



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ**

**ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ  
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ  
ΤΟΥ ΠΡΩΗΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ»**

**Εκπόνηση: Χελιώτη Αδαμαντία**

**Επιβλέπων Καθηγητής: Δημήτρης Οικονόμου**



**ΒΟΛΟΣ, 2014**

*«...καινούριους τόπους δεν θα  
βρεις, δεν θάβρεις άλλες  
θάλασσες. Η πόλις θα σε  
ακολουθεί. Στους δρόμους θα  
γυρνάς τους ίδιους. Και στες  
γειτονιές τες ίδιες θα γερνάς· και  
μες στα ίδια σπίτια θ' ασπρίζεις.  
Πάντα στην πόλι αυτή θα  
φθάνεις....»*

## ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Στο πλαίσιο της παρούσας διπλωματικής εργασίας θα ήθελα πρώτα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντά μου κ. Δημήτρη Οικονόμου, ο οποίος μου μετέδωσε τις γνώσεις και την εμπειρία του, μέσα από τις εύστοχες παρατηρήσεις και υποδείξεις που μου έκανε. Επιπλέον, για την εμπιστοσύνη που μου έδειξε και την ‘ελευθερία’ που μου πρόσφερε, να αναπτύξω το θέμα κατά την κρίση μου, δίνοντάς μου το απαραίτητο θάρρος.

Στη συνέχεια, ευχαριστώ τον καθηγητή του ΕΜΠ, κ. Νίκο Μπελαβίλα και την κα. Ιουλία Δρούγα από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, για την πολύτιμη βοήθεια τους και την εποικοδομητική συζήτηση που είχαμε μαζί περί του θέματος για την περιοχή του Ελληνικού.

Ακολούθως, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους γονείς μου, Ευφροσύνη και Γιώργο, και τον αδερφό μου, Δημήτρη, των οποίων η πίστη στις δυνατότητες μου και η υποστήριξή τους σε κάθε μου επιλογή, αποτέλεσε αρωγός σε όλους τους στόχους και τα όνειρά μου.

Τέλος, θέλω να ευχαριστήσω όλα τα αξιόλογα άτομα που είχα την ευκαιρία να γνωρίσω κατά την διάρκεια των σπουδών μου στην πόλη του Βόλου. Συγκεκριμένα την Αυγή, την Ευαγγελία, την Ζωή, την Μαρία, την Νέλη και την Νίκη, καθώς κάποιοι άνθρωποι έρχονται στην ζωή μας για να μείνουν.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	7
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	14
ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΣ .....	15
ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ.....	15
1.0 ΑΣΤΙΚΟΣ ΥΠΑΙΘΡΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ – ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΜΠΕΡΙΑ.....	18
1.1.0 ΑΣΤΙΚΟΣ ΥΠΑΙΘΡΙΟΣ ΧΩΡΟΣ .....	19
1.1.1.Η ΈΝΝΟΙΑ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΥΠΑΙΘΡΙΩΝ ΧΩΡΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ .....	20
1.1.2.ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ.....	22
1.1.3.ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΥΠΑΙΘΡΙΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ.....	25
1.2.0 ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ – ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΜΠΕΡΙΑ .....	27
1.2.1.Ο ΟΡΟΣ «ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ» .....	27
1.2.2.ΟΙ ΑΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΧΩΡΟ.....	29
1.2.3.ΟΙ ΑΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΧΩΡΟ .....	43
2.0 ΧΩΡΟΣ ΚΑΙ ΤΟ ΕΥΡΥΤΕΡΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΤΟΥ ΠΡΩΗΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ .....	46
2.1.Η ΘΕΣΗ ΚΑΙ Η ΕΝΤΑΞΗ ΤΟΥ ΑΚΙΝΗΤΟΥ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ.....	46
2.2.Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΑΚΙΝΗΤΟΥ .....	52
2.3.ΦΥΣΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ .....	55
2.4.ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ .....	58
2.4.1.ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ .....	58
2.4.2.ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ .....	60
2.5.ΚΤΙΡΙΑΚΟ ΑΠΟΘΕΜΑ ΚΑΙ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ.....	61
2.6.Ο ΧΩΡΟΣ ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΟΥΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ 2004 .....	69
3.ΘΕΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ .....	76
3.1.ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ .....	77
3.1.1.Ν.2338/1995 «ΚΥΡΩΣΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ ΣΤΑ ΣΠΑΤΑ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ».....	77

3.1.2.N.2730/1999 «ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ, ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ» .....	79
3.1.3.ΠΑΡΑΛΙΑΚΟ ΜΕΤΩΠΟ – ΕΣΟΑΠ ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ.....	80
3.1.4.N.3342/2005 «ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΚΛΠ. ».....	85
3.1.5.N.3894/2010 «ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ» .....	86
3.1.6.N.4062/2012, ΕΝΟΤΗΤΑ Α', «ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΠΡΩΗΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ» .....	87
3.2.ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΘΗΝΑΣ .....	93
3.3.ΓΕΝΙΚΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ .....	100
3.3.1.ΓΠΣ ΔΗΜΟΥ ΑΛΙΜΟΥ .....	100
3.3.2.ΓΠΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ.....	101
3.3.3.ΓΠΣ ΔΗΜΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ – ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ .....	101
3.4.ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΠΑΡΚΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ .....	104
4.ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΟΥ ΠΡΩΗΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ (1995 – 2014).....	107
4.1.ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΕΜΠ ΚΑΙ ΟΡΣΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΤΟΥ ΠΡΩΗΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ .....	109
4.1.1.«Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ», (1995– 2001).....	109
4.1.2.«ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ», (2007).....	119
4.2.ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΙΔΕΩΝ «ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΠΑΡΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ», (2003-2004) ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΗ ΥΠΕΧΩΔΕ – ΟΡΣΑ, (2007).....	130
4.2.1.Α' ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΙΔΕΩΝ – DZO ARCHITECTURE (2004) .....	133
4.2.2.ΜΕΛΕΤΗ ΥΠΕΧΩΔΕ – ΟΡΣΑ, (2006-2007).....	135
4.3.«ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΠΑΡΚΟΥ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΣΤΟ ΠΡΩΗΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ» ΕΜΠ ΚΑΙ ΤΕΔΚΝΑ, (2010).....	144
4.4.«STRATEGIC URBAN MODEL FOR HELLINIKON – NEW URBAN CENTRALITY FOR INNOVATION» JOSEP ACEBILLO, (2011).....	153
4.5.«Η ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ» ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΛΑΛΗΣ, (2012) ...	157

4.6.«ΕΛΛΗΝΙΚΟ: ΜΙΑ ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ – ΕΝΑΣ ΝΕΟΣ ΤΡΟΠΟΣ ΖΩΗΣ» LAMDA DEVELOPMENT, (2014) .....	164
4.7.ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΗ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ/ΜΕΛΕΤΩΝ .....	174
5.ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ/ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΤΟΥ ΠΡΩΗΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ.....	183
5.1.ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ .....	183
5.2.ΤΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ .....	186
5.3.ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ .....	190
6.ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ .....	200
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....	204

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία εξετάζει τις προοπτικές ανάπτυξης της περιοχής του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού, στην πόλη της Αθήνας. Μελετώντας τις έννοιες του υπαίθριου αστικού χώρου, του Μητροπολιτικού Πάρκου και των προγραμμάτων αστικής ανάπτυξης, κατανοείται ο μελλοντικός ρόλος, που έχει τις δυνατότητες να διαδραματίσει ο χώρος του Ελληνικού.

Με την παράθεση, την σύγκριση και την αξιολόγηση των προτάσεων που έχουν εκπονηθεί για την περιοχή του τέως αερολιμένα, από το 1995 έως και σήμερα το 2014, μπορεί να γίνει αντιληπτή η βαρύνουσα σημασία του ακινήτου. Επί πρόσθετα, ο χώρος διαθέτει τα συγκριτικά πλεονεκτήματα, έτσι ώστε να αποτελέσει έναν πολυλειτουργικό ‘πνεύμονα’ πρασίνου, ο οποίος απουσιάζει από την ‘εικόνα’ της πρωτεύουσας, μέσα από ένα ολοκληρωμένο σχέδιο αστικής ανάπλασης/ανάπτυξης.

**Λέξεις Κλειδιά:** Ελληνικό, Αεροδρόμιο, Αστικός Υπαίθριος Χώρος, Πρόγραμμα Αστικής Ανάπλασης, Προοπτικές Ανάπτυξης

## ABSTRACT

***Title:** Prospects for Development of the Former Airport of Hellinikon*

This research paper examines the development prospects of the former airport of Hellinikon, in the city of Athens. Studying the concepts of open urban spaces, metropolitan park and urban planning programs, understood the future role, that the area of Hellinikon has the potentials to play.

With the juxtaposition, the comparison and the evaluation of the urban planning studies for the area of the former airport, between 1995 and today in 2014, can be seen the importance of the landed property. In additional, the area has comparative advantages, so as to be a multifunctional open urban space, who is absent of the ‘image’ of the capital of Greece, through an integrated urban redevelopment program.

**Key Words:** Hellinikon, Airport, Open Urban Space, Urban Planning Program, Development Prospects

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ – ΠΙΝΑΚΩΝ – ΕΙΚΟΝΩΝ

### Πίνακες

**Πίνακας 2.1.:** Εξέλιξη πληθυσμού 1971-2011 στους όμορους δήμους [Πηγή: Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος, ΕΛ.ΣΤΑΤ, Απογραφή πληθυσμού 1971-2011, [www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGE/Database](http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGE/Database) πρόσβαση στις 25/07/2014]\_σελ. 59

**Πίνακας 2.2.:** Απασχολούμενοι στον τόπο κατοικίας ανά τομέα, 2011 [Πηγή: Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος, ΕΛ.ΣΤΑΤ, Απογραφή πληθυσμού 1971-2011, [www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGE/Database](http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGE/Database) πρόσβαση στις 25/07/2014]\_σελ. 60

**Πίνακας 2.3.:** Απασχολούμενοι στην Περιφερειακή Ενότητα Νοτίου Τομέα Αθηνών ανά τομέα, 2011 [Πηγή: Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος, ΕΛ.ΣΤΑΤ, Απογραφή πληθυσμού 1971-2014, [www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGE/Database](http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGE/Database) πρόσβαση στις 25/07/2014]\_σελ. 61

**Πίνακας 3.1.:** Συγκεντρωτικός πίνακας νομοθετικού πλαισίου για το Ελληνικό [Πηγή: Ιδία επεξεργασία]\_σελ. 90

**Πίνακας 4.1.:** Συγκεντρωτικός πίνακας προτάσεων από το 1995 έως το 2014 (1) [Πηγή: ίδια επεξεργασία]\_σελ. 176

**Πίνακας 4.2.:** Συγκεντρωτικός πίνακας προτάσεων από το 1995 έως το 2014 (2) [Πηγή: ίδια επεξεργασία]\_σελ. 177

**Πίνακας 4.3.:** Συγκεντρωτικός πίνακας προτάσεων από το 1995 έως το 2014 (3) [Πηγή: ίδια επεξεργασία]\_σελ. 180

**Πίνακας 5.1.:** Κριτήρια Αξιολόγησης Προτάσεων [Πηγή: ίδια επεξεργασία]\_σελ. 188

**Πίνακας 5.2.:** Διαβάθμιση Κριτηρίων Αξιολόγησης [Πηγή: ίδια επεξεργασία]\_σελ. 190

**Πίνακας 5.3.:** Αξιολόγηση Προτάσεων [Πηγή: ίδια επεξεργασία]\_σελ. 191

**Πίνακας 6.1.:** SWOT ANALYSIS για την περιοχή του Ελληνικού [Πηγή: ίδια επεξεργασία]\_σελ. 200

### Σχήματα

**Σχήμα 1.1.:** Διαχρονική εξέλιξη της έννοιας του αστικού υπαίθριου χώρου [Πηγή: ίδια επεξεργασία]\_σελ. 25



**Σχήμα 4.1.:** Ιστορικό Σεναρίων/Μοντέλων Ανάπτυξης του χώρου του πρώην αεροδρομίου Ελληνικού (1995-2014) [Πηγή: ίδια επεξεργασία]\_σελ. 108

### Εικόνες

**Εικόνα 1.1.:** Το Central Park από ψηλά [Πηγή: [www.centralparknyc.org](http://www.centralparknyc.org) πρόσβαση στις 02/07/2014]\_σελ. 33

**Εικόνα 1.2.:** Central Park, Νέα Υόρκη [Πηγή: [www.google.com](http://www.google.com) πρόσβαση στις 02/07/2014]\_σελ. 33

**Εικόνα 1.3.:** Χάρτης των Docklands στο Λονδίνο [Πηγή: [www.newcities.gr](http://www.newcities.gr) πρόσβαση στις 02/07/2014]\_σελ. 36

**Εικόνα 1.4.:** Αεροφωτογραφία της περιοχής των Docklands [Πηγή: [www.aeroengland.co.uk](http://www.aeroengland.co.uk) πρόσβαση στις 02/07/2014]\_σελ. 37

**Εικόνα 1.5.:** Το σχέδιο ανάπλασης της περιοχής Massestadt Riem [Πηγή: [www.google.com](http://www.google.com) πρόσβαση στις 03/07/2014]\_σελ. 39

**Εικόνα 1.6.:** Πανοραμική εικόνα της περιοχής Massestadt Riem [Πηγή: [www.google.com](http://www.google.com) πρόσβαση στις 03/07/2014]\_σελ. 39

**Εικόνα 1.7.:** Το σχέδιο αστικής ανάπτυξης της περιοχής Aspern [Πηγή: [www.aspern-seestadt.at/en](http://www.aspern-seestadt.at/en)]\_σελ. 42

**Εικόνα 2.1.:** Η θέση του ακινήτου στην πόλη της Αθήνας [Πηγή: [www.googlemaps.com](http://www.googlemaps.com) πρόσβαση στις 08/07/2014, ίδια επεξεργασία]\_σελ. 48

**Εικόνα 2.2.:** Η έκταση του ακινήτου [Πηγή: Ελληνικό Α.Ε., 2012]\_σελ. 49

**Εικόνα 2.3.:** Η θέση του ακινήτου στην περιοχή της Μεσογείου [Πηγή: Ελληνικό Α.Ε., 2012]\_σελ. 50

**Εικόνα 2.4.:** Η θέση του ακινήτου στην Ελλάδα [Πηγή: Ελληνικό Α.Ε., 2012]\_σελ. 51

**Εικόνα 2.5.:** Η θέση του ακινήτου στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας [Πηγή: Ελληνικό Α.Ε., 2012]\_σελ. 52

**Εικόνα 2.6.:** Κτιριακό απόθεμα στο πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού [Πηγή: ΕΜΠ και ΤΕΔΚΝΑ,2010]\_σελ. 67

**Εικόνα 2.7.:** Υφιστάμενες χρήσεις γης στο πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού [Πηγή: ΕΜΠ και ΤΕΔΚΝΑ,2010]\_σελ. 68

**Εικόνα 2.8.:** Το σχέδιο των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων στο Ελληνικό [Πηγή: Millionis S., 2010]\_σελ. 72

**Εικόνα 2.9.:** Η θέση των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων στο Ελληνικό [Πηγή: Millionis S., 2010]\_σελ. 73

**Εικόνα 2.10.:** Οι χρήσεις γης της περιοχής του Ελληνικού το έτος 1995 [Πηγή: Ελληνικό Α.Ε., 2012]\_σελ. 75

**Εικόνα 2.11.:** Οι χρήσεις γης της περιοχής του Ελληνικού τα έτη 2010-2011 [Πηγή: Ελληνικό Α.Ε., 2012]\_σελ. 75

**Εικόνα 3.1.:** Σχέδιο Γενικής Διάταξης Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων [Πηγή: ΕΣΟΑΠ Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμάς, ΦΕΚ 138Δ'/2002]\_σελ. 82

**Εικόνα 3.2.:** Διάγραμμα Ολυμπιακής Χρήσης [Πηγή: ΕΣΟΑΠ Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμάς, ΦΕΚ 138Δ'/2002]\_σελ. 83

**Εικόνα 3.3.:** Αεροφωτογραφία της περιοχής του Αγίου Κοσμά [Πηγή: Ελληνικό Α.Ε.]\_σελ. 84

**Εικόνα 3.4.:** Χωροταξική Οργάνωση – Αναπτυξιακοί Πόλοι και Άξονες, ΡΣΑ/2021 [Πηγή: Σχέδιο Νόμου ΡΣΑ/2021, 2012]\_σελ. 94

**Εικόνα 3.5.:** Οργάνωση Παραγωγικών Δραστηριοτήτων, ΡΣΑ/2021 [Πηγή: Σχέδιο Νόμου ΡΣΑ/2021, 2012]\_σελ. 97

**Εικόνα 3.6.:** Προστασία και Αναβάθμιση Περιβάλλοντος, ΡΣΑ/2021 [Πηγή: Σχέδιο Νόμου ΡΣΑ/2021, 2012]\_σελ. 98

**Εικόνα 3.7.:** Στρατηγικό Σχέδιο, ΡΣΑ/2021 [Πηγή: Σχέδιο Νόμου ΡΣΑ/2021, 2012]\_σελ. 99

**Εικόνα 3.8.:** Θεσμοθετημένες γενικές χρήσεις γης στην περιοχή γύρω από το Ελληνικό [Πηγή: Ελληνικό Α.Ε., 2012]\_σελ. 103

**Εικόνα 4.1.:** Σενάριο 1, Θεματικά Πάρκα – Θεματική Αναψυχή στο σύνορο της Αθήνας με το Σαρωνικό Κόλπο [Πηγή: ΕΜΠ, α' φάση, 2007]\_σελ. 122

**Εικόνα 4.2.:** Σενάριο 2, Τέχνες και Λόγος – Δημιουργία Πολιτιστικού Πόλου [Πηγή: ΕΜΠ, α' φάση, 2007]\_σελ. 123

**Εικόνα 4.3.:** Σενάριο 3, Κέντρο εκθέσεων και συνεδρίων και διεθνής έκθεση (EXPO) [Πηγή: ΕΜΠ, α' φάση, 2007]\_σελ. 125

**Εικόνα 4.4.:** Σενάριο 4, Αεροαθλητισμός και τηλεπικοινωνιακή – διαστημική τεχνολογία [Πηγή: ΕΜΠ, α' φάση, 2007]\_σελ. 126

**Εικόνα 4.5.:** Α' Βραβείο Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού Ιδεών 2004 – DZO Architects [Πηγή: [www.serero.com/index.en.htm](http://www.serero.com/index.en.htm) πρόσβαση στις 20/07/2014]\_σελ. 134

**Εικόνα 4.6.:** Οι διάδρομοι Softscapes - Serero Architects [Πηγή: [www.serero.com/index.en.htm](http://www.serero.com/index.en.htm) πρόσβαση στις 20/07/2014]\_σελ. 137

**Εικόνα 4.7.:** Το σύστημα σχεδιασμού - Serero Architects [Πηγή: [www.serero.com/index.en.htm](http://www.serero.com/index.en.htm) πρόσβαση στις 20/07/2014]\_σελ. 139

**Εικόνα 4.8.:** Περιοχές αστικής ανάπτυξης και διάδρομοι Softscapes - Serero Architects [Πηγή: ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007]\_σελ. 142

**Εικόνα 4.9.:** Σχέδιο Διαμόρφωσης Πάρκου - Serero Architects (1) [Πηγή: ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007]\_σελ. 143

**Εικόνα 4.10.:** Σχέδιο Διαμόρφωσης Πάρκου - Serero Architects (2) [Πηγή: ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007]\_σελ. 143

**Εικόνα 4.11.:** Σχέδιο Γενικής Διάταξης – Χρήσεις γης, ΕΜΠ 2010 [Πηγή: ΕΜΠ,2010]\_σελ. 150

**Εικόνα 4.12.:** Σχέδιο Γενικής Διάταξης – Σενάριο Φυτεύσεων, ΕΜΠ 2010 [Πηγή: ΕΜΠ,2010]\_σελ. 151

**Εικόνα 4.13.:** Σχέδιο Γενικής Διάταξης – Πόλοι και σημεία ιδιαίτερου αρχιτεκτονικού, ιστορικού, πολιτιστικού και τεχνικού ενδιαφέροντος, ΕΜΠ 2010 [Πηγή: ΕΜΠ,2010]\_σελ. 152

**Εικόνα 4.14.:** Το σχέδιο γενικής διάταξης – Πρόταση Josep Acebillo [Πηγή: [www.scribd.com/doc/58343340/Hellinikon-Josep-Acebillo-June-2011](http://www.scribd.com/doc/58343340/Hellinikon-Josep-Acebillo-June-2011) πρόσβαση στις 02/08/2014]\_σελ. 155

**Εικόνα 4.15.:** Το παραλιακό μέτωπο – Πρόταση Josep Acebillo [Πηγή: [www.scribd.com/doc/58343340/Hellinikon-Josep-Acebillo-June-2011](http://www.scribd.com/doc/58343340/Hellinikon-Josep-Acebillo-June-2011) πρόσβαση στις 02/08/2014]\_σελ. 156

**Εικόνα 4.16.:** Αεροφωτογραφία του πάρκου – Πρόταση Josep Acebillo [Πηγή: [www.scribd.com/doc/58343340/Hellinikon-Josep-Acebillo-June-2011](http://www.scribd.com/doc/58343340/Hellinikon-Josep-Acebillo-June-2011) πρόσβαση στις 02/08/2014]\_σελ. 156

**Εικόνα 4.17.:** Ποσοστά χρήσεων γης της πρότασης του κ. Πολλάλη [Πηγή: Pollalis, 2012]\_σελ. 161

**Εικόνα 4.18.:** Πολεοδομικό Μοντέλο Ανάπτυξης – Πρόταση Πολλάλη [Πηγή: Pollalis, 2012]\_σελ. 162

**Εικόνα 4.19.:** Master Plan – Πρόταση Πολλάλη [Πηγή: Pollalis, 2012]\_σελ. 163

**Εικόνα 4.20.:** Τρισδιάστατη απεικόνιση της πρότασης του κ. Πολλάλη [Πηγή: Pollalis, 2012]\_σελ. 163

**Εικόνα 4.21.:** Η πρόταση της Lamda Development (1) [Πηγή: ΤΑΙΠΕΔ, Ενημέρωση ΜΜΕ 03/04/2014]\_σελ. 171

**Εικόνα 4.22.:** Γενική Κατεύθυνση Χρήσεων - Πρόταση Lamda Development [Πηγή: ΤΑΙΠΕΔ, Ενημέρωση ΜΜΕ 03/04/2014]\_σελ. 172

**Εικόνα 4.23.:** Η πρόταση της Lamda Development (2) [Πηγή: ΤΑΙΠΕΔ, Ενημέρωση ΜΜΕ 03/04/2014]\_σελ. 173

**Εικόνα 4.24.:** Συγκριτικά ποσοστά των προτάσεων αστικής ανάπλασης της περιοχής του Ελληνικού [Πηγή: ΤΑΙΠΕΔ, 2014]\_σελ. 175

## ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ

Ρ.Σ.	Ρυθμιστικό Σχέδιο
Ρ.Σ.Α.	Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας
Γ.Π.Σ.	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
Ε.Σ.Ο.ΑΠ.	Ειδικό Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης
Σ.Μ.Π.Ε.	Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων
σ.δ.	συντελεστής δόμησης
Σ.τ.Ε	Συμβούλιο της Επικρατείας
Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.	Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων
Υ.Π.Ε.Κ.Α.	Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής
Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ.	Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου
Ο.Ρ.Σ.Α.	Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας
Ε.Μ.Π.	Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Α.Ε.	Ανώνυμη Εταιρεία
Τ.Ε.Δ.Κ.Ν.Α.	Τοπική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων Νομού Αττικής
ΕΛ.ΣΤΑΤ.	Ελληνική Στατιστική Αρχή
L.D.D.C.	London Docklands Development Corporation
U.I.A.	Union International des Architectes
Κ.Ε.Δ.	Κτηματική Εταιρεία Δημοσίου
Ε.Α.Κ.Ν.	Εθνικό Αθλητικό Κέντρο Νεότητας
Ο.Κ.Ι.	Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας
Ο.Α.Κ.Α.	Ολυμπιακό Αθλητικό Κέντρο Αθήνας
Υ.Π.Α.	Υπηρεσία Πολεμικής Αεροπορίας
Π.Μ.	Πολεμική Μονάδα
Ο.Α.Σ.Α.	Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών
Ε.ΘΕ.Λ.	Εταιρεία Θερμικών Λεωφορείων
Ε.Τ.Α.	Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα
Δ.Ε.Α.Α.	Διπλωματική Εταιρεία Αναδιάρθρωσεων και Αποκρατικοποιήσεων
ν.	νόμος
Κ.Υ.Α.	Κοινή Υπουργική Απόφαση
Π.Δ.	Προεδρικό Διάταγμα
Φ.Ε.Κ.	Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως
τ.μ.	τετραγωνικά μέτρα
τ.χλμ.	τετραγωνικά χιλιόμετρα
χλμ.	χιλιόμετρα
μ.	μέτρα
ΝΑ	Νοτιοανατολικά
ΒΔ	Βορειοδυτικά
ΝΔ	Νοτιοδυτικά
ΒΙ.ΠΑ.	Βιομηχανικό Πάρκο
ΒΙΟ.ΠΑ.	Βιοτεχνικό Πάρκο
Η.Π.Α.	Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής
Κ.Π.Α.	Καθαρή Παρούσα Αξία
Μ.Μ.Μ.	Μέσα Μαζικής Μεταφοράς
Μ.Μ.Ε.	Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης
EXPO	Exposition/Exhibition

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, το επιθυμητό μέγεθος ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου ανά κάτοικο ορίζεται σε 8 τ.μ. ανά κάτοικο, ενώ το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής (1985) προβλέπει 10.000 τ.μ. αστικού πρασίνου για την Αθήνα. Η πόλη της Αθήνας, διαθέτει μόλις 3,5 τ.μ ανά κάτοικο ελεύθερους χώρους, ενώ κανένας από τους υπάρχοντες δεν έχει μητροπολιτική σημασία και εμβέλεια. Η εικόνα και η ανταγωνιστικότητα μιας ευρωπαϊκής πρωτεύουσας, όπως είναι η Αθήνα, φθίνει με το πέρασμα των χρόνων και πλέον είναι επιτακτική η ανάγκη για δημιουργία αστικών υπαίθριων χώρων και συγκεκριμένα ενός Μητροπολιτικού Πάρκου στο εσωτερικό του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της.

Η περιοχή του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού, στο νότιο τμήμα της πρωτεύουσας, στο Λεκανοπέδιο Αττικής, αποτελεί μια ευκαιρία για να διορθώσει εν μέρει την απώλεια ελεύθερων χώρων και αστικού – περιαστικού πρασίνου και διαθέτει συγκριτικά πλεονεκτήματα (θέση, έκταση, θαλάσσιο μέτωπο κ.α.) τα οποία μπορούν να αξιοποιηθούν έτσι ώστε να δημιουργηθεί ένα πολυλειτουργικό Μητροπολιτικό Πάρκο.

Αποτελεί, βέβαια, κοινή αντίληψη ότι το ζήτημα της εξασφάλισης ελευθέρων χώρων και αστικών υπαίθριων χώρων, συναντά πολλά εμπόδια μέσα στους μαιάνδρους του πολεοδομικού σχεδιασμού. Παρόλα αυτά, ένα από τα βασικά μέσα της πολεοδομίας για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και της εικόνας των πόλεων, είναι η ανάδειξη και η απόδοση στην πόλη ελεύθερων χώρων και χώρων αστικού πρασίνου. Τα πάρκα (είτε είναι μητροπολιτικά ή θεματικά) αποτελούν απτό παράδειγμα του ρόλου που κατέχει ο πολεοδομικός σχεδιασμός.

Μία παράμετρος του πολεοδομικού σχεδιασμού η οποία μπορεί να ‘προσφέρει’ στην πόλη του υπαίθριους αστικούς χώρους που τις ‘λείπουν’ είναι αυτή των προγραμμάτων αστικής ανάπλασης και ανάπτυξης. Είναι γενικά αποδεκτό ότι η πόλη διαθέτει μία δυναμικότητα, και διάφοροι κοινωνικοί, ιστορικοί, οικονομικοί και άλλοι παράγοντες επιδρούν στον σχεδιασμό του χώρου και τον παράγουν από μόνοι τους. Παρόλα αυτά, μέσα από ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα αστικής ανάπλασης, το οποίο θα εντάσσεται σε έναν στρατηγικό πολεοδομικό σχεδιασμό, δημιουργείται η δυνατότητα παραγωγής ελεύθερων χώρων και χώρων αστικού πρασίνου.

Το Ελληνικό, μέχρι σήμερα αποτελεί ένα αστικό κενό, μία ανεκμετάλλευτη έκταση, η οποία αν τεθεί υπό το πρίσμα του πολεοδομικού σχεδιασμού και της αστικής ανάπλασης μπορεί να διαδραματίσει τον ρόλο του πρώτου Μητροπολιτικού πάρκου για την πόλη της Αθήνας. Η παρούσα διπλωματική εργασία θα εξετάσει τις προοπτικές και τα πλεονεκτήματα που διαθέτει ο χώρος του πρώην αεροδρομίου έτσι ώστε να επιτευχθεί η αστική ανάπτυξη του.

## **ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΣ**

Έχει προοπτικές ανάπτυξης η περιοχή του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού και πως αξιολογούνται οι μέχρι τώρα μελέτες/προτάσεις που έχουν εκπονηθεί για την αξιοποίησή του; Μπορεί να δημιουργηθεί ένα Μητροπολιτικό Πάρκο με πολυλειτουργικό χαρακτήρα στον χώρο του τέως αερολιμένα, βάσει ενός ολοκληρωμένου προγράμματος αστικής ανάπλασης/ανάπτυξης;

## **ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ**

Η παρούσα διπλωματική εργασία σε πρώτη φάση αναλύει τις έννοιες που σχετίζονται με το θέμα της μελλοντικής ανάπτυξης του Ελληνικού. Αυτές είναι ο υπαίθριος αστικός χώρος (σε τι θέλουμε να μετατραπεί ο χώρος του πρώην αεροδρομίου) και ο ρόλος των προγραμμάτων αστικής ανάπλασης/ανάπτυξης (με ποιον τρόπο θα επιτευχθεί). Η ανάλυση των δύο αυτών εννοιών βασίζεται στην διεθνή και ελληνική βιβλιογραφία και μέσα από την παράθεση παραδειγμάτων από τον διεθνή και ευρωπαϊκό χώρο γίνονται πιο κατανοητές οι δύο αυτές έννοιες και η σύνδεσή τους. Το πρώτο κεφάλαιο λοιπόν, αποτελεί το θεωρητικό υπόβαθρο της εν λόγω εργασίας.

Εν συνεχεία, παρουσιάζεται ο χώρος και το ευρύτερο περιβάλλον του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού (περιβαλλοντικά, ιστορικά, χωρικά, οικονομικά και πολεοδομικά στοιχεία για την περιοχή). Μέσα από το δεύτερο κεφάλαιο επιτυγχάνεται η 'γνωριμία' με το ακίνητο, το οποίο εδώ και 19 χρόνια αποτελεί ένα αστικό κενό για την πόλη της Αθήνας. Έπειτα, αναλύεται το θεσμικό και νομοθετικό πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται ο χώρος, και το οποίο δίνει κατευθύνσεις για την διαχείριση, αξιοποίηση και τον μελλοντικό σχεδιασμό του.

Μετά την παύση της λειτουργίας του αεροδρομίου στο Ελληνικό (1995) ξεκίνησαν οι πρώτες προτάσεις για την αξιοποίησή του, οι οποίες χρονολογούνται από το 1995 έως

και το 2014, και έχουν εκπονηθεί από διαφορετικούς φορείς, οργανισμούς και επενδυτές. Στο τέταρτο κεφάλαιο λοιπόν παρατίθεται το ιστορικό των προτάσεων αστικής ανάπλασης/ανάπτυξης που έχουν γίνει για την περιοχή του Ελληνικού, ενώ ακολούθως στο κεφάλαιο 5 πραγματοποιείται η αξιολόγηση βάσει κριτηρίων αυτών των προτάσεων/μελετών. Τέλος, εξάγονται τα συμπεράσματα από αυτήν την αξιολόγηση όσον αφορά στις προοπτικές ανάπτυξης του χώρου και προτείνονται συγκεκριμένες κατευθύνσεις σχεδιασμού της, μέσα και από την παράθεση ενός πίνακα SWOT-ANALYSIS ο οποίος και δικαιολογεί τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της περιοχής και την δυνατότητα που κατέχει να μετατραπεί στο πρώτο Μητροπολιτικό πάρκο στην Ελλάδα.

Τα δεδομένα για την σύνταξη των πιο πάνω κεφαλαίων συγκεντρώθηκαν με ευκολία, αν και απαιτήθηκε αρκετός χρόνος για την συλλογή τους, καθώς το θέμα του Ελληνικού έχει αναλυθεί και εξετασθεί αρκετά. Τα σχέδια και οι προτάσεις του κάθε φορέα/επενδυτή αναρτήθηκαν από τις αντίστοιχες ιστοσελίδες (ΟΡΣΑ, ΥΠΕΚΑ, ΕΜΠ κλπ.), ενώ οι πληροφορίες για το σχέδιο ανάπτυξης του Josep Acebiilo και η της πρόταση της Lamda Development αποκομίστηκαν από τις παρουσιάσεις τους (power point) οι οποίες είναι και αυτές αναρτημένες στο διαδίκτυο. Η βοήθεια του ΟΡΣΑ ήταν πολύτιμη, καθώς παραχώρησε έντυπα κείμενα και δεδομένα σχετικά με την περιοχή. Αναλυτικά η μεθοδολογία φαίνεται και στο παρακάτω οργανόγραμμα:



## *Οργανόγραμμα*



*Πηγή: Ίδια Επεξεργασία*

## **1. Ο ΑΣΤΙΚΟΣ ΥΠΑΙΘΡΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ – ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΜΠΕΡΙΑ**

### *Εισαγωγή*

Το παρόν κεφάλαιο αποτελεί το θεωρητικό υπόβαθρο της εν λόγω διπλωματικής εργασίας και χωρίζεται σε δύο μέρη. Σε πρώτη φάση θα παρουσιαστεί η έννοια, η σημασία και η συμβολή των αστικών υπαίθριων χώρων και των χώρων πρασίνου στην πόλη. Έπειτα (δεύτερο μέρος), θα αναλυθεί ο ρόλος των προγραμμάτων αστικής ανάπλασης, στον σχεδιασμό υπαίθριων αστικών χώρων και χώρων πρασίνου στην πόλη. Μέσα από τα παραδείγματα της διεθνής και ευρωπαϊκής εμπειρίας θα διαπιστωθεί η χρησιμότητά τους για την βελτίωση της εικόνας, της ταυτότητας και της ανταγωνιστικότητας των πόλεων και της κάλυψης των αστικών κενών (οικόπεδα μικρής ή μεγάλης έκτασης, που για διάφορους πολεοδομικούς ή ιδιωτικούς λόγους δεν αναπτύχθηκαν), καθώς επίσης και την συμβολή που έχουν τα ολοκληρωμένα προγράμματα αστικής ανάπλασης και γενικότερα του ολοκληρωμένου πολεοδομικού σχεδιασμού στην δημιουργία τους. Και τα τέσσερα παραδείγματα αποτελούν αποτέλεσμα μια ολοκληρωμένης πολιτικής και πολεοδομικού σχεδιασμού. Η περιοχή του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού αποτελεί παράδειγμα αστικού κενού για την πόλη της Αθήνας, το οποίο μπορεί να ‘καλυφθεί’ και να αποτελέσει έναν αστικό υπαίθριο χώρο, ένα πολυλειτουργικό πάρκο για την πρωτεύουσα.

Σε γενικές γραμμές, οι υπαίθριοι αστικοί χώροι, οι χώροι πρασίνου και τα πάρκα οφείλουν να είναι αποτέλεσμα του πολεοδομικού σχεδιασμού και να απορρέουν από ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα αστικής ανάπλασης/ανάπτυξης. Μέσα από την αστική ανάπλαση/ανάπτυξη συγκεκριμένων περιοχών που παρουσιάζουν σύνθετα αστικά προβλήματα ή κενών περιοχών (εγκαταλελειμμένων) υπάρχει η δυνατότητα για δημιουργία αστικών υπαίθριων χώρων και χώρων πρασίνου. Τα προγράμματα αστικής ανάπλασης είναι μία από τις παραμέτρους του γενικότερου πολεοδομικού σχεδιασμού, μέσα από τα οποία μπορεί να επέλθει η βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και να αποδοθούν στην πόλη οι χώροι πρασίνου που της ‘αναλογούν’.

Βέβαια, υπάρχουν και άλλοι παράγοντες οι οποίοι επιδρούν στην δημιουργία τέτοιων χώρων στην πόλη, όπως για παράδειγμα η κοινωνία, η ιστορία, κ.α. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο Αραβαντινός (1998) για τους υπαίθριους αστικούς χώρους και τους χώρους πρασίνου «η εμφάνισή τους και η εξέλιξή τους παρακολουθεί την ιστορία συγκρότησης και εξέλιξης της πόλης». Στην παρούσα φάση θα μελετηθεί μόνο η συμβολή της αστικής ανάπλασης (ως παράμετρος) στην δημιουργία αστικών υπαίθριων.

## 1.1. Ο ΑΣΤΙΚΟΣ ΥΠΑΙΘΡΙΟΣ ΧΩΡΟΣ

### *Ορισμοί*

Βασιζόμενοι στις βιβλιογραφικές αναφορές, ο αστικό υπαίθριος χώρος νοείται ως [Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 1986 στη Wooley H., 2003]:

*«Ο υπαίθριος αστικός χώρος είναι ένα στοιχειώδες κομμάτι της αστικής κληρονομιάς, ένα δυνατό στοιχείο της αρχιτεκτονικής και αισθητικής μορφής μιας πόλης. Παίζει σημαντικό εκπαιδευτικό ρόλο. Έχει οικολογική σημασία. Είναι σημαντικός για την κοινωνική συναναστροφή και για την ενίσχυση της κοινωνικής ανάπτυξης. Υποστηρίζει οικονομικές δραστηριότητες και στόχους. Βοηθά στη μείωση των εσωτερικών εντάσεων και συγκρούσεων μεταξύ μειονεκτικών τμημάτων των αστικών περιοχών της Ευρώπης. Παίζει σπουδαίο ρόλο στο να εξυπηρετεί ανάγκες για την απόλαυση του ελεύθερου χρόνου και για την αναψυχή. Επιπλέον έχει και οικονομική αξία εκτός από την συμβολή του στη περιβαλλοντική αναβάθμιση του αστικού τοπίου».*

Οι αστικοί υπαίθριοι χώροι και οι χώροι πρασίνου, είναι ελεύθεροι χώροι, οι οποίοι συνθέτουν το αστικό τοπίο και το αστικό περιβάλλον, συμβάλλουν στην ποιότητα ζωής των κατοίκων, και μαζί με τον κτισμένο χώρο αντικατοπτρίζουν την εικόνα της πόλης.

Ανάλογα με το καθεστώς ιδιοκτησίας τους ταξινομούνται σε: α) ιδιωτικούς, β) δημόσιους και γ) ημι-δημόσιους. Τα πάρκα και οι πλατείες αποτελούν παραδείγματα αστικών υπαίθριων χώρων δημοσίου χαρακτήρα [Wooley H., 2003].

Το αστικό τοπίο αποτελεί χώρο οικειοποιημένο, κωδικοποιημένο που έχει υποστεί χρήσεις, ρυθμίσεις, συνήθειες, που δεν είναι με την έννοια αυτή χώρος ελεύθερος και σε καμία περίπτωση κενός. Εγγράφει πάνω του ιστορία. Είναι χώρος δυναμικός ως αποτέλεσμα των σχέσεων ανάμεσα σε οικονομικές δραστηριότητες, κοινωνικές

δομές, πολιτιστικές αξίες και το φυσικό τους υπόβαθρο που μεταβάλλεται με το χρόνο [Ανανιάδου – Τζημοπούλου Μ., 1992].

Από την άλλη μεριά, οι ελεύθεροι χώροι σε μία αστική περιοχή, είναι χώροι που ανοίγονται στις ελεύθερα διαλεγμένες ή τις αυθόρμητες δραστηριότητες, τις μετακινήσεις ή ακόμα την οπτική εξερεύνηση σημαντικού αριθμού ατόμων της πόλης. Διακρίνονται έτσι από άλλες διατυπώσεις που στηρίζονται στις υπονοούμενες αντιθέσεις, όπως: πράσινοι χώροι ( $\neq$  κτισμένοι), υπαίθριοι χώροι ( $\neq$  στεγασμένοι) και ανοικτοί χώροι ( $\neq$  κλειστοί χώροι) [Ανανιάδου – Τζημοπούλου Μ., 1992].

Οι δημόσιοι χώροι (όπως είναι και οι υπαίθριοι αστικοί χώροι και οι χώροι πρασίνου) είναι χώροι άτυπων και τυχαίων συναντήσεων, μέσα στους οποίους κυκλοφορεί κανείς καθημερινά, αναπαύεται, ψυχαγωγείται, χώροι συλλογικής μνήμης που στη διάρκεια των χρόνων διαδραματίζονται ξεχωριστά γεγονότα.

### **1.1.1. Η ΈΝΝΟΙΑ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΥΠΑΙΘΡΙΩΝ ΧΩΡΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ**

Είναι ευρέως αποδεκτό ότι οι σύγχρονες πόλεις κυριαρχούνται από το δομημένο περιβάλλον, τις υψηλές κτιριακές και πληθυσμιακές πυκνότητες και τα πολλαπλά περιβαλλοντικά, κοινωνικά, πολεοδομικά και οικονομικά προβλήματα.

Η συμβολή των υπαίθριων αστικών χώρων και των χώρων πρασίνου στην ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος, στην ποιότητα ζωής των κατοίκων και στην βελτίωση της εικόνας των πόλεων είναι βαρυσήμαντη. Οι λειτουργίες, η μορφή, το σχήμα, το ανάγλυφο και άλλες ιδιαιτερότητές τους, παίζουν εξίσου σημαντικό ρόλο με αυτόν του κτισμένου περιβάλλοντος. Όπως είναι φυσικό, οι αντιλήψεις για τον επιθυμητό ρόλο, διάρθρωση και μορφή τους, αναπροσαρμόζονται συνεχώς καθώς ακολουθούν τις εξελισσόμενες απόψεις για το αστικό φαινόμενο και το φυσικό περιβάλλον και έρχονται αντιμέτωπες με τα συνεχώς μεταλλασσόμενα προβλήματα αλλά και τις δυνατότητες των πόλεων.

Η προσφορά τους στην πόλη και στους κατοίκους της είναι σημαντική και πολυσύνθετη, και αφορά κυρίως δύο μεγάλες ομάδες. Η πρώτη συγκεντρώνει τη συμβολή στο φυσικό χώρο και το περιβάλλον, δηλαδή στις φυσικές διεργασίες σε έμψυχα και άψυχα. Η δεύτερη αποτελεί την προσφορά των υπαίθριων χώρων και του αστικού πρασίνου στο κοινωνικό, ψυχολογικό και αισθητικό επίπεδο, η οποία συναρτάται με τον τρόπο οργάνωσης, χρήσης, κατανόησης και αξιολόγησης των

1. Ο Αστικός Υπαίθριος Χώρος και ο Ρόλος των Αστικών Αναπλάσεων – Διεθνής και Ευρωπαϊκή Εμπειρία

υπαίθριων χώρων από μέρους του πληθυσμού. Θα μπορούσε κανείς να υποστηρίξει ότι υπάρχει και μία τρίτη ομάδα προσφοράς και συμβολής των υπαίθριων χώρων και κυρίως των χώρων πρασίνου, στην οικονομία [Αραβαντινός Αθ., Κοσμάκη Π., 1988].

Πιο αναλυτικά, η συμβολή τους έγκειται στα εξής παρακάτω:

- Στην εξοικονόμηση ενέργειας (π.χ. με την μείωση ή κατάργηση κλιματιστικών εγκαταστάσεων)
- Στη μείωση δαπανών καθαρισμού νερών, αέρα, εδάφους από ρύπους αλλά και των δρόμων της πόλης από τη σκόνη
- Στην εκμετάλλευση της ξυλείας
- Στην αξιοποίηση καρποφόρων δένδρων και γενικότερα στην αγροτική οικονομία
- Στην σωματική και ψυχική υγιεινή του ενεργού πληθυσμού και
- Στην αύξηση της παραγωγικότητας του ενεργού πληθυσμού με τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και την καλύτερη αξιοποίηση του ελεύθερου χρόνου [Αραβαντινός Αθ., Κοσμάκη Π., 1988].

Θα πρέπει να τονισθεί εδώ, ότι η οικολογική διάσταση της σημασίας τους και η αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών προβλημάτων μέσα στην πόλη είναι ιδιαίτερα εμφανής. Αυτό συμβαίνει εξαιτίας του πρασίνου, το οποίο και αποτελεί το κύριο συστατικό όλων των υπαίθριων και ελεύθερων χώρων.

Συγκεκριμένα, συμμετέχουν στις εξής φυσικές διεργασίες:

- Παράγουν οξυγόνο
- Στην συγκράτηση των εδαφών
- Στην συγκράτηση του υδροφόρου ορίζοντα
- Προστατεύουν από τον άνεμο
- Καταπολεμούν την σκόνη και
- Επηρεάζουν τις συνθήκες μικροκλίματος [Αραβαντινός Αθ., Κοσμάκη Π., 1988].

Συμπερασματικά, τα βασικότερα οφέλη των αστικών υπαίθριων χώρων, των πάρκων και των χώρων πρασίνου σε μία πόλη, αφορούν την κοινωνία, το περιβάλλον, την οικονομία και τον τομέα της δημόσιας υγείας. Βελτιώνουν την εικόνα της πόλης με

την αύξηση της βιωσιμότητάς της, την ποιότητα ζωής των κατοίκων και την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος και τοπίου.

### 1.1.2. ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

Στο πέρασμα των χρόνων, οι δρόμοι, τα πάρκα, οι πλατείες, οι κήποι με τη μορφή τους, τις αναλογίες τους, τα γλυπτά τους σε συνδυασμό πάντα με τα κτίρια που τα περιβάλλουν, συνθέτουν την εικόνα και την ταυτότητα της πόλης, όπως ο καθένας την προσλαμβάνει και την βιώνει.

Οι τύποι των αστικών υπαίθριων χώρων αναδύονται μέσα από τις αντιλήψεις και τα πρότυπα πολεοδομικής οργάνωσης και καθημερινής ζωής που επικρατούν σε μία δεδομένη ιστορική εποχή. Ο ρόλος τους μέσα στο πολεοδομικό περιβάλλον εξαρτάται από το χαρακτήρα, τη λειτουργία της πόλης καθώς και το κοινωνικοπολιτιστικό πλαίσιο μέσα στο οποίο αυτή αναπτύσσεται και εξελίσσεται [Αραβαντινός Αθ., Κοσμάκη Π., 1988].

Η ιστορική τους διερεύνηση ξεκινά από την αρχαιότητα, και η μορφή τους συνδέεται με το πλαίσιο μέσα στο οποίο εμφανίστηκαν. Σύμφωνα με τον Αραβαντινό [1988], η εμφάνιση και η εξέλιξή τους παρακολουθεί την ιστορία συγκρότησης και εξέλιξης της πόλης.

#### *5<sup>ος</sup> αιώνας π.Χ.*

Αν και ο πολεοδομικός σχεδιασμός ως συνειδητή και ολοκληρωμένη πράξη εφαρμόζεται από πολύ παλιά (γύρω στο 3.000 π.Χ.), οι ανοικτοί δημόσιοι χώροι της πόλης ταυτίζονταν μέχρι το 300 π.Χ. με τους δρόμους και τους – φυτεμένους ή μη – υπαίθριους χώρους μπροστά από τους ναούς. Η αρχαία Ελληνική Αγορά αποτελεί τον πρώτο ολοκληρωμένο τύπο όπου ο δημόσιος υπαίθριος χώρος αποτελεί το αποφασιστικό στοιχείο οργάνωσης του κτισμένου χώρου [Zucker P., 1966]. Αποτελεί εστιακό σημείο της πόλης και χωροθετείται συνήθως στο κέντρο της, κοντά στην Ακρόπολη, στο λιμάνι ή την πύλη. Λειτουργεί ταυτόχρονα ως εμπορικό κέντρο, χώρο συγκέντρωσης των πολιτών και σαν τόπος αγώνων και θεαμάτων. Είχε χαρακτήρα εμπορικό, θρησκευτικό, πολιτικό και πολιτιστικό-ψυχαγωγικό.

Στα τέλη του 5<sup>ου</sup> αιώνα π.Χ. η Αγορά έχασε τον πολιτιστικό – ψυχαγωγικό της χαρακτήρα, ενώ παράλληλα άρχισαν να δημιουργούνται νέοι υπαίθριοι χώροι (κήποι, θέατρα, πλατείες) με νέες λειτουργίες.

### ***Ελληνιστική Εποχή***

Οι Ελληνιστικές πόλεις αναπτύσσονταν βάσει ενός αυστηρά καθορισμένου ορθογώνιου σχεδίου το οποίο βασιζόταν στην επανάληψη ενός τύπου οικοδομικού τετραγώνου (Ιπποδάμειο σύστημα). Το σύστημα αυτό στηριζόταν στην σαφή διάκριση μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού χώρου, στη διάκριση των περιοχών μεταξύ τους στην πρόβλεψη και εξασφάλιση εκτάσεων για δημόσιες χρήσεις και λειτουργίες. Οι δημόσιοι υπαίθριοι χώροι εντάσσονται σε ένα σύστημα κάθετων αξόνων και η Αγορά τοποθετείται στο κέντρο της πόλης. Η ανοικτή, ‘‘μη κανονική’’, αντίληψη της Αθηναϊκής Αγοράς αντικαθίσταται από εκείνη του περικλειστού γεωμετρικά καθορισμένου χώρου [Αραβαντινός Αθ., Κοσμάκη Π., 1988].

### ***Ρωμαϊκή Εποχή***

Με βάση ανάλογο σύστημα δρόμων και δημόσιων υπαίθριων χώρων αναπτύχθηκε και η Ρωμαϊκή πόλη. Η έμφαση όμως εδώ δίνεται περισσότερο στους δρόμους παρά στις πλατείες (forum) ως ξεχωριστές ενότητες χώρων [Αραβαντινός Αθ., Κοσμάκη Π., 1988]. Η ρωμαϊκή πλατεία, το ρωμαϊκό forum, είχε πολυδιάστατο χαρακτήρα (πολιτικό, ψυχαγωγικό, θρησκευτικό, οικονομικό και διοικητικό) με γεωμετρικές ιδιότητες.

### ***Μεσαιώνας***

Το μοναδικό δείγμα δημόσιου υπαίθριου χώρου αυτής της εποχής, χωρίς γεωμετρικές κανονικότητες (αλλά ακολουθούσε τους κανόνες που υπαγόρευε η τοπογραφία του εδάφους), είναι η μεσαιωνική πλατεία, η οποία και αποτελεί συνέχεια του ρωμαϊκού forum. Χαρακτηριστικό της εποχής είναι η έλλειψη πρασίνου και η πυκνή δόμηση.

### ***Αναγέννηση***

Οι κανόνες οργάνωσης της πόλης αλλάζουν και η διαμόρφωση των νέων αστικών υπαίθριων χώρων γίνεται με βάση τους κανόνες της προοπτικής και της γεωμετρικής κανονικότητας. Η πλατεία αποτελεί το κυρίαρχο στοιχείο οργάνωσης του αστικού χώρου.

### ***18<sup>ος</sup> - 19<sup>ος</sup> αιώνας***

Η πρώτη εμφάνιση των κοινόχρηστων χώρων πρασίνου, με την έννοια που τους αντιλαμβανόμαστε σήμερα, γίνεται στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα, όταν οι συνθήκες διαβίωσης των οικονομικά ασθενέστερων στρωμάτων στις πόλεις γίνονταν πολύ δυσμενείς. Οι συνθήκες διαβίωσης ήταν φανερό ότι απαιτούσαν βελτίωση του

αστικού περιβάλλοντος. Οι πρώτες από αυτές δεν αφορούσαν τους χώρους εργασίας και κατοικίας, αλλά τους υπαίθριους χώρους της πόλης και είχαν σχέση με τη δημιουργία δημόσιων πάρκων ή κήπων, οι οποίοι θα λειτουργούσαν ως «πνεύμονες των κατοίκων των πυκνοδομημένων περιοχών». Έτσι αρχίζουν να δημιουργούνται κοινόχρηστοι κήποι ή πάρκα σε περιοχές που είχαν ανάλογα προβλήματα συνθηκών διαβίωσης, δηλαδή στις μεγάλες πόλεις του βιομηχανικά αναπτυγμένου κόσμου της εποχής [Κοσμάκη Π., Λουκόπουλος Δ., 2007]. Τέλος, υπάρχει σαφής διαχωρισμός του δημόσιου από τον ιδιωτικό χώρο.

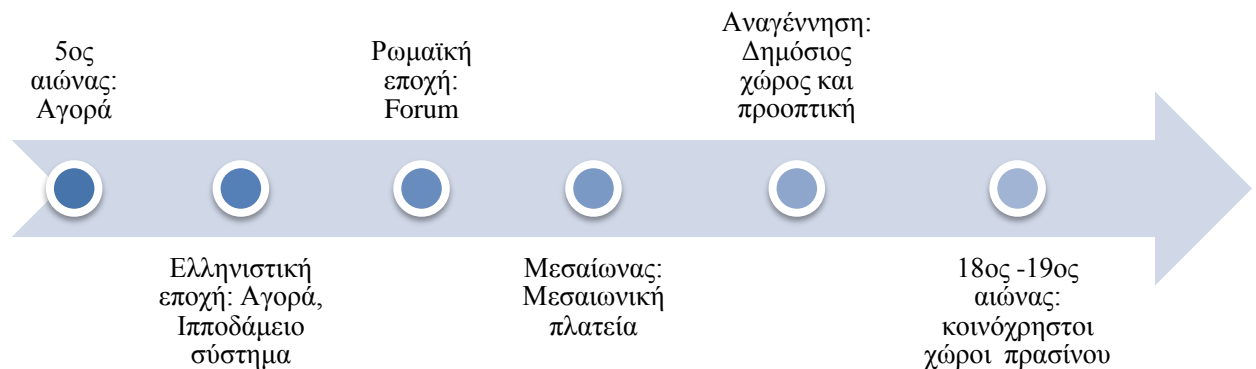
### **20<sup>ος</sup> αιώνας – Σήμερα**

Καθώς οι πόλεις μορφοποιούνται, η σημασία και ο ρόλος των δημόσιων υπαίθριων χώρων και των χώρων πρασίνου εξελίσσεται. Η αρχική ιδέα της αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος με τη δημιουργία πάρκων, οδήγησε στην εξάπλωση τους με τη δημιουργία συστημάτων πάρκων (park systems), λεωφόρων πάρκων (parkways), πανεπιστημιακών πάρκων (campus) και προαστίων, όπου τα σπίτια διατάσσονται μέσα σε ένα φυσικό περιβάλλον ανάλογης μορφής. Η ολοκλήρωση αυτής της ιδέας έρχεται αργότερα, στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα με την δημιουργία κηπουπόλεων (garden cities). Μέσα από αυτή τη διαδικασία οι επιφάνειες πρασίνου καθιερώνονται ως μία διακριτή και μάλιστα σημαντική κατηγορία χρήσεων εδάφους στην πόλη, η οποία αποτελεί αντικείμενο των ρυθμιστικών (πολεοδομικών) μελετών που εμφανίζονται περίπου την ίδια εποχή [Κοσμάκη Π., Λουκόπουλος Δ., 2007].

Σήμερα, η ανάγκη για αστικούς υπαίθριους χώρους και χώρους πρασίνου είναι επιτακτική, εξαιτίας των πολλαπλών οφελών που προσφέρουν στο αστικό τοπίο και στην ποιότητα ζωής των κατοίκων της πόλης. Το αστικό πράσινο απουσιάζει από τις σημερινές πόλεις, οι οποίες αλλάζουν αργά και σταθερά όσον αφορά την έκταση και τη δομή τους. Η περιβαλλοντική προσέγγιση του αστικού φαινομένου δίνει όλο και μεγαλύτερη έμφαση στην οικοσυστηματική διάσταση του αστικού πρασίνου και στα δίκτυα των υπαίθριων χώρων που δημιουργούν δυνατότητες για τη διάχυση της λειτουργίας της φύσης στον ιστό της πόλης.



Σχήμα 1.1. : Διαχρονική Εξέλιξη της έννοιας του αστικού υπαίθριου χώρου



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

### 1.1.3. ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΥΠΑΙΘΡΙΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ

#### *Βασικές αρχές σχεδιασμού*

Ο σχεδιασμός των ελεύθερων χώρων της πόλης (όπως είναι ο αστικός υπαίθριος χώρος), είναι μία ορατή δομημένη έκφραση κοινωνικών και πολιτιστικών αλλαγών στον χαρακτήρα των πόλεων, με δεσμά στην ιστορία, το φυσικό χώρο και τις τοπικές ιδιαιτερότητες, σε σύγχρονους τόπους ζωής [Ανανιάδου – Τζημοπούλου Μ., 1992].

Από το 1976 και μετά, αρχίζει να επαναπροσδιορίζεται η ποιότητα των δημόσιων υπαίθριων χώρων, ως προς την αρχιτεκτονική και τον σχεδιασμό τους, και γίνεται αποδεκτό ότι δεν αποτελούν πια συμπλήρωμα του κενού χώρου, στο περιθώριο σημειακών παρεμβάσεων, αλλά αποτελούν το κέντρο ενδιαφέροντος, ανασύνταξης και αναδιοργάνωσης του κτισμένου περιβάλλοντος.

Σήμερα, οι προσεγγίσεις στο αντικείμενο του σχεδιασμού των αστικών υπαίθριων χώρων και χώρων πρασίνου είναι οι εξής:

1. Η προσέγγιση του Σχεδιασμού και της Αρχιτεκτονική Τοπίου ( Landscape Planning & Architecture)
2. Η προσέγγιση της Αρχιτεκτονικής Σύνθεσης (Urban Design) [Αραβαντινός Αθ., Κοσμάκη Π., 1988].

Ο σχεδιασμός των αστικών υπαίθριων χώρων και των χώρων πρασίνου στην πόλη, οφείλει να στοχεύει στην βελτίωση της ποιότητας της ζωής των κατοίκων και της

εικόνας της πόλης, στην αντιμετώπιση των κοινωνικών και περιβαλλοντικών προβλημάτων και στην βιωσιμότητα.

Στην σύγχρονη εποχή, ο αστικός σχεδιασμός εστιάζει το ενδιαφέρον του στις ενότητες και στα δίκτυα αστικού πρασίνου, ως μέσου για την ανάδειξη της έννοιας του τόπου και της ιδιαιτερότητας και της εικόνας επιμέρους περιοχών. Η δυνατότητα για συμμετοχή των πολιτών, γίνεται όλο και πιο σαφής, όταν ο σχεδιασμός αφορά το άμεσο περιβάλλον διαβίωσης τους [Κοσμάκη Π., Λουκόπουλος Δ., 2007].

Τα οφέλη των αστικών υπαίθριων χώρων, πρέπει να υιοθετούνται από τις αρχές που διέπουν τον σχεδιασμό των εν λόγω χώρων. Ο σχεδιασμός τους οφείλει να εναρμονίζεται με τις απαιτήσεις και τις επιθυμίες των κατοίκων της πόλης, να συνδέεται με τον αστικό ιστό της πόλης, να στοχεύει στην κοινωνική συνοχή και στην σταθεροποίηση της ταυτότητας των περιοχών και να αποτελεί έναν "πνεύμονα" πρασίνου και οξυγόνου για την πόλη, έναν τόπο συνάντησης, ανταλλαγής, ψυχαγωγίας, εκπαίδευσης και εργασίας.

#### ***Κατηγοριοποίηση των Υπαίθριων Αστικών Χώρων***

Η έννοια του αστικού υπαίθριου χώρου αποτελεί υποκατηγορία των ελεύθερων χώρων μέσα στην πόλη, και χαρακτηρίζεται ως δημόσιος, κοινόχρηστος και ανάλογα με το μέγεθος και το εύρος επιρροής σε τοπικό, υπερτοπικό και μητροπολιτικό. Η κατηγοριοποίηση των υπαίθριων αστικών χώρων γίνεται ανάλογα με τον ρόλο, την θέση τους, το μέγεθος και την λειτουργία τους.

Σύμφωνα με τον Αραβαντινό και την Κοσμάκη (1988) [Αραβαντινός Αθ., Κοσμάκη Π., 1988], δύο κατηγορίες αστικών υπαίθριων χώρων προβάλλουν μέσα από μία διαχρονική εξέταση της πόλης:

1. Οι κήποι και τα πάρκα: όπου η οργάνωσή τους βασίζεται στην εκτεταμένη φύτευση και λειτουργούν σαν τόποι ανάπαυσης και αναψυχής ή σαν χώροι εισαγωγής σε σημαντικά κτίρια.
2. Οι δρόμοι και οι πλατείες: όπου είναι ενιαίες επιφάνειες με κύριο προορισμό την υπαίθρια κοινωνική ζωή και ανταλλαγή. Τα στοιχεία φύτευσης εδώ δεν έχουν πρωτεύοντα ρόλο.

Η παρούσα διπλωματική εργασία, θα επικεντρωθεί στον σχεδιασμό ελεύθερων χώρων μητροπολιτικής σημασίας και μητροπολιτικών αστικών πάρκων μέσα από προγράμματα αστικής ανάπλασης, με περίπτωση μελέτης την περιοχή του πρώην

αεροδρομίου του Ελληνικού στην πόλη της Αθήνα, η οποία και αποτελεί ένα αστικό κενό.

Οι υπάρχοντες ελεύθεροι χώροι μητροπολιτικής σημασίας, αφαιρούμενων των δομημένων, σκληρών και χέρσων επιφανειών, αντιστοιχούν στο 2 – 2,5 τ.μ./κάτοικο. Αν είχαν εφαρμοστεί οι κατευθύνσεις του ΡΣΑ 1985, τώρα η αντιστοιχία θα βρισκόταν περίπου στο 5τ.μ./κάτοικο [Μπελαβίλας Ν., 2010].

Το Ελληνικό είναι η μεγαλύτερη (δημόσια ιδιοκτησία) αστική, παραθαλάσσια περιοχή της Αθήνας, καθώς και μία από τις ελάχιστες τέτοιες περιοχές στις Ευρωπαϊκές αστικές ακτές. Είναι ο μόνος εναπομείναντας μεγάλης κλίμακας ανοιχτός χώρος στην Αθήνα, που μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την δημιουργία δημόσιου πράσινου ανοιχτού χώρου [Prentou P., 2012].

## **1.2. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ – ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ**

Στο προηγούμενο εδάφιο του παρόντος κεφαλαίου παρουσιάστηκε η έννοια, η σημασία και η συμβολή των υπαίθριων αστικών χώρων και χώρων πρασίνου στις πόλεις. Σε αυτό το σημείο θα γίνει αναφορά στο πως οι αστικές αναπλάσεις μπορούν να δημιουργήσουν (να έχουν σαν αποτέλεσμα) τέτοιους χώρους στην πόλη. Μέσα από τα παραδείγματα θα γίνει πιο κατανοητή η συμβολή του ολοκληρωμένου πολεοδομικού σχεδιασμού και των προγραμμάτων αστικής ανάπλασης στη δημιουργία (ή στον επανασχεδιασμό) υπαίθριων αστικών χώρων.

### **1.2.1. Ο ΟΡΟΣ «ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ»**

Η έννοια της πολεοδομικής ανάπλασης έχει αποκτήσει διαφορετικά περιεχόμενα, κατ' αρχάς διαχρονικά αλλά σε κάποιο βαθμό και μεταξύ διαφορετικών χωρών. Ένας γενικός περιγραφικός ορισμός θα ήταν ότι οι αναπλάσεις είναι οι πολεοδομικές παρεμβάσεις σε τμήματα του υφιστάμενου αστικού ιστού που περιλαμβάνουν τον φυσικό (ανά)σχεδιασμό τους, αλλά δεν εξαντλούνται κατ' ανάγκην σε αυτόν. Στο πλαίσιο αυτό οι επιμέρους στόχοι, το θεματικό εύρος και οι εμφάσεις των αναπλάσεων προσδιορίζονται από τα κατά περίπτωση πολεοδομικά προβλήματα αλλά και από γενικότερες παραμέτρους, όπως οι μεταβαλλόμενοι ρόλοι των πόλεων ή τα κοινωνικό-οικονομικά δεδομένα [Οικονόμου Δ., 2004].

1. Ο Αστικός Υπαίθριος Χώρος και ο Ρόλος των Αστικών Αναπλάσεων – Διεθνής και Ευρωπαϊκή Εμπειρία

Σύμφωνα με το άρθρο 8 του ν. 1337/83, ως ανάπλαση «*θεωρείται η επέμβαση σε μία περιοχή, η οποία περιλαμβάνει σύνολο κατευθύνσεων, μέτρων, παρεμβάσεων και διαδικασιών πολεοδομικού, κοινωνικού, οικονομικού, οικιστικού και ειδικού αρχιτεκτονικού χαρακτήρα με σκοπό τη βελτίωση των όρων διαβίωσης των κατοίκων, τη βελτίωση του δομημένου περιβάλλοντος, καθώς και την προστασία και ανάδειξη των πολιτιστικών, ιστορικών, μορφολογικών και αισθητικών στοιχείων και χαρακτηριστικών της περιοχής*».

Τα προγράμματα αστικής ανάπλασης, είναι ένα δυναμικό εργαλείο επέμβασης στον χώρο, το οποίο στοχεύει στην αναβάθμιση του αστικού ιστού και στην αποτροπή της διάχυσης της πόλης.

Είναι γεγονός, ότι η συνολική πολεοδομική πολιτική και η αστική αναγέννηση υλοποιείται μέσα από τις αστικές αναπλάσεις. Ωστόσο, ο σχεδιασμός των δεύτερων οφείλει να εμπεριέχει προγραμματικά τις κατευθυντήριες γραμμές που υποβάλλουν οι ευρύτεροι στόχοι της αναγέννησης και ταυτόχρονα, να εντάσσεται στον ευρύτερο πολεοδομικό σχεδιασμό, προς αποφυγή αποσπασματικών κινήσεων. Στο πλαίσιο της αστικής αναγέννησης, οι αναπλάσεις – που από τη φύση τους συνδέονται στενά με τη φυσιογνωμία του δημόσιου χώρου της πόλης – παίζουν πολλαπλούς ρόλους, δεδομένου ότι σχεδόν το σύνολο των προσδιοριστικών παραγόντων και επιδιώξεων της τελευταίας συνδέονται με τα χαρακτηριστικά του αστικού δημόσιου χώρου [Οικονόμου Δ., 2004].

Η εμφάνιση των προγραμμάτων αστικής ανάπλασης γίνεται την δεκαετία του '50 (μετά τον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο), όπου η ανάγκη για αποκατάσταση του αστικού περιβάλλοντος και του οικιστικού δικτύου από τις καταστροφές, είναι επιτακτική.

Από την δεκαετία του '80 και μετά, οι αναπλάσεις βρίσκονταν στο προσκήνιο (κυρίως στον ελληνικό χώρο από την δεκαετία του '80 και έπειτα), εμπλουτίστηκαν με νέα στοιχεία και αντιμετωπίζονταν ως μεμονωμένες και αποσπασματικές παρεμβάσεις και όχι ως απόρροια του υπερκείμενου σχεδιασμού. Η βαρύτητα που έχουν τα προγράμματα ανάπλασης είναι μεγάλη προς την κατεύθυνση της επίτευξης της «συμπαγούς πόλης».

Μετά την δεκαετία του '90, παρατηρείται μετασχηματισμός της πολεοδομικής πολιτικής και κατ' επέκταση και των παραμέτρων της αστικής ανάπλασης. Δεν

1. Ο Αστικός Υπαίθριος Χώρος και ο Ρόλος των Αστικών Αναπλάσεων – Διεθνής και Ευρωπαϊκή Εμπειρία

περιορίζονται μόνο στον φυσικό σχεδιασμό, αλλά είναι απόρροια διαφορετικών τομεακών παρεμβάσεων (οικονομικών, κοινωνικών, φυσικών, περιβαλλοντικών κ.α.) [Οικονόμου Δ., 2004].

Σύμφωνα με το ΥΠΕΚΑ, διακρίνονται δύο τύποι αστικών αναπλάσεων:

1. Διαμορφώσεις στον ελεύθερο δημόσιο (κοινόχρηστο) χώρο και
2. Ανασυγκρότηση και βελτίωση των περιοχών της πόλης (κεφ. Β΄ του ν. 2508/97) με παρεμβάσεις τόσο στον δημόσιο όσο και στον ιδιωτικό δομημένο και αδόμητο χώρο.

Και στις δύο περιπτώσεις, τα προγράμματα αστικής ανάπλασης πραγματοποιούνται μέσω του στρατηγικού σχεδιασμού (εξαιτίας της πολυπλοκότητας της σύνθεσης των αστικών αναπλάσεων), που έχει ως στόχο την βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου. Οι υπαίθριοι αστικοί χώροι και οι χώροι πρασίνου μπορούν να είναι αποτέλεσμα προγραμμάτων αστικής ανάπλασης ή ανασχεδιασμού τους.

Επιπλέον, τα αστικά κενά, χώροι εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών ή βιοτεχνικών εγκαταστάσεων, περιοχές χωρίς ξεκάθαρο νομικό καθεστώς, αδόμητα οικοπέδα ή χώροι αμφιλεγόμενου χαρακτήρα και ασύμβατων χρήσεων, όπως παλιά λιμάνια και αεροδρόμια (π.χ. περιοχή Ελληνικού), μπορούν να ανασχεδιαστούν, να ανασυντεθούν και να ενταχθούν σε ένα πρόγραμμα αστικής ανάπλασης, με σκοπό την δημιουργία ενός υπαίθριου αστικού χώρου με πολλαπλές χρήσεις (χώρος αστικού πρασίνου, κατοικίας, ψυχαγωγίας κ.α.). Η ανάπλασή θα δώσει μία ανάσα πρασίνου σε πυκνοδομημένες περιοχές μεγάλων πόλεων και θα λειτουργήσουν οι περιοχές αυτές ως πυρήνες επικοινωνίας, συγκέντρωσης και ανάπτυξης, καθώς θα επιφέρουν και κοινωνική και εδαφική συνοχή.

### 1.2.2. ΟΙ ΑΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΧΩΡΟ

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, ο όρος αστική ανάπλαση εμφανίζεται στον διεθνή και ευρωπαϊκό χώρο την μεταπολεμική περίοδο, και αποτελεί μόνιμο στοιχείο στις πολεοδομικές πολιτικές της εποχής. Μέσα από την παράθεση των τεσσάρων παραδειγμάτων, θα παρουσιαστεί η χρησιμότητα των προγραμμάτων αστικής ανάπλασης σε υποβαθμισμένες αστικές περιοχές ή περιοχές με πολλαπλά

προβλήματα (κοινωνικά, πολεοδομικά, περιβαλλοντικά κ.α.) ή ακόμα σε περιοχές όπου χαρακτηρίζονται ως αστικά κενά καθώς επίσης τα οφέλη που προσκομίζει μία πόλη από την ύπαρξη αστικών υπαίθριων χώρων και πάρκων.

Εξαιτίας του θέματος της εν λόγω διπλωματικής, το οποίο αφορά την ανάπτυξη μιας περιοχής πρώην αερολιμένα, τα παραδείγματα θα επικεντρωθούν σε περιπτώσεις αναπλάσεων με στόχο την επανάχρηση χώρων υποδομής μεταφορών με την δημιουργία πάρκων.

Θα παρατηρηθεί επίσης, πως μέσα από την αστική ανάπλαση δημιουργούνται οι αστικοί υπαίθριοι χώροι και οι χώροι πρασίνου, με ποικίλες χρήσεις στο εσωτερικό τους. Ως κέντρο των περιοχών αυτών, σχεδόν σε όλες τις περιπτώσεις μελέτης, θεωρείται το πάρκο, ο χώρος δηλαδή αστικού πρασίνου

#### *CENTRAL PARK, NEA YOPKH*

Το πρώτο παράδειγμα από την διεθνή εμπειρία, αφορά την δημιουργία δημόσιου αστικού υπαίθριου χώρου στην ‘καρδιά’ ενός μεγάλου αστικού κέντρου, με πληθυσμιακά προβλήματα και την ύπαρξη του φαινομένου της αστικής διάχυσης. Η επιλογή του έγινε βάση του μητροπολιτικού χαρακτήρα του πάρκου, πράγμα που ταιριάζει με τον στόχο για την ανάπτυξη της περιοχής του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού.

