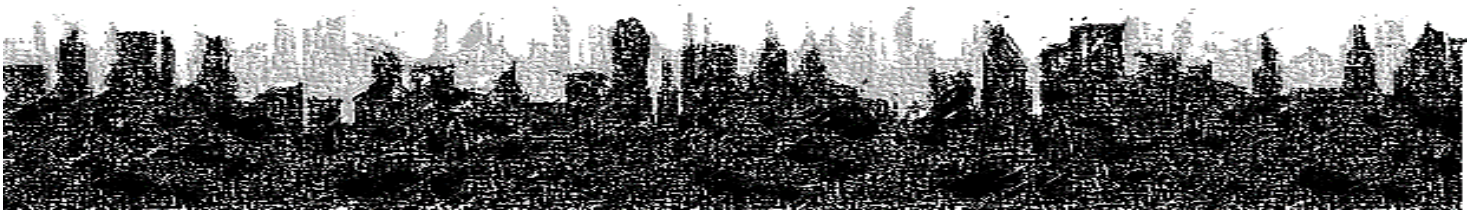


Διπλωματική εργασία

ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΑ ΕΠΙΚΕΝΤΡΑ  
ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑΣ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ  
ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΤΟΥ ΠΡΩΗΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ  
ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ



**Παρασκευά Γαβριέλλα**

Επιβλέπουσα Καθηγήτρια | Άσπα Γοσποδίνη

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Βόλος, 2020

**CLUSTERS OF BUSINESS AND INNOVATION: THE  
CASE OF URBAN REGENERATION PROJECT OF  
HELLINIKON AIRPORT**

## Δήλωση

Βεβαιώνω ότι η παρούσα εργασία είναι δική μου, δεν έχει συγγραφεί από άλλο πρόσωπο με ή χωρίς αμοιβή, δεν έχει αντιγραφεί από δημοσιευμένη ή αδημοσίευτη εργασία άλλου και δεν έχει προηγουμένως υποβληθεί για βαθμολόγηση στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας ή άλλου. Βεβαιώνω ότι είμαι εν γνώσει των κανόνων περί λογοκλοπής του ΤΜΧΠΠΑ και ότι στο πλαίσιο αυτού έχουν τηρηθεί όλοι οι κανόνες κατά την ακαδημαϊκή δεοντολογία, σχετικά με αναφορές, βιβλιογραφία, κ.λπ., τόσο από έντυπες όσο και από ηλεκτρονικές πηγές. Σε περίπτωση λογοκλοπής αποδέχομαι όλες ανεξαιρέτως τις ποινές που προβλέπουν οι εκάστοτε Κανονισμοί του ΠΘ ή και του ΤΜΧΠΠΑ.

Ημερομηνία: 24/9/2020

Όνοματεπώνυμο: Γαβριέλλα Παρασκευά

Υπογραφή:



*Αφιερώνω αυτή τη διπλωματική στην οικογένεια μου και στην καλή μου φίλη Μαρία, που με στηρίζανε σε αυτό το δύσκολο ταξίδι. Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω την επιβλέπουσα καθηγήτρια μου, κα. Άσπα Γοσποδίνη που με βοήθησε πολύ και πίστεψε σε μένα.*

## Περιεχόμενα

Περίληψη .....	6
ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ .....	8
Εισαγωγή .....	8
Ορισμός Αστικής ανάπλασης σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.....	10
ΜΕΤΑΒΙΟΜΗΧΑΝΙΗ ΠΟΛΗ, ΝΕΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΣΤΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΚΑΙ Η ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ CLUSTERS.....	11
Η ανταγωνιστικότητα των πόλεων .....	11
Μεταβιομηχανική πόλη .....	12
Νέες τάσεις στη διάρθρωση των χρήσεων γης .....	13
ΔΙΑΚΡΙΤΑ ΣΥΜΒΟΛΙΚΑ ΕΠΙΚΕΝΤΡΑ - CLUSTERS .....	15
Clusters καινοτομίας – Η δημιουργία Επιχειρηματικών Επικέντρων.....	17
Οικονομικές συνιστώσες αναπλάσεων – δράση κτηματικού κεφαλαίου .....	19
ΕΠΙΤΥΧΗΜΕΝΑ ΔΙΕΘΝΗ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΕΠΙΚΕΝΤΡΩΝ .....	21
One North, Σιγκαπούρη .....	21
Η ιστορία της περιοχής “one north” .....	21
Η δημιουργία του One North – Επιχειρηματικού πάρκου.....	22
Το master plan του One North .....	23
Η δημιουργία επιχειρηματικών επίκεντρων στη περιοχή .....	26
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ 22@ ΣΤΗ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ.....	33
Βαρκελώνη και Ολυμπιακοί Αγώνες του 1992.....	33
Επιπτώσεις της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων στο αστικό τοπίο της Βαρκελώνης	34
Ανάπλαση Περιοχής 22@.....	37
Τοποθεσία και πλεονεκτήματα ανάπλασης 22@ περιοχής.....	37
Υποδομές.....	39
Εκπαίδευση και κέντρα καινοτομίας .....	40
Δημόσιος χώρος.....	43
Αποκατάσταση Ιστορικής Κληρονομιάς.....	44
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΤΟΥ HAFENCITY, ΣΤΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ .....	46
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ HAFEN CITY .....	46
Η δημιουργία του προγράμματος Hafencity.....	49

Στρατηγική σχεδιασμού και masterplan.....	52
Masterplan: Σχεδιαστικές Κατευθύνσεις .....	53
Κύριες Κατευθύνσεις .....	54
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΤΟΥ ΠΡΩΗΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ .....	56
Ο συμβολισμός του Ελληνικού και οι κύριοι χρονικοί του σταθμοί .....	56
Η αφετηρία της αξιοποίησης του χώρου .....	57
Βασικά χαρακτηριστικά του ακινήτου .....	58
ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΤΗΣ LAMDA DEVELOPMENT ΓΙΑ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ .....	65
Συνοπτική περιγραφή προτεινόμενου Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης .....	65
Αναλυτική Περιγραφή Σχεδίου Οικιστικής Ανάπτυξης.....	70
Ζώνες πολεοδομησης στο Ελληνικό σύμφωνα με το ΣΟΑ.....	70
Μητροπολιτικό Πάρκο Πρασίνου και Αναψυχής .....	79
Τεχνικές Υποδομές - Συγκοινωνιακές Υποδομές .....	82
Κόστος επένδυσης .....	83
ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΠΑΡΚΟΥ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ .....	85
Η καινοτομία του Ελληνικού σε σχέση με τα Διεθνή παραδείγματα.....	87
Ευστοχίες και Αστοχίες του σχεδιασμού .....	95
Επίλογος.....	103
Βιβλιογραφία .....	106
Ελληνική .....	106
Ξενόγλωσση.....	107
Επίσημες ιστοσελίδες .....	109

## Περίληψη

Στα σύγχρονα αστικά συγκροτήματα μεγάλοι κενοί χώροι προκύπτουν κυρίως λόγω της κατάργησης χρήσεων που καταλάμβαναν εκτεταμένη επιφάνεια γης. Υπάρχουν πολλά παραδείγματα εγκαταλειμμένων αεροδρομίων, λιμανιών, βιομηχανικών περιοχών και άλλων μεγάλων εκτάσεων που λειτουργούν ως θύλακες αδράνειας στον αστικό χώρο. Σε αυτές τις περιπτώσεις παρεμβαίνει το κράτος με στρατηγικούς μηχανισμούς πολεοδομικού σχεδιασμού με σκοπό την εξυγίανση των κενών αυτών χώρων. Τέτοιες πολιτικές χαρακτηρίζονται ως « αστικές αναπλάσεις » οι οποίες εφαρμόζονται εδώ και πολλά χρόνια στο διεθνή χώρο. Από τη δεκαετία του '90 και μετά, με την ανάπτυξη των νέων αστικών οικονομιών της μεταβιομηχανικής πόλης ξεκίνησε ο σταδιακός μετασχηματισμός του κυρίαρχου πρότυπου διάρθρωσης των χρήσεων γης στην κατεύθυνση δημιουργίας επιλεκτικών χωρικών συγκεντρώσεων νέων αστικών οικονομικών δραστηριοτήτων. Οι χωρικές αυτές συγκεντρώσεις ονομάζονται “clusters” και αποτελούν συστάδες καινοτομίας, επιχειρηματικότητας και πολιτισμού. Χαρακτηρίζονται από τη μίξη χρήσεων γης, ιδιαίτερη αστική και αρχιτεκτονική μορφολογία, υπηρεσίες υψηλού ανταγωνισμού και συσπείρωση πολιτιστικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων. Τα επιχειρηματικά επίκεντρα ή αλλιώς cluster καινοτομίας, τα οποία εξετάζει η παρούσα διπλωματική, αποτελούν μια υποκατηγορία των clusters, των οποίων βασικό χαρακτηριστικό είναι η διασύνδεσή τους με ερευνητικά και επιστημονικά κέντρα σε συνδυασμό με χρήσεις κατοικίας, αναψυχής και εμπορίου. Τέτοιου είδους clusters συναντάμε στα παραδείγματα των περιπτώσεων ανάπτυξης στο One North, στη Σιγκαπούρη, στο @22 στη Βαρκελώνη και στο Hafan city, στο Αμβούργο. Τα συγκεκριμένα Διεθνή παραδείγματα επιλέχθηκαν να αναλυθούν στη παρούσα διπλωματική, καθώς αποτελούν πρότυπα παραδείγματα στρατηγικού σχεδιασμού με εφαρμοσμένες τεχνικές και αξιολογες κατευθύνσεις. Στην Ελλάδα δεν έχει εφαρμοστεί έως τώρα παρόμοια πολιτική ανάπτυξης με τη δημιουργία clusters καινοτομίας. Ωστόσο, το σχέδιο ανάπτυξης του Ελληνικού, το οποίο αναλύεται στην εργασία, θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως Επιχειρηματικό επίκεντρο καινοτομίας με ορισμένες όμως ευστοχίες και αστοχίες. Στόχος της παρούσας διπλωματικής είναι η αξιολόγηση αυτού του σχεδίου, που πρόκειται να εφαρμοστεί στη περιοχή του Ελληνικού, σε σχέση με τα διεθνή παραδείγματα που επιλέχθηκαν. Τέλος, γίνεται μια ακόμη αξιολόγηση του έργου, εκ των έσων, από συνεντεύξεις προσώπων που έχουν εμπλακεί με

άμεσο ή έμεσο τρόπο, παραθέτοντας την άποψη τους γι' αυτό το μεγάλο «όραμα», του οποίου η υλοποίηση βρίσκεται ακόμα σε εκκρεμότητα.

## Summary

In modern urban complexes, large empty spaces arise, mainly due to the abolition of uses that occupied an extensive area of land. There are many examples of abandoned airports, ports, industrial areas and other extensive areas that act as inactive spaces in urban localities. In these cases, the state intervenes with strategic urban planning mechanisms in order to rehabilitate these empty spaces. Such policies are characterized as "urban regenerations" which have been implemented for many years in the international arena. From the 1990s onwards, with the development of the new urban economies of the post-industrial city, the gradual transformation of the dominant model of land use structure, commenced, in the direction of creating selective spatial concentrations of new urban economic activities. These spatial gatherings are called "clusters" and are considered as conglomerations of innovation, entrepreneurship and civilization. They are characterized by the mixed uses of land, especially urban architectural morphology, highly competitive services and a combination of cultural and recreational activities. The business centers or these innovation clusters, which are examined in the present thesis, are a subcategory of clusters, the main feature of which is their connection with research and scientific centers in combination with residential, leisure and commercial uses. Such clusters can be found in the examples of regeneration cases in One North, Singapore, @ 22 in Barcelona and Hafen city, Hamburg. The specific International examples were chosen to be analyzed in the present thesis, as they are model examples of strategic planning with applied techniques and remarkable directions. In Greece, no similar regeneration policy has been implemented so far with the creation of innovation clusters. However, the plan for the redevelopment of Hellinikon, which is analyzed in the work, could be characterized as a business focus of innovation, but with some apt and failures. The aim of this work task is the evaluation of this plan, which is to be implemented in the area of Elliniko, in relation to the international examples that have been selected. Finally, there is another evaluation of the project, from the inside, from interviews with people who have been directly or indirectly involved, setting out their views on this great "vision", the implementation of which is still pending.



## ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ

### Εισαγωγή

Η έννοια της αστικής ανάπλασης είναι πολυσύνθετη και πολυδιάστατη υπό το πρίσμα κάθε φορά του χώρου που αναφέρεται και του χρόνου που εφαρμόζεται. Θα μπορούσαμε όμως να απλουστεύσουμε και να γενικεύσουμε τον ορισμό της ως μια πολεοδομικού χαρακτήρα παρέμβαση σε μια περιοχή ή ένα τμήμα ιστού της πόλης με σκοπό την αναβάθμιση της και όχι μόνο. Παρακάτω θα αναλύσουμε ποιοι είναι οι στόχοι μιας αστικής ανάπλασης, σε ποιου είδους περιοχές εφαρμόζεται συνήθως και τι περιλαμβάνει όπως έχει οριστεί από τον νόμο 2508/97 που περιλαμβάνει τον πιο πρόσφατο ορισμό της έννοιας αυτής.

Στα σύγχρονα αστικά συγκροτήματα μεγάλοι κενοί χώροι προκύπτουν κυρίως λόγω της κατάργησης χρήσεων που καταλάμβαναν εκτεταμένη επιφάνεια γής. Υπάρχουν πολλά παραδείγματα εγκαταλειμμένων αεροδρομίων (Αθήνα, Αμβούργο) λιμανιών, βιομηχανικών περιοχών και άλλων εκτεταμένων εκτάσεων που λειτουργούν ως θύλακες αδράνειας στον αστικό χώρο.

Σύμφωνα με τη διεθνή ορολογία “brownfields” ονομάζονται εγκαταλελειμμένα ή υποχρησιμοποιούμενα τεμάχια γής που διαθέτουν βιομηχανική ή εμπορική υποδομή και είναι κατάλληλα για επανάχρηση. Αυτές τις εκτάσεις γής περιλαμβάνουν συνήθως: βιομηχανικές εγκαταστάσεις, σταθμούς παραγωγής ενέργειας, λιμενικές ζώνες, εγκαταστάσεις μεταφορών (αεροδρόμια, σιδηροδρομικοί σταθμοί), χονδρεμπόριο – αποθήκευση, λατομεία – μεταλλεία και χωματερές. Οι εγκαταστάσεις αυτές συνήθως βρίσκονταν στα όρια ή εκτός αστικού ιστού. Πολλές φορές όμως, η επέκταση της πόλης εγκλωβίζει τους θύλακες αυτούς στο εσωτερικό της. Η ενεργοποίηση τους και η ένταξη νέων χρήσεων σε αυτές συμβάλλει στη δημιουργία της συμπαγούς πόλης, διαφορετικά η χωροθέτηση τους σε κάποιο διαφορετικό σημείο αυξάνουν πιθανότατα τη συνολική έκταση της προκαλώντας αστική διάχυση και σπατάλη πόρων.

Πιθανά προβλήματα που μπορούν να προκύψουν όταν γίνεται ανάπλαση σε τέτοιες περιοχές είναι η εξυγίανσή τους από περιβαλλοντικά προβλήματα που αφορούν το έδαφος. Ένα επίσης πρόβλημα που προκύπτει είναι οι απότομες μεταβολές στην αξία της γής. Συνήθως οι γειτνιάζουσες περιοχές, αλλά και η ίδια η περιοχή ανάπλασης, έχουν εξαιρετικά χαμηλές αξίες γής, οι οποίες μεταβάλλονται απότομα ακόμα και με τη προσδοκία ανάπλασης.

Ορισμένα κρίσιμα ζητήματα για την επιτυχία μιας ανάπλασης με όρους κοινωνικής,οικονομικής και περιβαλλοντικής αειφορίας είναι:

- ◆ Η εμπλοκή ιδιωτών επενδυτών με σεβασμό στην τοπική κοινωνία και στη θέληση των υφισταμένων χρηστών του χώρου ανάπλασης,
- ◆ Η υιοθέτηση συμπράξεων ιδιωτικού και δημοσίου τομέα που να διασφαλίζουν το δημόσιο συμφέρον και η πρόσβαση των πολιτών στις περιοχές αναπλάσεων με όρους βιώσιμης κινητικότητας,
- ◆ Η διασφάλιση του δημόσιου χώρου και η προώθηση δραστηριοτήτων αναψυχής , αθλητισμού και πολιτισμού,
- ◆ Η διατήρηση και προστασία της αρχιτεκτονικής, ή ειδικότερα της βιομηχανικής κληρονομιάς και του πολιτιστικού τοπίου.

Καθίσταται σαφής η ανάγκη για αναπλάσεις με κοινωνική αποδοχή και ανταποδοτικό όφελος στην κοινωνία. Η κοινωνική διάσταση των παρεμβάσεων μπορεί να ενισχυθεί μέσα από προγράμματα: στέγασης , κοινωνικής επανένταξης, δημιουργίας θέσεων εργασίας.

Το αδρανές οικιστικό απόθεμα και τα κενά κτήρια χωρίς χρήση και λειτουργία που υπάρχουν σε πολλές πόλεις αποτελεί ένα φαινόμενο το οποίο εντείνεται στις πόλεις σε συρρίκνωση (shrinking cities) . Αυτές συνεχίζουν να εμφανίζονται από τη Γερμανία του '80 μέχρι το Ντιτρόιτ των Ηνωμένων Πολιτειών, το οποίο έφτασε πρόσφατα σε τραγικά επίπεδα εγκατάλειψης και αχρηστίας του αστικού ιστού. Η διαχείριση του πλεονάσματος γης και κελυφών με επανάχρηση ή ακόμα και με επιστροφή της στον αγροτικό τομέα ή τη φύση, αποτελεί αντικείμενο πλέον αρκετών πολεοδομικών προγραμμάτων. Παρά την εντύπωση που υπάρχει ότι ο πολεοδομικός σχεδιασμός διαχειρίζεται αποκλειστικά την αστική ανάπτυξη , στις μέρες μας είναι ιδιαίτερα κατανοητό ότι μπορεί επίσης να διαχειριστεί την οικονομική κρίση και την αστική υποβάθμιση και συρρίκνωση ( Ganser & Piro, 2012).

Παράλληλα οι αναπλάσεις πρέπει να αποδίδουν χώρο με υψηλές προδιαγραφές αειφορίας. Ο ρόλος των κτηρίων στη διαδικασία εξοικονόμησης πόρων είναι εξαιρετικά σημαντικός .

Ένα αξιόλογο παράδειγμα ανάπλασης αειφορικών προδιαγραφών είναι η γειτονιά Mirafiore του Τορίνου, η οποία αποτέλεσε ένα πιλοτικό έργο στα πλαίσια του

προγράμματος URBAN II. Αφορούσε μια υποβαθμισμένη βιομηχανική περιοχή στην οποία εφαρμόστηκε το σχέδιο των «τριών αξόνων»: ο «μπλε» άξονας για την οικονομική ανάπτυξη, ο «κόκκινος» άξονας για την κοινωνία και τον πολιτισμό, και ο «πράσινος» για το πράσινο και τον αθλητισμό. Στις περιοχές του «πράσινου» άξονα δημιουργήθηκε ένα εκτεταμένο δίκτυο δημοσίων χώρων και χώρων αθλητισμού, ειδικότερα για παιδιά. Στις περιοχές του «κόκκινου» άξονα δημιουργήθηκαν χώροι για υπαιθριες πολιτιστικές εκδηλώσεις και αστικά παιχνίδια. Στις περιοχές του «μπλε» άξονα χωροθετήθηκαν έξυπνες ιδέες επιχειρηματικότητας όπως για παράδειγμα το *progetto atelier*, ένας χώρος που παρέχει την υποδομή σε νέους δημιουργούς για τη στέγαση και προώθηση του έργου τους. Μ ε αυτό τον τρόπο, η γειτονιά ανασυγκροτείται ακολουθώντας το τρίπτυχο «οικονομία, κοινωνία, περιβάλλον» και μετατρέπεται σε ελκυστικό τόπο διαβίωσης .

Άλλη μια σημαντική δράση ήταν η *Image project* η οποία περιλάμβανε παράλληλες αναπλάσεις υποβαθμισμένων περιοχών σε διαφορετικές χώρες. Οι αναπλάσεις προχωρούσαν από κοινού και οι συντελεστές τους συναντιόνταν κατά διαστήματα, ανταλλάσσοντας χρήσιμες εμπειρίες. Μια από τις μελέτες περίπτωσης αυτού του project αφορούσε την περιοχή *Ballymun* στο Δουβλίνο. Η περιοχή εμφάνιζε υψηλό δείκτη ανεργίας, πληθυσμό που εντασσόταν σε κρατικά προγράμματα στέγασης, μικρό μέσο όρο ηλικίας ,χαμηλό δείκτη μόρφωσης και υψηλό δείκτη μονογονεϊκών νοικοκυριών. Τα συγκροτήματα στέγασης ήταν τυποποιημένα μοντερνιστικά συγκροτήματα πολυκατοικιών με μεγάλες ελεύθερες εκτάσεις στο ισόγειο. Αποφασίστηκε η κατεδάφιση και η αντικατάστασή τους με ποικιλία τύπων σε συνεχή ιστό καθώς και η δημιουργία ενός συνεκτικού κέντρου περιοχής με νέες χρήσεις, όπου θα δημιουργούνταν θέσεις εργασίας .

Ορισμός Αστικής ανάπλασης σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία  
Αστική ανάπλαση σύμφωνα με το νόμο 2508/97 ορίζεται ως «το σύνολο των κατευθύνσεων, μέτρων , παρεμβάσεων και διαδικασιών πολεοδομικού κοινωνικού, οικονομικού και ειδικού αρχιτεκτονικού χαρακτήρα, που προκύπτουν από σχετική μελέτη και που αποσκοπούν κυρίως στη βελτίωση των όρων διαβίωσης των κατοίκων, τη βελτίωση του δομημένου περιβάλλοντος, την προστασία και ανάδειξη των πολιτιστικών, ιστορικών, μορφολογικών και αισθητικών στοιχείων και χαρακτηριστικών της περιοχής».

Η νομοθεσία αυτή ορίζει επίσης πως « περιοχές ανάπλασης είναι εκείνες οι περιοχές των εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων ή οριοθετημένων οικισμών, στις οποίες διαπιστώνονται προβλήματα υποβάθμισης ή αλλοίωσης του οικιστικού περιβάλλοντος που δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν μόνο με τις συνήθεις πολεοδομικές διαδικασίες της αναθεώρησης του σχεδίου πόλεως και των όρων και περιορισμών δόμησης. Η περιοχή ανάπλασης μπορεί να περιλαμβάνει μια ή περισσότερες πολεοδομικές ενότητες ή τμήματα πολεοδομικών ενοτήτων».

Επειδή η παρούσα εργασία θα εστιάσει στην ανάπλαση Ελληνικής περιοχής, θα πρέπει να διευκρινίσουμε πως το θέμα των αναπλάσεων στην Ελλάδα τίθεται με διαφορετικούς όρους σε σχέση με τις χώρες της Δυτικής Ευρώπης ή στις Η.Π.Α μετά τα μισά του 20ού αιώνα. Ωστόσο θα χρειαστεί να γίνει αναφορά στην εμπειρία άλλων χωρών καθώς στην Ελλάδα δεν έχουν ολοκληρωθεί μεγάλα προγράμματα καθολικών πολεοδομικών αναπλάσεων.

## ΜΕΤΑΒΙΟΜΗΧΑΝΙΗ ΠΟΛΗ, ΝΕΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΣΤΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΚΑΙ Η ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ CLUSTERS

Η ανταγωνιστικότητα των πόλεων

Οι πόλεις σήμερα αποτελούν σημεία ενός διεθνούς δικτύου και ανταγωνίζονται η μια την άλλη σε πολλαπλά και διαφορετικά επίπεδα. Η πόλη «κατ' επιλογήν» αποτελεί μια αναπότρεπτη εξέλιξη της σύγχρονης αστικής κατάστασης. Το πρωταγωνιστικό ρόλο στη διαδικασία αυτή αποκτούν οι τράπεζες, οι μεγάλες εταιρίες ανάπτυξης/διαχείρισης ακινήτων και υποδομών, οι κατασκευαστικές εταιρίες κ.ο.κ, που επιζητούν να δημιουργήσουν ευκαιρίες επενδύσεων και να προσελκύσουν δραστηριότητες, εταιρίες, τουρίστες, επισκέπτες, νέους κατοίκους, ως πελάτες-καταναλωτές του χώρου και των υπηρεσιών τους (Βρυχέα, 2004). Με αυτό τον τρόπο, ορισμένες προνομιακές πόλεις αναδεικνύονται σε διεθνής πόλεις συγκέντρωσης δραστηριοτήτων και κεφαλαίων, μέσω κυρίως της προσέλκυσης επενδύσεων. Σε αυτές τις πόλεις, μέσω του ελκυστικού φορολογικού περιβάλλοντος, σύγχρονων υποδομών και τηλεπικοινωνιών και κυρίως μέσω της ποιότητας του αστικού χώρου – της εικόνας της πόλης, του αστικού τοπίου, των πολιτιστικών δραστηριοτήτων και του ελεύθερου χρόνου - κατασκευάζονται συγκριτικά πλεονεκτήματα έναντι άλλων. Τέτοιες πόλεις όπως το Λονδίνο και το Παρίσι κατορθώνουν να διατηρήσουν την ηγετική τους θέση στο δίκτυο των αστικών κέντρων της

Ευρώπης, ενώ πόλεις όπως το Βερολίνο, η Βαρκελώνη και άλλες, διεκδικούν με επιτυχία τη θέση τους στον αναπτυξιακό χάρτη της Ευρώπης.

Στο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης και του ανταγωνισμού των πόλεων έχουν δημιουργηθεί νέα κοινωνικοχωρικά φαινόμενα. Η ριζική αλλαγή των μοντέλων αστικής διακυβέρνησης και η εξέλιξη των αστικών πολιτικών έχει συμβάλλει δραστικά στο μετασχηματισμό του αστικού τοπίου στη σύγχρονη μεταβιομηχανική πόλη. Από τα παραδοσιακά μοντέλα της δεκαετίας του '80, περάσαμε στην "επιχειρηματική πόλη" του '90 και σήμερα στην "πόλη ως προϊόν" ή αλλιώς την "πόλη των χωρικών απολαύσεων". Πρόκειται για την πόλη που οι επισκέπτες και οι κάτοικοι της μπορεί να περιηγούνται στους χώρους της και να αυξάνουν τις δραστηριότητες ελεύθερου χρόνου, ενώ τα νέα στελέχη των εταιριών μπορούν να έχουν εργασία όπου εκείνα επιλέξουν και έλκονται από τις πόλεις, που παλεύουν για να τους αποκτήσουν μέσα από την υψηλή ποιότητα του αστικού χώρου.

Με αυτό τον τρόπο ,δημιουργούνται νέοι τύποι αστικής ανάπτυξης που στηρίζονται στη διαρκή αυξανόμενη ανάγκη της μεταβιομηχανικής εποχής για χώρους πολιτισμού και κατανάλωσης. Οι αναπλάσεις στα κέντρα των πόλεων και το φαινόμενο του "εξευγενισμού" –για το οποίο έχει γίνει πολύς λόγος τελευταία- με σκοπό την αναβάθμισή τόσο του κέντρου όσο και ολόκληρης της πόλης έχουν σαν στόχο να εμπλουτίσουν τα κέντρα με εγκαταστάσεις γραφείων, πολιτιστικών δραστηριοτήτων, ψυχαγωγίας και εμπορίου υψηλής ποιότητας. Οι αστικές μεταλλαγές συνδέονται με τις αλλαγές των χρήσεων που προήλθαν από τη διακοπή κυρίαρχων για την πόλη λειτουργιών κυρίως μετά την αποβιομηχάνιση και την στροφή προς άλλες όπως αυτές των υπηρεσιών και της αναψυχής. Πριν γίνει όμως αναφορά σ' αυτούς τους νέους τύπους αστικής ανάπτυξης, προηγείται η ανάλυση της εξέλιξης της πόλης μέσω διαφόρων σταδίων που θα μας απασχολήσουν στη συνέχεια της εργασίας.

#### Μεταβιομηχανική πόλη

Οι πόλεις που βασίζονταν στη βιομηχανική δραστηριότητα, ακολούθησαν ένα μοντέλο ανάπτυξης έξι σταδίων από την αστικοποίηση, μέχρι την αποκέντρωση, ή αλλιώς από την βιομηχανική στη μετα-βιομηχανική πόλη (Hall, P. 1997) . Στη μετα-βιομηχανική πόλη, παρατηρείται το φαινόμενο της ερημοποίησης αστικών περιοχών(Βορειοανατολική Αγγλία, Βόρεια Γαλλία, τρίγωνο Ιταλικού Βορρά Μιλάνο, Τορίνο, Γένοβα), ή ακόμη και ολόκληρων πόλεων (Ντιτρόιτ), μιας και κατά το 'φορντικό' πρότυπο οι βιομηχανικές δραστηριότητες, ήταν γεωγραφικά συγκεντρωμένες. Αντιμετωπίζοντας δύο αλληλένδετες

διαδικασίες, απο-αστικοποίηση και αποβιομηχάνιση, δηλαδή αποκέντρωση πληθυσμού και παραγωγικών δραστηριοτήτων από μητροπολιτικές σε επαρχιακές περιοχές, άλλες περιφέρειες ή χώρες ή ακόμη και σε άλλες ηπείρους (Οικονομοπούλου Μ., 2011). Οι λεγόμενες “παλιές βιομηχανικές πόλεις”, των οποίων οι οικονομίες είχαν στηριχτεί σε κλάδους βαριάς βιομηχανίας ή σε βιομηχανίες και υπηρεσίες που συνδέονταν με φθίνοντες κλάδους, υφίστανται σοβαρό πλήγμα (Le Gates R., Stout F., 1996).

Η μεταβιομηχανική πόλη, μπορεί να οριστεί λοιπόν, ως μία πόλη όπου η απασχόληση επικεντρώνεται σε προηγμένες υπηρεσίες του τριτογενούς τομέα, δηλαδή σε επαγγέλματα που σχετίζονται με τη διοίκηση, τη διαχείριση και άλλους εξειδικευμένους τεχνικούς τομείς (Johnston R., Gregory D., Pratt, G and Watts M., 2000). Το μετα-βιομηχανικό τοπίο, αντανακλά την μετατροπή από μία οικονομία βασισμένη στο δευτερογενή τομέα σε μία νέα με βάση τις υπηρεσίες, στην οποία οι πόλεις «αποκεντρώνονται και εξαπλώνονται για να γίνουν σύνθετα συστήματα πόλεων, που συνδέονται μεταξύ τους μέσω ροών ανθρώπων και πληροφοριών»( Hall, P. 1997).

Στα πλαίσια αυτά δημιουργούνται νέοι τρόποι απασχόλησης και αναπτύσσεται ο τεταρτογενής τομέας που περιλαμβάνει τη διοίκηση επιχειρήσεων, δραστηριότητες που σχετίζονται με την παραγωγή και κυκλοφορία των πληροφοριών και προσωπικές υπηρεσίες που απαιτούν μεγάλη εξειδίκευση, εκπαίδευση και έρευνα. Οι επιχειρήσεις και οι φορείς αυτού του τομέα είναι ελεύθεροι ως προς τον τόπο εγκατάστασης, δεν επηρεάζονται από τους παραδοσιακούς παράγοντες χωροθέτησης (πρώτες ύλες, αγορά) και απαιτούν εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό. Αυτή η αναδιάρθρωση συνεπάγεται την αναδιάταξη της παγκόσμιας οικονομίας σε περιφέρειες που συγκεντρώνουν τον τεταρτογενή τομέα και τη νέα τεχνολογία, σε άλλες που παραμένουν εξαγωγείς πρώτων υλών και σε άλλες ενδιάμεσες αναπτυσσόμενες, που παράγουν συναρμολογούν και εξάγουν προϊόντα (Hall, 1997).

Νέες τάσεις στη διάρθρωση των χρήσεων γης

Αφού ξεκαθαρίστηκε η «έννοια» της μεταβιομηχανικής πόλης, είναι σημαντικό να γίνει αναφορά στις μεταβολές κατά τις οποίες φτάσαμε στα νέα αστικά τοπία της μεταβιομηχανικής πόλης. Κατά τη διάρκεια του 20<sup>ου</sup> αιώνα επήλθαν δύο σημαντικές μεταβολές στο κυρίαρχο πρότυπο διάρθρωσης των χρήσεων γης στις πόλεις. Η προμοντέρνα πόλη των αρχών του 20ου αιώνα χαρακτηρίζεται από τη μίξη των χρήσεων

γης και τη μονοπυρρινική δομή, με το εμπόριο, τη βιομηχανία, τις υπηρεσίες, τον πολιτισμό, την αναψυχή και την κατοικία να συνυπάρχουν. Από αυτήν περάσαμε στη μοντέρνα πόλη μέσω της πρώτης μεταβολής που επήλθε στη δεκαετία του '50, τη λειτουργική που κυριαρχούσε μεταπολεμικά, με χαρακτηριστικό το διαχωρισμό των χρήσεων γης, το περίφημο zoning. Έχει μη ιεραρχημένη πολυκεντρική δομή και ομοιογενές τοπίο με τοπικά κέντρα και πολεοδομικές ενότητες (γειτονιές) που επαναλαμβάνονται. Στις γειτονιές υπάρχει η αμιγής κατοικία, στα τοπικά κέντρα το εμπόριο, οι υπηρεσίες, ο πολιτισμός κλπ., ενώ η βιομηχανία χωροθετείται στα όρια της πόλης. Αυτή η μεταβολή κράτησε μέχρι τη δεκαετία του '70 και μετά ακολούθησε η δεύτερη μεγάλη μεταβολή. Από τη δεκαετία του '80, και μετά την αμφισβήτηση των αρχών του μοντερνισμού και της χάρτας της Αθήνας, με επιστροφή στη μίξη των χρήσεων γης. Έτσι, οι περιοχές των πόλεων που ανασχεδιάστηκαν εκείνη την περίοδο –κυρίως μέσω των αναπλάσεων συνδύαζαν την κατοικία με το εμπόριο, τις υπηρεσίες, την αναψυχή και τον πολιτισμό.

Από τη δεκαετία του '90 και μετά, κάνει την εμφάνισή του ένα νέο μοντέλο διάρθρωσης των χρήσεων γης και σε εξέλιξη του προηγούμενου της μίξης των χρήσεων γης δημιουργούνται στη σύγχρονη μεταβιομηχανική πόλη επιλεκτικές χωρικές συγκεντρώσεις (clusters) ομοειδών οικονομικών δραστηριοτήτων.

