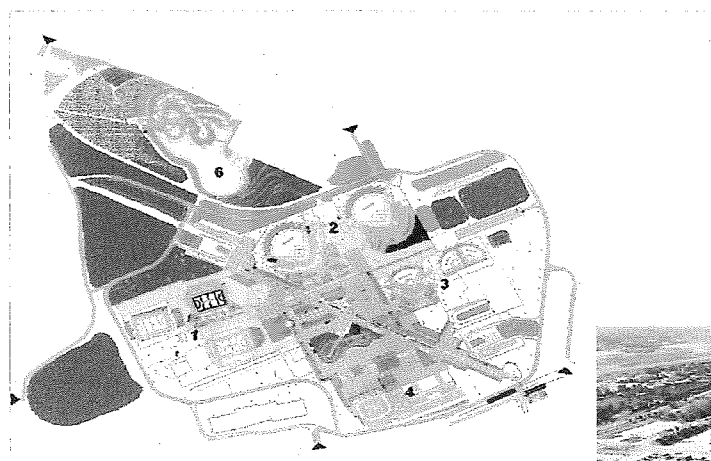


ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ και ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

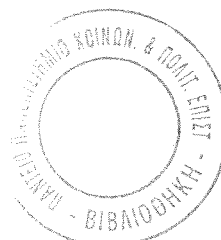
Τμήμα: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ και ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

Διπλωματική Διατριβή
Βιώσιμη Ανάπτυξη και Διαχείριση.
Η μεταολυμπιακή αξιοποίηση του Ελληνικού και
του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας



Επιβλέπων Καθηγητής
Παναγιώτης Γετίμης
Εξεταστική Επιτροπή
Κωνσταντίνος Μπίθας
Δημήτρης Παπαϊωάννου



ΒΑΒΛΕΚΑ ΛΕΥΚΟΘΕΑ
ΑΜ. 0802Μ016

ΑΘΗΝΑ 2006

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	5
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης	8
1.1. Γενικά	9
1.2. Οικονομική Ανάπτυξη	9
1.3. Κοινωνική Συνοχή	10
1.4. Περιβαλλοντική προστασία	10
1.5. Μετάβαση στην οικονομία της γνώσης	11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Περιγραφή του Ελληνικού	14
2.1. Γενικά	15
2.2. Το ευρύτερο περιβάλλον της περιοχής του Ελληνικού	17
2.2.1. Η Παραλιακή ζώνη	17
2.2.2. Η ενδοχώρα	18
2.2.3. Η ζώνη επιρροής της Περιοχής του Ελληνικού	19
2.2.4. Πληθυσμός	19
2.2.5. Οικονομία	20
2.2.6 Απασχόληση	21
2.2.7. Κυρίαρχες χρήσεις	21
2.3. Το άμεσο Περιβάλλον της περιοχής του Ελληνικού	22
2.3.1. Πρόσβαση	22
2.3.2. Κυρίαρχες χρήσεις	22
2.4. Η περιοχή του Ελληνικού	23