#### ***Εισαγωγή***

Το Central Park είναι χαρακτηριστικό παράδειγμα μητροπολιτικού πάρκου και δημόσιου υπαίθριου χώρου. Με έκταση 3.410 στρέμματα, βρίσκεται στο κέντρο του αστικού ιστού της πόλης της Νέας Υόρκης, με 20 εκατομμύρια επισκέπτες τον χρόνο, αποτελεί ένα από τα πιο δημοφιλή αξιοθέατα της Νέας Υόρκης και το μεγαλύτερο πάρκο των Ηνωμένων Πολιτειών.

Δεν είναι ένα φυσικό πάρκο, αλλά είναι ένας διαμορφωμένος χώρος με ποικίλες χρήσεις στο εσωτερικό του, πέραν αυτής του αστικού πρασίνου. Διαθέτει τεχνητές λίμνες, μονοπάτια πεζοπορίας, χώρους περιπάτου και συνάθροισης, έναν ζωολογικό κήπο, ένα καταφύγιο άγριας ζωής, χώρους παιδικού παιχνιδιού, χώρους αστικού πρασίνου για πολλαπλές χρήσεις και άλλες εγκαταστάσεις. Τέλος, οι τιμές των ακινήτων που βρίσκονται περιμετρικά του πάρκου είναι σε υψηλά επίπεδα.

### ***Ο σχεδιασμός***

Πρόκειται για το πρώτο προγραμματισμένο δημόσιο πάρκο που υλοποιήθηκε στη Βόρεια Αμερική τον περασμένο αιώνα. Το στρατηγικό σχέδιο της Νέας Υόρκης το 1811 (Commission Plan of 1811), δεν προέβλεπε την δημιουργία μητροπολιτικού πάρκου.

Στις 21 Ιουλίου του 1853, το νομοθετικό σώμα της Νέας Υόρκης ψήφισε με νόμο την απαλλοτρίωση 750 στρεμμάτων στο κέντρο του Manhattan και τη δημιουργία του πρώτου μεγάλου δημόσιου διαμορφωμένου πάρκου της Αμερικής. Οι λόγοι ήταν κυρίως η πληθυσμιακή αύξηση και η αστική διάχυση της πόλης. Σύντομα αναφέρονταν σε αυτήν την περιοχή με το όνομα «the Central Park». Να σημειωθεί εδώ, ότι το Λονδίνο και το Παρίσι είχε ήδη σημαντικούς μεγάλους δημόσιους υπαίθριους χώρους [Rosenzweig R., Blackmar E., 1992].

Μετά τον νόμο του 1853, η Πολιτεία διόρισε μία επιτροπή, την Central Park Commission, για την κατασκευή και τον σχεδιασμό του πάρκου. Οι αρχιτέκτονες Frederick Law Olmsted και Calver Vaux, οι οποίοι ήταν οι νικητές του σχεδιαστικού διαγωνισμού (1858) για το Central Park, ξεκίνησαν τον σχεδιασμό του πάρκου το 1858. Το σχέδιο που πρότειναν είχε τίτλο ‘Greensward Plan’. Σκοπός του σχεδιασμού ήταν η δημιουργία ενός μεγάλου δημόσιου πάρκου, για την βελτίωση της δημόσιας υγείας, του αστικού τοπίου, τη διαμόρφωση της «κοινωνίας των πολιτών» και την ενίσχυση της παγκόσμιας αναγνωσιμότητας της πόλης [Rosenzweig R., Blackmar E., 1992].

Το σχέδιο βασιζόταν στα αγγλικά πρότυπα σχεδίασης και στην αγγλική ρομαντική παράδοση. Στοιχίσε 14 εκατομμύρια δολάρια και μέχρι το 1873, διέθετε μία συλλογή με περισσότερα από τέσσερις χιλιάδες δένδρα, θάμνους και φυτά. Οι σχεδιαστές για να δημιουργήσουν ένα ενιαίο φυσικό περιβάλλον στο εσωτερικό του αστικού ιστού της πόλης, υπογειοποίησαν τους τέσσερις δρόμους που διέρχονταν από το εσωτερικό του πάρκου. Επιπλέον, διαχώρισαν τους διάφορους δρόμους ανάλογα με την χρήση τους και κατασκεύασαν γέφυρες και κανάλια για την καλύτερη κυκλοφορία στο εσωτερικό του πάρκου [Rosenzweig R., Blackmar E., 1992].

Στο αρχικό σχέδιο προστέθηκαν σταδιακά, παιδικές χαρές, καθώς και άλλες εγκαταστάσεις όπως είναι το Metropolitan Museum of Art, ιστορικά κτίρια και

μνημεία, ένα επιστημονικό κέντρο, ένα υπαίθριο θέατρο, ένα παγοδρόμιο, έναν ζωολογικό κήπο και τέσσερα κοινοτικά κτίρια. Να σημειωθεί ότι δεν υπάρχει η χρήση της κατοικίας, ενώ το πάρκο χωρίζεται σε 49 γεωγραφικές ζώνες, καθεμία εκ των οποίων διαθέτει έναν επικεφαλής για τις διαχειριστικές ανάγκες της. Τέλος, δεν υπήρχε συγκεκριμένη χωροθέτηση των εγκαταστάσεων, αλλά τοποθετούνταν διάχυτα στο εσωτερικό του πάρκου.

### ***Το πάρκο σήμερα***

Από τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, οι αναταράξεις στο κοινωνικό, πολιτικό και οικονομικό προσκήνιο επέφεραν την πρώτη σοβαρή πτώση του πάρκου. Ο Robert Moses, ο οποίος ήταν επίτροπος του πάρκου από το 1934 έως το 1960, έλαβε ομοσπονδιακή χρηματοδότηση για την αποκατάσταση του πάρκου, και ξεκίνησε έναν μαζικό δημόσιο προγραμματισμό του πάρκου. Παρόλα αυτά, δεν υπήρξε ένα σχέδιο στρατηγικής διαχείρισης για την διατήρηση του και το πάρκο βρισκόταν σε μία περίοδο αποσύνθεσης [[www.centralparknyc.org](http://www.centralparknyc.org)].

Από το 1974 και έπειτα, πραγματοποιήθηκαν πολλές μελέτες για την διαχείριση του πάρκου και την βελτίωση των συνθηκών. Δημιουργήθηκε η Central Park Board of Guardians για τον έλεγχο του στρατηγικού σχεδιασμού και των πολιτικών για το πάρκο και η ιδιωτική μη κερδοσκοπική οργάνωση, η Central Park Conservancy, η οποία διαχειρίζεται το πάρκο βάση ενός συμβολαίου που έχει επισυνάψει με το δήμο της Νέας Υόρκης (Τμήμα Πάρκων και Αναψυχής).

Σήμερα αποτελεί έναν χαρακτηριστικό παράδειγμα αστικού πάρκου και τοπίου, με πλήθος δραστηριοτήτων για αναψυχή και ψυχαγωγία, καθώς και έναν ‘πνεύμονα’ οξυγόνου στο κέντρο της Νέας Υόρκης. Πλέον αποτελεί και τουριστικό αξιοθέατο και επιφέρει θετικές επιρροές στην κοινωνία και στην οικονομία της πόλης.



Εικόνα 1.1.: Το Central Park από ψηλά



Πηγή: [www.centralparknyc.org](http://www.centralparknyc.org) [πρόσβαση στις 02/07/2014]

Εικόνα 1.2.: Central Park, Νέα Υόρκη



Πηγή: [www.google.com](http://www.google.com) [πρόσβαση στις 02/07/2014]

### *Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΩΝ DOCKLANDS, ΑΝΑΤΟΛΙΚΟ ΛΟΝΔΙΝΟ*

Το δεύτερο παράδειγμα έχει χωρική αναφορά την πόλη του Λονδίνου και πρόκειται για μια περιοχή παλαιών – ιστορικών λιμενικών εγκαταστάσεων. Τα παραδείγματα αστικής ανάπλασης και επανάχρησης περιοχών στην Μεγάλη Βρετανία είναι αρκετά, με ένα μεγάλο φάσμα περιπτώσεων στον αστικό χώρο. Η επιλογή του εν λόγω

παραδείγματος συνάδει με την περίπτωση του Ελληνικού, καθώς και τα δύο είχαν ως προηγούμενη χρήση αυτήν των μεταφορικών υποδομών.

### ***Εισαγωγή***

Από την δεκαετία του '80, προβάλλουν παραδείγματα ανάπλασης στην Μεγάλη Βρετανία που εντάσσονται μέσα στην γενικότερη πολιτική που ασκήθηκε μέσω των Οργανισμών Αστικής Ανάπτυξης (Urban Development Corporations). Από αυτά, το σημαντικότερο είναι αυτό που πραγματοποιήθηκε στην περιοχή των Docklands του Ανατολικού Λονδίνου (London Docklands Development Corporation) [ΕΜΠ, 1996].

Τον 19<sup>ο</sup> αιώνα αναπτύχθηκε στο Ανατολικό Λονδίνο ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου. Οι αποβάθρες (docks) επεκτείνονταν από την περιοχή της St. Katharine's, δίπλα στον πύργο του Λονδίνου, έως το Barking και λειτούργησαν και αναπτύχθηκαν για περισσότερα από 200 χρόνια. Στην περιοχή αναπτύχθηκε η βιομηχανία και οι δραστηριότητες που σχετίζονται με το λιμάνι, ενώ χαρακτηρίστηκε ως περιοχή αποκλειστικά εργατικής κατοικίας (η περιοχή ονομαζόταν East End).

Μέχρι το 1930 οι αποβάθρες βρίσκονταν στην ακμή τους. Παρόλα αυτά σταδιακά εμφανίστηκε η παρακμή της ναυπηγικής, με αποτέλεσμα στο τέλος της δεκαετίας του '60 να επέλθει η οικονομική πτώση της περιοχής.

Από το 1970 και μετά ξεκίνησαν οι πρώτες προτάσεις για την ανάπτυξη της περιοχής, χωρίς όμως να υλοποιηθεί καμία, λόγω του έντονου κεντρικού προγραμματισμού. Όλες έχουν ως κοινό σημείο την απόσυρση του λιμένα, και την κάλυψη του αστικού αυτού κενού, από μία συνοικία με κατοικίες, γραφεία και εμπορικά κέντρα. Η περιοχή με τον καιρό υποβαθμιζόταν όλο και περισσότερο.

Το 1981, η κυβέρνηση Θάτσερ συνέστησε την εταιρεία ανάπτυξης των Docklands, την LDDC. Η περιοχή ονομάστηκε Urban Development Area (Αστική Περιοχή Ανάπτυξης) και την διαχείρισή της ανέλαβε ο London Docklands Development Corporation (Οργανισμός Αστικής Ανάπτυξης των Docklands του Λονδίνου), ο οποίος δημιουργήθηκε το 1982. Με αυτόν τον τρόπο ξεκίνησε η μεγαλύτερη αστική ανάπτυξη με κτίρια γραφείων και κατοικίες.

### ***Ο σχεδιασμός***

Η συνολική έκταση των Docklands ανέρχεται σε 22 τ. χλμ. και η παρέμβαση αναπτύχθηκε κατά 4 υπό – περιοχές: Wapping και Lime House, the Isle of Dogs, Surrey Docks και South Bank καθώς και την περιοχή των Royal Docks. Η περιοχή έχει ιδιαίτερο χαρακτήρα, λόγω της θέσης της κοντά στο κέντρο του Λονδίνου.

Η περιοχή Wapping και Lime House αναπτύχθηκε ως μικτή ζώνη εμπορίου και υψηλού επιπέδου κατοικίας, με έμφαση στην ανάπτυξη νέων ευκαιριών, κοινωνικών δραστηριοτήτων και περιβαλλοντικών βελτιώσεων. Εν συνεχεία, η έκταση του Isle of Dogs, η οποία χαρακτηρίστηκε και ως Επιχειρηματική ζώνη (Enterprise Zone), διαμορφώθηκε κατά κύριο λόγο σε περιοχή χρήσεων γραφείου, με το γνωστό κέντρο Canary Wharf να περιλαμβάνει σχεδόν 1 εκατομμύριο τετραγωνικά μέτρα χρήσεις γραφείου. Αυτό οφείλεται στις εταιρείες βιομηχανίας της τυπογραφίας, της διανομής και στα οικονομικά ιδρύματα. Η τρίτη υπό - περιοχή, αυτή των Surrey Docks (αποβάθρες Surrey), αναπτύσσεται ως περιοχή κατοικίας. Σκοπός της ήταν η δημιουργία μιας περιοχής για κατοικήσιμο και εργασιακό περιβάλλον για τον υπάρχοντα πληθυσμό αλλά και το νέο. Τέλος, η υπό - περιοχή των Royal Docks (αποβάθρες Royal), προέβλεπε τη δημιουργία ενός εμπορικού κέντρου περιφερειακής σημασίας, στα νότια της περιοχής της κατοικίας.

Γενικά το όλο εγχείρημα αφορά στην κατασκευή ενός ευρύτατου δικτύου έργων υποδομής (που περιλαμβάνει εκτός των άλλων αεροδρόμιο για μικρά αεροσκάφη, σιδηροδρομική υποδομή ελαφρού τύπου, μαρίνες και λιμενίσκους αναψυχής, νέο οδικό δίκτυο κ.α), την κατασκευή νέων και την αποκατάσταση παλαιών κτηρίων, τη δημιουργία χώρων πρασίνου κ.α. [EMPI, 1996].

Στο πρόγραμμα ανάπτυξης της LDDC, διακρίνονται τρεις φάσεις. Η πρώτη φάση (1982) περιλαμβάνει τις δημόσιες σχέσεις και το ‘άνοιγμα’ της περιοχής στο κοινό. Σε αυτήν την φάση ορίζεται η έκταση της Enterprise Zone, για να φιλοξενήσει επιχειρήσεις και γραφεία. Η δεύτερη φάση (1986) αφορά την είσοδο του ιδιωτικού κεφαλαίου στο πρόγραμμα, την κοινωνική αναγέννηση της περιοχής και τις φυσικές υποδομές. Σηματοδοτείται από την κατασκευή μεγάλων κτιρίων γραφείων, με αποτέλεσμα την αύξηση της αξίας γης και την απομάκρυνση του παλιού πληθυσμού (φαινόμενο εξευγενισμού). Τέλος, στην τρίτη φάση παρατηρείται η πτώχευση του

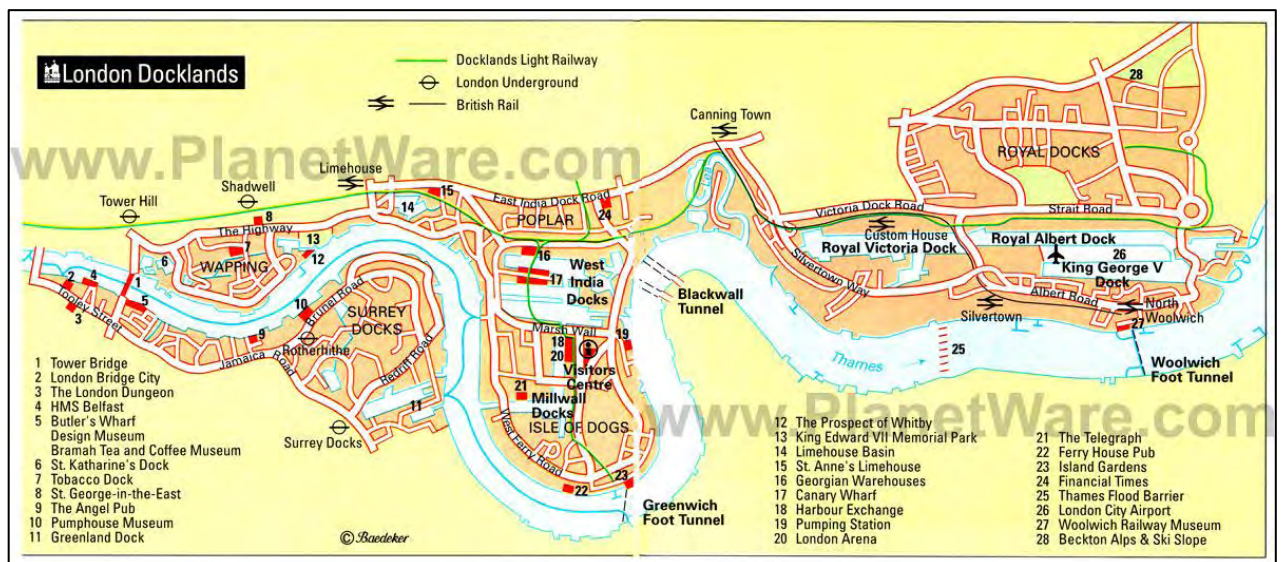
1. Ο Αστικός Υπαίθριος Χώρος και ο Ρόλος των Αστικών Αναπλάσεων – Διεθνής και Ευρωπαϊκή Εμπειρία

μεγαλύτερου γραφείου αναπτύξεων, με ταυτόχρονη πτώση της αγοράς κατοικίας. Αυτό αυτόματα σημαίνει ότι υπάρχει ανάγκη για κοινωνική αναγέννηση.

Το κλειδί στην ανάπτυξη της περιοχής ήταν οι υποδομές και οι συνδέσεις. Το 1988 κτίζονται 11500 νέες κατοικίες και ο πληθυσμός διπλασιάζεται σχετικά με το ξεκίνημα του εγχειρήματος, και καταλήγει σήμερα να είναι μία περιοχή με εντυπωσιακά κτίρια γραφείων και ακριβά διαμερίσματα. Το πρόγραμμα καταπολέμησε τα προβλήματα της περιοχής όπως ήταν η δύσκολη προσβασιμότητα και η σύνδεση της με το υπόλοιπο Λονδίνο, της ανεργίας, της κοινωνικής στέρησης και της φτώχης κατοικίας. Βελτίωσε την εικόνα και την ανταγωνιστικότητα της περιοχής.

Παρόλα αυτά, υπήρξαν και κάποια προβλήματα τόσο οικονομικά όσο και κοινωνικά. Τα προβλήματα που συνόδευαν την εφαρμογή της πολιτικής ανάπτυξης των Docklands έχουν να κάνουν τόσο με τα ειδικά ζητήματα της περιοχής όσο και με τα γενικότερα που αφορούν στην φιλοσοφία και τους στόχους των Οργανισμών Αστικής Ανάπτυξης.

Εικόνα 1.3.: Χάρτης των Docklands στο Λονδίνο



Πηγή: [www.newcities.gr](http://www.newcities.gr) [πρόσβαση στις 02/07/2014]

Εικόνα 1.4.: Αεροφωτογραφία της περιοχής των Docklands



Πηγή: [www.aeroengland.co.uk](http://www.aeroengland.co.uk) [πρόσβαση στις 02/07/2014]

#### *MASSESTADT RIEM, ΠΡΩΗΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΜΟΝΑΧΟΥ*

Το παράδειγμα αυτό αφορά και αυτό όπως και το προηγούμενο, ένα πρόγραμμα αστική ανάπτυξης περιοχής πρώην αεροδρομίου. Πρόκειται για το Massestad Riem τον πρώην αερολιμένα της πόλης του Μονάχου στην Γερμανία. Το κριτήριο επιλογής του είναι τα παρόμοια χαρακτηριστικά που διαθέτει με την περιοχή του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού στην Αθήνα. Μέχρι το 2008 (αεροδρόμιο Aspern στην Βιέννη), στην Γερμανία καταγράφονταν τα μοναδικά παραδείγματα στην Ευρώπη, ανάπλασης και αλλαγής χρήσης εκτάσεων αεροδρομίου.

#### **Εισαγωγή**

Το αεροδρόμιο Riem του Μονάχου κατασκευάστηκε το 1936 και λειτούργησε για 53, μέχρι το 1992, όπου και έδωσε την θέση του στο νέο αεροδρόμιο «Munich 2». Αρχικά ο χώρος του πρώην αεροδρομίου Riem, αφού παραχωρήθηκε στο Δήμο του Μονάχου, για μικρό διάστημα, χρησιμοποιήθηκε ως χώρος φιλοξενίας μεγάλων γεγονότων όπως για παράδειγμα συναυλίες. Η αναζήτηση θέσης για τη χωροθέτηση του νέου αεροδρομίου είχε ξεκινήσει ήδη από το 1963, ενώ η κατασκευή του άρχισε το 1980 [ΕΜΠ, 1996].

Η ανάπλαση του παλαιού αεροδρομίου του Riem (αντανακλώντας ίσως και τη γενικότερη γερμανική παράδοση στη πολιτική του χώρου), εντάσσεται σε μία ιδιωτικό-οικονομική λογική χωρίς μάλιστα να καταγράφεται, σε αρχική έστω φάση, μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων ή δικαιωμάτων από το δημόσιο στον ιδιωτικό τομέα. Η εξασφάλιση της συμμετοχής του δήμου στο μετοχικό κεφάλαιο μίας τόσο σημαντικής εταιρείας (όπως αυτή του Munich 2) συναρτάται σχεδόν απόλυτα με την ταχύτητα προώθησης των έργων και φυσικά με την εν γένει οικονομική απόδοση του εγχειρήματος ανάπλασης στο Riem [ΕΜΠ, 1996].

### ***Ο σχεδιασμός***

Η διατύπωση προτάσεων για την ανάπλαση και αλλαγή χρήσης του αεροδρομίου του Riem, αποτέλεσε αντικείμενο αρχιτεκτονικού/ πολεοδομικού διαγωνισμού, ο οποίος και ολοκληρώθηκε τον Ιούλιο 1991. Η περιοχή του διαγωνισμού (στην οποία τελικά εκπονούνται τα έργα ανάπλασης) δεν περιορίσθηκε μόνο στην έκταση που κάλυπταν οι χρήσεις του αεροδρομίου, αλλά συμπεριέλαβε και άλλες περιβάλλουσες περιοχές. Ως εκ τούτου η περιοχή παρέμβασης εκτός αεροδρομίου έχει συνολική έκταση 562 εκτάρια [ΕΜΠ, 1996].

Στη συνέχεια, το 1996, ο Δήμος του Μονάχου ξεκίνησε ένα από τα μεγαλύτερα έργα αστικού σχεδιασμού, το Messestadt Riem. Στο έργο αυτό περιλαμβάνει εκθεσιακό χώρο επιφάνειας 140.000 τ.μ., συνεδριακό κέντρο χωρητικότητας 7.000 θέσεων, γραφεία συνολικής επιφάνειας 110.000 τ.μ., επιχειρηματικό πάρκο έκτασης 126.000 τ.μ., βιοτεχνικό πάρκο έκτασης 86.000 τ.μ., 5.000 περίπου κατοικίες και διαμερίσματα σε έκταση 100.000 τ.μ., υπηρεσίες και κοινόχρηστες εξυπηρετήσεις, πάρκο περίπου 10.000.000 τ.μ. με λίμνη 100.000 τ.μ. και νέο σταθμό μετρό (χάρτης 3.3.). Επιπλέον το 2004 κατασκευάστηκε ένα μεγάλο εμπορικό κέντρο που περιλαμβάνει εμπορικά καταστήματα, χώρους διασκέδασης και αναψυχής, ξενοδοχείο κ.λπ.

Τέλος, στις προβλέψεις του προγράμματος ανάπλασης είναι και η διατήρηση μίας αποτελεσματικής σύνδεσης της περιοχής του Riem με το νέο αεροδρόμιο, μέσω της ύπαρξης της κατάλληλης υποδομής επιβίβασης/ελέγχου επιβατών (check in).

1. Ο Αστικός Υπαίθριος Χώρος και ο Ρόλος των Αστικών Αναπλάσεων – Διεθνής και Ευρωπαϊκή Εμπειρία

Εικόνα 1.5.: Το σχέδιο ανάπλασης της περιοχής Massestadt Riem



Πηγή: [www.google.com](http://www.google.com) [πρόσβαση στις 03/07/2014]

Εικόνα 1.6.: Πανοραμική εικόνα της περιοχής Massestadt Riem



Πηγή: [www.google.com](http://www.google.com) [πρόσβαση στις 03/07/2014]

### *ASPERN VIENNA 'S URBAN LAKESIDE, BIENNH*

Το τελευταίο παράδειγμα αναφέρεται και αυτό στον ευρωπαϊκό χώρο, συγκεκριμένα στην πόλη της Βιέννης, και αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες περιοχές αστικής ανάπτυξης στην Ευρώπη. Το όνομα της εν λόγω περιοχής είναι «Aspern SDieeestadt Wiens», δηλαδή Aspern Vienna's Urban Lakeside και η προηγούμενη χρήση της ήταν αυτή του αερολιμένα. Το κριτήριο επιλογής του ήταν η ομοιότητες που έχει σε σχέση με την περιοχή του Ελληνικού, όπως για παράδειγμα η πρώην χρήση του ως αεροδρομίου, ότι τοποθετείται και αυτό στο εσωτερικό του αστικού ιστού κ.α. Το σχέδιο ανάπτυξής του βρίσκεται σε εξέλιξη.

#### ***Εισαγωγή***

Το Aspern, ήταν το πρώτο αεροδρόμιο της Βιέννης, και δημιουργήθηκε σε αυτή τη θέση το 1912. Βρίσκεται ακριβώς στην μέση της Donaustadt, σε μία δυναμική περιοχή στα ανατολικά της Βιέννης. Μέχρι το 1977 το αεροδρόμιο χρησιμοποιήθηκε τόσο από την πολιτική όσο και από την πολεμική αεροπορία. Εξαιτίας της σταδιακής διερεύνησης του Διεθνούς Αερολιμένα Schwechat, το αεροδρόμιο του Aspern τελικά έκλεισε το 1977 [www.aspern-seestadt.at].

Μετά το 1989, λόγω της σημαντικής αύξησης του πληθυσμού, το πρώην αεροδρόμιο έγινε αντικείμενο ενός διαγωνισμού αστικής ανάπτυξης, που είχε ως στόχο την δημιουργία 6.000 θέσεων εργασίας και την στέγαση 10.000 κατοίκων. Τον διαγωνισμό αυτό κέρδισε ο αρχιτέκτονας Rüdiger Lanier. Η διεύρυνση της Ανατολής στην ΕΕ, η ανάπτυξη της αυστριακής πρωτεύουσας, το μετρό και τα δίκτυα των αυτοκινητόδρομων στο πρώην αεροδρόμιο, δημιούργησαν νέες συνθήκες για ένα πιο συμπακνωμένο και αστικοποιημένο κέντρο. Αυτό ήταν το πρώτο πρόγραμμα αστικής ανάπτυξης το 1992, το οποίο όμως δεν υλοποιήθηκε. Τέλος, τα κτίρια του αεροδρομίου και του πύργου ελέγχου κατεδαφίστηκαν το 1980 [www.aspern-seestadt.at].

Η αυξανόμενη ζήτηση για νέες κατοικίες και επιχειρηματικές περιοχές, η μελλοντική αναβάθμιση των γραμμών υψηλού επιπέδου της κυκλοφορίας και των μεταφορών, καθώς και οι εργασίες για την υλοποίηση του Σχεδίου Αστικής Ανάπτυξης STEP 05, οδήγησαν στην απόφαση να αναπτυχθεί η περιοχή του πρώην αεροδρομίου του Aspern σε ένα νέο αστικό κέντρο. Οι ιδιοκτήτες των ακινήτων της περιοχής και οι



υπεύθυνοι του Δήμου της Βιέννης, συμφώνησαν από κοινού σε ένα σχέδιο ανάπτυξης της περιοχής με φιλόδοξους στόχους.

Το επόμενο στάδιο ήταν η επιλογή της ομάδας σχεδιασμού. Για να συνταχθεί το Σχέδιο απαιτούνται 2 επίπεδα διαδικασιών. Κατά το πρώτο επίπεδο πραγματοποιείται η κοινοπραξία των φορέων της περιφέρειας και του δήμου, με τους πολεοδόμους, τους αρχιτέκτονες, τους συγκοινωνιολόγους και τους σχεδιαστές του τοπίου (από όλης την Ευρώπη). Από αυτήν την κοινοπραξία, κλήθηκαν 10 ομάδες για να υποβάλουν συγκεκριμένες προτάσεις για το Σχέδιο Αστικής Ανάπτυξης της περιοχής του Aspern, κατά το δεύτερο στάδιο της διαδικασίας. Τον Ιανουάριο του 2006 ανατέθηκε η σύμβαση στην ομάδα του Tovatt Architects & Planners μαζί με τους N+ Objektmanagement, η οποία κέρδισε τον διαγωνισμό [[www.aspern-seestadt.at/en](http://www.aspern-seestadt.at/en)].

Ο διαφανής σχεδιασμός και η συμμετοχική διαδικασία ήταν χαρακτηριστικά του Σχεδίου Αστικής Ανάπτυξης της περιοχής του Aspern. Στις 25 Μάιου του 2007 εγκρίθηκε το Σχέδιο Αστικής Ανάπτυξης ομόφωνα από το Δημοτικό Συμβούλιο της Βιέννης [[www.aspern-seestadt.at/en](http://www.aspern-seestadt.at/en)].

### ***Ο σχεδιασμός***

Το Σχέδιο Aspern Vienna's Urban Lakeside, θα κατασκευαστεί σε διάφορες φάσεις (3) με χρονικό ορίζοντα υλοποίησης τα 20 χρόνια.

Η πρώτη φάση θα υλοποιηθεί την περίοδο 2008-2017 (Phase 1: 2008-2017). Η ανάπτυξη θα ξεκινήσει από το νότιο – δυτικό τμήμα της περιοχής του Aspern, και επιλέχθηκε λόγω της μικρής απόστασης από τον μελλοντικό υπόγειο σταθμό Aspernstrasse, για τους πεζούς, τους ποδηλάτες και τους χρήστες των λεωφορείων. Ο σχεδιασμός του κεντρικού πάρκου προβλέπεται ήδη από την πρώτη φάση. Γύρω από το πάρκο θα χτιστούν κατοικίες, καταστήματα και σχολείο. Το κέντρο της ανάπτυξης θα προκύψει γύρω από το πάρκο. Το πρώτο στάδιο περιλαμβάνει την κατασκευή 2.000 οικιστικών μονάδων σε μία περιοχή μεικτών floorspace 240.000 τ.μ. [[www.aspern-seestadt.at/en](http://www.aspern-seestadt.at/en)].

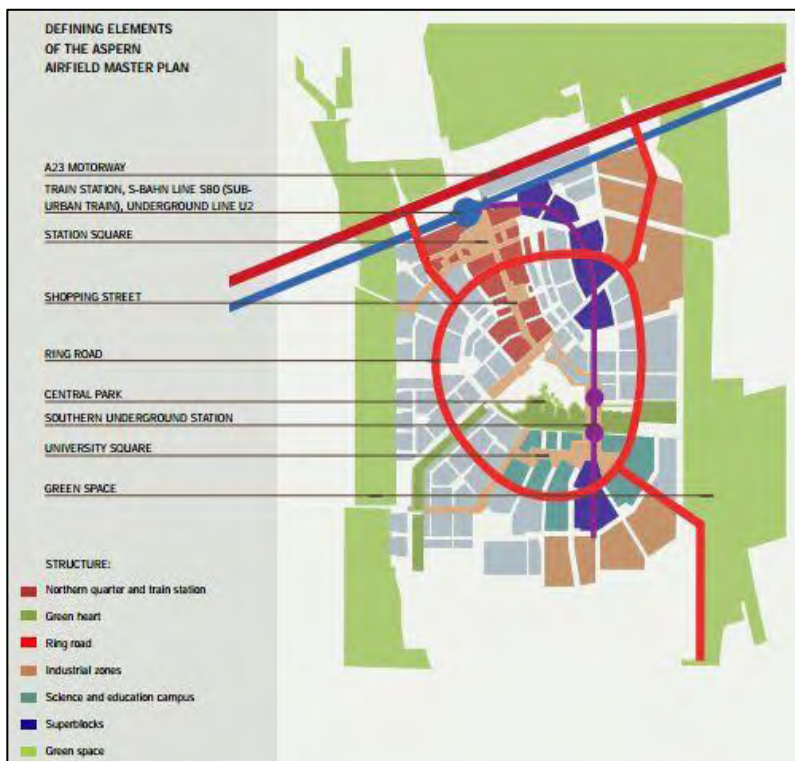
Στην δεύτερη φάση, με χρονικό ορίζοντα 2017-2022 (Phase 2:2017-2022), η μεγάλης κλίμακας ανάπτυξη του πρώην αεροδρομίου θα ξεκινήσει με την εκκίνηση της γραμμής 2 U2 του μετρό και με την αρχή των εργασιών κατασκευής του αυτοκινητόδρομου A23. Προς τα ανατολικά και γύρω από τον αυτοκινητόδρομο θα

1. Ο Αστικός Υπαίθριος Χώρος και ο Ρόλος των Αστικών Αναπλάσεων – Διεθνής και Ευρωπαϊκή Εμπειρία

αναπτυχθούν βιομηχανικές και εμπορικές χρήσεις, ενώ στα δυτικά θα δημιουργηθεί μία περιοχή με χρήσεις γραφείων. Η φάση αυτή ξεκινάει από το ανατολικό-δυτικό τμήμα που βρίσκεται γύρω από το κεντρικό πάρκο. Θα αξιοποιηθεί η χωρητικότητα του τερματικού U2, καθώς και η ανάπτυξη του αστικού ιστού μπροστά στην λίμνη. Κατά μήκος της δυτικής όχθης θα κατασκευαστούν οικιστικές δομές και θα αρχίσει η κατασκευή της πανεπιστημιούπολης [www.aspern-seestadt.at/en].

Στην τελευταία φάση, (Phase 3:2022-2030), ο σχεδιασμός γίνεται πιο ευέλικτος και πρέπει όλα να τεθούν σε εφαρμογή. Το πρόγραμμα κατασκευής θα ολοκληρωθεί με ένα συγκρότημα κατοικιών, στα δυτικά, το οποίο αποτελείται κυρίως από κατοικίες και άλλο ένα σχολείο. Επίσης θα δημιουργηθεί μία ζώνη βιομηχανίας και εμπορίου στα ανατολικά. Στο τελικό στάδιο περίπου 20.000 άτομα θα κατοικούν στην περιοχή του πρώην αεροδρομίου. Τέλος, θα δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας, σε επιχειρήσεις μεταποίησης και υπηρεσιών, οι οποίες θα φτάνουν σε αριθμό τις 6.000 [www.aspern-seestadt.at/en].

Εικόνα 1.7.: Το σχέδιο αστικής ανάπλασης της περιοχής Aspern



Πηγή: www.aspern-seestadt.at/en [πρόσβαση στις 03/07/2014]

Συμπερασματικά, μπορεί να αναφερθεί ότι μέσα από τα προγράμματα αστικής ανάπλασης/ανάπτυξης δημιουργήθηκαν τόσο αστικά μητροπολιτικά πάρκα σε μεγάλες πόλεις (Central Park), όσο επαναχρησιμοποιήθηκαν ελεύθεροι χώροι (αστικά κενά), με παλαιότερη χρήση αυτής των μεταφορικών υποδομών/αερολιμένα, με νέα λειτουργία/χρήση αυτής των δημόσιων χώρων, χώρων αστικού πρασίνου.

Η διεθνής εμπειρία σε ζητήματα αστικών αναπλάσεων χώρων πρώην αεροδρομίων είναι ιδιαίτερα σημαντική, κυρίως στις χώρες τις Ευρώπης, όπως η Μεγάλη Βρετανία και η Γερμανία αλλά και στην Αυστρία τα τελευταία χρόνια. Γενικότερα επικρατούν δυο τάσεις ως προς την αξιοποίηση τέτοιων ελεύθερων χώρων (παλαιών αεροδρομίων, λιμανιών κ.α.):

- *Αξιοποίηση από ιδιώτες:* στις περιπτώσεις αυτές οι χώροι πωλούνται σε ιδιώτες για επενδύσεις και η μοναδική εμπλοκή της πολιτείας είναι στον καθορισμό των περιβαλλοντικών όρων, των όρων δόμησης αλλά και σε ορισμένες περιπτώσεις των χρήσεων γης. Η τάση αυτή επικρατεί στη Μεγάλη Βρετανία και στις ΗΠΑ.
- *Αξιοποίηση από δημόσιους φορείς:* στις περιπτώσεις αυτές οι χώροι παραχωρούνται σε φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης, οι οποίοι αποφασίζουν για την αξιοποίησή τους ανάλογα με τις ανάγκες της τοπικής κοινωνίας. Σε πολλές περιπτώσεις, στις οποίες επικράτησε η τάση αυτή, επιλέχθηκε η προσέγγιση της ελάχιστης παρέμβασης και της αποδοχής της φύσης ως δημιουργικού μηχανισμού. Η τάση αυτή επικρατεί στις χώρες της Κεντρικής Ευρώπης, όπως η Γερμανία, η Γαλλία κ.λπ..

Μετά την παράθεση των παραδειγμάτων από τον διεθνή και ευρωπαϊκό χώρο, στη συνέχεια θα παρουσιαστεί η ελληνική εμπειρία αναπλάσεων.

### 1.2.3. ΟΙ ΑΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΧΩΡΟ

Στον ελληνικό χώρο, τα προγράμματα αστικής ανάπλασης εμφανίζονται μετά τα μέσα της δεκαετίας του '80, και καταλαμβάνουν ένα σταθερό, μικρό βάρος στην ελληνική πολεοδομική πολιτική, η οποία παραμένει (έως και σήμερα) προσανατολισμένη στην εκτατική οικιστική επέκταση και στην αποδοχή της ανοργάνωτης αστικής διάχυσης στην ύπαιθρο. Το περιεχόμενο των αστικών αναπλάσεων στην Ελλάδα, επικεντρώνεται κυρίως σε κυκλοφοριακές παρεμβάσεις

(π.χ. πεζοδρομήσεις) και σε μορφολογικές παρεμβάσεις (π.χ. πλατείες) [Οικονόμου Δ., 2010].

Επί πρόσθετα, παρουσιάζονται μέσα από δύο εκδοχές. Η πρώτη εκδοχή αφορά την αποκλειστική εστίασή τους στον υφιστάμενο δημόσιο χώρο, σε κεντρικές ή περικεντρικές περιοχές, αλλά χωρίς να δημιουργείται νέος δημόσιος χώρος. Ο φυσικός σχεδιασμός κατέχει κεντρικό ρόλο, ενώ δεν παρατηρούνται επεμβάσεις στον ιδιωτικό χώρο εξαιτίας της μορφής των οικοδομικών τετραγώνων και του κτιριακού αποθέματος αλλά και των προβλημάτων της μικρής ιδιοκτησίας γης και της έλλειψης δημόσιας πολιτικής κοινωνικής κατοικίας. Στην δευτερεύουσα εκδοχή τους, οι αστικές παρεμβάσεις πραγματοποιούνται με κοινοτική χρηματοδότηση, σχεδιασμένες με μία λογική «αναγέννησης». Κατά την εφαρμογή τους, μετατράπηκαν σε συμβατικές αναπλάσεις [Οικονόμου Δ., 2010].

Η ανάγκη για αναπλάσεις στις ελληνικές πόλεις είναι έντονη, παρόλα αυτά τα προγράμματα αστικής ανάπλασης βρίσκονται ακόμα σε πρώιμο στάδιο. Επιπλέον, δεν παρατηρούνται σημαντικής κλίμακας επιχειρήσεις ανάπλασης σε καμία ελληνική πόλη (πέραν της περίπτωσης της πλάκας στην Αθήνα).

Η πολιτική των αναπλάσεων πρέπει να στραφεί προς νέες κατευθύνσεις, με στόχο την αξιοποίηση του υφιστάμενου οικιστικού χώρου, την υιοθέτηση του όρου της «συμπαγούς πόλης», την δημιουργία τρόπων παρέμβασης στο ιδιωτικό κτιριακό απόθεμα, την αναμόρφωση του νομοθετικού πλαισίου, την αύξηση της χρηματοδότησης των προγραμμάτων ανάπλασης, τον ουσιαστικό σχεδιασμό των χρήσεων γης, την αποτελεσματική διαχείριση του δημόσιου χώρου και τέλος, την σύνδεση του δημοσίου τομέα με θέματα ανάπλασης [Οικονόμου Δ., 2010].

Η Αθήνα έχει χάσει τον μητροπολιτικό της ρόλο και την ανταγωνιστικότητά της, και δεν διαθέτει δημόσιους χώρους, χώρους αστικού πρασίνου που θα ενισχύσουν την εικόνα και την ταυτότητά της. Παρατηρούνται στο εσωτερικό της πόλης, αστικά κενά μεγάλης έκτασης, ένα από τα οποία είναι η περιοχή του Ελληνικού, νοτιοανατολικά της πόλης. Μέσα από ένα πρόγραμμα αστικής ανάπλασης των περιοχών που εμφανίζουν στοιχεία υποβάθμισης, πολλαπλά αστικά προβλήματα ή χαρακτηρίζονται ως ανεκμετάλλευτες περιοχές μεγάλης κλίμακας, μπορεί η Αθήνα να αποκτήσει δημόσιους χώρους, που θα λειτουργήσουν ως καταλύτες στην ανάπτυξή της, στην

χωρική και κοινωνική συνοχή της. Είναι γεγονός, ότι αν και προβλέπεται από το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας (ν.1515/85), η πόλη δεν διαθέτει μητροπολιτικό πάρκο. Το νέο Ρυθμιστικό της Αθήνας (ΡΣΑ/ΑΤΤΙΚΗΣ 2021) προβλέπει και θεσμοθετεί την δημιουργία Μητροπολιτικού πάρκου στην περιοχή του Ελληνικού.

Τα προβλήματα στον χώρο της Αθήνας συνδέονται με ορισμένες κοινωνικό - πολεοδομικές εκφάνσεις του σύγχρονου αστικού χώρου της πρωτεύουσας. Τα προγράμματα αστικής ανάπλασης πρέπει να ενταχθούν στον ευρύτερο χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό της Αθήνας, αλλά και των άλλων μεγάλων ελληνικών πόλεων. Η μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας, με περισσότερους από τέσσερα εκατομμύρια κατοίκους, έχει τις ανάγκες μιας σύγχρονης μεγαλούπολης. Μία από αυτές της ανάγκες είναι η δημιουργία ανοιχτών δημόσιων χώρων, χώρων αστικού πρασίνου με μητροπολιτικό χαρακτήρα. Στην παρούσα μελέτη θα παρουσιαστούν οι προοπτικές ανάπτυξης της περιοχής του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού στην Αθήνα, όπου όπως έχει ήδη αναφερθεί αποτελεί ένα αστικό κενό.

Τέλος, η εμπειρία αστικών αναπλάσεων στην Ελληνική πραγματικότητα είναι περιορισμένη έως ανύπαρκτη, και δεν υπάρχουν ανάλογα παραδείγματα ανάπτυξης περιοχών όπως αυτής του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού. Παρουσιάζονται προβλήματα οργανωτικά, διαχειριστικά και λειτουργικά, τα οποία πρέπει να λυθούν.

## **2. Ο ΧΩΡΟΣ ΚΑΙ ΤΟ ΕΥΡΥΤΕΡΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΤΟΥ ΠΡΩΗΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ**

### ***Εισαγωγή***

Όπως έχει ήδη αναφερθεί η παρούσα διπλωματική εργασία θα εξετάσει τις προοπτικές ανάπτυξης της περιοχής του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού στην πόλη της Αθήνας. Έπειτα από την μετεγκατάσταση του Διεθνούς αερολιμένα από το Ελληνικό στα Σπάτα, που πραγματοποιήθηκε τον Μάρτιο του 2001, μία παράκτια περιοχή με έκταση 580 εκτάρια και απόσταση 8 χιλιομέτρων από το κέντρο της Αθήνας και τέλος εντός των ορίων της πόλης, απελευθερώθηκε. Η διαθεσιμότητα αυτή και η σωστή διαχείρισή της θα καθορίσει σε μεγάλο βαθμό την δημιουργία ανοιχτών χώρων και χώρων πρασίνου, που τόσο λείπουν από την πόλη της Αθήνας [Μηλιώνης Σ., 2010]. Η περιοχή του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού μαζί με την πρώην Αμερικανική Βάση και την έκταση της Πολεμικής Αεροπορίας συγκροτούν έναν πολύ σημαντικό ελεύθερο χώρο για την Αττική.

Προτού όμως παρουσιαστούν τα μοντέλα ανάπτυξης της περιοχής και πραγματοποιηθεί η συγκριτική αξιολόγηση, θα πρέπει να αναλυθεί ο χώρος και η ευρύτερη περιοχή του ακινήτου. Στο παρόν εδάφιο μέσα από την παράθεση των ιστορικών, πολεοδομικών, οικονομικών, χωροταξικών και περιβαλλοντικών δεδομένων θα γίνει η ‘γνωριμία’ με την περιοχή του πρώην αερολιμένα. Τα σενάρια ανάπτυξης του χώρου που έχουν πραγματοποιηθεί από το 1996 και έπειτα θα παρουσιαστούν αναλυτικά στο κεφάλαιο 5 της παρούσας εργασίας.

### **2.1. Η ΘΕΣΗ ΚΑΙ Η ΕΝΤΑΞΗ ΤΟΥ ΑΚΙΝΗΤΟΥ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ**

#### ***Θέση και Έκταση***

Το οικόπεδο κατέχει μία στρατηγικά ενδιαφέρουσα θέση. Βρίσκεται στο νότιο – ανατολικό τμήμα του Λεκανοπέδιου Αττικής, εντός της ευρύτερης μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας, ανάμεσα σε δύο ισχυρά φυσικά στοιχεία υπερτοπικής κλίμακας, στο όρος του Υμηττού και στον Σαρωνικό Κόλπο, που αποτελεί την θαλάσσια πύλη της Αθήνας προς το Αιγαίο πέλαγος. Η περιοχή του πρώην

αερολιμένα έχει μέση απόσταση από το κέντρο της Αθήνας ίση με 11,5 χιλιόμετρα, 27 χιλιόμετρα από τον νέο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (Σπάτα) και 11 χιλιόμετρα από το λιμάνι του Πειραιά. Επιπλέον, βρίσκεται μεταξύ δύο ζωνών με διαφορετικά χαρακτηριστικά, δηλαδή την παραλιακή ζώνη στα δυτικά και την ενδοχώρα στα ανατολικά [Ελληνικό Α.Ε., 2012]. Είναι ανάμεσα σε δύο σημαντικούς κυκλοφοριακούς άξονες, την Λ. Βουλιαγμένης και τη Λ. Ποσειδώνος και περιβάλλεται από αστικό ιστό.

Μέχρι σήμερα δεν έχει πραγματοποιηθεί λεπτομερής τοπογράφηση της περιοχής και δεν έχει προσδιοριστεί επακριβώς η συνολική έκτασή της. Σύμφωνα με το ερευνητικό πρόγραμμα του ΕΜΠ το 2010, η συνολική επιφάνεια του πρώην αεροδρομίου Ελληνικού ανέρχεται σύμφωνα με την τελευταία μέτρηση σε 5.287 στρέμματα. Η αντίστοιχη παράκτια ζώνη έχει μήκος περίπου 3,5 χιλιόμετρα και επιφάνεια 976 στρεμμάτων. Συνολικά, η έκταση του χώρου που προσδιορίζεται ως Μητροπολιτικό Πάρκο, ανέρχεται σε 6.263 στρέμματα. Ο χώρος καλύπτεται κατά ποσοστό 41% από μαλακές επιφάνειες (2.568 στρέμματα χέρσες χωμάτινες επιφάνειες, γρασίδι, χαμηλή ή υψηλή βλάστηση) και κατά ποσοστό 59% από τεχνητές και δομημένες επιφάνειες (περίπου 3.695 στρέμματα ασφάλτινες, τσιμεντένιες επιστρώσεις ή δόμηση) [ΕΜΠ, 2010].

Ο χώρος του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού γίνεται αντιληπτός ως ενιαίος με μεγάλη κλίμακα και χωρίς κύριους άξονες κυκλοφορίας. Στο κυρίαρχο στοιχείο του χώρου είναι ο πρώην διάδρομος προσγείωσης και απογείωσης, ο οποίος βέβαια έχει ειδικό χαρακτήρα και δεν αποτελεί άξονα κυκλοφορίας, παραμένοντας εγκλωβισμένος στο εσωτερικό του χώρου. Επίσης, δευτερεύον στοιχείο του χώρου είναι ο πλάγιος διάδρομος με κατεύθυνση βορειοανατολική – νοτιοδυτική.

Τα επιπρόσθετα Ακίνητα της παραλιακής ζώνης που περιλαμβάνει περιοχή συνολικής έκτασης περίπου 956.000 τ.μ. (συνολική έκταση μαζί με αυτά 620 εκτάρια) είναι τα εξής παρακάτω:

- Η Μαρίνα του Αγίου Κοσμά 337 θέσεων σε πλήρη λειτουργία
- Οι αθλητικές εγκαταστάσεις του Αγίου Κοσμά, που περιλαμβάνουν επιμέρους κτιριακές εγκαταστάσεις με κύρια χρήση την αναψυχή και τον αθλητισμό, και ακτογραμμή περίπου 3,5 χιλιομέτρων.

Επιπλέον, η περιοχή μελέτης που αποτελείται από την έκταση του Αερολιμένα του Ελληνικού, την έκταση της πρώην 7206 Αμερικανικής Μονάδας - Βάσης και την έκταση της 129 Πτέρυγας Υποστήριξης της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας βρίσκεται στα διοικητικά όρια τριών Δήμων:

- Του Δήμου Ελληνικού - Αργυρούπολης, όπου υπάγεται το μεγαλύτερο τμήμα της συνολικής έκτασης και συνορεύει στα ανατολικά, δυτικά και βορειοανατολικά,
- Του Δήμου Αλίμου, που περιλαμβάνει μικρό τμήμα της έκτασης προς βορρά,
- Του Δήμου Γλυφάδας στα νότια.

Οι Δήμοι Αλίμου, Γλυφάδας και Ελληνικού - Αργυρούπολης αποτελούν ένα πρώτο οικιστικό δακτύλιο σε επαφή με το χώρο του πρώην αεροδρομίου και αναπτύσσονται μεταξύ του ορεινού όγκου του Υμηττού και του παράκτιου μετώπου. Μετά την εφαρμογή του προγράμματος «Καλλικράτης» για την Τοπική Αυτοδιοίκηση με τον ν. 3852/2010, ο Δήμος Αργυρούπολης και ο Δήμος Ελληνικού συγκροτούν από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου του 2011, τον ενιαίο Δήμο Ελληνικού – Αργυρούπολης.

Εικόνα 2.1.: Η θέση του ακίνητου στην πόλη της Αθήνας



Πηγή: www.googlemaps.com [πρόσβαση στις 08/07/2014], ίδια επεξεργασία



Εικόνα 2.2.: Η έκταση του ακινήτου



Πηγή: Ελληνικό Α.Ε., 2012

### ***Η ένταξη του στην ευρύτερη περιοχή***

Η σημασία του Ελληνικού για την Αθήνα και ειδικότερα για το ΝΑ Λεκανοπέδιο ήταν πάντοτε τεράστια, λόγω της λειτουργίας του αεροδρομίου. Το Ελληνικό είναι ένας χώρος στρατηγικής σημασίας για όλη την Πρωτεύουσα, αλλά ιδιαίτερα για την ΝΑ ενότητα του Λεκανοπεδίου της Αθήνας. Οι λόγοι αυτής της σημασίας είναι πολλοί, αλλά ενδεικτικά αναφέρονται μερικοί μόνο, οι οποίοι είναι:

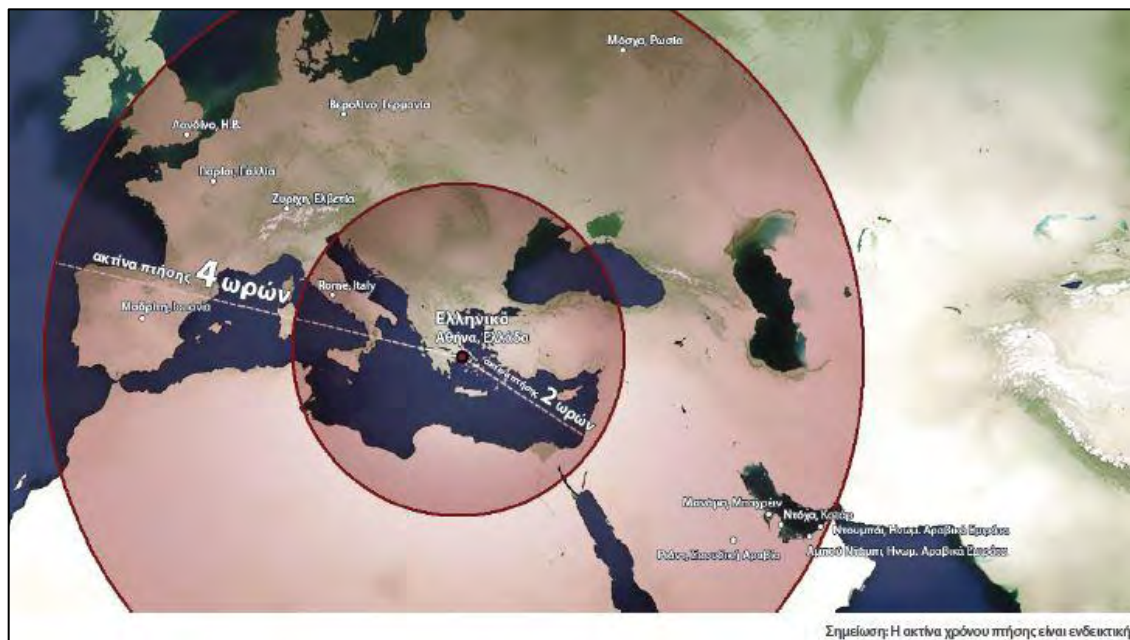
- Η «κομβικότητα» του, δημιούργημα της παρουσίας του αεροδρομίου επί πολλές δεκαετίες, δηλ. η λειτουργία του ως ενός ισχυρότατου πόλου έλξης, με τη συνεχή λειτουργία του.
- Η ψυχολογική του βαρύτητα, δεδομένου ότι αποτελεί ένα “τοπόσημο” (landmark) στον γεωγραφικό χώρο της Αθήνας, που γνωρίζουν όλοι οι Έλληνες,
- Η θέση του στην φυσική γεωγραφία της Αττικής, κάτω από τον Υμηττό και πάνω από την ακτή του Σαρωνικού κόλπου, και

2.Ο Χώρος και το Ευρύτερο Περιβάλλον του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού

- Η συγκέντρωση γύρω από το παλιό αεροδρόμιο σημαντικών λειτουργιών (π.χ. αθλητισμού, αναψυχής, εμπορίου), που θα παραμείνουν και στο μέλλον [ΟΡΣΑ, 2009].

Σε γενικές γραμμές, ο ελληνικός χώρος βρίσκεται σε περιφερειακή θέση, τόσο γεωγραφικά όσο και αναπτυξιακά, στον ευρωπαϊκό χώρο. Παρόλα αυτά, σε μεγαλύτερη κλίμακα, όπου ενσωματώνεται και ο μεσογειακός χώρος η εικόνα και στα δύο επίπεδα (γεωγραφικό και αναπτυξιακό) αλλάζει. Υπό αυτό το πρίσμα, η Αθήνα, και ο Πόλος Ελληνικού-Αγίου Κοσμά, φαίνεται να έχουν δυνατότητες διεθνούς απήχησης. Στο παρακάτω χάρτη φαίνεται η αεροπορική σύνδεσή του και οι χρονοαποστάσεις με τον ευρωπαϊκό χώρο [Ελληνικό Α.Ε., 2012].

Εικόνα 2.3.: Η θέση του ακίνητου στην περιοχή της Μεσογείου



Πηγή: Ελληνικό Α.Ε., 2012

Σε σχέση με το πολεοδομικό συγκρότημα και την μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας, το ακίνητο διαθέτει συγκριτικά πλεονεκτήματα, έτσι ώστε να αποτελέσει έναν στρατηγικής σημασίας πόλο στην Αττική. Η περιοχή του Ελληνικού, βρίσκεται εντός του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας, στο νότιο – ανατολικό άκρο, και περίπου στο κέντρο του παραθαλάσσιου νότιο-ανατολικού τμήματος της Μητροπολιτικής Περιοχής της Αθήνας. Ενσωματώνεται στον οικιστικό ιστό, αλλά ταυτόχρονα έχει μικρή σχετικά απόσταση από μείζονες εξωαστικές ζώνες πρασίνου [ΟΡΣΑ, 2009].

Η κύρια χρήση του νότιου – ανατολικού τμήματος του πολεοδομικού συγκροτήματος είναι αυτής της κατοικίας (γενική και αμιγής), ενώ παρατηρείται έλλειψη οικιστικών πόλων ευρύτερης ακτινοβολίας. Επιπλέον, έχει μικρή απόσταση από το κέντρο της μητροπολιτικής περιοχής και του πολεοδομικού συγκροτήματος (κέντρα Αθήνας και Πειραιά) αλλά με σαφή χωρική διαφοροποίηση από αυτόν. Υπάρχει έτσι δυνατότητα διακλαδικών σχέσεων με μητροπολιτικές λειτουργίες καθαρά κεντρικού χαρακτήρα. Έχει επίσης σχετικά μικρή απόσταση από μείζονες πόλους όπως το λιμάνι του Πειραιά και το διεθνές αεροδρόμιο στα Σπάτα (κύριες διεθνείς πύλες εισόδου), αλλά και από άξονες του κύριου υπερτοπικού οδικού δικτύου και του σιδηροδρόμου που επιτρέπουν τη σύνδεση με τον ευρύτερο ελληνικό χώρο [ΟΡΣΑ, 2009].

Η συγκοινωνιακή σύνδεσή του, βρίσκεται σε πολύ ικανοποιητικές (χρόνο)αποστάσεις από τα μείζονα σημεία ενδιαφέροντος, ενώ είναι ευχερής και η σύνδεση με το υπερτοπικό οδικό δίκτυο και τους σιδηροδρομικούς σταθμούς μέσω του μετρό, του τραμ και οδικώς. Οι λεωφόροι Βουλιαγμένης, Ποσειδώνος, Αλίμου – Κατεχάκης, Συγγρού και Αμφιθέας, εξασφαλίζουν την προσπελασιμότητα του χώρου από και προς τα κέντρα της Αθήνας και του Πειραιά, καθώς και με τις άλλες περιοχές του Λεκανοπεδίου [ΕΜΠ, 1996].

Εικόνα 2.4.: Η θέση του ακίνητου στην Ελλάδα



Πηγή: Ελληνικό Α.Ε., 2012

Τέλος, σαν περιοχή επιρροής του Αεροδρομίου θεωρούνται οι 3 δήμοι Ελληνικού, Αλίμου και Γλυφάδας, στα διοικητικά όρια των οποίων και υπάγεται καθώς και ο Δήμος Αργυρούπολης που βρίσκεται σε άμεση επαφή με την περιοχή μελέτης. Σημαντική όμως εμφανίζεται και μία ευρύτερη ζώνη έμμεσης επιρροής-επίδρασης του Αεροδρομίου σε περιοχές που διασχίζονται από τους βασικούς οδικούς άξονες που προαναφέρθηκαν και βρίσκονται σε επαφή με τους τρεις Δήμους της περιοχής άμεσης επιρροής [ΕΜΠ, 1996].

Εικόνα 2.5.: Η θέση του ακίνητου στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας



Πηγή: Ελληνικό Α.Ε., 2012

## 2.2. Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΑΚΙΝΗΤΟΥ

Ο χώρος του αεροδρομίου του Ελληνικού είχε πάντα μεγάλη και πολυεπίπεδη σημασία για την μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας και το Λεκανοπέδιο Αττικής. Η λειτουργία επί δεκαετίες του αεροδρομίου συνέβαλε στην ανάδειξη της περιοχής ως πόλου μητροπολιτικής εμβέλειας, με αποτέλεσμα τη συγκέντρωση σημαντικών λειτουργιών στο χώρο γύρω από το αεροδρόμιο και την ανάλογη αύξηση των αξιών γης. Η σημερινή εικόνα του χώρου του αεροδρομίου είναι αποτέλεσμα της

εξελικτικής πορείας του στο πέρασμα του χρόνου. Για αυτό τον λόγο είναι σημαντική η παράθεση των ιστορικών στοιχείων, με χρονολογική σειρά.

### **1937-1938**

Το 1937 πραγματοποιήθηκε η πρώτη απαλλοτρίωση του χώρου, μιας έκτασης 2.150 στρεμμάτων, από το Ελληνικό Δημόσιο (Υπουργείο Εθνικής Άμυνας) για να μπορέσουν να καλυφθούν οι ανάγκες ενός πολιτικού αεροδρομίου που μέχρι τότε δεν υπήρχε στην Ελλάδα (ΦΕΚ 360/A/15-9-1937). Σταδιακά πραγματοποιήθηκαν συνεχόμενες απαλλοτριώσεις εκτάσεων, οι οποίες ανήκαν στην κυριότητα των κοινοτήτων Κομνηνών και Ελληνικού, έτσι ώστε να καλυφθούν οι ανάγκες και να μεγαλώσει η έκτασή του. Η κατασκευή του ξεκινάει το 1938 με διάδρομο μήκους 1.800 μέτρων, στο Ελληνικό (νότιο προάστιο της Αθήνας) και άρχισαν να δημιουργούνται οι πρώτες υποδομές [ΕΜΠ, 1996].

### **Δεκαετία '50**

Από το 1950 και μετά δημιουργήθηκαν οι κατάλληλες εγκαταστάσεις και κατασκευές, (διάδρομοι, παράλληλοι ταχυδρόμοι, κτιριακές εγκαταστάσεις κλπ) που το κατέστησαν ικανό να λειτουργήσει ως το μόνο Διεθνές Αεροδρόμιο της χώρας. Επιπλέον, κατασκευάστηκε ένας δεύτερος διάδρομος μήκους 2.250 μέτρων. Το 1953 εγκαταστάθηκε σε ένα κομμάτι του χώρου η Αμερικάνικη Βάση που εξυπηρετούσε τις στρατιωτικές μεταφορές των ΗΠΑ [ΕΜΠ, 1996].

### **Δεκαετία '60**

Την δεκαετία αυτή η περιοχή γύρω από τον χώρο του αεροδρομίου άρχισε να παρουσιάζει εισροή πληθυσμού, πυκνή δόμηση και ανάπτυξη του τουριστικού τομέα, και έτσι κατέστη δύσκολη έως αδύνατη η επέκτασή του χώρου του αεροδρομίου. Το 1969 η Ολυμπιακή Αεροπορία ξεκίνησε να χρησιμοποιεί αποκλειστικά το Δυτικό Αεροσταθμό του Αεροδρομίου ενώ ταυτόχρονα εγκαινιάστηκε το κτίριο του Ανατολικού Τερματικού Σταθμού, το οποίο σχεδιάστηκε από τον Αμερικανό – Φιλανδό αρχιτέκτονα Eero Saarinen [Ελληνικό Α.Ε., 2012].

### **Δεκαετία '70**

Στις αρχές του 1970 ο βασικός διάδρομος επεκτάθηκε στα 3.500 μέτρα μήκος. Το 1977 απαλλοτριώθηκε έκταση περίπου 16.420 στρεμμάτων στα Σπάτα και με το νόμο 811/78 ιδρύθηκε η “Αερολιμήν Αθηνών Α.Ε.” που ανέλαβε την κατασκευή και

λειτουργία του Νέου Αερολιμένα στα Σπάτα. Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι ήδη από τη δεκαετία του '50 έγιναν προσπάθειες αντιμετώπισης του θέματος του Αεροδρομίου [ΕΜΠ, 1996]. Το ΦΕΚ 341/1980, αναφέρεται στο Σχέδιο της Γενικής Διεύθυνσης Οικισμού του Υπουργείου Δημόσιων Έργων, στο οποίο προτείνεται: ο αερολιμένας Αθηνών να λειτουργήσει στα Σπάτα και το Ελληνικό να αποτελέσει «ζώνη μελέτης παραθεριστικής κατοικίας-αναψυχής» [ΕΜΠ και ΤΕΔΚΝΑ, 2010].

### ***Δεκαετία '90***

Στα τέλη της δεκαετίας του '80, το αεροδρόμιο χωριζόταν σε τέσσερις υποπεριοχές. Κατά τη δεκαετία του 1990, το αεροδρόμιο εξυπηρετούσε περίπου 10-12 εκατομμύρια επιβάτες κάθε χρόνο. Το 1992 το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας (ΡΣΑ), τροποποιείται και οριστικοποιεί τη θέση του νέου αεροδρομίου στα Σπάτα και παράλληλα διατυπώνεται η πρόθεση πώλησης 3.000 στρεμμάτων στο Ελληνικό με έσοδα που θα επενδυθούν σε υποβαθμισμένες περιοχές. Το 1995 οριστικοποιείται ότι το Ελληνικό θα κλείσει στη χρήση αεροσκαφών σταθερών πτερυγίων και ο χώρος αναφέρεται στο σχετικό νόμο 2338/95, ως κυρίως χώρος πρασίνου, ενώ προβλέπεται η δημιουργία δικτύου υπερτοπικών πόλων αναψυχής και η ανάπλαση των ακτών [Μαντούβαλου Μ., 2008]. Τέλος, η Γερμανική εταιρεία Hochtief επιλέγεται για την παραχώρηση και την κατασκευή του νέου Διεθνούς Αεροδρομίου της Αθήνας στα Σπάτα (Ελευθέριος Βενιζέλος).

### ***Δεκαετία 2000***

Το 2001 ο αερολιμένας του Ελληνικού παύει να λειτουργεί και το νέο διεθνές αεροδρόμιο της Ελλάδας είναι το «Ελευθέριος Βενιζέλος» στα Σπάτα. Πριν από αυτό όμως, το 2000 αποφασίζεται η εγκατάσταση στο χώρο του Ελληνικού ενός αριθμού Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων για τους Ολυμπιακούς Αγώνες στην Αθήνα το 2004. Το έτος 2004, Τα Ολυμπιακά Αθλήματα κανό-καγιάκ σλάλομ, χόκεϊ, μπίτζμπολ και σόφτμπολ (ξιφασκία, μπάσκετ) φιλοξενούνται στις αθλητικές εγκαταστάσεις που κατασκευάστηκαν στην περιοχή του Αεροδρομίου [Ελληνικό Α.Ε., 2012]. Κατά συνέπεια, το Ελληνικό μετατρέπεται ο δεύτερος σε σπουδαιότητα πόλος μετά το ΟΑΚΑ. Το 2011 ιδρύεται η ανώνυμη εταιρεία Ελληνικό Α.Ε. για την διαχείριση, αξιοποίηση και ανάπτυξη του χώρου και το ακίνητο αναλαμβάνεται από το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ).

### ***Σήμερα***

Από το 1994 και έπειτα, έχουν πραγματοποιηθεί πολλές μελέτες για την ανάπτυξη και αξιοποίηση του ακίνητου, οι οποίες θα παρουσιαστούν αναλυτικά στο κεφάλαιο 5 της παρούσας διπλωματικής εργασίας. Μέχρι και σήμερα κανένα σχέδιο/μοντέλο ανάπλασης του χώρου δεν έχει υλοποιηθεί και ο χώρος παραμένει ανεκμετάλλευτος (αποτελεί αστικό κενό). Ο σχεδιασμός και η κατάλληλη διαχείριση του χώρου του Ελληνικού, θα καλύψει τα ελλείμματα της Αθήνας ως προς τους αστικούς υπαίθριους χώρους και τους χώρους πρασίνου.

### **2.3. ΦΥΣΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ**

Το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον μιας περιοχής αλληλεπιδρούν μεταξύ τους αλλά και σε σχέση με τον άνθρωπο και τις ανθρώπινες δραστηριότητες. Συνθέτουν την εικόνα μιας περιοχής και κατά συνέπεια η συγκέντρωση και παρουσίαση στοιχείων που σχετίζονται με αυτά, θα βοηθήσει στις μελλοντικές ενέργειες λήψης αποφάσεων και θα δώσει κατευθύνσεις στον σχεδιασμό του χώρου.

#### ***Φυσικό Περιβάλλον***

Όσον αφορά το φυσικό τοπίο, το αεροδρόμιο του Ελληνικού βρίσκεται στις ΝΔ παρυφές του όρους Υμηττός στην Αττική, δίπλα στη θάλασσα. Καταλαμβάνει μία σχετικά επίπεδη έκταση με κάποιες μικρές εξάρσεις που εντοπίζονται στο δυτικό μέρος της (μέσα στην περιοχή της Πολεμικής Αεροπορίας). Η διαμόρφωση του χώρου έγινε στο τέλος της δεκαετίας του '30 και όπως μαρτυρούν και οι παλαιοί χάρτες (όπως του J.A.Kaupert του Γερμανικού Αρχαιολογικού Ινστιτούτου) η έκταση ήταν επίπεδη και την διέτρεχαν ελάχιστα μικρορεύματα με κατεύθυνση ΒΑ - ΝΔ, από τον Υμηττό προς την θάλασσα. Τέλος, όπως έχει ήδη αναφερθεί βρίσκεται μέσα στον αστικό ιστό της ΝΑ περιοχής του λεκανοπεδίου Αθηνών σε μικρή απόσταση από τις απολήξεις του Υμηττού [ΕΜΠ, 1996]. Πριν την εγκατάσταση του αερολιμένα, το έδαφος της περιοχής ήταν τραχύ και ανώμαλο, και χαρακτηριζόταν ως μια άγονη και πετρώδη έκταση.

Το ακίνητο εμφανίζει μία φυσική ήπια κλίση προς τη θάλασσα. Το εκτιμώμενο ύψος του υψηλότερου ορίου του Ακινήτου προς τα Λεωφόρο Βουλιαγμένης είναι περίπου +60 μ επάνω από το επίπεδο της θάλασσας. Κατά το παρελθόν, πέντε ρέματα διέσχισαν το Αεροδρόμιο. Τέσσερα εξ αυτών έχουν καλυφθεί με την πάροδο των

ετών, κατά τη διάρκεια εκτέλεσης τεχνικών έργων για να δημιουργηθεί ένας ενιαίος επίπεδος χώρος. Τα υψηλότερα επίπεδα βλάστησης εμφανίζονται στο βόρειο όριο του Ακινήτου κατά μήκος των όχθων των παλαιών ρεμάτων [Ελληνικό Α.Ε., 2012].

Ένα πλεονέκτημα της περιοχής του πρώην αεροδρομίου είναι το ιδιαίτερα ευνοϊκό κλίμα. Είναι τυπικά μεσογειακό, με θερμά καλοκαίρια, ήπιους χειμώνες και χαμηλή συχνότητα έντονων φαινομένων όπως ομίχλη ή χιόνι. Οι ήπιες θερμοκρασίες, η χαμηλή υγρασία και η άφθονη ηλιοφάνεια, σε συνδυασμό με το μεσογειακό τοπίο και περιβάλλον, δημιουργούν ιδανικές συνθήκες για υψηλή ποιότητα ζωής και προσέλκυση επισκεπτών όλο το χρόνο.

Επιπλέον, ο χώρος του αεροδρομίου μαζί με την ευρύτερη των γύρω κατοικημένων περιοχών, αποτελούν ένα σύνολο δομημένων επιφανειών που εκτείνονται μέχρι τις απότομες παρυφές των νοτίων απολήξεων του Υμηττού. Η περιοχή του αεροδρομίου είναι στο συντριπτικό της ποσοστό δομημένη επιφάνεια (κτίρια, σταθεροποιημένοι αεροδιάδρομοι και ασφαλτοστρωμένες επιφάνειες) ενώ η εικόνα της βλάστησης μπορεί να χαρακτηριστεί ως ανεπαρκής, ενώ αυτή που υπάρχει μπορεί να διακριθεί ανάλογα με τη μορφή της σε τρεις κατηγορίες:

- Δένδρα και θάμνοι της μεσογειακής χλωρίδας.
- Δένδρο - και θαμνοστοιχίες καλλωπιστικών ειδών (κυρίως ξενικών).
- Ποώδης βλάστηση (χλοοτάπητας) από ετήσια φυτά [ΟΡΣΑ, 2009].

