



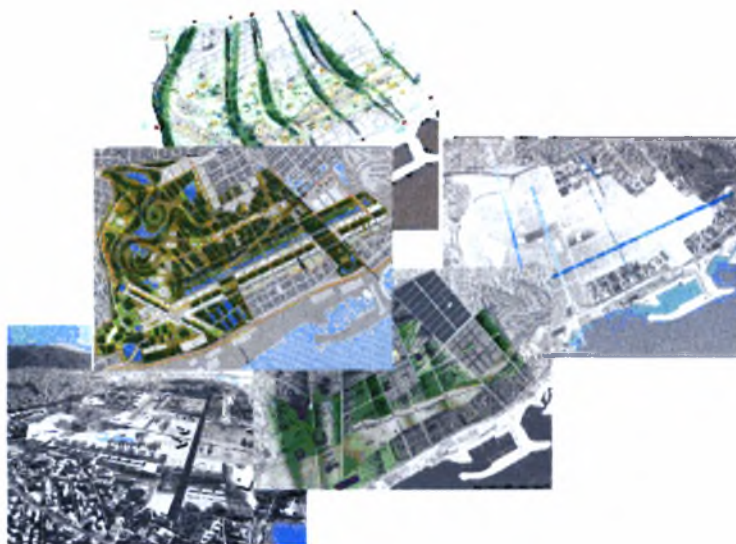
**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ**  
**ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ**  
**ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ**  
**ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

---

## **ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΘΕΜΑ: «ΜΕΤΑΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ»**

---



**ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ: Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ**  
**Α. ΔΕΦΝΕΡ**

---

**ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: Γ. ΣΤΕΦΑΝΙΔΟΥ**

**Βόλος, Οκτώβριος 2006**



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ & ΚΕΝΤΡΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ  
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»**

Αριθ. Εισ.: 5019/1  
Ημερ. Εισ.: 09-10-2006  
Δωρεά: Συγγραφέα  
Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ - ΜΧΠΠΑ  
2006  
ΣΤΕ

## **ΠΕΡΙΛΗΨΗ**

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει ως στόχο τη διερεύνηση της μεταολυμπιακής στρατηγικής που πρέπει να ακολουθηθεί, ώστε να γίνει ορθολογική αξιοποίηση των υλικών και άυλων υποδομών που δημιουργήθηκαν κατά την προ-ολυμπιακή περίοδο. Δύναται ακόμη να αποτελέσει ‘εργαλείο’ για την ενίσχυση των αναπτυξιακών προοπτικών της χώρας και να συμβάλει στην αναβάθμιση της Αθήνας σε μητροπολιτικό κέντρο της νοτιοανατολικής Ευρώπης. Ως μελέτη περίπτωσης εξετάζεται η περιοχή του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού, που αποτέλεσε ολυμπιακό πόλο κατά τη διεξαγωγή των Αγώνων. Η νέα χρήση που αποδίδεται στην περιοχή, είναι αυτή του μητροπολιτικού πάρκου, έπειτα από την ανάθεση πλαισίου εκπόνησης επικαιροποιημένης και κατά τομείς, εξειδικευμένης μελέτης (Master Plan) καθώς και προγράμματος ανάπτυξης της συνολικής έκτασης του Ελληνικού.

## **ABSTRACT**

The main objective, in the context of this Dissertation, refers to post-Olympic strategy that should be followed, in order to rationalize the management of infrastructures and ‘human capital’ that have evolved during the pre-Olympic period. Post-Olympic strategy can also constitute an ‘implement’ for the reinforcement of development prospective, as well as to promote to Athens step-up to a metropolitan centre of southeast Europe. The area of Helliniko constitutes the case study of this Dissertation, which represented an Olympic pole, during the Olympic Games. The new use of the area will be this of a metropolitan park, after the designing of master plan.

## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Η παρούσα διπλωματική εργασία εκπονήθηκε στα πλαίσια των υποχρεώσεών μου ως φοιτήτρια του τμήματος Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας.

Η εργασία αυτή συντάχθηκε υπό την επίβλεψη του κ. Δημήτρη Οικονόμου, καθηγητή του τμήματος και του κ. Αλέξιου Δέφνερ, επίκουρου καθηγητή. Η έγκαιρη ολοκλήρωσή της κατέστη δυνατή ύστερα από την αποτελεσματική καθοδήγηση που μου προσέφεραν και το απαραίτητο υλικό που έθεσαν στη διάθεσή μου. Οφείλω λοιπόν να τους ευχαριστήσω, γιατί η βοήθειά τους και η συμβολή τους ήταν ιδιαίτερα σημαντική και συνετέλεσε στην ολοκλήρωση της εργασίας.

Επιπλέον, θέλω να ευχαριστήσω την κ. Ελένη Ηλιοπούλου, αρχιτέκτων – πολεοδόμο και αναπληρώτρια προϊσταμένη του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας (ΟΡΣΑ), για το πολύτιμο υλικό και το χρόνο που μου διέθεσε.

Τέλος, θέλω να ευχαριστήσω την οικογένειά μου και τους φίλους μου που μου συμπαραστάθηκαν και με στήριξαν για την επιτυχή ολοκλήρωση των σπουδών μου.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b>	<b>1</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑ</b>	<b>5</b>
<u>1.1 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗΣ</u> .....	5
1.1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	5
1.1.2 ΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΤΗΣ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗΣ ΤΟΥ '92.....	5
1.1.3 Η ΜΕΤΑΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ: 1992 – 2004.....	6
1.1.4 ΜΙΑ ΕΠΙΤΥΧΗΜΕΝΗ ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ.....	8
1.1.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	11
<u>1.2 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΣΙΔΝΕΪ</u> .....	12
1.2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	12
1.2.2 ΜΕΤΑΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ.....	13
1.2.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	17
<u>1.3 ΤΥΠΟΛΟΓΙΑ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ</u> .....	17
1.3.1 ΟΙ ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΠΟΛΕΙΣ.....	18
<u>1.3.2 Η ΑΘΗΝΑ ΣΕ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΤΟ 'ΜΟΝΤΕΛΟ ΤΗΣ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗΣ'</u> .....	20
<u>1.4 ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ</u> .....	22
<u>1.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΓΩΝΩΝ</u> .....	26
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΣΥΜΠΡΑΞΗ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ</b>	<b>28</b>
<u>2.1 ΕΝΝΟΙΑ – ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΣΥΜΠΡΑΞΗΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ</u> .....	28
2.1.1 ΟΙ ΣΔΙΤ ΚΑΘΑΡΑ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΤΥΠΟΥ.....	30
2.1.1.1 ΔΗΜΟΣΙΑ ΣΥΜΒΑΣΗ.....	31
2.1.1.2 ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ.....	32
2.1.2 ΟΙ ΣΔΙΤ ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΟΥ ΤΥΠΟΥ.....	35
2.1.2.1 ΣΥΣΤΑΣΗ ΣΥΜΠΡΑΞΗΣ ΜΕ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΦΟΡΕΑ AD HOC ΠΟΥ ΕΛΕΓΧΕΤΑΙ ΑΠΟ ΚΟΙΝΟΥ ΑΠΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΤΟΜΕΑ.....	36

2.1.2.2 ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΤΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΝΟΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΦΟΡΕΑ ΑΠΟ ΕΝΑΝ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΦΟΡΕΑ.....	37
<u>2.2 Ο ΝΟΜΟΣ 3389/2005 ΠΕΡΙ ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ</u> .....	38
2.2.1 ΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ.....	38
<u>2.3 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΣΥΜΠΡΑΞΕΩΝ ΔΗΜΟΣΙΟΥ – ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ</u> .....	40
2.3.1 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΣΔΙΤ: Η ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ.....	41
2.3.1.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ.....	42
2.3.1.2 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΥΜΒΑΣΗΣ.....	43
2.3.2 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑΣ.....	45
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΘΕΣΜΙΚΟ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ</b>	<b>48</b>
<u>3.1 ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ</u> .....	48
3.1.1 Ο ΝΟΜΟΣ 3342/2005 ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΕΤΑΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ.....	48
3.1.1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΟ ΝΟΜΟ 3342/2005.....	48
3.1.1.2 ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ (ΓΓΟΑ)....	49
3.1.1.3 ΑΔΕΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ.....	51
3.1.1.4 ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ.....	52
3.1.2 Ο ΝΟΜΟΣ 2338/1995 ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΥΡΩΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΤΩΝ ΣΠΑΤΩΝ.....	54
3.1.3 Η ΚΟΙΝΗ ΥΠΟΥΡΓΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ 28788/6978/01.....	55
3.1.4 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΕΠΙΣΗΜΩΝ ΘΕΣΕΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ.....	58
<u>3.2 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ</u> .....	61
3.2.1 ΒΑΣΙΚΕΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ.....	64
3.2.2 ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΤΟΥ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΠΑΡΚΟΥ.....	65
3.2.3 ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΠΑΡΚΟΥ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ.....	67

<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ</b>	<b>70</b>
<u>4.1 Η ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ</u> .....	70
<i>4.1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ</i> .....	70
<i>4.1.2 ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ</i> .....	71
4.1.2.1 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	72
4.1.2.2 ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ - ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	73
4.1.2.3 ΚΥΡΙΑΡΧΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ.....	75
<i>4.1.3 ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ</i> .....	75
4.1.3.1 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ.....	75
4.1.3.2 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΖΟΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ.....	80
<u>4.2 Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ</u> .....	81
<i>4.2.1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ</i> .....	81
<i>4.2.2 ΚΤΙΡΙΑΚΟ ΑΠΟΘΕΜΑ (ΠΛΗΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ)</i> .....	82
<i>4.2.3 ΤΑ ΚΤΙΡΙΑ ΤΟΥ ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΥ ΠΟΛΟΥ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ</i> .....	84
4.2.3.1 ΜΠΕΙΖΜΠΟΛ, ΣΟΦΤΜΠΟΛ, ΧΟΚΕΪ.....	85
4.2.3.2 ΚΑΝΟΕ / ΚΑΓΙΑΚ – ΣΛΑΛΟΜ.....	86
4.2.3.3 ΞΙΦΑΣΚΙΑ, ΜΠΑΣΚΕΤΜΠΟΛ, ΧΑΝΤΜΠΟΛ.....	87
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ</b>	<b>89</b>
<u>5.1 Η ΜΕΛΕΤΗ ΤΩΝ 4 ΔΗΜΩΝ – ΑΣΠΑ Α.Ε</u> .....	90
<u>5.2 Η ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ ΕΜΠ</u> .....	93
<u>5.3 Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΠΑΡΚΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ</u> .....	96
<i>5.3.1 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ</i> .....	97
<i>5.3.2 ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ</i> .....	100
5.3.2.1 1 <sup>ο</sup> ΒΡΑΒΕΙΟ: DZO ARCHITECTURE, ΠΑΡΙΣΙ, ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ.....	100
5.3.2.2 2 <sup>ο</sup> ΒΡΑΒΕΙΟ: ΝΟΥΚΑΚΗΣ Α., ΜΠΑΜΠΑΛΟΥ – ΝΟΥΚΑΚΗ Π., ΑΓΟΡΑΣΤΙΔΟΥ Β., ΙΩΑΝΝΙΔΟΥ Λ., ΑΘΗΝΑ.....	107
5.3.2.3 3 <sup>ο</sup> ΒΡΑΒΕΙΟ: MARC BOURGEOIS - ΣΤΥΛΙΑΝΗ ΔΑΟΥΤΗ, ΠΑΡΙΣΙ...	109

<u>5.4 ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΠΡΟΤΑΘΕΙ ΓΙΑ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ</u> .....	111
<i>5.4.1 ΣΧΕΔΙΑ ΓΙΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΠΙΣΤΑΣ FORMULA 1</i> .....	111
<i>5.4.2 ΣΧΕΔΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΓΗΠΕΔΟΥ ΤΟΥ ΠΑΝΑΘΗΝΑΪΚΟΥ</i> .....	112
<u>5.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</u> .....	113
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΜΕΤΑΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ</b>	<b>115</b>
<u>6.1 ΟΙ ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΙ ΑΓΩΝΕΣ ΩΣ ‘ΜΕΓΑΛΟ ΓΕΓΟΝΟΣ’</u> .....	116
<u>6.2 ΜΕΤΑΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ</u> .....	119
<u>6.3 Η ΜΕΤΑΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ</u> .....	127
<i>6.3.1 ΟΙ ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ</i> .....	127
<u>6.4 ΜΕΤΑΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ</u> .....	131
<u>6.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</u> .....	134
<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</b>	<b>136</b>



## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ, ΕΙΚΟΝΩΝ ΚΑΙ ΠΙΝΑΚΩΝ

### Διαγράμματα

**Διάγραμμα 4.1.2.1.1:** Ποσοστιαία σύνθεση του πληθυσμού της ευρύτερης περιοχής

**Διάγραμμα 4.1.2.2.1:** Ποσοστιαία Σύνθεση του Ενεργού Πληθυσμού κατά επαγγελματικές κατηγορίες

### Εικόνες

**Εικόνα 1.1.4.1:** Ολυμπιακοί δακτύλιοι

**Εικόνα 1.2.1.1:** Η θέση του Ολυμπιακού Πάρκου

**Εικόνα 1.2.2.1:** Το Ολυμπιακό πάρκο σε σχέση με την πόλη του Σίδνεϋ και το αεροδρόμιο

**Εικόνα 3.2.3.1:** Η πρόταση του ΥΠΕΧΩΔΕ για το Ελληνικό

**Εικόνα 3.3.1.1.1:** Η θέση του έργου

**Εικόνα 3.3.1.1.2:** Η Γέφυρα

**Εικόνα 4.1.2.1:** Η θέση του Ελληνικού

**Εικόνα 4.2.3.1.1:** Γήπεδο μπίτζμπολ

**Εικόνα 4.2.3.1.2:** Γήπεδο χόκεϊ

**Εικόνα 4.2.3.1.3:** Γήπεδο σόφτμπολ

**Εικόνα 4.2.3.2.1:** Γήπεδο κανόε/καγιάκ

**Εικόνα 4.2.3.3.1:** Γήπεδα ξιφασκίας και καλαθοσφαίρισης

**Εικόνα 5.3.2.1.1:** Οι μαλακές επιφάνειες

**Εικόνα 5.3.2.1.2:** Η πρόταση του DZO Architecture

**Εικόνα 5.3.2.2.1:** Σύστημα – πλέγμα

**Εικόνα 5.3.2.2.2:** Η ιδέα του 2<sup>ου</sup> βραβείου

**Εικόνα 5.3.2.3.1:** Η ιδέα του 3<sup>ου</sup> βραβείου

**Εικόνα 6.2.1:** Οι Ολυμπιακές εγκαταστάσεις που διαχειρίζεται η “Ολυμπιακά Ακίνητα Α.Ε.”

## Πίνακες

**Πίνακας 1.3.1.1:** Τυπολογία των ολυμπιακών πόλεων με άξονα τις παρεμβάσεις που υλοποιήθηκαν

**Πίνακας 1.4.1:** Στόχοι πρόσφατων και επερχόμενων Ολυμπιακών Αγώνων

**Πίνακας 1.5.1:** Επίπτωση Ολυμπιακών Αγώνων στην Οικονομική Δραστηριότητα

**Πίνακας 3.3.1.2.1:** Οι μέτοχοι της ΓΕΦΥΡΑΣ Α.Ε. ανάλογα με το ποσοστό συμμετοχής τους

**Πίνακας 4.1.2.1.2:** Πληθυσμιακά Μεγέθη Δήμων της ευρύτερης περιοχής (1991-2001)

**Πίνακας 6.1.1:** Οι παραγόμενες τελικές εικόνες των Ολυμπιακών πόλεων

**Πίνακας 6.2.1:** Οικονομικά οφέλη και κόστη Ολυμπιακών Αγώνων

## ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΟ

### Ι.Ελληνικοί όροι

**ΑΕΠ:** Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν

**ΑΣΠΑ Α.Ε.:** Αστικές Περιβαλλοντικές Αναπλάσεις

**ΓΓΟΑ:** Γενική Γραμματεία Ολυμπιακής Αξιοποίησης

**ΔΕΗ:** Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού

**ΕΕ:** Ευρωπαϊκή Ένωση

**ΕΜΠ:** Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

**ΕΜΥ:** Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία

**ΕΣΥΕ:** Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος

**ΕΤΑ:** Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα

**ΚΕΔ:** Κτηματική Εταιρία Δημοσίου

**Κ.τ.Ε:** Κύριος του Έργου

**ΚΤΕΟ:** Κέντρα Τεχνικού Έλεγχου Οχημάτων

**ΜΠΑ:** Μητροπολιτική Περιοχή της Αθήνας

**ΟΑ:** Ολυμπιακοί Αγώνες

**ΟΑΚΑ:** Ολυμπιακό Αθλητικό Κέντρο

**ΟΑΣΑ:** Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας

**ΟΡΣΑ:** Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας

**ΟΤΑ:** Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης

**ΠΕΑ:** Πανελλήνια Ένωση Αναπληρωτών Εκπαιδευτικών

**ΠΔ:** Προεδρικό Διάταγμα

**ΡΣΑ:** Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής

**ΣΑΔΑΣ:** Σύλλογος Αρχιτεκτόνων Διπλωματούχων Ανώτατων Σχολών

**ΣΕΦ:** Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας

**ΣΔ:** Συντελεστής Δόμησης

**ΣΔΙΤ:** Σύμπραξη Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα

**ΤΑ:** Τοπική Αυτοδιοίκηση

**ΤΕΕ:** Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας

**Υ.Π.Α:** Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας

**ΥΠΕΧΩΔΕ:** Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων

**ΥΠΠΟ:** Υπουργείο Πολιτισμού

**ΥΧΟΠ:** Υπουργείο Χωροταξίας Οικισμού και Περιβάλλοντος

**ΦΕΚ:** Φύλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως

**2.Αγγλικοί όροι**

**COOB:** Barcelona Olympic Organising Committee

**IBC:** International Broadcasting Center – Διεθνές Ραδιοτηλεοπτικό Κέντρο

**MPC:** Main Press Center – Βασικό Κέντρο Τύπου

**UIA:** Union of International Architects

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 στην Αθήνα συνέστησε έργο μείζονος εθνικής σημασίας, με σκοπό να προάγει την αθλητική και οικονομική ανάπτυξη, τη διεθνή προβολή της χώρας, και να συμβάλλει ακόμη στην ορθολογική χωροταξική οργάνωση και βιώσιμη ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής της πρωτεύουσας. Απέβλεψε κυρίως στην ενίσχυση της ανταγωνιστικής παρουσίας της χώρας στο διεθνή και ευρωπαϊκό χώρο και στον ευρύτερο μεσογειακό και βαλκανικό της περίγυρο, στην ανάδειξη της Αθήνας ως Μητροπολιτικής Πρωτεύουσας διεθνούς και ευρωπαϊκής ακτινοβολίας, καθώς και στη δημιουργία σύγχρονων αθλητικών, πολιτιστικών, τουριστικών και κοινωνικών υποδομών, που θα εξυπηρετούν τόσο την ευρύτερη περιοχή της Αθήνας όσο και το σύνολο της χώρας.

Η επίτευξη ωστόσο των στόχων που έθεσε η Αθήνα κατά την ανάληψη των Αγώνων θα εξαρτηθεί από τη διαχείριση και την μεταολυμπιακή αξιοποίηση που θα ακολουθηθεί. Στα πλαίσια αυτά κρίνεται απαραίτητη η ανάπτυξη μεταολυμπιακής στρατηγικής, που θα κινείται γύρω από συγκεκριμένους άξονες.

Η μεταολυμπιακή περίοδος είναι πολύ σημαντική τόσο για την πόλη που φιλοξενεί τους Ολυμπιακούς Αγώνες, όσο και για τη χώρα στο σύνολό της. Οι στόχοι της ανταγωνιστικότητας, της διατήρησης της καλής και ευνοϊκής εικόνας της πόλης και της χώρας και η διεθνής αναγνώριση, θα πρέπει να ενισχυθούν και να διατηρηθούν σε υψηλά επίπεδα, προκειμένου οι Ολυμπιακοί Αγώνες να λειτουργήσουν και ως ένα 'αποτελεσματικό μέσο / εργαλείο' στην συνολική οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της πόλης και της χώρας που τους φιλοξένησε.

Στην κατεύθυνση αυτή επιλέχθηκε το ζήτημα της μεταολυμπιακής αξιοποίησης, με μελέτη περίπτωσης την περιοχή του Ελληνικού, ως αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας. Η μεταολυμπιακή αξιοποίηση αποτελεί ένα σύνθετο θέμα το οποίο παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Οι Ολυμπιακές εγκαταστάσεις θα πρέπει να αξιοποιηθούν κατάλληλα ώστε να αποδώσουν την μέγιστη δυνατή υπεραξία και ταυτόχρονα να καλυφθεί ένα μέρος του κόστους διοργάνωσης των Αγώνων. Ακόμη, στα πλαίσια αυτής της προσπάθειας η πόλη θα πρέπει να σχεδιάσει, να αναπτύξει και να υλοποιήσει μία συνολική στρατηγική, η οποία θα της εξασφαλίσει την

αποτελεσματική προώθηση της εικόνας της πόλης στο διεθνές και ανταγωνιστικό περιβάλλον, συμβάλλοντας ουσιαστικά στην οικονομική ανάπτυξη της ευρύτερης περιφέρειάς της, αλλά επιφέροντας παράλληλα οφέλη στο σύνολο της ελληνικής επικράτειας.

Με αυτή την έννοια, η διερεύνηση του ζητήματος εντάσσεται στο πλαίσιο των ερευνητικών ενδιαφερόντων του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης.

Η περιοχή του Ελληνικού δεν επιλέχθηκε τυχαία ως μελέτη περίπτωσης. Ήδη από το 1995 υπήρχαν κατευθύνσεις για δημιουργία μητροπολιτικού πάρκου μετά την μετεγκατάσταση του αεροδρομίου στα Σπάτα. Εν τούτοις, εντός των ορίων του πρώην ανατολικού αεροδρομίου χωροθετήθηκαν ολυμπιακές εγκαταστάσεις και η περιοχή αποτέλεσε Ολυμπιακό πόλο κατά τη διάρκεια διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004. Δύο χρόνια μετά την τέλεση των Αγώνων, τα σχέδια για τη δημιουργία του μητροπολιτικού πάρκου έρχονται και πάλι στο προσκήνιο με το πλαίσιο ανάθεσης στους μελετητές του 1<sup>ου</sup> βραβείου του Διεθνούς Διαγωνισμού για την εκπόνηση επικαιροποιημένης και κατά τομείς, εξειδικευμένης μελέτης (Master Plan) καθώς και προγράμματος ανάπτυξης της συνολικής έκτασης του Ελληνικού.

Η δημιουργία του μητροπολιτικού πάρκου του Ελληνικού θα αποτελέσει το μεγαλύτερο έργο ανάπλασης που έχει σχεδιαστεί στην Ελλάδα και το οποίο αναμένεται να αναβαθμίσει την ποιότητα ζωής των κατοίκων του λεκανοπεδίου. Η εξαιρετική θέση του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού μέσα στα όρια της πόλης και η έκτασή του (5.300 στρέμματα), το καθιστούν μοναδικό στοιχείο για την πολεοδομική ανάπτυξη και την αναγέννηση της Αθήνας και συγχρόνως το κυριότερο από άποψη σημασίας και πολυπλοκότητας πρόγραμμα για την Αθήνα του 21<sup>ου</sup> αιώνα.

Η εργασία διαρθρώνεται σε έξι κεφάλαια. Στο πρώτο κεφάλαιο εξετάζεται η διεθνής εμπειρία και ειδικότερα τα παραδείγματα της Βαρκελώνης και του Σίδνεϋ που θεωρούνται επιτυχημένα, τόσο ως προς τη διοργάνωση των Αγώνων, όσο και ως προς τον τρόπο που διαχειρίστηκαν την μεταολυμπιακή κληρονομιά. Μάλιστα, το μοντέλο οργάνωσης που ακολουθήθηκε στην Βαρκελώνη αποτελεί πρότυπο για την διοργάνωση μεγάλων γεγονότων (mega events), οικονομικής επίδρασης και αστικού

μετασχηματισμού. Επιχειρείται ακόμη μία τυπολογία των Ολυμπιακών πόλεων με άξονα τις παρεμβάσεις που υλοποιήθηκαν, καθώς και συγκριτική ανάλυση της στρατηγικής που ακολουθήθηκε από τις χώρες που ανέλαβαν την διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων για την επίτευξη των στόχων που έθεσαν.

Στο δεύτερο κεφάλαιο εξετάζεται η σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) ως μοντέλο μεταολυμπιακής αξιοποίησης και οι μορφές που μπορεί να λάβει σύμφωνα με το Πράσινο Βιβλίο της Επιτροπής Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων σχετικά με τις Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα και το Κοινοτικό Δίκαιο των Δημοσίων Συμβάσεων και των Συμβάσεων Παραχώρησης. Παρουσιάζονται ακόμη τα κύρια σημεία του νόμου 3389/2005 που αφορά σε ‘Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα’, καθώς και η ελληνική εμπειρία, που μέχρι σήμερα διαγράφεται περιορισμένη.

Εν συνεχεία, στο τρίτο κεφάλαιο παρουσιάζεται το θεσμικό και προγραμματικό πλαίσιο που αφορά τόσο στη μεταολυμπιακή αξιοποίηση όσο και στην περιοχή του Ελληνικού. Αρχικά, παρουσιάζεται ο νόμος 3342/2005 που ψήφισε η Βουλή και αναφέρεται στη «βιώσιμη ανάπτυξη και κοινωνική αξιοποίηση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων», όπου παρουσιάζονται αναλυτικά οι επιτρεπόμενες χρήσεις που μπορούν να υποδεχθούν οι αθλητικές εγκαταστάσεις του Ελληνικού. Ακολουθεί το περιεχόμενο του άρθρου 9 του νόμου 2338/1995 για την ‘Κύρωση της Σύμβασης του νέου Αεροδρομίου των Σπάτων’ που ορίζει πως ο χώρος που καταλαμβάνει το Αεροδρόμιο του Ελληνικού προορίζεται κυρίως για τη δημιουργία μητροπολιτικής ζώνης πρασίνου, και ακολουθεί η κοινή υπουργική απόφαση 28788/6978/01 που αφορά στον καθορισμό του ορίου της περιοχής υποδοχής ολυμπιακών αθλητικών εγκαταστάσεων, εντός του χώρου του Αεροδρομίου του Ελληνικού. Σχετικά με το προγραμματικό πλαίσιο, παρουσιάζονται οι βασικές παράμετροι του σχεδιασμού του μητροπολιτικού πάρκου και τα χαρακτηριστικά που προβλέπεται να έχει.

Στο τέταρτο κεφάλαιο πραγματοποιείται η ανάλυση της περιοχής του Ελληνικού, τόσο της ευρύτερης περιοχής όσο και του άμεσου χώρου μελέτης του αεροδρομίου. Ουσιαστικά παρουσιάζεται το γενικό πλαίσιο της περιοχής με ιστορικά και κοινωνικο-οικονομικά χαρακτηριστικά καθώς και οι μεταφορικές υποδομές.



Ακολούθως για την περιοχή του αεροδρομίου παρουσιάζεται το κτιριακό απόθεμα και οι εγκαταστάσεις του Ολυμπιακού πόλου του Ελληνικού.

Στο πέμπτο κεφάλαιο παρουσιάζεται η μελέτη των τεσσάρων δήμων – ΑΣΠΑ Α.Ε. που εκπονήθηκε για την περιοχή του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού, η μελέτη του ΕΜΠ που εντάσσεται στο «Ερευνητικό Πρόγραμμα»: Ανάπτυξη Χώρου του Αεροδρομίου Ελληνικού, καθώς και ο Διεθνής Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός για το μητροπολιτικό Πάρκο και την Πολεοδομική Ανάπτυξη του Ελληνικού. Οι δύο μελέτες που προαναφέρθηκαν θεωρούνται ολοκληρωμένες και ενδιαφέρουσες ώστε να παρουσιαστούν τα κύρια σημεία τους. Η παρουσίαση ακόμη των βραβείων του Διεθνούς Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού λαμβάνει ιδιαίτερη βαρύτητα, δεδομένου ότι έχει υιοθετηθεί από το ΥΠΕΧΩΔΕ η βασική ιδέα του πρώτου βραβείου για την υλοποίηση του μητροπολιτικού πάρκου στην περιοχή. Γίνεται επίσης αναφορά σε ορισμένες εναλλακτικές χρήσεις που έχουν προταθεί για την περιοχή.

Τέλος, στο έκτο κεφάλαιο προσεγγίζεται το ζήτημα της μεταολυμπιακής αξιοποίησης. Διαπιστώνεται ανάγκη μεταολυμπιακής στρατηγικής, που θα διαφέρει σημαντικά από το «προ-ολυμπιακό μοντέλο διαχείρισης», το οποίο χαρακτηρίστηκε από χαμηλή αποτελεσματικότητα. Με άξονα τη μείωση του δημοσιονομικού κόστους προτείνεται η διεύρυνση προς εμπορικές χρήσεις και η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στη διαχείριση των εγκαταστάσεων.

Το αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής μπορεί να χαρακτηριστεί ως ιδιαίτερα επίκαιρο. Η επικαιρότητα του θέματος καθίσταται προφανής αφού το χρονικό διάστημα 2005 – 2011 αποτελεί την μεταολυμπιακή περίοδο της Αθήνας (Παπανίκος 1999). Αλλά και η δημοσιότητα που συχνά προσλαμβάνει το θέμα στον γραπτό και ηλεκτρονικό τύπο, υποδηλώνει ότι το ζήτημα της μεταολυμπιακής αξιοποίησης θα αποτελέσει τα επόμενα χρόνια το βασικό στοίχημα για την επίτευξη των στόχων του τέθηκαν κατά την ανάληψη της διοργάνωσης. Ακολούθως, η μετατροπή του Ελληνικού σε Μητροπολιτικό Πάρκο, χαρακτηρίζεται κι αυτή ως επίκαιρη, καθώς τα σχέδια για την υλοποίηση του έργου ανακοινώθηκαν φέτος τον Ιούνιο.



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑ**

### 1.1 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗΣ

#### *1.1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ*

Το όνειρο της Βαρκελώνης γύρω από τη φιλοξενία των Ολυμπιακών Αγώνων και την επίτευξη υψηλού επιπέδου ανθρώπινης και αθλητικής ποιότητας εκπληρώθηκε. Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας ανάληψης, προετοιμασίας και διεξαγωγής των Αγώνων, η πόλη υπεβλήθη σε έναν εντυπωσιακό αστικό μετασχηματισμό. Συνολικά μπορεί να ειπωθεί πως:

1. Οι Αγώνες στη Βαρκελώνη στέφθηκαν με απόλυτη επιτυχία μιλώντας τόσο σε οργανωτικούς όσο και σε αθλητικούς όρους.
2. Ο αστικός μετασχηματισμός που προκλήθηκε από τους Αγώνες έχει μακροπρόθεσμο οικονομικό και κοινωνικό αντίκτυπο.
3. Η Βαρκελώνη κατάφερε με μεγάλη επιτυχία να χρησιμοποιήσει την ώθηση που δόθηκε από τους Αγώνες και την κληρονομιά που άφησαν προς όφελος της πόλης. Το 2001, η πόλη κατέλαβε την έκτη θέση στην κατάταξη των πιο ελκυστικών ευρωπαϊκών πόλεων.

Συνεπώς, οι Αγώνες της Βαρκελώνης, η οργάνωση και ο αντίκτυπός τους αποτέλεσε ένα μοντέλο για προοπτικές σχετικά με αθλητισμό, οργανωτικά θέματα, οικονομικά, κοινωνικά και αστικού σχεδιασμού.

#### *1.1.2 ΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΤΗΣ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗΣ ΤΟΥ '92*

Το κλειδί στην επιτυχία των Αγώνων της Βαρκελώνης ήταν η δυναμικότητα του στόχου τους (άψογη διοργάνωση και αστική επίδραση), η ομοφωνία του δικτύου των ιδρυμάτων, η χρήση ειδικών διοικητικών σωμάτων, η μίξη χρηματοδοτικών μοντέλων ιδιωτικού και δημόσιου τομέα (ΣΔΙΤ), καθώς και η επιτυχημένη διαχείριση της ώθησης που δόθηκε από τους Αγώνες και την προσέλκυση επενδύσεων.

Η οργάνωση των Αγώνων στηρίχθηκε σε τρεις παράγοντες:

- Στην σύμπραξη μεταξύ της Πόλης της Βαρκελώνης (προώθησε την πρωτοβουλία), της Ισπανικής Κυβέρνησης, του Generalitat (αυτόνομη κυβέρνηση της Καταλονίας), της Ισπανικής Ολυμπιακής Επιτροπής και της Διεθνούς Ολυμπιακής Επιτροπής.
- Σε ένα εγχείρημα από κοινού, με σύμπραξη και μοιρασμένη διαχείριση ανάμεσα στον δημόσιο τομέα και τις ιδιωτικές πρωτοβουλίες.
- Στη δημιουργία ειδικών διοικητικών σωμάτων, που δε συσχετίζονται με την καθιερωμένη δημόσια διοίκηση, και διαχωρίζονται σε επενδυτικές λειτουργίες και οργανωτικές.

### 1.1.3 Η ΜΕΤΑΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ: 1992 - 2004

Ο αντίκτυπος της υποψηφιότητας της πόλης για την φιλοξενία των Ολυμπιακών Αγώνων ήταν άμεσος: η ανεργία μειώθηκε σε μεγάλο βαθμό, η αγορά κατοικίας επανήλθε δυναμικά στο προσκήνιο και η κατασκευαστική βιομηχανία αυξήθηκε ραγδαία.

Παρόλα αυτά, είναι εντυπωσιακό να παρατηρείται πως η τάση αυτή συνεχίζεται μέχρι και σήμερα. Κάθε χρόνο μετά τους Αγώνες (με εξαίρεση το 1993), υπάρχει αύξηση σε όλους τους δείκτες: απασχόληση, επενδύσεις, έσοδα, ελκυστικότητα κ. ά. Όχι μόνο υπήρξε σωστή αντίδραση, αλλά επιτεύχθηκε η διατήρηση της ανάπτυξης που δημιουργήθηκε σε μοναδικά επίπεδα.

Η αγορά εργασίας της Βαρκελώνης και της ενδοχώρας της επωφελήθηκε ουσιαστικά κατά την περίοδο προετοιμασίας των Αγώνων. Η ανεργία μειώθηκε από 127.774, τον Νοέμβριο του 1986, σε 60.885, τον Ιούλιο του 1992. Μεταξύ Οκτωβρίου 1986 και Αυγούστου 1992, ο δείκτης ανεργίας της Βαρκελώνης έπεσε από 18.4% σε 9.6%, ενώ η εικόνα της Ισπανίας ήταν 20.9% και 15.5% αντίστοιχα. Κατά την φάση προετοιμασίας, οι δραστηριότητες που σχετίζονταν με τους Αγώνες οδήγησαν σε απασχόληση επιπλέον 35.309 ατόμων ανά χρόνο κατά μέσο όρο.

Ακόμη, οι επενδύσεις σε υποδομές και εγκαταστάσεις που συνδέονται με τους Ολυμπιακούς Αγώνες, οδήγησαν σε επιπλέον μόνιμη απασχόληση 20.019 ατόμων. Ως εκ τούτου, η μέση ετήσια επίδραση για την περίοδο 1987 – 1993 της Βαρκελώνης του 1992, ήταν απασχόληση για περίπου 59.328 άτομα. Από το στοιχείο αυτό συμπεραίνουμε πως τουλάχιστον το 88.7% της μείωσης της ανεργίας που σημειώθηκε στην Βαρκελώνη μεταξύ Νοεμβρίου 1986 και Ιουλίου 1992 (66.889 νέοι εργαζόμενοι) αποδίδεται στους Αγώνες. (Brunet, 1995)

Μετά τους Αγώνες, η ανεργία αυξήθηκε στην Βαρκελώνη κατά 21.000 άτομα. Στα χρόνια που ακολούθησαν όμως, ο αριθμός αυτός μειώθηκε σημαντικά. Οι επενδύσεις που δημιουργήθηκαν από τους Αγώνες λειτούργησαν ως ζώνη ασφαλείας, δαμάζοντας την πτώση, μιας εικόνας γενικής κατάθλιψης. Η οικονομία της Βαρκελώνης απεδείχθη ανθεκτική και μετά το 1994, ξεκίνησε η δημιουργία θέσεων απασχόλησης. Μέχρι το 1993, 41.450 νέες θέσεις εργασίας δημιουργήθηκαν, αναπαριστώντας τη μείωση της εικόνας της ανεργίας. Το 1993 και το 1994, η ανεργία αυξήθηκε κατά 18.000 άτομα. Εντούτοις, μετά το 1995 ξεκίνησε η πτώση της, που οφείλεται κατά ένα μέρος στις 20.230 μόνιμες θέσεις που δημιουργήθηκαν από τις ολυμπιακές επενδύσεις. Οι οικονομικοί δείκτες επιβεβαιώνουν την πρόοδο της Βαρκελώνης κατά την μεταολυμπιακή περίοδο. (Brunet, 1995)

Μεταξύ του 1986 και του 2000, η δυναμικότητα της Βαρκελώνης σε ξενοδοχειακές μονάδες τριπλασιάστηκε. Παράλληλα με αυτό, ο αριθμός των ξένων επισκεπτών διπλασιάστηκε, φτάνοντας τους 3.5 εκατομμύρια επισκέπτες τον χρόνο. Σε σύγκριση με άλλες Ολυμπιακές πόλεις τα 12 τελευταία έτη, τη Σεούλ, την Ατλάντα και το Σίδνεϋ, τα αποτελέσματα της Βαρκελώνης στην ξενοδοχειακή υποδομή και στον αριθμό ξένων επισκεπτών είναι εξαιρετικά. (Brunet, 1995)

Η ανταπόκριση της Βαρκελώνης στο ερέθισμα των Αγώνων είναι πιο έντονη και διαρκής, από τις υπόλοιπες ολυμπιακές πόλεις. Το γεγονός αυτό κατέστησε την Βαρκελώνη του 1992 ως πρότυπο σχετικά με τη διαχείριση της επίδρασης των Αγώνων.

Ο αντίκτυπος των Ολυμπιακών Αγώνων ήταν άμεσος. Εντυπωσιακή ήταν η επίδραση της Ολυμπιακής κληρονομιάς καθώς και η συνέχιση της επίδρασής της από το 1992

έως το 2002. Το στοιχείο κλειδί αυτού του μοντέλου είναι η επένδυση στις υποδομές, τόσο σε ποιότητα όσο και σε ποσότητα. Εντούτοις, προϋποθέτει ένα συγκεκριμένο οργανωτικό μοντέλο για τους Αγώνες καθώς και αστικό μετασχηματισμό της πόλης. Το μοντέλο βασίζεται στην μεγιστοποίηση των επενδύσεων και στη προσέλκυση περαιτέρω επενδύσεων. Επιχειρώντας έναν αστικό μετασχηματισμό, η συνέχιση των επενδύσεων είναι απαραίτητη. Αυτό συμβαίνει στην περίπτωση της Βαρκελώνης. θ δ

Η Βαρκελώνη <sup>επιτυχώς</sup> διαχειρίστηκε επιτυχημένα τον αντίκτυπο των Αγώνων και επωφελήθηκε από τις επενδύσεις που έγιναν, διευκολύνοντας με τον τρόπο αυτό τις επερχόμενες αλλαγές. Οι πόροι που κατανεμήθηκαν για αστικές υποδομές οδήγησαν σε προσωρινές θέσεις εργασίας στον κατασκευαστικό τομέα και ακολούθησαν οι μόνιμες θέσεις εργασίας στην λειτουργία αυτών των υποδομών. Ο συνδυασμός τους έδωσε ώθηση για αύξηση της οικονομικής δραστηριότητας. Το επενδεδημένο κεφάλαιο και η αύξηση της οικονομικής δραστηριότητας, αύξησε την ευημερία και την κοινωνική συνοχή και έκανε την πόλη πιο ελκυστική.

#### 1.1.4 ΜΙΑ ΕΠΙΤΥΧΗΜΕΝΗ ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες, η σημαντικότερη έκφανση των αθλητικών διοργανώσεων, επηρεάζει την χώρα που τους φιλοξενεί. Οι Αγώνες του 1992 στην Βαρκελώνη, την επηρέασαν σημαντικά και λειτούργησαν ως κίνητρο για μεγάλες αλλαγές στην πόλη, αφού σχέδια που βρίσκονταν καιρό σε προετοιμασία, βγήκαν από τα συρτάρια και άρχισαν να υλοποιούνται. Δεκαπέντε χρόνια σχεδόν μετά, παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον μία ανασκόπηση στους λόγους επιτυχίας των Αγώνων και στο πώς συνεχίζουν να επηρεάζουν τις ζωές των κατοίκων της Βαρκελώνης.

Η προ-ολυμπιακή Βαρκελώνη ήταν μία ευκρινώς διαφορετική πόλη. Ήταν γκρίζα και θαμπή, με οικονομικά ανεκτά ενοίκια και ιδιοκτησίες, με ερειπωμένες συνοικίες και μια οικονομία βασισμένη στα εργοστάσια και τη βιομηχανία. Οι Ολυμπιακοί Αγώνες ώθησαν τον κόσμο να ανακαλύψει όχι μόνο την πόλη της Βαρκελώνης, αλλά και την Καταλονία. Τα Καταλανικά προσετέθησαν ως επίσημη γλώσσα των αγώνων και ο βασιλιάς της Ισπανίας μίλησε στον κόσμο στην τελετή έναρξης που έλαβε χώρα στην Καταλονία. Οι επενδύσεις ενίσχυσαν το γεγονός αυτό, που χωρίς την ώθηση που δόθηκε από τους αγώνες θα απαιτούνταν δεκαετίες για να διασφαλιστεί. Η



Βαρκελώνη επεκτάθηκε προς τη θάλασσα, πάρκα όπως το La Pedrera ανακαινίστηκαν, οι περιοχές Val d'Hebron και Poble Nou αναζωογονήθηκαν, πύργοι επικοινωνίας κατασκευάστηκαν, αθλητικές εγκαταστάσεις και ο νέος αεροπορικός σταθμός.

Για γίνει διάχυση των πλεονεκτημάτων σε όλη την πόλη, η αποκέντρωση ήταν ένα βασικό στοιχείο του σχεδιασμού. Τέσσερις ολυμπιακοί πόλοι κατασκευάστηκαν στις άκρες του κεντρικού τετραγώνου της πόλης: Montjuic, Van d'Hebron, Diagonal και



Sea Park. Το πιο σημαντικό ήταν πως χρήματα διατέθηκαν για να ολοκληρωθεί το οδικό δίκτυο (ring roads) που συνέδεε τους τέσσερις ολυμπιακούς πόλους και εξασφάλισαν μια κρίσιμη πλευρά της μητροπολιτικής επέκτασης της πόλης.

**Εικόνα 1.1.4.1:** Ολυμπιακοί δακτύλιοι

**Πηγή:** [www.geocities.com](http://www.geocities.com)

Η πόλη κατάφερε να πρωταγωνιστήσει και να κλέψει την παράσταση. Ίσως πριν τους Αγώνες η πόλη να είχε περισσότερο χαρακτήρα, αλλά τώρα έχει μετατραπεί σε μία διεθνή πόλη, πολύ δημοφιλή. Ο τουρισμός αυξήθηκε από 1.7 εκατομμύρια το 1990 σε 5 εκατομμύρια το 2005, γεγονός που υποβοηθήθηκε από την στροφή της οικονομίας της πόλης από τη βιομηχανία και τα εργοστάσια και τον προσανατολισμό της στις υπηρεσίες και τον τουρισμό. Υπήρξε ακόμη άνοδος στις τιμές των ακινήτων, γεγονός που τα μετέτρεψε σε απλησίαστα για τους μέσους κατοίκους.

Πίσω από τη δόξα των Ολυμπιακών Αγώνων βρίσκεται πολύ δουλειά, παραχωρήσεις και έξυπνος σχεδιασμός, που διασφάλισε τη συνέχεια της μεταμόρφωσης της πόλης μετά το πέρας των Αγώνων. Οι Αγώνες δεν ήταν φθηνοί, κοστίζοντας περίπου 10 δισεκατομμύρια δολάρια και δημιούργησαν έσοδα κάτω από 3 δισεκατομμύρια δολάρια. Οι ιδιωτικές προσπάθειες (σπόνσορες κ.ά.) χρηματοδότησαν τους αγώνες με 6 δισεκατομμύρια δολάρια, ενώ η κεντρική και οι τοπικές κυβερνήσεις επωμίστηκαν τα υπόλοιπα. Ίσως το καλύτερο παράδειγμα ολυμπιακού πνεύματος να ήταν η συνεργασία και ο συντονισμός μεταξύ διαφόρων κυβερνητικών υπουργείων. Η ισπανική κυβέρνηση, το Generalitat και το Ajuntament συνεργάστηκαν για να χρησιμοποιήσουν σωστά τα χρήματα που εισέρευσαν ξαφνικά. Ειδικοί και

επαγγελματίες, κατασκευαστές, μετανάστες, ενώσεις, κέντρο – αριστεροί πολιτικοί, αναρχιστές και άλλοι, συμβιβάστηκαν και δούλεψαν όλοι ώστε να διασφαλιστεί ένα διαφορετικό μέλλον για την Βαρκελώνη.

Τα βραχυπρόθεσμα Ολυμπιακά έργα λειτούργησαν ως μοχλός, που παρείχε επενδύσεις με μακροπρόθεσμα έργα, τα οποία η πόλη εξακολουθεί να χρησιμοποιεί. Ο COOB (Barcelona Olympic Organising Committee) έκανε σύμβαση με το Συμβούλιο της πόλης της Βαρκελώνης για να επενδύσει τους πόρους του σε τοποθεσίες της πόλης. Ο στόχος ήταν η κατασκευή και χρήση εγκαταστάσεων για τους Αγώνες και στην συνέχεια η απόδοσή τους στους πολίτες.

Πράγματι, δεν υπάρχουν εγκαταστάσεις που να μένουν αχρησιμοποίητες ή να φθείρονται. Το Ολυμπιακό Στάδιο χρησιμοποιείται από την RCD Espanyol ως δικό της στάδιο, καθώς και για συναυλίες και εκδηλώσεις. Το Palau Sant Jordi φιλοξενεί αγώνες καλαθοσφαίρισης, συνέδρια, αγώνες motocross και συναυλίες. Οι Ολυμπιακές πισίνες χρησιμοποιούνται από σχολεία, από το κοινό, καθώς και για αγώνες και ψυχαγωγία. Το στάδιο του baseball κάνει χρήση η FC Barcelona για αγώνες και διεθνείς διοργανώσεις.

Η Βαρκελώνη απέφυγε να κατασκευάσει υποδομές που να προορίζονται μόνο για τους Αγώνες. Μία αποδοτική στατιστική για τη διάρκεια των Αγώνων σύμφωνα με τον Francesc Soler, διαχειριστή εγκαταστάσεων για την Ajuntament, είναι πως 580.000 άνθρωποι χρησιμοποιούν κάθε χρόνο μεταολυμπιακά της εγκαταστάσεις στην Βαρκελώνη. Η οργάνωση και ο σχεδιασμός της Βαρκελώνης για τους Ολυμπιακούς Αγώνες, αναγνωρίζεται ως ένας από τους πιο επιτυχημένους στην ιστορία τους. Το Πεκίνο του 2008 καθώς και το Λονδίνο του 2012 βασίζονται στο μοντέλο της Βαρκελώνης για τον δικό τους σχεδιασμό.

Η διαφήμιση της πόλης συνεχίστηκε για πολύ μετά το τέλος των αγώνων, γεγονός που την κατέστησε ελκυστικό προορισμό για επιχειρηματικά και άλλα γεγονότα. Εταιρίες διεθνούς φήμης όπως η Hewlett Packard και η Sharp εγκαταστάθηκαν στην Βαρκελώνη. Η πόλη φιλοξένησε επίσης το 2003 το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Κολύμβησης και το 2004 το Παγκόσμιο Κοινωνικό Φόρουμ (World Social Forum). Το τελευταίο μάλιστα έδωσε ώθηση για περαιτέρω ανάπτυξη του παραλιακού και του

ανατολικού μέρους της πόλης. Το μουσικό φεστιβάλ Sònar, Urban Funke και μια ποικιλία από άλλα γεγονότα φιλοξενήθηκαν στην Βαρκελώνη.

### 1.1.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Χάρη στους Ολυμπιακούς Αγώνες η πόλη της Βαρκελώνης είναι σήμερα τελείως διαφορετική. Η οργάνωση ήταν η καταλληλότερη, καλλιεργώντας μαζικές επενδύσεις σε υποδομές. Ακόμη, μέσω της σωστής χρήσης της ολυμπιακής κληρονομιάς, αυξημένου κεφαλαίου και βελτιωμένης ελκυστικότητας, η διαδικασία της αστικής ανάπτυξης συνεχίστηκε για πολύ ακόμη, μετά το 1992.

Η οργάνωση, οι επενδύσεις, ο οικονομικός και κοινωνικός αντίκτυπος, οι αστικές μεταφορές, η κατάλληλη διαχείριση της Ολυμπιακής κληρονομιάς, ήταν πολύ θετικές. Για τον λόγο αυτό υπάρχει η αναφορά στο «μοντέλο της Βαρκελώνης» στη βιβλιογραφία για την διοργάνωση μεγάλων γεγονότων (mega events), οικονομικής επίδρασης και αστικού μετασχηματισμού.

Ο στόχος ήταν η ποιότητα και η υλοποίηση εξαιρετική, τόσο στην προ-ολυμπιακή όσο και στην μεταολυμπιακή περίοδο. Εξίσου σημαντική ήταν ακόμη η ικανότητα της πόλης να διαχειριστεί τον αντίκτυπο που προκαλείται από ένα γεγονός τέτοιου μεγέθους. Συγκριτικά με της ολυμπιακές πόλεις κατά την περίοδο 1964-2004, η Βαρκελώνη είναι η πιο επιτυχημένη στη διαχείριση αυτού του αντίκτυπου.

Οι συνεχιζόμενες επενδύσεις της υποδομές και στην ανάπτυξη, που απορρέουν από τέτοια γεγονότα, αποτελούν τον λόγο που η Βαρκελώνη κατέλαβε και διατηρεί την έκτη θέση μεταξύ των ευρωπαϊκών πόλεων (όσον αφορά στην ελκυστικότητα).

