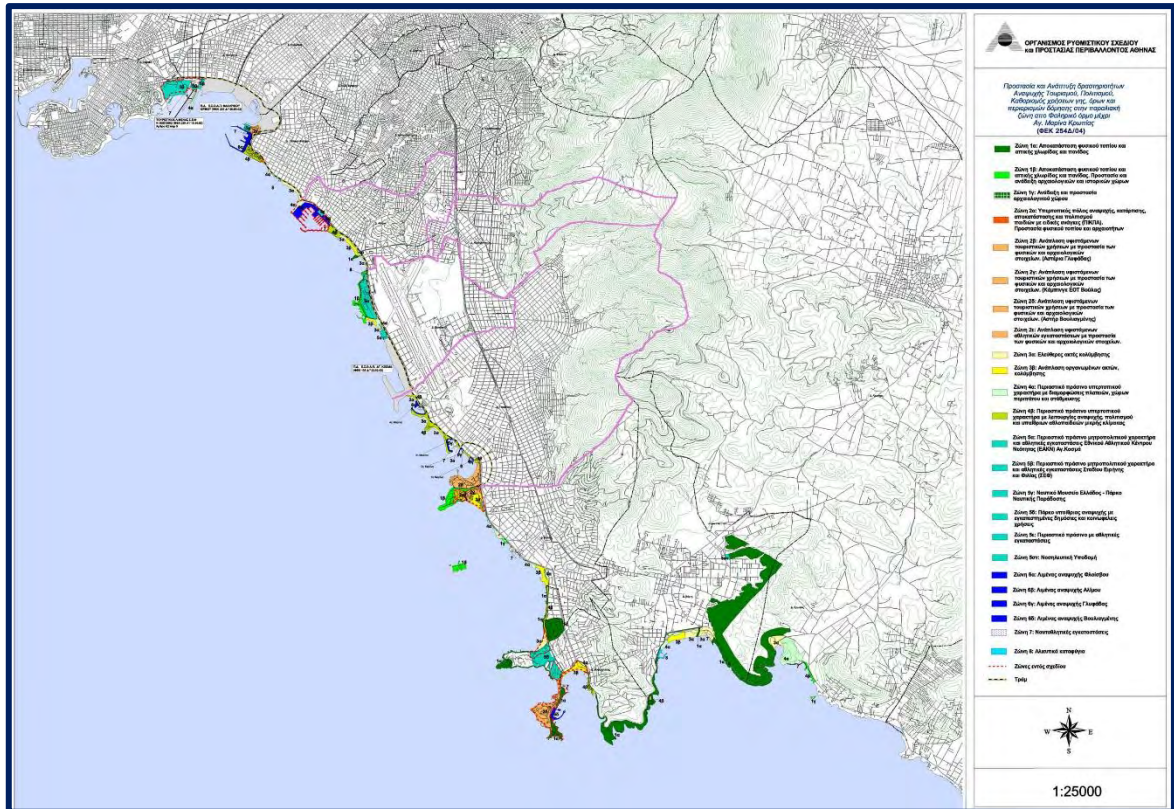
Το γεγονός ότι μια έκταση τέτοιου μεγέθους που, για διάφορους λόγους και πολιτικές, ήταν εγκαταλελειμμένη, προβλέπεται να αναπτυχθεί και να αποτελέσει πόλο μητροπολιτικής εμβέλειας πόλο, εντάσσεται στην λογική της εκμετάλλευσης των αστικών κενών. Ιδιαίτερη σημασία έχει ότι η περιοχή αποτελεί τμήμα του παραλιακού μετώπου της περιφέρειας. Η ανάπλαση του χώρου θα το καθιστά προσβάσιμο τόσο στους κατοίκους, όσο και στους επισκέπτες της Αθήνας. Βάσει του προβλεπόμενου σχεδιασμού θα δημιουργηθεί ένας νέος πόλος πρασίνου, πολιτισμού, εργασίας εκπαίδευσης και ανάπτυξης. Σε σχέση με τις προτάσεις που προέβλεπαν την δημιουργία Μητροπολιτικού πάρκου, το οποίο θα κάλυπτε το σύνολο της έκτασης της εν λόγω περιοχής, με υποστηρικτικές λειτουργίες αναψυχής και τουρισμού, το εγκεκριμένο ΣΟΑ υστερεί σε χώρους πρασίνου καθώς ενσωματώνει κι άλλες λειτουργίες στο χώρο.

Η ένταξη της ανάπλασης στον υπερκείμενο σχεδιασμό η συσχέτιση της με μητροπολιτικά έργα ευρείας κλίμακας είναι αναγκαία για την λειτουργική διάρθρωση του έργου στα πλαίσια της περιφέρειας. Τέτοιες περιπτώσεις είναι η ένταξη των νέων παραλιακών διαμορφώσεων της ανάπλασης του Ελληνικού σε μια ενιαία πολεοδομική αντιμετώπιση του Παράκτιου Μετώπου της Μητροπολιτικής Αθήνας, από τον Φαληρικό Όρμο έως τη Βουλιαγμένη, ο οποίος αναγνωρίζεται από το ΡΣΑ ως Αναπτυξιακός Άξονας Μητροπολιτικής Ακτινοβολίας . Ο Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας του ΕΜΠ είχε παρουσιάσει το 2001 πρόγραμμα πάνω στην προστασία και αναβάθμιση των ακτών του Σαρωνικού όπου αναφέρονταν ότι «Η παράκτια ζώνη της

Νοτιοανατολικής Αττικής αποτελεί χώρο μοναδικό, όπου συνυπάρχουν φυσικό περιβάλλον υψηλής οικολογικής ποιότητας, τοπίο σπάνιου κάλλους, καθώς και ποικίλες πολεοδομικές λειτουργίες. Ο ρόλος ολόκληρου του παράκτιου μετώπου του Σαρωνικού ως η φυσική διέξοδος της πόλης της Αθήνας προς τη θάλασσα, καταδεικνύει τη σημασία του για το λεκανοπέδιο της Αττικής». Η ένταξη της ανάπλασης στο έργο αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντική για τον ενιαίο σχεδιασμό και θα πρέπει να εξασφαλισθεί η απρόσκοπτη κίνηση των πεζών και ποδηλάτων και η προσπελασιμότητα του αιγιαλού κατά το μήκος της ακτογραμμής. Στο σχετικό Π.Δ. (ΦΕΚ 254Δ/04), με θέμα τον «Καθορισμό ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από το Φαληρικό Όρμο μέχρι την Αγία Μαρίνα Κρωπίας», ορίζονται περιορισμοί στις χρήσεις γης τους όρους δόμηση κ.α. ανάλογα με τον τύπο της ζώνης και της περιοχής που συναντάται. Οι ζώνες στις οποίες εντάσσεται η περιοχή της ανάπλασης του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού είναι οι εξής :

- Ζώνη 1β: περιοχές αποκατάστασης φυσικού τοπίου και αττικής χλωρίδας και πανίδας καθώς και προστασίας και ανάδειξης αρχαιολογικών και ιστορικών χώρων (Αρ.2, παρ.2).
- Ζώνη 3α: ελεύθερες ακτές κολύμβησης (Αρ.4, παρ.1).
- Ζώνη 3β: οργανωμένες ακτές κολύμβησης (Αρ.2, παρ.2).
- Ζώνη 4β: εκτός σχεδίου περιοχές, τμήματα ζώνης παραλίας (Αρ.5 παρ.1).
- Ζώνη 5α: περιοχή περιαστικού πρασίνου μητροπολιτικού χαρακτήρα στην οποία περιλαμβάνονται οι εγκαταστάσεις του Εθνικού Αθλητικού Κέντρου Νεότητας (ΕΑΚΝ.) Αγ. Κοσμά.
- Μικρές θαλάσσιες και χερσαίες εκτάσεις παραχωρημένες σε αναγνωρισμένα σωματεία επαγγελματιών αλιέων (Αρ.9)
- Προτεινόμενη θέση προσέγγισης σκαφών (Αρ.11, παρ.1).

Συνολικά ο Χάρτης 5.1 απεικονίζει την ακτή του Σαρωνικού και τις ζώνες προστασίας που ορίζει το Π.Δ . 254Δ/04



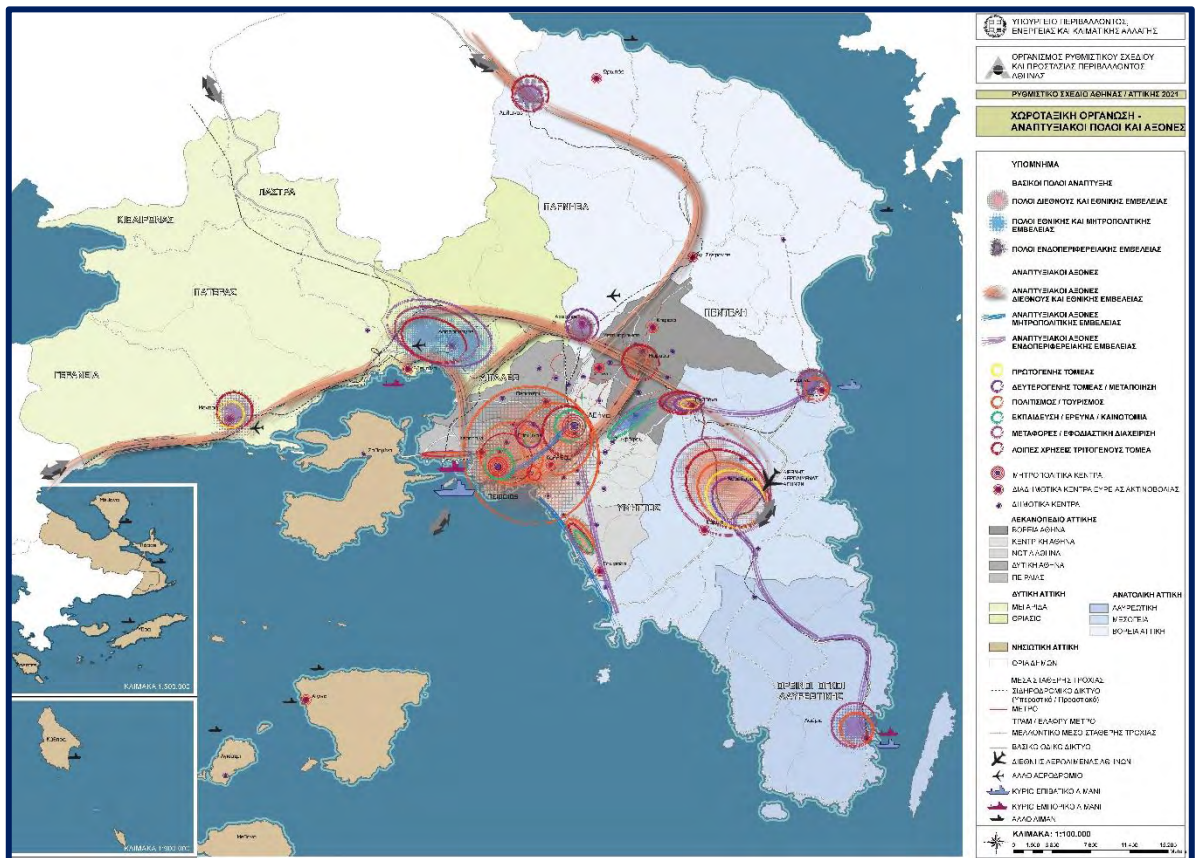
Χάρτης 3.8.: Προστασία και Αναψυχή δραστηριοτήτων Αναψυχής Τουρισμού, Πολιτισμού, Καθορισμός χρήσεων γης, όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη από το Φαληρικό όρμο μέχρι Αγ. Μαρίνα Κρωπίας. Πηγή: *Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας*.

Επίσης, πρέπει να ληφθούν υπόψη οι κατευθύνσεις του Ρυθμιστικού Σχεδίου, με τον Ν.4277/2014, που κατατάσσει την περιοχή ως Πόλο διεθνούς και εθνικής εμβέλειας μαζί με:

- Τον Πόλο Αθήνας- Πειραιά, που εμπεριέχει:
 - o Το Μητροπολιτικό Κέντρο Αθήνας – Μητροπολιτικό Κέντρο Πειραιά,
 - o Την Περιοχή Επιβατικού Λιμένα Πειραιά, σε συνδυασμό με τον Εμπορευματικό Λιμένα Ικονίου –Κερατσινίου και
 - o Τον Ελαιώνα.
- Το σύστημα συμπληρωματικών πόλων Σταυρός – Παλλήνη – Σπάτα και Παιανία – Κορωπί στην ευρύτερη περιοχή του Διεθνούς Αερολιμένα.
- Τον Πόλο Φαληρικού Όρμου, που περιλαμβάνει:
 - o Το Μητροπολιτικό Πάρκο Φαληρικού Όρμου και
 - o Την περιοχή του παλαιού Ιπποδρόμου

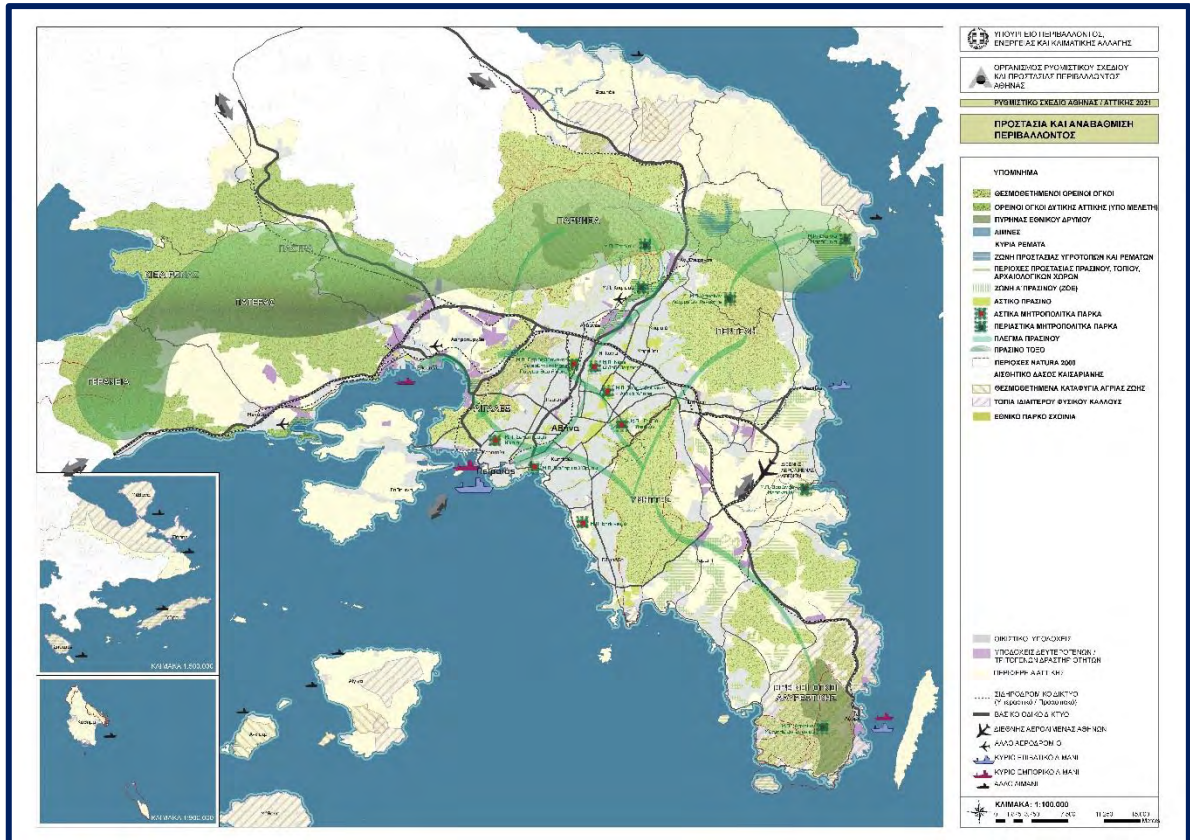
Επιπλέον διαπερνάτε από τον αναπτυξιακό άξονα μητροπολιτικής εμβέλειας του Θαλάσσιου Μετώπου του Πολεοδομικού και από τον αναπτυξιακό άξονα

ενδοπεριφερειακής εμβέλειας της Λεωφόρου Βουλιαγμένης. Η σύνδεση του πόλου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού με τους λοιπούς πόλους που αναφέρονται στο ρυθμιστικό, τόσο αντίστοιχου βεληνεκούς όσο και εθνικής και ενδοπεριφερειακής εμβέλειας, είναι σημαντική για την οργανική διαρρύθμιση της περιφέρειας και για την ορθή ένταξη του έργου.



Χάρτης 3.9:Χωροταξική οργάνωση- Αναπτυξιακοί πόλοι και άξονες. ΡΣΑ 2014-2021. Πηγή: ΟΡΣΑ

Επιπλέον στον Τομέα του πολιτισμού για το Αττικό τοπίο, χαρακτηρίζεται ως αναπτυξιακός πόλος με έμφαση στον πολιτισμό, ως σημαντικός πολιτιστικός χώρος/ περιοχή συγκέντρωσης πολιτιστικών δραστηριοτήτων και διασχίζεται από διαδρομή πολιτισμικής διαχρονικότητας. Η ανάδειξη των πολιτιστικών στοιχείων αυτών που βρίσκονται εντός του πόλου και η σύνδεση του έργου με τα λοιπά πολιτισμικά στοιχεία του Αττικού τοπίου και τις διαδρομές είναι σημαντική για την επίτευξη της εναρμόνισης και της προστασίας της ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς, με την προστασία των φυσικών πόρων, την οικονομική ανάπτυξη και την κοινωνική συνοχή (Αρ.15).



Χάρτης 3.11.: Προστασία και Αναβάθμιση περιβάλλοντος, ΡΣΑ 2014-2021. Πηγή: *ΟΡΣΑ*

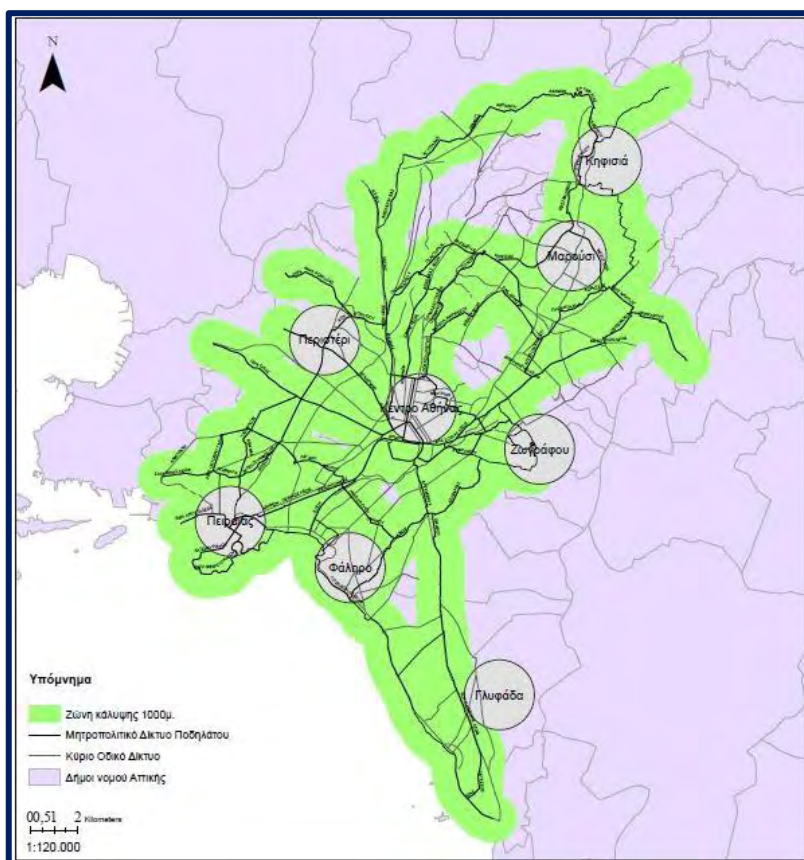
Όπως παρουσιάζεται στην έκθεση «Παρατηρήσεις και Εναλλακτικές Προτάσεις για το Επενδυτικό Σχέδιο του Ελληνικού», που εκπονήθηκε κατόπιν εντολής του Υπουργού Επικρατείας για το Συντονισμό Κυβερνητικού Έργου, είναι αναγκαία η σύνδεση και ένταξη του Μητροπολιτικού Πάρκου στο δίκτυο των Μητροπολιτικών Πάρκων της Αθήνας, μαζί με το Μητροπολιτικό Πάρκο Γουδί-Ιλισός, το Μητροπολιτικό Πάρκο Αντώνης Τρίτσης στο Ίλιον, το Μητροπολιτικό Πάρκο Γαλάτσι-Τουρκοβούνια και το Μητροπολιτικό Πάρκο Φαληρικού Όρμου. Πέρα από την σημασία της έκτασης πρασίνου που καλύπτει, θεωρείται σημαντική η οργάνωση και η κατανομή των πράσινων χώρων στον αστικό ιστό. Κάτι τέτοιο δυστυχώς δεν υπάρχει στην Αθήνα, όπου οι χώροι πρασίνου είναι λιγοστοί και ανισομερώς κατανεμημένοι οι δε περιοχές πρασίνου υπερτοπικής σημασίας ακόμη λιγότερες. Με τη σύνδεση των χώρων πρασίνου μητροπολιτικής σημασίας δημιουργείται ένα οργανωμένο δίκτυο πνεύμονα πρασίνου στον αστικό ιστό της πόλης, ο οποίος σταδιακά μπορεί να λειτουργήσει ενθαρρυντικά και να συμπεριλάβει περισσότερες περιοχές.