Πιο αναλυτικά, από σύνολο της έκτασης των 5.300 στρεμμάτων, το 41% περίπου καλύπτεται από φυσικές επιφάνειες (χώμα χλοοτάπητα, χαμηλή αυτοφυή βλάστηση: πόες, θάμνους, σε ορισμένα τμήματα αραιά δέντρα και σε πολύ περιορισμένες εκτάσεις πυκνή βλάστηση με δέντρα), και το 59% από τεχνητές επιφάνειες (κτίσματα, δρόμους, χώρους στάθμευσης, διαμορφώσεις, τεχνητές επιφάνειες ασφάλτου στο χώρο των αεροσκαφών) [ΟΡΣΑ, 2009].

Τέλος, σχετικά με την αντιπλημμυρική προστασία αξίζει να σημειωθεί ότι το σύστημα των επιφανειακών και υπόγειων υδάτων της περιοχής του Ελληνικού φαίνεται να έχει καταστραφεί, ενώ δεν υπάρχει καμία αντιπλημμυρική προστασία στην περιοχή του πρώην αεροδρομίου. Επίσης και το αποχετευτικό σύστημα όμβριων υδάτων είναι εξίσου ανεπαρκές και προβληματικό [ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007].

Γενικά, στην περιοχή εμφανίζεται έντονη υποβάθμιση εξαιτίας της μεγάλης οδικής κυκλοφορίας, των πολλαπλών ασύμβατων χρήσεων και των παλαιών εγκαταστάσεων



του αεροδρομίου. Τα συμπεράσματα που προκύπτουν είναι τα εξής για το φυσικό περιβάλλον της περιοχής του πρώην αεροδρομίου:

- Το φυσικό περιβάλλον της ευρύτερης περιοχής έχει αλλοιωθεί, υπάρχουν όμως μικροί θύλακες που ίσως μπορούν να αποτελέσουν οδηγό της φυσιολογίας της περιοχής.
- Από γεωμορφολογική άποψη δεν υπάρχουν προβλήματα σταθερότητας πλην ορισμένων σημείων.
- Από τεκτονική άποψη δεν έχουν βρεθεί ρήγματα.
- Από υδρογεωλογική άποψη περιορισμένες είναι οι δυνατότητες για ευρεία εκμετάλλευση, με περιθώρια μόνο για αρδευτική και όχι υδρευτική χρήση.
- Παρατηρείται μικρό βάθος επιφανειακού χώματος και μικρό ποσοστό χαλικιών [ΕΜΠ, 2007].

### ***Πολιτιστικό Περιβάλλον***

Στην ευρύτερη περιοχή του χώρου του Ελληνικού εμφανίσθηκαν δείγματα οικιστικής ανάπτυξης από τους αρχαίους χρόνους γεγονός που προσδίδει στην περιοχή σημαντική αξία όσον αφορά το πολιτιστικό - ιστορικό της περιβάλλον. Παρόλα αυτά, οι ανθρώπινες παρεμβάσεις στο πέρασμα του χρόνου δεν διατήρησαν τα δείγματα αυτά.

Το μεγαλύτερο μέρος του χώρου του πρώην αεροδρομίου ανήκε στον Αρχαίο Δήμο Αλιμούντα, ενώ χαρακτηριστικές τοπωνυμίες της περιοχής αποτελούν το Χασάνι (επί Τουρκοκρατίας) και οι Τραχώνες (τοπωνυμία μέχρι την δεκαετία του '50) [ΟΡΣΑ, 2009].

Ενδιαφέρον από πλευράς ιστορικού-πολιτιστικού περιβάλλοντος παρουσιάζει το θεσμοφόριο της Θεάς Δήμητρας. Σήμερα δεν σώζονται κάποια ερείπια του Ιερού Ναού ούτε και της βασιλικής του 6ου αιώνα. Το ενδιαφέρον εντοπίζεται τόσο στη θέση που κατείχε όσο και στη διαμόρφωση του εδάφους. Η θέση του Ναού δεν είναι ακόμα εξακριβωμένη, παρόλα αυτά πιθανολογείται ότι βρισκόταν σε κάποιο από τα υψώματα της περιοχής [ΕΜΠ, 1996].

Επιπλέον, Υπάρχουν ενδείξεις για συγκεντρώσεις ταφικών τύμβων μέσα στο χώρο του Αεροδρομίου. Οι περισσότεροι απ' αυτούς εμφανίζονται γύρω από τον άξονα - δρόμο Καμάριζα - Χασάνι. Μετά διακόπτονται και συνεχίζουν κοντά στην σημερινή έκταση του Golf Γλυφάδας. Στο χώρο του Αεροδρομίου μπροστά από το κτίριο που

στεγαζόταν το Αμερικάνικο Κολλέγιο έχει διατηρηθεί ο ταφικός περίβολος του Ελληνικού ένα από τα πιο γνωστά μνημεία της Αττικής.

Ένα άλλο σημαντικό χαρακτηριστικό αποτελεί η ύπαρξη πολλών εκκλησιών (από τη βυζαντινή εποχή μέχρι τις ημέρες μας) γύρω από τον χώρο του Ελληνικού, ενώ Σημαντικής επίσης αρχαιολογικής σημασίας χώρος είναι η χερσόνησος του Αγ. Κοσμά. Στην περιοχή αυτή βρέθηκαν ευρήματα της πρωτοελλαδικής περιόδου που ανήκαν σε αρχαίο οικισμό.

Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι ο χώρος του πρώην αεροδρομίου συνδέεται με ιστορικές μνήμες πολλών δεκαετιών, οι οποίες και είναι οι εξής παρακάτω:

- Τις ιστορικές μνήμες της μεταπολεμικής ιστορίας της χώρας μας, τόσο ως το «παράθυρο» προς τον έξω κόσμο, όσο και ως χώρος προσωπικών αναμνήσεων πολλών γενιών Ελλήνων, ιδίως των Ελλήνων της διασποράς.
- Το «Χασάνι», που εννοιολογικά παραπέμπει στο τραχύ, ανώμαλο έδαφος και καθορίζει τον γεωμορφολογικό χαρακτήρα της περιοχής, πριν την εγκατάσταση του αεροδρομίου.
- Την γειτνίασή του με περιοχές και θέσεις με μακρόχρονη ιστορία αναψυχής και παραθερισμού (ακτές Σαρωνικού, πλαζ Βουλιαγμένης και Γλυφάδας) [ΕΜΠ, 2007].

Ο χώρος είναι αποτυπωμένος στη συλλογική μνήμη των κατοίκων της μητρόπολης και ταυτίζεται με το αεροδρόμιο και τις στρατιωτικές βάσεις.

## **2.4. ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ**

Ο χώρος του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού αποτελεί ένα αστικό κενό, έναν εγκαταλελειμμένο χώρο. Για αυτόν τον λόγο θα παρουσιαστούν τα δημογραφικά στοιχεία (πληθυσμός και διάρθρωση οικονομίας) της ευρύτερης περιοχής, του πρώτου οικιστικού δακτυλίου γύρω από το Ελληνικό (τρεις δήμοι).

### **2.4.1. ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ**

Οι τρεις Καλλικράτειοι πλέον Δήμοι, ο Δήμος Αλίμου, ο Δήμος Γλυφάδας και ο Δήμος Ελληνικού – Αργυρούπολης, αποτελούν έναν πρώτο οικιστικό δακτύλιο που έρχεται σε επαφή με το χώρο του πρώην αεροδρομίου. Συνεπώς, τα πληθυσμιακά στοιχεία που θα παρουσιαστούν αφορούν τους όμορους δήμους, καθώς η περιοχή του

πρώην αεροδρομίου είναι μέχρι στιγμής ακατοίκητη. Ο συνολικός πληθυσμός των τριών αυτών δήμων, βάσει της απογραφής του 2011, ανέρχεται στους 180.381 κατοίκους και συνολική έκταση 46,4 τ.χλμ., ενώ η πληθυσμιακή της πυκνότητα σε 3.882,3 κατοίκους ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο.

Πίνακας 2.1.: Εξέλιξη πληθυσμού 1971-2011 στους όμορους δήμους

Πληθυσμός	1971	1981	1991	2001	2011
<b>Άλιμος</b>	18.012	27.036	32.024	39.024	41.720
<b>Γλυφάδα</b>	23.449	44.018	63.306	83.665	87.305
<b>Ελληνικό</b>	8.855	11.498	13.517	16.223	51.356 <sup>1</sup>
<b>Αργυρούπολη</b>	13.956	26.108	31.530	35.076	
<b>Σύνολο</b>	66.243	110.641	142.368	175.989	180.381

Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος, ΕΛ.ΣΤΑΤ, Απογραφή Πληθυσμού 1971-2011, [<http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGE-database>, πρόσβαση στις 25/07/2014], ίδια επεξεργασία

Από τα στοιχεία του πίνακα παρατηρείται πληθυσμιακή αύξηση στους όμορους δήμους με το πέρασμα των χρόνων (θετική εξέλιξη). Οι περιοχές αυτές αναπτύχθηκαν κυρίως κατά το β' μισό του 20ου αιώνα. Νωρίτερα αποτελούσαν αραιοκατοικημένα προάστια της πρωτεύουσας, με πυρήνες προσφύγων του 1922 στο Ελληνικό και την Αργυρούπολη [ΕΜΠ και ΤΕΔΚΝΑ, 2010].

Στην αρχή της δεκαετίας του '80 εμφανίστηκε η τάση εγκατάστασης στην περιοχή σημαντικών μονάδων εμπορίου και παροχής υπηρεσιών. Έτσι ξεκίνησε η διαδικασία ανάπτυξης των περιοχών αυτών, αφού οι μεγάλες μονάδες που εγκαταστάθηκαν δημιούργησαν την ανάγκη αλλά και τις προϋποθέσεις χωροθέτησης και άλλων συμπληρωματικών λειτουργιών και εν τέλει προκάλεσαν και την πληθυσμιακή αύξηση [ΕΜΠ, 1996]. Ωστόσο η πληθυσμιακή αυτή αύξηση δεν οφείλεται μόνο στους παραπάνω λόγους. Πλέον, παρουσιάζεται μία συνεχή πληθυσμιακή αύξηση και στους τρεις δήμους που βρίσκονται γύρω από το ακίνητο.

Αναλυτικά, ο Δήμος Γλυφάδας με έκταση 11.000 στρέμματα έχει συνολικό πληθυσμό 87.305 κατοίκους (απογραφή 2011), ενώ ο Δήμος Αλίμου με μόνιμο

<sup>1</sup> Με το πρόγραμμα του «Καλλικράτη» και το Ν. 3852/2010, οι Δήμοι Ελληνικού και Αργυρούπολης συγχωνεύτηκαν σε έναν ενιαίο Δήμο, τον Δήμο Ελληνικού-Αργυρούπολης από το 2011.

πληθυσμό το 2011 ίσο με 41.720 κατοίκους έχει έκταση 5.550 στρέμματα. Ο Δήμος Ελληνικού – Αργυρούπολης έχει συνολική έκταση (μετά την συγχώνευσή τους) ίση με 15.100 στρέμματα από τα οποία τα 5.500 στρέμματα είναι ο χώρος του πρώην αεροδρομίου, έχει πληθυσμό 51.356 κατοίκους. Τέλος, την μεγαλύτερη πληθυσμιακή αύξηση παρουσιάζει ο Δήμος Γλυφάδας, ο πληθυσμός του οποίου αυξήθηκε κατά 2,5 φορές από το 1971 έως το 2011, ενώ το σύνολο του πληθυσμού και των τριών δήμων έχει σχεδόν διπλασιαστεί από το 1971 έως το 2011.

Τέλος, σε γενικές γραμμές ο πληθυσμός της περιοχής είναι νεανικός, σε όλες σχεδόν τις δημοτικές ενότητες. Διακρίνεται μια δυναμικότητα τόσο σε σχέση με την αυξητική τάση του πληθυσμού όσο και με την νεανικότητα που παρουσιάζει. Η μελλοντική υλοποίηση ενός σχεδίου ανάπτυξης της περιοχής του πρώην αεροδρομίου θα επηρεάσει την πληθυσμιακή εξέλιξη της περιοχής και την δομή του πληθυσμού τόσο στον χώρο του πρώην αεροδρομίου όσο και στους όμορους δήμους, και θα επιφέρει μεγαλύτερη ανάπτυξη στον χώρο.

#### 2.4.2. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ

Σε γενικές γραμμές η οικονομική δραστηριότητα της ευρύτερης περιοχής του πρώην αεροδρομίου βασίζεται στον τριτογενή τομέα, και συγκεκριμένα στον τομέα της αναψυχής, της ψυχαγωγίας και του τουρισμού.

Πίνακας 2.2.: Απασχολούμενοι στον τόπο κατοικίας ανά τομέα, 2011

	Σύνολο	Οικονομικά ενεργός πληθυσμός						Μη οικονομικά ενεργός πληθυσμός
		Σύνολο	Απασχολούμενοι	Τομείς			Άνεργοι	
				Πρωτογενής	Δευτερογενής	Τριτογενής		
<b>ΔΗΜΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ - ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ</b>	51356	23539	19979	79	3018	16882	3560	27817
<b>ΔΗΜΟΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ</b>	87305	39814	34153	158	4486	29509	5661	47491
<b>ΔΗΜΟΣ ΑΛΙΜΟΥ</b>	41720	19262	16653	60	2181	14412	2609	22458

Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος, ΕΛ.ΣΤΑΤ, Απογραφή 2011, [http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGE-database, πρόσβαση στις 25/07/2014 ]

Από τον πίνακα συμπεραίνουμε ότι και στους τρεις όμορους δήμους η οικονομική δραστηριότητα επικεντρώνεται στον τριτογενή τομέα. Οι λιγότεροι απασχολούμενοι εμφανίζονται στον πρωτογενή τομέα και στους τρεις δήμους ενώ οι άνεργοι

κυμαίνονται στο 15% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού του Δήμου Ελληνικού – Αργυρούπολης, στο 14% στον Δήμο Γλυφάδας και στο 13% στον Δήμο Αλίμου.

Ο τριτογενής τομέας με τις υπηρεσίες και τον τουρισμό κυριαρχεί στην οικονομική ταυτότητα της περιοχής των τριών δήμων. Και στην Περιφερειακή Ενότητα Νοτίου Τομέα Αθηνών, όπου ανήκει το ακίνητο του Ελληνικού, ο τριτογενής τομέας καταλαμβάνει τον περισσότερο οικονομικά ενεργό πληθυσμό.

Πίνακας 2.3.: Απασχολούμενοι στην Περιφερειακή Ενότητα Νοτίου Τομέα Αθηνών ανά τομέα, 2011

	Σύνολο	Οικονομικά ενεργός πληθυσμός						Μη οικονομικά ενεργός πληθυσμός
		Σύνολο	Απασχολούμενοι	Τομείς			Άνεργοι	
				Πρωτογενής	Δευτερογενής	Τριτογενής		
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	529826	246253	205795	884	29579	175332	40458	283573

Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος, ΕΛ.ΣΤΑΤ, Απογραφή 2011,

[<http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGE-database>, πρόσβαση στις 25/07/2014]

## 2.5. ΚΤΙΡΙΑΚΟ ΑΠΟΘΕΜΑ ΚΑΙ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ

### *Κτιριακό Απόθεμα*

Το πρώην αεροδρόμιο έχει σημαντικό κτιριακό πλούτο. Ορισμένα κτήρια είναι αξιόλογα και μπορούν να επαναχρησιμοποιηθούν στα πλαίσια της ανάπτυξης του χώρου. Υπάρχουν όμως και αρκετά λύομενα κτίρια (ελαφρές κατασκευές) ή εντελώς ευτελή, που δεν προσφέρονται για κανενός είδους αξιοποίηση και θα πρέπει να κατεδαφισθούν. Οι αποφάσεις για το μέλλον των κτηρίων συνδέονται προφανώς με τον πολεοδομικό σχεδιασμό του χώρου και τις αποφάσεις για τις χρήσεις και λειτουργίες που θα υποδεχθεί [ΟΡΣΑ, 2009].

Πιο συγκεκριμένα, το μεγάλο κτιριακό απόθεμα της περιοχής, οφείλεται τόσο στις εγκαταστάσεις που προέρχονται από την χρήση του αερολιμένα, όσο και στις μεταγενέστερες Ολυμπιακές εγκαταστάσεις. Πριν τους Ολυμπιακούς Αγώνες 2004, η περιοχή αριθμούσε 419 μεγάλα και μικρά κτίρια, από τα οποία τα 126 υπάγονταν

στην περιοχή υπό τον έλεγχο της Πολιτικής Αεροπορίας και τα υπόλοιπα στις εκτάσεις των στρατιωτικών εγκαταστάσεων. Σήμερα υπάρχουν συνολικά 480 κτίρια επί του ακινήτου, ιδιοκτησίας του Ελληνικού Δημοσίου, καταλαμβάνοντας έκταση 386.880 τ.μ. και με συνολική δομημένη επιφάνεια περίπου 491.000 τ.μ.. Τα ακίνητα περιλαμβάνουν:

- «Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις»: Εγκαταστάσεις, οι οποίες χρησιμοποιήθηκαν για τους Ολυμπιακούς Αγώνες της Αθήνας 2004 (συμπεριλαμβανομένων, ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, εγκαταστάσεων κανό - καγιάκ, και γηπέδων μπίτζμπολ, σόφτμπολ, χόκεϊ και μπάσκετ), εκ των οποίων κάποιες είναι σήμερα σε λειτουργία και κάποιες όχι.
- Εγκαταστάσεις του πρώην αεροδρομίου (συμπεριλαμβανομένων, ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, των τερματικών σταθμών, υπόστεγων και κτιρίων γραφείων).
- Εγκαταστάσεις δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένου ενός αμαξοστασίου που εξυπηρετεί το τραμ της Αθήνας και ενός αμαξοστασίου του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.).
- Πρώην στρατιωτικές εγκαταστάσεις.
- Τέσσερα Κτίρια χαρακτηρίζονται αυτή τη στιγμή ως «Διατηρητέα Κτίρια», ειδικότερα: 1) Το κτίριο του πρώην «Ανατολικού Αεροδρομίου Αθηνών», σχεδιασμένο από τον αρχιτέκτονα Eero Saarinen, και 2) Τρία υπόστεγα της Πολεμικής Αεροπορίας [Ελληνικό Α.Ε., 2012].

Το πρώην αεροδρόμιο περιλαμβάνει επίσης τους διαδρόμους του πρώην αεροδρομίου, καθώς και άλλα κτίρια της Ελληνικής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ). Επιπρόσθετα, το ακίνητο περιλαμβάνει μικρής έκτασης περιοχές με αρχαιολογικά ευρήματα, όπως ενδεικτικά:

- Ένα νεκροταφείο της Γεωμετρικής Περιόδου ευρισκόμενο στο Βορειοανατολικό τμήμα του Αεροδρομίου.
- Μία μικρή ομάδα τάφων ευρισκόμενων εντός των εγκαταστάσεων του σταθμού μετρό της Αργυρούπολης [Ελληνικό Α.Ε., 2012].

Τα κτίρια που υπάρχουν στο χώρο του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού είναι κυρίως ισόγεια ή μονώροφα, ενώ κάποια μεγαλύτερα δεν ξεπερνούν τα 12 μέτρα. Παρά το μικρό ύψος των κτιρίων, η κλίμακα κατασκευής τους είναι σχετικά μεγάλη.

Έτσι εντοπίζονται κτίρια με μεγάλη κάλυψη όπως τα υπόστεγα των αεροπλάνων, οι ολυμπιακές εγκαταστάσεις, ο Ανατολικός και ο Δυτικό Αερολιμένας (ΕΜΠ και ΤΕΔΚΝΑ, 2010).

Ειδικότερα τα κτίρια που υπάρχουν στην περιοχή, ανάλογα με την τυπολογία τους και την περιοχή τους είναι τα εξής (ΕΜΠ και ΤΕΔΚΝΑ, 2010):

- Τα κτίρια των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων, τα οποία είναι νεόδμητα και κατασκευάστηκαν την περίοδο 2000-2004, από μπετόν και μέταλλο. Στα κτίρια αυτά κατασκευάστηκαν για να φιλοξενήσουν ολυμπιακά αθλήματα και να χρησιμοποιηθούν ως ολυμπιακά προπονητήρια. Σε αυτή την κατηγορία εκτός από τα νεόδμητα κτίρια, περιλαμβάνονται και ορισμένα παλιότερα, τα οποία αναμορφώθηκαν για να φιλοξενήσουν ολυμπιακά αθλήματα. Τέτοια είναι το παλιό κτίριο της Ολυμπιακής (πρώην Cargo) που φιλοξένησε το Σλάλομ Κανόε-Καγιάκ και τα υπόστεγα αεροσκαφών που αναμορφώθηκαν και φιλοξένησαν τα αθλήματα της ξιφασκίας και της καλαθοσφαίρισης.
- Τα κτίρια της στρατιωτικής βάσης 129 και του εργοστασίου αεροσκαφών, τα οποία περιλαμβάνουν διάφορες τυπολογίες, με επικρατέστερες: τα στρατιωτικά τολλ, τα στρατιωτικά hangar, τις ισόγειες και μονώροφες κατασκευές από οπλισμένο σκυρόδεμα, τα μεταλλικά υπόστεγα και τις πρόχειρες κατασκευές με φθηνά υλικά, οι οποίες χρησιμοποιούνται ως αποθηκευτικοί χώροι, συνεργεία κ.ά.
- Τα κτίρια που βρίσκονται στην περιοχή του πρώην αερολιμένα Ελληνικού. Στα κτίρια αυτά παραχωρήθηκαν στα Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα. Το σημαντικότερο από αυτά είναι του Ανατολικού Αερολιμένα, το οποίο έχει κατασκευαστεί από το διάσημο αρχιτέκτονα Saarinen τη δεκαετία του 1960 και έχει κριθεί διατηρητέο. Είναι κατασκευασμένο από μπετόν και διαθέτει μεγάλες γυάλινες επιφάνειες. Επίσης στην ενότητα αυτή περιλαμβάνονται κάποια βοηθητικά κτίσματα του αεροδρομίου.
- Τα κτίρια που βρίσκονται στη περιοχή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, τα οποία εμφανίζουν μεγάλη ποικιλίας ως προς την τυπολογία τους και το χρόνο κατασκευής τους. Έτσι υπάρχουν μεταλλικά κτίρια (στο χώρο της ΣΠΟΑ και στο χώρο των συνεργείων της ΥΠΑ), τολλ (στο χώρο της ΣΠΟΑ, στο χώρο των συνεργείων της ΥΠΑ και στο χώρο των Κεντρικών

2.Ο Χώρος και το Ευρύτερο Περιβάλλον του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού

Υπηρεσιών), προκατασκευασμένα κτίρια, (στο χώρο της Επιστασίας ραδιοβοηθημάτων-Radar), κτίρια από οπλισμένο σκυρόδεμα, τα οποία αποτελούν αξιόλογες αρχιτεκτονικά κατασκευές, με λιτό ύφος και κτίρια από πέτρα (στο χώρο της Διεύθυνσης επιθεώρησης ΥΠΑ).

- Τα κτίρια των υπηρεσιών των μέσω μαζικής μεταφοράς, τα οποία είναι νεόδμητα και κατασκευάστηκαν για να στεγάσουν τα γραφεία της TRAM ΑΕ και το αμαξοστάσιο της ΕΘΕΛ. Σα κτίρια αυτά είναι σύμμεικτες κατασκευές, μεταλλικά υπόστεγα (στο χώρο της TRAM ΑΕ), τολλ και κατασκευές από οπλισμένο σκυρόδεμα. Επίσης στα κτίρια αυτά ανήκουν και οι εγκαταστάσεις και τα εργοτάξια της Αττικό Μετρό, τα οποία είναι υπόγειοι χώροι και πρόκειται να απομακρυνθούν μετά την ολοκλήρωση των έργων.
- Τα κτίρια του Εθνικού Αθλητικού Κέντρου Αγίου Κοσμά, τα οποία είναι ισόγειες κατασκευές από οπλισμένο σκυρόδεμα και έχουν κτιστεί από το 1959 και μετά. Σα κτίρια αυτά σχεδιάστηκαν από το γνωστό αρχιτέκτονα-πολεοδόμο Κωνσταντίνο Δοξιάδη για να φιλοξενήσουν αθλητικές δραστηριότητες. Επίσης στην ενότητα αυτή υπάρχουν και κάποια κτίρια κατασκευασμένα από φθηνά υλικά που στεγάζουν κυρίως νυχτερινά κέντρα.
- Τα κτίρια λοιπών χρήσεων, στα οποία υπάρχει μεγάλη ποικιλία τυπολογιών, καθώς κατασκευάστηκαν σε διαφορετικές εποχές από διαφορετικούς φορείς. Πρόκειται κυρίως για κτίρια της πρώην Αμερικανικής Βάσης, εγκαταστάσεις του αεροδρομίου, του Δυτικού Αερολιμένα και των charters, κτίρια της Ολυμπιακής κ.ά. Τα κτίρια αυτά είναι κατασκευασμένα από οπλισμένο σκυρόδεμα, είναι μεταλλικές κατασκευές, τολλ ή προκατασκευασμένα.

Η πυκνότητα της δόμησης του χώρου εμφανίζει σημαντικές διαφοροποιήσεις από περιοχή σε περιοχή. Στην περιοχή της πρώην Αμερικανικής Βάσης αλλά και στην περιοχή της στρατιωτικής βάσης 129 ΠΜ η δόμηση είναι σχετικά πυκνή.

Στην Εικόνα 2.6., παρουσιάζεται ο χάρτης με το υφιστάμενο κτιριακό απόθεμα στην περιοχή του πρώην αεροδρομίου.

### ***Υφιστάμενες Χρήσεις Γης***

Ο γενικός χαρακτήρας του χώρου καθορίζεται σε μεγάλο βαθμό από τις χρήσεις του. Η περιοχή γύρω από το ακίνητο του Ελληνικού έχει κύρια χρήση την χρήση της



κατοικίας μεσαίας πυκνότητας (βάσει των ΓΠΣ των όμορων Δήμων, τα οποία παρουσιάζονται αναλυτικά στο κεφάλαιο 3). Οι χρήσεις που στεγάζονται σήμερα στο χώρο του Ελληνικού είναι ειδικού χαρακτήρα, με αποτέλεσμα, ο χώρος ως σύνολο, να λειτουργεί σήμερα σαν μια ενότητα «κλειστή», περιορισμένη από τα μέτωπα των δύο παράλληλων λεωφόρων και από τα ρέματα από τον Υμηττό<sup>2</sup>. Βρίσκεται αποκομμένος από τις γύρω περιοχές. Δεν συνδέεται λειτουργικά με τις γειτονικές ζώνες κατοικίας ή άλλων χρήσεων, ούτε έχει κάποια σχέση με τα φυσικά στοιχεία της ευρύτερης περιοχής: το βουνό, την παραλία, την θάλασσα, ή τους άλλους μικρότερης κλίμακας φυσικούς χώρους που είναι διάσπαρτοι μέσα στον αστικό ιστό. Ο χώρος είναι εσωστρεφής, απομονωμένος και ασύνδετος με την ευρύτερη περιοχή του (σαν ένα νησί). Έτσι λειτουργεί σαν μια μεγάλη «αρνητική» επιφάνεια που διακόπτει τη συνέχεια στην περιβάλλουσα ζώνη [ΟΡΣΑ, 2009].

Το σύνολο της έκτασης του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού ανήκει στο Δημόσιο. Ωστόσο, οι διαδοχικές παραχωρήσεις της χρήσης εκτάσεων σε ένα πλήθος φορέων, είτε δημοσίου είτε ιδιωτικού δικαίου, έχουν διαμορφώσει ένα ιδιαίτερα σύνθετο καθεστώς ως προς τη λειτουργία του χώρου. Εν τέλει, έχουν οδηγήσει στον κατακερματισμό τόσο του φυσικού χώρου, όσο και των αρμοδιοτήτων διαχείρισης της συνολικής έκτασης. Ο κατακερματισμός έχει ενταθεί τα τελευταία χρόνια, μετά τις παραχωρήσεις των ολυμπιακών εγκαταστάσεων του Ελληνικού και του Αγίου Κοσμά από την Ολυμπιακά Ακίνητα Α.Ε., αλλά και με την παραχώρηση της περιοχής του πρώην Ανατολικού Αερολιμένα από την Εταιρία Τουριστικής Ανάπτυξης Α.Ε. [ΕΜΠ και ΤΕΔΚΝΑ, 2010].

Συγκεκριμένα, στην περιοχή μελέτης εντοπίζονται οι εξής πολεοδομικές κατηγορίες: αθλητισμός, στρατιωτικές εγκαταστάσεις, υπηρεσίες-διοίκηση, πολιτισμός, τουρισμός-αναψυχή, εκπαίδευση και ελεύθεροι χώροι. Η κατηγορία τουρισμός-αναψυχή παρουσιάζει κάποιο ενδιαφέρον κυρίως λόγω του κτιρίου του πρώην Ανατολικού Αερολιμένα Αθηνών. Πρόκειται για σημαντικό από άποψη αρχιτεκτονικής αξίας κτίριο, το οποίο έχει παραχωρηθεί ως χώρος διεθνών και εμπορικών εκθέσεων. Όμως το κτίριο έχει εγκαταλειφθεί και οι εκθέσεις οργανώνονται σε ευτελή λυόμενα υπόστεγα στην αεροπορική πίστα στα δυτικά του. Ξεχωριστή υποκατηγορία αποτελούν τα κέντρα αναψυχής στην παραλιακή ζώνη.

<sup>2</sup> Η έκταση είναι περιφραγμένη και με τη κοινή έννοια. Περιβάλλεται με τοίχους συρματοπλέγματα, τάφρους και έχει περιμετρικά φυλάκια.

Οι λοιπές πολεοδομικές κατηγορίες που εντοπίστηκαν δεν παρουσιάζουν ιδιαίτερες εσωτερικές διαφοροποιήσεις, παρόλα αυτά ενδεικτικά θα γίνει αναφορά: πολιτισμός (πολιτιστικοί σύλλογοι, αρχαιολογικοί χώροι) εκκλησία-θρησκεία και εκπαίδευση (παιδικός σταθμός, εκπαιδευτήρια ατόμων με κινητικές δυσκολίες).

Επιπλέον, οι χωρίς χρήση περιοχές αποτελούν και αυτές ιδιάζουσα περίπτωση στην περιοχή μελέτης καθώς βρίσκονται σε μεγάλη αφθονία λόγω της μετεγκατάστασης του αεροδρομίου. Σημειώθηκε πληθώρα επιφανειών με εγκαταστάσεις χωρίς χρήση (εγκαταλειμμένα κτίρια). Πρόκειται κατά κύριο λόγο για κτιριακές υποδομές υπηρεσιών που συνόδευαν την λειτουργία του αεροσταθμού [ΕΜΠ και ΤΕΔΚΝΑ, 2010].

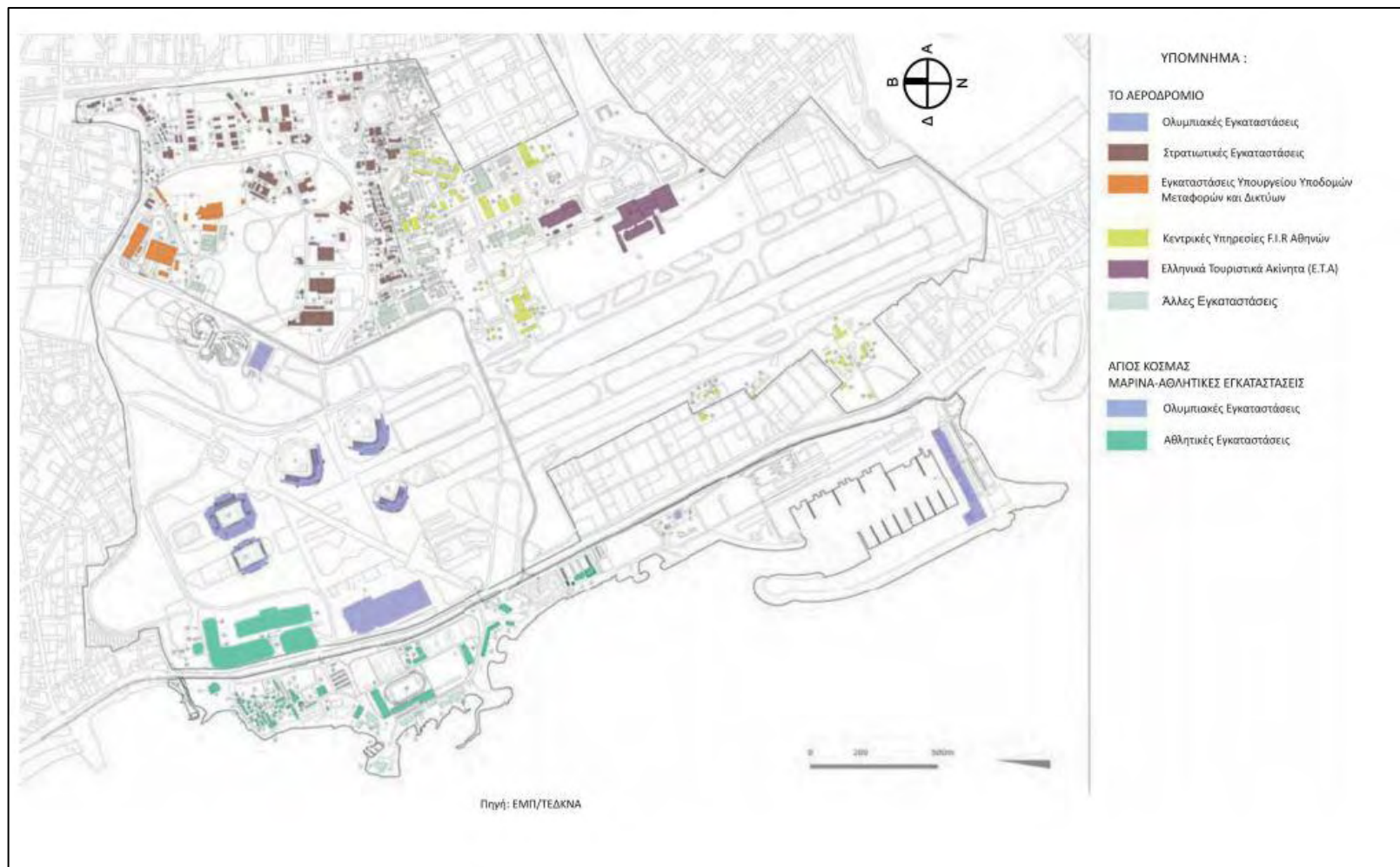
Επίσης μεγάλο εδαφικό χωρίο και ξεχωριστή κατηγορία αποτελούν οι αδόμητες διαμορφωμένες επιφάνειες του πρώην αεροδρομίου, όπως είναι οι διάδρομοι προσγείωσης και οι παράπλευροι βοηθητικοί διάδρομοι. Μια ακόμα κατηγορία περιοχών χωρίς χρήση είναι οι αδόμητες επιφάνειες με διαμορφώσεις των κλειστών πλέον Ολυμπιακών Πόλων. Τελευταία υποκατηγορία αποτελούν οι ελεύθεροι χώροι πρασίνου που εντάσσονται στις χωρίς χρήση περιοχές λόγω της μικρής τους έκτασης. Εδώ ανήκουν οι διαμορφώσεις του χώρου στάθμευσης του πρώην Ανατολικού Αερολιμένα, ένα μικρό κομμάτι του κέντρου ιστιοπλοΐας χωρίς περιμετρική περίφραξη και ένα μικρό μέρος του στρατοπέδου με υψηλή φύτευση [ΕΜΠ και ΤΕΔΚΝΑ, 2010].

Τέλος, το τμήμα της παράκτιας ζώνης του Δήμου Ελληνικού -το οποίο σχετίζεται άμεσα με το χώρο του πρώην αεροδρομίου- αποτελείται από δύο διακριτές ενότητες: το ΕΑΚΝ Αγίου Κοσμά και τις εγκαταστάσεις του Ολυμπιακού Πόλου Ιστιοπλοΐας. Συγκεντρώνει αποκλειστικά χρήσεις πρασίνου, αναψυχής και αθλητισμού. Οι εγκαταστάσεις του ΕΑΚΝ Αγίου Κοσμά συγκροτούν μια ζώνη αθλητισμού υπερτοπικής εμβέλειας με μικρής κλίμακας κτίρια και υψηλό πράσινο.

Στην Εικόνα 2.7., φαίνονται αναλυτικά οι υφιστάμενες χρήσεις στον χώρο του πρώην αερολιμένα

Προοπτικές Ανάπτυξης του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού  
2.Ο Χώρος και το Ευρύτερο Περιβάλλον του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού

Εικόνα 2.6.: Κτιριακό απόθεμα στο πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού



Πηγή: ΕΜΠ και ΤΕΔΚΝΑ, 2010

Εικόνα 2.7.: Υφιστάμενες Χρήσεις Γης στο πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού



Πηγή: Ε.Μ.Π. και Τ.Ε.Δ.Κ.Ν.Α., 2010

## **2.6. Ο ΧΩΡΟΣ ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΟΥΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ 2004**

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, μετά την μετεγκατάσταση του αεροδρομίου στα Σπάτα, τον Μάρτιο του 2001, η περιοχή του Ελληνικού απελευθερώθηκε και έμεινε ανεκμετάλλευτη. Από το 1995, προτού δηλαδή παύσει η λειτουργία του αερολιμένα στο Ελληνικό, πραγματοποιήθηκαν τα πρώτα σχέδια ανάπτυξης της περιοχής. Μέχρι και σήμερα έχουν δημοσιευτεί αρκετά μοντέλα/σενάρια αστικής ανάπτυξης/ανάπλασης του χώρου του πρώην αεροδρομίου, χωρίς όμως να υλοποιηθεί κάποιο από αυτά (τα εν λόγω σενάρια/μοντέλα θα παρουσιάζονται αναλυτικά στο κεφάλαιο 4 της παρούσας διπλωματικής εργασίας). Με τον ν. 2730/1999 «Σχεδιασμός, Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη και Εκτέλεση Ολυμπιακών Έργων και άλλες διατάξεις» (παρουσιάζεται αναλυτικότερα στο κεφάλαιο 3), ο χώρος του αεροδρομίου του Ελληνικού καθορίστηκε ως περιοχή υποδοχής Ολυμπιακών αθλητικών εγκαταστάσεων και των αναγκαίων έργων ανάπλασης και υποστήριξής τους, και εγκρίθηκε σχέδιο γενικής διάταξης των παραπάνω εγκαταστάσεων και των δικτύων υποδομής.

Στο πλαίσιο του σχεδιασμού για τους Ολυμπιακούς Αγώνες 2004, και εξαιτίας των καθυστερήσεων των προετοιμασιών κατά την διάρκεια της Ολυμπιακής περιόδου, οι οποίες θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο τις φιλοδοξίες της εκδήλωσης, αποφασίστηκε το 2000, ότι ένα Ολυμπιακό συγκρότημα θα δημιουργηθεί στην περιοχή του παλιού αεροδρομίου. Αυτή η ιδέα, ενσωματώθηκε στο συμπληρωματικό πρόγραμμα του Βασενχόβεν το 2001 (θα αναλυθεί το ερευνητικό αυτό πρόγραμμα στο αντίστοιχο κεφάλαιο 4), το οποίο περιλάμβανε προτάσεις για την περιοχή, και την σύνδεσή της με την παραλία του Αγίου Κοσμά και την μαρίνα του Φλοίσβου. Έτσι διαμορφώθηκε ένα στρατηγικό σχέδιο για την περιοχή με την δημιουργία του Ολυμπιακού Συγκροτήματος [Milionis S., 2010]. Τα όρια της περιοχής υποδοχής των Ολυμπιακών Αθλητικών Εγκαταστάσεων εντός του πρώην Αερολιμένα καθορίστηκαν με την ΚΥΑ 38772/6878 ΦΕΚ 1018F/2001.

Η θέση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων και των συναφών υποδομών στο χώρο του πρώην αεροδρομίου, νομοθετήθηκαν μέσω κοινών υπουργικών αποφάσεων που εκδόθηκαν το 2001. Ο σταθμός μεταφόρτωσης απορριμμάτων που υπήρχε στην περιοχή, θεσμοθετήθηκε με έναν νόμο το 2004, ενώ 17 εκτάρια παραχωρήθηκαν στην

Ελληνική Εταιρία Τουριστικής Ανάπτυξης, με σκοπό την κατασκευή ενός συνεδριακού κέντρου. Υπάρχουν επίσης, διάφορες άλλες κατασκευές με διαφορετική χρήση που εγκαταστάθηκαν στην περιοχή, όπως είναι έναν μετεωρολογικός σταθμός, δύο εκκλησίες, ένα κέντρο υγείας, ένα κέντρο για άτομα με ειδικές ανάγκες, τα γραφεία της αρχής πολιτικής αεροπορίας, οι δεξαμενές νερού και καυσίμων, το Ολυμπιακό κέντρο εστίασης, ένας σταθμός λεωφορείων και ένας πυροσβεστικός σταθμός. Όλες αυτές οι χρήσεις δημιουργήθηκαν για του Ολυμπιακούς Αγώνες Αθήνα 2004 [Milionis S., 2010].

Τέλος, το Ολυμπιακό συγκρότημα του Ελληνικού χτίστηκε στο βόρειο τμήμα της περιοχής του πρώην αεροδρομίου. Το γήπεδο μπάσκετ και το κέντρο ξιφασκίας καλύπτουν μία περιοχή 10,9 εκτάρια και οι εγκαταστάσεις τους στεγάστηκαν στα παλιά υπόστεγα του αεροδρομίου τα οποία και ανακαινίστηκαν για τον σκοπό αυτό. Τα γήπεδα μπίτζμπολ, σόφτμπολ και χόκεϋ καλύπτουν μία περιοχή ίση με 2,3 εκτάρια και αποτελούνται από ανοικτές, χωρίς στέγη εγκαταστάσεις. Μετά τους Αγώνες είχε προγραμματιστεί να παραμείνει μία από τις τρεις εγκαταστάσεις, παρόλα αυτά μέχρι το 2010 και οι 3 εξακολούθησαν να είναι στην θέση τους. Επιπλέον το Ολυμπιακό κέντρο κανόε-καγιάκ σλάλομ (5.000 θέσεις), χτίστηκε στην θέση του Ελληνικού καλύπτοντας έκταση 28,7 εκτάρια και είναι μισθωμένο για 30 χρόνια με σκοπό να γίνει στο μέλλον ένα πάρκο νερού.

Η στρατηγική χωροθέτησης των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων στο αεροδρόμιο Ελληνικού και την περιοχή του Αγίου Κοσμά είχε δύο βασικούς στόχους:

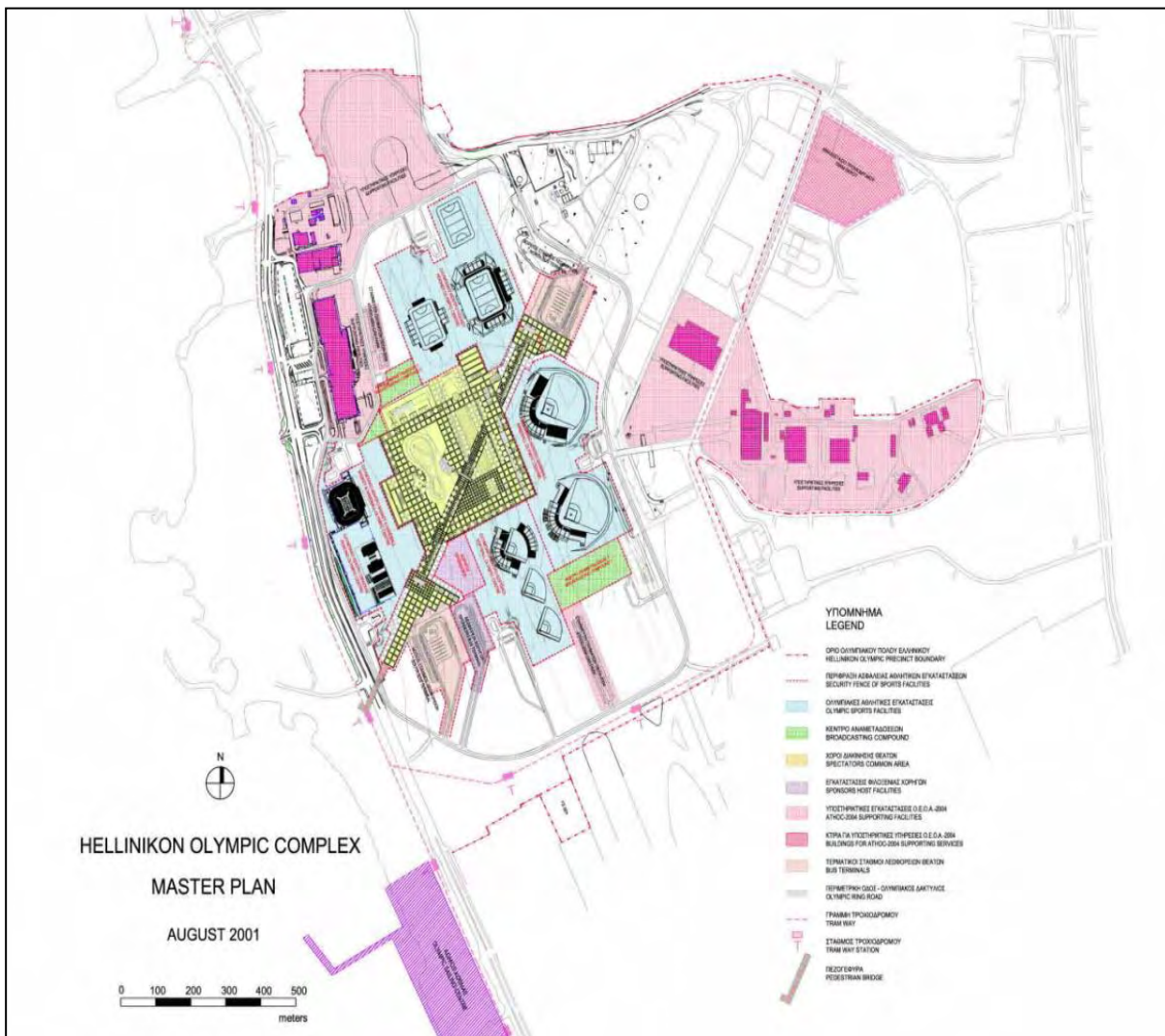
- Την εξυπηρέτηση των αναγκών των Ολυμπιακών Αγώνων, όπως αυτές είχαν εκφρασθεί και διατυπωθεί από τον φορέα "Αθήνα 2004" και είχαν υιοθετηθεί από την αρμόδια Διπλωματική Επιτροπή.
- Την συμβατότητα με την γενικότερη φιλοσοφία και τις συνθετικές αρχές οργάνωσης του χώρου του αεροδρομίου Ελληνικού σε Μητροπολιτικό Πάρκο Πρασίνου, όπως αυτές είχαν διατυπωθεί στο σχετικό ερευνητικό πρόγραμμα του ΕΜΠ για την ανάπτυξη του χώρου του Αεροδρομίου Ελληνικού. Η σημαντικότερη συνεισφορά των Ολυμπιακών έργων στο μακροπρόθεσμο μέλλον του Πάρκου του Ελληνικού θα μπορούσε να είναι ότι επιτάχυνε το "άνοιγμα" του χώρου και την έναρξη εργασιών ανάπτυξης, ώστε να καταστεί βαθμιαία ένα πάρκο πρασίνου, πολιτισμού και αναψυχής, σύμφωνα με τους αρχικούς στόχους.

2.Ο Χώρος και το Ευρύτερο Περιβάλλον του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού

Σημειώνεται ωστόσο ότι η ευκαιρία της δημιουργίας του πάρκου ή έστω τμήματος του, παράλληλα με την εκτέλεση των Ολυμπιακών έργων, δυστυχώς χάθηκε. Δεν συνέβη δηλαδή αυτό που έγινε κατορθωτό με διάφορα έργα, κυρίως οδικά, σε άλλα σημεία της Πρωτεύουσας [ΟΡΣΑ, 2009].

Προοπτικές Ανάπτυξης του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού  
2.0 Χώρος και το Ευρύτερο Περιβάλλον του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού

Εικόνα 2.8.: Το σχέδιο των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων στο Ελληνικό



Πηγή: Milionis S., 2010



Εικόνα 2.9.: Η θέση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων στο Ελληνικό



Πηγή: Milionis S., 2010

Τέλος, όσον αφορά την μετά – ολυμπιακή χρήση των εγκαταστάσεων, ένα ειδικό νομικό πλαίσιο για την μελλοντική χρήση όλων των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων διαμορφώθηκε και ψηφίστηκε με νόμο μετά το πέρας των Ολυμπιακών Αγώνων 2004. Οι μετά-Ολυμπιακές χρήσεις των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων ρυθμίστηκαν με τον ν.3342 / 2005 (κεφάλαιο 3).

Στην Ολυμπιακή Εγκατάσταση του Κέντρου Ιστιοπλοΐας στον Άγιο Κοσμά, επιτρέπονται, πλην των αθλητικών χρήσεων που εγκρίθηκαν για την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων, και εγκαταστάσεις τουρισμού, πολιτισμού και αναψυχής.

Επίσης, ένα δελτίο τύπου που εκδόθηκε τον Απρίλιο του 2003 από το Γραφείο Τύπου του τότε Πρωθυπουργού, υπαγόρευε συγκεκριμένες κατευθυντήριες γραμμές για την μετά-ολυμπιακή χρήση του χώρου, σύμφωνα με την οποία, η περιοχή του Ελληνικού θα μετατραπεί σε ένα μητροπολιτικό πάρκο με έκταση 400 εκτάρια, με εγκαταστάσεις αναψυχής, πολιτιστικές και αθλητικές, καθώς επίσης θα υπάρχει και ένα συνεδριακό-εκθεσιακό κέντρο πολλαπλών χρήσεων. Τα υπόλοιπα 100 περίπου εκτάρια θα αφιερωθούν στην εμπορική ανάπτυξη του πάρκου, ώστε να χρηματοδοτείται αυτό, καθώς και κάποιες από τις εγκαταλελειμμένες περιοχές της πόλης. Συγκεκριμένα ο Πρωθυπουργός έκανε τις παρακάτω εξαγγελίες:

- Διακοπή των πτήσεων της Πολεμικής Αεροπορίας και της Γενικής Αεροπορίας
- Δημιουργία μεγάλου Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου
- Διάθεση έκτασης όχι πάνω από 20% του χώρου για χρήσεις που θα συμβάλλουν στο κόστος κατασκευής του Πάρκου
- Δημιουργία Μεγάλου Συνεδριακού Κέντρου
- Κατασκευή το δυνατόν λιγότερων νέων κτηρίων εντός του Πάρκου
- Απομάκρυνση με ευθύνη των εργολάβων μετά το 2004 των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων πλην ενός γηπέδου και εγκαταστάσεων των υπόστεγων της Ολυμπιακής
- Καμία παραχώρηση από την Κ.Ε.Δ. έως ότου ολοκληρωθούν οι προτάσεις για τις μετά - ολυμπιακές χρήσεις του χώρου [Milionis S., 2010].

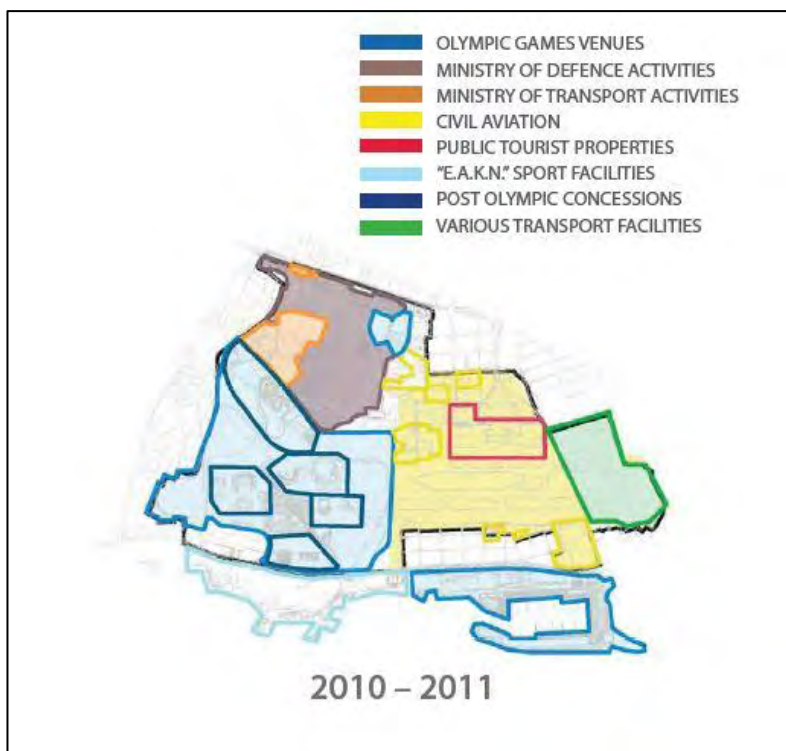
Στα παρακάτω σχέδια θα παρουσιαστούν οι χρήσεις της περιοχής του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού σε δύο χρονικές περιόδους.

Εικόνα 2.10.: Οι χρήσεις γης της περιοχής του Ελληνικού το έτος 1995



Πηγή: Ελληνικό Α.Ε., 2012

Εικόνα 2.11.: Οι χρήσεις γης της περιοχής του Ελληνικού τα έτη 2010-2011



Πηγή: Ελληνικό Α.Ε., 2012

### **3. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ**

#### *Εισαγωγή*

Η μετεγκατάσταση του Διεθνούς Αεροδρομίου Αθηνών από το Ελληνικό στην πεδιάδα των Μεσογείων, ανατολικά της Αθήνας, στα Σπάτα (2001), έδωσε την δυνατότητα για την εκμετάλλευση και αξιοποίηση μιας μεγάλης δημόσιας έκτασης (6.300 στρέμματα) με πλεονεκτική θέση στον πολεοδομικό ιστό της πρωτεύουσας. Από το 1995 ξεκίνησαν οι διαδικασίες σχεδιασμού με ευθύνη του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (Ο.Ρ.Σ.Α.) και μετατροπής της περιοχής σε μητροπολιτικό πάρκο.

Έπειτα από την παρουσίαση των στοιχείων του χώρου του Ελληνικού και του ευρύτερου περιβάλλον του, που πραγματοποιήθηκε στο Κεφάλαιο 2, στο παρών εδάφιο θα γίνει αναφορά στο θεσμικό πλαίσιο, στο υφιστάμενο κανονιστικό – σχεδιαστικό πλαίσιο δόμησης της περιοχής του πρώην αεροδρομίου, καθώς και στις αρχές σχεδιασμού του.

Θα παρουσιαστεί το νομοθετικό πλαίσιο που διέπει την δημιουργία και τον σχεδιασμό του μητροπολιτικού πάρκου καθώς και οι προβλεπόμενες διατάξεις από το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας και τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια των όμορων Δήμων.

Η περιοχή που καλύπτει ο Μητροπολιτικός Πόλος Ελληνικού – Αγίου Κοσμά (παραλιακό μέτωπο), αποτελείται από άποψη θεσμικού πλαισίου, από τρία υποσύνολα: την έκταση του πρώην Αερολιμένα Ελληνικού, την περιοχή του Ολυμπιακού Πόλου Αγίου Κοσμά (μαρίνα) και την περιοχή των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων Αγίου Κοσμά.

Τα θεσμικά δεδομένα του χώρου του αεροδρομίου του Ελληνικού έχουν οριστεί από σειρά νόμων, υπουργικών αποφάσεων και προεδρικών διαταγμάτων που είτε αφορούν άμεσα τον ίδιο το χώρο του αεροδρομίου Ελληνικού είτε σχετίζονται έμμεσα με τη λειτουργία του. Παρακάτω θα παρατεθεί το ισχύον θεσμικό πλαίσιο με τις ρυθμίσεις κανονιστικού χαρακτήρα που αφορούν την περιοχή.

### 3.1. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

#### 3.1.1. Ν.2338/1995 «ΚΥΡΩΣΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ ΣΤΑ ΣΠΑΤΑ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

Το έτος 1995 πραγματοποιείται η κύρωση της σύμβασης για την κατασκευή του νέου Διεθνούς Αεροδρομίου στα Σπάτα με τον νόμο 2338/1995 (ΦΕΚ 202Α' /14.9.1995). Να τονισθεί εδώ, ότι το 1992, με τον νόμο 2052/1992, τροποποιήθηκε το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας (1515/1985), έτσι ώστε να ενσωματώσει την μεταφορά του αεροδρομίου στις γενικές κατευθύνσεις του. Ο ν.2052/1992 τόνιζε ότι η τοποθεσία των Σπάτων ήταν η καταλληλότερη για την κατασκευή του νέου Αερολιμένα. Η κύρωση της σύμβασης όμως για την μεταφορά του πραγματοποιήθηκε με τον ν.2338/1995.

Η σύμβαση έγινε μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και κοινοπραξίας εταιρειών, με επικεφαλής την Γερμανική εταιρεία Hochtief. Στο άρθρο 9 του εν λόγω νόμου, παράγραφος 9.3., αναφέρεται ότι *«το Ελληνικό Δημόσιο αναλαμβάνει την υποχρέωση ότι ο Αερολιμένας του Ελληνικού θα κλείσει προς χρήση αεροσκαφών σταθερών πτερυγίων»*, μόλις μεταφερθεί το αεροδρόμιο στα Σπάτα. Το Ελληνικό Δημόσιο δεσμεύεται ότι *«το Αεροδρόμιο Ελληνικού δεν θα ανήκει πάλι προς χρήση από αεροσκάφη σταθερών πτερυγίων»*. Μέσα στον νόμο αναφέρεται ότι η έκταση του Ελληνικού προσδιορίζεται για τη δημιουργία μητροπολιτικής ζώνης πρασίνου, ενώ προσδιορίζονται και τα αντισταθμιστικά οφέλη για την περιοχή των Σπάτων.

Αναλυτικά στην σελίδα 6055 του ίδιου νόμου αναφέρονται τα ακόλουθα: *«μετά την έναρξη της λειτουργίας του νέου διεθνούς αερολιμένα της Αθήνας στα Σπάτα, ο αερολιμένας του Ελληνικού πάει να λειτουργεί και ο χώρος που καταλαμβάνει προορίζεται κυρίως για τη δημιουργία μητροπολιτικής ζώνης πρασίνου. Η ανάπτυξη και αξιοποίηση του χώρου αυτού εντάσσεται στον ευρύτερο χωροταξικό, οικιστικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής, με βάση ολοκληρωμένη μελέτη που εκπονείται από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας και εγκρίνεται κατά την κείμενη νομοθεσία. Ιδρύεται νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου με έδρα την Αθήνα και επωνυμία Διαχειριστικός Φορέας Μητροπολιτικής Ζώνης Πρασίνου Λεκανοπεδίου Αθηνών. Το νομικό αυτό πρόσωπο λειτουργεί χάριν του δημόσιου συμφέροντος κατά τους κανόνες του ιδιωτικού δικαίου και της ιδιωτικής οικονομίας, δεν υπάγεται στον*

*ευρύτερο δημόσιο τομέα και δεν εφαρμόζονται σε αυτό οι διατάξεις που διέπουν τις εταιρίες που άμεσα ή έμμεσα ανήκουν στο Δημόσιο. Σκοπός του Φορέα είναι η προστασία, η συντήρηση η διαχείριση και η με κάθε τρόπο αξιοποίηση του πιο πάνω χώρου και η εκπόνηση σχετικών μελετών. Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων ρυθμίζονται οι ειδικότεροι σκοποί του 'Φορέα' οι τρόποι και τα μέσα εκπλήρωσης τους, οι πόροι του, τα όργανα διοίκησης του, η συγκρότηση και οι αρμοδιότητες των οργάνων αυτών, τα θέματα του προσωπικού του καθώς και κάθε άλλη συναφής λεπτομέρεια. Ποσοστό τουλάχιστον δέκα τοις εκατό (10%) των εσόδων του διαχειριστικού φορέα που ιδρύεται με το άρθρο αυτό διατίθενται για τη δημιουργία σύγχρονης υποδομής και δικτύων ποιότητας ζωής καθώς και για την παροχή αντισταθμιστικών οφελών στην ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων με αιχμή τα Σπάτα στο πλαίσιο του ολοκληρωμένου χωροταξικού, οικιστικού και αναπτυξιακού σχεδιασμού της περιοχής».*

Με τον νόμο αυτό λοιπόν καθορίζεται η μελλοντική χρήση της περιοχής του πρώην αεροδρομίου, αν και μετά την ψήφισή του διατυπώθηκαν από φορείς και πολιτικούς αντιδιαμετρικά αντίθετες απόψεις για την ανάπτυξη του χώρου του αεροδρομίου. Από το 1995 και μετά ξεκίνησαν οι πρώτες προτάσεις για την αστική ανάπτυξη/ανάπλαση της περιοχής. Το πρώτο ερευνητικό πρόγραμμα «Ανάπτυξη του Χώρου του Ελληνικού» έγινε από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο και τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, με επικεφαλής τον καθηγητή Λ. Βασενχόβεν, και περιελάμβανε τρεις φάσεις, από το 1995-2001 (κεφάλαιο 4 παρούσας μελέτης). Με βάση τον νόμο 2338/1995 δόθηκε η αρμοδιότητα για το ερευνητικό πρόγραμμα αυτό. Αντικείμενο του προγράμματος ήταν η διερεύνηση και ο σχεδιασμός της μελλοντικής ανάπτυξης του χώρου του αεροδρομίου.

Πρέπει να αναφερθεί σε αυτό το σημείο ότι η πρόβλεψη μετατροπής του χώρου του Αεροδρομίου του Ελληνικού σε μητροπολιτική ζώνη πρασίνου και αναψυχής έχει διατυπωθεί ως επίσημη κατεύθυνση του πολεοδομικού σχεδιασμού για την Αθήνα στα πλαίσια της εφαρμογής του Ρυθμιστικού Σχεδίου (ν.1515/1985). Η διαδικασία όμως του σχεδιασμού για το συγκεκριμένο έργο ξεκίνησε το 1995 και ενσωματώθηκε στον ν.2338/1995.

### **3.1.2. Ν.2730/1999 «ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ, ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»**

Όπως επισημάνθηκε στο εδάφιο 2.6. του κεφαλαίου 2, για τους Ολυμπιακούς Αγώνες 2004 αποφασίστηκε το 2001 ότι ένα Ολυμπιακό συγκρότημα θα χωροθετηθεί στον χώρο του πρώην αερολιμένα του Ελληνικού.

Ο νόμος 2730/1999 (ΦΕΚ 130 Α/1999), επέφερε κάποιες τροποποιήσεις στο Ρυθμιστικό Αθήνας, καθώς ενσωμάτωσε τις διατάξεις για τα Ολυμπιακά έργα, ως συστήματα πόλων υπερτοπικής σημασίας. Πιο αναλυτικά στο άρθρο 2 του εν λόγω νόμου, γίνεται χωροθέτηση και καθορισμός των γενικών χρήσεων στις περιοχές υποδοχής των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων. Οι τροποποιήσεις ήταν περιορισμένης έκτασης και αφορούσαν μόνο την χωροθέτηση και ένταξη των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων και των έργων υποστήριξής τους.

Ο χώρος του Αεροδρομίου του Ελληνικού καθορίστηκε ως περιοχή υποδοχής Ολυμπιακών αθλητικών εγκαταστάσεων και των αναγκαίων έργων ανάπλασης και υποστήριξής τους, και εγκρίθηκε σχέδιο γενικής διάταξης των παραπάνω εγκαταστάσεων και των δικτύων υποδομής. Η θεσμοθέτησή του έγινε στον ν. 2912/2001, στο άρθρο 41, ως ένας πόλος Ολυμπιακών εγκαταστάσεων, που ήταν ο σημαντικότερος, μετά από αυτόν του ΟΑΚΑ. Η χωροθέτηση των εγκαταστάσεων δημιούργησε νέα προγραμματικά δεδομένα συνδέοντας την μελλοντική ανάπτυξη του χώρου του πρώην αεροδρομίου και με τους στόχους της μετά-ολυμπιακής αξιοποίησης της Ολυμπιακής κληρονομιάς της Αθήνας [ΟΡΣΑ, 2009].

Για τον Άγιο Κοσμά και την ευρύτερη περιοχή του, που προσδιόρισε ως περιοχή υποδοχής του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας και των έργων υποστήριξής του, προέβλεψε ότι η περιοχή αυτή μετά την τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων θα λειτουργήσει ως υπερτοπικός πόλος αναψυχής, ναυταθλητισμού και πολιτισμού, με τις χρήσεις του άρθρου 8 του από 23.2/6.3.1987 προεδρικού διατάγματος (ΦΕΚ 166Δ'), όπως συμπληρώθηκε με την παράγραφο 18α του άρθρου 6 του ν. 2160/1993 (ΦΕΚ 118Α'), με εξαίρεση τις εξής χρήσεις: ξενοδοχεία, κέντρα διασκέδασης - αναψυχής, γήπεδα γκολφ, κατοικίες και καζίνο. Σημειώνεται ότι σε εφαρμογή του ν. 2730/1999 συντάχθηκε και εγκρίθηκε το ΕΣΟΑΠ Αγίου Κοσμά [Ελληνικό Α.Ε., 2012].

### 3.1.3. ΠΑΡΑΛΙΑΚΟ ΜΕΤΩΠΟ – ΕΣΟΑΠ ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ

Η περιοχή του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού συμπεριλαμβάνει και το παραλιακό μέτωπο του Αγίου Κοσμά. Όπως αναφέρθηκε ήδη, η παραλιακή ζώνη του ακινήτου χωρίζεται σε δύο διακριτές ενότητες: 1) το ΕΑΚΝ Αγίου Κοσμά (Εθνικό Αθλητικό Κέντρο Νεότητας) και 2) τις εγκαταστάσεις Ολυμπιακού πόλου Ιστιοπλοΐας. Οι εγκαταστάσεις του Ολυμπιακού Πόλου Ιστιοπλοΐας καλύπτουν το μεγαλύτερο μέρος της παράκτιας ζώνης του Ελληνικού.

Με τον ν. 2730/1999, στο άρθρο 1 και 2, επιλέγεται η περιοχή του Αγίου Κοσμά ως περιοχή υποδοχής του Ολυμπιακού κέντρου Ιστιοπλοΐας και των υποστηρικτικών έργων του. Για το λόγο αυτό, το 2002 εγκρίθηκε με το αντίστοιχο Προεδρικό Διάταγμα το 2002 (Π.Δ., ΦΕΚ 138Δ/2002), το Ειδικό Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (ΕΣΟΑΠ) του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας στον Άγιο Κοσμά, το οποίο περιλάμβανε τον καθορισμό χρήσεων γης κατά ζώνες, τους όρους δόμησης και την γενική διάταξη των κτιρίων. Προσδιορίστηκαν επίσης τρεις ζώνες για την ολυμπιακή περίοδο, και δύο ζώνες με επιμέρους περιοχές σε κάθε μια για την μετά - ολυμπιακή περίοδο.

Η πρώτη ζώνη αφορούσε τις μόνιμες εγκαταστάσεις, η δεύτερη την περιοχή μόνιμων και προσωρινών εγκαταστάσεων και η τρίτη την περιοχή των προσωρινών εγκαταστάσεων. Αντίστοιχα οι δύο ζώνες για την μετά - ολυμπιακή περίοδο ήταν οι εξής: 1) η ζώνη 1, ήταν η περιοχή για την εγκαταστάσεις τουρισμού, αναψυχής και ναυταθλητισμού, ενώ 2) η ζώνη 2, αφορούσε την περιοχή εγκαταστάσεων τουρισμού και αναψυχής. Μεταγενέστερα οι δύο ζώνες αυτές υπέστησαν τροποποιήσεις.

Το Ολυμπιακό κέντρο του Αγίου Κοσμά περιλαμβάνει την θαλάσσια ζώνη της μαρίνας με μία λιμενολεκάνη (συνολικής επιφάνειας 165.000 τ.μ., και βάθος 4μ.). Το έργο περιέλαβε επίσης την κατασκευή προσήνεμου μώλου μήκους 980μ. (σε μήκος 650μ. υπήρχαν παλαιότερες επιχώσεις), την προστασία με τεχνητούς ογκολίθους ολόκληρου του μώλου στην εξωτερική πλευρά και σε τμήμα της εσωτερικής πλευράς την κατασκευή ακρομωλίου, την κατασκευή κρηπιδωμάτων στο εσωτερικό του λιμανιού, την κατασκευή πλωτών προβλητών και ράμπων που προορίζονταν για τα σκάφη των αθλητών κα. Στη χερσαία ζώνη της μαρίνας αναπτύχθηκαν κτιριακές εγκαταστάσεις. Η συνολική επιφάνεια της εγκατάστασης ισούται με 382.608 τ.μ.



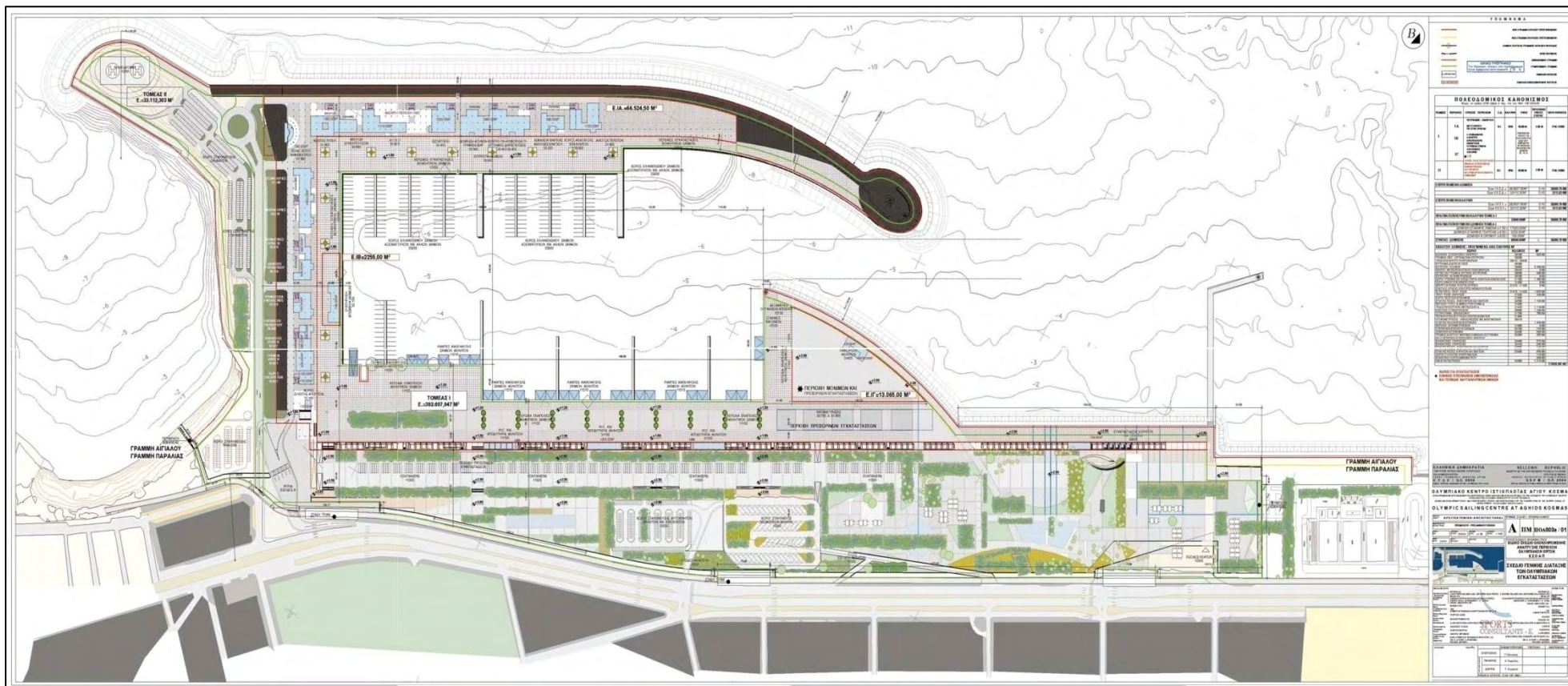
Στο Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας ο συντελεστής δόμησης ορίζεται σε 0,15 και η κάλυψη σε 15%. Το μέγιστο ύψος κατασκευών για τμήματα του λιμενοβραχίονα ορίζεται σε 10,0 μ. πλέον 1,5 μ. για την τοποθέτηση στέγης. Για το υπόλοιπο δομήσιμο τμήμα της Ολυμπιακής Εγκατάστασης, το μέγιστο ύψος ορίζεται σε τέσσερα μέτρα πλέον ενός μέτρου και πενήντα εκατοστών για τοποθέτηση στέγης.