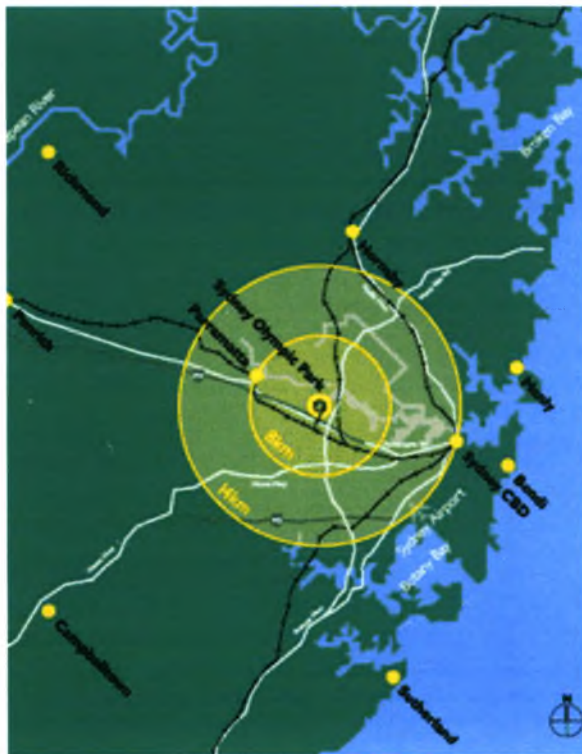
Η πρόοδος που έχει σημειώσει η πόλη από το 1986 έως το 1992 καθώς και μετά το 1992, είναι πολύ σημαντική. Οι προκλήσεις που έχει να αντιμετωπίσει η Βαρκελώνη στο μέλλον είναι εξίσου μεγάλες με εκείνες του παρελθόντος. Μπορεί ωστόσο η πόλη να ανταποκριθεί σε αυτές. Η Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση λειτουργεί ως παράγοντας που ευνοεί την Βαρκελώνη, με την προϋπόθεση πως η πόλη θα διατηρήσει το Ολυμπιακό πνεύμα και θα συνεχίσει να εφαρμόζει το «μοντέλο της Βαρκελώνης».

## 1.2 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΣΙΔΝΕΪ

### 1.2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες του Σίδνεϋ ήταν αποτέλεσμα μίας εφταετούς άσκησης εστιασμένης στον σχεδιασμό, στις οικοδομικές κατασκευές, στον συντονισμό, στον προγραμματισμό και στη διαχείριση των γεγονότων, που διήρκεσαν μόλις τρεις εβδομάδες. Υπήρχε όμως η πεποίθηση πως οι Αγώνες θα παράγουν μακροπρόθεσμα οφέλη για την χώρα.

Μόλις το Σίδνεϋ κέρδισε τη διοργάνωση των Αγώνων, ξεκίνησε μια σοβαρή



προσπάθεια για τον σχεδιασμό των εγκαταστάσεων και των υποδομών. Ο σχεδιασμός αυτός περιελάμβανε τις κύριες αθλητικές εγκαταστάσεις που χωροθετήθηκαν στο Homebush Bay (Ολυμπιακό Χωριό, κεντρικό στάδιο, Aquatic centre, γήπεδα τένις, αίθουσες γυμναστικής, κέντρο τύπου). Συμπεριλαμβανομένου των εγκαταστάσεων εκτός του Homebush Bay, οι Αγώνες ενσωμάτωσαν 15 ξεχωριστές αθλητικές τοποθεσίες και εγκαταστάσεις για τα 28 ολυμπιακά αθλήματα.

**Εικόνα 1.2.1.1:** Η θέση του Ολυμπιακού Πάρκου

**Πηγή:** [www.sydneyolympicpark.com.au](http://www.sydneyolympicpark.com.au)

Η ενσωμάτωση των εγκαταστάσεων στη δομή της πόλης, αποτέλεσε μεγάλη πρόκληση. Το Homebush Bay μέχρι τότε ήταν απομονωμένο από το υπόλοιπο Σίδνεϋ, αφού δεν υπήρχαν μεταφορικές υποδομές. Η λύση ήταν η διασύνδεση της περιοχής με το CBD και με τις άλλες εγκαταστάσεις, καθώς και η δημιουργία εγκαταστάσεων που θα αλληλεπιδρούν μεταξύ τους.



Το master plan που εκπονήθηκε το 1995:

- Εστίασε στις σημαντικότερες ολυμπιακές εγκαταστάσεις και στο ολυμπιακό χωριό.
- Δημιούργησε μία Ολυμπιακή Λεωφόρο με σκοπό τις διασυνδέσεις και ένα οργανωμένο οδικό δίκτυο μέσα στους Ολυμπιακούς χώρους.
- Προώθησε ένα ολοκληρωμένο όραμα για το μεταφορικό σύστημα μέσα στην περιοχή, προβλέποντας νέες υποδομές για σιδηροδρομικές γραμμές, λεωφορειακές και πρόσβαση με πλοίο.
- Πρότεινε μεγάλη αύξηση των πάρκων του Σίδνεϋ.

### 1.2.2 ΜΕΤΑΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

Το Σίδνεϋ διαθέτει ένα σύνολο από τις καλύτερες παγκοσμίως εγκαταστάσεις, με τρία στάδια ικανά να εξυπηρετήσουν πάνω από 40.000 άτομα (το μεγαλύτερο μπορεί να φιλοξενήσει 80.000) και πολλά μικρότερα στάδια με χωρητικότητα 20.000 ατόμων. Η σημασία αυτού του αποθέματος σε συνδυασμό με τις αισιόδοξες εκτιμήσεις για την μεταολυμπιακή χρήση των σταδίων, οδήγησε σε μελέτες σχετικά με την αξία τους και των πιθανών εσόδων που θα προέλθουν από την αποτελεσματική χρήση τους. Η κυβέρνηση συμμετέχει χρηματοδοτώντας την προσπάθεια αυτή. Η απάντηση μέχρι τώρα βρίσκονταν στην αναζήτηση άλλων 'μεγάλων γεγονότων', όπως το Παγκόσμιο Κύπελλο του Rugby ή το Παγκόσμιο Κύπελλο του Soccer.

Ένα κλειδί με ορθολογική βάση για τους Αγώνες αποτέλεσε η αστική αναγέννηση και η αποκατάσταση, από την ώθηση που δόθηκε, για την μεταμόρφωση της περιοχής Homebush Bay. Σημαντική προσπάθεια έγινε και για τον μετασχηματισμό του Ολυμπιακού Πάρκου του Σίδνεϋ.



**Εικόνα 1.2.2.1:** Το Ολυμπιακό πάρκο σε σχέση με την πόλη του Σίδνεϋ και το αεροδρόμιο  
**Πηγή:** [www.sydneyolympicpark.com.au](http://www.sydneyolympicpark.com.au)

Το μεταολυμπιακό master plan του Ολυμπιακού Πάρκου του Σίδνεϋ προτείνει:

- Την μετατροπή του σε ένα νέο κέντρο της πόλης, μέσω της ενοποίησης της τοπικής ανάπτυξης με καταστήματα, γραφεία, εστιατόρια και καφετέριες στην περιοχή γύρω από τον σιδηροδρομικό σταθμό, με στόχο την παροχή καθημερινών δραστηριοτήτων.
- Τη δημιουργία ενός αστικού τοπίου που θα συνδέει το ανθρώπινο στοιχείο με το περιβάλλον.
- Την συνέχεια διεξαγωγής ‘μεγάλων γεγονότων’ για το Σίδνεϋ και την Αυστραλία.
- Τη διατήρηση των περιοχών με περιβαλλοντική και οικολογική σημασία.
- Την επέκταση νέων μέσων αστικής μεταφοράς για την διασύνδεση με τις γύρω περιοχές και τα περιφερειακά κέντρα.

- Την εγκαθίδρυση ενός από τα μεγαλύτερα αστικά πάρκα στο Σίδνεϋ, με μοναδική κληρονομιά, οικολογικά στοιχεία, εκπαιδευτικό τουρισμό και υπηρεσίες πληροφόρησης.

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες επέτρεψαν την ανακατασκευή της περιοχής γύρω από την Rhodes, το Homebush και το Silverwater, δημιουργώντας ένα νέο κέντρο στο οποίο προσέδωσαν ένα νέο ρόλο, βελτιώνοντας τις αστικές μεταφορές, αναμιγνύοντας την κατοικία με εμπορικές δραστηριότητες και αλλάζοντας την οικονομική ανάπτυξη. Οι Αγώνες επέτρεψαν στους ανθρώπους να ανακαλύψουν εκ νέου αυτήν την σχεδόν ξεχασμένη περιοχή. Άλλαξε σημαντικά ο χάρτης του Σίδνεϋ και ενθαρρύνθηκαν νέες επενδύσεις.

Ένας λόγος που οι Αγώνες συνέβαλαν στην αλλαγή της δομής του Σίδνεϋ, είναι οι υποδομές που άφησαν πίσω τους ως κληρονομιά. Η κατασκευή της κυκλικής σιδηροδρομικής γραμμής στο Ολυμπιακό Πάρκο του Σίδνεϋ, αποτελεί ένα παράδειγμα μεταξύ πολλών, σχετικά με την κληρονομιά των υποδομών που συσχετίζονται με τις καινοτομίες των μεταφορών και των συναφών αλλαγών. Αυτό στη συνέχεια περιέλαβε ένα επιχειρηματικό πάρκο υψηλής τεχνολογίας, παρακείμενο στο αεροδρόμιο του Σίδνεϋ, το οποίο αναμένεται να εκμεταλλευτεί την επέκταση του αεροδρομίου. Μία νέα βαριά σιδηροδρομική γραμμή μεταξύ του αεροδρομίου και του CBD αποτέλεσε καταλύτη για την ανάπτυξη της παλιάς βιομηχανικής περιοχής. Κατευθυνόμενη από μια αναπτυξιακή συνεργασία, η αναγέννηση που θα πραγματοποιηθεί θα οδηγήσει σε 20.000 νέες κατοικίες και 20.000 νέες θέσεις εργασίας μόλις ολοκληρωθεί.

Στις υπόλοιπες μεταφορές περιλαμβάνεται η κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής που συνδέει την Parramatta με το Chatswood (ένα μητροπολιτικό επίκεντρο βόρεια της πόλης) κάνοντας χρήση του διαδρόμου του Homebush Bay, και καθιερώνοντας το τοπικό δίκτυο των λεωφορειακών γραμμών που χρησιμοποιήθηκε κατά την Ολυμπιακή περίοδο, σαν μόνιμο στοιχείο του δικτύου μαζικών μεταφορών της πόλης.

Μία άλλη μεγάλη υποδομή που υλοποιήθηκε για τους Αγώνες είναι οι κατασκευή οπτικών ινών. Για την εξυπηρέτηση των αναγκών των Αγώνων κατασκευάστηκαν 4.800 χιλιόμετρα καλώδια οπτικών ινών, που τοποθετήθηκαν μέσα και κατά μήκος

των εγκαταστάσεων. Το δίκτυο αυτό εξακολουθεί να υφίσταται και βοήθησε την περιοχή Homebush Bay να μετατραπεί σε μία από τις καλύτερα συνδεδεμένες τοποθεσίες παγκοσμίως.

Μια ιδιαίτερα σημαντική κληρονομιά αποτελεί ακόμη η πρόοδος που έγινε στον σχεδιασμό κτιρίων, τα περισσότερα από τα οποία κατασκευάστηκαν με προδιαγραφές φιλικές προς το περιβάλλον.

Παρά την επιτυχία στη διαχείριση της ολυμπιακής κληρονομιάς, η αναμενόμενη αύξηση του τουρισμού δεν επήλθε. Οι αρχικές εικόνες φαινόταν ελπιδοφόρες, με πρόβλεψη για 1.6 εκατομμύρια τουρίστες επιπλέον για το χρονικό διάστημα 1997 – 2004, απεικονίζοντας την συσχέτιση της Αυστραλίας με επιτυχημένους Αγώνες. Δυστυχώς όμως η εικόνα αυτή άλλαξε μετά τα γεγονότα της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου και την διαδοχική άρνηση των ανθρώπων να ταξιδέψουν, παρόλο που προηγουμένως ήταν πρόθυμοι. Κατά τη διάρκεια της ίδιας περιόδου, η Αυστραλία υπέστη ένα δεύτερο χτύπημα με την κατάρρευση της δεύτερης μεγαλύτερης αεροπορικής της εταιρίας (airline Ansett). Οι δύο αυτοί παράγοντες συνετέλεσαν στην πτώση των εσόδων από την τουριστική βιομηχανία κατά 430 εκατομμύρια δολάρια. (Beriatos, Colman, 2002)

Μετά το 2002 όμως υπήρξαν σημάδια ανάκαμψης. Το Σίδνεϋ ψηφίστηκε ως η καλύτερη πόλη στον κόσμο σύμφωνα με το περιοδικό US Travel and Leisure. Ακόμη, η Ηνωμένες Πολιτείες διαφημίζουν την Αυστραλία ως τουριστικό προορισμό καθώς η εμπιστοσύνη ανακτάται.

Η πιο σημαντική κληρονομιά που άφησαν οι Ολυμπιακοί Αγώνες, είναι η αναγνώριση της πόλης του Σίδνεϋ. Οι Αγώνες χάρισαν στο Σίδνεϋ παγκόσμια προβολή, δίνοντας τεράστια διαφήμιση στην πόλη, στους κατοίκους της, στην πρωτοτυπία τους και στην οργανωτική τους ικανότητα. Κατά τη διάρκεια διεξαγωγής των Αγώνων, υπολογίζεται πως 3.7 δισεκατομμύρια άνθρωποι παρακολούθησαν μέρος των Αγώνων στην τηλεόραση. Ο κόσμος είδε εικόνες από μια πολύ όμορφη πόλη και ένα πολύ όμορφο λιμάνι, καθώς και μια πολύ καλά οργανωμένη κοινότητα. Το Σίδνεϋ παρουσιάστηκε ως ένας πολύ καλός τόπος για να ζει κανείς, με ένα ζωντανό και ενδιαφέρον κέντρο για επιχειρηματικές ευκαιρίες. Επίσης αποκαλυπτικές

ήταν οι εξειδικευμένες επιχειρηματικές υπηρεσίες, οι ισχυρές διασυνδέσεις με την Ασία και η παρουσία ενός εξειδικευμένου και εκπαιδευμένου εργατικού δυναμικού.

Όλοι αυτοί οι παράγοντες συνετέλεσαν στο να σκεφτούν οι πολυεθνικές εταιρίες το Σίδνεϋ ως τοποθεσία για την εγκατάσταση των περιφερειακών τους γραφείων. Πράγματι, μέχρι το 2002 πάνω από 550 πολυεθνικές εταιρίες επέλεξαν την Αυστραλία για τον σκοπό αυτό.

### 1.2.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Συμπερασματικά μπορεί να ειπωθεί πως μετά το πέρας των Αγώνων, το Σίδνεϋ επένδυσε στη σημαντική δραστηριότητα της αναγέννησης που συνδέεται με τις αναπλάσεις των ολυμπιακών πόλων. Η πόλη δημιούργησε ένα αποτελεσματικό μεταφορικό σύστημα, το οποίο χρησιμοποιεί για περαιτέρω ανάπτυξη. Ωστόσο, χρειάζεται να καταβληθεί περισσότερη προσπάθεια για την σωστή αξιοποίηση της κληρονομιάς που άφησαν οι Ολυμπιακοί Αγώνες.

### 1.3 ΤΥΠΟΛΟΓΙΑ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ

Είναι γνωστό ότι τα επιτυχημένα παραδείγματα πόλεων που έχουν αναλάβει τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων ή και άλλα γεγονότα εμπορικά ή πολιτισμικά, συνδυάζονται με μεγάλες παρεμβάσεις στην πόλη, με κατασκευή σύγχρονων κτιρίων και με έργα τεχνικής και κοινωνικής υποδομής. Τα έργα αυτά όλο και περισσότερο τον τελευταίο καιρό (και κυρίως στα επιτυχημένα παραδείγματα) αφορούν σε προγράμματα ανάπλασης υποβαθμισμένων περιοχών (λιμάνια, βιομηχανικές εγκαταστάσεις, κλπ.), γεγονός που, στο σύνολό του, προκαλεί ευρύτερο αντίκτυπο στην καθημερινή ζωή των κατοίκων.

Βλέποντας συνολικά το θέμα, μπορεί να ειπωθεί ότι η επιτυχία ή η αποτυχία αυτών των προγραμμάτων συνήθως κρίνεται σε σχέση με τα αποτελέσματά τους σε οικονομικό και περιβαλλοντικό επίπεδο, στην εναρμόνιση με μακροχρόνια εθνικά και τοπικά αναπτυξιακά προγράμματα, και βεβαίως, στην προβολή και ανάπτυξη της πόλης. Έχει δε αναπτυχθεί και μια ολόκληρη θεωρία, τεκμηριωμένη σε ακαδημαϊκές μελέτες γι' αυτό το θέμα με τίτλο *flagship development* και *marketing* της πόλης. Η



κοινωνική αποδοχή των προγραμμάτων επιτυγχάνεται στο βαθμό που αποδεικνύονται προφανή τα οφέλη για τους πολίτες και την πόλη, σε όλη την έκταση της αστικής περιοχής, ιδιαίτερα μάλιστα μετά το τέλος των φαντασμαγορικών εκδηλώσεων.

### 1.3.1 ΟΙ ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΠΟΛΕΙΣ

Επιχειρώντας να κάνουμε μια τυπολογία των ολυμπιακών πόλεων ως προς τις παρεμβάσεις που υλοποιήθηκαν σε αυτές, θα μπορούσαμε σχηματικά να πούμε ότι υπάρχουν τρεις κατηγορίες πόλεων που έχουν διοργανώσει Ολυμπιακούς Αγώνες. Η πρώτη αφορά σε πόλεις, στις οποίες οι πολεοδομικές, αρχιτεκτονικές ή άλλες επεμβάσεις ήταν μηδαμινές. Αυτή η κατηγορία κυρίως αναφέρεται στις αμερικανικές πόλεις (Los Angeles, Atlanta), όπου δεν είχαμε ιδιαίτερες επεμβάσεις στο φυσικό τοπίο, δεδομένης της ύπαρξης υποδομών είτε μέσα σε Πανεπιστημιούπολεις, είτε στον αστικό ιστό (κυκλοφοριακή υποδομή, κτίρια πολιτισμού / εκθεσιακά κλπ.). Η δεύτερη αφορά σε πόλεις, στις οποίες συνδυάστηκαν τα προγράμματα αυτά με μακροχρόνια περιβαλλοντικά και αναπτυξιακά θέματα αναπλάσεων και παρεμβάσεων στην αστική περιοχή, με συνδυασμό κράτους και ιδιωτικού τομέα, και με συμμετοχή των Πανεπιστημίων. Αυτά τα επιτυχημένα παραδείγματα (Βαρκελώνη, Σεούλ) παρουσιάζουν μεγαλύτερο ενδιαφέρον. Η Σεούλ, αν και παλαιότερη Ολυμπιακή πόλη (1988) και χωρίς ιδιαίτερες αναφορές, παραμένει σημαντική και ίσης σοβαρότητας με τη Βαρκελώνη. Παλιότερα μια τέτοια συνολική πρόταση ανάπλασης και αναβάθμισης περιοχών είχε συμβεί και στο Μόναχο. Με αυτή την έννοια, τα τρία αυτά παραδείγματα παραπέμπουν σε οργανωμένα και επιτυχημένα παραδείγματα μακροχρόνιου σχεδιασμού που αφορούν στην επόμενη μέρα. Τέλος, η τρίτη περίπτωση αφορά στις πόλεις, όπου έχουμε σημειακού τύπου παρεμβάσεις για τους Ολυμπιακούς Αγώνες, παρεμβάσεις οι οποίες δεν σηματοδότησαν ριζικά την αλλαγή της όψης των πόλεων και δεν άφησαν σημαντικά ίχνη πίσω τους (τέτοιες πόλεις ήταν το Μεξικό, το Τόκιο και η Μόσχα).

Οφείλουμε να υπογραμμίσουμε ακόμη, πως τηρουμένων των ιστορικών αναλογιών και με το δεδομένο ότι κάθε 2-3 χρόνια αλλάζουν ραγδαία οι προδιαγραφές και οι απαιτήσεις των Ολυμπιακών Αγώνων, ενώ, βεβαίως, αυξάνονται ποιοτικά και ποσοτικά σε τιμές (όπως π.χ. για τη διαμονή, φιλοξενία, διατροφή, μετακίνηση κλπ.),

αυξάνονται και οι απαιτήσεις σε πολιτιστικά κτίρια, αθλητικούς χώρους, κατοικίες, ξενοδοχεία, κλπ.

Η Αθήνα είναι μια ενδιάμεση περίπτωση, μεταξύ της 2ης και 3ης κατηγορίας, στο βαθμό που και σημαντικές σημειακές παρεμβάσεις πραγματοποιήθηκαν και η όλη λογική και φιλοσοφία του φακέλου υποψηφιότητας εναρμόνισε στη λειτουργική πρόταση των Αγώνων, τόσο τα μεγάλα έργα υποδομής στην πρωτεύουσα, όσο και τα εν εξελίξει προγράμματα, όπως, ΡΣΑ, ΑΤΤΙΚΗ SOS κλπ.

Στη συνέχεια ακολουθεί ένας πίνακας που συνοψίζει τις τρεις κατηγορίες που προαναφέρθηκαν και κατατάσσει ορισμένες ολυμπιακές πόλεις, στην τυπολογία που ανήκουν.

**Πίνακας 1.3.1.1: Τυπολογία των ολυμπιακών πόλεων με άξονα τις παρεμβάσεις που υλοποιήθηκαν**

	1.Μηδενικές παρεμβάσεις (πολεοδομικές, αρχιτεκτονικές, κ.ά.)	2.Μακροχρόνιος σχεδιασμός με συνδυασμό προγραμμάτων	3.Σημειακού τύπου παρεμβάσεις
Αθήνα		✓	✓
Ατλάντα	✓		
Βαρκελώνη		✓	
Λος Άντζελες	✓		
Μεξικό			✓
Μόναχο		✓	
Μόσχα			✓
Τόκιο			✓
Σεούλ		✓	
Σίδνεϋ		✓	

**Πηγή:** ίδια επεξεργασία

### 1.3.2 Η ΑΘΗΝΑ ΣΕ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΤΟ 'ΜΟΝΤΕΛΟ ΤΗΣ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗΣ'

Σύμφωνα με τη φιλοσοφία του φακέλου διεκδίκησης της Αθήνας, η πόλη είναι μια ενδιάμεση περίπτωση, μεταξύ μιας πόλης, όπου συμβαίνουν σημειακές επεμβάσεις και όπου μπορούν να συμβούν ενδεχομένως και κάποιες σημειακές αναπλάσεις, σύμφωνα με την εμπειρία της Βαρκελώνης. Ο φάκελος υποψηφιότητας, όπως φάνηκε, έγινε με στόχο τη θεραπευτική βελτίωση υφισταμένων καταστάσεων στην Αθήνα.

Στη Βαρκελώνη είναι γνωστό ότι οι Ολυμπιακοί Αγώνες ενεγράφησαν μέσα σε προηγούμενες προβλέψεις του Ρυθμιστικού Σχεδίου, προσπαθώντας να αποκαταστήσουν, αυτό που ονομάζεται συγκεκριμένα οράματα, όπως για παράδειγμα πώς μπορώ να επέμβω σε μια περιοχή της πόλης και να χωροθετήσω ολυμπιακές εγκαταστάσεις που να προσφέρουν τη σύνδεση της νεότερης άναρχης περιφέρειας με την ήδη αστικοποιημένη περιφέρεια του κέντρου της πόλης. Το ίδιο συνέβη και στο θαλάσσιο μέτωπο, με την επιλογή της χωροθέτησης του Ολυμπιακού Χωριού προκειμένου να αποκαταστηθεί η σχέση με τη θάλασσα.

Με αυτή την έννοια, έχει σημασία να εντοπίσουμε τα τυχόν οράματα του Ρυθμιστικού Σχεδίου του 1985. Εκεί μοιάζει να βρίσκεται το ζητούμενο ως προς τις επεμβάσεις που προτάθηκαν και ως προς την μεταολυμπιακή αξιοποίηση. Αν πάρουμε για παράδειγμα την περίπτωση του θαλάσσιου μετώπου, ο στόχος δεν είναι μόνο η κατασκευή των λυόμενων εγκαταστάσεων, αλλά αν είναι εφικτό να κερδίσει η πόλη και οι κάτοικοι των ενδιαφερόμενων δημοτικών διαμερισμάτων εκ νέου αυτό το μέτωπο. Αν θα υπάρξει πρόσβαση, και τι είδους θα είναι, στο μέτωπο, με ή χωρίς εγκαταστάσεις. Προφανώς, οι Ολυμπιακοί Αγώνες έδωσαν την αφορμή για να γίνει αυτός ο σχεδιασμός που υπερβαίνει τις ολυμπιακές εγκαταστάσεις.

Οι προγραμματιζόμενες επεμβάσεις για να λειτουργήσουν βελτιωτικά ως προς την επόμενη μέρα, χρειάζονται κάποια ρύθμιση μητροπολιτικού χαρακτήρα. Στην Βαρκελώνη και πάλι, δημιουργήθηκε ο αντίστοιχος Οργανισμός Βαρκελώνης το 1982, ο οποίος διελύθη το 1987, για να ιδρυθούν μια σειρά από επιμέρους Οργανισμοί μητροπολιτικού χαρακτήρα, όπως π.χ., ο Αυτόνομος Μητροπολιτικός Οργανισμός Μεταφορών. Συνεπώς, τα δίκτυα δεν μπορούμε να τα δούμε - κι όχι μόνο



τα δίκτυα - απομονωμένα, ή μόνο με τη λογική των σημειακών επεμβάσεων, διότι τότε θα προκύψουν προβλήματα επικαλύψεων, παραλλήλων ενεργειών, εναποθέσεων κλπ. Αυτό είναι ένα κρίσιμο αλλά απαραίτητο στοιχείο για να κατασταθούν τα προγραμματιζόμενα ολυμπιακά έργα εφικτά και αποδοτικά ως προς τη μεταολυμπιακή χρήση.

Άλλωστε, είναι γνωστό ότι οι Ολυμπιακοί Αγώνες έχουν οικονομικές, πολεοδομικές, τουριστικές, κοινωνικές επιπτώσεις σε μια περιοχή, που αφήνουν τα σημάδια τους πολλές δεκαετίες μετά ή και, σε πολλές περιπτώσεις, προϋποθέτουν σαφέστατο σχεδιασμό πάνω από δεκαετία. Στη Βαρκελώνη, που το παράδειγμά της έχει εξιδανικευτεί κι έχει γίνει πολεοδομικό πρότυπο σε όλο τον κόσμο, συνέπιπταν παράγοντες που ευνοούσαν αυτού του είδους την επέμβαση. Αυτό δεν οφείλεται μόνο στη μορφή της πόλης, αλλά στη χάραξη ενός στόχου δεκαπενταετίας, με την Τοπική Αυτοδιοίκηση να έχει κεντρικό ρόλο στο σχεδιασμό. Δεν υπήρχαν πολλαπλά κέντρα εξουσίας, υπήρχε ένας μηχανισμός που δούλευε, ένας Δήμος αποδοτικότητας και με πολλά έσοδα, υπήρχε ένα χρηματοπιστωτικό σύστημα άρτιο. Αυτή τη στιγμή συνεχίζει αυτό το σύστημα και κατασκευάζει αξιοπρεπέστατα κτίρια. Οι αθλητικοί αγώνες ήταν απλά το επιστέγασμα και η επιβράβευση μιας συστηματικής προσπάθειας της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, των Πανεπιστημίων της περιοχής, των επιστημόνων, του ιδιωτικού τομέα, με μια αξιοθαύμαστη σύγκλιση και συνεργασία. Στην Αθήνα, η πολυδιάσπαση των φορέων που επικρατεί, είναι συχνά καταστροφική.

Η φιλοσοφία λοιπόν του σχεδιασμού των έργων που υλοποιήθηκαν στην Αθήνα και που προβλεπόντουσαν από τον φάκελο υποψηφιότητας, ενόψει των Αγώνων, ήταν μέσα από σημειακές παρεμβάσεις κι ένα ελάχιστο ρυθμιστικό πρόγραμμα, να δοθούν απαντήσεις τόσο στο θέμα της διεκδίκησης και της διεξαγωγής των Αγώνων, όσο και σε μια σειρά από παρεμβάσεις που χωρίς τους Αγώνες δε θα γίνονταν. Μεγάλα γεγονότα βοηθούν την επίσπευση παρεμβάσεων, είτε από πλευράς κάλυψης της επένδυσης, είτε από πλευράς συντονισμού του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα. Ο σχεδιασμός που έγινε στην περίπτωση της Αθήνας περιέλαβε έργα και παρεμβάσεις αναγκαίες εδώ και χρόνια στην Αττική, και έλαβε τη μορφή ενός επιχειρησιακού σχεδίου δράσης, συνδυασμένου με την ανάδειξη και νέων μορφών χρηματοδότησης, για έργα των οποίων την εμπειρία τώρα αρχίζουμε να αποκτούμε.

#### 1.4 ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ

Η στρατηγική που τίθεται σε επίπεδο πόλης με την ανάληψη ενός τέτοιου «mega event» είναι τεράστια υπόθεση. Μία τέτοια στρατηγική εμπεριέχει πολύ μεγαλύτερο ρίσκο από ένα τυπικό σχέδιο (project) – όσο μεγάλο κι αν είναι αυτό -, *μια και* καλείται κάτω από κάθε είδους απρόβλεπτες συνθήκες, να ενσωματώσει ένα εξωγενές γεγονός παγκοσμίου εμβέλειας μέσα στην πόλη, προκειμένου αυτή να μπορέσει να προσελκύσει χορηγούς, τουρίστες αλλά και θετική δημοσιότητα προς τα έξω, και παράλληλα να θέσει τις βάσεις μιας μακρόχρονης μεταολυμπιακής πορείας που αφορά στην ουσιαστική εξέλιξη της εκάστοτε πόλης.

Στον πίνακα που ακολουθεί παραθέτονται οι στρατηγικοί στόχοι που έθεσαν ή θέτουν οι ολυμπιακές πόλεις από το 1972 έως το 2008, κατά την ανάληψη της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων και που ευελπιστούν και επιδιώκουν να επιτύχουν μετά το πέρας των Αγώνων.

Σύμφωνα με τον πίνακα, όλες οι ολυμπιακές πόλεις (με εξαίρεση τη Μόσχα) επιδιώκουν τη δημιουργία ενός καλού προφίλ και τη διαφήμισή τους σε παγκόσμιο επίπεδο. Η πλειοψηφία τους ευελπιστεί σε προσέλκυση νέων επενδύσεων λόγω της μεγάλης προβολής των Αγώνων. Παρατηρούμε ακόμη πως λίγες είναι οι χώρες που στοχεύουν στην προσέλκυση τουρισμού (Μόντρεαλ, Βαρκελώνη, Σίδνεϋ και Αθήνα) καθώς και στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας (Μόντρεαλ, Λος Άντζελες, Ατλάντα και Σίδνεϋ). Την τοπική ενίσχυση θέτουν ως στόχο μόνο το Λος Άντζελες, το Σίδνεϋ και η Αθήνα, ενώ τέλος η αστική αναδόμηση αποτελεί σημαντικό άξονα της στρατηγικής όλων των πόλεων, εξαιρουμένων των αμερικανικών (Λος Άντζελες και Ατλάντα). Αυτό γίνεται κατανοητό αν αναλογιστούμε πως οι πόλεις της Αμερικής διέθεταν τις υποδομές που απαιτούνταν για μια τέτοια διοργάνωση, με αποτέλεσμα να μη κρίνονται αναγκαίες σημαντικές παρεμβάσεις στον αστικό ιστό τους. Όσον αφορά στις υπόλοιπες πόλεις, μεγαλύτερη έμφαση δίνεται στις αθλητικές υποδομές. Σχετικά με την κατοικία και το εμπόριο, διαπιστώνεται πως απασχόλησαν περισσότερο τις παλαιότερες ολυμπιακές πόλεις, με εξαίρεση το Σίδνεϋ και το Πεκίνο αντίστοιχα. Οι δρόμοι καθώς και άλλες τέτοιου είδους υποδομές, απασχολούν τις πόλεις κυρίως τα τελευταία χρόνια.

**Πίνακας 1.4.1: Στόχοι πρόσφατων και επερχόμενων Ολυμπιακών Αγώνων**

	Μόναχο '72	Μόντρεαλ '76	Μόσχα '80	Λος Άντζελες '84	Σεούλ '88	Βαρκελώνη '92	Ατλάντα '96	Σίδνεϋ '00	Αθήνα '04	Πεκίνο '08
Ανάδειξη της χώρας					✓	✓		✓	✓	✓
Προβολή πόλης / χώρας	✓	✓		✓		✓	✓	✓		
Πολιτική οργάνωση			✓							✓
Εμπορικές συνεργασίες					✓	✓				
Προσέλκυση επενδύσεων	✓	✓		✓		✓		✓		
Ενίσχυση τουρισμού		✓				✓		✓	✓	
Δημιουργία θέσεων εργασίας		✓		✓			✓	✓		
Τοπική ενίσχυση				✓				✓	✓	
Αστική αναδόμηση:										
- κατοικία	✓	✓			✓	✓		✓		
- εμπόριο	✓	✓			✓	✓				✓
- δρόμοι και άλλες υποδομές						✓		✓	✓	✓
- αθλητικές υποδομές	✓	✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓

**Πηγή:** Preuss (2002), ίδια επεξεργασία

Λόγω περιορισμένων στοιχείων σχετικά με τις παλαιότερες ολυμπιακές πόλεις, η συγκριτική ανάλυση που ακολουθεί επικεντρώνεται στη Βαρκελώνη, την Ατλάντα και το Σίδνεϋ.

Κατά την ανάληψη των Ολυμπιακών Αγώνων στη Βαρκελώνη καταβλήθηκε μια προσπάθεια, ώστε οι επενδύσεις που αφορούσαν στο συγκεκριμένο γεγονός, να αποφασιστούν με μια μακρόχρονη αποδοτικότητα προς όφελος της ίδιας της πόλης. Σκοπός της Βαρκελώνης ήταν να αποτελέσει περιφερειακό κέντρο στην ευρύτερη

περιοχή. Ήδη, από το 1986 η Βαρκελώνη είχε απομακρυνθεί από την κλασική βιομηχανική πόλη.

Βάσει αυτού του στρατηγικού σχεδιασμού, μία σειρά επεμβάσεων υποδομής αποφασίστηκαν: ο Ολυμπιακός Δακτύλιος, συνδυασμένος με τον ανασχεδιασμό του βουνού Montjuic, η Villa Olimpica, συνδυασμένη με το άνοιγμα της πόλης προς τη θάλασσα, που είχε ήδη ξεκινήσει με την επέμβαση του Moll de la Fusta πάνω στο λιμάνι, η αναδιάρθρωση των περιοχών της Diagonal και της Vall de Hebron, με την προσπάθεια απόδοσης μιας αστικότητας –ανάλογης του κέντρου– στην περιφέρεια, οι μεγάλοι περιφερειακοί δρόμοι, σε μια προσπάθεια εξορθολογισμού του υφιστάμενου κυκλοφοριακού δικτύου, οι τηλεπικοινωνίες, με τους πύργους των Foster και Calatrava και τέλος οι μεγάλες πολιτισμικές επεμβάσεις, όπως το Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης, το Εθνικό Θέατρο, το Συνεδριακό Κέντρο, κ.ά.

Όσον αφορά, τώρα στην αγορά ακινήτων, σημαντικές ήταν οι επιπτώσεις στην αγορά κατοικίας στη συγκεκριμένη πόλη. Έχουμε έτσι μία αύξηση κατά 23% στην κατασκευή κατοικιών, κατά το διάστημα 1988-1991, με μία παράλληλη αλλά βραχυπρόθεσμη αύξηση στα ενοίκια κατοικιών. Εντυπωσιακή όμως είναι η άνοδος στην αύξηση της τιμής της κατοικίας, η οποία εκείνη την εποχή (1983-1993) φτάνει το 250%-300%.

Όσον αφορά στην αγορά ξενοδοχείων, στη Βαρκελώνη σχεδόν διπλασιάστηκε ο αριθμός των δωματίων προκειμένου να καλύψει τις ανάγκες της Ολυμπιάδας αλλά και να δημιουργήσει τις υποδομές ώστε μετά από το γεγονός να παραλάβει τα ανάλογα τουριστικά αντισταθμίσιμα. Έχουμε έτσι το βαθμό πληρότητας να μειώνεται μετά το πέρας των Ολυμπιακών Αγώνων (1992), ενώ ο νόμος της προσφοράς και της ζήτησης συμπαρασύρει μαζί του και τα έσοδα ανά δωμάτιο στα οποία παρατηρείται μεγάλη μείωση.

Αντίθετα, στις υπόλοιπες ολυμπιακές πόλεις που εξετάζουμε δεν παρατηρήθηκαν οι ίδιες έντονες διακυμάνσεις μια και αποφεύχθηκε η υπερπροσφορά δωματίων. Στην Αθήνα, παρά τα «μεγαλόπνοα» σχέδια που είχαν αρχικά εξαγγελθεί, για νέες μεγάλες ξενοδοχειακές μονάδες, αυτές δεν πραγματοποιήθηκαν μετά την αντίδραση των ιδιοκτητών των υφισταμένων μονάδων, οι οποίοι φοβήθηκαν μια επανάληψη του

ισπανικού μοντέλου. Έτσι, τα κονδύλια που ξοδεύτηκαν σε ξενοδοχειακές υποδομές αρκέστηκαν στις υπερσύγχρονες ανακαινίσεις των ξενοδοχείων που ήδη υπήρχαν στην Αθήνα.

Ο στρατηγικός στόχος της υποψηφιότητας της Αθήνας, αλλά και της προετοιμασίας της πόλης για τους Ολυμπιακούς Αγώνες, ήταν η ενίσχυση των αναπτυξιακών προοπτικών της και η αναβάθμισή της σε μητροπολιτικό κέντρο της νοτιοανατολικής Ευρώπης (Οικονόμου κ.ά. 2001). Αντίθετα, στην Ατλάντα, υπήρξε σαφής στρατηγικός στόχος της πόλης ο οποίος και ήταν να προσελκύσει οικονομικές δραστηριότητες σε εθνικό επίπεδο, ενώ το Σίδνεϋ έθεσε ως στρατηγικό του στόχο να αναδειχθεί διεθνώς, προτάσσοντας την πόλη ως τον απόλυτο Τουριστικό προορισμό. Η Ατλάντα –εν ολίγοις– χρησιμοποίησε τους Ολυμπιακούς Αγώνες προκειμένου να επεκτείνει εκείνου του είδους τις υποδομές, οι οποίες θα αναλάμβαναν μετά το πέρας των Αγώνων υψηλότερο επίπεδο –σε τεχνολογικό περισσότερο επίπεδο– επιχειρηματικές δραστηριότητες. Έτσι, στην Ατλάντα απλώθηκαν 450.000 μίλια οπτικών ινών, όταν στο Σίδνεϋ τα αντίστοιχα ήταν μόνον 4.800 χλμ. Με αυτό τον τρόπο, η πόλη κατάφερε να προσελκύσει επιχειρήσεις Νέας Οικονομίας, οι οποίες εκείνη την εποχή ήταν στο ζενίθ της ανάπτυξής τους. Στα 2.200.000m<sup>2</sup> γραφειακών χώρων προστέθηκαν 520.000m<sup>2</sup> μέχρι το 1998, ενώ τα ποσοστά πληρότητας έφτασαν το 95,8%.

Στη Βαρκελώνη, αντίθετα, όπου το 25% των γραφειακών χώρων κατασκευάστηκε το 1988-93, τα ποσοστά πληρότητας βρίσκονταν κάτω του 90% το 1992, περίοδο διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων. Χαρακτηριστική είναι επίσης η μεταολυμπιακή πτώση ενοικίων ως αποτέλεσμα υπερπροσφοράς στη συγκεκριμένη πόλη.

Στην Αθήνα, τα πράγματα διαφοροποιούνται στο χώρο αυτό, μια και η πόλη είχε επιδοθεί εδώ και αρκετά χρόνια στην κατασκευή γραφειακών χώρων, με τα τεράστια γραφειακά συγκροτήματα του Βωβού, της Lamda Development, κ.α.

Καταλήγουμε έτσι στο ότι τα «Μεγάλα Έργα» μπορούν στην παρούσα φάση ανάπτυξης της αγοράς ακινήτων, να χρησιμοποιηθούν ως εργαλείο αύξησης της ελαστικότητας της προσφοράς. Κάθε «Mega-Event» (Ολυμπιακοί Αγώνες, EXPO)



μπορεί να «απογειώσει» την αγορά ακινήτων, αλλά ελλοχεύει πάντα ο κίνδυνος υπερβολικής αντίδρασης που οδηγεί βραχυπρόθεσμα σε πλεονάζουσα προσφορά.

### 1.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΓΩΝΩΝ

Ο πίνακας που παρατίθεται καταδεικνύει την επίπτωση των Ολυμπιακών Αγώνων στην οικονομική δραστηριότητα των πόλεων, που έχουν αναλάβει τις τελευταίες δεκαετίες τη διεξαγωγή αγώνων.

**Πίνακας 1.5.1: Επίπτωση Ολυμπιακών Αγώνων στην Οικονομική Δραστηριότητα**

	Οικονομική Επίπτωση (\$ δισ)	ΑΕΠ (\$ δισ)	Ποσοστιαία Επίπτωση (%)
Σεούλ	2,6	182	1,4%
Βαρκελώνη	16,6	577,3	2,9%
Ατλάντα	5,1	7.388	0,07%
Σίδνεϋ	4,3	429,1	1%

**Πηγή:** Αρχιτέκτονες, 2003:63

Όπως διαπιστώνεται, οι Ολυμπιακοί Αγώνες επιβάρυναν την οικονομική δραστηριότητα και το ΑΕΠ της κάθε χώρας. Παρόλα αυτά, παρουσιάζεται έντονο ενδιαφέρον για την ανάληψη μιας τέτοιας διοργάνωσης, με προσδοκίες για μακροπρόθεσμα οικονομικά οφέλη, για μια σειρά από λόγους.

Ο πρώτος βασικός λόγος είναι ότι οι πολιτικοί παράγοντες βλέπουν στους Ολυμπιακούς Αγώνες την ευκαιρία να κερδηθεί μία προβολή τόσο σε τοπικό, εθνικό αλλά και διεθνές επίπεδο με μάλλον χαμηλό σχετικά κόστος. Ακόμα, η στρατηγική ενός τέτοιου μεγαλεπήβολου έργου εξασφαλίζει ένα καθαρό χρονοδιάγραμμα για αναπτυξιακά έργα, ενώ ταυτόχρονα εξαναγκάζει για γρήγορες αποφάσεις.

Δεύτερον, η φιλοξενία των Ολυμπιακών Αγώνων μπορεί να δικαιολογήσει μια σειρά δραστηριοτήτων που αφορούν στον τουρισμό και – ως εκ τούτου – στα τουριστικά έσοδα. Για πόλεις οι οποίες παρουσιάζονται ανταγωνιστικές - σε διεθνές επίπεδο -, αυτό το σκεπτικό υποστηρίζει την τάση που περιγράφηκε παραπάνω προς ένα

καταναλωτικό, δηλαδή, μοντέλο οικονομικής ανάπτυξης, το οποίο όμως προϋποθέτει ένα τουριστικά φιλικό τοπίο.

Το αν τώρα οι ολυμπιακές πόλεις πραγματοποιούν με την ανάθεση της διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων τα οράματα τα οποία είχαν στο σημείο εκκίνησής τους, αυτό είναι ένα μεγάλο θέμα, στο οποίο συντείνουν σημαντικά ο σαφής στρατηγικός σχεδιασμός, η οργάνωση και η πειθαρχία της κάθε πόλης. Πάντως, θα πρέπει να τονίσουμε, ότι τα μακρά χρονοδιαγράμματα που απαιτούνται για το σχεδιασμό, η συνεργασία δημόσιας και ιδιωτικής πρωτοβουλίας, με τη δεύτερη συνήθως να επικαλύπτει την πρώτη ως προς το σχεδιασμό και την εκτέλεση των Ολυμπιακών έργων και τέλος η απουσία της συμμετοχής των πολιτών από τη διαδικασία λήψης αποφάσεων, προτάσσουν περισσότερο ένα ιδιωτικού συμφέροντος επιχειρηματικό μοντέλο παρά ένα μεγαλεπήβολο έργο αστικού σχεδιασμού με θετικά αποτελέσματα στους πολίτες και το αστικό και φυσικό περιβάλλον της πόλης.

Στη Βαρκελώνη, όμως, το αποτέλεσμα δεν ήταν πλασματικό. Βλέπουμε ότι μετά από δέκα χρόνια έχει αυξηθεί πολλαπλάσια το τουριστικό της εισόδημα, αναβαθμίστηκαν υποβαθμισμένες περιοχές, υλοποιήθηκαν έργα επώνυμων αρχιτεκτόνων, ενώ το προφίλ της πόλης έχει προβληθεί ιδιαίτερος προς τα έξω. Η εικόνα της πόλης που έχει επικρατήσει είναι κατά πολύ βελτιωμένη από εκείνη του παρελθόντος.

Οδηγούμεστε λοιπόν στο συμπέρασμα, πως ο στρατηγικός σχεδιασμός σε επίπεδο πόλης συμβάλει κατά πολύ στην επίτευξη των αρχικών στόχων που τίθενται από πλευράς διοργανώτριας πόλης. Μια αποτίμηση της επίδρασης των Αγώνων και ένας υπολογισμός του δημοσίου συμφέροντος της πόλης πριν τη δήλωση υποψηφιότητας για την ανάληψή τους, θα συμβάλλει ακόμη στην ανάδειξη του κατά πόσο τελικά οι Αγώνες θα ωφελήσουν την ίδια την πόλη.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΣΥΜΠΡΑΞΗ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

Όπως διαπιστώθηκε και επισημάνθηκε στο κεφάλαιο της διεθνούς εμπειρίας που προηγήθηκε, η συνεργασία του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα, τόσο κατά την προ-ολυμπιακή περίοδο όσο και κατά την μεταολυμπιακή, λειτούργησε με πολύ θετικά αποτελέσματα. Για τον λόγο αυτό, έχει σημασία να εξετάσουμε τη σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, τις μορφές που μπορεί να λάβει, καθώς και την ελληνική εμπειρία, που μέχρι σήμερα είναι περιορισμένη.

### 2.1 ΕΝΝΟΙΑ – ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΣΥΜΠΡΑΞΗΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ<sup>1</sup>

Σύμφωνα με την Πράσινη Βίβλο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ο όρος "σύμπραξη δημοσίου και ιδιωτικού τομέα" ("ΣΔΙΤ"), αναφέρεται γενικά σε μορφές συνεργασίας των δημοσίων αρχών με τον κόσμο των επιχειρήσεων που αποσκοπούν στην εξασφάλιση της χρηματοδότησης, της κατασκευής, της ανακαίνισης, της διαχείρισης ή της συντήρησης μιας υποδομής ή στην παροχή μιας υπηρεσίας.

Τέσσερα στοιχεία χαρακτηρίζουν συνήθως τις ΣΔΙΤ:

- Η μεγάλη σχετικά διάρκεια της σχέσης που συνεπάγεται μια συνεργασία μεταξύ του εταίρου του δημοσίου τομέα και του εταίρου του ιδιωτικού τομέα, με αντικείμενο τις διάφορες πτυχές ενός σχεδίου που πρόκειται να υλοποιηθεί.
- Ο τρόπος χρηματοδότησης του σχεδίου, ο οποίος εξασφαλίζεται εν μέρει από τον ιδιωτικό τομέα, πολλές φορές με πολύπλοκες ρυθμίσεις μεταξύ των διαφόρων συντελεστών. Ωστόσο, η ιδιωτική χρηματοδότηση μπορεί να συμπληρωθεί από δημόσια χρηματοδότηση, συχνά πολύ μεγάλου ύψους.

---

<sup>1</sup> Όλες οι πληροφορίες που αφορούν στην ενότητα αυτή, έχουν αντληθεί από την ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ (2004) «Πράσινο Βιβλίο: Σχετικά με τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα και το Κοινοτικό Δίκαιο των Δημοσίων Συμβάσεων και των Συμβάσεων Παραχώρησης», Βρυξέλλες.



- Ο σημαντικός ρόλος του οικονομικού φορέα, ο οποίος συμμετέχει σε διάφορα στάδια του σχεδίου (μελέτη, υλοποίηση, εφαρμογή, χρηματοδότηση). Ο εταίρος του δημοσίου τομέα επικεντρώνεται κυρίως στον καθορισμό των στόχων που πρέπει να επιτευχθούν όσον αφορά το δημόσιο συμφέρον, την ποιότητα των προσφερομένων υπηρεσιών, την πολιτική των τιμών, και εξασφαλίζει τον έλεγχο της τήρησης των στόχων αυτών.
- Η κατανομή των κινδύνων μεταξύ του εταίρου του δημοσίου τομέα και του εταίρου του ιδιωτικού τομέα, στον οποίο μεταφέρονται αστάθμητοι παράγοντες που βαρύνουν συνήθως το δημόσιο τομέα. Στις ΣΔΙΤ δεν είναι αυτονόητο ότι ο εταίρος του ιδιωτικού τομέα πρέπει να αναλάβει όλους τους κινδύνους ή το μεγαλύτερο μέρος των κινδύνων που συνδέονται με το σχέδιο. Η ακριβής κατανομή των κινδύνων πραγματοποιείται κατά περίπτωση, ανάλογα με την ικανότητα κάθε πλευράς να τους αξιολογεί, να τους ελέγχει και να τους διαχειρίζεται.

Κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας το φαινόμενο ΣΔΙΤ αναπτύχθηκε σε πολλά πεδία του δημοσίου τομέα. Η αύξηση των ΣΔΙΤ οφείλεται σε διάφορους παράγοντες. Αφενός, λόγω των δημοσιονομικών περιορισμών που αντιμετωπίζουν τα κράτη μέλη, οι ΣΔΙΤ ανταποκρίνονται στην ανάγκη του δημοσίου τομέα για ιδιωτική χρηματοδότηση και, αφετέρου, προσφέρουν στο δημόσιο τομέα τη δυνατότητα να επωφεληθεί περισσότερο από την τεχνογνωσία και τις μεθόδους λειτουργίας του ιδιωτικού τομέα. Η ανάπτυξη των ΣΔΙΤ εντάσσεται εξάλλου στη γενικότερη εξέλιξη του ρόλου του κράτους στον οικονομικό τομέα, το οποίο πέρασε από το ρόλο του άμεσου φορέα σε ένα ρόλο οργανωτή, ρυθμιστή και ελεγκτή.