Οι μεγάλες πόλεις στις οικονομικά προηγμένες περιοχές της Ευρώπης και της Αμερικής καθώς και ορισμένες μητροπόλεις στις γοργά αναπτυσσόμενες περιοχές της νοτιοανατολικής Ασίας, άρχισαν να βιώνουν την άνθηση «νέων αστικών οικονομιών». Ως τέτοιες, οι McNeil and While (2001) προσδιόρισαν μια τετραμερή τυπολογία:

- α) οικονομίες συγκέντρωσης,
- β) οικονομίες υψηλής τεχνολογίας και τεχνογνωσίας,
- γ) τεχνοπόλεις και
- δ) οικονομίες πολιτισμού και ελεύθερου χρόνου

Μεταξύ αυτών, οι οικονομίες πολιτισμού και ελεύθερου χρόνου καθώς και οι οικονομίες υψηλής τεχνολογίας και τεχνογνωσίας είναι οι πιο διαδεδομένες και ίσως οι πιο ορατές εκδηλώσεις της οικονομικής καινοτομίας της μεταβιομηχανικής πόλης. Στο νέο περιβάλλον της οικονομικής παγκοσμιοποίησης και της κινητικότητας του κεφαλαίου και των επιχειρήσεων, η μετεγκατάσταση των παραδοσιακών βιομηχανιών στις οικονομικά

αναπτυσσόμενες περιοχές συνοδεύτηκε από μια άνευ προηγουμένου μεγέθυνση νέων τύπων 'βιομηχανιών' στις οικονομικά ώριμες πόλεις: Η παραγωγή και κατανάλωση πολιτισμού και ελεύθερου χρόνου (τεχνών, μόδας, μουσικής, φαγητού, τουρισμού), οι 'δημιουργικές βιομηχανίες' (creative industries) που δραστηριοποιούνται στον τομέα του design (αρχιτεκτονική, μόδα, γραφικές τέχνες, διαδίκτυο, κ.λπ.) καθώς και στα multimedia και τις τεχνολογίες πληροφορικής και επικοινωνιών (ICTs), έχουν μετατραπεί σε ατμομηχανές ανάπτυξης της μεταβιομηχανικής πόλης (βλ. Zukin 1991 και 1995, Bianchini 1993, Lash and Urry 1995, Castells 1996, Scott 1997 and 2000, Hall 2000).

## ΔΙΑΚΡΙΤΑ ΣΥΜΒΟΛΙΚΑ ΕΠΙΚΕΝΤΡΑ - CLUSTERS

Από τη δεκαετία του '90 και μετά, με την ανάπτυξη των νέων αστικών οικονομιών της μεταβιομηχανικής πόλης ξεκίνησε ο σταδιακός μετασχηματισμός του κυρίαρχου πρότυπου διάρθρωσης των χρήσεων γης στην κατεύθυνση δημιουργίας επιλεκτικών χωρικών συγκεντρώσεων (clustering) νέων αστικών οικονομικών δραστηριοτήτων. Μέχρι τώρα, το νέο αναδυόμενο πρότυπο περιλαμβάνει δύο είδη επιλεκτικών χωρικών συγκεντρώσεων (clusters):

α) clusters καινοτομίας - επιχειρήσεων παροχής οικονομικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου και εταιριών υψηλής τεχνολογίας και τεχνογνωσίας

β) clusters πολιτιστικών βιομηχανιών και χώρων κατανάλωσης

Οι χωρικές συγκεντρώσεις ακμαζουσών οικονομικών δραστηριοτήτων στο κέντρο της πόλης δεν αποτελούν νέο φαινόμενο. Στο Μεσαίωνα, για παράδειγμα, πολλές ευρωπαϊκές πόλεις είχαν βιώσει φαινόμενα όπως ατελιέ καλλιτεχνών και εργαστήρια ειδικευμένων τεχνίτων και χειροτεχνών συγκεντρωμένα στον ίδιο δρόμο, ο οποίος με τον τρόπο αυτό έπαιρνε και το όνομα του (π.χ. Goldsmith Street στη Φρανκφούρτη). Στα στάδια του μεταβατικού καπιταλισμού στον 20<sup>ο</sup> αιώνα, κυρίαρχες αστικές οικονομικές δραστηριότητες, όπως το εμπόριο και οι υπηρεσίες, συχνά συγκεντρώνονταν σε τμήμα του κέντρου της πόλης – το αποκαλούμενο εμπορικό και επιχειρηματικό κέντρο (CBD). Επίσης υπήρξαν (και υπάρχουν) δρόμοι μητροπόλεων και μεγάλων πόλεων που έχουν χαρακτηριστεί από τη συγκέντρωση εξειδικευμένων ομοειδών δραστηριοτήτων (π.χ. χρηματιστηριακές εταιρίες στη Wall Street, θέατρα στη Fifth Avenue της Νέας Υόρκης κ.ά.). Ωστόσο, κατά τα τελευταία χρόνια, στην εποχή της παγκοσμιοποίησης εμφανίζεται μια νέα ιδιαίτερη τάση: Μέσα στο κέντρο της μεταβιομηχανικής πόλης τείνουν να δημιουργούνται μεγάλες χωρικές συγκεντρώσεις ή αλλιώς νέα αστικά επίκεντρα.



Τα νέα αυτά επίκεντρα διαφοροποιούνται ως προς :

- το είδος των μεταβιομηχανικών δραστηριοτήτων που συγκεντρώνονται σε αυτά,
- τις συμπληρωματικές χρήσεις γης και λειτουργίες
- τον τρόπο ανάπτυξης,
- την αρχιτεκτονική και αστική μορφολογία, και μπορούν να ταξινομηθούν σε κατηγορίες:

α) επιχειρήσεων παροχής οικονομικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου και εταιριών και ιδρυμάτων υψηλής τεχνολογίας και τεχνογνωσίας ,και

β) πολιτιστικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων ,

που αποτελούν δημιουργικές νησίδες της νέας οικονομίας και σχηματίζουν εντοπισμένους χωρικούς θύλακες (clusters) μέσα στον ιστό. Η δημιουργία των clusters προωθείται και ενισχύεται από τους φορείς των πόλεων μέσω μεγάλων έργων αναδόμησης ή ανάπλασης του αστικού χώρου με στόχο τη δημιουργία ενός συμβολικού αστικού τοπίου αίγλης ,εξουσίας και ανάπτυξης (Γοσπονδίνη 2002).

Ως προς την αστική και αρχιτεκτονική μορφολογία ,αυτά τα τοπία χαρακτηρίζονται από τη μίξη καινοτόμου σχεδιασμού και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς (Μπεριάτος και Γοσπονδίνη 2004). Ο Hutton (2004) χρησιμοποιεί για αυτά τα clusters τον όρο σημαίνοντες θύλακες (signifying precincts) και δίνει μια ακριβή περιγραφή τους: Αποτελούν τα καθορισμένα επίκεντρα της νέας οικονομίας του κέντρου της μεταβιομηχανικής πόλης. Συμπεριλαμβάνουν παραγωγικές δραστηριότητες αιχμής και επανακαθορίζουν τα χαρακτηριστικά της νέας κατανάλωσης και του νέου τρόπου ζωής. Απαρτίζονται από εταιρίες αιχμής σε νέους οικονομικούς τομείς -κλειδιά και προσφέρουν σε αυτές ειδικές ευκαιρίες για ανάπτυξη δικτύου τεχνογνωσίας μέσω χωρικής αλληλεπίδρασης και ανταλλαγής πληροφοριών. Αντιπροσωπεύουν διακριτό αστικό περιβάλλον και συνεισφέρουν στην ενίσχυση της ταυτότητας του τόπου(Hutton 2004).

Ο σχεδιασμός των νέων επικέντρων των πόλεων έχει συμβάλει στην ανάδυση νέων αστικών τοπίων που κυριαρχούνται από δύο αντιθετικά άκρα: α) την αρχιτεκτονική κληρονομιά με τοπικές αναφορές και β) τον καινοτόμο σχεδιασμό του χώρου με διεθνείς αναφορές Με αυτή την έννοια, το κυρίαρχο τοπίο της μεταβιομηχανικής πόλης του 21ου αιώνα μπορεί να χαρακτηριστεί ως πολυπυρηνικό και ‘διεθνο-τοπικοποιημένο’ (‘glocalised’).

Εφόσον έγινε μια αναλυτική αναφορά και επεξήγηση για τις επιλεκτικές χωρικές συγκεντρώσεις ομοειδών οικονομικών δραστηριοτήτων (clusters), εν συνεχεία, η συγκεκριμένη διπλωματική επιχειρεί να περιγράψει, να αναλύσει και να ερμηνεύσει την υποκατηγορία των συμβολικών επικέντρων που αποτελούν τα clusters οικονομικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου και εταιριών υψηλής τεχνολογίας και τεχνογνωσίας ή αλλιώς γνωστά και ως επιχειρηματικά επίκεντρα.

#### Clusters καινοτομίας – Η δημιουργία Επιχειρηματικών Επικέντρων

Τα επιχειρηματικά επίκεντρα δημιουργούνται σε κεντρικές αστικές περιοχές μετά από αναδόμηση (urban redevelopment) και αντιστοιχούν σε χωρικές συγκεντρώσεις επιχειρήσεων ενδιάμεσων χρηματο-οικονομικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου και εταιριών υψηλής τεχνολογίας και τεχνογνωσίας. Διακρίνονται από καινοτόμο χωρική μορφολογία (π.χ Potzdamer Platz στο Βερολίνο, One North στη Σιγκαπούρη, ‘Citylife’ στο Μιλάνο, κ.α. ).

Τα «clusters καινοτομίας», αποτελούν τον πιο πρόσφατο τύπο νησίδων και συστημάτων καινοτομίας και συνήθως διακρίνονται σε τεχνολογικά πάρκα, τεχνοπόλεις, καινοτόμες πόλεις και καινοτόμες περιφέρειες. Όσον αφορά τη χωροθέτησή τους, είναι μέσα στον ιστό των πόλεων, είτε σε πρώην υποβαθμισμένες κεντρικές αστικές περιοχές (inner city areas) που ανακτώνται μετά από ανάπλαση, είτε σε περιφερειακές αστικές περιοχές (outer city areas) οι οποίες σχεδιάζονται ή ανασχεδιάζονται και ανοικοδομούνται. Σε κάθε περίπτωση πάντως, αντιπροσωπεύουν τα νέα επιχειρηματικά επίκεντρα της μεταβιομηχανικής πόλης .

Βασικά δομικά χαρακτηριστικά των clusters καινοτομίας αποτελεί η διασύνδεση των επιχειρήσεων του cluster με ερευνητικά ιδρύματα όπως πανεπιστήμια και ερευνητικά κέντρα, η σημαντική ερευνητική δραστηριότητα εντός του cluster και η παραγωγή γνώσης και καινοτόμων προϊόντων προστιθέμενης αξίας. Επίσης η υψηλή ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων του cluster, οι σημαντικές εξαγωγές και η διείσδυση στις περιφερειακές, Ευρωπαϊκές και παγκόσμιες αγορές είναι ένα εξίσου σημαντικό δομικό χαρακτηριστικό ενός cluster καινοτομίας . Τέλος, η ανάδειξη νέων καινοτόμων επενδυτικών αντικειμένων και νοοτροπιών , η ανάδειξη του επιστημονικού και στελεχιακού δυναμικού της ευρύτερης περιοχής του cluster, καθώς και η ενθάρρυνση δημιουργίας νέων επιχειρήσεων που συνδέονται στενά με τις υφιστάμενες επιχειρήσεις (start-ups, spin-offs, spin-outs)

αποτελούν επίσης χαρακτηριστικά που στελεχώνουν τη βασική δομή ενός επιχειρηματικού επικέντρου καινοτομίας .

Όσον αφορά τον χωρικό σχεδιασμό τους είναι σαφές πως η επιχειρηματική καινοτομία συνοδεύεται από χωρικές καινοτομίες. Ο σχεδιασμός του χώρου στο cluster καινοτομίας βασίζεται σε ένα ολοκληρωμένο στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης ή αναζωογόνησης της αστικής περιοχής. Ακόμα τόσο στο επίπεδο του πολεοδομικού και αστικού σχεδιασμού, όσο και στο επίπεδο του αρχιτεκτονικού σχεδιασμού, ο σχεδιασμός του cluster καινοτομίας είναι προϊόν διεθνών διαγωνισμών ή και αναθέσεων σε αναγνωρισμένου κύρους σχεδιαστές. Ο σχηματισμός και η ανάπτυξη του cluster καινοτομίας προωθείται και ενισχύεται από τους κρατικούς φορείς και τους αυτοδιοικητικούς φορείς της πόλης μέσω:

- της προκήρυξης και της χρηματοδότησης των διεθνών διαγωνισμών αστικού σχεδιασμού,
- της κατασκευής έργων σύγχρονων υποδομών, όπως υπερσύγχρονα μέσα αστικών μεταφορών σταθερής τροχιάς, σύγχρονα δίκτυα τηλεπικοινωνιών, και
- της κατασκευής δημόσιων υπαίθριων χώρων (πλατειών, πάρκων) υψηλής σχεδιαστικής και κατασκευαστικής ποιότητας με στόχο τη δημιουργία ενός συμβολικού αστικού τοπίου αίγλης, εξουσίας και ανάπτυξης.

Τέλος όσον αφορά την αστική τους μορφολογία, τα clusters καινοτομίας/επιχειρηματικά επίκεντρα, χαρακτηρίζονται από ιδιαιτερότητα και διαφοροποίηση σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση στην ευρύτερη περιοχή ενώ σε κάποιες περιπτώσεις εμφανίζουν μίξη καινοτόμων στοιχείων και τοπικής αρχιτεκτονικής κληρονομιάς.

Τα συγκριτικά πλεονεκτήματα και τα οικονομικά οφέλη της δημιουργίας clusters οικονομικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου και εταιριών υψηλής τεχνολογίας και τεχνογνωσίας, αφορούν τις θετικές συνέργειες που παράγονται από τη στενή χωρική γειτνίαση. Ως τέτοιες θετικές συνέργειες, οικονομολόγοι ερευνητές (Lorenz 1996, Keeble και Lawson 1998, Lawson και Lorenz 1999, Capello 1999, McCann 2005) αναφέρουν την τοπική συλλογική εκμάθηση , τους θεσμοθετημένους και τους άτυπους δεσμούς μεταξύ των εταιριών, την αύξηση του βαθμού εξειδίκευσης των τεχνικών δεξιοτήτων και τη

διάχυσή τους ώστε να δημιουργήσουν μια αστείρευτη προσφορά καταλλήλως ειδικευμένων στελεχών, την ανάπτυξη θυγατρικών εταιριών εμπορίου και ειδικευμένων υπηρεσιών, την αυξημένη χρήση του υφιστάμενου εξειδικευμένου μηχανολογικού εξοπλισμού, την ενδο-εταιρική κινητικότητα του προσωπικού και την παραγωγή νέων εταιριών και ιδρυμάτων από τις ήδη υπάρχουσες (spin-offs, spin-outs, start-ups).

Όπως υποστηρίζουν οι Keeble και Wilkinson (1999), τα clusters καινοτομίας χαρακτηρίζονται από θετικές συνέργειες που ο Storper (1995) ονόμασε ως μη εμπορεύσιμες αλληλεξαρτήσεις (untraded interdependencies). Αυτές επεκτείνονται πέρα από τις παραδοσιακές σχέσεις πελάτη/προμηθευτή και περιλαμβάνουν: α) επίσημα και ανεπίσημα δίκτυα συνεργασίας και πληροφόρησης, β) αλληλεπιδράσεις μέσω τις τοπικής αγοράς εργασίας και γ) κοινή γλώσσα και κανόνες για την ανάπτυξη επικοινωνίας και την ερμηνεία της γνώσης μεταξύ των εταιριών του cluster. (Α.Γοσπονδίνη και Η.Μπεριάτος, 2006)

Οικονομικές συνιστώσες αναπλάσεων – δράση κτηματικού κεφαλαίου  
Μέσα από προγράμματα αναπλάσεων που προωθούνται από τις πόλεις ενισχύεται η δημιουργία και η ανάπτυξη των clusters και των επιχειρηματικών επικέντρων στα κέντρα των πόλεων. Οι μεγαλύτερης κλίμακας και σημασίας αστικές αναπλάσεις εμφανίζονται σε κεντρικές περιοχές των Ευρωπαϊκών εκείνων μεγαλουπόλεων που έχουν ή τείνουν να αποκτήσουν έναν διευθυντικό χαρακτήρα, που λειτουργούν ως κέντρα παροχής υπηρεσιών ανωτέρου βαθμού.

Το τελικό αποτέλεσμα των αναπλάσεων αυτών είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με το χαρακτήρα και τον τρόπο λειτουργίας του κτηματικού κεφαλαίου. Το τελευταίο επεμβαίνει στην πολεοδομική οργάνωση προκειμένου να ελαχιστοποιήσει τους χρόνους κυκλοφορίας, κυρίως του βιομηχανικού και του εμπορικού κεφαλαίου. Η τάση για συγκέντρωση ορισμένων εμπορικών μονάδων στον ίδιο γεωγραφικό χώρο ή η συνύπαρξη τομέων της δημόσιας και της ιδιωτικής διοίκησης (τράπεζες, πιστωτικοί φορείς, δίκτυα πληροφοριών κλπ) και γενικά η δημιουργία clusters είναι από τα πιο πρόχειρα παραδείγματα. Έτσι, δημόσια και ιδιωτική διοίκηση, τράπεζες, μεγάλα εμπορικά καταστήματα, συγκροτήματα πολυτελών κατοικιών όπως και υπηρεσίες αναψυχής αναπτύσσουν παραπληρωματικές σχέσεις που δικαιολογεί και ενισχύει την γειτνίαση τους στο χώρο.

Με τη λειτουργία του κτηματικού κεφαλαίου σχετίζονται δύο διαφορετικές μορφές κάρπωσης αστικής γαιοπροσόδου, οι οποίες πηγάζουν από τις δυνατότητες αυτού του κεφαλαίου να ελέγχει εκτάσεις όπου θα υλοποιηθούν προγράμματα ανάπτυξης, αλλά και να καρπώνεται πρόσθετα έσοδα λόγω των συγκριτικών πλεονεκτημάτων στις περιοχές που ελέγχει έναντι των άλλων. Έτσι η διαφορεική γαιοπρόσδοος I αναφέρεται σε περιπτώσεις κατά τις οποίες τα συγκριτικά πλεονεκτήματα προκύπτουν από τη γεινίαση της περιοχής με ευνοϊκά περιβαλλοντικά δεδομένα , για τα οποία όμως ο επιχειρηματίας δεν έχει επενδύσει χρήματα. Αντίθετα η διαφορεική γαιοπρόσδοος II στηρίζεται στα συγκριτικά πλεονεκτήματα που εγγράφονται μέσα στα όρια της περιοχής και προκύπτουν από την ευνοϊκή συσχέτιση λειτουργιών.

Λόγω των παραπάνω, ερμηνεύεται και ο πολυλειτουργικός χαρακτήρας που εντοπίζεται στα περισσότερα προγράμματα αναπλάσεων και συνεπώς στα clusters που δημιουργούνται και σχεδιάζονται σε κεντρικές περιοχές μεγάλων μητροπολιτικών κέντρων. Η ταυτόχρονη παρουσία σε αυτά, της κατοικίας, των εμπορικών κέντρων, των γραφείων και των συναφών υποστηρικτικών δραστηριοτήτων αναψυχής/πολιτισμού, αποδεικνύεται ότι έχει ισχυρές βάσεις και ότι δε σχετίζεται με κάποια διάθεση του αρχιτέκτονα να παράξει ένα λειτουργικά εμπλουτισμένο χώρο, αμφισβητώντας τη λειτουργική εξειδίκευση του παρελθόντος.

## ΕΠΙΤΥΧΗΜΕΝΑ ΔΙΕΘΝΗ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΕΠΙΚΕΝΤΡΩΝ

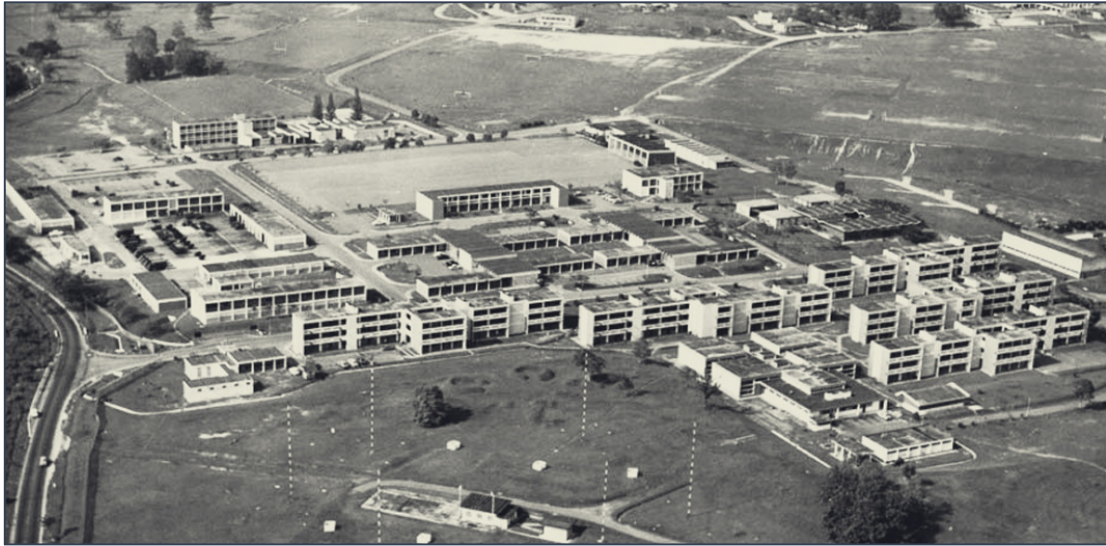
One North, Σιγκαπούρη

Η ιστορία της περιοχής "one north"

Λόγω της πολιτικής ιστορίας και της στρατηγικής γεωγραφικής θέσης, η Σιγκαπούρη ήταν πάντα ένας περιφερειακός εμπορικός κόμβος με ισχυρές διεθνείς οικονομικές σχέσεις. Η Σιγκαπούρη έχει χρησιμοποιήσει αυτό το πλεονέκτημα για να γίνει εξέχων οικονομικός παράγοντας στην παγκόσμια οικονομία της γνώσης. Για να αυξήσει τις δυνατότητες της οικονομίας της γνώσης, η Σιγκαπούρη έχει αναπτύξει ένα ανώτερο σύστημα πνευματικής ιδιοκτησίας, ένα ακμάζον οικοσύστημα εκκίνησης, ένα ισχυρό κανάλι μάρκετινγκ στην περιοχή της Ασίας και μια πλούσια κοινωνικοπολιτισμική ατμόσφαιρα (Yigitcanlar & Dur, 2013).

Ο ιστότοπος στον οποίο βρίσκεται το "one-north" ήταν αρχικά ένας στρατηγικός βρετανικός στρατός στα τέλη της δεκαετίας του 1940 έως το 1950. Υπάρχουν πολλοί αποικιακοί στρατιωτικοί στρατώνες και χώροι διαβίωσης που έχουν απομείνει από τότε που οι Βρετανοί εγκατέλειψαν τη Σιγκαπούρη, δηλαδή το Rochester Park, το Wessex Estate, το Nepal Estate, το Slim Baracks και το Colbar.

Αυτά γίνονται υπέροχα συστατικά για τη δημιουργία χώρων. Οι συστάδες αυτών των διαμερισμάτων έχουν χαρακτηριστεί ως περιοχή κληρονομιάς όπου η υπάρχουσα χαμηλή πυκνότητα θα διατηρείται για το μεγαλύτερο μέρος της. Οι εισαγωγές εξελίξεων υψηλής πυκνότητας γίνονται για να πλαισιώσουν ή να αυξήσουν τα πολύτιμα σμήνη κληρονομιάς καθώς και για την έγχυση προγραμμάτων που θα αντλήσουν μεγαλύτερη δημόσια εμπειρία από αυτά τα στοιχεία της κληρονομιάς. Αυτές οι ιστορικές συνιστώσες θα λειτουργούσαν ως φυσικά αντισταθμιστικά μεγέθη για την υψηλή πυκνότητα των μελλοντικών εξελίξεων. Θα παρέχουν αντίθετα χωρικά μοτίβα και θα προσφέρουν εναλλακτικές ατμόσφαιρες αποικιακών ρυθμίσεων εν μέσω των σύγχρονων εξελίξεων στο "one-north". Νέες χρήσεις ελκυστικές για τη δημιουργική κοινότητα στο βορρά θα εισαχθούν σε αυτούς τους χώρους για να ζωντανέψουν τα ιστορικά νοήματα μέσα σε έναν σύγχρονο πολιτισμό



*Εικόνα 1: Η περιοχή την δεκαετία του 1950 Πηγή: jtc.gov.sg*

Η δημιουργία του One North – Επιχειρηματικού πάρκου

Το One-North, μια ανάπτυξη συμπλέγματος καινοτομίας 200 στρεμμάτων, βρίσκεται σε στρατηγική τοποθεσία στον τεχνολογικό διάδρομο της Σιγκαπούρης, μεταξύ της CBD της Σιγκαπούρης και του Τεχνολογικού Πανεπιστημίου Nanyang. Η τοποθεσία επιλέχθηκε προσεκτικά, λαμβάνοντας υπόψη ότι οι υποδομές ήταν ήδη διαθέσιμες - δημόσιες συγκοινωνίες, οδοί, ιδρύματα E & A, Εθνικό Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο, Πολυτεχνείο της Σιγκαπούρης, Επιστημονικά Πάρκα.

Το 1966, η κυβέρνηση της Σιγκαπούρης αποφάσισε να αναπτύξει ένα Επιστημονικό-Πολιτιστικό-Επιχειρηματικό Πάρκο ως εικονίδιο της μετάβασης της Σιγκαπούρης σε μια οικονομία που βασίζεται στη γνώση. Το One-North, που δημιουργήθηκε τη δεκαετία του 1990, ήταν ένα τολμηρό, έργο μικτής ανάπτυξης που είχε ως στόχο να επανατοποθετήσει τη Σιγκαπούρη ως οικονομία της γνώσης μέσα σε ένα μεταβαλλόμενο παγκόσμιο τοπίο. Χτισμένο γύρω από κόμβους με επίκεντρο τη βιομηχανία - όπως η Biopolis, η Fusionopolis και η Mediapolis - το One-North στοχεύει στην υποστήριξη της ανάπτυξης των βιοϊατρικών επιστημών της Σιγκαπούρης, της τεχνολογίας των επικοινωνιών και των νέων μέσων.

Το 2000, η διαχείριση και ο συντονισμός του One-North ανατέθηκαν σε έναν δημόσιο οργανισμό ως ο κύριος προγραμματιστής έργων και υποδομών αγκύρωσης. Ο ιδιωτικός τομέας έχει επίσης αναπτύξει έως και το 80% του One-North. Για να ενσωματωθεί η ανάπτυξη δημόσιου-ιδιωτικού τομέα, ένα ευέλικτο και μη συνεχές γενικό σχέδιο

σχεδιάστηκε σε τρεις φάσεις. Σύμφωνα με αυτό το σχέδιο, η One-North παρέχει ερευνητικές εγκαταστάσεις παγκόσμιας κλάσης και χώρους επιχειρηματικών πάρκων για βιοϊατρικές επιστήμες, ΤΠΕ, μέσα μαζικής ενημέρωσης, φυσικές επιστήμες και τομείς μηχανικής. Το μικτό σχέδιο χρήσης γης έχει επίσης διαμορφώσει ένα ιδανικό περιβάλλον εργασίας-ζωντανής-παιχνιδιού-μάθησης (Carrillo et al., 2014). Ωστόσο, το One-North διαθέτει ισχυρές τεχνολογικές δυνατότητες και μια εκτεταμένη ομάδα εμπειρογνομοσύνης.

Η υλοποίηση του στρατηγικού σχεδίου ανάπλασης του One North ανατέθηκε από την κυβέρνηση στην κατασκευαστική εταιρεία Jurong Town Corporation (JTC), με πλειοψηφία του δημοσίου και συμμετοχή ιδιωτικών επενδύσεων. Οι μελέτες και η κατασκευή των έργων είτε επιτελέστηκαν από τη JTC, είτε ανατέθηκαν από τη JTC σε άλλες εταιρείες κάτω από δική της επίβλεψη και συντονισμό.

Το master plan του One North

Το στρατηγικό σχέδιο ανάπλασης της περιοχής, προϊόν διεθνούς διαγωνισμού αστικού σχεδιασμού που κέρδισαν οι Zaha Hadid Architects το 2001. Το κύριο σχέδιο της Zaha Hadid για το One-North έχει στοχεύσει σε οργανικές και πρωτοποριακές αρχιτεκτονικές, στην ανάδειξη των φυσικών χαρακτηριστικών της περιοχής, καθώς και σε εύκαμπτες ζώνες μικτής χρήσης. Αποτελείται από 3 υπο-ενότητες (subclusters):

1. Life Xchange ή Biopolis,
2. Central Xchange
3. Vista Xchange





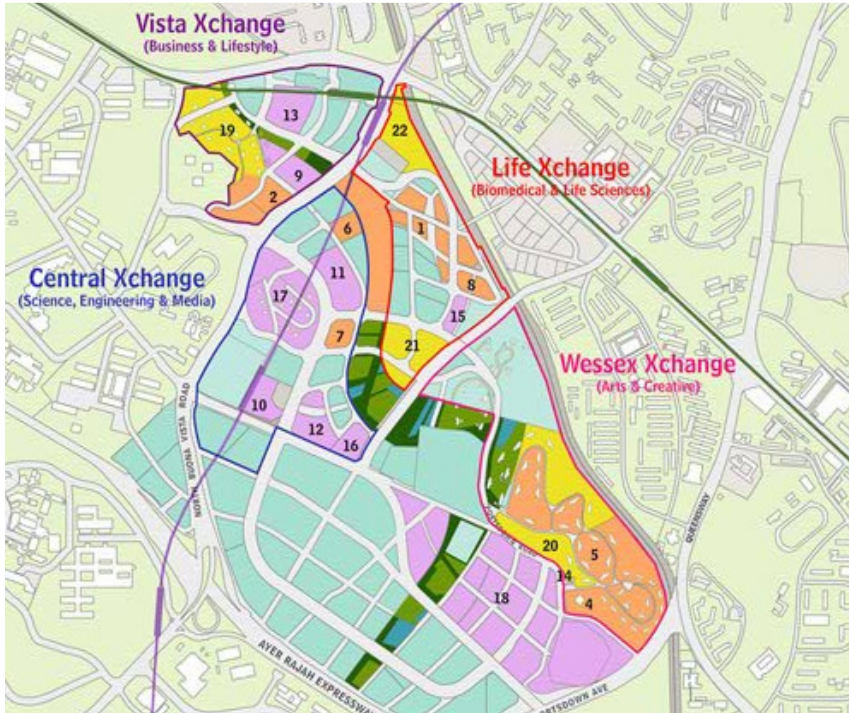
Εικόνα 2: Το master plan της Zaha Hadid, πηγή: [clc.gov.sg](http://clc.gov.sg)

Το Life Xchange – Biopolis, αποτελεί ένα sub-cluster καινοτομίας με κεντρικό αντικείμενο τη βιο-ιατρική έρευνα. Μέχρι σήμερα, στη Biopolis έχουν ολοκληρωθεί η 2η φάση ανάπτυξης και έχουν συγκεντρωθεί εκεί 7 κρατικά ερευνητικά ινστιτούτα και 20 ιδιωτικές εταιρείες με συνολικό δυναμικό 1000 περίπου επιστημόνων. Η προοπτική της περιοχής είναι να φθάσει τα 4,5 εκατομμύρια sq.f κτισμένου χώρου και τους 5.000 επιστήμονες.

Το Central Xchange- Fusionopolis είναι ένα sub-cluster καινοτομίας με κεντρικά αντικείμενα έρευνας την πληροφορική, τα πολυμέσα και τις εφαρμογές των νέων τεχνολογιών στην καθημερινότητα του ατόμου

Τέλος, Vista Xchange: αποτελεί το συνδετικό ιστό ανάμεσα στις χωρικές ενότητες των Biopolis και Fusionopolis, και συμπεριλαμβάνει: α) τους σταθμούς του μετρό (με 2 γραμμές) και των λεωφορείων ,β) τρεις μεγάλους δημόσιους υπαίθριους χώρους και χώρους πρασίνου (Rochester Park, the Wessex Estate and the Nepal Hill), γ)

συγκροτήματα κατοικίας, εμπορικά καταστήματα, πολιτιστικές δραστηριότητες, προσωπικές υπηρεσίες και αναψυχή. Συγκεντρώνει γραφεία, κατοίκους, καταστήματα, σχολεία, εγκαταστάσεις αναψυχής, χώρους πρασίνου και χώρους πολιτιστικής κληρονομιάς στην ίδια περιοχή. Ένα καταπράσινο πάρκο διασχίζει επίσης το One-North, λειτουργεί ως στρατηγικό στοιχείο που συνδέει τις επτά υποενοότητες της περιοχής μαζί με ισχυρά δίκτυα πεζών και διακριτικά τοπία (Da Cunha & Selada, 2009; Pancholi et al., 2015).