Το θεσμικό πλαίσιο δόμησης και οι επιτρεπόμενες χρήσεις γης στο χώρο των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων του Αγίου Κοσμά προσδιορίζονται από το ΕΣΟΑΠ της περιοχής. Το ΕΣΟΑΠ διαχωρίζει την περιοχή σε ζώνες, σε κάθε μια από την οποία προσδιορίζονται διαφορετικοί όροι και χρήσεις γης.

Στα παρακάτω σχέδια παρουσιάζεται η γενική διάταξη των ολυμπιακών εγκαταστάσεων, καθώς επίσης και η θέση τους σε σχέση με την περιοχή του Ελληνικού.

Προοπτικές Ανάπτυξης του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού  
3. Θεσμικό Πλαίσιο και Βασικές Αρχές Σχεδιασμού

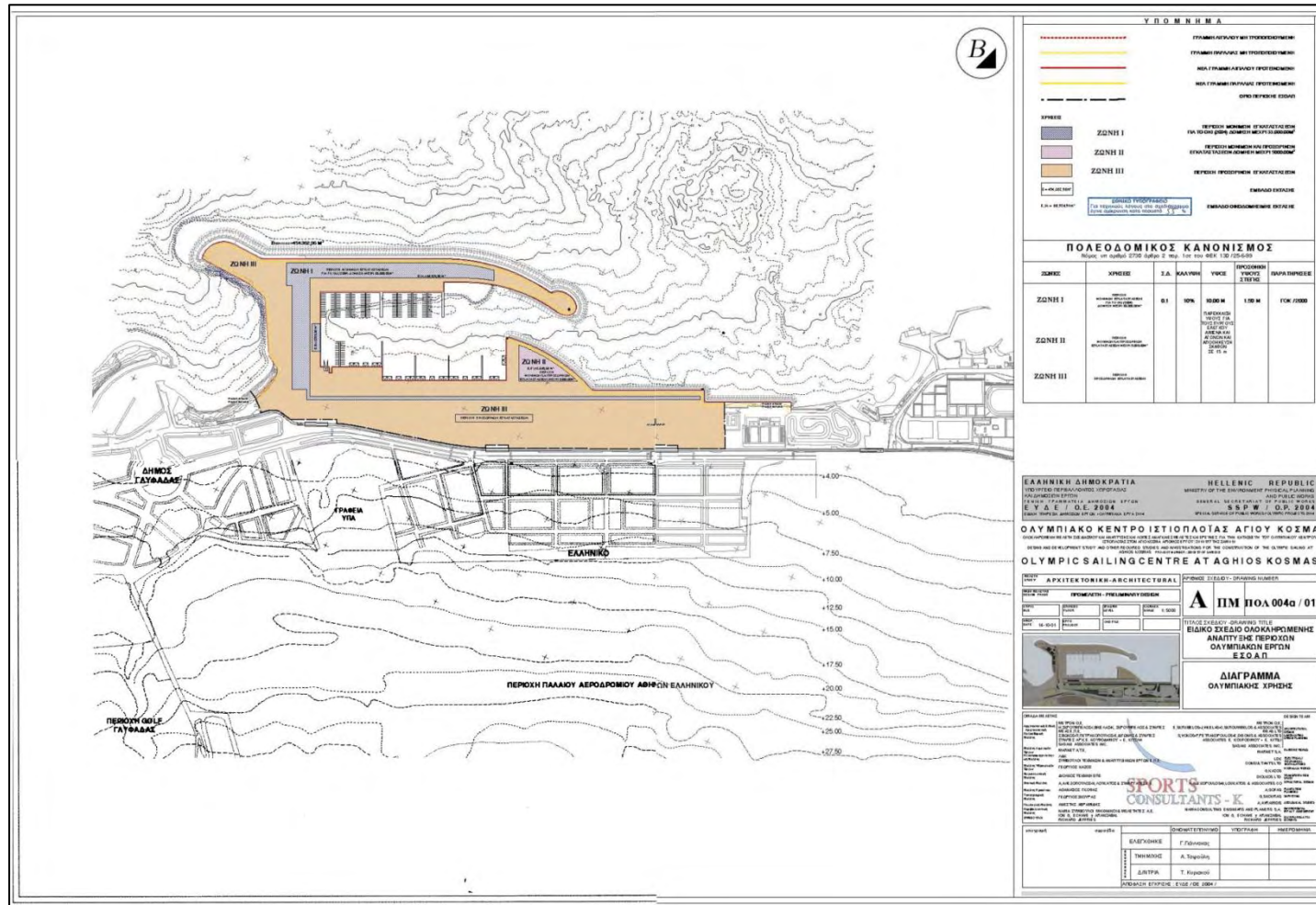
Εικόνα 3.1.: Σχέδιο Γενικής Διάταξης Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων



Πηγή: ΕΣΟΑΠ Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά, (ΦΕΚ 138Δ'/2002)

Προοπτικές Ανάπτυξης του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού  
3.Θεσμικό Πλαίσιο και Βασικές Αρχές Σχεδιασμού

Εικόνα 3.2.: Διάγραμμα Ολυμπιακής Χρήσης



Πηγή: ΕΣΟΑΠ Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοίας Αγίου Κοσμά, (ΦΕΚ 138Δ'/2002)

Προοπτικές Ανάπτυξης του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού  
3.Θεσμικό Πλαίσιο και Βασικές Αρχές Σχεδιασμού

Εικόνα 3.3.: Αεροφωτογραφία της περιοχής του Αγίου Κοσμά



Πηγή: Ελληνικό Α.Ε., 2012

### **3.1.4. Ν.3342/2005 «ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΚΑΠ. »**

Ο νόμος αυτός επέφερε κάποιες τροποποιήσεις στις προβλέψεις του ν. 2730/1999 (ΦΕΚ 131/Α'/6.6.2005). Βάσει του άρθρου 23 του παραπάνω νόμου, «Βιώσιμη ανάπτυξη και κοινωνική αξιοποίηση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων, αδειοδότηση, χρήσεις, λειτουργίες τους, διάρθρωση, οργάνωση και λειτουργία Γενικής Γραμματείας Ολυμπιακής Αξιοποίησης», στις Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις του Ελληνικού και εντός του περιγράμματος των υφιστάμενων εγκαταστάσεων επιτρέπονται, πλην των χρήσεων που δόθηκαν για την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων με τον ν.2730/99, και οι εξής λειτουργίες και χρήσεις:

- Ολυμπιακή Εγκατάσταση Κανό – Καγιάκ - Σλάλομ: στις μεν υφιστάμενες εγκαταστάσεις επιτρέπονται εμπορικά καταστήματα ενοικίασης ή αγοράς αθλητικών ειδών, χώροι εστίασης κοινού, στον δε περιβάλλοντα χώρο: θεματικό πάρκο (αθλητικό), υδροπάρκο.
- Ολυμπιακή Εγκατάσταση Καλαθοσφαίρισης και Ξιφασκίας: πολιτιστικές εκδηλώσεις, εμπορικά καταστήματα, χώροι εστίασης κοινού, εκθέσεις.
- Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις Μπείζμπολ, Σόφτμπολ και Χόκεϊ: βοηθητικοί χώροι των αθλητικών χρήσεων, πολιτιστικές εκδηλώσεις, χώροι εστίασης κοινού.

Εν συνεχεία στο άρθρο 24 του ίδιου νόμου, για το Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά (άρθρο 24), πλην των χρήσεων που προέβλεψε ο ν.2730/1999, προστέθηκαν διάφορες λειτουργίες και χρήσεις στις ζώνες 1 και 2. Επίσης, ορίστηκε συντελεστής δόμησης ίσος με 0,15 και ποσοστό κάλυψης 15%, και ορισμένοι άλλοι όροι δόμησης. Τέλος, προσδιορίστηκε ότι οι ρυθμίσεις του πδ 1/5.3.2004 (ΦΕΚ 254Δ) για τις χρήσεις στην παραλιακή ζώνη της Αττικής δεν έχουν εφαρμοστεί στην περιοχή του ΟΚΙ Αγίου Κοσμά, πλην των παρ. 8, 9 και 10 του εν λόγω πδ.

Τέλος, το Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας του Αγίου Κοσμά, ανταποκρίνεται απόλυτα στον βασικό στόχο του προγράμματος ανάπτυξης της περιοχής, καθώς αποτέλεσε έργο ολυμπιακής χρήσης ενώ παράλληλα συντέλεσε στη δημιουργία μιας ενοποιημένης και λειτουργικής περιοχής που είναι ταυτόχρονα και η διέξοδος προς τη θάλασσα της παράκτιας περιοχής του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού.

### **3.1.5. Ν.3894/2010 «ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ»**

Πρόσφατα και συγκεκριμένα το Δεκέμβριο του 2010, στο πλαίσιο της δύσκολης οικονομικής συγκυρίας που βρίσκεται η χώρα και της πίεσης από τους δανειστές για μείωση του ελλείμματος ξεκίνησε η δημόσια συζήτηση για την αξιοποίηση του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού με παραχώρηση σε ιδιώτες επενδυτές. Ο νόμος αυτός αφορά την επίσπευση των αποκρατικοποιήσεων και την εκποίηση δημόσιας ακίνητης περιουσίας, με πρώτη προτεραιότητα το χώρο του Ελληνικού.

Στις 15 Δεκεμβρίου 2010 συνεδρίασε η Διυπουργική Επιτροπή Αναδιαρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων (Δ.Ε.Α.Α.) με θέμα την Αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας του Δημοσίου και την επιτάχυνση του προγράμματος αποκρατικοποιήσεων και αναδιαρθρώσεων. Σχετικά με την αξιοποίηση του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού, το δελτίο τύπου των αποφάσεων της ΔΕΑΑ αναφέρει:

*«Με στόχο την επιτάχυνση της διαδικασίας αξιοποίησης του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού και με τη χρήση της διαδικασίας fast-track, αποφασίστηκε α) συγκρότηση φορέα ειδικού σκοπού ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ Α.Ε. στον οποίο περιέρχεται η διαχείρισή της, και β) η πρόσληψη χρηματοοικονομικών και τεχνικών συμβούλων για την αξιοποίηση της έκτασης».*

Η αξιοποίηση του πρώην αεροδρομίου αποτελεί άμεση και αυτοτελή προτεραιότητα μεταξύ των 4 αποφάσεων (αναγράφονται στον νόμο) για την αξιοποίηση της Δημόσιας Ακίνητης Περιουσίας. Συγκεκριμένα η αξιοποίηση του τέως αεροδρομίου Ελληνικού θα πραγματοποιηθεί με την συγκρότηση φορέα ειδικού σκοπού, (special-purpose vehicle ή SPV). Το Μάιο του 2011 ιδρύεται η ανώνυμη εταιρεία Ελληνικό Α.Ε., με σκοπό τη διαχείριση και αξιοποίηση της έκτασης του πρώην αεροδρομίου Ελληνικού με Πρόεδρο τον κ. Σπύρο Πολλάλη. Τον ίδιο χρόνο, τον Ιούλιο του 2011 με βάση τον ν. 3986.2011, ιδρύεται το Ταμείο Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) στο οποίο μεταβιβάζονται τον Σεπτέμβριο του 2011 το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας Ελληνικό Α.Ε.

### **3.1.6. Ν.4062/2012, ΕΝΟΤΗΤΑ Α΄, «ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΠΡΩΗΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»**

Έπειτα από τον νόμο 2338/1995, και την πρόταση για δημιουργία μητροπολιτικού πάρκου στην περιοχή του Ελληνικού και τις σχετικές προτάσεις ανάπτυξής του, ο νόμος 4062/2012 (ΦΕΚ 70/Α 30.03.2012) θεσμοθετεί την αξιοποίηση και ανάπτυξη του χώρου του πρώην αεροδρομίου και της παράκτιας Ολυμπιακής Ζώνης του Αγίου Κοσμά, με την δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου. Στην ενότητα Α΄ του εν λόγω νόμου (άρθρο 1), αναφέρεται ότι η αξιοποίηση του χώρου του Ελληνικού συνιστά σκοπό έντονου δημοσίου συμφέροντος.

Πιο αναλυτικά στο άρθρο 2 «Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού – Αγίου Κοσμά», καταρτίζεται και εγκρίνεται το Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης της εν λόγω περιοχής. Ο Μητροπολιτικός αυτός Πόλος συγκροτείται από το ακίνητο του Ελληνικού, το πρώην Ολυμπιακό κέντρο Ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά Αττικής και το Εθνικού Αθλητικού Κέντρου Νεότητας (Ε.Α.Κ.Ν.) Αγίου Κοσμά Αττικής. Η συνδυασμένη ανάπτυξη τους θα επιτευχθεί μέσω ενός σχεδίου ανάπτυξης.

Με το πιο πάνω Σχέδιο προσδιορίζονται τα όρια της έκτασης του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού – Αγίου Κοσμά που πρόκειται να αναπτυχθεί, καθώς επίσης προσδιορίζονται και εγκρίνονται τα όρια των ειδικότερων ζωνών, οι περιοχές προς πολεοδόμηση, οι ζώνες ανάπτυξης (περιοχές που δεν πρόκειται να πολεοδομηθούν), τα όρια και η έκταση κάθε ζώνης, οι χρήσεις, οι όροι δόμησης και άλλες πολεοδομικές διατάξεις.

Οι γενικές χρήσεις που ισχύουν στις προς πολεοδόμηση περιοχές είναι η χρήση της αμιγούς κατοικίας, της γενικής κατοικίας καθώς και οι χρήσεις πολεοδομικού κέντρου των άρθρων 2,3 και 4 του Π.Δ. του 1987. Στις ζώνες ανάπτυξης ισχύουν οι χρήσεις της παραγράφου Β΄ του ν. 3986/2011 (τουρισμός, επιχειρηματικά πάρκα, θεματικά πάρκα, υποδομές μεταφοράς κ.α.), οι χρήσεις σταθμών μεταφόρτωσης, ανακύκλωσης και επεξεργασίας απορριμμάτων, κοιμητηρίων και οι χρήσεις εκπαίδευσης και έρευνας (αθλητικές εγκαταστάσεις, ιατρεία, υπηρεσίες διοίκησης, ερευνητικά κέντρα, πολιτιστικές εγκαταστάσεις κ.α.).

Ο μικτός συντελεστής δόμησης ορίζεται στο 0,5 για όλη την έκταση του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού – Αγίου Κοσμά. Στις προς πολεοδόμηση περιοχές ο σ.δ. δεν πρέπει να υπερβαίνει το 2,2, ενώ στις ζώνες ανάπτυξης κυμαίνεται από 0,2 έως 0,4. Όσον αφορά των ύψος των κτιρίων, η κατασκευή υψηλών κτιρίων και εγκαταστάσεων σε επί μέρους περιοχές ή ζώνες του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού – Αγίου Κοσμά, χρειάζεται να τεκμηριώνεται από ειδική μελέτη. Επίσης, το μέγιστο επιτρεπόμενο ποσοστό κάλυψης ορίζεται στο 35% στο σύνολο της έκτασης, ενώ ειδικότερα στις ζώνες ανάπτυξης στο 30%.

Το κέντρο της ανάπτυξης, η «καρδιά» του Μητροπολιτικού Πόλου, θα είναι το Μητροπολιτικό Πάρκο πρασίνου και αναψυχής. Προτείνεται από το νόμο να χωροθετηθεί στο τμήμα το οποίο καταλάμβανε το τέως αεροδρόμιο του Ελληνικού, με συνολική έκταση επιφάνειας τουλάχιστον 2.000 στρέμματα, με χρήσεις πρασίνου, ελεύθερων χώρων, αναψυχής, αθλητισμού, πολιτισμού, κοινωφελών λειτουργιών και πρότυπων αστικών υποδομών. Η επιφάνεια των κτιρίων εντός του πάρκου δεν πρέπει να ξεπερνά το 10%, ο μέγιστος αριθμός ορόφων ορίζεται στους δύο (2) και τέλος το μέγιστο ύψος τους σε δέκα (10) μέτρα. Επιτρέπεται η κατασκευή ενός μόνο υψηλού κτιρίου ειδικής αρχιτεκτονικής. Η συνολική επιφάνεια του Μητροπολιτικού Πάρκου ανέρχεται στο 75% της συνολικής έκτασης του Μητροπολιτικού Πόλου.

Για το παραλιακό μέτωπο της έκτασης, δηλαδή την περιοχή του Αγίου Κοσμά, ο μέγιστος επιτρεπτός συντελεστής ορίζεται σε 0,25 ενώ το μέγιστο ύψος κτιρίων σε δέκα έξι (16) μέτρα. Επιτρέπεται η κατασκευή ενός μόνο υψηλού κτιρίου ειδικής αρχιτεκτονικής σχεδίασης. Οι χρήσεις που επιτρέπονται στην εν λόγω περιοχή είναι αυτές του τουρισμού, της αναψυχής, εκπαίδευσης, έρευνας και ψυχαγωγίας. Η χρήση της αμιγούς κατοικίας στην παραλιακή ζώνη επιτρέπεται, αλλά να μην ξεπερνά το 40% της συνολικής έκτασης του παραλιακού μετώπου.

Από το 2011 και έπειτα το ακίνητο το έχει αναλάβει το ΤΑΙΠΕΔ με την ανώνυμη εταιρεία «Ελληνικό – Εταιρεία Διαχείρισης και Αξιοποίησης Ακινήτων Ελληνικού Αεροδρομίου Α.Ε.» (εφεξής «Ελληνικό Α.Ε.»). Αυτοί είναι υπεύθυνοι για το Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης του Ελληνικού, βάσει του άρθρου 2 του ν.4062/2012.

Το άρθρο 3 «Εφαρμογή Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης» περιλαμβάνει τις διατάξεις, τις διαδικαστικές ρυθμίσεις και κατευθύνσεις για την υλοποίηση του Σχεδίου και των κατευθύνσεων του άρθρου 2 του ίδιου νόμου. Το Σχέδιο



Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης θα εγκριθεί με Προεδρικό Διάταγμα, που θα εκδοθεί με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και ΠΕΚΑ. Εν συνέχεια στο άρθρο 4 «Παραχώρηση χρήσης αιγιαλού και παραλίας», παραχωρείται απευθείας στην εταιρεία Ελληνικό Α.Ε. ή σε θυγατρικές της εταιρείες ή σε τρίτους που έλκουν από αυτές δικαιώματα, το δικαίωμα της χρήσης του αιγιαλού και της παραλίας, του συνεχόμενου ή παρακείμενου θαλάσσιου χώρου και του πυθμένα. Με την απόφαση αυτή καθορίζεται ο χρόνος παραχώρησης και το ετήσιο οικονομικό αντάλλαγμα.

Τέλος, στα επόμενα άρθρα γίνεται λόγος για την δημιουργία «Γραφείου Ελληνικού», για άδειες δόμησης και κατεδάφισης, για θέματα παραχωρήσεων και μισθώσεων, καθώς επίσης πραγματοποιούνται και κάποιες μικρές τροποποιήσεις στον ν. 3986/2011.

Όπως γίνεται κατανοητό, ο νόμος αυτός δίνει προορίζει την έκταση του πρώην αεροδρομίου καθώς και την παράκτια ζώνη της, για την δημιουργία ενός Μητροπολιτικού Πάρκου, το οποίο απουσιάζει από την εικόνα της πρωτεύουσας.

Στο σημείο αυτό θα παρουσιαστεί ένας συγκεντρωτικός πίνακας με το ιστορικό του νομοθετικού πλαισίου για την περιοχή του Ελληνικού. Μετά την παρουσίαση του νομοθετικού πλαισίου για τον χώρο του Ελληνικού, θα παρουσιαστούν τα σχέδια του υπερκείμενου πολεοδομικού σχεδιασμού.

Πίνακας 3.1.: Συγκεντρωτικός πίνακας νομοθετικού πλαισίου για το Ελληνικό

Νόμος	ΦΕΚ	Τίτλος	Περιεχόμενο	Κατευθύνσεις για το Ελληνικό
Ν. 2338/1995	ΦΕΚ 202Α'/14.9.1995	«Κύρωση Σύμβασης του Νέου Διεθνούς Αεροδρομίου της Αθήνας στα Σπάτα και άλλες διατάξεις»	1) Κύρωση σύμβασης για την κατασκευή του νέου Διεθνούς Αεροδρομίου στα Σπάτα, 2) Μεταφορά από το Ελληνικό στα Σπάτα και παύση λειτουργίας του Ελληνικού	<b>1)</b> Η έκταση του Ελληνικού προορίζεται για δημιουργία Μητροπολιτικής ζώνης πρασίνου, <b>2)</b> Ίδρυση ΝΠΙΔ με επωνυμία «Διαχειριστικός φορέας Μητροπολιτικής Ζώνης πρασίνου Λεκανοπεδίου Αθηνών» και <b>3)</b> Αντισταθμιστικά οφέλη για την περιοχή των Σπατών
Ν. 2730/1999	ΦΕΚ 130 Α'/1999	«Σχεδιασμός, Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη και Εκτέλεση Ολυμπιακών Έργων και άλλες διατάξεις»	Χωροθέτηση και καθορισμός των γενικών χρήσεων στις περιοχές υποδοχής Ολυμπιακών εγκαταστάσεων	<b>1)</b> Καθορισμός χώρου Ελληνικού ως περιοχή υποδοχ'γς Ολυμπιακών αθλητικών εγκαταστάσεων και των αναγκαίων έργων υποδομής τους <b>2)</b> Θεσμοθετείται με τον ν. 2912/2001 ως ο σημαντικότερος πόλος μετά από αυτόν του ΟΑΚΑ, <b>3)</b> Εγκρίνεται το σχέδιο γενικής διάταξης και <b>4)</b> Ο Άγιος Κοσμάς επιλέγεται ως περιοχή υποδοχής του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας
ΕΣΟΑΠ Αγίου Κοσμά - Π.Δ. 2002	ΦΕΚ 138Δ'/2002	«Ειδικό Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας στον Άγιο Κοσμά»	Μετά τον ν.2730/1999 εγκρίνεται το 2002 το ΕΣΟΑΠ για τον Άγιο Κοσμά	<b>1)</b> Καθορισμός χρήσεων γης κατά ζώνες, όροι δόμησης και γενική διάταξη κτιρίων για την περιοχή, <b>2)</b> Καθορίστηκαν 3 Ολυμπιακές Ζώνες και 2 Μετά - Ολυμπιακές και <b>3)</b> Όροι, συντελεστές δόμησης και μέγιστο ύψος σε κάθε ζώνη, καθορίστηκαν στο ΕΣΟΑΠ

Νόμος	ΦΕΚ	Τίτλος	Περιεχόμενο	Κατευθύνσεις για το Ελληνικό
N. 3342/2005	ΦΕΚ 131/Α'/6.6.2005	«Βιώσιμη ανάπτυξη και αξιοποίηση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων κλ.»	Καθορισμός Μετά - Ολυμπιακών χρήσεων για τις Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις	Για το Ελληνικό καθορίστηκαν οι χρήσεις στα : 1) Ολυμπιακή εγκατάσταση Κανόε - Καγιάκ - Σλάλομ (εμπορικά καταστήματα, χώροι εστίασης, θεματικό πάρκο, Υδροπάρκο), 2) Ολυμπιακή εγκατάσταση Καλαθοσφαίρισης και Ξυφασκίας (εμπορικά καταστήματα, εκθέσεις, χώροι εστίασης και πολιτιστικές εκδηλώσεις), 3) Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις Μπέιζμπολ, Σόφτμπολ και Χόκεϊ (βοηθητικοί χώροι των αθλητικών χρήσεων, πολιτιστικές εκδηλώσεις, χώροι εστίασης κοινού) και 4) Άγιος Κοσμάς (υπερτοπικός πόλος αναψυχής, ναυταθλητισμού και πολιτισμού με σ.δ.=0,15 και π.κ.=15%).
N. 3894/2010	ΦΕΚ 204Α'/2010	«Επιτάχυνση και Διαφάνεια υλοποίησης Στρατηγικών Επενδύσεων»	Επίσπευση των αποκρατικοποιήσεων και την εκποίηση δημόσιας ακίνητης περιουσίας, με πρώτη προτεραιότητα το χώρο του Ελληνικού	<b>1)</b> Σύγκρότηση φορέα ειδικού σκοπού Ελληνικό Α.Ε., <b>2)</b> Πρόσληψη χρηματοοικονομικών και τεχνικών συμβούλων για την αξιοποίηση της έκτασης

Νόμος	ΦΕΚ	Τίτλος	Περιεχόμενο	Κατευθύνσεις για το Ελληνικό
Ν. 4062/2012	ΦΕΚ 70/Α 30.03.2012	Ενότητα Α' «Αξιοποίηση του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού και άλλες διατάξεις»	Θεσμοθέτηση της αξιοποίησης και ανάπτυξης του χώρου του πρώην αεροδρομίου και της παράκτιας Ολυμπιακής ζώνης του Αγίου Κοσμά, με τη δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου	<b>1)</b> Έγκριση και κατάρτιση του Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά (όρια έκτασης, έδικοτερες ζώνες, περιοχές προς πολεοδόμηση, ζώνες ανάπτυξης, όροι και περιορισμοί δόμησης), <b>2)</b> Στις προς πολεοδόμηση περιοχές κυριαρχεί η χρήση της γενικής κατοικίας ενώ στις ζώνες ανάπτυξης οι χρήσεις του τουρισμού, επιχειρηματικών πάρκων, θεματικών πάρκων, υποδομών μεταφοράς κ.α., <b>3)</b> Για όλη τη περιοχή ο μικτός συντελεστής δόμησης είναι ίσος με 0,5 και το ποσοστό κάλυψης στο 30%, <b>4)</b> Μητροπολιτικό Πάρκο = 2.000 στρέμματα (75% συνολικής έκτασης), <b>5)</b> Για τον Άγιο Κοσμά ο σ.δ.= 0,25, το μέγιστο ύψος κτιρίων=16 μέτρα και η χρήση της αμιγούς κατοικίας δεν θα ξεπερνά το 40%, <b>6)</b> Διαδικασίες υλοποίησης του σχεδίου

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

### 3.2. ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΘΗΝΑΣ

Μετά από 26 χρόνια εφαρμογής του πρώτου Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας (ν.1515/1985, ΦΕΚ 18Α'), ψηφίστηκε επί της αρχής το νομοσχέδιο για το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας/Αττικής 2021 (Ιούλιος 2014), με χρονικό ορίζοντα το έτος 2021.

#### ***ΡΣΑ του 1985***

Το προγενέστερο ΡΣΑ (ν.1515/1985, ΦΕΚ 18Α') περιλάμβανε κατευθύνσεις και δράσεις που είχαν άμεση ή έμμεση σχέση με χώρο του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού και τις προοπτικές ανάπτυξής του. Η πρόβλεψη για μετατροπή του χώρου σε μητροπολιτικό πάρκο, σε χώρο αναψυχής και πρασίνου είχε διατυπωθεί για πρώτη φορά στο ΡΣΑ του 1985, και αποτελούσε κατεύθυνση του πολεοδομικού σχεδιασμού της Αθήνας. Προέβλεπε λοιπόν την δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου πρασίνου, αναψυχής και πολιτισμού, έκτασης 570 εκταρίων στο χώρο του Ελληνικού.

Συγκεκριμένα στο άρθρο 15, αναφέρονται οι εξής συγκεκριμένες κατευθύνσεις για την περιοχή του Ελληνικού:

1. *«Δημιουργία πολυκεντρικής πόλης. Η δημιουργία πολυκεντρικής πόλης επιδιώκεται με δημιουργία νέων δυναμικών κέντρων σε αδόμητη γη, και ... ιδιαίτερη ενίσχυση των κέντρων δήμων υπερτοπικής σημασίας. Το Ελληνικό, στο πλαίσιο αυτό, χαρακτηρίζεται ως δευτερεύον κέντρο της χωροταξικής υποεπάρκειας Λεκανοπεδίου.»*
2. *«Για την αναψυχή-ψυχαγωγία υπερτοπικής σημασίας, προβλέπεται δημιουργία συστήματος πόλων υπερτοπικής σημασίας, στους οποίους χωροθετούνται Ολυμπιακά Έργα, και μετά την τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων συνδυασμένες λειτουργίες αθλητισμού, τουρισμού-αναψυχής, κοινωνικών εξυπηρετήσεων και πολιτισμού της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας. Δύο εκ των πόλων είναι ο Άγιος Κοσμάς και το Ελληνικό.»*

Με την τροποποίησή του το 1992 (ν.2052/92), ορίζει την περιοχή του πρώην αερολιμένα, ως ένα από τα δευτερεύοντα κέντρα της χωροταξικής υποεπάρκειας του Λεκανοπεδίου. Με τον νόμο αυτό η μεταφορά του αεροδρομίου ενσωματώνεται στις κατευθύνσεις του ΡΣΑ του 1985. Είναι συνεπώς φανερό ότι η θέση του Ελληνικού στην συνολική ιεραρχία κέντρων δικαιολογεί την αυξημένη παρουσία τριτογενών

δραστηριοτήτων, σκεπτικό στο οποίο εξαρχής εντάχθηκε και η δημιουργία του Επιχειρηματικού και Εκθεσιακού Κέντρου στο Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού.

### ***Νέο ΡΣΑ/Αττική 2021***

Η διαδικασία επικαιροποίησης του ΡΣΑ ξεκίνησε το 1996, με ένα διεθνές συνέδριο που οργάνωσε ο Οργανισμός της Αθήνας με θέμα «Αθήνα-Αττική: Στρατηγικός σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη». Τα συμπεράσματα του συνεδρίου έδωσαν περαιτέρω ώθηση προς αυτή την κατεύθυνση με ανάθεση σειράς μελετών και ερευνών μεταξύ των οποίων και αυτής που αφορούσε στην ανάπτυξη του αεροδρομίου Ελληνικού, όπως και εκείνη που αφορούσε στο νέο αεροδρόμιο Σπάτων και στην ευρύτερη περιοχή του [ΟΡΣΑ, 2009].

Τον Ιούλιο του 2014 υπερψηφίστηκε επί της αρχής το νομοσχέδιο για το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας/Αττικής 2021. Το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (ΟΡΣΑ) είχε εκπονήσει το σχέδιο νόμου του νέου ΡΣΑ από το 2012.

Στο άρθρο 46 του νομοσχεδίου με τίτλο «Στρατηγική Ανάπτυξης Αγίου Κοσμά - Ελληνικού», περιγράφονται οι κατευθύνσεις για την περιοχή του Ελληνικού. Χαρακτηριστικά αναφέρεται: *«Το τέως Αεροδρόμιο Ελληνικού σε συνδυασμό με την παράκτια Ολυμπιακή ζώνη του Αγίου Κοσμά (Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας του Αγίου Κοσμά και έκταση ομόρων αθλητικών εγκαταστάσεων Αγίου Κοσμά) αναπτύσσεται με σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος των κατοίκων του Λεκανοπεδίου και την ενίσχυση της Αθήνας / Μεσογειακής Πρωτεύουσας ως τουριστικού προορισμού, επιχειρηματικού κέντρου και χώρου πολιτισμού - αναψυχής στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου. Προωθείται πρόγραμμα ολοκληρωμένης ανάπτυξης, που περιλαμβάνει Μητροπολιτικό Πάρκο κοινοχρήστου πρασίνου έκτασης όχι μικρότερης του 50% της συνολικής, υψηλής οικολογικής – αρχιτεκτονικής ποιότητας από το οποίο τα 2.500 στρ. αποτελούν ενιαίο Πάρκο. Στις υπόλοιπες εκτάσεις εντάσσεται συγκρότημα ολοκληρωμένης ανάπτυξης μικτών χρήσεων, όπως ενδεικτικά χρήσεις εκπαίδευσης, πολιτισμού, έρευνας και υγείας, τουρισμού-αναψυχής, αθλητισμού, εμπορικών δραστηριοτήτων (εξαιρουμένων των εμπορικών κέντρων άνω των 20.000 τ.μ.), κοινωνικών εξυπηρετήσεων, υπηρεσιών, κατοικίας και επιχειρηματικού κέντρου.»*

Επί πρόσθετα στο άρθρο 48 «Μητροπολιτικά Πάρκα», ο χώρος του Ελληνικού ορίζεται ως Αστικό Μητροπολιτικό Πάρκο και προωθείται η θεσμοθέτησή του.

Επιπλέον τονίζεται η σημαντικότητά του για την ανάδειξη του ρόλου της Αθήνας/Αττικής ως πολιτιστικής Μητρόπολης.

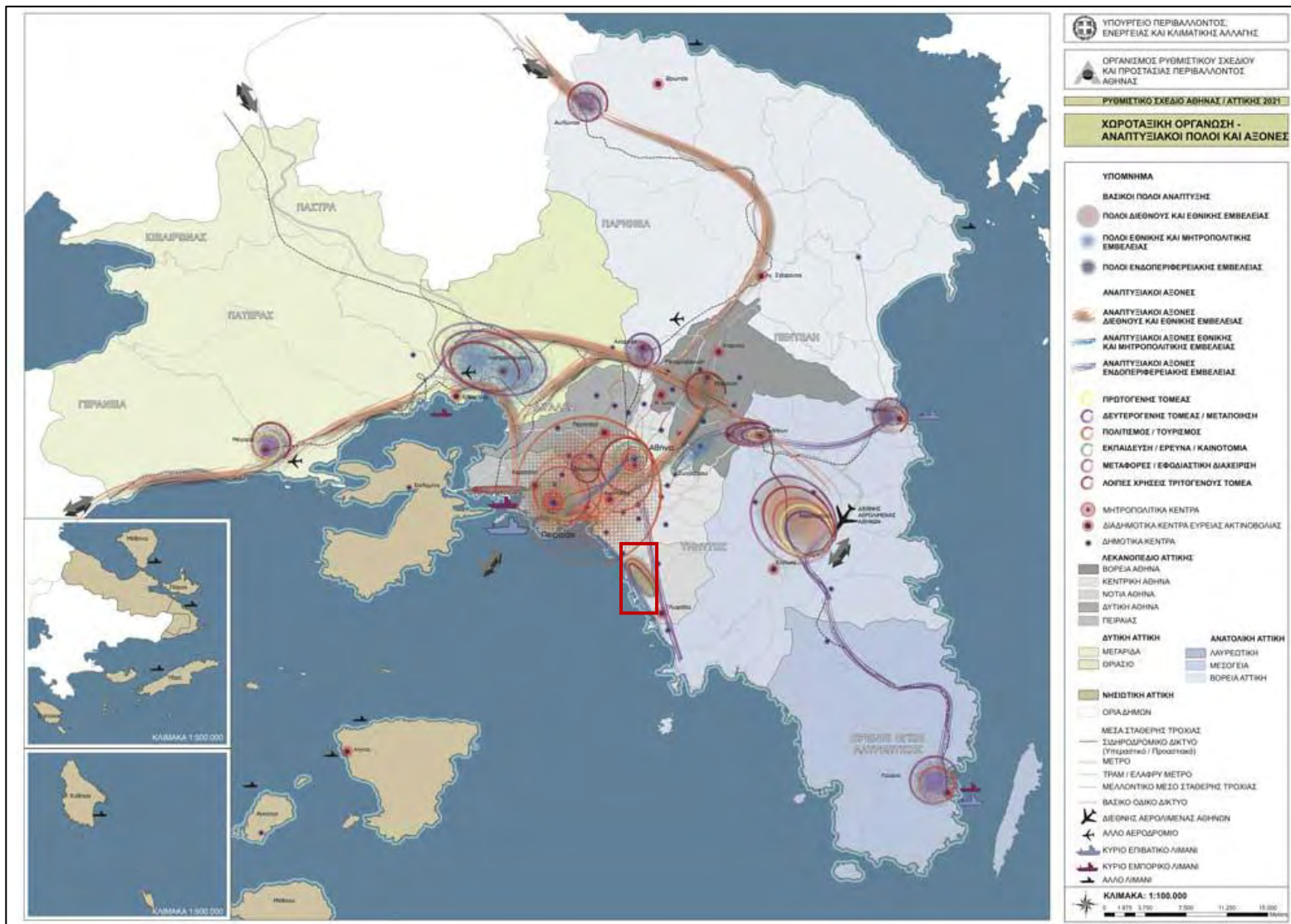
Στην εικόνα 3.4., παρουσιάζεται η Χωροταξική Οργάνωση και οι Αναπτυξιακοί Πόλοι και Άξονες του νέου ΡΣΑ. Η περιοχή του Ελληνικού, χαρακτηρίζεται στον εν λόγω χάρτη ως Αναπτυξιακός Πόλος Τουρισμού/Πολιτισμού, Εκπαίδευσης/Ερευνας/Καινοτομίας και Λοιπών Χρήσεων του Τριτογενούς Τομέα, ενώ από το παραλιακό μέτωπο που Αγίου Κοσμά διέρχεται ο Μητροπολιτικός Άξονας Εθνικής και Μητροπολιτικής Εμβέλειας.

Στον χάρτη με τίτλο «Οργάνωση Παραγωγικών Δραστηριοτήτων», εικόνα 3.5., οι παραγωγικές δραστηριότητες που αναπτύσσονται βάσει του νέου ΡΣΑ στον πρώην αερολιμένα, είναι αυτές του Πολιτισμού και του Τουρισμού/Αθλητισμού/Αναψυχής.

Εν συνεχεία, στην εικόνα 3.6. όπου παρατίθεται ο χάρτης «Προστασία και Αναβάθμιση Περιβάλλοντος», η περιοχή του Ελληνικού χαρακτηρίζεται ως Αστικό Μητροπολιτικό Πάρκο.

Τέλος, στον χάρτη όπου παρουσιάζεται το Στρατηγικό Σχέδιο του νέου ΡΣΑ/Αττική 2021, το Ελληνικό χαρακτηρίζεται ως Βασικός Πόλος Ανάπτυξης, ενώ από την παράκτια ζώνη του διέρχεται ο Αναπτυξιακός Άξονας. Με το κόκκινο ορθογώνιο σημειώνεται η θέση του ακινήτου του Ελληνικού.

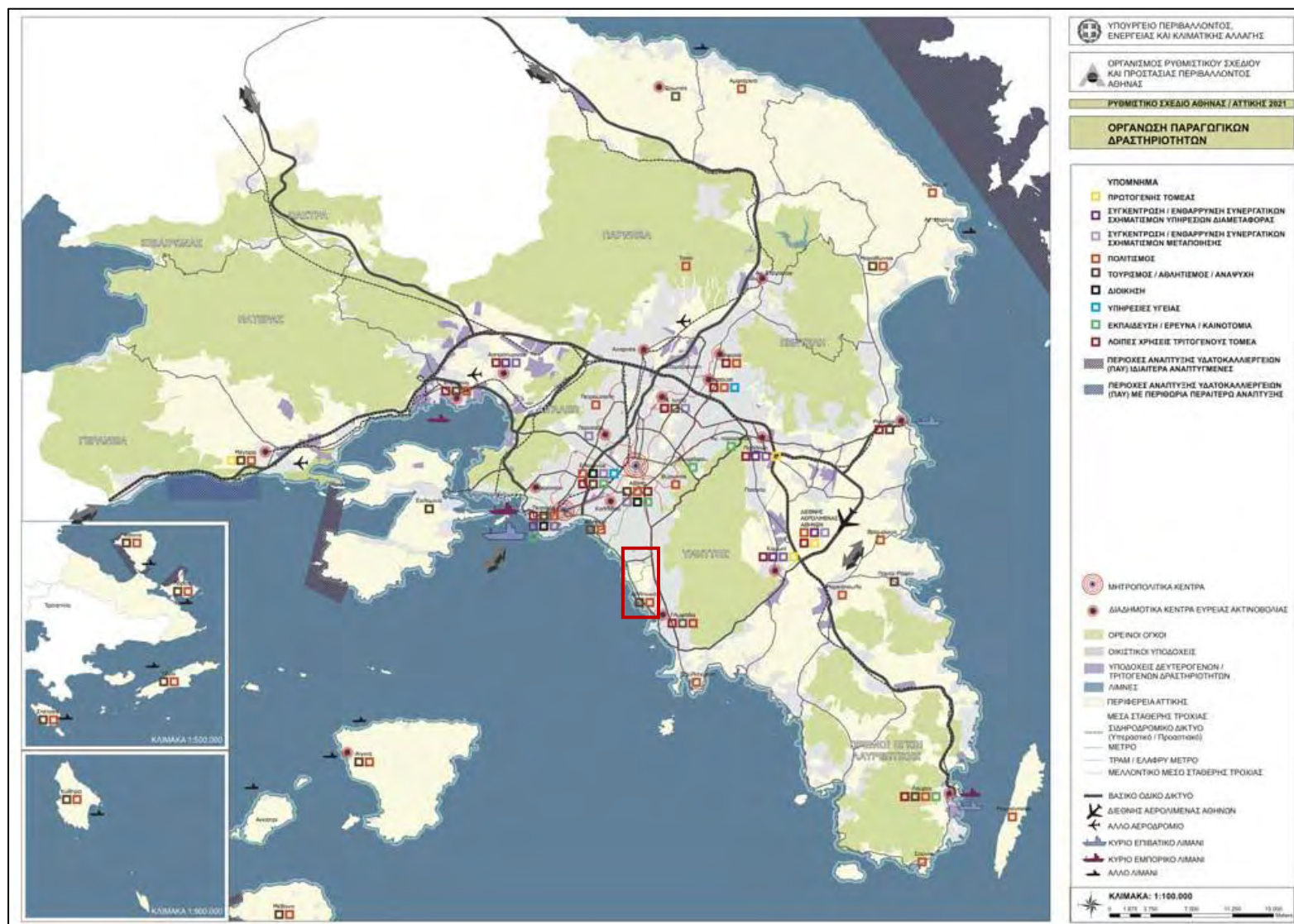
Εικόνα 3.4.: Χωροταξική Οργάνωση – Αναπτυξιακοί Πόλοι και Άξονες ΡΣΑ/2021



Πηγή: Σχέδιο Νόμου ΡΣΑ/2021,2012

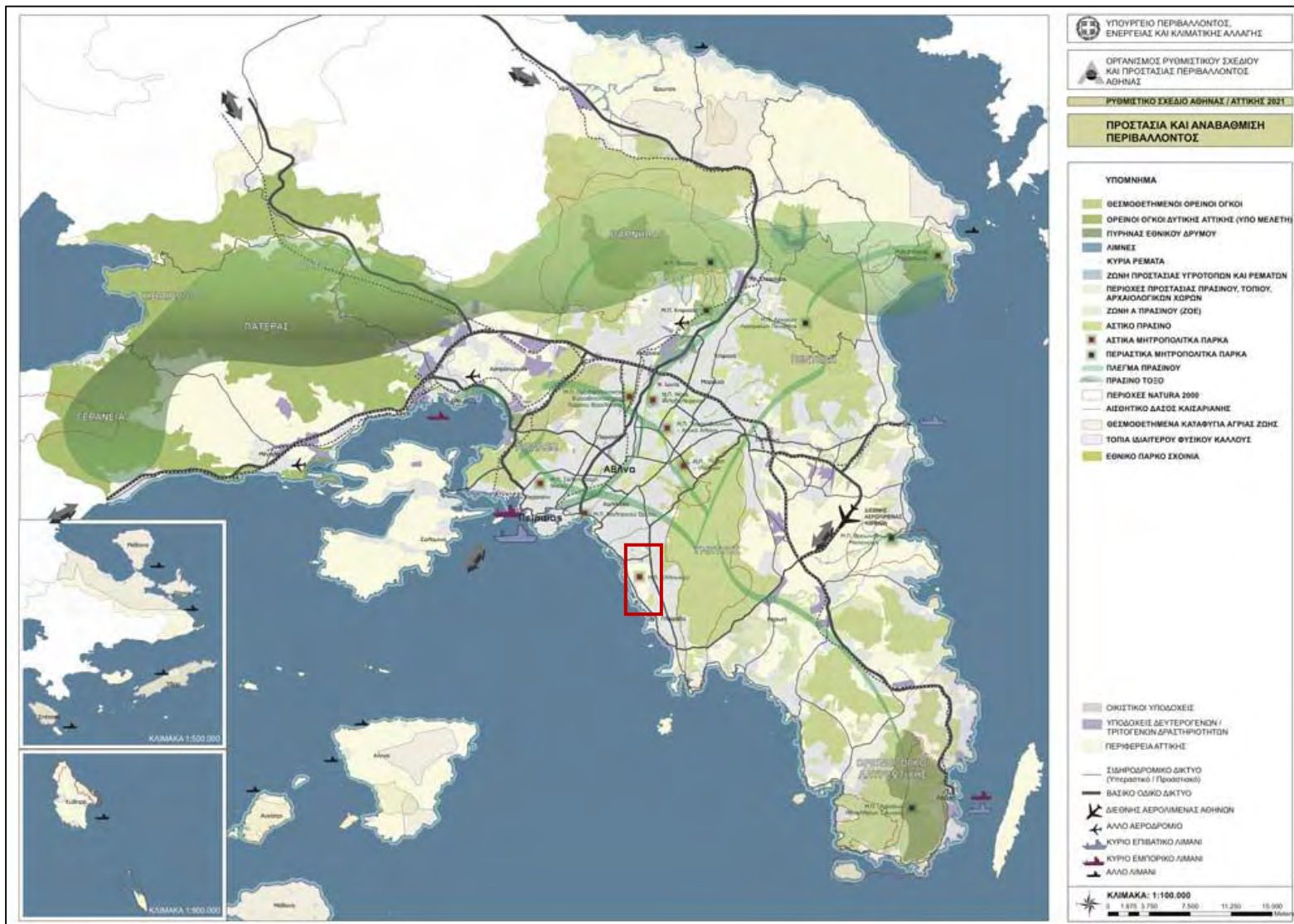


Εικόνα 3.5.: Οργάνωση Παραγωγικών Δραστηριοτήτων ΡΣΑ/2021



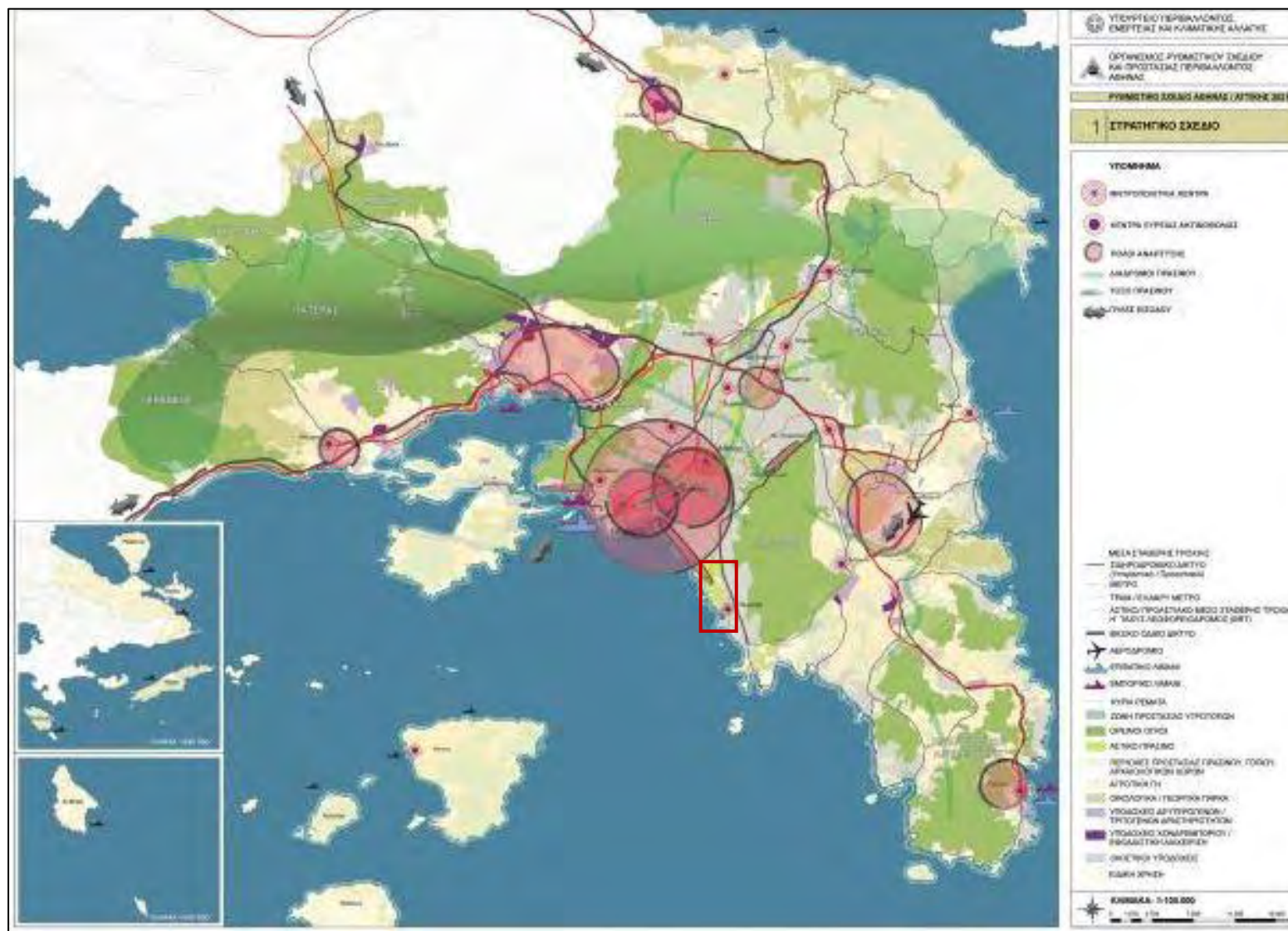
Πηγή: Σχέδιο Νόμου ΡΣΑ/2021,2012

Εικόνα 3.6.: Προστασία και Αναβάθμιση Περιβάλλοντος, ΡΣΑ/2021



Πηγή: Σχέδιο Νόμου ΡΣΑ/2021,2012

Εικόνα 3.7.: Στρατηγικό Σχέδιο, ΡΣΑ/2021



Πηγή: Σχέδιο Νόμου ΡΣΑ/2021,2012

### 3.3. ΓΕΝΙΚΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ

Στο παρών εδάφιο θα παρουσιαστούν τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΓΠΣ) των όμορων Δήμων, που δημιουργούν τον οικιστικό δακτύλιο γύρω από την περιοχή του πρώην αεροδρομίου, και θα παρατεθούν οι κατευθύνσεις τους για την περιοχή του Ελληνικού (πολεοδομικές ρυθμίσεις, χρήσεις γης κ.α.). Οι δήμοι αυτοί είναι: 1)Δήμος Γλυφάδας, 2)Δήμος Αλίμου και 3)Δήμος Ελληνικού – Αργυρούπολης (μετά το 2011 συγχωνεύτηκαν σε ενιαίο δήμο με το πρόγραμμα Καλλικράτη). Δεν υπάρχει ενιαίο ΓΠΣ ακόμα για τον Δήμο Ελληνικού – Αργυρούπολης, για αυτό το λόγο θα παρουσιαστούν ξεχωριστά.

#### 3.3.1. ΓΠΣ ΔΗΜΟΥ ΑΛΙΜΟΥ

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Αλίμου εγκρίθηκε το 1987, (ΦΕΚ 36Δ'/87) και η πολεοδομική οργάνωση βασίστηκε στον τότε προβλεπόμενο πληθυσμό για το έτος 1991, που ήταν ίσος με 32.000 κατοίκους (βάσει της απογραφής του 2011, ο πληθυσμός πλέον ισούται με 41.720 κατοίκους).

Σύμφωνα με αυτό η περιοχή του Δήμου χωρίστηκε σε έξι πολεοδομικές ενότητες, στις οποίες οι συντελεστές δόμησης κυμαίνονται από 0,8 έως 1,4. Η κυρίαρχη χρήση στο σύνολο της έκτασης είναι η κατοικία (αμιγής και γενική), ενώ προβλέπονται 2 πολεοδομικά κέντρα δημοτικού επιπέδου, ΒΙΟΠΑ και άλλες χρήσεις.

Το ΓΠΣ Δήμου Αλίμου υπέστη δύο φορές τροποποίηση. Η πρώτη τροποποίηση έγινε το 1992 (ΦΕΚ 945Δ'/1992), με επέκταση ορίων και ζώνες διαφόρων χρήσεων (γενική κατοικία, πολεοδομικό κέντρο, ΒΙΠΑ, με σδ στο φάσμα 0,6-0,8 και 0,35 στην περιοχή αθλητικού κέντρου. Με τροποποίηση του ΓΠΣ το 1994 (ΦΕΚ 24Δ'/1994) εντάχθηκε στο ΓΠΣ ζώνη ΒΙΠΑ-ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση, και έγιναν ορισμένες άλλες αλλαγές. Σημειώνεται ότι μια ζώνη ΒΙΟΠΑ για εγκαταστάσεις μη ιδιαιτέρως οχλούσες είναι σε επαφή με το ΒΑ τμήμα της έκτασης του Αερολιμένα. Στην παράκτια ζώνη (Λ. Ποσειδώνος) προβλέπεται τουρισμός-αναψυχή.

Να σημειωθεί εδώ ότι δεν περιλάμβανε ούτε το αρχικό ΓΠΣ ούτε και οι τροποποιήσεις του, ρυθμίσεις ή κατευθύνσεις για την περιοχή του πρώην αεροδρομίου. Τέλος, το ΓΠΣ χρειάζεται επικαιροποίηση/τροποποίηση λόγω της πληθυσμιακής αύξησης, καθώς και εξαιτίας της μελλοντικής ανάπλασης του Ελληνικού.

### **3.3.2. ΓΠΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ**

Το πρώτο ΓΠΣ Δήμου Γλυφάδας εγκρίθηκε το 1989 (ΦΕΚ 474F/1989) και υπέστη τροποποίηση το 1991 (ΦΕΚ 768F/1991), με συμπληρώσεις κυκλοφοριακού χαρακτήρα. Αρχικός εκτιμώμενος πληθυσμός για το έτος 1991 ήταν 53.000 κάτοικοι, παρόλα αυτά σύμφωνα με την απογραφή του 1991, ο πληθυσμός ισούταν με 63.306 κατοίκους (αύξηση 45% από το 1980). Το 1992 εγκρίθηκε εκ νέου το ΓΠΣ (ΦΕΚ 580F/1992) με τον εκτιμώμενο πληθυσμό να είναι ο ίδιος με αυτόν του 1991.

Καθορίστηκαν 13 πολεοδομικές ενότητες, με συντελεστή δόμησης από 0,6 έως 1,0 ανάλογα με την πολεοδομική ενότητα. Στο ΓΠΣ του 1992 έγινε επέκταση των ορίων και καθορίστηκαν και άλλες χρήσεις πέραν της κατοικίας, (ελεύθεροι χώροι-αστικό πράσινο στην περιοχή γκολφ, και τουρισμός- αναψυχή στην περιοχή των Αστεριών), καθορισμό γραμμικών ζωνών γενικής κατοικίας, και καθορισμό αμιγούς κατοικίας στο μεγαλύτερο εκτατικά τμήμα του Δήμου. Διαθέτει ένα πολεοδομικό κέντρο μεγάλης έκτασης.

Στο ΓΠΣ αυτό έχει συμπεριληφθεί και τμήμα της έκτασης του Αερολιμένος του Ελληνικού, σε αντίθεση με τα άλλα ΓΠΣ των όμορων Δήμων. Παρόλα αυτά δεν γίνεται κάποια νύξη για ανάπτυξη της περιοχής. Και το εν λόγω ΓΠΣ χρειάζεται αναθεώρηση καθώς ο πληθυσμός του Δήμου από το 1991 έως το 2011 έχει αυξηθεί σημαντικά (το 2011 βάσει της απογραφής ανέρχεται στους 87.305 κατοίκους).

### **3.3.3. ΓΠΣ ΔΗΜΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ – ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ**

Ο Δήμος Ελληνικού – Αργυρούπολης αποτελεί έναν ενιαίο Δήμο από το 2011 και έπειτα με το πρόγραμμα Καλλικράτης. Παρόλα αυτά δεν έχει εκπονηθεί το ΓΠΣ για τον ενιαίο Δήμο πλέον, και για αυτό το λόγο θα παρουσιαστούν τα δύο ΓΠΣ των Δήμου Ελληνικού και του Δήμου Αργυρούπολης όπως ίσχυαν (και ισχύουν) πριν την συγχώνευσή τους.

#### ***ΓΠΣ Δήμου Ελληνικού***

Η έκταση του πρώην αεροδρομίου εντάσσεται σχεδόν ολόκληρη στον Δήμο Ελληνικού. Το ΓΠΣ εγκρίθηκε το 1990 (ΦΕΚ 238Δ'/1990) για πρώτη φορά με την απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ, και περιλάμβανε την πολεοδομική οργάνωση με πληθυσμό 13.000 για το έτος 1991 (13.517 βάσει απογραφής). Το 1994 εγκρίθηκε

νεώτερη εκδοχή του (ΦΕΚ 52Δ'/1994) με τον εκτιμώμενο πληθυσμό να παραμένει ο ίδιος.

Οι πολεοδομικές ενότητες απαριθμούνται σε 5 και ο συντελεστής δόμησης κυμαίνεται από 0,7 – 1,0 ανά πολεοδομική ενότητα. Το 1994 επίσης, το ΓΠΣ τροποποιήθηκε (ΦΕΚ 716Δ'/1994), κυρίως για περιορισμένη επέκταση των ορίων και για την τροποποίηση και συμπλήρωση του οδικού (ορισμός της παραλιακής Λεωφόρου Ποσειδώνος και της Λ. Βουλιαγμένης ως ελεύθερων-ταχέων λεωφόρων κλπ.) και σιδηροδρομικού δικτύου.

Στο μεγαλύτερο μέρος του δήμου, εκτός της περιοχής του πρώην αεροδρομίου Ελληνικού, ορίζεται ως κυρίαρχη χρήση, η χρήση της γενικής κατοικίας, ενώ μια γραμμική ζώνη κεντρικών λειτουργιών δημοτικής εμβέλειας έχει οριστεί σε κατεύθυνση κάθετη προς το Α όριο της περιοχής του Αερολιμένα. Τέλος, χρήσεις ορίζονται και στο παραλιακό μέτωπο του Αγίου Κοσμά, με κυρίαρχη χρήση αυτής της (αμιγής) κατοικίας, στο εσωτερικό της παραλιακής λεωφόρου, ενώ στο παράκτιο τμήμα ορίζεται η χρήση τουρισμού – αναψυχής. Πέραν από τον καθορισμό χρήσεων σε ορισμένα σημεία της περιοχής του αερολιμένα, δεν ενσωματώνονται άλλες κατευθύνσεις για την περιοχή.

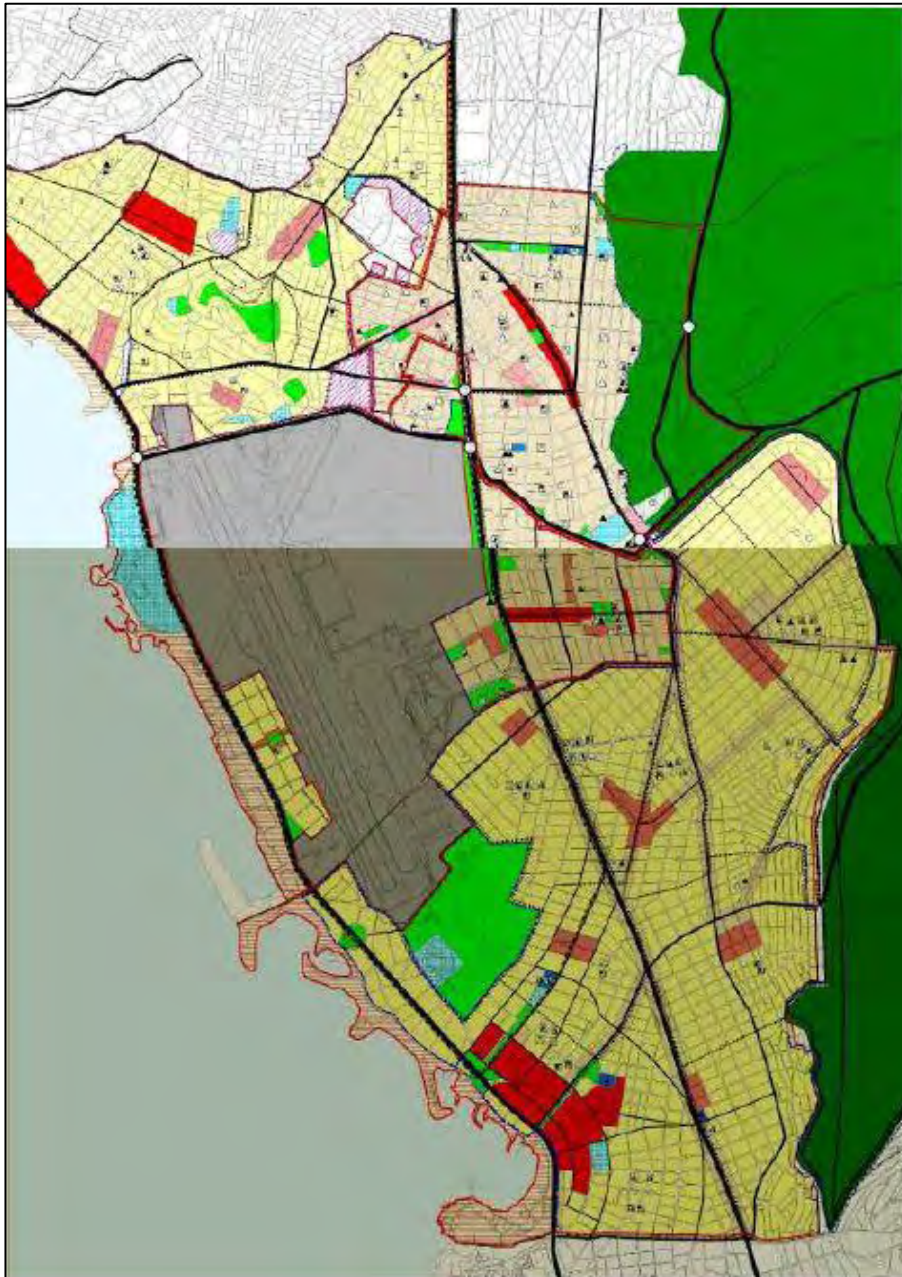
### ***ΓΠΣ Δήμου Αργυρούπολης***

Το 1988 εγκρίθηκε για πρώτη φορά το ΓΠΣ Δήμου Αργυρούπολης (ΦΕΚ 311F/1988), με πληθυσμιακό μέγεθος ίσο με 34.000 κατοίκους για το έτος 1991 (βάσει της απογραφής του 1991 ήταν ίσος με 31.530). Το 1994 έγινε εκ νέου έγκριση του ΓΠΣ (ΦΕΚ 666F/1994). Χωρίστηκαν πέντε πολεοδομικές ενότητες, με συντελεστή δόμησης από 0,9 έως 1,2. Η κυρίαρχη χρήση στην περιοχή είναι αυτής της κατοικίας (αμιγής και γενική), ενώ προβλέπεται ένα γραμμικό πολεοδομικό κέντρο δημοτικής εμβέλειας, και μεγάλος χώρος περιαστικού πρασίνου από το ανατολικό όριο του οικιστικού ιστού μέχρι την Περιφερειακή Λεωφόρο Υμηττού.

Τέλος, το 1994 τροποποιήθηκε το ΓΠΣ (ΦΕΚ 1256F/1994), για την τροποποίηση και συμπλήρωση του οδικού (ορισμός της Λ. Βουλιαγμένης ως ελεύθερων-ταχέων λεωφόρων κλπ.) και σιδηροδρομικού δικτύου, ενώ δεν περιλαμβάνει κάποια πολεοδομική ρύθμιση για τον χώρο του πρώην αεροδρομίου.

Όπως παρατηρείται πέραν του ΓΠΣ Δήμου Γλυφάδας, δεν γίνεται αναφορά στα άλλα ΓΠΣ για την περιοχή του πρώην αεροδρομίου. Στον παρακάτω χάρτη φαίνονται οι διατάξεις των τεσσάρων ΓΠΣ όσον αφορά τις χρήσεις γης. Κυρίαρχη είναι η χρήση της κατοικίας (κίτρινο χρώμα).

Εικόνα 3.8.: Θεσμοθετημένες γενικές χρήσεις γης στην περιοχή γύρω από το Ελληνικό



Πηγή: Ελληνικό Α.Ε., 2012

### **3.4. ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΠΑΡΚΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ<sup>3</sup>**

Όπως διαπιστώνετε από το θεσμικό πλαίσιο, μετά την μεταφορά του Διεθνούς Αερολιμένα στην περιοχή των Σπάτων από το χώρο του Ελληνικού, η έκταση του Ελληνικού μαζί με την παράκτια ζώνη της χαρακτηρίζεται ως αστικό μητροπολιτικό πάρκο. Οι χρήσεις που προορίζονται για την περιοχή είναι ο τουρισμός, ο πολιτισμός, ο αθλητισμός, η αναψυχή καθώς και επιχειρηματικές δραστηριότητες. Κυριαρχούν λοιπόν στις πολεοδομικές κατευθύνσεις τόσο του θεσμικού πλαισίου όσο και των πολεοδομικών σχεδίων (ΡΣΑ και ΓΠΣ), οι χρήσεις του τριτογενούς τομέα και το όραμα για τη δημιουργία ενός μητροπολιτικού πάρκου που λείπει από την πρωτεύουσα. Στο παρόν εδάφιο και πριν την παράθεση των μοντέλων ανάπτυξης της περιοχής (κεφάλαιο 5) θα παρουσιαστούν οι αρχές και οι στόχοι σχεδιασμού της περιοχής του πρώην αεροδρομίου. Οι αρχές και οι στόχοι σχεδιασμού του Μητροπολιτικού Πάρκου Ελληνικού είναι απόρροια του νομοθετικού πλαισίου και κυρίως του ν.4062/2012.

#### ***Αρχές Σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου***

Το Μητροπολιτικό Πάρκο στο Ελληνικό θα αποτελέσει το μεγαλύτερο έργο ανάπλασης που έχει ποτέ σχεδιαστεί στην Ελλάδα το οποίο θα συμβάλλει αποφασιστικά στο να καταστεί η Αθήνα λειτουργική και ευχάριστη στους κατοίκους της, αλλά και να ενισχυθεί ο ρόλος της ως σύγχρονου μετά-ολυμπιακού προορισμού τουριστικής και επιχειρηματικής δραστηριότητας.

Οι αρχές σχεδιασμού του Μητροπολιτικού Πάρκου πρέπει να εναρμονίζονται τόσο με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο (κυρίως τον ν. 4062/2012), καθώς επίσης και με τα σχέδια του υπερκείμενου πολεοδομικού σχεδιασμού, δηλαδή με το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας και τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια των όμορων δήμων. Βασικός στόχος είναι η βιώσιμη ανάπτυξη της περιοχής και η ανάδειξη του μητροπολιτικού χαρακτήρα της Αθήνας.

Ο χώρος του πρώην αερολιμένα διαθέτει πλεονεκτική θέση και συγκριτικά πλεονεκτήματα που πρέπει να αξιοποιηθούν μέσω του σχεδίου ανάπτυξης. Οι αρχές

<sup>3</sup> Οι αρχές σχεδιασμού και οι στόχοι για τη δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου στο Ελληνικό είναι απόρροια του ν. 4062/2012.



σχεδιασμού του πάρκου πρέπει να συνάδουν με την ταυτότητα της περιοχής, την φύση, την ιστορία, τον πολιτισμό και τον κοινωνικό ρόλο του χώρου του πρώην αεροδρομίου. Οι στόχοι πρέπει να είναι στο κέντρο του σχεδιασμού και να μην παρεκκλίνει το σχέδιο ανάπτυξης από αυτούς. Η σύνδεσή του και η συνέχεια με τον υπόλοιπο αστικό ιστό της Αθήνας, όπως επίσης και το κόστος διαχείρισης και συντήρησης πρέπει να ληφθούν υπόψη.

Στρατηγικής σημασίας θα είναι ο φυσικός σχεδιασμός, που θα πρέπει να είναι ανάλογος με τη σημασία του χώρου και των προσδοκιών που επιδιώκονται, ανταποκρινόμενος σε:

- ζητήματα εικόνας και ταυτότητας κατάλληλης για ένα αστικό πάρκο εξαιρετικής κλίμακας στον 21<sup>ο</sup> αιώνα,
- εμπλουτισμού της σύγχρονης αστικής ζωής και εμπειρίας,
- ολοκληρωμένου αστικού σχεδιασμού σε σχέση με το ευρύτερο και άμεσο περιβάλλον, τόσο φυσικό όσο και ανθρωπογενές,
- ποιοτικής αναβάθμισης του ανθρωπογενούς και φυσικού περιβάλλοντος των γειτονικών περιοχών,
- αστικής οικολογίας, βιωσιμότητας και συντήρησης, και προσέλκυσης του κοινού.

### ***Στόχοι Μητροπολιτικού Πάρκου Ελληνικού***

Ο γενικός στόχος του Μητροπολιτικού Πάρκου του Ελληνικού είναι η δημιουργία ενός πρωτοποριακού πάρκου αναψυχής με πολύ – λειτουργικό χαρακτήρα, που θα λειτουργεί ως πόλος έλξης για όλο το χώρο του Λεκανοπεδίου της Αθήνας, προσφέροντας πολλαπλές δυνατότητες αναψυχής, άθλησης και πολιτισμού. Ειδικότερα, η δημιουργία εκτεταμένων και ενιαίων χώρων πρασίνου με ποικιλότητα βλάστησης και οικολογική αυτονομία θα αναβαθμίσει τις περιβαλλοντικές συνθήκες του Λεκανοπεδίου.

Όπως αναφέρεται στο άρθρο 1 «Αξιοποίηση του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού» του ν. 4062/2012, η αξιοποίησή του επιδιώκει τα εξής παρακάτω:

1. Η συμβολή στους εθνικούς δημοσιονομικούς και αναπτυξιακούς στόχους για την αξιοποίηση της δημόσιας περιουσίας.

2. Η προσέλκυση επενδύσεων και δραστηριοτήτων υψηλής προστιθέμενης αξίας για την οικονομία της Αττικής και εν γένει της χώρας, καθώς και η ενίσχυση της επιχειρηματικής καινοτομίας.
3. Η δημιουργία θέσεων εργασίας σε τομείς με υψηλή ανταγωνιστικότητα για την οικονομία της Αττικής και εν γένει της χώρας.
4. Η ανάδειξη της Αθήνας σε πολιτιστική μητρόπολη, τουριστικό πόλο διεθνούς ακτινοβολίας και σημαντικό κέντρο οικονομικής ανάπτυξης και επιχειρηματικότητας, καθώς και εκπαίδευσης και έρευνας, στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου και των Βαλκανίων.
5. Η δημιουργία ενός μητροπολιτικού πόλου πολλαπλών λειτουργιών, εθνικής εμβέλειας και διεθνούς αναφοράς.
6. Η εφαρμογή πρότυπων προγραμμάτων αστικής ανάπτυξης και ανασυγκρότησης και η απόδοση στο ευρύτερο μητροπολιτικό συγκρότημα της πρωτεύουσας χώρων πρασίνου και αναψυχής, καθώς και πολιτιστικών, αθλητικών, τουριστικών, εκπαιδευτικών, ερευνητικών και κοινωνικών υποδομών υψηλής ποιότητας.
7. Η εφαρμογή προτύπων σχεδίων, μεθόδων και τεχνικών για την αξιοποίηση του θαλάσσιου μετώπου του Σαρωνικού και τη στροφή της πόλης προς τη θάλασσα.