2.5 Το Φυσικό Περιβάλλον του Ελληνικού	24
2.5.1. Γεωμορφολογία - Φυσικό τοπίο	24
2.5.2. Γεωλογικά δεδομένα	24
2.5.3. Υδρολογικά - υδρογεωλογικά δεδομένα	25
2.5.4. Κλιματολογικά Δεδομένα	26
2.5.5. Θερμοκρασία	26
2.5.6. Ποιότητα ατμοσφαιρικού Περιβάλλοντος	27
2.5.7. Εδαφολογικά Χαρακτηριστικά	27
2.5.8. Χλωρίδα	29
2.6. Το ανθρωπογενές περιβάλλον	30
2.6.1. Ιστορικό	30
2.6.2. Κτιριακό Απόθεμα (πλην Ολυμπιακών εγκαταστάσεων)	31
2.6.3. Τα κτίρια του Ολυμπιακού Πόλου του Ελληνικού	31
2.7. Το σύστημα μεταφορών του Ελληνικού	32
2.7.1. Οδικό Δίκτυο	32
2.7.2. Συγκοινωνιακή υποδομή	35
2.8. Η Παραλιακή Ζώνη του Αγίου Κοσμά	36
 ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Περιγραφή Ολυμπιακών εγκαταστάσεων Ελληνικού και Ολυμπιακού Ιστιοπλοϊκού Κέντρου	 37
3.1. Γενικά	38
3.2. Εγκαταστάσεις Καλαθοσφαίρισης (Basketball) - Ξιφασκίας (Fencing)	38
3.3. Ανοιχτά Στάδια Μπέιζμπωλ (Baseball), και Χόκεϋ (Hockey), Σόφτμπωλ (Softball)	41
3.4. Εγκαταστάσεις Κανόε - Σλάλομ	45
3.5. Το Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας στον Άγιο Κοσμά	48
 ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Μεταολυμπιακή χρήση των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων Ελληνικού και του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας	 50
4.1. Γενικά	51
4.2. Μόνιμες και προσωρινές εγκαταστάσεις	51

4.3. Έσοδα-Κόστος λειτουργίας και συντήρησης των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων	53
4.4. Η μεταολυμπιακή αξιοποίηση των ολυμπιακών εγκαταστάσεων της Καλαθοσφαίρισης - Ξιφασκίας	54
4.5. Η μεταολυμπιακή αξιοποίηση των ολυμπιακών εγκαταστάσεων του Ολυμπιακού Κέντρου Κανόε-Σλάλομ	57
4.6. Η μεταολυμπιακή χρήση του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας	60
4.7. Φορείς αξιοποίησης των ολυμπιακών εγκαταστάσεων	65
4.8. Συνολική εκτίμηση της μεταολυμπιακής διαχείρισης των ολυμπιακών εγκαταστάσεων	67
 ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Η δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου στην περιοχή του Ελληνικού - Ιστορικό-Πρόγραμμα - Γενικές κατευθύνσεις σχεδιασμού	 70
5.1. Ιστορικό του έργου	71
5.2. Περιγραφή προγράμματος	72
5.3. Γενικές Κατευθύνσεις	76
5.3.1. Κριτήρια αξιολόγησης	76
5.3.2. Σχεδιασμός	78
5.3.3. Δεδομένα σχεδιασμού	79
5.3.4. Το Συνεδριακό Εκθεσιακό Κέντρο	80
5.3.5. Προϋπολογισμός και οικονομικές παράμετροι	80
5.3.6. Εποπτεία	81
 ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: Αναλυτική περιγραφή ενός μοντέλου σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου	 84
6.1. Στόχοι, επιδιώξεις, αρχές, ιδέες	85
6.2. Το Πάρκο	86
6.3. Φυτεύσεις	89
6.4. Οι είσοδοι	90
6.5. Διαδρομές	91

6.6. Η πολεοδομική ανάπτυξη	91
6.6.1. Γενικά	91
6.6.2. Η οργάνωση του οικοδομικού τετραγώνου (Ο.Τ.)	92
6.6.3. Συμπληρωματικές περιοχές πολεοδόμησης	93
6.7. Λειτουργίες	93
6.8. Μεταφορική υποδομή - συγκοινωνία - κυκλοφορία	93
6.8.1 Γενικά	93
6.8.2. Οδικά Έργα	94
6.8.3. Μετρό	95
6.8.4. Τραμ	95
6.8.5 Το Τελεφερίκ	96
6.8.6. Στάθμευση	96
6.9 Ηλεκτρομηχανολογικές Εγκαταστάσεις	97
6.9.1 Γενικά	97
6.9.2 Αποχέτευση Λυμάτων και Ομβρίων	97
6.9.3. Ύδρευση - Άρδευση	97
6.9.4. Πυρόσβεση	98
6.9.5. Εγκατάσταση Λιμνών	98
6.9.6. Ηλεκτρικές Εγκαταστάσεις	99
6.10. Κόστος δημιουργίας	100
6.10.1. Παραδοχές	100
6.10.2. Προτεινόμενη πολεοδομική ανάπτυξη	100
6.10.3. Περιοχή Πάρκου	103
6.10.4. Συντήρηση του πάρκου	105
 ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: Η Μεταολυμπιακή πολιτική Βαρκελώνης και Σίδνεϊ	 106
 ΕΠΙΛΟΓΟΣ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	 111
 ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	 113
 ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: Σχέδια Μητροπολιτικού Πάρκου	 120