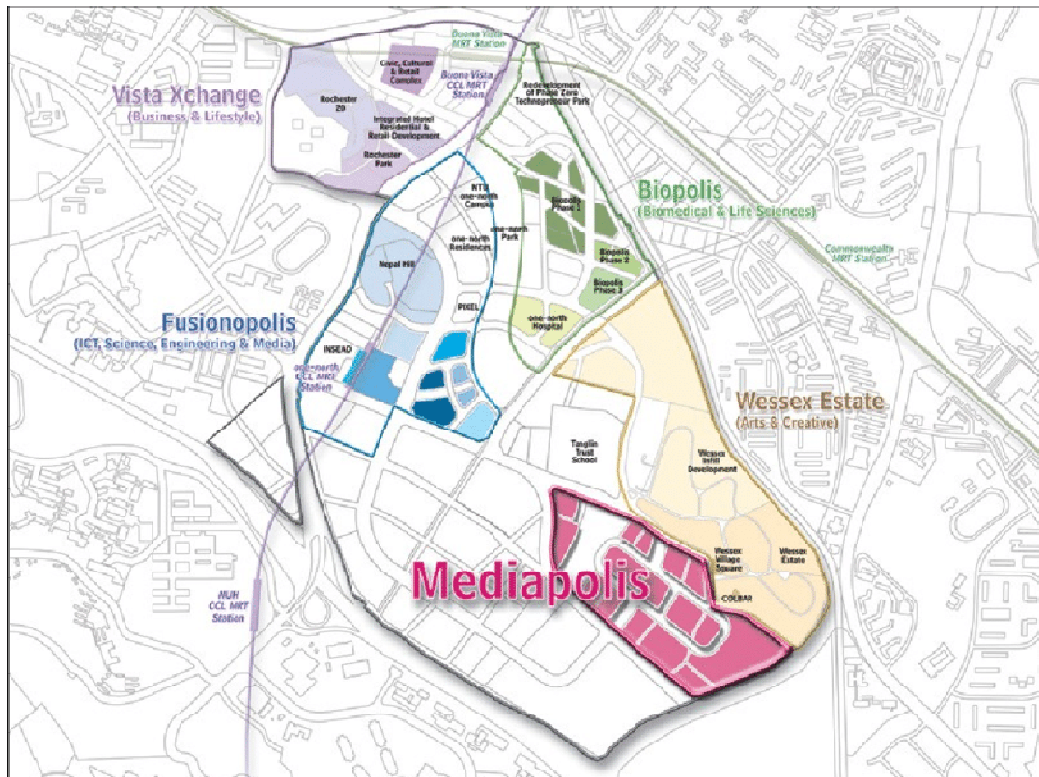
Εικόνα 3: Χάρτης υποενοτήτων του master plan, πηγή: [www.urenio.org](http://www.urenio.org)

Η πολιτιστική ατμόσφαιρα διαμορφώνεται από την παρουσία της δημόσιας τέχνης, των πολιτιστικών εγκαταστάσεων και από τη διατήρηση και αναγέννηση της υπάρχουσας πολιτιστικής κληρονομιάς, όπως το πάρκο Rochester, το πάρκο Νεπάλ και τα κτήματα Wessex. Επιπλέον, η Σγκαπούρη έχει μια παχιά πολιτισμικά διαφορετική και μικτή κοινότητα. Για την υποστήριξη αυτής της συμπερίληψης, το One-North παρέχει διαφορετικές επιλογές κατοικίας στην περιοχή, όπως οι μποέμ γειτονιές του Holland Village και το Ports-Down Road. Βοηθά την ατμόσφαιρα της διαφάνειας, της προσωπικής ελευθερίας και της εκφραστικής ζωής που ιστορικά έχουν αρνηθεί στον πληθυσμό της Σγκαπούρης. Επίσης, οι ψηφιακοί κόμβοι Fusionopolis, ο κόμβος E & A Biopolis και ο

τεχνολογικός κόμβος Metropolis, μαζί, εγγυώνται την παρουσία καλλιτεχνών, εφευρετών και, κατά συνέπεια, δημιουργικής ατμόσφαιρα.

Η δημιουργία επιχειρηματικών επίκεντρων στη περιοχή

Τα clusters που δημιουργήθηκαν μέσα στις υπο-ενότητες που προαναφέρθηκαν είναι τα εξής:



Εικόνα 4: Χάρτης ζωνών του master plan, πηγή: researchgate master plan

### Biopolis

Η Biopolis στο "one-north" είναι ένα από τα βασικά έργα της JTC για την ενίσχυση της βιοϊατρικής βιομηχανίας ως της επόμενης κινητήριας οικονομικής ανάπτυξης της Σιγκαπούρης. Ως το κορυφαίο ερευνητικό κέντρο για τις Βιοϊατρικές Επιστήμες, φιλοξενεί κορυφαία δημόσια και ιδιωτικά βιοϊατρικά ερευνητικά ιδρύματα και οργανισμούς, και υποστηρίζει την ανάπτυξη ολόκληρης της αλυσίδας αξίας της έρευνας και ανάπτυξης (E & A) των βιοεπιστημών. Αυτό περιλαμβάνει τη βασική ανακάλυψη φαρμάκων, την κλινική ανάπτυξη και την έρευνα ιατρικής τεχνολογίας. Το Biopolis περιλαμβάνει 5 φάσεις, με την JTC να αναλαμβάνει την ανάπτυξη της Φάσης 1 το 2003. Οι επόμενες φάσεις



αναπτύχθηκαν από ιδιωτικούς προγραμματιστές και εταιρείες όπως η Ascendas και η Procter & Gamble.



*Εικόνα 5: Βιοϊατρικός κόμβος έρευνας και ανάπτυξης στη Biopolis, πηγή: clc.gov.sg*

## Fusionopolis

Καλύπτοντας 30 εκτάρια της ανάπτυξης one-north, το σύμπλεγμα Fusionopolis έχει σχεδιαστεί για να παρέχει ένα περιβάλλον ευνοϊκό για την ανάπτυξη των τεχνολογιών πληροφοριών και επικοινωνιών (ΤΠΕ), των μέσων μαζικής ενημέρωσης, των φυσικών επιστημών και της βιομηχανίας μηχανικών. Οι υπερσύγχρονες ερευνητικές εγκαταστάσεις προωθούν άπειρες δυνατότητες στην επιστημονική έρευνα και τις τεχνολογικές ανακαλύψεις, ενώ οι άφθονοι πόροι της δίνουν τη δυνατότητα στους επιστήμονες και τους ερευνητές να ανακαλύψουν και να καινοτομήσουν. Το Fusionopolis παρέχει επίσης ένα γόνιμο έδαφος για συνεργασία, καθιστώντας το το σημείο επιλογής για εταιρείες που ξεκινούν από άκρη σε άκρη επιχειρηματικές δραστηριότητες.



Εικόνα 6: Το Fusionopolis One που βρίσκεται πάνω από τον σταθμό Mass Rapid, πηγή: [clc.gov.sg](http://clc.gov.sg)

### Launchpad @ One - North

Στην καρδιά του "one-north", το LaunchPad @ one-north είναι ένας χώρος 6,5 στρεμμάτων που προσφέρει ένα ευνοϊκό περιβάλλον και καλλιεργώντας οικοσύστημα για νεοσύστατες επιχειρήσεις και ενεργοποιητές στις βιοϊατρικές επιστήμες, infocomm, media, ηλεκτρονικά, αστικές λύσεις και μηχανικές βιομηχανίες . Η ανάπτυξη προσφέρει μια γκάμα μεγεθών μονάδων που ταιριάζουν στις απαιτήσεις διαφόρων εκκινήσεων και ενεργοποιητών.



Εικόνα 7: LaunchPad @ one-north, πηγή: [clc.gov.sg](http://clc.gov.sg)

### Mediapolis

Η Mediapolis διαδραματίζει ζωτικό ρόλο στο οικοσύστημα τεχνολογίας και μέσω ενημέρωσης (ICM) της Σιγκαπούρης. Δημιουργήθηκε για τους ραγδαία αναπτυσσόμενους τομείς των πληροφοριών, των μέσων μαζικής ενημέρωσης, των φυσικών επιστημών και της μηχανικής, ο κόμβος 19 εκταρίων στο "one-north" υποστηρίζεται από μια ισχυρή υποδομή πληροφορικής. Η Mediapolis παρέχει ένα συνεργιστικό επιχειρηματικό περιβάλλον, όπου τα καλύτερα στον κλάδο μπορούν να αναπτυχθούν.



Εικόνα 8: Τα studio του Mediapolis, πηγή: [clc.gov.sg](http://clc.gov.sg)

### Nepal Hill

Κάτω από μια πρωτοβουλία που είναι γνωστή ως Πρωτοβουλίες Ηγεσίας, Δίκτυα, Γνώση (LINK), το Nepal Hill θεωρείται ως παγκόσμιο κέντρο κατάρτισης ηγεσίας, καθώς και ένας κόμβος για την ανάπτυξη ταλέντων. Συγκεντρώνοντας σχολές επιχειρήσεων, εταιρικά πανεπιστήμια και εταιρείες επαγγελματικών υπηρεσιών στον χώρο ανάπτυξης ταλέντων, ο στενός κόμβος διεγείρει τη διασταύρωση ιδεών εντός της κοινότητας. Επιπλέον, ενθαρρύνει τους δεσμούς μεταξύ έρευνας, διαχείρισης και κατάρτισης, προωθώντας παράλληλα την υιοθέτηση νέων βέλτιστων πρακτικών.

### Pixel

Σε κοντινή απόσταση με τα πόδια από το Fusionopolis και το LaunchPad, το Pixel εξυπηρετεί την ανάπτυξη ψηφιακών μέσων στο one-north, χρησιμεύοντας ως κέντρο πόρων και σημείο εστίασης για δημιουργούς περιεχομένου πολυμέσων, ιδιοκτήτες και προγραμματιστές παιχνιδιών για να προωθήσουν διατομεακές συνεργασίες στη δημιουργία, την παράδοση και την εμπορευματοποίηση περιεχομένου .



## Rochester park

Το Rochester Park αναπτύχθηκε για να φέρει ένα εμπνευσμένο περιβάλλον λιανικής τραπεζαρίας και τρόπου ζωής στην αναπτυσσόμενη κοινότητα του Βορρά. Στο πλαίσιο του αναπτυξιακού σχεδίου, 11 αποικιακά μπανγκαλόου διατηρήθηκαν προσεκτικά και ανακαινίστηκαν για το σκοπό αυτό. Τα μοντέρνα καταστήματα σερβίρουν ένα καλαίσθητο μείγμα ανατολίτικης και δυτικής κουζίνας, συνοδευόμενο από έναν έμπορο επίπλων και ένα ιατρικό και υγειονομικό κέντρο. Το αποτέλεσμα: ένας τέλειος συνδυασμός ρουστίκ γοητείας και αστικής γοητείας.



*Εικόνα 9: one-north Park: Rochester West, πηγή: clc.gov.sg*

## Vista

Το Vista είναι το σύμπλεγμα εταιρικής και επιχειρηματικής υποστήριξης στο "one-north". Η επιτομή του 24/7 στο κέντρο της πόλης, στεγάζει πολυώροφα γραφεία, ένα επιχειρηματικό ξενοδοχείο, κέντρα λιανικής-ψυχαγωγίας και ποιοτικές οικιστικές εξελίξεις. Δεδομένης της στρατηγικής θέσης και των απρόσκοπτων επιλογών μεταφοράς, το Vista είναι ο τόπος συγκέντρωσης για ερευνητές, στελέχη επιχειρήσεων, ακαδημαϊκούς και φοιτητές που εργάζονται και ζουν στο "one-north".

## Wessex

Φωλιασμένο μέσα σε ένα καταπράσινο τοπίο στο Portsdown Road, το Wessex παρέχει μια εξαιρετική επιλογή στέγασης για τον εργαζόμενο πληθυσμό στο "one-north". Χτισμένο τη δεκαετία του 1940, το οικιστικό αποικιακού στιλ αποτελείται από 26 συγκροτήματα διαμερισμάτων και 58 ημι-ανεξάρτητες κατοικίες. Οι υποψήφιοι που εργάζονται στις βιομηχανίες Βιοϊατρικών Επιστημών, Τεχνολογίας Infocomm, Media, Φυσικών Επιστημών και Μηχανικών στην ανάπτυξη του One-North έχουν προτεραιότητα να εγκατασταθούν στο Wessex.



Εικόνα 10: Wessex @ one-north, πηγή: [clc.gov.sg](http://clc.gov.sg)

## Δίκτυο Πεζών

Το γενικό σχέδιο One-north δημιουργεί ένα σύνθετο δίκτυο δημόσιων χώρων από τις μάζες ανάπτυξης για να επιτρέψει ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο για αλληλεπιδράσεις της κοινότητας. Μια σύνθεση πάρκων, χώρων πρασίνου, δρόμων, πεζοδρομημένων οδών, ακόμη και ο χώρος μεταξύ οικοδομικών αγροτεμαχίων υπερβαίνει τα όρια της δημόσιας και ιδιωτικής ιδιοκτησίας για να παρέχουν τις αρένες και τις επιλογές για τα άτομα να συμμετάσχουν τόσο σε προγραμματισμένες όσο και σε αυθόρμητες δραστηριότητες. Ο πρωταρχικός δημόσιος ανοιχτός χώρος, το Buona Vista Park περιπλανιέται μέσα από τα



αστικά υφάσματα στη μέση του ιστότοπου, παρέχοντας ένα βασικό κανάλι για τα υπόλοιπα δίκτυα πεζών.

### Δίκτυο Μεταφορών

Παραδοσιακά, οι περισσότεροι δρόμοι στη Σιγκαπούρη έχουν σχεδιαστεί με υψηλό επίπεδο ρυθμού ροής κυκλοφορίας για την εξάλειψη της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Η αποτελεσματικότητα του οδικού συστήματος της Σιγκαπούρης μετράται από τον χαμηλό βαθμό κορεσμού της κυκλοφορίας στις ώρες αιχμής και θεωρείται από την Αρχή ως φιλική προς τις επιχειρήσεις σε σύγκριση με τους οικονομικά δύσκολους δρόμους στην Μπανγκόκ. Η ζωτικότητα των γρήγορων οχημάτων ενεργοποιείται από τους συχνά χρησιμοποιούμενους δρόμους κατά το μεγαλύτερο μέρος της ημέρας μεταξύ των ωρών αιχμής. Αυτό με τη σειρά του μειώνει τη ζωντάνια των πεζοδρόμων και μειώνει το σχεδιασμό των δρόμων ως σημαντικών κοινοτικών περιοχών. Ωστόσο, στο βορρά, επιδιώκουμε μια ισορροπία πεζών, αυτοκινήτων, μέσων μαζικής μεταφοράς και εναλλακτικών μέσων προσωπικού ταξιδιού. Θα μπορούσαμε να δούμε μια πολύ ζωντανή ζωή στους δρόμους χωρίς την εξάλειψη της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων.

## Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ 22@ ΣΤΗ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ

Βαρκελώνη και Ολυμπιακοί Αγώνες του 1992

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες συνετέλεσαν στο ριζικό μετασχηματισμό της πόλης της Βαρκελώνης. Η διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων χαρακτηρίστηκε ως μια εκ των πιο επιτυχημένων στην ιστορία των Αγώνων και σίγουρα η πιο επιτυχημένη στον Ευρωπαϊκό χώρο. Η περίπτωση της Βαρκελώνης έχει αναλυθεί και εξετασθεί από διάφορους επιστήμονες σε διάφορους τομείς (οικονομία, πολεοδομία κλπ.) και αποτελεί παράδειγμα διεθνούς προσοχής. Τα τελευταία χρόνια πολλές πόλεις χρησιμοποιούν την περίπτωση της Βαρκελώνης ως παράδειγμα για τη δική τους βιώσιμη ανάπτυξη. Το «Μοντέλο της Βαρκελώνης» αποτελεί ένα λαμπρό παράδειγμα αστικής μεταμόρφωσης για τη βελτίωση και ανάπτυξη των πόλεων (Monclus, 2007). Το Πεκίνο και το Λονδίνο βασίστηκαν στο μοντέλο της Βαρκελώνης για το σχεδιασμό των δικών τους Ολυμπιακών Αγώνων, το 2008 και το 2012 αντίστοιχα. Η Βαρκελώνη, πριν τους Αγώνες, αντιμετώπιζε αρκετά προβλήματα υποβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος. Έτσι, με ένα αυτό το event, ήταν μια μοναδική ευκαιρία για να αρχίσει να αναπτύσσεται η πόλη, έτσι ώστε να αλλάξει η προ-ολυμπιακή της κατάσταση και να επιλυθούν τα όσα προβλήματα αντιμετώπιζε η πόλη εκείνη την εποχή. Ένα γεγονός τέτοιου μεγέθους, όπως οι Ολυμπιακοί Αγώνες, έχει μεγάλο αντίκτυπο τόσο στην προ-ολυμπιακή όσο και στην μετα-ολυμπιακή περίοδο.

Ωστόσο, η ικανότητα της πόλης στο να διαχειριστεί αυτόν τον αντίκτυπο έκανε την πλειοψηφία των επιστημόνων να θεωρούν τη Βαρκελώνη μια «εκ των κερδισμένων πόλεων» του σύγχρονου διεθνούς οικονομικού και αστικού περιβάλλοντος (Monclus, 2003). Η πόλη, σε αντίθεση με το μεγαλύτερο ποσοστό των πόλεων που αναλαμβάνουν τη διοργάνωση Ολυμπιακών Αγώνων, δεν έγινε θύμα της επιτυχίας τους, αλλά πέτυχε τον στόχο της που ήταν η βελτίωση της εικόνας της πόλης στο διεθνή χώρο. Σε σύγκριση με άλλες ολυμπιακές πόλεις, η Βαρκελώνη θεωρείται η πιο επιτυχημένη στη διαχείριση αυτού του αντίκτυπου.

Η οργάνωση των Αγώνων στηρίχθηκε σε τρεις παράγοντες:

1. Στη σύμπραξη μεταξύ: της Ισπανικής Κυβέρνησης, της *Generalitat* (αυτόνομη κυβέρνηση της Καταλονίας), της Ισπανικής Ολυμπιακής Επιτροπής και της Διεθνούς Ολυμπιακής Επιτροπής
2. Στη συνεργασία του δημόσιου τομέα με τις ιδιωτικές πρωτοβουλίες

3. Στη δημιουργία ειδικών διοικητικών σωμάτων, που δεν συσχετίζονται με την καθιερωμένη δημόσια διοίκηση, και οι λειτουργίες τους διαχωρίζονταν σε επενδυτικές και οργανωτικές.

Η Βαρκελώνη για τη διοργάνωση των Αγώνων χρησιμοποίησε εμπειρίες παλαιότερων Ολυμπιακών διοργανώσεων τόσο σε θέματα τεχνικά και σχεδιαστικά όσο και σε θέματα οικονομικά έτσι ώστε να μπορέσει να κάνει μια αρχική εκτίμηση του κόστους της διοργάνωσης. Πιο συγκεκριμένα, οι αρμόδιοι ήρθαν σε επαφή με τους διοργανωτές των Ολυμπιακών Αγώνων του Λος Άντζελες. Δεν είναι άλλωστε τυχαία η σύγκριση των δύο Ολυμπιάδων, όπου και στις δύο περιπτώσεις υπήρχε επικέντρωση του σχεδιασμού στην ανανέωση και ανάπλαση των παραλιακών τους μετώπων (*Monclus*, 2003).

Επιπτώσεις της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων στο αστικό τοπίο της Βαρκελώνης  
Χάρη στους Ολυμπιακούς Αγώνες, η πόλη πέρασε μια διαδικασία μεταμόρφωσης που κατέληξε στο να αλλάξει τελείως το αστικό της τοπίο. Αυτή αποτελεί και τη δεύτερη μεταμόρφωση της πόλης μετά το σχέδιο του *Cerdà* το 1859. Η αναβάθμιση του αστικού της περιβάλλοντος κατά την προ-ολυμπιακή περίοδο ήταν απαραίτητη και έτσι η Βαρκελώνη εκμεταλλεύτηκε το γεγονός των Ολυμπιακών Αγώνων για την ανάπτυξή της. Μέσα σε μόλις έξι χρόνια, πραγματοποιήθηκε το 80% ενός 25ετούς προγράμματος ανάπτυξης της πόλης που περιείχε εκτός των άλλων, την αναβάθμιση εκτεταμένων περιοχών της πόλης που είχαν φθαρεί από το χρόνο.

Σημαντικός παράγοντας που συντέλεσε στην αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος ήταν και η έγκριση, έξι χρόνια πριν τους αγώνες, από το δημοτικό συμβούλιο της Βαρκελώνης και από την κεντρική διοίκηση της Καταλονίας, του «Γενικού Ειδικού Πολεοδομικού Σχεδίου» για το παραλιακό μέτωπο, για το πέρασμα *Carles I* και την περιοχή *Icaria*. Το εν λόγω σχέδιο εντάχθηκε στα πλαίσια του γενικού μητροπολιτικού σχεδίου.

Ο αρχιτέκτων *Acebilló*, ήταν υπεύθυνος πολεοδομίας, και η φιλοσοφία του στηρίχτηκε στη *συμπαγή πόλη*, που δεν επεκτείνεται, αλλά εκμεταλλεύεται στο έπακρο τον χώρο της, ακόμη και αν αυτό σημαίνει είτε γκρέμισμα είτε καθ' ύψος δόμηση. Θεμελιώδης αρχή του

*Acebillo* (που επηρέασε και το σχεδιασμό) ήταν ότι η υποδομή είναι ο μόνος τρόπος για να επιλυθούν θέματα πολεοδομικού σχεδιασμού, διότι αυτό βρίσκεται ακριβώς στη μέση, ανάμεσα στον σχεδιασμό των αστικών χώρων και τον καθορισμό της αρχιτεκτονικής. Το όραμα και η πολιτική για την ανασυγκρότηση και ανάπτυξη της πόλης βασίστηκαν στην ανάκτηση του δημόσιου χώρου της πόλης προς όφελος των κατοίκων της, ενώ οι Ολυμπιακοί Αγώνες αποτέλεσαν το εργαλείο για την πολεοδομική ανάπλαση του κέντρου της Βαρκελώνης, τη βελτίωση και την ανανέωση των υποδομών της, αλλά και για την ανάπτυξη στρατηγικών πόλων.

Σύμφωνα με τον *Acebillo* (1998), η μετατροπή της πόλης βασίστηκε σε τρία σημεία:

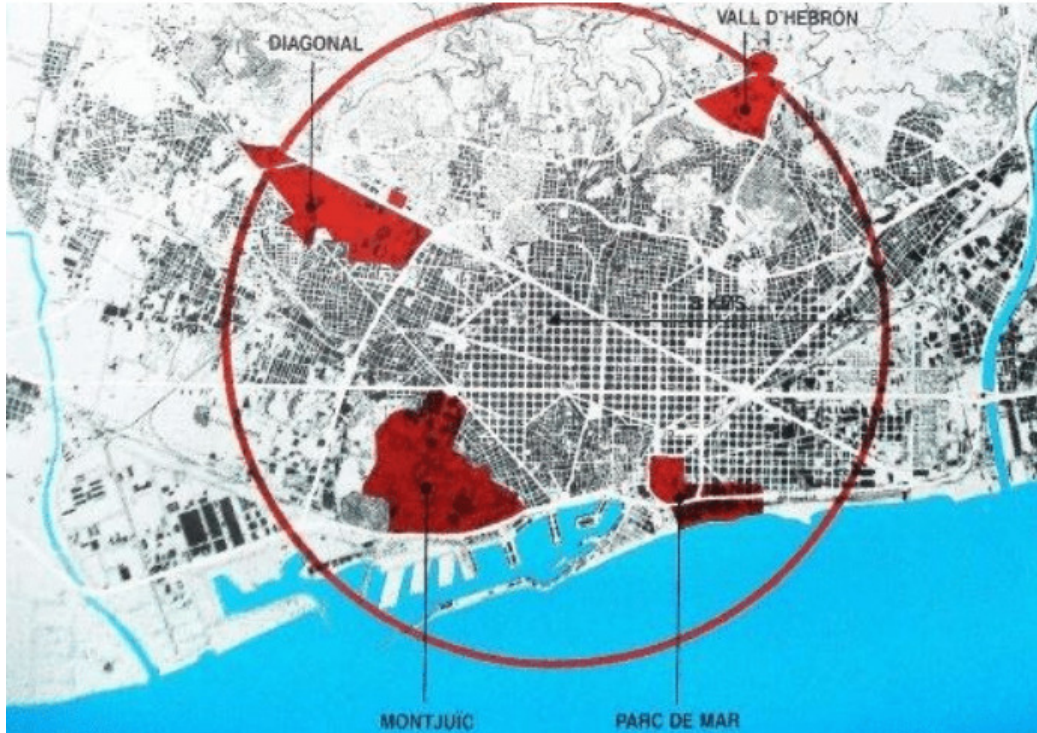
- Έργα υποδομής
- Κέντρο πόλης
- Παραλιακό μέτωπο

Επιγραμματικά τα έργα που άλλαξαν τη δομή της πόλης ακολουθούν την εξής σειρά σύμφωνα με τη σημαντικότητά τους (*Brunet*, 1995):

- Δρόμοι και μεταφορικές υποδομές
- Στέγαση, γραφεία και εμπορικοί χώροι
- Τηλεπικοινωνίες και υπηρεσίες
- Ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις
- Αθλητικές εγκαταστάσεις
- Περιβαλλοντικές υποδομές

Οι τέσσερις κύριες Ολυμπιακές περιοχές που στηρίχθηκε ο σχεδιασμός των Αγώνων ήταν:

1. περιοχή στο λόφο *Montjuïc*
2. περιοχή *Vall d' Hebron*
3. περιοχή *Diagonal*
4. περιοχή *Poble Nou*, Ολυμπιακό Χωριό



Εικόνα 111: Οι τέσσερις Ολυμπιακές περιοχές, πηγή: Ajuntament de Barcelona-1988

Η επιλογή των τεσσάρων αυτών περιοχών, έγινε με τέτοιο τρόπο ώστε να αποφευχθεί η συγκέντρωση όλων των αθλητικών δραστηριοτήτων σε ένα ενιαίο χώρο, το οποίο ναί μεν θα ήταν πρακτικό για τις μέρες που θα διαρκούσαν οι Αγώνες αλλά μετά το πέρας της Ολυμπιακής περιόδου δεν θα είχε το ίδιο χρηστικό αποτέλεσμα. Σημαντική παράμετρος αποτελούσε η προσβασιμότητα και η εύκολη και γρήγορη μετακίνηση μεταξύ των τεσσάρων Ολυμπιακών περιοχών. Για το λόγο αυτό, οι τέσσερις αυτές περιοχές συνδέθηκαν με δρόμους ταχείας κυκλοφορίας. Στις δύο από τις τέσσερις περιοχές ήταν συγκεντρωμένες οι περισσότερες αθλητικές εγκαταστάσεις που απαιτούνταν για τη διοργάνωση των Αγώνων. Έγινε ανανέωση όλων των ήδη υπαρχόντων αθλητικών εγκαταστάσεων και δημιουργήθηκαν άλλες 75 νέες.

Στην ανάπτυξη του παραλιακού αλλά και του ανατολικού μέρους της πόλης συνέβαλε σημαντικά η διοργάνωση του Παγκόσμιου Κοινωνικού Φόρουμ (*World Social Forum*), που φιλοξενήθηκε στη Βαρκελώνη το 2004. Έγιναν ριζικές αναπλάσεις, ανακαινίσεις

παλαιών κτιρίων και αλλαγή χρήσης εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών εγκαταστάσεων σε κτίρια πολιτιστικών εκδηλώσεων, γραφεία κ.ά (Μηλιώνης, 2004).

#### Ανάπλαση Περιοχής 22@



Εικόνα 112: Περιοχή Poblenou, πηγή: [www.gpsmycity.com](http://www.gpsmycity.com)

Τοποθεσία και πλεονεκτήματα ανάπλασης 22@ περιοχής

Η περιοχή 22@ βρίσκεται στη συνοικία *Poblenou* και καλύπτει έκταση 198,26 εκτάρια. Το σχέδιο για την ανάπλαση της εγκρίθηκε το 2001 από το δημαρχείο της πόλης με σκοπό τη μετατροπή της βιομηχανικής αυτής περιοχής σε μια καινοτόμο παραγωγική περιοχή βασισμένη στη γνώση. Η εξαιρετικά κεντρική τοποθεσία του έργου, τόσο σε σχέση με την πόλη όσο και με την κεντρική περιοχή της, είναι ένα από τα κύρια πλεονεκτήματά του: η 22@ περιοχή διαρθρώνεται γύρω από τη λεωφόρο *Diagonal*, που ενώνει τους δύο κύριους πόλους οικονομικής και πολιτιστικής δραστηριότητας της πόλης: την *Plaça de les Glòries* και το *Centre Convencions Internacional de Barcelona (CCIB)*, το μεγαλύτερο στο νότιο τμήμα της Ευρώπης, ικανό να φιλοξενήσει διεθνείς εκδηλώσεις μέχρι 20.000 άτομα.





Εικόνα 113: Πανοραμική Αποψη της 22@ περιοχής, πηγή: [www.22barcelona.com](http://www.22barcelona.com)

Το σχέδιο της ανάπλασης της περιοχής 22@ έχει πολλά πλεονεκτήματα, τόσο για την οικονομία, όσο και για την κοινωνία της Βαρκελώνης. Ως αστική ανάπλαση, απαντά στην ανάγκη να αποκατασταθεί η οικονομική και κοινωνική δυναμική της συνοικίας *Poblenou*, δημιουργώντας ένα ποικίλο, ισορροπημένο περιβάλλον με κέντρα παραγωγής, κοινωνική στέγαση, εγκαταστάσεις και χώρους πρασίνου με στόχο τη βελτίωση τόσο της ποιότητας ζωής όσο και του χώρου εργασίας. Ως οικονομική αναζωογόνηση, προσφέρει μια μοναδική ευκαιρία για να μετατρέψει την περιοχή *Poblenou* σε μία σημαντική επιστημονική, τεχνολογική και πολιτιστική πλατφόρμα, καθιστώντας τη Βαρκελώνη μία από τις πιο δυναμικές και καινοτόμες πόλεις στον κόσμο. Ως κοινωνική αναζωογόνηση, ευνοεί τη δικτύωση των διαφόρων επαγγελματιών που εργάζονται στην περιοχή, ενθαρρύνει και υποστηρίζει καινοτόμα σχέδια που προωθούν τη συνεργασία μεταξύ των επιχειρήσεων, των θεσμών και των κατοίκων, καθώς και των κοινωνικών, εκπαιδευτικών και πολιτιστικών οργανώσεων.

## Υποδομές

Κατά τη στιγμή της έγκρισης του σχεδίου 22@ της Βαρκελώνης, το δίκτυο των υποδομών των βιομηχανικών περιοχών της συνοικίας *Poblenou* ήταν αναγκαίο να βελτιωθεί. Για να αλλάξει την κατάσταση αυτή το σχέδιο θεσπίζει ένα νέο Σχέδιο Ειδικής Υποδομής (*PEI*) για την εκ νέου ανάπλαση 37 χλμ. των δρόμων στην περιοχή 22@ της Βαρκελώνης παρέχοντάς τους κορυφαίες υπηρεσίες αιχμής. Το νέο σχέδιο υποδομών αντιπροσωπεύει μία συνολική επένδυση (κυρίως ιδιωτικής φύσεως) 180 εκατομμυρίων ευρώ. Μερικές από τις σημαντικότερες υποδομές που περιλαμβάνονται είναι:

- Υπόγειο σύστημα υπηρεσιών που ενώνει τα οικοδομικά τετράγωνα επιτρέποντας τη βελτίωση ή την επισκευή των δικτύων παροχών χωρίς την ανάγκη για εργασία στο επίπεδο του δρόμου.
- Νέα δίκτυα τηλεπικοινωνιών, συμπεριλαμβανομένων των οπτικών ινών, που επιτρέπουν στις εταιρείες να επιλέξουν από διάφορους φορείς παροχής υπηρεσιών για τη δημιουργία *point-to-point* συνδέσεων εντός της περιοχής. Οι εταιρείες μπορούν επίσης να εγκαταστήσουν κεραιές και συστήματα ραδιοφωνικών μεταδόσεων.
- Επιλεκτικό σύστημα συλλογής απορριμμάτων, με το διαχωρισμό των οργανικών, των μη οργανικών και των απορριμμάτων χαρτιού.
- Το νέο δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας εγγυάται την ποιότητα της παροχής ηλεκτρικής ενέργειας, προσφέροντας πέντε φορές περισσότερη ενέργεια από ότι το τρέχον σύστημα, καθώς και πιο ισχυρά συστήματα παροχής αερίου και νερού.

Το νέο σχέδιο κινητικότητας έχει ως στόχο να διασφαλίσει ότι από το 2010, πάνω από το 70% των μετακινήσεων που γίνονται από ανθρώπους στην 22@ περιοχή θα είναι με τα μέσα μαζικής μεταφοράς, με τα πόδια ή με ποδήλατο. Για τους εν λόγω σκοπούς, προτείνονται σημαντικές βελτιώσεις του δικτύου δημοσίων μεταφορών, δημιουργείται ένα εκτεταμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων (29 χλμ.) και βελτιστοποιείται η ροή των οχημάτων. Επίσης, εξασφαλίζεται η διαθεσιμότητα θέσεων στάθμευσης για τους εργαζόμενους και τους επισκέπτες σε ολόκληρη την περιοχή, και εισάγονται νέοι μηχανισμοί για τη μείωση του θορύβου και τη ρύπανσης του περιβάλλοντος.





Εικόνα 114: Υποδομές-22@ περιοχή, πηγή: [www.22barcelona.com](http://www.22barcelona.com)

#### Εκπαίδευση και κέντρα καινοτομίας

Για να ευνοηθεί η μετάδοση της γνώσης στο παραγωγικό σύστημα, τα πανεπιστήμια και τα κέντρα επιστημονικής και τεχνολογικής καινοτομίας, τα εργαστήρια, τα σχεδιαστικά κέντρα και τα μόνιμα κέντρα κατάρτισης, πρέπει όλα να βρίσκονται κοντά στις εταιρείες παραγωγής.

Έτσι, το 22@ σχέδιο προβλέπει ότι το 10% της γης που θα μετατραπεί, να δοθεί για το δημόσιο τομέα και να χρησιμοποιηθεί για τις εγκαταστάσεις που σχετίζονται με το παραγωγικό σύστημα, γνωστές ως 7@ εγκαταστάσεις. Αυτές περιλαμβάνουν

- την κατάρτιση
- την έρευνα
- δραστηριότητες για τη διάδοση των νέων τεχνολογιών

Αυτό το μέτρο έχει σχεδιαστεί για να ευνοήσει τη συνέργεια μεταξύ του πανεπιστημίου, των κέντρων τεχνολογίας, των ερευνητικών κέντρων, των παραγωγικών δραστηριοτήτων και των κατοίκων της περιοχής έτσι ώστε να βελτιωθεί η συνολική αποτελεσματικότητα, δεδομένου ότι εγγυάται την πρόσβαση σε υψηλής εξειδίκευσης ανθρώπινο δυναμικό, ενώ, την ίδια στιγμή, ευνοεί τη συνεργασία μεταξύ των ερευνητικών ομάδων και των επιχειρήσεων που είναι εγκατεστημένες στην περιοχή 22@ της Βαρκελώνης.



Εικόνα 115: Χάρτης με τα πανεπιστήμια της περιοχής, πηγή: [www.22barcelona.com](http://www.22barcelona.com)



Εικόνα 116: χάρτης με τα κέντρα έρευνας και τεχνολογίας, πηγή: [www.22barcelona.com](http://www.22barcelona.com)

## Στέγαση

Μεγάλη έμφαση έχει δοθεί στη στέγαση σύμφωνα με το σχέδιο ανάπλασης 22@. Δημιουργούνται νέες κατοικίες επιτρέποντας στους κατοίκους να ζουν κοντά στο χώρο εργασίας τους. Παράλληλα, ενισχύεται η τοπική αγορά και το εμπόριο εγγυώντας έτσι τη ζωτικότητα της περιοχής καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας. Ανακτώνται πάνω από 4.600 παραδοσιακές κατοικίες, οι οποίες ήταν χτισμένες στις βιομηχανικές περιοχές και είχε παρεμποδιστεί η κατασκευή τους από το 1953, όπου σύμφωνα με το σχέδιο πόλης η παραγωγική γη στην πόλη θα έπρεπε να είναι αποκλειστικά και μόνο για βιομηχανική χρήση.