Χάρτης 3.12: Δίκτυο Μητροπολιτικών Πάρκων Αθήνας. Ελληνικό, Γουδί-Ιλισός, Γαλάτσι-Τουρκοβούνια, "Αντώνης Τρίτσης" στο Ίλιον, Φαληρικός Όρμος, Αρχαιολογικοί Χώροι, Πάρκα και Λόφοι Ιστορικού Κέντρου Αθήνας. Πηγή: «Παρατηρήσεις και Εναλλακτικές Προτάσεις για το Επενδυτικό Σχέδιο του Ελληνικού», Ομάδα έργου για το Ελληνικό, Αθήνα, 2016.

Ένα άλλο έργο μητροπολιτικής εμβέλειας στο οποίο θα πρέπει να ενταχτεί η ανάπλαση του Μητροπολιτικού πόλου, δεδομένης της φύσης των λειτουργιών που αναφέρονται στον Ν. 4062/2012 και το ΣΟΑ κατ' επέκταση, είναι το μητροπολιτικό δίκτυο ποδηλατοδρόμων Αττικής. Από το ΡΣΑ για την υποστήριξη της βιώσιμης κινητικότητας, προωθείται η δημιουργία εκτεταμένου δικτύου ποδηλατικών διαδρομών μητροπολιτικής εμβέλειας και η γενικότερα η ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου με μέτρα και έργα ανάδειξης. Η δημιουργία του Μητροπολιτικού Ποδηλατοδρόμου της Αθήνας μήκους 27 χιλιομέτρων, που θα ξεκινάει από την Κηφισιά, θα διασχίζει την Αθήνα και θα καταλήγει στον Φαληρικό Όρμο έχει σχεδιαστεί από τη Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου. Το Νοέμβριο του 2015 ολοκληρώθηκε η κατασκευή του τμήματος από το Γκάζι μέχρι το Φάληρο μήκους

11 χιλιομέτρων. Αντίστοιχα η σύνδεση με το πρόγραμμα «Atticarailtrail» για τη δημιουργία ενός διαδρόμου ποδηλάτου και περιπάτου στην ανενεργή σιδηροδρομική γραμμή Άγιοι Ανάργυροι-Λαύριο. Πρόκειται για ένα έργο που στοχεύει να αναβαθμίσει την περιοχή των Μεσογείων με πολιτιστικές και τουριστικές προεκτάσεις, μέσω της αξιοποίησης της διαδρομής των παλιών σιδηροδρομικών γραμμών, μήκους 62 χλμ., και τη βελτίωση του δρόμου από το Λαύριο μέχρι το Σούνιο. Η σύνδεση της περιοχής ανάπλασης του Ελληνικού με τα δίκτυα αυτά είναι σημαντική και θα συνδράμει στην επιτυχέστερη οργανωτική δομή του χώρου και της διασύνδεσης του με την λοιπή Περιφέρεια.



Χάρτης 3.13: Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλάτου. Πηγή: Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου & Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας, ΕΜΠ, ΣΑΤΜ, Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας

5.2. Επίπεδο όμορων δήμων

Για την εκτίμηση των επιπτώσεων της ανάπλασης στο επίπεδο των όμορων περιοχών, λόγω της κλίμακας του έργου, γίνεται αναφορά τόσο κατά την περίοδο της κατασκευής του, όσο κατά την περίοδο λειτουργίας του.

5.2.1. Επιπτώσεις κατά την περίοδο κατασκευής και υλοποίησης του έργου

Η περίοδος υλοποίησης του υπό μελέτη ΣΟΑ έχει χρονικό ορίζοντα 25 ετών από την έναρξη των κατασκευών και χωρίζεται σε τρεις φάσεις :

Φάση	Διάρκεια σε Έτη	Υλοποίηση (%)	Έργα	
1	A	5	12,5%	- έργα υποδομής, - μεγάλο μέρος του Μητροπολιτικού Πάρκου, λιμενικά έργα, - συγκοινωνιακές υποδομές, - Η/Μ υποδομές, - διευθέτηση ρεμάτων, - διαχείριση λυμάτων, - διαχείριση αστικών αποβλήτων και - διαμόρφωση κοινόχρηστων χώρων για την εξυπηρέτηση χρήσεων κοινής ωφελείας
	B	5	23%	- χρήσεις τουρισμού - αναψυχής - εμπορικές χρήσεις - κατοικία
2	5	33%	- εμπορικές και λοιπές δραστηριότητες (γραφεία, διοίκηση, εμπορικά καταστήματα, εκπαιδευτικά και ερευνητικά κέντρα). - Ιατρικός Τουρισμός	
3	10	31%	- κατοικία - εμπορικές και λοιπές δραστηριότητες (γραφεία, διοίκηση, εμπορικά καταστήματα, εκπαιδευτικά και ερευνητικά κέντρα).	

Η ύπαρξη και η λειτουργία εργοταξίων τέτοιας κλίμακας για το, ελάχιστο, διάστημα των 25 ετών, θα δημιουργήσει πολλαπλές οχλήσεις στους όμορους δήμους και ειδικότερα στις περιοχές γειτνίασης. Οχλήσεις στην κίνηση των πεζών, αποτέλεσμα κυρίως των έργων που θα γίνονται περιμετρικά της έκτασης αλλά και οχλήσεις ως προς τη θέαση και την εκπομπή θορύβου. Η ΜΠΕ και οι διαδικασίες περιβαλλοντικής αντιμετώπισης θα πρέπει να ορίσουν τα μέτρα αντιμετώπισης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και των μέσων ελέγχου της τήρησης τους για να αποφευχθεί, η πολύ πιθανή, υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος. Ιδιαίτερα θα επιβαρυνθεί το οδικό δίκτυο γύρω από τα εργοτάξια, και η κυκλοφορία σε τοπικό δίκτυο και σε λεωφόρους όπως Λεωφόρος Ποσειδώνος και η Λεωφόρος Βουλιαγμένης διαδημοτικής σημασίας. Για το διάστημα αυτό, η υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και πιο συγκεκριμένα των περιοχών κατοικίας που θα γειτνιάζουν με τις υπό κατασκευή περιοχές αλλά όπως και των τουριστικών και εμπορικών δραστηριοτήτων που συναντώνται στην περιοχή,

είναι λογικό να επηρεάσει την ποιότητα ζωής των κατοίκων καθώς και την επιχειρηματική δραστηριότητα.

5.2.2. Επιπτώσεις μετά την αποπεράτωση του έργου

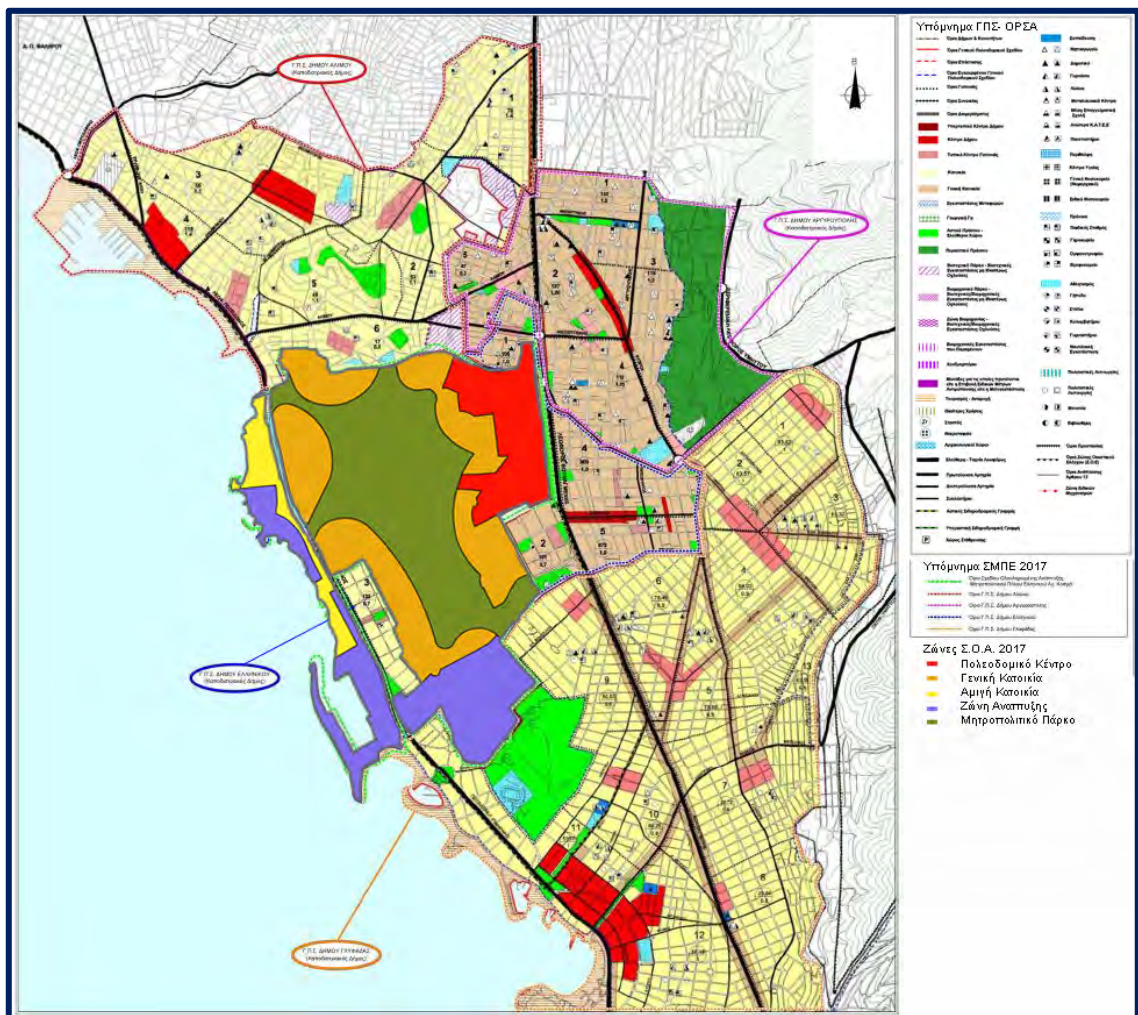
Ολοκληρωμένη αξιολόγηση των επιπτώσεων του έργου στην περιοχή που το περιβάλλει και στους όμορους δήμους κατ' επέκταση, είναι αρκετά επισφαλής με αρκετές προεκτάσεις, ώστε είναι δυνατό να καλυφθεί στα πλαίσια της παρούσας διπλωματικής εργασίας. Καθώς το έργο δεν έχει μπει ακόμη στη φάση της υλοποίησης και κατασκευής του, δεν είναι δυνατόν να οριστεί μια ημερομηνία που οι εγκαταστάσεις θα είναι προσβάσιμες και ανοιχτές στο κοινό. Όπως αναφέρθηκε και στα πρώτα κεφάλαια, οι χωρικές επιπτώσεις και οι μεταβολές στο χώρο κατά κανόνα δεν είναι αποτέλεσμα μιας συνιστώσας, αλλά του συνδυασμού παραγόντων και πολιτικών που επηρεάζουν και επιδρούν στην παραγωγή και στις μεταβολές του χώρου. Για αυτό το λόγο θα γίνουν ορισμένες υποθέσεις με σκοπό την αναζήτηση των πιθανών επιπτώσεων στον πολεοδομικό ιστό, πάντα όμως με γνώμονα την επισφαλή φύση των υποθέσεων. Οι εναλλακτικές αυτές εκδοχές επίδρασης του έργου ανάλογα τα χαρακτηριστικά των εκάστοτε λειτουργιών ανά ζώνη επίδρασης, στηρίζονται σε μελέτες περιπτώσεων με αντίστοιχα χαρακτηριστικά και την έκβαση τους, αλλά και μετά από συζητήσεις με υπεύθυνους φορείς των όμορων δήμων. Μια λογική υπόθεση είναι ότι τα οικοδομικά τετράγωνα που γειτνιάζουν με την περιοχή της ανάπλασης θα επηρεαστούν έντονα και άμεσα από αυτή. Στο σύνολο των δήμων, οι επιπτώσεις πιθανά θα προκύψουν στη δομή και οργάνωση τους, σε συνάρτηση με τις νέες λειτουργίες που θα 'εισβάλλουν' στην περιοχή, από το ΣΟΑ και την πολεοδομική μελέτη.

Χρήσεις γης

Σίγουρο είναι ότι η επανάχρηση και αξιοποίηση μιας περιοχής τέτοιου βεληνεκούς, η οποία χρησιμοποιούνταν μερικώς και βρίσκονταν σε κατάσταση αποσύνθεσης και εγκατάλειψης για τα τελευταία 17 χρόνια, θα επηρεάσει την κεντρικότητα της περιοχής και τις ροές των επισκεπτών. Σε συνδυασμό με ένα σύνολο κοινωνικό-οικονομικών παραγόντων και με την σύνδεση του με άλλα έργα, που αναφέρονται ποιο περιγραφικά στην επιρροή του έργου σε μητροπολιτικό επίπεδο, θα μπορούσε να αποτελέσει μέσο ανάπτυξης και αναβάθμισης του χώρου και του βιοτικού επιπέδου των περιοχών που γειτνιάζουν με την έκταση του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού.

Βάσει των εγκεκριμένων ΓΠΣ των όμορων δήμων, οι θεσμοθετημένες χρήσεις που ορίζονται από τις περιοχές που εφάπτονται στην ανάπλαση, για το Δήμο Αλίμου είναι η αμιγής κατοικία το βιομηχανικό πάρκο (ΒΗΠΑ)- βιοτεχνικού πάρκου (ΒΙΟΠΑ) προς εξυγίανση και ο αθλητισμός, για το Δήμο Ελληνικού-Αργυρούπολης η γενική κατοικία, το αστικό πράσινο-ελεύθεροι χώροι και η αμιγής κατοικία και για το Δήμο Γλυφάδας η αμιγής κατοικία και το αστικό πράσινο-ελεύθεροι χώροι. Ως απόρροια της χωροθέτησης λειτουργιών εντός της περιοχής ανάπλασης, ιδιαίτερα εκείνων που θα τοποθετηθούν στα όρια της με τους δήμους, είναι πιθανή η προσαρμογή των θεσμοθετημένων χρήσεων των όμορων δήμων, ανάλογα με τη φυσιογνωμία των περιοχών και τα ιδιαίτερα καθεστάτα που συναντώνται. Πιο συγκεκριμένα, η χρήση της γενικής κατοικίας για τον δήμο Ελληνικού-Αργυρούπολης, καθώς εμπεριέχει ευρύ φάσμα ήπιων χρήσεων, και εφάπτεται της ζώνης του Πολεοδομικού κέντρου του ΣΟΑ, αν μεταβληθεί πιθανά να προστεθεί η χρήση του Πολεοδομικού κέντρου λόγω της εγγύτητας με την νέα ζώνη και την αξιοποίηση της συγκέντρωσης λειτουργιών κέντρου. Αντίστοιχα, για τους Δήμους Γλυφάδας και Αλίμου, όπου η εφαπτόμενη χρήση είναι κυρίως η αμιγής κατοικία, ανάλογα με τη χωροθέτηση λειτουργιών στις ζώνες γενικής κατοικίας και του πάρκου που προβλέπονται από το ΣΟΑ, η μετατροπή σε ζώνη γενικής κατοικίας ή πολεοδομικού κέντρου είναι πιθανή. Ωστόσο, εάν οι λειτουργίες που εφάπτονται με τις περιοχές είναι κατοικίας, ή χώρου πρασίνου, η διατήρηση της χρήσης της αμιγούς κατοικίας είναι πιθανή. Έτσι, οι θεσμοθετημένες χρήσεις είναι, έτσι, προσαρμόσιμες ανάλογα με την οργάνωση την ευελιξία και τον προγραμματισμό από μέρους των Δήμων σε σχέση με τις νέες λειτουργίες αλλά και με τα ιδιαίτερα καθεστάτα που ισχύουν για την εκάστοτε περιοχή. Επιπλέον, σύμφωνα με το ισχύον Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας, οι όμοροι δήμοι θα έπρεπε να έχουν επικαιροποιήσει τα ΓΠΣ τους, κάτι που δεν έχει γίνει μέχρι σήμερα, οπότε με την έκδοση τους λογικά θα υπάρχουν τροποποιήσεις ως αποτέλεσμα της ανάπλασης. Οι δήμοι Γλυφάδας και Αλίμου έχουν εκδώσει προτάσεις επικαιροποίησης, το 2017 και το 2015 αντίστοιχα, οι οποίες όμως είτε είναι ακόμα υπό διαβούλευση είτε δεν έχουν εγκριθεί. Στις προτάσεις του ΓΠΣ του Αλίμου, φαίνεται η τάση θεσμοθέτησης χρήσεων γενικής κατοικίας, με μια από τις περιοχές που μεταβάλλονταν να είναι και η περιοχή που συνορεύει με την ανάπλαση. Ο δήμος Γλυφάδας δημοσίευσε ολοκληρωμένη πρόταση επικαιροποίησης τον προηγούμενο χρόνο, όπου αναφέρεται η δημιουργία τριών νέων σταθμών ΜΕΤΡΟ, σύμφωνα με το πρόγραμμα των επεκτάσεων της Αττικό Μετρό Α.Ε., εκ των οποίων ο ένας βρίσκεται δίπλα στο γήπεδο Γκολφ, και συνορεύει

με την ανάπλαση. Βέβαια το ΓΠΣ, δίνει προτεραιότητα στους δύο άλλους σταθμούς που βρίσκονται στην Άνω Γλυφάδα και στο Πολεοδομικό Κέντρο (πάλι σε εγγύτητα με τον χώρο της ανάπλασης). Στην περιοχή που χαρακτηρίζεται ως αστικό πράσινο στο εγκεκριμένο ΓΠΣ, διατηρείται η χρήση αυτή και προστίθενται οι ειδικές χρήσεις ΣΜΑ και Αμαξοστάσιου. Σε ότι αφορά την περιοχή του γκολφ της Γλυφάδας αναφέρεται η λειτουργική διασύνδεσή της με τις προτεινόμενες ζώνες που εφάπτονται του ΣΟΑ, όπου είναι λογική η περαιτέρω ανάπτυξη του, λόγω της συνάφειας του με τις νέες χρήσεις.