Αν και είναι αλήθεια ότι η συνεργασία δημοσίου και ιδιωτικού τομέα μπορεί να προσφέρει μικροοικονομικά πλεονεκτήματα που επιτρέπουν την υλοποίηση ενός σχεδίου στην καλύτερη σχέση ποιότητας/τιμής, διατηρώντας παράλληλα τους στόχους του δημοσίου συμφέροντος, η χρησιμοποίηση των ΣΔΙΤ δεν θα πρέπει ωστόσο να παρουσιάζεται ως θαυματοργός λύση για το δημόσιο τομέα που αντιμετωπίζει δημοσιονομικούς περιορισμούς. Η πείρα έχει αποδείξει ότι σε κάθε σχέδιο πρέπει να αξιολογείται εάν η επιλογή της σύμπραξης παρουσιάζει πραγματική

προστιθέμενη αξία σε σχέση με άλλες επιλογές, όπως είναι μια πιο κλασική σύναψη σύμβασης.

Στη συνέχεια γίνεται διάκριση και εξετάζονται οι ΣΔΙΤ καθαρά συμβατικού τύπου και θεσμοθετημένου τύπου. Στην πρώτη περίπτωση, η σύμπραξη βασίζεται σε αποκλειστικά συμβατικούς δεσμούς και μπορεί να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των ευρωπαϊκών οδηγιών σχετικά με τις δημόσιες συμβάσεις. Αντιθέτως, στη δεύτερη περίπτωση οι ΣΔΙΤ συνεπάγονται συνεργασία στο πλαίσιο ενός άλλου φορέα και μπορεί να οδηγήσουν στη δημιουργία φορέα ad hoc, ο οποίος ελέγχεται από κοινού από τον δημόσιο τομέα και τον ιδιωτικό τομέα, ή στην απόκτηση του ελέγχου ενός δημόσιου φορέα από έναν ιδιωτικό φορέα.

### 2.1.1 ΟΙ ΣΔΙΤ ΚΑΘΑΡΑ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΤΥΠΟΥ

Ο όρος ΣΔΙΤ καθαρά συμβατικού τύπου αναφέρεται στις συμπράξεις που βασίζονται σε αποκλειστικά συμβατικούς δεσμούς μεταξύ των διαφόρων παραγόντων. Καλύπτει τις διάφορες ρυθμίσεις με τις οποίες ανατίθενται ένα ή περισσότερα καθήκοντα μικρότερης ή μεγαλύτερης σπουδαιότητας στον εταίρο του ιδιωτικού τομέα, καθήκοντα στα οποία είναι δυνατόν να περιλαμβάνονται ο σχεδιασμός, η χρηματοδότηση, η υλοποίηση, η ανακαίνιση ή η εκμετάλλευση ενός έργου ή μιας υπηρεσίας.

Στο πλαίσιο αυτό, ένα από τα πιο γνωστά μοντέλα, το οποίο συχνά ονομάζεται "μοντέλο παραχώρησης", χαρακτηρίζεται από την άμεση σχέση που υπάρχει μεταξύ του εταίρου του ιδιωτικού τομέα και του τελικού χρήστη: ο εταίρος του ιδιωτικού τομέα παρέχει μια υπηρεσία στο κοινό "στη θέση του" αλλά και υπό τον έλεγχο του εταίρου του δημοσίου τομέα. Χαρακτηρίζεται επίσης από τον τρόπο αμοιβής του αντισυμβαλλομένου (παραχωρησιούχου), που αποτελείται από τέλη που επιβάλλονται στους χρήστες της υπηρεσίας και, κατά περίπτωση, συμπληρώνεται από επιδοτήσεις εκ μέρους των δημοσίων αρχών.

Σε άλλους τύπους ρυθμίσεων, ο εταίρος του ιδιωτικού τομέα καλείται να υλοποιήσει και να διαχειριστεί μια υποδομή για τη δημόσια διοίκηση (π.χ. ένα σχολείο, ένα νοσοκομείο, ένα σφραγιστικό κέντρο, μια υποδομή που αφορά τις μεταφορές). Το

χαρακτηριστικότερο παράδειγμα του μοντέλου αυτού είναι η ρύθμιση τύπου PFI. Στο μοντέλο αυτό η αμοιβή του εταίρου του ιδιωτικού τομέα δεν έχει τη μορφή τελών που καταβάλλονται από τους χρήστες του έργου ή της υπηρεσίας, αλλά τακτικών πληρωμών που καταβάλλονται από το δημόσιο τομέα. Οι πληρωμές αυτές μπορεί να είναι σταθερές, αλλά μπορεί επίσης να υπολογίζονται με μεταβλητό τρόπο, ανάλογα, για παράδειγμα, με τη διαθεσιμότητα του σχετικού έργου ή των σχετικών υπηρεσιών, ή ακόμη ανάλογα με τη συχνότητα χρήσης του έργου.

Ακολουθεί η εξέταση των μορφών ΣΔΙΤ καθαρά συμβατικού τύπου: η δημόσια σύμβαση και η σύμβαση παραχώρησης.

### 2.1.1.1 ΔΗΜΟΣΙΑ ΣΥΜΒΑΣΗ

Το καθεστώς που εφαρμόζεται στη σύναψη δημοσίων συμβάσεων έργων ή δημοσίων συμβάσεων υπηρεσιών, οι οποίες χαρακτηρίζονται ως συμβάσεις προτεραιότητας, απορρέει από τις διατάξεις των κοινοτικών οδηγιών που ορίζουν λεπτομερείς κανόνες, ιδίως όσον αφορά στα θέματα δημοσιότητας και συμμετοχής. Όταν η δημόσια αρχή είναι μια αναθέτουσα αρχή που ενεργεί στο πλαίσιο των κλασικών οδηγιών, πρέπει κανονικά να εφαρμόσει ανοικτή ή κλειστή διαδικασία για την επιλογή του εταίρου του ιδιωτικού τομέα. Κατ' εξαίρεση, και υπό ορισμένες συνθήκες, είναι δυνατόν να εφαρμοστεί ορισμένες φορές η διαδικασία με διαπραγμάτευση.

Μετά την έκδοση της οδηγίας 2004/18/EK, κατά τη σύναψη ιδιαίτερα πολύπλοκων συμβάσεων είναι δυνατόν να χρησιμοποιείται μια νέα διαδικασία που ονομάζεται «ανταγωνιστικός διάλογος». Η διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου εφαρμόζεται σε περιπτώσεις κατά τις οποίες ο αναθέτων οργανισμός δεν είναι αντικειμενικά σε θέση να καθορίσει τα τεχνικά μέσα που μπορούν να ανταποκριθούν στις ανάγκες και στους στόχους του, καθώς και στην περίπτωση κατά την οποία ο αναθέτων οργανισμός δεν είναι αντικειμενικά σε θέση να καθορίσει τις νομικές και/ή χρηματοοικονομικές ρυθμίσεις ενός σχεδίου.

Η νέα αυτή διαδικασία θα επιτρέπει στους αναθέτοντες οργανισμούς να αναπτύσσουν, κατόπιν διαλόγου με τους υποψηφίους, κατάλληλες λύσεις οι οποίες

θα ανταποκρίνονται στις ανάγκες αυτές. Στο τέλος του διαλόγου αυτού, οι υποψήφιοι θα καλούνται να υποβάλουν την τελική τους προσφορά με βάση τη λύση ή τις λύσεις που εντοπίστηκαν κατά τη διάρκεια του διαλόγου. Οι προσφορές αυτές πρέπει να περιλαμβάνουν όλα τα απαιτούμενα και απαραίτητα στοιχεία για την υλοποίηση του σχεδίου και οι αναθέτοντες οργανισμοί αξιολογούν τις προσφορές με βάση τα προκαθορισμένα κριτήρια ανάθεσης. Ο υποψήφιος που έχει υποβάλει την πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά, μπορεί να κληθεί να αποσαφηνίσει σημεία της προσφοράς του ή να επιβεβαιώσει τις δεσμεύσεις που περιέχονται σε αυτήν, με την προϋπόθεση ότι με τον τρόπο αυτό δεν τροποποιούνται ουσιαστικά στοιχεία της προσφοράς ή της πρόσκλησης υποβολής προσφορών, δεν στρεβλώνεται ο ανταγωνισμός και δεν εισάγονται διακρίσεις.

Η διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου πρέπει να εξασφαλίζει την αναγκαία ευελιξία για συζητήσεις με τους υποψηφίους για τις πτυχές της σύμβασης κατά τη φάση της εφαρμογής, εξασφαλίζοντας παράλληλα ότι κατά τη διεξαγωγή των συζητήσεων τηρούνται οι αρχές της διαφάνειας και της ίσης μεταχείρισης και δεν διακυβεύονται τα δικαιώματα που παρέχει η Συνθήκη στους οικονομικούς φορείς. Βασίζεται στην ιδέα ότι οι διαρθρωμένες μέθοδοι επιλογής πρέπει να προστατεύονται σε όλες τις περιπτώσεις, επειδή συμβάλλουν στην εξασφάλιση της αντικειμενικότητας και της ακεραιότητας της διαδικασίας που οδηγεί στην επιλογή του φορέα. Με τον τρόπο αυτό διασφαλίζεται η ορθή χρήση των δημοσίων κεφαλαίων, μειώνεται ο κίνδυνος αδιαφανών πρακτικών και ενισχύεται η ασφάλεια δικαίου που είναι απαραίτητη για την εφαρμογή τέτοιου είδους σχεδίων.

### 2.1.1.2 ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

Οι συμβάσεις παραχώρησης διακρίνονται από τις δημόσιες συμβάσεις λόγω του ότι συνεπάγονται μεταβίβαση της ευθύνης εκμετάλλευσης. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καθορίζει τα χαρακτηριστικά που πρέπει να έχουν οι συμβάσεις παραχώρησης έργων και υπηρεσιών. Διασαφηνίζει τους κανόνες και τις αρχές που εφαρμόζονται σε αυτού του είδους τις συμβάσεις δυνάμει της Συνθήκης και του παράγωγου δικαίου καθώς και της νομολογίας του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου.



Η οδηγία 93/37/ΕΟΚ διακρίνει τη σύμβαση παραχώρησης έργων από μια δημόσια σύμβαση, με βάση την παραχώρηση στον ανάδοχο του δικαιώματος εκμετάλλευσης ενός έργου ως αντάλλαγμα για την κατασκευή του. Είναι καθοριστική η ύπαρξη του κινδύνου εκμετάλλευσης, συνδεδεμένου με την επένδυση. Το εν λόγω δικαίωμα εκμετάλλευσης μπορεί επίσης να συνοδεύεται από την καταβολή αμοιβής.

Το δικαίωμα εκμετάλλευσης συνεπάγεται επίσης τη μεταβίβαση της ευθύνης εκμετάλλευσης από την παραχωρούσα αρχή στον ανάδοχο. Η ευθύνη αυτή καλύπτει τόσο τις τεχνικές και χρηματοοικονομικές πτυχές όσο και τις πτυχές διαχείρισης του έργου. Έτσι, ο ανάδοχος οφείλει να προβεί στις αναγκαίες επενδύσεις ώστε το έργο του να μπορεί να τεθεί στη διάθεση των χρηστών υπό καλές συνθήκες. Επωμίζεται το βάρος της απόσβεσης και αναλαμβάνει τους κινδύνους που συνδέονται με την κατασκευή, τη διαχείριση και τη χρήση του εξοπλισμού.

Το δικαίωμα εκμετάλλευσης επιτρέπει στον ανάδοχο να εισπράττει, για ένα δεδομένο χρονικό διάστημα, τέλη από τους χρήστες του έργου ή / και άλλες μορφές αμοιβής προερχόμενες από την εκμετάλλευση, οι οποίες μπορεί να έχουν, π.χ., τη μορφή διοδίων, τελών ή «σκιαδών διοδίων» (shadow toll). Το γεγονός ότι τα δικαιώματα εκμετάλλευσης μπορούν να συνοδεύονται από την καταβολή αμοιβής δεν αλλάζει τίποτα εάν η αμοιβή αυτή δεν καλύπτει παρά μόνον ένα μέρος του κόστους του έργου. Πράγματι, συμβαίνει κατά καιρούς ένα κράτος να επωμίζεται εν μέρει το κόστος εκμετάλλευσης που ενέχει η σύμβαση παραχώρησης, έτσι ώστε να μειώνεται η τιμή που πρέπει να καταβάλλουν οι χρήστες του έργου. Αυτή η μερική αμοιβή μπορεί να συνίσταται σε ένα κατ' αποκοπή ποσό ή σε ένα ποσό ανάλογο με τη χρήση του έργου. Όμως δεν μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την εξάλειψη του κινδύνου εκμετάλλευσης, ο οποίος επιβαρύνει τον ανάδοχο στην αντίθετη περίπτωση, γιατί τότε η σύμβασή του ανακαθορίζεται ως δημόσια σύμβαση.

Λίγες είναι οι διατάξεις του παράγωγου δικαίου που συντονίζουν τις διαδικασίες σύναψης συμβάσεων παραχώρησης στο κοινοτικό δίκαιο. Σε ό,τι αφορά τις συμβάσεις παραχώρησης έργων, υπάρχουν μόνο ορισμένες υποχρεώσεις δημοσιότητας που αποσκοπούν στην εξασφάλιση της προηγούμενης προκήρυξης διαγωνισμού για τους ενδιαφερόμενους φορείς, και μια υποχρέωση σχετικά με την ελάχιστη προθεσμία για την παραλαβή των αιτήσεων. Ο τρόπος με τον οποίο

επιλέγεται στη συνέχεια ο εταίρος του ιδιωτικού τομέα επαφίεται στην ελεύθερη επιλογή των αναθετόντων οργανισμών, οι οποίοι πρέπει ωστόσο στο πλαίσιο αυτό να διασφαλίσουν την απόλυτη τήρηση των αρχών και των κανόνων που απορρέουν από τη Συνθήκη.

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το καθεστώς που απορρέει από τις σχετικές διατάξεις της Συνθήκης είναι δυνατόν να συνοψιστεί στις ακόλουθες υποχρεώσεις:

- καθορισμός των κανόνων που εφαρμόζονται για την επιλογή του εταίρου του ιδιωτικού τομέα,
- επαρκής δημοσιότητα όσον αφορά την πρόθεση σύναψης σύμβασης παραχώρησης και τους κανόνες που διέπουν την επιλογή, ώστε να υπάρχει έλεγχος της αμεροληψίας καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας,
- πραγματικός διαγωνισμός των φορέων οι οποίοι πιθανώς ενδιαφέρονται και/ή είναι σε θέση να εξασφαλίσουν την εκπλήρωση των σχετικών καθηκόντων,
- τήρηση της αρχής της ίσης μεταχείρισης για όλους τους συμμετέχοντες καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας,
- ανάθεση βάσει αντικειμενικών κριτηρίων που δεν δημιουργούν διακρίσεις.

Επομένως, το κοινοτικό δίκαιο που εφαρμόζεται στη σύναψη συμβάσεων παραχώρησης προκύπτει ουσιαστικά από υποχρεώσεις γενικού χαρακτήρα, οι οποίες δεν απαιτούν κανένα συντονισμό των νομοθεσιών των κρατών μελών. Εξάλλου, και παρά το γεγονός ότι τα κράτη μέλη έχουν την ελευθερία να το πράξουν, πολύ λίγα είναι εκείνα τα οποία επέλεξαν να θεσπίσουν εθνική νομοθεσία με σκοπό να καθορίσουν γενικούς και λεπτομερείς κανόνες οι οποίοι να διέπουν τη σύναψη των συμβάσεων παραχώρησης έργων ή υπηρεσιών. Έτσι, οι κανόνες που εφαρμόζονται για την επιλογή του αναδόχου (παραχωρησιούχου) από τον αναθέτοντα οργανισμό είναι τις περισσότερες φορές ανάλογοι με την περίπτωση.

Η κατάσταση αυτή ενδέχεται να δημιουργήσει πρόβλημα στους κοινοτικούς φορείς. Πράγματι, η έλλειψη συντονισμού των εθνικών νομοθεσιών θα μπορούσε να αποτελέσει εμπόδιο σ' ένα πραγματικό κοινοτικό άνοιγμα των διαδικασιών αυτών,



ιδίως όταν οι διαδικασίες αυτές υλοποιούνται σε διακρατικό επίπεδο. Η ανασφάλεια δικαίου που συνδέεται με την έλλειψη σαφών και συντονισμένων κανόνων θα μπορούσε επιπλέον να οδηγήσει σε αύξηση του κόστους των διαδικασιών αυτών.

### 2.1.2 ΟΙ ΣΔΙΤ ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΟΥ ΤΥΠΟΥ

Κατά την έννοια της Πράσινης Βίβλου, οι ΣΔΙΤ θεσμοθετημένου τύπου συνεπάγονται τη δημιουργία ενός φορέα ο οποίος ελέγχεται από κοινού από τον εταίρο του δημόσιου τομέα και από τον εταίρο του ιδιωτικού τομέα. Αποστολή του κοινού φορέα είναι να μεριμνά για την εκτέλεση ενός έργου ή την παροχή μιας υπηρεσίας προς όφελος του κοινού. Στα κράτη μέλη, οι δημόσιες αρχές προσφεύγουν ενίοτε σε δομές αυτού του είδους, ιδίως για τη διαχείριση δημόσιων υπηρεσιών σε τοπικό επίπεδο (π.χ., για τις υπηρεσίες ύδρευσης ή τις υπηρεσίες αποκομιδής απορριμμάτων).

Η άμεση συνεργασία του εταίρου του δημόσιου τομέα με τον εταίρο του ιδιωτικού τομέα στα πλαίσια ενός φορέα που έχει νομική προσωπικότητα επιτρέπει στον εταίρο του δημόσιου τομέα να διατηρήσει ένα σχετικά υψηλό επίπεδο ελέγχου των εργασιών, το οποίο μπορεί να προσαρμόζει κατά διαστήματα ανάλογα με τις περιστάσεις, μέσω της παρουσίας του στη μετοχική ομάδα και τα διοικητικά όργανα του κοινού φορέα. Δίνει επίσης τη δυνατότητα στον εν λόγω εταίρο να αναπτύξει τη δική του εμπειρία όσον αφορά την εκμετάλλευση της σχετικής υπηρεσίας, υποστηριζόμενος συγχρόνως από έναν εταίρο του ιδιωτικού τομέα.

Η σύσταση μιας ΣΔΙΤ θεσμοθετημένου τύπου μπορεί να γίνει είτε με τη δημιουργία ενός φορέα που ελέγχεται από κοινού από τον δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα, είτε με την απόκτηση του ελέγχου μιας υπάρχουσας δημόσιας επιχείρησης από τον ιδιωτικό τομέα.

### 2.1.2.1 ΣΥΣΤΑΣΗ ΣΥΜΠΡΑΞΗΣ ΜΕ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΦΟΡΕΑ AD HOC ΠΟΥ ΕΛΕΓΧΕΤΑΙ ΑΠΟ ΚΟΙΝΟΥ ΑΠΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΤΟΜΕΑ

Η πράξη που συνίσταται στη δημιουργία ενός φορέα μικτού κεφαλαίου δεν καλύπτεται από το δίκαιο περί δημοσίων συμβάσεων και συμβάσεων παραχώρησης. Ωστόσο, πρέπει να εξασφαλίζεται η τήρηση των κανόνων και των αρχών που απορρέουν από το εν λόγω δίκαιο (γενικές αρχές της Συνθήκης ή, σε ορισμένες περιπτώσεις, διατάξεις των οδηγιών), όταν μια τέτοια πράξη συνοδεύεται από την ανάθεση καθηκόντων μέσω πράξης, η οποία μπορεί να χαρακτηριστεί δημόσια σύμβαση ή και σύμβαση παραχώρησης.

Επομένως, η επιλογή ενός εταίρου του ιδιωτικού τομέα ο οποίος θα κληθεί να εκτελέσει τέτοια καθήκοντα στο πλαίσιο της λειτουργίας ενός μικτού φορέα δεν μπορεί να βασιστεί αποκλειστικά και μόνο στα κεφάλαια που εισφέρει ή στην πείρα του, αλλά πρέπει επιπλέον να λαμβάνει υπόψη και τα χαρακτηριστικά της προσφοράς του – η πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη - σε σχέση με τα συγκεκριμένα προς εκτέλεση καθήκοντα.

Στο πλαίσιο αυτό, η πράξη που συνίσταται στη δημιουργία ενός τέτοιου φορέα δεν δημιουργεί κατά κανόνα προβλήματα από την άποψη του εφαρμοστέου κοινοτικού δικαίου όταν αποτελεί τρόπο εκτέλεσης του καθήκοντος που ανατέθηκε σε εταίρο του ιδιωτικού τομέα στο πλαίσιο μιας σύμβασης. Ωστόσο, οι όροι σύστασης του φορέα πρέπει να είναι σαφώς καθορισμένοι όταν διενεργείται ο διαγωνισμός για τα καθήκοντα, τα οποία πρόκειται να ανατεθούν στον εταίρο του ιδιωτικού τομέα.

Σε ορισμένα κράτη η εθνική νομοθεσία επιτρέπει στους μικτούς φορείς, στους οποίους η συμμετοχή του δημόσιου τομέα συνίσταται στη συμμετοχή του αναθέτοντος οργανισμού, να συμμετέχουν σε διαδικασία ανάθεσης δημόσιας σύμβασης ή σύμβασης παραχώρησης, ενώ οι εν λόγω φορείς τελούν ακόμη υπό σύσταση. Στην υποθετική αυτή περίπτωση, ο φορέας θα συσταθεί οριστικά μόνο μετά την ανάθεση της σύμβασης σε αυτόν. Σε άλλα κράτη μέλη αναπτύχθηκε μια πρακτική, η οποία τείνει να συγχέει τη φάση της σύστασης του φορέα με τη φάση της ανάθεσης των καθηκόντων. Στην περίπτωση αυτή, αντικείμενο της διαδικασίας την

οποία προκηρύσσει η αναθέτουσα αρχή, είναι η δημιουργία ενός μικτού φορέα στον οποίο ανατίθενται κάποια καθήκοντα.

Οι μέθοδοι αυτές όμως, δε φαίνεται να προσφέρουν ικανοποιητικές λύσεις από την άποψη των εφαρμοστέων διατάξεων περί δημοσίων συμβάσεων και συμβάσεων παραχώρησης. Στην πρώτη περίπτωση, ο πραγματικός ανταγωνισμός κινδυνεύει να νοθευτεί από την προνομιακή θέση στην οποία περιέρχεται η υπό σύσταση εταιρεία και, κατά συνέπεια, ο εταίρος του ιδιωτικού τομέα που συμμετέχει σ' αυτήν. Στη δεύτερη περίπτωση, η ειδική διαδικασία επιλογής του εταίρου του ιδιωτικού τομέα δημιουργεί επίσης πολλά προβλήματα. Ορισμένες δυσχέρειες σχετίζονται με την υποχρέωση των αρμόδιων αρχών να καθορίζουν, με επαρκώς σαφή και ακριβή τρόπο, το αντικείμενο της δημόσιας σύμβασης ή της σύμβασης παραχώρησης στο πλαίσιο αυτό. Διαπιστώνεται συχνά ότι τα καθήκοντα που ανατίθενται στον εταιρικό φορέα δεν καθορίζονται με σαφήνεια και ότι, σε ορισμένες περιπτώσεις, εκφεύγουν ακόμη και από κάθε συμβατικό πλαίσιο. Αυτό όχι μόνο δημιουργεί προβλήματα από την άποψη των αρχών της διαφάνειας και της ίσης μεταχείρισης, αλλά εγκυμονεί επίσης τον κίνδυνο να βλάψει τους στόχους γενικού συμφέροντος τους οποίους επιδιώκει η δημόσια αρχή. Μπορεί επίσης να διαπιστωθεί ότι η διάρκεια ζωής του φορέα που δημιουργείται δε συμπίπτει συνήθως με τη διάρκεια της συναπτόμενης δημόσιας σύμβασης ή σύμβασης παραχώρησης, γεγονός που φαίνεται να οδηγεί στην ανανέωση του έργου που ανατίθεται στον εν λόγω φορέα, χωρίς να λαμβάνει χώρα πραγματική διαδικασία διαγωνισμού κατά την ανανέωση αυτή. Αποτέλεσμα της κατάστασης αυτής είναι, μερικές φορές, να ανατίθενται στην πράξη καθήκοντα για αόριστη διάρκεια.

#### 2.1.2.2 ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΤΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΝΟΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΦΟΡΕΑ ΑΠΟ ΕΝΑΝ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΦΟΡΕΑ

Η σύσταση μιας ΣΔΙΤ θεσμοθετημένου τύπου μπορεί επίσης να γίνει με την τροποποίηση της μετοχικής σύνθεσης ενός δημόσιου φορέα. Σχετικά με το θέμα αυτό πρέπει να υπογραμμιστεί ότι η μετάβαση μιας επιχείρησης του δημόσιου τομέα στον ιδιωτικό τομέα αποτελεί επιλογή οικονομικής πολιτικής η οποία, ως τέτοια, υπάγεται στην αποκλειστική αρμοδιότητα των κρατών μελών.

## 2.2 Ο ΝΟΜΟΣ 3389/2005 ΠΕΡΙ ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

Οι Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (Σ.Δ.Ι.Τ.) είναι μορφές συνεργασίας των Δημοσίων Αρχών με επιχειρήσεις του Ιδιωτικού Τομέα, που αποσκοπούν στην εξασφάλιση του σχεδιασμού, της χρηματοδότησης, της κατασκευής, της διαχείρισης, λειτουργίας ανακαίνισης ή συντήρησης δημόσιων υποδομών, αλλά και στην παροχή υπηρεσιών σε διάφορους τομείς της εθνικής οικονομίας.

Αφορούν σε σύνθετα σχήματα συνεργασίας του δημόσιου με τον ιδιωτικό τομέα με μακροπρόθεσμες δεσμεύσεις. Σύμφωνα με τη διεθνή εμπειρία, οι συμπράξεις αυτές στοχεύουν στη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών του κράτους προς τον πολίτη, στην παροχή της τεχνογνωσίας και των μεθόδων του ιδιωτικού τομέα προς τον δημόσιο, στην ενίσχυση παραγωγικών επενδύσεων, καθώς και στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.

Η επιτυχία των ΣΔΙΤ στη πράξη, εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την πληρότητα του συμβατικού πλαισίου που θα τις περιβάλλει. Το νομοσχέδιο έχει ως στόχο το σαφή προσδιορισμό των κανόνων λειτουργίας του θεσμού, την ενσωμάτωση της σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας και την προσαρμογή με το ελληνικό κοινωνικό, οικονομικό και αναπτυξιακό περιβάλλον.

Θα μπορούσαμε να ισχυριστούμε ότι με τον νόμο 3389/2005 μεταφέρεται κατά κάποιον τρόπο στο πεδίο των έργων δημοσίου ενδιαφέροντος, με όλα τα ελκυστικά του στοιχεία το, γνωστό από το ιδιωτικό εμπόριο, σύστημα των δόσεων. Η κοινωνία αποκτά έργα, που τα χρησιμοποιεί και τα αξιοποιεί αμέσως, ενώ τα ξεπληρώνει με πολλές δόσεις στο μέλλον. (Δεμερτζής και Περπεράς, 2006)

### *2.2.1 ΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ*

Η εκμετάλλευση της εμπειρίας, της τεχνογνωσίας, των πόρων και γενικά, των δυνατοτήτων των Ιδιωτικών Φορέων μέσα από συνεργασίες με τους Δημόσιους Φορείς, προβάλλει ως μια πρόσφορη συμπληρωματική λύση για την αποτελεσματική εκτέλεση έργων και την παροχή ποιοτικών υπηρεσιών προς τους πολίτες.

Από τη διεθνή αλλά και την εγχώρια εμπειρία προκύπτει αβίαστα ότι τα οφέλη που μπορούν να προκύψουν από τις Συμπράξεις είναι πολλά και σημαντικά. Ενδεικτικά, μπορούν να αναφερθούν τα ακόλουθα:

- Η έγκαιρη και προσήκουσα ολοκλήρωση των απαιτούμενων έργων και η συγκράτηση του κόστους τους.
- Η καλύτερη και πιο αποτελεσματική εποπτεία της εκτέλεσης των έργων ή της παροχής των υπηρεσιών λόγω της εμπλοκής των Ιδιωτικών Φορέων που έχουν δικαιολογημένο συμφέρον στην έγκαιρη διάγνωση τυχόν προβλημάτων.
- Η μετάθεση της υποχρέωσης καταβολής του συμβατικού ανταλλάγματος σε μεταγενέστερο χρόνο, η τμηματική καταβολή του και η εξ αυτών των λόγων δυνατότητα ταυτόχρονης εκτέλεσης περισσότερων έργων.
- Η απόδοση στους Ιδιωτικούς Φορείς ενός μεγάλου μέρους των κινδύνων (κατασκευαστικού, χρηματοδοτικού, κ.λπ.) που συνδέονται με την υλοποίηση του αντικειμένου της Σύμπραξης.
- Η αποφυγή της επιβάρυνσης του Δημοσίου χρέους.
- Η "μετεμφύτευση" της εμπειρίας και τεχνογνωσίας των Ιδιωτικών Φορέων στο Δημόσιο και η αξιοποίηση των ανθρώπινων και οικονομικών πόρων των Δημοσίων Φορέων.

Με το παρόν σχέδιο νόμου δημιουργείται το αναγκαίο νομοθετικό πλαίσιο που θα ενθαρρύνει την εκτέλεση έργων και την παροχή υπηρεσιών μέσω Συμπράξεων. Το αποτέλεσμα αυτό επιτυγχάνεται:

- με τη σύσταση συλλογικού κυβερνητικού οργάνου που θα εξειδικεύει την κυβερνητική πολιτική και θα λαμβάνει κάθε σχετική απόφαση,
- με τη σύσταση διοικητικής υπηρεσίας (Ειδικής Γραμματείας) που θα έχει την ευθύνη της υποστήριξης των εμπλεκόμενων κάθε φορά Δημοσίων και Ιδιωτικών Φορέων κατά την ανάθεση και υλοποίηση των Συμβάσεων Σύμπραξης,
- με την παροχή κινήτρων τόσο στους Δημόσιους Φορείς όσο και στους Ιδιωτικούς Φορείς ώστε να επιλέγουν τη μέθοδο των Συμπράξεων για



την εκτέλεση των έργων ή την παροχή των υπηρεσιών που επιθυμούν να εκτελέσουν ή να παράσχουν,

- με την άρση νομικών και πρακτικών προβλημάτων που ενδέχεται να προκύψουν κατά την εκτέλεση έργων ή και την παροχή υπηρεσιών μέσω Συμπράξεων.

Η εμπειρία που υπάρχει από την εκτέλεση έργων με το σύστημα της παραχώρησης εκμετάλλευσης (π.χ. Ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου, Αττική Οδός, κλπ.) συνηγορεί στο ότι η μέθοδος των Συμπράξεων συμβάλει στην επίτευξη των στόχων της ανάπτυξης, της απασχόλησης και της κοινωνικής συνοχής.

### 2.3 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΣΥΜΠΡΑΞΕΩΝ ΔΗΜΟΣΙΟΥ – ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

Στην Ελλάδα μέχρι σήμερα, γίνεται χρήση της μεθόδου της αυτοχρηματοδότησης, που αποτελεί ουσιαστικά την παραχώρηση στον Ιδιωτικό τομέα της ανάπτυξης και της εκμετάλλευσης έργων για ορισμένο διάστημα. Σε ένα συμβόλαιο ΣΔΙΤ, ο κάθε συμβαλλόμενος έχει διαφορετικά κίνητρα και αναμένει διαφορετικής μορφής ωφέλειες από την επικείμενη συνεργασία. Είναι επόμενο, λοιπόν, οι διαφορετικές επιδιώξεις να εμφανίζονται στο κείμενο της Σύμβασης παραχώρησης με τη μορφή ιδιαίτερων ρυθμίσεων. Για την καλύτερη κατανόηση αυτών των ρυθμίσεων σκόπιμο είναι να γίνει ο διαχωρισμός τους σε τρεις κατηγορίες :

1. Η πρώτη αφορά στην εξασφάλιση δανειστών και γενικότερα χρηματοδότησης, θέμα που επηρεάζει αρκετά σημεία, κυρίως τα χρηματοοικονομικά. Οι περισσότερες ρυθμίσεις, αποτελούν αιτήματα των δανειστών και του Αναδόχου. Ουσιαστικά, οι ρυθμίσεις αυτές διαμορφώνονται έπειτα από σχετική αίτηση του αναδόχου, η οποία προκύπτει από τις πιέσεις που δέχεται από τους δανειστές του. Αφορούν κυρίως στους κινδύνους που προκύπτουν από το επιχειρηματικό ρίσκο (επιτόκιο, πληθωρισμός, συναλλαγματικοί κίνδυνοι κ.α.) και το ρίσκο αγοράς (αναμενόμενα έσοδα, ανταγωνιστικά έργα κ.α.).
2. Η δεύτερη αφορά στη διαμόρφωση του Συμβατικού Ανταλλάγματος, δηλαδή στο τι διατίθεται το Δημόσιο να παραχωρήσει και πώς αντιμετωπίζεται αυτό

από τον ανάδοχο. Ουσιαστικά, περιέχει ρυθμίσεις που προκύπτουν από τις αρχικές προθέσεις του Δημοσίου για τη διαμόρφωση του Συμβατικού ανταλλάγματος, οι οποίες, όμως, επιδέχονται αλλαγές και τροποποιήσεις, προκειμένου να εξασφαλιστούν σε κάποιο βαθμό οι επιδιώξεις του αναδόχου. Αφορούν κυρίως ρυθμίσεις που καλύπτουν το πολιτικό ρίσκο (νομοθετικές ρυθμίσεις, ανωτέρα βία, περιβαλλοντικές ρυθμίσεις κ.α.) και το ρίσκο κατασκευής (ατυχήματα, εύρεση αρχαιοτήτων κ.α.).

3. Η τρίτη αφορά στον έλεγχο εκπλήρωσης των υποχρεώσεων του αναδόχου και προκύπτει για ρυθμίσεις που επιδιώκει ο Κ.τ.Ε (Κύριος του Έργου), προκειμένου να έχει μια σαφή εικόνα τόσο της πορείας των εργασιών, όσο και της οικονομικής κατάστασης του αναδόχου. Ουσιαστικά, τα περιεχόμενα αυτά εκφράζουν κυρίως τη διάθεση του Δημοσίου για τον έλεγχο της καλής εκτέλεσης της Σύμβασης. Το Δημόσιο είναι διατεθειμένο να παράσχει στον Ανάδοχο όλα τα δικαιώματα που απορρέουν από τη Σύμβαση, με μοναδικό περιορισμό να κατασκευαστεί και να λειτουργήσει το έργο σύμφωνα με τις προδιαγραφές και μέσα στα χρονικά όρια, που έχουν προσυμφωνηθεί .

Στη συνέχεια ακολουθεί η περιγραφή ενός από τα σημαντικότερα έργα που έχουν εκπονηθεί στην Ελλάδα με τη συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.

### 2.3.1 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΣΔΙΤ: Η ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ - ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ

Η μόνιμη σύνδεση του Ρίου με το Αντίρριο με τη γέφυρα εξασφαλίζει:

- τη μείωση του χρόνου διέλευσης από 45 λεπτά κατά μέσο όρο σε μόλις 5 λεπτά,
- τη διέλευση μέσα σε άνετες και υψηλού επιπέδου συνθήκες και
- την ελαχιστοποίηση της επιρροής του καιρού στη μετάβαση από τη μία ακτή στην άλλη.

Στο παρελθόν, η διέλευση εξυπηρετούνταν από ένα στόλο οχηματαγωγών, ο οποίος όμως δε μπορούσε να αντεπεξέλθει στην ολοένα και αυξανόμενη κίνηση καθώς και στις σύγχρονες απαιτήσεις εξυπηρέτησης.

Το έργο υπάγεται στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (ΥΠΕΧΩΔΕ), τη δε σύμβαση παραχώρησης υπέγραψε το 1996 για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου ο Αναπληρωτής Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Ήταν η πρώτη της εποχής μας για παραχώρηση έργου υποδομής σε ιδιώτες στην Ελλάδα, με την οποία ανατέθηκε στον Παραχωρησιούχο η μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, λειτουργία και συντήρηση της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου και του εκχωρήθηκε το δικαίωμα της είσπραξης διοδίων για τη χρήση της κατά τη διάρκεια μιας καθορισμένης περιόδου.

### 2.3.1.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Η γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου βρίσκεται στο σημείο όπου συναντώνται:

- ο αυτοκινητόδρομος Πάτρας - Αθήνας - Θεσσαλονίκης - Ευζώνων, που συνδέει τις τρεις κυριότερες πόλεις της χώρας και αποτελεί τμήμα του ευρωπαϊκού δικτύου αυτοκινητοδρόμων και
- ο δυτικός άξονας Καλαμάτας - Πάτρας - Ηγουμενίτσας (Ιόνια Οδός).



**Εικόνα 3.3.1.1.1:** Η θέση του έργου  
**Πηγή:** [www.gefyra.gr](http://www.gefyra.gr)

Η γέφυρα έθεσε ως στόχο τη διευκόλυνση της επικοινωνίας της χώρας με την Ιταλία (και κατ' επέκταση, με τη Δυτική Ευρώπη) μέσω των λιμανιών της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας. Ο ρόλος της όμως θα είναι σημαντικός και για την ανάπτυξη των δεσμών μεταξύ της Πάτρας και των αγροτικών περιοχών της δυτικής Ελλάδας.

Η γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου είναι η μεγαλύτερη σε μήκος καλωδιωτή γέφυρα σε όλο τον κόσμο με συνεχές κατάστρωμα 2.250 μέτρων. Πρόκειται για μια υψηλή καλωδιωτή γέφυρα που δεν εμποδίζει τη ναυσιπλοΐα, στηριγμένη σε 4 πυλώνες ύψους 160 μ. από την επιφάνεια της θάλασσας. Η επικοινωνία με το οδικό δίκτυο γίνεται με δύο γέφυρες πρόσβασης, 380 μ. και 228 μ. αντίστοιχα.

Βασικά χαρακτηριστικά του έργου είναι: η ενίσχυση του πυθμένα της θάλασσας που βρίσκεται σε βάθος 65 μ., η διάμετρος των βάθρων που φθάνει τα 90 μ. (πρόκειται για τα μεγαλύτερα βάθρα που κατασκευάστηκαν ως τώρα για γέφυρα) και το πλήρως ανηρημένο κατάστρωμα με μήκος 2.252 μέτρων (παγκόσμιο ρεκόρ). ([www.gefyra.gr](http://www.gefyra.gr))

Ο διαγωνισμός προκηρύχθηκε το 1991 και οι προσφορές κατατέθηκαν την 1η Δεκεμβρίου του 1993. Έτσι, την 3η Ιανουαρίου 1996 το Ελληνικό Δημόσιο και η εταιρία ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. υπέγραψαν τη Σύμβαση Παραχώρησης για τη Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Συντήρηση και Εκμετάλλευση της γέφυρας Ρίου - Αντιρρίου. Η σύμβαση αυτή όμως τέθηκε σε ισχύ στις 24 Δεκεμβρίου 1997, μετά από πολύμηνες και πολύπλευρες διαπραγματεύσεις του πλαισίου που εξασφάλιζε τη χρηματοδότηση του έργου, ενώ στις 25 Ιουλίου 1997 είχε υπογραφεί η κύρια σύμβαση δανειοδότησης.



**Εικόνα 3.3.1.1.2:** Η Γέφυρα  
**Πηγή:** [www.gefyra.gr](http://www.gefyra.gr)

### 2.3.1.2 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΥΜΒΑΣΗΣ<sup>2</sup>

Το συνολικό κόστος του έργου, με τη συνεκτίμηση των χρηματοοικονομικών εξόδων κατά τη διάρκεια της κατασκευαστικής περιόδου, ανέρχεται σε περίπου 800 εκατομμύρια ευρώ.

Η χρηματοδότηση προέρχεται από τις παρακάτω πηγές:

- **10%** Μετοχικό κεφάλαιο
- **45%** Χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου
- **45%** Δάνειο της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, με την εγγύηση ομίλου εμπορικών τραπεζών.

<sup>2</sup> Όλες οι πληροφορίες που αφορούν στην ενότητα αυτή, έχουν αντληθεί από την διεύθυνση: [www.gefyra.gr](http://www.gefyra.gr).

Η παραχωρησιούχος εταιρεία ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. διαδραματίζει κεντρικό ρόλο στο νομικό πλαίσιο της παραχώρησης. Οι μέτοχοι της εταιρείας είναι οι ακόλουθοι:

**Πίνακας 3.3.1.2.1:** Οι μέτοχοι της ΓΕΦΥΡΑΣ Α.Ε. ανάλογα με το ποσοστό συμμετοχής τους

VINCI	53.00%
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ - ΤΕΒ Α.Ε.	15.48%
J & P - ABAX Α.Ε.	11.20%
ΑΘΗΝΑ Α.Ε.Τ.Β.& Α.Ε.	7.74%
ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ Α.Τ.Ε.	7.74%
ΠΑΝΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε.	4.84%
Σύνολο	100.00%

**Πηγή:** [www.gefyra.gr](http://www.gefyra.gr)

Ως παραχωρησιούχος εταιρεία, η ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. έχει την ευθύνη της μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, συντήρησης και λειτουργίας της γέφυρας κατά τη διάρκεια των 42 ετών της περιόδου παραχώρησης. Για να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις της έχει υπογράψει μέχρι σήμερα περισσότερες από 50 συμβάσεις, στις οποίες συμπεριλαμβάνεται η σύμβαση κατασκευής με την Κατασκευάστρια Κοινοπραξία και οι πολυάριθμες αναλυτικές χρηματοδοτικές συμβάσεις με τους Δανειστές.

Οι συμβάσεις αυτές περιγράφουν λεπτομερώς τα βασικά δεδομένα σχετικά με τη μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, συντήρηση και εκμετάλλευση της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, στα οποία συμφώνησαν όλοι οι συντελεστές πριν από την Ημερομηνία Θέσης σε Ισχύ (24 Δεκεμβρίου 1997). Περιγράφουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις κάθε συντελεστού, καθώς και τις δεσμεύσεις που έχουν αναλάβει ο ένας έναντι του άλλου.

Οι συμβάσεις υπεγράφησαν τόσο στην ελληνική, όσο και στην αγγλική γλώσσα. Τα κείμενα στις δύο γλώσσες έχουν την ίδια νομική ισχύ. Επίσης κατά κανόνα οι συμβάσεις διέπονται από το ελληνικό δίκαιο. Η πιο σημαντική από αυτές είναι:



- Η σύμβαση παραχώρησης για τη μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, συντήρηση και εκμετάλλευση της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, με συμβαλλόμενα μέρη το Ελληνικό Δημόσιο και την ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε.

Είναι η βασική σύμβαση με την οποία το Δημόσιο αναθέτει στον Παραχωρησιούχο τη μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, συντήρηση και εκμετάλλευση της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, παρέχοντάς του το δικαίωμα να εισπράττει διόδια για μια καθορισμένη περίοδο. Η σύμβαση κυρώθηκε από τη Βουλή στις 24 Απριλίου 1996 (νόμος 2395/96). Η διάρκειά της είναι 42 χρόνια από την Ημερομηνία Θέσης σε Ισχύ (24 Δεκεμβρίου 1997), αλλά προβλέπεται πρόωρη λήξη σε περίπτωση πρόωρης επίτευξης της συμβατικής απόδοσης των μετοχών.

Η σύμβαση παραχώρησης της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, που υπεγράφη τον Ιανουάριο του 1996, καταρτίστηκε σύμφωνα με τα διεθνή νομικά πρότυπα, γεγονός που επέτρεψε στη συνέχεια την άντληση πόρων από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και έναν όμιλο ξένων κυρίως εμπορικών τραπεζών. Η υπογραφή της αποτέλεσε ορόσημο για την ανάπτυξη του συστήματος παραχώρησης έργων υποδομής σε ιδιώτες από το Δημόσιο.

### 2.3.2 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑΣ

Όπως παρατηρείται λοιπόν, στην περίπτωση της Ζεύξης Ρίου-Αντιρρίου εφαρμόστηκε η μέθοδος ΒΟΤ (Κατασκευή – Λειτουργία – Μεταβίβαση Χρήσης) με δημόσια δαπάνη ως μέρος του προϋπολογισμού. Επισημαίνεται ακόμη η υψηλή συμμετοχή του Δημοσίου στο χρηματοδοτικό σχήμα του έργου.

Συνοπτικά, η μέχρι τώρα η ελληνική ΣΔΙΤ χαρακτηρίστηκε από πολύ μικρό ποσοστό συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα και ταυτόχρονα υψηλό βαθμό συμμετοχής του Δημοσίου στην χρηματοδότηση των έργων και την ανάληψη κινδύνων.

Αξίζει να επισημανθεί ακόμη, πως η εμπειρία του σχετικά νέου θεσμού των ΣΔΙΤ είναι περιορισμένη στη χώρα μας. Με την προώθηση όμως από εδώ και στο εξής των ΣΔΙΤ, που έχουν αναπτυχθεί τα τελευταία χρόνια σε πολλές χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και έχουν αποτελέσει σημαντικό μοχλό για την ανάπτυξή τους, η

συνεργασία του Ιδιωτικού και Δημόσιου Τομέα - με όρους διαφάνειας - αποτελεί πλέον αναγκαιότητα και για την χώρα μας.

Για τον λόγο αυτό ψηφίστηκε ο νόμος 3389/2005 περί 'Συμπράξεως Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα', στον οποίο επιχειρείται μια ισορροπημένη σύζευξη των δύο πλευρών. Οι δυνητικοί δημόσιοι φορείς αναζητούν έναν οικονομικό φορέα ως συμπράττοντα σε ΣΔΙΤ, με πρωτεύουσα αναφορά στο δημόσιο συμφέρον, το οποίο πρέπει να εξυπηρετούν τόσο ο σκοπός και το τελικό κόστος, όσο και ο σχεδιασμός και οι προϋποθέσεις υλοποίησης του έργου. Οι δυνητικοί ιδιωτικοί φορείς από την άλλη, αναζητούν στη σύμπραξη με έναν δημόσιο φορέα, μία επενδυτική ευκαιρία και κεντρικό ρόλο σχεδιασμού τους αποτελεί η προσδοκία του κέρδους. Πρόκειται λοιπόν για δύο θεωρητικά διαφορετικές προσεγγίσεις που ο νόμος καλείται να ισορροπήσει.

Η συνεργασία αυτή θα αποσκοπεί τόσο στη χρησιμοποίηση ιδιωτικών πόρων, με στόχο τη δημιουργία των αναγκαίων υποδομών, όσο και στην παροχή των υπηρεσιών της τεχνογνωσίας και των μεθόδων λειτουργίας του Ιδιωτικού Τομέα.

Μέσω της ανάπτυξης και εφαρμογής των ΣΔΙΤ, η εξοικονόμηση και η διερεύνηση των διαθέσιμων πόρων δεν αποτελεί το μοναδικό επιδιωκόμενο στόχο. Προάγεται ακόμη η καινοτομία, ο ανταγωνισμός, η μεταφορά τεχνογνωσίας από τον ιδιωτικό στο δημόσιο τομέα, η αποτελεσματικότητα και η αποδοτικότητα των παρεχομένων υπηρεσιών.

Η ενίσχυση της απαίτησης των πολιτών για τη βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση των επενδυτικών αναγκών και των ΟΤΑ, που αποτελούν ένα σύγχρονο οργανισμό και που σήμερα καλούνται να ανταποκριθούν σε θέματα που αναφέρονται σε όλα σχεδόν τα προβλήματα του πολίτη. Στο γενικότερο λοιπόν αυτό πλαίσιο οι συμπράξεις μεταξύ ΟΤΑ και ιδιωτικού τομέα, αποτελούν μια εναλλακτική λύση χρηματοδότησης των αναγκών της ΤΑ, μια δυναμική συνεργασία προς όφελος του Πολίτη.

Η Τοπική Αυτοδιοίκηση (ΤΑ) μπορεί να αξιοποιήσει τα πλεονεκτήματα των ΣΔΙΤ με στόχο την ικανοποίηση των αναγκών των τοπικών κοινωνιών και των πολιτών, καθώς παρέχεται η δυνατότητα εφαρμογής σε ένα ευρύ φάσμα δράσεων και έργων.

Εν κατακλείδι, πρόκειται λοιπόν για ένα νέο εργαλείο που μπορεί να χρησιμοποιηθεί και σε τοπικό επίπεδο και που αναμένεται από την Τοπική Αυτοδιοίκηση:

- Να αποτελέσει κύριο μοχλό βελτίωσης των δημοτικών έργων και υπηρεσιών.
- Να υποστηρίξει ουσιαστικά την αναπτυξιακή διαδικασία στην χώρα μας.
- Να αναδειξεί τους ΟΤΑ σε μοχλό ανάπτυξης και προόδου για τις τοπικές κοινωνίες, προετοιμάζοντας τους, κατά τον καλύτερο τρόπο, για την αναβάθμιση των δημοτικών υπηρεσιών και των επενδύσεων της ΤΑ.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΘΕΣΜΙΚΟ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Η ελληνική κυβέρνηση το 2005, μήνες μετά τη λήξη των Ολυμπιακών Αγώνων, συνέταξε νόμο σχετικά με την μεταολυμπιακή αξιοποίηση. Ο νόμος αυτός, καθώς και το άρθρο 9 του νόμου 2338/1995 και μια κοινή υπουργική απόφαση που αφορούν στην περιοχή του Ελληνικού, που αποτελεί την περιοχή μελέτης της παρούσας διπλωματικής εργασίας, παρουσιάζονται σε αυτό το κεφάλαιο. Αναλύεται ακόμη το προγραμματικό πλαίσιο που έχει εξαγγελθεί για την περιοχή του πρώην ανατολικού αεροδρομίου του Ελληνικού, εντός των ορίων της οποίας έχουν χωροθετηθεί ολυμπιακές εγκαταστάσεις.

### 3.1 ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

#### *3.1.1 Ο ΝΟΜΟΣ 3342/2005 ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΕΤΑΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ*

##### 3.1.1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΟ ΝΟΜΟ 3342/2005

Στις 14 Απριλίου του 2005 η κυβέρνηση κατέληξε στην σύνταξη νομοσχεδίου, σχετικά με την μεταολυμπιακή αξιοποίηση των εγκαταστάσεων, με τίτλο «Βιώσιμη ανάπτυξη και κοινωνική αξιοποίηση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων, αδειοδότηση, χρήσεις, λειτουργίες τους - Διάρθρωση, οργάνωση και λειτουργία Γενικής Γραμματείας Ολυμπιακής Αξιοποίησης», το οποίο και κατέθεσε στη Βουλή προς ψήφιση.