Επιπλέον, προωθείται η κατασκευή 4.000 νέων κατοικιών που προστατεύονται από την κυβέρνηση, πράγμα το οποίο ευνοεί την κοινωνική πολυμορφία στο Poblenou. Αυτή την περίοδο ολοκληρώνονται επιπλέον 1.523 διαμερίσματα. Προκειμένου να ενισχυθεί η κοινωνική πολυμορφία του Poblenou, το 22@ σχέδιο ανάπλασης προβλέπει επίσης τη δημιουργία εργατικών κατοικιών, καθώς και τη μετατροπή ορισμένων βιομηχανικών κτιρίων σε *loft*-τύπου κατοικίες εάν ο συντελεστής δόμησης είναι μικρότερος από εκείνον που καθορίστηκε για παραγωγική χρήση, και αν η διατήρησή τους έχει αρχιτεκτονικό, ιστορικό ή καλλιτεχνικό ενδιαφέρον. Με τον τρόπο αυτό το 22@ σχέδιο ευνοεί τη διατήρηση της βιομηχανικής αρχιτεκτονικής κληρονομιάς της περιοχής, προσφέροντας μη συμβατικές κατοικίες, διευρύνοντας περαιτέρω την προσφορά σε στέγαση.

Συνολικά περίπου 9.000 νέες κατοικίες δημιουργήθηκαν στη συνοικία του Poblenou, καλύπτοντας το 50% της έκτασης της 22@ περιοχής.



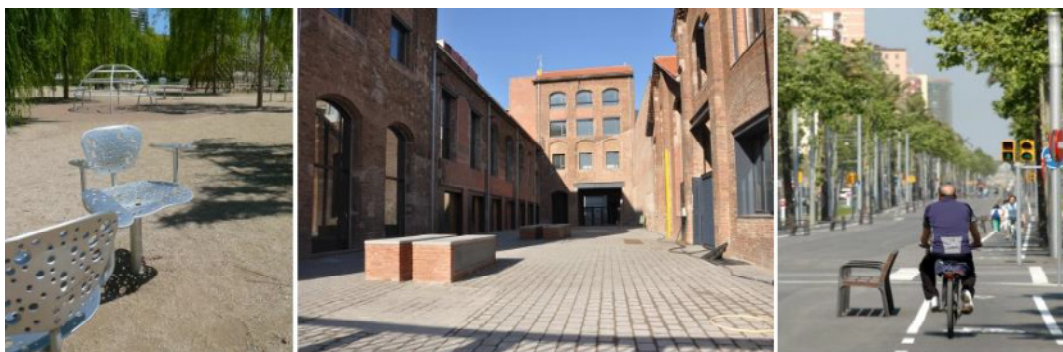
Εικόνα 117: Νέες κατοικίες, πηγή: [www.22barcelona.com](http://www.22barcelona.com)



## Δημόσιος χώρος

Όσον αφορά τον δημόσιο χώρο, το 10% της περιοχής που ήταν στο παρελθόν βιομηχανική, μετατρέπεται σε νέους χώρους πρασίνου (114,000 km<sup>2</sup>), ενώ ταυτόχρονα βελτιώνεται η ποιότητα των δρόμων και των δημόσιων χώρων. Κατασκευάζεται ένα εκτεταμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων μήκους 29 χλμ. και γίνεται ανάπλαση όλων των δρόμων με διάνοιξη των πεζοδρομίων, στοχεύοντας στην ανάπτυξη της τοπικής αγοράς και στη βελτίωση της ποιότητας των μετακινήσεων των κατοίκων. Σε κάθε διασταύρωση δημιουργείται μια οκταγωνική «πλατεία», όπως φαίνεται στην παρακάτω εικόνα (Εικόνα 2.9). Επιπλέον, μειώνεται ο αριθμός των κεντρικών δρόμων που χρησιμοποιούνται κατά βάση από τα ΙΧ και από τα δημόσια οχήματα, και σχεδιάζεται μεγαλύτερος αριθμός δευτερευόντων δρόμων με λιγότερη κίνηση για την πρόσβαση στα κτίρια. Αυτή η νέα ιεράρχηση των δρόμων επιτρέπει τη μείωση του θορύβου και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στην περιοχή του *Poblenou*

Τέλος, προκειμένου να επιτευχθεί μια υψηλότερη ποιότητα ζωής στο δρόμο, οι διαβάσεις βρίσκονται πιο κοντά στη γωνία, με στόχο τη βελτίωση των συνθηκών ασφάλειας και της ορατότητας, και τα πεζοδρόμια διευρύνονται έτσι ώστε να προωθηθεί η πεζοπορία και η εμπορική ανάπτυξη στις γωνίες. Έτσι υπάρχει περισσότερος ελεύθερος χώρος στο πεζοδρόμιο λόγω της αναδιάρθρωσης του αστικού περιβάλλοντος.



Εικόνα 118: Ανάπλαση Δημόσιου χώρου, πηγή: [www.22barcelona.com](http://www.22barcelona.com)

## Αποκατάσταση Ιστορικής Κληρονομιάς

Το 22@ σχέδιο ανάπλασης αποσκοπεί στην προώθηση του πλούτου των χώρων που χαρακτηρίζει την περιοχή του *Poblenou* και στην προώθηση ενός μοντέλου αστικής πολυμορφίας στην οποία τα νέα κτίρια και οι δημόσιοι χώροι θα συνυπάρχουν με τα ιστορικά κατάλοιπα και τα άλλα στοιχεία που αντιπροσωπεύουν το βιομηχανικό παρελθόν της περιοχής, δημιουργώντας έτσι ένα περιβάλλον με μεγάλη πολιτιστική αξία στο οποίο παράδοση και καινοτομία συγκλίνουν.

Σε αντίθεση με την παραδοσιακή πολεοδομία, το 22@ σχέδιο ανάπλασης δεν καθορίζει το τελικό αποτέλεσμα του μετασχηματισμού, αλλά προωθεί την σταδιακή ανακαίνιση, προσαρμοσμένη στα ειδικά χαρακτηριστικά των διαφόρων τμημάτων της επικράτειας. Επιτρέπει, έτσι, την εκ νέου αποτίμηση της βιομηχανικής κληρονομιάς της περιοχής, ευνοώντας την ανακαίνισή της για νέες χρήσεις, σε αρμονία με τα ειδικά χαρακτηριστικά και των αστικών περιχώρων τους.

Προκειμένου να προωθηθεί η διαδικασία αποκατάστασης των συμβόλων της βιομηχανικής μνήμης του *Poblenou* και να θεωρηθούν ως μνημεία αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος ώστε να καταγραφούν ως στοιχεία πολιτιστικής κληρονομιάς, συντάχθηκαν η Δημοτική Επιχείρηση 22@ της Βαρκελώνης και το Τμήμα Πολεοδομίας του Δήμου Βαρκελώνης. Σε αυτή την τροποποίηση του καταλόγου της κληρονομιάς στην πόλη της Βαρκελώνης- βιομηχανική κληρονομιά του *Poblenou*- 68 νέα στοιχεία συμπεριλήφθηκαν, τα οποία, μαζί με τα 46 που ήδη υπήρχαν στον κατάλογο, κάνουν ένα σύνολο 114 στοιχείων προς διατήρηση. Από αυτά, επτά είναι αξιοσημείωτου ενδιαφέροντος-*Can Ricart, Escocesa, Can Gili Nou, Palo Alto, Frigo, Ca l'Illa, Fabrica Waldés*- τα οποία, λόγω της μεγάλης τους σημασίας, έχουν προταθεί ως πολιτισμικά αγαθά τοπικού ενδιαφέροντος. Για τη διατήρηση αυτής της ομάδας των κτιρίων, ειδικοί κανονισμοί προστατεύουν επίσης και άλλα στοιχεία, όπως τα σοκάκια και τα κτίρια κατοικιών.

Τέλος, το Κέντρο του Βιομηχανικού Πολιτισμού της Βαρκελώνης δημιουργείται στην *Can Saladrigas* και αναπτύσσει διάφορες πρωτοβουλίες για την προώθηση της βιομηχανικής κληρονομιάς της Βαρκελώνης.



*Εικόνα 119: Αποκατάσταση Ιστορικής Κληρονομιάς, πηγή: [www.22barcelona.com](http://www.22barcelona.com)*

## Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΤΟΥ HAFENCITY, ΣΤΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ

### Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ HAFEN CITY



*Εικόνα 20: Ιστορική φωτογραφία του λιμανιού, πηγή: hafencity.com*

Μια από τις πόλεις που προχώρησε σε σημαντικές αλλαγές στον τρόπο οργάνωσης του αστικού ιστού της, με βασικό άξονα αυτών την αναβάθμιση της λιμενικής της ζώνης, αποτελεί η πόλη του Αμβούργου. Κυριολεκτικά κτισμένη πάνω στο νερό, το υγρό στοιχείο αποτελεί κύριο χαρακτηριστικό της και εκφράζεται μέσω του ποταμού Έλβα, του ποταμού Άλστερ και του πλήθους καναλιών τους (Μανάρη, 2013).

Το λιμάνι του Αμβούργου είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Γερμανίας και το δεύτερο στον κόσμο, αμέσως μετά του Ρότερνταμ, σε εμπόριο αγαθών. Δεν είναι τυχαίος ο χαρακτηρισμός της πόλης ως “Torzurwelt”, «Πύλη στον κόσμο», αποτελώντας εμπορικό κόμβο για τις θαλάσσιες μεταφορές. Ο Έλβας μάλιστα, ως ποταμός με μεγάλο βάθος, βοήθησε στην ανάπτυξη της πόλης ενισχύοντας τη θέση της σε υπερτοπικό επίπεδο.





*Εικόνα 21: Πανοραμική εικόνα του Hafen city στο Αμβούργο, πηγή: Olympia master plan*

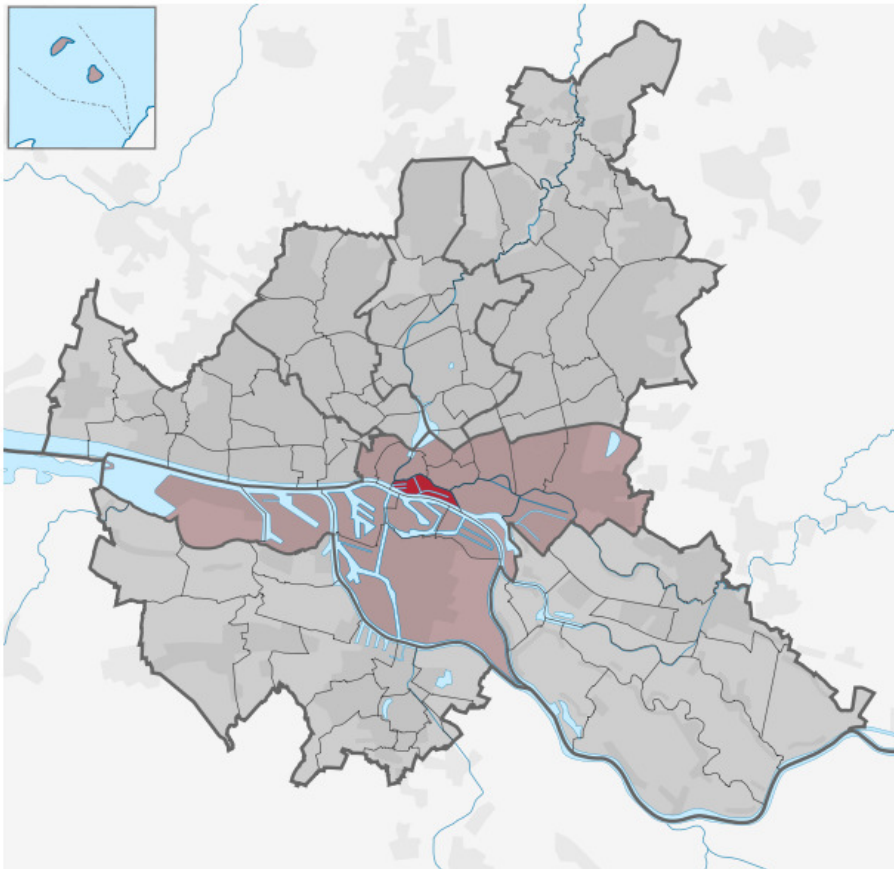
Η παλιά λιμενική ζώνη άρχισε, ωστόσο, να εγκαταλείπεται και σταδιακά να παρακμάζει, αποτέλεσμα των ριζικών αλλαγών στους τρόπους που πραγματοποιούνταν οι μεταφορές τα τελευταία χρόνια, καθιστώντας ανεπαρκείς τις εγκαταστάσεις για τις νέες ανάγκες. Ήδη, από τον 20<sup>ο</sup> αιώνα, καθιστώντας τη ως μια υποβαθμισμένη περιοχή που απλά απομάκρυνε την αστική ζωή από το υγρό στοιχείο και το μέτωπο της προς τη θάλασσα.

Από το 1980, στα πλαίσια αναζωογόνησης των λιμανιών και της προσπάθειας εξευγενισμού που προωθούν οι ευρωπαϊκές πόλεις, η πόλη του Αμβούργου ενεργοποιεί τη διαδικασία επαναφοράς της σχέσης του με το λιμάνι. Με σλόγκαν From Ship to Chip, τονίζεται η ανάγκη απαγκίστρωσης από τις βιομηχανικές χρήσεις των προηγούμενων δεκαετιών και μετατόπιση προς λειτουργίες τριτογενούς τομέα, της επικοινωνίας, διαφήμισης, πληροφορικής. Σε μια προσπάθεια επαναπροσδιορισμού και ισχυροποίησης της ταυτότητας της πόλης, το ενδιαφέρον στρέφεται στις όχθες του Έλβα. Από εκεί που το νότιο τμήμα της πόλης, το οποίο συγκέντρωνε παλαιότερα τις λιμενικές εγκαταστάσεις, δεν είχε συμπεριληφθεί στο σχεδιασμό της πόλης και λειτουργούσε αυτόνομα, έρχεται να γίνει ζωντανό κομμάτι αυτής.

Το 2002 η Γερουσία της πόλης-κράτους διατυπώνει ένα Κατευθυντήριο Σχέδιο Πολιτικής (ΚΠΣ) με τίτλο Μητρόπολη Αμβούργο- Αναπτυσσόμενη Πόλη με όραμα ένα συνεχώς



αναπτυσσόμενο κέντρο παγκόσμιας ακτινοβολίας. Με άξονα δράσης το Άλμα από τον Έλβα, και την ανάγκη για περισσότερη πόλη μέσα στην πόλη τίθεται στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος η ανάγκη για μια ποιοτική πολεοδομική ανάπτυξη, στις όχθες και τα νησιά του Έλβα. Η πρόθεση αυτή ξεκινά να υλοποιείται σήμερα μέσω του σχεδίου HafenCity, ενός πολύπλευρου προγράμματος, που υπόσχεται σημαντικά αναπτυξιακά βήματα για ολόκληρη την πόλη. Στόχος, η δημιουργία μιας νέας αστικής περιοχής γύρω από το ποτάμι, που θα έρθει να λειτουργήσει συνδυαστικά με την πόλη, ως μια προσπάθεια αποσυμφόρησης πιέσεων που προέρχονται όχι μόνο από τη δημογραφική μεγέθυνση του δήμου αλλά και από την απουσία αστικής συνεκτικότητας μέσα στα όρια της μητροπολιτικής περιοχής.



Εικόνα 22: Η θέση του Hafen city στην μητροπολιτική περιοχή του Αμβούργου, πηγή: [commons.wikimedia.org](https://commons.wikimedia.org)

Η δημιουργία του προγράμματος Hafencity

Κατά τη δεκατία του 90', η πτώση του τοίχους και η ενοποίηση της Γερμανίας δημιούργησαν τις προϋποθέσεις για την ανάδειξη του λιμένα του Αμβούργου ως κεντροβαρικής σημασίας εμπορευματικού και επιβατικού σταθμού της Ευρώπης. Ωστόσο, παρά την κομβική του θέση μεταξύ Βόρειας και Κεντρικής Ευρώπης, η ανεπάρκεια των υποδομών να υποστηρίξουν τις νέες τεχνολογίας μεταφορτωτικές δραστηριότητες με containers οδήγησε στη σταδιακή παρακμή των λιμενικών περιοχών πλησίον του αστικού κέντρου. Κατά συνέπεια, οι κύριες εγκαταστάσεις μεταφέρθηκαν στη νότια όχθη του Έλβα, στο Altenwerder, αφήνοντας μεγάλες εκτάσεις στο όριο της πόλης με τη θάλασσα να υπολειπούνται.

Εκτός από το προφανές πρόβλημα του φθίνοντος αναξιοποίητου χώρου, η τοποθεσία των εν λόγω εγκαταστάσεων επί του θαλάσσιου μετώπου απομάκρυνε τον αστικό ιστό από τον Έλβα. Ταυτόχρονα, το υλικό όριο της περιφραξής της περιοχής δυσχαίρενε ακόμη περισσότερο την αλληλεπίδραση των κατοίκων με το υδάτινο στοιχείο. Έτσι υπό το πρίσμα των πολιτικών αστικής αναγέννησης, το 1991 ο πρώην δήμαρχος της πόλης Henning Voscherau αποφάσισε να επιληφθεί της κατάστασης, προωθώντας στρατηγικές για την αναδόμηση της περιοχής.

Για τη δρομολόγηση του έργου και υπό συνθήκες διακριτικότητας, ξεκίνησαν άμεσα οι διαδικασίες ανάκτησης των ιδιωτικών ιδιοκτησιών. Την ενέργεια αυτή ανέλαβε η Hamburger Hafen and Lagerhausgesellschaft mbH (πλέον HHLA Hafen und Logistik AG), ενώ το 1995 ιδρύθηκε η θυγατρική αυτής GHS Gesellschaft für Hafe- und Standortentwicklung ( από το 2004 γνωστή ως Hafencity Hamburg GmbH), η οποία θα αποτελέσει τον μελλοντικό συντονιστή του εγχειρήματος. Το σχέδιο, ωστόσο, δεν γνωστοποιήθηκε παρά 2 χρόνια αργότερα, προκειμένου να αποφευχθούν οι αντιδράσεις από τις αρχές του Λιμένα αλλά και από ιδιώτες, οι οποίες θα επιβάρυναν το κόστος της διαδικασίας.

Επρόκειτο για το όραμα μιας πόλης- λιμάνι, μίας νέας αστικής περιοχής με μεγάλη εγγύτητα με το ιστορικό κέντρο, αλλά και σε άμεση επαφή με το θαλάσσιο μέτωπο, η οποία θα ανήγαγε το Αμβούργο σε τοπίο παγκόσμιας ακτινοβολίας. Όσον αφορά στο ιδιοκτησιακό καθεστώς, το 80% των οικοπέδων υπάγεται στο Δήμο. Από αυτές τις εκτάσεις, ένα ποσοστό ανήκε με σύμβαση στις ιδιωτικές λιμενικές σιδηροδρομικές γραμμές, και ορισμένα ακόμα ήταν μισθωμένες με μακροχρόνιες συμβάσεις σε επενδυτές.

Λόγω της βαρύνουσας σημασίας της για το σύνολο της πόλης, το 2006 η περιοχή του Hafen City ανακηρύχθηκε σε «περιοχή υψηλής προτεραιότητας». Αυτό πρακτικά σήμαινε ότι όλα τα αναπτυξιακά σχέδια θα υποβάλλονταν σε συζήτηση από την Επιτροπή για την Αστική Ανάπτυξη η οποία συγκροτήθηκε ειδικά για αυτόν τον σκοπό και αντιπροσωπεύει όλα τα πολιτικά κόμματα της Βουλής του Αμβούργου.

Η οικοδόμηση των κτιρίων ξεκίνησε το 2001, ενώ οι πρώτοι κάτοικοι εγκαταστάθηκαν στην περιοχή το 2005. Το 2009 ολοκληρώθηκε η κατασκευή της πρώτης γειτονιάς (Am Sandorkai/Dalamankai quarter) στο δυτικό άκρο. Το HafenCity είναι μια πόλη εν εξελίξει, με αποτέλεσμα οι ανάγκες και οι προοπτικές της να ανανεώνονται συνεχώς. Ανταποκρινόμενες σε μια τέτοια συνθήκη, οι στρατηγικές διαχείρισης και σχεδιασμού του νέου αστικού χώρου πρέπει επίσης να ακολουθούν μια λογική αδιάλειπτης επικαιροποίησης. Σε αυτό το πλαίσιο το ΓΣΡ του 2000 αναθεωρήθηκε προκειμένου να συμπεριλάβει μελέτες σχετικά με την επέκταση του project προς τα ανατολικά αλλά και με την ενίσχυση της βιωσιμότητας στο σύνολο της προτασης.

Το πρόγραμμα του HafenCity αντιπροσωπεύει ένα έργο που θα ανασυντάξει την εικόνα του σύγχρονου Αμβούργου και θα οδηγήσει στην ανάδυση ενός μεταμοντέρνου αστικού τοπίου αίγλης και εξουσίας, με αυξημένη σφαίρα επιρροής. Η αναδόμηση του παλιού λιμανιού είναι ένα ζήτημα που έχει αντίκτυπο όχι μόνο στα 1,8 εκατομμύρια κατοίκους της Χανσεάτικης Πόλης, αλλά στον πληθυσμό των περίπου 5 εκατομμυρίων ολόκληρης της μητροπολιτικής περιφέρειας.



*Εικόνα 23: Hafencity , Αμβούργο 1997, πηγή: Olympia master plan*



*Εικόνα 24: Hafencity , Αμβούργο 2013, πηγή: Olympia master plan*



## Στρατηγική σχεδιασμού και masterplan

Το Hafencity ξεκίνησε από μια περιορισμένη έκταση στο υδάτινο μέτωπο της περιοχής Altona. Σήμερα ωστόσο καλύπτει επιφάνεια 157 εκταρίων, η οποία καλείται να παραλάβει την επέκτασή της πόλης και να εξασφαλίσει τη σύνδεση με το ποτάμι. Η νέα αστική περιοχή αποτελεί απάντηση σε τοπικά ζητήματα και ανάγκες, ανταποκρινόμενη ταυτόχρονα στις ευρωπαϊκές και διεθνείς επιτάξεις για τον πολεοδομικό προγραμματισμό. Το Hafencity επιδιώκει την περαιτέρω ενίσχυση της σχέσεως πόλη με τη θάλασσα. Η αειφόρος ανάπτυξη της λιμενικής ζώνης με την ταυτόχρονη χωροθέτηση δραστηριοτήτων κατοικίας, αναψυχής, τουρισμού έχει σαν στόχο να προωθήσει ένα πρωτότυπο μοντέλο αστικοποίησης, να δώσει έμφαση στην εικόνα της πόλης καθιστώντας την ως σημαντικό πόλο έλξης κεφαλαίου και τουριστών εδραιώνοντας τη θέση της ανάμεσα στις ανταγωνιστικότερες πόλεις της σύγχρονης εποχής.



Εικόνα 25: Ψηφιακό σχέδιο απεικόνισης της μελλοντικής εικόνας του λιμανιού, πηγή: Olympia master plan

Το εγχείρημα του Hafencity διέπεται από τρεις επικαλυπτόμενες σχέσεις, αυτές της ταυτότητας, της αστικότητας και της βιωσιμότητας. Σε επίπεδο αστικού σχεδιασμού, διακρίνονται οι παρακάτω επιδιώξεις:

- η νέα αστική περιοχή να αποτελέσει μια ενότητα με το ιστορικό συγκρότημα των αποθηκών και το ιστορικό κέντρο
- να υπάρξουν μοναδικά αστικά τοπία και επομένως πλουραλισμός στην επιλογή τύπων σχεδιασμού αστικής σύνθεσης ( Ασπρογέρακας και Σερράος 2008)
- η πόλη να αναπτυχθεί σε μια συμβιωτική σχέση με τον ποταμό Έλβα.

Το Hafencity, όπως και αντίστοιχα έργα αστικών αναπλάσεων της Ευρώπης, αποτελεί ένα ισχυρό μέσο κατασκευής και προβολής τοπικής ταυτότητα, με σκοπό την αναβάθμιση της ελκυστικότητας του Αμβούργου. Παράλληλα όμως με αυτήν την επιδίωξη, δεν παύει να λειτουργεί ως ένα συγκροτημένο στο ιστορικό κέντρο, το οποίο θέτει ως πρωταρχικό στόχο την απορρόφηση των επεκτατικών τάσεων της πόλης.

Masterplan: Σχεδιαστικές Κατευθύνσεις

Το Hafencity αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα μητροπολιτικά σχέδια αστικής ανάπτυξης σε παραλιακό μέτωπο, καθώς πρόκειται να επεκτείνει την πόλη του Αμβούργου κατά 40%. Οι σχεδιαστικές προθέσεις και πρωτοποριακές ιδέες για τη νέα αστική ενότητα και την ιδιαίτερη φυσιογνωμία που θα προάγει, εκφράστηκαν μέσω του Γενικού Ρυθμιστικού Σχεδίου (Masterplan) του 1997.



Εικόνα 26: Το Hafencity το 2030, πηγή: Olympia master plan.

## Κύριες Κατευθύνσεις

Οι βασικές αρχές του masterplan που έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στο σχεδιασμό και τη μορφή του έργου, συνοψίζονται στους παρακάτω κατευθυντήριους άξονες:

### Ευελιξία και χωρική αυτονομία

Η νέα συνοικία χωρίζεται σε επιμέρους ενότητες, η καθεμία από τις οποίες αναπτύσσει διαφορετικά χαρακτηριστικά προσαρμοσμένα στις ιδιαίτερες συνθήκες και ανάγκες της τοποθεσίας της. Οι ενότητες αυτές εκφράζονται με τη μορφή 10 γειτονιών, οι οποίες συντίθενται από ένα ευρύ φάσμα αστικών τυπολογιών. Κάθε γειτονιά έχει μοναδικό χαρακτήρα, ο οποίος βασίζεται στη παράγοντες όπως η διαφοροποίηση των χρήσεων γής, η πυκνότητα δόμησης, η αρχιτεκτονική ποικιλομορφία και η εναλλαγή κλίμακας του δημοσίου χώρου. Θα μπορούσε κάθε μια από αυτές να αποτελεί ένα αυτοτελές cluster με διαφορετικό χαρακτήρα.

### Ανάδειξη της ιστορικής ταυτότητας

Παρόλο που το Hafencity αποτελείται σχεδόν εξολοκλήρου από νέα οικοδομήματα, ο σχεδιασμό σε αστική κλίμακα επιτρέπει την οπτική επαφή με την ιστορική περιοχή των Αποθηκών στα σημεία γειννίασης, ενώ στις βορειο-ανατολικές συνοικίες η αρχιτεκτονική μορφολογία έρχεται σε συμφωνία με την αισθητική των αποθηκών. Ταυτόχρονα, γίνονται ιστορικές αναφορές μέσω της χρήσης σχετικών τοπωνυμιών σε δρόμους και πλατείες, ενώ σε ελάχιστες περιπτώσεις ιστορικά κτήρια διατηρήθηκαν φιλοξενώντας σύγχρονες χρήσεις.

### Χωρική και κοινωνική συνοχή

Τέλος, σημαντικό ζήτημα αποτελεί η σύνδεση υπό ανάπλαση περιοχής με τον υπάρχοντα αστικό ιστό και τις υποδομές του. Στο πλαίσιο αυτό, εντοπίζεται η συνεχής προσπάθεια εννοιολογικής σύνδεσης και αναφοράς με το παλιό κέντρο της πόλης μέσω επιδέξιων και στοχευμένων αστικών παρεμβάσεων. Σε χωροταξικό επίπεδο, αυτό επιδιώκεται με την επέκταση των κεντρικών συνοικιών του Αμβούργου έως το κέντρο του Hafencity και τη συνέχιση των αξόνων του οδικού δικτύου. Βασικό στοιχείο σύνδεσης ανάμεσα στις επιμέρους ενότητες αποτελεί ο δημόσιος χώρος. Όσον αφορά τις μεταφορές, η σύνδεση επιτυγχάνεται κυρίως μέσω της επέκτασης του υπόγειου σιδηροδρόμου και επιπλέον η

προσβασιμότητα της περιοχής ενισχύεται επιπλέον με υπερτοπικές λιμενικές εγκαταστάσεις για την υποδοχή τουριστικών πλοίων.

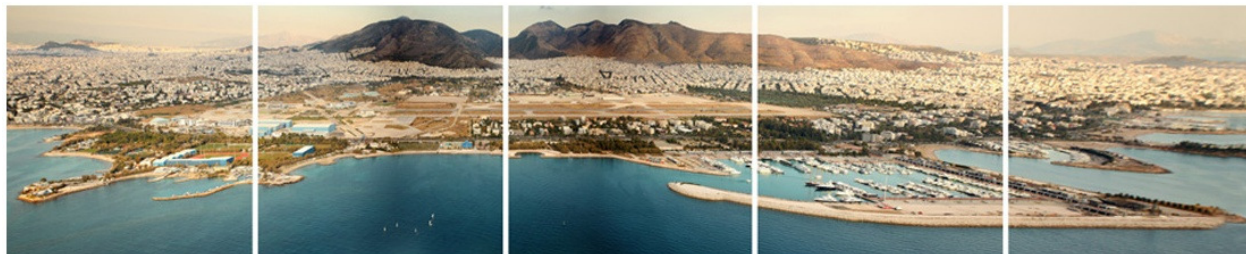
#### Οικολογία και περιβαλλοντική βιωσιμότητα

Συνολικά, το masterplan του Hafencity παρουσιάζεται και υλοποιείται υπό το πρίσμα της αειφόρου ανάπτυξης. Οι πολιτικές για κοινωνική συνοχή και αναβάθμιση της οικονομικής ανταγωνιστικότητας του Αμβούργου συνοδεύονται σε μεγάλο βαθμό από την οικολογική ευαισθησία, ανταποκρινόμενες στο προφίλ της Πράσινης Πόλης. Βασικές τεχνικές παράμετροι ορίζονται για θέματα που αφορούν την κίνηση, την προστασία από τις πλημμύρες και τους δημόσιους χώρους.

Το Hafencity θα αποτελέσει κεντρικό κομμάτι της πόλης του Αμβούργου, με έντονη κινητικότητα, οικονομικό, κοινωνικό και πολιτισμικό χαρακτήρα. Το χρονοδιάγραμμα της εφαρμογής του έργου συνεχίζει μέχρι το 2025/2030, ενώ αναπτύσσεται με ταχύτερους ρυθμούς από τους προσδοκώμενους, χωρίς αυτό να συνεπαάγεται μείωση της ποιότητάς του.



## Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΤΟΥ ΠΡΩΗΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ



Εικόνα 27: Πανοραμική εικόνα του Ελληνικού, πηγή: Hellinikon AE

Ο συμβολισμός του Ελληνικού και οι κύριοι χρονικοί του σταθμοί  
Η ανάπτυξη ή ανάπλαση ή αξιοποίηση, όροι που έχουν χρησιμοποιηθεί για την περιγραφή της διαχείρισης του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού, έχει απασχολήσει επανειλημμένα τις Κυβερνήσεις, τις αρμόδιες υπηρεσίες, τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, τους Πολεοδόμους και Αρχιτέκτονες και γενικά τους πολίτες τα τελευταία 40 χρόνια.

Σε όλη αυτή την περίοδο και μάλιστα με αυξανόμενη ένταση, το Ελληνικό απέκτησε μια σημασία και ένα συμβολισμό, που ξεπερνούν τη σπουδαιότητα ενός, ασφαλώς μοναδικού για τη Χώρα, Πολεοδομικού και Αρχιτεκτονικού έργου. Ο λόγος είναι ότι η ανάπτυξη του χώρου συνδέθηκε με γενικότερες οικονομικές, κοινωνικές, πολιτικές, ακόμη και ιδεολογικές και πολιτιστικές, εξελίξεις, τις οποίες κατέληξε να εκφράζει και να συμβολίζει. Έγινε κάτι σαν καθρέπτης της ευρύτερης πραγματικότητας, έστω μια μικρογραφία της. Κοινωνικοί ανταγωνισμοί και διαμάχες για την τύχη του ήταν κατά κάποιο τρόπο ένας αντικατοπτρισμός γενικότερων φαινομένων.

Οι «περιπέτειες» του Ελληνικού ήταν το είδωλο των αναταράξεων που χαρακτήριζαν και ταλαιπωρούσαν την Ελληνική κοινωνία όλο αυτό το διάστημα, από τις τυπικές παθογένειες των θεσμών, της διοίκησης, και της λειτουργίας της οικονομίας, μέχρι τις βίαιες ρήξεις της πρόσφατης – και συνεχιζόμενης – οικονομικής κρίσης. Έτσι λοιπόν, η ιστορία του εγχειρήματος της μεταμόρφωσης του χώρου του πρώην αεροδρομίου, από ένα

σημείο και πέρα μαζί με παράκτιο μέτωπο του Αγίου Κοσμά, δεν είναι απλώς ένα πολεοδομικό θέμα, αλλά μια έκφραση της ιστορίας του Τόπου.

Η αφετηρία της αξιοποίησης του χώρου

Θα μπορούσε να επιλέξει κανείς διάφορες αφετηρίες, αλλά το έτος 1978 είναι ίσως η πιο χαρακτηριστική εικόνα διότι ήταν τότε που αποφασίστηκε, και μάλιστα με νόμο, ότι η έκταση του αεροδρομίου του Ελληνικού, τότε ακόμη διεθνούς Αερολιμένα της Αθήνας, θα τύχει εμπορικής εκμετάλλευσης – ακόμη και με απλή εκποίηση- για να χρηματοδοτηθεί η κατασκευή ενός νέου αεροδρομίου στα Σπάτα. Έκτοτε υπήρξαν και άλλες χρονολογίες αλλά και το πράσινο φως για μια πληθώρα μελετών και σχεδίων που αφορούσαν το μέλλον του, με διαφορετικές κάθε φορά παραδοχές και ιδεολογικές βάσεις. Το 1995, είναι επόμενος μεγάλος σταθμός και η απαρχή ενός διαλόγου, συχνά φορτισμένης σύγκρουσης, για τη δημιουργία στο Ελληνικό ενός μεγάλου Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου και Αναψυχής. Τότε, με νόμο και πάλι, εγκρίθηκε η σύμβαση για τη κατασκευή του Αεροδρομίου στα Σπάτα και ταυτόχρονα οροθετήθηκε ο χαρακτήρας της ανάπτυξης του Ελληνικού. Μπορεί κανείς επίσης να θεωρήσει το 2012 ως σημαδιακό, διότι, σε μια Χώρα βυθισμένη πλέον στην οικονομική κρίση και παραδομένη στην ανάγκη για επενδύσεις, οι όροι του παιχνιδιού για το Ελληνικό αλλάζουν. Ένας νέος νόμος, τη χρονιά εκείνη, που έρχεται μετά από θεσμικές οργανωτικές αλλαγές, καθορίζει πλέον το μέλλον του χώρου με κριτήριο την επιχειρηματική του αξιοποίηση.