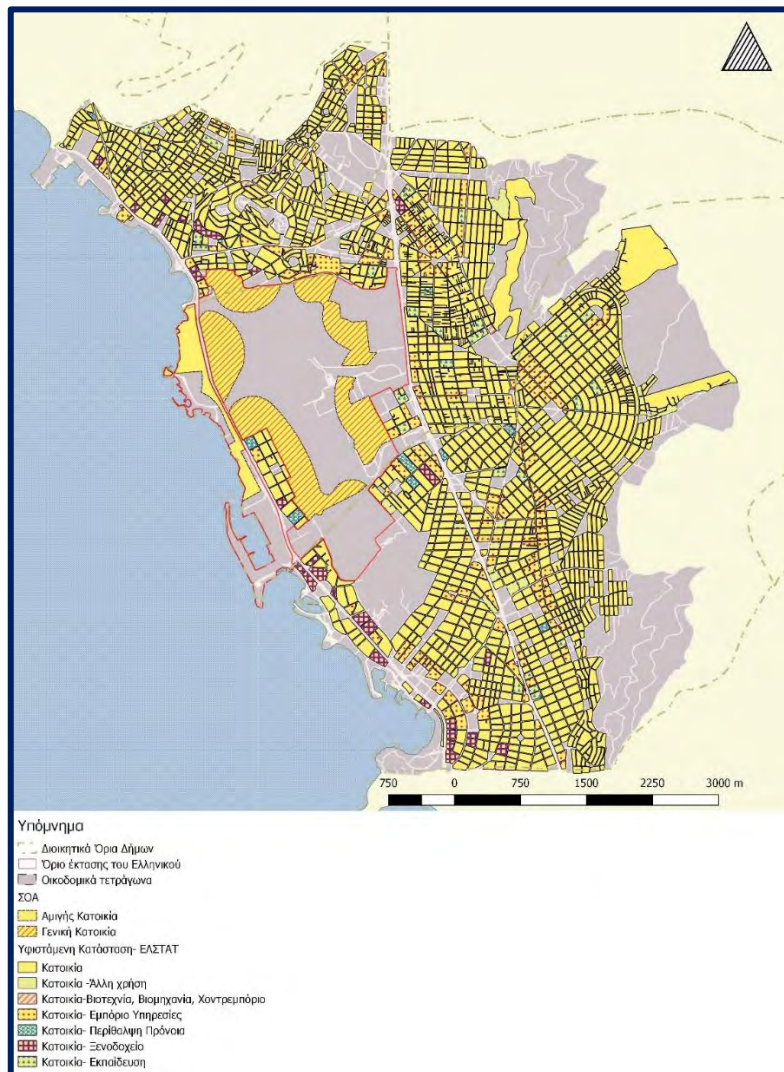


Χάρτης 3.14.: Σύνθεση Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων Δήμων της άμεσης περιοχής γειτνίασης με την περιοχή μελέτης και οι προβλεπόμενες ζώνες του ΣΟΑ Πηγή: ΣΟΑ 2017, Ψηφιακό αρχείο Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας, Ιδία Επεξεργασία

Αναφορικά με τις υφιστάμενες χρήσεις, όπως γίνεται εμφανές από το 4ο κεφάλαιο, κυρίαρχη χρήση των δήμων είναι η κατοικία, σε ανάμειξη με εμπορικές χρήσεις κυρίως για την εξυπηρέτηση των δήμων, στην περίπτωση του Αλίμου, Ελληνικού-Αργυρούπολης, ενώ ιδιαίτερα αναπτυγμένο, με μητροπολιτική εμβέλεια, είναι το

τοπικό κέντρο της Γλυφάδας. Πιθανό είναι να ενισχυθεί η κατοικία στις ζώνες που γειτνιάζουν με το πάρκο. Σε συνάρτηση με ενδεχόμενες αλλαγές στις θεσμοθετημένες χρήσεις, θα επηρεαστούν οι υφιστάμενες, ειδικότερα εάν υπάρξει μεταβολή από αμιγή σε γενική κατοικία. Ανάλογα με τις πιέσεις και τις ανάγκες που θα δημιουργηθούν με τις επιπλέον λειτουργίες, η υφιστάμενη χρήση της κατοικίας είναι δυνατό να μεταβληθεί.

Στο Χάρτη 5.8 παρουσιάζονται, σε επίπεδο οικοδομικού τετραγώνου, οι υφιστάμενες χρήσης γης που είτε είναι κατοικία είτε μικτή χρήση με κατοικία, από την μελέτη του κεφαλαίου 4, ενώ απεικονίζονται και οι ζώνες του Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης όπου προβλέπεται να χωροθετηθεί κατοικία, γενική και αμιγής. Όπως φαίνεται και στο Χάρτη 5.8, η εγγύτητα αυτών των περιοχών κατοικίας είναι άμεση με το πάρκο.



Χάρτης 3.15:Συνδυαστικός χάρτης απεικόνισης της υφιστάμενης χρήσης της κατοικίας στους Δήμους Αλίμου, Γλυφάδας, Ελληνικού-Αργυρούπολης και των προβλεπόμενων ζωνών του ΣΟΑ που εμπεριέχουν την χρήση της κατοικίας. Πηγές δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, ΣΟΑ Ίδια Επεξεργασία

Άλλες σημαντικές χρήσεις είναι αυτές των πολεοδομικών και τοπικών κέντρων με κυρίαρχη τη χρήση του εμπορίου. Όπως φαίνεται στο Χάρτη 4.8. και έχει προαναφερθεί, σημαίων κέντρο στην περιοχή, μητροπολιτικού βεληνεκού, είναι αυτό της Γλυφάδας. Στο ΣΟΑ ορίζεται μια πολεοδομική ενότητα με χρήσεις Πολεοδομικού κέντρου, η οποία θα συνορεύει με την Λεωφόρο Βουλιαγμένης, σημαντικό γραμμικό άξονα εμπορικής δραστηριότητας. Επιπλέον, η χρήση της Γενικής Κατοικίας περιλαμβάνει εμπορικές δραστηριότητες τις οποίες εμπεριέχουν και οι Ζώνες Ανάπτυξης σε συνδυασμό με τις χρήσεις του τουρισμού, της ανάπτυξης και του επιχειρηματικού πάρκου.

Χρήσιμη, για την ανάπτυξη των υποθέσεων, είναι η κατηγοριοποίηση της λειτουργίας του εμπορίου ανάλογα με το επίπεδο εξυπηρέτησεων που καλύπτει και τη συχνότητα επισκεψιμότητας. Το εμπόριο διακρίνεται ανάλογα με τον τύπο αγοράς: το πλανόδιο εμπόριο, των μικροπωλητών σε πάγκους, το συνοικιακό (στεγασμένο αλλά διάσπαρτο) εμπόριο, το εξειδικευμένο λιανικό εμπόριο σε θύλακες (κέντρο πόλης ή τοπικές αγορές), τους απομονωμένους πόλους εμπορίου.(Βίκα 2017: 13, Μάρκου 2014). Στα πλαίσια της μελέτης αυτής για την διερεύνηση των επιπτώσεων της ανάπλασης της περιοχής του Ελληνικού, στη λειτουργία του εμπορίου διακρίνονται τρεις κατηγορίες εμπορίου:

- το τοπικό, που καλύπτει τις εξυπηρέτησεις της καθημερινής ζωής και έχει μικρή ακτίνα έλξης
- το εμπόριο μεσαίας εμβέλειας, το εξειδικευμένο λιανικό εμπόριο μικρής κλίμακας όπου καλύπτει εξυπηρέτησεις εβδομαδιαίας- μηνιαίας επισκεψιμότητας, συνοικιακού χαρακτήρα, και
- το υπερτοπικό εμπόριο, που αφορά το εμπόριο πολυτελών προϊόντων και εξυπηρέτησης και έχει συντελεστή παραγωγής σπάνιο και ακριβό, αυξημένου κόστους καταστήματα αλυσίδες, εξειδικευμένα καταστήματα μεγάλης επιφάνειας, πολυκαταστήματα κ.α.

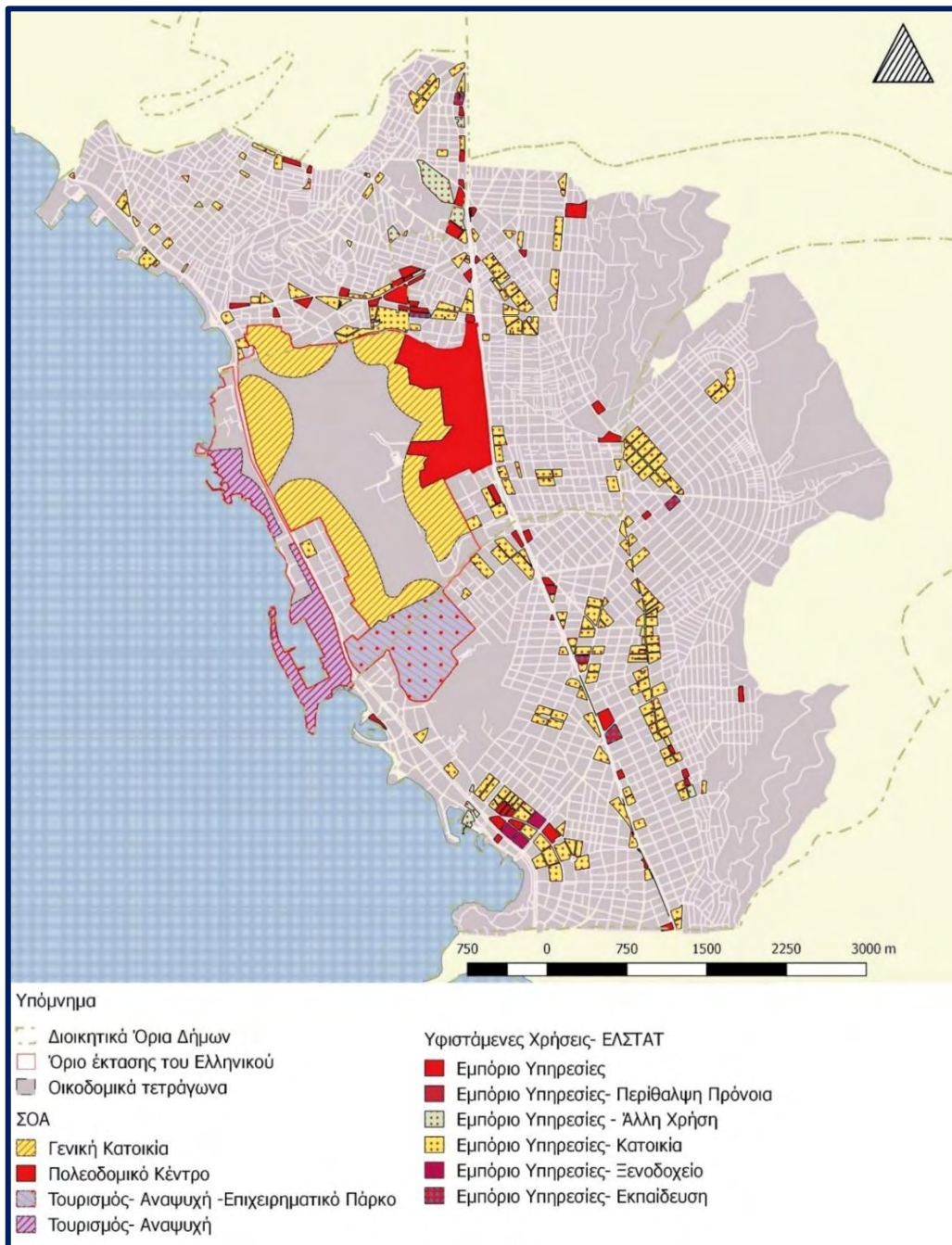
Στους υπό μελέτη δήμους συναντάται το τοπικό εμπόριο, το εμπόριο μεσαίας εμβέλειας και μόνο στον Δήμο της Γλυφάδας συναντάται σε κάποιο βαθμό το υπερτοπικό εμπόριο. Στην περιοχή ανάπλασης θα αναπτυχθούν και τα τρία παραπάνω είδη εμπορίου για την εξυπηρέτηση των καθημερινών και εβδομαδιαίων αναγκών των νέων κατοίκων και των επισκεπτών. Ωστόσο, το είδος του εμπορίου, ωστόσο, που προβλέπεται ξεχωρίζει στην περιοχή, τόσο μέσα από αναφορές όσο και από τις

προβλεπόμενες υψηλές αξίες γης, θεωρείται ότι θα είναι υπερτοπικής κλίμακας και με προσφορά προϊόντων πολυτελείας. Το είδος αυτό του εμπορίου εν μέρει θα λειτουργήσει ανταγωνιστικά στο υπερτοπικό κέντρο της Γλυφάδας, που συναντάται κυρίως στο κέντρο της Αθήνας. Το τοπικό εμπόριο των όμορων δήμων δεν είναι πολύ πιθανό να επηρεαστεί ιδιαίτερα, άλλωστε η σημασία του έγκειται στην μικρή ακτίνα έλξης. Για τις περιοχές που βρίσκονται σε επαφή με την ανάπλαση, εάν χωροθετηθούν εξυπηρετήσεις τοπικού εμπορίου σε μικρή ακτίνα και ανάλογα με το επίπεδο των εξυπηρετήσεων, ενδέχεται να επηρεαστούν μερικώς οι επιχειρήσεις που κάλυπταν τις ανάγκες αυτές πριν την ανάπλαση. Το εμπόριο μεσαίας εμβέλειας, στηρίζεται στην μικρή ακτίνα έλξης, ωστόσο λόγω της φύσης των προϊόντων που εμπορεύεται, εάν το επίπεδο των προσφερόμενων προϊόντων του αντίστοιχου εμπορίου εντός της περιοχής ανάπλασης είναι υψηλότερο και ποιο ευρύ, ενδέχεται να λειτουργήσει ανταγωνιστικά προς αυτό των όμορων δήμων και να οδηγήσει σε μαρασμό των επιχειρήσεων αυτού του επιπέδου. Το σύνολο των δραστηριοτήτων και λειτουργιών που προβλέπεται να χωροθετηθούν εντός της περιοχής ανάπλασης, ενδέχεται να παρακινεί τους καταναλωτές να καλύψουν τις εβδομαδιαίες και μηνιαίες ανάγκες τους σε συνδυασμό με άλλα είδη ψυχαγωγίας και αναψυχής που θα προσφέρονται εντός του χώρου.

Επομένως, με την ανάπλαση του ακινήτου, ανάλογα με τον τρόπο διαχείρισης των δραστηριοτήτων και τις αξίες των προσφερόμενων χώρων εντός των ζωνών, καθώς και το βαθμό επιτυχίας του έργου, οι εξυπηρετήσεις με το ανάλογο επίπεδο να λειτουργήσουν ανταγωνιστικά στο προσφερόμενο εμπόριο των όμορων δήμων. Το κοινό που θα απευθύνονται οικονομικά οι νέες επιχειρήσεις έχει μεγάλη σημασία για την αλληλεπίδραση αυτή.

Υπάρχει βέβαια και το σενάριο, οι εμπορικές επιχειρήσεις και οι υπηρεσίες που θα προσφέρονται στην περιοχή της ανάπλασης να μην απευθύνονται οικονομικά στο κοινό που απευθύνονται τα κέντρα των όμορων δήμων. Είναι ακόμη πιθανό να μην λειτουργήσουν ανταγωνιστικά ως προς τις επιχειρήσεις τοπικής και μεσαίας εμβέλειας και είτε να μην επηρεάσουν τη δραστηριότητα τους είτε να την επηρεάσουν θετικά, λόγω εγγύτητας, με την προσέλκυση χρηστών που θα τις επιλέγουν ως πιο προσιτές οικονομικά. Όλες οι υποθέσεις, βέβαια, αναπτύσσονται υπό το πρίσμα της οικονομικής κρίσης, που διέρχεται η χώρα και που δρα ως ανασταλτικός παράγοντας στις επενδυτικές κινήσεις των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. Η έκβαση της δημοσιονομικής και κοινωνικό-πολιτικής κρίσης που αντιμετωπίζουν οι χώρες σήμερα δεν είναι γνωστό πόσο θα διαρκέσει. Συνεπώς, ούτε οι τρόποι με τους οποίους θα

επιδράσει στην ανάπτυξη του χώρου στην περίπτωση της ανάπλασης. Οι χρήσεις αυτές των κέντρων όπως το εμπόριο, οι υπηρεσίες, η αναψυχή κ.α. είναι χρήσεις που παρουσιάζουν υψηλή μεταβλητότητα, οπότε θα πρέπει να ληφθούν μέτρα και να παρθούν πολιτικές για την διατήρηση των πολεοδομικών και τοπικών κέντρων και βέβαια την αξιοποίηση της ανάπλασης ως προς όφελος τους.



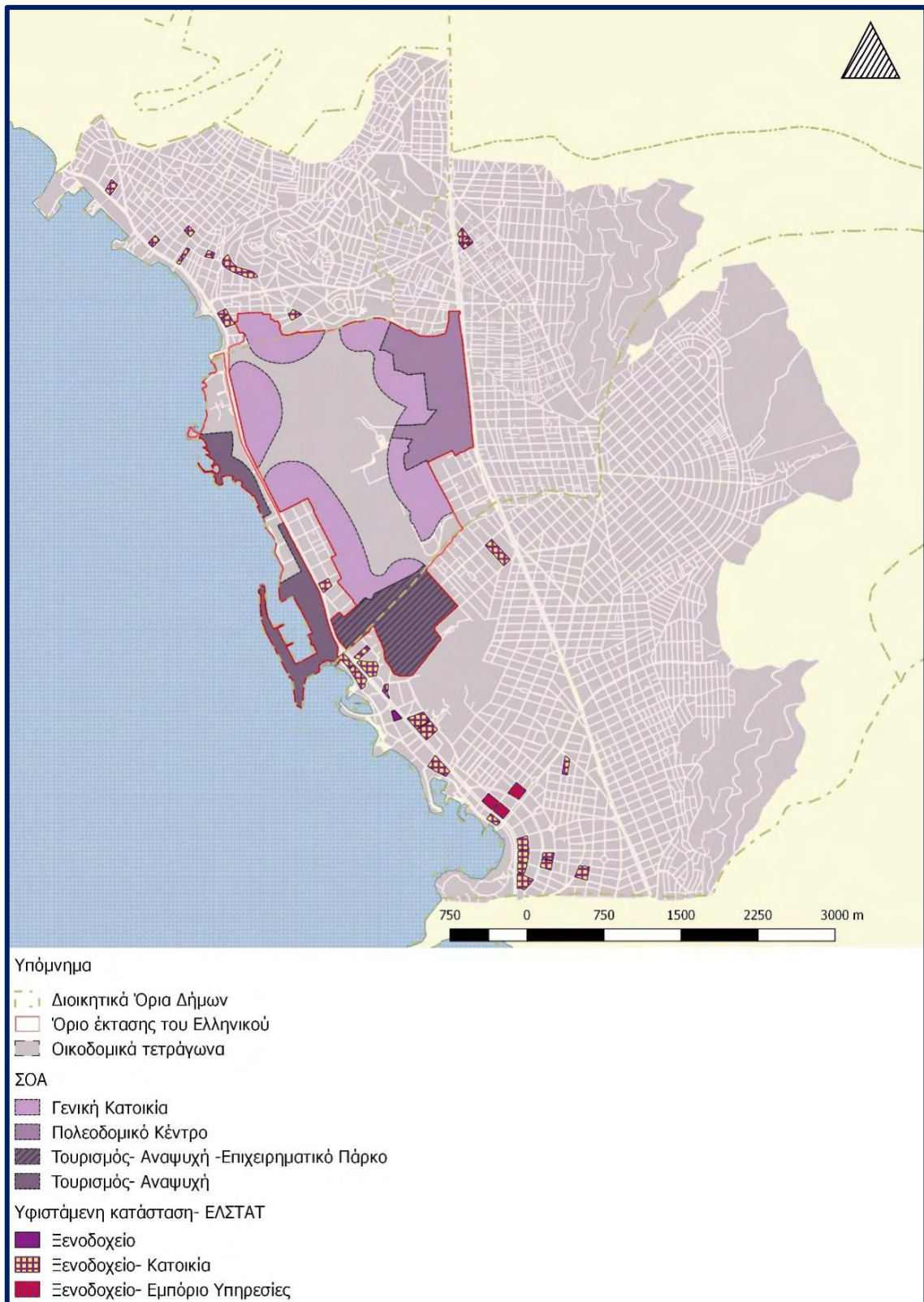
Χάρτης 3.16.: Συνδυαστικός χάρτης απεικόνισης της υφιστάμενης χρήσης του εμπορίου-υπηρεσιών στους Δήμους Αλίμου, Γλυφάδας, Ελληνικού-Αργυρούπολης και των προβλεπόμενων ζωνών του ΣΟΑ που εμπεριέχουν τις χρήσεις του Τουρισμού- Αναψυχής-Επιχειρηματικό Πάρκο. Πηγές δεδομένων: *ΕΛΣΤΑΤ, ΣΟΑ Ιδία Επεξεργασία*

Ιδιαίτερο χαρακτηριστικό των δήμων που ανήκουν στον Νότιο Τομέα Αττικής είναι η τουριστική τους δραστηριότητα. Τον 20ο αιώνα η Γλυφάδα αλλά και ο Άλιμος ήταν εξοχικοί παραθαλάσσιοι οικισμοί και πολυσύχναστες λουτροπόλεις. Σήμερα, σύμφωνα με το ξενοδοχειακό επιμελητήριο Ελλάδος, στην περιοχή συναντώνται έντεκα ξενοδοχεία 4*, δέκα 3*, πέντε 2* και ένα 1*. Στο Χάρτη 5.10 απεικονίζονται οι ξενοδοχειακές μονάδες στους όμορους δήμους και οι Πολεοδομικές ζώνες με χρήση την Γενική κατοικία, όπου επιτρέπονται ξενοδοχειακές μονάδες έως 100 κλίνες. Στο Πολεοδομικό Κέντρο όπου αναφέρεται το ΣΟΑ προβλέπει τη χωροθέτηση ξενοδοχείου 4* και οι ζώνες ανάπτυξης όπου επιτρέπονται τα ξενοδοχεία. Στην Α-Α1 ζώνη προβλέπεται η χωροθέτηση ολοκληρωμένου τουριστικού συγκροτήματος 5*.