Το σχέδιο νόμου ψηφίστηκε από την Βουλή στις 19 Μαΐου 2005 (ΡΞΣΤ' Συνεδρίαση της Ολομέλειας της Βουλής) και δημοσιεύτηκε στις 6 Ιουνίου του 2005 ο νόμος 3342/2005 (ΦΕΚ 131/Α/06-06-2005). Σύμφωνα με το νόμο, βασικός στόχος της μεταολυμπιακής αξιοποίησης των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων είναι το τρίπτυχο «ανάπτυξη, θέσεις εργασίας, ποιότητα ζωής». Στο περιεχόμενό του, ο νέος νόμος, αναφέρεται σε τρία βασικά ζητήματα ώστε να προωθηθεί η καλύτερη αξιοποίηση της υλικής και άυλης κληρονομιάς των Αγώνων:

- στη διατήρηση της ειδικής υπηρεσίας της Γενικής Γραμματείας Ολυμπιακών Αγώνων 2004, η οποία μετονομάζεται σε Γενική Γραμματεία Ολυμπιακής Αξιοποίησης (ΓΓΟΑ),
- στην προώθηση της διαδικασίας αδειοδότησης των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων και
- στην παροχή στις Ολυμπιακές εγκαταστάσεις συγκεκριμένων χρήσεων και λειτουργιών (στρατηγική των «μεικτών» χρήσεων).

Τέλος αναφέρεται ότι, η αποκλειστική αξιοποίηση, χρήση, διαχείριση και εκμετάλλευση των Ολυμπιακών συγκροτημάτων, πλην του συγκροτήματος ΟΑΚΑ, του ΣΕΦ, του Γηπέδου Καραϊσκάκη και του παλαιού Ιπποδρόμου Αθηνών, ανατίθεται στην ανώνυμη Εταιρεία «Ολυμπιακά Ακίνητα Α.Ε.». Τα 4 αυτά συγκροτήματα που αναφέρθηκαν, εξαιρούνται επειδή έχουν δική τους διαχειριστική αρχή.

### 3.1.1.2 ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ (ΓΓΟΑ)

Η Γενική Γραμματεία Ολυμπιακών Αγώνων 2004 του Υπουργείου Πολιτισμού μετονομάζεται σε «Γενική Γραμματεία Ολυμπιακής Αξιοποίησης» (ΓΓΟΑ) και έχει ως έργο της:

- την αξιοποίηση της ολυμπιακής κληρονομιάς, υλικής και άυλης,
- το συντονισμό όλων των δραστηριοτήτων που αποσκοπούν στην ανάδειξη και προώθηση, στην Ελλάδα και το εξωτερικό, του κλασικού Ολυμπιακού Ιδεώδους και των αξιών που το συνοδεύουν, καθώς και
- την ανάπτυξη και εφαρμογή υπηρεσιών και δραστηριοτήτων, που άμεσα ή έμμεσα συνδέονται με την προστασία και αξιοποίηση της υλικής και άυλης κληρονομιάς των ΟΑ στην Ελλάδα.



Στο έργο της ΓΓΟΑ περιλαμβάνεται και η εποπτεία της τήρησης των όρων και προϋποθέσεων υπό τις οποίες εκδίδονται οι άδειες λειτουργίας Ολυμπιακών εγκαταστάσεων. Σε περίπτωση παραβίασης των όρων των αδειών αυτών, μπορεί να επιβάλλονται από τη ΓΓΟΑ πρόστιμα μέχρι πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ, που περιέρχονται στον οικείο Οργανισμό Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) Α΄ βαθμού.

Η ΓΓΟΑ αποτελείται από μία Γενική Διεύθυνση στην οποία υπάγονται η Διεύθυνση Ολυμπισμού, η Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών και η Διεύθυνση Οικονομικών και Διοικητικής Μέριμνας.

Η Διεύθυνση Ολυμπισμού αναλαμβάνει το έργο της υποστήριξης των ολυμπιακών ιδεωδών και της εδραίωσης των θεσμών της Ολυμπιακής Παιδείας, σε συνεργασία με το Υπουργείο Παιδείας και της Ολυμπιακής Εκεχειρίας. Επίσης, είναι αρμόδια για την προσέλκυση, διοργάνωση και προβολή γεγονότων ιδιαίτερης συμβολικής αξίας, στην Ελλάδα και στο εξωτερικό, τα οποία συνδέονται με την προβολή του Ολυμπιακού Ιδεώδους.

Η Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών είναι αρμόδια για την τήρηση των όρων και των προϋποθέσεων υπό τις οποίες εκδόθηκαν οι άδειες λειτουργίας των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων και τη δημιουργία εντός του IBC του Μουσείου των Ελληνικών Ολυμπιακών Αγώνων και του Παγκόσμιου Μουσείου Κλασικού Αθλητισμού.

Τέλος, η Διεύθυνση Οικονομικών και Διοικητικής Μέριμνας είναι αρμόδια για τα θέματα προσωπικού, τα οικονομικά ζητήματα της λειτουργίας της ΓΓΟΑ και τη νομική υποστήριξη των δραστηριοτήτων των υπηρεσιών της, καθώς και τη λειτουργία του πληροφοριακού συστήματος που χρησιμοποιεί η ΓΓΟΑ.

### 3.1.1.3 ΑΔΕΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

Σύμφωνα με το νόμο, η έκδοση Άδειας Λειτουργίας Εγκατάστασης θα γίνεται ύστερα από κοινή υπουργική απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Πολιτισμού, στην οποία θα καθορίζονται οι προϋποθέσεις χρήσης και συντήρησης των εγκαταστάσεων. Για την έκδοση της σχετικής άδειας θα πρέπει να προηγείται γνωμοδότηση και εισήγηση, μετά από έλεγχο της πληρότητας του φακέλου αδειοδότησης, της Ειδικής Γνωμοδοτικής Επιτροπής υπηρεσιακών παραγόντων της Δημόσιας Διοίκησης. Επίσης, καθιερώνεται σύντομη προθεσμία σαράντα (40) ημερών για τη λήψη της άδειας λειτουργίας. Αν η προθεσμία αυτή παρέλθει άπρακτη, εκδίδεται μέσα σε προθεσμία δέκα (10) ημερών υποχρεωτικά προσωρινή άδεια από τον Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας, μέσα στα διοικητικά όρια της οποίας βρίσκεται η εγκατάσταση, με την οποία λειτουργεί νομίμως αυτή, μέχρι την έκδοση οριστικής απόφασης, για την αποτροπή παρανομιών που οφείλονται στην αδυναμία της κρατικής μηχανής. Ειδικότερα, για την εξασφάλιση της ενιαίας λειτουργίας καταστημάτων εμπορικών χρήσεων, υπάρχει η δυνατότητα χορήγησης ενιαίας άδειας λειτουργίας.

Σημαντικό στοιχείο του Νόμου είναι η θέσπιση νέου ειδικού φόρου υπέρ των ΟΤΑ. Πιο συγκεκριμένα, απαλλάσσονται τα Ολυμπιακά συγκροτήματα από την καταβολή κάθε δημοτικού φόρου ή τέλους, κατά ρητή παρέκκλιση από τις ισχύουσες διατάξεις. Για την αντιστάθμιση της έλλειψης των εσόδων προσδιορίζεται ο νέος ειδικός φόρος ύψους 2% επί των εισπράξεων των πάσης φύσεως εμπορικών καταστημάτων αλλά και εν γένει εμπορικών χρήσεων, υπέρ των ΟΤΑ Α΄ βαθμού εντός της διοικητικής περιφέρειας των οποίων βρίσκονται οι Ολυμπιακές εγκαταστάσεις.

### 3.1.1.4 ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ ΤΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

#### Γενικά για τις Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις

Στο νόμο ορίζονται τα παρακάτω:

- στα Ολυμπιακά συγκροτήματα επιτρέπονται γενικά οι αθλητικές χρήσεις,
- στους αμιγώς αθλητικούς χώρους επιτρέπονται περιστασιακά βραχυχρόνιες εμπορικές χρήσεις.

Για όλες τις εγκαταστάσεις, στις επιτρεπόμενες χρήσεις και λειτουργίες εντάσσονται και αυτές που είχαν δοθεί κατά την Ολυμπιακή περίοδο στην εκάστοτε εγκατάσταση.

Σε ορισμένες από τις Ολυμπιακές εγκαταστάσεις προβλέπονται ως δυνατότητες χρήσης «θεματικά πάρκα» ή «θεματικοί χώροι ψυχαγωγίας», που ορίζονται ως εξής:

1. «Θεματικό πάρκο»: υπαίθριος χώρος αναψυχής, ο οποίος προορίζεται για την παρουσίαση ενός ή περισσότερων θεμάτων, σε μία ή περισσότερες περιοχές του, όπως ενυδρείο, ζωολογικός κήπος, λούνα πάρκ, υδροπάρκο, μίνι γκολφ.
2. «Θεματικός χώρος ψυχαγωγίας»: στεγασμένος χώρος αναψυχής, ο οποίος προορίζεται για την ανάπτυξη χώρων συνάθροισης και εστίασης κοινού, όπως κινηματογράφοι, θέατρα, εστιατόρια, ζαχαροπλαστεία, αναψυκτήρια.

Όσον αφορά στους συντελεστές δόμησης στα Ολυμπιακά Συγκροτήματα, σύμφωνα με τους οποίους μπορούν να ανεγερθούν νέες μόνιμες εγκαταστάσεις, που θα εξυπηρετήσουν τις επιτρεπόμενες χρήσεις και λειτουργίες, ορίζεται ότι δεν μπορούν να υπερβαίνουν αθροιστικά:

- το 10% του συντελεστή δόμησης που έχει χορηγηθεί, στις περιπτώσεις των ΟΑΚΑ, Πανπελοποννησιακού Σταδίου, Πανθεσσαλικού Σταδίου, Ολυμπιακού Κέντρου Νίκαιας και Ολυμπιακού Κέντρου Άνω Λιοσίων,
- το 10% του τυχόν υπολειπόμενου συντελεστή δόμησης που έχει χορηγηθεί στις περιπτώσεις των ΣΕΦ και Καφατζόγλειου Σταδίου,
- το 20% του συντελεστή δόμησης που έχει χορηγηθεί στην περίπτωση του Παγκρήτιου Σταδίου.

Δεν τίθεται σχετικός περιορισμός στις περιπτώσεις των Ολυμπιακού Κέντρου Γαλασίου, Διεθνούς Κέντρου Ραδιοτηλεόρασης, Ολυμπιακού Πόλου Φαλήρου, Ολυμπιακού Πόλου Ελληνικού, Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά, Ολυμπιακού Σκοπευτηρίου Μαρκόπουλου, Ολυμπιακού Ιππικού Κέντρου Μαρκόπουλου.

Πρέπει τέλος να σημειωθεί ότι στους παραπάνω περιορισμούς δεν συμπεριλαμβάνονται οι προσωρινές και οι λυόμενες κατασκευές.

### **Ειδικά για τις Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις του Ελληνικού**

Βασικός στόχος της συνολικής έκτασης του παλιού αεροδρομίου του Ελληνικού είναι η δημιουργία ενός Μητροπολιτικού Πάρκου, γι' αυτό το λόγο απαγορεύεται η ανέγερση οποιασδήποτε μόνιμης κατασκευής μέχρι την ολοκλήρωση του Πάρκου. Όσον αφορά στις επιτρεπόμενες χρήσεις στο Συγκρότημα των αθλητικών εγκαταστάσεων προβλέπεται:

- Για το κέντρο Κανό – Καγιάκ Σλάλομ: στις μεν υφιστάμενες εγκαταστάσεις εμπορικά καταστήματα ενοικίασης ή αγοράς αθλητικών ειδών, χώροι εστίασης κοινού, στο δε περιβάλλοντα χώρο θεματικό πάρκο (αθλητικό), υδροπάρκο.

- Για το κλειστό γήπεδο Καλαθοσφαίρισης και την Αίθουσα Ξιφασκίας: χώροι θεματικού αθλητισμού, πολιτιστικές εκδηλώσεις, εμπορικά καταστήματα, χώροι εστίασης κοινού, εκθέσεις.
- Για τα στάδια Μπέιζμπολ, Σόφτμπολ και Χόκεϊ: χώροι εστίασης, καταστήματα και πολιτιστικές εκδηλώσεις υπαίθρου.

### 3.1.2 Ο ΝΟΜΟΣ 2338/1995 ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΥΡΩΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΤΩΝ ΣΠΑΤΩΝ

Ο νόμος 2338/1995 (ΦΕΚ 2020/Α/14-09-1995) «Για την κύρωση της Σύμβασης του νέου Αεροδρομίου των Σπάτων» ψηφίστηκε στη Βουλή και έχει ως έναρξη ισχύος τις 14 Σεπτεμβρίου του 1995. Στο άρθρο 9 του νόμου, γίνεται η μοναδική αναφορά σχετικά με το θέμα αξιοποίησης του χώρου του Αεροδρομίου του Ελληνικού.

Στο περιεχόμενό του, το άρθρο 9 επισημαίνει πως ο χώρος που καταλαμβάνει το Αεροδρόμιο του Ελληνικού προορίζεται κυρίως για τη δημιουργία μητροπολιτικής ζώνης πρασίνου. Αναθέτει ακόμη την προστασία, τη συντήρηση, τη διαχείριση και την αξιοποίηση του χώρου, καθώς και την εκπόνηση σχετικών μελετών, σε ειδικό Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου. Το Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου που αναλαμβάνει τις υποχρεώσεις αυτές, έχει ως έδρα την Αθήνα και την επωνυμία «Διαχειριστικός Φορέας Μητροπολιτικής Ζώνης Λεκανοπεδίου Αθηνών».

Από το άρθρο 9 του νόμου 2338/1995, απορρέουν δύο κατηγορίες δεσμεύσεων για την αξιοποίηση του χώρου του Ελληνικού:

- Δεσμεύσεις ως προς τις χρήσεις γης: Ως κύριος προορισμός της έκτασης του Αεροδρομίου του Ελληνικού καθορίζεται αυτός της «μητροπολιτικής ζώνης πρασίνου». Το ποσοστό και η ακριβής οριοθέτηση των χώρων που θα διατεθούν για τη δημιουργία της μητροπολιτικής ζώνης πρασίνου, αποτελούν αντικείμενο σχετικού χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδίου, που προβλέπεται να συνταχθεί από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας



(ΟΡΣΑ). Η ίδια διαδικασία αναμένεται να ακολουθηθεί και για τις χρήσεις άλλου χαρακτήρα.

- Δεσμεύσεις ως προς τους όρους της περαιτέρω οικοδομικής εκμετάλλευσης δομημένων ή μη ακινήτων: Η απόφαση για την μετατροπή της έκτασης του Αεροδρομίου του Ελληνικού σε «μητροπολιτική ζώνη πρασίνου», επηρεάζει την περαιτέρω οικοδομική εκμετάλλευση. Η χρήση αυτή λειτουργεί ως ανασταλτικός παράγοντας για μια μελλοντική έντονη οικιστική ανάπτυξη. Εξαιτίας του λόγου αυτού, η εκμετάλλευση αδόμητων ακινήτων ή η επέκταση των κατασκευών που υπάρχουν ήδη στον χώρο, πρέπει να είναι ήπιας μορφής. (Θάκα και Μαυρογονάτου, 2002)

### 3.1.3 Η ΚΟΙΝΗ ΥΠΟΥΡΓΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ 28788/6978/01

Στις 16 Νοεμβρίου του 2001, οι Υπουργοί Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Πολιτισμού, Μεταφορών και Επικοινωνιών, εξέδωσαν μία κοινή υπουργική απόφαση, σχετικά με την υποδοχή των Ολυμπιακών Αθλητικών Εγκαταστάσεων στο Αεροδρόμιο του Ελληνικού.

Η κοινή υπουργική απόφαση 28788/6978/01 (ΦΕΚ 1018/Δ/4-12-01) με τίτλο «Καθορισμός ορίου της περιοχής υποδοχής Ολυμπιακών Αθλητικών Εγκαταστάσεων εντός του Αεροδρομίου Ελληνικού, και έγκριση έργων υποδομής αυτών και γενικής διάταξης των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων στο Ολυμπιακό Συγκρότημα Ελληνικού» είχε ως έναρξη ισχύος τις 4 Δεκεμβρίου του 2001.

Στο περιεχόμενό της, η κοινή υπουργική απόφαση, αναφέρεται σε τρία βασικά ζητήματα. Συγκεκριμένα:

1. Καθορίζεται το όριο της περιοχής υποδοχής ολυμπιακών αθλητικών εγκαταστάσεων, εντός του χώρου του Αεροδρομίου του Ελληνικού. Εντός του παραπάνω ορίου περιλαμβάνονται:

- το Ολυμπιακό Συγκρότημα Ελληνικού,
- το Ολυμπιακό Κέντρο Κανό Σλάλομ,
- οι απαραίτητες υποστηρικτικές εγκαταστάσεις,
- τα αναγκαία έργα ανάπλασης και υποδομής.

2. Εγκρίνεται το σχέδιο γενικής διάταξης του Ολυμπιακού Συγκροτήματος Ελληνικού το οποίο περιλαμβάνει:

- τον καθορισμό χώρων εγκαταστάσεων για τα αθλήματα Baseball και Softball: οι εγκαταστάσεις αυτές προβλέπεται να είναι προσωρινές<sup>3</sup>,
- τον καθορισμό χώρου εγκαταστάσεων για το Hockey: από τις εγκαταστάσεις αυτές θα διατηρηθεί για μεταολυμπιακή χρήση μόνο τμήμα του βασικού γηπέδου Hockey χωρητικότητας 3000 θεατών,
- το χαρακτηρισμό των πρώην υπόστεγων αεροπλάνων της Ολυμπιακής Αεροπορίας ως αθλητικών χώρων υποδοχής ολυμπιακών αθλημάτων Basketball, handball και ξιφασκίας: από τις εγκαταστάσεις αυτές θα διατηρηθούν για μεταολυμπιακή χρήση τα υπόστεγα ως κέλυφος όπως διαμορφώνονται με σχετική μελέτη της αρμόδιας υπηρεσίας και οι εσωτερικές εγκαταστάσεις του Basketball χωρητικότητας 8000 θεατών,
- τη διαμόρφωση κεντρικής πλατείας και των χώρων κυκλοφορίας διακίνησης θεατών και
- την κατασκευή πεζογέφυρας πάνω από τη Λ. Ποσειδώνος για σύνδεση του χώρου του Αγίου Κοσμά με το Ολυμπιακό Συγκρότημα Ελληνικού.

---

<sup>3</sup> Παρά τα όσα προέβλεψε η κοινή υπουργική απόφαση, οι εγκαταστάσεις αυτές διατηρήθηκαν μεταολυμπιακά.

3. Εγκρίνεται το σχέδιο έργων υποδομής και ειδικότερα με:

- τα οδικά έργα και την οργάνωση της κυκλοφορίας οχημάτων προς τον χώρο υποδοχής Ολυμπιακών Αθλητικών Εγκαταστάσεων και γύρω από αυτόν,
- τις αποβάθρες λεωφορείων για μαζική προσέλευση του κοινού στο Ολυμπιακό Συγκρότημα Ελληνικού και τους χώρους στάθμευσης,
- το ελικοδρόμιο,
- το αμαξοστάσιο TRAM καθώς και την όδευση της συνδετήριας γραμμής του αμαξοστασίου του τραμ με την κύρια γραμμή τραμ ως μόνιμες εγκαταστάσεις υποδομής και για την μεταολυμπιακή χρήση,
- το σύστημα συλλογής όμβριων υδάτων και το συλλεκτήρα ακαθάρτων γύρω από την περιοχή υποδοχής Ολυμπιακών Αθλητικών Εγκαταστάσεων για την *αντιπλημμυρική* προστασία των εγκαταστάσεων, και τέλος
- τη θέση του υποσταθμού της ΔΕΗ.

Στην περιοχή του πρώην Ανατολικού Αεροδρομίου έχει βρεθεί πλήθος αρχαιολογικών ευρημάτων. Για τον λόγο αυτό, η υπουργική απόφαση προβλέπει πριν από την έναρξη των εργασιών, την ειδοποίηση εγκαίρως και εγγράφως της αρμόδιας για την περιοχή Β' Εφορίας Προϊστορικών και Κλασσικών Αρχαιοτήτων. Οι εντεταλμένοι εκπρόσωποι της θα μπορούν να εποπτεύουν τις εργασίες.

Σε περίπτωση εντοπισμού αρχαιοτήτων θα διακοπούν οι εργασίες και θα ακολουθήσει ανασκαφική έρευνα, από τα αποτελέσματα της οποίας θα κριθεί η περαιτέρω πορεία του έργου, κατόπιν γνωμοδοτήσεως των αρμοδίων οργάνων του ΥΠΠΟ. Η δαπάνη της ανασκαφικής έρευνας και ακολούθως προβολής και δημοσίευσης των ευρημάτων, προβλέπεται να βαρύνει τον κύριο ανάδοχο του έργου.

### *3.1.4 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΕΠΙΣΗΜΩΝ ΘΕΣΕΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ*

Η ευρύτερη περιοχή του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού αποτελεί ένα κρίσιμο θέμα, στο οποίο εμπλέκονται πολιτικές και πολεοδομικές πτυχές. Το ζήτημα περιπλέχθηκε ακόμη περισσότερο έπειτα από την μετατροπή του Ελληνικού σε ένα Ολυμπιακό πόλο αθλημάτων. Το γεγονός αυτό προκάλεσε ανησυχία σχετικά με τη διασφάλιση των προϋποθέσεων που θα επιτρέψουν την υλοποίηση της αρχικής και νομοθετημένης απόφασης μετατροπής του Ελληνικού σε μητροπολιτική ζώνη πρασίνου, σύμφωνα με το νόμο 2338/1995.

Ο καθηγητής Γ. Μ. Σαρηγιάννης, επιχειρεί μια ιστορική αναδρομή των επίσημων θέσεων σχετικά με το Ελληνικό στο περιοδικό «Αρχιτέκτονες» (Ιούλιος – Αύγουστος 2001, σελ.90-93). Η αναδρομή ξεκινάει από το 1976 και συνεχίζει μέχρι το 2001, με βασικότερα σημεία τα ακόλουθα:

**1976:** Στην έκθεση της μελέτης του Γραφείου Δοξιάδη προτείνεται η μεταφορά του αεροδρομίου στη Μακρόνησο, με εναλλακτική τα Σπάτα. Ο χώρος του αεροδρομίου του Ελληνικού εμφανίζεται στα σχέδια πρότασης ως χώρος κατοικίας.

**1980:** Το Σχέδιο που εκπονήθηκε από τη Γενική Διεύθυνση Οικισμού του Υπουργείου Δημόσιων Έργων και εγκρίθηκε από το Εθνικό Συμβούλιο Χωροταξίας και Περιβάλλοντος (ΦΕΚ 341/80), γνωστό ως «Σχέδιο Μάνου», προτείνει τη λειτουργία του Αερολιμένα Αθηνών στην περιοχή των Σπátων και τον χώρο του Ελληνικού ως «ζώνη μελέτης παραθεριστικής κατοικίας - αναψυχής».

**1983:** Σε τεύχος του ΥΧΟΠ (Υπουργείο Χωροταξίας Οικισμού και Περιβάλλοντος), με βασικό θέμα το προσχέδιο του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας, αναφέρεται πως με απόφαση της κυβέρνησης, γνωστή ως «Σχέδιο Τρίτση», «...οι αεροπορικές συγκοινωνίες διεξάγονται προσωρινά μέσω της υπάρχουσας υποδομής (Αεροδρόμιο Ελληνικού)...».

**1985:** Με το νόμο 1515/85, που αφορά στο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας, παγώνει η μεταφορά του αεροδρομίου στα Σπάτα και οριστικοποιείται η λειτουργία του στο Ελληνικό.

**1992:** Με το νόμο 2052/92 τροποποιείται το Ρυθμιστικό Σχέδιο του '85 και ο σχετικός με αυτό νόμος (1515/85) και επαναφέρεται το ζήτημα μεταφοράς του αεροδρομίου στα Σπάτα. Παράλληλα θεσμοθετείται η έννοια της «πολυκεντρικής πόλης», στα πλαίσια της οποίας ορίζονται ως κέντρα χωροταξικών υποενοτήτων οι περιοχές του Αμαρουσίου, του Ελληνικού, του Χαϊδαρίου και του Μενιδίου.

**1993:** Ανακοινώνεται από τον Αντιπρόεδρο της κυβέρνησης ότι περίπου 3.000 στρέμματα στο χώρο του Ελληνικού πρόκειται να οικοπεδηθούν προκειμένου να δημιουργηθούν χώροι πρασίνου σε διάφορες περιοχές της Αθήνας από τα έσοδα που θα προκύψουν.

**1995:** Με τον νόμο 2338/95 που δημοσιεύεται τη χρονιά αυτή, κυρώνεται η Σύμβαση κατασκευής του Αεροδρομίου των Σπάτων και προβλέπεται για τον χώρο του Αεροδρομίου του Ελληνικού δημιουργία μητροπολιτικής ζώνης πρασίνου.

**1996:** Ο ΟΡΣΑ (Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και προστασίας περιβάλλοντος Αθήνας), ανακοινώνει ότι το αεροδρόμιο του Ελληνικού προσδιορίζεται ως «Μητροπολιτικό Πολυλειτουργικό Πάρκο Αναψυχής», από την αξιοποίηση του οποίου αναμένεται να προκύψουν πόροι χρηματοδότησης του νέου αεροδρομίου στα Σπάτα.

**1996:** Στα πλαίσια του Διεθνούς Συνεδρίου «Αθήνα – Αττική: Στρατηγικός Σχεδιασμός για μια Βιώσιμη Ανάπτυξη», ανακοινώνεται ότι στην επικαιροποίηση του Ρυθμιστικού Σχεδίου του 1985, θα ληφθούν σοβαρά υπόψη τα συμπεράσματα της μελέτης του ΕΜΠ με θέμα την ανάπτυξη του χώρου του Ελληνικού.

**1997:** Ο βασικός υπεύθυνος της μελέτης του ΕΜΠ, καθηγητής Λ. Βασενχόφεν, εισηγείται σε συνεδρίαση του Νομαρχιακού Συμβουλίου Αθήνας – Πειραιά για το χώρο του Ελληνικού, την κατασκευή Μητροπολιτικού Πάρκου μεγάλης κλίμακας, με



ήπια οικιστική εκμετάλλευση της περιοχής, ως μηχανισμός αυτοχρηματοδότησης του έργου.

**1997:** Τον Οκτώβριο δημοσιοποιείται η Έκθεση Σπράου σχετικά με το Δημοσιονομικό. Σύμφωνα με την Έκθεση θα πρέπει να πωληθούν 3.500 στρέμματα από την έκταση του αεροδρομίου, προκειμένου να αποκτήσει το δημόσιο 500 δισεκατομμύρια, για την κάλυψη μέρους των δημοσιονομικών ελλειμμάτων.

**1998:** Σε ημερίδα που οργάνωσαν η Νομαρχία Αθηνών, το ΤΕΕ και η ΤΕΔΚΝΑ, ο νομάρχης δηλώνει ότι «... η έκταση του χώρου του αεροδρομίου του Ελληνικού ... μπορεί να δώσει ανάσα ζωής στο λεκανοπέδιο ...».

**2001:** Στα πλαίσια ημερίδας των ΤΕΕ, ΣΑΔΑΣ – ΠΕΑ και UIA με θέμα «Η πορεία των Ολυμπιακών Έργων και η επόμενη μέρα των Αγώνων», ανακοινώνεται το προσωρινό «πάγωμα» της Β' Φάσης της μελέτης του ΕΜΠ, ώστε να μελετηθεί παρενθετικά η χωροθέτηση στο Ελληνικό ορισμένων ολυμπιακών αθλημάτων. (Αρχιτέκτονες, 2001)

### 3.2 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Το 1996, ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας ανέθεσε στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο την εκπόνηση ερευνητικού προγράμματος ανάπτυξης του Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου με λειτουργίες Πολιτισμού, Αθλητισμού και Αναψυχής και τμήμα για επιχειρηματική εκμετάλλευση.

Τον Δεκέμβριο του 2003, προκηρύχθηκε Διεθνής Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός, σε συνεργασία με την Διεθνή Ένωση Αρχιτεκτόνων για τη δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου και Πολεοδομική Ανάπτυξη, διατηρώντας κάποιες χρήσεις και κτίρια. Ο Διεθνής Διαγωνισμός διεξήχθη με μεγάλη επιτυχία ( 159 προτάσεις από τις οποίες 62 ελληνικές και 97 αλλοδαπές) και βραβεύτηκαν 3 προτάσεις, ενώ έτυχαν διάκρισης άλλες 6.

Όπως αναφέρεται στην έκθεση της διεθνούς κριτικής επιτροπής του διαγωνισμού, βασικό κριτήριο απονομής του 1<sup>ου</sup> βραβείου στην συγκεκριμένη πρόταση ήταν η σαφής ταυτότητά της, ενώ συγχρόνως επιδεικνύει εξαιρετική ικανότητα αφομοίωσης, νέων απαιτήσεων και στοιχείων που πιθανώς θα προκύψουν. Παράλληλα, προτείνονταν σαφής στρατηγική υλοποίησης του έργου.

Η δημιουργία του Μητροπολιτικού Πάρκου του Ελληνικού είναι ένα σπουδαίο έργο, το μεγαλύτερο έργο ανάπλασης που έχει ποτέ σχεδιαστεί στην Ελλάδα, το οποίο αναμένεται να αναβαθμίσει την ποιότητα ζωής των κατοίκων του λεκανοπεδίου. Η εξαιρετική θέση του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού μέσα στα όρια της πόλης και η έκτασή του (5.300 στρέμματα), το καθιστούν μοναδικό στοιχείο για την πολεοδομική ανάπτυξη και την αναγέννηση της Αθήνας και συγχρόνως το κυριότερο από άποψη σημασίας και πολυπλοκότητας πρόγραμμα για την Αθήνα του 21<sup>ου</sup> αιώνα.

Το Μητροπολιτικό Πάρκο του Ελληνικού, μπορεί να αποτελέσει σημαντικό μοντέλο ανάπλασης μεγάλης κλίμακας με κέντρο το πράσινο, όπου θα συνδυάζεται η αναψυχή, ο πολιτισμός, ο αθλητισμός. Το Πάρκο σε συνδυασμό με τις Ολυμπιακές υποδομές και τις παρεμβάσεις στην παράκτια ζώνη, τις καθαρές θάλασσες, τις σύγχρονες μαζικές μεταφορές, θα συμβάλλει αποφασιστικά στο να καταστεί η Αθήνα

λειτουργική και ευχάριστη στους κατοίκους της, αλλά και να γίνει ένας σύγχρονος μεταολυμπιακός προορισμός τουριστικής και επιχειρηματικής δραστηριότητας. (Σουφλιάς, 2006)

Από τα παραπάνω γίνεται σαφές ότι σημαντικό ρόλο στην επιτυχία του εγχειρήματος θα παίζει τόσο η υψηλή ποιότητα του σχεδιασμού και η φυσιογνωμία (ταυτότητα) του Μητροπολιτικού Πάρκου Ελληνικού, που θα προκύψει, όσο και η συνεπής, ορθολογική διαχείριση του συνολικού προγράμματος κατά τα στάδια της υλοποίησης και λειτουργίας του Πάρκου.

Ο Υπουργός ΠΕΧΩΔΕ κ. Γιώργος Σουφλιάς, στις 8 Ιουνίου του 2006 παρουσίασε το σχέδιο ανάπλασης του Ελληνικού με την δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου. Σύμφωνα με το σχέδιο προβλέπεται ανάθεση στους μελετητές του 1<sup>ου</sup> βραβείου του Διεθνούς Διαγωνισμού, και εκπόνηση επικαιροποιημένης και κατά τομείς, εξειδικευμένης μελέτης (Master Plan) καθώς και προγράμματος ανάπτυξης της συνολικής έκτασης του Ελληνικού.

Σκοπός αυτής της εξειδικευμένης μελέτης είναι να εξασφαλίσει τους στόχους της δημιουργίας του πάρκου, παρέχοντας συγχρόνως της μεγαλύτερη δυνατή ευελιξία, ώστε οι χρήσεις που προτείνονται να είναι καινοτόμες, αλλά και ρεαλιστικές. Η ολοκλήρωση της μελέτης προγραμματίζεται να έχει συντελεστεί εντός 7μήνου και θα παρουσιαστεί δημόσια με ενημέρωση όλων των σχετικών εμπλεκόμενων φορέων.

Μετά την ολοκλήρωση των παραπάνω ενημερώσεων, και των σχετικών γνωμοδοτήσεων θα οριστικοποιηθεί το «Σχέδιο Γενικής Διάταξης και Πρόγραμμα Ανάπτυξης του Ελληνικού» και θα προωθηθεί η διαδικασία έκδοσης σχετικού Προεδρικού Διατάγματος. Το ΠΔ αυτό θα καθορίζει τις ζώνες χρήσεων γης, τους όρους και περιορισμούς δόμησης, όπως και τη χωροθέτηση ειδικών χρήσεων που ήδη έχουν αποφασισθεί και προγραμματισθεί. Η παραπάνω διαδικασία εκτιμάται ότι θα απαιτήσει άλλο ένα 6μηνο.

Παράλληλα ο Οργανισμός Αθήνας θα εκπονήσει Σχέδιο ΠΔ για τον Οργανισμό Ανάπτυξης και Διαχείρισης του Πάρκου, ο οποίος και θα αναλάβει την περαιτέρω



προώθηση – υλοποίηση του προγράμματος, στα παραπάνω πλαίσια, με εξειδικευμένο επιμέρους σχεδιασμό όπου αυτό απαιτείται (π.χ. Αρχιτεκτονικοί Διαγωνισμοί για τα ειδικά κτίρια, κλπ).

Ο λόγος της ενιαίας προσέγγισης και διαχείρισης, από ένα Οργανισμό, του συνόλου της έκτασης είναι η επίτευξη των ακόλουθων στόχων:

- Αξιοπιστία υλοποίησης του συνόλου του έργου (συμπεριλαμβανομένου του πάρκου).
- Βελτιστοποίηση εκροών – εισροών.
- Βελτιστοποίηση αξιών γης, λόγω συνδυασμού εμπορικών και κοινωνικών εκμεταλλεύσεων.
- Εξασφάλιση μακροχρόνιας βιωσιμότητας, λόγω συνεχών εισροών από την εκμετάλλευση.
- Εξασφάλιση ενιαίας και ικανοποιητικής συντήρησης κοινόχρηστων χώρων και κτιριακών εγκαταστάσεων (ανεξαρτήτως του φορέα εκμετάλλευσης).

Στις ενότητες που ακολουθούν αναλύονται οι βασικές παράμετροι του έργου, η φυσιογνωμία του, καθώς και τα βασικά χαρακτηριστικά που θα λάβει το μητροπολιτικό πάρκο του Ελληνικού.

### 3.2.1 ΒΑΣΙΚΕΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Οι βασικές παράμετροι και οι θεμελιώδεις αρχές στις οποίες στηρίζονται οι προδιαγραφές του έργου σύμφωνα με τις εξαγγελίες του κ. Γ. Σουφλιά, είναι οι ακόλουθες:

- Δημιουργία του μεγαλύτερου μητροπολιτικού πάρκου που έγινε ποτέ στην Ελλάδα και που υπάρχει στην Ευρώπη. Το μεγαλύτερο αυτή τη στιγμή στην Ευρώπη είναι το Χάιντ Παρκ του Λονδίνου, το οποίο είναι 2500 στρέμματα, ενώ το Σέντραλ Πάρκ της Νέας Υόρκης είναι περίπου 3500 στρέμματα.

Το καινούργιο πάρκο στο Ελληνικό θα είναι 4000 στρέμματα και θα δημιουργηθεί σε έκταση 5.300 στρεμμάτων και εξαιρουμένων των 1000 στρεμμάτων που θα αξιοποιηθούν για ήπια πολεοδομική ανάπτυξη. Θα είναι λοιπόν ένα από τα μεγαλύτερα στον κόσμο. Το σύνολο των ενιαίων ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου στην περιοχή του Ελληνικού θα ανέρχεται περίπου σε 5.600 στρέμματα, δεδομένου ότι προβλέπεται η βύθιση της λεωφόρου Ποσειδώνος και η ενοποίηση του Πάρκου με τον Άγιο Κοσμά και με δεδομένο ότι το Πάρκο συνορεύει με το Γκόλφ της Γλυφάδας. (Σουφλιάς, 2006)

- Αυτοχρηματοδότηση του έργου για να εξασφαλιστεί η απρόσκοπτη κατασκευή του και η πολύ καλή συντήρηση του Πάρκου. Από τη συνολική έκταση των 5300 στρεμμάτων, θα αξιοποιηθούν 1000 στρέμματα για ήπια οικιστική ανάπτυξη και εμπορική εκμετάλλευση, πάντα φυσικά με σεβασμό στο περιβάλλον.

Πρέπει να σημειωθεί ότι από τα 1000 στρέμματα το 35%, δηλαδή τα 350 στρέμματα, προβλέπεται να είναι κοινόχρηστοι χώροι και από τα 650 στρέμματα που μένουν για δόμηση θα καλυφθεί το 40%. Δηλαδή από τα 1000 στρέμματα τα 740 στρέμματα θα είναι ελεύθεροι χώροι. (Σουφλιάς, 2006)

- Υπολογίζεται ότι από τα έσοδα της ήπιας πολεοδόμησης θα κατασκευαστεί το πάρκο, θα υπάρχουν χρήματα για την πολύ καλή συντήρησή του και θα μένει



υπόλοιπο πολλών εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ, με τα οποία θα μπορεί να δημιουργηθεί πράσινο στις πυκνοδομημένες και επιβαρημένες περιοχές του λεκανοπεδίου.

- Σχεδιασμός του περιφερειακού συστήματος μεταφορών του Μητροπολιτικού Πάρκου. Ο σκοπός αυτού του σχεδιασμού είναι η εξασφάλιση της άνετης και γρήγορης πρόσβασης των πολιτών από όλο το Λεκανοπέδιο στο Πάρκο. Η προέκταση της Αττικής Οδού, το Μετρό, το Τραμ, όλοι οι δρόμοι και τα μέσα μαζικής μεταφοράς, μπορούν να οδηγούν στο Πάρκο του Ελληνικού.
- Δημιουργία ενός ισχυρού Οργανισμού Ανάπτυξης και Διαχείρισης του Πάρκου, υπό την εποπτεία του ΥΠΕΧΩΔΕ, που να μπορεί να διαχειριστεί αυτό το πολύ μεγάλο έργο. Ο Οργανισμός αυτός θα στελεχωθεί με όλο το απαραίτητο επιστημονικό και διοικητικό προσωπικό και θα διαθέτει όλες τις αναγκαίες θεσμικές και λειτουργικές εγγυήσεις για να επιτελέσει το έργο του.

### 3.2.2 ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΤΟΥ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΠΑΡΚΟΥ

Οι σημαντικότερες αποφάσεις που έχουν ληφθεί και αναμένεται να διαμορφώσουν την φυσιογνωμία του Μητροπολιτικού Πάρκου είναι οι ακόλουθες :

- Ενοποίηση του Μητροπολιτικού Πάρκου του Ελληνικού με την παράκτια ζώνη του Αγίου Κοσμά μέσω της μετατόπισης και της υπογειοποίησης της Λεωφόρου Ποσειδώνος. Η παράκτια ζώνη του Αγίου Κοσμά έχει έκταση περίπου 800 στρέμματα εκ των οποίων τα 770 στρέμματα είναι ελεύθεροι χώροι. Η ενοποίηση ενός καταπράσινου πάρκου με μία πολύ ωραία παραλιακή περιοχή θα δώσει κάτι μοναδικό και θα αποτελέσει παράλληλα μία από τις ωραιότερες εκτάσεις που υπάρχουν σε ευρωπαϊκή πρωτεύουσα.
- Υιοθετείται η βασική ιδέα του σχεδίου του 1<sup>ου</sup> βραβείου του Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού που έγινε για το Ελληνικό σχετικά με την ανασύσταση των ρευμάτων που προϋπήρχαν της κατασκευής του αεροδρομίου. Πρόκειται για μια σειρά έξι διαδρόμων ικανού πλάτους που συνδέουν τον υφιστάμενο

αστικό ιστό με την ακτή, ενσωματώνοντας ακόμη χώρους αναψυχής, πεζόδρομους, οδικό δίκτυο και διαδρόμους ποδηλασίας. Αξίζει να επισημανθεί ότι τα ρέματα αυτά θα λειτουργούν ταυτόχρονα ως ταμιευτήρες συλλογής των όμβριων υδάτων για να αντιμετωπιστεί το θέμα της άρδευσης του Πάρκου.

- Ο βασικός διάδρομος προσγείωσης – απογείωσης θα διατηρηθεί σαν χώρος κίνησης των πεζών, δίνοντας με αυτόν τον τρόπο μεγάλη προοπτική των χώρων. Ο λοξός διάδρομος που διατρέχει την ολυμπιακή πλατεία θα φθάνει μέχρι την ακτή και τις αθλητικές εγκαταστάσεις του Αγίου Κοσμά. Στους δύο αυτούς άξονες θα αρθρωθούν πλατφόρμες θεματικών πάρκων για αναψυχή, παιχνίδι, ξεκούραση και εκδηλώσεις. Τέλος, η αστική ανάπτυξη προβλέπεται να διαμορφωθεί σαν συνέχεια των παρακείμενων αστικών χώρων.
- Προβλέπεται η απελευθέρωση χώρων, γκρεμίζοντας αρκετά χιλιάδες τετραγωνικά κτιρίων που υπάρχουν μέσα στο Ελληνικό και κυρίως στην περιοχή της πρώην αμερικανικής βάσης. Το σύνολο των τετραγωνικών που θα γκρεμιστούν δεν μπορούν να υπολογιστούν ακόμη γιατί υπάρχουν αρκετά στρατιωτικά κτίρια, η ακριβή διάσταση των οποίων δεν είναι ακόμη γνωστή. Σημειώνεται όμως ότι από τα 419 μικρά και μεγάλα κτίρια που υπάρχουν στην περιοχή του Πάρκου θα διατηρηθούν μόνο τα 41. Δηλαδή διατηρούνται ελάχιστα που δεν ξεπερνούν το 10% των υφιστάμενων εγκαταστάσεων.

Πρέπει να υπογραμμιστεί επίσης ότι η περιοχή της πρώην Αμερικανικής Βάσης και σήμερα της Πολεμικής Αεροπορίας, ενσωματώνονται πλήρως στο Πάρκο. Το μόνο που θα διατηρηθεί είναι το κτίριο του FIR. Σύμφωνα με τις δηλώσεις του υπουργού ΠΕΧΩΔΕ κ. Γ. Σουφλιά, δεν θα υπάρχει καμία δραστηριότητα της Πολεμικής και της Πολιτικής Αεροπορίας.

### 3.2.3 ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΠΑΡΚΟΥ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ

Από την περιοχή των 5.300 στρεμμάτων του Ελληνικού αφαιρούνται τα 1000 στρέμματα που προορίζονται για ήπια πολεοδόμηση και 290 στρέμματα που αφορούν παραμένουσες δραστηριότητες ( FIR, Εκθεσιακό Κέντρο, Αμαξοστάσια Τραμ, ΟΑΣΑ (ΕΘΕΛ)) και το χώρο που θα καταλάβει η περιφερειακή λεωφόρος Ποσειδώνος, Βουλιαγμένης, Υμηττού.

Η περιοχή του Πάρκου, έκτασης 4010 στρεμμάτων συνολικά, θα περιλαμβάνει:

1. Τους ελεύθερους χώρου του Πάρκου: Χώροι αναψυχής ελεύθερου χώρου, χώροι περιπάτου, ελεύθεροι χώροι συγκέντρωσης κοινού, χώροι πικ-νικ, υδάτινες επιφάνειες και χώροι πρασίνου.
2. Εγκαταστάσεις με δραστηριότητες Αστικού Πάρκου: Εγκαταστάσεις αναψυχής, πολιτιστικούς χώρους, αθλητικές εγκαταστάσεις (Slalom, Πολυλειτουργικό και οι κύριες αθλητικές εγκαταστάσεις Hockey, Baseball και Softball).
3. Βασικές απαιτούμενες Υποδομές: Χώροι στάθμευσης, σταθμός Μεταφόρτωσης Απορριμμάτων, σταθμός διανομής ΔΕΗ.

Για την αυτοχρηματοδότηση της κατασκευής του Πάρκου, της συντήρησής του και της δημιουργίας χώρου πρασίνου σε άλλες περιοχές του λεκανοπεδίου, θα αξιοποιηθούν 1000 στρέμματα για ήπια οικιστική ανάπτυξη και εμπορική εκμετάλλευση, με σεβασμό πάντα στο περιβάλλον. Αναλυτικότερα προβλέπονται:

(α) Ζώνες Επιχειρηματικών Δραστηριοτήτων: 650 στρ.

(β) Μικτές Ζώνες (Κατοικία – Τουρισμός): 350 στρ.

Ένα ακόμη κρίσιμο στοιχείο ολόκληρου του έργου συνιστά ο σχεδιασμός του περιφερειακού συστήματος μεταφορών του Μητροπολιτικού Πάρκου. Βασικός άξονας του σχεδιασμού είναι η άνετη και γρήγορη πρόσβαση όλων των πολιτών του Λεκανοπεδίου ώστε να μπορούν να χαρούν αυτό το μεγάλο και σημαντικό έργο.

Στα πλαίσια αυτά προβλέπονται οι ακόλουθες παρεμβάσεις:

1. Η πρώτη παρέμβαση αφορά στην μετατόπιση και υπογειοποίηση της Λεωφόρου Ποσειδώνος διαμέσου του χώρου του Ελληνικού και σε μέση απόσταση 400 μέτρων από την υφιστάμενη αρτηρία. Με τον τρόπο αυτό θα εξασφαλίζεται η λειτουργική ενοποίηση του υπό διαμόρφωση χώρου με την παραλιακή ζώνη και τις εγκαταστάσεις του Αγίου Κοσμά.
2. Η δεύτερη παρέμβαση αφορά στην προγραμματισμένη ανάπτυξη ενός νέου οδικού συνδέσμου με χαρακτηριστικά ελεύθερης λεωφόρου, μεταξύ της Λ. Ποσειδώνος και του αυτοκινητόδρομου της Αττικής οδού, μέσω της Σήραγγας Υμηττού. Προβλέπονται δύο ανισόπεδοι κόμβοι της νέας λεωφόρου με την Λ. Ποσειδώνος και Βουλιαγμένης. Η νέα αυτή λεωφόρος θα διέρχεται στο βόρειο όριο του Πάρκου και θα υπογειοποιηθεί σε μεγάλο μήκος της ώστε να γίνεται ισόπεδα η σύνδεση του Πάρκου με τις παρακείμενες περιοχές κατοικίας.
3. Η τρίτη παρέμβαση αφορά στην κατασκευή δύο σταθμών Μετρό στη Λ. Βουλιαγμένης, στην περιοχή του Μητροπολιτικού Πάρκου. Τα έργα της επέκτασης του Μετρό προς το Ελληνικό έχουν ήδη ξεκινήσει και προβλέπεται να ολοκληρωθούν μέχρι τον Οκτώβριο του 2009.
4. Η τέταρτη παρέμβαση είναι η πιθανή επέκταση της γραμμής του τραμ μέχρι το δίκτυο του Μετρό, ώστε να εξασφαλίζεται δυνατότητα μετεπιβίβασης. Η νέα γραμμή του τραμ θα τοποθετηθεί στο βόρειο άκρο του πάρκου. Η παρέμβαση αυτή βρίσκεται ακόμα υπό συζήτηση με το Υπουργείο Μεταφορών.



Εικόνα 3.2.3.1 Η πρόταση του ΥΠΕΧΩΔΕ για το Ελληνικό



Πηγή: Ελευθεροτυπία, 2006



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ

Στο σημείο αυτό, κρίνεται σκόπιμο να γίνει μία παρουσίαση της ευρύτερης περιοχής του Ελληνικού, καθώς και της περιοχής του πρώην αεροδρομίου που εντάσσεται σε αυτήν. Η περιοχή του πρώην ανατολικού αεροδρομίου συνιστά αντικείμενο εξέτασης της παρούσας διπλωματικής εργασίας, λόγω των εγκαταστάσεων των ολυμπιακών αθλημάτων που χωροθετήθηκαν σε αυτό για τη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων.

### 4.1 Η ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ

#### *4.1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ*

Το Ελληνικό βρίσκεται στην περιοχή της αρχαίου Δήμου Αλίμου. Η μικρή χερσόνησος του Αγίου Κοσμά ήταν γνωστή στην αρχαιότητα για το κοκκινόχωμά της, ιδανικό για την κεραμοποιία. Οι μεγαλύτερες και πιο σημαντικές αρχαιολογικές θέσεις βρίσκονται στην άκρη της, εν μέρει κάτω από τη στάθμη της θάλασσας. Χρονολογούνται από το 2300-1500 π.Χ και θεωρούνται ότι σχετίζονται με ναό της θεάς Δήμητρας. Στην περιοχή του αεροδρομίου, στα διάφορα στάδια ανάπτυξής του, έχουν ανακαλυφθεί τάφοι, ερείπια ναών, επιτύμβια γλυπτά και περιορισμένης σημασίας άλλες εγκαταστάσεις. Μεταξύ των αρχαιολογικών ευρημάτων στην ευρύτερη περιοχή, αναφέρεται μία εκκλησία μεταξύ του Αγίου Κοσμά και του ρεύματος των Τραχώνων.

Στα νεώτερα χρόνια, η κατασκευή του αεροδρομίου υπήρξε καθοριστική για την εξέλιξη του Δήμου Ελληνικού. Στα τέλη της δεκαετίας του 1920 πραγματοποιήθηκε στην περιοχή πρωτοποριακή ιδιωτική ανάπτυξη κηπούπολης, με μερικά από τα σημαντικότερα δείγματα μοντερνιστικής αρχιτεκτονικής της περιόδου. Πολύ σύντομα, το 1937, μεγάλο τμήμα της κηπούπολης απαλλοτριώθηκε για την μετεγκατάσταση του Αεροδρομίου της Αθήνας. Μικρό μέρος της διατηρείται σήμερα σχετικά υποβαθμισμένο και περιθωριοποιημένο, στην περίμετρο του πρώην αεροδρομίου. Σήμερα η οικιστική ζώνη του Δήμου Ελληνικού, αποτελείται από τα υπολείμματα της μεσοπολεμικής κηπούπολης και τον προσφυγικό συνοικισμό Σούρμενα της ίδιας περιόδου, ανατολικά της Λεωφόρου Βουλιαγμένης.