#### **4. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΟΥ ΠΡΩΗΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ (1995 – 2014)**

Κυρίαρχη κατεύθυνση της Πολιτείας, μέσω του Θεσμικού Πλαισίου και των Σχεδίων του Πολεοδομικού Σχεδιασμού, για τη μελλοντική χρήση του δημόσιου κτήματος του Ελληνικού -από τη στιγμή που αποφασίστηκε η κατασκευή νέου Διεθνούς Αερολιμένα στα Σπάτα μέχρι σήμερα- αποτελεί η μετατροπή του σε μητροπολιτική ζώνη πρασίνου σε συνδυασμό με την ανάδειξη εκείνων των λειτουργιών μητροπολιτικής εμβέλειας που θα μπορούσαν να υποστηρίξουν τη δημιουργία ενός πολυλειτουργικού πάρκου με δραστηριότητες αθλητισμού, πολιτισμού, τουρισμού και αναψυχής [ΟΡΣΑ, 2009].

Η βασική αυτή προγραμματική επιλογή στηρίζεται στην κοινή διαπίστωση της έλλειψης χώρων πρασίνου ικανού μεγέθους στην Αττική που να μπορούν να λειτουργήσουν ως υπερτοπικοί πόλοι έλξης επισκεπτών. Ο χώρος του πρώην αερολιμένα Ελληνικού, είναι ο μοναδικός διεκδικούμενος χώρος σε κλίμακα λεκανοπεδίου, που μπορεί να διορθώσει εν μέρει την απώλεια ελεύθερων χώρων και αστικού – περιαστικού πρασίνου που παρουσιάζεται στην πόλη της Αθήνας [Μπελαβίλας Ν., 2010].

Η περιοχή που χαρακτηρίζεται ως ένα αστικό κενό - με συγκριτικά πλεονεκτήματα - στο εσωτερικό του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας, μπορεί να αξιοποιηθεί έτσι ώστε να μετατραπεί σε έναν δημόσιο υπαίθριο ανοιχτό χώρο, ο οποίος λείπει από την πρωτεύουσα. Στο παρόν κεφάλαιο λοιπόν, θα παρουσιαστούν με χρονολογική σειρά και ανάλογα με τον φορέα εκπόνησης, οι προτάσεις, τα σενάρια/μοντέλα ανάπτυξης που έχουν εκπονηθεί για την αξιοποίηση του ακινήτου από το έτος 1995 και έπειτα. Το 1995 αποτελεί σταθμό στην ιστορία του πρώην αεροδρομίου, καθώς με τον ν. 2338/1995, αποφασίζεται η μεταφορά του στην περιοχή των Σπάτων, και αρχίζουν οι συζητήσεις περί της ανάπτυξης της περιοχής και της δημιουργίας μητροπολιτικού αστικού πάρκου.

Σχήμα 4.1.: Ιστορικό Σεναρίων/Μοντέλων Ανάπτυξης του χώρου του πρώην αεροδρομίου Ελληνικού (1995 – 2014)



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Συνολικά θα παρουσιαστούν έξι (6) σενάρια/μελέτες ανάπτυξης του χώρου του αεροδρομίου, με δύο από αυτά να έχουν επικαιροποιημένες εκθέσεις. Ο Διεθνής Αρχιτεκτονικό Διαγωνισμός προηγείται της επικαιροποίησης του ερευνητικού προγράμματος του ΕΜΠ (1995), παρόλα αυτά θα παρουσιαστούν τα αρχικά σενάρια/μελέτες στο ίδιο εδάφιο με τα επικαιροποιημένα κείμενά τους (αν και είναι μεταγενέστερα) έτσι ώστε να δοθεί μία ολοκληρωμένη εικόνα του κάθε σεναρίου/μοντέλου.

## **4.1. ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΕΜΠ ΚΑΙ ΟΡΣΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΤΟΥ ΠΡΩΗΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ**

### **4.1.1. «Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ», (1995– 2001)**

#### *Εισαγωγή*

Μετά την κύρωση της σύμβασης για την κατασκευή του νέου Αερολιμένα στα Σπάτα με τον ν. 2338/1995, και την κατεύθυνση για δημιουργία μητροπολιτικής ζώνης πρασίνου στην περιοχή του Ελληνικού, ξεκίνησαν οι πρώτες μελέτες για την ανάπτυξη του χώρου του πρώην πλέον αεροδρομίου του Ελληνικού.

Η πρώτη μελέτη, το πρώτο σενάριο ανάπτυξης της περιοχής του πρώην αεροδρομίου ανατέθηκε από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (ΟΡΣΑ) στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ), και συγκεκριμένα στο Εργαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής Ανάπτυξης: Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, τον Σεπτέμβριο του 1995. Το εκτεταμένο αυτό ερευνητικό πρόγραμμα με τίτλο «Ανάπτυξη του χώρου του αεροδρομίου Ελληνικού» εκπονήθηκε κατά την περίοδο 1995-2001, από διεπιστημονική ομάδα του ΕΜΠ με επικεφαλή τον Καθηγητή κ. Λ. Βασενχόβεν και περιελάμβανε δύο φάσεις (1995-1999) και ένα συμπληρωματικό πρόγραμμα (2000-2001) για τις Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις. Η τρίτη φάση του προγράμματος δεν υλοποιήθηκε παρόλα αυτά.

Αντικείμενο της μελέτης ήταν η διερεύνηση και ο σχεδιασμός της μελλοντικής ανάπτυξης του χώρου του αεροδρομίου. Σύμφωνα με τον ΟΡΣΑ *«αντικείμενο της έρευνας, καθώς και κύριος στόχος του προγράμματος, είναι η δημιουργία ενός Πρωτοποριακού Μητροπολιτικού Πάρκου, μεγάλης κλίμακας με ποικιλότητα βλάστησης και οικολογική αυτονομία, που θα λειτουργεί σαν πόλος πρασίνου και αναψυχής για όλο το χώρο του Λεκανοπεδίου της Αθήνας, και η οργάνωση ενός πολυλειτουργικού πάρκου αναψυχής, που θα καλύπτει ανάγκες αναψυχής των κατοίκων της»*.

#### *Στόχοι*

Ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (ΟΡΣΑ) και το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο με υπεύθυνο τον κ. Λ. Βασενχόβεν καθόρισαν τους περιβαλλοντικούς, πολεοδομικούς – κοινωνικούς, κυκλοφοριακούς και οικονομικούς στόχους για την ανάπτυξη του πρώην αεροδρομίου. Ως γενικοί στόχοι αναφέρονται οι εξής παρακάτω:

4.Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

1. Αναβάθμιση του Περιβάλλοντος: Με την δημιουργία εκτεταμένων και ενιαίων χώρων πρασίνου, έτσι ώστε να συμβάλλουν στην βελτίωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.
2. Βελτίωση των συνθηκών και της ποιότητας ζωής των κατοίκων της περιοχής του Λεκανοπεδίου: Η δημιουργία ενός Μητροπολιτικού Πάρκου που θα αναφέρεται σε μία νέα κοινωνικότητα, βασισμένη στις επιθυμίες και ανάγκες των κατοίκων της σημερινής πόλης, θα αποτελέσει έναν νέο χώρο έκφρασης και δημιουργίας για τα δεδομένα του Ελληνικού Αστικού χώρου.

Μέσα στο κείμενο της μελέτης στην α΄ φάση αναφέρονται αναλυτικότερα οι ειδικοί στόχοι του προγράμματος. Όσον αφορά τους επί μέρους στόχους του προγράμματος, αυτοί είναι:

1. η δημιουργία δυνατοτήτων αναψυχής, άθλησης και αθλητισμού,
2. η βελτίωση του κοινωνικού εξοπλισμού της περιοχής επιρροής,
3. η αξιοποίηση δυνατοτήτων επιχειρηματικής εκμετάλλευσης για την εξεύρεση πόρων σταδιακής υλοποίησης του έργου,
4. ο καθορισμός ενεργειών για την ελάφρυνση του κοινωνικού κόστους της κατασκευής του νέου αεροδρομίου,
5. η δημιουργία συστήματος διαχείρισης και εφαρμογής του έργου σε συνεργασία με την Τοπική Αυτοδιοίκηση και
6. η υπαγωγή του συνόλου των ενεργειών σε ενιαίο πλέγμα στόχων για την αποφυγή αποσπασματικών ενεργειών με περιορισμένο συνολικό αποτέλεσμα.

Βασική κατεύθυνση της μελέτης, καθώς και του ν.2338/1995, ήταν η πρόβλεψη χώρων για χωροθέτηση επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. Με αυτόν τον τρόπο το έργο θα αυτοχρηματοδοτηθεί και θα υπάρξουν οφέλη για υποβαθμισμένες περιοχές της Αθήνας και για την μεταβίβαση ανταποδοτικών οφελών στην περιοχή του νέου αεροδρομίου των Σπάτων.

***Περιεχόμενο Μελέτης - Σχεδιασμός***

Όπως αναφέρθηκε το πρόγραμμα περιελάμβανε δύο φάσεις (η τρίτη δεν πραγματοποιήθηκε). Η μελέτη προτείνει τέσσερα διαφορετικά εναλλακτικά σενάρια ανάπτυξης της περιοχής στην β΄ φάση της. Από την λήξη της α΄ φάσης έως την έναρξη της β΄ φάσης μεσολάβησε ένα διάστημα οκτώ (8) μηνών, Θα αναλυθεί πρώτα όμως η α΄ φάση του ερευνητικού προγράμματος. Το τρίπτυχο του σχεδιασμού στο οποίο βασίστηκε η εν λόγω μελέτη είναι «φύση – πολιτισμός – επιστημονική έρευνα».

Η α΄ φάση (Μάρτιος 1996) περιελάμβανε στην ουσία την καταγραφή της υπάρχουσας κατάστασης του χώρου του πρώην αεροδρομίου και της ευρύτερης περιοχής επιρροής του,

4. Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

δηλαδή στοιχεία ιστορικά, δημογραφικά, πολεοδομικά, χωροταξικά, περιβαλλοντικά κ.α. Επίσης στο κείμενο της α' φάσης γίνεται μία πρώτη προσέγγιση των σεναρίων μελλοντικής ανάπτυξης του αεροδρομίου, τα οποία όμως αναλύονται στην β' φάση. Πραγματοποιείται εμβάθυνση της ανάλυσης της δομής και της μορφής του χώρου, καθώς αυτά θα 'οικοδομήσουν' τα σενάρια της εναλλακτικής ανάπτυξης (η μεθοδολογία τους). Έγινε δηλαδή, το 1996, μία πρώτη συστηματική καταγραφή πιθανών νέων χρήσεων και λειτουργιών, που θα μπορούσαν να έχουν θέση στον χώρο του αεροδρομίου, με σκοπό την επιλογή ενός προγράμματος ανάπτυξης.

Η πρώτη (α') φάση του προγράμματος αποσκοπούσε στην δημιουργία στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης του χώρου του Ελληνικού. Η καταγραφή και η ανάλυση των χαρακτηριστικών της περιοχής, θα γινόταν η βάση για την διαμόρφωση των εναλλακτικών σεναρίων. Η πρώτη φάση ολοκληρώνεται με τον καθορισμό των βασικών αρχών σχεδιασμού, οι οποίες καθόρισαν τις γενικές κατευθύνσεις ανάπτυξης και τις επιλογές της ερευνητικής ομάδας. Επιπλέον, περιλαμβάνει παραδείγματα από την διεθνή και ευρωπαϊκή εμπειρία αναπλάσεων, τα οποία οδηγούν σε συμπεράσματα για τον χαρακτήρα των αναπλάσεων μεγάλης κλίμακας που πραγματοποιήθηκαν μετά το 1980.

Το πρόγραμμα, στην α' φάση του, διακρίνει την περιοχή του Ελληνικού σε δύο (2) επίπεδα. Στο πρώτο επίπεδο είναι η Μητροπολιτική Περιοχή της Πρωτεύουσας ενώ στο δεύτερο η Χωροταξική Υποενοότητα του Ν.Α. Λεκανοπέδιου με διάκριση δύο οικιστικών δακτυλίων περί του αεροδρομίου. Ο πρώτος οικιστικός δακτύλιος δημιουργείται από τους τέσσερις τότε Δήμους (Ελληνικό, Αργυρούπολη, Άλιμος, Γλυφάδα) και ο δεύτερος από τους οκτώ δήμους που περικλείουν τον πρώτο. Στην α' φάση περιγράφεται η σχέση του χώρου του Ελληνικού με την ευρύτερη αυτή περιοχή του και παρατίθενται τα οικονομικά, ιστορικά, δημογραφικά στοιχεία, οι χρήσεις γης, το ιδιοκτησιακό καθεστώς, το κτιριακό απόθεμα, οι υποδομές και άλλα χαρακτηριστικά της περιοχής επιρροής του αεροδρομίου. Εκτενής αναφορά γίνεται για το ιδιοκτησιακό καθεστώς της περιοχής και διακρίνονται οι ενότητες που βρίσκονται στην ιδιοκτησία/διαχείριση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας, της Ολυμπιακής Αεροπορίας και του Υπουργείου Συγκοινωνιών.

Στην α' φάση του ερευνητικού προγράμματος του ΕΜΠ, ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν ορισμένες επισημάνσεις και διευκρινίσεις που σχετίζονται με ορούς και έννοιες. Ένα παράδειγμα αποτελεί η έννοια *πάρκο του Ελληνικού*, η οποία, όπως αναφέρεται, περιλαμβάνει και το πάρκο πρασίνου και τις πολιτιστικές, κοινωνικές και επιχειρηματικές χρήσεις. Αντίστοιχο παράδειγμα αποτελεί η χρήση του όρου *μητροπολιτική ζώνη πρασίνου*, που όπως

4. Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

επισημαίνεται, δεν πρέπει να οδηγήσει σε ταύτιση με τον όρο *ελεύθεροι χώροι-αστικό πράσινο* που χρησιμοποιείται από το άρθρο 1 του ΠΔ 23.02.1987 (ΦΕΚ Δ' 166) ως γενική κατηγορία χρήσεων γης και εφαρμόζεται εντός των θεσμοθετημένων βάσει του ν.1337/1983 περί Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων [ΕΜΠ, 2010].

Τέλος, μετά την α' φάση, η οποία παραδόθηκε το 1996, ακολούθησε μία συμπληρωματική έκθεση της, τον ίδιο χρόνο, η οποία και επικεντρώνεται στην οικονομική διάσταση του προγράμματος και σε θέματα ανταποδοτικότητας, βιωσιμότητας και εφικτότητας. Σημειώνεται η αδυναμία στήριξης της ανάπτυξης του Ελληνικού και η θεωρείται ως προϋπόθεση για την πραγματοποίηση του έργου η αυτοχρηματοδότησή του. Αυτό σημαίνει ότι ένα ποσοστό του διαθέσιμου χώρου θα εκχωρηθεί για εμπορική εκμετάλλευση με όρους αγοράς. Η βιωσιμότητα του έργου εξαρτάται από τη βιωσιμότητα των επί μέρους στοιχείων του από άποψη κοινωνικής προσφοράς και οικονομικής αυτάρκειας.

Στην β' φάση (1999) του ερευνητικού προγράμματος του ΕΜΠ, πραγματοποιείται η διατύπωση των εναλλακτικών σεναρίων, τα οποία οδηγούν σε ένα στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης. Η σύνθεση των δραστηριοτήτων και λειτουργιών έγινε αρχικά σε τέσσερις (4) εναλλακτικές 'δέσμες χρήσεων' και κατόπιν, με την ενσωμάτωση των χωρικών χαρακτηριστικών, σε τέσσερα (4) 'προκαταρκτικά σενάρια' τα οποία υποβλήθηκαν σε οικονομική αξιολόγηση. Στην φάση αυτή μελετήθηκαν σε μεγάλη έκταση τα "δομικά στοιχεία", δηλαδή οι διάφορες χρήσεις και λειτουργίες, που θα αποτελέσουν τις "πρώτες ύλες" των σεναρίων. Σε αυτές περιλαμβάνονται το πάρκο πρασίνου, οι δυνατές πολιτιστικές και κοινωνικές λειτουργίες και οι αναγκαίες επιχειρηματικές δραστηριότητες, που θα καταστήσουν βιώσιμο το έργο. Η καταγραφή και η αξιολόγηση του κτιριακού αποθέματος και των χρήσεων που ξεκίνησε στην α' φάση, ολοκληρώθηκε στην β'.

Οι δύο εργασίες της β' φάσης, δηλαδή αφενός η αναλυτική περιγραφή και αξιολόγηση του κτιριακού αποθέματος της περιοχής και αφετέρου η δημιουργία των εναλλακτικών σεναρίων ανάπτυξης. Κεντρικό όμως στοιχείο της β' φάσης του προγράμματος είναι η επεξεργασία των σεναρίων ανάπτυξης, τα οποία εκφράζονται σε σχέδια χωροθέτησης χρήσεων και λειτουργιών στο χώρο του Ελληνικού. Οι παράμετροι που χρησιμοποιήθηκαν για την δημιουργία των εναλλακτικών σεναρίων υπάγονται σε τέσσερις (4) κατηγορίες:

1. Περιβαλλοντικές παράμετροι: μορφή και χαρακτήρας πάρκου, βλάστηση, αποκατάσταση φυσικού τοπίου, σχέση με θαλάσσιο μέτωπο κλπ.
2. Πολεοδομικές και λειτουργικές παράμετροι: Κατηγορίες χρήσεων γης (έρευνα, μουσεία - εκθέσεις, εκπαίδευση κλπ), λειτουργικές διασυνδέσεις με περιβάλλοντα



4. Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

χώρο (με παραλία, αθλητικές εγκαταστάσεις, κοινωνικές λειτουργίες κλπ), εσωτερικές ομαδοποιήσεις χρήσεων κ.ο.κ.

3. Κοινωνικές παράμετροι: Ωφελούμενες κατά προτεραιότητα κοινωνικές ομάδες (παιδιά, σχολικός και φοιτητικός πληθυσμός, ηλικιωμένοι, πληθυσμός άμεσης ή ευρύτερης περιοχής, επιστημονική κοινότητα, τουρίστες κλπ), επικοινωνία και εξυπηρέτηση οικιστικών περιοχών στην περιβάλλουσα το αεροδρόμιο ζώνη, υποδοχή πρωτοβουλιών κοινωνικής επαφής και εμπύχωσης κ.ο.κ.
4. Παράμετροι χωροταξικής ένταξης και μεταφορών: Συγκοινωνιακή σύνδεση με Λεκανοπέδιο Αθήνας και Μεσόγεια, πρόβλεψη υποδομών εξυπηρέτησης ΝΑ Λεκανοπεδίου, υποδοχή κοινωνικού και πολιτιστικού εξοπλισμού μητροπολιτικής εμβέλειας κ.ο.κ. Είναι προφανές ότι αυτές οι παράμετροι σε μεγάλο βαθμό εξέρχονται των ορίων του σχεδιασμού του χώρου του Ελληνικού.

Σε ανάλογες κατηγορίες χωρίζονται και τα κριτήρια αξιολόγησης (κυρίως οικονομικής βιωσιμότητας) των εν λόγω σεναρίων ανάπτυξης. Τα τελικά σενάρια που προέκυψαν, από τις ‘δέσμες χρήσεων’ (επιλογή ομάδων χρήσεων, οι οποίες έχουν συμβατότητα μεταξύ τους), από αυτήν την διαδικασία της β’ φάσης έχουν τις εξής ονομασίες και είναι:

1. Θεματικά Πάρκα: Θεματική αναψυχή στο σύνορο της Αθήνας με το Σαρωνικό Κόλπο (θεματικά πάρκα, μουσεία, εκθεσιακά κέντρα, διάφορες εγκαταστάσεις αναψυχής κοκ.)
  - Δημιουργία υπαίθριων μορφών εκτόνωσης και αναψυχής,
  - Δημιουργία περιβάλλοντος έξω από την καθημερινότητα της πόλης,
  - Αξιοποίηση συμβολικών και φυσικών πλεονεκτημάτων του χώρου,
  - Έμφαση στην αναψυχή, διασκέδαση και χαλάρωση και ιδιαίτερη φροντίδα στα παιδιά,
  - Αλληλοδιείσδυση πάρκου πρασίνου και πάρκων αναψυχής.
2. Τέχνες και Λόγος: Δημιουργία Πολιτιστικού Πόλου (αίθουσες λυρικού θεάτρου, συναυλιών, χορού και θεάτρου, υποδομές για ωδείο, σχολή χορού, εργαστήρια τεχνών, βιβλιοθήκη, κέντρο βιβλίου κ.ά., και γενικά δημιουργία στέγης για μεγάλο αριθμό εθνικών και περιφερειακών καλλιτεχνικών οργανισμών)
  - Δημιουργία ενός βιώσιμου πολιτιστικού πόλου,
  - Συμβίωση τεχνών, πνεύματος και φύσης,
  - Φιλοξενία υποδομών μουσικών και σκηνικών τεχνών, αλλά και γραπτού λόγου,

4. Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

- Ενίσχυση καλλιτεχνικών δυνάμεων της χώρας,
  - Ένταξη πολιτιστικών δραστηριοτήτων στο φυσικό στοιχείο του πάρκου πρασίνου.
3. Κέντρο Εκθέσεων και Συνεδριών και Διεθνής Έκθεση (συνεδριακό κέντρο, υποδομές οργάνωσης μεγάλων διεθνών εκθέσεων, μουσείο Αττικής, κέντρο εικονικής πραγματικότητας, ενυδρείο, κέντρο κινηματογράφου κ.ά., σε συνδυασμό με κέντρο επιχειρήσεων, τηλεπικοινωνιακό κέντρο κλπ.)
- Ανάδειξη και διεθνής προβολή του χώρου, μέσω συνεδριακών – εκθεσιακών λειτουργιών και, ενδεχομένως, της οργάνωσης μιας διεθνούς έκθεσης (EXPO),
  - Δημιουργία θεματικών υπαίθριων εκθεσιακών χώρων ενταγμένων στο πάρκο πρασίνου,
  - Ένταξη θεματικών κήπων διαφόρων μορφών και στυλ,
  - Σύνδεση με μουσειακές εγκαταστάσεις και περίπτερα.
4. Αεραθλητισμός και Τηλεπικοινωνιακή – Διαστημική Τεχνολογία (κέντρο αεραθλητισμού, μουσείο αεροπλοΐας, κέντρο εικόνας, κέντρο πληροφορικής, εκθέσεις, εγκαταστάσεις αναψυχής κλπ.).
- Έμφαση στην ιστορική και συμβολική μορφή του χώρου,
  - Ιστορική συνέχεια και γεφύρωση με το παρελθόν,
  - Επανάχρηση υποδομών.

Ακολουθεί η οικονομική αξιολόγηση των προκαταρκτικών σεναρίων, προκειμένου να υπάρχει μία συγκριτική αποτίμηση, να ελεγχθεί η οικονομική βιωσιμότητα, να εκτιμηθεί το κόστος του έργου και να υπολογιστεί η αναγκαία οικονομική εκμετάλλευση των επιμέρους τμημάτων του. Τέλος, διατυπώθηκαν κατευθύνσεις για την σύνταξη του επικρατέστερου σεναρίου, η επιλογή του οποίου όπως αναφέρει η μελέτη *«πρέπει να αναμείνει τις συμμετοχικές διαδικασίες και τις οδηγίες που θα δοθούν από τον ΟΡΣΑ για την τρίτη φάση του προγράμματος»*.

Η ανάλυση των προκαταρκτικών σεναρίων γίνεται με βάση τη μέθοδο της Καθαρής Παρούσας Αξίας (ΚΠΑ)<sup>4</sup> με σκοπό την ανάδειξη του σεναρίου που θα παρουσίαζε μεγαλύτερο οικονομικό πλεόνασμα εκφρασμένο σε τιμές της περιόδου. Το πλεόνασμα αυτό, όπως αναφέρεται, θα είναι δυνατό να χρησιμοποιηθεί για την παροχή αντισταθμιστικών οφελών σε άλλες περιοχές. Οι χρηματικές ροές των τεσσάρων (4) σεναρίων υπολογίζονται με βάση τις εισροές που θα προκύψουν από την πώληση της γης και τις εκροές που σχετίζονται

<sup>4</sup> Η αξία αυτή προκύπτει αν προεξοφληθεί στο παρόν, για κάθε έτος ξεχωριστά, η αξία όλων των χρηματικών εισροών και εκροών για το χρόνο ζωής του επενδυτικού σχεδίου, με βάση τον συντελεστή προεξόφλησης.

με τις δαπάνες κατασκευής του πάρκου. Η ανάλυση των εισροών βασίζεται στην υπόθεση της απευθείας πώλησης γης [ΕΜΠ,2010].

Ο υπολογισμός των εισροών γίνεται με βάση ένα σενάριο βάσης, το οποίο στηρίζεται σε μία σειρά από εκτιμήσεις της αγοράς, και σε ένα περισσότερο συντηρητικό οικονομικό σενάριο. Κάθε ένα από τα 4 σενάρια παρουσιάζει διαφορετικές δυνατότητες ως προς τις εκτάσεις γης που είναι δυνατό να διατεθούν προς πώληση. Όπως προκύπτει, τα σενάρια 2 και 3 ενσωματώνουν μεγαλύτερες δυνατότητες πώλησης γης. Το τέταρτο σενάριο είναι το λιγότερο ελκυστικό με οικονομικούς όρους, καθώς η έκταση που μπορεί να διατεθεί προς πώληση είναι περιορισμένη. Σε κάθε περίπτωση, η συνολική έκταση που είναι δυνατό να διατεθεί ποικίλει ανάλογα με το προκαταρκτικό σενάριο αξιοποίησης του χώρου, φτάνοντας, στη μέγιστη συνολική έκταση περίπου των 1.100 στρεμμάτων, δηλαδή ποσοστό γύρω στο 20% της συνολικής έκτασης. Βασικό δομικό στοιχείο και των τεσσάρων σεναρίων αποτελούν οι επιχειρηματικές δραστηριότητες. Τα συμπεράσματα που εξήλθαν από την οικονομική αξιολόγηση είναι τα εξής:

#### 1. Σενάριο 1: Θεματικά Πάρκα

- Συνδυάζεται πολύ καλά με το πάρκο πρασίνου και ευνοεί την δημιουργία συγκριτικά
- αυξημένων φυτοκαλυμμένων εκτάσεων,
- Προσφέρει πολλά στον νεανικό πληθυσμό και στα παιδιά,
- Θα έχει καλή κοινωνική αποδοχή,
- Μπορεί να έχει υψηλή ελκυστικότητα για επιχειρηματικές πρωτοβουλίες, με τον
- κίνδυνο βέβαια εκτροπής προς εμπορική λογική και νοοτροπία Disneyland,
- Ενδέχεται να οδηγήσει σε μια απώλεια λειτουργικής και συνθετικής λογικής του
- χώρου, αν καταλάβει το σύνολο του πάρκου,
- Μπορεί αντίθετα να συνδυασθεί άριστα με άλλες χρήσεις πολιτισμού, συνεδρίων,
- τεχνών κλπ., αν περιορισθεί σε περιορισμένη «θεματική» χρήση, συμπληρωματική
- των άλλων λειτουργιών,
- Δεν μπορεί να θεωρηθεί ως μια λειτουργία, στην οποία θα δοθεί προτεραιότητα ή θα συμπαρασύρει την ανάπτυξη του συνόλου του χώρου,

4. Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

- Βοηθάει την τουριστική ανάπτυξη της Αθήνας.

2. Σενάριο 2: Τέχνες και Λόγος

- Προσφέρει σημαντικές πολιτιστικές υποδομές μητροπολιτικής εμβέλειας,
- Συνδέεται άριστα με το πάρκο πρασίνου, ιδίως με την λογική που δόθηκε στην πολεοδομική του σύνθεση,
- Βοηθάει την ανάπτυξη των πολιτιστικών δυνάμεων της Αθήνας και της χώρας,
- Συνδυάζεται καλά με άλλα στοιχεία όπως συνέδρια, μουσεία, θεματικά πάρκα κλπ.,
- Θα τύχει ευμενούς κοινωνικής αποδοχής,
- Θα το στηρίξουν φορείς και άτομα με επιρροή στην κοινή γνώμη,
- Δεν συμβάλλει ιδιαίτερα στην οικονομική βιωσιμότητα του έργου,
- Βοηθάει την τουριστική ανάπτυξη της Αθήνας,
- Κινδυνεύει να μην θεωρηθεί ως υψηλής πρακτικής προτεραιότητας, αν δεν συνδυασθεί με άλλες δραστηριότητες, πράγμα όμως που μπορεί θαυμάσια να γίνει.

3. Σενάριο 3: Διεθνής Έκθεση (EXPO)

- Ελκύει τον χώρο προς μια ευχερέστερη εφαρμογή του προγράμματος, δηλ. μπορεί, εάν εγκριθεί η οργάνωση της EXPO, να επιταχύνει το έργο,
- Δημιουργεί δεσμεύσεις αναγκαίες για να ξεκινήσει το έργο,
- Συνδυάζεται πολύ καλά με επιχειρηματικές δραστηριότητες, μεγάλης αναπτυξιακής σημασίας και υψηλής τεχνολογίας,
- Συνδυάζεται πολύ καλά με πολιτιστικές λειτουργίες και με θεματικά πάρκα, όπως και με στοιχεία συνεδριακού – εκθεσιακού χαρακτήρα στο μέλλον, μετά την λήξη της EXPO,
- Είναι πιθανό να απαιτήσει μεγάλες οικονομικές εισροές,
- Μπορεί να ωφεληθεί από συνδυασμό με άλλες πρωτοβουλίες που πρέπει έτσι και αλλιώς να αναλάβει το κράτος στην Αθήνα τα επόμενα χρόνια.

4. Σενάριο 4: Αεραθλητισμός

- Είναι μάλλον περιορισμένης κοινωνικής ωφέλειας,
- Απευθύνεται σε ένα περιορισμένο κοινό, σε σχέση με άλλες χρήσεις,
- Θα προκαλέσει πολλές αντιδράσεις,
- Απαιτεί νομοθετική ρύθμιση που είναι αμφίβολη,
- Οδηγεί, σε μεγάλο βαθμό, στην απώλεια του δημόσιου χαρακτήρα του χώρου,

4. Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

- Έχει πολύ περιορισμένη συμβατότητα με άλλες χρήσεις, ώστε να ενσωματωθεί σε οποιοδήποτε επικρατέστερο σενάριο επιλεγεί,
- Αξιοποιεί σε μεγάλο βαθμό την υφιστάμενη, και μεγάλης αξίας, υποδομή,
- Έχει καλές προοπτικές οικονομικής βιωσιμότητας και ενδέχεται να συμβάλλει στα έσοδα του φορέα ανάπτυξης του Ελληνικού,
- Διευκολύνει την εύρεση στέγης για φορείς (λέσχες) που συσπειρώνουν μεγάλο αριθμό ερασιτεχνών,
- Συνδέεται καλά με χρήσεις, που δίνουν έμφαση στην τεχνολογική ανάπτυξη,
- Περιορίζει πολύ την φυτοκαλυμμένη επιφάνεια, πράγμα περιβαλλοντικά αρνητικό, και προκαλεί αυξημένες οχλήσεις.

Επιπλέον στην β' φάση, παραθέτονται προτάσεις για το Πάρκο Ελληνικού, το οποίο πρέπει να στηρίζεται σύμφωνα με αυτή στο εξής τρίπτυχο:

1. Την αξιοποίηση των ειδών και ποικιλιών της χλωρίδας του Αττικού τοπίου,
2. Την επικράτηση της πυκνής και υψηλής βλάστησης,
3. Την περιορισμένη χρήση οικοδομών και σκληρών δομικών υλικών για εδαφοκάλυψη.

Το πάρκο θα εξυπηρετεί κυρίως τους κατοίκους του Λεκανοπεδίου Αττικής, θα εντάσσεται στο φυσικό περιβάλλον και τοπίο της περιοχής, θα έχει έκταση 4.000 στρέμματα και θα να είναι ένα Μητροπολιτικό Πάρκο αναψυχής και πολιτισμού. Η μελέτη προτείνει επίσης την δημιουργία θεματικών ενοτήτων γύρω από το Πάρκο πρασίνου. Το Πάρκο πρασίνου και οι επιχειρηματικές δραστηριότητες αποτελούν βασικό δομικό στοιχείο όλων των προκαταρκτικών σεναρίων. Η συνολική έκταση που είναι δυνατόν να διατεθεί για επιχειρηματικές δραστηριότητες ποικίλει ανάλογα με το προκαταρκτικό σενάριο συνολικής αξιοποίησης του χώρου, φθάνοντας στην μέγιστη συνολική έκταση περίπου των 1.100 στρεμμάτων, δηλαδή ποσοστό γύρω στο 20 % της συνολικής έκτασης.

Τέλος, τον Σεπτέμβριο του 2001, λίγο μετά τη λειτουργία του νέου αεροδρομίου, παραδόθηκε στον ΟΡΣΑ εκτενής σύνοψη της β' φάσης (1<sup>ο</sup> συμπληρωματικό πρόγραμμα) του κύριου προγράμματος, εμπλουτισμένη με στοιχεία και συμπεράσματα του συμπληρωματικού προγράμματος και ενημερωμένη ως προς τις σχετικές αποφάσεις, που είχαν στο μεταξύ ληφθεί από την κυβέρνηση και τις αρμόδιες υπηρεσίες. Σε αυτή περιέχονται υπολογισμοί με την μέθοδο ΚΠΑ και επικαιροποιημένες τιμές και διευρύνονται ζητήματα που σχετίζονται με τη θεσμική κατοχύρωση της πολεοδόμησης του Ελληνικού και του φορέα διαχείρισης του. Το πρόγραμμα περιλάμβανε δύο συμπληρωματικά προγράμματα, ένα με τις επικαιροποιημένες

τιμές της οικονομικής αξιολόγησης και ένα με την χωροθέτηση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων.

Όπως γίνεται αντιληπτό, δεν επιλέχθηκε επικρατέστερο σενάριο στο ερευνητικό πρόγραμμα του ΕΜΠ το 1996, καθώς επίσης και τα τέσσερα σενάρια δεν αναλύθηκαν περαιτέρω (χάρτες, σχέδια κλπ.). Στην β' φάση της μελέτης έγινε μία πρώτη νύξη των εναλλακτικών μοντέλων ανάπτυξης της περιοχής, τα οποία περιγράφηκαν περισσότερο και στα 2 συμπληρωματικά προγράμματα. Η τρίτη φάση δεν υλοποιήθηκε καθώς δεν δόθηκαν οδηγίες για την εκπόνησή της από τον ΟΡΣΑ και το πρόγραμμα θεωρήθηκε λήξαν, ενώ τα εναλλακτικά σενάρια ανάπτυξης παρουσιάστηκαν αναλυτικότερα το 2007 με την ολοκλήρωση και επικαιροποίηση του ερευνητικού προγράμματος του 1995 «Η Ανάπτυξη του Χώρου του Αεροδρομίου Ελληνικού». Τέλος, η μελέτη προέβλεπε 21% ανάπτυξη της περιοχής και 79% δημιουργία πάρκου.

### **2<sup>ο</sup> Συμπληρωματικό πρόγραμμα – Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις**

Στο πλαίσιο του σχεδιασμού για την προετοιμασία των Ολυμπιακών Αγώνων 2004 και για την χωροθέτηση των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων, αποφασίστηκε την Άνοιξη του 2000, η δημιουργία Ολυμπιακού Κέντρου μέσα στην περιοχή του πρώην αεροδρομίου Ελληνικού. Έτσι, το 2000, ένα χρόνο μετά την ολοκλήρωση της δεύτερης φάσης, έγινε ανάθεση από τον ΟΡΣΑ στο ΕΜΠ ενός σχετικού, συμπληρωματικού προγράμματος με τίτλο «*Διερεύνηση δυνατοτήτων ανάπτυξης και ανάπλασης Ολυμπιακών εγκαταστάσεων στο δυτικό τμήμα του αεροδρομίου Ελληνικού και στην παράκτια έκταση Αγίου Κοσμά και ανάπτυξης της παραλιακής ζώνης μέχρι το Φλοίσβο Παλαιού Φαλήρου*». Το πρόγραμμα ολοκληρώθηκε το 2001. Στόχος του ήταν να διερευνηθεί η ένταξη των ολυμπιακών εγκαταστάσεων στο χώρο του αεροδρομίου. Ωστόσο, το πρόγραμμα αυτό δεν αποτελούσε την τρίτη φάση του αρχικού προγράμματος.

Σύμφωνα με τον ΟΡΣΑ, στόχος του συμπληρωματικού αυτού προγράμματος ήταν «Στόχος είναι η βέλτιστη λειτουργία της άμεσης και ευρύτερης περιοχής κατά την διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων 2004, αλλά και κατά την μετά-Ολυμπιακή περίοδο, σύμφωνα με το πλαίσιο, που έχει καθορίσει ο μέσο μακροπρόθεσμος σχεδιασμός του Οργανισμού της Αθήνας για τις περιοχές αυτές». Επί πρόσθετα, Ο πολεοδομικός και αρχιτεκτονικός σχεδιασμός των σεναρίων απαιτεί προφανώς προσαρμογή στα δεδομένα της χωροθέτησης των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων και των αποφάσεων που έχουν ήδη ληφθεί σε σχέση με τον χώρο.

Σύμφωνα με την ανάθεση του συμπληρωματικού προγράμματος, αντικείμενο της ήταν «η διερεύνηση ... εναλλακτικών δυνατοτήτων πολεοδομικού σχεδιασμού και αστικής σύνθεσης στην άμεση περιοχή μελέτης (περιλαμβανομένης της οριστικής χωροθέτησης των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων), όπως και διαμορφώσεων ελευθέρων χώρων και σχεδιασμού αρχιτεκτονικών παρεμβάσεων», η οποία έπρεπε να γίνει «μέσα στο πλαίσιο των βασικών παραμέτρων ανάπτυξης του χώρου του Αεροδρομίου Ελληνικού, όπως αυτά έχουν εξελιχθεί με το κύριο ερευνητικό πρόγραμμα».

Σύμφωνα με την σχετική ανάθεση του ΟΡΣΑ προς το ΕΜΠ, ως άμεση περιοχή μελέτης του νέου προγράμματος θεωρείται «η παραλιακή ζώνη του Αγίου Κοσμά και η έκταση του χώρου του Αεροδρομίου Ελληνικού, όπου χωροθετούνται Ολυμπιακές εγκαταστάσεις». Ως ευρύτερη περιοχή της μελέτης ορίζεται «η παραλιακή ζώνη από την περιοχή Φλοίσβου του Δήμου Π. Φαλήρου μέχρι τον Αγ. Κοσμά Ελληνικού, όπως και η συνολική έκταση του αεροδρομίου, σε σχέση αποκλειστικά με το αντικείμενο της παρούσης ανάθεσης».

Όσον αφορά στην θεσμική κατοχύρωση, με τον ν. 2730/1999 «Σχεδιασμός, Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη και Εκτέλεση Ολυμπιακών Έργων και άλλες διατάξεις» καθορίστηκε ο η περιοχή του πρώην αεροδρομίου ως χώρος υποδοχής Ολυμπιακών αθλητικών εγκαταστάσεων, ενώ η θεσμοθέτησή του έγινε με τον ν. 2912/2001, στο άρθρο 41, όπου χαρακτηρίζεται ως ένας πόλος Ολυμπιακών εγκαταστάσεων, που ήταν ο σημαντικότερος, μετά από αυτόν του ΟΑΚΑ. Η διάταξη των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων στο εσωτερικό του ακίνητου παρουσιάζεται στο κεφάλαιο 2 της παρούσας διπλωματικής εργασίας, ενώ το θεσμικό πλαίσιο και η μετά – ολυμπιακή χρήση τους στο κεφάλαιο 3.

Το ερευνητικό πρόγραμμα ολοκληρώθηκε και επικαιροποιήθηκε με μία νέα μελέτη το 2007 από το ΕΜΠ και τον ΟΡΣΑ, η οποία παρουσιάζεται παρακάτω (α' και β' φάση).

#### **4.1.2. «ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ», (2007)**

##### *Εισαγωγή*

Εάν και προηγείται ο Διεθνής Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός Ιδεών το 2003, από το ΥΠΕΧΩΔΕ και τον ΟΡΣΑ, θα παρουσιαστεί πρώτα η ολοκλήρωση και επικαιροποίηση της μελέτης του ΕΜΠ το 1995-1999. Το 2007, ανετέθη στην ερευνητική ομάδα του ΕΜΠ, νέο πρόγραμμα από τον ΟΡΣΑ με στόχο την επικαιροποίηση του παλαιότερου ερευνητικού προγράμματος (1995-2001) και την αξιολόγηση των νέων δεδομένων για τον χώρο του Ελληνικού. Το πρόγραμμα

με τίτλο «Ολοκλήρωση και επικαιροποίηση του Ερευνητικού Προγράμματος: Ανάπτυξη του χώρου του Αεροδρομίου Ελληνικού» περιελάμβανε δύο αναθεωρημένες εκθέσεις για τις δύο φάσεις του πρώτου ερευνητικού προγράμματος (α' και β' φάση). Η ανάθεση έγινε στο Εργαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής Ανάπτυξης: Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, με επικεφαλής την καθηγήτρια του ΕΜΠ κα. Σοφία Αυγερινού – Κολώνια. Συντονιστής και βασικός ερευνητής του νέου προγράμματος ήταν ο καθηγητής κ. Λουδοβίκος Βασενχόβεν.

Η ολοκλήρωση και επικαιροποίηση του αρχικού ερευνητικού προγράμματος, λαμβάνει υπόψη της νέα δεδομένα, τα οποία και είναι τα εξής:

1. Τα προβλεπόμενα έργα συγκοινωνιακής υποδομής: α) την διέλευση στο βόρειο όριο του, οδικού άξονα σύνδεσης της λεωφόρου Ποσειδώνος με την περιφερειακή Υμηττού και τη Σήραγγα Υμηττού, β)τη διέλευση του τραμ στο βόρειο όριο του χώρου και την ανταπόκρισή του με το μετρό.
2. Η μετά – ολυμπιακή χρήση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων κατά τον ν. 3342/2005.
3. Η ενσωμάτωση του χώρου του Αγίου Κοσμά στο Μητροπολιτικό Πάρκο και η μεταφορά της πλειοψηφίας των αθλητικών εγκαταστάσεων στο εσωτερικό του πάρκου.
4. Η μετατροπή του χώρου της ΕΤΑ από συνεδριακό σε εκθεσιακό κυρίως χώρο.
5. Η δημιουργία μουσείων Πολεμικής και Πολιτικής Αεροπορίας, Αρχαιολογικού Μουσείου Κέντρου σχετικού με την Μεσόγειο και Μουσείο Τέχνης.
6. Η χωροθέτηση επιχειρηματικού και διοικητικού κέντρου μητροπολιτικής σημασίας παρά τη λεωφόρο Βουλιαγμένης.

Σύμφωνα με την σχετική σύμβαση, στόχος του νέου προγράμματος ήταν η «ενίσχυση του Οργανισμού Αθήνας, ώστε να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις του άρθρου ενάτου του Ν.2338/1995», όπου στο άρθρο 9 επισημάνεται ότι ο χώρος που καταλαμβάνει το αεροδρόμιο του Ελληνικού προορίζεται κυρίως για τη δημιουργία μητροπολιτικής ζώνης πρασίνου. Οι γενικοί στόχοι, οι βασικές αρχές σχεδιασμού και τα χαρακτηριστικά της ευρύτερης περιοχής παραμένουν ίδια με την αρχική μελέτη του 1995. Τα ποσοστά 79% πάρκο και 21% προς ανάπτυξη παραμένουν ως έχουν από την αρχική μελέτη.

#### ***Περιεχόμενο Μελέτης – Σχεδιασμός***

Αντικείμενο της α' φάσης (της αναθεωρημένης έκθεσης) του προγράμματος είναι «η επικαιροποίηση του ανατεθέντος, κατά το 1995 στο ΕΜΠ, προγράμματος με τίτλο *Ανάπτυξη*



4.Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

του χώρου του αεροδρομίου Ελληνικού, σύμφωνα με τα απαιτούμενα από τον ν. 2338/95 για τη χωροταξική, περιβαλλοντική και οικιστική ένταξη του πάρκου σε ότι αφορά στα νεότερα δεδομένα σε μητροπολιτικό επίπεδο, αλλά και σύμφωνα με το σενάριο ανάπτυξης που έχει επιλεγεί να προχωρήσει, μετά το Διεθνή Διαγωνισμό (παρουσιάζεται παρακάτω στο παρών κεφάλαιο), ώστε να καταστεί δυνατή η θεσμοθέτηση της ολοκληρωμένης πλέον μελέτης».

Στην α' φάση ακολουθεί η προσαρμογή των αρχικών προκαταρκτικών σεναρίων (β' φάση, 1999), στα νέα δεδομένα που προέκυψαν από τη χωροθέτηση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων. Επιπλέον, περιλαμβάνεται η επικαιροποίηση της οικονομικής βιωσιμότητας των σεναρίων με βάση τις αντικειμενικές αξίες του 2007, καθώς και σε σχέση με ενδεικτικές τιμές πώλησης οικοπέδων από τον ημερήσιο τύπο.

Στο πρόγραμμα περιλαμβάνεται και μία σύντομη αποτίμηση της υλοποίησης των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων στο Ελληνικό. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται, *χάθηκε η ευκαιρία έναρξης εργασιών δημιουργίας του πάρκου ή έστω τμήματός του, ώστε να καταστεί βαθμιαία ένας χώρος πρασίνου, πολιτισμού και αναψυχής, σύμφωνα με τους αρχικούς στόχους*. Όσον αφορά στην δημιουργία του Ολυμπιακού Πόλου, ορισμένες από τις αρχικές χωροθετήσεις και χρήσεις που είχε προτείνει η ερευνητική ομάδα του ΕΜΠ στο συμπληρωματικό πρόγραμμα το 2001, μεταβλήθηκαν, ενώ στη συνέχεια προστέθηκαν νέες, όπως η περίπτωση του κέντρου Σλάλομ Κανόε – Καγιάκ (Slalom Kayak Canoe), το οποίο αποφασίστηκε ότι θα χωροθετηθεί στον Ολυμπιακό Πόλο του Ελληνικού μετά την ολοκλήρωση του συμπληρωματικού ερευνητικού προγράμματος (ανέκυψαν προβλήματα στην αρχική περιοχή).

Αντίστοιχο παράδειγμα αποτελεί η απόφαση δημιουργίας συνεδριακού κέντρου από την εταιρεία ΕΤΑ, στον παλιό Ανατολικό Αεροσταθμό, που τελικά δεν υλοποιήθηκε στο Ελληνικό. Τέλος, ιδιαίτερη σημασία για τις επιλογές σχεδιασμού του Ολυμπιακού Πόλου είχε το γεγονός ότι η ερευνητική ομάδα θεωρούσε ότι από τα γήπεδα *baseball*, *softball* και *hockey*, θα παρέμενε στο χώρο μόνο το τελευταίο, πράγμα που δε συνέβη.

Τα τέσσερα προκαταρκτικά σενάρια που παρουσιάστηκαν στην β' φάση του αρχικού ερευνητικού προγράμματος «Ανάπτυξη του χώρου του αεροδρομίου Ελληνικού», το 1999, αναλύθηκαν περισσότερο και προσεγγίστηκαν συνθετικά με σκαριφήματα στην α' φάση της ολοκλήρωσης και επικαιροποίησης του αρχικού προγράμματος το 2007. Πιο αναλυτικά:

Στο Σενάριο 1: «Θεματικά Πάρκα – Θεματική Αναψυχή στο σύνορο της Αθήνας με τον Σαρωνικό Κόλπο», κυρίαρχη θέση έχουν το «θεματικό πάρκο εικόνας» με ένα belvedere, το οποίο εμφανίζεται με μωβ περίγραμμα στην εικόνα 4.1. (παρατίθεται παρακάτω), στο

4.Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

ανατολικότερο και υψηλότερο σημείο του πάρκου. Σημαντικό επίσης στοιχείο του σεναρίου αυτού, είναι και το «θεματικό υδροψυχαγωγικό πάρκο» με την λίμνη (μπλε περίγραμμα) και το ενυδρείο στο κέντρο του, το οποίο εκτείνεται προς τα δυτικά μέχρι το παραλιακό μέτωπο [ΕΜΠ, 2007].

Στον παλιό ανατολικό Αεροσταθμό, ο οποίος παρουσιάζεται με τον κίτρινο κύκλο στην εικόνα 4.1., τοποθετείται εκθεσιακό κέντρο, ενώ δίπλα προβλέπεται επιχειρηματικό κέντρο (μπεζ περίγραμμα). Στον παλιό δυτικό Αεροσταθμό της Ολυμπιακής Αεροπορίας προβλέπεται «κέντρο βιβλίου» (γαλάζιος κύκλος). Τέλος, κοντά στο γήπεδο golf στο νότιο άκρο του χώρου, αλλά και κατά μήκος του βορείου ορίου, προς τον Άλιμο, υπάρχουν περιοχές εμπορικής εκμετάλλευσης, ενώ σε ένα σημείο κοντά στην Λεωφόρο Βουλιαγμένης, στο ανατολικό όριο, προβλέπονται κτίρια γραφείων [ΕΜΠ, 2007].

Εικόνα 4.1.: Σενάριο 1, Θεματικά Πάρκα – Θεματική Αναμνηχή στο σύνορο της Αθήνας με το Σαρωνικό Κόλπο



Πηγή: ΕΜΠ, α' φάση, 2007

4.Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

Στο Σενάριο 2: «Τέχνες και Λόγος – Δημιουργία πολιτιστικού πόλου», κυρίαρχη θέση έχουν το συγκρότημα τεχνών, το οποίο φαίνεται με τον πορτοκαλί κύκλο στην εικόνα 4.2. και βρίσκεται στο όριο προς τον Άλιμο, το «κέντρο εικόνας», με τον μωβ κύκλο στην ίδια εικόνα. Και τα δύο χωροθετούνται δίπλα στην λίμνη, ενώ η λίμνη συνδέεται μέσω ενός καναλιού νερού με το ενυδρείο (γαλάζιος δακτύλιος) και στη συνέχεια με την θάλασσα. Δίπλα στην λίμνη προβλέπεται το belvedere [ΕΜΠ, 2007].

Στον παλιό ανατολικό Αεροσταθμό (κίτρινος κύκλος), τοποθετείται «εκθεσιακό – συνεδριακό κέντρο», ενώ δίπλα προβλέπεται επιχειρηματικό κέντρο, το οποίο αποτυπώνεται στην εικόνα 4.2. με το ορθογώνιο κίτρινο περίγραμμα. Στον παλιό δυτικό Αεροσταθμό της Ολυμπιακής Αεροπορίας προβλέπεται το «συγκρότημα λόγου» (γαλάζιος κύκλος). Τέλος, κοντά στο γήπεδο golf, στο νότιο άκρο του χώρου, αλλά και κατά μήκος του βορείου ορίου, προς τον Άλιμο, υπάρχουν περιοχές εμπορικής εκμετάλλευσης. Σε ένα σημείο κοντά στην λεωφόρο Βουλιαγμένης, στο ανατολικό όριο, προβλέπονται κτίρια γραφείων [ΕΜΠ, 2007].

Εικόνα 4.2.: Σενάριο 2, Τέχνες και Λόγος – Δημιουργία Πολιτιστικού Πόλου



Πηγή: ΕΜΠ, α' φάση, 2007

Στο Σενάριο 3: «Κέντρο εκθέσεων και συνεδρίων και διεθνής έκθεση (EXPO)», κυρίαρχη θέση έχουν το εκθεσιακό κέντρο, το οποίο παρουσιάζεται με τον κίτρινο κύκλο στην εικόνα 4.3., στον παλιό ανατολικό Αεροσταθμό και το οποίο θα είναι ο πυρήνας της προτεινόμενης διεθνούς έκθεσης (EXPO), και οι πρόσθετοι χώροι (πιθανώς προσωρινοί) για τις εγκαταστάσεις της διεθνούς έκθεσης (κίτρινα ορθογώνια). Δίπλα στους πρόσθετους χώρους, πάνω στον άξονα του διαδρόμου προσγειώσεων, προβλέπονται υπαίθριοι χώροι εκθέσεων. Στην συνέχεια αυτού του άξονα, προς βορρά, αναπτύσσονται θεματικοί και γεωμετρικοί κήποι. Στην βόρεια απόληξη του άξονα του διαδρόμου προσγειώσεων, κοντά στον Άλιμο, προβλέπεται Μουσείο της Πόλης της Αθήνας [ΕΜΠ, 2007].

Επιπλέον, προβλέπεται «κέντρο εικόνας» στα ανατολικά της λίμνης, ο οποίος παρουσιάζεται στην εικόνα 4.3. με τον μωβ κύκλο. Η λίμνη συνδέεται μέσω ενός καναλιού νερού με το ενυδρείο (γαλάζιος δακτύλιος) και στη συνέχεια με τη θάλασσα. Δίπλα στη λίμνη προβλέπεται το belvedere. Δίπλα στον ανατολικό Αεροσταθμό τοποθετείται επιχειρηματικό κέντρο (ορθογώνιο με κίτρινο περίγραμμα), ενώ στον παλιό δυτικό Αεροσταθμό της Ολυμπιακής Αεροπορίας προβλέπεται κέντρο βιβλίου (κύκλος με πορτοκαλί χρώμα). Επίσης προτείνεται η εγκατάσταση συνεδριακού κέντρου στα πρώην υπόστεγα αεροπλάνων της Ολυμπιακής Αεροπορίας (γαλάζιος κύκλος). Τέλος, κοντά στο γήπεδο golf, στο νότιο άκρο του χώρου, αλλά και κατά μήκος του βορείου ορίου, προς τον Άλιμο, υπάρχουν περιοχές εμπορικής εκμετάλλευσης. Σε ένα σημείο κοντά στην λεωφόρο Βουλιαγμένης, στο ανατολικό όριο, προβλέπονται κτίρια γραφείων [ΕΜΠ, 2007].

Εικόνα 4.3.: Σενάριο 3, Κέντρο εκθέσεων και συνεδρίων και διεθνής έκθεση (EXPO)



Πηγή: ΕΜΠ, α' φάση, 2007

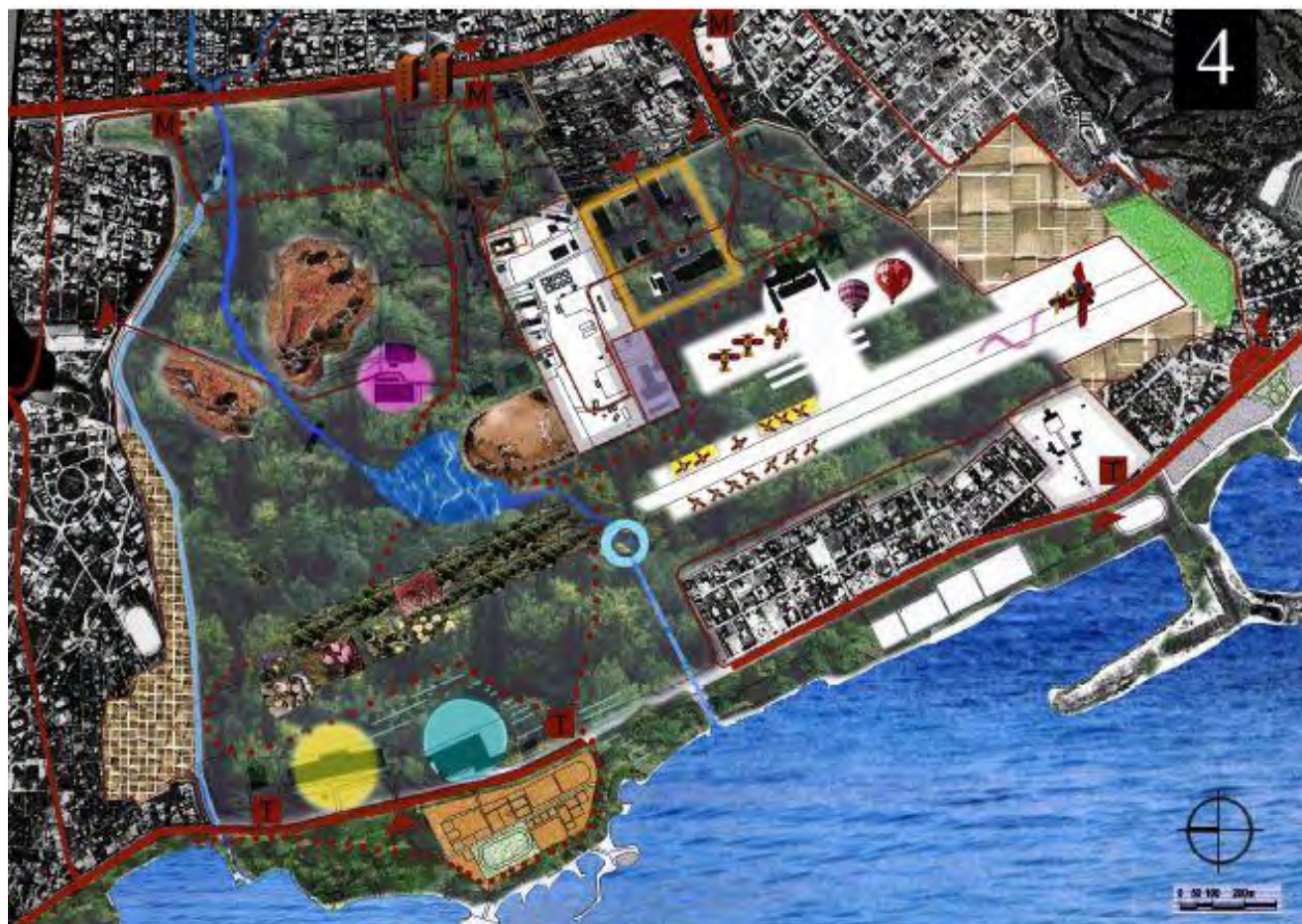
Στο Σενάριο 4: «Αεραθλητισμός και τηλεπικοινωνιακή – διαστημική τεχνολογία», του οποίου το σκαρίφημα παρατίθεται στην εικόνα 4.4., κυρίαρχο στοιχείο είναι η διατήρηση και χρήση του διαδρόμου προσγειώσεων από αεροσκάφη γενικής αεροπορίας και για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων αεραθλητισμού, αερόστατων και αερομοντελισμού. Στον παλιό ανατολικό Αερόσταθμο προβλέπεται μουσείο αεροπλοΐας. Επίσης, προβλέπεται «κέντρο εικόνας», το οποίο παρουσιάζεται με τον μωβ κύκλο στην εικόνα 4.4., ανατολικά της λίμνης. Η λίμνη συνδέεται μέσω ενός καναλιού νερού με το ενυδρείο (γαλάζιος δακτύλιος) και στη συνέχεια με τη θάλασσα. Δίπλα στη λίμνη προβλέπεται το belvedere. Δίπλα στον ανατολικό Αεροσταθμό τοποθετείται επιχειρηματικό κέντρο (ορθογώνιο με κίτρινο περίγραμμα) [ΕΜΠ, 2007].

Στον παλιό δυτικό Αεροσταθμό της Ολυμπιακής Αεροπορίας και στα πρώην υπόστεγα αεροπλάνων της Ολυμπιακής Αεροπορίας προτείνεται να λειτουργήσουν κέντρο βιβλίου και συνεδριακό κέντρο. Κοντά στο γήπεδο golf, στο νότιο άκρο του χώρου, αλλά και κατά μήκος

4.Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

του βορείου ορίου, προς τον Άλιμο, υπάρχουν περιοχές εμπορικής εκμετάλλευσης. Σε ένα σημείο κοντά στην λεωφόρο Βουλιαγμένης, στο ανατολικό όριο, προβλέπονται κτίρια γραφείων [ΕΜΠ, 2007].

Εικόνα 4.4.: Σενάριο 4, Αεραθλητισμός και τηλεπικοινωνιακή – διαστημική τεχνολογία»



Πηγή: ΕΜΠ, α' φάση, 2007

Όπως παρατηρείται, σε όλα τα σενάρια, αλλά και στις προσαρμογές που επήλθαν κατά τη μελέτη ένταξης των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων, οι χώροι επιχειρηματικής εκμετάλλευσης τοποθετούνταν στο νότιο άκρο του διαδρόμου προσγείωσης, σε λωρίδα επέκτασης του κάτω Ελληνικού, στο βόρειο όριο του αεροδρομίου και σε ένα τμήμα της ζώνης στη λεωφόρο Βουλιαγμένης. Επιπλέον, η συνολική έκταση προς πολεοδόμηση είναι ίδια και στα τέσσερα σενάρια και ισούται με 1.100 στρέμματα. Τα σενάρια αυτά, ανταποκρίνονται στις προσδοκίες της Πολιτείας, και είναι δε οικονομικά και τεχνολογικά εφικτά, καθώς και κοινωνικά αποδεκτά, έχοντας υπόψη τα δεδομένα της χώρας και της περιοχής. Το πιο οικονομικά βιώσιμο σενάριο είναι αυτό που θα προωθηθεί στο τέλος της έρευνας.

4.Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

Τα κριτήρια με τα οποία θα προκύψουν οι τελικές επιλογές, για το επικρατέστερο σενάριο είναι:

1. Οι συμμετοχικές διαδικασίες,
2. Ο συνδυασμός των «δομικών στοιχείων» των τελικών σεναρίων,
3. Η συγκέντρωση δυνάμεων,
4. Η κοινωνική αποδοχή,
5. Η συνέργεια με άλλες δράσεις της Πολιτείας,
6. Οι λειτουργίες – ‘‘λοκομοτίβες’’,
7. Η επιχειρηματική δραστηριότητα.

Τα συμπεράσματα για τα τέσσερα προκαταρκτικά σενάρια παραμένουν ίδια με αυτά του αρχικού ερευνητικού προγράμματος (1995-1999), τα οποία αναφέρονται στις σελίδες 9-10 της παρούσας διπλωματικής εργασίας. Παρόλα αυτά δεν επιλέχθηκε και δεν συντάχθηκε ένα τελικό επικρατέστερο σενάριο (αναμενόταν η γ' φάση).

Ως αντικείμενο της β' φάσης αναφέρεται «η εξέταση θεμάτων του Φορέα Διαχείρισης ώστε αν χρειαστεί να γίνει η θεσμική ρύθμιση και ο καθορισμός και προγραμματισμός των περαιτέρω μελετών και ενεργειών που θα απαιτηθούν για την ολοκλήρωση του έργου».

Ειδικότερα, όπως εξειδικεύεται στο παράρτημα της σύμβασης πρέπει να:

- διερευνηθεί η σύσταση φορέα διαχείρισης σύμφωνα με τους ν. 2338/1995 και 2742/1997,
- εξεταστεί η σύσταση φορέα διαχείρισης σύμφωνα με τις ειδικές απαιτήσεις της ζώνης πρασίνου και της πολεοδομικής ανάπτυξης του Ελληνικού,
- περιγραφεί ο σκοπός του φορέα και οι επιμέρους στόχοι,
- προταθεί η διοικητική δομή του φορέα και οι αρμοδιότητές του,
- προταθεί η διαχειριστική λειτουργία του φορέα από την άποψη διαχείρισης πόρων,
- προταθούν οι επιμέρους μελέτες και ενέργειες που θα απαιτηθούν για την ολοκλήρωση του έργου που θα αναληφθούν από τον ως άνω φορέα ή από τον Οργανισμό Αθήνας έως ότου συσταθεί ο φορέας.

Η εξέταση των θεμάτων του φορέα διαχείρισης ξεκινά με μία επισκόπηση της διεθνούς εμπειρίας. Από την ανάλυση των παραδειγμάτων διαπιστώνεται μία γενικότερη διεθνής τάση προς την κατεύθυνση της συμμετοχικής διαχείρισης των πάρκων που ακολουθεί την τάση της *διακυβέρνησης* και έχει ευρύτερα υιοθετηθεί σε Ευρώπη και στις ΗΠΑ στη διοίκηση των

4. Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

δημόσιων πραγμάτων (*governance*). Παρότι οι προσεγγίσεις που περιγράφονται με τον γενικό όρο *governance* ποικίλουν ανάλογα με τις αρχές τους, τις λειτουργίες τους και τα αποτελέσματά τους, κομβικό στοιχείο της προσέγγισης της *governance* είναι η σύσταση συμπράξεων, που θεωρείται ότι μπορούν να διαχειριστούν αποτελεσματικότερα τα σύνθετα προβλήματα των σύγχρονων κοινωνιών. Οι συμπράξεις αυτές βασίζονται σε συμφωνίες μεταξύ διαφόρων δημόσιων και ιδιωτικών φορέων που συνεργάζονται κατά περίπτωση για να επιτευχθούν κοινοί στόχοι [ΕΜΠ, 2010].

Στην φάση αυτή διαπιστώθηκε ότι ο φορέας έχει έναν διττό προορισμό, την ανάπτυξη και διαμόρφωση του πάρκου, και αργότερα να ρυθμίσει και να διαχειριστεί την λειτουργία του. Ο φορέας διαχείρισης θα είναι υπεύθυνος για τόσο για την υλοποίηση των ειδικών στόχων, όσο και των γενικών στόχων οι οποίοι θα επηρεάσουν την ευρύτερη περιοχή. Οι λειτουργίες του φορέα διακρίνονται σε τρεις βασικές κατηγορίες λειτουργιών, οι οποίες είναι:

1. Σχεδιασμός, προγραμματισμός και τεχνικές δραστηριότητες:

- Στρατηγικός σχεδιασμός,
- Τεχνικές δραστηριότητες και έργα,

2. Διοικητικές και οικονομικές λειτουργίες:

- Διοίκηση,
- Οικονομική διαχείριση,

3. Πάρκο πρασίνου, ζωή του πάρκου και επαφή με την κοινωνία:

- Κηποτεχνικές και φυτοτεχνικές λειτουργίες – Αειφόρος ανάπτυξη του πάρκου πρασίνου,
- Δραστηριότητες ζωής του πάρκου,
- Επικοινωνία και επαφή με την κοινωνία.

Στη συνέχεια, εξετάζεται η οργάνωση του φορέα ανάπτυξης του πάρκου του Ελληνικού, με βάση τις λειτουργίες που πρέπει να επιτελέσει και με βάση τις προβλέψεις των ν. 2338/1995 και ν. 2742/1999, και διατυπώνονται εναλλακτικά θεσμικά σενάρια για την οργάνωση του.

Όσον αφορά στις σχετικές νομοθετικές προβλέψεις, διαπιστώνεται ότι καθώς έχουν προηγηθεί κατά πολύ της τέλεσης των ολυμπιακών αγώνων, δε λαμβάνουν υπ' όψιν τη νέα θεσμική πραγματικότητα που δημιούργησε στην περιοχή του Ελληνικού η εκτέλεση των ολυμπιακών έργων και των έργων ολυμπιακής υποδομής. Ιδιαίτερη σημασία έχει η εμπλοκή νέων δημόσιων φορέων στη διαχείριση τμημάτων της συνολικής έκτασης του πρώην αεροδρομίου



4.Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

του Ελληνικού (Ολυμπιακά Ακίνητα, Τραμ) και ιδιωτικών εταιρειών στις οποίες έχουν εκμισθωθεί οι τέως ολυμπιακές εγκαταστάσεις. Τέλος, τονίζεται ότι πρέπει να διερευνηθεί αν η πρόβλεψη του ν. 2338/1995 περί διάθεσης ποσοστού 10% των εσόδων του πάρκου για την ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων (με αιχμή τα Σπάτα), διατηρεί ακόμη την επικαιρότητα και την σκοπιμότητά της. Ειδικότερα αναφέρεται ότι ο ανταποδοτικός χαρακτήρας της ρύθμισης αυτής θα πρέπει να εξεταστεί υπό το φως των σημερινών χωροταξικών και αναπτυξιακών δεδομένων της περιοχής των Μεσογείων [ΕΜΠ, 2010].

Η αναζήτηση κατάλληλου θεσμικού σχήματος για το φορέα διαχείρισης του Μητροπολιτικού Πάρκου του Ελληνικού, σύμφωνα με τους ερευνητές, είναι συνάρτηση δύο παραμέτρων: των αρμοδιοτήτων που καλείται να αναλάβει ο φορέας και των χρονικών φάσεων ανάπτυξης του έργου. Με βάση τη διαφοροποίηση αυτή (βάσει της θεσμικής μορφής) διαγράφονται δύο βασικά θεσμικά σενάρια:

1. Το πρώτο, το οποίο αποκαλείται ολιστικό, συνίσταται στην ανάθεση σε ένα ενιαίο φορέα του συνόλου των επιμέρους λειτουργιών και αρμοδιοτήτων που απαιτούνται για την οργάνωση, κατασκευή, λειτουργία και εκμετάλλευση του Μητροπολιτικού Πάρκου.
2. Το δεύτερο, το οποίο αναφέρεται ως σενάριο σταδιακής ανάπτυξης του θεσμικού σχήματος, συνίσταται στη δημιουργία διακριτών φορέων διαχείρισης για τις δύο φάσεις ανάπτυξης του έργου (μετατροπή και διαμόρφωση/λειτουργία και εκμετάλλευση).

Τέλος, προκύπτουν από τα παραπάνω τρία βασικά εναλλακτικά σενάρια οργάνωσης του φορέα διαχείρισης (βάσει της οργάνωσης) του Μητροπολιτικού Πάρκου, τα οποία είναι:

1. Συγκεντρωτικός οργανισμός, δηλαδή ενιαίος φορέας (ως ΑΕ, ΝΠΔΔ ή ΝΠΙΔ), με συμπαγές σχήμα, ένα αποφασιστικό όργανο ελεγχόμενο από το κράτος και αρμοδιότητες που καλύπτουν όλο το φάσμα των δραστηριοτήτων ανάπτυξης και μελλοντικής διαχείρισης όλων των χώρων του πάρκου (ολιστικό σενάριο).
2. Εταιρικό σχήμα, , δηλαδή φορέας με μορφή partnership, στα αποφασιστικά όργανα του οποίου προβλέπεται συμμετοχή εταίρων από τον ιδιωτικό και κοινωνικό τομέα, με ευρείες δραστηριότητες διαβούλευσης και συνεργασίας και κατανομή λειτουργιών σε επιμέρους αυτόνομες λειτουργικές μονάδες (ολιστικό σενάριο).
3. Διπλός φορέας, δηλαδή σχήμα δύο ανεξάρτητων φορέων, με διαφορετική θεσμική μορφή, που χρονικά διαδέχονται ο ένας τον άλλο και έχουν ως αντικείμενο ο πρώτος την ανάπτυξη και διαμόρφωση του πάρκου και ο δεύτερος την διαχείριση της

4.Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

λειτουργίας του. Ο πρώτος είναι μια παραλλαγή του ανωτέρω τύπου «συγκεντρωτικού» φορέα και ο δεύτερος θα βρίσκεται πλησιέστερα προς τον τύπο του εταιρικού σχήματος, στον βαθμό που το επιτρέπει η ισχύουσα νομοθεσία (σενάριο σταδιακής ανάπτυξης) [ΕΜΠ, 2007].

Από την ερευνητική ομάδα του προγράμματος, προτείνεται στο κείμενο της β' φάσης, ο διπλός φορέας διαχείρισης. Συγκεκριμένα, σε πρώτη φάση, μπορεί να δημιουργηθεί ειδικός οργανισμός (Φορέας Ανάπτυξης του Μητροπολιτικού Πάρκου Ελληνικού) για την μετατροπή και διαμόρφωση του ακινήτου του τέως αεροδρομίου Ελληνικού και την ανάπτυξη του ως Μητροπολιτικού Πάρκου. Σε δεύτερη φάση, μπορεί να ιδρυθεί αντίστοιχα ειδικός οργανισμός για την λειτουργία του Πάρκου (Φορέας Λειτουργίας του Μητροπολιτικού Πάρκου Ελληνικού).

Αυτό ήταν το περιεχόμενο (α' και β' φάση) του δεύτερου ερευνητικού προγράμματος του ΕΜΠ και του ΟΡΣΑ με σκοπό της ολοκλήρωσης και επικαιροποίησης της αρχικής μελέτης η οποία εκπονήθηκε κατά το 1995-1999. Παρόλα αυτά και σε αυτό το πρόγραμμα δεν επιλέχθηκε ή δεν συστάθηκε το επικρατέστερο σενάριο ανάπτυξης της περιοχής του Ελληνικού. Να σημειωθεί ξανά ότι προγενέστερος της μελέτης «Ολοκλήρωση και Επικαιροποίηση του ερευνητικού προγράμματος: Ανάπτυξη του χώρου του αεροδρομίου Ελληνικού» (2007), είναι ο Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός Ιδεών (2003-2004) από το ΥΠΕΧΩΔΕ και τον ΟΡΣΑ και η πρόταση του πρώτου βραβείου (Serero and Fernandez Architects), παρόλα αυτά για την πληρέστερη εικόνα των μελετών και προγραμμάτων του ΕΜΠ παρουσιάστηκε πρώτη από αυτά. Στο κεφάλαιο 5 της παρούσας διπλωματικής εργασίας, στο οποίο θα αξιολογηθούν οι μελέτες/σενάρια ανάπτυξης της περιοχής του πρώην αεροδρομίου, θα αξιολογηθεί η μελέτη ολοκλήρωσης και επικαιροποίησης που πραγματοποιήθηκε το 2007. Παρόλα αυτά στο παρών κεφάλαιο παρουσιάζεται το ιστορικό των μελετών/σεναρίων που έχουν εκπονηθεί για το Ελληνικό.