Διαχωρισμός των καταλυμάτων θα πρέπει να γίνει ανάλογα με το είδος των αναγκών που εξυπηρετούν, με τη έννοια των καταλυμάτων αστικών εξυπηρετήσεων και των καταλυμάτων τουριστικής δραστηριότητας. Λόγω των υψηλών αξιών γης, το επίπεδο των ενοικίων των ξενοδοχειακών χώρων που θα διατίθενται εντός της περιοχής θα είναι υψηλό, οπότε ανεξάρτητα από το μέγεθος των καταλυμάτων, το βεληνεκές των τιμών διαμονής λογικά θα διαφέρει κατά πολύ από τα ήδη προσφερόμενα καταλύματα αστικών εξυπηρετήσεων. Με αυτή την έννοια, τα καταλύματα αυτού του τύπου πιθανά να μην λειτουργήσουν ανταγωνιστικά ως προς τα υφιστάμενα των περιοχών περιμετρικά της ανάπτυξης. Είναι πιθανή η περαιτέρω ανάπτυξη λόγω της νέας πολικότητας που θα δημιουργηθεί, καθώς σε μικρή ακτίνα θα προσφέρονται οικονομικότερες επιλογές. Ανταγωνιστικά ενδέχεται να λειτουργήσουν τα ξενοδοχεία των 4* ως προς τις υφιστάμενες μονάδες των όμορων δήμων που σήμερα καλύπτουν τις τουριστικές ανάγκες της περιοχής, αλλά και τα 5*, παρόλο που δεν υπάρχουν σήμερα στην περιοχή. Αντίστοιχα με το εμπόριο, έτσι και στην περίπτωση των καταλυμάτων μεγαλύτερες επιδράσεις θα δεχτεί ο Δήμος Γλυφάδας και το κέντρο της Αθήνας και σε αυτόν το τομέα, όπου συναντώνται καταλύματα αντίστοιχου βεληνεκούς.

Ωστόσο, η ανάπτυξη ωστόσο του τουριστικού τομέα και η ανάδειξη τουριστικών προορισμών διακρίνεται από τρεις φάσεις εξέλιξης. "Ένας τουριστικός προορισμός γνωρίζει τη φάση της *άνθησης-επέκτασης* με σημαντική συσσώρευση κερδών, τη φάση της *ωρίμανσης* που συνοδεύεται από την εμφάνιση αρνητικών εξωτερικών οικονομικών και έντονου ανταγωνισμού (μείωση κερδών) και τη φάση της *κάμψης-κρίσης* την οποία θα ακολουθήσει η *ανανέωση* ή η *κατάρρευση*" (Χατζηβέργης, 2003). Με αυτήν την έννοια, η υπόθεση του γίνεται είναι ότι τα νέα ξενοδοχειακά καταλύματα δεν θα

λειτουργήσουν ιδιαίτερα ανταγωνιστικά ως προς τα υφιστάμενα, αλλά θα ωθήσουν στην ανάπτυξη τόσο αυτών όσο και στην δημιουργία νέων καταλυμάτων στους όμορους δήμους, που πιθανά να προσφέρουν υπηρεσίες σε πιο προσιτές τιμές συγκριτικά με τα καταλύματα εντός της ανάπτυξης. Ξενοδοχεία αστικών εξυπηρετήσεων πιθανά να αναπτυχθούν σε εγγύτητα με τη ζώνη του Πολεοδομικού Κέντρου και τη ζώνη Επιχειρηματικού Πάρκου. Αντίστοιχα στις περιοχές που βρίσκονται σε εγγύτητα με το πάρκο, εάν μεταβληθεί η θεσμοθετημένη ζώνη αμιγής κατοικίας, ή και κατά μήκος των αξόνων που συναντάται η γενική κατοικία, δύναται να δημιουργηθούν ξενοδοχειακά καταλύματα υψηλών προδιαγραφών τουριστικής δραστηριότητας. Μακροχρόνια ωστόσο, πιθανός είναι ο κορεσμός της φέρουσας ικανότητας του προορισμού και η "κατάρρευση" του. Το παράδειγμα της πόλης της Βαρκελώνης, όπου η τουριστική υπερεκμετάλλευση της πόλης οδηγεί σε εμφανείς πιέσεις και τον εκτοπισμό τοπικών επιχειρήσεων καθημερινών αναγκών και εξυπηρετήσεων καθώς και των κατοίκων, με τις συνακόλουθες αυξήσεις ενοικίων, τις αλλαγές στις χρήσεις γης, τις μετατροπές κτιρίων, την γενικότερη αύξηση των τιμών στα προσφερόμενα προϊόντα αλλά και τον εκτοπισμό της κατοικίας για τη μετατροπή της σε καταλύματα τουριστικής χρήσης. Με το σύνθημα "Tourist go home", οι κάτοικοι και οι καθημερινοί χρήστες της πόλης αντιδρούν στην μετατροπή της πόλης σε μια ανεξέλεγκτη τουριστική βιομηχανία που μεταβάλλει και εκφυλίζει την λειτουργική δομή της πόλης, εκτοπίζει τους καθημερινούς χρήστες της τόσο από τις βασικές λειτουργίες όσο και από τους χώρους αναψυχής. Για την ανάπτυξη ενός μοντέλου αιεφόρου τουρισμού είναι αναγκαία η επιδίωξη "εσωτερικού σχεδιασμού και ολοκληρωμένης διαχείρισης, προκειμένου ο συγκεκριμένος προορισμός να ανταποκριθεί στις διαχρονικές εναλλασσόμενες προκλήσεις της τουριστικής αγοράς αλλά και του τοπικού περιβάλλοντος, όπως αυτό καθορίζεται από τους περιορισμούς και τις ιδιαιτερότητές του" (Χατζηβέργης, 2003). Η βιωσιμότητα του αιεφόρου τουρισμού στηρίζεται στην οικονομική, κοινωνικό-πολιτιστική και περιβαλλοντική βιωσιμότητα (Σαμπάνη, 2017:58).



Χάρτης 3.17: Συνδυαστικός χάρτης απεικόνισης της υφιστάμενης χρήσης των ξενοδοχειακών μονάδων στους Δήμους Αλίμου, Γλυφάδας, Ελληνικού-Αργυρούπολης και των προβλεπόμενων ζωνών του ΣΟΑ που εμπεριέχουν τη χρήση του Τουρισμού- Αναψυχής- Επιχειρηματικό Πάρκο. Πηγές δεδομένων: *ΕΛΣΤΑΤ, ΣΟΑ Ιδία Επεξεργασία*

Αξίες Γης

Ο προσδιορισμός των αξιών γης είναι ιδιαίτερα επισφαλής καθώς, όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενο κεφάλαιο, ακόμη και ο υπολογισμός των πραγματικών αξιών γης είναι πολύπλοκος και επισφαλής λόγω της αδυναμίας πρόσβασης σε στοιχεία αγοραπωλησιών και όχι μόνον. Από τη διεθνή βιβλιογραφία και την παρακολούθηση συναφών αναπλάσεων και την εκ του αποτελέσματος διακύμανση των αξιών γης, θα αναφερθούν ορισμένες υποθέσεις με πιθανή επίδραση στην ανάπτυξη της περιοχής του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού.

Για την κατοικία είναι πολύ πιθανό να υπάρξει αύξηση των αξιών γης της κατοικίας στις περιοχές περιμετρικά του πάρκου και στις περιοχές που γενικότερα θα βρίσκονται σε εγγύτητα με το ακίνητο και θα έχουν εύκολη πρόσβαση στις λειτουργίες και στις δραστηριότητες που θα πραγματοποιούνται σε αυτό. Σε αντίστοιχες περιπτώσεις αναπλάσεων πάρκων, όπως η περίπτωση του πάρκου High Line στη Νέα Υόρκη οι επιπτώσεις της δημιουργίας του πάρκου επέφερε δραματικές εξελίξεις και αυξήσεις στις αξίες γης των ακινήτων, στο βαθμό που οι κάτοικοι της περιοχής, λόγω αύξησης της γαιοπροσόδου που είχε ως αποτέλεσμα την υπέρογκη αύξηση των ενοικίων, υποχρεώονταν να εγκαταλείπουν τις εστίες τους. Το φαινόμενο αξίζει να αναφερθεί, και σχετίζεται με την αύξηση της αξίας γης μέσα από μεγάλης κλίμακας “πράσινες” παρεμβάσεις στον αστικό ιστό (Haffner, 2015) . Η επιτυχία της δημιουργίας ενός πάρκου δεν μπορεί παρά να έχει ως απόρροια την αύξηση των αξιών γης και της γαιοπροσόδου. Στην περίπτωση της Ελλάδας, ωστόσο, ειδικότερα στον τομέα της κατοικίας, που τα ποσοστά ιδιοκατοίκησης είναι ιδιαίτερα υψηλά, δεν αναμένεται να υπάρξουν τέτοιες δραματικές συνέπειες με την άνοδο των αξιών γης. Κάτι που δεν είναι παράλογο να συμβεί με την αύξηση των αξιών γης, είναι η αύξηση των ενοικίων, η αναβάθμιση του κτιριακού αποθέματος και μακροπρόθεσμα η πιθανή αύξηση των δεικτών κοινωνικού διαχωρισμού, ως αποτέλεσμα ως αποτέλεσμα των δύο προηγούμενων πιθανοτήτων.

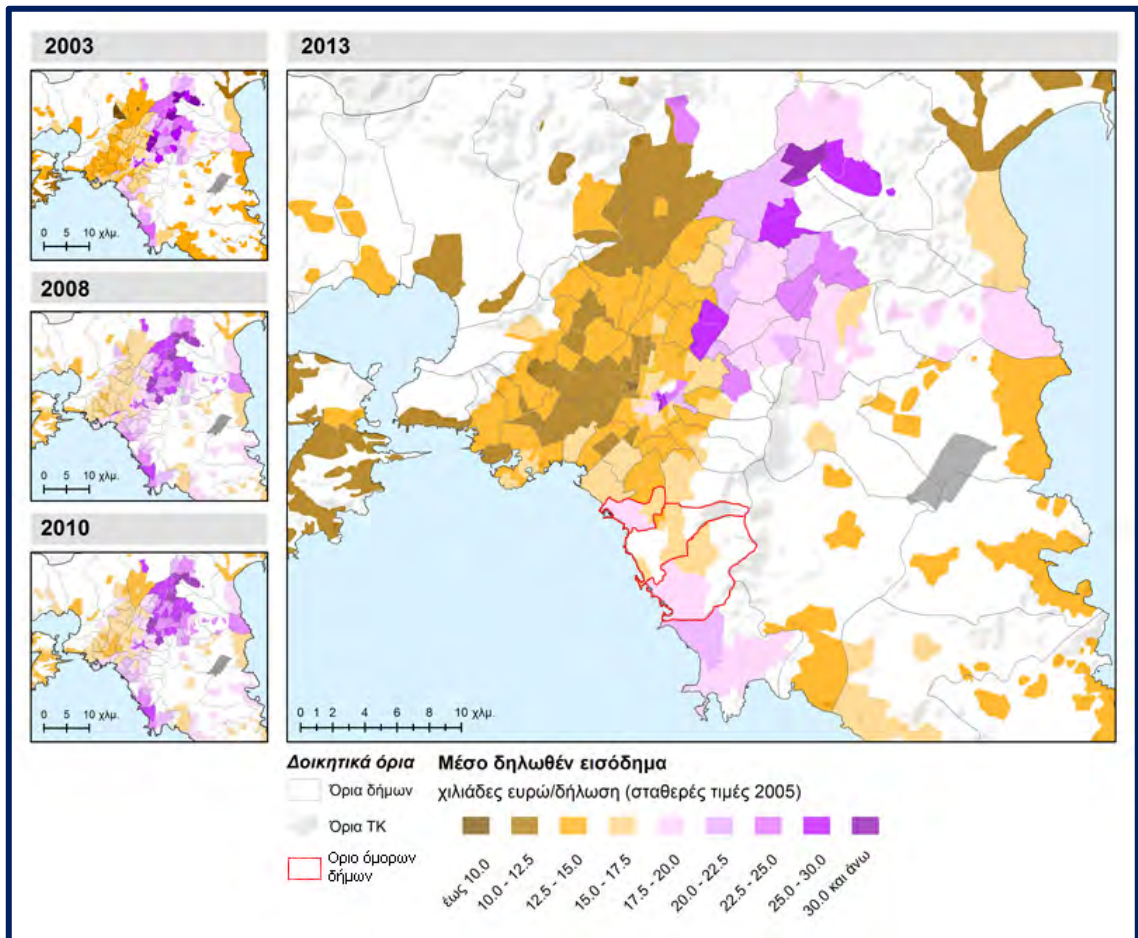
Στην Ελλάδα και στην Αθήνα, δεν παρουσιάζονται διαχρονικά έντονα φαινόμενα κοινωνικού διαχωρισμού, σε σύγκριση με άλλες πόλεις αντίστοιχου μεγέθους, γεγονός που οφείλεται σε αρκετούς παράγοντες, όπως στο ότι η παροχή κατοικίας δεν αποτέλεσε ποτέ έως τώρα αντικείμενο μεγάλων προγραμμάτων, ιδιωτικών ή δημόσιων (Μαλούτας, 2011:59). Φυσικά είναι πολλαπλοί οι παράγοντες που επιδρούν στην αύξηση των δεικτών αυτών και είναι θετικό το γεγονός ότι από το ΣΟΑ προβλέπεται η πολυλειτουργική πολεοδομική δομή αλλά και η επιλογή της τοποθέτησης μονάδων

συλλογικής κατοικίας, ώστε η ανάπλαση να απευθύνεται σε διάφορες κοινωνικές τάξεις και οι άμεσοι χρήστες του χώρου να έχουν διαφορετικά επίπεδα εισοδήματος. Παρ' όλα αυτά δεν παύει να αποτελεί μια μεγάλη επένδυση χωροθέτησης οργανωμένης κατοικίας (35.000 κατοικιών), που στοχεύει την άνοδο της γαιοπροσόδου και την αύξηση των αξιών γης καταρχήν του ίδιου του ακινήτου και κατά δεύτερον των περιοχών που γειτνιάζει, με αντίστοιχες αναφορές στο ΣΟΑ. Η αναβάθμιση του οικιστικού αποθέματος των ζωνών που εφάπτονται στο πάρκο είναι πολύ πιθανή οπότε και η αξία τους θα αυξηθεί κατά πολύ. Εντός των δήμων, η αύξηση των αξιών γης θα εξαρτηθεί και από την κατάσταση του οικιστικού αποθέματος. Τα χτισμένα οικοπέδα πιθανά να μην υποστούν μεγάλες πιέσεις ενώ η αξία γης των άχτιστων οικοπέδων θα παρουσιάσει αύξηση και θα χτιστούν με νέες οικοδομές. Βρίσκονται όμως διάσπαρτα εντός των δήμων οπότε δεν θα ασκήσουν έντονες πιέσεις. Στον Χάρτη 5.14 απεικονίζονται ποσοστιαία τα νοικοκυριά που διαμένουν σε οικοδομή κατασκευασμένη από το 2005 και μετά. Στο Δήμο του Αλίμου, στην περιοχή που συνορεύει με την έκταση του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού, φαίνεται ότι υπάρχει μεγάλη συγκέντρωση νεόκτιστων οικοδομών, καθώς και στην νότια πολεοδομική ενότητα του Δήμου Ελληνικού-Αργυρούπολης που περικλείεται από στην έκταση της ανάπλασης.

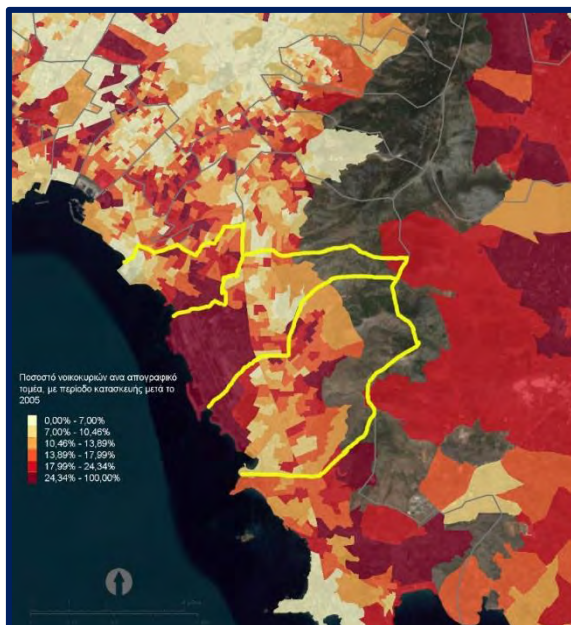
Σημαντική είναι η μελέτη της οικονομικής φυσιολογίας των εκάστοτε περιοχών και του εισοδηματικού επιπέδου των νοικοκυριών. Ανάλογα με τον χαρακτήρα των υφιστάμενων νοικοκυριών, της περιοχής και των νέων νοικοκυριών, θα μεταβληθούν και θα διαμορφωθούν οι κοινωνικό-χωρικές σχέσεις. Στο Χάρτη 5.11 απεικονίζεται το μέσο δηλωθέν εισόδημα κατά Τ.Κ στη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας. Για την περιοχή που περιβάλλει την έκταση της ανάπλασης φαίνονται οι διαφορετικές διακυμάνσεις του οικονομικού προφίλ των περιοχών. Είναι απαραίτητη η λήψη μέτρων και η θέσπιση πολιτικών προστασίας του κοινωνικού ιστού από τους αρμόδιους φορείς και τους δήμους που επηρεάζονται άμεσα, ώστε οι όποιες επιπτώσεις στον τομέα της κατοικίας με μακροχρόνια αποτελέσματα και φαινόμενα όπως ο κοινωνικός διαχωρισμός, ο κοινωνικός αποκλεισμός, η κοινωνικό-χωρική μετατόπιση να αποφευχθούν.

Σε ότι αναφορά τις αξίες γης των εμπορικών καταστημάτων πιθανή είναι η μείωση τους, λόγω του επιχειρηματικού ανταγωνισμού εντός της περιοχής ανάπλασης. Φυσικά όπως και αναφέρθηκε στο επίπεδο των χρήσεων γης, οι πιθανές υποθέσεις/ εκβάσεις είναι πολλές και ποικίλες και εξαρτώνται από την επιχειρηματική δραστηριότητα. Είναι όμως η υψηλή μεταβλητότητα των χρήσεων αυτών και η σημαντικότητά τους, που

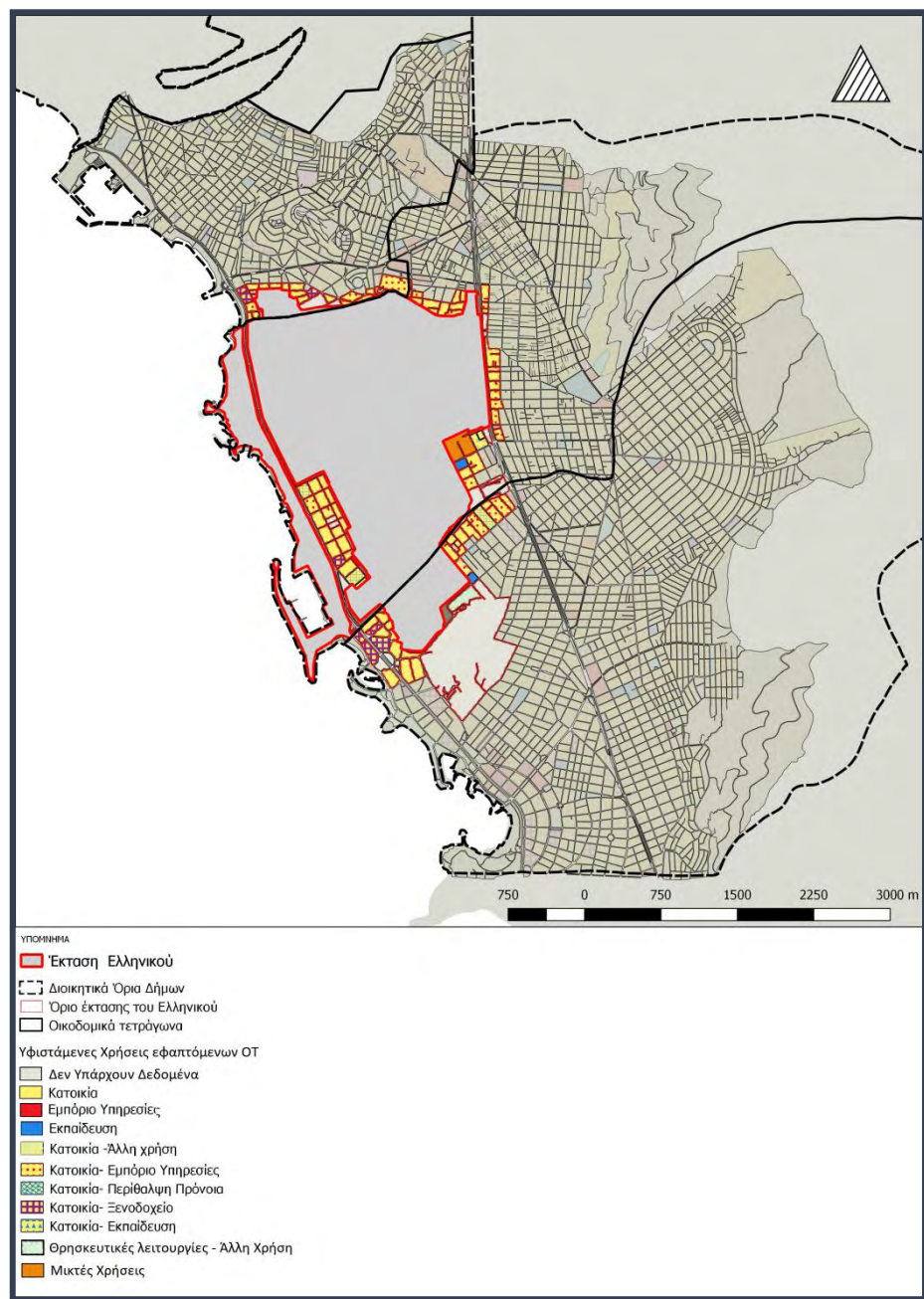
κάνει έντονες τις αλλαγές στις αξίες γης. Παρόλα αυτά τα πολεοδομικά κέντρα με ευρεία εμβέλεια δεν είναι τόσο εύκολο να έχουν έντονες μειώσεις στον τομέα των αξιών γης.