Οι περίοδοι- σταθμοί της εξέλιξης της πορείας του Ελληνικού, από την αρχή μέχρι σήμερα, είναι 6. Περιγράφοντας με λίγα λόγια και συνοπτικά την κάθε μία, μπορεί ο καθένας να καταλάβει και να αντιληφθεί τι έχει συμβεί στην ιστορία του Ελληνικού όλα αυτά τα χρόνια.

Η πρώτη είναι και η μεγαλύτερη σε διάρκεια, διότι τα δύο άκρα της είναι στην ουσία οι νόμοι του 1978 και του 1995. Για πρακτικούς λόγους εκτείνεται μέχρι το 1996-1997, ώστε να περιλάβει και την αρχική φάση της πρώτης μεγάλης μελέτης που ανέθεσε η κεντρική Κυβέρνηση και εκπόνησε το Εργαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής Ανάπτυξης (ΕΧΟΑ) του ΕΜΠ. Δεν ήταν βέβαια η μόνη μελέτη αυτής της περιόδου. Η δεύτερη περίοδος, που φτάνει μέχρι το 2003, περιλαμβάνει όχι μόνο την εξειδίκευσή της μελέτης του ΕΜΠ, αλλά και τις εξαγγελίες του τότε πρωθυπουργού για τη δημιουργία ενός μεγάλου Μητροπολιτικού Πάρκου, με βάση τη μελέτη του ΕΧΟΑ. Όμως, αν και η συνέχεια φαινόταν καθορισμένη, στην Τρίτη περίοδο που ακολουθεί, μέχρι το 2007, η επιλογές ανατρέπονται όταν προκηρύσσεται Διεθνής Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός για το Ελληνικό

και η μελέτη που βραβεύεται καθίσταται η βάση νέου Κυβερνητικού Σχεδιασμού. Και πάλι η κατάληξη, με την κατάλληλη θεσμοθέτηση του σχεδίου, έμοιαζε κοντά. Η νέα ανατροπή, στην τέταρτη περίοδο 2007-2010 , από τη μία φέρνει στην επιφάνεια νέες πολιτικές που υπαγορεύονται από την οικονομική κρίση και τις γνωστές «μνημονιακές» υποχρεώσεις , από την άλλη πυροδοτεί αντιδράσεις και την εκπόνηση νέου σχεδίου, που εκπορεύεται όχι πλέον από τη κεντρική Κυβέρνηση, αλλά από την τοπική αυτοδιοίκηση που όμως δεν έχει την αρμοδιότητα να το προωθήσει. Στα 4 χρόνια που ακολουθούν, δηλαδή στην Πέμπτη περίοδο (2010-2014), οι ευθύνες για το Ελληνικό περνούν σε ειδικούς φορείς, η ρύθμιση της πολεοδομίας του κατοχυρώνεται με το νόμο του 2012, και οι αντιδράσεις εντείνονται, ενώ καταστρώνεται ένα ακόμη σχέδιο, από την εταιρία Ελληνικό Α.Ε. Στο μεταξύ όμως προωθείται νέος διαγωνισμός όχι μόνο αρχιτεκτονικός και πολεοδομικός, αλλά επενδυτικός για την ανάδειξη ιδιώτη- επενδυτή που θα αναλάμβανε την ανάπτυξη του συνόλου του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού- Αγίου Κοσμά. Έτσι στην έκτη περίοδο, από το 2015 μέχρι σήμερα αναδεικνύεται ο « Προτιμητέος Επενδυτής» με τον οποίο το Ελληνικό Δημόσιο υπογράφει σύμβαση, που κυρώνεται το 2016 με έναν ακόμη κομβικό Νόμο. Το σχέδιο που υποβάλλει ο επενδυτής αυτή τη φορά δε μένει στα χαρτιά. Αποκτά Θεσμική κατοχύρωση το 2018.

Βασικά χαρακτηριστικά του ακινήτου

Όπως χαρακτηριστικά υπερθεματίζει και η Αιτιολογική Έκθεση του Νόμου 4062/2012 για την Αξιοποίηση του πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού: *«Η σημασία του Ελληνικού για την Αθήνα και, ευρύτερα, για την Αττική, ήταν και παραμένει, πάντοτε, μεγάλη. Το ακίνητο έχει προνομιακή θέση στη φυσική γεωγραφία του Λεκανοπεδίου, ευρισκόμενο κάτω από τον Υμηττό και πάνω από την ακτή του Σαρωνικού. Προσφέρει εγγύτητα στο Διεθνές Αεροδρόμιο των Σπάτων, σε πολλά ελληνικά νησιά και σε, μείζονος σημασίας, αρχαιολογικούς χώρους. Έχει εξαιρετικά κλιματολογικά χαρακτηριστικά, χωρίς ακραίες θερμοκρασίες και απρόβλεπτα καιρικά φαινόμενα. Επιπλέον, η λειτουργία του αεροδρομίου, επί πολλές δεκαετίες, έχει δημιουργήσει έναν ισχυρότατο πόλο έλξης δραστηριοτήτων στην ευρύτερη περιοχή αλλά και ένα «τοπόσημο» στον γεωγραφικό χώρο της πρωτεύουσας, ευρέως αναγνωρίσιμο στην Ελλάδα και διεθνώς».*

Ειδικότερα, γεωγραφικά, ως προς τη θέση της, η περιοχή μελέτης εντοπίζεται στο νοτιοανατολικό άκρο του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Αθήνας, στις ΝΔ παρυφές του όρους Υμηττού, και περίπου στο κέντρο του παραθαλάσσιου νοτιο-ανατολικού

τιμήματος της Μητροπολιτικής Περιοχής της Αθήνας. Καταλαμβάνει μία σχετικά επίπεδη έκταση με κάποιες μικρές εξάρσεις που εντοπίζονται στο δυτικό τμήμα της. Το ακίνητο βρίσκεται σε άμεση γεινίαση με τα οικιστικά κέντρα Γλυφάδας, Ελληνικού-Αργυρούπολης και Αλίμου και πλησίον των αντίστοιχων του Πειραιά, του Παλαιού Φαλήρου και της Νέας Σμύρνης αλλά ταυτόχρονα έχει μικρή απόσταση από μείζονες εξωαστικές ζώνες πρασίνου (Ορεινός Όγκος Υμηττού). Η ανταγωνιστική του θέση επιτείνεται εξαιτίας της μικρής χιλιομετρικής απόστασης από τους κύριους συγκοινωνιακούς κόμβους (27 χλμ. από το αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος, 15 χλμ. από τον πλησιέστερο σιδηροδρομικό σταθμό Λαρίσης και 8 χλμ. από το λιμάνι του Πειραιά και τον Σταθμό του Ηλεκτρικού) και μόλις 12 χλμ. από το κέντρο της Αθήνας και κυρίως εξαιτίας της προσιτότητά της (ποιότητα οδικού δικτύου, συνεκτικότητα, προσπελασιμότητα κ.λπ.). Πιο συγκεκριμένα, η προσιτότητά της εξασφαλίζεται από ένα σύνθετο δίκτυο οδικών αρτηριών (Λεωφόρος Βουλιαγμένης ανατολικά, Λεωφόρος Ποσειδώνος δυτικά, Λεωφόρος Αλίμου - Κατεχάκη με διεύθυνση Α-Δ κατά το τμήμα της που συνδέεται με τις Λεωφ. Βουλιαγμένης και Λεωφ. Ποσειδώνος και Β-Ν κατά το υπόλοιπο τμήμα της, Λεωφόροι Συγγρού και Αμφιθέας) και ένα πυκνό δίκτυο σταθμών του μετρό («Αργυρούπολη», «Ελληνικό») λεωφορειακές γραμμές των Ο.ΣΥ., και από γραμμές Τραμ (στάσεις «Ελληνικό» και «2η Αγίου Κοσμά»).

Αναφορικά με το φυσικό περιβάλλον της περιοχής μελέτης, αφενός ως βασικό στοιχείο της ταυτότητας και της κληρονομιάς του τόπου και αφετέρου ως παράγοντας καθορισμού των διαφόρων καταλληλοτήτων της γης για συγκεκριμένες χρήσεις γης, ισχύει: Η περιοχή του Ελληνικού παρουσιάζει ήπιο ανάγλυφο με μέση κλίση εδάφους περίπου 2% από τα δυτικά προς τα ανατολικά (από τη θάλασσα προς τη Λεωφόρο Βουλιαγμένης). Το μεγαλύτερο υψόμετρο που καταγράφεται είναι 62,64μ.

Είναι σημαντικό να τονισθεί ότι στην περιοχή Ελληνικού - Αγίου Κοσμά του Σ.Ο.Α. βρίσκεται εκτός των ορίων και σε σημαντική απόσταση από τις προστατευόμενες ή ευαίσθητες από πλευράς φυσικών χαρακτηριστικών περιοχές. Θα πρέπει ακόμη να σημειωθεί ότι λόγω της προγενέστερης χρήσης της δεν φέρει χαρακτηριστικά υψηλής φυσικότητας, τα οποία να είναι σε θέση να αποτελέσουν θώκους σημαντικών ειδών χλωρίδας ή πανίδας. Οι φυτεμένες συστάδες πεύκης και ευκαλύπτων στην βόρεια και νότια πλευρά της παραλιακής περιοχής λειτουργούν περισσότερο ως τμήματα αστικού πρασίνου παρά ως φυσικά οικοσυστήματα.

Ως προς τα δομικά της χαρακτηριστικά, επισημαίνεται ότι η περιοχή του πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού, είναι αποτέλεσμα διαδοχικών μεταμορφώσεων και παρακαταθήκης επάλληλων ιστορικών γεγονότων και αναμνήσεων και καταλαμβάνεται κυρίως από τις εγκαταστάσεις και την υποδομή του άλλοτε Πολιτικού Αεροδρομίου, της Πολεμικής Αεροπορίας και της στρατιωτικής βάσης, περιλαμβάνοντας τους διαδρόμους προσγειώσεως και τροχοδρομήσεως, τα πεδία ελιγμών καθώς και πολυάριθμα κτήρια με ποικίλα χαρακτηριστικά όσον αφορά την κατασκευή, τις δυνατότητες επανάχρησης και την αρχιτεκτονική τους αξία.

Η περιοχή της παράκτιας ζώνης του Αγίου Κοσμά διακρίνεται σε δύο τμήματα: του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας και της Μαρίνας Αγίου Κοσμά, καθώς και του Εθνικού Αθλητικού Κέντρου Νεότητας. Στην περιοχή καταγράφονται εγκαταστάσεις αθλητισμού σε συνδυασμό με εγκαταστάσεις αναψυχής. Επίσης, υπάρχουν εγκαταστάσεις, κυρίως μετα-ολυμπιακές, οι οποίες μένουν ανεκμετάλλευτες, όπως το σύνολο των κτηριακών εγκαταστάσεων του Ιστιοπλοϊκού Κέντρου στο τμήμα της Μαρίνας.

Συμπερασματικά:

- Από τη συνολική έκταση των 6.205.677,31τ.μ. το μεγαλύτερο τμήμα (80%) καλύπτεται από ελεύθερους χώρους (τεχνητές – σκληρές και μαλακές χωμάτινες επιφάνειες), οι οποίοι έχουν εγκαταλειφθεί.
- Η βλάστηση εμφανίζεται τοπικά και καλύπτει μόνο το 13% της έκτασης του ακινήτου.
- Οι κτηριακές εγκαταστάσεις (περίπου 735 κτήρια) καλύπτουν το 6% περίπου της επιφάνειας, με περιορισμένο ύψος κατασκευής, ενώ μόνο το 3% περίπου αυτών βρίσκεται σε λειτουργία.
- Τα περισσότερα κτήρια και εγκαταστάσεις του πρώην Αεροδρομίου δεν φιλοξενούν πλέον κάποια χρήση, με αποτέλεσμα να μην συντηρούνται .

- Στο πρόβλημα της ελλιπούς συντήρησης προστίθεται και αυτό του αποκλεισμού τμημάτων της έκτασης λόγω του ιδιαίτερου διαχειριστικού καθεστώτος και των φραγμάτων προσπέλασης που έχουν δημιουργηθεί.
- Στην εικόνα της υποβάθμισης - παρακμής του χώρου συμβάλλει αποφασιστικά η ύπαρξη των πολλών παλαιών αλλά και νέων αυθαίρετων ή πρόχειρων, κακής ποιότητας κατασκευών οι οποίες καταλαμβάνουν μεγάλο τμήμα του χώρου και έχουν την τάση να επεκτείνονται, τόσο στο χώρο του πρώην Αεροδρομίου όσο και στην παράκτια ζώνη.

Ειδικότερα, αναφορικά με το πολιτιστικό περιβάλλον του ακινήτου, στην έκταση που καλύπτει ο Μητροπολιτικός Πόλος Ελληνικού – Αγίου Κοσμά εντοπίζονται οι εξής αρχαιολογικοί χώροι και μνημεία που έχουν κηρυχθεί με Αποφάσεις του Υπουργείου Πολιτισμού, έπειτα από γνώμη του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου και του Κεντρικού Συμβουλίου Νεωτέρων Μνημείων:

1. Η χερσόνησος του Αγίου Κοσμά - Υ.Α. αρ. 25666/984/30.05.1957 (ΦΕΚ 184/Β/08.07.1957 και 265/Β/01.10.1957) και ΥΠΠΟΑ /ΓΔΑΠΚ / ΔΠΚΑ / ΤΠΚΑΧΜΑΕ / Φ57 / 68178 / 40545 / 3236 / 930 του 2015 (χαρακτηρισμός ως αρχαιολογικό χώρο)
2. Το κτήριο του πρώην «Ανατολικού Αεροδρομίου Αθηνών» - Υ.Α. αρ. ΥΠΠΟ/ΔΝΣΑΚ/11483/321/08.03.2006 (ΦΕΚ 351/Β/24.03.2006) (χαρακτηρισμός ως μνημείο)
3. Τα 3 υπόστεγα της Πολιτικής Αεροπορίας - Υ.Α. αρ.ΥΠΠΟ/ΔΝΣΑΚ/41429/1057/05.06.2009 (ΦΕΚ 298/ΑΑΠ/24.06.2009) και ΥΠΠΟ/ΔΣΝΑΚ/41429/1057 (ΦΕΚ 400/ΑΑΠ/13.08.2009) (χαρακτηρισμός ως μνημείο)
4. Το αγγλικό υπόστεγο Παγόδα - ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΜΤΕ/ΔΠΑΝΣΜ/347577/31383/4566 (14.12.2016) (χαρακτηρισμός ως μνημείο)

Επιπλέον, πέρα από τους παραπάνω χώρους- μνημεία με αναγνωρισμένη πολιτιστική αξία, κρίνεται σκόπιμη η αναφορά σε ένα άλλο σημαντικό χαρακτηριστικό του πολιτιστικού περιβάλλοντος της περιοχής, τις πολλές εκκλησίες (από τη βυζαντινή εποχή μέχρι τους νεώτερους χρόνους).

Όσον αφορά τα κοινωνικο- οικονομικά χαρακτηριστικά της περιοχής, σύμφωνα με την παρακάτω ανάλυση προκύπτει ότι:

Πληθυσμιακή μεταβολή 1991-2011: Σημαντική θετική μεταβολή του πληθυσμού στους 3 Δήμους που συνιστούν την άμεσα γειτνιάζουσα περιοχή του ακινήτου (από +37% περίπου στο Δήμο Γλυφάδας έως +12% περίπου στο Δήμο Ελληνικού – Αργυρούπολης) και αυξητική τάση στο Δήμο Παλαιού Φαλήρου (+4%). Το ποσοστό των 3 Δήμων, μάλιστα, ξεπερνάει σημαντικά την αντίστοιχη μεταβολή της Χώρας (+7%) και της Περιφέρειας Αττικής (+8%), ενώ αποδεικνύει τη θετική ενδυνάμωση αυτών των περιοχών στο πέρασμα της τριακονταετίας συγκριτικά με το Δήμο της Αθήνας που εμφανίζει σημαντική πληθυσμιακή μείωση (-14%).

Μορφωτικό επίπεδο (2011): Στις γειτονικές περιοχές του ακινήτου το ποσοστό που έχει ολοκληρώσει τη δευτεροβάθμια εκπαίδευση και έχει προχωρήσει στην επαγγελματική και επιστημονική του εκπαίδευση και κατάρτιση (πτυχιούχοι TEI, AEI, κάτοχοι Διδακτορικού τίτλου κ.λπ.) ξεπερνάει το 25% του πληθυσμού και πιο συγκεκριμένα στους Δήμους Αλίμου, Γλυφάδας και Παλαιού Φαλήρου ανέρχεται περίπου σε 37% και στο Δήμο Ελληνικού- Αργυρούπολης στο 29%. Το αντίστοιχο ποσοστό σε επίπεδο Χώρας είναι περίπου 21%, στην Περιφέρεια Αττικής 28% και στο Δήμο Αθηναίων 30%. Οι απόφοιτοι δημοτικού κυμαίνονται από 12% (Παλαιό Φάληρο) έως 16% περίπου (Ελληνικό – Αργυρούπολη), εν αντιθέσει με το σύνολο της Χώρας που το ποσοστό ξεπερνάει το 23% του πληθυσμού. Τέλος, το ποσοστό όσων δεν γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση είναι μεταξύ 0,5%-1,2% στους 4 Δήμους που γειτνιάζουν με το ακίνητο αλλά και στο Δήμο Αθηναίων και στην Περιφέρεια Αττικής, ενώ στη Χώρα το αντίστοιχο ποσοστό ξεπερνάει το 2%.

Απασχόληση – Ανεργία (2011): Ο ενεργός πληθυσμός ανέρχεται σε 19.262 κατοίκους για το Δήμο Αλίμου, 23.539 κατοίκους για το Δήμο Ελληνικού - Αργυρούπολης, 39.814 κατοίκους για το Δήμο Γλυφάδας και 28.882 για το Δήμο Παλαιού Φαλήρου και

αντιπροσωπεύει το 46%, 46%, 46% και 45% περίπου του συνολικού πληθυσμού τους αντίστοιχα. Το ίδιο έτος τα ποσοστά ανεργίας στους εν λόγω δήμους εμφανίζονται χαμηλότερα σε σχέση με τα ευρύτερα χωρικά σύνολα (στο 15% περίπου) (χώρα 19%, περιφέρεια Αττικής 18% και Δήμος Αθηναίων 20% περίπου), ενώ ανάλογα τα ποσοστά απασχόλησης είναι μεγαλύτερα (στο 86% περίπου).

Απασχόληση ανά τομέα παραγωγής (2011): Στην περιοχή που γειτνιάζει άμεσα με το ακίνητο καταγράφεται συντριπτική υπεροχή των απασχολουμένων στον τριτογενή τομέα (84%-87%), υπεροχή που οφείλεται στον αμιγή χαρακτήρα της ως αστική περιοχή παροχής υπηρεσιών. Σχεδόν ανύπαρκτο, όπως ήταν αναμενόμενο, είναι το ποσοστό απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα, ενώ ένα τμήμα των απασχολουμένων, άξιο λόγου, εργάζεται στον δευτερογενή (13%-15%). Η εικόνα της απασχόλησης των κατοίκων δεν παρουσιάζει σημαντικές διαφοροποιήσεις συγκριτικά με το Δήμο Αθηναίων αλλά και την Περιφέρεια Αττικής, ενώ εμφανίζει σημαντικές αποκλίσεις συγκριτικά με το προφίλ της οικονομικής βάσης της Χώρας (10% α' γενής, 18% β' γενής και 73% γ' γενής).

Απασχόληση ανά κλάδο δραστηριότητας (2011): Το μεγαλύτερο ποσοστό και για τους τέσσερις Δήμους συγκεντρώνει ο κλάδος του χονδρικού και λιανικού εμπορίου (18%-20%) και στη συνέχεια με ποσοστό περίπου στο 10% ακολουθεί η διοίκηση. Σημαντική κρίνεται και η δραστηριότητα στις μεταφορές και στην εκπαίδευση με ποσοστό περίπου στο 8%. Το σύνολο των λοιπών κλάδων συγκεντρώνει ποσοστό μεταξύ του 32%-36%.

Θέση στο επάγγελμα (2011): Σχετικά με τη θέση στο επάγγελμα σημειώνεται ότι και στους τέσσερις Δήμους η πλειοψηφία των κατοίκων εργάζεται ως επαγγελματίες (20%-28%), στην παροχή υπηρεσιών – πωλητές (19%-24%) και ως τεχνικοί (14%-15%). Σημαντικό ποσοστό επίσης απασχολείται ως υπάλληλοι γραφείου (11%-12%), ως ειδικευμένοι τεχνίτες (8%- 11%) και ως ανώτερα διευθυντικά και διοικητικά στελέχη (7%-9%). Σχετικά με τον τόπο εργασίας στο δήμο μόνιμης διαμονής τους, για τους κατοίκους του Αλίμου σημειώνεται περίπου το 20% αυτών να έχουν ως τόπο εργασίας τους το δήμο διαμονής τους και αντίστοιχα το ποσοστό κυμαίνεται για το Δήμο Ελληνικού – Αργυρούπολης στο 26%, για το Δήμο Γλυφάδας στο 30% και για το Δήμο Παλαιού Φαλήρου στο 22%.



Χρήση κτηρίων (2011): Σχετικά με την χρήση των κτηρίων στους τέσσερις Δήμους σημειώνεται ότι σε σύνολο 33.477 κτηρίων τα κτήρια αποκλειστικής χρήσης ανέρχονται σε 28.708 (δηλαδή περίπου το 86%), ενώ τα κτήρια μεικτής χρήσης ανέρχονται σε 4.769. Από τα κτήρια αποκλειστικής χρήσης σε ποσοστό που ξεπερνάει το 90% είναι κατοικίες και ακολουθούν σε ποσοστό 5% περίπου τα καταστήματα- γραφεία. Αντίστοιχα για τα κτήρια μεικτής χρήσης, η πλειοψηφία τους αφορά σε κτήρια κατοικίας με μικτή χρήση γραφείων – καταστημάτων.

Όσον αφορά το ρόλο του ακινήτου σε υπερτοπικής σημασίας κλίμακα, τα χαρακτηριστικά του ακινήτου όπως αναφέρθηκαν πιο πάνω , καθιστούν φανερό ότι η περιοχή δύναται να αποτελέσει στρατηγικής σημασίας αναπτυξιακό πόλο για την Αθήνα/ Αττική αλλά και σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Ωστόσο, αν και αποτελούν αναγκαία συνθήκη, από μόνα τους τα χαρακτηριστικά αυτά δεν είναι ικανά να προσδώσουν στην περιοχή μητροπολιτικό χαρακτήρα και ρόλο. Τον μητροπολιτικό χαρακτήρα έχει προσδώσει ο σχεδιασμός για την περιοχή σε διάφορες φάσεις ιστορικά ενώ και σήμερα πάλι καλείται να αναλάβει αυτόν τον ρόλο και να παράξει έναν νέο μητροπολιτικό πόλο.

## ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΤΗΣ LAMDA DEVELOPMENT ΓΙΑ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ

Συνοπτική περιγραφή προτεινόμενου Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης



Εικόνα 28: Master plan του Ελληνικού, πηγή: Lamda development

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.



Εικόνα 29: Ψηφιακή απεικόνιση πανοραμικής θέσης του Ελληνικού, πηγή: ΣΟΑ

Η περιοχή του Μητροπολιτικού Πάρκου επιμερίζεται στις παρακάτω επτά χωρικές ενότητες:

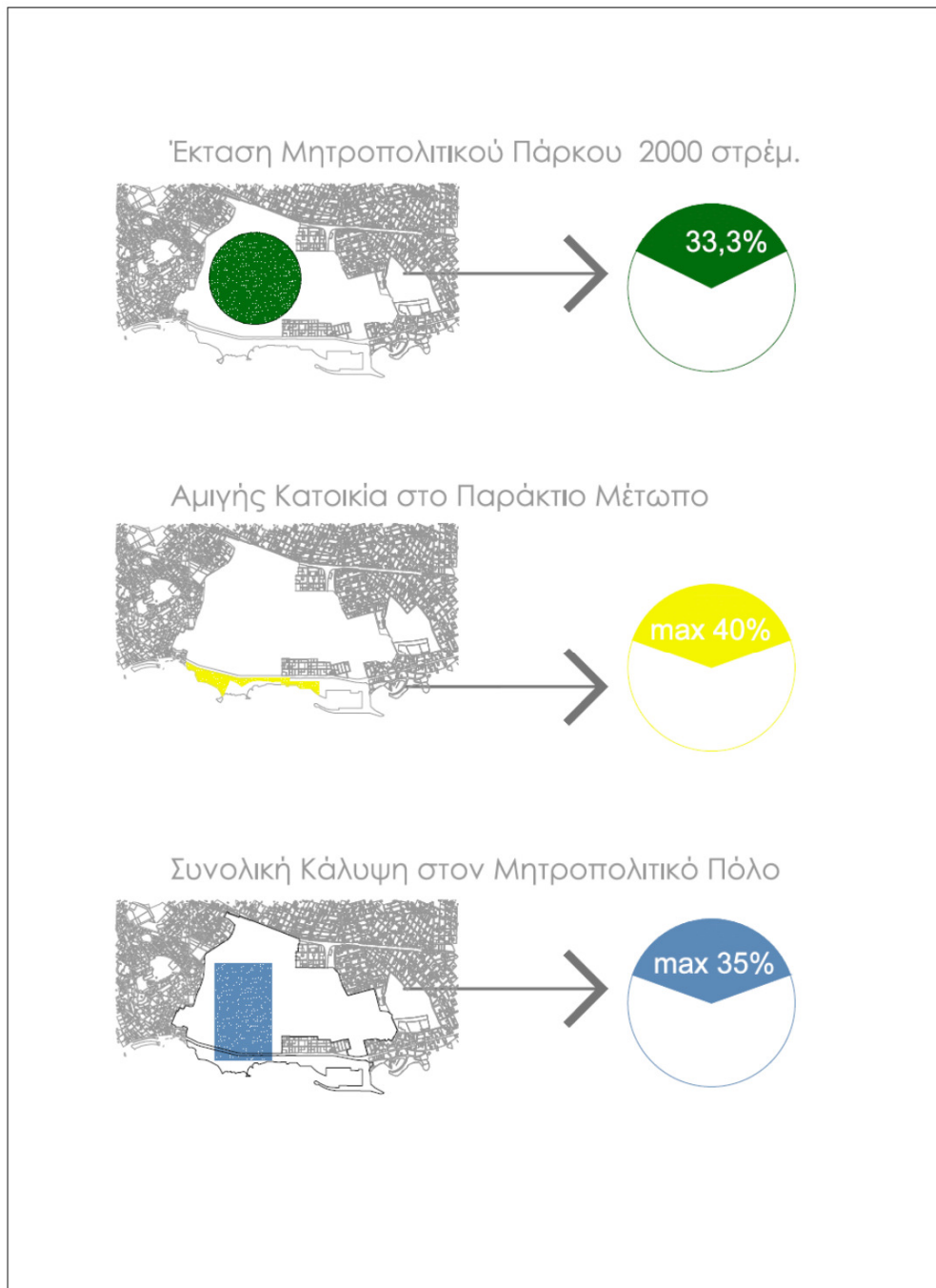
- Πάρκο Γλυπτικής Ελληνικού
- Περιοχή Αθλητισμού Περιοχή Εκθέσεων Ελληνικού
- Περιοχή Εργοστασίου Αεροσκαφών
- Περιοχή Ρέματος Τραχώνων
- Ολυμπιακή Πλατεία & Περιοχή Αστικής Καλλιέργειας
- Αττικό Τοπίο, το οποίο θα εμπεριέχει οικεία προς το ελληνικό τοπίο δέντρα, όπως ελιές, χαρουπιές, δρύες και πεύκα με σημεία θάμνων και αγρωστωδών

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:

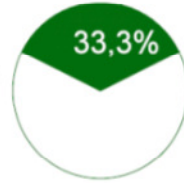
1. Ένα στο πάρκο στην περιοχή του αθλητισμού, που θα φιλοξενεί το «Πολυδύναμο Κέντρο Πολλαπλών Λειτουργιών και Εκδηλώσεων».
2. Ένα στο Παράκτιο μέτωπο, το οποίο επίσης αναφέρεται ότι θα λειτουργήσει ως σημείο προορισμού και τοπόσημο.
3. Ένα Ολοκληρωμένο Τουριστικό Συγκρότημα στη Ζώνη Ανάπτυξης Τουρισμού - 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.

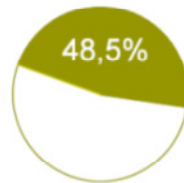


Εικόνα 30: Βασικές κατευθύνσεις ν. 4062/2012, πηγή ΣΟΑ Ελληνικού

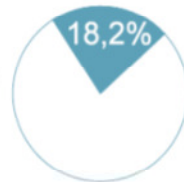
# ΧΩΡΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ



Μητροπολιτικό Πάρκο



Ζώνες Πολεοδόμησης



Ζώνες Ανάπτυξης

Εικόνα 31: Χωρική οργάνωση Μητροπολιτικού Πόλου, πηγή: ΣΟΑ Ελληνικού



Αναλυτική Περιγραφή Σχεδίου Οικιστικής Ανάπτυξης  
Το 2011 με το άρθρο 42 του Ν. 3943/2011 ιδρύθηκε η ανώνυμη εταιρία με την επωνυμία «ΕΛΛΗΝΙΚΟ - ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΚΙΝΗΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε.). Στην ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε. περιήλθε η χρήση, διοίκηση, διαχείριση και εκμετάλλευση, δυνάμει του ως άνω άρθρου, του Πρώην Αεροδρομίου και, δυνάμει του άρθρου 7 Ν. 4062/2012, της Παράκτιας Ζώνης. Σήμερα, μετά την προκήρυξη δημόσιου διαγωνισμού «Για την αγορά του 100% του Μετοχικού Κεφαλαίου της Εταιρείας ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε. δια της αγοράς των υφιστάμενων μετοχών της ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε.», με την από 31.03.2014 απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του ΤΑΙΠΕΔ αποφασίστηκε ομόφωνα η ανακήρυξη της LAMDA Development ως Προτιμητέου Επενδυτή, και εγκρίθηκε η υπογραφή του τελικού σχεδίου της σύμβασης αγοραπωλησίας μετοχών (ΣΑΜ)

Σύμφωνα με την πρόταση χωρικής ανάπτυξης του Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης, το σύνολο της περιοχής του πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού σε συνδυασμό με το Εθνικό Αθλητικό Κέντρο Νεότητας (Ε.Α.Κ.Ν.) και το Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά αναπτύσσεται, εντός του πλαισίου των κατευθύνσεων του νέου Ρ.Σ.Α. και του Ν. 4062/2012, όπως ισχύει, ως Μητροπολιτικός Πόλος πολλαπλών λειτουργιών, εθνικής εμβέλειας και διεθνούς αναφοράς 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.

Ζώνες πολεοδόμησης στο Ελληνικό σύμφωνα με το ΣΟΑ  
Σε επίπεδο πολεοδομικής οργάνωσης και λειτουργικών χαρακτηριστικών η ανάπτυξη της περιοχής μελέτης επιμερίζεται σε 2 βασικές χωρικές ενότητες: στο χώρο του πρώην Αεροδρομίου και στο χώρο του Παράκτιου Μετώπου.

Η χωρική ενότητα του πρώην Αεροδρομίου χαρακτηρίζεται από την κυρίαρχη και κεντροβαρική υποενότητα του Μητροπολιτικού Πάρκου συνολικής έκτασης **2.000 στρ.**, η οποία καταλαμβάνει το κεντρικό τμήμα της ενότητας. Περιμετρικά αυτής αναπτύσσονται **7 χωρικές υποενότητες – 6 Ζώνες Πολεοδόμησης και 1 Ζώνη Ανάπτυξης** – οι οποίες αποτελούν και τον «συνδετικό κρίκο» του ευρύτερου αστικού ιστού με το Πάρκο.

Αντίστοιχα, στην χωρική ενότητα του Παράκτιου Μετώπου αναπτύσσονται **3 χωρικές υποενότητες – 1 Ζώνη Πολεοδόμησης και 2 Ζώνες Ανάπτυξης** - με κυρίαρχο στοιχείο την παραλία, η οποία επανασχεδιάζεται και αποκτά πρωτεύοντα ρόλο ως ελεύθερος χώρος στην ακτή του Σαρωνικού.

Η πολεοδομική οργάνωση που προτείνεται απορρέει από τη βασική αρχή της πολυκεντρικότητας- πολλαπλών πυρήνων και επιτυγχάνει καλύτερη λειτουργική σύνδεση και μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα σε επίπεδο οικονομικό, κοινωνικό και περιβαλλοντικό.

Στη Χωρική Ενότητα του πρώην Αεροδρομίου χωροθετούνται έξι (6) Ζώνες Πολεοδόμησης και στη Χωρική Ενότητα του Παράκτιου Μετώπου μίια (1). Η κατανομή αυτή των Ζωνών Πολεοδόμησης επιλέχθηκε τόσο για τη λειτουργική σύνδεση του Μητροπολιτικού Πάρκου με τον ευρύτερο αστικό ιστό, όσο και για την ανάγκη διαφύλαξης από εκτεταμένη δόμηση του Παράκτιου Μετώπου, γεγονός που άλλωστε επιβάλλεται και από το θεσμικό πλαίσιο που διέπει τον Μητροπολιτικό Πόλο (Ν.4062/2012). Κυρίαρχο στοιχείο του σχεδιασμού αποτελεί η μειωμένη κάλυψη που προβλέπεται να ισχύσει σε όλες τις Ζώνες Πολεοδόμησης (της τάξης του 40%), συγκριτικά με την αντίστοιχη που επιτρέπει ο Νέος Οικοδομικός Κανονισμός (της τάξης του 60%), εξασφαλίζοντας έτσι ένα πραγματικά αναβαθμισμένο ποιοτικά οικιστικό περιβάλλον.