**4.2. ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΙΔΕΩΝ  
«ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΠΑΡΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ  
ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ», (2003-2004) ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΗ ΥΠΕΧΩΔΕ – ΟΡΣΑ,  
(2007)**

Οι δύο μελέτες θα παρουσιαστούν στο ίδιο εδάφιο, καθώς η μελέτη ΥΠΕΧΩΔΕ – ΟΡΣΑ που εκπονήθηκε το 2007 αποτελεί την ολοκλήρωση και επικαιροποίηση του Α' Βραβείου του

Διεθνή Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού του 2003, που απονεμήθηκε στο γραφείο των γάλλων αρχιτεκτόνων DZO Architecture.

### ***Περιεχόμενο Προκήρυξης Διαγωνισμού***

Τον Δεκέμβριο του 2003 προκηρύχτηκε από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (ΥΠΕΧΩΔΕ) και τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (ΟΡΣΑ), με την υποστήριξη της Διεθνούς Ένωσης Αρχιτεκτόνων (UIA), Διεθνής Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός Ιδεών για την ανάπτυξη και τον σχεδιασμό του χώρου του πρώην αεροδρομίου. Βασικό αντικείμενο ήταν το Μητροπολιτικό Πάρκο και η πολεοδομική ανάπτυξη της περιοχής του Ελληνικού, ενώ βασίστηκε στις κατευθύνσεις του πρώτου ερευνητικού προγράμματος του ΕΜΠ και του ΟΡΣΑ (1995-1999). Υπήρξε ευρύτατο ενδιαφέρον για το Διαγωνισμό, από την αρχιτεκτονική κοινότητα διεθνώς, καθώς συμμετείχαν 159 ομάδες. Η κριτική επιτροπή επέλεξε και απένειμε τρία βραβεία και έξι επαίνους. Στην συγκεκριμένη διπλωματική εργασία θα αναλυθεί και θα αξιολογηθεί το πρώτο βραβείο μόνο του Διαγωνισμού.

Τα ζητούμενα του Διαγωνισμού οργανώθηκαν σε τρεις ενότητες, σε τρεις ξεκάθαρες κύριες προγραμματικές συνιστώσες, που αφορούσαν:

1. Το Μητροπολιτικό Πάρκο
2. Την Πολεοδομική ανάπτυξης και
3. Τις λοιπές εγκαταστάσεις και υποδομές.

Συγκεκριμένα, το Μητροπολιτικό Πάρκο, σύμφωνα με το πρόγραμμα, πρέπει να περιλαμβάνει χώρους πρασίνου και ανοικτούς δημόσιους χώρους με ποικίλα ποιοτικά χαρακτηριστικά, οι οποίοι θα είναι κατάλληλοι για ατομικές και ομαδικές υπαίθριες δραστηριότητες ευρέος φάσματος, καθώς επίσης και συλλογικές κοινωνικές λειτουργίες. Σε αυτές περιλαμβάνονται οι χώροι περιπάτου και παιχνιδιών, πεζόδρομοι, ποδηλατοδρόμοι, αθλητικές εγκαταστάσεις και χώροι δημοσίων εκδηλώσεων και συγκεντρώσεων.

Επιπλέον, προτείνεται να περιλαμβάνει χώρους και εγκαταστάσεις αναψυχής και υποστήριξης, όπως για παράδειγμα θεματικά πάρκα, αναψυκτήρια και χώρους εστίασης, πωλητήρια κλπ., καθώς επίσης και πολιτιστικές εγκαταστάσεις, όπως μουσεία, θέατρα, χώροι καλλιτεχνικών, εκπαιδευτικών ερευνητικών δραστηριοτήτων κλπ.

Όσον αφορά στην ενότητα της Πολεοδομικής ανάπτυξης της περιοχής, προτείνεται η ανάπτυξη μικτών χρήσεων, με συνολική επιφάνεια 1.000 στρέμματα (αναφέρεται σε εμβαδά χώρων ισογείων και άνω και δεν περιλαμβάνει στάθμευση και υπόγειους βοηθητικούς

4.Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

χώρους) , όπου θα περιλαμβάνονται οποιεσδήποτε από τις ακόλουθες χρήσεις, συγκεντρωμένα ή διάσπαρτα:

- Κατοικίες μεσαίου και υψηλού εισοδήματος,
- Χώροι λιανικού εμπορίου και γραφείων,
- Ξενοδοχεία,
- Επιχειρηματικά κέντρα,
- Χώροι αναψυχής,
- Κοινωνικές υποδομές, και
- Κτήρια στάθμευσης.

Ολόκληρη η πολεοδομική ανάπτυξη θα καταλάβει μέγιστη μικτή επιφάνεια 1.000 στρέμματα. Στην επιφάνεια αυτή συμπεριλαμβάνεται και η επιφάνεια του εσωτερικού οδικού δικτύου της/των περιοχής/ών πολεοδομικής ανάπτυξης, που θα πρέπει να περιορισθεί σε εύλογα πλαίσια και να κάνει την βέλτιστη χρήση υπαρχουσών και σχεδιαζόμενων οδών [ΟΡΣΑ, 2004].

Για τις λοιπές εγκαταστάσεις, σύμφωνα με το πρόγραμμα, θα πρέπει να περιληφθούν/ενταχθούν στον σχεδιασμό ορισμένες υφιστάμενες και άλλες προβλεπόμενες εγκαταστάσεις (τεχνικά έργα, κοινωνική υποδομή, συνεδριακό – εκθεσιακό κέντρο, Ολυμπιακές εγκαταστάσεις). Οι εγκαταστάσεις αυτές θα πρέπει να έχουν άμεση σχέση με το πάρκο και τις περιοχές πολεοδομικής ανάπτυξης, ενώ η συνολική τους επιφάνεια, καθώς και όλων των κτιριακών εγκαταστάσεων, δεν μπορεί να υπερβαίνει τις 325.000 τμ. (325 στρέμματα).

Να σημειωθεί εδώ, ότι προτείνεται το κτίριο του παλιού ανατολικού Αεροσταθμού, έργο του αρχιτέκτονα Eero Saarinen, να μετατραπεί σε συνεδριακό κέντρο το οποίο θα καταλαμβάνει μία οριοθετημένη περιοχή 17 εκταρίων και να έχει μέγιστη δομημένη επιφάνεια 51.000 τ.μ. Επίσης προβλέπεται από την προκήρυξη του διαγωνισμού, για τις ανάγκες του Κέντρου, η κατασκευή ξενοδοχείου κατηγορίας 5\* (πέντε αστέρων) με μέγιστη δομημένη επιφάνεια 20.000 τ.μ., πέραν της συνολικής δομημένης επιφάνειας του συνεδριακού κέντρου. Η πρόταση αυτή από τους φορείς του διαγωνισμού δεν είναι δεσμευτική.

Βάσει της προκήρυξης του διαγωνισμού, η συνολική επιτρεπόμενη δόμηση ανερχόταν στα 1.325.000 τ.μ. (περιλαμβάνει όλα τα κτίρια ανεξαιρέτως), με μέσο συντελεστή δόμησης 0,25 για το σύνολο της έκτασης του αεροδρομίου. Ειδικότερα για τις περιοχές πολεοδομικής ανάπτυξης, ο συντελεστής δόμησης ήταν ίσος με 1. Το ύψος των κτιρίων δεν προσδιορίζεται από την προκήρυξη αλλά αφήνεται στην κρίση των διαγωνιζόμενων, σύμφωνα με τις

4.Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

σχεδιαστικές τους αρχές και τις προτάσεις τους. Παρόλα αυτά πρέπει να ληφθούν υπόψη οι γεωλογικές μορφολογίες της περιοχής και η σεισμική επικινδυνότητα της. Οι διάδρομοι του αεροδρομίου προτείνεται να επαναχρησιμοποιηθούν δημιουργικά.

Τέλος, οι οικονομικές παράμετροι του έργου βασιζόνταν στην απόφαση να είναι αυτό ανταποδοτικό και ένα σημαντικό μέρος των εσόδων του να ικανοποιεί ανάγκες πέραν της κατασκευής και λειτουργίας του πάρκου. Ειδικότερα, το μέγιστο κόστος δημιουργίας του πάρκου, ορίζονταν σε τετρακόσια εκατομμύρια ευρώ (400.000.000 €), ενώ τα εκτιμώμενα έσοδα από την πολεοδομική ανάπτυξη του Ελληνικού, έπρεπε να υπερβαίνουν το εκτιμώμενο κόστος κατασκευής και συντήρησης του πάρκου κατά τουλάχιστον τριακόσια εκατομμύρια ευρώ (300.000.000 €). Τμήμα των εσόδων θα εξυπηρετούσε την ανάγκη για κατασκευή άλλων χώρων πρασίνου σε υποβαθμισμένες περιοχές του Λεκανοπεδίου των Αθηνών, καθώς και για τα αντισταθμιστικά οφέλη που προβλέπει ο ν. 2338/2005 για την περιοχή των Μεσογείων.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί το πρώτο βραβείο απέσπασε η πρόταση ομάδας συνεργαζόμενων γραφείων από το Παρίσι και την Νέα Υόρκη, DZO Architecture, Fernandez e., Serero D., Descombes A., Regnault A. Η πρόταση παρουσιάζεται στην συνέχεια.

**4.2.1. Α' ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΙΔΕΩΝ – DZO ARCHITECTURE (2004)**

Το πρώτο βραβείο του Διεθνούς Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού Ιδεών, που διοργανώθηκε το 2003 από το ΥΠΕΧΩΔΕ και τον ΟΡΣΑ, απονεμήθηκε στο γραφείο DZO Architecture – Γραφείο Serero and Fernandrz Architects. Στις βασικές επιλογές της πρότασης ήταν η ανασύσταση των ρεμάτων της περιοχής και η αξιοποίηση τους ως πυκνωτών πρασίνου και κοινόχρηστων λειτουργιών. Οι περιοχές αστικής ανάπτυξης χωροθετούνταν στην περίμετρο του πάρκου και σε σχέση με τον αστικό ιστό. Η μελέτη προέβλεπε 22% για ανάπτυξη και 78% για δημιουργία πάρκου. Η πρόταση αναλύθηκε περισσότερο και επικαιροποιήθηκε, μετά από ανάθεση στο γραφείο των Γάλλων αρχιτεκτόνων από το ΥΠΕΧΩΔΕ, το 2006 με 2007 (παρουσιάζεται παρακάτω στο παρών εδάφιο). Να σημειωθεί ότι στο κεφάλαιο 5 όπου θα πραγματοποιηθεί η αξιολόγηση των σεναρίων ανάπτυξης του Ελληνικού, θα τεθεί υπό αξιολόγηση η επικαιροποιημένη μελέτη και όχι η αρχική του 2003. Στην εικόνα 4.5. απεικονίζεται φωτορεαλιστικά η συνολική εικόνα της μελέτης που κέρδισε το πρώτο βραβείο. Οι αρχές και το περιεχόμενο του σχεδιασμού παρουσιάζονται αναλυτικά στην μελέτη ΥΠΕΧΩΔΕ – ΟΡΣΑ του 2006 – 2007.

Εικόνα 4.5.: Α' Βραβείο Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού Ιδεών 2004 – DZO Architecture



Πηγή: [http://www.serero.com/index\\_en.htm](http://www.serero.com/index_en.htm) [πρόσβαση στις 20/07/2014]

#### 4.2.2. ΜΕΛΕΤΗ ΥΠΕΧΩΔΕ – ΟΡΣΑ, (2006-2007)

##### *Εισαγωγή*

Τον Ιούνιο του 2006, ο Υπουργός Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, κ. Σουφλιάς, ανακοίνωσε την απόφαση να αναθέσει στην ομάδα του Πρώτου Βραβείου του Διεθνή Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού Ιδεών (Αρχιτεκτονικό Γραφείο Serero και Fernandez Architects και Philippe Coignet Office of Landscape Morphology) την μελέτη με τίτλο: «Επικαιροποίηση και Εξειδίκευση της Μελέτης Γενικής Διάταξης και Προγράμματος Ανάπτυξης της συνολικής έκτασης του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού» υπό την επίβλεψη του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (ΟΡΣΑ). Η μελέτη παραδόθηκε το καλοκαίρι του 2007 και παρουσιάστηκε από του Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ στις 2 Αυγούστου 2007 [ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007].

Η επικαιροποιημένη μελέτη περιελάμβανε συνοδευτικές θεματικές μελέτες συγκοινωνιακού σχεδιασμού, αποχέτευσης όμβριων υδάτων, αντιπλημμυρικής προστασίας και ανασύστασης ρεμάτων, όπως και πηγών νερού άρδευσης. Ωστόσο δεν εκπονήθηκε η απαραίτητη Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ)<sup>5</sup>. Η έκταση του πρώην αεροδρομίου διακρίνεται, όπως και στην προκήρυξη του διαγωνισμού, στις περιοχές οικιστικής ανάπτυξης και στο κατεξοχήν πάρκο.

Σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του ΥΠΕΧΩΔΕ – ΟΡΣΑ, στο Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού από την έκταση των 6.000 στρεμμάτων (5.300 στρέμματα + 700 στρέμματα από την υπογειοποίηση της Ποσειδώνος) θα καλυφθεί μικρό μέρος (300 στρέμματα) για ήπια πολεοδόμηση, ενώ 300 στρέμματα αφορούν παραμένουσες δραστηριότητες και το χώρο που θα καταλάβει η περιφερειακή ελεύθερη Λεωφόρος Ελληνικού. Η αξιοποίηση μέρους του Πάρκου για ήπια οικιστική ανάπτυξη και εμπορική εκμετάλλευση σκοπεύει στην αυτοχρηματοδότηση του έργου για να εξασφαλιστεί η απρόσκοπτη κατασκευή και η καλή συντήρηση του πάρκου [ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007].

Από τις περιοχές αστικής ανάπτυξης το 40% θα είναι κοινόχρηστοι χώροι και από το υπόλοιπο 60% θα καλυφθεί το μισό, με τελική κάλυψη ίση με 300 στρέμματα. Οι περιοχές κατοικίας – τουρισμού θα καταλαμβάνουν περίπου το 1/3 της έκτασης και οι περιοχές επιχειρηματικών και λοιπών δραστηριοτήτων περίπου τα 2/3. Δεσμευτικά στοιχεία για τον σχεδιασμό του πάρκου ήταν τα εγκεκριμένα υφιστάμενα προγράμματα, που δεσμεύουν τη χρήση γης σε

<sup>5</sup> Η ΣΜΠΕ εκπονήθηκε από τον ΟΡΣΑ το 2009, σύμφωνα με το με τις προδιαγραφές της απόφασης με αριθ. ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΠΠΕ/οικ.107017 (ΦΕΚ Β' 1225/05.11.2006) και αποτελούσε απαραίτητη προϋπόθεση για να προχωρήσει το Πρόγραμμα ανάπτυξης για το Ελληνικό.

επιμέρους περιοχές της συνολικής έκτασης, πράξεις παραχωρήσεων, όπως και κτίρια και άλλες εγκαταστάσεις που διατηρούνται.

Στους γενικούς στόχους του σχεδιασμού επισημαίνεται ο σαφής αναπτυξιακός ρόλος της δημιουργίας του Μητροπολιτικού Πάρκου του Ελληνικού, το οποίο περιγράφεται ως «το μεγαλύτερο έργο ανάπλασης-ανάπτυξης που έχει πραγματοποιηθεί στην Ελλάδα» και «μοναδικό στοιχείο για την πολεοδομική ανάπλαση της Αθήνας και το πιο σημαντικό πρόγραμμα της πόλης για τον 21ο αιώνα με τεράστιες δυνατότητες για την αναγέννησή της».

### ***Περιεχόμενο – Σχεδιασμός***

Η φιλοσοφία του σχεδιασμού του πρώτου βραβείου και μετέπειτα της επικαιροποίησής του, βασίστηκε σε μεγάλο βαθμό στις αρχές της αρχιτεκτονικής τοπίου. Η τελευταία υποδηλώνει την διαμόρφωση του περιβάλλοντος με στοιχεία όπως είναι οι οριζόντιες επιφάνειες, το έδαφος, η φύτευση, η τοπογραφία και το νερό, τα οποία αποτελούν στοιχεία με φυσική αλλά και χρονική υπόσταση. Το τοπίο κατέχει δυναμικά αλλά και συμβολικά φορτία μέσα στο χώρο του φυσικού σχεδιασμού [ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007].

Η οργάνωση του Μητροπολιτικού Πάρκου διαρθρώνεται με τη βοήθεια τεσσάρων συστημάτων (επιπέδων σχεδιασμού) τα οποία αλληλεπιδρούν μεταξύ τους, και είναι τα εξής:

1. Softscapes – Διάδρομοι Πρασίνου και Δραστηριοτήτων,
2. Edges/Maximize Frontage,
3. Hardscapes – Στρατηγική Διαχείρισης Σκληρών Επιφανειών και
4. Programmatic Noise – Στρατηγική Οργάνωσης Δραστηριοτήτων.

Συμπληρωματικά με αυτά τα συστήματα στρατηγικής, διαμορφώνονται και η Στρατηγική αστικής πολεοδόμησης που στηρίζεται στην μη ζωνοποίηση της περιοχής (no zoning), το Δίκτυο Κυκλοφορίας, τη Στρατηγική Φύτευσης και τη Στρατηγική Φωτισμού.

Μέσω του συστήματος των Διαδρόμων Πρασίνου και Δραστηριοτήτων – Softscapes προτείνεται μία γενική διάταξη η οποία στηρίζεται στη συλλογή των όμβριων υδάτων και σε τροποποιήσεις της διαμόρφωσης του εδάφους στο πέρασμα του χρόνου. Στα ίχνη των ρεμάτων που υπήρχαν στην περιοχή και καταστράφηκαν με την κατασκευή του πρώην αεροδρομίου, προτείνονται έξι διάδρομοι με 150 μέτρα πλάτος που ενώνουν τον υφιστάμενο πολεοδομικό ιστό της ενδοχώρας με την ακτή του Σαρωνικού Κόλπου 60 μέτρα χαμηλότερα. Οι διάδρομοι αυτοί ονομάζονται Διάδρομοι Πρασίνου και Δραστηριοτήτων (Softscapes) και ενσωματώνουν το νέο σύστημα διαχείρισης υδάτων, ένα γενναιόδωρο σύστημα φύτευσης, τα δίκτυα κυκλοφορίας, καθώς και διάφορα προγραμματικά στοιχεία.

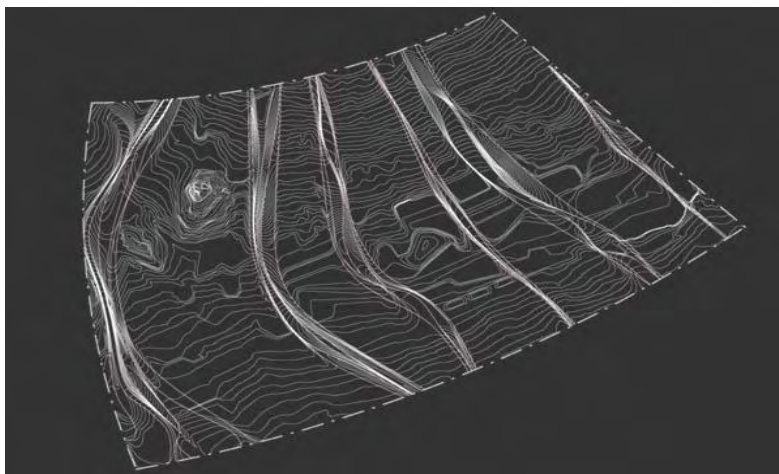


4.Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

Ανάμεσα στους 6 διαδρόμους και σε συνέχεια του υφιστάμενου πολεοδομικού ιστού οργανώνονται οι νέες περιοχές αστικής ανάπτυξης που θα περιλαμβάνουν χρήσεις κατοικίας, επιχειρήσεων, εμπορίου και δραστηριοτήτων αναψυχής. συνολικά το σύστημα αυτό δημιουργεί ένα είδος καινούριου τοπίου ικανού να δεχτεί μεγάλη ποικιλία δραστηριοτήτων. Με αυτόν τον τρόπο δεν προβάλλεται ένα τεχνητό τοπίο στην περιοχή, αλλά το σύστημα αυτό χρησιμοποιεί τις υπάρχουσες συνθήκες και καθορίζει τη διαδρομή ενός φυσικού οικοσυστήματος, η οποία διοχετεύει και διανέμει τους φυσικούς πόρους στο πάρκο και στην βλάστησή του (μείωση του κόστους συντήρησης). Οι Διάδρομοι Πρασίνου και Δραστηριοτήτων (Softscapes) διασχίζουν και χωρίζουν τις προτεινόμενες περιοχές αστικής ανάπτυξης, παρέχουν πρόσβαση στο Πάρκο και λειτουργούν ως μεταβατικές ζώνες προστασίας μεταξύ των αστικών ενοτήτων.

Τα όρια μεταξύ της υφιστάμενης και της προτεινόμενης τοπογραφίας αποτελούν και τα όρια των Διαδρόμων Πρασίνου και Δραστηριοτήτων (Softscapes). Οι δραστηριότητες που θα αναπτύσσονται στους διαδρόμους Softscapes είναι μουσεία, γκαλερί, αθλητικές εγκαταστάσεις, θέατρο, δραστηριότητες για την οικογένεια κ.α. Τα Softscapes αποτελούν ευρύχωρους πράσινους διαδρόμους που κυμαίνονται σε πλάτος από 60 έως 150 μέτρα και δημιουργούνται από εκσκαφές σε βάθος μερικών μέτρων έτσι ώστε να συγκεντρώνουν το νερό που τελικά θα ρέει κατά μήκος τους. Η στρατηγική διαχείρισης των υδάτινων πόρων στηρίζεται σε ένα προσεκτικό και ακριβή σχεδιασμό της τοπογραφικής διαμόρφωσης του χώρου του πρώην αεροδρομίου. Η διαμόρφωση του εδάφους του Πάρκου του Ελληνικού αποτελεί το κύριο δομικό στοιχείο του [ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007].

Εικόνα 4.6.: Οι διάδρομοι Softscapes - Serero Architects



Πηγή: [http://www.serero.com/index\\_en.htm](http://www.serero.com/index_en.htm) [πρόσβαση στις 20/07/2014]

4.Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

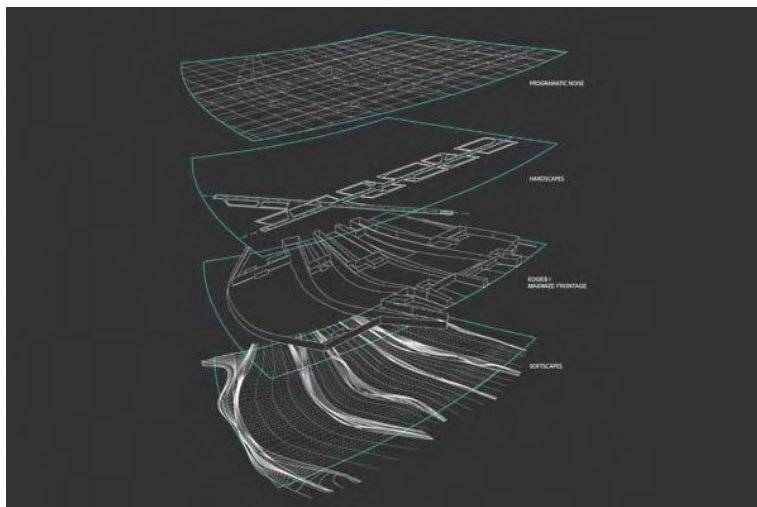
Στο δεύτερο επίπεδο σχεδιασμού, αναφέρεται το σύστημα Edges/Maximize Frontage, το οποίο επιδιώκει μεγιστοποιώντας τα αστικά μέτωπα του πάρκου, να αυξήσει την αλληλεπίδραση μεταξύ του πάρκου και των νέων κτιρίων και κατά συνέπεια να αυξήσει την αξία των ακινήτων αυτών. Το πάρκο θα λειτουργεί ως σημαντικός καταλύτης για την πολεοδομική ανάπτυξη και την αύξηση της αξίας των ακινήτων της περιοχής του Ελληνικού.

Στο τρίτο επίπεδο σχεδιασμού βρίσκεται η Στρατηγική Διαχείρισης Σκληρών Επιφανειών - Hardscapes, όπου οι διάδρομοι του πρώην αεροδρομίου (με την τεράστια κλίμακα) αντιμετωπίζονται σαν ‘objets trouvés’ προκειμένου να προσδιοριστεί ο κύριος οπτικός και κυκλοφοριακός άξονας του πάρκου, όπως γίνεται και στις Βερσαλλίες με το ‘μεγάλο άξονα’ του La Nôtre. Η γενική ιδέα είναι η διατήρηση των ιχνών του πρώην αεροδρομίου και του κύριου διαδρόμου του με μήκος 3.5 km ως κύριας “σκληρής επιφάνειας” που θα διασταυρωθεί με όλους τους Διαδρόμους Πρασίνου και Δραστηριοτήτων (Softscapes). Από τους τρεις κύριους διαδρόμους διατηρείται ο κεντρικός ο οποίος δημιουργεί μία εσωτερική λεωφόρο πεζών. Ενώνει διαφορετικές περιοχές της Γλυφάδας και του Αλίμου, συνδέοντας περιοχές κατοικιών υψηλής στάθμης με κατοικίες μέσης στάθμης [ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007].

Τα αρχικό πλάτος 60 μέτρων του διαδρόμου διατηρείται σε όλο το μήκος του. Στην διασταύρωσή του με τα Softscapes, (εκτός του πρώτου) η τσιμεντένια επιφάνεια του διαδρόμου αφαιρείται και αντικαθίσταται από γέφυρες που τα διασχίζουν. Έτσι οι επισκέπτες του Πάρκου βλέπουν τα Softscapes να γλιστράνε κάτω από το διάδρομο και το νερό να ρέει. Ο δεύτερος διάδρομος του πρώην αεροδρομίου με κατεύθυνση ανατολή – δύση που καλύπτεται εν μέρει από τις ολυμπιακές εγκαταστάσεις καταλήγει σε μία υπαίθρια πισίνα 5 με 7 μέτρα πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας [ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007].

Τέλος, η Στρατηγική Οργάνωσης Δραστηριοτήτων – Programmatic Noise, βασίζεται στο συνδυασμό δύο συστημάτων χωρικής οργάνωσης: το πλέγμα που προκύπτει από τους αεροδιαδρόμους του πρώην αεροδρομίου και τον προσανατολισμό της θάλασσας και το σύστημα που βασίζεται στις καμπύλες γραμμές της τοπογραφίας της περιοχής. Το συνολικό σύστημα οργάνωσης συμπεριλαμβάνει προγραμματικά έργα διαφορετικής κλίμακας παρέμβασης, από περίπτερα πληροφοριών και υπαίθριους χώρους για πικνίκ, έως μουσεία, θέατρα και εμπορικά κέντρα.

Εικόνα 4.7.: Το σύστημα σχεδιασμού – Serero Architects



Πηγή: [http://www.serero.com/index\\_en.htm](http://www.serero.com/index_en.htm) [πρόσβαση στις 20/07/2014]

Όσον αφορά την Στρατηγική Φύτευσης του πάρκου, αυτή εκμεταλλεύεται πλήρως τη ζώνη Μεσογειακού κλίματος της περιοχής του Ελληνικού. Προτείνονται δύο στρατηγικές φυτεύσεων ανάλογα με τα συστήματα διαχείρισης νερού και της τοπογραφικής διαμόρφωσής. Η πρώτη είναι η εντατική φύτευση, η οποία αφορά του Διαδρόμους Πρασίνου και Δραστηριοτήτων – Softscapes και περιλαμβάνει μεγάλη πυκνότητα δένδρων και θάμνων, μεγάλες επιφάνειες με γρασίδι σε συγκεκριμένες περιοχές και μικτά άλση. Η δεύτερη είναι η εκτατική φύτευση για όλους τους υπόλοιπους χώρους πρασίνου και η οποία περιλαμβάνει χαμηλή πυκνότητα δένδρων και θάμνων, μέγιστη χρήση αγρών με άνθη και μεμονωμένα αειθαλή και φυλλοβόλα.

Κατά μήκος των κυρίων δρόμων από τη λεωφόρο Ποσειδώνος και Βουλιαγμένης προς τους Διαδρόμους Πρασίνου και Δραστηριοτήτων – Softscapes, θα υπάρχουν δεντροστοιχίες από κάθε πλευρά του δρόμου και θα ευθυγραμμίζονται με τις μακρινές θέες του πάρκου, λειτουργώντας σε μεγάλη κλίμακα. Επιπλέον, η ζώνη μετάβασης από το πάρκο στην περιοχή ήπιας οικιστικής ανάπτυξης του Κάτω Ελληνικού χαρακτηρίζεται από μία σειρά διαφορετικών κήπων που θα προσφέρουν μία πιο οικεία κλίμακα και θα προσαρμόζονται σε τοπικά προγράμματα και άλλες δραστηριότητες.

Το Δίκτυο Κυκλοφορίας του Μητροπολιτικού Πάρκου, διακρίνεται στο δίκτυο κυκλοφορίας πεζών και στον παραθαλάσσιο περίπατο, ενώ το Δίκτυο Αστικής Κυκλοφορίας (αφορά τις περιοχές ήπιας οικιστικής ανάπτυξης) διακρίνεται στο δίκτυο κυκλοφορίας οχημάτων, στην δημόσια συγκοινωνία και στους χώρους στάθμευσης. Σε κάθε μία από τις περιοχές πολεοδομικής ανάπτυξης ορίζεται ένα σαφές δίκτυο πεζόδρομων χωρισμένο από το δίκτυο

4.Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

κυκλοφορίας οχημάτων και σκόπιμα συνδεδεμένο με τους σταθμούς των μέσων δημόσιας συγκοινωνίας. Οι Διάδρομοι Πρασίνου και Δραστηριοτήτων (Softscapes) αποτελούν τη ραχοκοκαλιά αυτού του συστήματος. Ο παραθαλάσσιος περίπατος του Πάρκου του Ελληνικού αναπτύσσεται κατά μήκος του Σαρωνικού Κόλπου. Αποτελεί την τελευταία σύνδεση με τους Διαδρόμους Πρασίνου και Δραστηριοτήτων (Softscapes) και παράλληλα συνδέει τους είδη υπάρχοντες περιπάτους από τη Μαρίνα της Γλυφάδας έως την ακτή Αλίμου [ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007].

Από την άλλη πλευρά το προτεινόμενο δίκτυο αστικής κυκλοφορίας προσανατολίζεται προς το εξωτερικό του πάρκου που ‘αγκαλιάζει’ τον υπάρχοντα αστικό ιστό. Με τη δημιουργία μίας σειράς από δεντροστοιχίες (στα Softscapes) από την πόλη προς το Πάρκο, ο σχεδιασμός δημιουργεί δυνατές σχέσεις μεταξύ των λεωφόρων Βουλιαγμένης και Ποσειδώνος σε ολόκληρη την περιοχή του πρώην αεροδρομίου. Η δομή του οδικού δικτύου του Μητροπολιτικού Πάρκου του Ελληνικού αποτελείται από ένα σύστημα ιεραρχημένων δρόμων που δημιουργούν ένα σύνολο με συνοχή και τάξη και διευκολύνουν τον προσανατολισμό δημιουργώντας μία αίσθηση ταυτότητας στον κάθε χώρο. Οι χώροι στάθμευσης χωροθετούνται στην περίμετρο του πάρκου και έχουν μικρή έκταση έτσι ώστε να ενσωματώνονται στις ζώνες εισόδου του πάρκου. Σε γενικές γραμμές δεν ευνοείται η πρόσβαση με Ι.Χ. αυτοκίνητα και διατίθενται περιορισμένος αριθμός χώρων στάθμευσης.

Η Στρατηγική Φωτισμού, έχει ως στόχο την ενεργή χρήση του πάρκου και κατά τη διάρκεια της νύχτας. Η ομάδα μελέτης προτείνει μια σειρά από κατανεμημένες πηγές φωτός που θα λειτουργούν σαν οδηγοί για τους επισκέπτες του πάρκου (εμπνεόμενοι από τα φωτεινά δίκτυα που οδηγούσαν τα αεροπλάνα). Ειδικές συσκευές φωτός θα χρησιμοποιηθούν για συγκεκριμένες περιοχές του Πάρκου αποσκοπώντας στην ασφαλή χρήση τους. Ο φωτισμός παίζει ενεργό ρόλο στις χρήσεις και τα προγράμματα του Πάρκου. Αντί ενός παραδοσιακού συστήματος φωτισμού όπου φωτίζονται τα μονοπάτια και το Πάρκο, προτείνεται ένα «κατευθυντήριο σύστημα φάρων» μονοπατιών και επιφανειών.

Τέλος, όσον αφορά στις Περιοχές Αστικής Ανάπτυξης, προτείνεται στην δυτική και ανατολική πλευρά του πάρκου η πολεοδομική ανάπτυξη μικτών χρήσεων, κατοικίας, επιχειρήσεων και τουρισμού. Η πολεοδομική ανάπτυξη θα δώσει το έναυσμα για μία μοναδική πολεοδομική ανανέωση αυτής της περιοχής της πρωτεύουσας. Η τοποθέτηση και η θέση των νέων περιοχών αστικής ανάπτυξης προέρχονται από τον υφιστάμενο αστικό ιστό. Έτσι οι υπάρχουσες αστικές περιοχές έχουν επεκταθεί και οργανωθεί ορθολογικά ακολουθώντας την τοπογραφική λογική της περιοχής και απλοποιώντας τις προσβάσεις προς το Πάρκο. Οι υπάρχοντες δρόμοι γύρω

4.Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

από την περιοχή του πρώην αεροδρομίου επεκτείνονται προς το πάρκο και δημιουργούνται 5 νέες αστικές ενότητες. Οι περιοχές αυτές βρίσκονται σε άμεση επαφή με το πάρκο και πλαισιώνονται από τους διαδρόμους Softscapes. Η καθεμία από αυτές τις περιοχές διαθέτει σύστημα πεζοδρομήσεων ενώ ο σχεδιασμός τους βασίζεται σε υποδιαίρεση των τετραγώνων ανάλογα με τον τύπο των κτιρίων κατοικιών ή εμπορικών χρήσεων. Να σημειωθεί εδώ, ότι μία από τις βασικές στρατηγικές σχεδιασμού είναι αυτή του Πράσινου Σχεδιασμού [ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007].

Η συνολική επιφάνεια που θα πολεοδομηθεί έχει έκταση 1.000 στρέμματα με κτιριακά έργα δόμησης 1.300.000 τ.μ. (1.000 οι κατοικίες και οι εμπορικές χρήσεις και 300 στρέμματα οι 7 πολεοδομικές ενότητες). Η έκταση που θα πολεοδομηθεί κατανέμεται σε επτά πολεοδομικές ενότητες (300 στρέμματα), οι οποίες είναι:

1. Η περιοχή του «Επιχειρηματικού Κέντρου» (78 στρέμματα) παρά την Λ. Βουλιαγμένης, με άμεση πρόσβαση από τα Μ.Μ.Μ. (Μετρό, Τραμ, Λεωφορεία). Θα έχει χαρακτήρα πολεοδομικού κέντρου, με γραφεία, κτήρια διοίκησης, κοινωφελείς και πολιτιστικές λειτουργίες,
2. Η περιοχή «Είσοδος Βουλιαγμένης», παρά τον σταθμό του μετρό «Ελληνικό» και με μεγάλη διείσδυση στο Πάρκο (21 στρέμματα), προτείνεται ως περιοχή γενικής κατοικίας,
3. Η περιοχή «Εκθεσιακό Κέντρο» παρά το νέο Εκθεσιακό – Συνεδριακό Κέντρο (60 στρέμματα), προτείνεται ως περιοχή γενικής κατοικίας,
4. Η περιοχή «Γκολφ Γλυφάδας» παρά το Γκολφ Γλυφάδας (33 στρέμματα), προτείνεται ως περιοχή γενικής κατοικίας,
5. Η περιοχή «Τουριστική Ζώνη» παρά την Γλυφάδα και το Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας (5 στρέμματα), προτείνεται για τη λειτουργία τουριστικών εγκαταστάσεων για την εξυπηρέτηση του ΟΚΙ και Εκθεσιακού Κέντρου Ελληνικού,
6. Η περιοχή «Κάτω Ελληνικό» σε συνέχεια του υφιστάμενου οικιστικού ιστού του Κάτω Ελληνικού (74 στρέμματα), προτείνεται να έχει χρήσεις αμιγούς κατοικίας,
7. Η περιοχή «πρώην Δυτικός Αερολιμένας» σε προνομακή θέση, με άμεση πρόσβαση στην παραλιακή ζώνη και το Αθλητικό Κέντρο Αγ. Κοσμά (29 στρέμματα), προτείνεται για χρήσεις τουρισμού, πολιτισμού και αναψυχής.

Το πιο σημαντικό κομμάτι του σχεδιασμού είναι αυτό που αφορά το Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού. Για την οργάνωση του πάρκου προτείνονται εννιά ζώνες με προγραμματικές

4. Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

ιδιαιτερότητες μέσα στις οποίες μπορούν να αναπτυχθούν πρόσθετες δραστηριότητες. Αυτές οι ζώνες είναι:

1. Διάδρομοι Πρασίνου και Δραστηριοτήτων (Softscapes),
2. Διάδρομοι του πρώην αεροδρομίου και οι σκληρές επιφάνειες (Hardscapes),
3. Προστατευόμενη Περιοχή Πτηνών και Φυσικό Πάρκο Βλάστησης,
4. Επιχειρηματικό κέντρο Ελληνικού,
5. Πάρκο Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων,
6. Κέντρο Ψυχαγωγίας Ελληνικού,
7. Εκθεσιακό Κέντρο,
8. Υδροπάρκο, Κανόε Καγιάκ Σλάλομ,
9. Κέντρο Πολιτισμού και Εμπορίου.

Σύμφωνα με τη μελέτη, στην πλήρη ανάπτυξή του «το Μητροπολιτικό Πάρκο θα καλύπτεται κατά 50% από υψηλό πράσινο και 40.000-60.000 δέντρα. Το πάρκο προτείνεται να είναι ανοιχτό με ενεργές ζώνες 24 ώρες την ημέρα και με ελεύθερη πρόσβαση στο ευρύ κοινό. Σημαντικό στοιχείο αποτελεί και η ένταξη της περιοχής του Αγίου Κοσμά στο Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού, όπου θα συνδέονται και μέσω της προγραμματιζόμενης υπογειοποίησης της λεωφόρου Ποσειδώνος. Η προώθηση ενός πολυλειτουργικού αστικού χώρου για την αναβάθμιση της Αθήνας ήταν ένας από τους βασικούς στόχους της ομάδας. Τέλος, στο κείμενο της ομάδας μελέτης αναφέρονται οι όροι δόμησης και οι επιτρεπόμενες χρήσεις γης. Σαν τελική έκταση, το Μητροπολιτικό Πάρκο θα καταλαμβάνει 4.000 στρέμματα.

Εικόνα 4.8.: Περιοχές αστικής ανάπτυξης και διάδρομοι Softscapes - Serero Architects



Πηγή: ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007

Εικόνα 4.9.: Σχέδιο Διαμόρφωσης Πάρκου - Serero Architects (1)



Πηγή: ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007

Εικόνα 4.10.: Σχέδιο Διαμόρφωσης Πάρκου - Serero Architects (2)



Πηγή: «Κόσμος του Επενδυτή», 1-2 Ιουλίου 2006

### **4.3. «ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΠΑΡΚΟΥ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΣΤΟ ΠΡΩΗΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ» ΕΜΠ ΚΑΙ ΤΕΔΚΝΑ, (2010)**

#### *Εισαγωγή*

Το ερευνητικό πρόγραμμα με τίτλο «Βασικές Αρχές Σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου στο πρώην Αεροδρόμιο Ελληνικού» ανετέθη στο Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος του Τομέα Πολεοδομίας – Χωροταξίας του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου (ΕΜΠ) από την Τοπική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων Νομού Αττικής (ΤΕΔΚΝΑ) για λογαριασμό των Δήμου Αλίμου, Αργυρούπολης, Ελληνικού και Γλυφάδας. Το πρόγραμμα εκπονήθηκε κατά την χρονική περίοδο 2009 με 2010 και κύριος ερευνητής ήταν ο καθηγητής του ΕΜΠ κ. Νίκος Μπελαβίλας. Η μελέτη περιελάμβανε δύο φάσεις (α' και β' φάση), οι οποίες παρουσιάζονται μαζί στο τελικό τεύχος του ερευνητικού προγράμματος.

Την ίδια περίοδο (Δεκέμβριος 2010) όπου παραδόθηκε το τελικό κείμενο του ερευνητικού προγράμματος του ΕΜΠ, στο πλαίσιο της δύσκολης οικονομικής συγκυρίας που βρισκόταν η χώρα, ξεκίνησε η δημόσια συζήτηση για την αξιοποίηση του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού με παραχώρηση σε ιδιώτες επενδυτές.

Η μελέτη βασίστηκε στις δύο προϋπάρχουσες πολεοδομικές – αρχιτεκτονικές μελέτες, δηλαδή στο ερευνητικό πρόγραμμα του ΕΜΠ το 2006 που ανατέθηκε από το ΥΠΕΧΩΔΕ και τον ΟΡΣΑ, και στο α' βραβείο του Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού Ιδεών το 2003. Αρχικά καταγράφει τα ιστορικά, πολεοδομικά, θεσμικά και τεχνικά δεδομένα του χώρου του πρώην αεροδρομίου, διερευνά την σχέση του με το μητροπολιτικό συγκρότημα της Αθήνας, ελέγχει τα οικονομικά στοιχεία λειτουργίας των εγκαταστάσεων του, αξιολογεί τις προτάσεις που παρουσιάζονται για το μέλλον του και τέλος καταλήγει στην πρόταση περί βασικών αρχών σχεδιασμού, χρήσεων γης και ποιότητας χώρου, κόστους κατασκευής και λειτουργίας καθώς και σύνδεσης του Μητροπολιτικού Πάρκου.

Το ερευνητικό πρόγραμμα στρέφεται προς ένα σενάριο ήπιας ανάπλασης του χώρου του πρώην αεροδρομίου, με όρους κύριας χρήσης πρασίνου και σταδιακή απόδοση των εκτάσεων του σε δημόσια ανοικτή πρόσβαση. Ο αδόμητος χώρος του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού προτείνεται να μετατραπεί σε Μητροπολιτικό Πάρκο Υψηλού Πρασίνου, ενώ ορισμένα από τα υφιστάμενα κτίρια (419) επρόκειτο να επαναχρησιμοποιηθούν. Η πρόταση της ερευνητικής ομάδας του ΕΜΠ το 2010, δεν συμφωνεί με τις προγενέστερες



4.Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

μελέτες/σενάρια ανάπλασης και ανάπτυξης τα οποία προτείνουν την είσοδο ιδιωτικών επιχειρήσεων στον χώρο και την δόμηση του χώρου. Σύμφωνα με το κείμενο της μελέτης του ΕΜΠ: «Ο χώρος του πρώην αεροδρομίου Ελληνικού που παρέμεινε αδόμητος δεν πρέπει να παραχωρηθεί σε ιδιώτες, δεν πρέπει να δομηθεί, αλλά να μετατραπεί σε ένα Μητροπολιτικό Πάρκο Υψηλού Πρασίνου, για τις ανάγκες των εκατομμυρίων κατοίκων της ευρύτερης περιοχής». Να σημειωθεί εδώ ότι ο αδόμητος αυτός χώρος έχει έκταση 5.876 στρέμματα από τα 6.300 στρέμματα.

Αναφέρεται επίσης στο τελικό κείμενο του ερευνητικού προγράμματος ότι καμία προηγούμενη μελέτη μέχρι το 2010, δεν είχαν εκπονήσει κείμενο για τον χρηματο – οικονομικό προγραμματισμό που να εξασφαλίζει την οικονομική βιωσιμότητα του έργου (business plan). Λείπει δηλαδή από τις προηγούμενες μελέτες/σενάρια ανάπτυξης ένα συνολικό χρηματο – οικονομικό σχέδιο<sup>6</sup>(α' φάση μελέτης).

Με την ολοκλήρωση της α' και β' φάσης της έρευνας η οποία περιλαμβάνει την αναλυτική καταγραφή και τεκμηρίωση των νέων δεδομένων στο πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού και την παράκτια ζώνη του Αγίου Κοσμά, και με δεδομένη την πολυετή συζήτηση για το μέλλον του χώρου, κατατέθηκαν βασικά σημεία διαπιστώσεων και αρχών σε σχέση με το συγκεκριμένο ζήτημα και την βέλτιστη αντιμετώπισή του [ΕΜΠ, 2010].

Τέλος, όσον αφορά στους γενικούς στόχους του ερευνητικού προγράμματος και της δημιουργίας Μητροπολιτικού Πάρκου, αυτοί είναι οι εξής:

1. Αναβάθμιση και επέκταση του δικτύου δημόσιων και ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου στο Λεκανοπέδιο Αττικής,
2. Συγκρότηση ενιαίου χώρου πρασίνου και πολιτιστικών, αθλητικών χρήσεων μητροπολιτικής σημασίας για όλους τους κατοίκους και τους επισκέπτες της πρωτεύουσας,
3. Εξασφάλιση οικολογικής ενότητας με τον ορεινό όγκο του Υμηττού και το θαλάσσιο μέτωπο και,
4. Βελτίωση των κλιματικών συνθηκών στο Λεκανοπέδιο Αττικής.

**Περιεχόμενο – Σχεδιασμός**

Όπως ήδη αναφέρθηκε το ερευνητικό πρόγραμμα περιλαμβάνει δύο φάσεις, α' και β' φάση, οι οποίες συμπεριλαμβάνονται σε ένα ενιαίο τελικό κείμενο. Για το λόγο αυτό δεν θα

<sup>6</sup> Το 2008 ο καθηγητής κ. Σπύρος Πολλάλης εκπόνησε την οικονομική αξιολόγηση της πρότασης του ΥΠΕΧΩΔΕ (2007).

4. Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

παρουσιαστούν ξεχωριστά, όπως έγινε με τις δύο προηγούμενες μελέτες. Στην α' φάση της μελέτης του 2010 πραγματοποιείται η καταγραφή, η τεκμηρίωση και η αξιολόγηση του κτιριακού αποθέματος, των δεσμεύσεων (θεσμικών) και των προτάσεων που έχουν πραγματοποιηθεί για το μέλλον του. Η β' φάση περιλαμβάνει την πρόταση της ερευνητικής ομάδας για την ήπια αστική ανάπτυξη του χώρου και την δημιουργία του Μητροπολιτικού Πάρκου υψηλού πρασίνου, άθλησης και πολιτισμού (στρατηγική και φάσεις υλοποίησης).

Σημαντικό συμπέρασμα της έρευνας είναι η τεκμηρίωση του αλληλένδετου χαρακτήρα του σχεδιασμού με τη μελέτη οικονομικής βιωσιμότητας, ο οποίος επηρεάζει τον δημόσιο διάλογο και τις σχετικές αποφάσεις για το Μητροπολιτικό Πάρκο. Η πρόταση ανάπτυξης του πάρκου και το κόστος του ακολουθούν τις διεθνείς προδιαγραφές, ενώ η ερευνητική ομάδα χαρακτηρίζει την πρόταση του ΥΠΕΧΩΔΕ (2007) ως ένα δαπανηρό σενάριο.

Προβλέπεται ποσοστό ανάπτυξης για την περιοχή ίσο με 39% και ποσοστό 61% για τη δημιουργία του Μητροπολιτικού Πάρκου. Οι βασικές αρχές σχεδιασμού που διέπουν την πρόταση της ερευνητικής ομάδας είναι:

1. Ανάδειξη των υφιστάμενων χώρων πρασίνου και δημιουργία νέων, με έμφαση στο υψηλό πράσινο,
2. Επανάχρηση του υφιστάμενου κτιριακού αποθέματος χωρίς επιπλέον δόμηση,
3. Δημιουργία ανοιχτού αθλητικού πόλου μητροπολιτικής σημασίας,
4. Δημιουργία κέντρου πολιτισμού, εκπαίδευσης και έρευνας,
5. Διασφάλιση του κοινόχρηστου χαρακτήρα και ελεύθερη πρόσβαση στις ακτές και,
6. Ανάδειξη κτιρίων, εγκαταστάσεων και μνημείων ιδιαίτερης αρχαιολογικής, αρχιτεκτονικής και τεχνικής αξίας [ΕΜΠ, 2010].

Η στρατηγική και η υλοποίηση της πρότασης της ερευνητικής ομάδας για το Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού αποτελείται από δύο φάσεις (οι οποίες δεν σχετίζονται με τις δύο φάσεις του ερευνητικού προγράμματος, αλλά συμπεριλαμβάνονται στην β' φάση). Στην α' φάση περιλαμβάνονται οι προτάσεις και οι δυνατότητες για τη λήψη άμεσων μέτρων στην κατεύθυνση της δημιουργίας του πάρκου.

Προτείνεται σε αυτήν την φάση η άμεση άρση των εσωτερικών περιφράξεων (μήκους 40 χλμ.) και η απομάκρυνση των ευτελών λυόμενων κατασκευών που βρίσκονται στην περιοχή του πρώην ανατολικού Αερολιμένα. Επίσης, δεν ακολουθείται από την ομάδα μελέτης το σχέδιο δόμησης νέων πολεοδομικών ενοτήτων (θεωρείται δαπανηρό) και ακυρώνεται το πρόγραμμα πώλησης τμημάτων του χώρου σε ιδιώτες. Ακυρώνονται επιπλέον μέσα στην πρόταση της

4.Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

ομάδας, τα προτεινόμενα οδικά έργα στα σκέλη των λεωφόρων Ποσειδώνος και Αλίμου (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007) και προτείνεται η ενίσχυση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

Πέραν από την δημιουργία του Μητροπολιτικού Πάρκου βασική κατεύθυνση του προγράμματος είναι η σταδιακή αξιοποίηση του υπάρχοντος κτιριακού δυναμικού και των εσόδων από τις παραχωρημένες εγκαταστάσεις με αποκλειστική διάθεσή τους στη δημιουργία, λειτουργία και συντήρηση του πάρκου. Τα κτίρια αυτά θα ενταχθούν σε ευρύτερες χωρικές και λειτουργικές ενότητες του πάρκου και θα συνδεθούν με τον υπόλοιπο αστικό ιστό. Επιπλέον, οι τρεις δήμοι προτείνουν την αξιοποίηση κάποιων υφιστάμενων και άχρηστων σήμερα κτιρίων και του χώρου που τα περιβάλλει, έτσι ώστε να λειτουργήσουν ως «αστικός αγρός» (παραγωγή γεωργικών προϊόντων) και την παραχώρησή τους στους κατοίκους της περιοχής.

Στην β' φάση της πρότασης παρουσιάζονται τα μέτρα και οι χωροθετήσεις των χρήσεων γης για την ανάπτυξη του Μητροπολιτικού Πάρκου (στην ουσία παρουσιάζεται η πρόταση της ομάδας μελέτης). Η πρόταση για υλοποίηση του Μητροπολιτικού Πάρκου βασίζεται στις πιο κάτω αρχές:

1. Αξιοποίηση και ανάδειξη του ιστορικού τοπίου της ακτής του Σαρωνικού και του αεροδρομίου του Ελληνικού με τις ελάχιστες δυνατές επεμβάσεις,
2. Αποκατάσταση και επανάχρηση των 241 κτιρίων και εγκαταστάσεων (79% της δόμησης και 69% της κάλυψης των υφιστάμενων κτιρίων), τα οποία έχουν αυτή τη δυνατότητα χωρίς υψηλό κόστος και χωροθέτηση νέων χρήσεων σε αυτά. Έχουν κάλυψη 267 στρεμμάτων και δόμηση 366.160 τ.μ., δηλ. υλοποιημένο σ.δ. 0,058 και ποσοστό κάλυψης 4,27%στο σύνολο της έκτασης,
3. Ανάπτυξη του πάρκου χωρίς επεμβάσεις μεγάλης κλίμακας, διατήρηση στη μεγαλύτερη έκταση των διαδρόμων προσγείωσης – απογείωσης και αξιοποίηση των μεγάλων εκτάσεων φυσικών εδαφών (αδόμητες εκτάσεις: 5.996 στρέμματα),
4. Φυσική και αισθητική αποκατάσταση – εξυγίανση του θαλάσσιου μετώπου σε όλο το μήκος του μετώπου του πρώην αεροδρομίου και,
5. Δημιουργία δύο ζωνών υψηλής κοινωνικής ανταπόδοσης με χαρακτήρα πολιτισμού – Έρευνας και Μητροπολιτικού Αθλητισμού [ΕΜΠ, 2010].

Η πρώτη ζώνη με χαρακτήρα «Πολιτισμός - Έρευνα» εντοπίζεται χωρικά κυρίως στη βορειοδυτική πλευρά του πρώην αεροδρομίου και συγκροτείται από διάφορα κέντρα – κτίρια (μουσεία, συνεδριακά – εκθεσιακά κέντρα κ.α.), ενώ η δεύτερη ζώνη με χαρακτήρα

«Μητροπολιτικό Κέντρο Λαϊκού Αθλητισμού και Πρωταθλητισμού» εντοπίζεται χωρικά στους δύο ολυμπιακούς πόλους.

Η πρόταση γενικής διάταξης χαρακτηρίζει το Μητροπολιτικό Πάρκο ως πάρκο «πρασίνου, άθλησης και πολιτισμού» και δίνει έμφαση στις ενότητες πρασίνου που αποτελούν και το μεγαλύτερο τμήμα του χώρου. Συμπληρωματικά ως προς τις ενότητες πρασίνου, χωροθετούνται οι υπόλοιπες λειτουργίες, και κυρίως οι ενότητες πολιτισμού-έρευνας και αθλητισμού, οι οποίες αποτελούν, μετά το πράσινο, τις κύριες λειτουργικές ενότητες. Το πάρκο εκτείνεται από την περιοχή του πρώην αεροδρομίου έως και την παράκτια ζώνη του Αγίου Κοσμά. Οι είσοδοι του πάρκου στην περίμετρό του βρίσκονται σε εγγύτητα με τις χρήσεις εντός του πάρκου, τις γειτονικές περιοχές κατοικίας και τις στάσεις των μέσων σταθερής τροχιάς. Διακρίνονται δέκα σημεία εισόδου, από τρία στις λεωφόρους Βουλιαγμένης και Ποσειδώνος και από δύο προς την πλευρά των δήμων Αλίμου και Γλυφάδας αντίστοιχα.

Επιπλέον το Μητροπολιτικό Πάρκο αποτελείται από 11 ενότητες χρήσεων, οι οποίες είναι:

1. Ενότητα αμιγούς πρασίνου,
2. Ενότητα μητροπολιτικού αθλητισμού και πρασίνου,
3. Ενότητα τοπικού κέντρου,
4. Ενότητα πολιτισμού, έρευνας και πρασίνου,
5. Ενότητα μητροπολιτικού αθλητισμού, πρασίνου και ήπιας ψυχαγωγίας,
6. Ενότητα διοίκησης,
7. Ενότητα χρήσεων μεταφορών,
8. Ενότητα μητροπολιτικού υπερτοπικού κέντρου,
9. Ενότητα ήπιας αναψυχής και εμπορίου,
10. Ενότητα ναυταθλητισμού και,
11. Ενότητα διοίκησης και πρασίνου [ΕΜΠ, 2010].

Η ενότητα του αμιγούς πρασίνου και η ενότητα του μητροπολιτικού αθλητισμού και πρασίνου αποτελούν περίπου τα  $\frac{3}{4}$  της συνολικής έκτασης του πάρκου, αλλά και της συνολικής αδόμητης έκτασης. Εξ' αυτών η ενότητα του αμιγούς πρασίνου αποτελεί περίπου το 60% της συνολικής έκτασης και σχεδόν τα  $\frac{2}{3}$  των αδόμητων επιφανειών του πάρκου (60,84% και 63,13% αντίστοιχα), ενώ η ενότητα του αθλητισμού και πρασίνου αποτελεί το 14,34% της συνολικής έκτασης του πάρκου και το 13,86% της αδόμητης έκτασης.

Από την υπόλοιπη έκταση πάνω από 15% της συνολικής έκτασης και της αδόμητης έκτασης αποτελούν οι τρεις ενότητες του τοπικού κέντρου (6,88% και 6,17% αντίστοιχα), του

4. Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

πολιτισμού, έρευνας και πρασίνου (4,59% και 4,34% αντίστοιχα) και του αθλητισμού, πρασίνου και αναψυχής (4,44% και 4,52% αντίστοιχα). Περίπου 10% της συνολικής έκτασης αλλά και της συνολικής αδόμητης επιφάνειας αποτελούν αθροιστικά οι έξι ενότητες της διοίκησης, των μεταφορών, του υπερτοπικού κέντρου, της ήπιας αναψυχής και εμπορίου, του ναυταθλητισμού και της διοίκησης και πρασίνου [ΕΜΠ, 2010].

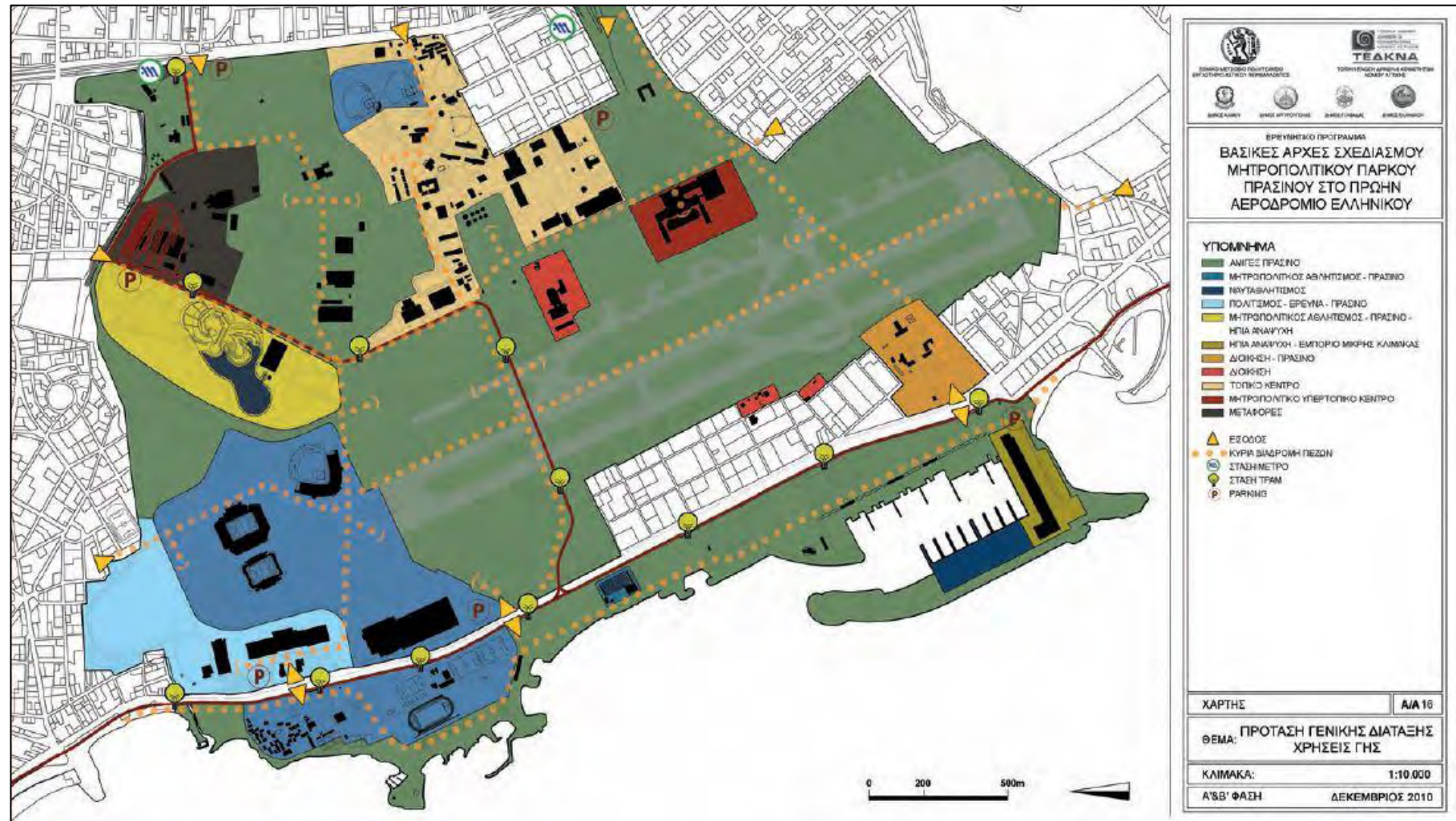
Το συνολικό υλοποιημένο ποσοστό κάλυψης είναι 4,27% και ο συνολικός υλοποιημένος συντελεστής δόμησης είναι 0,058. Το υλοποιημένο ποσοστό κάλυψης ανά ενότητα κυμαίνεται από 37,65% στην ενότητα διοίκησης και πρασίνου μέχρι μηδέν στην ενότητα του ναυταθλητισμού. Ο υλοποιημένος συντελεστής δόμησης ανά ενότητα κυμαίνεται από 0,495 στην ενότητα του υπερτοπικού κέντρου μέχρι μηδέν στην ενότητα ναυταθλητισμού. Στη συνέχεια του κειμένου του ερευνητικού προγράμματος αναφέρονται αναλυτικά οι χρήσεις γης και οι όροι δόμησης για καθεμία από τις 11 ενότητες.

Συμπερασματικά, το κόστος ανέρχεται από 50 εκατομμύρια ευρώ έως 100 εκατομμύρια ευρώ. Από τα 6.283 στρέμματα συνολικής επιφάνειας, οι ανοιχτοί χώροι πρασίνου καταλαμβάνουν επιφάνεια ίση με 5.995 στρέμματα. Επίσης, από τα 480 υφιστάμενα κτίρια, τα 241 επαναχρησιμοποιούνται (366.160 τ.μ. από τα 491.010 τ.μ.), ενώ το Μητροπολιτικό Πάρκο θα απέχει 15 – 20 λεπτά από το Σύνταγμα με τα μέσα σταθερής τροχιάς.

Στις παρακάτω εικόνες απεικονίζεται το σχέδιο γενικής διάταξης (η πρόταση της ομάδας) για την χωροθέτηση των χρήσεων γης.

Προοπτικές Ανάπτυξης του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού  
 4.Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

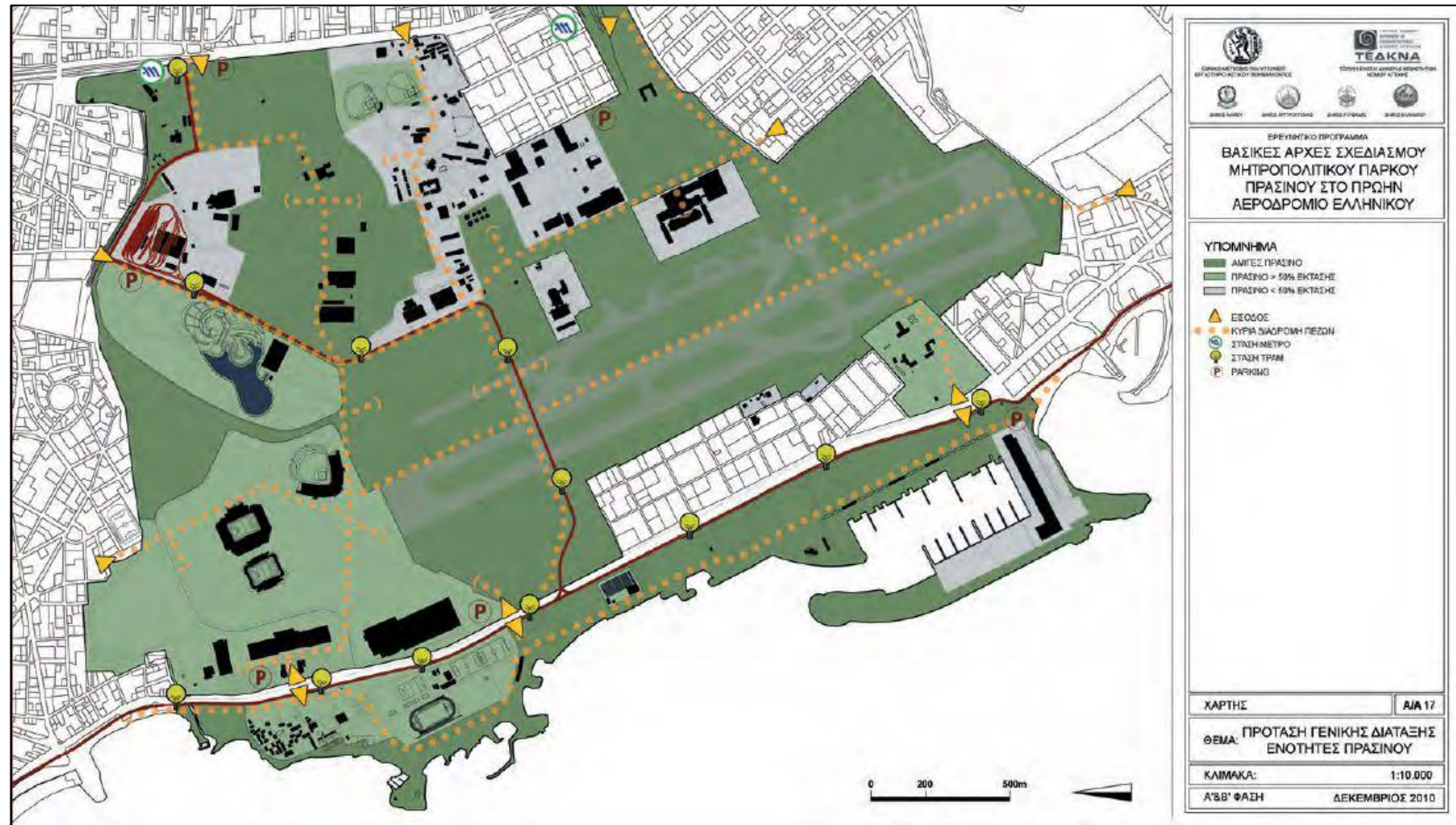
Εικόνα 4.11.: Σχέδιο Γενικής Διάταξης – Χρήσεις γης, ΕΜΠ 2010



Πηγή: ΕΜΠ, 2010

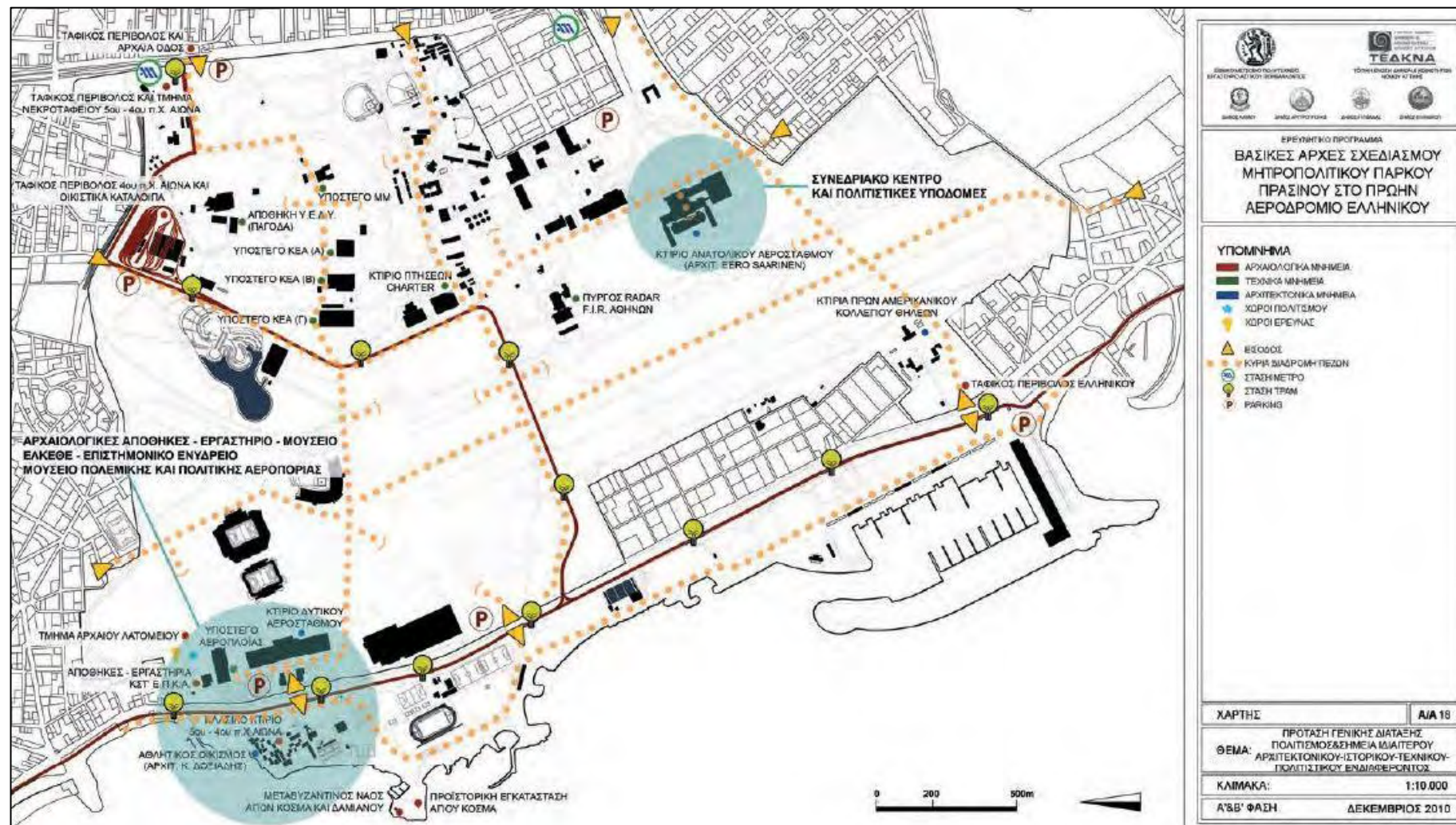
Προοπτικές Ανάπτυξης του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού  
4.Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

Εικόνα 4.12.: Σχέδιο Γενικής Διάταξης – Σενάριο Φυτεύσεων, ΕΜΠ 2010



Πηγή: ΕΜΠ, 2010

Εικόνα 4.13.: Σχέδιο Γενικής Διάταξης – Πόλοι και σημεία ιδιαίτερου αρχιτεκτονικού, ιστορικού, πολιτιστικού και τεχνικού ενδιαφέροντος, ΕΜΠ 2010



Πηγή: ΕΜΠ, 2010



#### **4.4. «STRATEGIC URBAN MODEL FOR HELLINIKON – NEW URBAN CENTRALITY FOR INNOVATION» JOSEP ACEBILLO, (2011)**

##### *Εισαγωγή*

Το 2011 η Ελληνική Κυβέρνηση με τον τότε Πρωθυπουργό κ. Γιώργο Παπανδρέου αναθέτουν στον διάσημο Ισπανό αρχιτέκτονα Josep Acebillo (ο οποίος ήταν διευθύνων σύμβουλος της Barcelona Strategic Urban System - BcnSus) την ανάπλαση της περιοχής του Ελληνικού. Να σημειωθεί εδώ ότι την περίοδο αυτή είχε ήδη συσταθεί η ανώνυμη εταιρεία διαχείρισης και αξιοποίησης του πρώην αεροδρομίου, η Ελληνικό Α.Ε. σύμφωνα με τον ν. 3894/2010. Η πρόταση παρουσιάστηκε τον Ιούνιο του 2011 στο διοικητικό συμβούλιο της Ελληνικό Α.Ε.