Επισημαίνεται ότι η περιοχή του Ελληνικού αποτελεί την μόνη σύνδεση της παραλιακής ζώνης κατά μήκος του Σαρωνικού Κόλπου με την «ενδοχώρα», στους πρόποδες του όρου Υμηττός.

#### 4.1.2 ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ



Η ζώνη επιρροής της περιοχής του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού αποτελείται από τους περιβάλλοντες Δήμους Ελληνικού, Αλίμου, Αργυρούπολεως και Γλυφάδας, καθώς και από άλλους οκτώ δήμους περιμετρικά: τους Δήμους Υμηττού, Δάφνης, Ν. Σμύρνης, Αγ. Δημητρίου, Π.Φαλήρου, Ηλιούπολης, Βούλας και Βουλιαγμένης. Στις περιοχές αυτές κυριαρχεί η χρήση της κατοικίας, με εκτενείς περιοχές υψηλού εισοδήματος.

**Εικόνα 4.1.2.1:** Η θέση του Ελληνικού

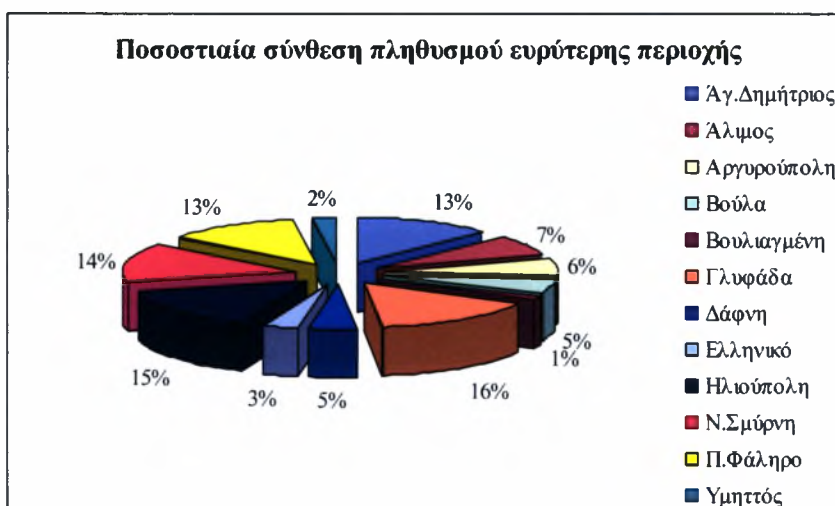
**Πηγή:** ίδια επεξεργασία

Στους τέσσερις Δήμους της άμεσης επιρροής και κυρίως στο Δήμο Ελληνικού, οι επιδράσεις της λειτουργίας του πρώην αεροδρομίου ήταν έντονες τόσο από πλευράς περιβάλλοντος, όσο και από πλευράς ανάπτυξης δραστηριοτήτων. Οι δήμοι αυτοί δέχθηκαν την επιβάρυνση του περιβάλλοντος κυρίως λόγω θορύβων από τη λειτουργία του αερολιμένα, εμφάνισαν αυξημένη κυκλοφορία οχημάτων και είχαν περιορισμούς στη δόμηση και τις χρήσεις. Παράλληλα όμως επωφελήθηκαν από τη συνοδευτική ανάπτυξη στην περιοχή οικονομικών δραστηριοτήτων, όπως μεγάλων πολυκαταστημάτων, χονδρεμπορίου και τριτογενών δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη λειτουργία του πρώην αεροδρομίου. (ΕΜΠ, 1996)

#### 4.1.2.1 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Η περιοχή επιρροής του Αεροδρομίου είναι όσον αφορά στην πληθυσμιακή αύξηση πιο δυναμική από το σύνολο της αστικής περιοχής της Αθήνας. Ο σημερινός πληθυσμός της είναι 514.963 κάτοικοι. Η τάση οφείλεται κατ' αρχήν στην αναζήτηση καλύτερων συνθηκών διαβίωσης, μακριά από την συμφόρηση και την ρύπανση του κέντρου.

**Διάγραμμα 4.1.2.1.1** Ποσοστιαία σύνθεση του πληθυσμού της ευρύτερης περιοχής



**Πηγή:** ΕΣΥΕ, ίδια επεξεργασία

Μεγαλύτερη πληθυσμιακή αύξηση παρατηρείται ειδικότερα στους νότιους δήμους της περιοχής, κυρίως λόγω έλλειψης γης για ανάπτυξης κατοικίας στην Αθήνα, αλλά και στα πλησιέστερα προς το κέντρο της προάστια, η οποία έχει ενεργοποιήσει τη διάχυση της κατοικίας, και την προσέλκυση δυναμικών εμπορικών επιχειρήσεων, καθώς και επιχειρήσεων του τομέα των υπηρεσιών.

Οι βόρειοι και βορειοανατολικοί δήμοι περιλαμβάνουν, εκτός από τις παραθαλάσσιες περιοχές υψηλών εισοδημάτων, και περιοχές μεσαίας ή και χαμηλής ποιότητας κατοικίας, και μικρής ή ακόμη και αρνητικής πληθυσμιακής αύξησης.

**Πίνακας 4.1.2.1.2 Πληθυσμικά Μεγέθη Δήμων της ευρύτερης περιοχής (1991-2001)**

Δήμοι	1991 Πραγματικός πληθυσμός			2001 Πραγματικός πληθυσμός			Ρυθμός Μεταβολής (%)
	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο	Άρρενες	Θήλειες	Σύνολο
Άγ.Δημήτριος	57.574	28.106	29.468	65.173	31.809	33.364	13.19
Άλιμος	32.024	15.108	16.916	38.047	17.925	20.122	18.8
Αργυρούπολη	31.530	15.277	16.253	33.158	16.067	17.091	5.16
Βούλα	17.998	8.533	9.465	25.532	12.039	13.493	41.8
Βουλιαγμένη	3.450	1.705	1.745	6.442	3.374	3.068	86.72
Γλυφάδα	63.306	30.234	33.072	80.409	37.901	42.508	27.01
Δάφνη	24.152	11.524	12.628	23.674	11.326	12.348	-1,98
Ελληνικό	13.517	6.724	6.793	16.740	8.223	8.517	23.84
Ηλιούπολη	75.037	36.073	38.964	75.904	36.310	39.594	1.15
Ν.Σμόρνη	69.749	32.331	37.418	73.986	34.052	39.934	6.07
Π.Φάληρο	61.371	28.552	32.819	64.759	29.710	35.049	5.52
Υμηττός	11.671	5.462	6.209	11.139	5.185	5.954	-4,55
<b>Σύνολο</b>	<b>461.379</b>	<b>219.629</b>	<b>241.750</b>	<b>514.963</b>	<b>243.921</b>	<b>271.042</b>	<b>11.61</b>

Πηγή: ΕΣΥΕ, ίδια επεξεργασία

#### 4.1.2.2 ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ - ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

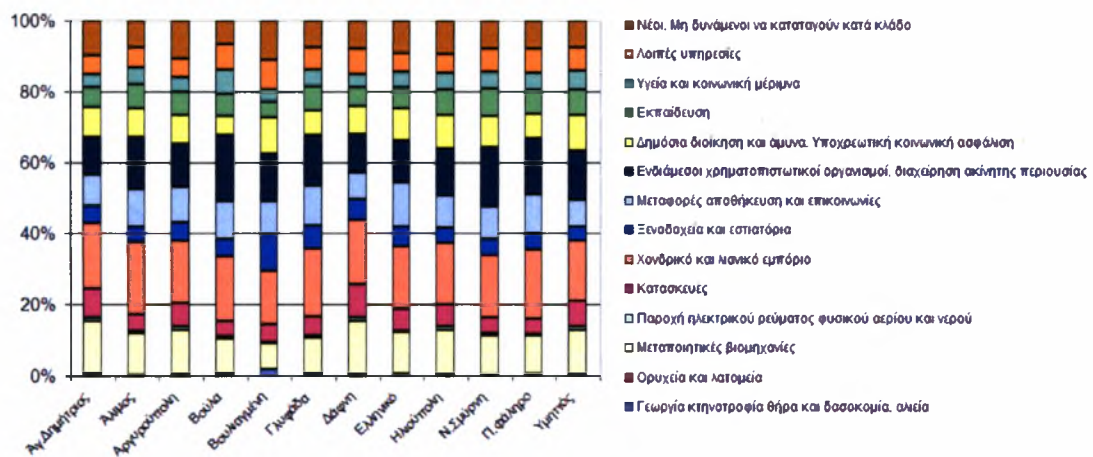
##### Οικονομία

Θεωρώντας τους δώδεκα δήμους από κοινού, παρατηρείται ότι το 65% της οικονομικής δραστηριότητάς τους υπάγεται στον τριτογενή τομέα. Από το ποσοστό αυτό, το 80% υπάγεται στον τομέα «εμπόριο – εστιατόρια - ξενοδοχεία», ποσοστό εγκαταστάσεων υψηλότερο σε σύγκριση με την Μητροπολιτική Περιοχή της Αθήνας (ΜΠΑ) ως σύνολο. Στο Δήμο της Γλυφάδας, η οικονομική δραστηριότητα κυριαρχείται από τους τομείς του εμπορίου και των εστιατορίων σχεδόν απόλυτα. Σε αντίθεση με τις τριτογενείς δραστηριότητες, ο τομέας της βιομηχανίας είναι γενικά μικρής έκτασης στην περιοχή των δώδεκα δήμων. Στο Δήμο του Αλίμου υπάρχει μια συγκέντρωση (πάνω από 50%) απασχόλησης στο δευτερογενή τομέα, και ειδικότερα



στα χημικά προϊόντα, λόγω της παρουσίας μεγάλων βιομηχανικών μονάδων που παράγουν φάρμακα και προϊόντα υγιεινής. Στον Δήμο του Ελληνικού η παρουσία του δευτερογενούς τομέα, καθώς επίσης των μεταφορών, της αποθήκευσης και των επικοινωνιών είναι ιδιαίτερα έντονη. Οι βιοτεχνικές μονάδες είναι μικρές, χρησιμοποιούν παλαιά τεχνολογία και παράγουν κυρίως έπιπλα και είδη οικιακής χρήσης.

**Διάγραμμα 4.1.2.2.1** Ποσοστιαία Σύνθεση του Ενεργού Πληθυσμού κατά επαγγελματικές κατηγορίες



**Πηγή:** ΕΣΥΕ, ίδια επεξεργασία

### Απασχόληση

Όσον αφορά τις ευκαιρίες απασχόλησης, αυτές αναπτύσσονται ταχύτερα σε σχέση με την Μητροπολιτική Περιοχή της Αθήνας (ΜΠΑ) ως σύνολο. Ομοίως, ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός των δώδεκα δήμων εμφανίζει ταχύτερους ρυθμούς ανάπτυξης. Αξίζει να σημειωθεί το γεγονός ότι, στις περισσότερες περιπτώσεις η οικονομία που εξαρτάται από το πρώην Αεροδρόμιο (μεταφορές, αποθήκευση, επικοινωνίες) κυριαρχείται από μικρές επιχειρήσεις που όμως παρέχουν απασχόληση σε ένα σχετικά υψηλό ποσοστό εργαζομένων. Μεταξύ των δήμων με σχετικά ταχεία αύξηση του δείκτη ανεργίας είναι αυτοί του Ελληνικού και της Αργυρούπολης, όπου υπάρχει μια σχετικά μεγάλη συγκέντρωση απασχόλησης στον τομέα της βιομηχανίας. Δήμοι με εμφανή παρουσία στον τριτογενή τομέα, όπως η Γλυφάδα και ο Άλιμος, παρουσιάζουν χαμηλότερο δείκτη ανεργίας.



#### 4.1.2.3 ΚΥΡΙΑΡΧΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ

Πρόκειται για μια πολύ εκτενή περιοχή, με χρήση κυρίως κατοικίας. Κυρίαρχος τύπος κατοικίας είναι η πολυκατοικία, με μεγάλη ποιοτική διαφοροποίηση από βορρά προς νότο. Το κύριο στοιχείο που διακόπτει τη συνέχεια της περιοχής κατοικίας είναι η περιοχή του παλαιού αεροδρομίου.

Συναντώνται επίσης οι παρακάτω χρήσεις γης:

- Υπερτοπικές δραστηριότητες του τριτογενούς τομέα (ασφαλιστικές επιχειρήσεις, τράπεζες, ξενοδοχεία κ.λ.π.) κατά μήκος των κύριων οδικών αρτηριών.
- Ανοικτοί αστικοί χώροι μικρής κλίμακας, διάσπαρτοι στον αστικό ιστό, γεγονός που τους καθιστά ασήμαντους και δυσλειτουργικούς.
- Αθλητικοί χώροι και εγκαταστάσεις και χώροι αναψυχής, κυρίως στη παραλιακή ζώνη. Δεν απευθύνονται αποκλειστικά στους κατοίκους της περιοχής και συχνά δημιουργούν προβλήματα πρόσβασης στην ακτή, καθώς αποτελούν φράγμα μεταξύ των εσωτερικών περιοχών και της θάλασσας.

#### 4.1.3 ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ<sup>4</sup>

##### 4.1.3.1 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

###### Υφιστάμενο Οδικό Δίκτυο

Δύο κύριοι άξονες του αρτηριακού δικτύου της Αθήνας καθορίζουν το δυτικό και ανατολικό όριο της περιοχής του Ελληνικού, ενώ ένας εγκάρσιος προς αυτούς άξονας, παράλληλος με το βόρειο όριο συμπληρώνει την εικόνα του περιβάλλοντος αρτηριακού δικτύου.

---

<sup>4</sup> Όλες οι πληροφορίες που αφορούν στην ενότητα αυτή, έχουν αντληθεί από το ΥΠΕΧΩΔΕ (2004) 'Διεθνής Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός Ιδεών για το Μητροπολιτικό Πάρκο και την Πολεοδομική Ανάπτυξη του Ελληνικού', διατίθεται στο: [www.minenv.gr](http://www.minenv.gr).

## **Η Λεωφόρος Ποσειδώνος**

Στη δυτική πλευρά της περιοχής, κατά μήκος της ακτής του Σαρωνικού Κόλπου, διέρχεται η Λ. Ποσειδώνος. Προς Βορρά οδηγεί στην πόλη του Πειραιά καθώς και στην περιοχή του κέντρου της Αθήνας διαμέσου της Λ. Συγγρού. Προς Νότο οδηγεί στα παραλιακά προάστια και το Σούνιο, έναν αρχαιολογικό χώρο μεγάλης σημασίας και φυσικής ομορφιάς στην άκρη της χερσονήσου της Αττικής. Το αθλητικό κέντρο του Αγίου Κοσμά βρίσκεται στην απέναντι πλευρά (δυτική) της Λ. Ποσειδώνος, ως προς το χώρο του Αεροδρομίου του Ελληνικού.

Η Λεωφόρος Ποσειδώνος είναι σήμερα μία εξάιχνη σηματοδοτούμενη αρτηρία με ενδιάμεση νησίδα πλάτους 4μ. και πεζοδρόμια μεταβλητού πλάτους 3-4μ. προς την πλευρά της παραλίας και 2-5μ προς την πλευρά της πόλης. Η οριζοντιογραφική χάραξη της αρτηρίας είναι τεταμένη, ενώ υψομετρικά παρουσιάζει ήπιες κατά μήκος κλίσεις (μικρότερες από 2%). Υπό κατασκευή βρίσκεται μία ανισόπεδη οδική διασταύρωση για το διαχωρισμό της κρίσιμης αριστερής στροφής του κόμβου μεταξύ της Λ. Ποσειδώνος και της Λ. Αλίμου.

Η Λ. Ποσειδώνος είναι η βασική παραλιακή αρτηρία του Μητροπολιτικού συγκροτήματος των Αθηνών και αποτελεί τμήμα του Εξωτερικού Οδικού Δακτυλίου της Αθήνας. Μέσω της Λ. Α. Παπανδρέου και της υπό κατασκευή περιμετρικής αρτηρίας της Λιμενικής Ζώνης Πειραιά και πέραν αυτής της Λ. Σχιστού, προβλέπεται η σύνδεσή της με την Εθνική οδό Αθηνών – Κορίνθου και με την Δυτική περιφερειακή Λ. Αιγάλεω. Νοτίως του Ελληνικού, εκτείνεται μέσω του παραλιακού οδικού άξονα έως το Σούνιο και τη Λαυρεωτική, ενώ διασυνδέεται διαμέσου της αρτηρίας Βάρης – Κορωπίου με τα Μεσόγεια, την Αττική οδό και το νέο Αεροδρόμιο Σπάτων.

## **Η Λεωφόρος Βουλιαγμένης**

Η Λ. Βουλιαγμένης, ο δεύτερος κύριος άξονας και βρίσκεται στα ανατολικά όρια της περιοχής. Προς Βορρά οδηγεί απ' ευθείας στο κέντρο της Αθήνας και προς Νότο προς τους ίδιους προορισμούς με τη Λ. Ποσειδώνος.

Σήμερα η Λ. Βουλιαγμένης λειτουργεί σαν εξάιχνη ταχεία λεωφόρος με παράπλευρους δρόμους με ενδιάμεση νησίδα πλάτους 9μ.. Στο τμήμα της από τον υπό κατασκευή σταθμό του Μετρό «Ηλιούπολη» έως και τον ανισόπεδο κόμβο του Ανατολικού Αεροσταθμού, εκτός από τον κόμβο αυτό, η λεωφόρος έχει σήμερα άλλο ένα ανισόπεδο κόμβο στην διασταύρωση με την οδό Αξιουπόλεως / Τιτάνων – Λαμίας, καθώς και ένα αριθμό ισόπεδων σηματοδοτούμενων κόμβων. Η χάραξη της Λεωφόρου είναι τεταμένη με ήπιες κατά μήκος κλίσεις. Μετά τον ανισόπεδο κόμβο του Ανατολικού Αεροσταθμού, η Λ. Βουλιαγμένης μετατρέπεται σε εξάιχνη αστική αρτηρία, με πυκνότερους σηματοδοτούμενους κόμβους και χωρίς παράπλευρους δρόμους μέχρι τον κόμβο με την οδό Καλύμνου, διαμέσου της οποίας διασυνδέεται με τη Λ. Βάρης – Κορωπίου και από εκεί με την Αττική Οδό και το νέο Αεροδρόμιο. Νότια από τον ισόπεδο κόμβο με την οδό Καλύμνου συνεχίζει με τετράιχνη διατομή μέχρι την κατάληξή της στη Λ. Ποσειδώνος στην περιοχή της Βούλας.

Κατά μήκος της αρτηρίας αναπτύσσονται έντονες χρήσεις λιανικού εμπορίου και εμπορικών αντιπροσωπειών.

### **Η Λεωφόρος Αλίμου**

Στα όρια των Δήμων Αλίμου και Ελληνικού οι δύο αρτηρίες συνδέονται εγκάρσια με τη Λεωφόρο Αλίμου, με ισόπεδες διασταυρώσεις ελεγχόμενες με φωτεινή σηματοδότηση.

Η Λεωφόρος Αλίμου, που έχει γενικά όδευση κατά την κατεύθυνση ανατολή-δύση, είναι μία τετράιχνη αρτηρία που διατρέχει σε παράλληλη κατεύθυνση το βόρειο όριο της περιοχής του Ελληνικού σε απόσταση 500μ περίπου από αυτό. Έχει δύο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και ενδιάμεση νησίδα με τυπικό συνολικό πλάτος 20μ.. Υψομετρικά η λεωφόρος έχει μέση κλίση της τάξης του 4% ανηφορική προς τη Λεωφόρο Βουλιαγμένης.

Συνδέεται με τις Λεωφόρους Ποσειδώνος και Βουλιαγμένης με ισόπεδους σηματοδοτούμενους κόμβους, ενώ στο ενδιάμεσο μήκος της περιλαμβάνει ισόπεδες σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις, που εξυπηρετούν το τοπικό οδικό δίκτυο. Κατά μήκος της αρτηρίας υπάρχει εντατική εμπορική δραστηριότητα.

## **Λοιπό Οδικό Δίκτυο**

Στην περιοχή βορείως του Αεροδρομίου υπάρχουν ορισμένες συλλεκτήριες οδοί που εξυπηρετούν την σύνδεση των περιοχών εκατέρωθεν των Λ. Αλίμου και Λ. Βουλιαγμένης και παρέχουν δυνατότητα πρόσβασης στο χώρο του πρώην αεροδρομίου. Για κάποιες από αυτές είχε προταθεί η χρήση τους από την Ολυμπιακή κυκλοφορία κατά την διάρκεια των Αγώνων:

Η οδός Αεροπορίας: απολήγει στη βόρεια είσοδο των εγκαταστάσεων του πρώην αεροδρομίου, και όπου μέσω εσωτερικών οδών εξυπηρετείται η πρόσβαση των κτιρίων της Ολυμπιακής Αεροπορίας, του ΚΤΕΟ, του Αμαξοστασίου του ΟΑΣΑ και του πρώην Τελωνείου. Πρόκειται για συλλεκτήρια αστική οδό πλάτους 8.50μ, με πεζοδρόμια πλάτους 2μ που συνδέει την Λ. Αλίμου με την υπηρεσιακή είσοδο του πρώην αεροδρομίου και το Τελωνείο. Είναι διπλής κατεύθυνσης με απαγόρευση παρόδιας στάθμευσης στο τμήμα της από Λ. Αλίμου έως την οδό Λαμίας και στις δύο κατευθύνσεις. Η οδός βρίσκεται σε περιοχή με χαρακτήρα κατοικίας και μικρές εμπορικές χρήσεις και αποτέλεσε μία από τις κύριες διαδρομές πρόσβασης του χώρου κατά την διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων.

Η οδός Λαμίας: στην ανατολική πλευρά της και η συνέχειά της (οδός Τιτάνων) συνδέει τη Λ. Αλίμου με την οδό Αξιουπόλεως στην περιοχή της Αργυρούπολης. Η σύνδεση επιτυγχάνεται με υφιστάμενη άνω διάβαση της Λ. Βουλιαγμένης.

Η Οδός Γερασίμου: πρόκειται για τοπική οδό συνολικού πλάτους 7.50μ και αμφίπλευρα πεζοδρόμια πλάτους 2μ. Η κατά μήκος κλίση της είναι ήπια. Η νότια απόληξή της είναι στο όριο του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού. Είναι διπλής κατεύθυνσης με στάθμευση παρά την οδό και στις δύο κατευθύνσεις. Η οδός βρίσκεται σε περιοχή με χαρακτήρα αμιγούς κατοικίας.

Η Οδός Τριών Ιεραρχών: πρόκειται για τοπική οδό συνολικού πλάτους 6.50μ και αμφίπλευρα πεζοδρόμια πλάτους 1.5μ. Η κατά μήκος κλίση της είναι ήπια. Η νότια απόληξή της είναι στο όριο του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού. Είναι μονής κατεύθυνσης με μη ελεγχόμενη στάθμευση. Η οδός βρίσκεται σε περιοχή με χαρακτήρα αμιγούς κατοικίας.

Η Οδός Πύλης Υ.Π.Α. - Αεροπορικής Βάσης: πρόκειται για εσωτερική οδό που παρέχει πρόσβαση στις εγκαταστάσεις της Υ.Π.Α. και στην Βάση της Αεροπορίας από τη Λ. Βουλιαγμένης. Έχει πλάτος 6.50μ και απολήγει στην πίστα του αεροδρομίου βόρεια από το υπόστεγο των Ελικοπτέρων του ΕΚΑΒ. Το τελευταίο τμήμα της, από την περιοχή του κτιρίου πρώην Αεροσταθμού πτήσεων Charter έως την απόληξή της στο χώρο της πίστας βρίσκεται στο εσωτερικό της Αεροπορικής Βάσης και έχει ελικοειδή χάραξη με τρεις εναλλασσόμενες αριστερές και δεξιές στροφές. Η κατά μήκος κλίση είναι κατηφορική από τη Λ. Βουλιαγμένης προς το χώρο του αεροδρομίου, της τάξεως του 4-5%.

### Υφιστάμενες Υποδομές Μέσων Σταθερής Τροχιάς

#### **Η Γραμμή Τραμ – Αμαξοστάσιο**

Ένας διάδρομος τραμ διατρέχει τη δυτική πλευρά της Λεωφόρου Ποσειδώνος και ενώνει τις πόλεις της Αθήνας και του Πειραιά με την περιοχή του Ελληνικού και το προάστιο της Γλυφάδας. Ολοκληρώθηκε έγκαιρα για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004. Το αμαξοστάσιο του τραμ βρίσκεται στο βόρειο άκρο της περιοχής του Ελληνικού, ενώ υπάρχει και μία γραμμή σύνδεσης του αμαξοστασίου και του παραλιακού διαδρόμου που διασχίζει την περιοχή από τα δυτικά προς τα βορειοανατολικά.

#### **Υφιστάμενες Λεωφορειακές Γραμμές**

Κατά μήκος της Λεωφόρου Ποσειδώνος και της Λεωφόρου Βουλιαγμένης διέρχονται λεωφορειακές γραμμές κορμού, που διασυνδέουν την περιοχή με το κέντρο της Αθήνας, το Φάληρο και τον Πειραιά. Η περιοχή εξυπηρετείται επίσης από αριθμό γραμμών νοτίων προαστίων και από τοπικές λεωφορειακές γραμμές. Η λεωφορειακή εξυπηρέτηση από άποψη συχνότητας και άνεσης κρίνεται ικανοποιητική.



#### 4.1.3.2 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΖΟΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

##### Προβλεπόμενο Οδικό Δίκτυο

Δύο μείζονες παρεμβάσεις στο υφιστάμενο πρωτεύον αρτηριακό δίκτυο προβλέπονται κοντά και μέσα στην περιοχή του Ελληνικού.

- Η πρώτη παρέμβαση αφορά την παραλλαγή όδευσης της Λεωφόρου Ποσειδώνος διαμέσου του χώρου του Ελληνικού σε μέση απόσταση 400 μέτρων από την υφιστάμενη αρτηρία. Η σκοπιμότητα αυτής της μετατόπισης προκύπτει αφ' ενός από την ανάγκη ανάπτυξης ενός μείζονος ανισόπεδου κόμβου συστήματος μεταξύ της Λεωφόρου Ποσειδώνος και της νέας ελεύθερης λεωφόρου Ελληνικού – Μαραθώνος μέσα στον χώρο του πρώην αεροδρομίου (λόγω μεγάλων εκτατικών απαιτήσεων) και αφ' ετέρου από την ανάγκη ταπείνωσης του οδικού άξονα στη στάθμη -1, ώστε να εξασφαλίζεται η λειτουργική ενοποίηση του υπό διαμόρφωση χώρου με την παραλιακή ζώνη και με τις αθλητικές εγκαταστάσεις του Αγίου Κοσμά, με ανισόπεδες διασταυρώσεις στη στάθμη εδάφους και με κατά τμήματα τεχνητή κάλυψη του οδικού έργου.
- Η δεύτερη παρέμβαση αφορά την προγραμματισμένη ανάπτυξη ενός νέου οδικού συνδέσμου με χαρακτηριστικά ελεύθερης λεωφόρου μεταξύ της Λ. Ποσειδώνος και του αυτοκινητόδρομου της Αττικής Οδού μέσω της Σήραγγας Υμηττού. Αυτή η σύνδεση, που αποτελεί μέρος του Εξωτερικού Οδικού Δακτυλίου της Αθήνας, σχεδιάζεται να κατασκευασθεί κατά μήκος του βορείου ορίου της περιοχής.

Εκτός από τους δύο ανισόπεδους κόμβους συστήματος, όπου προβλέπεται εξυπηρέτηση όλων των στρεφουσών κινήσεων με συνθήκες αδιάκοπης ροής, προβλέπεται η διαμόρφωση δύο ζευγών ημικόμβων που διασυνδέουν το σύστημα των δύο νέων έργων με το χώρο του παλιού Αεροδρομίου με τις προς βορρά και προς ανατολάς γειτονικές περιοχές. Παράλληλα ένας πλήρης ανισόπεδος κόμβος εξυπηρέτησης προβλέπεται στο νότιο άκρο της παραλλαγής της Λεωφόρου Ποσειδώνος, για την εξασφάλιση της σύνδεσης με την παραλιακή ζώνη του Αγίου Κοσμά και με το νότιο τμήμα της παραλιακής ζώνης του Ελληνικού.

## Επέκταση του Μετρό

Επί πλέον, μια πρόσθετη επέκταση της Γραμμής 2 του Μετρό προβλέπεται να λειτουργήσει στο εγγύς μέλλον από την Ηλιούπολη έως την περιοχή του κόμβου του πρώην Α/Δ Ελληνικού, ενώ ένα υπόγειο αμαξοστάσιο Μετρό προγραμματίζεται να υλοποιηθεί στο νοτιοανατολικό τμήμα της περιοχής κατά μήκος της οδικής πρόσβασης του κτιρίου του πρώην Ανατολικού Αεροσταθμού.

## 4.2 Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

### *4.2.1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ*

Το 1937, μεγάλο τμήμα της περιοχής και της κηπούπολης του Ελληνικού, με κέντρο τη θέση «Χασάνι», που σημαίνει σκληρό, ανώμαλο έδαφος και περιγράφει τον αρχικό χαρακτήρα του τόπου, απαλλοτριώθηκε για την μετεγκατάσταση του Αεροδρομίου της Αθήνας. Οι εργασίες ξεκίνησαν το 1938. Όταν ο αεροδιάδρομος τέθηκε σε λειτουργία, εξυπηρετούσε τόσο πολιτικές, όσο και στρατιωτικές χρήσεις. Κατά την διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου οι δυνάμεις κατοχής επεδίωξαν να επεκτείνουν το αεροδρόμιο για στρατιωτικούς σκοπούς, με χρήση εν μέρει καταναγκαστικής εργασίας. Οι συμμαχικές δυνάμεις με νυκτερινούς αεροπορικούς βομβαρδισμούς πέτυχαν την καθυστέρηση της ολοκλήρωσης των έργων.

Μεταπολεμικά ακολούθησαν διαδοχικές επεκτάσεις τόσο του συστήματος των διαδρόμων και των πεδίων ελιγμών, όσο κυρίως και των κτιριακών εγκαταστάσεων. Κατά την περίοδο της εντατικότερης χρήσης του, στα τέλη της δεκαετίας του 1980, το Αεροδρόμιο του Ελληνικού χωριζόταν σε τέσσερις υποπεριοχές:

- Η πρώτη, με κέντρο τον Δυτικό Αεροσταθμό υπήρξε επί δεκαετίες η έδρα της Ολυμπιακής Αεροπορίας, που ιδρύθηκε από τον Αριστοτέλη Γνάση. Ήταν η κύρια πύλη εισόδου στην χώρα, ιδιαίτερα μετά την παρακμή των ατμοπλοϊκών υπερατλαντικών συγκοινωνιών και κόμβος όλων των εσωτερικών πτήσεων.

- Η δεύτερη, με κέντρο τον Ανατολικό Αεροσταθμό, έργο του Eero Saarinen, υπήρξε κόμβος των διεθνών πτήσεων των λοιπών αεροπορικών εταιρειών και της ιδιωτικής επαγγελματικής και ερασιτεχνικής αεροπλοΐας.

Οι δύο αυτές ζώνες με κοινούς τους διαδρόμους προσγειώσεως και απογειώσεως, ήταν υπό τον έλεγχο της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

- Η τρίτη καταλαμβάνονταν από την Βάση της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας, με εγκατάσταση συντήρησης αεροσκαφών (θα κλείσει σύντομα) και
- Η τέταρτη καταλαμβάνονταν από την Αμερικανική Στρατιωτική Βάση (έκλεισε το 1991). (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2004)

#### 4.2.2 ΚΤΙΡΙΑΚΟ ΑΠΟΘΕΜΑ (ΠΛΗΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ)

Η περιοχή περιλαμβάνει συνολικά 419 μεγάλα και μικρά κτίρια, από τα οποία 126 στην περιοχή που υπαγόταν στον έλεγχο της Πολιτικής Αεροπορίας και τα υπόλοιπα στις εκτάσεις των στρατιωτικών εγκαταστάσεων. Μετά το κλείσιμο της Αμερικανικής στρατιωτικής βάσης, ορισμένα από τα κτίριά της αποδόθηκαν στην Ελληνική Πολεμική Αεροπορία, άλλα στην Πολιτική Αεροπορία και τα υπόλοιπα σε Υπηρεσίες Κοινωνικής Πρόνοιας.

Ορισμένα από τα κτίρια της περιοχής έχουν αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον και πρέπει ως εκ τούτου να διατηρηθούν, ενώ άλλα έχουν δυνατότητα ανάπλασης, ώστε να εξυπηρετήσουν νέες ανάγκες. Αυτά, είναι δυνατόν να διατηρηθούν, ενώ τα υπόλοιπα προβλέπεται να κατεδαφισθούν.

Τα κτίρια συγκεντρώνονται κατά κύριο λόγο στην περίμετρο του χώρου και ειδικότερα σε δύο ζώνες: μία προς την λεωφόρο Βουλιαγμένης και μία προς τη λεωφόρο Ποσειδώνος, αφήνοντας κενή την ενδιάμεση περιοχή.

Η πρώτη ζώνη περιλαμβάνει:

- 3 υπόστεγα συντήρησης αεροσκαφών της Πολεμικής Αεροπορίας (2 παλιά γερμανικά υπόστεγα που καλύπτουν περίπου 5.000τ.μ. και 6.600τ.μ. αντίστοιχα και 1 νεώτερο περίπου 3.500τ.μ.), τον πρώην εμπορευματικό σταθμό της Ολυμπιακής με έκταση γύρω στα 10.800τ.μ. καθώς και μικρότερα κτίρια, όπως αποθήκες, συνεργεία και το Διοικητήριο της Πολεμικής Αεροπορίας,
- το υπόστεγο αεροπλάνων της βάσης εκτάσεως 3.200τ.μ. και το κτίριο για πτήσεις Charters της ΥΠΑ, εκτάσεως 5.000τ.μ.,
- το κτίριο του Ανατολικού Αεροσταθμού με επιφάνεια κάλυψης 24.300τ.μ., το κτίριο και οι αποθήκες του Τελωνείου, το κτίριο ΕΜΥ, το κτίριο της Αστυνομίας και άλλα τέτοια κτίρια, καθώς και οι πύργοι ελέγχου, ο πυροσβεστικός σταθμός και το RADAR. (ΕΜΠ, 1999)

Η δεύτερη ζώνη περιλαμβάνει:

- το κτίριο του Δυτικού Αεροσταθμού με επιφάνεια κάλυψης 18.750τ.μ. και τη μονάδα συντήρησης των αεροσκαφών με κτίρια συνεργείων, αποθηκών, γραφείων και υπόστεγα αεροσκαφών 13.800τ.μ. και 10.000τ.μ. αντίστοιχα.
- παλιές βίλες, τον σταθμό της ΕΜΥ και άλλα κτίρια της Κεντρικής Υπηρεσίας της ΥΠΑ. (ΕΜΠ, 1999)

#### 4.2.3 ΤΑ ΚΤΙΡΙΑ ΤΟΥ ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΥ ΠΟΛΟΥ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ

Μέσα στην περιοχή του Ελληνικού χωροθετήθηκε, μετά την παύση της λειτουργίας του Αεροδρομίου, μέρος των εγκαταστάσεων των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004. Ο Ολυμπιακός Πόλος του Ελληνικού είναι δεύτερος σε σημασία μετά το Συγκρότημα του Ολυμπιακού Σταδίου στα βόρεια της πόλης. Το Συγκρότημα του Ελληνικού εκτείνεται στο παραλιακό μέτωπο της Αττικής και αποτελεί ζωτικό κομμάτι του υπό διαμόρφωση μητροπολιτικού πάρκου της πόλης, καλύπτοντας μία έκταση 783.000 τ.μ. πρασίνου.

Σχεδιάστηκε με την λογική της δημιουργίας ανοικτών χώρων μέσα σε ένα προστατευόμενο και ελεγχόμενο συγκρότημα γύρω από τα αθλητικά γήπεδα και περιλαμβάνει:

- ανοικτά στάδια Μπέιζμπολ, Σόφτμπολ, Χόκεϊ,
- ανοικτές εγκαταστάσεις Κανόε / Καγιάκ – Σλάλομ στο βορειοδυτικό τμήμα της περιοχής,
- κλειστές εγκαταστάσεις Ξιφασκίας, Μπάσκετμπολ και Χάντμπολ. από μετατροπή υπόστεγων συντήρησης των αεροσκαφών,
- υποστηρικτικές εγκαταστάσεις από μετατροπή των κτιρίων του Δυτικού Αεροσταθμού (της Ολυμπιακής Αεροπορίας), του εμπορικού αεροσταθμού και μερικών κτιρίων της στρατιωτικής βάσης,
- εσωτερικό οδικό δίκτυο που θα εξυπηρετεί τον Ολυμπιακό Πόλο,
- χώρους για εκτόνωση του κοινού και για στάθμευση,
- χώρους άφιξης και ελιγμών οχημάτων μαζικών μεταφορών και κυκλοφορίας κοινού,
- μία δεσπόζουσα μεγάλη πλατεία,
- προστατευμένους και κατάλληλα φυτεμένους ανοικτούς χώρους.



#### 4.2.3.1 ΜΠΕΙΖΜΠΟΛ, ΣΟΦΤΜΠΟΛ, ΧΟΚΕΪ

Οι υπαίθριες αθλητικές εγκαταστάσεις του Ελληνικού μπορεί να αποτελέσουν πρώτη επιλογή για ψυχαγωγία και αθλητισμό. Κατασκευασμένες σύμφωνα με τα υψηλότερα τεχνολογικά πρότυπα, οι εγκαταστάσεις αυτές φιλοξένησαν κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων 2004 τα αθλήματα του Μπέιζμπολ, του Σόφτμπολ και του Χόκεϊ. Τα τρία αυτά γήπεδα, έχουν συμβάλει αισθητά στην προβολή νέων αθλημάτων για το ελληνικό κοινό και στην αναβάθμιση της περιοχής, ενισχύοντας αισθητά τις αθλητικές και τουριστικές υποδομές της πρωτεύουσας.

##### Στοιχεία Δόμησης – Τεχνικά Χαρακτηριστικά:

##### **Μπέιζμπολ**

Επιφάνεια Οικοπέδου	147.071 τ.μ.
Επιτρεπόμενη Δόμηση	20.120 τ.μ.
Επιτρεπόμενη Κάλυψη	23.100 τ.μ.
Πραγματοποιηθείσα Δόμηση	1.480,18 τ.μ.
Πραγματοποιηθείσα Κάλυψη	1.472,10 τ.μ.



**Εικόνα 4.2.3.1.1:** Γήπεδο μπέιζμπολ  
**Πηγή:** [www.olympicproperties.gr](http://www.olympicproperties.gr)

##### **Χόκεϊ**

Επιφάνεια Οικοπέδου	149.673 τ.μ.
Επιτρεπόμενη Δόμηση	22.450,95 τ.μ.
Επιτρεπόμενη Κάλυψη	22.450,95 τ.μ.
Πραγματοποιηθείσα Δόμηση	5.417,29 τ.μ.
Πραγματοποιηθείσα Κάλυψη	2.904,35 τ.μ.



**Εικόνα 4.2.3.1.2:** Γήπεδο χόκεϊ  
**Πηγή:** [www.olympicproperties.gr](http://www.olympicproperties.gr)

**Σόφτμπολ**

Πραγματοποιηθείσα Δόμηση	4.045,68 τ.μ.
Πραγματοποιηθείσα Κάλυψη	3.879,08 τ.μ.



**Εικόνα 4.2.3.1.3:** Γήπεδο σόφτμπολ  
**Πηγή:** [www.olympicproperties.gr](http://www.olympicproperties.gr)

Χρήση

Στην υφιστάμενη Ολυμπιακή εγκατάσταση, επιπλέον των χρήσεων που είχαν επιτραπεί κατά την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 ενδεικτικά αναφέρονται και οι ακόλουθες επιτρεπόμενες χρήσεις και λειτουργίες:

- Βοηθητικοί χώροι αθλητικών χρήσεων
- Πολιτιστικές εκδηλώσεις
- Χώροι εστίασης κοινού

**4.2.3.2 ΚΑΝΟΕ / ΚΑΓΙΑΚ – ΣΛΑΛΟΜ**

Πρόκειται για μια εγκατάσταση που εντυπωσίασε τους επισκέπτες κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων και που συγκαταλέγεται παγκοσμίως στις καλύτερες κατασκευές για «white-water sports». Ο χώρος θα αποτελέσει μέρος ενός θεματικού πάρκου, που θα ενισχύσει την ανάπτυξη «extreme sports» και άλλων ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων. Αποτελεί τέλος, έναν ιδανικό χώρο για τη διαμόρφωση υδροπάρκου και για την ανάπτυξη αθλημάτων νερού.

Στοιχεία Δόμησης – Τεχνικά Χαρακτηριστικά:

Επιφάνεια Οικοπέδου	287.093,50 τ.μ.
Επιτρεπόμενη Δόμηση	10.048,27 τ.μ.
Επιτρεπόμενη Κάλυψη	8.612,80 τ.μ.
Πραγματοποιηθείσα Δόμηση	9.031,67 τ.μ.
Πραγματοποιηθείσα Κάλυψη	7.201,50 τ.μ.



**Εικόνα 4.2.3.2.1:** Γήπεδο κανόε/καγιάκ  
**Πηγή:** [www.olympicproperties.gr](http://www.olympicproperties.gr)

Το Κάνοε / Καγιάκ Σλάλομ είναι χωροθετημένο σε μια έκταση 280 στρεμμάτων στην Βόρειο-Ανατολική πλευρά του παλαιού αεροδρομίου του Ελληνικού και έχει χωρητικότητα 5.000 θέσεων. Η εγκατάσταση αποτελείται από τον αγωνιστικό στίβο, τις κτιριακές εγκαταστάσεις και τον περιβάλλοντα χώρο. Τέλος οι κτιριακές εγκαταστάσεις αποτελούνται από ένα νέο κτίριο και από το κτίριο της Ολυμπιακής Αεροπορίας (πρώην Cargo), το οποίο έχει ανακαινιστεί.

### Χρήση

Στην υφιστάμενη Ολυμπιακή εγκατάσταση, επιπλέον των χρήσεων που είχαν επιτραπεί κατά την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 ενδεικτικά αναφέρονται και οι ακόλουθες επιτρεπόμενες χρήσεις και λειτουργίες:

Στις μεν υφιστάμενες εγκαταστάσεις:

- εμπορικά καταστήματα ενοικίασης ή αγοράς αθλητικών ειδών,
- χώροι εστίασης κοινού.

Στον δε περιβάλλοντα χώρο:

- θεματικό πάρκο (αθλητικό) και
- υδροπάρκο.

#### 4.2.3.3 ΞΙΦΑΣΚΙΑ, ΜΠΑΣΚΕΤΜΠΟΛ, ΧΑΝΤΜΠΟΛ

Στις εγκαταστάσεις διεξήχθησαν κατά την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων τα αθλήματα της Καλαθοσφαίρισης και της Ξιφασκίας (Αρένα & Αίθουσα εκδηλώσεων). Τα δύο κτίρια ενώνονται μέσω ενός «συνδετήριου κτιρίου» που περιλαμβάνει μεγάλο αριθμό βοηθητικών χώρων και γραφείων.

Στους παραπάνω χώρους έχουν ήδη οργανωθεί με μεγάλη επιτυχία συναυλίες, εκθέσεις και αθλητικές εκδηλώσεις.

Στοιχεία Δόμησης – Τεχνικά Χαρακτηριστικά:

Επιφάνεια Οικοπέδου	108.766 τ.μ.
Επιτρεπόμενη Δόμηση	70.967,90 τ.μ.
Επιτρεπόμενη Κάλυψη	38.068,10 τ.μ.
Πραγματοποιηθείσα Δόμηση	62.109,22 τ.μ.
Πραγματοποιηθείσα Κάλυψη	35.496,65 τ.μ.
Επιφάνεια Αρένας	1.020 τ.μ.-1.650 τ.μ.



**Εικόνα 4.2.3.3.1:** Γήπεδα ξιφασκίας και καλαθοσφαίρισης

**Πηγή:** [www.olympicproperties.gr](http://www.olympicproperties.gr)

Τα δύο κτίρια βρίσκονται στο δυτικό τμήμα του Ελληνικού σε μια έκταση 109.000τ.μ. Με την προσαρμογή και επέκταση του μεγάλου υπόστεγου της Ολυμπιακής Αεροπορίας, δημιουργήθηκε ένα κλειστό γήπεδο και ένα προθερμαντήριο, καθώς και χώροι εξυπηρέτησης αθλητών, παραγόντων διοίκησης αγωνίσματος και εκπροσώπων τύπου, το οποίο αποτέλεσε το Ολυμπιακό Κέντρο Καλαθοσφαίρισης χωρητικότητας περίπου 12.600 θέσεων. Επίσης, με προσαρμογή του μικρού υπόστεγου της Ολυμπιακής Αεροπορίας δημιουργήθηκε το Ολυμπιακό Κέντρο Ξιφασκίας, ένας ενιαίος χώρος 6.800τ.μ.. Τα δύο κτίρια ενώνονται με το συνδετήριο κτίριο που στεγάζει γραφεία και βοηθητικούς χώρους.

Χρήση

Στην υφιστάμενη Ολυμπιακή εγκατάσταση, επιπλέον των χρήσεων που είχαν επιτραπεί κατά την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 ενδεικτικά αναφέρονται και οι ακόλουθες επιτρεπόμενες χρήσεις και λειτουργίες:

- εμπορικά καταστήματα,
- χώροι εστίασης κοινού,
- εκθέσεις.

Η αναλυτική περιγραφή των επιτρεπόμενων χρήσεων και λειτουργιών που βρίσκεται στο άρθρο 23 του Νόμου 3342/2005 (ΦΕΚ 131/Α/6-6-2005), περιγράφηκε στο κεφάλαιο 3 της παρούσας διπλωματικής εργασίας.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ

Η περιοχή του πρώην ανατολικού αεροδρομίου του Ελληνικού έχει αποτελέσει αντικείμενο για πολλές συζητήσεις και για την αξιοποίηση του χώρου του έχει εκπονηθεί πλήθος μελετών. Το γεγονός αυτό δικαιολογείται αν αναλογιστούμε πως η συγκεκριμένη περιοχή:

- συνιστά ένα κομβικό σημείο που δημιουργήθηκε από την παρουσία του πρώην αεροδρομίου, αποτελώντας έτσι έναν ισχυρό πόλο έλξης,
- έχει ιδιαίτερη βαρύτητα, δεδομένου ότι αποτελεί τοπόσημο στον γεωγραφικό χώρο της Αθήνας,
- βρίσκεται σε πλεονεκτική θέση σε σχέση με τη φυσική γεωγραφία της Αττικής (κάτω από τον Υμηττό και πάνω από την ακτή του Σαρωνικού κόλπου),
- γύρω από το πρώην αεροδρόμιο υπάρχει συγκέντρωση σημαντικών λειτουργιών (αθλητισμού, αναψυχής, εμπορίου), που δύναται να παραμείνουν και στο μέλλον. (ΕΜΠ, 1999)

Στις επόμενες ενότητες παρουσιάζονται η μελέτη των τεσσάρων δήμων – ΑΣΠΑ Α.Ε., η μελέτη του ΕΜΠ και ο Διεθνής Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός για το μητροπολιτικό Πάρκο και την Πολεοδομική Ανάπτυξη του Ελληνικού. Οι μελέτες αυτές θεωρούνται ολοκληρωμένες και ενδιαφέρουσες ώστε να παρουσιαστούν τα κύρια σημεία τους. Η παρουσίαση ακόμη των βραβείων του Διεθνούς Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού λαμβάνει ιδιαίτερη βαρύτητα, δεδομένου ότι έχει υιοθετηθεί από το ΥΠΕΧΩΔΕ η βασική ιδέα του πρώτου βραβείου για την υλοποίηση του μητροπολιτικού πάρκου στην περιοχή και έχει γίνει και το πλαίσιο ανάθεσης στην εταιρία που εκτόνησε την πρόταση. Γίνεται επίσης αναφορά σε ορισμένες εναλλακτικές χρήσεις που έχουν προταθεί για την περιοχή.



## 5.1 Η ΜΕΛΕΤΗ ΤΩΝ 4 ΔΗΜΩΝ – ΑΣΠΑ Α.Ε.

Η πρόταση γίνεται από τους δήμους Αλίμου, Αργυρούπολης, Γλυφάδας και Ελληνικού και εκπονήθηκε από την ΑΣΠΑ Α.Ε. (Αστικές Περιβαλλοντικές Αναπλάσεις). Περιστρέφεται γύρω από τρεις βασικούς άξονες χρήσεων που εξ' αρχής τέθηκαν από τους τέσσερις Δήμους που περιβάλλουν το αεροδρόμιο: πράσινο, πολιτισμός και αναψυχή που συνθέτουν αυτό που ονομάζεται Μητροπολιτικό Πάρκο.

Κύρια επιλογή της πρότασης της ΑΣΠΑ Α.Ε., είναι ο εμπλουτισμός του Μητροπολιτικού Πάρκου με ένα ευρύ σύνολο δραστηριοτήτων «ελεύθερου χρόνου», συμβατών με τον κύριο χαρακτήρα του. Αυτές είναι η οικολογική αποκατάσταση του χώρου και η ανάπτυξη ενός φυσικού τοπίου μέσα στην πόλη, ώστε το Πάρκο να είναι πολυλειτουργικό, πολυσυλλεκτικό, ευχάριστο και ελκτικό για το σύνολο των κατοίκων της πόλης.

Στις επιμέρους ενότητες - δραστηριότητες που προτείνονται από την πρόταση που εκπονήθηκε από την ΑΣΠΑ, περιλαμβάνονται:

- Δάσος: Αποτελεί τη σημαντικότερη ενότητα του Πάρκου και καταλαμβάνει το κεντρικό χώρο έκτασης 2.267 στρεμμάτων. Η διαφοροποίηση αυτής της ενότητας δεν είναι σαφής, καθώς στόχος του Πάρκου είναι το δάσος και γενικότερα το φυτικό στοιχείο να διαχέεται στο σύνολο των επιμέρους ενότητων.
- Παιδική αναψυχή: Δύο ενότητες προορίζονται στην παιδική αναψυχή. Η πρώτη λειτουργεί ως Λούνα Παρκ. Η δεύτερη ενότητα χωροθετείται κοντά στις πολιτιστικές εγκαταστάσεις, στην αρχή του δάσους, ηπιότερης μορφής και συνδυάζεται τόσο με τον πολιτισμικό χαρακτήρα της γειτονικής ενότητας όσο και με το φυσικό στοιχείο.
- Χώρος νερού: Το Μητροπολιτικό Πάρκο σε συνδυασμό με την παραλιακή έκταση προσφέρει την δυνατότητα κολύμβησης στους επισκέπτες του. Παράλληλα, κατασκευάζονται 2 πισίνες αναψυχής.