Ζώνη Πολεοδόμησης	Κύριος χαρακτήρας ζώνης	Γενική Χρήση (166Δ)	Έκταση (τ.μ.)	Έκταση για ΚΧ-ΚΦ (τ.μ.)	Ανώτατος Μεικτός ΣΔ	Μέγιστο ποσοστό επιτρεπόμενης κάλυψης	Μέγιστη Επιτρεπόμενη δόμηση (τ.μ.)	Ανώτατο όριο ύψους
A-Π1 (Γειτονιά Ολυμπιακής)	Περιοχή με πρωτεύουσα χρήση την κατοικία και συνοδευτικές χρήσεις, με έμφαση στον ήπιο τουρισμό-αναψυχή. Η υποβάθμιση της Λ. Ποσειδώνος επιτυγχάνει την επέκταση του παράκτιου μετώπου στη Ζώνη αυτή και η άμεση γειτνίαση με το πάρκο προσδίδουν τα βασικά χαρακτηριστικά του χαρακτήρα της.	Γενική Κατοικία (ΓΚ)	321.475	160.737,5	0,72	40%	230.000	Κατά ΝΟΚ. Ειδική τεκμηρίωση σύμφωνα με όσα ορίζονται από το άρ. 2 παρ. 3.γ. του ν.4062/2012 για τις συλλογικές κατοικίες σε επαφή με το μέτωπο του Μητροπολιτικού Πάρκου, με προτεινόμενο ανώτατο όριο τα 70 μ. από την στάθμη του διαμορφωμένου εδάφους
A-Π2 (Δυτική Γειτονιά του Πάρκου)	Πολυλειτουργική περιοχή κατοικίας με την μεγαλύτερη περίμετρο στο Πάρκο, στην οποία η λειτουργία της κατοικίας πλαισιώνεται από λειτουργίες γραφείων, εμπορίου κ.λπ. για την εξυπηρέτηση των οικιστικών ζωνών δυτικά του Πάρκου	Γενική Κατοικία (ΓΚ)	555.914	277.957	0,75	40%	416.000	Κατά ΝΟΚ. Ειδική τεκμηρίωση σύμφωνα με όσα ορίζονται από το άρ. 2 παρ. 3.γ. του ν.4062/2012 για Α) τις συλλογικές κατοικίες σε επαφή με το μέτωπο του Μητροπολιτικού Πάρκου, με προτεινόμενο ανώτατο όριο τα 70 μ. από την στάθμη του διαμορφωμένου εδάφους Β) ψηλό κτήριο με

								προτεινόμενο ανώτατο όριο τα 200 μ. από την στάθμη της θάλασσας
A-Π3 (Ανατολική Γειτονιά του Πάρκου)	Περιοχή με πρωτεύουσα χρήση την κατοικία και συνοδευτικές χρήσεις, με έμφαση στην εστίαση και την αναψυχή. Η γειτνίαση της με τον υφιστάμενο οικιστικό ιστό του Δήμου Ελληνικού – Αργυρούπολης ανατολικά, η ύπαρξη του Πολεοδομικού Κέντρου (Α-Π4) στο βόρειο όριό της, το εκθεσιακό κέντρο του κτηρίου Saarinen δυτικά και η ύπαρξη στην περιοχή λειτουργιών όπως η ΕΜΥ της προσδίδουν ένα χαρακτήρα πιο κεντρικό αφενός, αφετέρου την ανάγκη για περαιτέρω ενίσχυση και προστασία της χρήσης της κατοικίας.	Γενική Κατοικία (ΓΚ)	318.007	159.003,5	0,72	40%	229.000	Κατά ΝΟΚ. Ειδική τεκμηρίωση σύμφωνα με όσα ορίζονται από το άρ. 2 παρ. 3.γ. του ν.4062/2012 για τις συλλογικές κατοικίες σε επαφή με το μέτωπο του Μητροπολιτικού Πάρκου, με προτεινόμενο ανώτατο όριο τα 50 μ. από την στάθμη του διαμορφωμένου εδάφους
A-Π4 (Γειτονιά Επιχειρηματικού Κέντρου Βουλιαγμένης)	Περιοχή με αμιγώς υπερτοπικό -μητροπολιτικό και πολυλειτουργικό χαρακτήρα και κυρίαρχες χρήσεις αυτές του εμπορίου,	Πολεοδομικό Κέντρο (ΠΚ)	775.284	387.642	0,89	40%	689.000	Κατά ΝΟΚ.Ειδική τεκμηρίωση σύμφωνα με όσα ορίζονται από το άρ. 2 παρ. 3.γ. του ν.4062/2012 για δύο (2) ψηλά κτήρια με

	των γραφείων, του τουρισμού και της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης και έρευνας, και συνοδευτική χρήση την κατοικία.							προτεινόμενο ανώτατο όριο τα 200 μ. από την στάθμη της θάλασσας
A-Π5 (Γειτονιά του Λόφου)	Περιοχή με πρωτεύουσα χρήση την κατοικία και κύριο χαρακτηριστικό το φυσικό ανάγλυφο με τη λοφώδη εξέαρση.	Γενική Κατοικία (ΓΚ)	379.744	189.872	0,43	40%	164.000	Κατά ΝΟΚ Ειδική τεκμηρίωση σύμφωνα με όσα ορίζονται από το άρ. 2 παρ. 3.γ. του ν.4062/2012 για τις συλλογικές κατοικίες σε επαφή με το μέτωπο του Μητροπολιτικού Πάρκου, με προτεινόμενο ανώτατο όριο τα 50 μ. από την στάθμη του διαμορφωμένου εδάφους
A- Π6 (Γειτονιά των Τραχώνων)	Περιοχή με πρωτεύουσα χρήση την κατοικία και κύριο χαρακτηριστικό το φυσικό περιβάλλον με έντονο το υδάτινο στοιχείο λόγω του Ρέματος των Τραχώνων	Γενική Κατοικία (ΓΚ)	264.735	132.367,5	0,61	40%	162.000	Κατά ΝΟΚ. Ειδική τεκμηρίωση σύμφωνα με όσα ορίζονται από το άρ. 2 παρ. 3.γ. του ν.4062/2012 για τις συλλογικές κατοικίες σε επαφή με το μέτωπο του Μητροπολιτικού Πάρκου, με προτεινόμενο ανώτατο όριο τα 50 μ. από την στάθμη του διαμορφωμένου εδάφους
ΠΜ-Π1 (Γειτονιά της Παραλίας Αγίου Κοσμά)	Περιοχή με κυρίαρχη χρήση την κατοικία και περιορισμένη κλίμακας	Αμιγής Κατοικία (ΑΚ)	300.383	150.191,5	0,30	40%	90.040	Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος 11μ. Ισχύει παρέκκλιση ύψους σύμφωνα με όσα

	υποστηρικτικές χρήσεις, με κύριο χαρακτηριστικό τα επιμέρους στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος (θάλασσα, πυρήνες υφιστάμενου πρασίνου, τοπίο), την κεντρική παραλία της περιοχής και το μεγάλο ποσοστό των ελεύθερων χώρων.							ορίζονται από το άρ. 2 παρ. 3.στ. του ν.4062/2012 για ένα ψηλό κτήριο με προτεινόμενο ανώτατο όριο τα 200 μ. από την στάθμη της θάλασσας
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	--	--	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

*Πίνακας 1: Ζώνες Πολεοδομίας του ΣΟΑ Ελληνικού, ιδία επεξεργασία*

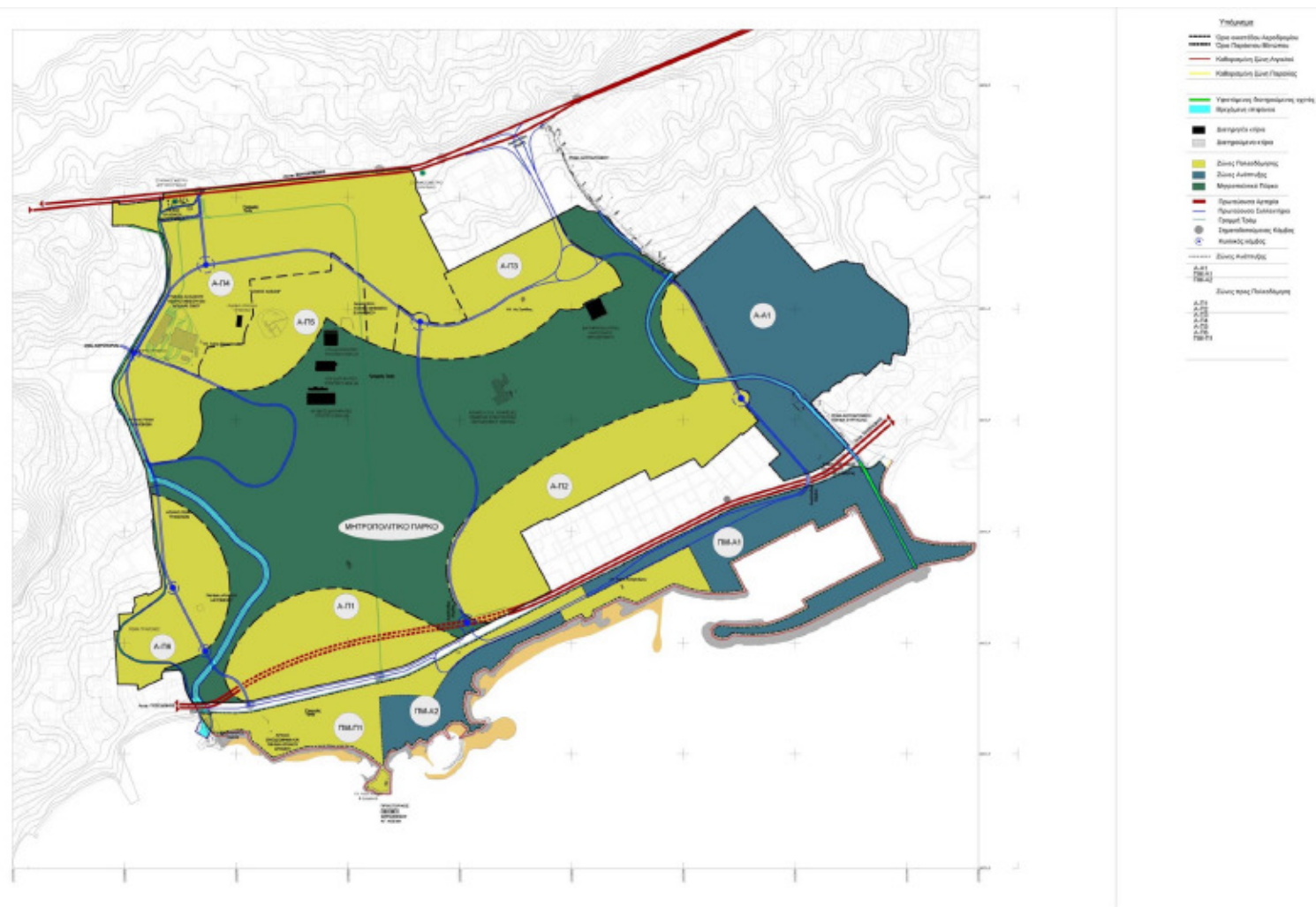


Ζώνες Ανάπτυξης (ΖΑ) (πρώην Αεροδρόμιο/ Παράκτιο μέτωπο)

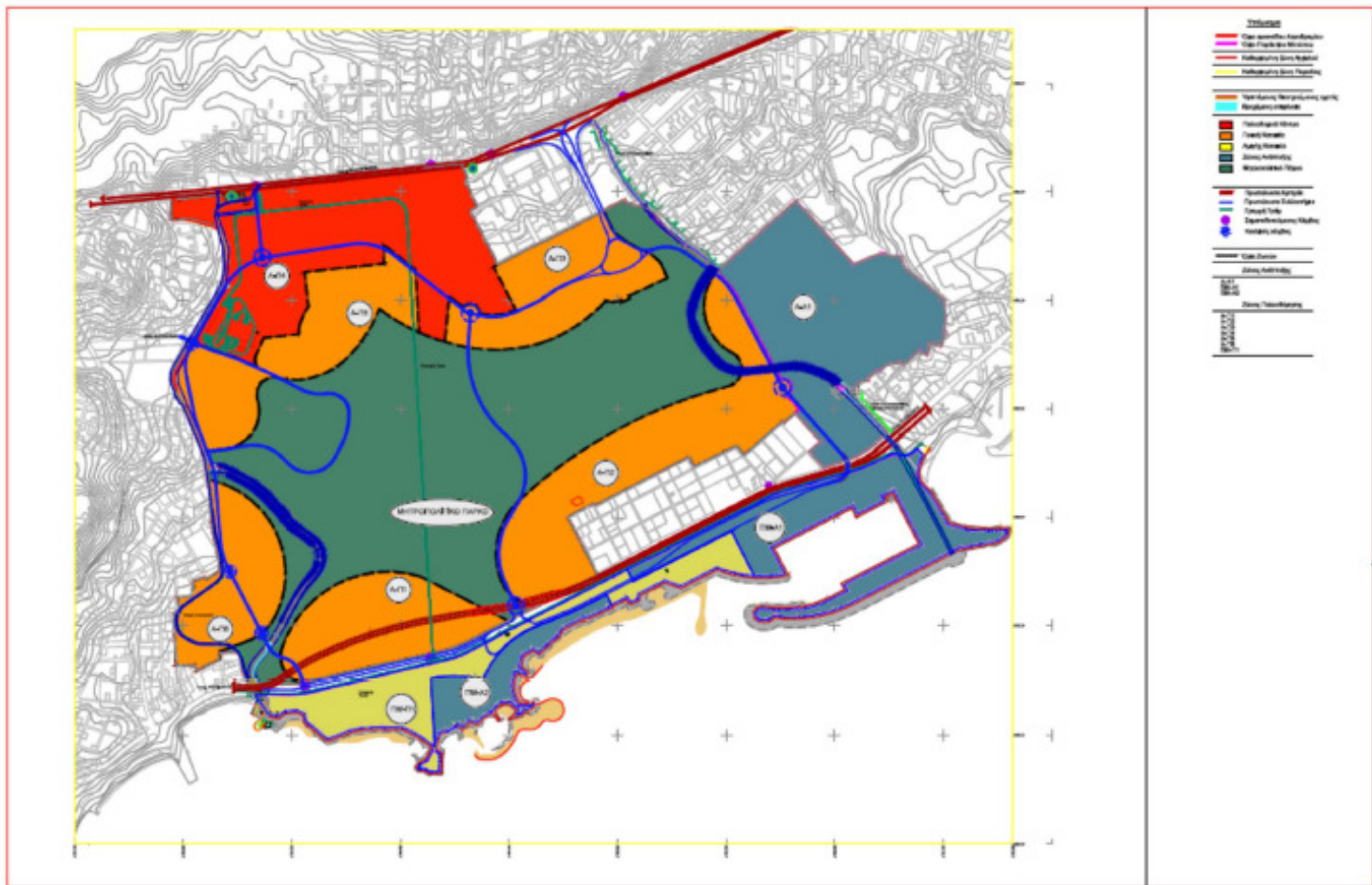
Στην Χωρική Ενότητα του πρώην Αεροδρομίου χωροθετείται μία Ζώνη Ανάπτυξης και στην Χωρική Ενότητα του Παράκτιου Μετώπου δύο. Η κατανομή αυτή των Ζωνών Ανάπτυξης επιλέχθηκε να εστιαστεί αφενός στο Παράκτιο Μέτωπο (κατεύθυνση που δίνεται ουσιαστικά και από το θεσμικό πλαίσιο του Ν.4062/2012) και αφετέρου στο νοτιότερο άκρο της χωρικής Ενότητας του πρώην Αεροδρομίου, πλησίον και της έκτασης Γκολφ Γλυφάδας, χρήση που συνάδει με τον αναπτυξιακό χαρακτήρα των Ζωνών Ανάπτυξης.

Πίνακας 2: Ζώνες και επιτρεπόμενες χρήσεις στο Παραλιακό Μέτωπο του Αγίου Κοσμά από το ΣΟΑ, ίδια επεξεργασία

Ζώνη Ανάπτυξης	Επιτρεπόμενες Χρήσεις Γης	Έκταση (τ.μ.)	Μέσος μεικτός ΣΔ	Μέγιστο ποσοστό επιτρεπόμενης κάλυψης	Επιτρεπόμενη δόμηση (τ.μ.)	Ανώτατο όριο ύψους
A-A1 (Γειτονιά Τουρισμού - Αναψυχής & Επιχειρηματικού Πάρκου)	Μικτή Χρήση Τουρισμός - Αναψυχή - Επιχειρηματικό Πάρκο (άρθρο 11 Ν.3986/2011)	634.145	0,4	30%	249.000	Κατά ΝΟΚ Ειδική τεκμηρίωση σύμφωνα με όσα ορίζονται από το άρ. 2 παρ. 3.γ. του ν.4062/2012 για ψηλά κτήρια με προτεινόμενο ανώτατο όριο τα 200 μ. από την στάθμη της θάλασσας
ΠΜ-A1 (Γειτονιά Μαρίνας Αγίου Κοσμά)	Τουρισμός – Αναψυχή(άρθρο 11Ν.3986/2011)	334.855	0,2	30%	66.968	Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος 16μ σύμφωνα με Άρθρο 2, παρ.3 στ .Ν. 4062/2010
ΠΜ-A2 (Γειτονιά Ενυδρείου Αγίου Κοσμά)	Τουρισμός – Αναψυχή (άρθρο 11 Ν. 3986/2011)	122.965	0,2	30%	24.517	Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος 16μ σύμφωνα με Άρθρο 2, παρ.3 στ .Ν. 4062/2010



Εικόνα 32: Οριοθέτηση Ζωνών στο προτεινόμενο Σ.Ο.Α. Ελληνικού – Αγίου Κοσμά, πηγή: ΣΟΑ



Εικόνα 33 :Γενικές χρήσεις γης στο προτεινόμενο Σ.Ο.Α. Ελληνικού – Αγίου Κοσμά, πηγή: ΣΟΑ

## Μητροπολιτικό Πάρκο Πρασίνου και Αναψυχής



Εικόνα 34: Ψηφιακή εικόνα αναπαράστασης Μητροπολιτικού Πάρκου, πηγή: Lamda development

Το Μητροπολιτικό Πάρκο εντάσσεται στη χωρική ενότητα του πρώην Αεροδρομίου και είναι συνολικής έκτασης 2.000.569 τ.μ. Αναπτύσσεται κεντροβαρικά εντός της ενότητας και οριοθετείται περιμετρικά από τις Ζώνες Πολεοδόμησης και σε συγκεκριμένα σημεία του εφάπτεται και με τους όμορους Δήμους. Μέσω του δικτύου κοινοχρήστων χώρων των Ζωνών Πολεοδόμησης ενοποιείται λειτουργικά με τον υπάρχοντα αστικό ιστό της ευρύτερης περιοχής, αλλά και με την χωρική ενότητα του Παράκτιου Μετώπου.

Το νέο Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού αποτελεί αναμφισβήτητα τη σημαντικότερη παρέμβαση του υπό μελέτη Σχεδίου. Διαθέτοντας έκταση περίπου 2.000 στρεμμάτων, είναι με διαφορά το μεγαλύτερο Πάρκο του μητροπολιτικού συγκροτήματος της Αθήνας και ένα από τα μεγαλύτερα σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Το διατηρητέο κτήριο Σααρίνεν, ο λειτουργικός Πύργος Ελέγχου, τα επίσης διατηρητέα υπόστεγα της αεροπορίας, ο διάδρομος, τα παροπλισμένα αεροσκάφη που παραμένουν μέχρι σήμερα στον χώρο και οι εγκαταστάσεις του κανόε - καγιάκ, αξιοποιούνται και ανασηματοδοτούνται σαν στοιχεία του Πάρκου που εκφράζουν τη συνέχεια του παρελθόντος με το παρόν και αποτελούν παρακαταθήκη για το μέλλον.

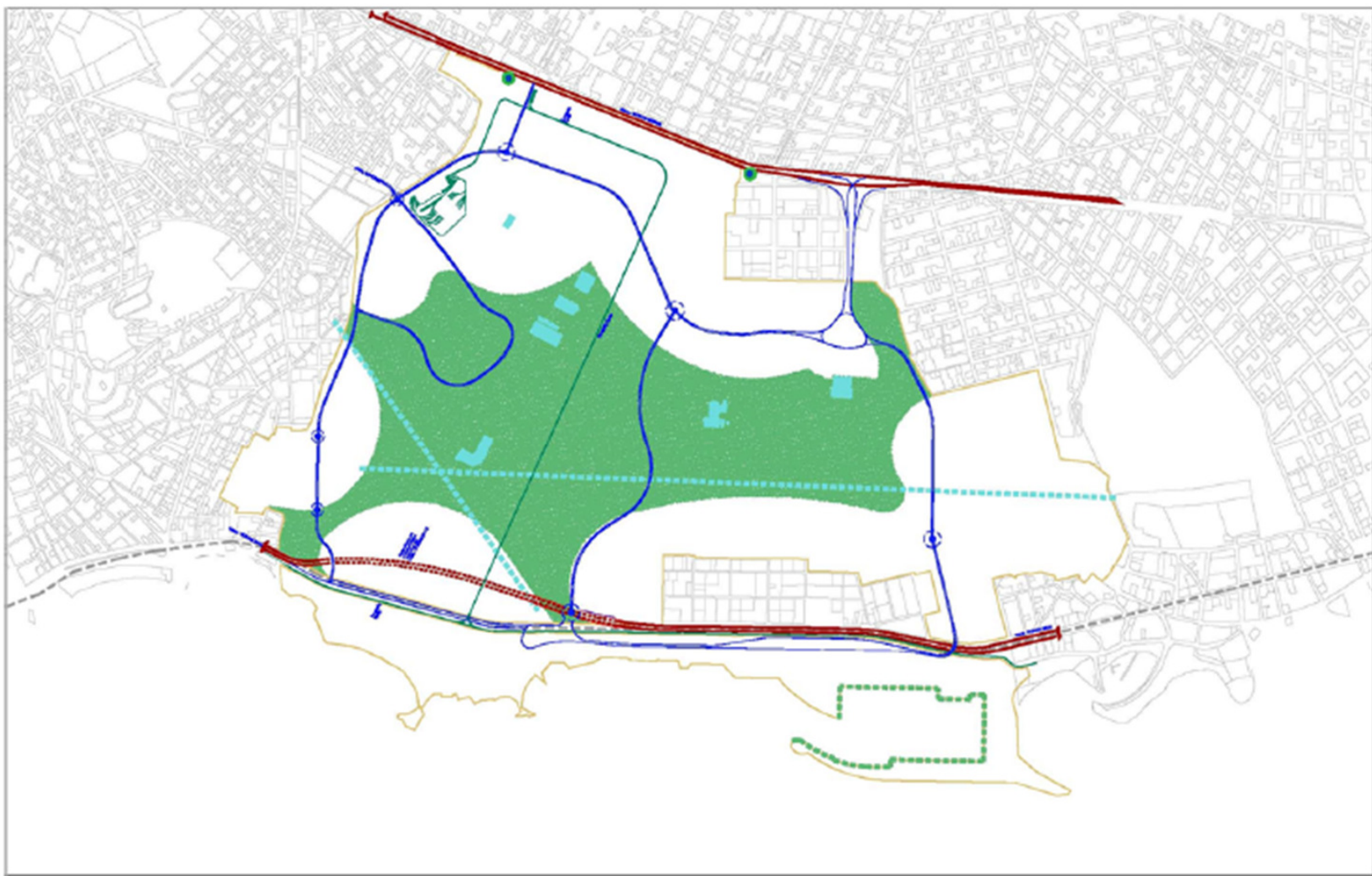
Εφαρμόζοντας το ειδικότερο πλαίσιο χρήσεων γης που καθορίζει για το Μητροπολιτικό Πάρκο ο Ν. 4062/2012, και ειδικότερα οι διατάξεις του Άρθρου 2 παρ. 3.ε) καθορίζονται οι εξής χρήσεις ανάλογα με την ειδική πολεοδομική τους λειτουργία:

- Πράσινο
- Ελεύθεροι χώροι
- Αναψυχή
- Αθλητισμός
- Πολιτισμός
- Κοινοφελείς λειτουργίες
- Πρότυπες αστικές υποδομές.

Πίνακας 3: Χρήσεις γης στο Μητροπολιτικό Πάρκο από το ΣΟΑ, ιδία επεξεργασία

ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΠΑΡΚΟ	
Χρήσεις Γης	ΧΡΗΣΕΙΣ ΠΡΑΣΙΝΟΥ, ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΧΩΡΩΝ, ΑΝΑΨΥΧΗ, ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ, ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ, Κ.Ω., ΑΣΤΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ
Έκταση (τ.μ.)	2.000.569
Προτεινόμενη ανώτατη δόμηση (τ.μ.)	351.390
Προτεινόμενη κάλυψη	Κατ' εφαρμογή του άρθρου 2, παρ.3ε. Ν.4062/12 Μητροπολιτικό Πάρκο Πρασίνου και Αναψυχής: Στο τμήμα του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά το οποίο καταλαμβάνεται από το τέως Αεροδρόμιο του Ελληνικού, έκταση επιφανείας 2.000 τουλάχιστον στρεμμάτων θα αναπτυχθεί ως Μητροπολιτικό Πάρκο Πρασίνου και Αναψυχής, με χρήσεις πρασίνου, ελεύθερων χώρων, αναψυχής, αθλητισμού, πολιτισμού, κοινοφελών λειτουργιών και πρότυπων αστικών υποδομών. Δρόμοι και τεχνικά έργα, καθώς και ρέματα, τα οποία διέρχονται από την πιο πάνω έκταση, δεν συνιστούν κατάτμηση αυτής. Η κάλυψη των, πάσης φύσεως, μόνιμων κτηρίων που θα ανεγερθούν για την εξυπηρέτηση του Πάρκου δεν μπορεί να υπερβαίνει το 10% της συνολικής επιφανείας της πιο πάνω έκτασης.
Μέγιστο ύψος κτηρίων	Κατ' εφαρμογή του άρθρου 2, παρ.3ε. Μητροπολιτικό Πάρκο Πρασίνου και Αναψυχής: Το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των κτηρίων του Μητροπολιτικού Πάρκου ορίζεται σε δέκα (10) μέτρα. Κατ' εξαίρεση, επιτρέπεται η κατασκευή ενός και μόνο υψηλού κτηρίου ειδικής αρχιτεκτονικής σχεδίασης, το οποίο μπορεί να λειτουργήσει ως σημείο προορισμού και τοπόσημο του Πάρκου.
Μέγιστος αριθμός ορόφων	Κατ' εφαρμογή του άρθρου 2, παρ.3ε. Μητροπολιτικό Πάρκο Πρασίνου και Αναψυχής: Ο μέγιστος επιτρεπόμενος αριθμός ορόφων για τα κτήρια, πλην του ψηλού κτηρίου που αναφέρεται ανωτέρω, ορίζεται σε δύο (2)
Ειδικοί όροι	Κατ' εφαρμογή του άρθρου 2, παρ.3ε. Μητροπολιτικό Πάρκο Πρασίνου και Αναψυχής: Οι χώροι πράσινου και οι ελεύθεροι χώροι πρέπει να ανέρχονται στο 75% τουλάχιστον της συνολικής έκτασης του Πάρκου.





Εικόνα 35:Μητροπολιτικό Πάρκο Πρασίνου και Αναψυχής, πηγή: ΣΟΑ



## Τεχνικές Υποδομές - Συγκοινωνιακές Υποδομές

Οι βασικές αρχές σχεδιασμού των οδικών υποδομών και του συστήματος μεταφορών στο εσωτερικό της ανάπτυξης, ακολουθούν τις σύγχρονες αντιλήψεις της φιλικής προς το περιβάλλον ανάπτυξης και έχουν ως στόχο:

- Τη δημιουργία ενός εσωτερικού οδικού δικτύου με υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης.
- Τη σύνδεση του εσωτερικού οδικού δικτύου με τις υφιστάμενες αρτηρίες σε επιλεγμένα σημεία/πύλες και τη διαμόρφωση του, κατά τρόπο ώστε να αποτρέπεται η διαμπερής κυκλοφορία μέσα από τις περιοχές αμιγούς κατοικίας των γειτονικών Δήμων.
- Την προώθηση της χρήσης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, με τη δημιουργία ενός εκτεταμένου δικτύου Τραμ και λεωφορειακών γραμμών, οι οποίες θα συνδέουν τις χρήσεις γης της ανάπτυξης μεταξύ τους καθώς και με τους 2 υφιστάμενους σταθμούς του ΜΕΤΡΟ, την υφιστάμενη γραμμή του Τραμ, η οποία οδεύει κατά μήκος της Λ. Ποσειδώνος και τις λεωφορειακές γραμμές που διασχίζουν τη Λ. Βουλιαγμένης και τη Λ. Ποσειδώνος.
- Τη διαμόρφωση ενός εκτεταμένου δικτύου κίνησης πεζών και ποδηλάτων, που θα περιορίζει τη χρήση των Ι.Χ. οχημάτων και θα καθιστά ελκυστικές και ασφαλείς τις μετακινήσεις με ανθρώπινη ενέργεια.
- Την παροχή ικανού αριθμού θέσεων στάθμευσης εκτός οδού, σύμφωνα με τις δημιουργούμενες χρήσεις και τα πληθυσμιακά δεδομένα, με παράλληλη αποτροπή των σταθμεύσεων στο κύριο οδικό δίκτυο.

Η σημαντικότερη παρέμβαση στο οδικό δίκτυο είναι η μετατόπιση του άξονα σε μήκος 1400 μ. με ταυτόχρονη υπογειοποίηση τμήματος περίπου 1100 μ. της Λ. Ποσειδώνος. Η υπογειοποίηση αρχίζει μετά τη γέφυρα του ρέματος των Τραχώνων και ολοκληρώνεται περίπου 200 μ. νότια της οδού Άλφα, ανάντη της μαρίνας του Αγίου Κοσμά. Το υπογειοποιημένο τμήμα θα διαθέτει 3 λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και θα έχει διατομή συνολικού πλάτους 30 μ. Το τμήμα που θα μείνει της Λ. Ποσειδώνος, θα τη υποβαθμισθεί 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. Στο υφιστάμενο εύρος κατάληψης θα δημιουργηθεί

ποδηλατόδρομος και θέσεις στάθμευσης οχημάτων επισκεπτών, ενώ θα επαυξηθούν οι κοινόχρηστοι χώροι και οι χώροι πρασίνου.

Η σύνδεση του εσωτερικού οδικού δικτύου της ανάπτυξης με το υφιστάμενο κύριο οδικό δίκτυο, θα πραγματοποιείται κατά βάση μέσω νέων κόμβων, έτσι ώστε, αφενός να προκαλείται η μικρότερη δυνατή επιβάρυνση στο υπάρχον δίκτυο, αφετέρου να αποτρέπεται η δυνατότητα διαμπερούς κυκλοφορίας μέσω των τοπικών οδών των όμορων Δήμων. Συγκεκριμένα δημιουργούνται 3 σημεία σύνδεσης – κόμβοι με τη Λ. Βουλιαγμένης, 4 σημεία σύνδεσης επί της Λ. Ποσειδώνος και ένα σημείο σύνδεσης με την οδό Αεροπορίας.

Δεν προβλέπονται νέα λιμενικά έργα στην Μαρίνα του Αγίου Κοσμά. Προτείνεται ωστόσο, ο επανασχεδιασμός του λιμενικού έργου στη θέση του Ναυτικού Ομίλου Ελληνικού σε οργανωμένο τουριστικό καταφύγιο μικρών σκαφών και η αναβάθμιση των πρώην εγκαταστάσεων στη θέση του ομίλου ΝΑΟΑΚ, όπου και προτείνεται να συγκεντρωθούν οι ναυταθλητικές δραστηριότητες όλων των ναυτικών ομίλων της περιοχής. Επιπρόσθετα έχει συμπεριληφθεί πρόβλεψη κατάλληλης μορφής επίχωσης με προστασία για την κατασκευή των υποδομών του ενυδρείου.

#### Κόστος επένδυσης

Τα άμεσα οικονομικά οφέλη, που ανέρχονται σε 2,1 δισ. ευρώ όπως συνοψίζονται παρακάτω:

-Τίμημα 915 εκατ. ευρώ που αφορά την αγορά των μετοχών της Ελληνικό ΑΕ για 99 χρόνια και συμβάλλει στη δημοσιονομική σταθεροποίηση και μείωση του εθνικού χρέους.

-Ανάληψη κόστους 1,2 δισ. ευρώ για την υλοποίηση του συνόλου των έργων υποδομών που υπό άλλες συνθήκες αναλαμβάνονται από τις Δημόσιες Αρχές, και συγκεκριμένα αφορούν: κατασκευή Μητροπολιτικού Πάρκου, υποδομές για δρόμους – δίκτυα κοινής ωφέλειας – κοινόχρηστους χώρους, παράκαμψη και υπογειοποίηση τμήματος της Λεωφ. Ποσειδώνος, έργα σύνδεσης τραμ-μετρό. Το 30% των κερδών αποδίδεται στο κράτος σε ποσοστά απόδοσης της επένδυσης, άνω του 15%.

Τα έμμεσα οικονομικά οφέλη, που εκτιμώνται σε περισσότερα από 10 δισ. ευρώ, και περιλαμβάνουν:

-Τα έσοδα για το ελληνικό Δημόσιο στην 25ετή επενδυτική δραστηριότητα της Ελληνικό Α.Ε. (φόροι περίπου 5 δισ. ευρώ, ασφαλιστικές εισφορές περίπου 5,5 δισ. ευρώ).

-Η αναμενόμενη συμβολή του έργου στο Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν της χώρας θα είναι της τάξης του 2% στο τέλος της περιόδου του έργου. Πρόκειται για παραγωγή νέου εθνικού πλούτου, που θα προέλθει από όλους τους κλάδους των ελληνικών επιχειρήσεων, ως συνέπεια της αναζωογόνησης αργού παραγωγικού δυναμικού και δημιουργίας νέων επενδύσεων, ενισχύοντας τους αναπτυξιακούς ρυθμούς ανόδου της ελληνικής οικονομίας

-Αναβάθμιση της χώρας ως ελκυστικό και ασφαλή προορισμό άμεσων ξένων επενδύσεων.

-Η ευρύτερη περιοχή της πρωτεύουσας ενδυναμώνει τη θέση της ως ένας παγκόσμιος τουριστικός προορισμός, κερδίζοντας 1.000.000 επιπλέον τουρίστες ετησίως με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την κίνηση της οικονομίας της.

-Η ευρύτερη νότια ζώνη της Αθήνας και οι όμοροι δήμοι θα έχουν την ευκαιρία να γνωρίσουν έναν νέο κύκλο ανάπτυξης και προόδου, συνδυαστικά και με τα άλλα μεγάλα projects που συντελούνται στην ευρύτερη περιοχή.

-Κόστη για τη συντήρηση, καθαριότητα και ανανέωση του κοινοχρήστου τεχνικού εξοπλισμού, καθώς και τη συντήρηση των έργων υποδομής και των χώρων πρασίνου, που ανέρχονται σε περίπου 12.000.000 ευρώ κατ' έτος

-Στην κοινοπραξία Global Investment Group εκτός από τη Lamda Development συμμετέχουν η εταιρεία Al Maabar, η οποία έχει την έδρα της στο Άμπου Ντάπι και η κινεζική εταιρεία Fosun. Το έργο, προϋπολογισμού 7 δισ. ευρώ, θα αποτελέσει το μεγαλύτερο έργο αστικής ανάπλασης, μικτής χρήσης, στην Ευρώπη.

## ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΠΑΡΚΟΥ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ

Όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενο κεφάλαιο, το σχέδιο ανάπτυξης του Ελληνικού αποτέλεσε και αποτελεί ένα μείζων θέμα για το μέλλον της οικιστικής ανάπτυξης στη χώρα μας. Η ανάπτυξή του ή αλλιώς αξιοποίηση του έχει απασχολήσει επανειλημμένα τις Κυβερνήσεις και όλες τις αρμόδιες υπηρεσίες και φορείς που αναμείχθηκαν σχετικά με αυτό τα τελευταία 40 χρόνια. Ωστόσο, οι κριτικές και οι αξιολογήσεις που έχουν γίνει για το έργο δεν μπορούν να στηριχθούν σε βάσιμα κριτήρια από τη στιγμή που δεν έχει υλοποιηθεί καμία στρατηγική έως τώρα. Είναι όμως σημαντικό να τονισθεί ότι η σπουδαιότητα του έργου καθιστά το Ελληνικό συμβολικό παράγοντα για την εξέλιξη της χώρας τόσο σε πολεοδομικό όσο και σε αρχιτεκτονικό επίπεδο.

Ύστερα από την ανάλυση και την παρουσίαση του σχεδίου οικιστικής ανάπτυξης στο προηγούμενο κεφάλαιο θα ξεκινήσω αναλύοντας τις θετικές συνιστώσες του έργου οι οποίες εντοπίστηκαν μέσα στο προτεινόμενο σχέδιο.

Αρχικά είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι η ανάπτυξη του Ελληνικού είναι ένα εγχείρημα παρόμοιο του οποίου δεν έχει υπάρξει έως τώρα στην Ελλάδα. Το μέγεθός του το κατατάσσει ανάμεσα σε μεγάλα έργα διεθνούς κλίμακας, όπως αυτά που αναφέρθηκαν ως παραδείγματα σε προηγούμενο κεφάλαιο. Η μελέτη του Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης του χώρου του Ελληνικού, που εκπονήθηκε από την ΑΣ.Π.Α. Α.Ε. για λογαριασμό της εταιρείας Hellinikon Global IS. A., θυγατρική της Lamda Development S.A, επιλέχθηκε ανάμεσα σε διάφορες άλλες μελέτες, καθώς ήταν η πιο αντιπροσωπευτική για το «όραμα» της ανάπτυξης που προβλεπόταν για το Ελληνικό. Πρόκειται για ένα θεσμικό εργαλείο, που ακολουθεί τις διατάξεις ενός ειδικού νομοθετήματος, δηλαδή του Ν. 4062/2012 και αυτό την καθιστά ολοκληρωμένη σε έναν μεγάλο βαθμό.

Με μια γρήγορη ανασκόπηση της μελέτης ΣΟΑ, καθώς έγινε μεγαλύτερη ανάλυση στα προηγούμενα κεφάλαια, γίνεται εμφανές πως ανταποκρίνεται σε μεγάλο βαθμό στις φιλόδοξες αρχές σχεδιασμού μέσω της έκθεσης και της ανάλυσης της ταυτότητας του σχεδίου του Μητροπολιτικού Πόλου. Συγκεκριμένα αναφέρεται στην έκταση των 6.205 στρεμάτων, από τα οποία τα 5.250 ανήκουν στο πρώην αεροδρόμιο και τα υπόλοιπα στην παραλιακή ζώνη του Αγίου Κοσμά. Πρόκειται για ένα μοναδικό απόθεμα γης το οποίο χρόνο με το χρόνο παρακμάζει και παίρνει διακαιωματικά τον τίτλο του “brown field”. Άλλωστε όπως σωστά διαπιστώθηκε, κατά τη διατύπωση Γνώμης Ειδικής Επιτροπής

Εμπειρογνομόνων επί του ΣΟΑ του Μητροπολιτικού Πόλου του Ελληνικού- Αγ. Κοσμά στην έκθεση στις 23 Νοεμβρίου το 2017, « το συντριπτικά μεγαλύτερο μέρος του όλου χώρου χαρακτηρίζεται από εγκατάλειψη και αποτελεί ‘αδρανές κεφάλαιο’, ενώ υφίσταται ο κίνδυνος να εξελιχθεί σε γενικευμένο ‘σκουπιδότοπο’, κάτι που σε τμήματα έχει συμβεί», παρά το γεγονός ότι υπάρχουν εγκαταστάσεις που εξακολουθούν να λειτουργούν.

Αρκετές μελέτες που εκπονήθηκαν με σκοπό την παρουσίαση λύσεων και προτάσεων για να «σωθεί» αυτός ο χώρος δεν δημιούργησαν τις κατάλληλες συνθήκες για να υλοποιηθούν τα έργα. Ωστόσο η έκθεση του ΣΟΑ αποτέλεσε εν τέλει την πιο εμπειριστατωμένη μελέτη η οποία εφόσον υλοποιηθεί , θα αποδώσει στο Ελληνικό τον διπλό τίτλο ενός πραγματικά «καινοτομικού προτύπου αστικού» σχεδιασμού και ενός «σύνθετου οράματος».

Στην έκθεση γίνεται αναφορά σε ένα νέο πρότυπο της ευρωπαϊκής πόλης που διατυπώθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Πολεοδόμων και θα εξασφαλίζει “*cities which connect the past with the future, through a vital and vibrant present*”, ένα πρότυπο που, κατά τους μελετητές, εμπνέει και την πρόταση του ΣΟΑ για το Ελληνικό. Με αυτή τη λογική, κάνοντας πάλι μια υπενθυμιστική αναφορά , τα στοιχεία που συνθέτουν την ταυτότητα της πρότασης είναι συνοπτικά:

- Δημιουργία ενός flagship project με διακριτά τοπόσημα (landmarks),
- Ένταξη στο γειτονικό περιβάλλον
- Εκτων προτέρων σχεδιασμός των περιοχών πολεοδόμησης και ζωνών ανάπτυξης,
- Καινοτομικό μητροπολιτικό πάρκο 2.000 στρεμμάτων,
- Υψηλό ποσοστό κοινωφελών και κοινόχρηστων χώρων,
- Ανάκτηση παραλιακού μετώπου με ισχυρούς πόλους έλξης, δηλαδή κτίρια – τοπόσημα
- Υψηλά κτίρια ειδικής αρχιτεκτονικής σύνθεσης και κτίρια συλλογικής κατοικίας σε επαφή με το πάρκο,
- Διατήρηση «σημείων αναφοράς», δηλαδή κτιρίων, μνημείων ή υποδομών,
- Τοπιακές παρεμβάσεις για τη σύνδεση των πράσινων χώρων και του αστικού ιστού,
- Κοινωνική πολυσυλλεκτικότητα και ανταποδοτικότητα, μέσω της εξασφάλισης της πρόσβασης στο πάρκο και της ανάπτυξης πολλαπλών δραστηριοτήτων.

Αυτοί λοιπόν είναι οι στόχοι και οι προτάσεις που αναφέρονται μέσα στην έκθεση του ΣΟΑ και θα αποτελέσουν τους βασικούς πυλώνες ανάπτυξης του Ελληνικού, με



επερχόμενα άμεσα οφέλη για το Ελληνικό Δημόσιο και την Οικονομία, καθώς και για την δημιουργία ενός νέου Μητροπολιτικού Πόλου.

Η καινοτομία του Ελληνικού σε σχέση με τα Διεθνή παραδείγματα Όπως αναφέρεται και στον τίτλο της, η εργασία εστιάζει στα επιχειρηματικά επίκεντρα καινοτομίας και σε επιτυχημένα διεθνή παραδείγματα. Το σχέδιο ανάπτυξης του Ελληνικού, όπως έχει χαρακτηριστεί και από το ΣΟΑ αποτελεί καινοτόμο σχεδιασμό σε πολεοδομικό και αρχιτεκτονικό επίπεδο και παράδειγμα αστικής και χωρικής ανάπτυξης για τη χώρα μας. Ωστόσο μπορεί το σχέδιο ανάπτυξης να δώσει στο Ελληνικό χαρακτηριστικά επιχειρηματικού επίκεντρου καινοτομίας;

Κάνοντας λοιπόν μια σύντομη αναφορά πάλι στην έννοια του επιχειρηματικού επικέντρου καινοτομίας είναι σημαντικό να γίνει κατανοητή η έννοια αυτή και στη συνέχεια να γίνει προσπάθεια αντιστοίχισης και ενσωμάτωσης στο έργο του Ελληνικού. Η νησίδα καινοτομίας ή αλλιώς cluster αποτελεί μια μέθοδο ανάπτυξης που εφαρμόζεται στις σύγχρονες πολιτικές ανάπτυξης των υποβαθμισμένων περιοχών. Χαρακτηριστικά στοιχεία τους, είναι η αυτόνομη αστική κοινότητα, η μίξη χρήσεων γης, η αξιοποίηση του υφιστάμενου κτιριακού δυναμικού, η συνολική αναβάθμιση του αστικού και φυσικού περιβάλλοντος και η κοινωνική διάσταση. Η δημιουργία μιας νησίδας καινοτομίας ή ενός επιχειρηματικού επικέντρου (cluster) καθιστούν την υποβαθμισμένη περιοχή στην οποία εφαρμόζονται προνομιακό πεδίο για την ανάπτυξη και την προσέλκυση δραστηριοτήτων καινοτομίας και γνώσης. Με τη σειρά τους οι δραστηριότητες που «φωλιάζουν» σε αυτές τις περιοχές αποτελούν σημαντικούς πόλους οικονομικής ανάπτυξης για την πόλη και κατ' επέκταση για τη χώρα.

Τα βασικά δομικά χαρακτηριστικά που καθορίζουν τα clusters καινοτομίας, όπως προαναφέρθηκαν στα αρχικά κεφάλαια είναι με σειρά προτεραιότητας η διασύνδεση των επιχειρήσεων που δημιουργούνται μέσα σε αυτά με ερευνητικά ιδρύματα. Σημαντικό επίσης χαρακτηριστικό τους αποτελεί η υψηλή ανταγωνιστικότητα αυτών των επιχειρήσεων με εξαγωγές και η διείσδυση στις περιφερειακές, Ευρωπαϊκές και παγκόσμιες αγορές. Ακολουθεί η ανάδειξη νέων καινοτόμων επενδυτικών αντικειμένων και νοοτροπιών και η ανάδειξη του επιστημονικού και στελεχιακού δυναμικού της ευρύτερης περιοχής του cluster. Τέλος έμφαση δίνεται στην ενθάρρυνση δημιουργίας νέων επιχειρήσεων που συνδέονται στενά με τις υφιστάμενες επιχειρήσεις, που αποτελεί εξίσου ένα σημαντικό χαρακτηριστικό του cluster καινοτομίας.

Όσον αφορά το χωρικό σχεδιασμό, πρέπει να τονισθεί ότι ο σχεδιασμός του χώρου του cluster βασίζεται σε ένα ολοκληρωμένο στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης και αποτελεί προϊόν διεθνών διαγωνισμών ή και αναθέσεων σε αναγνωρισμένους σχεδιαστές. Ο σχηματισμός τους ενισχύεται και προωθείται μέσω της κατασκευής έργων σύγχρονης υποδομής και κατασκευής δημοσίων υπαίθριων χώρων υψηλής σχεδιαστικής και κατασκευαστικής ποιότητας με στόχο τη δημιουργία ενός συμβολικού αστικού τοπίου αίγλης και ανάπτυξης. Σε αρκετές περιπτώσεις, ως προς την αστική τους μορφολογία, τα clusters καινοτομίας ή αλλιώς τα επιχειρηματικά επίκεντρα εμφανίζουν μίξη καινοτόμων στοιχείων και τοπικής αρχιτεκτονικής κληρονομιάς.

Αφού λοιπόν έγινε μια σύντομη περιγραφή των βασικών χαρακτηριστικών των clusters καινοτομίας – επιχειρηματικών επικέντρων, θα ακολουθήσει μια αντιστοίχιση σε μορφή πίνακα των χαρακτηριστικών αυτών σε σχέση αφενός με αυτά από των Διεθνών παραδειγμάτων που αναλύθηκαν στην παρούσα διπλωματική και αυτών του Σχεδίου οικιστικής ανάπτυξης του Ελληνικού.

Πίνακας 1: Αντιστοίχιση βασικών δομικών χαρακτηριστικών των clusters καινοτομίας με των Διεθνών παραδειγμάτων και του ΣΟΑ του Ελληνικού, ίδια επεξεργασία

	One North, Σιγκαπούρη	@22Barcelona	Hafen City	ΣΟΑ Ελληνικού
διασύνδεση των επιχειρήσεων του cluster με ερευνητικά ιδρύματα	✓	✓		
υψηλή ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων	✓	✓		✓
ανάδειξη νέων καινοτόμων επενδυτικών αντικειμένων	✓			
ανάδειξη του επιστημονικού και στελεχιακού δυναμικού	✓	✓		✓
ενθάρρυνση δημιουργίας νέων επιχειρήσεων που συνδέονται στενά με τις υφιστάμενες επιχειρήσεις	✓	✓	✓	
Κατασκευή έργων σύγχρονων υποδομών	✓	✓		✓
κατασκευή δημόσιων υπαίθριων χώρων	✓	✓	✓	✓

Πίνακας 2: Ανάλυση των προτάσεων σχεδίου ανάπλασης των περιοχών μελέτης, ίδια επεξεργασία

	One North, Σιγκαπούρη	@22Barcelona	Hafen City	ΣΟΑ Ελληνικού
Συνολική έκταση	200 εκτάρια	198,26 εκτάρια	157 εκτάρια	620 εκτάρια
χωρικές ζώνες - ενότητες	Δημιουργούνται 3 υπο-ενότητες (subclusters): α) Life Xchange ή Biopolis, β) Central Xchange γ) Vista Xchange	5 sub-clusters καινοτόμων Δραστηριοτήτων: α) πολυμέσα, β) ενέργεια, γ) ιατρικές τεχνολογίες, δ) πληροφορική, και ε) design	8 συνοικίες: Am Sandtorkai, Brooktorkai, Dalmanckai, Kaiserkai, Strandkai, Magdeburger Hafen, Oberhafen, Baakenhafen	7 χωρικές υποενότητες – 6 Ζώνες Πολεοδόμησης και 1 Ζώνη Ανάπτυξης
Ερευνητικά κέντρα	Life Xchange – Biopolis: κεντρικό αντικείμενο τη βιο-ιατρική έρευνα		επιστημονικό κέντρο στον ποταμό Elbe που θα έχει σχήμα δαχτυλιδιού	Γειτονιά Επιχειρηματικού Κέντρου Βουλιαγμένης: χρήσεις αυτές του εμπορίου, των γραφείων, του τουρισμού και της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης και έρευνας, και συνοδευτική χρήση την κατοικία(775.284 τ.μ)

<p>Δημόσιοι υπαίθριοι - χώροι Χώροι πρασίνου</p>	<p>τρεις μεγάλοι δημόσιοι υπαίθριοι χώροι και χώροι πρασίνου (Rochester Park, the Wessex Estate and the Nepal Hill)</p>	<p>αύξηση των δημόσιων υπαίθριων χώρων και των χώρων πρασίνου (κατά 114.000 m<sup>2</sup>) στην περιοχή, με υψηλής ποιότητας σχεδιασμό και κατασκευή καθώς και με εκτεταμένο δίκτυο πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων (29 χιλιόμετρα)</p>	<p>36% δημόσιοι και ιδιωτικοί χώροι διαθέσιμοι στο κοινό οι οποίοι αποτελούνται από χώρους στο παραλιακό μέτωπο όπως πλατείες και δρόμους και πρόσβαση στα ιστορικά κτήρια</p>	<p>Μητροπολιτικό Πάρκο 2.000 στρ, Μαρίνα Αγίου Κοσμά</p>
<p>Συνδεσιμότητα προσβασιμότητα</p>	<p>- 2 γραμμές του μετρό (East-West line, Circle Line) και 3 γραμμές λεωφορείων που συνδέουν το κέντρο της Σιγκαπούρης με την περιοχή</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ο παραθαλάσσιος αυτοκινητόδρομος La Ronda del Litoral,</li> <li>• ο σταθμός του μετρό (2 γραμμές), και</li> <li>• το δίκτυο του τραμ και των λεωφορείων, τα οποία συνδέουν την περιοχή με την μητροπολιτική περιοχή της Βαρκελώνης,</li> <li>• και τέλος, ο σταθμός των υψηλής ταχύτητας τρενών που συνδέει την περιοχή με ολόκληρο το εθνικό δίκτυο σιδηροδρόμων.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Προτείνεται ένα νέο σύστημα τραμ, με περιβαλλοντικό, αποτελεσματικό και βιώσιμο χαρακτήρα που θα συνδέεται με απλές προεκτάσεις με το υπάρχον δίκτυο</li> <li>• υπάρχουσες γραμμές μετρό U3 και U1, αλλά και με τη νέα γραμμή U4 που θα δώσει δύο νέες στάσεις</li> <li>• πεζόδρομοι και ποδηλατόδρομοι</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Τη δημιουργία ενός εσωτερικού οδικού δικτύου</li> <li>• διαμόρφωση ενός εκτεταμένου δικτύου κίνησης πεζών και ποδηλάτων</li> <li>• χρήσης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (τραμ, λεωφορεία, δύο σταθμοί μετρό)</li> </ul>



Μίξη χρήσεων γης	συγκροτήματα κατοικίας, εμπορικά καταστήματα, πολιτιστικές δραστηριότητες, προσωπικές υπηρεσίες και αναψυχή.	κατοικία, το εμπόριο, τις υπηρεσίες και την αναψυχή.	γραφεία, ξενοδοχεία, εμπόριο και κατοικίες	χρήσεις πράσινου, ελευθέρων χώρων, αναψυχή, αθλητισμού, πολιτισμού, κ.ω., αστικών υποδομών
Ανάδειξη ιστορικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς		διατηρούνται και επαναχρησιμοποιούνται ως αρχιτεκτονική κληρονομιά 4 βιομηχανικά κτήρια και 4.600 παλιές εργατικές κατοικίες	το μεγάλο ιστορικό συγκρότημα στο Speicherstadt, κατασκευασμένο από τούβλο, διατήρηση παλιών τεχνιτών λιμανιών και ανάδειξή τους, το συναυλιακό κέντρο Elbphilharmonie, τοποθέτηση μνημείου στον παλιό σιδηροδρομικό σταθμό Lohsepark, το διεθνές ναυτικό μουσείο μεταφέρθηκε στο Kaispeicher B	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Το διατηρητέο κτήριο Σααρίνεν,</li> <li>• ο λειτουργικός Πύργος Ελέγχου</li> <li>• τα διατηρητέα υπόστεγα της αεροπορίας</li> <li>• ο διάδρομος, τα παροπλισμένα αεροσκάφη</li> </ul>
Κτίρια τοπόσημα	Fusionopolis, το εμβληματικό 'πράσινο' κτήριο του αρχιτέκτονα Kisho Kurokawa το οποίο έχει ενεργειακή επάρκεια και εμβασών	νέα κτήρια καινοτόμου αρχιτεκτονικού σχεδιασμού, όπως το Agbar Tower του Jean	το Φιλαρμονικό Μέγαρο Μουσικής, σχεδιασμένο από τους Herzog και de Meuron. Η κατασκευή,	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ενυδρείο στο άκρο της νέας παραλίας</li> <li>• Integrated Resort, ένα ολοκληρωμένο συγκρότημα</li> </ul>

	2.000.000 sq.f, όπου στεγάζονται γραφεία, εργαστήρια, εμπορικά καταστήματα, εστιατόρια και χώροι αναψυχής.	Nouvel (2004)	σε μορφή πλοίου, θα στεγάσει το μέγαρο μουσικής, ένα ξενοδοχείο, ένα συνεδριακό κέντρο, ένα εστιατόριο και αρκετές μονάδες κατοίκησης	5 αστέρων <ul style="list-style-type: none"> <li>• Marina Exclusive Hotel, ένα εντυπωσιακό ξενοδοχείο 6 αστέρων</li> </ul>
Υπεύθυνοι Φορείς	Η υλοποίηση του στρατηγικού σχεδίου ανάπλασης του One North ανατέθηκε από την κυβέρνηση στην κατασκευαστική εταιρεία Jurong Town Corporation (JTC), με πλειοψηφία του δημοσίου και συμμετοχή ιδιωτικών επενδύσεων.	Η κρατική παρέμβαση μέσω του χωρικού προγραμματισμού και σχεδιασμού και των δημοσίων επενδύσεων, είναι καθοριστική	HafenCity Hamburg GmbH - Δημόσιος/Ιδιωτικός Τομέας	

Μετά από την αντιστοίχιση που προηγήθηκε με τη μορφή πινάκων, παρατηρούμε πως όλα τα παραδείγματα που αναφέρθηκαν μαζί με αυτό της ανάπλασης του Ελληνικού, διαθέτουν κάποια από τα βασικά χαρακτηριστικά ενός cluster καινοτομίας , ορισμένα σε μεγαλύτερο βαθμό. Συγκεκριμένα παρατηρούμε από τον πίνακα 1 και 2 πως το παράδειγμα του One North στη Συγκαπούρη πληροί τα περισσότερα κριτήρια ώστε να χαρακτηρίζεται επάξια ως ένα cluster καινοτομίας και γνώσης ή αλλιώς επιχειρηματικό επίκεντρο. Η επάρκειά του σε επιστημονικούς κλάδους καθώς και η σχεδιάση ( και πλεον υλοποίηση) κυρίως ερευνητικών κέντρων με σύγχρονες και καινοτόμες τεχνολογίες τόσο στον ιατρικό όσο και στον ψηφιακό τομέα το καθιστά ένα καινοτόμο cluster επιχειρηματικότητας και συμβολικό παράδειγμα διεθνούς εμβέλειας. Στην συνέχεια ακολουθεί το παράδειγμα της Βαρκελώνης @22 το οποίο επίσης εκμεταλλευόμενο παλιές εγκαταστάσεις και κενά κτήρια, δημιουργεί έναν συνδεδετικό ιστό ανάμεσα σε υποδομές που θα φιλοξενήσουν κυρίων επιστημονικά και εκπαιδευτικά κέντρα. Προσπαθεί να διατηρήσει την ταυτότητα της περιοχής μέσω της συντήρησης παλιών κτηρίων οι οποίοι επαναχρησιμοποιούνται ως χώροι αρχιτεκτονικής κληρονομιάς και θα στεγάσουν μεγάλο αριθμό κατοικιών. Οι σύγχρονες μεταφορικές υποδομές που προβλέπονται θα διευκολύνουν την πρόσβαση στις επιμέρους περιοχές εντάσσοντας έτσι τον χώρο με καλύτερο τρόπο στο σύνολο της πόλης. Το τρίτο παράδειγμα που είναι το Hafen city στο Αμβούργο, αποτελεί εξίσου ένα αξιόλογο παράδειγμα επιχειρηματικού επικέντρου. Βασικό χαρακτηριστικό της ανάπλασης είναι η διατήρηση του παραδοσιακού στοιχείου της περιοχής, το οποίο είναι το παλιό λιμάνι. Οι νέες χρήσεις που θα δημιουργηθούν αναμιγνύονται με ομοιόμορφο τρόπο στις ήδη υπάρχουσες χωρίς να προκαλούν διαφοροποίηση στη περιοχή, παρόλο που χωρίζονται σε 8 γειτονίες. Βασικός οδηγός του σχεδιασμού είναι η παραποτάμια ανάπλαση και η εξάπλωση διάφορων δραστηριοτήτων επιχειρηματικού χαρακτήρα γύρω από αυτή. Η διαφορά με τα προηγούμενα παραδείγματα είναι πως οι νέες υποδομές βασίζονται κυρίως σε εμπορικές δραστηριότητες, χαρακτηριστικό της περιοχής που υπήρχε και από πριν. Ωστόσο, και αυτό το σχέδιο περιλαμβάνει ερευνητικά και εκπαιδευτικά κέντρα αλλά σε μικρότερη κλίμακα από τα προηγούμενα του One North και του @22. Παρατηρούμε πως πολλά ιστορικά κτήρια διατηρούνται και αναδεικνύονται με σκοπό να κρατήσει η περιοχή την ταυτότητά της. Τέλος, στο Μητροπολιτικό Πάρκο του Ελληνικού, εντοπίζονται επίσης αρκετά στοιχεία ενός επιχειρηματικού επικέντρου. Η ανάπλαση του θα αποτελέσει έναν διεθνή πόλο που θα έλξει επενδύσεις καθώς οι εντυπωσιακές υποδομές που προβλέπονται θα φιλοξενήσουν μεγάλες

επιχειρήσεις και εμπορικών, τουριστικών και δραστηριοτήτων αναψυχής. Βασικό χαρακτηριστικό που το ξεχωρίζει από τα προηγούμενα είναι η μεγάλη έκταση πρασίνου και κοινόχρηστων χώρων που θα προσφέρει στο κοινό. Ωστόσο, δεν θα μπορούσε να του δοθεί «καθαρά» ο τίτλος του cluster καινοτομίας καθώς στο σχέδιο οι χρήσεις που προβλέπονται για έρευνα και καινοτομία δεν είναι επαρκής. Θα μπορούσαμε να πούμε πως ο σχεδιασμός και η τοποθεσία του το καθιστά ως έναν ελκυστικό προορισμό με κτήρια σύγχρονων υποδομών που αρκετοί θα θέλουν να επισκεφθούν απ' όλο τον κόσμο.

### Ευστοχίες και Αστοχίες του σχεδιασμού

Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο είναι σκόπιμο να γίνουν ορισμένες αναφορές σχετικά με τις ευστοχίες και τις αστοχίες του έργου, ύστερα από έρευνα που έγινε μέσω ερωτηματολογίου. Το ερωτηματολόγιο που στήθηκε απευθύνθηκε σε πρόσωπα τα οποία σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με το έργο και μας παραθέτουν την άποψη τους ο καθένας ξεχωριστά για την ανάπτυξη του χώρου μέσα από τη δική τους οπτική.

Οι ερωτήσεις που κλήθηκαν να απαντήσουν αφορούν τόσο την χωροταξική και πολεοδομική διάσταση του έργου όσο και την κοινωνικοπολιτική και είναι οι εξής:

1. Γνωρίζεται για το masterplan του Ελληνικού; Εάν ναι πείτε μου λίγα λόγια..
2. Γνωρίζετε σε ποιο φορέα ανήκει η έκταση της περιοχής;
3. Εντοπίζετε κάπου στο masterplan την καινοτομία που αφορά την ενέργεια, τις μεταφορές, τις τεχνολογίες πληροφορίας και επικοινωνιών;(έξυπνες πόλεις) και εάν ναι που;
4. Θεωρείται πως το έργο αυτό είναι ένα μεγάλο έργο υποδομής το οποίο περιλαμβάνει δραστηριότητες εμπορίου και αναψυχής που ανταγωνίζεται τις παραδοσιακές λειτουργίες;
5. Πιστεύετε ότι κατά την εκπόνηση του σχεδίου ανάπλασης υπήρχε κάπου η γνώμη του κοινού ή η συμμετοχή των πολιτών, ώστε να προβληθούν οι ανάγκες τους και να δωθεί προτεραιότητα σε αυτές;

6. Το έργο ανάπτυξης έχει τον τίτλο «Μητροπολιτικό Πάρκο» και είναι 6200 στρ, εκ των οποίων τα 200στρ πρόκειται να γίνουν χώρος πρασίνο. Θεωρείτε ότι αυτό είναι επαρκές για ένα πάρκο που θεωρείτε πάρκο αναψυχής και πρασίνου και υποτίθεται θα αποτελέσει έναν « ζωντανό πνεύμονα» στην Αθήνα;
7. Θεωρείται ότι το σχέδιο ανάπλασης του Ελληνικού προστατεύει και αναδεικνύει τα πολιτισμικά στοιχεία της περιοχής αλλά και του Ελληνικού στοιχείου γενικότερα; Ή μήπως θεωρείται ότι αποτελεί ένα σύγχρονο μοντέλο ανάπτυξης δυτικών προτύπων που δεν ταιριάζει με την ελληνική κουλτούρα;
8. Τέλος, θεωρείτε ότι με τη δημιουργία των υπερπολυτελών κτιρίων και έργων, προκαλείται κοινωνικός αποκλεισμός και περιθωριοποίηση χαμηλότερων εισοδηματικών στρωμάτων;

Σκοπός του ερωτηματολογίου ήταν να απευθυνθεί σε πρόσωπα που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με το σχέδιο ανάπλασης του Ελληνικού και να τοποθετηθούν σχετικά με το ζήτημα αυτό ώστε να υπάρξει μια ποικιλία απόψεων και αξιολογήσεων. Η πρώτη απόπειρα έγινε απευθυνόμενη στο Δήμο Αργυρουπόλεως, αρχικά στον διευθυντή του τμήματος τεχνικών υποδομών, ο οποίος δεν θέλησε να τοποθετηθεί σχετικά με το ζήτημα αυτό. Στη συνέχεια, αφού έγινε η προσπάθεια επικοινωνίας με όλα τα αρμόδια τμήματα υποδομών του Δήμου, αρκετοί δεν γνώριζαν ποιο είναι ακριβώς το σχέδιο που προβλέπεται να γίνει. Ο Αντιδήμαρχος , κος Πέτρος Ξηναβελώνης, μετά από τηλεφωνική επικοινωνία δέχτηκε να απαντήσει στα ερωτήματα.

Η ακριβής τοποθέτηση του κ. Πέτρου Ξηναβελώνη ήταν η εξής (χωρίς να αλλοιωθεί το περιεχόμενο):

*1. Σαφώς και έχουμε ενημέρωση για το Master Plan και πάνω σε αυτό κινούμεθα ώστε να έχουμε μέγιστα ανταποδοτικά οφέλη.*

*Τα πρώτα περίπου τέσσερα χρόνια θα γίνουν όλες οι υποδομές δίκτυα, δεντροφύτευση των 2.500 στρεμμάτων και όχι 200 στρεμμάτων. Σε αυτά δεν περιλαμβάνονται τα τετραγωνικά*

των περιβάλλοντων χώρων των κτιρίων κλπ και κατόπιν θα ξεκινήσει η δόμηση των εμπορικών, κέντρων αναψυχής, πανεπιστημίων, ενυδρείου, ουρανοξύστες.

2. *Ελληνικό Α.Ε.*

3. *Έχουμε την διαβεβαίωση και είναι λογικό ότι θα είναι πρότυπες κατασκευές με έμφαση στην ανακύκλωση νερού, απορριμάτων, ηλεκτρικής ενέργειας κλπ*

4. *Μην ξεχνάμε ότι η όλη διαδικασία πρακτικά είναι ένα Real Estate deal.*

*Εμείς προσπαθούμε να κάνουμε ανταγωνιστικές τις εμπορικές μας ζώνες με open mall, πεζοδρομήσεις, ΣΒΑΚ κλπ*

5. *Η απάντηση είναι όπως στο 4 ερώτημα. Έχουμε πάρει το όλο βάρος ως δημοτική αρχή της σύνδεσης της επένδυσης με την πόλη.*

6. *Είναι 2500 στρέμματα. Διπλάσιο και τετραπλάσιο από τα μεγαλύτερα γνωστά πάρκα του εξωτερικού.*

7. *Ασφαλώς. Διατηρούνται όλα τα κτίρια που είχαν πολιτιστικό ενδιαφέρον και συνάμα αναδεικνύονται με πλήρη ανακαίνιση και πολλά σε μετατροπή τους σε συνεδριακά κέντρα η μουσεία.*

8. *Έχει δοθεί έμφαση στην απόλυτα ελεύθερη και προφανώς δωρεάν πρόσβαση όλων των κατοίκων και μη σε όλους του χώρους παραλίας, πάρκου, χώρους αναψυχής κλπ.*

Ο επόμενος που κλήθηκε να απαντήσει στο ερωτηματολόγιο, ονομάζεται κος Φαίδων Γεωργιάδης(πολεοδόμος -χωροτάκτης) και είναι στέλεχος της Επιτροπής Αγώνα κατά του Ελληνικού. Η ακριβής τοποθέτηση του και οι απαντήσεις του ήταν οι εξής (χωρίς να αλλοιωθεί το περιεχόμενο):

*1. Μέχρι σήμερα έχει θεσμοθετηθεί το Π.Δ. 356/ΑΑΠ/2018 Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (Σ.Ο.Α.) του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού (ΜΠΕΑ) και οι Υπουργικές Αποφάσεις του 2019 Ρυμοτομικών Σχεδίων περιοχών πολεοδόμησης καθώς και των Ζωνών Ανάπτυξης. Ως Master plan ή Σχέδιο Γενικής Διάταξης αντιλαμβάνομαι το σχέδιο το οποίο κατατέθηκε στα πλαίσια του διαγωνισμού το 2014 στα πλαίσια της τεχνικοοικονομικής πρότασης η όπως το έργο περιγράφεται*



στις Περιβαλλοντικές Μελέτες (Στρατηγική για το Π.Δ. και ΜΠΕ για τις Υπ. Αποφάσεις).

Θα αναφερθώ στο έργο ως προς το θεσμικό πλαίσιο που έχει μέχρι σήμερα δημιουργήσει, δηλαδή τα επιτρεπόμενα πολεοδομικά μεγέθη, τις χρήσεις γης και τις περιβαλλοντικές ή όποιες δεσμεύσεις. Είναι προφανές ότι μη θεσμοθετημένα σχέδια, εικόνες, ανακοινώσεις ή φωτορεαλιστικά που δημιουργούνται και προβάλλονται από τον επενδυτή στοχεύουν στην καλλιέργεια μιας θετικής εικόνας για το ευρύτερο κοινό.

Από το θεσμοθετημένο καθεστώς προκύπτει :

Το σύνολο της έκτασης των 6.000 στρεμμάτων επιμερίζεται σε περιοχές, 3.000 στρ που πολεοδομούνται με κυρίες χρήσεις Πολεοδομικού Κέντρου, Γενικής και αμιγούς κατοικίας, σε 2.000 στρ. Μητροπολιτικό Πάρκο με μικτές χρήσεις (Εκθεσιακό Κέντρο, μεταφορά του υφιστάμενου Αθλητικού Κέντρου Αγίου Κοσμά, χώρους πολιτισμού, αναψυχής, πρασίνου κλπ) και 1.000 στρ. Ζωνών Ανάπτυξης, κυρίως τουρισμού.

Το σύνολο της δόμησης ανέρχεται σε 3.000.000 τμ. που κατά κύριο λόγο υλοποιείται σε ψηλά κτίρια. Επιτρέπονται 6 ουρανοξύστες και περιμετρικά του Πάρκου έχουν θεσπισθεί ύψη κτιρίων 45 μέτρων, δυνατότητα ανύψωσης κατά 10 μέτρα της τελικής στάθμης εδάφους και επαύξηση δόμησης αλλά και ύψους κατά το άρθρο 10 του ΝΟΚ που αφορούν μέτρα περιβαλλοντικής αναβάθμισης.