Χάρτης 3.18: Μέσο δηλωθέν εισόδημα κατά Ταχυδρομικό Κωδικό στη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας για τα οικονομικά έτη 2003, 2008, 2010 και 2013. Πηγή: Athens social atlas, Πανταζής, Ψυχάρης 2016, Ιδία Επεξεργασία.



Χάρτης 3.19: Ποσοστό νοικοκυριών ανά απογραφικό τομέα, με περίοδο κατασκευής μετά το 2005. Απογραφή κτιρίων 2011. Πηγή: Χαρτογραφικό Πανόραμα Απογραφικών Δεδομένων, ΕΚΚΕ.



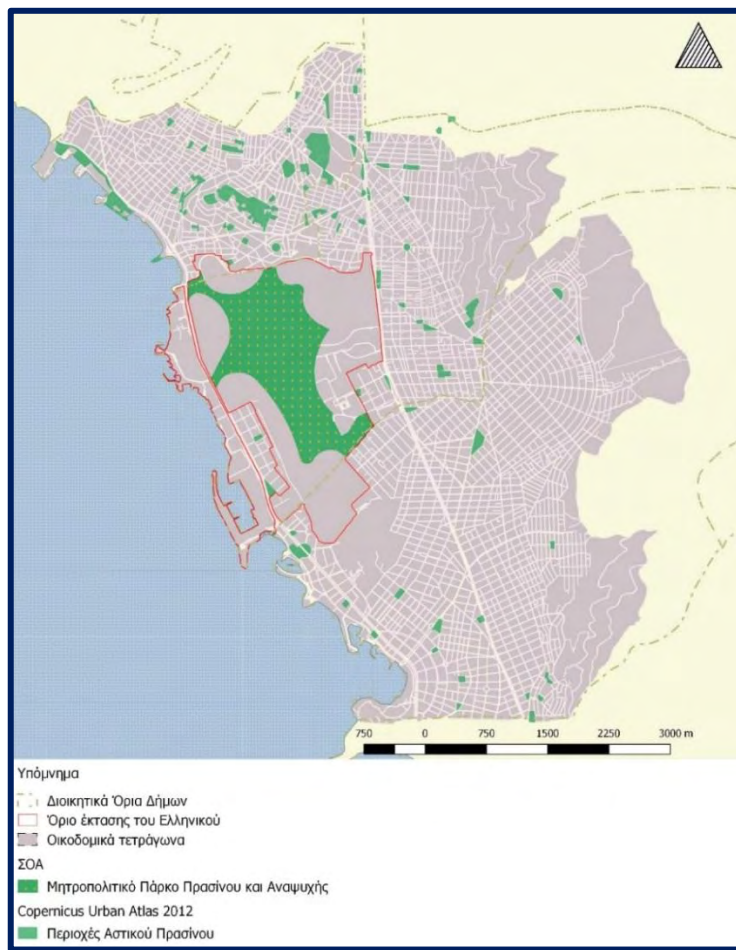
Χάρτης 3.20: Συνδυαστικός χάρτης απεικόνισης των υφιστάμενων χρήσεων γης , των παρακείμενων ΟΤ στην έκταση του Ελληνικού. Πηγές δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία Επεξεργασία

Μητροπολιτικό Πάρκο

Η έλλειψη χώρων πρασίνου στο αστικό ιστό των ελληνικών πόλεων είναι γνωστή. Η δημιουργία του μητροπολιτικού πάρκου είναι μια παρέμβαση που θα αναβαθμίσει την ποιότητα ζωής τόσο στο επίπεδο των περιοχών που βρίσκονται πλησίον όσο και σε μητροπολιτικό επίπεδο. Από τα αρχικά, ωστόσο, σχέδια αξιοποίησης της περιοχής του πρώην αεροδρομίου, το προβλεπόμενο πάρκο από το ΣΟΑ είναι σαφώς μικρότερο και

είναι κρίσιμο να εξακριβωθεί η ακριβής έκταση των χώρων πρασίνου, χωρίς την αναψυχή, τον αθλητισμό, τον πολιτισμό, τις κοινωφελείς λειτουργίες και τις πρότυπες αστικές υποδομές.

Σημαντική είναι βέβαια η διατήρηση του πάρκου και η προστασία του ώστε να μην επηρεάσει αρνητικά τον πολεοδομικό ιστό των όμορων με την εγκατάλειψή του και τη δύσβατη προσπελασιμότητα του. Στον Χάρτη 5.2.4 απεικονίζονται οι περιοχές αστικού πρασίνου στους όμορους δήμους και η χωροθέτηση του Μητροπολιτικού πάρκου.



Χάρτης 3.21: Συνδυαστικός χάρτης απεικόνισης των υφιστάμενων περιοχών αστικού πρασίνου στους Δήμους Αλίμου, Γλυφάδας, Ελληνικού-Αργυρούπολης και του προβλεπόμενου Μητροπολιτικού Πάρκου του ΣΟΑ Πηγές δεδομένων: *Copernicus Urban Atlas 2012, ΣΟΑ Ιδία Επεξεργασία.*

Με Προεδρικό Διάταγμα, επιπλέον, μπορεί να καθοριστεί αυξημένος **Συντελεστής Δόμησης** στην περιοχή του Μητροπολιτικού Πόλου ο οποίος δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερος από 0,6 ενώ οι ανώτατοι συντελεστές μπορούν να προσαυξηθούν κατά ποσοστό έως 20%, ανά ζώνη ανάπτυξης ή περιοχή προς πολεοδόμηση. Ο αυξημένος Σ.Δ. μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνον εφόσον αποδοθεί στο Πράσινο Ταμείο το 50%

της ωφέλειας σε χρήμα που προκύπτει από τη διαφορά των δύο Σ.Δ.. Το ποσό αυτό θα διατίθεται κατά ποσοστό 30% στους Δήμους Γλυφάδας, Αλίμου, Αργυρούπολης και Ελληνικού, κατά ποσοστό 40% στους Δήμους Αθηναίων και Πειραιώς και κατά 30% στην Περιφερειακή ένωση Δήμων της Αττικής για να το διαθέσει σε άλλους Δήμους. (Υπό διαβούλευση ΓΠΣ Γλυφάδας, 2017). Το ΣΟΑ δεν επιλέγει να χρησιμοποιήσει αυτή τη δυνατότητα, όπως φαίνεται από τον παρακάτω πίνακα.

ΣΟΑ		
	ΖΠ/ΖΑ	Συντελεστής δόμησης (μεικτός)
Χωρική Ενότητα πρώην Αεροδρομίου	Μητροπολιτικό Πάρκο	0,18
	A-Π1	0,72
	A-Π2	0,75
	A-Π3	0,72
	A-Π4	0,89
	A-Π5	0,43
	A-Π6	0,61
	A-A1	0,39
Χωρική Ενότητα Παράκτιου Μετώπου	ΠΜ-Π1	0,3
	ΠΜ-A1	0,2
	ΠΜ-A2	0,2
Σύνολο		0,45

Ύψος Κτιρίων

Στο προτεινόμενο ΣΟΑ, προβλέπεται η κατασκευή υψηλών κτιρίων και εγκαταστάσεων μεγέθους και μορφής skyline ως σύμβολα ισχύος και οικονομικής ευημερίας, στη λογική ότι θα καταστήσουν την περιοχή στην οποία ανεγείρονται ως σημείο ελκυστικού τουριστικού και highteckπροορισμού. Πιο συγκεκριμένα προτείνεται η ανέγερση των εξής κτιρίων:

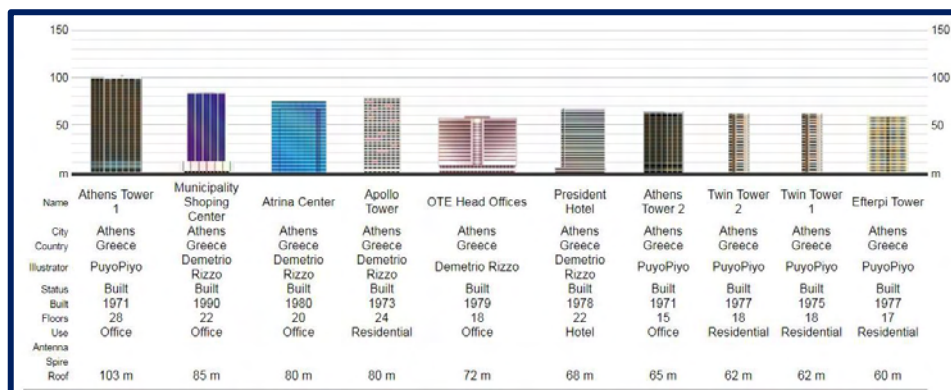
- i. Το Πολυδύναμο Κέντρο Πολλαπλών Λειτουργιών και Εκδηλώσεων (Αρένα του Μητροπολιτικού Πάρκου) , το οποίο χωροθετείται εντός του Πάρκου, με παρατηρητήριο που θα φθάνει τα 200 μέτρα από την επιφάνεια της θάλασσας.
- ii. Το Ψηλό Κτήριο Κατοικιών στην περιοχή της Μαρίνας προτείνεται στη Ζώνη πολεοδόμησης ΠΜ-Π1α. Πρόκειται για ένα υψηλό κτήριο με κύρια χρήση την κατοικία, η οποία πλαισιώνεται και από άλλες συνοδευτικές χρήσεις (φύλαξης και αναψυχής παιδιών, Γυμναστήριο, αναψυχής και ευεξίας ενηλίκων κλπ.) με 48 ορόφους και συνολικό μέγιστο ύψος 200 μέτρα από την επιφάνεια της θάλασσας.

- iii. Το Κτήριο μικτών χρήσεων στο χώρο περιπάτου προτείνεται στη πολεοδομούμενη Ζώνη Α-Π2, στο οποίο θα φιλοξενήσει μικτές χρήσεις με κατοικία και θα έχει 50 ορόφους και συνολικό μέγιστο ύψος Hmax 200 μέτρων από την επιφάνεια της θάλασσας.
- iv. Το Κτήριο Γραφείων και Κτήριο Ξενοδοχείου στη Λεωφόρο Βουλιαγμένης προτείνεται ως τοπόσημο στη πολεοδομούμενη Ζώνη Α-Π4 (περιοχή του εμπορικού κέντρου) και θα έχει 33 ορόφους και μέγιστο ύψος Hmax 200 μέτρα από την επιφάνεια της θάλασσας.
- v. Το Κτήριο του Ξενοδοχείου στην Ζώνη πολεοδόμησης Α-Π4 (περιοχή του εμπορικού κέντρου) έχει ως αποκλειστική χρήση τη χρήση ξενοδοχείου, με 37 ορόφους και μέγιστο συνολικό ύψος Hmax 200 μέτρα από την επιφάνεια της θάλασσας.
- vi. Το υψηλό κτήριο – Ολοκληρωμένο Τουριστικό Συγκρότημα χωροθετείται στην Ζώνη Ανάπτυξης Α-Α1 στη χωρική ενότητα του πρώην Αεροδρομίου που θα έχει στα δυο τμήματα 45 και 25 ορόφους αντίστοιχα και μέγιστο ύψος Hmax 200 μέτρα από το επίπεδο της θάλασσας.
- vii. Διάσπαρτες Συλλογικές Κατοικίες με άμεση θέα στο Μητροπολιτικό Πάρκο προτείνονται στις Ζώνες Πολεοδόμησης Α-Π1, Α-Π2, Α-Π3, ΑΠ5 και Α-Π6 και είναι κτήρια με κύρια χρήση την κατοικία και συνοδευτικές βοηθητικές χρήσεις αυτής.

Προβλέπεται, έτσι, η διάταξη υψηλών κτιρίων με ανώτατο ύψος 50 μ. (συλλογική κατοικία), ανατολική πλευρά, 70μ (συλλογική κατοικία), στη νότια δυτική και βόρεια πλευρά και 200μ τα έξι προαναφερόμενα. Τα κτίρια με το μέγιστο ύψος τοποθετούνται κατά μήκος νοητού άξονα από τον Άλιμο έως τη Γλυφάδα. Στην αιτιολογική έκθεση για τη χωροθέτηση υψηλών κτιρίων επιλέγονται για λόγους τεχνολογικής και κατασκευαστικής καινοτομίας και αρχιτεκτονικής και με στόχο να λειτουργήσουν ως τοπόσημα- σημεία προορισμού. Χρησιμοποιούνται ως επί το πλείστον για την «μείωση των επιπτώσεων της έντασης της δόμησης που έχει επιβληθεί στο χώρο αλλά και για την εξασφάλιση θέας στη θάλασσα και στο Πάρκο, ανεβάζοντας τις αξίες πώλησης των νέων κτιρίων» (Επιτροπή Αγώνα για το Μητροπολιτικό Πάρκο, 2017).

Στην πόλη της Αθήνας, ψηλά κτίρια κατασκευάστηκαν μεταπολεμικά από το 1960 με ύψος από 33 έως 103 μέτρα και βρίσκονται στο κέντρο της πόλης, κυρίως κατά μήκος μεγάλων οδικών αξόνων. Η αντιληπτική εικόνα του αστικού ιστού της Αττικής, αν και

χαρακτηρίζεται από το εκτεταμένο πυκνοδομημένο περιβάλλον με πολυκατοικίες, διατηρείται το ανάγλυφο του φυσικού περιβάλλοντος, το οποίο οριοθετείται από τους λόφους και τις κορυφογραμμές των ορεινών όγκων. Έτσι, στη γενική άποψη δεν διακρίνονται κτίρια τύπου ουρανοξύστη, τα οποία δημιουργούν νέα στοιχεία τύπου vistastoppers μεταβάλλοντας την φυσιογνωμία του τοπίου και ιδιαίτερα κατά μήκος των παράκτιων περιοχών. «Το σχέδιο προκαλεί την πλήρη ανατροπή της αντιληπτικότητας του χώρου και των τοπικών χαρακτηριστικών του νότιο-ανατολικού λεκανοπεδίου ως επιμέρους τοπική ενότητα του Αττικού τοπίου – λεκανοπεδίου και ειδικότερα της σχέσης ακτής και Υμηττού» (Επιτροπή Αγώνα για το Μητροπολιτικό Πάρκο, 2017). Η αισθητική είναι σημαντικό στοιχείο αντίληψης του χώρου, πόσο μάλλον όταν η ίδια η αισθητική επικαλείται να λειτουργήσει προσθετικά στην ελκυστικότητα του.



Διάγραμμα 3.14: Ουρανοξύστες στην Αθήνα, Πηγή:skyscraperpage.com

6. Ερωτήματα και προβληματισμοί

Ο χώρος είναι πολιτικός λέει ο Lefebvre. Πολιτικός, στρατηγικός και ιδεολογικός (Lefebvre 1991:231). Μεγάλο μέρος των μετασχηματισμών ερμηνεύεται από τα ρυθμιστικά σχέδια του χώρου, με τα οποία εκτιμώνται οι δυνάμεις που προηγούνται του μετασχηματισμού των πόλεων (Rossi 1991:204). Η σημασία των πολιτικών και ο ρόλος της κρατικής παρέμβασης έχει ιδιαίτερη σημασία στην παραγωγή του χώρου και στην εξέλιξη του.

Η περίπτωση του πρώην αεροδρομίου του Tempelhof και η έκβαση της αξιοποίησης του διεγείρει ερωτήματα γύρω από τις πολιτικές που ασκήθηκαν και τη σημασία των κινημάτων στις διαδικασίες σχεδιασμού. Πολλά είναι τα επίπεδα του σχεδιασμού αλλά και οι πολιτικές διεργασίες που δεν επέβαλαν στην έκταση την οικιστική ανάπτυξη της αξιοποίησης όπως συνέβη με την περίπτωση του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού. Ίσως η ιστορικότητα του Tempelhof και ο ρόλος του στις κρίσιμες περιόδους της πόλης να επέβαλε πιο επιτακτική την ανάγκη για διακριτικούς και ήπιους χειρισμούς. Ίσως οι επιπτώσεις των πρόσφατων πρακτικών του gentrification, των επαναχρήσεων και των αναπλάσεων κεντρικών περιοχών είχαν κάνει την εμφάνιση τους στην πόλη να ήταν εντονότερες από αυτές της Αθήνας, όπου η πρακτική του gentrification «εμφανίζεται, μέχρι στιγμής, μάλλον σημειακή και αδύναμη (Μαλούτας 2011:58, Μαλούτας και Αλεξανδρή, 2009)». Έτσι ίσως η αντίδραση και η κινητοποίηση της κοινής γνώμης ήταν πιο οργανωμένη από την αντίδραση που υπήρξε στην Αθήνα. Η δυνατότητα πρόσβασης και η προσπελασιμότητα του χώρου στο σύντομο διάστημα των δύο χρόνων από το κλείσιμο του αεροδρομίου μετρίασε πιθανά την αντίληψη της έκτασης ως αστικό κενό αλλά και την εγκατάλειψη και υποβάθμιση του χώρου και των εγκαταστάσεων. Η δημιουργία δεσμών με τους πολίτες της πόλης, η προώθηση του συλλογικού σχεδιασμού και η άμεση ενημέρωσή τους για την αξιοποίηση του χώρου, λογικά σχημάτισαν μια πιο ολοκληρωμένη αντίληψη της επένδυσης και των εκβάσεων της. Πολλές ερμηνείες μπορούν να δοθούν και πολλές αιτίες και εξηγήσεις για την διαφορετική έκβαση των δύο σχετικών έργων. Είναι όμως πιθανό, οι πιέσεις του χρηματοπιστωτικού συστήματος και των επενδυτικών παραγόντων να μην ήταν τόσο έντονες όσο στην περίπτωση του Ελληνικού.

Τα σχέδια ιδιωτικοποίησης και οικιστικής ανάπτυξης της έκτασης του ελληνικού δεν εμφανίστηκαν με τις μνημονικές πολιτικές και με τη δημιουργία του ΤΑΙΠΕΔ,

προϋπήρχαν, παρόλο που ο ρυθμιστικός σχεδιασμός προέβλεπε την δημιουργία μητροπολιτικού πάρκου. Με τις πολιτικές της κρίσης οι ιδιωτικοποιήσεις δημόσιας περιουσίας και κοινών πόρων επιτυγχάνονται με μέτρα που υπό άλλες συνθήκες θα ήταν ιδιαίτερα δύσκολη και χρονοβόρα η εφαρμογή τους (Ζήφου, Βαταβάλη κ.α. 2013:15). Είναι αυτοί οι μετασχηματισμοί και οι παρεκκλίσεις των θεσμικών πλαισίων και της νομοθεσίας που θέτουν υπό αμφισβήτηση την ηθική των πολιτικών αποφάσεων αλλά και της ανάπτυξης των επενδύσεων. Ένα σύνολο ακόμη παραγόντων όπως τα μέσα εκτίμησης της αξίας πώλησης του ακινήτου (Αναματερός, 2015) αλλά και οι όροι του δικαιώματος “earn-out” (Μελάς, 2015) εγείρουν τον προβληματισμό της σύγχρονης έκφρασης της υφαρπαγής δημόσιας περιουσίας μέσω προγραμμάτων ιδιωτικοποίησης. Ακόμη η παραγραφή της σημασίας προγενέστερων σχεδίων και χρήσεων που θα ήταν επωφελή για ευρύτερα κοινωνικά στρώματα και η απόδοση τους σε ανώτατα κοινωνικά στρώματα (Πορτάλιου, 2016), που στοχεύει ως έμμεσο αποτέλεσμα την ανάπτυξη των μικρό-μεσαίων στρωμάτων δεν συνάδει με την άμβλυνση των χωρικών ανισοτήτων και την αντιμετώπιση της φτώχειας που επικαλούνται τα ρυθμιστικά σχέδια για την περιφέρεια.