- Πανόραμα: Αξιοποιείται το ανάγλυφο - λόφος ως σημείο θέας, όπου κατασκευάζονται κτίρια εστίασης (εστιατόρια, αναψυκτήρια).
- Καλλιτεχνικές εκδηλώσεις: Αξιοποιούνται υπόστεγα αεροπλάνων που ανακτώνται και διαμορφώνονται κατάλληλα για να στεγάσουν καλλιτεχνικές εκδηλώσεις και δημιουργούνται δύο υπαίθριοι χώροι καλλιτεχνικών εκδηλώσεων.
- Χώρος καλλιτεχνικής δημιουργίας: Στις εκτάσεις της πρώην αμερικανικής βάσης διατηρείται σήμερα ένας σημαντικός αριθμός κτιρίων που στο σύνολό τους θυμίζουν μία μικρή πόλη που μπορεί να προσδώσει ζωντάνια στο Πάρκο. Δύναται να χρησιμοποιηθεί ως χώρος καλλιτεχνικής και πολιτιστικής δημιουργίας όπου οι επισκέπτες θα συμμετέχουν ενεργητικά.
- Πολιτιστικές εγκαταστάσεις: Είναι ιδιαίτερα σημαντικό στο Πάρκο να ενταχθούν Μητροπολιτικής κλίμακας Μουσεία που θα αναδειχθούν από τους χώρους πρασίνου και θα αποκτήσουν διεθνή προβολή. Προτείνονται Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης, Τεχνολογίας και Επιστημών, Θαλάσσιας Φυσικής Ιστορίας, Μουσείο Αεροπορίας.
- FIR Αθηνών: Ο έλεγχος της κυκλοφορίας στον εναέριο χώρο των Αθηνών θα εξακολουθήσει να λειτουργεί στις υφιστάμενες εγκαταστάσεις.
- Διοικητικό Κέντρο: Στα ήδη πυκνοδομημένα σήμερα οικοδομικά τετράγωνα βόρεια του ανατολικού αερολιμένα αναπτύσσεται ένα σύγχρονο διοικητικό κέντρο. Χωροθετούνται κτίρια δημόσιας διοίκησης με στόχο την εξυπηρέτηση των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής αλλά και το Δημαρχείο του Δήμου Ελληνικού έτσι ώστε να αποτελέσει συνδετικό κρίκο των διαμελισμένων οικιστικών ενοτήτων του.
- Συνεδριακό Κέντρο: Το υφιστάμενο κτίριο του ανατολικού αερολιμένα επανακτάται και λειτουργεί ως συνεδριακό κέντρο. Η μορφολογία του κτιρίου επιτρέπει την αναδιαμόρφωση των αιθουσών του για τη νέα χρήση, ενώ θα προσφέρει ιδιαίτερα καλή κυκλοφοριακή σύνδεση και χώρους στάθμευσης.
- Δάσος - Αθλητισμός: Σε περιφερειακές ενότητες του Πάρκου, με κυρίαρχο το φυσικό στοιχείο, ως προέκταση του δάσους της κεντρικής ενότητας προβλέπεται η ένταξη λειτουργιών αθλητισμού.

- Περιβαλλοντική εκπαίδευση - έρευνα: Χωροθετείται στο νοτιοδυτικό άκρο του Πάρκου, στα κτίρια της Πολιτικής Αεροπορίας που στεγάζονται σε ένα όμορφο αρχιτεκτονικό σύνολο διώροφων κεραμοσκεπών κτιρίων του μεσοπολέμου (κτίρια πρώην Αμερικανικού Κολεγίου).
- Θαλάσσια αναψυχή: Το σύνολο του παραλιακού μετώπου του Πάρκου συνδέεται λειτουργικά με το κεντρικό τμήμα και αποδίδεται στο σύνολο των κατοίκων του λεκανοπεδίου με κύρια χρήση ήπιας αναψυχής, συνηφασμένης με την θάλασσα και την κολύμβηση.
- Ολυμπιακό Ιστιοπλοϊκό Κέντρο: Προτείνεται ο περιορισμός των κτιριακών και λιμενικών εγκαταστάσεων στις απολύτως αναγκαίες και κυρίως την συνέχιση της λειτουργίας του Ιστιοπλοϊκού Κέντρου και μετά τους Ολυμπιακούς αγώνες ως αμιγώς ιστιοπλοϊκό. Προτείνεται ακόμη απαγόρευση μετατροπής του σε λιμάνι σκαφών αναψυχής. Η εκδοχή του λιμένα αναψυχής θα ανέτρεπε σαφώς την κύρια χρήση της παραλίας που πρέπει να είναι αυτή της κολύμβησης και της ήπιας αναψυχής.
- Αθλητισμός: Οι αθλητικές εγκαταστάσεις του παλαιού Αγίου Κοσμά (βόρειο τμήμα) διατηρούν τον διαμορφωμένο χαρακτήρα τους. Αποτελούν σήμερα σημαντικό πόλο μαζικού αθλητισμού με εγκαταστάσεις που περιβάλλονται από πυκνή και ψηλή βλάστηση.
- Εγκαταστάσεις τεχνικής υποδομής: Οι εγκαταστάσεις που λειτουργούν σήμερα, αμαξοστάσιο αστικών λεωφορείων, ΚΤΕΟ και σταθμούς μεταφόρτωσης απορριμμάτων αφαιρούν μία σημαντική έκταση από το Πάρκο. Κρίνεται όμως ότι η επιλογή άλλου χώρου μετεγκατάστασης θα ήταν ιδιαίτερα δύσκολη, οπότε και προτείνεται η διατήρησή τους.

Η ΑΣΠΑ Α.Ε. προβαίνει ακόμη σε τέσσερις παρατηρήσεις:

1. Στα υφιστάμενα κτίρια του πρώην ανατολικού αερολιμένα (αφίξεις και αναχωρήσεις) να γίνουν εκθεσιακό και συνεδριακό κέντρο.
2. Να υπάρξει πυροσβεστικός σταθμός για την προστασία του Μητροπολιτικού Πάρκου και των γύρω Δήμων.

3. Να υπάρξει σταθμός μεταφόρτωσης των οικιακών απορριμμάτων των γύρω Δήμων, εφόσον όμως ληφθούν όλα τα αυστηρά μέτρα προστασίας από την ρύπανση και την αισθητική υποβάθμιση των γύρω Δήμων και του πάρκου.
4. Ανέγερση Αρχαιολογικού Μουσείου για την στέγαση και ανάδειξη των σημαντικών αρχαιολογικών ευρημάτων, που βρέθηκαν στους γύρω ιστορικούς Δήμους. Ο πλούτος των αρχαιολογικών ευρημάτων που υπάρχει στις αποθήκες του Αρχαιολογικού Μουσείου Πειραιά για την περιοχή του Δήμου Αλίμου, είναι αρκετά να στηρίξουν ένα περιφερειακό μουσείο της Νότιας Αθήνας.

## 5.2 Η ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ ΕΜΠ

Μετά την ψήφιση του νόμου 2338/95 (ΦΕΚ 2020/Α/14-09-1995) «Για την κύρωση της Σύμβασης του νέου Αεροδρομίου των Σπάτων», το ΥΠΕΧΩΔΕ, μέσω του ΟΡΣΑ, ανέθεσε στο ΕΜΠ (με υπεύθυνο τον καθηγητή κ. Βασενχόφεν) το «Ερευνητικό Πρόγραμμα»: Ανάπτυξη Χώρου του Αεροδρομίου Ελληνικού. Στη συνέχεια μετά την απόφαση για ένταξη Ολυμπιακών εγκαταστάσεων στο Ελληνικό (μέσα του 2000) έγινε συμπληρωματική ανάθεση προγράμματος στο ΕΜΠ για τη σύνταξη Ρυθμιστικού Σχεδίου και κατευθύνσεων για την περιοχή Ολυμπιακών εγκαταστάσεων εντός αεροδρομίου, τη Παραλία Αγίου Κοσμά και τη παράκτια ζώνη μέχρι τον Φλοίσβο, που περιελάμβανε και προτάσεις συγκοινωνιακών και αντιπλημμυρικών έργων.

Βάσει σχετικών Κοινών Υπουργικών Αποφάσεων, το 2001 χωροθετήθηκαν οι ολυμπιακές εγκαταστάσεις και τα έργα υποδομής (Αθλητικές και υποστηρικτικές εγκαταστάσεις, Αμαξοστάσιο τραμ, Σταθμός Διανομής ΔΕΗ, αντιπλημμυρικά έργα), και καθορίστηκε ποιες ολυμπιακές εγκαταστάσεις παραμένουν μεταολυμπιακά. Επίσης βάσει νόμου παραχωρήθηκαν (8/2001) 170 στρέμματα στην ΕΤΑ για δημιουργία Συνεδριακού Κέντρου. Η Β' φάση του ερευνητικού προγράμματος προσαρμόστηκε στις πιο πάνω εξελίξεις, ενώ η Γ' φάση δεν προχώρησε.

Ο βασικός στόχος μακροπρόθεσμα για το Ελληνικό είναι η δημιουργία ενός μεγάλου μητροπολιτικού πάρκου πρασίνου, πολιτισμού και αναψυχής, με ήπια μορφή

ανάπτυξης και φιλικό προς τον επισκέπτη και το περιβάλλον. Σ' αυτό το πλαίσιο προβλέπεται μία έκταση 4.000 στρεμμάτων πάρκου, με διάσπαρτες πολιτιστικές δραστηριότητες. Οι δραστηριότητες αυτές θα έχουν μητροπολιτική εμβέλεια και θα αφορούν στο σύνολο της πρωτεύουσας.

Ως προς το θαλάσσιο μέτωπο, ο στόχος της μελέτης είναι να αποκατασταθεί η επαφή της δομημένης περιοχής της πόλης με τη θάλασσα. Το κομμάτι το οποίο μελετήθηκε είναι αυτό από τον Άγιο Κοσμά μέχρι τον Φλοίσβο, για το οποίο και προτείνεται η δημιουργία μιας αστικής παραλιακής λεωφόρου, που να εμποδίζει την επαφή της πόλης με το θαλάσσιο μέτωπο. Η επιδίωξη της πρότασης είναι να υπάρξει μια ανάπλαση και ένας ήπιος επανασχεδιασμός της παραλιακής λεωφόρου, με σκοπό την διευκόλυνση της επαφής των πεζών με την παραλία.

Η Β' φάση του ερευνητικού προγράμματος περιλαμβάνει μια τυπολογία των εναλλακτικών σεναρίων για τις μελλοντικές χρήσεις του χώρου του αεροδρομίου. Από τα σενάρια αυτά επελέγησαν τρία ως επικρατέστερα:

1. Θεματικό πάρκο: Το πάρκο του Ελληνικού συνιστά ένα ενιαίο πάρκο πρασίνου. Ως φυσική απόρροια του σεναρίου, προβλέπεται η κατεδάφιση όλων των κτιρίων, η αποξήλωση όλων των «σκληρών» επιφανειών, η εξυγίανση του εδάφους και η πλήρης φυτοκάλυψη. Ο χώρος λοιπόν αντιμετωπίζεται ως μία επιφάνεια «κενή και διαθέσιμη», χωρίς ρόλο και θέση σε ένα χώρο-κοινωνικό σύστημα.
2. Τέχνες και λόγος μέσα στο πράσινο: Σύμφωνα με το σενάριο χωροθετούνται χώροι τεχνών μέσα στο πάρκο (Λυρική Σκηνή, θέατρα). Με αυτόν τον τρόπο ο χώρος του Ελληνικού δεν αποτελεί έναν απλό χώρο για αστικές λειτουργίες.
3. EXPO (διεθνής έκθεση): Πρωτεύοντα ρόλο στο σενάριο αυτό διαδραματίζει ο διάδρομος προσγείωσης – απογείωσης. Ο διάδρομος θα αποτελέσει μία τεχνητή νησίδα για τον χώρο, η οποία θα τροφοδοτείται από όλες σχεδόν τις σημαντικές λειτουργίες που θα χωροθετηθούν. Κύριες πηγές τροφοδότησης θα είναι το κέντρο εκθέσεων (EXPO) στο νοτιοανατολικό άκρο του πρώην



Ανατολικού Αεροσταθμού και το κέντρο συνεδρίων στο βορειοδυτικό άκρο. Σ' αυτά τα σημεία προβλέπονται κτίρια και χώροι του συνεδριακού κέντρου. (ΕΜΠ, 1999)

Ως πιθανότερη τελική λύση διαφαίνεται ένας συνδυασμός των τριών αυτών σεναρίων, με πυρήνα το σενάριο «EXPO». Το σενάριο αυτό παρουσιάζει σημαντικές αλληλοκαλύψεις και συνέργιες με τα άλλα δύο.

Όσον αφορά στην εξυπηρέτηση των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων, η μελέτη εστιάζει σε τρία σημεία:

- Εύρεση των κατάλληλων και αναγκαίων επιφανειών για τα γήπεδα των αθλημάτων.
- Πρόβλεψη χώρων για τις επιφάνειες προσαρμογής (over lays), την κίνηση του κοινού, τους χώρους εκτόνωσης και την κίνηση των αυτοκινήτων, τόσο των θεατών όσο και των διαπιστευμένων εκπροσώπων της Ολυμπιακής οικογένειας.
- Τοποθέτηση σε κατάλληλη θέση των γηπέδων τα οποία ενδέχεται να διατηρηθούν και μετά τους Αγώνες, ώστε να μην παρακωλύουν τη λειτουργία του πάρκου. (Αρχιτέκτονες, 2001:78)

Κάποια άλλα σημεία στα οποία εστίασε το ερευνητικό πρόγραμμα του ΕΜΠ είναι:

- Η ανάδειξη της σχέσης με τον Άγιο Κοσμά για την αξιοποίηση των αθλητικών εγκαταστάσεων και την προσέλκυση του κοινού στην παραλία, όπου βρίσκονται σημαντικοί αρχαιολογικοί χώροι.
- Η χωροθέτηση τμήματος του Χωριού Δημοσιογράφων σε κατάλληλη λειτουργική θέση, για να μπορεί να αξιοποιηθεί και μελλοντικά.
- Η δημιουργία συνεδριακών υποδομών.
- Η χάραξη του τραμ, ένας κλάδος του οποίου προβλέπεται να εισέλθει στο Ελληνικό και να φτάνει μέχρι το πρώην αμαξοστάσιο των οχημάτων της Ολυμπιακής Αεροπορίας. (Αρχιτέκτονες, 2001:79)

### 5.3 Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΠΑΡΚΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ

Τον Οκτώβριο του 2003, αποφασίστηκε η διενέργεια Διεθνούς Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού Ιδεών υπό την έγκριση της Διεθνούς Ένωσης Αρχιτεκτόνων (UIA) και σύμφωνα με τους κανονισμούς της UIA και της UNESCO για τους διεθνείς αρχιτεκτονικούς διαγωνισμούς.

Η διαδικασία που επελέγη αποτελεί την πιο δημοκρατική διαδικασία (ανοιχτός και διεθνής) που επιτρέπει τη συμμετοχή σε όλους χωρίς περιορισμούς από τυχόν διαδικασίες προεπιλογής και επιχειρηματικά ή άλλα συμφέροντα. Αξίζει να σημειωθεί ότι στην Ελλάδα δεν έχει υπάρξει μέχρι τώρα Διαγωνισμός για τέτοιας έκτασης και σημασίας έργο.

Σε ότι αφορά την επιλογή της κριτικής επιτροπής το πεδίο εξειδίκευσης των μελών της καλύπτει ολόκληρο το φάσμα από την αρχιτεκτονική έως την χωροταξική κλίμακα και βεβαίως το πεδίο της Αρχιτεκτονικής τοπίου.

Ο Διαγωνισμός στηρίχθηκε στο Ερευνητικό πρόγραμμα του ΟΡΣΑ - ΕΜΠ και στις κυβερνητικές εξαγγελίες - δεσμεύσεις. Σύμφωνα με την ανακοίνωση, σκοπός του διαγωνισμού ήταν η επιλογή ενός λαμπρού σχεδίου για το Μητροπολιτικό Πάρκο και την πολεοδομική ανάπτυξη του Ελληνικού.

Ο σχεδιασμός έπρεπε πρωτίστως να δίνει απαντήσεις σε ζητήματα εικόνας και ταυτότητας κατάλληλης για ένα αστικό πάρκο εξαιρετικής κλίμακας στον 21ο 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.

Δεδομένου ότι το όλο εγχείρημα εξαρτάται εξολοκλήρου από τα έσοδα που θα παράσχει η αυστηρά περιορισμένη πολεοδομία μέσα στην περιοχή, η συνολική οικονομική σκοπιμότητα της παρέμβασης πρέπει να εξασφαλισθεί απολύτως μέσω του σχεδιασμού.

Για την εξασφάλιση ανταποδοτικότητας και την μεγιστοποίηση των εσόδων, η πολεοδομική ανάπτυξη βασίστηκε σε ενδεδειγμένη ανάμιξη και σύνθεση χρήσεων, δραστηριοτήτων και προγραμμάτων, που κατανεμήθηκαν και μορφοποιήθηκαν κατάλληλα στο χώρο. Επιπλέον οι εγγενείς δυνατότητες της περιοχής πρόκειται να αξιοποιηθούν πλήρως και να βελτιστοποιηθούν.

Το κόστος εφαρμογής και συντήρησης, συμπεριλαμβανομένου του κόστους της αλλαγής χρήσης και / ή της κατεδάφισης της υποδομής και του οικοδομικού πλούτου που υπάρχουν, θα πρέπει να περιορισθεί σε ένα ελάχιστο επίπεδο, χωρίς ωστόσο σημαντικές παραχωρήσεις σε ό,τι αφορά την γενική ποιότητα του έργου μακροπρόθεσμα.

### *5.3.1 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ*

Βάσει του προγράμματος του Διαγωνισμού:

1. Το Μητροπολιτικό Πάρκο θα περιλαμβάνει λειτουργίες αναψυχής, πολιτισμού, αθλητισμού και πρασίνου.
2. Η περιοχή Πολεοδομικής Ανάπτυξης, έκτασης μέχρι 1000 στρέμματα με ΣΔ 1,00, δύναται να περιλαμβάνει τις ακόλουθες χρήσεις: κατοικία, χώρος λιανικού εμπορίου, γραφεία, ξενοδοχεία, επιχειρηματικά κέντρα, χώρους αναψυχής, κοινωνική υποδομή, κτίρια στάθμευσης.
3. Θα παραμείνουν ορισμένες υφιστάμενες ή προγραμματισμένες εγκαταστάσεις (μέρος των Ολυμπιακών Αθλητικών Εγκαταστάσεων, το αμαξοστάσιο τραμ, το κέντρο Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας Αθηνών, το Αμαξοστάσιο Λεωφορείων, ο Σταθμός Μεταφόρτωσης Απορριμάτων, το

Κέντρο Διανομής ΔΕΗ, ο Μετεωρολογικός Σταθμός, το κέντρο περιθάλαψης ΑΜΕΑ του Υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας).

4. Ο μέσος συνολικός ΣΔ (Πάρκου, Πολεοδομικής Ανάπτυξης και λοιπών εγκαταστάσεων) δεν δύναται να υπερβαίνει το 0,25. (Ηλιοπούλου, 2004)

Βάσει των γενικών κατευθύνσεων που αποτέλεσαν και κριτήρια αξιολόγησης, ο σχεδιασμός έπρεπε πρωτίστως να δώσει απαντήσεις σε ζητήματα:

- εμπλουτισμού της σύγχρονης αστικής ζωής και εμπειρίας, ιδιαίτερα σε σχέση με τους ανοικτούς δημόσιους χώρους και τους χώρους πρασίνου,
- ποικιλίας και αλληλεπίδρασης προγραμμάτων (χρήσεων και συνδυασμού τους) σε διάφορες κλίμακες, τόσο στο εσωτερικό της περιοχής, όσο και πέρα από αυτήν,
- εικόνας και ταυτότητας κατάλληλης για ένα αστικό πάρκο εξαιρετικής κλίμακας στον 21ο αιώνα,
- ολοκληρωμένου αστικού σχεδιασμού, σε σχέση με το ευρύτερο και άμεσο περιβάλλον, τόσο φυσικό όσο και ανθρωπογενές,
- αστικής αρχιτεκτονικής με αναγνωρίσιμα χαρακτηριστικά και διακριτή ποιότητα,
- ποιοτικής αναβάθμισης των γειτονικών περιοχών,
- αστικής οικολογίας,
- βιωσιμότητας και συντήρησης,
- προσέλκυσης κοινού. (Ηλιοπούλου, 2004)

Το μέγεθος του πάρκου, ωστόσο, μαζί με την ανάγκη για την οικονομική του σκοπιμότητα - βιωσιμότητα κατά τη διάρκεια τόσο της περιόδου κατασκευής, όσο και μετά, έθεσε επιπλέον προκλήσεις στους μελετητές, οι οποίοι θα έπρεπε να ανταποκριθούν σε μια σειρά ποικίλων και ενδεχομένως αντιφατικών απαιτήσεων. Σε αυτές περιλαμβάνονται :

- η προώθηση του διεθνούς ρόλου και της εικόνας της Αθήνας, στα πλαίσια του διεθνούς ανταγωνισμού μεταξύ των πόλεων,

- η ένταξη του πάρκου και της περιοχής πολεοδομικής ανάπτυξης στις γύρω περιοχές και σε όλο το πολεοδομικό συγκρότημα,
- η αποκατάσταση της φυσικής συνέχειας μεταξύ της περιοχής, των υπωρειών του Υμηττού προς τα ανατολικά και της ακτής του Αγίου Κοσμά προς τα δυτικά,
- οι περιβαλλοντικές βελτιώσεις και προβλέψεις, όπως η χρήση ιδεών και μέτρων εξοικονόμησης φυσικών πόρων (ενέργειας, νερού),
- η δημιουργία σημείων αναφοράς στην πόλη,
- η συνέργια (αμοιβαία ενίσχυση) των διάφορων προγραμμάτων που θα επιλεγούν,
- η συμβατότητα μιας ευρείας ποικιλίας δραστηριοτήτων μέσω του σχεδιασμού,
- το χαμηλό κόστος υλοποίησης και συντήρησης, τόσο για το πάρκο όσο και για την περιοχή πολεοδομικής ανάπτυξης,
- η προτίμηση της αττικής χλωρίδας για την φύτευση του πάρκου,
- η δημιουργία εκτεταμένων αδιατάρακτων / αδιάκοπων περιοχών πρασίνου, και τέλος
- η εξασφάλιση βέλτιστης σχέσης ανάμεσα στην οικονομική αποδοτικότητα και τα επιδιωκόμενα ποιοτικά χαρακτηριστικά, σε συμφωνία με τους άλλους καθορισμένους στόχους και τις σχεδιαστικές / πολεοδομικές αρχές των μελετητών. (Ηλιοπούλου, 2004)

Σε σχέση με το σύστημα μεταφορών ίσχυσαν οι εξής γενικές κατευθύνσεις:

- μεγιστοποίηση της δυνατότητας πρόσβασης μέσω δημόσιων μεταφορικών μέσων,
- επαρκής δυνατότητα πρόσβασης μέσω του υφιστάμενου και σχεδιαζόμενου μητροπολιτικού οδικού δικτύου,
- πρόβλεψη χώρων στάθμευσης για τους επισκέπτες και τους εργαζόμενους, τόσο του πάρκου όσο και της περιοχής πολεοδομικής ανάπτυξης,
- πρόβλεψη χώρων στάθμευσης σε συσχετισμό με τους σταθμούς του μετρό, στα πλαίσια ενός συστήματος στάθμευσης - μετεπιβίβασης για την ευρύτερη περιοχή και



- κατάλληλο εσωτερικό σύστημα κυκλοφορίας και πρόσβασης για την εξασφάλιση της λειτουργίας και της συντήρησης του πάρκου και την αποθάρρυνση της διερχόμενης κυκλοφορίας. (Ηλιοπούλου, 2004)

### 5.3.2 ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Η Κριτική Επιτροπή επέλεξε ομόφωνα για το 1ο βραβείο, πρόταση που προσφέρει μια δημιουργική και ευφυή στρατηγική για την οργάνωση του πάρκου και της γειτονικής πολεοδόμησης. Έντονη έμφαση δόθηκε στην οικολογική δυναμική του χώρου και στην ευέλικτη στρατηγική για την ενσωμάτωση ενός ευρέως φάσματος δημόσιων δραστηριοτήτων. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχει η πρόβλεψη ενός συστήματος τοπικών στοιχείων, που διασχίζουν το χώρο από τον Υμηττό προς τη θάλασσα. Η αστική ανάπτυξη έχει ενταχθεί πολύ καλά στους γειτονικούς δήμους, εξασφαλίζοντας τη μέγιστη επαφή του πάρκου με το περιβάλλον του.

Στις επόμενες ενότητες παρουσιάζονται τα τρία πρώτα βραβεία του Διεθνούς Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού που διεξήχθη. Αξίζει να σημειωθεί πως απενεμήθησαν ακόμη έξι ισότιμοι έπαινοι.

#### 5.3.2.1 1<sup>ο</sup> ΒΡΑΒΕΙΟ: DZO ARCHITECTURE, ΠΑΡΙΣΙ, ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ

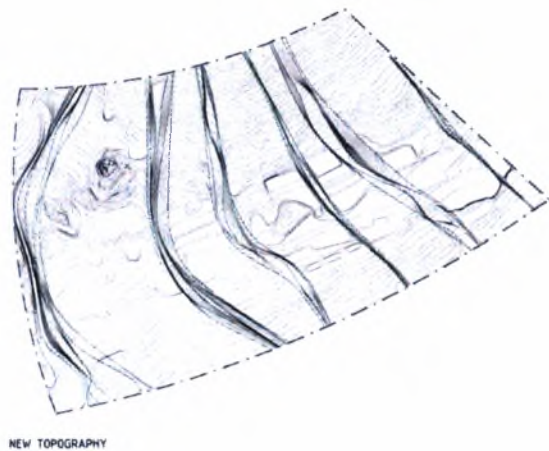
Με την ανασύσταση των ρεμάτων του φυσικού χώρου που προϋπήρχε της κατασκευής του Αεροδρομίου του Ελληνικού, οι μελετητές προτείνουν μέσω αυτών την κάθετη σύνδεση της Παραλιακής Ζώνης και (κατά συνέπεια) του θαλάσσιου χώρου με την ενδοχώρα του. Ο στόχος δεν είναι να βρεθεί η ακριβής θέση αυτών των φυσικών υδάτινων διαδρομών, αλλά να συνειδητοποιήσουμε τον οργανωτικό και λειτουργικό τους ρόλο στον χώρο.

Αυτές οι «μαλακές» επιφάνειες θα κατευθύνουν την φύτευση της περιοχής, τις διαδρομές των πεζών και την απορροή των υδάτων με διακριτική διαμόρφωση της τοπογραφίας του χώρου σε συγκεκριμένες ζώνες. Με τον τρόπο αυτό θα συνδέονται οι υψηλότερες ζώνες της περιοχής με τις χαμηλότερες. Προτείνονται ακόμη

γεωμορφολογικές διαμορφώσεις που καθορίζονται από το νερό και συνεργάζονται με αυτό.

Σε αυτές τις «μαλακές» ζώνες μπορεί να εγκατασταθεί μια μεγάλη ποικιλία προγραμμάτων: θέατρα ανοικτού χώρου, κανάλια νερού, μονοπάτια πεζών, αθλητικές εγκαταστάσεις ανοικτού χώρου και περιοχές ελεύθερης αναψυχής και πικ-νικ.

Η βασική στρατηγική της πρότασης δεν είναι να αναδιαμορφωθεί το σύνολο της σημερινής επιφάνειας του αεροδρομίου για να δημιουργηθεί ένα μεγάλο πάρκο, αλλά μάλλον να μεγιστοποιηθούν και να συγκεντρωθούν οι προσπάθειες της αναμόρφωσης του πρότερου αεροδρομίου σταδιακά, κατά μήκος των εσωτερικών ραχοκοκαλιών και των ακραίων αξόνων χρησιμοποιώντας και τα υλικά των εκσκαφών των σκληρών επιφανειών του αεροδρομίου.



**Εικόνα 5.3.2.1.1:** Οι μαλακές επιφάνειες  
Πηγή: ΟΡΣΑ, 2004<sup>α</sup>

Η πρόταση συγκεντρώνεται κυρίως στην κατασκευή νέας μορφολογίας τόσο με τυπικά όσο και με σημειακά στοιχεία, ώστε να αναπτυχθεί στο Ελληνικό ένα πλήθος δραστηριοτήτων αναψυχής εξωτερικού χώρου, πολιτιστικών δραστηριοτήτων και μικτών ζωνών αστικής ανάπτυξης. Η γεωμετρία και τα υλικά αυτού του χώρου κινούνται από τις «μαλακές» στις «σκληρές» επιφάνειες, από τις γεωμετρικά καθορισμένες (οριζόντιες) στις φυσικές, από το προσδιορισμένο στο απροσδιόριστο.

### Σκληρές Επιφάνειες

Οι αεροδιάδρομοι του παλιού αεροδρομίου και η τεράστια κλίμακά τους χρησιμοποιούνται ως «Δεδομένα» στο Πάρκο. Ο στόχος τους είναι να τονίσουν τους

αστικούς οπτικούς και κυκλοφοριακούς άξονες του πάρκου, στην έννοια της δημιουργίας «μεγάλης προοπτικής» του χώρου, στο πρότυπο των Γαλλικών Πάρκων.

Η δύναμη των επιφανειών από τσιμέντο αναπέμπει στην πρότερη ιστορία του χώρου και δημιουργεί ένα εσωτερικό βουλεβάρ πεζών. Συνδέει ταυτόχρονα τις διαφορετικές ζώνες του πάρκου από την Γλυφάδα στον Άλιμο συνδέοντας περιαστικές ζώνες αμιγούς κατοικίας υψηλών και μέσων εισοδημάτων.

Ο λοξός αεροδιάδρομος (Ανατολή - Δύση) που διατρέχει την ολυμπιακή πλατεία προωθείται μέχρι τη θάλασσα μέσω πεζογέφυρας και δημιουργεί απ' ευθείας σύνδεση με την ακτή και τις αθλητικές εγκαταστάσεις του Αγίου Κοσμά.

Οι περιοχές πράσινου μεταξύ των πρότερων αεροδιαδρόμων διαμορφώνουν μια σειρά από «πλατφόρμες» για αναψυχή, παιχνίδι και ξεκούραση τονίζοντας παράλληλα την κατεύθυνση των σκληρών επιφανειών.

### Μαλακές Επιφάνειες

Χρησιμοποιώντας τα ίχνη των φυσικών υδατορροών που συνδέουν την πόλη με το πάρκο, διαμορφώνεται μια στρατηγική διαχείρισης νερού. Στις ημέρες υψηλών βροχοπτώσεων τα επιφανειακά ύδατα, οδηγούνται και αποθηκεύονται προσωρινά σ' αυτές τις ζώνες. Σειρά από τοιχία, όχθες και επιφάνειες διαμορφώνουν την γεωμορφολογία αυτών των ραχοκοκαλιών δημιουργώντας τις μαλακές επιφάνειες (χωμάτινες).

Πέραν από την απλή διαμόρφωση δικτύου πεζοδρόμων μέσα στο πάρκο, οι μαλακές επιφάνειες διαχέουν στην τοπογραφία του χώρου μια σειρά καναλιών και ρεζερβουάρ που μαζεύουν και αποθηκεύουν τα νερά της βροχής και τα διαθέτουν στο πάρκο. Αυτό το σύστημα διαμορφώνει ένα φυσικό οικοσύστημα χρησιμοποιώντας τα φυσικά στοιχεία του χώρου, το οποίο κατευθύνει και χρησιμοποιεί τις φυσικές πηγές για να διαμορφώσει το φυσικό πράσινο και να μειώσει τις απαιτήσεις σε νερό για την συντήρηση του πρασίνου.

Η βορειότερη μαλακή επιφάνεια καθορίζει το όριο του πάρκου, διαμορφώνοντας ένα φυσικό πράσινο πέρασμα το οποίο προστατεύει ακουστικά και οπτικά την περιοχή κατοικίας από τον νέο αυτοκινητόδρομο.

#### Όρια – Μεγιστοποίηση του μετώπου του πάρκου

Μεγιστοποιώντας το μέτωπο του πάρκου σε σχέση με την αστική ζώνη (περιοχή κατοικίας) μεγαλώνει η σχέση μεταξύ του πάρκου και των νέων εγκαταστάσεων και κατά συνέπεια μεγεθύνεται έτσι η αξία αυτών των εγκαταστάσεων.

Χρησιμοποιώντας τη λογική των δέλτα των ποταμών που επεκτείνει την σχέση νερού εδάφους, η ασαφής διαμόρφωση των ορίων με σταδιακές αυξομειώσεις των ζωνών αστικού χαρακτήρα, επεκτείνει τα σημεία επαφής και πολλαπλασιάζει τις σχέσεις πάρκου – πόλης. Το πάρκο έτσι γίνεται ένας ιδανικός καταλύτης για την ανάπτυξη της περιοχής.

Αυτό το κυμαινόμενο και ασαφές όριο εξαφανίζει τα όρια του πάρκου σε σχέση με τον αστικό χώρο. Επιπλέον, τα κτίρια επιχειρηματικού και οικιστικού χαρακτήρα και οι εγκαταστάσεις αναψυχής επεκτείνουν αυτές τις διεισδύσεις του πάρκου, δίνοντας έτσι ένα τύπο ανάπτυξης βιώσιμου χαρακτήρα. Εκτείνοντας στο μέγιστο τα όρια, το Πάρκο Ελληνικού, σαν οργανισμός τροφοδοτείται και διαχέεται στην λειτουργία του αστικού χώρου.

#### Προγραμματισμός και χωροθέτηση δραστηριοτήτων του πάρκου

Τα στοιχεία προγραμματισμού που διαφοροποιούν τις επιφάνειες οργάνωσης του χώρου του πάρκου διαμορφώνονται με 2 συστήματα:

- ένας κánaβος που βασίζεται στην κατεύθυνση των αεροδιαδρόμων και την κατεύθυνση από βουνό προς θάλασσα και
- ένα σύστημα που βασίζεται στις καμπύλες γραμμές της τοπογραφίας του χώρου.

Αυτά τα 2 συστήματα περιέχουν 3 διαφορετικές κλίμακες προγραμματισμού: από μικρό – προγραμματική (επιπέδου χωροθέτησης μικρό – εγκαταστάσεων και δραστηριοτήτων αναψυχής, όπως ανοιχτά περίπτερα και περιοχές πικ-νικ) έως την κλίμακα χωροθέτησης των εγκαταστάσεων και δραστηριοτήτων μητροπολιτικού χαρακτήρα (μουσεία, θέατρα ανοιχτού χώρου).

Η ακριβής θέση αυτών των στοιχείων δεν δίνεται σε σχέδιο γενικής διάταξης χρήσεων (Master Plan). Αφήνονται ελεύθερα και διαχέονται στο σύνολο του χώρου του πάρκου ώστε να δημιουργήσουν την μέγιστη συσχέτιση μεταξύ δραστηριοτήτων και να διαμορφώσουν μια ειδική και απρογραμμάτιστη σχέση μεταξύ τους (ανάδραση). Είναι δραστηριότητες που διαφοροποιούνται και επηρεάζουν τόσο τις σκληρές όσο και τις μαλακές επιφάνειες του πάρκου. Πολλές δε (μητροπολιτικού χαρακτήρα) εγκαθίστανται στα ήδη υφιστάμενα και διατηρούμενα κτήρια.

#### Φύτευση και Στρατηγική Ανάπτυξης του Πάρκου σε Φάσεις

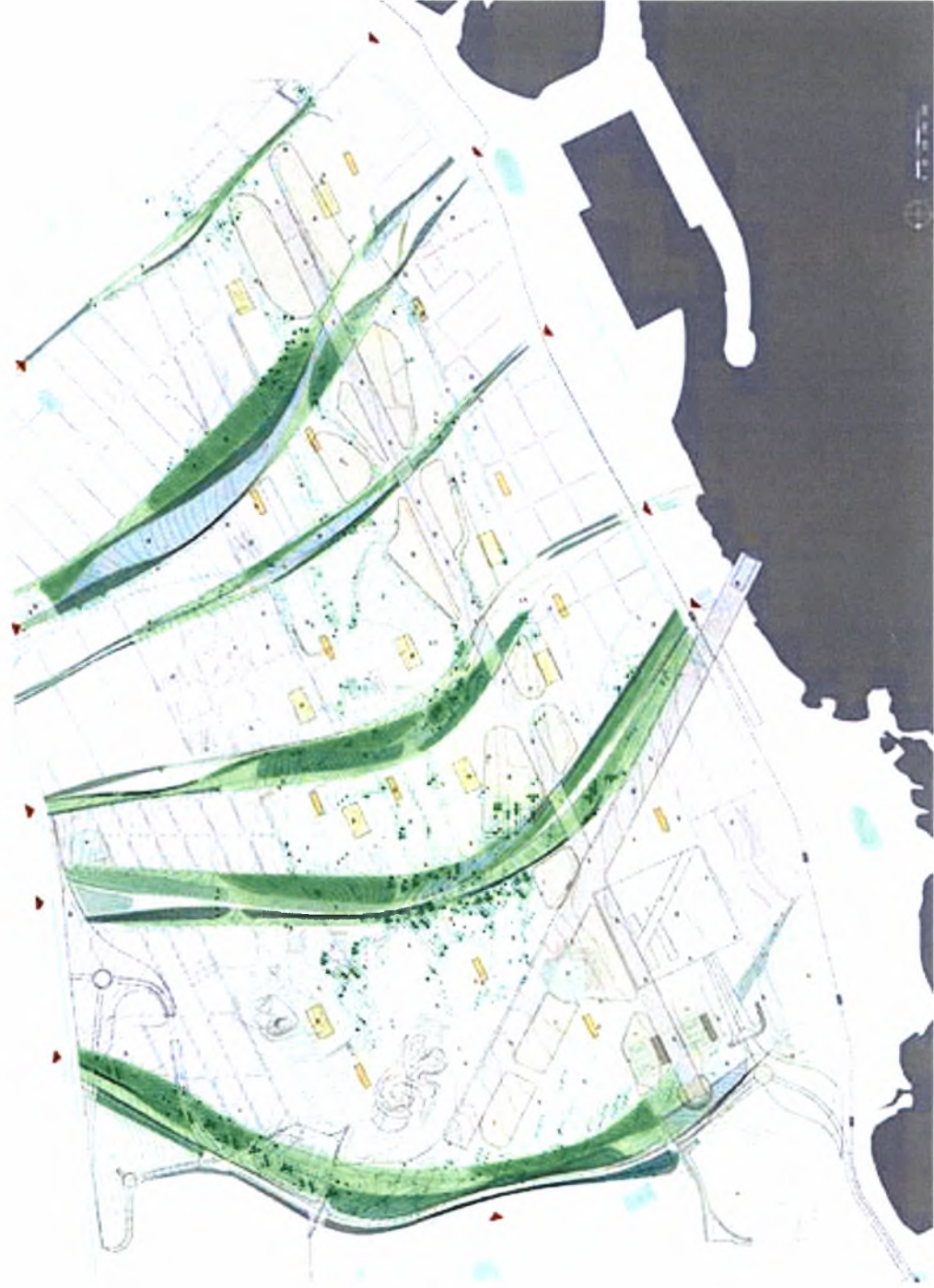
Η κλίμακα του χώρου και η συνθετότητα του προγράμματος επιβάλλει την διαμόρφωση στρατηγικής σταδιακής ανάπτυξης του (σε φάσεις). Οι μαλακές επιφάνειες είναι τα πρώτα στοιχεία που καθορίζουν την διαμόρφωση του χώρου. Θα λειτουργήσουν σαν ραχοκοκαλιές στις οποίες θα στηριχθεί και θα προκύψει με φυσικό τρόπο η ανάπτυξη του πάρκου.

Θα λειτουργήσουν επίσης σαν άξονες κατεύθυνσης της κυκλοφορίας στον χώρο. Μόλις διαμορφωθεί αυτός ο σκελετός, το πάρκο θα προκύψει σε μια διαδικασία πύκνωσης αυτών των ραχοκοκαλιών με προγράμματα ανάπτυξης σε ζώνες, φυσικό πράσινο και κυκλοφοριακό δίκτυο.

Η στρατηγική των φυτεύσεων αναπτύσσεται με ένα περιορισμένο αριθμό είδους φυτών. Μικρά φυτά και θάμνοι θα φυτευτούν αρχικά και θα πρέπει να εγκλιματιστούν στον χώρο. Αυτά θα προετοιμάσουν το έδαφος για να υποδεχθεί μεγαλύτερα δέντρα. Σύμφωνα δε με τις συνθήκες υγρασίας των επιμέρους ζωνών, οι αρχικές φυτεύσεις θα αντιδράσουν διαφορετικά ανά περιοχή και ζώνη.



**Εικόνα 5.3.2.1.2** Η πρόταση του DZO Architecture



**Πηγή:** ΟΡΣΑ, 2004<sup>α</sup>

Ο στόχος είναι να μην προκαθοριστεί κάθε στοιχείο του πάρκου για τα επόμενα 20 χρόνια. Ο σκοπός είναι να διαμορφωθούν οι συνθήκες που θα καθορίσουν τον χαρακτήρα του πρασίνου που είναι πλέον κατάλληλος για τον χώρο (όπως τύπος εδαφών, κατεύθυνση φύτευσης, είδος φύτευσης). Με σταδιακή μελέτη των «αντιδράσεων» των φυτών στον χώρο, θα προκύψει σταδιακά ένα βιώσιμο πάρκο.

Συσπειρώσεις φυτεύσεων στις μαλακές επιφάνειες θα ενισχύσουν την προσπάθεια δημιουργίας εσωτερικού πρασίνου. Η στρατηγική είναι να μην χρησιμοποιηθεί άλλο νερό, παρά μόνο αυτό που μαζεύεται κατά μήκος των μαλακών επιφανειών και διοχετεύεται σε συγκεκριμένους χώρους στο πάρκο.

### Αστική Ανάπτυξη: Όχι ζώνες διακριτές

Η αστική ανάπτυξη στον χώρο του Ελληνικού διαμορφώνεται σαν συνέχεια του παρακείμενου αστικού χώρου. Κάθε ζώνη αστικής ανάπτυξης είναι το αποτέλεσμα της προσαρμογής στην τοπογραφία και τις τοπικές συνθήκες δόμησης του αστικού χώρου.

Τα οικοδομικά τετράγωνα θεωρούνται ως «ανοικτού» τύπου που μπορεί να περιέχει έναν απροσδιόριστο αριθμό χρήσεων. Αυτές οι χρήσεις και δραστηριότητες δεν μπορούν να προσδιορισθούν και κατά συνέπεια δεν προτείνονται ζώνες χρήσεων συγκεκριμένου τύπου. Η διαδικασία ανάδρασης μεταξύ πόλης και πάρκου θα καθορίσει αυτές τις δραστηριότητες αστικού χαρακτήρα.

### Δίκτυα κυκλοφορίας στο πάρκο

- Το δίκτυο κυκλοφορίας στο πάρκο επιτρέπει πλήθος κινήσεων και εμπειριών.
- Το βασικό δίκτυο περιφερειακών αξόνων στο πάρκο έχει μήκος 20.5 χιλιόμετρα που αντιστοιχεί σε ένα ημι-μαραθώνιο.
- Οι σκληρές επιφάνειες είναι ιδανικές για διαπραγματευτείς διαφορετικού τύπου κινήσεις επισκεπτών του πάρκου: ποδήλατο, πεζοί και αμαξάκια μωρών, roller skating, ιπασία, jogging.

- Οι καμπύλες των πεζοδρόμων, η φύση του εδάφους, το μήκος των μονοπατιών, είναι παράμετροι που επηρεάζουν την κίνηση και τον τύπο της δραστηριότητας.
- Το «δροσερό» δίκτυο θα χρησιμοποιήσει σκίαστρα και υδάτινα στοιχεία για ένα βέλτιστο αποτέλεσμα δροσιάς σε εξωτερικό χώρο ώστε να μπορεί να χρησιμοποιείται το πάρκο ακόμα και τα μεσημέρια του καλοκαιριού.

### 5.3.2.2 2<sup>ο</sup> ΒΡΑΒΕΙΟ: ΝΟΥΚΑΚΗΣ Α., ΜΠΑΜΠΑΛΟΥ – ΝΟΥΚΑΚΗ Π., ΑΓΟΡΑΣΤΙΔΟΥ Β., ΙΩΑΝΝΙΔΟΥ Λ., ΑΘΗΝΑ

Επειδή, κατά την άποψη των μελετητών η έκταση του πάρκου είναι τεράστια, έχει εξαλειφθεί το φυσικό ανάγλυφο και ο χώρος λόγω της χρήσης του αεροδρομίου είναι αυστηρά οριοθετημένος και αποκλεισμένος από την περιβάλλοντα πόλη. Προτείνεται λοιπόν η οργάνωσή του με την εισαγωγή ενός συστήματος - πλέγματος, πάνω στο οποίο αρθρώνονται οι επί μέρους τόποι – έννοιες. Η έκταση του Μητροπολιτικού πάρκου χωροθετείται κατά μήκος του συμπλέγματος των αεροδιαδρόμων σε μία πλατειά ζώνη παράλληλη ως προς το θαλάσσιο μέτωπο. Η ζώνη αυτή συνδέεται με τον αστικό ιστό και την παραλιακή ζώνη με μια σειρά εγκάρσιων αξόνων. Η πολεοδομική ανάπτυξη, οργανώνεται κυρίως στο ανατολικό και νοτιοανατολικό τμήμα, ως συνέχεια του οικιστικού ιστού του Δήμου Ελληνικού.



**Εικόνα 5.3.2.2.1:** Σύστημα - πλέγμα  
**Πηγή:** ΟΡΣΑ, 2004<sup>β</sup>

Συγκεκριμένα, ο χώρος του αεροδρομίου γίνεται αντιληπτός ως ένας εγκαταλειμμένος τόπος, που κινδυνεύει να κατασπαραχθεί από την εκμετάλλευση και από έναν προγραμματισμό, που θα εξαφανίσει κάθε ίχνος και κάθε ταυτότητα. Επιδιώχθηκε να κρατηθεί η αίσθηση του τόπου και η μνήμη του ως χώρου του αεροδρομίου, με τη διατήρηση του κύριου διαδρόμου ως κεντρικού λειτουργικού και οργανωτικού άξονα. Το πιο ισχυρό από τα συστήματα, που έχουν εγγραφεί στον τόπο του Ελληνικού, είναι τα ίχνη των αεροδιαδρόμων. Ο δυναμισμός της έντονης

γραμμικότητάς τους εκφράζεται χωρικά σαν απόλυτο υπερβατικό «κοσμικό» τοπίο με κυρίαρχο τον ουρανό και τους μακρινούς ορίζοντες.

Το πάρκο χωροθετείται κατά μήκος του συμπλέγματος των αεροδιαδρόμων, δημιουργεί μια έκταση πρασίνου ως συνέχεια της περιοχής του Γκολφ και συσχετίζεται άμεσα με το θαλάσσιο μέτωπο. Η πολεοδομική ανάπτυξη οργανώνεται στο ανατολικό και νοτιοανατολικό τμήμα της περιοχής, ως συνέχεια του οικισμού του Ελληνικού. Μια σειρά από εγκάρσιους άξονες – πορείες ψηλού πρασίνου τέμνουν ρυθμικά το πάρκο και συνδέουν την ενδοχώρα με την παραλιακή ζώνη, λειτουργώντας ως είσοδοι, ως χώροι μετάβασης, ως προέκταση του φυσικού στοιχείου στον ιστό της πόλης.



**Εικόνα 5.3.2.2.2:** Η ιδέα του 2<sup>ου</sup> βραβείου  
**Πηγή:** ΟΡΣΑ, 2004<sup>β</sup>

Τα δύο άκρα του αεροδιαδρόμου αποτελούν πόλους, με αντιθετικό νοηματικό και συμβολικό περιεχόμενο. Το βόρειο γειτνιάζει με έντονα αστικές περιοχές. Συμβολίζει τον δυναμικό χρόνο της καθημερινής, αέναης δράσης και εξέλιξης. Το νότιο οργανώνεται ως μνημειακό τοπίο, που αναφέρεται στο εγκαταλειμμένο αεροδρόμιο. Συμβολίζει τον στατικό χρόνο της μνήμης. Το νερό, εκτείνεται παράλληλα στον κεντρικό άξονα και διατρέχει το σύνολο του χώρου ως νοηματικό και συμβολικό στοιχείο, σχηματική απεικόνιση της Μεσογείου. Οι περιοχές μετάβασης από το αστικό στο φυσικό, λειτουργούν ως ζώνες σύγκρουσης και αλληλοσυμπλήρωσης νοημάτων και λειτουργιών.

Το πάρκο αρθρώνεται σε τρεις ζώνες οι οποίες αντιστοιχούν στις έννοιες της σταθερότητας, της περιοδικότητας και του εφήμερου:

- Η Ζώνη Α, μεταξύ της πολεοδομημένης περιοχής και του κυρίως Πάρκου όπου προτείνονται μεσογειακές καλλιέργειες.



- Η Ζώνη Β, ένα τεχνητό τοπίο με έντονη την αίσθηση της εποχικότητας.
- Η Ζώνη Γ, χαρακτηρίζεται ως ζώνη διακριτών τόπων και επιδιώκεται η δημιουργία ενός συστήματος ευέλικτου, που να επαναπροσδιορίζεται στην εξέλιξη του χρόνου.

Οι γραμμικές, υψηλές και χαμηλές, εκτεταμένες φυτεύσεις, χρησιμοποιούνται ως εργαλείο οργάνωσης και διαχείρισης χωρικών ποιοτήτων. Οι εποχικές εναλλαγές και μεταμορφώσεις συμβάλλουν στην αντίληψη της έννοιας του κυκλικού χρόνου.

### 5.3.2.3 3<sup>ο</sup> ΒΡΑΒΕΙΟ: MARC BOURGEOIS - ΣΤΥΛΙΑΝΗ ΔΑΟΥΤΗ, ΠΑΡΙΣΙ

Και εδώ ο χώρος οργανώνεται γύρω από τέσσερις εγκάρσιους άξονες με βασικότερο ένα κατά μήκος του παλαιού διαδρόμου (βορράς - νότος): «Προμενάδα της Πέμπτης Ουσίας». Ο άξονας αυτός αποτελεί και το ισχυρότερο δομικό στοιχείο του πάρκου, που πέρα από την συμβολική αναφορά στη παλαιά λειτουργία του χώρου, οργανώνει τις δραστηριότητες και την κύρια κίνηση, πληροφόρηση εξυπηρέτηση και αναψυχή των επισκεπτών του πάρκου. Επιμέρους ζώνες του πάρκου οργανώνονται γύρω από τέσσερις «κήπους» με διαφορετικούς χαρακτήρες και λειτουργίες. Παράλληλα οργανώνονται και τρεις εκτεταμένες ζώνες δάσους.