Να επισημανθεί εδώ ότι η πρόταση του Josep Acebillo είχε παρουσιαστεί χωρίς να παραδοθεί κείμενο και γι αυτό τον λόγο η παρουσίαση της θα γίνει με αναλυτικό τρόπο όπως έγινε στις προηγούμενες μελέτες/σενάρια ανάπτυξης του Ελληνικού. Τα παρακάτω στοιχεία της πρότασης που θα παρατεθούν απορρέουν από την παρουσίαση που έγινε στο κοινό το 2011. Η πρόταση του Ισπανού αρχιτέκτονα ήταν σε πρώιμο στάδιο και παρουσιάστηκαν μόνο το τοπογραφικό διάγραμμα με τις κατανομές των λειτουργιών και μία ογκομετρική προσέγγιση με τις προτεινόμενες δομές. Τέλος, δεν αναφέρθηκε το κόστος κατασκευής, λειτουργίας και συντήρησης του έργου.

##### *Περιεχόμενο – Σχεδιασμός*

Η πρόταση για ανάπλαση της περιοχής του πρώην αεροδρομίου περιείχε (σε στρογγυλοποιημένους αριθμούς) ποσοστό 30% για ανάπτυξη και 70% για την δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου. Η γενική φιλοσοφία της πρότασής του βασίστηκε στις εξής παραδοχές:

1. Το σχέδιο και η γενική πρόταση της διάταξης βασίστηκαν σε ένα στρατηγικό μοντέλο που θα αναδείκνυε την ταυτότητα της πόλης της Αθήνας, ως πόλη παγκόσμιας κλίμακας. Με την εφαρμογή των κατάλληλων οικολογικών αρχών στο σχεδιασμό του πάρκο, αυτό μπορεί να λειτουργήσει ως καταλύτης για την ανάπτυξη, την πρόοδο και τη συνολική βελτίωση του περιβάλλοντος της πόλης ως ένα αστικό σύμπλεγμα.
2. Η Αθήνα έχει τεράστιες δυνατότητες ως μητροπολιτικό κέντρο για την περιοχή της Μεσογείου και ως περιφερειακό κέντρο για τις επιχειρήσεις, την οικονομία, τον πολιτισμό και τις επιστήμες. Και άλλες πόλεις όπως είναι το Τελ Αβίδ και η Βυρηττός

4.Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

θα μπορούσαν να αναλάβουν τον ρόλο αυτό, όμως είναι ανέφικτο λόγω της έλλειψης πολιτικής σταθερότητας στην περιοχή.

Σύμφωνα με την πρόταση, το Ελληνικό πρέπει να αποκτήσει ένα εθνικό ενδιαφέρον και να εξετασθεί ως μία ευκαιρία για την διαμόρφωση ενός νέου μητροπολιτικού μοντέλου, το οποίο θα δράσει καταλυτικά στην κοινωνία και στην οικονομία της πόλης της Αθήνας. Με αυτόν τον τρόπο θα απελευθερωθούν προγράμματα για τις υποβαθμισμένες περιοχές του κέντρου της Αθήνας και των γύρω δήμων της περιοχής του Ελληνικού. Το αστικό μοντέλο στοχεύει σε μία νέα αστική κεντρικότητα για την καινοτομία και την παγκόσμια πολυπλοκότητα. Συγκεκριμένα το 75% της συνολικής έκταση προορίζεται για χρήση πρασίνου, το 15% για δρόμους και το 12% για δόμηση. Η ελάχιστη πυκνότητα ορίζεται ως:  $0,3/05=2M/5M$  νέων κτιρίων.

Το Μητροπολιτικό Πάρκο εκτείνεται στο κέντρο της έκτασης και διαχέεται μέχρι τα όρια της. Θα έχει έκταση τουλάχιστον 260 εκτάρια και θα συνδέει τη θάλασσα και το παραλιακό μέτωπο με τις γειτονικές περιοχές (δήμους) , ως αποτέλεσμα της διάμεσης μορφολογίας του. Θα περιλαμβάνει οικολογικές λειτουργίες και ένα δάσος με πυκνή βλάστηση. Το αστικό 'μωσαϊκό' θα οργανώνεται σε clusters με ένα καλά καθορισμένο οδικό δίκτυο και ένα σύστημα δημόσιων χώρων με πλατείες, λεωφόρους πρασίνου (boulevards) και περιοχές αστικού πρασίνου ανάμεσα στα κτίρια.

Οι περιοχές κατοικίας θα διαθέτουν μεγάλη ποικιλία σε τυπολογίες κατοικίας. Οι περιοχές κατοικίας, λιανικού εμπορίου, χώρων στάθμευσης, γραφείων και υπηρεσιών θα καταλαμβάνουν συνολική έκταση 980.000 τ.μ. και θα προωθούν. Υπολογίζεται στην πρόταση ότι θα δημιουργηθούν 6.200 – 6.500 νέες κατοικίες, ενώ θα μπορούν να φιλοξενηθούν 15.000 νέοι κάτοικοι. Επιπλέον μια οικονομική – κυβερνητική περιοχή (προβλέπεται η μεταφορά 2-3% των κυβερνητικών υπηρεσιών από το κέντρο της Αθήνας στην περιοχή του Ελληνικού) θα χωροθετηθεί στο κτίριο του Saarinen (παλιός διεθνής τερματικός σταθμός) με σκοπό να ενισχύσει την κοινωνικό – οικονομική κεντρικότητα. Προβλέπεται ακόμα ένα πανεπιστήμιο και ένα κέντρο έρευνας, τα οποία θα λειτουργήσουν σαν διεθνή κέντρα εκπαίδευσης και επιχειρηματικότητας.

Με την υπογειοποίηση της παραλιακής οδού, την παράκαμψη της Λεωφόρου Ποσειδώνος και τη διατήρηση του υπάρχοντος δρόμου ως τοπικού άξονα, θα ενισχυθεί η σύνδεση και η συνέχεια μεταξύ του πάρκου και του παραλιακού μετώπου. Επιπλέον, στο 12% του δομημένου χώρου θα υπάρχει ένα συνεδριακό κέντρο, ξενοδοχεία, ένα εμπορικό κέντρο και γραφεία επιχειρήσεων. Σε όλες τις κατασκευές θα δοθεί βαρύτητα στη χρήση φωτοβολταϊκών

4.Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

μέσων για την εξοικονόμηση ενέργειας (12.300kWh/χρόνο ανά άτομο). Τέλος, η συνολική επιφάνεια των νέων και των παλαιών κτιρίων δεν θα ξεπερνάει τα 3.000.000 τ.μ. ενώ θα κατασκευαστεί νέα μαρίνα και δημόσιες εγκαταστάσεις στο παραλιακό μέτωπο του Αγίου Κοσμά.

Στις παρακάτω εικόνες παρουσιάζεται η πρόταση ανάπλασης/ανάπτυξης του πρώην αεροδρομίου του Josep Acebillo.

Εικόνα 4.14.: Το σχέδιο γενικής διάταξης – Πρόταση Josep Acebillo



Πηγή: [www.scribd.com/doc/58343340/Hellinikon-Josep-Acebillo-June-2011](http://www.scribd.com/doc/58343340/Hellinikon-Josep-Acebillo-June-2011) [πρόσβαση στις 02/08/2014]

4.Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

Εικόνα 4.15.: Το παραλιακό μέτωπο - Πρόταση Josep Acebillo



Πηγή: [www.scribd.com/doc/58343340/Hellinikon-Josep-Acebillo-June-2011](http://www.scribd.com/doc/58343340/Hellinikon-Josep-Acebillo-June-2011) [πρόσβαση στις 02/08/2014]

Εικόνα 4.16.: Αεροφωτογραφία του πάρκου - Πρόταση Josep Acebillo



Πηγή: [www.scribd.com/doc/58343340/Hellinikon-Josep-Acebillo-June-2011](http://www.scribd.com/doc/58343340/Hellinikon-Josep-Acebillo-June-2011) [πρόσβαση στις 02/08/2014]

#### **4.5. «Η ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ» ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΛΑΛΗΣ, (2012)**

##### *Εισαγωγή*

Ο καθηγητής κ. Σπύρος Πολλάλης, ο οποίος είναι καθηγητής Design, Technology and Management στο Harvard Graduate School of Design, τοποθετήθηκε τον Φεβρουάριο του 2011 (όταν ιδρύθηκε η εταιρεία Ελληνικό Α.Ε.) στην θέση του προέδρου και διευθύνοντα σύμβουλου της Ελληνικό Α.Ε. από την τότε κυβέρνηση (με πρωθυπουργό τον κ. Γ. Παπανδρέου) με σκοπό την διοίκηση, διαχείριση και εκμετάλλευση του ακινήτου, των κτιρίων και εγκαταστάσεων του πρώην αερολιμένα. Να σημειωθεί ότι μετά από δύο χρόνια (2013) και αφού εκπόνησε το σχέδιο ήπιας ανάπτυξης για την περιοχή του πρώην αεροδρομίου, ο κ. Πολλάλης απομακρύνθηκε από την θέση αυτή και αντικαταστάθηκε με τροποποίηση του καταστατικού της ανώνυμης εταιρείας. Η συγκεκριμένη πρόταση για την αξιοποίηση του Ελληνικού έγινε πριν την τοποθέτηση του καθηγητή Σπύρου Ν. Πολλάλη στο τιμόνι της Ελληνικό ΑΕ, από τον ίδιο και τους συνεργάτες του όμως η τελική παράδοση της μελέτης έγινε το 2012 για λογαριασμό του Υπουργείου Οικονομικών (μέσω της Κτηματικής Υπηρεσίας Δημοσίου).

Το 2013 η νέα κυβέρνηση (με πρωθυπουργό τον κ. Α. Σαμαρά) και το ΓΑΠΠΕΔ, αλλάζουν την πολιτική αξιοποίησης του χώρου του Ελληνικού και στρέφονται στην αποκρατικοποίηση του ακινήτου και στην πώληση του μετοχικού κεφαλαίου της Ελληνικό Α.Ε. Ο κ. Πολλάλης παρουσίασε ένα εναλλακτικό σχέδιο ήπιας δόμησης και ανάπτυξης, το οποίο ερχόταν σε αντίθεση με το σχέδιο ιδιωτικοποίησης του Ελληνικού. Αξίζει να σημειωθεί ότι το σχέδιο ήπιας ανάπτυξης δεν προβλέπει την δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου σε όλη την έκταση της περιοχής αλλά σε τμήμα της, καθώς σύμφωνα με τον καθηγητή αυτό δεν θα είναι άμεσο προσβάσιμο από τους κατοίκους της πρωτεύουσας και θα είναι δύσκολη η συντήρησή του.

Όπως αναφέρθηκε ήδη το σχέδιο εκπονήθηκε το 2011 πριν την τοποθέτηση του κ. Πολλάλη στην Ελληνικό Α.Ε. Το σχέδιο υπέστη ορισμένες τροποποιήσεις από συνεργάτες της Ελληνικό Α.Ε. και με την καθοδήγηση του καθηγητή, και η τελική του παρουσίαση έγινε το 2012. Ο νόμος 4062/2012 που καθορίζει τους όρους πολεοδόμησης του χώρου, είναι βασισμένος στην συγκεκριμένη μελέτη. Σύμφωνα με αυτή, σε αντίθεση με προηγούμενες μελέτες, η παρούσα είναι αναπτυξιακή, συνοδεύεται από επιχειρηματική ανάλυση, και η υλοποίησή της θα κάνει ανταγωνιστική την Αθήνα και την Ελλάδα στην παγκόσμια οικονομία, ενώ αυξάνει σημαντικά την αξία του χώρου για το δημόσιο στα πλαίσια σύμπραξης ιδιωτικού και δημόσιου τομέα.

Σκοπός της πρότασης είναι να μετατραπεί η Αθήνα, μέσω της αξιοποίησης του Ελληνικού, σε μία πόλη βιώσιμη και ανταγωνιστική, τονίζοντας ότι δεν θα είναι ένα έργο αποκρατικοποίησης. Οι γενικοί στόχοι της πρότασης είναι οι εξής παρακάτω:

1. Βιώσιμη ανάπτυξη, περιβαλλοντολογικά, οικονομικά και κοινωνικά,
2. Μετατροπή της Αθήνας σε ανταγωνιστική πόλη, για επενδύσεις και επαγγελματικές δραστηριότητες,
3. Μετατροπή της Αθήνας σε τουριστικό προορισμό μακρύτερης χρονικής διάρκειας από ότι ήταν μέχρι σήμερα,
4. Ανάπτυξη έρευνας, καινοτομίας και τεχνολογιών αιχμής, με επένδυση στο ανθρώπινο δυναμικό της χώρας και δημιουργία υψηλόμισθων θέσεων εργασίας,
5. Βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων του Λεκανοπεδίου, δημιουργώντας έναν μητροπολιτικό χώρο πρασίνου και ανοιχτούς δημόσιους χώρους, δίνοντας ένα παράδειγμα για συνολική ανάπτυξη και,
6. Κάλυψη κοινωνικών αναγκών των όμορων δήμων και σύνδεση της περιοχής με τον γειτονικό αστικό ιστό [[www.pollalis-hellinikon.com](http://www.pollalis-hellinikon.com)].

Σύμφωνα με καθηγητή η πρόταση βασίζεται στους τρεις βασικούς πυλώνες της βιωσιμότητας και της αειφορίας, δηλαδή την Οικονομική Ανάπτυξη, η Κοινωνική Ευημερία και η Προστασία του Περιβάλλοντος. Στόχος της σχεδιαστικής πρότασης είναι να ικανοποιεί τα κριτήρια σε τέσσερις κατηγορίες, οι οποίες είναι:

1. Ποιότητα ζωής για κατοίκους και επισκέπτες,
2. Ορθολογική διαχείριση των φυσικών πόρων,
3. Προστασία της φύσης και,
4. Προσαρμοστικότητα στην κλιματική αλλαγή και καταπολέμησή της [[www.pollalis-hellinikon.com](http://www.pollalis-hellinikon.com)].

Παρακάτω θα παρουσιαστούν οι κατευθύνσεις του σχεδιασμού και οι προτάσεις ανάπτυξης της περιοχής του πρώην αεροδρομίου από τον κ. Πολλάλη. Όλες οι πληροφορίες της πρότασης προέρχονται από την ιστοσελίδα που έχει δημιουργήσει ο κύριος Πολλάλης σχετικά με την αξιοποίηση του ακινήτου, καθώς επίσης και από τα κείμενα της μελέτης του.

### ***Περιεχόμενο – Σχεδιασμός***

Το σχέδιο προβλέπει 40% από την συνολική έκταση για την δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου και 60% για αστική ανάπτυξη. Σύμφωνα με την πρόταση η θέση του Ελληνικού είναι ένας ανταγωνιστικός πόλος με δύο βασικά χαρακτηριστικά την μεγάλη έκταση και την θέση

4.Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

του. Πρωταρχικός λοιπόν στόχος του σχεδιασμού είναι οι υποδομές και οι χρήσεις γης, να μην αφορούν μόνο στην νέα ανάπτυξη του χώρου αλλά και στις γύρω περιοχές και συνολικά στο Λεκανοπέδιο.

Το πολεοδομικό μοντέλο της πρότασης περιλαμβάνει:

1. Άξονας 1: Πράσινο – Ανοιχτοί χώροι
2. Άξονας 2: Δίκτυα «ροής κίνησης»
3. Άξονας 3: Ανάπτυξη μικτών χρήσεων γης
4. Άξονας 4: Αειφόρος δόμηση – αρχές και ενδεικτικές τεχνολογίες.

Προτείνεται η μετατόπιση της Λεωφόρου Ποσειδώνος και η εκτροπή της κυκλοφορίας σε νέο άξονα πάνω σε υφιστάμενο τροχιόδρομο (αεροδιάδρομο) του παλιού αεροδρομίου. Ο λόγος οφείλεται στην απομάκρυνση και στον περιορισμό που υφίστανται η παραλιακή ζώνη από την υφιστάμενη Λεωφόρο. Σύμφωνα με το σχέδιο δεν είναι ένα έργο υψηλού κόστους, καθώς θα χρησιμοποιηθεί η υφιστάμενη υποδομή, χωρίς να γίνει κατεδάφιση κτιρίων ή απομάκρυνση του μπετόν του τροχιόδρομου. Η παλιά χάραξη θα διατηρηθεί σαν δρόμος ήπιας κυκλοφορίας και πεζόδρομος, ενώ ταυτόχρονα θα απελευθερώνεται και διευρύνεται η παραλιακή ζώνη. Ταυτόχρονα η πρόσωση των οικοπέδων στην νέα αρτηρία διπλασιάζεται (2.900 μέτρα \* 2). Άλλος ένας βασικός παράγοντας του σχεδιασμού της πρότασης είναι η περιορισμένη χρήση αυτοκινήτων, με πυκνό δίκτυο πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων, για την δημιουργία ενός ασφαλούς περιβάλλοντος για τους πεζούς. Τα υπάρχοντα δίκτυα μέσω μαζικής μεταφοράς (Τραμ, Μετρό και Λεωφορεία), επεκτείνονται και ενισχύονται με χώρους στάθμευσης στους σταθμούς μετεπιβίβασης.

Το Μητροπολιτικό Πάρκο θα έχει συνολική έκταση 2.000.000 τ.μ. και θα ενώνει την Λεωφόρο Βουλιαγμένης με την παραλία και το ρέμα Τραχώνων στον Άλιμο με το κέντρο της έκτασης. Βασικό στοιχείο του σχεδιασμού είναι το δυναμικό σχήμα του αστερία που δίνεται στο Μητροπολιτικό Πάρκο, το οποίο αυξάνει σημαντικά την περίμετρο του πάρκου (από 5.000 τ.μ. σε 11.500 τ.μ.), τις περιοχές που εφάπτονται και άρα την αλληλεπίδραση του με την πόλη. Οι περιοχές δόμησης (κτισμένες περιοχές) εισχωρούν μέσα στο πάρκο, και έτσι αυξάνουν την προσβασιμότητα του και την αίσθηση ασφάλειας των πεζών που διασχίζουν το πάρκο. Μέσα στο πάρκο χωροθετούνται υπερτοπικές χρήσεις πολιτισμού και μεταφέρονται οι αθλητικές εγκαταστάσεις του Κέντρου Νεότητας του Αγίου Κοσμά στο εσωτερικό του. Με αυτόν τον τρόπο τονίζεται ο χαρακτήρας του δημόσιου χώρου αναψυχής και αθλητισμού. Παράλληλα δίνεται έμφαση (από το σχέδιο) στην περιβαλλοντολογική ευαισθητοποίηση των

4.Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

επισκεπτών, με την τοποθέτηση υποδομών στο πάρκο, όπως η μονάδα κομποστοποίησης για την λίπανση του.

Προβλέπεται επίσης η ανασύσταση των ρεμάτων, τα οποία θα έχουν κεντρικό ρόλο στη διαχείριση των όμβριων υδάτων και στην προστασία από τις πλημμύρες, ενώ σταδιακά μπορούν να μετατραπούν σε οικοσυστήματα μεταξύ βουνού και θάλασσας. Όσον αφορά στη φύτευση της περιοχής, προτείνονται φυτά που απαιτούν λίγο νερό και προσαρμόζονται στο Μεσογειακό κλίμα, αλλά ταυτόχρονα θα δίνουν ταυτότητα στην όλη ανάπτυξη. Οι εκτεταμένοι πράσινοι χώροι θα ενισχύσουν την βιοποικιλότητα της περιοχής, ενώ θα αντιστραφεί η σημερινή αναλογία σκληρών και χωμάτινων επιφανειών. Συγκεκριμένα οι ανοιχτοί δημόσιου χώροι θα καταλαμβάνουν ποσοστό 36%, οι ανοιχτοί ιδιωτικοί χώροι ποσοστό 30% (μαζί και οι δύο θα έχουν τα 2/3 της συνολικής έκτασης), ενώ οι σκληρές επιφάνειες (κτίρια, δρόμοι) θα καταλαμβάνουν μόνο το 29% (το 1/3 της έκτασης).

Η αλληλεξάρτηση πάρκου και αστικής ανάπτυξης είναι βασική για την ισορροπημένη διαχείριση των πόρων και στην μείωση των περιβαλλοντολογικών επιπτώσεων και του κόστους λειτουργίας της πόλης. Οι προτεινόμενες υποδομές στο χώρο περιλαμβάνουν δίκτυα διαχείρισης σκουπιδιών, ενέργειας και νερού, ενώ προτείνεται ανακύκλωση νερού και υλικών και αξιοποίηση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.

Όσον αφορά στη συνέργεια χρήσεων, τονίζεται από τον καθηγητή ότι η ανάπτυξη του Ελληνικού δεν είναι ένα κτηματομεσιτικό έργο. Οι τέσσερις οικονομικοί πυλώνες ανάπτυξης του ακινήτου είναι:

1. Πυρήνας δημιουργίας θέσεων εργασίας (υγεία, έρευνα, καινοτομία, εκπαίδευση, ψυχαγωγία, φιλοξενία),
2. Επενδύσεις σε αστικές υποδομές (νερό, ενέργεια, απορρίμματα, μεταφορές, τηλεπικοινωνίες, τοπίο, ασφάλεια),
3. Υποστηρικτικές υπηρεσίες (ζώνη καινοτομίας, ολοκληρωμένες υπηρεσίες, θερμοκοιτίδα επιχειρήσεων) και τέλος,
4. Κτηματομεσιτικές δραστηριότητες (γειτονίες, μονοκατοικίες, διαμερίσματα, κατοικίες με υπηρεσίες, γραφεία, εμπορικά κέντρα).

Στις πολεοδομικές ενότητες/γειτονίες προβλέπονται τοπικά κέντρα για τις καθημερινές ανάγκες με ελεύθερους χώρους, εμπόριο, κοινωφελής υπηρεσίες και άλλες τοπικές χρήσεις, ενώ περιλαμβάνονται και δημόσια σχολεία τα οποία θα εξυπηρετούν και του όμορους δήμους. Το οικοδομικό τετράγωνο αποτελεί κεντρικό στοιχείου του σχεδιασμού της πρότασης, με

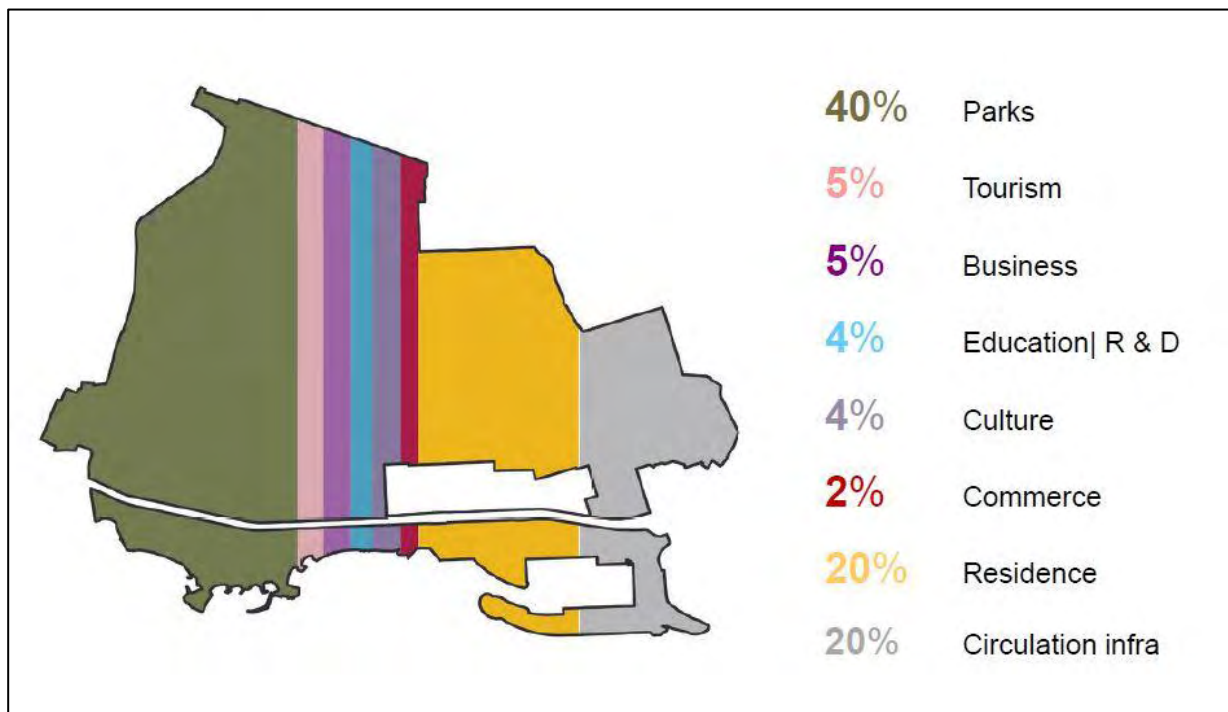


4.Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

διαστάσεις 130 μέτρα \* 130 μέτρα. Τα κτίρια θα τοποθετούνται περιμετρικά του τετραγώνου και θα δημιουργούν εσωτερική αυλή (eco – housing). Μεγιστοποιούνται οι λειτουργικοί πράσινοι χώροι και οι υδατοπερατές επιφάνειες (φυσικός φωτισμός και αερισμός).

Η κάλυψη ορίζεται στο 15%, με μικτό συντελεστή δόμησης ίσο με 0,5 δηλαδή 3.000.000 δομημένη επιφάνεια. Οι κοινόχρηστοι και κοινωφελής χώροι καταλαμβάνουν το 50% της συνολικής επιφάνειας. Η ολοκλήρωση της ανάπτυξης προβλέπεται σε 20-25 χρόνια, ενώ μετά το πέρας των εργασιών, θα έχουν δημιουργηθεί 11.000 κατοικίες διαφόρων τύπων οι οποίες θα μπορούν να φιλοξενήσουν 35.000 κατοίκους. Αναμένεται από την πρόταση να δημιουργηθούν 15.000 νέες μόνιμες θέσεις εργασίας, 8.000 θέσεις για πανεπιστημιακούς, ερευνητές και σπουδαστές, 2.500 νοσοκομειακές κλίνες και 7.000 κλίνες σε ξενοδοχεία, ενώ ο εκτιμώμενος αριθμός επισκεπτών ανέρχεται στους 1.500.000 επισκέπτες τον χρόνο. Το έργο υλοποιείται σε τρεις φάσεις με συνολικό κόστος ανάπτυξης 2.400.000.000 ευρώ.

Εικόνα 4.17.: Ποσοστά χρήσεων γης της πρότασης του κ. Πολλάλη



Πηγή: Pollalis, 2012

Εικόνα 4.18.: Πολεοδομικό Μοντέλο Ανάπτυξης – Πρόταση Πολλάλη



Πηγή: Pollalis, 2012

Εικόνα 4.19.: Master Plan – Πρόταση Πολλάλη



Πηγή: Pollalis, 2012

Εικόνα 4.20.: Τρισδιάστατη απεικόνιση της πρότασης κ. Πολλάλη



Πηγή: Pollalis, 2012

#### **4.6. «ΕΛΛΗΝΙΚΟ: ΜΙΑ ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ – ΕΝΑΣ ΝΕΟΣ ΤΡΟΠΟΣ ΖΩΗΣ» LAMDA DEVELOPMENT, (2014)<sup>7</sup>**

##### *Εισαγωγή*

Το μετοχικό κεφάλαιο (100%) της Ελληνικό Α.Ε. (συστάθηκε με τον ν.3943/2011) περνάει στην Εταιρεία Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) τον Αύγουστο του 2011, ενώ διατηρείται ένα μερίδιο σε οποιαδήποτε οικονομική υπεραξία. Με την Κοινή Υπουργική Απόφαση υπ' αριθ. 187/6.9.2011 που εκδόθηκε από τη Διυπουργική Επιτροπή Αναδιαρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων (ΔΕΑΑ) (ΦΕΚ 2061B/16.9.2011), το σύνολο του μετοχικού κεφαλαίου της Ελληνικό Α.Ε. μεταβιβάστηκε στο Ταμείο και ορίστηκε ότι η διοίκηση και διαχείριση των δικαιωμάτων που απορρέουν από αυτό θα ασκείται από το Ελληνικό Δημόσιο για λογαριασμό του Ταμείου, σύμφωνα με το άρθρο 2, παράγραφος 7 του Νόμου 3986/2011. Συνεπώς, το μετοχικό κεφάλαιο της Ελληνικό Α.Ε. ανήκει σήμερα εξ ολοκλήρου στο Ταμείο.

Το ΤΑΙΠΕΔ είναι ανώνυμη εταιρεία η οποία έχει συσταθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.3986/2011 (ΦΕΚ 152Α/1.7.2011) και η οποία ελέγχεται και ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο. Στο πλαίσιο του Προγράμματος Αποκρατικοποιήσεων του ν. 3985/2011 «Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012-2015», το Ταμείο αποφάσισε να πωλήσει την πλειοψηφία του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας «Ελληνικό Ανώνυμη Εταιρεία» («Ελληνικό Α.Ε.»). Το Ταμείο ανακοίνωσε την ανωτέρω απόφασή του, μέσω δημοσίευσης στον Ελληνικό και διεθνή τύπο στις 8 Δεκεμβρίου 2011. Με αυτόν τον τρόπο ξεκινάει η διαδικασία για να επιλεγεί ο ενδιαφερόμενος επενδυτής, ο οποίος σύμβαση με το ΤΑΙΠΕΔ.

Η «Πρόσκληση Υποβολής Ενδιαφέροντος» που παρουσιάστηκε από το ΤΑΙΠΕΔ το 2011, περιγράφει αναλυτικά τις δύο φάσεις για την Πώληση του ακινήτου και τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθήσει κάθε ενδιαφερόμενος επενδυτής. Το Ταμείο αναζητά Εκδηλώσεις Ενδιαφέροντος από Ενδιαφερόμενους που επιθυμούν να αποκτήσουν την πλειοψηφία του μετοχικού κεφαλαίου της Ελληνικό Α.Ε., με στόχο την αξιοποίηση του Ακινήτου, διασφαλίζοντας την υλοποίηση του Επιχειρηματικού Σχεδίου από την Ελληνικό Α.Ε. Βασικός στόχος *«είναι η ανάπλαση του ακινήτου με σκοπό τη δημιουργία μιας περιοχής-οροσήμου μικτών χρήσεων, με εθνική σημασία και διεθνή προβολή, και ενός πόλου διεθνούς ακτινοβολίας, ενισχύοντας την ελκυστικότητα της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας τόσο ως τουριστικού*

<sup>7</sup> Οι πληροφορίες για το σχέδιο και τον σχεδιασμό πηγάζουν από την Συνέντευξη τύπου που δόθηκε από την Lamda Development στις 24 Ιουνίου 2014.

4.Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

*προορισμού όσο και ως επιχειρηματικού κέντρου και χώρου αναψυχής στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου».*

Οι προδιαγραφές για την εκπόνηση του σχεδίου ανάπτυξης βασίζονται σε αυτά που ορίζει ο ν. 4062/2012, ο οποίος περιγράφει το Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού – Αγίου Κοσμά (κεφάλαιο 4 παρούσας εργασίας). Στις 17 Απριλίου 2011 (Υποβολή Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος) συμμετείχαν 9 ενδιαφερόμενα μέρη, με τη μορφή κοινοπραξιών/εταιρειών ειδικού σκοπού και μεμονωμένων εταιρειών. Στις 11 Σεπτεμβρίου του 2011 έγινε η Προεπιλογή, στην οποία ήταν 4 εταιρείες. Στις 27 Φεβρουαρίου του 2014 η Lamda Development καταθέτει δεσμευτική προσφορά για την απόκτηση του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας Ελληνικό Α.Ε. Στις 13 Μαρτίου του 2014 το ΤΑΙΠΕΔ ανακοινώνει ότι γίνεται αποδεκτή η τεχνική προσφορά της Lamda Development για την ανάπτυξη της έκτασης στο Ελληνικό. Στη συνέχεια κατατέθηκε και αξιολογήθηκε η οικονομική προσφορά του επενδυτή. Να ειπωθεί σε αυτό το σημείο ότι ο διαγωνισμός αυτός ήταν ένας από τους πιο μακροχρόνιους διεθνής διαγωνισμούς, καθώς διήρκησε 27 μήνες (Δεκέμβριος 2011 – Μάρτιος 2014).

Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Lamda Development στην επίσημη ιστοσελίδα της εταιρείας *«H Lamda Development S.A. και το Global Investment Group (το οποίο απαρτίζεται από την εταιρεία Al Maabar από το Abu Dhabi, από τον κινεζικό όμιλο Fosun Group και λοιπά ευρωπαϊκά κεφάλαια) που υποστηρίζει την πρόταση της εταιρίας, έχοντας απόλυτη συναίσθηση της ευθύνης που συνεπάγεται η ανάληψη ενός τέτοιου έργου παγκόσμιας εμβέλειας, θέλουν να διαβεβαιώσουν ότι είναι έτοιμοι να ανταποκριθούν στις υψηλές απαιτήσεις του, εκτιμώντας βαθύτατα την ευκαιρία που τους δίνεται να συμμετάσχουν στην αναπτυξιακή πορεία της Ελλάδας μέσα από αυτό το έργο. Η απόφαση του ΤΑΙΠΕΔ δίνει οριστικό τέλος σε μια περίοδο 13 ετών εγκατάλειψης των 6.200 στρεμμάτων, που κατελάμβανε το πρώην αεροδρόμιο του Ελληνικού. Στην ίδια θέση θα αναπτυχθεί η μεγαλύτερη ιδιωτική επένδυση, που έχει γίνει ποτέ στη χώρα μας, συνολικού εκτιμώμενου κόστους 7 δισ. ευρώ».*

Βασικός στόχος του σχεδίου ανάπτυξης *«είναι να δημιουργηθεί, στη βάση ενός ολοκληρωμένου και συνεκτικού σχεδίου, μία πρωτοποριακή μητροπολιτική ανάπτυξη, η οποία θα συνδυάζει την ομορφιά και τα μοναδικά χαρακτηριστικά της περιοχής, με εμβληματικά κτίρια, πρωτοποριακές υποδομές και ποικίλες υπηρεσίες υψηλού επιπέδου, που θα βελτιώσουν την καθημερινότητα εκατομμυρίων κατοίκων της Αττικής».* Η επένδυση προβλέπει την ανάπτυξη οικιστικών ζωνών, ξενοδοχείων, εμπορικών κέντρων και καταστημάτων, θεματικών πάρκων, μουσείων τέχνης και πολιτισμού, υπαίθριων πολιτιστικών χώρων, κέντρων υγείας και ευεξίας, χώρων

4. Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

αθλητισμού και αναψυχής, τη δημιουργία ενός σύγχρονου επιχειρηματικού, εκπαιδευτικού, ερευνητικού κόμβου καθώς και την πλήρη αναβάθμιση της υπάρχουσας μαρίνας και του παραλιακού μετώπου.

Η παρουσίαση του περιεχομένου του σχεδίου ανάπλασης και των κατευθύνσεων σχεδιασμού θα βασιστεί στην Συνέντευξη Τύπου (βίντεο) που δόθηκε από την Lamda Development, στις 24 Ιουνίου 2014. Στην Συνέντευξη Τύπου παρουσιάστηκαν αναλυτικά τα σχέδια της ανάπλασης της έκτασης, οι στόχοι του έργου και οι επιπτώσεις του στην κοινωνία και στην οικονομία. Οι συμβάσεις και το Γενικό Σχέδιο Διάταξης (master plan) δεν έχουν δημοσιευτεί ακόμα, καθώς πρέπει πρώτα να εγκριθεί το σχέδιο από το Ελεγκτικό Συνέδριο (η έγκριση του οποίου είναι μία από τις πιο απαραίτητες διαδικασίες για να ξεκινήσει το έργο). Μετά την έγκριση από το Ελεγκτικό Συνέδριο θα πρέπει να 'περάσει' από το ΣτΕ (Συμβούλιο της Επικράτειας) και να εγκριθεί με Προεδρικό Διάταγμα, ενώ τέλος θα πρέπει να επικυρωθεί με σύμβαση από την Βουλή. Τον Σεπτέμβριο του 2014 το Ελεγκτικό Συνέδριο βάζει 'φρένο' στην ανάπλαση του Ελληνικού και επικαλείται τεχνικούς και τυπικούς λόγους. Το ΤΑΙΠΕΔ θα προβεί σε αίτηση ανάκλησης, ενώ μένει να γίνει γνωστή και η απόφαση της Ολομέλειας της Βουλής. Να σημειωθεί εδώ ότι ενώ οι προηγούμενες προτάσεις που παρουσιάστηκαν (από το 1996 – 2012) δεν πραγματοποιήθηκαν, η πρόταση και το σχέδιο ανάπτυξης της Lamda Development ήταν προγραμματισμένο να υλοποιηθεί κατά το 2016. Παρόλα αυτά η απόφαση του Ελεγκτικού Συνεδρίου αναστέλλει το επόμενο στάδιο, δηλαδή την υπογραφή της σύμβασης του σχεδίου ανάπλασης.

***Περιεχόμενο – Σχεδιασμός***

Η πρόταση περιλαμβάνει 74,3% της συνολικής έκτασης για την δημιουργία του πάρκου και 25,7% για ανάπτυξη. Το όραμα του σχεδίου και του έργου είναι διττό, καθώς επιδιώκεται να δημιουργηθεί ένας διεθνής προορισμός και ταυτόχρονα ένας νέος τρόπος ζωής στην περιοχή του πρώην αεροδρομίου. Το σχέδιο βασίζεται στις συνιστώσες τις αειφορίας και της βιωσιμότητας, ενώ η υλοποίησή του θα προσφέρει οφέλη στην κοινωνία, στην οικονομία και στο περιβάλλον. Συνολικά θα δημιουργηθούν 4.000 στρέμματα χώρων πρασίνου και ελεύθερων χώρων, 1.500 στρέμματα κοινόχρηστων χώρων και 2.000 στρέμματα θα καταλαμβάνει το Μητροπολιτικό Πάρκο. Η λογική του σχεδιασμού είναι «For North to South» δηλαδή από τον Βορρά στο Νότο, από τον ορεινό όγκο στον παράκτιο. Η σύνδεση του Βορρά – Νότου θα γίνει με πεζοδρόμηση (πάνω από 100 χλμ.), ενώ όλες οι κατοικίες θα συνδέονται με το πάρκο (Infrastructure + Connectivity). Το πολεοδομικό σχέδιο ανάπτυξης το έχει αναλάβει η εταιρεία Foster and Partners.

Σε γενικές γραμμές προτείνονται:

- Αρχιτεκτονικά και Πολιτιστικά ορόσημα (π.χ. Bilbao) με 4-5 αρχιτεκτονικά εμβλήματα,
- Ξενοδοχειακά και οικιστικά συγκροτήματα, περιστοιχισμένα από το πάρκο και τη θάλασσα,
- Διεθνές κέντρο υγείας και εκπαίδευσης,
- Εμπορικά κέντρα και υπερσύγχρονες αθλητικές εγκαταστάσεις και μαρίνα,
- Θεματικά πάρκα και ψυχαγωγικά κέντρα.

Και σε αυτό το σχέδιο ανάπτυξης/ανάπλασης η ‘καρδιά’ του έργου θα είναι το Μητροπολιτικό Πάρκο. Το Μητροπολιτικό Πάρκο θα έχει έκταση 2.000.0000 τ.μ. ενώ οι υπόλοιποι πράσινοι χώροι, οι οποίοι θα βρίσκονται διάσπαρτα στην περιοχή, θα έχουν συνολική έκταση 800.000 τ.μ., ενώ επίσης οι ανοιχτοί δημόσιοι χώροι (εικόνες από την Ελλάδα) θα έχουν έκταση 1.450.000 τ.μ. Το κλίμα που επικρατεί μοιάζει με αυτό της πόλης του Λος Άντζελες. Το πάρκο θα έχει τεράστια έκταση, θα περιλαμβάνει διαφορετικούς χώρους στο εσωτερικό του με της εξής χρήσεις – εγκαταστάσεις:

- Αθλητικό κέντρο,
- Υπόστεγα Αεροδρομίου,
- Το πάρκο με τα γλυπτά «Sculpture Park»,
- Εκθεσιακό κέντρο,
- Αστυνομικό τμήμα,
- Αστικές καλλιέργειες,
- Ολυμπιακή πλατεία,
- «Κέντρο της φύσης»,
- Πάρκο νερού και,
- «The Attic Woodlands».

Οι υπόλοιπες χρήσεις που θα καταλαμβάνουν έκταση 2.900.000 τ.μ. θα κατανεμηθούν ως εξής:

- Κατοικία: 37%
- Τουρισμός: 10%
- Γραφεία: 9%
- Υγεία: 3%
- Εμπόριο: 9%

4. Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

- Εκπαίδευση: 7%
- Πολιτισμός: 3%
- Αναψυχή: 7%
- Αθλητισμός: 4%
- Βοηθητικές εγκαταστάσεις/κτίρια: 3%
- Κοινωνικής χάρης: 8%

Στο πάρκο θα φυτευτούν 2 εκατομμύρια δένδρα και θα υπάρχει χαμηλή βλάστηση. Γύρω από το Μητροπολιτικό Πάρκο θα αναπτύσσονται επτά οικιστικές ενότητες. Ο μέσος συντελεστής δόμησης θα είναι ίσος με 0,4 (πρότυπη αστική ανάπτυξη) ενώ θα χρησιμοποιηθούν ανανεώσιμες πηγές ενέργειας με βιοκλιματικές λύσεις και «πράσινες κατασκευές». Η καθημία από τις οικιστικές ενότητες θα έχει δικό της τοπικό κέντρο (δική της 'καρδιά'), εμπορικό κέντρο, δημόσιους ανοιχτούς χώρους και θα συνδέεται με το πάρκο αλλά και μεταξύ τους. Συνολικά οι τουριστικές και οι οικιστικές υποδομές θα καταλαμβάνουν χώρο ίσο με 2.600.000 τ.μ.

Όσον αφορά στο παράκτιο μέτωπο (Άγιος Κοσμάς), εκεί προβλέπονται τα εξής:

- Πολυτελής κατοικίες,
- Δημιουργία παράκτιου οικισμού,
- Ένα ενυδρείο,
- Δημόσια παραλία (η οποία θα αποτελεί το κέντρο του παράκτιου μετώπου),
- Έναν πύργο (ουρανοξύστη) στην Μαρίνα (ο οποίος θα αποτελεί τοπόσημο),
- Μαρίνα και,
- Ένα ξενοδοχείο.

Βορειοδυτικά της έκτασης θα χωροθετηθεί το εμπορικό κέντρο, το οποίο θα διαθέτει και εμπορικό πάρκο και θα συνδέεται με το Τραμ και τους δημόσιους ανοιχτούς χώρους (For North to South). Βορειοανατολικά θα δημιουργηθεί ένα casino το οποίο θα εντάσσεται χωρικά σε ένα ολοκληρωμένο θέρετρο. Στην Λεωφόρο Βουλιαγμένης θα κατασκευαστεί ένα ξενοδοχείο, ένας πύργος (ουρανοξύστης) γραφείων και ένα εμπορικό κέντρο.

Όσον αφορά στις συγκοινωνιακές υποδομές, προτείνεται η σύνδεση του Μετρό με το Τραμ, ενώ όλο το κόστος το αναλαμβάνει η εταιρεία και όχι το Δημόσιο. Το Δημόσιο θα συμμετέχει κατά 30% στα κέρδη, σε απόδοση άνω του 15% (χωρίς φόρους), ενώ η εταιρεία θα αναλάβει όλο το κόστος της κατεδάφισης και της εξυγίανσης του χώρου, χωρίς κανένα είδος φοροαπαλλαγών. Το συνολικό κόστος του έργου ανέρχεται στα 7 δισεκατομμύρια ευρώ



4.Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

(εκτιμώμενο κόστος) και αφορά εξ ολοκλήρου μία ιδιωτική επένδυση με την δημιουργία ενός «City Resort». Επιπλέον, το πάρκο και το παραλιακό μέτωπο θα έχουν ελεύθερη είσοδο προς το κοινό.

Το συνολικό ποσό, που θα καταβάλουν η Lamda Development S.A. και το Global Investment Group, διαμορφώνεται σε α) 915 εκατ. ευρώ για την απόκτηση των μετοχών της ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε. και β) 1,25 δισ. ευρώ για την υλοποίηση επενδύσεων σε υποδομές κοινής ωφέλειας (πάρκα, δρόμους, παιδικές χαρές, παράκτιο μέτωπο, συγκοινωνίες, σύνδεση με δίκτυα κλπ.) ήτοι συνολικά 2,1 δισ. ευρώ. Διευκρινίζεται ότι σύμφωνα με τους όρους του διαγωνισμού, ο επενδυτής αποκτά την κυριότητα των 1.800 από τα 6.200 στρέμματα. Τα οφέλη για την ελληνική οικονομία, την ελληνική επιχειρηματικότητα και τις τοπικές κοινωνίες είναι προφανή και σύμφωνα με υφιστάμενες μελέτες και εκτιμήσεις της Εταιρίας, συμπυκνώνονται στα εξής:

- Η αναμενόμενη συμβολή του έργου στο Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν της χώρας θα είναι της τάξης του 1,2% σε ετήσια βάση έως το 2025. 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.
- Το έργο θα συμβάλλει στη δημιουργία κατά προσέγγιση 50.000 θέσεων εργασίας την περίοδο 2014-2025 και θα απασχολήσει εξειδικευμένο επιστημονικό δυναμικό καθώς και προσωπικό τεχνικής κατεύθυνσης, που μαστιάζεται από την ανεργία, ιδιαίτερα αυτή την εποχή λόγω της οικονομικής κρίσης.
- Τα έσοδα για το Ελληνικό Δημόσιο (Φ.Π.Α., Φ.Μ.Υ., φόρος εισοδήματος κ.λπ.) στην περίοδο πλήρους λειτουργίας του έργου αναμένεται να είναι της τάξης των 2 δισ. ευρώ ετησίως και θα αποτελέσουν μια υγιή και σταθερή συμβολή στην εθνική προσπάθεια για πρωτογενή πλεονάσματα και ισοσκελισμένους προϋπολογισμούς.
- Η Ελλάδα και ειδικότερα, η ευρύτερη περιοχή της πρωτεύουσας, ενδυναμώνει τη θέση της ως ένας παγκόσμιος τουριστικός προορισμός, κερδίζοντας 1.000.000 επιπλέον τουρίστες ετησίως με ότι 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 [<http://www.lamdadev.com/>].

4.Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

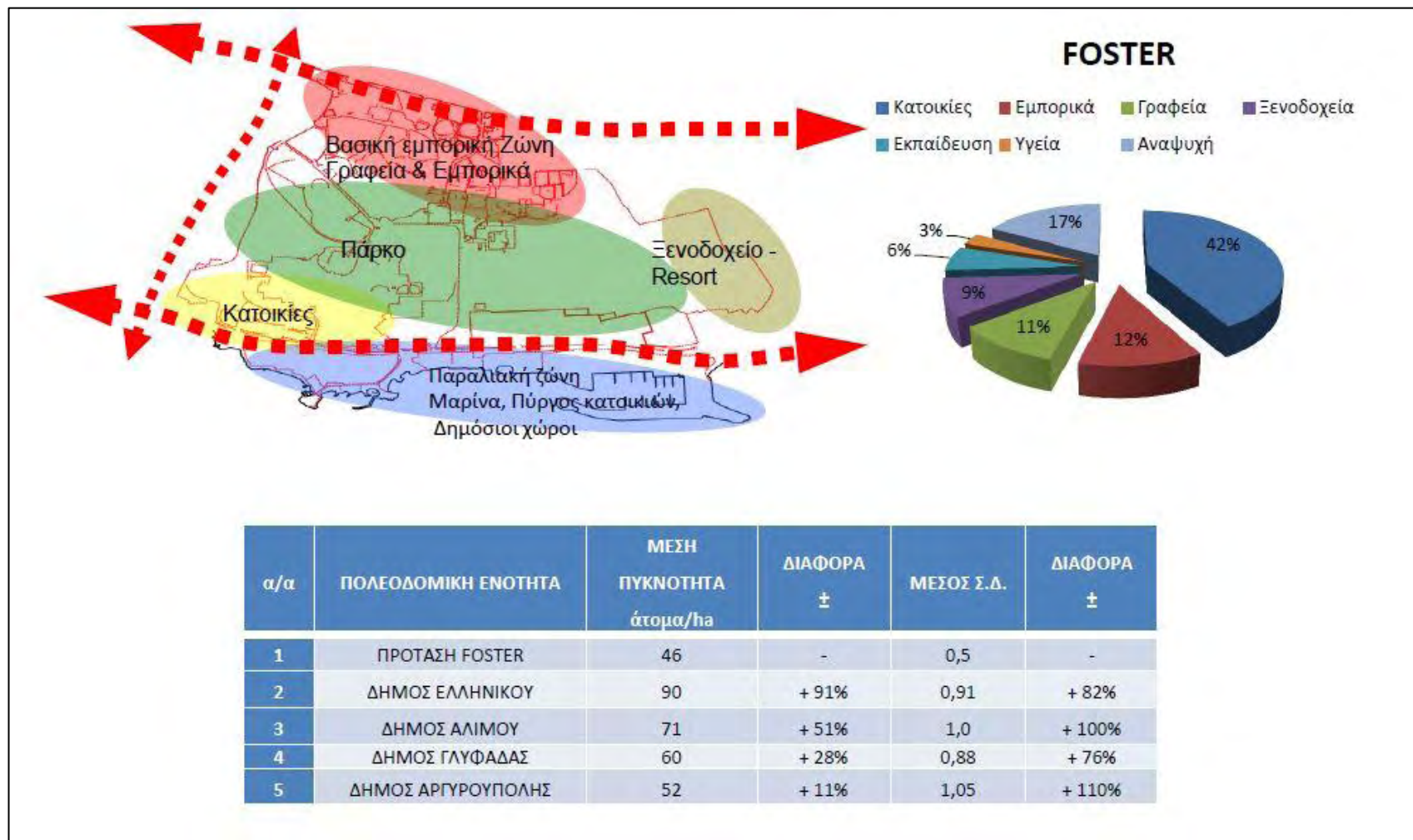
Η συνολική δόμηση ανέρχεται στα 2.600.000 τ.μ. έναντι 3.000.000 τ.μ. της επιτρεπόμενης (ν.4062/2012), ενώ η συνολική κάλυψη στα 700.000 τ.μ. έναντι 2.100.000 τ.μ. της επιτρεπόμενης κάλυψης. Τέλος, θα παρουσιαστούν οι εικόνες που απεικονίζουν το σχέδιο ανάπτυξης/ανάπλασης του επενδυτή. Ακόμα δεν έχει δημοσιευτεί το Master Plan.

Εικόνα 4.21.: Η πρόταση της Lamda Development (1)



Πηγή: ΤΑΙΠΕΔ, Ενημέρωση ΜΜΕ 03/04/2014

Εικόνα 4.22.: Γενική Κατεύθυνση Χρήσεων – Πρόταση Lamda Development



Πηγή: ΤΑΙΠΕΔ, Ενημέρωση ΜΜΕ 03/04/2014

Εικόνα 4.23.: Η πρόταση της Lamda Development (2)



Πηγή: ΤΑΙΠΕΔ, Ενημέρωση ΜΜΕ 03/04/2014

#### **4.7. ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΗ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ/ΜΕΛΕΤΩΝ**

Το παρών εδάφιο αποτελεί ανακεφαλαίωση (συγκέντρωση) όλων των προτάσεων/μελετών αστικής ανάπλαση/ανάπτυξης που έχουν πραγματοποιηθεί από το 1995 έως και το 2014 για την περιοχή του πρώην αεροδρομίου.

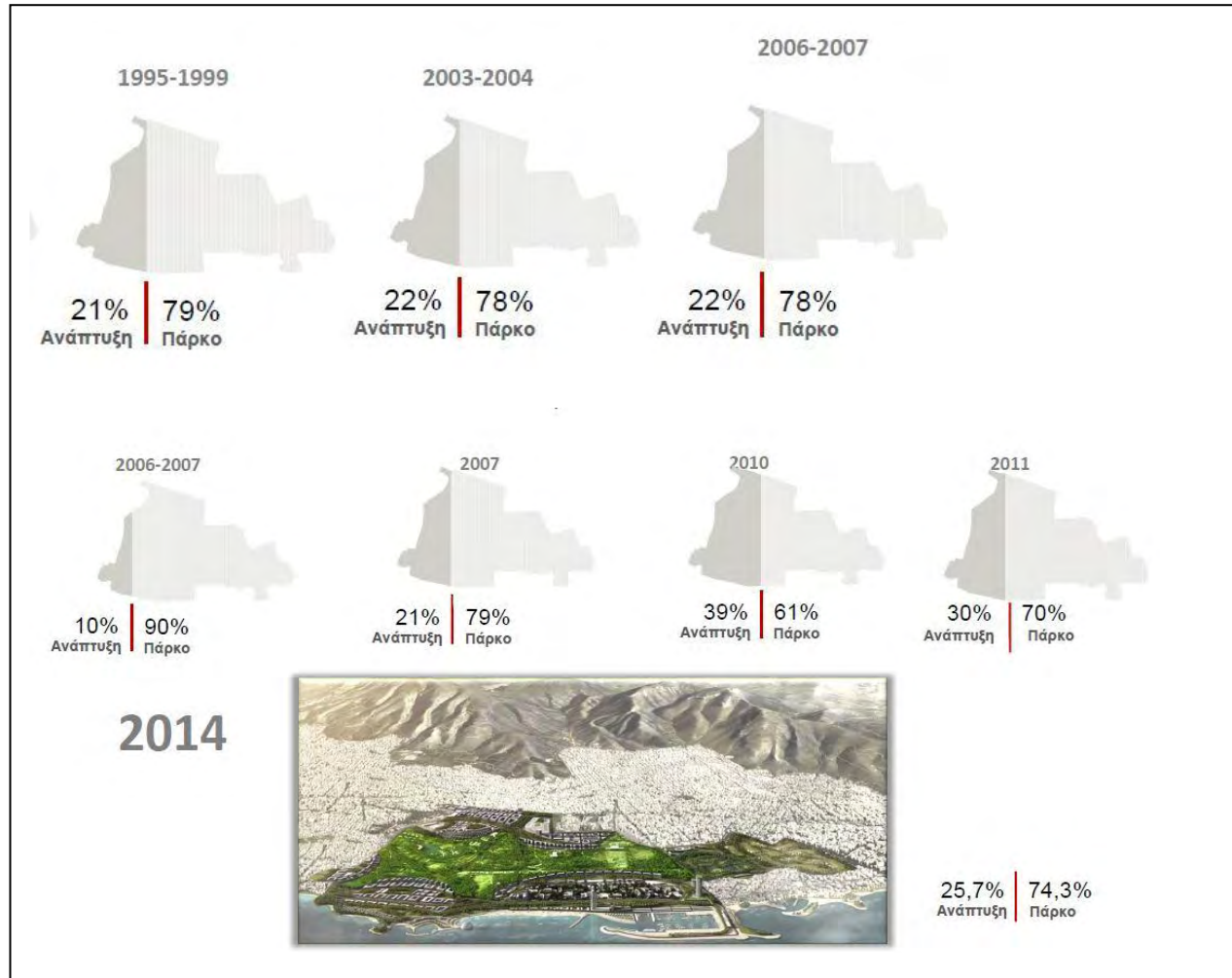
Πριν ξεκινήσει η διαδικασία της αξιολόγησης (κεφάλαιο 5) των προτάσεων ανάπτυξης για τον χώρο του τέως αερολιμένα, θα γίνει μία συνοπτική παρουσία (μέσω πίνακα και σχηματικής απεικόνισης) των κατευθύνσεων και των σχεδιασμού και των βασικών παραμέτρων που περιλαμβάνει κάθε προτεινόμενο σχέδιο αστικής ανάπλασης. Ο χώρος του Ελληνικού παραμένει ανεκμετάλλευτος και αποτελεί ένα αστικό κενό για την πόλη της Αθήνας εδώ και 19 χρόνια. Να σημειωθεί εδώ βέβαια, ότι η πρόταση της εταιρείας Lamda Development (επενδυτής) είναι δεσμευτική και από το 2016 θα ξεκινήσουν τα έργα υλοποίησής της. Παρόλα αυτά, θα μελετηθούν οι προοπτικές ανάπτυξης του χώρου και θα πραγματοποιηθεί μία συγκριτική αξιολόγηση όλων των μελετών/προτάσεων στο επόμενο κεφάλαιο.

Να σημειωθεί επίσης ότι το ερευνητικό πρόγραμμα του ΕΜΠ (ανάθεση από ΟΡΣΑ) με τίτλο «Ανάπτυξη του χώρου του αεροδρομίου Ελληνικού» (1995-2001) καθώς και η ολοκλήρωση και επικαιροποίησή του, προτείνουν τέσσερα εναλλακτικά σενάρια ανάπτυξης του χώρου (με διαφορετική 'θεματική ενότητα' το καθένα), χωρίς όμως να προβαίνει σε ένα τελικό προτεινόμενο (επικρατέστερο σενάριο). Για το λόγο αυτό η αξιολόγησή (κεφάλαιο 5) του θα γίνει βάσει και των 4 σεναρίων που προτείνει.

Στο παρακάτω εικόνα, απεικονίζονται σχηματικά (ως υπόβαθρο είναι η περιοχή του Ελληνικού) τα ποσοστά, που προτείνει κάθε πρόταση αστικής ανάπλασης (1995-2014), για την δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου και για ανάπτυξη άλλων χρήσεων (οικιστική, τουριστική, πολεοδομική ανάπτυξη κ.α.). Στη συνέχεια παρατίθεται ο πίνακας με τις συγκεντρωτικές προτάσεις και κατευθύνσεις κάθε σχεδίου ανάπτυξης του Ελληνικού.

4. Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

Εικόνα 4.24.: Συγκριτικά ποσοστά των προτάσεων αστικής ανάπλασης της περιοχής του Ελληνικού



Όπως φαίνεται στην εικόνα 4.23., δεν περιλαμβάνεται η πρόταση του κ. Σπύρου Πολλάλη η οποία έγινε το 2012. Το σχέδιο ανάπτυξης του κ. Πολλάλη προέβλεπε 40% για τη δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου και 60% για αστικής ανάπτυξη. Συγκεντρικά προκύπτει:

- 1995-1999, ΕΜΠ: 21% ανάπτυξη και 79% πάρκο,
- 2003-2004, ΥΠΕΧΩΔΕ Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός Ιδεών: 22% ανάπτυξη και 78% πάρκο,
- 2006-2007, ΥΠΕΧΩΔΕ: 21% ανάπτυξη και 79% πάρκο,
- 2007, ΕΜΠ α' φάση: 22% ανάπτυξη και 78% πάρκο,
- 2007, ΕΜΠ β' φάση: 10% ανάπτυξη και 90% πάρκο,
- 2010, ΕΜΠ: 39% ανάπτυξη και 61% πάρκο,
- 2011, Josep Acebillo: 30% ανάπτυξη και 70% πάρκο,
- 2012, Σπύρος Πολλάλης: 60% ανάπτυξη και 40% πάρκο και
- 2014, Lamda Development: 25,7% ανάπτυξη και 74,3% πάρκο.

Πηγή: ΤΑΙΠΕΔ, 2014

4. Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

Πίνακας 4.1.: Συγκεντρωτικός πίνακας προτάσεων από το 1995 έως το 2014 (1)

	<b>Μελέτη επικαιροποίησης του Α' Βραβείου του Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού Ιδεών «Μητροπολιτικό Πάρκο και Πολεοδομική Ανάπτυξη Ελληνικού», Serero and Fernadez Architects και ΥΠΕΧΩΔΕ, 2006 -2007</b>	<b>«Ολοκλήρωση και Επικαιροποίηση του ερευνητικού προγράμματος: Ανάπτυξη του χώρου του αεροδρομίου Ελληνικού», ΕΜΠ και ΟΡΣΑ, 2007</b>	<b>«Βασικές αρχές σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου στο Ελληνικό», ΕΜΠ και ΤΕΔΚΝΑ, 2010</b>	<b>«Strategic urban model of Hellinikon - New urban centrality», Josep Acebillo, 2011<sup>8</sup></b>	<b>«Η αξιοποίηση του Ελληνικού», Σπύρος Πολλάλης, 2012</b>	<b>«Ελληνικό: Μια νέα εποχή για την Ελλάδα - Ένας νέος τρόπος ζωής», Lamda Development, 2014</b>
<b>Ποσοστό από την συνολική έκταση για Μητροπολιτικό Πάρκο</b>	78%	79%	61%	70%	40%	25,70%
<b>Ποσοστό από την συνολική έκταση για Αστική Ανάπτυξη</b>	22%	21%	39%	30%	60%	74,30%
<b>Μικτός Συντελεστής Δόμησης</b>	0,25 και 2 για πολεοδομική ανάπτυξη	- <sup>9</sup>	Συνολικός Υλοποιημένος σ.δ.:0,058 (από 0,497 έως 0)	-	0,5	0.5
<b>Ποσοστό Κάλυψης</b>	-	-	Υλοποιημένο π.κ.: 4,27% (από 37,65% έως 0)	-	15%	11,6%

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

<sup>8</sup> Το μόνο που ορίζεται στην μελέτη είναι η ελάχιστη πυκνότητα 0,3/0,5=2M/3M

<sup>9</sup> Η παύλα σημαίνει ότι δεν αναφέρεται στην αντίστοιχη μελέτη



4. Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

Πίνακας 4.2.: Συγκεντρωτικός πίνακας προτάσεων από το 1995 έως το 2014 (2)

		<b>Μελέτη επικαιροποίησης του Α' Βραβείου του Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού Ιδεών «Μητροπολιτικό Πάρκο και Πολεοδομική Ανάπτυξη Ελληνικού», Serero and Fernandez Architects και ΥΠΕΧΩΔΕ, 2006 - 2007</b>	<b>«Ολοκλήρωση και Επικαιροποίηση του ερευνητικού προγράμματος: Ανάπτυξη του χώρου του αεροδρομίου Ελληνικού», ΕΜΠ και ΟΡΣΑ, 2007</b>	<b>«Βασικές αρχές σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου στο Ελληνικό», ΕΜΠ και ΤΕΔΚΝΑ, 2010</b>	<b>«Strategic urban model of Hellinikon - New urban centrality», Josep Acebillo, 2011</b>	<b>«Η αξιοποίηση του Ελληνικού», Σπύρος Πολλάλης, 2012</b>	<b>«Ελληνικό: Μια νέα εποχή για την Ελλάδα - Ένας νέος τρόπος ζωής», Lamda Development, 2014</b>
	Πολεοδομική Ανάπτυξη (έκταση)	1.300 στρέμματα (1.000 στρέμματα οι κατοικίες και οι εμπορικές χρήσεις και 300 στρέμματα οι υπόλοιπες χρήσεις)	1.100 στρέμματα	1.000 στρέμματα (περίπου)	980 στρέμματα	3.000 στρέμματα	2.600 στρέμματα
Χρήσεις γης (πολεοδομικής ανάπτυξης)	Κατοικία (γενική και αμιγής)	6,60% μαζί με 2 ξενοδοχεία	Δεν προτείνεται από το σχέδιο	Δεν προτείνεται από το σχέδιο	Προβλέπεται, αλλά δεν ορίζεται ποσοστό στην συνολική έκταση (6.500 κατοικίες αριθμητικά)	20%	37%
	Τουρισμός	11,33% μαζί με χρήσεις αναψυχής και πολιτισμού	Δεν προτείνεται από το σχέδιο	Δεν προτείνεται από το σχέδιο	Προβλέπεται, αλλά δεν ορίζεται ποσοστό στην συνολική έκταση	5%	10%

4. Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

	<b>Μελέτη επικαιροποίησης του Α' Βραβείου του Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού Ιδεών «Μητροπολιτικό Πάρκο και Πολεοδομική Ανάπτυξη Ελληνικού», Serero and Fernadez Architects και ΥΠΕΧΩΔΕ, 2006 - 2007</b>	<b>«Ολοκλήρωση και Επικαιροποίηση του ερευνητικού προγράμματος: Ανάπτυξη του χώρου του αεροδρομίου Ελληνικού», ΕΜΠ και ΟΡΣΑ, 2007</b>	<b>«Βασικές αρχές σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου στο Ελληνικό», ΕΜΠ και ΤΕΔΚΝΑ, 2010</b>	<b>«Strategic urban model of Hellinikon - New urban centrality», Josep Acebillo, 2011</b>	<b>«Η αξιοποίηση του Ελληνικού», Στύρος Πολλάλης, 2012</b>	<b>«Ελληνικό: Μια νέα εποχή για την Ελλάδα - Ένας νέος τρόπος ζωής», Lamda Development, 2014</b>
Γραφεία	12% μαζί με εμπορικές χρήσεις	Προβλέπεται, αλλά δεν ορίζεται ποσοστό στην συνολική έκταση	Δεν προτείνεται από το σχέδιο	Προβλέπεται, αλλά δεν ορίζεται ποσοστό στην συνολική έκταση	5%	9%
Εκπαίδευση - Έρευνα	Δεν προτείνεται από το σχέδιο	Δεν προτείνεται από το σχέδιο	Μόνο για έρευνα 4,34%	Προβλέπεται, αλλά δεν ορίζεται ποσοστό στην συνολική έκταση	4%	7%
Εμπόριο (λιανικό)	12% μαζί με γραφεία	Προβλέπεται, αλλά δεν ορίζεται ποσοστό στην συνολική έκταση	Προβλέπεται, αλλά δεν ορίζεται ποσοστό στην συνολική έκταση	Προβλέπεται, αλλά δεν ορίζεται ποσοστό στην συνολική έκταση	2%	9%
Πολιτισμός	Προτείνεται μαζί με την χρήση του τουρισμού	Προβλέπεται, αλλά δεν ορίζεται ποσοστό στην συνολική έκταση	4,59%	Δεν προτείνεται από το σχέδιο	4%	3%

4. Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

	<b>Μελέτη επικαιροποίησης του Α' Βραβείου του Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού Ιδεών «Μητροπολιτικό Πάρκο και Πολεοδομική Ανάπτυξη Ελληνικού», Serero and Fernadez Architects και ΥΠΕΧΩΔΕ, 2006 - 2007</b>	<b>«Ολοκλήρωση και Επικαιροποίηση του ερευνητικού προγράμματος: Ανάπτυξη του χώρου του αεροδρομίου Ελληνικού», ΕΜΠ και ΟΡΣΑ, 2007</b>	<b>«Βασικές αρχές σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου στο Ελληνικό», ΕΜΠ και ΤΕΔΚΝΑ, 2010</b>	<b>«Strategic urban model of Hellinikon - New urban centrality», Josep Acebillo, 2011</b>	<b>«Η αξιοποίηση του Ελληνικού», Σπύρος Πολλάλης, 2012</b>	<b>«Ελληνικό: Μια νέα εποχή για την Ελλάδα - Ένας νέος τρόπος ζωής», Lamda Development, 2014</b>	
Αθλητισμός	Δεν προτείνεται από το σχέδιο	Προβλέπεται, αλλά δεν ορίζεται ποσοστό στην συνολική έκταση	14,34%	Δεν προτείνεται από το σχέδιο	Δεν προτείνεται από το σχέδιο		4%
Υγεία - Πρόνοια	Δεν προτείνεται από το σχέδιο	Δεν προτείνεται από το σχέδιο	Δεν προτείνεται από το σχέδιο	Δεν προτείνεται από το σχέδιο	Δεν προτείνεται από το σχέδιο		3%
Ενότητα διοίκησης, εμπορίου, ήπιας αναψυχής, εμπορίου, ναυταθλητισμού και τοπικού κέντρου	Δεν προτείνεται από το σχέδιο	Δεν προτείνεται από το σχέδιο	10%	Δεν προτείνεται από το σχέδιο	Δεν προτείνεται από το σχέδιο		Δεν προτείνεται από το σχέδιο

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Παρατηρείται ότι δεν περιλαμβάνουν όλες οι μελέτες σαφείς κατευθύνσεις και ακριβής ποσοστά ή εκτάσεις για τις χρήσεις γης. Οι πιο λεπτομερές μελέτες είναι αυτή του Σπύρου Πολλάλη το 2012 και της Lamda Development το 2014. Αντιθέτως, η μελέτη/πρόταση που είναι στο πιο πρώιμο στάδιο με τις λιγότερες λεπτομέρειες για τον σχεδιασμό της περιοχής, είναι αυτή του Josep Acebillo το 2011. Επιπλέον κάποιες

4. Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

προτάσεις συνδυάζουν τις χρήσεις γης, δηλαδή για παράδειγμα γραφεία με εμπορικές χρήσεις ή τουρισμό με πολιτισμό κ.α. Όσον αφορά στους όρους δόμησης, δεν περιλαμβάνονται σε όλα τα σχέδια ο συντελεστής δόμησης και το ποσοστό κάλυψης της περιοχής.

Επίσης να σημειωθεί εδώ ότι η μελέτη του Josep Acebillo βρισκόταν σε πρώιμο στάδιο και δεν παρέχονται αρκετές πληροφορίες για το σχέδιο και την πρόταση. Όλα τα στοιχεία προήλθαν από την παρουσίαση που έκανε ο ίδιος το 2011.

Στον τελευταίο συγκεντρωτικό πίνακα (πίνακας 4.3.) θα παρουσιαστούν οι βασικές κατευθύνσεις (η ‘καρδιά’ της πρότασης) από κάθε σχέδιο. Στην ουσία θα γίνει αναφορά στην βασική κατεύθυνση που προβλέπει κάθε σχέδιο/πρόταση για την αστική ανάπτυξη/ανάπτυξη της περιοχής του πρώην αεροδρομίου. Παρατηρείται ότι ενώ όλες οι μελέτες/προτάσεις έχουν πρωταρχικό σκοπό τους την δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου, το σχέδιο ανάπτυξης του κ. Πολλάλη έχει σαν βασική του κατεύθυνση την πολεοδομική ανάπτυξη με μικρότερο ποσοστό από την συνολική έκταση για το πάρκο.