Αναγνωρίζοντας τελικά τη διαφορετικότητα και τη μοναδικότητα των πόλεων πώς δύναται να θεωρούνται βιώσιμα και επιτυχημένα, σχέδια και προοπτικές ανάπτυξης που αποτελούν απομίμηση και αναπαραγωγή προγραμμάτων που εφαρμόζονται με κάθε ευκαιρία ανά τον κόσμο στους προσφερόμενους χώρους; Πάνω στο ζήτημα οι R. Koolhaas και B. Mau παρατηρούν:

Οι σύγχρονες πόλεις είναι - όπως τα σύγχρονα αεροδρόμια- όλες ίδιες - "όλες ίδιες"? Είναι δυνατόν να θεωρητικοποιήσει κανείς αυτή τη σύγκλιση; Και αν ναι, σε ποια ύστατη διαμόρφωση αποβλέπει? Η σύγκλιση είναι δυνατή μόνο με τίμημα την εξάλειψη της ταυτότητας. Αυτό συνήθως θεωρείται απώλεια. Στην κλίμακα όμως που συμβαίνει, θα πρέπει να σημαίνει κάτι. Ποια είναι τα μειονεκτήματα που παρουσιάζει η ταυτότητα και, αντίστροφα, είναι τα πλεονεκτήματα της κενότητας? Τι θα γινόταν αν αυτή η φαινομενικά τυχαία - και την οποία συνήθως οικτίζουμε - ομογενοποίηση ήταν μια σκόπιμη διαδικασία, μια συνειδητή κίνηση από τη διαφορά προς την ομοιότητα? Και αν είμαστε μάρτυρες ενός παγκόσμιου απελευθερωτικού κινήματος με σύνθημα 'Κάτω ο χαρακτήρας!', τι μένει μετά την απομάκρυνση της ταυτότητας? Το Γενικό?

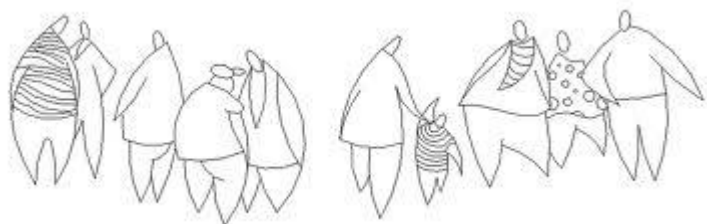
(Λέφας, 2008:206· Αίσωπος, 2001:252, Koolhaas και Mau, 1995)

Αντίστοιχα η S. Zukin στο βιβλίο της ‘Naked City: The Death and Life of Authentic Urban Places’ σημειώνει ότι η αυθεντικότητα πρέπει να χρησιμοποιείται κατά τον ανασχηματισμό των δικαιωμάτων της ιδιοκτησίας. Η διεκδίκηση της αυθεντικότητας

μπορεί να συνιστά το δικαίωμα στην πόλη, ένα ανθρώπινο δικαίωμα που καλλιεργείται συνήθως από την μακροχρόνια κατοίκηση, τη χρήση και τη συνήθεια (Zukin, 2011).

Η παρούσα εργασία εστιάζει στη σημασία των νεοφιλελεύθερων πολιτικών αυτών όχι μόνο στην έκταση αυτή καθαυτή που ιδιωτικοποιείται αλλά και για την ακτίνα επίδρασης της. Η σημασία και ανάγκη δημιουργίας ισχυρού θεσμικού πλαισίου που θα μετριάσει τα πιθανά βραχυπρόθεσμα ή μακροχρόνια έντονα φαινόμενα της διοχέτευσης μεγάλων κεφαλαίων σημειικά στο χώρο. Ακόμη και αν βραχυπρόθεσμα η επένδυση επιφέρει κέρδη στη ευρύτερη αυτή ακτίνα επίδρασης, είναι αναγκαίος ο υπολογισμός και η πρόβλεψη των μακροχρόνιων επιπτώσεων της υπερσυσσώρευσης του κεφαλαίου. Είναι ωστόσο επισφαλής η διεξαγωγή συμπερασμάτων για την πορεία της επένδυσης και το βαθμό της επίδρασης της με κοινωνικό-χωρικούς όρους, καθώς η ένταση και οι εκφάνσεις της στο χώρο είναι αποτέλεσμα πολλών παραγόντων που συνδέονται τόσο με την κουλτούρα της πόλης, με την υφιστάμενη λειτουργία και κατάσταση του οικιστικού αποθέματος, με την εισοδηματική κατάσταση των νοικοκυριών, με τις οικονομικό-κοινωνικές συγκυρίες και μεταβολές στο βάθος της εικοσιπενταετίας αλλά και με πολλούς άλλους παράγοντες.

Η σημασία του ρόλου των κοινών και το είδος της ανάπτυξης που προωθείτε είναι ένα καίριο ζήτημα που τέτοιου είδους πολιτικές θέτουν. Ο D. Harvey, ορμώμενος από την κοινωνιολογική προσέγγιση της ερμηνείας της πόλης του R. Park, αναφέρει ότι *«το ερώτημα τι είδους πόλη θέλουμε δεν μπορεί να διαχωριστεί από το ερώτημα τι είδους άνθρωποι θέλουμε να είμαστε, τι είδους κοινωνικές σχέσεις αναζητάμε, τι σχέσεις με τη φύση διατηρούμε, ποιο είδος ζωής επιθυμούμε, ποιες αισθητικές ενστερνιζόμαστε»* (Harvey 2012:38, Park 1967). Ερώτημα που είναι καίριο σήμερα, μπροστά σε τέτοιας κλίμακας και φυσιογνωμίας παρεμβάσεις.

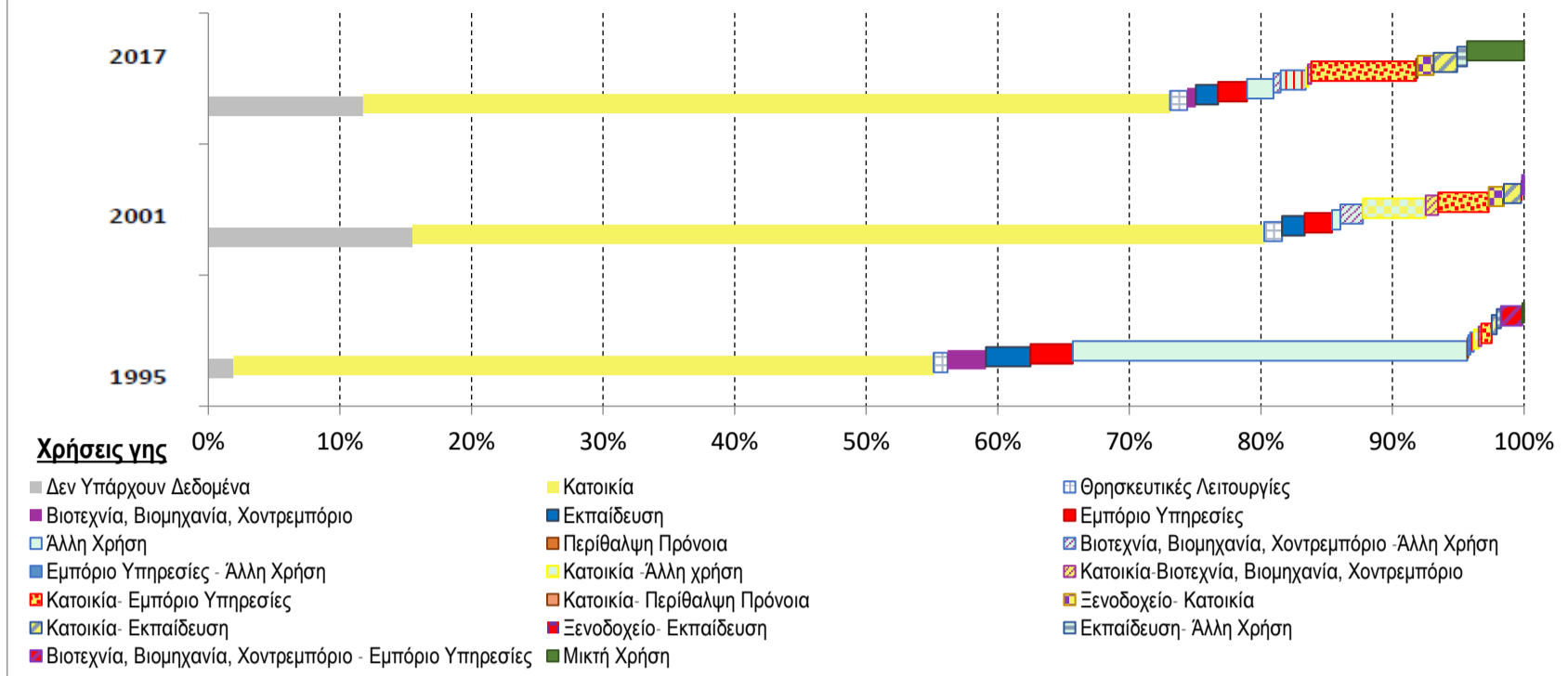


Παράρτημα

Χρήσεις Γης	1995			2001			2017		
	Άλιμος	Γλυφάδα	Ελληνικό - Αργυρούπολη	Άλιμος	Γλυφάδα	Ελληνικό - Αργυρούπολη	Άλιμος	Γλυφάδα	Ελληνικό - Αργυρούπολη
Δεν Υπάρχουν Δεδομένα	1,90%	23,97%	16,54%	15,46%	33,58%	18,01%	11,72%	33,10%	23,52%
Κατοικία	53,22%	44,75%	20,10%	64,49%	58,05%	32,86%	61,22%	51,47%	26,34%
Θρησκευτικές Λειτουργίες	1,05%	0,00%	0,05%	1,35%	0,12%	0,14%	1,31%	0,53%	0,35%
Βιοτεχνία, Βιομηχανία, Χονδρεμπόριο	2,92%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,65%	0,00%	0,00%
Εκπαίδευση	3,41%	0,35%	0,35%	1,70%	0,46%	0,36%	1,70%	0,74%	1,07%
Εμπόριο Υπηρεσίες	3,19%	0,57%	0,40%	2,08%	0,51%	0,47%	2,17%	0,94%	1,65%
Άλλη Χρήση	30,00%	19,30%	10,82%	0,62%	0,64%	6,16%	2,00%	0,32%	0,01%
Περίθαλψη Πρόνοια	0,07%	0,10%	0,28%	0,00%	0,07%	0,38%	0,00%	0,02%	0,02%
Εμπόριο Υπηρεσίες- Περίθαλψη Πρόνοια	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,05%	0,00%
Βιοτεχνία, Βιομηχανία, Χονδρεμπόριο -Άλλη Χρήση	0,16%	0,15%	0,13%	1,71%	0,00%	0,00%	0,56%	0,00%	0,00%
Εμπόριο Υπηρεσίες - Άλλη Χρήση	0,27%	0,49%	0,66%	0,00%	0,64%	0,60%	1,90%	0,20%	0,20%
Κατοικία -Άλλη χρήση	0,38%	6,08%	3,26%	4,75%	1,60%	0,34%	0,16%	0,88%	0,48%
Κατοικία- Θρησκευτικές Λειτουργίες	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,33%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Κατοικία-Βιοτεχνία, Βιομηχανία, Χονδρεμπόριο	0,20%	0,03%	0,43%	0,96%	0,00%	0,29%	0,24%	0,00%	0,06%
Κατοικία- Εμπόριο Υπηρεσίες	0,79%	2,47%	2,06%	3,81%	1,31%	1,46%	7,98%	7,61%	3,62%
Κατοικία- Περίθαλψη Πρόνοια	0,00%	0,21%	0,07%	0,00%	0,00%	0,00%	0,09%	0,42%	0,28%
Ξενοδοχείο	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,04%	0,00%
Ξενοδοχείο- Κατοικία	0,00%	0,00%	0,00%	1,16%	1,81%	0,26%	1,24%	1,69%	0,22%
Ξενοδοχείο- Εμπόριο Υπηρεσίες	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,21%	0,00%	0,00%	0,30%	0,00%
Κατοικία- Εκπαίδευση	0,39%	0,68%	1,24%	1,29%	0,00%	0,07%	1,78%	0,86%	1,46%
Ξενοδοχείο- Άλλη Χρήση	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,19%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Ξενοδοχείο- Εκπαίδευση	0,00%	0,00%	0,00%	0,07%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Εκπαίδευση- Άλλη Χρήση	0,32%	0,27%	0,64%	0,00%	0,15%	0,05%	0,73%	0,00%	0,23%
Βιοτεχνία, Βιομηχανία, Χονδρεμπόριο - Εμπόριο Υπηρεσίες	1,62%	0,00%	0,13%	0,16%	0,00%	0,05%	0,00%	0,00%	0,00%
Εκπαίδευση- Εμπόριο Υπηρεσίες	0,00%	0,00%	0,48%	0,00%	0,12%	0,00%	0,20%	0,26%	0,07%
Θρησκευτικές Λειτουργίες - Εμπόριο Υπηρεσίες	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,07%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Θρησκευτικές Λειτουργίες - Άλλη Χρήση	0,00%	0,41%	0,00%	0,00%	0,24%	0,00%	0,00%	0,36%	0,07%
Μικτή Χρήση	0,13%	0,18%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	4,33%	0,19%	1,87%
Έκταση Πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού	0,00%	0,00%	42,18%	0,00%	0,00%	38,49%	0,00%	0,00%	38,49%

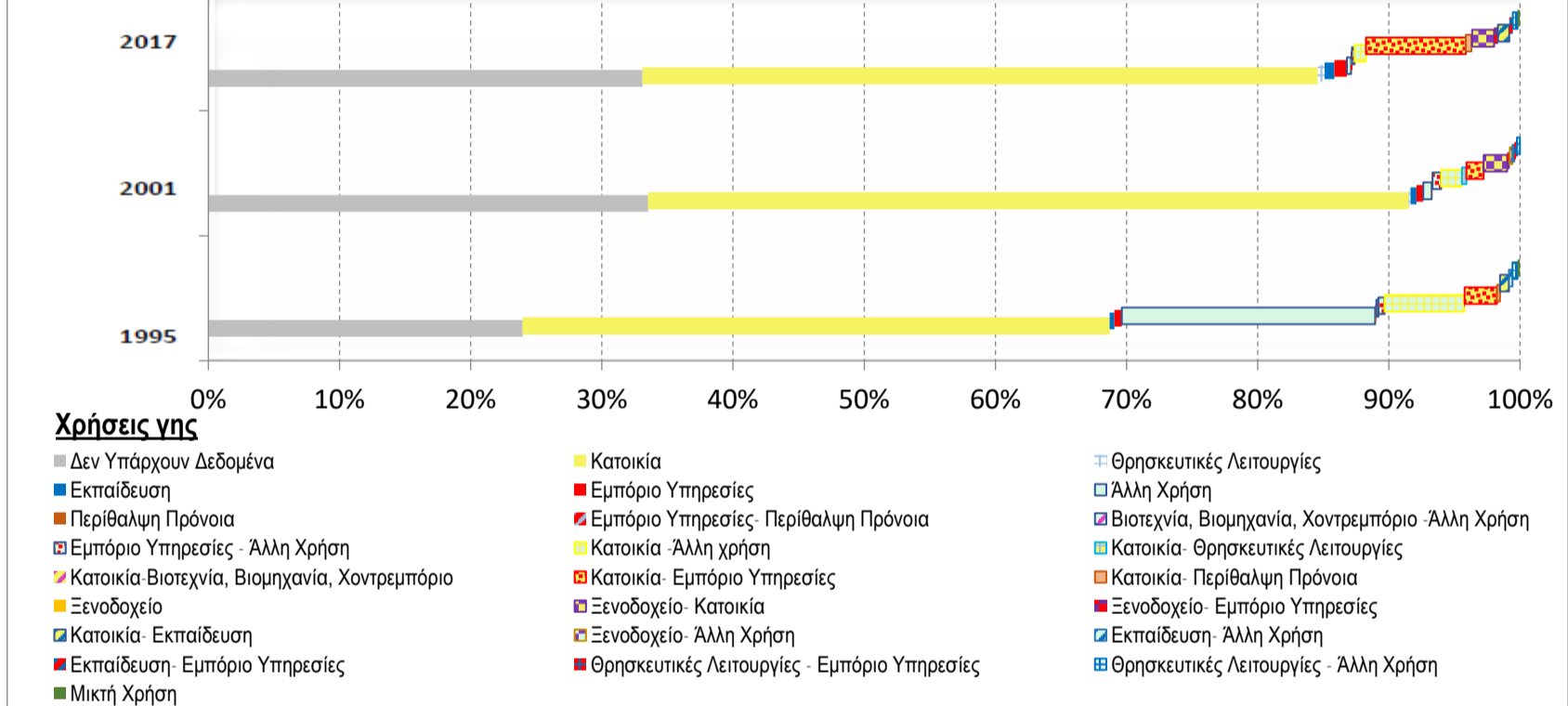
Πίνακας Ι: Υφιστάμενες Χρήσεις γης για τους Δήμους Αλίμου, Γλυφάδας και Ελληνικού-Αργυρούπολης (%).

Εξέλιξη χρήσεων γης στο διάστημα 1995- 2017 για τον Δήμο Αλίμου (%)



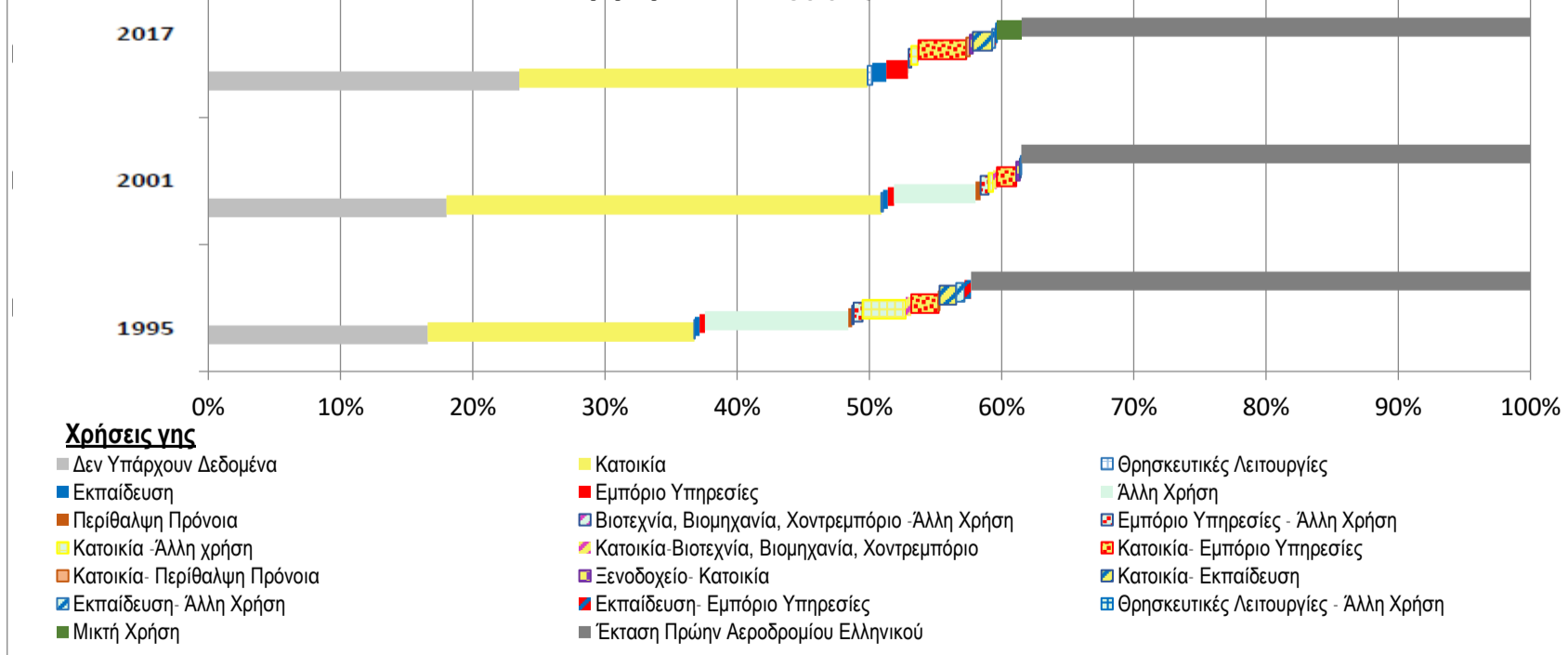
Διάγραμμα I.Εξέλιξη χρήσεων γης στο διάστημα 1995- 2017 για τους Δήμους Αλίμου, Γλυφάδας και Ελληνικού-Αργυρούπολης (%). Πηγή Δεδομένων : ΕΛΣΤΑΤ, ΑΜ-ΥΣΓΜ, Ιδία Επεξεργασία

Εξέλιξη χρήσεων γης για το διάστημα 1995- 2017 για τον Δήμο Γλυφάδας (%)



Διάγραμμα II Εξέλιξη χρήσεων γης στο διάστημα 1995- 2017 για τους Δήμους Αλίμου, Γλυφάδας και Ελληνικού-Αργυρούπολης (%). Πηγή Δεδομένων : ΕΛΣΤΑΤ, ΑΜ-ΥΣΓΜ, Ιδία Επεξεργασία

Εξέλιξη χρήσεων γης για το διάστημα 1995- 2017 για τον Δήμο Ελληνικού-Αργυρούπολης (%)



Διάγραμμα III: Εξέλιξη χρήσεων γης στο διάστημα 1995- 2017 για τους Δήμους Αλίμου, Γλυφάδας και Ελληνικού-Αργυρούπολης (%). Πηγή Δεδομένων : ΕΛΣΤΑΤ, ΑΜ-ΥΣΓΜ, Ιδία Επεξεργασία

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

Αίσωπος, Γ. και Σημαιοφορίδης, Γ., (2001), Η σύγχρονη ελληνική πόλη, στο Γ. Αίσωπος και Γ. Σημαιοφορίδης., (επ.), *Η σύγχρονη (ελληνική) πόλη*, Αθήνα: MetropolisPress.