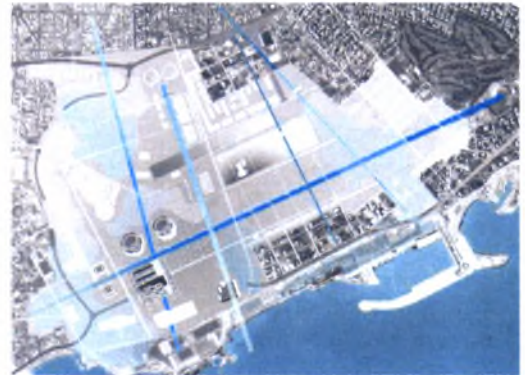
Σύμφωνα με τους μελετητές, ο σχεδιασμός του Μητροπολιτικού Πάρκου του Ελληνικού σχηματοποιείται με αφετηρία τα όριά του και με τον περιβάλλοντα πολεοδομικό ιστό να επεκτείνεται στο εσωτερικό του. Οι περιοχές πολεοδομικής ανάπτυξης σχεδιάζονται ως φυσική συνέχεια των υφιστάμενων αναλαμβάνοντας μεταβατικό ρόλο ανάμεσα στο παλιό και το καινούριο, την ανθρώπινη παρέμβαση και τη φύση.

Το πάρκο τείνει να λειτουργήσει σαν σύνδεσμος ανάμεσα σε περιοχές, που για μεγάλο διάστημα είχαν παραμείνει χωρισμένες. Άξονες στη διεύθυνση ανατολής – δύσης αποκαθιστούν τη φυσική σχέση ανάμεσα στις υπώρειες του Υμηττού και τις ακτές του Σαρωνικού. Σε καθένα από αυτούς ανατίθεται διαφορετική λειτουργία,



πολλαπλασιάζοντας έτσι τις δυνατότητες να πραγματοποιηθεί αυτή η σύνδεση. Τέσσερις πεζόδρομοι συνοψίζουν τις προθέσεις του σχεδιασμού, προσφέροντας ο καθένας από αυτούς μια διαφορετική αίσθηση στους επισκέπτες. Αναπτυσσόμενοι παράλληλα, αλλά κατά διαφορετικό ο καθένας τρόπο, λειτουργούν ανεξάρτητα, χωρίς να συναντώνται. Ανάμεσά τους οργανώνονται τέσσερις κήποι με διαφορετικά θέματα, χώροι δραστηριοτήτων και τρεις εκτεταμένες ζώνες πυκνού πρασίνου.

Τέλος μία απλή κίνηση, μία γραμμή από το βορρά στο νότο, επηρεάζει το πάρκο σε όλο του το μήκος. Αυτή η γραμμή αποτελεί την ουσία του πάρκου. Οι αρχαίοι Έλληνες πίστευαν ότι η πεμπτουσία συσχετίζει και συνενώνει τα τέσσερα πρωταρχικά στοιχεία που αποτελούν την αρχή του παντός. Η Φωτιά, το Νερό, ο Αέρας και η Γη συμβολίζονται στο πάρκο από τους τέσσερις πεζοδρόμους και επαναπροσδιορίζονται από ένα πέμπτο στοιχείο, τον πεζόδρομο του παλαιού διαδρόμου, που προσφέρει στους επισκέπτες εξυπηρετήσεις, όπως περίπτερα πληροφοριών και καταστήματα.



**Εικόνα 5.3.2.3.1:** Η ιδέα του 3<sup>ου</sup> βραβείου  
**Πηγή:** ΟΡΣΑ, 2004<sup>7</sup>

Η συνένωση αυτή δομείται πάνω στην ισχυρότερη βάση, που διέθετε το αεροδρόμιο: τον διάδρομο προσγειώσεως. Η ανάμνηση του αεροδρομίου αποτελεί την ουσία του πάρκου.

## 5.4 ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΠΡΟΤΑΘΕΙ ΓΙΑ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ

Κατά καιρούς έχουν διατυπωθεί διάφορα εναλλακτικά σενάρια και σχέδια σχετικά με την αξιοποίηση του χώρου του πρώην αεροδρομίου. Τα πιο σημαντικά συνιστούν εκείνα για τη δημιουργία πίστας για Formula 1 και της χωροθέτησης του γηπέδου του Παναθηναϊκού.

### *5.4.1 ΣΧΕΔΙΑ ΓΙΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΠΙΣΤΑΣ FORMULA 1*

Συχνοί είναι οι αγώνες επίδειξης (Dragsters) που γίνονται στο πρώην Αεροδρόμιο, καλλιεργώντας το κλίμα για τη δημιουργία πίστας Formula 1 στο χώρο. Αρκετές φορές μάλιστα τον τελευταίο καιρό, εμφανίζονται δημοσιεύματα στον τύπο, όπου εμπειρογνώμονες, «ειδικοί» και μεγιστάνες της αυτοκινητοβιομηχανίας υποκλίνονται μπροστά στην καταλληλότητα του χώρου του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού για πίστα αγώνων.

Σύμφωνα με δημοσιεύματα, κατά την προεκλογική περίοδο του 2002, ο Χρήστος Παπουτσής ζήτησε να δημιουργηθεί η πίστα για τους αγώνες Φόρμουλα 1 (που βεβαίως λείπει από την πρωτεύουσα), που θα εντάσσεται στον χώρο του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού.

Ωστόσο, κατηγορηματικά αντίθετος στην υλοποίηση αυτής της ιδέας εντός των ορίων του Ελληνικού τάχθηκε ο υπουργός του ΠΕΧΩΔΕ κ. Γ. Σουφλιάς. Έχει τονίσει μάλιστα, ότι στο παλιό αεροδρόμιο προβλέπεται να κατασκευαστεί μητροπολιτικό πάρκο και πως είναι αδιανόητο μέσα στον οικιστικό ιστό του Λεκανοπεδίου να γίνει μια παρέμβαση που συνεπάγεται τσιμέντο και άσφαλτο.

Έχει υπογραμμίσει όμως ότι δεν είναι αντίθετος στη δημιουργία μιας τέτοιας πίστας στην Ελλάδα, διευκρινίζοντας πως υπάρχουν άλλοι χώροι (όπως ο Ορχομενός και η Πάτρα), οι οποίοι όμως θα πρέπει να βρίσκονται έξω από τον οικιστικό ιστό άλλων μεγάλων πόλεων.

### 5.5.2 ΣΧΕΔΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΓΗΠΕΔΟΥ ΤΟΥ ΠΑΝΑΘΗΝΑΪΚΟΥ

Το 2002, προσφέρθηκε από την πολιτική ηγεσία του υπουργείου ΠΕΧΩΔΕ χώρος για να κατασκευαστεί το γήπεδο του Παναθηναϊκού, εντός πάλι των ορίων του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού.

Ωστόσο στην περιοχή της νοτιοανατολικής Αθήνας, εκδηλώθηκαν αντιδράσεις τόσο για το συγκεκριμένο ζήτημα της μεταφοράς του γηπέδου ποδοσφαίρου στο Ελληνικό, όσο και για το συνολικότερο ζήτημα της παραχώρησης της δημόσιας γης και της δημόσιας περιουσίας σε ιδιώτες για εκμετάλλευση. Συγκροτήθηκε μάλιστα Επιτροπή συνεργαζόμενων τοπικών φορέων από 13 Δήμους της νοτιοανατολικής Αθήνας και τον Πειραιά, η οποία προέβη σε εκδήλωση διαμαρτυρίας. ( Τότσικας, 25-12-2004)

Ο υπουργός ΠΕΧΩΔΕ κ. Γ. Σουφλιάς, τον Μάρτιο του 2005 δήλωσε ότι, εκτός από την οικοπεδοποίηση των 1.000 στρεμμάτων, ένας χώρος 45 στρεμμάτων τουλάχιστον θα παραχωρηθεί για το γήπεδο της ΠΑΕ ΠΑΟ, ενώ, όπως είναι γνωστό, 2.500 στρέμματα στα οποία περιλαμβάνονται οι αθλητικές εγκαταστάσεις έχουν ήδη παραχωρηθεί στην “Ολυμπιακά Ακίνητα ΑΕ” και προβλέπεται η αξιοποίησή τους από ιδιώτες. Ο υπουργός είχε υποσχεθεί ακόμα ότι ο περιβάλλον χώρος αυτών των εγκαταστάσεων θα αποτελέσει μέρος του πάρκου.

Τελικά, έπειτα από άρνηση της πρότασης από μέρος της ΠΑΕ Παναθηναϊκού για την χωροθέτηση του γηπέδου στο Ελληνικό, για τις ανάγκες κατασκευής του νέου γηπέδου αποφασίστηκε να παραχωρηθεί μέρος του Ελαιώνα.

## 5.6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στη μελέτη των τεσσάρων δήμων – ΑΣΠΑ Α.Ε. εξετάζεται ο χώρος με προοπτική δημιουργίας ενός υπερτοπικού πόλου αναψυχής. Η μελέτη κινείται σε τρεις βασικούς άξονες: πράσινο, πολιτισμός και αναψυχή. Συνεπώς στο πάρκο δεν προβλέπονται ούτε οικισμοί, ούτε επαγγελματικές χρήσεις. Γίνεται επίσης δεκτή η χωροθέτηση των ολυμπιακών εγκαταστάσεων<sup>5</sup>, η δημιουργία εκθεσιακού κέντρου και η ενοποίηση του χώρου του αεροδρομίου με την παραλία και τις αθλητικές εγκαταστάσεις του Αγίου Κοσμά.

Ανάπτυξη κατοικίας όμως και οικονομικές δραστηριότητες προβλέπονται από τη μελέτη του ΕΜΠ καθώς και από τον Διεθνή Αρχιτεκτονικό Διαγωνισμό, που στηρίχθηκε στο Ερευνητικό πρόγραμμα του ΟΡΣΑ – ΕΜΠ. Οι χρήσεις αυτές αποσκοπούν στην εξοικονόμηση κεφαλαίων για την πολιτεία, που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν για την κατασκευή του πάρκου, την συντήρησή του και τη δημιουργία πρασίνου στις πυκνοδομημένες και επιβαρημένες περιοχές του λεκανοπεδίου, σύμφωνα με εξαγγελίες του υπουργού ΠΕΧΩΔΕ.

Ωστόσο οι χρήσεις αυτές δε γίνονται δεκτές από τη μελέτη των τεσσάρων δήμων, καθώς θεωρείται ότι υποβαθμίζει τη σημασία και τον ρόλο του πάρκου, μειώνοντας παράλληλα τη συνολική του έκταση.

Η διαχείριση της μισής περίπου από την έκταση που προορίζεται για δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου (2210 στρέμματα – περιβάλλον χώρος ολυμπιακών εγκαταστάσεων), έχει αποδοθεί από τα τέλη του 2004 στην εταιρεία «Ολυμπιακά Ακίνητα Α.Ε.», η οποία έχει το δικαίωμα της εκμετάλλευσης, παραχώρησης και εκμίσθωσης σε ιδιώτες, όπως αυτή κρίνει. Επίσης, μία έκταση 200 στρεμμάτων παραχωρήθηκε από το 2001 στην εταιρεία «Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα Α.Ε.» με σκοπό τη διεξαγωγή εμπορικών εκθέσεων και άλλων δραστηριοτήτων, ενώ οι

---

<sup>5</sup> Εδώ οφείλουμε να σημειώσουμε πως η μελέτη της ΑΣΠΑ Α.Ε. είναι προγενέστερη της κοινής υπουργικής απόφασης 28788/6978/01, με την οποία το Ελληνικό μετατρέπεται σε Ολυμπιακό Πόλο. Για τον λόγο αυτό δε λαμβάνονται υπόψη οι ολυμπιακές εγκαταστάσεις του Ελληνικού, παρά μόνο το Ιστιοπλοϊκό Κέντρο.

υπόλοιποι χώροι εποπτεύονται από το ΥΠΕΧΩΔΕ και την Κτηματική Εταιρεία Δημοσίου.

Ο σχεδιασμός για κατασκευή του Συνεδριακού-Εκθεσιακού Κέντρου της Αθήνας στο Ελληνικό, προβλέπεται ακόμη να αναπτυχθεί στο κτίριο του πρώην Ανατολικού Αεροσταθμού και να καταλάβει μια έκταση 170 στρεμμάτων έχοντας μέγιστη δομημένη επιφάνεια 51.000 τ.μ., η οποία κατανέμεται μεταξύ συνεδριακών και εκθεσιακών δραστηριοτήτων. Προβλέπεται, επίσης, για τις ανάγκες του Κέντρου, η κατασκευή ξενοδοχείου κατηγορίας 5 αστέρων με μέγιστη δομημένη επιφάνεια 20.000 τ.μ. πέραν της συνολικής δομημένης επιφάνειας του Συνεδριακού-Εκθεσιακού Κέντρου.

Από τα παραπάνω γίνεται αντιληπτό πως τα σχέδια για δημιουργία πίστας Formula 1 και κατασκευής του ποδοσφαιρικού γηπέδου του Παναθηναϊκού, θα περιορίζαν ακόμη περισσότερο την έκταση του Μητροπολιτικού Πάρκου και στην πρώτη περίπτωση θα προέκυπτε θέμα συμβατότητας των χρήσεων.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΜΕΤΑΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ

Η τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 στην Αθήνα συνέστησε έργο μείζονος εθνικής σημασίας, με σκοπό να προάγει την αθλητική και οικονομική ανάπτυξη και τη διεθνή προβολή της χώρας, να συμβάλλει στην ορθολογική χωροταξική οργάνωση και βιώσιμη ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής της πρωτεύουσας και απέβλεψε κυρίως:

- Στην ενίσχυση της ανταγωνιστικής παρουσίας της χώρας στο διεθνή και ευρωπαϊκό χώρο και στον ευρύτερο μεσογειακό και βαλκανικό της περίγυρο.
- Στην ανάδειξη της Αθήνας ως Μητροπολιτικής Πρωτεύουσας διεθνούς και ευρωπαϊκής ακτινοβολίας, κέντρου παροχής υπηρεσιών ποιότητας και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων σε τομείς αιχμής.
- Στη δημιουργία σύγχρονων αθλητικών, πολιτιστικών, τουριστικών και κοινωνικών υποδομών που θα εξυπηρετούν τόσο την ευρύτερη περιοχή της Αθήνας όσο και το σύνολο της χώρας.
- Στην ανάδειξη συστήματος πόλων υπερτοπικής σημασίας που θα εξυπηρετούν ζωτικές λειτουργίες ολόκληρου του Μητροπολιτικού συγκροτήματος της Αθήνας.
- Στην ανάδειξη, αποκατάσταση, βιώσιμη ανάπτυξη και ολοκληρωμένη διαχείριση του παράκτιου μετώπου της πρωτεύουσας στο Σαρωνικό, ως υπερτοπικής ζώνης αθλητισμού, αναψυχής, πολιτιστικών δραστηριοτήτων και σύγχρονων και ήπιων τουριστικών υποδομών.
- Στην προστασία, ανάδειξη και διατήρηση περιοχών φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς της Αττικής, καθώς και στην ανάδειξη και προβολή της ιστορικής, πολιτιστικής και αισθητικής φυσιογνωμίας της πόλης.

## 6.1 ΟΙ ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΙ ΑΓΩΝΕΣ ΩΣ ‘ΜΕΓΑΛΟ ΓΕΓΟΝΟΣ’

Στην περίπτωση των Ολυμπιακών Αγώνων, παρόλο την περιορισμένη χρονική τους διάρκεια (2 εβδομάδες), υπάρχουν σημαντικές μακροχρόνιες οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις στο σύνολο της οικονομικής δραστηριότητας των πόλεων όπου διεξάγονται, τουλάχιστον μιας δεκαετίας.

Από μακροοικονομικής σκοπιάς, οι Ολυμπιακοί Αγώνες μπορούν να αναλυθούν ως μια θετική διαταραχή της ζήτησης (positive demand stock), για τη διοργανώτρια πόλη, η οποία αρχίζει από την χρονική περίοδο ανάθεσης των αγώνων και τελειώνει με την τέλεση των αγώνων (Παπανίκος, 1999:26).

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες μπορούν να χαρακτηριστούν ως ένα Τουριστικό Αθλητικό Γεγονός (sport – event tourism), το σημαντικότερο αυτής της κατηγορίας. Τα οφέλη που μπορεί να αποκομίσει η διοργανώτρια πόλη από το γεγονός αυτό είναι πολύ σημαντικά. Συγκεκριμένα:

- Η επίτευξη ενός υψηλού βαθμού οικονομικής και πολιτιστικής ανάπτυξης.
- Η προσέλκυση τουριστών υψηλού εισοδήματος και ποιότητας και η δημιουργία μιας μόνιμης (επαναληπτικής) τουριστικής πελατείας.
- Η δημιουργία μιας ισχυρής τουριστικής εικόνας για την πόλη και τη χώρα στο εξωτερικό.
- Η δημιουργία και ο εκσυγχρονισμός των αστικών και ειδικότερα των τουριστικών υποδομών.
- Η δημιουργία εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού στους οργανωτικούς, χρηματοοικονομικούς και διοικητικούς τομείς, με έμφαση στην τέλεση ειδικών γεγονότων (events). (Μεταξάς και Αυγερινού, 2004)

Κάθε Ολυμπιακή Πόλη δημιουργεί μια ‘παραγόμενη τελική εικόνα’ την οποία θέτει ως κύριο στόχο. Η εικόνα αυτή στηρίζει άμεσα ή έμμεσα την συνολική ανάπτυξη και ανταγωνιστικότητα της κάθε διοργανώτριας πόλης διεθνώς. Το γεγονός αυτό υποδηλώνει την σημαντικότητα των Ολυμπιακών Αγώνων ως ‘μεγάλο γεγονός’ με τεράστιο αντίκτυπο στις πόλεις που αναλαμβάνουν την τέλεσή τους. Στον πίνακα που

ακολουθεί παρουσιάζονται οι ‘παραγόμενες τελικές εικόνες’ των Ολυμπιακών πόλεων από το 1956 έως το 2004.

**Πίνακας 6.1.1:** Οι παραγόμενες τελικές εικόνες των Ολυμπιακών πόλεων

Χρόνος τέλεσης	Ολυμπιακές Πόλεις	Παραγόμενες τελικές εικόνες
2004	Αθήνα	Μη εμπορευματοποίηση των Αγώνων και αναβάθμιση της Αθήνας
2000	Σίδνεϋ	Μεγάλη γιορτή του αθλητισμού και της νεολαίας
1996	Ατλάντα	Έμφαση στην οικονομική πτυχή των Αγώνων
1992	Βαρκελώνη	Πλήρης εκσυγχρονισμός της πόλης
1988	Σεούλ	Μακροχρόνια βελτίωση της ποιότητας ζωής και του περιβάλλοντος
1984	Λος Άντζελες	Οργάνωση επιτυχημένων Αγώνων, κυρίως από οικονομικής πλευράς
1980	Μόσχα	Αγώνες γοήτρου και παρουσίασης των γενικότερων επιτευγμάτων της χώρας
1976	Μόντρεαλ	Η δημιουργία μεγάλων υποδομών
1972	Μόναχο	Άψογη και απλή οργάνωση
1968	Μεξικό	Οικονομική ανάπτυξη του Μεξικού
1964	Τόκιο	Άψογη οργάνωση και φιλοξενία
1960	Ρώμη	Δημιουργία κτιριακών και μεταφορικών υποδομών
1956	Μελβούρνη	Οικονομική ανάπτυξη της Πολιτείας και της Αυστραλίας

**Πηγή:** Παπανίκος (1999), ίδια επεξεργασία

Ακολουθώντας τη διεθνή εμπειρία της δεκαετίας του '90 που έδειξε ότι η φιλοξενία μεγάλων διεθνών διοργανώσεων – mega events - μπορεί να λειτουργήσει ως «καταλύτης» από τις πόλεις για την άρση των χωρικών μειονεκτημάτων τους, την αναβάθμιση της ποιότητας του αστικού χώρου, τη βελτίωση της εικόνας του αστικού τοπίου και την ανέλιξη στην ιεραρχία του ευρωπαϊκού και του παγκόσμιου αστικού δικτύου (Andranovich κ.ά. 2001, Γοσποδίνη 2000, Σημαιοφορίδης 1997), οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004 αποτέλεσαν για την Αθήνα ευκαιρία και ταυτόχρονα πρόκληση. Παρόλο που ούτε το κράτος ούτε και η επίσημη Οργανωτική Επιτροπή των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 το έχουν διατυπώσει σαφώς και

κατηγορηματικά, οι απόψεις συγκλίνουν ότι ο στρατηγικός στόχος της υποψηφιότητας της Αθήνας, αλλά και της προετοιμασίας της πόλης για τους Ολυμπιακούς Αγώνες, ήταν η ενίσχυση των αναπτυξιακών προοπτικών της και η αναβάθμισή της σε μητροπολιτικό κέντρο της νοτιοανατολικής Ευρώπης (Οικονόμου κ.ά. 2001).

Αυτό ενισχύεται και από το γεγονός ότι το 95% των έργων που κατασκευάστηκαν για τους Ολυμπιακούς του 2004 δεν είναι προσωρινές αλλά μόνιμες κατασκευές με σκοπό να αναπλαστούν για να επαναχρησιμοποιηθούν μετά το 2004. Αρχικά, όλες οι αθλητικές εγκαταστάσεις είναι μόνιμες κατασκευές και παρέμειναν μετά την λήξη των Αγώνων, ώστε να αποτελέσουν τη μελλοντική αθλητική υποδομή της πόλης που θα ανήκει στους δήμους, την κεντρική κυβέρνηση και τους αθλητικούς συνδέσμους. Στη συνέχεια, οι νέες μεταφορικές υποδομές (μετρό, τραμ, αυτοκινητόδρομοι) καθώς και οι αναπλάσεις περιοχών όπως ο Φαληρικός Όρμος, θα παραμείνουν στην πόλη και φυσικά θα βελτιώσουν τη λειτουργία και την εικόνα του αστικού χώρου. Ακόμη, οι νέες κτιριακές εγκαταστάσεις και οι οικιστικές αναπτύξεις όπως για παράδειγμα το Ολυμπιακό Χωριό, το Παραολυμπιακό Χωριό θα μετατραπούν από κατοικίες αθλητών σε εργατικές κατοικίες, ενώ το συγκρότημα κτιρίων που θα φιλοξενήσει μέσα μαζικής ενημέρωσης και τους δημοσιογράφους, αναμένεται να μετατραπεί σε κτίρια γραφείων για το υπουργείο Παιδείας, σε Αρχηγείο της Αστυνομίας και σε φοιτητικές εστίες.

Και μόνο η μονιμότητα των νέων έργων, πέρα από κάθε αξιολόγησή τους, συνηγορεί ότι θα υπάρξει θετική επίδραση στις αναπτυξιακές προοπτικές της πόλης. Ωστόσο, ο βαθμός επίδρασής τους δεν είναι εύκολο να προβλεφθεί, καθώς η Αθήνα φαίνεται να ακολουθεί διαφορετική στρατηγική σε σχέση με την κυρίαρχη διεθνή εμπειρία. Σε αντίθεση με το μοντέλο της Βαρκελώνης (Garcia-Ramon 2000, Marshall 2000, Balibrea 2001) αλλά και άλλων πόλεων (όπως για παράδειγμα η Σεβίλλη, η Γλασκόβη, η Λισσαβόνα, το Μπιλμπάο κ.ά.) που εκμεταλλεύτηκαν μεγάλες διεθνείς διοργανώσεις για να αναπλάσουν μια κεντρική υποβαθμισμένη αστική περιοχή, η Αθήνα δεν εφάρμοσε ανάλογη στρατηγική. Αν και υπήρχαν υποβαθμισμένες περιοχές στο κέντρο της Αθήνας – όπως για παράδειγμα η περιοχή του Ελαιώνα –, τα διαφορετικού χαρακτήρα και σημασίας έργα που συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με την προετοιμασία της πόλης για τους Αγώνες εμφανίζονται διασκορπισμένα στον ιστό

της πόλης, χωρίς ιδιαίτερη συγκέντρωση σε μια συγκεκριμένη περιοχή, με εξαίρεση ίσως το ιστορικό κέντρο της πόλης.

Αυτή η στρατηγική επιλογή της Αθήνας έρχεται επίσης σε αντίθεση με τα συμπεράσματα πρόσφατων ερευνών σε ευρωπαϊκές πόλεις (Scott 1997, Newman και Smith 2000) που δείχνουν ότι οι θετικές επιπτώσεις από τις νέου τύπου αστικές οικονομίες του πολιτισμού και του ελεύθερου χρόνου στην αναπτυξιακή προοπτική μιας πόλης πολλαπλασιάζονται, όταν οι επενδύσεις σε νέα έργα πολιτιστικής υποδομής και νέους χώρους αθλητισμού και αναψυχής εστιάζονται σε μια συγκεκριμένη περιοχή της πόλης, η οποία μετασχηματίζεται ριζικά και σηματοδοτεί το νέο αστικό τοπίο. Στο πλαίσιο αυτό, το μοντέλο της Αθήνας (scattered model) αντιτίθεται στη διεθνή εμπειρία και μπορεί να θεωρηθεί ως εναλλακτική στρατηγική προώθησης μιας πολυπυρηνικής αστικής ανάπλασης και οικονομικής αναζωογόνησης.

## 6.2 Η ΜΕΤΑΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

Το χρονικό διάστημα 2005 – 2011 αποτελεί την μεταολυμπιακή περίοδο, η οποία είναι άκρως σημαντική για την πόλη της Αθήνας, την περιφέρεια της Αττικής και την υπόλοιπη Ελλάδα, από την στιγμή που συνδέεται με τη διαχείριση, την υποστήριξη και τη διατήρηση της εικόνας που δημιουργήθηκε για την Αθήνα και τους αγώνες κατά την διάρκεια αυτών. (Μεταξάς και Αυγερινού, 2004)

Η μεταολυμπιακή περίοδος οφείλει να χαρακτηριστεί από την συνολική προσπάθεια όλων των δυνάμεων στο εσωτερικό περιβάλλον της πόλης της Αθήνας, με στόχο την επίτευξη της ανταγωνιστικότητας της πόλης και την εδραίωσή της στο διεθνές σύστημα ιεράρχησης των μητροπολιτικών κέντρων. Στα πλαίσια αυτής της προσπάθειας η πόλη θα πρέπει να σχεδιάσει, να αναπτύξει και να υλοποιήσει μία συνολική στρατηγική, η οποία θα της εξασφαλίσει την αποτελεσματική προώθηση της εικόνας της πόλης στο διεθνές και ανταγωνιστικό περιβάλλον, συμβάλλοντας ουσιαστικά στην οικονομική ανάπτυξη της ευρύτερης περιφέρειάς της, αλλά επιφέροντας παράλληλα οφέλη στο σύνολο της ελληνικής επικράτειας.



Στον πίνακα που ακολουθεί παρατίθενται τα οικονομικά οφέλη και κόστη για μια διοργανώτρια πόλη κατά την προ-ολυμπιακή, την ολυμπιακή και την μεταολυμπιακή περίοδο.

<b>Πίνακας 6.2.1: Οικονομικά οφέλη και κόστη Ολυμπιακών Αγώνων</b>		
	<b>Οφέλη</b>	<b>Κόστη</b>
Προ-ολυμπιακή περίοδος	Τουρισμός Κατασκευαστικές δραστηριότητες	Επενδυτική δαπάνη Επιχειρησιακά κόστη προετοιμασίας (συμπεριλαμβανομένου και του κόστους υποψηφιότητας) Χαμένα οφέλη από προγράμματα που δεν υλοποιήθηκαν
Ολυμπιακή περίοδος	Τουρισμός Στάδια και υποδομές Ολυμπιακές εργασίες Έσοδα Αγώνων (εισιτήρια, τηλεοπτικά δικαιώματα, σπόνσορες κ.ά.)	Επιχειρησιακές δαπάνες που συνδέονται με τους Αγώνες Συνωστισμός Χαμένα οφέλη από προγράμματα που δεν υλοποιήθηκαν
Μετα-ολυμπιακή περίοδος	Τουρισμός Στάδια και υποδομές Ανθρώπινο δυναμικό Αστική αναγέννηση Διεθνής φήμη	Συντήρηση σταδίων και υποδομών Χαμένα οφέλη από προγράμματα που δεν υλοποιήθηκαν

**Πηγή:** ίδια επεξεργασία

Η μεταολυμπιακή χρήση των υποδομών, των εγκαταστάσεων και του εξοπλισμού, αναμένεται να παράγει ουσιαστικά οικονομικά πλεονεκτήματα για την περιοχή της Αθήνας, σύμφωνα με την έκθεση του OECD που δημοσιεύτηκε το 2004 για την Αθήνα. Οι επενδύσεις που έγιναν για την έκβαση των Αγώνων βελτίωσαν την εικόνα της πόλης, επιτρέποντας στις αστικές περιοχές και στην ενδοχώρα να αναπτυχθούν ως ένας διεθνής τόπος συγκέντρωσης γύρω από τον τουρισμό, τις επιχειρηματικές συμβάσεις, τις αθλητικές διοργανώσεις και άλλα Μεγάλα Γεγονότα. Ωστόσο, ο στόχος αυτός αποτελεί μια πρόκληση και απαιτεί καινοτόμες προσεγγίσεις για την αναδιαμόρφωση και τη διαχείριση της γης και των κτιρίων, ώστε να επιτύχει τόσο μεσοπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα, υγιή οικονομικά και κοινωνικά αποτελέσματα για όλους τους ενδιαφερομένους (κάτοικους, κυβερνήσεις και ιδιώτες επενδυτές).

Η διαχείριση, αξιοποίηση και εκμετάλλευση ακινήτων γενικότερα, αποτελεί δραστηριότητα με σημαντική και ολοένα αυξανόμενη συμμετοχή και επίδραση στα βασικά μεγέθη της ελληνικής οικονομίας και στους ρυθμούς ανάπτυξης της χώρας.

Ωστόσο, πολλά προβλήματα παρουσιάζονται και αυξάνουν τον βαθμό δυσκολίας αξιοποίησής τους. Ορισμένα από αυτά και τα πιο σημαντικά είναι:

- η γραφειοκρατία και οι νομικές δεσμεύσεις των δημόσιων φορέων, σε ότι αφορά την απαιτούμενη ευελιξία προσέλκυσης ιδιωτικών κεφαλαίων,
- οι αλληλοσυγκρουόμενες διατάξεις μεταξύ των συναρμόδιων υπουργείων (ΥΠΕΧΩΔΕ, Πολιτισμού, Οικονομίας και Οικονομικών, κλπ), οι οποίες σε πολλές περιπτώσεις καθιστούν αδύνατη την υλοποίηση ακόμα και υπογεγραμμένων συμβάσεων μεταξύ του δημοσίου και ιδιωτών αποθαρρύνοντας του επενδυτές, οι οποίοι μέχρι σήμερα τηρούν στάση αναμονής και θεωρούν την εμπλοκή τους σε τέτοιας μορφής δραστηριότητες υψηλού επενδυτικού ρίσκου,
- οι χρονοβόρες διαδικασίες πολεοδόμησης και αλλαγής των χρήσεων γης, οι οποίες συνήθως έπονται της ζήτησης και δεν εναρμονίζονται με τις συνθήκες και τα δεδομένα της κτηματαγοράς. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα να μην υπάρχει επαρκής ζήτηση και κυρίως αποτελεσματική προσέγγιση της βέλτιστης δυνατής αξιοποίησης των ακινήτων.

Τα προβλήματα αυτά επεκτείνονται και στα Ολυμπιακά Ακίνητα. Έχει επικρατήσει να θεωρείται ότι μείζον ζήτημα της μεταολυμπιακής Αθήνας είναι η «αξιοποίηση» των έργων. Ωστόσο, η προσέγγιση αυτή εξαντλείται στην αναζήτηση τρόπων για την εκποίηση ή τη μεταβίβαση των εγκαταστάσεων. Τα έργα υποδομών όμως, δε μπορούν να καταστήσουν την Αθήνα διεθνές κέντρο από μόνα τους. Αυτό που χρειάζεται για την επίτευξη αυτού του στόχου είναι ένα συγκροτημένο αναπτυξιακό σχέδιο. (Κωβαίος, 2006: Α10)

Όπως επισημαίνουν έλληνες ειδικοί και στελέχη με εμπειρία από τη φάση προετοιμασίας των Αγώνων, χαρακτηριστικό δείγμα του προβληματικού τρόπου με

τον οποίο η αντιμετώπιζει η κυβέρνηση την πολύτιμη κληρονομιά που έχει στα χέρια της, είναι η καθυστέρηση που επιδεικνύει το ΥΠΕΧΩΔΕ ως προς την αναθεώρηση του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας, ενώ την ίδια στιγμή μεγάλες ευκαιρίες αξιοποίησης έργων και υποδομών, όπως για παράδειγμα το λεγόμενο «Παραλιακό μέτωπο» στο Φάληρο, το αεροδρόμιο του Ελληνικού, οι ελεύθεροι χώροι, η τουριστική βιομηχανία της πόλης και άλλα, είτε έχουν εγκαταλειφθεί είτε εξετάζονται υπό κριτήρια. (Κωβαίος, 2006: Α10)

Ο τρόπος διαχείρισης των μεγάλων αθλητικών εγκαταστάσεων στην προ-ολυμπιακή περίοδο, που θα μπορούσε να συνοψιστεί ως «προ-ολυμπιακό μοντέλο διαχείρισης», χαρακτηρίζεται από χαμηλή αποτελεσματικότητα. Βασική παράμετρος στο πλαίσιο αυτό είναι οι πολύ σημαντικές δαπάνες προσωπικού, που συνδέονται τόσο με το μεγάλο αριθμό των απασχολούμενων όσο και με τις δυσανάλογα υψηλές αμοιβές. Τα ίδια έσοδα των αθλητικών εγκαταστάσεων στην προ-ολυμπιακή περίοδο ήταν υπαρκτά, αλλά δεν φαίνεται ότι αποτελούσαν προϊόν μιας συστηματικής προσπάθειας μεγιστοποίησής τους. Σε συνδυασμό με το προηγούμενο σημείο, αυτό είχε ως συνέπεια ότι οι εγκαταστάσεις αυτές λειτουργούσαν υπό καθεστώς συνεχούς δημόσιας επιχορήγησης.

Η εφαρμογή του ίδιου μοντέλου διαχείρισης των αθλητικών εγκαταστάσεων στη μεταολυμπιακή περίοδο, θα οδηγήσει σε πολύ μεγάλη απόλυτη αύξηση του ετήσιου δημοσιονομικού κόστους. Τέτοια μεγέθη δημοσιονομικής στήριξης μόνο των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων είναι πρακτικά αδύνατο να υπάρξουν. Συνεπώς, είναι απολύτως απαραίτητη η μείωση του μεταολυμπιακού δημοσιονομικού κόστους, επειδή σε αντίθετη περίπτωση το πρόβλημα θα είναι διπλό: τεράστια επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού και ταυτόχρονα σταδιακή απαξίωση των εγκαταστάσεων. Οι εκτιμήσεις αυτές αφορούν τόσο τις στενά αθλητικές εγκαταστάσεις όσο και τα υπόλοιπα, υποστηρικτικά των αθλητικών δραστηριοτήτων έργα.

Στο πλαίσιο της επιδίωξης μείωσης του δημοσιονομικού κόστους, μια πρώτη δυνατότητα είναι η επιδίωξη απόκτησης ιδίων εσόδων μεγαλύτερων από αυτά στα οποία οδηγούσε το «προ-ολυμπιακό μοντέλο». Όσον αφορά στις αθλητικές εγκαταστάσεις συνήθους τύπου (δηλαδή με μορφή κλειστού γυμναστηρίου ή ανοικτού γηπέδου με κερκίδες), υπάρχουν γενικά περιθώρια αύξησης των ιδίων

εσόδων στο βαθμό που αυτό προ-ολυμπιακά δεν αποτελούσε συστηματική επιδίωξη. Κάτι τέτοιο μπορεί να γίνει αφενός με την πιο ορθολογική χρέωση της χρήσης των εγκαταστάσεων για αθλητικές δραστηριότητες (από συλλόγους και ομοσπονδίες), και αφετέρου με την επιδίωξη προσέλκυσης περισσότερων μη αθλητικών εκδηλώσεων για τις οποίες προσφέρονται οι αθλητικές κτιριακές εγκαταστάσεις και οι υπαίθριοι χώροι τους (κυρίως: πολιτιστικές εκδηλώσεις όπως οι συναυλίες, συνέδρια, εκθέσεις) με ταυτόχρονη επίσης πιο ορθολογική τιμολόγηση.

Μια άλλη δυνατότητα αύξησης των ιδίων εσόδων συνίσταται στην προσθήκη στις αθλητικές εγκαταστάσεις νέων χρήσεων εμπορικού χαρακτήρα (εμπορίου, αναψυχής και τουρισμού). Οι δυνατότητες μιας τέτοιας στρατηγικής εξαρτώνται ωστόσο καθοριστικά από τα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά κάθε εγκατάστασης (πολεοδομικό περιβάλλον, προσπελασιμότητα, περιθώρια αύξησης του κτιριακού όγκου, επιτρεπόμενες χρήσεις γης και νομικές και κοινωνικές δυνατότητες διεύρυνσής τους, κτιριολογικά χαρακτηριστικά και περιορισμοί, δεσμεύσεις για τη μεταολυμπιακή χρήση που απορρέουν από τις αθλητικές ανάγκες κλπ.).

Όσον αφορά στην άλλη παράμετρο του οικονομικού ισοζυγίου λειτουργίας των εγκαταστάσεων, στα έξοδα, η ανάγκη συρρίκνωσής τους σε σύγκριση με αυτά που χαρακτηρίζουν το «προολυμπιακό μοντέλο διαχείρισης» είναι περισσότερο από αναγκαία. Κάτι τέτοιο επιβάλλει, κυρίως, τη διατήρηση σε χαμηλό επίπεδο των δαπανών προσωπικού, από την άποψη τόσο του αριθμού των εργαζομένων όσο και των αμοιβών τους. Η εξωτερίκευση διαφόρων συνιστωσών της συντήρησης (ανάθεση σε ιδιωτικές εταιρείες) μπορεί να συμβάλλει στη διατήρηση των συνολικών εξόδων σε χαμηλότερο επίπεδο, μέσω της υψηλότερης παραγωγικότητας εξειδικευμένων ιδιωτικών επιχειρήσεων.

Σε κάθε περίπτωση, ακόμα και αν επιδιωχθεί τόσο η αύξηση των ιδίων εσόδων από αθλητικές και μη αθλητικές δραστηριότητες (δηλαδή χωρίς αλλαγή στο κτιριακό κέλυφος και διεύρυνση προς εμπορικές χρήσεις) όσο και η συμπίεση των εξόδων, εκτιμάται ότι συνολικά η μεταολυμπιακή λειτουργία των Ολυμπιακών αθλητικών εγκαταστάσεων θα παρουσιάζει και πάλι σημαντικό έλλειμμα και συνεπώς δημοσιονομικό κόστος, αν η διαχείρισή τους γίνει αποκλειστικά από το δημόσιο τομέα. (Οικονόμου, 2003). Το συμπέρασμα αυτό υποδεικνύει πως πρέπει να

επιδιωχθεί όπου είναι δυνατόν η διεύρυνση προς εμπορικές χρήσεις, δηλαδή η διαχείριση των εγκαταστάσεων με ιδιωτικο-οικονομικά κριτήρια, όποιος και αν είναι ο φορέας τους, και επίσης πρέπει να επιδιωχθεί η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στη διαχείριση των εγκαταστάσεων, που μπορεί να λάβει διάφορες μορφές.

Όσον αφορά στις μη αθλητικές χρήσεις που προτείνονται να αναπτυχθούν στις εγκαταστάσεις, οι προτάσεις κινούνται μέσα στα νομοθετικά πλαίσια που αφορούν στις χρήσεις γης ενώ η βασική κατεύθυνση στα περισσότερα από τα ολυμπιακά έργα ήταν η πρόταση ενός «μείγματος» χρήσεων με αθλητικό, πολιτιστικό, εμπορικό και ψυχαγωγικό περιεχόμενο. Η φιλοσοφία αυτή ακολουθεί και τη διεθνή εμπειρία, αφού οι μικτές χρήσεις θεωρούνται ως οι πιο ενδεδειγμένες σε προγράμματα αστικής ανάπλασης και κατασκευής μεγάλων αθλητικών και άλλων εγκαταστάσεων. Αυτό το συμπέρασμα προέκυψε και κατόπιν ερευνάς σχετικά με τη μεταολυμπιακή αξιοποίηση των αθλητικών εγκαταστάσεων του Σίδνεϋ. (Βενιζέλος, 2004)

Με γνώμονα τη μεταολυμπιακή αξιοποίηση και τα ειδικότερα χαρακτηριστικά τους, τα αθλητικά έργα αλλά και τα έργα επικοινωνιών, κατατάσσονται σε 4 κατηγορίες ανάλογα με τα χαρακτηριστικά τους και τις δυνατότητες που προσφέρουν:

- στα έργα που παραμένουν στην άμεση εποπτεία του υπουργείου πολιτισμού και συνεχίζουν να λειτουργούν με το νομικό καθεστώς του νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου (ΟΑΚΑ και ΣΕΦ),
- στα έργα που δίνουν τη δυνατότητα για τη συνεργασία μεταξύ του υπουργείου πολιτισμού, της εταιρείας Ολυμπιακά Ακίνητα, των δήμων και των αθλητικών ομοσπονδιών. Στη συνεργασία αυτή δίνεται η ευκαιρία για τη συμμετοχή και ιδιωτών ώστε να περιορίζονται οι δαπάνες συντήρησης και λειτουργίας αλλά και να εξασφαλίζεται η βέλτιστη δυνατή επιχειρηματική αξιοποίηση των μη αθλητικών χώρων,
- στα έργα που δίνουν τη δυνατότητα για την αξιοποίησή τους στο πλαίσιο του αναπτυξιακού σχεδιασμού εταιρειών του δημοσίου με τα χαρακτηριστικά της Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα. Με την αξιοποίηση αυτή σημαντικοί πόροι



επιστρέφουν στο ελληνικό δημόσιο και επιτρέπουν τη συνέχιση της πολιτικής για την αθλητική ανάπτυξη και μετά το 2004,

- στα έργα που εντάσσονται στο σχεδιασμό για το Μητροπολιτικό Πάρκο του Ελληνικού.

Στο πλαίσιο αυτό εξελίσσεται η προεργασία από την εταιρεία «Ολυμπιακά Ακίνητα» σε συνεργασία με το υπουργείο πολιτισμού και το υπουργείο εθνικής οικονομίας. Ειδικότερα η εταιρεία «Ολυμπιακά Ακίνητα»:

- προτάσσει νέα συστήματα διαχείρισης που περιορίζουν τις δαπάνες λειτουργίας και συντήρησης,
- προκρίνει νέες πρακτικές διαχείρισης που αξιοποιούν το ανθρώπινο δυναμικό της χώρας, που ήδη φέρει σημαντική εμπειρία από την ολυμπιακή προετοιμασία,
- καταγράφει και προωθεί τα έργα ή τις δράσεις επαναπροσανατολισμού των εγκαταστάσεων, όπου απαιτείται,
- δίνει κίνητρα για την εξασφάλιση μειζόνων αθλητικών ή άλλων γεγονότων που αξιοποιούν τα έργα και λειτουργούν ως αναπτυξιακά εργαλεία για τις περιοχές υποδοχής τους,
- υποστηρίζει σε συνεργασία με τις τοπικές κοινωνίες και τον επιχειρηματικό κόσμο τον αθλητικό τουρισμό σε όλες τις περιοχές της χώρας.

Η Ολυμπιακά Ακίνητα ΑΕ, είναι υπεύθυνη για τη διαχείριση και ανάπτυξη της ακίνητης περιουσίας των Ολυμπιακών Αγώνων «Αθήνα 2004», που αποτελείται από 22 συγκροτήματα σε όλη την Ελλάδα. Στόχος της είναι η βιώσιμη εμπορική ανάπτυξη των Ολυμπιακών ακινήτων μέσω της προσέλκυσης διεθνών και εγχώριων επενδύσεων μεγάλης κλίμακας, η ενίσχυση των συμπράξεων ιδιωτικού και δημόσιου τομέα, με την προώθηση καινοτόμων έργων, μέσω διαγωνιστικών διαδικασιών και της σύναψης μακροχρόνιων συμβάσεων.

Στις επιδιώξεις της Ολυμπιακά Ακίνητα ΑΕ, είναι η φιλοξενία παγκόσμιας κλίμακας και μοναδικού χαρακτήρα τουριστικών και εμπορικών διοργανώσεων, για την ενίσχυση της διεθνούς αναγνωρισιμότητας και της υψηλής συμβολικής αξίας των

ολυμπιακών ακινήτων. Η στρατηγική της αποσκοπεί στην ανάδειξη της Ελλάδας σε περιφερειακό κέντρο πολιτισμού, τεχνών, ψυχαγωγίας, επιχειρηματικότητας και εμπορικής ανάπτυξης στην Ανατολική και Κεντρική Ευρώπη, καθώς και σε κέντρο προσέλκυσης επιχειρηματικής και τουριστικής δραστηριότητας παγκόσμιας εμβέλειας.

**Εικόνα 6.2.1:** Οι Ολυμπιακές εγκαταστάσεις που διαχειρίζεται η “Ολυμπιακά Ακίνητα Α.Ε.”



**Πηγή:** [www.olympicproperties.gr](http://www.olympicproperties.gr)

Μέχρι στιγμής η εταιρεία έχει προκηρύξει διαγωνισμούς για τις εγκαταστάσεις της αντιστήριξης, του Διεθνούς κέντρου Ραδιοτηλεόρασης, του κανόε / καγιάκ σλάλομ, του κέντρου Ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά, του κέντρου Γαλατσίου και της εγκατάστασης του Μπιτς Βόλεϊ στον ολυμπιακό πόλο του Φαλήρου.

### 6.3 Η ΜΕΤΑΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

Αν επιχειρήσουμε να κάνουμε μια συνοπτική αποτίμηση των εξελίξεων στην Αθήνα-Αττική κατά τα τελευταία χρόνια, με άξονα τους Ολυμπιακούς Αγώνες αλλά με τη συμβολή και άλλων προγραμμάτων, διαπιστώνεται πως έχουν γίνει πολύ σημαντικά βήματα αντιμετώπισης των συσσωρευμένων στην περιοχή μακροχρόνιων προβλημάτων οργάνωσης, ανάπτυξης και ευρύτερου ρόλου. Ωστόσο, για να υπάρξει μια γενικευμένη ανατροπή των παλαιών αδυναμιών, θα πρέπει η προσπάθεια να συνεχιστεί κατά τα επόμενα χρόνια, με άξονες την αντιμετώπιση των υφιστάμενων προβλημάτων σε πεδία που έμειναν κατά βάση εκτός του ορίζοντα των παρεμβάσεων των τελευταίων ετών, την ολοκλήρωση των παρεμβάσεων που ήδη έχουν πραγματοποιηθεί και την αξιοποίησή του δυναμικού που έχουν δημιουργήσει.

Από τα παραπάνω συμπεραίνεται πως απαιτείται μια μεταολυμπιακή στρατηγική για την Αθήνα-Αττική, σχετικά μικρότερης ίσως κλίμακας από την προ-ολυμπιακή από χρηματοδοτική άποψη, πιο τολμηρή όμως από άποψη τομών σε ορισμένα πεδία πολιτικής που πάσχουν μακροχρόνια, καθώς και με μεγαλύτερη συνοχή, δηλαδή με σαφέστερα διατυπωμένους στόχους και διαδικασίες εφαρμογής. (Οικονόμου, 2003)

#### *6.3.1 ΟΙ ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ*

Οι βασικοί άξονες αυτής της στρατηγικής για τη μητροπολιτική περιφέρεια της Αθήνας, όπως προσδιορίστηκαν από την τελική έκθεση της «Μεταολυμπιακής αξιοποίησης των Ολυμπιακών έργων» του υπουργείου πολιτισμού και της Γενικής Γραμματείας Ολυμπιακών Αγώνων, που εκπονήθηκε από ερευνητική ομάδα του Εργαστηρίου Πολεοδομικού και Χωροταξικού Σχεδιασμού του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, με επιστημονικό υπεύθυνο τον καθηγητή Δημήτρη Οικονόμου, είναι:

##### 1. Πολιτική για τη χωροθέτηση των δραστηριοτήτων που θα συνδυάζει:

α. την αναδιάρθρωση των επιτελικών διοικητικών δραστηριοτήτων, με παράλληλη αποκέντρωση των υπολοίπων προς την περιφέρεια (στο πλαίσιο μιας γενικότερης πολιτικής διοικητικο-πολιτικής αποκέντρωσης).