2. Στην Ελληνικό Α.Ε., το ΤΑΙΠΕΔ και στο Ελληνικό Δημόσιο που διατηρεί την κυριότητα στις εκτάσεις που θα εφαρμοσθεί το «δικαίωμα επιφανείας». Ανήκει δηλαδή ακόμη στο Ελληνικό Δημόσιο και τις Α.Ε. που έχει συστήσει. Οι μετοχές της Ελληνικών Α.Ε. είναι αυτές που θα αγορασθούν από τον επενδυτή και θα αποκτήσει στο μεν 40% της έκτασης πλήρη κυριότητα και στο υπόλοιπο 60% δικαίωμα επιφανείας δηλαδή χρήση για 100 χρόνια που μπορεί να επεκταθεί.

3. Θεωρώ θετικό ότι το νερό άρδευσης θα προέρχεται από τον βιολογικό καθαρισμό ποσοτήτων ακαθάρτων του δικτύου ΕΥΔΑΠ για την αντιμετώπιση της κατανάλωσης νερού και ποτίσματος των χώρων πρασίνου. Δεν είναι πραγματικά μία καινοτομία αλλά ένα θετικό – έξυπνο μέτρο.

*Το έργο αναφέρεται σε σειρά καινοτομιών που σχετίζονται με την ερώτηση. Δεν έχω εντοπίσει όμως στις μέχρι σήμερα θεσμοθετημένες ρυθμίσεις ένα δεσμευτικό χαρακτήρα στην ανάπτυξη αυτών. Δηλαδή οι μελέτες αναφέρονται σε μία πόλη με κτίρια με θετική ενεργειακή απόδοση, πράσινα δώματα, έξυπνες λύσεις κλπ χωρίς όμως αυτά να λαμβάνουν ένα υποχρεωτικό χαρακτήρα από τον νέο πολεοδομικό κανονισμό της περιοχής. Αντίστοιχα δεν εντοπίζω στοιχεία έξυπνης πόλης στον πολεοδομικό κανονισμό των κοινοχρήστων χώρων και κοινωφελών κτιρίων. Ισχύει ότι ισχύει και στο σύνολο της χώρας.*

*Η κλίμακα του έργου που εν μέρει θα έχει ένα χαρακτήρα «οργανωμένης δόμησης» συμβάλλει στο να υιοθετηθούν καινοτόμες λύσεις που θα μπορούσαν να διαφοροποιήσουν και να αναβαθμίσουν το τελικό προς πώληση «προϊόν» είτε αυτό είναι κατοικία, γραφειακοί χώροι ή άλλο. Θα ήταν χρήσιμο όμως αυτό να εξασφαλίζεται δεσμευτικά και όχι προαιρετικά.*

*Αντίστοιχα δεν εντοπίζω στην θεσμοθέτηση χρήσεων γης την δημιουργία ενός πόλου καινοτομίας, δηλαδή περιοχή όπου επιχειρήσεις για να εγκατασταθούν θα πρέπει να πληρούν συγκεκριμένους όρους για την δημιουργία μιας επιχειρηματικής γειτονιάς ενός ιδιαίτερου χαρακτήρα, στην ελληνική νομοθεσία πχ Τεχνοπόλεις ή κάτι άλλο.*

*4. Οι προβλεπόμενες εμπορικές επιφάνειες στην θέση του πρώην Ιστιοπλοϊκού Κέντρου ιδιαίτερα όμως της Βουλιαγμένης είναι κλίμακας πρωτόγνωρης για την Ελλάδα. Είναι λογικό να λειτουργήσει ανταγωνιστικά καθώς δεν πρόκειται να αυξηθεί σε τέτοιο βαθμό η κατανάλωση ώστε απλά θα διοχετευθεί αλλού.*

*5. Ικανοποιητική διαβούλευση είναι αυτή που δεν υλοποιείται τον Αύγουστο, οι συμμετέχοντες τα ερωτήματα και οι προτάσεις λαμβάνουν απαντήσεις στα ερωτήματα - τοποθετήσεις - προτάσεις, στην ίδια πλατφόρμα όπως είναι η συνήθης πρακτική της διοίκησης..*

*Σαφέστατα όχι, το σχέδιο που έχει θεσμοθετηθεί δεν απέχει στα πολεοδομικά του μεγέθη στην φιλοσοφία του αλλά και στα ειδικά του χαρακτηριστικά, από το σχέδιο που κατατέθηκε το 2014 στα πλαίσια της τεχνικοοικονομικής προσφοράς. Δηλαδή το σχέδιο υπήρχε πριν την όποια διαβούλευση υπακούοντας σε όρους της «αγοράς» και των προδιαγραφών του διαγωνισμού.*

6. Σημειώνω ότι το έργο έχει τίτλο *Μητροπολιτικός Πόλος Ελληνικού*, και ότι το *Μητροπολιτικό Πάρκο* αποτελεί ενότητα 2.000 στρ, δηλαδή το ένα τρίτο του συνόλου της έκτασης.

Οι τελικοί χώροι πρασίνου αποτελούν μέρος του συνόλου των 2.000 στρ. και θα πρέπει να ορίσουμε τι είναι ο χώρος πρασίνου για να προσδιορίσουμε την τελική επιφάνεια που προβλέπεται σήμερα με την ΚΥΑ Γενική Οργάνωση Μητροπολιτικού Πάρκου (ΦΕΚ 2792/Β/2019).

Αν αντιλαμβανόμαστε το χώρο πρασίνου όπως αυτός προσδιορίζεται από το π.δ.59/18 πολεοδομικές κατηγορίες, άρθρο 7 παρ.2 *Ελεύθεροι χώροι – Αστικό πράσινο*, θα λέγαμε ότι θα πρέπει να εντοπίσουμε σε αυτά τα 2.000 στρέμματα τις εκτάσεις που πληρούν τα παρακάτω χαρακτηριστικά, : *κοινόχρηστοι χώροι πρασίνου με μικρής κλίμακας υπαίθριες αθλητικές και πολιτιστικές εγκαταστάσεις, με ιδιαίτερα μικρό ποσοστό κτιρίων αναψυχής ή άλλων υποστηρικτικών χρήσεων.*

Στην λογική αυτή δεν συνάδουν οι ενότητες του *Εκθεσιακό Κέντρο*, η ενότητα *αθλητισμού* στην οποία μάλιστα επιτρέπεται *ουρανοξύστης και κλειστό γήπεδο*, η ενότητα *πολιτισμού – Εργοστασίων Αεροσκαφών*, η μονάδα *επεξεργασίας λυμάτων*, οι εγκαταστάσεις *FIR Αθηνών*, που επίσης αποτελεί *κοινωφελή λειτουργία* και όχι χώρο πρασίνου κλπ. Στις ενότητες αυτές συγκεντρώνεται το μεγαλύτερο μέρος της δόμησης των 350.000 τμ που επιτρέπεται στο «*Μητροπολιτικό Πάρκο*».

Γενικότερα οι ενότητες του πάρκου όπως αυτές καθορίζονται ως προς την έκταση και τις χρήσεις τους που πληρούν τα χαρακτηριστικά των χώρων πρασίνου συγκεντρώνουν περί τα 840 στρ. δηλαδή το 42% του συνόλου.

Νομίζω πως αν συμφωνούσαμε στο ορισμό του χώρου πρασίνου τότε θα συμφωνούσαμε επίσης πως η προβλεπόμενη έκταση για τον σκοπό αυτό υπολείπεται ιδιαίτερα σημαντικά:

- των αναγκών της πόλης είτε την συγκρίνουμε με τα εν ισχύοντα πολεοδομικά σταθερότυπα των πολεοδομικών μελετών
- της έκτασης του Πάρκου και χώρων πρασίνου της λύσης του *Οργανισμού Αθήνας* και του διεθνούς διαγωνισμού για το *Ελληνικό (2004)* που προωθούσε η διοίκηση
- από τα μεγέθη που προβάλλονται από το ίδιο το έργο, δηλαδή τα 2.000 στρέμματα.

7. Δεν νομίζω ότι υπήρχε πρόθεση τα πολιτιστικά στοιχεία αλλά και τα φυσικά να αποτελέσουν πηγή έμπνευσης του σχεδιασμού. Οι προστριβές με το Υπ. Πολιτισμού οι πιέσεις δια του Τύπου που ασκήθηκαν στους «αρχαιολόγους», η αναίρεση του χαρακτηρισμού από το Δασαρχείο Πειραιά 40 στρεμμάτων δασικής έκτασης, ανέδειξαν ότι το ζητούμενο ήταν η ελάχιστη κατά τον νόμο προστασία τους .

8. Το παραθαλάσσιο μέτωπο σίγουρα θα αποτελεί περιοχή κατοικίας ιδιαίτερα υψηλού οικονομικού επιπέδου. Νομίζω ότι θα προσελκύσει επίσης πολλούς ξένους, που θα επενδύσουν σε τουριστικά διαμερίσματα, που θα «αισθάνονται ασφαλείς» να επενδύσουν και να ζήσουν σε ένα τύπο ιδιωτικής πόλης. Θα προσελκύσει όμως αναγκαστικά και άλλα «βαλάντια» καθώς τα μεγέθη κατοικίας προς πώληση είναι ιδιαίτερα σημαντικά.

Επιλέχθηκε επίσης να ερωτηθεί η κα Ελένη Πορτάλιου (ομ. καθ/τρια Αρχιτεκτονικής ΕΜΠ), επίσης μέλος της επιτροπής Αγώνα για το Μητροπολιτικό Πάρκο του Ελληνικού, της οποίας η απάντηση ήταν η εξής:

*Η ενασχόλησή μου με το Ελληνικό είναι πολυετής γιατί το θέμα έχει μακριά ιστορία.*

*Αρχικά η Νομαρχία Αττικής σε συνεργασία με τους δήμους Αλίμου, Γλυφάδας, Ελληνικού, Αργυρούπολης υποστήριξε το πάνδημο αίτημα του κινήματος για ένα Μητροπολιτικό Πάρκο Υψηλού Πρασίνου στο χώρο που είχε εκκενωθεί μετά τη μεταφορά του αεροδρομίου από το Ελληνικό στα Μεσόγεια. Η μελέτη ανατέθηκε στην Αρχιτεκτονική Σχολή ΕΜΠ και συγκεκριμένα στο Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος. Με την υπογραφή των μνημονίων η πολιτική της Περιφέρειας άλλαξε, ο χώρος πέρασε στο ΤΑΙΠΕΔ (Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου) και ξεκίνησε η διαδικασία αναζήτησης επενδυτή για ένα έργο 3.600.000 τ.μ σε πλήρη αντίθεση με τα προηγούμενα σχέδια για το Μητροπολιτικό Πάρκο. Ανήκω στο κίνημα που αντιτίθεται σ' αυτό το καταστροφικό έργο για την Αττική με ισχυρά επιχειρήματα που σήμερα ενισχύονται λόγω της κλιματικής αλλαγής. Σε κάθε περίπτωση το έργο λιμνάζει, όχι μόνο γιατί ο επενδυτής (Lamda Development συμφερόντων Λάτση) δεν διαθέτει τα αναγκαία κεφάλαια – άλλωστε δεν έχει καταβάλει ούτε ένα ευρώ και το ακίνητο δεν του ανήκει. Ταυτόχρονα εκκρεμούν προσφυγές στο ΣτΕ και σε άλλα δικαστήρια μεταξύ αυτών και σε ευρωπαϊκά από το κίνημα που διαφωνεί αλλά και την εταιρεία που αποκλείστηκε από τον διαγωνισμό για το καζίνο ενώ υπερτερούσε καταφανώς της Lamda. Η συνέταιρος*

*του Σπύρου Λάτση Μαριάννα Λάτση αποχώρησε από την κοινοπραξία, κατανοώντας προφανώς το ατελέσφορο της επένδυσης. Επιπλέον οι επενδύσεις στις κατασκευές είναι ασύμφορες και δεν προωθούνται πλέον εξαιτίας της κλιματικής καταστροφής. Οι προσφυγές στα δικαστήρια θα εκδικάζονται μέχρι και το επόμενο έτος έτσι η επένδυση δεν φαίνεται να προχωρεί επ' ωφελεία του περιβάλλοντος και του κλίματος της Αττικής.*

Από τις παραπάνω απαντήσεις, των δύο αυτών προσώπων, παρατηρούμε πως το έργο δημιουργεί προβληματισμό, όπως άλλωστε τόσα χρόνια. Το μέγεθος του έργου είναι αρκετά μεγάλο, ωστόσο οι κατευθύνσεις που έχουν δοθεί δεν αποσαφηνίζουν εάν πρόκειται για ένα έργο με κοινωνικό χαρακτήρα ή καθαρά οικονομικό. Σε καμία περίπτωση όμως δεν μπορούμε να έχουμε ξεκάθαρη εικόνα από τη στιγμή που δεν έχει υλοποιηθεί κανένα σχέδιο μέχρι στιγμής. Το Ελληνικό παραμένει ένα κενό «οικόπεδο», το οποίο παρακμάζει με τον καιρό. Η χώρα μας έχει ανάγκη από μια δράση και μάλιστα άμεση, καθώς έχουμε εναποθέσει τις ελπίδες μας σε μια αλλαγή που μπορεί να φέρει μια νέα πραγματικότητα στα Ελληνικά δεδομένα. Αυτή η αλλαγή ίσως έρθει με την ανάπλαση του Ελληνικού, ίσως και όχι.

## Επίλογος

Το σχέδιο της ανάπτυξης του Μητροπολιτικού Πόλου του Ελληνικού – Αγίου Κοσμά, που αναλύθηκε στη παρούσα διπλωματική, χαρακτηρίζεται από αλληπάλληλες τομές. Τόσο η ιστορία της περιοχής όσο και οι πολλαπλές προσπάθειες στο πέρασμα του χρόνου για τη σωστή αξιοποίηση του μέσα από μελέτες και σχέδια, το καθιστούν ως ένα ιδιαίτερα πολύπλοκο έργο που έχει απασχολήσει πλήθος ειδικών, ώστε να χαράξουν μια σωστή πολιτική. Η περίπτωση του Ελληνικού είναι εμβληματική για την ιστορία της Ελληνικής πολεοδομίας, για το πώς ο σχεδιασμός του χώρου υπηρετεί συγκεκριμένα συμφέροντα, άλλοτε της ευρύτερης κοινωνίας και άλλοτε του κεφαλαίου. Ωστόσο, είναι σημαντικό να αναφερθεί πως το Σχέδιο Οικιστικής Ανάπτυξης του Ελληνικού, αποτελεί ένας πλήρως ολοκληρωμένο μηχανισμό σχεδιασμού και καλύπτει σε μεγάλο βαθμό τις ανάγκες του χώρου και κατ' επέκταση της κοινωνίας.

Από την αξιολόγηση του σχεδίου σε σχέση με τα βασικά χαρακτηριστικά των επιχειρηματικών επικέντρων, συνάγεται το συμπέρασμα ότι το σχέδιο έχει ορισμένα από τα χαρακτηριστικά της συγκεκριμένης αυτής πολιτικής αστικής ανάπτυξης. Η δημιουργία ζωνών με μίξη χρήσεων γης αποτελεί ένα βασικό χαρακτηριστικό των clusters καινοτομίας. Το σύνολο της έκτασης των 6.000 στρεμμάτων επιμερίζεται σε περιοχές, 3.000 στρ. που πολεοδομούνται με κυρίες χρήσεις Πολεοδομικού Κέντρου, γενικής και αμιγούς κατοικίας, σε 2.000 στρ. Μητροπολιτικό Πάρκο με μικτές χρήσεις (Εκθεσιακό Κέντρο, μεταφορά του υφιστάμενου Αθλητικού Κέντρου Αγίου Κοσμά, χώρους πολιτισμού, αναψυχής, πρασίνου κλπ) και 1.000 στρ. Ζωνών Ανάπτυξης, κυρίως τουρισμού. Η αναλογία αυτή καλύπτει τις απαιτήσεις του χώρου, προσφέροντας την επιλογή διαφορετικών δραστηριοτήτων μέσα σε ένα Πολεοδομικό «συγκρότημα». Το Μητροπολιτικό πάρκο πρασίνου, έκτασης 2.000 στρ. είναι για τις Ελληνικές προδιαγραφές ένας αρκετά ικανοποιητικός χώρος. Στην Ελλάδα, τουλάχιστον, κανένα πάρκο δεν έχει τόσο μεγάλη έκταση. Ο χώρος αυτός θα αποτελέσει έναν «ζωντανό πνεύμονα» μέσα στο ασφυκτικό τοπίο της Αττικής και θα προσφέρει στο κοινό την επιλογή διαφόρων δραστηριοτήτων αναψυχής μέσω των υποδομών που περιλαμβάνονται στο σχέδιο, όπως το εκθεσιακό κέντρο, το κέντρο αθλητισμού κ.α. Επίσης, η δημιουργία κτηρίων υψηλών αρχιτεκτονικών προδιαγραφών όπως το Ενυδρείο και οι 6 «ουρανοξύστες», χαρακτηρίζονται ως τα νέα τοπόσημα και θα προσδώσουν στην περιοχή έναν συμβολικό χαρακτήρα, ο οποίος θα αποτελέσει έναν δημοφιλή προορισμό, με σημαντικά σημεία αναφοράς. Η καλή συνδεσιμότητα της περιοχής με τους όμορους Δήμους



θα δημιουργήσει μια συνέχεια στον αστικό ιστό, δίνοντας έμφαση στη δημιουργία ενός μεγάλου δικτύου πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων, ο οποίος θα ξεπερνά τα 50χλμ. Επίσης θα δοθεί μεγάλη έμφαση στις υπάρχουσες υποδομές δημόσιων συγκοινωνιών και μέσω της αναβάθμισής του θα προσφέρει στους πολίτες την εύκολη πρόσβαση και μετάβαση στο χώρο. Σημαντικός είναι επίσης ο επιχειρηματικός χαρακτήρας του έργου, καθώς θα περιλαμβάνει μεγάλο αριθμό τουριστικών καταλυμάτων και χρήσεων θεματικού τουρισμού, κάτι που εκτιμάται ότι θα προσελκύσει πολλούς νέους τουρίστες και θα συμβάλει στην ανάπτυξη της οικονομίας της χώρας. Θα δημιουργηθούν νέες υποδομές επιχειρηματικού χαρακτήρα με νεοσύστατες επιχειρήσεις οι οποίες με τη σειρά τους θα προσφέρουν νέες θέσεις εργασίας και θα τραβήξουν το ενδιαφέρον ξένων επενδυτών. Το παραλιακό μέτωπο θα αναβαθμιστεί και θα προσφέρει στο κοινό μια σύγχρονη μαρίνα και μια νέα παραλία ανοιχτή προς το κοινό.

Το Ελληνικό συντελεί στη δημιουργία μιας νέας αστικής ταυτότητας, που θα χαράξει το αποτύπωμά της στην ευρύτερη περιοχή και θα αποτελέσει μια σημαντική σφαίρα επιρροής στην κοινωνία, το περιβάλλον και την εθνική οικονομία. Ωστόσο, αυτό δεν σημαίνει ότι δεν υπάρχουν και ορισμένες αστοχίες. Στο σχέδιο ανάπλασής του γίνονται αναφορές σε ορισμένα σημεία, που το χαρακτηρίζουν ως «επιχειρηματικό κέντρο». Οι επιχειρήσεις που περιλαμβάνονται μέσα στις χρήσεις γης του σχεδίου είναι κυρίως τουριστικού χαρακτήρα. Αυτό από μόνο του δεσμεύει τον εμπορικό χαρακτήρα του έργου και του αποδίδει μια μονόπλευρη διάσταση. Σκοπός ενός επιχειρηματικού κέντρου είναι η δημιουργία επιχειρήσεων που θα καλύπτουν ποικίλους παραγωγικούς τομείς. Αυτό άλλωστε είναι και ένα βασικό χαρακτηριστικό των επιχειρηματικών επικέντρων, η μίξη δραστηριοτήτων. Επίσης παρατηρούμε την έλλειψη του ερευνητικού στοιχείου. Σε σχέση τα τρία παραδείγματα που αναφέρθηκαν στην παρούσα διπλωματική, το Ελληνικό δεν προωθεί τόσο το κομμάτι της έρευνας και της καινοτομίας. Για να είναι ένα ολοκληρωμένο σχέδιο καινοτομίας, θα έπρεπε στις υποδομές να συμπεριλαμβάνονται επιστημονικοί χώροι, είτε πανεπιστήμια είτε ερευνητικά κέντρα με στόχο την ενίσχυση της γνώσης και την προώθηση νέων ερευνητών. Ακόμη μια αστοχία αποτελεί η απουσία πολιτιστικού στοιχείου. Οι υποδομές που προβλέπεται να δημιουργηθούν, αν και είναι υπερσύγχρονες, στηρίζονται σε ξένα πρότυπα. Υπάρχει η έλλειψη του «Ελληνικού» στοιχείου, κάτι που θα έπρεπε να προβληματίσει τους σχεδιαστές και να προσπαθήσουν να ενισχύσουν την Ελληνική ταυτότητα του έργου και όχι να τη διεθνοποιήσουν. Κάτι τέτοιο ίσως έδινε ένα μοναδικό χαρακτήρα στο έργο, κάνοντας το να διαφέρει από τα υπόλοιπα μεγάλα έργα του

εξωτερικού. Τέλος, δεν εντοπίζεται πουθενά μέσα στο σχέδιο του έργου, εκτός από την ανακύκλωση του νερού άρδευσης, η προώθηση της αειφόρου ανάπτυξης. Ο σχεδιασμός του χώρου , αν και στηριζόμενος σε σύγχρονες πολιτικές και εργαλεία σχεδιασμού, είναι ανεπαρκής στον τρόπο δημιουργίας έξυπνων και αειφόρων συστημάτων ενέργειας. Εκτός από το μεγάλο πάρκο πρασίνου , θα λέγαμε πως δεν υπάρχει τίποτα άλλο «πράσινο» στο εσωτερικό του.

Έτσι λοιπόν, αναλύοντας τις ευστοχίες και αστοχίες του έργου καταλήγουμε στο συμπέρασμα πως το σχέδιο ανάπλασης του Ελληνικού σε σχέση με τα Διεθνή παραδείγματα που αναλύθηκαν στην εργασία, έχει ακόμα «δρόμο» μπροστά του ώστε να φτάσει σε ένα αξιόλογο επίπεδο όπως εκείνα. Άλλωστε μην ξεχνάμε το βασικό χαρακτηριστικό που τα διαφοροποιεί. Τα σχέδια των Διεθνών περιπτώσεων έχουν υλοποιηθεί, αν όχι ολοκληρωτικά, σίγουρα σε μεγάλο βαθμό. Το Ελληνικό στα «λόγια» ακούγεται ένα πραγματικά αξιόλογο σχέδιο ανάπλασης και δημιουργίας ενός μεγάλου Πόλου έλξης επενδύσεων και αξιοποίησης του χώρου για το κοινό όφελος με τα θετικά και τα αρνητικά του.

Είναι όμως ένα σχέδιο που μπορεί να υλοποιηθεί σε ένα κράτος το οποίο έχει υποστεί μεγάλες κοινωνικο-οικονομικές αναταράξεις; Μπορεί ένα κράτος όπως η Ελλάδα να διατηρήσει στα χρόνια ένα τόσο μεγάλο έργο υποδομής; Αυτά θα είναι ερωτήματα αέναα στο χρόνο τα οποία αν πραγματικά δεν υπάρξει η αφετηρία της υλοποίησης δεν θα απαντηθούν ποτέ και το Ελληνικό θα παραμένει ένας ανεκμετάλλετος χώρος μεγάλος σε έκταση και ένα αστικό κενό όπως είναι και σήμερα.

# Βιβλιογραφία

## Ελληνική

Βακαλούλης Μ, ""Μετα"-καπιταλισμός ή "μετα"-μοντέρνος καπιταλισμός; Βασικές δομές σελ. 113-127

Βανσενχόβεν Λ., Θεωρία του Σχεδιασμού του Χώρου, Αθήνα ΕΜΠ 2004

Βανσεχόβεν Λ, Ελληνικόν...πάθος, Η ανάπτυξη του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού, 2018

Βρανά Κυριακή, Πάστρα Ε., Σύγχρονες πολιτικές στον αστικό σχεδιασμό στην Ευρώπη, το παράδειγμα του Hafencity, Φεβρουάριος 2018

Γοσποδίνη Α. (28 Μαΐου 2010) , ‘Clusters Καινοτομίας: Διεθνείς βέλτιστες πρακτικές και κατευθύνσεις για την Αλεξάνδρεια Ζώνη Καινοτομίας στη Θεσσαλονίκη’, Δημόσια Εκδήλωση του ΤΕΕ-ΤΚΜ και του ΣΕΜΠΧΠΑ (Σύλλογος Ελλήνων Μηχ. Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφ. Ανάπτυξης) με θέμα Προγράμματα Αστικής αναγέννησης και βιώσιμη ανάπτυξη, Θεσσαλονίκη

Γοσποδίνη Α., Εισήγηση στα πρακτικά του ΙΣΤΑΜΕ με θέμα «Αστικό περιβάλλον και νέα πόλη», 5 Ιουνίου 2007

Γοσποδίνη Α., Μπεριάτος Η., Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη, Κριτική, Αθήνα 2006

Γοσποδίνη Α. (2006) ‘Περιγράφοντας, Ταξινομώντας και Ερμηνεύοντας τα Νέα Τοπία της Μεταβιομηχανικής Πόλης’, στο Γοσποδίνη και Μπεριάτος (επιμ.), ΤΑ ΝΕΑ ΑΣΤΙΚΑ ΤΟΠΙΑ και η ελληνική πόλη, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική: 27-50.

Γοσποδίνη Α και Μπεριάτος Η. (2006) ‘Τα αναδυόμενα ‘διεθνο–τοπικο–ποιημένα’ αστικά τοπία: Η περίπτωση της Αθήνας 2004’, στο Γοσποδίνη και Μπεριάτος (επιμ.), ΤΑ ΝΕΑ ΑΣΤΙΚΑ ΤΟΠΙΑ και η ελληνική πόλη, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική: 168-180 .

Δήμος Αργυρούπολης

Καραχάλης Ν.Γ, Στρατηγικές Διαχείρισης της εικόνας και της προβολής των πόλεων(city branding) και πολιτιστική αναζωογόνηση, 2018

Καρύδης Δ., Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας, Παπασωτηρίου, Αθήνα 2008

Μακροπούλου, Μ., Γοσποδίνη, Α. (2010), ‘Αστικές Αναπλάσεις και δημόσιοι υπαίθριοι χώροι στην Ελλάδα: Η περίπτωση του αεροδρομίου Ελληνικό στην Αθήνα’, στο Η. Μπεριάτος, Μ.

Παπαγεωργίου (επιμ), Χωροταξία – Πολεοδομία – Περιβάλλον στον 21ο αιώνα, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, σσ. 395-411.

Μηλιώνης Σ. (2004), Στρατηγικές Αστικής Ανάπτυξης και Διοργάνωση Διεθνών Εκδηλώσεων: περίπτωση της EXPO '98 στη Λισσαβόνα.

Ν. 2508/97. (1997). (ΦΕΚ-124 Α'): Βιώσιμη Οικιστική Ανάπτυξη των Πόλεων & Οικισμών της Χώρας & Άλλες Διατάξεις. Αθήνα: ΥΠΕΧΩΔΕ, Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Οικονόμου, Δ. (2004, Μάιος-Ιούνιος). Αστική Αναγέννηση & Πολεοδομικές Αναπλάσεις.

Σχέδιο Οικιστικής Ανάπτυξης Μητροπολιτικού Πάρκου Ελληνικού- Αγίου Κοσμά, 2016

Σχέδιο Μελέτης Περιβαλλοντικών επιπτώσεων Μητροπολιτικού Πάρκου Ελληνικού- Αγίου Κοσμά, 2017

Φιλίππου Α., Αμβούργο Ελεύθερη και Χανσεατική Πόλη, Από τη μεσαιωνική Αρχιεσκόπηση στο σύγχρονο κέντρο Εμπορίου και Πολιτισμού, ΕΜΠ 2013

## Ξενόγλωσση

Allen John, "Post-Industrialism and Post-Fordism", S. Hall, et al., (eds) *Modernity and its Futures*, Cambridge: Polity Press, 1992

Arthur Aw SINGAPORE: The One-North Project, Bilbao/Spain ,41st ISoCaRP Congress, 2005

Barth L., "Zaha Hadid's masterplan for one-north", in *Alternative (Post)modernity: An Asian Perspective* Ed. Lim, SW (Select Publishing, Singapore) pp 178–183, 2003

Beriatos E., Gospodini, A. (2004) "Glocalizing Urban Landscapes - Athens and the 2004 Olympics", in *Cities* 21(3): 187-202.

Bonefeld Werner - Holloway John (επιμ.), *Μεταφορντισμός & κοινωνική μορφή*. "Από τον τεύλορισμό στις νέες τεχνολογίες της παραγωγής", *Θέσεις*, τχ. 29, σελ. 81 – 117

Bontje, M., & Pareja, M. (2007). *Attracting Creative Knowledge: strategies towards competitiveness in Amsterdam and Barcelona*. Paper presented at the International Conference on "Sustainable Urban Areas", June 25 - 28, Rotterdam 2007

Brunet F., *An economic analysis of the Barcelona'92 Olympic Games: resources, financing and impact*. Bellaterra: Centre d'Estudis Olímpics i de l'Esport, 1995

Bunnell T., "Multimedia utopia? A geographical critique of high-tech development in Malaysia's Multimedia Super Corridor" *Antipode* 34 265–295, 2002

Calavita, N., & Ferrer, A., Behind Barcelona's Success Story: Citizens Movements and Planners' Power. *Journal of Urban History*, 26, 793-807, 2000

Castells και Hall, (1994), *Technopoles of the World*, Routledge, London

Castells M., *The Informational City: Information Technology, Economic Restructuring and the Urban-Regional Process* (Blackwell, Oxford), 1989

Chong, LC , "Welcome remarks at launch of Fusionpolis" JTC Chief Executive Officer, 20 February 2003

Cooke P., (2001), *Regional Innovation Systems, Clusters, and the Knowledge Economy, Industrial and Corporate Change* 10 όπως βρέθηκε στο Κομνηνός N., (2010), Ευφυείς πόλεις – ευφυείς συνοικίες: Ένα νέο παράδειγμα σχεδιασμού των πόλεων βασιζόμενο στην καινοτομία και ευρυζωνικότητα

Fábio DUARTE, 22@BARCELONA: CREATIVE ECONOMY AND INDUSTRIAL HERITAGE – A CRITICAL PERSPECTIVE, 2013

Gospodini, A. (2006), 'Portraying, Classifying and Understanding the emerging landscapes in the Post-industrial city', in *Cities* 23(5): 311-331.

Gospodini, A. (2002), 'European cities in competition and the new uses of urban design', in *Journal of Urban Design*, 7(1): 59-74.

Gospodini, A. (2001), 'URBAN DESIGN, URBAN SPACE MORPHOLOGY, URBAN TOURISM; An emerging new paradigm concerning their relationship', in *European Planning Studies*, 9(7): 925-935.

Gospodini, A., (2009), 'Post-industrial trajectories of Mediterranean European cities. The case of post-Olympics Athens', an invited paper to the special theme-issue *Trajectories of the New Economy: An International Investigation of Inner City Regeneration and Dislocation*, guest-edited by Prof. Th. A. Hutton, University of British Columbia, in *Urban Studies* 46(5&6): 1157-1186, May 2009.

Gorz Andre, *Αντίο προλεταριάτο*, εκδ. Νέα Σκέψη, Αθήνα 1986

*Growth: Spatial Planning for Sustainable Development of City Regions and Rural Areas*, Farnham, UK: Ashgate, 2012

Harvey David, *The Condition of Postmodernity*, Oxford, Blackwell, 1990

Havier Monclus, The Barcelona model: An original formula? From 'reconstruction' to strategic urban projects ,2003

Hobsbawm Eric , Από-φορντισμός και ευέλικτα παραγωγικά συστήματα", Θέσεις, τχ. 43, σελ. 63-75

Ignasi Capdevila, Matías I. ,ZarlengaSmart City or smart citizens? The Barcelona case, Journal of Strategy and Management · August 2015

Leon, N., Attract and connect: The 22@ Barcelona innovation district and the internationalisation of Barcelona business. *Innovation: Management, Policy & practice*, 10(2), pp.235–246, 2008

Marti-Costa, M. & Pradel, M., The knowledge city against urban creativity? Artists' workshops and urban regeneration in Barcelona. *European Urban and Regional Studies*, 19(1), pp.92–108, 2011

Oliva, A., The 22@bcn Activities District. *Barcelona Model. Management Booklets*, 15, 2004

Pedro Ressano Garcia, European Workshop Waterfront Urban Design, Lisbon 2010

P. Hall, Regeneration policies for peripheral housing estates: inward-and outward-looking approaches,1997

Roberts, P. The Evolution, Definition and Purpose of Urban Regeneration. In ,2000

Roberts,P. & H. Sykes, Urban Regeneration: A Handbook (pp. 9-36). London, UK: SAGE Publications,2000

Robin Ganser and Rocky Piro (Eds.), Parallel Patterns of Shrinking Cities and Urban

Zarlenga, M.I., Ulldemolins, J.R. & Morato, a. R., Cultural clusters and social interaction dynamics: The case of Barcelona. *European Urban and Regional Studies*, 2013

## Επίσημες ιστοσελίδες

- ◆ Ελληνικό Α.Ε, Hellinikon SA, επίσημη ιστοσελίδα(<https://hellinikon.com/el/>)
- ◆ Το Ελληνικό, Lamda Development, επίσημη ιστοσελίδα, (<https://thehellinikon.com/>)
- ◆ @22 Barcelona, official website (<http://www.22barcelona.com/>)
- ◆ Olympia Master Plan, Hamburg Rehabilitating the River, official website (<https://www.vogt-la.com/>)
- ◆ JTC, A Singapore Government Agency Website (<https://www.jtc.gov.sg>)
- ◆ Olympia Master Plan, Hamburg Rehabilitating the River (<https://www.vogt-la.com/>)



Για τις συνεντεύξεις θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον κο. Πέτρο Ξηταβελωνή, Αντιδήμαρχο Δήμου Αργυρουπόλεως, την κα. Ελένη Πορτάλιου, ομ. καθ/τρια Αρχιτεκτονικής ΕΜΠ, Επιτροπή

Αγώνα για το Μητροπολιτικό Πάρκο στο Ελληνικό και τον κο. Φαίδωνα Γεωργιάδη , πολεοδόμος - χωροτάκτης για την πολύτιμη βοήθεια που μου πρόσφεραν.