Αναματερός, Γ. (2015) , Πραγματογνωμοσύνη για την εκτίμηση της εμπορικής αξίας του ακινήτου του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά (Μ.Π.Ε.Α.), Διαταχθεῖσα δυνάμει τοῦ ὑπ' ἀρ. πρωτ. 10871/2014 ἐγγράφου τοῦ Γραφείου Εἰσαγγελέως Οἰκονομικοῦ Ἐγκλήματος

Ανδρικοπούλου Ε., Γιαννακού Α., Καυκαλάς Γ. και Πιτσιάβα-Λατινοπούλου Μ., (2007) *Πόλη και πολεοδομικές πρακτικές για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη*, Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα.

Αραβαντινός, Α. (2007) *Πολεοδομικός σχεδιασμός: Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*. 2ηέκδ. Αθήνα: Συμμετρία.

ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ – Υπηρεσία Σχεδιασμού & Γενικών Μελετών, 1995 – 1999, Απογραφή χρήσεων γης και κοινωνικό – οικονομικών χαρακτηριστικών, Αθήνα: Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό

Βαΐου Ν., Μαντουβάλου Μ. & Μαυρίδου Μ. (2000) «Η μεταπολεμική Ελληνική πολεοδομία μεταξύ Θεωρίας και Συγκυρίας» σε *Η πολεοδομία στην Ελλάδα από το 1949-1974*

Βαταβάλη, Φ., Ζήφου, Μ. (2013). Υπερ-νεοφιλελεύθερη αστική ανάπτυξη στην Ελλάδα: Η περίπτωση του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού. *Γεωγραφίες* (22), 14-29.

Βίκα, Δ. (2017), *Ανάλυση παραγόντων ποιοτικής εξυπηρέτησης καταναλωτών στα Super markets και η σημασία των Logistics. Εμπειρική Διερεύνηση*, (Ανέκδοτη Διπλωματική εργασία), Χαροκοπείο Πανεπιστήμιο, Αθήνα.

Βλαχογιάννη, Ι. (2008). *Διερεύνηση της χωροκοινωνικής φυσιογνωμίας της περιοχής του Ελαιώνα: Εξέλιξη – Προοπτικές*. (Ανέκδοτη διπλωματική εργασία). Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα. Διαθέσιμο στο: <URL: <http://hdl.handle.net/123456789/1730>

Γιανίτσαρης, Γ. (2008), «Η ελληνική μεταπολεμική αρχιτεκτονική», *Αρχαιολογία και Τέχνες*, 106, 81-87.

Δελλαδέτσιμας, Π., Μ. (2015), *Ολυμπιακοί Αγώνες και Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις*, [διαδίκτυο (online)]. Κοινωνικός Άτλαντας της Αθήνας. Διαθέσιμο στο: <URL: <http://www.athenssocialatlas.gr/%CE%AC%CF%81%CE%B8%CF%81%CE%BF/%CE%BF%CE%BB%CF%85%CE%BC%CF%80%CE%B9%CE%B1%CE%BA%CE%BF%CE%AF-%CE%B1%CE%B3%CF%8E%CE%BD%CE%B5%CF%82-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CE%BF%CE%BB%CF%85%CE%BC%CF%80%CE%B9%CE%B1%CE%BA%CE%AD%CF%82-%CE%B5%CE%B3%CE%BA/> [πρόσβαση 20 Δεκεμβρίου 2017].

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ) (2010): Βασικές αρχές σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου στο πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού, Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος, Ερευνητικό Πρόγραμμα Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου και Τ.Ε.Δ.Κ.Ν.Α., Τελικό Τεύχος (Α΄ και Β΄ φάση), Αθήνα 2010

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ) και Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας (1996): Ανάπτυξη του Χώρου του Ελληνικού, Έκθεση Α΄ Φάσης, Ερευνητικό Πρόγραμμα Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών – Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, Εργαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής Ανάπτυξης, Αθήνα 1996

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ) και Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας (1996): Ανάπτυξη του Χώρου του Ελληνικού, Έκθεση Β΄ Φάσης, Ερευνητικό Πρόγραμμα Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών – Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, Εργαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής Ανάπτυξης, Αθήνα 1996

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ) και Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας (2007): Ολοκλήρωση και Επικαιροποίηση του Ερευνητικού Προγράμματος: Ανάπτυξη του Χώρου του Αεροδρομίου του Ελληνικού, Έκθεση Α΄ Φάσης, Ερευνητικό Πρόγραμμα Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών – Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, Εργαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής Ανάπτυξης, υπεύθυνος προγράμματος: Λ. Βασενχόβεν, Αθήνα 2007

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ) και Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας (2007): Ολοκλήρωση και Επικαιροποίηση του Ερευνητικού Προγράμματος: Ανάπτυξη του Χώρου του Αεροδρομίου του Ελληνικού, Έκθεση Β΄ Φάσης, Ερευνητικό Πρόγραμμα Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών – Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, Εργαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής Ανάπτυξης, υπεύθυνος προγράμματος: Λ. Βασενχόβεν, Αθήνα 2007

Ειδική Μελέτη -Αιτιολογική Έκθεση για τα Υψηλά Κτίρια στο Ελληνικό, ΑΣ.Π.Α.Α.Ε. και Γραφείο Μελετών ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ Ν. ΤΟΜΠΙΑΖΗ Α.Ε., 2017.

Έκθεση Περιγραφής και Τεκμηρίωσης των βασικών επιλογών του Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού – Αγίου Κοσμά, ΑΣ.Π.Α.Α.Ε., 2017.

ΕΚΚΕ-ΕΣΥΕ, (2005) *Πανόραμα απογραφικών δεδομένων 1991-2001*, ηλεκτρονική εφαρμογή βάσης δεδομένων και χαρτογραφίας (διαθέσιμη στο Ινστιτούτο Αστικής και Αγροτικής Κοινωνιολογίας του ΕΚΚΕ).

ΕΛΣΤΑΤ (2014) Απογραφή Πληθυσμού- Κατοικιών 2011, Πειραιάς, Διαθέσιμο στο: <URL: https://www.statistics.gr/documents/20181/1210503/A1602_SAM05_DT_DC_00_2011_01_F_GR.pdf/d2f588d2-d490-417b-a3b8-b6acb1cbad29 [πρόσβαση 20 Δεκεμβρίου 2017].

ΕΛΣΤΑΤ, Απογραφή κτιρίων 2011

ΕΛΣΤΑΤ, Απογραφή οικοδομών - κτιρίων, 2000

ΕΛΣΤΑΤ. (2010). «Γενικές απογραφές 2010 - 2011, Εγκύκλιος 1 -Γενικές οδηγίες προπαρασκευής, οργάνωσης και διενέργειας των γενικών απογραφών». Πειραιάς.

ΕΜΠ, Εργαστήριο Σχεδιαστικής Μεθοδολογίας και Ρύθμισης του Χώρου (1998), *Παραθεριστική Κατοικία και Οικιστική Ανάπτυξη στην Ελλάδα*, υπεύθυνη προγράμματος: Ελισάβετ Παμαγιωτάτου, ερευνητές από ΕΚΚΕ/ ΚΕΠΕ/Παν.Θεσσαλίας, Αθήνα.

Ζήφου, Μ. (2012). Η πολιτική σχεδιασμού του χώρου στην Ελλάδα στη συγκυρία της κρίσης: μια κριτική θεώρηση. Στο: 3ο Πανελλήνιο Συνέδριο Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης. Βόλος. Πρακτικά συνεδρίου, σελ.176-183.

Ιωάννου, Β. και Σερράος, Κ. (2006). Μετασχηματισμοί της ελληνικής πόλης. Επιπτώσεις στην εικόνα του αστικού τοπίου, στο Α. Γοσποδίνη και Η. Μπεριάτος (επ.) *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική, 128-147.

Κακάτση, Ν. (2012). Διερεύνηση χωροχρονικής εξέλιξης των χρήσεων γης στο Δήμο Περιστερίου, με τη χρήση της τεχνολογίας Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (ΓΣΠ) (Ανέκδοτη μεταπτυχιακή εργασία).Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα. Διαθέσιμο στο: <http://hdl.handle.net/123456789/7687>

Καρύδης, Δ. (2008) *Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας*. 2η έκδ. Αθήνα: Παπασωτηρίου.

Κερμελιώτης, Γ. (2017). Θεσμικό πλαίσιο χωρικού σχεδιασμού για στρατηγικές επενδύσεις – Αξιολόγηση των εργαλείων ΕΣΧΑΔΑ-ΕΣΧΑΣΕ. (Ανέκδοτη Μεταπτυχιακή Διατριβή). Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα.

Κοινή Επιτροπή Πολιτών για τη Σωτηρία του Ελληνικού,(2017) ,Οι διαφοροποιήσεις του Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (Σ.Ο.Α.) επιδεινώνουν σοβαρά το ήδη αρνητικό σχέδιο γενικής διάταξης που συνοδεύει το επενδυτικό σχέδιο. Διαθέσιμο στο: <URL: <https://drive.google.com/file/d/0B2hRk0Nu1rQxaXdaNnp4Y2tmVTBBdlY2Q09ZcUNsQ19IbTQ0/view> [πρόσβαση 3 Ιανουαρίου 2017].

Κοινή Επιτροπή Πολιτών για τη Σωτηρία του Ελληνικού,(2017), Θέσεις της Επιτροπής όπως κατατέθηκαν στη γνωμοδοτική επιτροπή εμπειρογνομόνων για το σχέδιο ολοκληρωμένης ανάπτυξης (Σ.Ο.Α.) Ελληνικού. Διαθέσιμο στο: <URL: <https://drive.google.com/file/d/0B2hRk0Nu1rQxUDJwR0VsbUFoZkh3ekJ1UURIUEpNT115TGyW/view> [πρόσβαση 3 Ιανουαρίου 2017].

Κοτζαμάνης, Β. (2009), *Στοιχεία Δημογραφίας*, Διδακτικές σημειώσεις, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.

Κωστάκη, Α. (2003), *Τεχνικές Δημογραφικής Ανάλυσης*. Διδακτικές σημειώσεις, Αθήνα: Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών.

Λάμπρη Φ. (2017). Κοινωνικός Διαχωρισμός στην Περιφέρεια Αττικής, μια πρώτη διερεύνηση βάσει της απογραφής του 2011. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Ανέκδοτη προπτυχιακή διπλωματική ΤΜΧΠΠΑ.

Λάμπρη, Φ. (2017), *Κοινωνικός διαχωρισμός στην Περιφέρεια Αττικής, μια πρώτη διερεύνηση βάσει της απογραφής του 2011*. (Ανέκδοτη Διπλωματική εργασία). ΤΜΧΠΠΑ, Βόλος.

Λεοντίδου Λ (1982) Αθήνα 1834-1981: Οικονομική, κοινωνική και οικιστική δομή του σύγχρονου πολεοδομικού συγκροτήματος. Πάπυρος- Larousse- Britannica 3: 388–414.

Λεοντίδου Λ (1989/2013) Πόλεις της Σιωπής. Εργατικός εποικισμός της Αθήνας και του Πειραιά, 1909-1940. 3η έκδ. Αθήνα: ΠΙΟΠ.

Λεοντίδου Λ (1997) Η άτυπη οικονομία ως απόρροια της προσφυγικής αποκατάστασης. Στο: Εταιρεία Σπουδών Νεοελληνικού Πολιτισμού και Γενικής Παιδείας (επ.), Ο ξεριζωμός και η άλλη πατρίδα: Οι προσφυγοπόλεις στην Ελλάδα, Αθήνα: Σχολή Μωραΐτη, 341–368.

Λεοντίδου Λ (2006) Διαπολιτισμικότητα και ετερότητα στο Μεσογειακό Αστικό Τοπίο: Από την Αυθόρμητη Αστικοποίηση στην Επιχειρηματική Πόλη, στο Α. Γοσποδίνη και Η. Μπεριάτος (επ.) *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική, 70-84.

Λεοντίδου Λ. (2017) Φτωχογειτονίες της ελπίδας, Κοινωνικός Άτλαντας της Αθήνας. [διαδίκτυο (online)]. Κοινωνικός Άτλαντας της Αθήνας. Διαθέσιμο στο: <URL: <http://www.athenssocialatlas.gr/%CE%AC%CF%81%CE%B8%CF%81%CE%BF/%CF%86%CF%84%CF%89%CF%87%CE%BF%CE%B3%CE%B5%CE%B9%CF%84%CE%BF%CE%BD%CE%B9%CE%AD%CF%82-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CE%B5%CE%BB%CF%80%CE%AF%CE%B4%CE%B1%CF%82/> [πρόσβαση 21 Δεκεμβρίου 2017].

Λέφας, Π. (2008), *Αρχιτεκτονική και Κατοίκηση από τον Heidegger στον Koolhaas*, Αθήνα: Εκδόσεις Πλέθρον.

Μαλούτας, Θ. (2011), Χωρικές και κοινωνικές επιπτώσεις της κρίσης στην Αθηνά. από τις ρυθμίσεις του πελατειακού κράτους στην κρίση των ελλειμμάτων. *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών*, 134, 51-70.

Μαλούτας, Θ., Σπυρέλλης 2015, *Η πολυκατοικία της αντιπαροχής και ο κάθετος κοινωνικός διαχωρισμός*, [διαδίκτυο (online)]. Κοινωνικός Άτλαντας της Αθήνας. Διαθέσιμο στο: <URL: [http://www.athenssocialatlas.gr/%CE%AC%CF%81%CE%B8%CF%81%CE%BF/%CE%BA%CE%AC%CE%B8%CE%B5%CF%84%CE%BF%CF%82-](http://www.athenssocialatlas.gr/%CE%AC%CF%81%CE%B8%CF%81%CE%BF/%CE%BA%CE%AC%CE%B8%CE%B5%CF%84%CE%BF%CF%82-%)

%CE%B4%CE%B9%CE%B1%CF%87%CF%89%CF%81%CE%B9%CF%83%CE%BC%CF%8C%CF%82/ [πρόσβαση 20 Δεκεμβρίου 2017].

Μαντουβάλου Μ. (1995), Αστική Γαιοπρόσοδος, τιμές γης και διαδικασίες ανάπτυξης του αστικού χώρου Π. Προβληματική για την ανάλυση του χώρου στην Ελλάδα, *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών*, 88, 33-59.

Μαντουβάλου, Μ. και Καλατζοπούλου Μ. (2005), Πολεοδομία και πολιτικοκοινωνικά διακυβεύματα στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου, στο: Ε.Ι.Ε.Μ. Ελευθέριος Βενιζέλος, ΤΕΕ, ΕΜΠ Ελευθέριος Βενιζέλος και Ελληνική Πόλη, *Πολεοδομικές πολιτικές και κοινωνικοπολιτικές ανακατατάξεις. Πρακτικά Συνεδρίου*, 85-95.

Μανωλίδης, Κ. (2014), Συνέδριο: Μεταβολές και ανασηματοδοτήσεις του χώρου στην Ελλάδα της κρίσης, Νοέμβριος 2013, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Π.Θεσσαλίας, Βόλος, *Γεωγραφίες*, 23, 85-88.

Μάρκου, Μ., (2014), *Εμπόριο και πόλη. Σχέση αναγκαία και ικανή*. Διδακτικές σημειώσεις, Αθήνα: Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, ΕΜΠ.

Μονιούδη-Γαβαλά, Δ. (2015), *“Η Ελληνική Πόλη από τον Ιππόδαμο στον Κλεάνθη, Δράση Κάλλιπος, Διαθέσιμο στο: <URL: https://repository.kallipos.gr/bitstream/11419/2923/1/02_chapter_6.pdf [τελευταία πρόσβαση: 17/12/2017].*

Μπαλαμπανίδης, Δ., Πατατούκα, Ε., Σιατίτσα, Δ. (2013) Το δικαίωμα στην κατοικία την περίοδο της κρίσης στην Ελλάδα, *Γεωγραφίες*, 22, 31-42.

Οικονόμου Δ., (2009): Πολεοδομική Πολιτική, Σημειώσεις, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος, 2011

Οικονόμου, Δ. (1986) Πόλη, καταμερισμός εργασίας και αγορά γης, *Τεχνικά Χρονικά, Επιστημονική Έκδοση ΤΕΕ*, 6(4) 53-89.

Οικονόμου, Δ. (1993). Αστική Ανάπτυξη και Χωροταξική Οργάνωση Οικιστικού Δικτύου. Στο: Π. Γετίμης, Γ. Κανκαλάς and Ν. Μαραβέγιας, (επ.), *Αστική Περιφερειακή Ανάπτυξη, Θεωρία, Ανάλυση και Πολιτική*. Αθήνα: Εκδόσεις Θεμέλιο, 43-93.

Οικονόμου, Δ. (2007), «Η σχέση των επιπέδων και των βαθμίδων του πολεοδομικού σχεδιασμού». *Νόμος & Φύση*. Διαθέσιμο στο: <URL: <http://nomosphysics.org.gr/11063/i-sxesi-ton-eripedon-kai-ton-bathmidon-tou-poleodomikou-sxediasmou-septembrios-2007/>,

[πρόσβαση: 22 Δεκεμβρίου 2017].

Οικονόμου, Δ. (2010) Πολεοδομική πολιτική, Μέρος Β'. Διδακτικές σημειώσεις. Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

Οικονόμου, Δ. (2011) Πολεοδομική πολιτική, Μέρος Α'. Διδακτικές σημειώσεις. Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας (ΟΡΣΑ) (2003): Τεύχος Προκήρυξης Διαγωνισμού για το Μητροπολιτικό Πάρκο και την Πολεοδομική Ανάπτυξη του Ελληνικού, ΟΡΣΑ, Αθήνα 2003

Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας (ΟΡΣΑ) (2004): Τεύχος Προκήρυξης Διαγωνισμού για το Μητροπολιτικό Πάρκο και την Πολεοδομική Ανάπτυξη του Ελληνικού, ΟΡΣΑ, Αθήνα 2004

Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας (ΟΡΣΑ) (2009): Κωδικοποίηση και Αξιολόγηση των επικαιροποιημένων στοιχείων ανάλυσης, για την περιβαλλοντική θεώρηση του προγράμματος: Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού, μελέτη Ι και ΙΙ, ΟΡΣΑ, Αθήνα 2009

Πανταζής, Π., Ψυχάρης, Γ. (2016). Στεγαστικός διαχωρισμός με βάση το φορολογητέο εισόδημα στην μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας, [διαδίκτυο (online)]. Κοινωνικός Άτλαντας

της Αθήνας. Διαθέσιμο στο: <URL:

<http://www.athenssocialatlas.gr/%CE%AC%CF%81%CE%B8%CF%81%CE%BF/%CE%B5%CE%B9%CF%83%CE%BF%CE%B4%CE%B7%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AD%CF%82-%CE%BF%CE%BC%CE%AC%CE%B4%CE%B5%CF%82/>

[πρόσβαση 21 Δεκεμβρίου 2017].