Πίνακας 4.3.: Συγκεντρωτικός πίνακας προτάσεων από το 1995 έως το 2014 (3)

	<b>Βασικές κατευθύνσεις για την ανάπτυξη του Ελληνικού</b>	<b>Χαρακτήρας πρότασης</b>
<b>Μελέτη επικαιροποίησης του Α' Βραβείου του Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού Ιδεών «Μητροπολιτικό Πάρκο και Πολεοδομική Ανάπτυξη Ελληνικού», Serero and Fernandez Architects και ΥΠΕΧΩΔΕ, 2006 - 2007</b>	Ανασύσταση των ρεμάτων της περιοχής και η αξιοποίηση τους ως πυκνωτών πρασίνου και κοινόχρηστων λειτουργιών (Softscapes). Πράσινος σχεδιασμός και Αρχιτεκτονική Τοπίου. Τέσσερα συστήματα οργάνωσης χώρου: 1) Softscapes, 2) Edges/Maximize Fontaze, 3) Hardscapes και 4) Programmatic Noise.	Μητροπολιτικό Πάρκο και οισικιστική, πολεοδομική ανάπτυξη

4. Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

	<b>Βασικές κατευθύνσεις για την ανάπτυξη του Ελληνικού</b>	<b>Χαρακτήρας πρότασης</b>
<b>«Ολοκλήρωση και Επικαιροποίηση του ερευνητικού προγράμματος: Ανάπτυξη του χώρου του αεροδρομίου Ελληνικού», ΕΜΠ και ΟΡΣΑ, 2007</b>	Προτείνει 4 εναλλακτικά σενάρια ανάπτυξης χωρίς όμως να επιλέγει ένα τελικό: 1) Θεματικά Πάρκα - Θεματική Ανψυχή, 2) Τέχνες και Λόγος - Πολιτιστικός Πόλος, 3) Κέντρο εκθέσεων, συνεδριάσεων και διεθνής έκθεση και 4) Αεραθλητισμός και τηλεπικοινωνιακή και διαστημική τεχνολογία.	Μητροπολιτικό Πάρκο Πρασίνου
<b>«Βασικές αρχές σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου στο Ελληνικό», ΕΜΠ και ΤΕΔΚΝΑ, 2010</b>	Δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου υψηλού πρασίνου, αθλητισμού και πολιτισμού. Αξιοποίηση υφιστάμενου κτιριακού αποθέματος και όχι εκ νέου δόμηση και έννοια του «αστικού αγρού».	Μητροπολιτικό Πάρκο Πρασίνου
<b>«Strategic urban model of Hellinikon - New urban centrality», Josep Acebillo, 2011</b>	Στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης με σκοπό την ενίσχυση της εικόνας της Αθήνας. Clusters και Bouleversds.	Μητροπολιτικό Πάρκο και οισκιστική, πολεοδομική ανάπτυξη

4. Προτάσεις Αστικής Ανάπλασης της Περιοχής του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (1995-2014)

	<b>Βασικές κατευθύνσεις για την ανάπτυξη του Ελληνικού</b>	<b>Χαρακτήρας πρότασης</b>
<b>«Η αξιοποίηση του Ελληνικού», Σπύρος Πολλάλης, 2012</b>	Έμφαση στην πολεοδομική ανάπτυξη και όχι στην δημιουργία πάρκου. Περιλαμβάνονται: 1) ανοιχτοί χώροι, 2) δίκτυα ροής κίνησης, 3) ανάπτυξη μικτών χρήσεων γης και 4) αειφόρος δόμηση. Βασικό στοιχείο ο «αστερίας».	Πολεοδομική και Οικιστική Ανάπτυξη και δεύτερος ο ρόλος του Μητροπολιτικού Πάρκου
<b>«Ελληνικό: Μια νέα εποχή για την Ελλάδα - Ένας νέος τρόπος ζωής», Lamda Development, 2014</b>	Αναπτυξιακός ρόλος έργου - περιοχή ορόσημο μικτών χρήσεων. Πολυλειτουργικό Μητροπολιτικό πάρκο «For North to South».	Μητροπολιτικό Πάρκο και οισκιστική, πολεοδομική ανάπτυξη

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

## **5. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ/ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΤΟΥ ΠΡΩΗΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ**

### ***Εισαγωγή***

Στο προηγούμενο κεφάλαιο παρουσιάστηκαν αναλυτικά οι προτάσεις αστικής ανάπτυξης/ανάπλασης που έχουν εκπονηθεί από το 1995 έως το 2014 για την περιοχή του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού. Στο παρόν κεφάλαιο θα γίνει η αξιολόγηση αυτών των προτάσεων/μελετών βάσει κριτηρίων αξιολόγησης. Τα κριτήρια αξιολόγησης διαμορφώθηκαν μέσα από την βιβλιογραφία (την σχετική με την αστική ανάπλαση και τους υπαίθριους αστικούς χώρους) και από προσωπική κρίση. Μέσα από τις βασικές αρχές σχεδιασμού των πάρκων και γενικά των υπαίθριων αστικών χώρων, τις κατευθύνσεις του νομοθετικού πλαισίου και τα παραδείγματα από την διεθνή εμπειρία περί των αστικών αναπλάσεων, διαμορφώθηκαν τα κριτήρια αξιολόγησης

### **5.1. ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ**

#### ***Εισαγωγή***

Για τη διαμόρφωση των κριτηρίων αξιολόγησης των προτάσεων που έχουν εκπονηθεί από το 1995 (το έτος που σταμάτησε η λειτουργία του αεροδρομίου Ελληνικού) έως και το 2014 (από διαφορετικούς φορείς, οργανισμούς, επενδυτές κλπ.), χρησιμοποιήθηκαν στοιχεία από την ελληνική και διεθνή βιβλιογραφία περί των αστικών υπαίθριων χώρων, των χώρων πρασίνου και των προγραμμάτων αστικής ανάπλασης. Επιπλέον, σημαντικές για την διαμόρφωση των κριτηρίων ήταν και οι κατευθύνσεις και οι διατάξεις του ν.4062/2012 (Ενότητα Α', «Αξιοποίηση του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού και άλλες διατάξεις», ΦΕΚ 70/Α 30.03.2012).

#### ***Βασικές αρχές σχεδιασμού πάρκων***

Η κατεύθυνση ανάπτυξης/ανάπλασης που δίνεται τόσο από το νομοθετικό πλαίσιο όσο και από τις μελέτες/προτάσεις είναι αυτή της δημιουργίας Μητροπολιτικού Πάρκου. Στο κεφάλαιο 1 της παρούσας διπλωματικής εργασίας (το οποίο αποτελεί το

5. Αξιολόγηση των Προτάσεων Ανάπτυξης/Ανάπλασης του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού

θεωρητικό υπόβαθρο) έγινε αναφορά στους υπαίθριους αστικούς χώρους και στα προγράμματα αστικής ανάπλασης. Τα πάρκα αποτελούν κατηγορία των υπαίθριων αστικών χώρων, και συνεπώς διέπονται από συγκεκριμένες αρχές σχεδιασμού. Σύμφωνα με τον Baud – Bony M. (1998), οι βασικές αρχές σχεδιασμού των πάρκων είναι οι εξής:

- Παρατήρηση της προσβασιμότητας και των υπαρχουσών χρήσεων του τόπου στον οποίο θα διαμορφωθεί το πάρκο, καθώς και των υπόλοιπων χρήσεων σε παρόμοιες περιοχές ή πάρκα.
- Καθορισμός του χαρακτήρα, της προσωπικότητας, της μοναδικότητας κάθε πάρκου, αναφορικά με το περιβάλλον του και τις ανάγκες της κοινωνίας.
- Αποφυγή του υπερβολικού σχεδιασμού, της υπερβολικής φύτευσης και του υπερβολικού εξοπλισμού του σε εγκαταστάσεις, με εξαίρεση στοιχεία που επιτρέπουν την πολλαπλή και ποικίλη χρήση του σε διαφορετικές χρονικές στιγμές.
- Ελαχιστοποίηση των οικολογικών επιπτώσεων, μέσω διάφορων μεθόδων.
- Ανάπτυξη πολλαπλών χρήσεων και δραστηριοτήτων (γρασίδι, μονοπάτια, σκληρές επιφάνειες κ.α.), καθώς και αποφυγή δραστηριοτήτων οι οποίες απευθύνονται σε συγκεκριμένες μόνο κοινωνικές ομάδες. Συνδυασμός διάφορων παθητικών δραστηριοτήτων με τις δραστηριότητες αναψυχής.
- Αποφυγή του υψηλού κόστους συντήρησης.
- Απάντηση στην αναμενόμενη πίεση χρήσης (answer the expected use pressure): οι επιφάνειες γρασιδιού και οι υπόλοιπες επιφάνειες πρασίνου είναι πολύ πιο δύσκολο να συντηρηθούν από ότι τα ‘mineral parks’ με εκτεταμένες σκληρές επιφάνειες. Τα τελευταία μπορεί να απαιτούν υψηλότερο κόστος κατασκευής, αλλά έχουν χαμηλότερο κόστος συντήρησης.
- Η οργάνωση του συμμετοχικού σχεδιασμού: συναντήσεις με τους αντιπροσώπους όλων των ενδιαφερόμενων ομάδων (σχεδιαστές, πολεοδόμοι, χορηγοί, κάτοικοι κ.α.) για συμμετοχή τους στις αποφάσεις σχεδιασμού.

Όλα αυτά πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στον σχεδιασμό αστικών υπαίθριων χώρων και συγκεκριμένα πάρκων (είτε πρόκειται για Μητροπολιτικά πάρκα ή για θεματικά). Εάν πρόκειται για Μητροπολιτικό Πάρκο, όπως είναι η περίπτωση του Ελληνικού, τότε ένα άλλο σημαντικό στοιχείο για τον σχεδιασμό και την αξιολόγηση είναι ο



5. Αξιολόγηση των Προτάσεων Ανάπτυξης/Ανάπλασης του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού

Μητροπολιτικός χαρακτήρας του σχεδίου αστικής ανάπτυξης κάθε πρότασης, δηλαδή κατά πόσο προάγεται ή όχι.

Επιπλέον, μία από τις σημαντικότερες παραμέτρους στο σχεδιασμό των αστικών υπαίθριων χώρων (και των πάρκων) είναι η προσπελασιμότητά (προσβασιμότητα) τους και η σύνδεσή τους με τους φυσικούς υπαίθριους χώρους. Απαραίτητες προϋποθέσεις για τη σύνδεση και την ένταξή τους στην πόλη είναι η οριοθέτηση τους, η σταδιακή απομάκρυνση των μη συμβατών χρήσεων, η διασφάλιση και η προστασία τους [Κοσμάκη Π., 1998].

**Νόμος 4062/2012**

Βάσει του ν. 4062/2012, με την δημιουργία του Μητροπολιτικού Πάρκου στην περιοχή του Ελληνικού επιδιώκονται τα εξής παρακάτω:

- Η συμβολή στους εθνικούς δημοσιονομικούς και αναπτυξιακούς στόχους για την αξιοποίηση της δημόσιας περιουσίας,
- Η προσέλκυση επενδύσεων και δραστηριοτήτων υψηλής προστιθέμενης αξίας για την οικονομία της Αττικής και εν γένει της χώρας, καθώς και η ενίσχυση της επιχειρηματικής καινοτομίας,
- Η δημιουργία θέσεων εργασίας σε τομείς με υψηλή ανταγωνιστικότητα για την οικονομία της Αττικής και εν γένει της χώρας,
- Η ανάδειξη της Αθήνας σε πολιτιστική μητρόπολη, τουριστικό πόλο διεθνούς ακτινοβολίας και σημαντικό κέντρο οικονομικής ανάπτυξης και επιχειρηματικότητας, καθώς και εκπαίδευσης και έρευνας, στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου και των Βαλκανίων,
- Η δημιουργία ενός μητροπολιτικού πόλου πολλαπλών λειτουργιών, εθνικής εμβέλειας και διεθνούς αναφοράς,
- Η εφαρμογή πρότυπων προγραμμάτων αστικής ανάπτυξης και ανασυγκρότησης και η απόδοση στο
- ευρύτερο μητροπολιτικό συγκρότημα της πρωτεύουσας χώρων πρασίνου και αναψυχής, καθώς και πολιτιστικών, αθλητικών, τουριστικών, εκπαιδευτικών, ερευνητικών και κοινωνικών υποδομών υψηλής ποιότητας,

5. Αξιολόγηση των Προτάσεων Ανάπτυξης/Ανάπλασης του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού

- Η εφαρμογή προτύπων σχεδίων, μεθόδων και τεχνικών για την αξιοποίηση του θαλάσσιου μετώπου του Σαρωνικού και τη στροφή της πόλης προς τη θάλασσα.

Οι στόχοι αυτοί που προάγονται από το νόμο 4062/2012 θα αποτελέσουν μία παράμετρο για την τελική διαμόρφωση των κριτηρίων αξιολόγησης (δηλαδή κατά πόσον τα σχέδια ανάπτυξης ανταποκρίνονται σε αυτούς). Τέλος, όπως έχει ήδη αναφερθεί στο κεφάλαιο 1, τα βασικότερα οφέλη από τους επιτυχημένους αστικούς υπαίθριους χώρους είναι κυρίως:

1. Κοινωνικά οφέλη,
2. Οφέλη υγείας,
3. Περιβαλλοντικά οφέλη και τέλος,
4. Κοινωνικά οφέλη.

Πέραν όμως από την βιβλιογραφία, το νομοθετικό πλαίσιο, τα οφέλη και τις βασικές αρχές σχεδιασμού των αστικών υπαίθριων χώρων και των πάρκων, τα κριτήρια θα βασιστούν και σε προσωπική κρίση.

## 5.2. ΤΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

Σε γενικές γραμμές, τα κριτήρια αφορούν τέσσερις μεγάλες κατηγορίες κριτηρίων, οι οποίες είναι:

1. Περιβαλλοντικά Κριτήρια,
2. Οικονομικά Κριτήρια,
3. Κοινωνικά Κριτήρια,
4. Χωροταξικά, Πολεοδομικά – Αρχιτεκτονικά Κριτήρια (στην ουσία χωρικά).

Ειδικότερα, μέσα από αυτές τις ευρύτερες κατηγορίες και όσο παρουσιάστηκαν παραπάνω στο παρών κεφάλαιο, προκύπτουν τα ακόλουθα κριτήρια:

1. Ο Μητροπολιτικός Χαρακτήρας του σχεδίου
  - Κατά πόσο επιτυγχάνεται ο συνδυασμός και το είδος των χρήσεων, με άξονα την εξασφάλιση του πολυλειτουργικού χαρακτήρα,
  - Η μητροπολιτική κλίμακα και εμβέλεια αναφοράς των παρεμβάσεων,
  - Η βελτίωση της εικόνας και της ελκυστικότητας της Αθήνας,

5. Αξιολόγηση των Προτάσεων Ανάπτυξης/Ανάπλασης του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού
  - Η συνεκτικότητα του χώρου και ο ενιαίος σχεδιασμός και,
  - Η υπερτοπική προσβασιμότητα.
2. Ο Καθορισμός της Χωρικής Ταυτότητας και του Δημοσίου Χαρακτήρα του Πάρκου
  - Αν προσδιορίζεται η ταυτότητα και η μοναδικότητα του πάρκου αναφορικά με το περιβάλλον και τις ανάγκες της κοινωνίας και,
  - Αν ο σχεδιασμός εξασφαλίζει ευελιξία χωρικής οργάνωσης και κινήσεων, δηλαδή αν ο υπαίθριος χώρος του πάρκου είναι ελεύθερα προσβάσιμος και προσιτός σε όλες τις κοινωνικές ομάδες.
3. Ένταξη του Πάρκου και της περιοχής πολεοδομικής ανάπτυξης στην ευρύτερη περιοχή και στο σύνολο του πολεοδομικού συγκροτήματος
  - Στη δυνατότητα μεγιστοποίησης της πρόσβασης διαμέσου δημόσιων μεταφορικών μέσων και,
  - Την επαρκή δυνατότητα πρόσβασης και σύνδεσης του πάρκου μέσω του υφιστάμενου και του σχεδιαζόμενου μητροπολιτικού οδικού δικτύου.
4. Η Χωροθέτηση και η Κατανομή των Χρήσεων γης
  - Η ποικιλία, η ανάμειξη και η αλληλεπίδραση των χρήσεων γης και των λειτουργιών του χώρου, χωρίς να παρουσιάζονται συγκρούσεις.
5. Η Αξιοποίηση του Υφιστάμενου Κτιριακού Αποθέματος
  - Επανάχρηση ή επανασχεδιασμός των υφιστάμενων κτιρίων με νέες χρήσεις και,
  - Ενσωμάτωση των παλαιότερων υποδομών, όπως είναι οι διάδρομοι προσγείωσης και απογείωσης και οι εγκαταστάσεις της Πολεμικής και Πολιτικής Αεροπορίας στο σχέδιο ανάπτυξης.
6. Εξασφάλιση Κοινωνικής Λειτουργίας Πάρκου
  - Πλουραλισμός, δημοκρατικότητα και δημόσιος χαρακτήρας χώρου,
  - Ενθάρρυνση συνεύρεσης διαφορετικών κοινωνικών ομάδων και η αποφυγή μονομερούς ωφέλειας,
  - Η βελτίωση των κοινωνικών εξυπηρετήσεων και του κοινωνικού εξοπλισμού και,
  - Η ασφαλής προσβασιμότητα.

5. Αξιολόγηση των Προτάσεων Ανάπτυξης/Ανάπλασης του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού

7. Αναβάθμιση Ανθρωπογενούς και Φυσικού Περιβάλλοντος

- Ανασύσταση βιοποικιλότητας και οικολογικών λειτουργιών (αστικοί βιότοποι και χώροι πρασίνου),
- Διασπορά περιβαλλοντικών οφελών,
- Ποιοτικά και ποσοτικά χαρακτηριστικά φυτεύσεων,
- Ανάδειξη και αναβάθμιση παράκτιου μετώπου (φυσική συνέχεια μεταξύ της περιοχής),
- Συνετή διαχείριση φυσικών και υδάτινων πόρων,
- Μείωση χρήσης I.X. και,
- Σχεδιασμός με άξονα την εξοικονόμηση ενέργειας (πράσινος σχεδιασμός).

8. Οικονομική Βιωσιμότητα

- Αυτοχρηματοδότηση έργου με διάθεση μέρους του χώρου σε ήπια αστική ανάπτυξη,
- Ενίσχυση απασχόλησης και μείωση ανεργίας των κατοίκων της περιοχής με νέες θέσεις εργασίας,
- Χαμηλό κόστος υλοποίησης και συντήρησης έργου (νέες σχεδιαστικές προτάσεις),
- Σύνθεση χρήσεων με άξονα τη βέλτιστη αξιοποίηση των εγγενών δυνατοτήτων της (συνέργεια χρήσεων γης) και,
- Εξασφάλιση οικονομικών ωφελειών για όλο το Λεκανοπέδιο Αττικής.

9. Αποτελεσματική Διαχείριση

- Συνεπής, ορθολογική και ενιαία διαχείριση του συνολικού προγράμματος,
- Δυνατότητα διαχείρισης του χώρου και,
- Ίδρυση Φορέα Διαχείρισης Πάρκου, καθώς και εξασφάλιση πόρων για τον φορέα.

Αν και το κριτήριο της οικονομικής βιωσιμότητας ενός έργου είναι ιδιαίτερο σημαντικό για την αξιολόγηση των προτάσεων, σε πολλές από τις μελέτες ανάπτυξης της περιοχής του Ελληνικού από το 1995 έως το 2014, δεν δίνονται ακριβή οικονομικά στοιχεία και στοιχεία κόστους υλοποίησης και συντήρησης του έργου, και έτσι γίνεται δύσκολη η αξιολόγησή τους.

5. Αξιολόγηση των Προτάσεων Ανάπτυξης/Ανάπλασης του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού

Κάθε κριτήριο αξιολόγησης διαθέτει έναν Συντελεστή Βαρύτητας (Σ.Β.) ανάλογα με το πόσο σημαντικό είναι στην αξιολόγηση.

Στο παρακάτω σχήμα παρουσιάζονται συνολικά οι ευρύτερες κατηγορίες κριτηρίων με τα ειδικότερα κριτήρια αξιολόγησης. Να σημειωθεί εδώ ότι ορισμένα κριτήρια εντάσσονται σε περισσότερες από μία ευρύτερες κατηγορίες.

Στο επόμενο εδάφιο θα πραγματοποιηθεί η αξιολόγηση των προτάσεων βάσει των παρακάτω κριτηρίων.

Πίνακας 5.1.: Κριτήρια Αξιολόγησης Προτάσεων

<b>ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ</b>	
Περιβαλλοντικά Κριτήρια	1. Αναβάθμιση Ανθρωπογενούς και Φυσικού Περιβάλλοντος
	2. Διατήρηση Βιοποικιλότητας και Οικολογικών Λειτουργιών
Οικονομικά Κριτήρια	1. Οικονομική Βιωσιμότητα
	2. Προοπτικές Οικονομική Ανάπτυξη (νέες θέσεις εργασίας κλπ.)
	3. Αποτελεσματική Διαχείριση
Κοινωνικά Κριτήρια	1. Εξασφάλιση Κοινωνικής Λειτουργίας Πάρκου
	2. Ο Καθορισμός της Χωρικής Ταυτότητας και του Δημόσιου Χαρακτήρα
Χωροταξικά, Πολεοδομικά και Αρχιτεκτονικά Κριτήρια	1. Μητροπολιτικός Χαρακτήρας
	2. Χωροθέτηση, Κατανομή και Ανάμειξη των Χρήσεων γης
	3. Η Αξιοποίηση του Υφιστάμενου Κτιριακού Αποθέματος

5. Αξιολόγηση των Προτάσεων Ανάπτυξης/Ανάπλασης του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού

Χωροταξικά, Πολεοδομικά και Αρχιτεκτονικά Κριτήρια	4. Υπερτοπική και Τοπική Προσβασιμότητα (οδικό δίκτυο, πεζοδρομήσεις κλπ.)
	5. Ένταξη του Πάρκου και της περιοχής πολεοδομικής ανάπτυξης στην ευρύτερη περιοχή και στο σύνολο του πολεοδομικού συγκροτήματος

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Παρατηρείται σε αυτό το σημείο η σύνδεση των παραπάνω κριτηρίων με όσο προτείνουν τόσο το νομοθετικό πλαίσιο όσο και οι αρχές σχεδιασμού των αστικών υπαίθριων χώρων. Υπάρχει δηλαδή αντιστοιχία και συγχρονισμός, και κάθε ένα ενσωματώνεται στις ευρύτερες κατηγορίες κριτηρίων αξιολόγησης.

### 5.3. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ

Σε αυτό το εδάφιο θα πραγματοποιηθεί η αξιολόγηση των προτάσεων βάσει των κριτηρίων που παρουσιάστηκαν παραπάνω. Ο Συντελεστής Βαρύτητας κάθε κριτηρίου είναι διαφορετικός, ανάλογα με την σημασία και την σπουδαιότητα κάθε κριτηρίου και κυμαίνεται από 0 (δεν υπάρχει κριτήριο με μηδενική σπουδαιότητα) έως 2, όπου είναι το μέγιστο. Οι προτάσεις/μελέτες αστικής ανάπτυξης/ανάπλασης για την περιοχή του Ελληνικού ξεκινούν από το 1995, το έτος που έπαυσε η λειτουργία του αερολιμένα μετά τον νόμο 2338/1995.

Στην φάση της αξιολόγησης δεν θα συμπεριληφθούν όλες οι προτάσεις όπως αυτές παρουσιάστηκαν στο κεφάλαιο 4. Όπως αναφέρθηκε ήδη, δύο από τις προτάσεις/μελέτες αστικής ανάπτυξης για την περιοχή του ελληνικού έχουν επικαιροποιηθεί και παρουσιάστηκαν ολοκληρωμένες έπειτα από κάποιο χρονικό διάστημα. Αυτές είναι:

1. Η μελέτη του ΕΜΠ με ανάθεση από τον ΟΡΣΑ, με τίτλο «Η ανάπτυξη του χώρου του αεροδρομίου του Ελληνικού», 1995 – 2001: Επικαιροποιήθηκε με την μελέτη από το ΕΜΠ με ανάθεση από τον ΟΡΣΑ, με τίτλο «Ολοκλήρωση και επικαιροποίηση του ερευνητικού προγράμματος: Ανάπτυξη του χώρου του αεροδρομίου Ελληνικού», το 2007.

5. Αξιολόγηση των Προτάσεων Ανάπτυξης/Ανάπλασης του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού

2. Το Α' Βραβείο του Διεθνή Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού Ιδεών «Μητροπολιτικό Πάρκο και Πολεοδομική Ανάπτυξη Ελληνικού», DZO Architecture, με ανάθεση από το ΥΠΕΧΩΔΕ και τον ΟΡΣΑ, 2003-2004: Επικαιροποιήθηκε με την μελέτη των Serero και Fernandez Architects, με ανάθεση από το ΥΠΕΧΩΔΕ και τον ΟΡΣΑ, το 2006 - 2007.

Είναι λοιπόν λογικό από την διαδικασία της αξιολόγησης να 'περάσουν' οι επικαιροποιημένες και ολοκληρωμένες μελέτες για την ανάπτυξη του πρώην αεροδρομίου, και όχι οι αρχικές τους. Στο κεφάλαιο 4 της παρούσας διπλωματικής εργασίας παρουσιάστηκαν και οι αρχικές μελέτες, καθώς στην ουσία επρόκειτο για το χρονικό των προτάσεων αστικής ανάπλασης/ανάπτυξης που έχουν πραγματοποιηθεί από το κλείσιμο του αεροδρομίου (1995) έως και σήμερα.

Στον πίνακα, η διαβάθμιση της αξιολόγησης θα πραγματοποιηθεί με την προσθήκη + (συν) και - (μείον), για κάθε μία πρόταση και κριτήριο αντίστοιχο. Το συν σημαίνει ότι το κριτήριο προβλέπεται, προτείνεται και ενσωματώνεται στην πρόταση αστικής ανάπτυξης της περιοχής. Από την άλλη πλευρά το μείον έχει την αντίθετη σημασία. Για την καλύτερη αξιολόγηση και διαβάθμιση (ανάλογα με το βαθμό που εμφανίζεται ή προτείνεται μέσα στο εκάστοτε σχέδιο) της τελικής βαθμολογίας (πέραν από τους Συντελεστές Βαρύτητας), η κλίμακα της βαθμολογίας θα είναι η εξής:

Πίνακας 5.2.: Διαβάθμιση Βαθμολογίας Κριτηρίων

Έντονα Θετικό	++
Θετικό	+
Ουδέτερο - Μέση κατάσταση	0
Αρνητικό	-
Έντονα Αρνητικό	--

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Στην τελική βαθμολογία θα ληφθεί υπόψη ο Συντελεστής Βαρύτητας κάθε κριτηρίου και η αντίστοιχη βαθμολογία (διαβάθμιση) που έχει κάθε πρόταση. Αναλυτικά παρουσιάζονται όλα τα παραπάνω στον πίνακα αξιολόγησης (πίνακας 5.3.). Στην αξιολόγηση πολύ σημαντικά κρίνονται τα οικονομικά και τα χωρικά κριτήρια.

Πίνακας 5.3.: Αξιολόγηση Προτάσεων

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ</b>								
			<b>ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ (1995-2014)</b>					
<b>ΤΥΠΟΙ ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ</b>	<b>ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ</b>	<b>ΣΥΝΤΕΛΕΣΤ ΗΣ ΒΑΡΥΤΗΤΑΣ (Σ.Β.)</b>	<b>ΥΠΕΧΩΔΕ ΚΑΙ SERERO ARCHITECTS, 2006 - 2007</b>	<b>ΕΜΠ ΚΑΙ ΟΡΣΑ, 2007</b>	<b>ΕΜΠ ΚΑΙ ΤΕΛΚΝΑ, 2010</b>	<b>JOSEP ACEBILL O, 2011</b>	<b>ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΛΑΛΗ Σ, 2012</b>	<b>LAMDA DEVELOPME NT, 2014</b>
<b>ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ</b>	Αναβάθμιση Ανθρωπογενούς και Φυσικού Περιβάλλοντος	2	+	+	++	+	++	++
	Διατήρηση Βιοποικιλότητας και Οικολογικών Λειτουργιών	1	+	+	+	+	+	+
<b>ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ</b>	Οικονομική Βιωσιμότητα	2	++	+	+	-	++	++
	Προοπτικές Οικονομικής Ανάπτυξης (νέες θέσεις εργασίας κλπ.)	2	0	0	0	++	++	++
	Αποτελεσματική Διαχείριση	1	-	++	-	-	-	-



5. Αξιολόγηση των Προτάσεων Ανάπτυξης/Ανάπλασης του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού

ΤΥΠΟΙ ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ	ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΒΑΡΥΤΗΤΑΣ (Σ.Β.)	ΥΠΕΧΩΔΕ ΚΑΙ SERERO ARCHITECTS, 2006 - 2007	ΕΜΠ ΚΑΙ ΟΡΣΑ, 2007	ΕΜΠ ΚΑΙ ΤΕΛΚΝΑ, 2010	JOSEP ACEBILL O, 2011	ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΛΑΛΗΣ, 2012	LAMDA DEVELOPMENT, 2014
<b>ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ</b>	Εξασφάλιση Κοινωνικής Λειτουργίας Πάρκου	2	+	++	++	+	+	+
	Ο Καθορισμός της Χωρικής Ταυτότητας και του Δημόσιου Χαρακτήρα	1	+	+	+	+	+	+
<b>ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΑ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΚΑΙ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ</b>	Μητροπολιτικός Χαρακτήρας	2	++	++	++	++	-	++
	Χωροθέτηση, Κατανομή και Ανάμειξη των Χρήσεων γης	1,5	+	+	+	-	++	++
	Η Αξιοποίηση του Υφιστάμενου Κτιριακού Αποθέματος	1	--	+	++	-	-	--
	Υπερτοπική και Τοπική Προσβασιμότητα (οδικό δίκτυο, πεζοδρομήσεις κλπ.)	1,5	+	+	+	0	++	+

5. Αξιολόγηση των Προτάσεων Ανάπτυξης/Ανάπλασης του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού

	<b>ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ</b>	<b>ΣΥΝΤΕΛΕΣΤ ΗΣ ΒΑΡΥΤΗΤΑΣ (Σ.Β.)</b>	<b>ΥΠΕΧΩΔΕ ΚΑΙ SERERO ARCHITEC TS, 2006 - 2007</b>	<b>ΕΜΠ ΚΑΙ ΟΡΣΑ, 2007</b>	<b>ΕΜΠ ΚΑΙ ΤΕΛΚΝΑ, 2010</b>	<b>JOSEP ACEBILL O, 2011</b>	<b>ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΛΑΛΗ Σ, 2012</b>	<b>LAMDA DEVELOPME NT, 2014</b>
	Ένταξη του Πάρκου και της περιοχής πολεοδομικής ανάπτυξης στην ευρύτερη περιοχή και στο σύνολο του πολεοδομικού συγκροτήματος	2	+	+	+	+	+	+
<b>ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ</b>			16	22	22	10,5	22	23,5

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Παρατηρείται ότι η μελέτη της Lamda Development το 2014 συγκεντρώνει την μεγαλύτερη βαθμολογία βάσει των συντελεστών βαρύτητας κάθε κριτηρίου αξιολόγησης. Αντίθετα, η πρόταση του Ισπανού αρχιτέκτονα Josep Acebillo το 2011 έχει μόλις 10,5 συνολική βαθμολογία. Αυτό εν μέρει είναι λογικό, καθώς βρισκόταν σε πρώιμο στάδιο, χωρίς να δίνονται λεπτομερές στοιχεία. Στη συνέχεια, θα αναλυθεί η αξιολόγηση κάθε πρότασης/μελέτης. Τρεις μελέτες/προτάσεις αστικής ανάπτυξης της περιοχής συγκεντρώνουν την ίδια τελική βαθμολογία (22) αν και έχουν διαφορετική ‘κατανομή’ και βαθμολογία στα κριτήρια αξιολόγησης. Αυτές είναι οι μελέτες του ΕΜΠ το 2007 και το 2010 αντίστοιχα και η πρόταση του καθηγητή κ. Σπύρου Πολλάλη το 2012.

### **Συμπεράσματα Αξιολόγησης**

Έπειτα από την διαδικασία αξιολόγησης των προτάσεων ανάπτυξης της περιοχής του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού, οι οποίες έχουν ως αφετηρία το 1995 (μετά την παύση της λειτουργίας του ως αερολιμένα), θα παρατεθούν τα συμπεράσματα της αξιολόγησης, βάσει και του πίνακα αλλά και του περιεχομένου κάθε πρότασης αστικής ανάπτυξης/ανάπλασης (κεφάλαιο 4 παρούσας διπλωματικής εργασίας).

Πρώτου αναλυθεί η αξιολόγηση κάθε πρότασης, παρατηρείται ότι κοινός παρανομαστής σχεδόν σε όλες τις μελέτες είναι η δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου στο εσωτερικό της περιοχής του Ελληνικού (βάσει και του θεσμικού πλαισίου, όπου δίνεται αυτή η κατεύθυνση ανάπτυξης). Παρόλα αυτά η μελέτη του κ. Σπύρου Πολλάλη το 2012, διατηρεί ως δευτερεύον στοιχείο του σχεδιασμού το πάρκο, ενώ προάγεται μέσα από το σχέδιο η πολεοδομική και οικιστική ανάπτυξη της περιοχής.

Αρχικά στην μελέτη του ΥΠΕΧΩΔΕ και των Serero Architects (Α' βραβείο) το 2006 - 2007, η οποία έχει τίτλο «Επικαιροποίηση και Εξειδίκευση της Μελέτης Γενικής Διάταξης και Προγράμματος Ανάπτυξης της συνολικής έκτασης του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού», κυρίαρχο ρόλο έχει ο Πράσινος Σχεδιασμός και η Αρχιτεκτονική Τοπίου. Στην τελική βαθμολογία της αξιολόγησης συγκέντρωσε 16 τελικό βαθμό αξιολόγησης. Η εν λόγω μελέτη στερείται σε μεγάλο βαθμό οικονομικών στοιχείων και δεν προτείνει την σύσταση φορέα διαχείρισης του ακίνητου. Επιπλέον, περιλαμβάνει συνοδευτικές θεματικές μελέτες συγκοινωνιακού σχεδιασμού, αποχέτευσης όμβριων υδάτων, αντιπλημμυρικής προστασίας και ανασύστασης ρεμάτων, όπως και πηγών νερού άρδευσης (δεν εκπονεί Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων). Αποτελεί ένα ολοκληρωμένο σχέδιο πρότασης ανάπτυξης με ακριβή στοιχεία και κατευθύνσεις σχεδιασμού.

Επίσης, δίνονται οι εκτάσεις για το πάρκο, για την περιοχή πολεοδομικής ανάπτυξης, για την περιοχή οικιστικής ανάπτυξης και τα ποσοστά των άλλων χρήσεων γης που αναπτύσσονται τόσο στο πάρκο όσο και στην περιοχή πολεοδομικής ανάπτυξης. Το σχέδιο εντάσσεται αρμονικά στο περιβάλλον και στην ευρύτερη περιοχή και 'ακολουθεί' τις διαμορφώσεις του εδάφους (όπως είναι τα ρέματα). Η χωρική οργάνωση βασίζεται στο πλέγμα που προκύπτει από τους διαδρόμους (softscapes),

5. Αξιολόγηση των Προτάσεων Ανάπτυξης/Ανάπλασης του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού

ενώ η χωροθέτηση των διάφορων δραστηριοτήτων γίνεται με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να επιτυγχάνεται η αλληλεπίδραση μεταξύ τους. Από τα υφιστάμενα κτίρια δεν διατηρείται μεγάλος αριθμός συνολικά, αλλά εντάσσονται στην πρόταση και διατηρούνται οι σκληρές επιφάνειες (διάδρομοι προσγείωσης και απογείωσης). Το δίκτυο κυκλοφορίας είναι ικανοποιητικό και παρέχει την σωστή προσβασιμότητα και συνδεσιμότητα μεταξύ αστικού ιστού και πάρκου. Συνεπώς έτσι ενισχύεται η ένταξη του πάρκου στην ευρύτερη περιοχή και ο δημόσιος χαρακτήρας του. Οι περιοχές αστικής ανάπτυξης αποτελούν συνέχεια του αστικού ιστού. Αυτό είναι μεν ένα θετικό στοιχείο, αλλά από την άλλη ο συνολικός σχεδιασμός τους, μαζί με τις καμπύλες και τα περίτεχνα σχήματα, δεν γίνεται σαφής και ευανάγνωστος στον επισκέπτη.

Η ‘ραχοκοκαλιά’ του συστήματος οργάνωσης είναι οι Διάδρομοι Πρασίνου και Δραστηριοτήτων (softscapes), οι οποίοι και διαδραματίζουν τον σημαντικότερο ρόλο. Η υπογειοποίηση της Λεωφόρου Ποσειδώνος, συμβάλει στην σύνδεση και στην αποκατάσταση της περιοχής με το παράκτιο μέτωπο. Τέλος, σχεδόν όλος ο σχεδιασμός βασίζεται σε θέματα περιβαλλοντικά, ενέργειας και αύξησης του επιπέδου ζωής των κατοίκων. Παρόλα αυτά, το μειονέκτημά του έγκειται σε οικονομικά θέματα και θέματα διαχείρισης του πάρκου.

Το επόμενο ερευνητικό πρόγραμμα για την ανάπτυξη του χώρου του Ελληνικού, το οποίο και αξιολογήθηκε, είναι αυτό του ΕΜΠ με ανάθεση από τον ΟΡΣΑ, το 2007, με τίτλο «Ολοκλήρωση και Επικαιροποίηση του Ερευνητικού Προγράμματος: Ανάπτυξη του χώρου του Αεροδρομίου Ελληνικού». Η μελέτη αυτή συγκεντρώνει, βάσει του πίνακα αξιολόγησης 5.2., έναν πολύ καλό τελικό βαθμό, ίσο με 22. Τα αρνητικά στοιχεία της μελέτης είναι η πολυπλοκότητα της και οι μη σαφείς κατευθύνσεις σχεδιασμού. Αυτό συμβαίνει, διότι δεν δίνεται από το ερευνητικό πρόγραμμα ένα σαφές σχέδιο ανάπτυξης για τον χώρο του Ελληνικού, αλλά προτείνονται τέσσερα εναλλακτικά σενάρια ανάπτυξης, χωρίς στο τέλος να καταλήγει στο επικρατέστερο (αν και τα αξιολογεί).

Και σε αυτό το ερευνητικό πρόγραμμα λείπουν τα οικονομικά στοιχεία κατασκευής, συντήρησης κλπ. Παρόλα αυτά, είναι η μόνη μελέτη (αφιερώνει ένα ολόκληρο κεφάλαιο – μέρος) η οποία προτείνει την σύσταση φορέα διαχείρισης για την περιοχή του πρώην αεροδρομίου. Το Μητροπολιτικό Πάρκο κατέχει και εδώ το βασικό στοιχείο του σχεδιασμού. Και στα τέσσερα σενάρια δεν προτείνεται οικιστική

5. Αξιολόγηση των Προτάσεων Ανάπτυξης/Ανάπλασης του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού

ανάπτυξη, αλλά μόνο χρήσεις γης όπως είναι ο τουρισμός, ο πολιτισμός, ο αθλητισμός, η έρευνα και η τεχνολογία. Κάθε ένα από τα τέσσερα σενάρια διαθέτει έναν διαφορετικό άξονα (θέμα) ανάπτυξης (θεματικά πάρκα και αναψυχή είτε πόλος πολιτισμού είτε κέντρο εκθέσεων ή κέντρο αθλητισμού). Σε μεγάλο βαθμό αξιοποιούνται και επαναχρησιμοποιούνται τα υφιστάμενα κτίρια του αεροδρομίου (όπως είναι ο παλιός Ανατολικός Αεροσταθμός).

Η σύνδεση με τον υπόλοιπο αστικό δεν είναι η καλύτερη δυνατή. Όπως παρατηρούμε από τα σχέδια γύρω από το πάρκο διέρχονται (περιμετρικά) οι οδικές αρτηρίες, χωρίς όμως να εισχωρούν στο εσωτερικό του. Ο χαρακτήρας του πάρκου από τα σχέδια και από τις προοπτικές ανάπτυξης είναι αμιγώς δημόσιος και μητροπολιτικός και υπάρχει χωρική ταυτότητα σε κάθε σενάριο. Όσον αφορά στη χωροθέτηση των χρήσεων γης, δεν δίνονται ακριβή ποσοστά ή εκτάσεις για την καθεμία. Θα μπορούσε να ειπωθεί ότι τα σχέδια είναι σε αρχικό στάδιο και για τα τέσσερα εναλλακτικά σενάρια.

Το επόμενο χρονολογικά ερευνητικό πρόγραμμα που αξιολογήθηκε έγινε και πάλι από το ΕΜΠ με ανάθεση από τον ΟΡΣΑ, το 2010, με τίτλο «Βασικές Αρχές Σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου στο πρώην Αεροδρόμιο Ελληνικού». Η μελέτη συγκεντρώνει μία πολύ καλή τελική βαθμολογία ίση με 22 βαθμούς. Περιλαμβάνει αναλυτικά τις κατευθύνσεις σχεδιασμού που προτείνονται για το πάρκο και την περιοχή αστικής ανάπτυξης. Το μόνο στοιχείο που δεν συγκαταλέγεται στις προτάσεις είναι αυτό του φορέα διαχείρισης. Μέχρι το 2010, δηλαδή στις προγενέστερες μελέτες δεν είχε εκπονηθεί ΣΜΠΕ καθώς και ολοκληρωμένο σχέδιο οικονομικής βιωσιμότητας (business plan).

Το σχέδιο αυτό είναι το μόνο που αξιοποιεί σχεδόν όλο το υφιστάμενο κτιριακό απόθεμα, και δεν προτείνει νέα δόμηση. Επιπλέον, δεν προβλέπει την δημιουργία οικιστικής περιοχής στο εσωτερικό του πάρκου. Εξ' ολοκλήρου λοιπόν ο χώρος διατίθεται για το πάρκο (έντονος μητροπολιτικός χαρακτήρας) και τις χρήσεις πολεοδομικής ανάπτυξης (πέραν της κατοικίας). Ο δημόσιος χαρακτήρας του είναι αρκετά έντονος και η οδική και χωρική σύνδεση με την ευρύτερη περιοχή και τον γύρω αστικό ιστό επιτυγχάνεται ικανοποιητικά. Επιπλέον, παρέχει ακριβή και σαφή οικονομικά στοιχεία και οι χρήσεις γης χωροθετούνται αρμονικά σε σχέση με το πάρκο και το αστικό πράσινο. Δίνεται έμφαση στις δραστηριότητες και στις χρήσεις πολιτισμού, αθλητισμού και αναψυχής. Ο σκοπός του είναι να δημιουργηθεί ένας

5. Αξιολόγηση των Προτάσεων Ανάπτυξης/Ανάπλασης του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού

χώρος μητροπολιτικού πάρκου για όλους του κατοίκους του Λεκανοπεδίου Αττικής. Παρόλα αυτά δεν είναι ένα σχέδιο με ‘χαρακτήρα’, δηλαδή με ιδιαίτερη έμφαση στον σχεδιασμό, αλλά δίνεται περισσότερη έμφαση στην ορθή χωροθέτηση των χρήσεων. Όπως είδαμε προηγουμένως, το σχέδιο των Serero Architects το 2007 πρόσδιδε στην περιοχή μία ιδιαίτερη φυσιογνωμία.

Εν συνεχεία, αξιολογήθηκε η πρόταση του Ισπανού αρχιτέκτονα Josep Acebillo, το 2011 (του ανατέθηκε από την ελληνική κυβέρνηση). Η πρόταση ανάπτυξης – όπως έχει σημειωθεί αρκετές φορές στο κείμενο – είναι σε αρχική φάση και δεν παρέχει λεπτομερή στοιχεία. Για το λόγο αυτό και συγκεντρώνει την χαμηλότερη τελική βαθμολογία στον πίνακα αξιολόγησης (μόλις 10,5).

Το σχέδιο προβλέπει το Μητροπολιτικό πάρκο, τις περιοχές κατοικίας και τις υποδομές (οδικό δίκτυο κλπ.). Παρόλα αυτά, όλα είναι ‘μετέωρα’ χωρίς να δίνονται συγκεκριμένες εκτάσεις ή ποσοστά για την ανάπτυξη των χρήσεων γης γύρω ή μέσα στο πάρκο. Βασικό στοιχείο είναι ο βιώσιμος σχεδιασμός, η εξοικονόμηση ενέργειας και ο βιοκλιματικός σχεδιασμός των κτιρίων, τα οποία επιδρούν θετικά στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον. Η σύνδεση με το παραλιακό μέτωπο και την γύρω περιοχή είναι καλή, καθώς και σε αυτό το σχέδιο προτείνεται η υπογειοποίηση της Ποσειδώνος. Όπως σχεδόν σε όλα τα σχέδια έτσι και σε αυτό προτείνεται η αξιοποίηση κάποιων εμβληματικών κτιρίων του πρώην αεροδρομίου. Οι χρήσεις γης και οι δραστηριότητες χωροθετούνται αρμονικά και αλληλεπιδρούν μεταξύ τους, χωρίς να παρουσιάζονται συγκρούσεις.

Ακολούθως, το σχέδιο ανάπτυξης του κ. Σπύρου Πολλάλη το 2012, σημειώνει τελικό βαθμό αξιολόγησης ίσο με 22 (αρκετά υψηλό). Αποτελεί μία ολοκληρωμένη μελέτη ανάπτυξης της περιοχής με λεπτομερή σχεδιαστικά και οικονομικά στοιχεία. Παρόλα αυτά, έρχεται σε αντίθεση με όλα τα υπόλοιπα σχέδια αστικής ανάπλασης, καθώς ‘δίνει’ μεγαλύτερο ποσοστό από την συνολική έκταση στις περιοχές πολεοδομικής ανάπτυξης και λιγότερο στην δημιουργία Μητροπολιτικού πάρκου. Δεν γίνεται αναφορά σε αυτήν την μελέτη για φορέα διαχείρισης. Ο ‘αστερίας’ αποτελεί ένα δυναμικό στοιχείο της πρότασης, καθώς συνδέει το πάρκο με τις περιοχές αστικής ανάπτυξης. Δίνονται ακριβή ποσοστά και εκτάσεις για όλες τις υπόλοιπες χρήσεις, και οι οδικές συνδέσεις και το δίκτυο πεζοδρομήσεων στο εσωτερικό αλλά και περιμετρικά της περιοχής, είναι το καλύτερο δυνατό και επιτυγχάνεται η συνέχεια του

5. Αξιολόγηση των Προτάσεων Ανάπτυξης/Ανάπλασης του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού

αστικού ιστού. Ο δημόσιος χαρακτήρας είναι μεν έντονος, αλλά το μικρό ποσοστό που κατέχει το πάρκο ‘αφαιρεί’ από την χωρική ταυτότητα και τον μητροπολιτικό χαρακτήρα.

Η συνέργεια χρήσεων επιτυγχάνεται στον μέγιστο βαθμό, ενώ δίνονται ακριβής κατευθύνσεις για τα κτίρια κατοικίας και τις πολεοδομικές γειτονιές. Η αλληλεξάρτηση πάρκου και αστικής ανάπτυξης είναι βασική για την ισορροπημένη διαχείριση των πόρων και στην μείωση των περιβαλλοντολογικών επιπτώσεων και του κόστους λειτουργίας της πόλης. Οι προτεινόμενες υποδομές στο χώρο περιλαμβάνουν δίκτυα διαχείρισης σκουπιδιών, ενέργειας και νερού, ενώ προτείνεται ανακύκλωση νερού και υλικών και αξιοποίηση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Μέχρι στιγμής (από το 1995 έως και το 2012) το σχέδιο του καθηγητή Σπύρου Πολλάλη, αποτελεί την πιο ολοκληρωμένη μελέτη για την ανάπτυξη του Ελληνικού.

Τέλος, το 2014 δημοσιεύτηκε η δεσμευτική πρόταση (η οποία και θα υλοποιηθεί στο μέλλον) από την ιδιωτική εταιρεία Lamda Development. Η πρόταση αυτή έλαβε την μεγαλύτερη τελική βαθμολογία, δηλαδή 23,5 βαθμούς. Βασικός της στόχος είναι ο αναπτυξιακός ρόλος του έργου, δηλαδή η οικονομική ανάπτυξη της περιοχής. Δίνονται τα οικονομικά στοιχεία συντήρησης και κατασκευής του έργου. Παρόλα αυτά η πρόταση (με τις πολυτελές κατασκευές και ους πύργους) τείνει να μειώνει τον δημόσιο χαρακτήρα του πάρκου και των περιοχών αστικής ανάπτυξης. Αποτελεί μία καινοτόμο και συνάμα ολοκληρωμένη πρόταση ανάπτυξης της περιοχής, η οποία αν υλοποιηθεί θα προσδώσει στην Αθήνα την μητροπολιτική της εικόνα.

Παρουσιάζονται αναλυτικά οι χρήσεις γης, οι οποίες δίνουν στο σχέδιο μία χωρική ταυτότητα και μία ιδιαίτερη φυσιογνωμία, ενώ επιτυγχάνεται συνέχεια και σύνδεση μεταξύ τους, αλλά και με τον υπόλοιπο αστικό ιστό (For North to South). Προάγεται ο πολυλειτουργικός ρόλος του χώρου με ποικίλες δραστηριότητες και χρήσεις.

Παραπάνω παρουσιάστηκαν τα αποτελέσματα της αξιολόγησης, βάσει των κριτηρίων και των συντελεστών βαρύτητας, για τις προτάσεις που έχουν πραγματοποιηθεί για την περιοχή του Ελληνικού από το 1995 έως και το 2014. Στο επόμενο κεφάλαιο θα διεξαχθούν τα τελικά συμπεράσματα.

## 6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

### *Προοπτικές – Πίνακας SWOT Analysis*

Έπειτα από την παράθεση των προτάσεων αστικής ανάπλασης που έχουν εκπονηθεί για την περιοχή του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού και των διατάξεων και κατευθύνσεων σχεδιασμού από το θεσμικό πλαίσιο, από το 1995 έως και το 2014, γίνεται αντιληπτή η σημασία και η σπουδαιότητα που έχει ο χώρος και οι προοπτικές που διαθέτει για να αξιοποιηθεί και να μετατραπεί σε ένα Μητροπολιτικό Πάρκο.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί το ακίνητο διαθέτει συγκριτικά πλεονεκτήματα, τα οποία υπό το πρίσμα ενός ολοκληρωμένου προγράμματος αστικής ανάπλασης και ενός γενικότερου πολεοδομικού σχεδιασμού, μπορούν να αποφέρουν στην πόλη της Αθήνας έναν πολυλειτουργικό αστικό υπαίθριο χώρο μητροπολιτικής σημασίας.

Οι προτάσεις και οι μελέτες αστικής ανάπλασης/ανάπτυξης που παρουσιάστηκαν με χρονολογική σειρά και στη συνέχεια αξιολογήθηκαν βάσει κριτηρίων αξιολόγησης, έχουν ως κοινό παρανομαστή την δημιουργία ενός Μητροπολιτικού πάρκου στο εσωτερικό της περιοχής, καθώς και την απόδοση γης για πολεοδομική και οικιστική ανάπτυξη (καθεμία με διαφορετικά ποσοστά από την συνολική έκταση). Οι κατευθύνσεις σχεδιασμού είναι ποικίλες σε κάθε πρόταση, ενώ βασικός στόχος σχεδόν όλων των μελετών/προτάσεων είναι η βελτίωση της εικόνας της Αθήνας και του τρόπου ζωής των κατοίκων, έτσι ώστε να μετατραπεί η πρωτεύουσα σε μία βιώσιμη πόλη (αρχές αειφορίας) με τους ανάλογους υπαίθριους αστικούς χώρους.

Είναι κοινώς αποδεκτό, ότι ο χώρος του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού, μετά και από τις πυρκαγιές του καλοκαιριού του 2007, αποτελεί έναν από τους τελευταίους εναπομείναντες ελεύθερους χώρους – αστικό κενό, της πόλης της Αθήνας. Είναι λοιπόν ευκαιρία για αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, μέσα από την στρατηγική αξιοποίηση και τον σχεδιασμό της εν λόγω περιοχής.

Με τον πίνακα 6.1. SWOT ANALYSIS για την περιοχή του Ελληνικού, θα γίνουν κατανοητά τα συγκριτικά πλεονεκτήματα και οι ευκαιρίες αξιοποίησης του ακινήτου. Αποτελεί στην ουσία έναν πίνακα σύνοψης, ο οποίος δείχνει τις δυνατότητες και τις προοπτικές που έχει η περιοχή. Ο πίνακας αυτός θα συγκεντρώσει τα πλεονεκτήματα, τα μειονεκτήματα, τις ευκαιρίες και τις απειλές που χαρακτηρίζουν την περιοχή του πρώην αεροδρομίου.



Πίνακας 6.1.: SWOT ANALYSIS για την περιοχή του Ελληνικού

<b>SWOT ANALYSIS</b>	
<b>Πλεονεκτήματα</b>	<b>Μειονεκτήματα</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Στρατηγική θέση του πρώην αεροδρομίου - Κομβικότητα σημείου</li> <li>2. Μεγάλη έκταση περιοχής</li> <li>3. Άμεση σύνδεση με το παραλιακό μέτωπο του Αγίου Κοσμά</li> <li>4. Διαθέτει σημαντικό κτιριακό απόθεμα</li> <li>5. Αποτελεί τοπόσημο για την Αθήνα</li> <li>6. Δυναμικά οικονομικά χαρακτηριστικά στους όμορους δήμους - ευρύτερη περιοχή</li> <li>7. Δυναμικά δημογραφικά χαρακτηριστικά στους όμορους δήμους - ευρύτερη περιοχή</li> <li>8. Εύκολη προσβασιμότητα στην ευρύτερη περιοχή</li> <li>9. Η Αθήνα δεν διαθέτει Μητροπολιτικό Πάρκο</li> <li>10. Σαφώς οριοθετημένος χώρος της περιοχής</li> <li>11. Πόλος έλξης δραστηριοτήτων αναψυχής και τουρισμού</li> <li>12. Κυριαρχία κατοικίας στους όμορους δήμους - ευρύτερη περιοχή</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Σύνθετο ιδιοκτησιακό καθεστώς στο εσωτερικό του χώρου</li> <li>2. Ανομοιογένεια και μεγάλος αριθμός υφιστάμενου κτιριακού αποθέματος</li> <li>3. Διακόπτεται η επαφή με το παραλιακό μέτωπο - Λεωφόρος Ποσειδώνος</li> <li>4. Υψηλό κόστος ανάπτυξης/ανάπλασης</li> <li>5. Μεγάλο πλήθος υφιστάμενων κτιρίων (419)</li> </ol>
<b>Ευκαιρίες</b>	<b>Απειλές</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Αξιοποίηση πόρων από τα διαρθρωτικά ταμεία της Ε.Ε.</li> <li>2. Αξιοποίηση και δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου</li> <li>3. Διεθνές ενδιαφέρον για επενδύσεις στην Ελλάδα - Οικονομική ανάπτυξη περιοχής</li> <li>4. Νέες θέσεις εργασίας</li> <li>5. Οικιστική επεκταση (νέες κατοικίες)</li> <li>6. Βελτίωση εικόνας Αθήνας και προβολή του μητροπολιτικού της χαρακτήρα με την δημιουργία του πάρκου</li> <li>7. Νέα έργα υποδομής (π.χ. επέκταση μετρό)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Οικονομική κρίση</li> <li>2. Έλλειψη ενιαίου Πολεοδομικού και Αναπτυξιακού σχεδιασμού στην ευρύτερη περιοχή</li> <li>4. Συγκρούσεις χρήσεων γης</li> <li>5. Αύξηση αξίας γης (φαινόμενο εξευγενισμού)</li> <li>6. Πιθανά κυκλοφοριακά προβλήματα</li> </ol>

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Η ανάλυση SWOT (Strength, Weaknesses, Opportunity, Threats) ως μεθοδολογικό εργαλείο, αποτελεί ένα μοντελοποιημένο τρόπο καταγραφής των συμπερασμάτων για την περιοχή μελέτης. Εντοπίζονται ισχυρά σημεία πάνω στα οποία μπορεί να βασιστεί η αναπτυξιακή πορεία και ένα σχέδιο ολοκληρωμένης αστικής ανάπλασης του. Τα σημεία κινδύνου και τα μειονεκτήματα είναι εμφανώς ελάχιστα μπροστά στα πλεονεκτήματα και τις ευκαιρίες αξιοποίησης του ακινήτου, ενώ ο εντοπισμός τους αποτελεί αναγκαία βάση για την αντιμετώπισή και την βελτίωση τους. σε ένα συνεχώς μεταλλασσόμενο περιβάλλον παρουσιάζονται ευκαιρίες και κίνδυνοι, στοιχεία τα οποία θα πρέπει να αξιολογούνται και να λαμβάνονται υπόψη κατά το σχεδιασμό των όποιων παρεμβάσεων πολιτικής υπέρ των εν λόγω περιοχών. Τα στοιχεία που συγκροτούν το εσωτερικό και εξωτερικό περιβάλλον ενός χώρου είναι και αυτά που θα το οδηγήσουν στην ανάπτυξη.

### ***Συμπεράσματα***

Η ανάλυση του χώρου και του περιβάλλοντος του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού, του θεσμικού πλαισίου που το διέπει, καθώς και η αξιολόγηση και η παράθεση των προτάσεων/μελετών αστικής ανάπλασης που έχουν πραγματοποιηθεί για το ακίνητο, κάνει κατανοητή την ύπαρξη προοπτικών για την αξιοποίησή του και την δημιουργία ενός Μητροπολιτικού πάρκου στο εσωτερικό του.

Η αξιολόγηση των προτάσεων βάσει των κριτηρίων, έδωσε μία πιο λεπτομερή εικόνα για κάθε πρόταση/μελέτη. Σαν τελικό συμπέρασμα, προκύπτει ότι δεν υπάρχει το καλύτερο και το χειρότερο σχέδιο από το 1995 έως και το 2014, αλλά υπάρχουν αξιόλογες προτάσεις που αντιμετωπίζουν με διαφορετική οπτική γωνία την ανάπτυξη του Ελληνικού. Τα περισσότερα σχέδια διαθέτουν σαφείς κατευθύνσεις σχεδιασμού και άξονες ανάπτυξης. Προσωπικά, το ολοκληρωμένο σχέδιο αστικής ανάπτυξης θα πρέπει να ενσωματώνει τα θετικά στοιχεία του σχεδιασμού από όλες τις μελέτες που έχουν εκπονηθεί από το 1995 έως και σήμερα. Η προτάσεις του κ. Σπύρου Πολλάλη το 2012 και της εταιρείας Lamda Development αποτελούν τα πιο λεπτομερή σχέδια αστικής ανάπλασης τα οποία συνδυάζουν τόσο το Μητροπολιτικό Πάρκο, όσο και την πολεοδομική ανάπτυξη. Η μονομερής ανάπτυξη του χώρου ως χώρο αστικού πρασίνου μόνο (ως πάρκου χωρίς οικιστικές περιοχές και περιοχές πολεοδομικής ανάπτυξης) δεν είναι η καλύτερη δυνατή λύση.

Η κομβικότητα, η σπουδαιότητα και η σημασία που κατέχει το ακίνητο για την Αθήνα, είναι σημαντικά για την αξιοποίησή του και την αντιμετώπιση των αναγκών των πολιτών της πρωτεύουσας. Είναι βέβαια αποδεκτό ότι η οικονομική κρίση και κατάσταση που βρίσκεται η χώρα μας αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα για το σχέδιο ανάπτυξης και η πώληση σε ιδιώτες επενδυτές είναι μία προφανής λύση. Το αρνητικό οικονομικό κλίμα που επικρατεί πρέπει να αντιμετωπιστεί με μία κοινή λύση, με έναν μικτό τρόπο χρηματοδότησης (σύμπραξη δημοσίου και ιδιωτικού τομέα).

Η δημιουργία ενός πολυλειτουργικού χώρου με ποικίλες χρήσεις, αλλά με κυρίαρχη την χρήση του αστικού πρασίνου και του υπαίθριου αστικού χώρου, θα μεταμορφώσει το αστικό κενό του Ελληνικού, και θα τον μετατρέψει σε ένα πάρκο Μητροπολιτικής σημασίας, το οποίο θα παρέχει δραστηριότητες για όλους. Η ευκαιρία που διαθέτει η Αθήνα δεν πρέπει να 'πάει' για άλλη μία φορά χαμένη. Η έλλειψη δημόσιων χώρων πρασίνου, η αποδυνάμωση του μητροπολιτικού χαρακτήρα της, η ανάγκη για αστικό πράσινο και για βελτίωση της εικόνας, της ελκυστικότητας και της ανταγωνιστικότητας της πρωτεύουσας αποτελούν ισχυρά κίνητρα για την αξιοποίηση του Ελληνικού. Ο πολεοδομικός σχεδιασμός τόσο του χώρου όσο και της ευρύτερης περιοχής, θα προσδώσει στην Αθήνα και στους πολίτες αυτό που χρειάζονται.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### Ελληνόγλωσση Βιβλιογραφία

Ανανιάδου – Τζημοπούλου Μ. (1992): *Αρχιτεκτονική τοπίου, σχεδιασμός αστικών χώρων: Κριτική και Θεωρία, Σύγχρονες Τάσεις Σχεδιασμού Τοπίου*, Εκδόσεις Ζήτη, Θεσσαλονίκη 1992

Αραβαντινός Α. και Κοσμάκη Π. (1988): *Υπαίθριοι Χώροι στην Πόλη: Θέματα Ανάλυσης και Πολεοδομικής Οργάνωσης Αστικών Χώρων Πρασίνου*, Εκδόσεις Συμεών, Αθήνα 1988

Αραβαντινός Α. (2007): *Πολεοδομικός Σχεδιασμός – Για μια βιώσιμη Ανάπτυξη του Αστικού Χώρου*, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα 2007

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

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

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

Ενικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ) και Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας (2007): *Ολοκλήρωση και Επικαιροποίηση του Ερευνητικού Προγράμματος: Ανάπτυξη του Χώρου του Αεροδρομίου του Ελληνικού*,

Έκθεση Β΄ Φάσης, Ερευνητικό Πρόγραμμα Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών – Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, Εργαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής Ανάπτυξης, υπεύθυνος προγράμματος: Λ. Βασενχόβεν, Αθήνα 2007

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

Ελληνικό Α.Ε. – Εταιρεία Διαχείρισης και Αξιοποίησης Ακινήτων Ελληνικού Αεροδρομίου, Ανώνυμη Εταιρεία (2012): *Χωροταξική, Πολεοδομική και Περιβαλλοντική θεώρηση του σχεδίου νόμου «Αξιοποίηση του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού»*, Ελληνικό Α.Ε., Αθήνα, Φεβρουάριος 2012

Κοσμάκη Π., (1998): *Προς μία πολιτική σχεδιασμού δημοσίων υπαίθριων χώρων στο Λεκανοπέδιο*, Περιοδική έκδοση «Πυροφόρος», 1, 29 – 31

Κοσμάκη Π., Λουκόπουλος Δ., (2007): *Αστικά κενά – Μικρά πάρκα*, δημοσίευση στο [www.monumenta.gr](http://www.monumenta.gr), 2007

Μαντούβαλου Μ. (2008): *Μητροπολιτικά Πάρκα στην Αθήνα. Ο Μητροπολιτικός Χαρακτήρας του Πάρκου Ελληνικού*, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος, Εισήγηση στη Δημερίδα για το Μητροπολιτικό Πάρκο, Αθήνα 18 & 19 Ιανουαρίου 2008

Μπελαβίλας Ν. (2010): *Για το Μητροπολιτικό Πάρκο του Ελληνικού*, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος, Αθήνα 2010

Μπελαβίλας Ν. (2008): *Μύθοι και Πραγματικότητες για το Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού, Έξι απαντήσεις σε επίκαιρες ερωτήσεις*, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος, Εισήγηση στη Δημερίδα για το Μητροπολιτικό Πάρκο, Αθήνα 18 & 19 Ιανουαρίου 2008

Οικονόμου Δ., (2004): *Αστική αναγέννηση και πολεοδομικές αναπλάσεις*, Σύλλογος Πολιτικών Μηχανικών Νομού Μαγνησίας, Βόλος 2004

Οικονόμου Δ., (2004): *Πόλη και Χώρος από τον 20<sup>ο</sup> στον 21<sup>ο</sup> αιώνα. Τιμητικός Τόμος για τον καθηγητή Αθανάσιο Ι. Αραβαντινό*, ΕΜΠ- Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας – ΣΕΠΟΧ, Αθήνα, 2004

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

Οικονόμου Δ., (2010): *Εισαγωγή στην ελληνική και διεθνή εμπειρία από την εφαρμογή προγραμμάτων αστικής αναγέννησης: προτάσεις για το μέλλον*, στο Προγράμματα Αστικής Αναγέννησης και Βιώσιμη Ανάπτυξη: Ελληνικές και Βρετανικές εμπειρίες, Θεσσαλονίκη: ΤΕΕ/TKM/ΣΕΜΠΧΑ, διαθέσιμο στο URL: «[library.tee.gr/digital/kma/kma.../kma\\_m1507\\_oikonomou.pdf](http://library.tee.gr/digital/kma/kma.../kma_m1507_oikonomou.pdf)», πρόσβαση στις 10/06/2014

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

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

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

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

ΣΕΠΟΧ – Σύλλογος Ελλήνων Πολεοδόμων και Χωροτακτών (2007): *Θέσεις για το Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού*, ΣΕΠΟΧ/ Μόνιμη Επιτροπή Πολεοδομικής Χωροταξικής Περιβαλλοντικής Πολιτικής (ΜΕΠΧΠ), Αθήνα 2007

Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ), (2014): *Αξιοποίηση Ελληνικού, Ενημέρωση ΜΜΕ 03/04/2014*, ΤΑΙΠΕΔ, Αθήνα 2014

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

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

ΥΠΕΧΩΔΕ – Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, (2007): *Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού, Συνοπτική Παρουσίαση Μελέτης Διαμόρφωσης*, ΥΠΕΧΩΔΕ, διαθέσιμο στο URL: «[www.minenv.gr/download/26-11-2007.sinoptiko.keimeno.meletis.\(23.11.2007\).pdf](http://www.minenv.gr/download/26-11-2007.sinoptiko.keimeno.meletis.(23.11.2007).pdf)», πρόσβαση στις 20/03/2014

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

Φιντικάκης Ν. (2008): *Η σημειολογία του περιβάλλοντος στην Αρχιτεκτονική: Η τύχη των Ολυμπιακών Έργων*, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος, Εισήγηση στη Διημερίδα για το Μητροπολιτικό Πάρκο, Αθήνα, 18 & 19 Ιανουαρίου 2008

### **Νομοθετικό Πλαίσιο**

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

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

Νόμος 3342/2005, «Βιώσιμη ανάπτυξη και αξιοποίηση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων κλπ.», (ΦΕΚ 131Α'/06.06.2005)

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

Νόμος 4062/2012, «Αξιοποίηση του πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού – Πρόγραμμα ΗΛΙΟΣ – Προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές (Ενσωμάτωση

Οδηγίας 2009/28/EK) – Κριτήρια Αειφορίας Βιοκαυσίμων και Βιορευστών (Ενσωμάτωση Οδηγίας 2009/30/EK)», (ΦΕΚ 70/A 30.03.2012)

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

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

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

Υπουργική Απόφαση Αριθμ. 67401/3445 «Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Δήμου Γλυφάδας (Ν. Αττικής)» (ΦΕΚ 580/Δ/15.06.1992)

Υπουργική Απόφαση Αριθμ. 67401/3445 «Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Δήμου Ελληνικού Ν. Αττικής» (ΦΕΚ 52/Δ/26.01.1994)

Υπουργική Απόφαση Αριθμ. 101341/8108 «Τροποποίηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δήμου Αλίμου (Ν. Αττικής)» (ΦΕΚ 24/Δ/21.01.1995)

«Χαρακτηρισμός ως μνημείων 3 υπόστεγων της Πολεμικής Αεροπορίας στο πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού (Χασάνι) φερόμενης ιδιοκτησίας Ελληνικού Δημοσίου», (ΦΕΚ 400/Τεύχος Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων και Πολεοδομικών Θεμάτων 13.08.2009)

### **Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία**

Baud – Bovy M. και Lawson F., (1998): *Tourism and recreation Handbook of Planning and Design*, Butterworth: Oxford 1998

Komninos A. (2013): *Hellinikon and the Question of the large Urban Void*, Massachusetts Institute of Technology (MIT) and National Technical University of Athens (NTUA), Urban Environment Laboratory, Athens 2013

Michailidis T. (2007): *Mega –events, spatial planning and their impact upon lesser metropolises, in the process of constructing a brand new image: a brief evaluation of the Athens 2004 Olympic Games. The case of Hellinikon Area as a lever of urban*



*development* , Greek-German research programme IKYDA 2007 “The impact of Large-Scale events on the spatial structure of metropolitan regions. The Case studies of Athens & Hamburg”

Milionis S. (2010): *City Marketing in Greece: The Post-Olympic Use of Hellinikon Former Airport Site*, Regional Science Inquiry Journal, Issue II, 2(2010), pp 151-172.

National Technical University of Athens (NTUA) (2011): *Basic planning and design principles for the creations of the Metropolitan Green Park at the former Hellinikon International Airport of Athens*, National Technical University of Athens, School of Architecture, Urban Environment Laboratory, Athens, January 2011

National Technical University of Athens (NTUA) (2013): *Former Airport of Hellinikon & Agios Kosmas Waterfront – The Present and Future of a Metropolitan Park for Athens*, Speech by Dr. Nikos Belavilas, Symposium, Hellinikon 2013

Pollalis S. (2012): *Hellinikon, former airport and coast*, MIT club, Evgenidio, 23 March 2012, Athens 2012

Pollalis S. (2013): *The Urban Development of the Former Athens Airport*, AESOP-ACSP Joint Congress, Dublin, July 2013

Prentou P. (2012): *More Athenian sociospatial injustice in the works? Creating a metropolitan park at the former Hellinikon International Airport of Athens*, National Technical University of Athens (NTUA), Urban Environment Laboratory, Conference Paper for presentation at the AESOP 26th Annual Congress, July 11-15, 2012, Ankara, Turkey

Rosenzweig R. και Blackman E., (1992): *The park and the people: A history of Central Park*, Cornell University Press, New York 1992

Sourelis K. (2011): *Privatizing European coasts by design? A fact-based counterproposal through the case of the former Hellinikon International Airport of Athens*, National Technical University of Athens (NTUA), School of Architecture, Urban Environment Laboratory, Abstract for EASA 2011, Cadiz Spain, 2011

Wooley H. (2003): *Urban open spaces*, New York, Spon Press 2003

Zucker P. (1996): *Town and Square, from the agora to the Village Green*, Columbia University Press, New York, 1996

### Διαδικτυακοί Τόποι

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος, (Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού – Αποτίμηση Πρότασης ΥΠΕΧΩΔΕ 2007), <http://courses.arch.ntua.gr/>. Διαθέσιμο στο URL: «<http://courses.arch.ntua.gr/112040.html>», πρόσβαση στις 15/04/2014

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος, (Μητροπολιτικό Πάρκο Υψηλού Πρασίνου στο πρώην Αεροδρόμιο Ελληνικού), <http://courses.arch.ntua.gr/>. Διαθέσιμο στο URL: «<http://courses.arch.ntua.gr/elliniko.html>», πρόσβαση στις 05/05/2014

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος, (Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού), <http://courses.arch.ntua.gr/>. Διαθέσιμο στο URL: «<http://courses.arch.ntua.gr/112135.html>», πρόσβαση στις 15/04/2014

Ελληνική Στατιστική Αρχής, <http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE>. Διαθέσιμο στο URL: «<http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE>», πρόσβαση στις 25/07/2014

Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας (ΟΡΣΑ), <http://www.organismosathinas.gr/>. Διαθέσιμο στο URL: «[www.organismosathinas.gr/](http://www.organismosathinas.gr/)», πρόσβαση στις 16/12/2013

Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, <http://www.ypeka.gr/>. Διαθέσιμο στο URL: «<http://www.ypeka.gr/>», πρόσβαση στις 20/07/2014

Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου, <http://www.hradf.com/gr>. Διαθέσιμο στο URL: «<http://www.hradf.com/gr>», πρόσβαση στις 16/12/2013

Aspern Vienna's Urban Lakeside, <http://www.aspern-seestadt.at/en>. Διαθέσιμο στο URL: «[www.aspern-seestadt.at/en](http://www.aspern-seestadt.at/en)», πρόσβαση στις 02/07/2014

Central Park Conservancy – Central to the Park, the official website of Central Park, <http://www.centralparknyc.org/>. Διαθέσιμο στο URL: «<http://www.centralparknyc.org/>», πρόσβαση στις 02/07/2014

Lamda Development, <http://www.lamdadev.com/online/homepage.aspx>. Διαθέσιμο στο URL: «<http://www.lamdadev.com/online/homepage.aspx>», πρόσβαση στις 20/07/2014

Serero Architectes Urbanistes, <http://www.serero.com/>. Διαθέσιμο στο URL: «<http://www.serero.com/>», πρόσβαση στις 20/07/2014

The Hellinikon Project, <http://hellinikonproject.wordpress.com/>. Διαθέσιμο στο URL: «<http://hellinikonproject.wordpress.com/>», πρόσβαση στις 15/04/2014

*«Η παρούσα διπλωματική εργασία εξετάζει τις προοπτικές ανάπτυξης της περιοχής του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού, στην πόλη της Αθήνας. Μελετώντας τις έννοιες του υπαίθριου αστικού χώρου, του Μητροπολιτικού Πάρκου και των προγραμμάτων αστικής ανάπτυξης, κατανοείται ο μελλοντικός ρόλος, που έχει τις δυνατότητες να διαδραματίσει ο χώρος του Ελληνικού.*

*Με την παράθεση, την σύγκριση και την αξιολόγηση των προτάσεων που έχουν εκπονηθεί για την περιοχή του τέως αερολιμένα, από το 1995 έως και σήμερα το 2014, μπορεί να γίνει αντιληπτή η βαρύνουσα σημασία του ακινήτου. Επί πρόσθετα, μέσα από ένα ολοκληρωμένο σχέδιο αστικής ανάπλασης/ανάπτυξης, ο χώρος διαθέτει τα συγκριτικά πλεονεκτήματα, έτσι ώστε να αποτελέσει έναν πολυλειτουργικό 'πνεύμονα' πρασίνου, ο οποίος απουσιάζει από την 'εικόνα' της πρωτεύουσας.»*