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η χώρα μας διοργάνωσε με επιτυχία το μεγαλύτερο παγκοσμίως αθλητικό, οικονομικό και κοινωνικό εγχείρημα, του Ολυμπιακών Αγώνων του 2004. Η καταγωγή του θεσμού, οι αρχές και οι αξίες που το συνοδεύουν, η τεράστια οικονομική και κοινωνική πρόκληση της διοργάνωσης των Αγώνων, η τοποθέτηση της Ελλάδας στο κέντρο του διεθνούς ενδιαφέροντος, αλλά και η διεθνής αμφισβήτηση για την ικανότητά της να φέρει σε πέρας μία διοργάνωση που ενδιέφερε ολόκληρο τον πλανήτη, πρόσθεσαν στην ολυμπιακή προετοιμασία και στους ίδιους Αγώνες το χαρακτήρα της μεγάλης εθνικής ευκαιρίας.

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες προσέφεραν υλική και άυλη κληρονομιά στη χώρα. Η άυλη κληρονομιά συνίσταται στην αναβάθμιση της φήμης της χώρας διεθνώς, στην επικαιροποίηση και ταυτοχρόνως στην παγκοσμιοποίηση του κλασικού Ολυμπιακού Ιδεώδους, στην ενσωμάτωση της Ολυμπιακής παιδείας στα ελληνικά σχολεία, στις εμπειρίες και την τεχνογνωσία, στο κίνημα του εθελοντισμού που αναπτύχθηκε, στην πίστη και την αισιοδοξία που απέκτησαν όλοι οι Έλληνες για τις δυνατότητες τους. Η υλική κληρονομιά συνίσταται στην αναβάθμιση όλων των υποδομών και τις Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις, οι οποίες παρέχουν τη δυνατότητα ποικίλων δράσεων αθλητικών, πολιτιστικών αλλά και εμπορικών, που δημιουργούν υπεραξία όχι μόνο για τις ίδιες τις εγκαταστάσεις, αλλά και τις ευρύτερες περιοχές μέσα στις οποίες βρίσκονται.

Σκοπός της παρούσας διπλωματικής διατριβής είναι η παρουσίαση του μοντέλου της μεταολυμπιακής αξιοποίησης της ολυμπιακής κληρονομιάς του Ελληνικού και του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας στον Άγιο Κοσμά, με το οποίο επιδιώκεται η βιώσιμη ανάπτυξη της ως άνω περιοχής.