Περπινιά, Σ. (2015). Όψεις συνέχειας και εμβάθυνσης των νεοφιλελεύθερων πολιτικών για τον αστικό χώρο και το σχεδιασμό. Εξετάζοντας τις θεσμοθετημένες χωρικές ρυθμίσεις της

περιόδου 2010-2014. (Ανέκδοτη Μεταπτυχιακή Διατριβή). Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα.

Πέτρου, Ε. (2016). Τα Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Στρατηγικών Επενδύσεων (ΕΣΧΑΣΕ) ως κίνητρο προσέλκυσης επενδύσεων. (Ανέκδοτη Μεταπτυχιακή Διατριβή). Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα.

Πολλάλης Σ., (2001): Το Μητροπολιτικό πάρκο του Ελληνικού, στο Γ. Αίσωπος και Γ. Σημαιοφορίδης (επ) *Μετάπολις 2001: Η σύγχρονη (Ελληνική πόλη)*, Metropolis Press, 226-231, Αθήνα 2001

Πορτάλιου, Ε. (2017). Το επενδυτικό σχέδιο στο ελληνικό (ΣΟΑ) είναι πολλαπλά επιζήμιο για την Αττική και ανατρέπει την ιστορική ταυτότητα της πόλης όπως διασώζεται από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα, Επιτροπή Αγώνα για το Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού, Διαθέσιμο στο: <URL: <https://drive.google.com/file/d/0B2hRk0Nu1rQxZDh0ZmJyVkFSRVhNTXh3X3IHMUdBenRCMVbV/view> [πρόσβαση 12 Δεκεμβρίου 2017] .

Ποτουρίδης, Α. (2011). Ζητήματα και Διλήμματα Πολιτικής, για την Αξιοποίηση του πρώην Αερολιμένα Ελληνικού. (Ανέκδοτη Μεταπτυχιακή Διατριβή). Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα.

Σαγιάς, Ι. (2001) *Κοινωνικός και χωρικός καταμερισμός εργασίας στον αστικό χώρο. Το παράδειγμα της βιομηχανίας βιοτεχνίας στο Νομό Αττικής, 1978-1988.* (Διδακτορική διατριβή). Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα.

Σαμπάνη, Σ. (2017), *Η Βαρκελώνη ως Τουριστικός Προορισμός.* (Ανέκδοτη Πτυχιακή εργασία). Σχολή Διοίκησης και Οικονομίας, Πειραιάς.

Σαμπανιώτης, Θ., Χαρδούβελης Γ. (2012) *Η ελληνική αγορά ακινήτων στα χρόνια της κρίσης, Η Αγορά Ακινήτων στην Πρόσφατη Χρηματοοικονομική Κρίση*, Τράπεζα Ελλάδος.

Σταθάκης, Γ., Νικολακάκης, Μ. (2014), Η πολιτική οικονομία του Φοίβου κι της Αθηνάς, *Γεωγραφίες*, 23, 7-9.

Σταυρίδου, Κ. (2016), *Χωρικός Σχεδιασμός: Θεωρία & Πρακτική*, (Ανέκδοτη Διπλωματική εργασία). ΤΜΧΠΠΑ, Βόλος.

Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού – Αγίου Κοσμά, ENVECO A.E., 2017.

Τότσικας, Π. (2011). Πληροφοριακά στοιχεία για μια πληρέστερη ενημέρωση σχετικά με την λεγόμενη «αξιοποίηση» της δημόσιας περιουσίας και τα σχέδια για το πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού. Διαθέσιμο στο : http://parkoellinikou.blogspot.se/p/blog-page_17.html

Τριανταφυλλόπουλος, Ν. (2014) *Διαχείριση Ακινήτων- μέρος II - Θεωρητικά Θέματα*. Διδακτικές σημειώσεις, Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

ΥΠΕΚΑ - Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και ΟΡΣΑ - Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας, (2012): Σχέδιο Νόμου ΡΣΑ Αθήνας/Αττικής 2021, ΥΠΕΚΑ και ΟΡΣΑ, Αθήνα 2012

ΥΠΕΚΑ – Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, (2014): Αθήνα-Μεσογειακή Πρωτεύουσα, Στρατηγικές και Προτεραιότητες του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας/Αττικής 2021, ΥΠΕΚΑ, Αθήνα 2014

ΥΠΕΧΩΔΕ - Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Serero and Fernandez Architects, (2007): Επικαιροποίηση και εξειδίκευση της μελέτης γενικής διάταξης και πρόγραμμα ανάπτυξης της συνολικής έκτασης του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού, μελέτη ΥΠΕΧΩΔΕ και ΟΡΣΑ, Αθήνα 2007

ΥΠΕΧΩΔΕ – Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, (2007): Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού, Συνοπτική Παρουσίαση Μελέτης Διαμόρφωσης, ΥΠΕΧΩΔΕ.

Φραγκόπουλος, Ι. (2008), Για μια κοινωνιολογική προσέγγιση του χώρου της πόλης μέσα από το έργο των κλασικών: Marx, Weber, Durkheim, *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών* 126, 3-38.

Χαραλαμπίδου, Β. (2016), *Θεσμικό Πλαίσιο και Πολίτικες του Χωροταξικού Σχεδιασμού*. (Ανέκδοτη Διπλωματική εργασία). ΤΜΧΠΠΑ, Βόλος.

Χατζηβέργης, Κ. (2003), Κύκλος ζωής Τουριστικού προορισμού – Φέρουσα ικανότητα, Διδακτικές σημειώσεις, Λάρισα: ΤΕΙ Λάρισας, Τμήμα Τουριστικών Επιχειρήσεων.

Χατζημιχάλης, Κ. (2013), *Κρίση χρέους και υφαρπαγή της γης*, Αθήνα: ΚΨΜ.

Χατζημιχάλης, Κ. (2014), *Κρίση χρέους και υφαρπαγή γης*, Αθήνα: Εκδόσεις ΚΨΜ.

Χελιώτη, Α. (2014), *Προοπτικές Ανάπτυξης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού*. (Ανέκδοτη Διπλωματική εργασία). ΤΜΧΠΠΑ, Βόλος.

Χριστοφιλόπουλος, Δ.Γ. (2002) Πολιτιστικό περιβάλλον, χωρικός σχεδιασμός και βιώσιμη ανάπτυξη. Αθήνα: Π.Ν. Σάκουλας.

Ψυρούκης, Ν. (1993), *Η Ιστορία της Αποικιοκρατίας*, Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Αιγαίο.

Ξενόγλωσση

Amin,A. (ed.), 1994, *Post-Fordism: A reader*,Οξφόρδη: Blackwell.

Birge, Liberman, P. (2017). The urban sustainability fix and the rise of the conservancy park, στο: C. Lindner and B. Rosa, (επ.) *Deconstructing the High Line: Postindustrial Urbanism and the Rise of the Elevated Park*. New Jersey: Rutgers University Press, 125-140.

Bosselmann, P. (2008), *Urban transformation*. Washington, DC: Island Press

Boyer, M. (1988) 'The return of aesthetics to city planning', *Society*, 25(4) 49-56.

Brenner, N. και Theodore, N. (2002), Cities and the Geographies of "Actually Existing Neoliberalism." *Antipode*, 34(3), 349-379.

Brenner, N., Theodore, N. (2002), *Spaces of neoliberalism. Urban restructuring in North America and Western Europe*, Οξφόρδη: Blackwell.

Castells, M. (1979) *The Urban Question*. London: Edward Arnold.

Emmanuel, D. (2004), Socio-economic inequalities and housing in Athens: Impacts of the monetary revolution of the 1990s, *The Greek Review of Social Research*, 113A, 121- 144.

Engels, F. ([1892]1967), *The condition of the working class in England*, Frogmore, St Albans: Panther.

Haffner, J. (2015). *The dangers of eco-gentrification: what's the best way to make a city greener?* Cities. [διαδίκτυο (online)]. Διαθέσιμοστο: <URL:

Harvey D. (1989), *The condition of post-modernity*, Οξφόρδη: Blackwell.

Harvey, D. (1973), *Social justice and the city*, London: E. Arnold Ltd

- Harvey, D. (2013), *Εξεγερμένες Πόλεις, Από το δικαίωμα στην πόλη στην επανάσταση της πόλης*, Αθήνα: Εκδόσεις ΚΨΜ
- Hilbrandt, H. (2016), Insurgent participation: consensus and contestation in planning the redevelopment of Berlin-Tempelhof airport, *Urban Geography*, 38(4), 537-556.
- <https://www.theguardian.com/cities/2015/may/06/dangers-ecogentrification-best-way-make-city-greener>[πρόσβαση 10 Ιανουαρίου 2018].
- Jacobs, J. (1992), *The death and life of great American cities*, New York: Vintage Books.
- Klein, N. (2010), *Το δόγμα του σοκ. Η άνοδος του καπιταλισμού της καταστροφής*, Αθήνα: Λιβάνης-Νέα Σύνορα.
- Knox, P. και Pinch, S. (2009), *Κοινωνική Γεωγραφία των Πόλεων*, Αθήνα: Εκδόσεις Σαββάλας.
- Knox, P., Agnew, J., McCarthy, L. (2003), *Geography of the world economy*, Λονδίνο: Arnold (4η έκδοση).
- LeCorbusier, (2003), *Η Χάρτα των Αθηνών*, Αθήνα: Εκδόσεις Ύψιλον.
- Lefebvre, H. (1976), *The Survival of Capitalism*, Νέα Υόρκη: St. Martin's Press.
- Lefebvre, H. (2007), *Δικαίωμα στην Πόλη, Χώρος και Πολιτική*, Αθήνα: Εκδόσεις Κουκίδα.
- Leontidou L (2010) Urban social movements in 'weak' civil societies: The right to the city and cosmopolitan activism in Southern Europe. *Urban Studies* 47(6), 1179–1203.
- Leontidou L (2012) Athens in the Mediterranean 'movement of the piazzas' Spontaneity in material and virtual public spaces. *City, Taylor & Francis* 16(3), 299–312.
- Leontidou L (2014) The crisis and its discourses: Quasi-Orientalist attacks on Mediterranean urban spontaneity, informality and joie de vivre. *City, Taylor & Francis* 18(4–5), 546–557.
- Marcuse, P., Van Kempen, R. (2000), Introduction, στο P. Marcuse, R. vanKempen (επ.), *Globalizing cities. A new spatial order?* Oxford, Blackwell, 1-21.
- Mumford, L. (1961), *The City in History: Its Origins, its Transformations and its Prospects*. Λονδίνο: Secker and Warburg.
- Perrons, D. (2003), *Globalization and social change*, Λονδίνο: Routledge.
- Sassen, S. (1991), *The Global City: New York, London, Tokyo*, Πρίνστον: Princeton University Press.

Sevilla, Buitrago, A. (2015), Crisis and the city. Neoliberalism, austerity planning and the production of space, στο F. Eckardt και J. Ruiz Sánchez (επ.) *City of Crisis, the Multiple Contestation of Southern European Cities*, Μπίλεφελντ: Transcript Verlag, 31-49.

Stevenson, D. (2007), *Πόλεις και Αστικοί Πολιτισμοί*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.

Tönnies, F. ([1887] 1957), *Community and Association*. Λονδίνο: Routledge and Kegan Paul.

Vatavali, F. and Zifou, M. (2012) Transformations of spatial planning in the time of crisis in Greece. The case of Hellinikon, Εισήγηση στα Σεμινάρια του Αιγαίου, 4-7 Σεπτ. 2012, Σύρος.

Zifou, M. (2015), Greek Spatial Planning and the Crisis, στο F. Eckardt και J. Ruiz Sánchez (επ.) *City of Crisis, the Multiple Contestation of Southern European Cities*, Μπίλεφελντ: Transcript Verlag, 155-178.

Zukin, S. (2011), *Naked city: The Death and Life of Authentic Urban Places*, Oxford: Oxford University Press.

Θεσμικά κείμενα

Αιτιολογική Έκθεση του Ν.4422/2016, «Κύρωση της από 14.11.2014 Σύμβασης

Αγοραπωλησίας Μετοχών για την απόκτηση του 100% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε. και της από 19.7.2016 Τροποποιητικής Σύμβασης και ρύθμιση λοιπών συναφών θεμάτων».

Απόφαση Περιφερειακής Επιτροπής Διαβούλευσης υπ. αριθμό 137/2016

Βασιλικό Διάταγμα, «Περί αναγκαστικής απαλλοτρίωσης 2.150 στρεμμάτων περίπου δια την ίδρυση Πολιτικού Αεροδρομίου Αθηνών», (ΦΕΚ 360/Α/15.9.1937).

Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, ΦΕΚ 128 Α/03.07.2008.

Διυπουργική Απόφαση υπ' αριθμό 234/24.04.2013, «Μεταφορά στην ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.» περιουσιακών στοιχείων του Δημοσίου κατά τις διατάξεις του ν. 3986/2011 (Α' 152)», (ΦΕΚ Β1020/25.04.2013).

Διυπουργική Απόφαση υπ' αριθμό. 225/7.1.2013, «Μεταφορά στην ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.» περιουσιακών

στοιχείων του Δημοσίου κατά τις διατάξεις του ν. 3986/2011 (Α' 152)», (ΦΕΚ Β15/10.01.2013).

Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό, ΦΕΚ 138/Β/2009.

Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τη Βιομηχανία, ΦΕΚ 151 ΑΑΠ/13.04.2009.

Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης 2014-2020.

Καθορισμός ορίου της περιοχής υποδοχής Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων εντός του αεροδρομίου Ελληνικού, και έγκριση έργων υποδομής αυτών και γενικής διάταξης των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων στο Ολυμπιακό Συγκρότημα του Ελληνικού, (ΦΕΚ 1018/Δ 04.12.2001).

Νόμος 4422/2016, «Κύρωση της από 14.11.2014 Σύμβασης Αγοραπωλησίας Μετοχών για την απόκτηση του 100% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε. και της από 19.7.2016 Τροποποιητικής Σύμβασης και ρύθμιση λοιπών συναφών θεμάτων», (ΦΕΚ 181/Α/27-9-2016).

Νόμος 1515/1985, «Ρυθμιστικό σχέδιο και πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας», (ΦΕΚ 18/Α 15.02.1985).

Νόμος 2052/1992, «Μέτρα για την αντιμετώπιση του νέφους και πολεοδομικές ρυθμίσεις», (ΦΕΚ 94/Α/5-6-1992).

Νόμος 2160/1993, «Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις», (ΦΕΚ 118Α').

Νόμος 2338/1995, «Κύρωση σύμβασης του νέου Διεθνούς Αεροδρομίου της Αθήνας, στα Σπάτα και άλλες διατάξεις», (ΦΕΚ 202Α'/14.09/1995).

Νόμος 2730/1999, «Σχεδιασμός, Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη και Εκτέλεση Ολυμπιακών έργων και άλλες διατάξεις», (ΦΕΚ 130Α'/1999)

Νόμος 2912/2001, «Προσαρμογή στις διατάξεις της οδηγίας 94/56/Ε.Κ. του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για τη θέσπιση βασικών αρχών που διέπουν τις έρευνες ατυχημάτων και συμβάντων Πολιτικής Αεροπορίας Ενίσχυση της κρατικής εποπτείας επί των Προτύπων

Ασφάλειας Πτήσεων ρύθμιση συναφών οργανωτικών θεμάτων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) και άλλες διατάξεις», (ΦΕΚ 94/Α/9-5-2001)

Νόμος 3049/2002, «Αποκρατικοποίηση επιχειρήσεων του Δημοσίου και άλλες διατάξεις», (ΦΕΚ 212/Α/10-9-2002).

Νόμος 3342/2005, «Βιώσιμη ανάπτυξη και κοινωνική αξιοποίηση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων, αδειοδότηση, χρήσεις, λειτουργίες τους - Διάρθρωση, οργάνωση και λειτουργία Γενικής Γραμματείας Ολυμπιακής Αξιοποίησης», (ΥΕΚ Α΄ 131/06.06.2005).

Νόμος 3775/2009, «Κανόνες Τεκμηρίωσης Ενδοομιλικών Συναλλαγών, Κανόνες Υποκεφαλαιοδότησης Επιχειρήσεων, Διαδικασία Ταχείας Αδειοδότησης και άλλες διατάξεις», (ΦΕΚ 122/21.07.2009).

Νόμος 3894/2010, «Επιτάχυνση και διαφάνεια υλοποίησης Στρατηγικών Επενδύσεων», (ΦΕΚ 204Α΄/2010).

Νόμος 3986/2011, «Επείγοντα Μέτρα Εφαρμογής Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012 – 2015», (ΦΕΚ Α΄ 152/1-7-2011).

Νόμος 4062/2012, «Αξιοποίηση του πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού – Πρόγραμμα ΗΛΙΟΣ – Προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές (Ενσωμάτωση Οδηγίας 2009/28/ΕΚ) – Κριτήρια Αειφορίας Βιοκαυσίμων και Βιορευστών (Ενσωμάτωση Οδηγίας 2009/30/ΕΚ)», (ΦΕΚ 70/Α 30.03.2012).

Νόμος 811/1978, «Περί συστάσεως Εταιρείας υπό την επωνυμίαν ‘Αερολιμήν Αθηνών Ανώνυμος Εταιρεία’ και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων» (ΦΕΚ 130 - 23.08.1978).

Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αττικής 2014-2020.

Προεδρικό Διάταγμα «Έγκριση Ειδικού Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (ΕΣΟΑΠ) Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας στον Άγιο Κοσμά Αττικής», (ΦΕΚ 138/Δ 22.02.2002).

Προεδρικό Διάταγμα 01/03/2004 , « Καθορισμός ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και περιορισμών δόμησης, στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από το Φαληρικό Όρμομέχρι την Αγία Μαρίνα Κρωπία» (ΦΕΚ 254/Δ/05.03.2004).

Προεδρικό Διάταγμα 23.2/6.3.1987 , «Κατηγορίες και περιεχόμενο χρήσεων γης», (ΦΕΚ 166 Δ΄).

Υπουργική Απόφαση ,Φ.Π/ΓΦΠ 2094 ,«περί σχεδίου – Πλαισίου Ρυθμίσεων Ευρύτερης περιοχής Πρωτεύουσας», (ΦΕΚ Β΄ 341/2-4-1980).

Χαρακτηρισμός ως μνημείων 3 υπόστεγων της Πολεμικής Αεροπορίας στο πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού (Χασάνι) φερόμενης ιδιοκτησίας Ελληνικού Δημοσίου, (ΦΕΚ400/Τεύχος Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων και Πολεοδομικών Θεμάτων 13.08.2009)

Διαδικτυακοί τόποι

Ανοικτά Δεδομένα. Διαθέσιμο στο: <URL: <http://geodata.gov.gr> [πρόσβαση 26 Ιανουαρίου 2018].

Γεωχωρική Πύλη Οργανισμού Αθήνας. Διαθέσιμο στο: <URL: <http://gis.organismosathinas.gr/> [πρόσβαση 30 Μαρτίου 2017].

Ελληνική Στατιστική Αρχή. Διαθέσιμο στο: <URL: <http://www.statistics.gr/> [πρόσβαση 18 Ιανουαρίου 2018].

Κοινή Επιτροπή Πολιτών για τη Σωτηρία του Ελληνικού. Διαθέσιμο στο: <URL: <http://parkoelliniku.blogspot.gr/>[πρόσβαση 3Φεβρουαρίου 2018].

Οργανισμός Αθήνας. Διαθέσιμο στο: <URL: <http://organismosathinas.gr/> [πρόσβαση 30 Μαρτίου 2017].

e-ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ, Γεωγραφική Αναζήτηση Πληροφοριών. Διαθέσιμο στο: <URL: <http://gis.epoleodomia.gov.gr/v11/#/> [πρόσβαση 17 Ιανουαρίου 2018].

LAMDA Development -Το Ελληνικό. Διαθέσιμο στο: <URL:<https://thehellinikon.com/>[πρόσβαση 3Φεβρουαρίου 2018].

LAMDA Development. Διαθέσιμο στο: <URL: <http://www.lamdadev.com/el/>[πρόσβαση 30Ιανουαρίου 2018].

SkyscraperPage. Διαθέσιμο στο: <URL: <http://skyscraperpage.com/diagrams/?cityID=582> [πρόσβαση 17Ιανουαρίου 2018].

CD