β. την προσέλκυση επιχειρήσεων διεθνούς εμβέλειας που απαιτούν μητροπολιτικό περιβάλλον, με βασικό χαρακτηριστικό τον κομβικό ρόλο της Αθήνας μεταξύ



ελληνικού χώρου, ΕΕ, και λοιπού κόσμου. Στο πλαίσιο αυτό, η Αθήνα μπορεί να κινηθεί στη βαθμίδα μιας δεύτερης σειράς διεθνούς μητρόπολης, με σχετικά ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων (που σημαίνει, αντιστρόφως, περιορισμένη εξειδίκευση) και μεγάλο γεωγραφικός εύρος αναφοράς. Ο όρος «δεύτερη σειρά» κάθε άλλο παρά σημαίνει, ότι πρόκειται για ρόλο που δεν αξίζει τον κόπο να επιδιωχθεί: Αντιπροσωπεύει μια βαθμίδα τουλάχιστον μιας τάξης μεγέθους ανώτερη από αυτή στην οποία σήμερα ανήκει η Αθήνα και γενικότερα ο ελληνικός χώρος. Στο πλαίσιο αυτό, ο πυρήνας των διεθνών δραστηριοτήτων της Αθήνας θα είναι:

- οι χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες (επιτελικού επιπέδου) και τα γραφεία (έδρες κεντρικές ή περιφερειακές) μεγάλων εταιρειών,
- διεθνείς δραστηριότητες που η χωροθέτησή τους στον ελληνικό χώρο θα είναι σε σημαντικό βαθμό αλλά όχι αποκλειστικά αθηναϊκή. Δραστηριότητες δηλαδή όπως η έρευνα και η τεχνολογία, το διεθνές χονδρικό εμπόριο, οι βιομηχανικές επιχειρήσεις αιχμής με εξαγωγικό προσανατολισμό (η έκφραση «αιχμή» μπορεί να αναφέρεται είτε στα προϊόντα είτε στην τεχνολογία παραγωγής) και οι διεθνείς μεταφορές. Ειδικότερα δραστηριότητες αρθρωμένες στο λιμάνι του Πειραιά (επιχειρήσεις καθαρά ναυτιλιακού χαρακτήρα, αλλά και υποστηρικτικές δραστηριότητες, π.χ. επισκευαστικές δραστηριότητες) και δραστηριότητες εμπορευματικών αερομεταφορών, με βάση το αεροδρόμιο των Σπάτων.
- δραστηριότητες με διεθνή αναφορά, που συνδέονται με ειδικά χαρακτηριστικά της Αθήνας. Άμεσα, στην κατηγορία αυτή υπάγονται οι τουριστικές δραστηριότητες. (οι προοπτικές δεν αφορούν μόνο τον κλασικό μαζικό τουρισμό αλλά και εναλλακτικές μορφές όπως ο συνεδριακός και ο επιχειρηματικός), οι δραστηριότητες πολιτισμού, αναψυχής και αθλητισμού (στενά συνδεδεμένες αλλά όχι ταυτόσημες με τις προηγούμενες) και το σπάνιο λιανικό εμπόριο.

γ. την αποκέντρωση οικονομικών δραστηριοτήτων που μπορούν να χωροθετηθούν στην περιφέρεια και δεν είναι αναγκαίες για τη λειτουργία της Αττικής. Το σημείο αυτό απαιτεί μια προσεκτική προσέγγιση για να μην οδηγήσει σε αύξηση της ανεργίας στην Αττική, συνεπώς πρέπει να προωθηθεί μόνο σε συνδυασμό με μια ανάσχεση της πληθυσμιακής αύξησης, και τα σχετικά ποσοτικά περιθώρια είναι περιορισμένα. Στο πλαίσιο αυτό, η ενίσχυση της περιφέρειας με δραστηριότητες θα πρέπει να βασιστεί κυρίως στη δημιουργία νέων επιχειρήσεων και θέσεων εργασίας.

2. Ενσωμάτωση των αρχών της αειφορίας στις διαδικασίες ανάπτυξης, και μεταξύ αυτών της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει», (με τον όρο ρύπανση να συμπεριλαμβάνει όλα τα εξωτερικά κόστη της ανάπτυξης), η «αρχή της πρόληψης» και η αρχή της «ενσωμάτωσης της περιβαλλοντικής πολιτικής σε όλες τις άλλες (τομεακές και χωρικές) πολιτικές». Μια τέτοια πολιτική προϋποθέτει τομές σε πολλές επιμέρους πολιτικές, και ιδίως στη φορολογική, στην οικιστική, και την περιβαλλοντική.

3. Περαιτέρω σημαντική βελτίωση του συστήματος μεταφορών, με ειδικότερες πτυχές αυτού του άξονα:

α. την περαιτέρω ενίσχυση και ολοκλήρωση των μέσων μαζικής μεταφοράς στην Αθήνα-Αττική, που πρέπει να οργανωθούν σε ενιαία βάση με κορμό τα μέσα σταθερής τροχιάς, με επεκτάσεις του μετρό, του τραμ και του προαστιακού σιδηρόδρομου. Τέτοιες επεκτάσεις είναι προγραμματισμένες, αλλά πρέπει να εξαντληθούν τα περιθώρια για επιτάχυνση του χρονοδιαγράμματός τους και / ή αύξησή τους και

β. την αντιμετώπιση των προβλημάτων που συνδέονται με τη στάθμευση, με αποτελεσματικό έλεγχο της παράνομης στάθμευσης, αποτελεσματικότερη διαχείριση των υπάρχουσών θέσεων και αύξηση της προσφοράς θέσεων. Το τελευταίο σημείο είναι καθοριστικής σημασίας, αλλά προϋποθέτει σαφή επιλεκτικότητα, με έμφαση στη συμπληρωματικότητα με τους σταθμούς των μέσων σταθερής τροχιάς, και τις περιοχές κατοικίας που χαρακτηρίζονται από τεράστιο έλλειμμα.

4. Σοβαρή μεταρρύθμιση της πολιτικής οικιστικής ανάπτυξης και πολεοδομικής οργάνωσης, με άξονες:

α. την ανάσχεση της εξάπλωσης του αστικού ιστού με παραδοσιακές επεκτάσεις, και στροφή σε περιορισμένο αριθμό νέων αναπτύξεων, εστιασμένων στη δημιουργία αναγκαίων οργανωμένων υποδοχέων παραγωγικών δραστηριοτήτων, καθώς και στην προώθηση οργανωμένων αναπτύξεων κατοικίας υψηλής ποιότητας και φιλικών προς το περιβάλλον, που θα λειτουργήσουν πιλοτικά για τη βελτίωση των προτύπων κατοικίας και πολεοδόμησης,

β. τον εξορθολογισμό της οργάνωσης των χρήσεων γης (απομάκρυνση οχλουσών χρήσεων / ανάμειξη συμβατών χρήσεων, καθορισμός ζωνών χρήσεων γης στο σύνολο



της Αττικής), τον έλεγχο των υψηλών πυκνοτήτων, και την προώθηση νέων εργαλείων πολιτικής γης (αντισταθμιστικοί μηχανισμοί, εξυγίανση της αγοράς γης),

γ. την αναδιοργάνωση των κεντρικών λειτουργιών με την αναβάθμιση και αποσυμφόρηση των κέντρων της Αθήνας και του Πειραιά, την προώθηση ενός πολυκεντρικού μοντέλου με εξυγίανση των υπαρχόντων κέντρων και τη δημιουργία νέων πυρήνων κεντρικών λειτουργιών, τον έλεγχο της έρπουσας γραμμικής ανάπτυξης των κεντρικών λειτουργιών (ιδίως σε περιοχές στις οποίες δεν έχουν διαμορφωθεί ήδη τέτοιες αναπτύξεις) και των εκτός πόλης εμπορικών κέντρων.

δ. την κατακόρυφη αύξηση της αποτελεσματικότητας των διαδικασιών διαχείρισης του χώρου και την αποτελεσματικότερη λειτουργία των κανονιστικών ρυθμίσεων και διατάξεων που αφορούν το δημόσιο χώρο,

ε. την προώθηση ολοκληρωμένων αναπλάσεων (τύπου προγραμμάτων «αστικής αναγέννησης») στο εσωτερικό του υπάρχοντος οικιστικού ιστού, σε περιοχές που είτε χαρακτηρίζονται από έντονα εντοπισμένα προβλήματα, είτε έχουν στρατηγική θέση στην αστική δομή, είτε μπορούν να λειτουργήσουν ως εστίες βελτίωσης ευρύτερων ζωνών και τέλος

στ. την αισθητική αναβάθμιση για αλλαγή της εικόνας της πόλης με αναδιοργάνωση του δημόσιου χώρου και της αρχιτεκτονικής των κτιρίων.

#### 5. Ενίσχυση της αποτελεσματικότητας της περιβαλλοντικής πολιτικής, με άξονες:

α. την ενιαία θεώρηση των οικοσυστημάτων, της προστασίας και, όπου απαιτείται, της ανάταξης του φυσικού περιβάλλοντος, και του τοπίου,

β. τη λήψη μέτρων για τη μείωση των εκπομπών ρύπων στην πηγή, και την ολοκλήρωση της υποδομής αντιρρύπανσης, με έμφαση στη διαχείριση και ανακύκλωση των απορριμμάτων και στη μείωση των νέου τύπου αέριων ρυπαντών,

γ. την προώθηση της εξοικονόμησης φυσικών πόρων και της μείωσης των εξωτερικών εισροών, με έμφαση στη διαχείριση των νερών και την ενέργεια.

#### 6. Διαδικασίες εφαρμογής του στρατηγικού σχεδιασμού

Στο βαθμό που αναμένεται σταδιακή μείωση της χρηματοδότησης της Αττικής από τα διαρθρωτικά ταμεία της ΕΕ, θα πρέπει να εξασφαλιστεί επαρκής εθνική χρηματοδότηση για τη συνέχιση των προσπαθειών που απαιτούνται, όπως αναφέρεται παραπάνω. Μέρος των αναγκαίων εθνικών πόρων μπορεί να προέλθει από ειδικά τέλη ανταποδοτικού χαρακτήρα και από περιβαλλοντικούς φόρους και

τέλη. Μια σωστή χρήση τέτοιων εργαλείων μπορεί να συμβάλει στην εξεύρεση των αναγκαίων πόρων αλλά και, παράλληλα, στην υποκίνηση της αποκέντρωσης δραστηριοτήτων που δεν έχουν ιδιαίτερη ανάγκη από το μητροπολιτικό περιβάλλον.

Εν κατακλείδι, στην εφαρμογή του στρατηγικού σχεδιασμού πρέπει να αυξηθεί σημαντικά η συμμετοχή του ιδιωτικού και του κοινωνικού τομέα, μέσα από τις διαδικασίες της αστικής διακυβέρνησης.

#### 6.4 ΜΕΤΑΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

Ο τουρισμός, ανάμεσα σε όλους τους κλάδους, είναι αναμφισβήτητα ο περισσότερο ωφελούμενος από την διεξαγωγή της μεγάλης Ολυμπιακής διοργάνωσης. Με τα νέα δεδομένα που διαμορφώνονται παγκοσμίως και ειδικότερα στην Ευρώπη, οι κεντρικές, περιφερειακές και τοπικές διοικήσεις των χωρών, πολλαπλασιάζουν τις προσπάθειες τους για να προσελκύσουν όσο το δυνατόν μεγαλύτερο μερίδιο των διεθνών επενδυτικών σχεδίων, για τα οποία τα αστικά κέντρα αποτελούν στρατηγικούς αναπτυξιακούς πόλους.

Είναι σαφές πως οι Αγώνες εκφράζουν την κοινωνία μιας συγκεκριμένης χρονικής στιγμής με τα θετικά και τα αρνητικά της, τις αντιφάσεις και τις αντιθέσεις της. Το στοιχείο όμως από το οποίο προσδιορίζονται κυρίως στην εποχή μας, είναι η συνεχής τάση προς το γιγαντισμό, γεγονός που προοδευτικά περιορίζει τον αριθμό των πόλεων ή των κρατών που μπορούν να αντεπεξέλθουν σε μια τέτοια διοργάνωση.

Είναι βέβαιο ότι τα οφέλη από την διοργάνωση (όχι μόνο η δημιουργία και επέκταση της αθλητικής υποδομής, αλλά και άλλα θέματα πολεοδομικής λειτουργίας, όπως η κυκλοφορία, οι μεταφορές, το εμπόριο, η κατοικία, η αναψυχή, ο πολιτισμός κ.λ.π.) είναι πολλαπλά, με την προϋπόθεση να μεγιστοποιούνται τα αποτελέσματα και να διασπείρονται σε όσο το δυνατόν ευρύτερες κοινωνικοοικονομικές ομάδες και όχι μόνο στους αθλητές, στους αθλούμενους και στους φιλάθλους. Εκτός από τα παραπάνω οφέλη, η διοργάνωση προσφέρει τη δυνατότητα να δημιουργηθεί «κληρονομιά» για όλους τους Έλληνες.

Στο πλαίσιο αυτό, μια μεταολυμπιακή στρατηγική του τουρισμού θα μπορούσε να στοχεύει:

- στη μεγιστοποίηση της χρήσης των αθλητικών εγκαταστάσεων, πέρα από τα στενά πλαίσια των Αγώνων (στοιχείο κοινωνικότητας),
- στη διεύρυνση των δυνατοτήτων αξιοποίησης των εγκαταστάσεων για την στήριξη πολλαπλών δραστηριοτήτων (στοιχείο ευελιξίας και οικονομίας),
- στη χωρική διασπορά των παρεμβάσεων στις πόλεις, ώστε να πολλαπλασιαστούν τα οφέλη για περισσότερες ομάδες του πληθυσμού και να αμβλυνθούν, κατά το δυνατόν, οι ανισότητες (υπερσυγκέντρωση επενδύσεων, δραστηριοτήτων, αναπλάσεων, αύξηση αξιών γης) που αποτελούν προβλήματα των σύγχρονων πόλεων (στοιχείο ισότητας / δικαιοσύνης) στην περιφέρεια,
- στην αξιοποίηση της τεράστιας δημοσιότητας και προβολής υπέρ του τουριστικού μας προϊόντος με νέους τρόπους και μεθόδους, παράλληλα με τα κλασικά μέσα. Κάθε περιοχή οφείλει να αναπτύξει εκείνο το εξειδικευμένο και ανταγωνιστικό τουριστικό προϊόν που της αφομόζει καλύτερα, με την δική της ενιαία ταυτότητα αναγνώρισης και προβολής,
- στην αναζήτηση και αξιοποίηση νέων τουριστικών αγορών,
- στην οργάνωση και ανάπτυξη των εναλλακτικών και ειδικών μορφών τουρισμού.

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες αποτελούν τη διοργάνωση με τη μεγαλύτερη δημοσιότητα και προβολή παγκοσμίως, με το 85% του πληθυσμού του πλανήτη να τους παρακολουθεί κάποια στιγμή, έστω και για λίγο. Οι Αγώνες του 1992 και του 2000 εκλαμβάνονται κατά γενική ομολογία ως παράδειγμα του πως μπορεί η διοργάνωση να αξιοποιηθεί προς όφελος του Τουρισμού. Η Βαρκελώνη και το Σίδνεϋ είναι παραδείγματα επιτυχούς προβολής των πόλεων και των ευρύτερων περιοχών τους. Επέφεραν βιομηχανικές και τουριστικές επενδύσεις, αύξηση του Τουρισμού, δημιουργία νέων τομέων δραστηριοτήτων, δημιουργία νέων εγκαταστάσεων για συστήματα μηχανογράφησης και τηλεπικοινωνιών. Η δε συνολική επίδραση στην κοινωνία, τον αθλητισμό, τον τουρισμό, την εμπειρία στη διαχείριση και την προστασία του περιβάλλοντος υπήρξε ευρύτατη.

Τα θετικά σημεία για την Αθήνα και τις Ολυμπιακές πόλεις εστιάζονται στην ολοκλήρωση των έργων υποδομής και εγκαταστάσεων, για τα περισσότερα εκ των οποίων έχει γίνει πρόβλεψη για αξιοποίηση στο μέλλον και στην τεράστια δημοσιότητα και προβολή όλων των Ολυμπιακών πόλεων και της Αθήνας. Στα αρνητικά συνοψίζονται η απώλεια των ευκαιριών για προώθηση του τουρισμού κατά τη διάρκεια της προ-ολυμπιακής περιόδου, η αδυναμία άμεσης αξιοποίησης του αντίκτυπου στον τομέα του συνεδριακού τουρισμού και το γεγονός ότι δεν επιτεύχθηκαν τα επίπεδα προστασίας του περιβάλλοντος της προηγούμενης Ολυμπιάδας.

Η αναβάθμιση των τουριστικών υποδομών και η προβολή της Ελλάδας, που επιτεύχθηκαν μέσω της Ολυμπιάδας, μπορούν να οδηγήσουν σε αύξηση του τουρισμού. Αυτό μπορεί γίνει με:

- τη δυναμική αύξηση του συνεδριακού και εκθεσιακού τουρισμού,
- τη συνέχιση μεγάλων αθλητικών διοργανώσεων παγκοσμίως ενδιαφέροντος,
- τη συνεχή ποιοτική βελτίωση του τουριστικού προϊόντος,
- την προσφορά ανταγωνιστικών πακέτων για τουρισμό σε ευρύτερο διάστημα από την συνηθισμένη τουριστική περίοδο (επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου) με την συνεχή εκμετάλλευση του οφέλους από τη διαφήμιση της χώρας σαν τουριστικός προορισμός με αναβαθμισμένες υπηρεσίες και προϊόντα,
- την πλήρη αξιοποίηση και ένταξη της τεχνολογίας αιχμής στα τουριστικά δρώμενα,
- την ανάδειξη της Αθήνας και των άλλων Ολυμπιακών πόλεων ως προορισμού πόλεων (city-breaks) λόγω της μικρής «χρονοαπόστασης» από τις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες και της μεγάλης δεξαμενής πελατών τους,
- τον συντονισμό άλλων δράσεων σε μία μεταολυμπιακή στρατηγική διαρκούς εμπλουτισμού του τουριστικού προϊόντος (ιστορία, πολιτισμός κ.λ.π.).

Το Σίδνεϋ, η Ατλάντα και η Βαρκελώνη πέτυχαν σημαντική αύξηση συνεδρίων τη χρονιά μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Το Σίδνεϋ μάλιστα, είχε αύξηση του αριθμού συνεδρίων κατά 34 % από την ανάθεση ακόμα της διοργάνωσης των

Ολυμπιακών Αγώνων, ενώ η Βαρκελώνη είχε αύξηση του αριθμού διεθνών συνεδρίων της τάξης του 21 % ετησίως στο διάστημα 1992-1997.

Είναι γεγονός πως σήμερα έχουν διαμορφωθεί οι συνθήκες για μία νέα προσπάθεια τουριστικής ανάπτυξης. Το ζήτημα που εγείρεται τώρα είναι πως αυτή θα ενισχυθεί, ώστε να μην περάσει ανεκμετάλλευτη αλλά αντιθέτως, να μεταβληθεί από προσπάθεια σε άλμα ανόδου, σε σταθερό βήμα ποιότητας που θα αντέξει στον χρόνο.

## 6.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες συνιστούν ένα γεγονός το οποίο, λόγω του ιδιαίτερου χαρακτήρα και της δυναμικής του, είναι δυνατόν να αποτελέσει ένα 'εργαλείο' για την αστική ανταγωνιστικότητα και ελκυστικότητα των πόλεων που τους φιλοξενούν. Η επίτευξη υψηλού βαθμού ανταγωνιστικότητας αποτελεί ένα στόχο για τις πόλεις εν γένει αλλά και για την Αθήνα, ο οποίος είναι δυνατό να επιτευχθεί μόνο μέσα από στρατηγικά σχεδιασμένες διαδικασίες που επιφέρουν σημαντικά οφέλη όχι μόνο σε τοπικό επίπεδο αλλά και στις ευρύτερες περιφέρειες των πόλεων.

Η οργάνωση και διεξαγωγή μεγάλων γεγονότων διεθνούς εμβέλειας, αποφέρουν σημαντικά θετικά οφέλη στις πόλεις που τα φιλοξενούν, συμβάλλοντας στην ανταγωνιστικότητα και στην τοπική οικονομική και κοινωνική τους ανάπτυξη. Η αποτελεσματικότητά τους εξαρτάται από το κατά πόσο η εκάστοτε πόλη αντιλαμβάνεται την σημαντικότητά τους και τα «εκμεταλλεύεται» κατά τρόπο τέτοιο που να της εξασφαλίζουν θετικά οφέλη και βιώσιμη ανάπτυξη σε μακροχρόνιο ορίζοντα.

Η μεταολυμπιακή περίοδος είναι πολύ σημαντική τόσο για την πόλη που φιλοξενεί τους Ολυμπιακούς Αγώνες, όσο και για τη χώρα στο σύνολό της. Οι στόχοι της ανταγωνιστικότητας, της διατήρησης της καλής και ευνοϊκής εικόνας της πόλης και της χώρας και η διεθνής αναγνώριση θα πρέπει να ενισχυθούν και να διατηρηθούν σε υψηλά επίπεδα, προκειμένου οι Ολυμπιακοί Αγώνες να λειτουργήσουν και ως ένα 'αποτελεσματικό μέσο / εργαλείο' στην συνολική οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της πόλης και της χώρας που τους φιλοξένησε.



Στην περίπτωση της Αθήνας, απαιτείται πλέον στην διάρκεια της μεταολυμπιακής περιόδου (2005-2011), ο σχεδιασμός και η εφαρμογή ενός Στρατηγικού Σχεδιασμού, με βάση το οποίο θα προγραμματιστεί η επίτευξη των κύριων στόχων ανάπτυξης και ανταγωνιστικότητας κυρίως της Αθήνας, ως διοργανώτριας πόλης, αλλά και των υπολοίπων ολυμπιακών πόλεων.

Η τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων αποτέλεσε μεγάλη πρόκληση για την Αθήνα. Η επιτυχής διεξαγωγή τους οδηγεί στην ανασυγκρότηση και την αναβάθμιση της εικόνας της πόλης. Η διαρκής όμως και σταθερή αναγνώριση αυτής της εικόνας αποτελεί τη νέα πρόκληση και τον νέο στόχο που η Αθήνα θα πρέπει να ικανοποιήσει στην μεταολυμπιακή περίοδο.

Τέλος, λόγω του υψηλού κόστους λειτουργίας των ολυμπιακών εγκαταστάσεων πρέπει να επιδιωχθεί, όπου είναι δυνατόν, η διεύρυνση προς εμπορικές χρήσεις, δηλαδή η διαχείριση των εγκαταστάσεων με ιδιωτικο-οικονομικά κριτήρια, καθώς και η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στη διαχείριση των εγκαταστάσεων.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Τα συμπεράσματα που προκύπτουν από την έρευνα και την ανάλυση που έγινε στα πλαίσια της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι τα εξής:

1. Η διεθνής εμπειρία έχει δείξει πως η χώρα που αναλαμβάνει τη διοργάνωση και τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων, δύναται να αποκομίσει πολλά οφέλη. Οι Αγώνες της Βαρκελώνης του 1992 αναφέρονται ως το πιο επιτυχημένο παράδειγμα στην ιστορία. Το γεγονός αυτό συνίσταται τόσο στη διοργάνωση όσο και στη διατήρηση της ανάπτυξης που δημιουργήθηκε. Ήταν ένα εγχείρημα από κοινού, με σύμπραξη και μοιρασμένη διαχείριση ανάμεσα στον δημόσιο τομέα και τις ιδιωτικές πρωτοβουλίες. Το μοντέλο της Βαρκελώνης βασίζεται στη μεγιστοποίηση των επενδύσεων και στη προσέλκυση περαιτέρω επενδύσεων, μέσω ενός αστικού μετασχηματισμού. Η οργάνωση και ο αντίκτυπος των Αγώνων του 1992, αποτέλεσε ένα μοντέλο για προοπτικές σχετικά με τον αθλητισμό, με οργανωτικά θέματα, οικονομικά, κοινωνικά και θέματα αστικού σχεδιασμού.

2. Στα πλαίσια της διπλωματικής εργασίας, επιχειρήθηκε η δημιουργία μιας τυπολογίας των ολυμπιακών πόλεων με άξονα τις παρεμβάσεις που υλοποιήθηκαν σε αυτές. Οι πόλεις κατατάσσονται σε τρεις κατηγορίες:

(α) πόλεις με μηδενικές παρεμβάσεις (πολεοδομικές, αρχιτεκτονικές κ.α.),

(β) πόλεις με μακροχρόνιο σχεδιασμό σε συνδυασμό με προγράμματα,

(γ) πόλεις με σημειακές αναπλάσεις οι οποίες δεν σηματοδότησαν ριζικά την αλλαγή της όψης των πόλεων και δεν άφησαν σημαντικά ίχνη πίσω τους.

Η Αθήνα είναι μια ενδιάμεση περίπτωση, μεταξύ της 2ης και 3ης κατηγορίας, στο βαθμό που και σημαντικές σημειακές παρεμβάσεις πραγματοποιήθηκαν και η όλη λογική και φιλοσοφία του φακέλου υποψηφιότητας εναρμόνισε στη λειτουργική πρόταση των Αγώνων, τόσο τα μεγάλα έργα υποδομής στην πρωτεύουσα, όσο και τα εν εξελίξει προγράμματα, όπως, ΡΣΑ, ΑΤΤΙΚΗ SOS κλπ.

Οι διαφορές που προέκυψαν, μεταξύ των χωροθετήσεων των εγκαταστάσεων στο Φάκελο Υποψηφιότητας και στην τελική οργάνωση για τους Αγώνες, είναι πολύ σημαντικές. Σημειώνεται ότι το 53% των αθλημάτων άλλαξαν εγκατάσταση

διεξαγωγής. Διατηρήθηκε ωστόσο η βασική ιδέα της διασποράς, έχοντας ως στόχο την αναβάθμιση και ανάπτυξη σημαντικών πολεοδομικών ενοτήτων της Αθήνας. Έτσι αρκετές εγκαταστάσεις χωροθετούνται στα υποβαθμισμένα δυτικά προάστια της πόλης (Νίκαια, Περιστερί, Άνω Λιόσια). Επίσης, παρατηρείται μία προσπάθεια χωροθέτησης των εγκαταστάσεων σε θέσεις που προβλέπονται να λειτουργήσουν ως κέντρα είτε ως υπερτοπικοί πόλοι σύμφωνα με το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας, με χαρακτηριστικά παραδείγματα το Ελληνικό (δευτερεύον κέντρο χωροταξικής υποενοτήτας), το Περιστερί, τη Νίκαια, το Μαρκόπουλο (κέντρα δήμων υπερτοπικής σημασίας), το Φαληρικό Όρμο και το Γουδί (μεγάλοι υπερτοπικοί πόλοι).

Η πόλη της Αθήνας λοιπόν, μοιάζει να είναι μια ενδιάμεση περίπτωση μεταξύ μιας πόλης όπου συμβαίνουν σημειακές επεμβάσεις και όπου μπορούν να συμβούν και κάποιες σημειακές αναπλάσεις, σύμφωνα με την εμπειρία της Βαρκελώνης. Ο φάκελος υποψηφιότητας πάντως έγινε με στόχο τη θεραπευτική βελτίωση υφισταμένων καταστάσεων στην Αθήνα.

3. Κάθε διοργανώτρια πόλη θέτει ορισμένους στόχους που αναμένει να ικανοποιήσει κατά τη διάρκεια της μεταολυμπιακής περιόδου. Ένας συνολικός σχεδιασμός σε επίπεδο πόλης, συμβάλει κατά πολύ στην επίτευξη των στόχων αυτών. Ακολουθώντας και πάλι το παράδειγμα της Βαρκελώνης, συμπεραίνουμε πως οι υλοποιούμενες επεμβάσεις για να λειτουργήσουν βελτιωτικά ως προς την επόμενη μέρα, χρειάζονται κάποια ρύθμιση μητροπολιτικού χαρακτήρα και όχι πολυδιάσπαση των φορέων. Απαιτούν ακόμη τη συνεργασία μεταξύ του ιδιωτικού και του δημόσιου τομέα για την επίτευξη καλύτερων αποτελεσμάτων, που τόσο κατά την προ-ολυμπιακή περίοδο όσο και κατά την μεταολυμπιακή, λειτούργησε πολύ θετικά στη διεθνή εμπειρία.

4. Λόγω των δημοσιονομικών περιορισμών που αντιμετωπίζουν τα κράτη μέλη της ΕΕ, οι ΣΔΙΤ ανταποκρίνονται στην ανάγκη του δημόσιου τομέα για ιδιωτική χρηματοδότηση και, αφετέρου, προσφέρουν στο δημόσιο τομέα τη δυνατότητα να επωφεληθεί περισσότερο από την τεχνογνωσία και τις μεθόδους λειτουργίας του ιδιωτικού τομέα. Η ανάπτυξη των ΣΔΙΤ εντάσσεται εξάλλου στη γενικότερη εξέλιξη του ρόλου του κράτους στον οικονομικό τομέα, το οποίο πέρασε από το ρόλο του άμεσου φορέα σε ένα ρόλο οργανωτή, ρυθμιστή και ελεγκτή. Στην Ελλάδα μέχρι

σήμερα, γίνεται χρήση της μεθόδου της αυτοχρηματοδότησης, που αποτελεί ουσιαστικά την παραχώρηση στον Ιδιωτικό τομέα της ανάπτυξης και της εκμετάλλευσης έργων για ορισμένο διάστημα. Με την ψήφιση του νόμου 3389/2005 περί 'Συμπράξεως Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα', επιχειρείται μια ισορροπημένη σύζευξη των δύο πλευρών και δημιουργείται το αναγκαίο νομοθετικό πλαίσιο που θα ενθαρρύνει την εκτέλεση έργων και την παροχή υπηρεσιών μέσω Συμπράξεων. Συγκεκριμένα για τις ολυμπιακές εγκαταστάσεις, το μοντέλο αξιοποίησης, που προωθεί η εταιρία «Ολυμπιακά Ακίνητα Α.Ε.», η οποία έχει αναλάβει την διαχείριση των περισσότερων εγκαταστάσεων (εκτός ΟΑΚΑ, ΣΕΦ, Καραϊσκάκη και Ιππικό Κέντρο), βασίζεται στις Συμπράξεις Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα, καθώς το δημόσιο δεν μπορεί να αναλάβει την πλήρη διαχείριση και συντήρηση των εγκαταστάσεων.

5. Όσον αφορά στην περιοχή μελέτης, ο χώρος του πρώην ανατολικού αεροδρομίου προγραμματίζεται να αναπλαστεί και να μετατραπεί σε Μητροπολιτικό Πάρκο. Η πρώτη κατεύθυνση προς αυτόν τον σχεδιασμό είχε δοθεί από το 1995, που με το άρθρο 9 του νόμου 2338/1995 για την 'Κύρωση της Σύμβασης του νέου Αεροδρομίου των Σπάτων' ορίζονταν πως ο χώρος που καταλαμβάνει το Αεροδρόμιο του Ελληνικού προορίζεται κυρίως για τη δημιουργία μητροπολιτικής ζώνης πρασίνου. Εν συνεχεία ανατέθηκε στο ΕΜΠ το «Ερευνητικό Πρόγραμμα»: Ανάπτυξη Χώρου του Αεροδρομίου Ελληνικού. Μετά την απόφαση για ένταξη Ολυμπιακών εγκαταστάσεων στο Ελληνικό (μέσα του 2000), πραγματοποιήθηκε συμπληρωματική ανάθεση προγράμματος στο ΕΜΠ για τη σύνταξη Ρυθμιστικού Σχεδίου και κατευθύνσεων για την περιοχή Ολυμπιακών εγκαταστάσεων εντός αεροδρομίου, τη Παραλία Αγίου Κοσμά και τη παράκτια ζώνη μέχρι τον Φλοίσβο. Η Β' φάση του ερευνητικού προγράμματος προσαρμόστηκε στις πιο πάνω εξελίξεις, ενώ η Γ' φάση δεν προχώρησε. Τον Δεκέμβριο του 2003, προκηρύχθηκε Διεθνής Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός, σε συνεργασία με την Διεθνή Ένωση Αρχιτεκτόνων για τη δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου και Πολεοδομικής Ανάπτυξης, διατηρώντας κάποιες χρήσεις και κτίρια. Διαπιστώνεται λοιπόν, μια μακροχρόνια προσπάθεια αξιοποίησης της περιοχής, με πλήθος μελετών να εκπονείται και ταυτόχρονα να επιδεικνύεται αδράνεια ως προς την υλοποίηση του έργου. Σήμερα, η εικόνα της αξιοποίησης του Ελληνικού διαγράφεται ευνοϊκότερη. Αν και κατά το παρελθόν φημολογούνταν σχέδια που αφορούσαν στη μετατροπή του πρώην αεροδρομίου σε πίστα Formula 1 καθώς και σε παραχώρηση 45 στρεμμάτων για την κατασκευή του γηπέδου του

Παναθηναϊκού, ο σχεδιασμός του Μητροπολιτικού Πάρκου φαίνεται πως έχει δρομολογηθεί, μετά και από την συνέντευξη τύπου που παραχώρησε ο υπουργός ΠΕΧΩΔΕ, στις 8 Ιουνίου του 2006. Το επικείμενο έργο αναμένεται να συμβάλει στην πολεοδομική ανάπτυξη και την αναγέννηση της Αθήνας. Παραμένουν ωστόσο αντιδράσεις από πλευράς των κατοίκων, που εναντιώνονται στην πολεοδόμηση τμήματος της περιοχής. Το γεγονός αυτό συνιστά ιδιαίτερη προσοχή ως προς την εκπόνηση του master plan, για την επίτευξη κοινωνικής συνοχής.

6. Η μεταολυμπιακή περίοδος οφείλει να χαρακτηριστεί από την συνολική προσπάθεια όλων των δυνάμεων στο εσωτερικό περιβάλλον της πόλης της Αθήνας, με στόχο την επίτευξη της ανταγωνιστικότητας της πόλης και την εδραίωσή της στο διεθνές σύστημα ιεράρχησης των μητροπολιτικών κέντρων. Ο στρατηγικός στόχος άλλωστε της υποψηφιότητας της Αθήνας, αλλά και της προετοιμασίας της πόλης για τους Ολυμπιακούς Αγώνες, ήταν η ενίσχυση των αναπτυξιακών προοπτικών της και η αναβάθμισή της σε μητροπολιτικό κέντρο της νοτιοανατολικής Ευρώπης (Οικονόμου κ.ά. 2001). Στα πλαίσια αυτής της προσπάθειας η πόλη θα πρέπει να σχεδιάσει, να αναπτύξει και να υλοποιήσει μία συνολική στρατηγική, η οποία θα της εξασφαλίσει την αποτελεσματική προώθηση της εικόνας της πόλης στο διεθνές και ανταγωνιστικό περιβάλλον, συμβάλλοντας ουσιαστικά στην οικονομική ανάπτυξη της ευρύτερης περιφέρειάς της, αλλά επιφέροντας παράλληλα οφέλη στο σύνολο της ελληνικής επικράτειας.

7. Ο τρόπος διαχείρισης των μεγάλων αθλητικών εγκαταστάσεων στην προ-ολυμπιακή περίοδο, που θα μπορούσε να συνοψιστεί ως «προ-ολυμπιακό μοντέλο διαχείρισης», χαρακτηρίζεται από χαμηλή αποτελεσματικότητα. Βασική παράμετρος στο πλαίσιο αυτό, είναι οι πολύ σημαντικές δαπάνες προσωπικού, που συνδέονται τόσο με το μεγάλο αριθμό των απασχολούμενων όσο και με τις δυσανάλογα υψηλές αμοιβές. Ακόμη, τα έσοδα των αθλητικών εγκαταστάσεων στην προ-ολυμπιακή περίοδο ήταν υπαρκτά, αλλά εντούτοις δεν φαίνεται ότι αποτελούσαν προϊόν μιας συστηματικής προσπάθειας μεγιστοποίησής τους. Σε συνδυασμό με το προηγούμενο σημείο, αυτό είχε ως συνέπεια οι εγκαταστάσεις να λειτουργούν υπό καθεστώς συνεχούς δημόσιας επιχορήγησης. Η εφαρμογή του ίδιου μοντέλου διαχείρισης στη μεταολυμπιακή λειτουργία των Ολυμπιακών αθλητικών εγκαταστάσεων, θα παρουσιάσει σημαντικό έλλειμμα και συνεπώς δημοσιονομικό κόστος. Λόγω του



υψηλού κόστους λειτουργίας και συντήρησης πρέπει να επιδιωχθεί, όπου είναι δυνατόν, η διεύρυνση προς εμπορικές χρήσεις, δηλαδή η διαχείριση των εγκαταστάσεων με *ιδιωτικο-οικονομικά* κριτήρια, όποιος και αν είναι ο φορέας τους, καθώς και να επιδιωχθεί η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στη διαχείριση των εγκαταστάσεων, που μπορεί να λάβει διάφορες μορφές.

8. Ο τουρισμός, ανάμεσα σε όλους τους κλάδους, είναι *αναμφισβήτητα* αυτός που ωφελείται περισσότερο από την διεξαγωγή της μεγάλης Ολυμπιακής διοργάνωσης. Η αναβάθμιση των τουριστικών υποδομών και η προβολή της Ελλάδας, που επιτεύχθηκαν μέσω της Ολυμπιάδας, μπορούν να οδηγήσουν σε αύξηση του τουρισμού, μέσω δυναμικής αύξησης του συνεδριακού και εκθεσιακού τουρισμού, με τη συνέχιση μεγάλων αθλητικών διοργανώσεων παγκοσμίου ενδιαφέροντος, με τη συνεχή ποιοτική βελτίωση του τουριστικού προϊόντος, με την προσφορά ανταγωνιστικών πακέτων για τουρισμό σε ευρύτερο διάστημα από τη συνηθισμένη τουριστική περίοδο (επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου), καθώς και με την συνεχή εκμετάλλευση του οφέλους από τη διαφήμιση της χώρας σαν τουριστικός προορισμός με αναβαθμισμένες υπηρεσίες και προϊόντα.

9. Η οργάνωση και διεξαγωγή μεγάλων γεγονότων διεθνούς εμβέλειας, αποφέρουν σημαντικά θετικά οφέλη στις πόλεις που τα φιλοξενούν, συμβάλλοντας στην ανταγωνιστικότητα και στην τοπική οικονομική και κοινωνική τους ανάπτυξη. Η αποτελεσματικότητά τους εξαρτάται από το κατά πόσο η εκάστοτε πόλη αντιλαμβάνεται την σημαντικότητά τους και τα «εκμεταλλεύεται» κατά τρόπο τέτοιο που να της εξασφαλίζουν θετικά οφέλη και βιώσιμη ανάπτυξη σε μακροχρόνιο ορίζοντα. Η αύξηση του τουρισμού, τα στάδια και οι υποδομές που υλοποιήθηκαν λόγω των Ολυμπιακών Αγώνων, το ανθρώπινο δυναμικό που απέκτησε εμπειρία σχετικά με θέματα διοργάνωσης Μεγάλων Γεγονότων, η αστική αναγέννηση που πραγματοποιήθηκε και η διεθνής φήμη που απέκτησε η χώρα μας από τη διεξαγωγή των Αγώνων, συγκαταλέγονται στην ‘κληρονομιά’ των Αγώνων του 2004, η οποία με την κατάλληλη αξιοποίηση, δύναται να αποφέρει σημαντικά οικονομικά οφέλη.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ:**

### **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

Γοσποδίνη, Α. και Μπεριάτος, Η. (2006) *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική ΑΕ

ΕΜΠ (1996) 'Ερευνητικό Πρόγραμμα: Ανάπτυξη του Χώρου του Αεροδρομίου του Ελληνικού', *Μελέτη, Φάση Α'*, Αθήνα.

ΕΜΠ (1999) 'Ερευνητικό Πρόγραμμα: Ανάπτυξη του Χώρου του Αεροδρομίου του Ελληνικού', *Μελέτη, Φάση Β'*, Αθήνα.

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ (2004) 'Πράσινο Βιβλίο: Σχετικά με τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα και το Κοινοτικό Δίκαιο των Δημοσίων Συμβάσεων και των Συμβάσεων Παραχώρησης', Βρυξέλλες.

Ηλιοπούλου, Ε. (2004) 'Οι Διαδικασίες και η εξέλιξη του Σχεδιασμού του Μητροπολιτικού Πάρκου Ελληνικού', *Ημερίδα: Αεροδρόμιο του Ελληνικού: «Μητροπολιτικό Πάρκο Πρασίνου»*, Αθήνα.

Θάκα, Ε. και Μαυρογονάτου, Α. (2002) «Μοντέλο Προσομοίωσης Επιπτώσεων Μεγάλης Πολεοδομικής Παρέμβασης στην Αγορά Κατοικίας: Η Περίπτωση του Ελληνικού», *Διπλωματική Εργασία*, Τμήμα Τ.Μ.Χ.Π.Π.Α, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος.

Μαλούτας, Θ. (2000) *ΟΙ ΠΟΛΕΙΣ: Κοινωνικός και Οικονομικός Άτλας της Ελλάδας*, Αθήνα-Βόλος: Ε.Κ.Κ.Ε – Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.

Μεταξάς, Θ. και Αυγερινού, Β. (2004) 'Ανταγωνιστικότητα και Μάρκετινγκ της Πόλης: Η Περίπτωση των Ολυμπιακών Αγώνων ως 'Mega Event'', *Σειρά*

*Ερευνητικών Εργασιών*, Βόλος: Τμήμα Μηχανικών, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, 10(15): 375-406.

Μπεριάτος, Η. και Γοσποδίνη, Α. (επιμ) (2006) *Τα νέα αστικά τοπία και η σύγχρονη ελληνική πόλη*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.

Οικονόμου, Δ., Π. Γετίμης, Ζ. Δεμαθάς, Γ. Πετράκος & Γ. Πυργιώτης (2001), *Ο διεθνής ρόλος της Αθήνας*, Βόλος: Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας.

Οικονόμου, Δ. (2003<sup>α</sup>) ‘Μεταολυμπιακή αξιοποίηση των Ολυμπιακών έργων, Δεύτερος άξονας: Πρόταση μεταολυμπιακής χρήσης των Ολυμπιακών έργων’, Αθήνα, Υπουργείο Πολιτισμού.

ΟΡΣΑ (2004<sup>α</sup>) ‘Το πρώτο βραβείο του διαγωνισμού για το Μητροπολιτικό Πάρκο του Ελληνικού’, *Διεθνής Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός*, Αθήνα: Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας.

ΟΡΣΑ (2004<sup>β</sup>) ‘Το δεύτερο βραβείο του διαγωνισμού για το Μητροπολιτικό Πάρκο του Ελληνικού’, *Διεθνής Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός*, Αθήνα: Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας.

ΟΡΣΑ (2004<sup>γ</sup>) ‘Το τρίτο βραβείο του διαγωνισμού για το Μητροπολιτικό Πάρκο του Ελληνικού’, *Διεθνής Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός*, Αθήνα: Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας.

Παπανίκος, Γ. (1999) *Οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004 και οι επιπτώσεις στον Ελληνικό Τουρισμό*, Ινστιτούτο Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων, Αθήνα.

Σημαιοφορίδης, Γ. (1998) ‘Η Ελληνική Πόλη και οι Νέες Αστικές Συνθήκες’, στο Infussi, F. και Σημαιοφορίδης, Γ. (επιμ.), *Πρόγραμμα Ηρακλής: Οι προκλήσεις της Ελληνικής Πόλης*, Αθήνα: Linora, σσ. 141-154.

Τσέτσης, Σ. (2003) *Ένα μέλλον για την Αθήνα: Σε αναζήτηση πολιτικών αστικής επανοργάνωσης του πολεοδομικού συγκροτήματος της πρωτεύουσας*, Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση.

## ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Andranovich, G., Burbank, M. J., Heying, C. H. (2001) 'Olympic Cities: Lessons learned from Mega-Events Politics', *Journal of Urban Affairs* 23(2): 113-131.

Balibrea, M. P. (2001) 'Urbanism, culture and the post-industrial city: challenging the 'Barcelona' model', *Journal of Spanish Cultural Studies*, 2(2): 187-210.

Botella, M. (1995) 'The Keys to success of the Barcelona Olympic Games', στο Moragas, M. και Botella, M. *The Keys to Success: the social, sporting, economic and communications impact of Barcelona '92*, Barcelona: Servei de Publicacions de la UAB, pp. 18-42.

Brunet, F. (1995) 'An economic analysis of the Barcelona '92 Olympic Games: resources, financing and impacts', στο Moragas, M. και Botella, M. *The Keys to Success: the social, sporting, economic and communications impact of Barcelona '92*, Barcelona: Servei de Publicacions de la UAB, pp. 203-237.

Cashman, R. (2002) 'Impact of the Games on Olympic host cities', στο *University lectures on the Olympics*, Barcelona: Centre d'Estudis Olympics (UAB), 5-16.

Chalip, L. (2002) 'Using the Olympics to optimize tourism benefits', στο *University lectures on the Olympics*, Barcelona: Centre d'Estudis Olympics (UAB).

Garcia-Ramon, M. D. (2000) 'Pre-Olympic and Post-Olympic Barcelona, a 'model' for urban regeneration today? ', *Environment and Planning A*, 32:1331-1334.

Kasimati, E. (2003) 'Economic Aspects of the Summer Olympics: A Review of Related Research', Bath: University of Bath.

Marshall, T. (2000) 'Urban Planning and Governance: Is there a Barcelona Model?', *International Planning Studies*, 5(3): 299-319.

Newman, P. και Smith, I. (2000) 'Cultural Production, Place and Politics on the South Bank of Thames', *International Journal of Urban and Regional Research*, 24(1): 9-24.

OECD (2004) 'Territorial Reviews: Athens, Greece', Paris: OECD pp. 192-193.

Preuss, H. (2002) 'Economic dimension of the Olympic Games', στο *University lectures on the Olympics*, Barcelona: Centre d'Estudis Olympics (UAB), 5-19.

Scott, A. J. (1997) 'The Cultural Economy of Cities', *International Journal of Urban and Regional Research*, 21(2): 323-339.

Simos, N. (2004) 'Post-Olympic Prospects', *Trade with Greece* (29), p. 40-41

## **ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ – ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ**

Αλαβάνος, Γ. (2006) 'Η χαμένη ευκαιρία', *Το Βήμα*, 13 Αυγούστου, Αθήνα.

Αρχιτέκτονες (2001) 'Ελληνικό', *Αρχιτέκτονες*, τεύχος 28 – περίοδος Β, Αθήνα.

Αρχιτέκτονες (2003) 'Αθήνα ± 2004', *Αρχιτέκτονες*, τεύχος 39 – περίοδος Β, Αθήνα.

Αρχιτέκτονες (2004) 'Θέματα Επικαιρότητας', *Αρχιτέκτονες*, τεύχος 46 – περίοδος Β, Αθήνα.

Δεμερτζής, Α. και Περπεράς, Ν. (2006) 'Οι δυνατότητες και προϋποθέσεις για τα έργα με ΣΔΙΤ', *ΤΕΕ*, 2394, 18-20.



Καρτάλης, Κ. (2006) ‘Δούρειος ίππος για την άλωση της Αττικής’, *Το Βήμα*, 13 Αυγούστου, Αθήνα.

Κωβαίος, Α. (2006) ‘Αυτή την πόλη ποιος θα τη φτιάξει;’, *Το Βήμα*, 13 Αυγούστου, Αθήνα.

Κωβαίος, Α. (2006) ‘Μας έμειναν οι... γιορτές’, *Το Βήμα*, 13 Αυγούστου, Αθήνα.

Μακρή, Κ. (2006) ‘Τα όμορφα στάδια που όμορφα καίγονται’, *Ελευθεροτυπία*, 13 Αυγούστου, Αθήνα.

Μάνη, Μ. (2006) ‘Χρυσό μετάλλιο εγκατάλειψης’, *Ελευθεροτυπία*, 3 Αυγούστου, Αθήνα.

Μπουμπούκα, Α. (2006) ‘Η προίκα χάθηκε, τα χρέη έμειναν’, *Ελευθεροτυπία*, 13 Αυγούστου, Αθήνα.

Σαφιολέας, Σ. (2005) ‘Οι Βρετανοί έχουν ήδη έτοιμο σχέδιο εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων για 25 χρόνια’, *Ελευθεροτυπία*, 8 Αυγούστου, Αθήνα.

Τζαναβάρα, Χ. (2006) ‘Απίστευτο κι όμως Ελληνικό’, *Ελευθεροτυπία*, 28 Απριλίου, Αθήνα.

Τότσικας, Π. (2004) ‘ΕΛΛΗΝΙΚΟ: Η κερδοσκοπία απειλεί τις τελευταίες ανάσες της Αθήνας’, *Εποχή*, 25 Δεκεμβρίου, Αθήνα.

## **ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ**

N-1515/1985, ‘Ρυθμιστικό σχέδιο και πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας’ (ΦΕΚ 18/Α/18-02-1985)

N-2576/1998, ‘Βελτίωση των διαδικασιών για την ανάθεση της κατασκευής των δημόσιων έργων και άλλες διατάξεις’ (ΦΕΚ 25/Α/09-02-1998)

Ν.2730/1999, 'Σχεδιασμός, ολοκληρωμένη ανάπτυξη και εκτέλεση Ολυμπιακών Έργων και άλλες διατάξεις', (ΦΕΚ 130/Α/25-06-1999)

Ν-2947/2001, 'Θέματα Ολυμπιακής Φιλοξενίας, Έργων Ολυμπιακής Υποδομής και άλλες διατάξεις', (ΦΕΚ 228/Α/09-10-2001)

Π.Δ. 334/2000, 'Προσαρμογή της Ελληνικής νομοθεσίας για τα δημόσια έργα προς τις διατάξεις της Οδηγίας 93/37/ΕΟΚ όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε', (ΦΕΚ 279/Α/21-12-2000)

Ν-2338/1995, 'Για την κύρωση της Σύμβασης του νέου Αεροδρομίου των Σπάτων', (ΦΕΚ 2020/Α/14-09-1995)

Ν-3263/2004, 'Μειοδοτικό σύστημα ανάθεσης των δημόσιων έργων και άλλες διατάξεις', (ΦΕΚ 179/Α/20-10-2004)

Ν-3342/2005, 'Βιώσιμη ανάπτυξη και κοινωνική αξιοποίηση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων, αδειοδότηση, χρήσεις, λειτουργίες τους - Διάρθρωση, οργάνωση και λειτουργία Γενικής Γραμματείας Ολυμπιακής Αξιοποίησης', (ΦΕΚ 131/Α/06-06-2005)

Ν-3389/2005, 'Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα' (ΦΕΚ 232/Α/22-09-2005)

Υπουργική Απόφαση Αριθμ. 28772/6978 'Καθορισμός ορίου της περιοχής υποδοχής Ολυμπιακών Αθλητικών Εγκαταστάσεων εντός του Αεροδρομίου Ελληνικού, και έγκριση έργων υποδομής αυτών και γενικής διάταξης των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων στο Ολυμπιακό Συγκρότημα Ελληνικού'(2001), (ΦΕΚ 1018/Δ/04-12-2001)

## INTERNET

Βενιζέλος, Ε. (2004) 'Η Μεταολυμπιακή αξιοποίηση των υποδομών', διατίθεται στο [www.evenizelos.gr](http://www.evenizelos.gr)

Σουφλιάς, Γ. (2006) 'Σχέδιο Ανάπλασης του Ελληνικού με τη δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου', *Συνέντευξη Τύπου*, διατίθεται στο [www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)

ΥΠΕΧΩΔΕ (2004) 'Διεθνής Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός Ιδεών για το Μητροπολιτικό Πάρκο και την Πολεοδομική Ανάπτυξη του Ελληνικού', διατίθεται στο [www.minenv.gr](http://www.minenv.gr)

Puig, J.M. (2006) 'Olympic marketing: historical overview', στο *University lectures on the Olympics*, Bellaterra: Centre d'Estudis Olímpics (UAB), διατίθεται στο: <http://olympicstudies.uab.es/lectures/>

[www.business2005.gr](http://www.business2005.gr)

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

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

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

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



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ



004000085854