Η διπλωματική διατριβή διαιρείται σε επτά κεφάλαια. Στο πρώτο κεφάλαιο αναλύεται η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης και η σημασία της για τη μεταολυμπιακή αξιοποίηση της περιοχής του Ελληνικού και του Αγίου Κοσμά. Στο δεύτερο κεφάλαιο σκιαγραφείται η υφιστάμενη κατάσταση του Ελληνικού και του Αγίου Κοσμά, προκειμένου να αναδειχθούν τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα και οι δυνατότητες της μελλοντικής αξιοποίησης της περιοχής. Κατόπιν, στο τρίτο κεφάλαιο περιγράφονται αναλυτικά τα βασικά τεχνικά στοιχεία των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων του Ελληνικού και του Ολυμπιακού Ιστιοπλοϊκού Κέντρου στον Άγιο Κοσμά, ενώ στο τέταρτο κεφάλαιο επισημαίνονται εκτενώς οι δυνατότητες της μεταολυμπιακής χρήσης και διαχείρισης των ανωτέρω Ολυμπιακών εγκαταστάσεων. Στο πέμπτο κεφάλαιο αναφέρεται το ιστορικό της έμπνευσης της ιδέας ενός Μητροπολιτικού Πάρκου στην περιοχή του Ελληνικού, το πρόγραμμα και οι γενικές κατευθύνσεις σχεδιασμού του και στο έκτο κεφάλαιο παρουσιάζεται ένα μοντέλο σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου. Ακολουθεί το έβδομο κεφάλαιο, στο οποίο γίνεται αναφορά στη μεταολυμπιακή πολιτική που ακολούθησαν η Βαρκελώνη και το Σίδνεϊ, ως παραδείγματα προς μίμηση για τη μεταολυμπιακή χρήση και αξιοποίηση της ολυμπιακής κληρονομιάς της χώρας μας.

Στο τέλος της παρούσας εργασίας καταγράφονται τα συμπεράσματα περί του εγχειρήματος της βιώσιμης ανάπτυξης και διαχείρισης της περιοχής του Ελληνικού και του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας. Ακολουθεί παράρτημα με σχέδια - χάρτες για τις υπό μελέτη περιοχές.

Για την εκπόνηση της διπλωματικής εργασίας, πολύτιμη ήταν η συνδρομή του επιβλέποντα καθηγητή του Παντείου Πανεπιστημίου, Παναγιώτη Γετίμη, ο οποίος «χάραξε» τις κατευθυντήριες γραμμές και έδωσε σημαντικές διευκρινίσεις και οδηγίες επί της εν λόγω μελέτης.

Επίσης, θέλω να ευχαριστήσω θερμά για τη συμβολή τους, τους: Ηλιοπούλου Ελένη (αρχιτέκτονα μηχαν.-πολεοδόμο του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας), Άρη Σταυρακάκη (αρχιτέκτονα μηχανικό και προϊστάμενο του τμήματος Μελετών της Γενικής Γραμματείας Αθλητισμού), Κατερίνα Χατζοπούλου (αρχιτέκτονα μηχανικό στο τμήμα

Κατασκευών της Γενικής Γραμματείας Αθλητισμού), Βουρνά Ιωάννη (Γενικό Διευθυντή της Διεύθυνσης Περιβάλλοντος του Υπουργείου ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.), Τασιοπούλου - Μακρή Ελπίδα, (Γενική Διευθύντρια της Διεύθυνσης Πολεοδομίας του Υπουργείου ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.), Αλέξανδρο Κουλίδη (Υπεύθυνο Μελετών Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων της Ειδικής Υπηρεσίας Περιβάλλοντος του Υπουργείου ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.), Καϊμάκη Λαμπρινή (Υπεύθυνη Περιβαλλοντικών Μελετών και Μελετών Έργων Πρασίνου της Ειδικής Υπηρεσίας Δημοσίων Έργων του Υπουργείου ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.), Χλόη Πατρινέλη (στέλεχος της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Κτιρίων της Ολυμπιακά Ακίνητα Α.Ε.),

Εν κατακλείδι, εκφράζω την ευγνωμοσύνη μου στην οικογένειά μου για την αμέριστη υποστήριξή τους και τις χρήσιμες συμβουλές τους, οι οποίες συνέβαλαν στην επιτυχή ολοκλήρωση αυτής της διατριβής.

1^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

1. Η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης

1.1. Γενικά

Η βιώσιμη ανάπτυξη είναι μια οικονομικό-κοινωνική διαδικασία ανάπτυξης, κατά τη διάρκεια της οποίας συνδέονται αρμονικά οι οικονομικοί, κοινωνικοί και περιβαλλοντολογικοί στόχοι της κοινωνίας σε ένα ισορροπημένο πλαίσιο. Βιώσιμη ανάπτυξη σημαίνει ταυτόχρονα φροντίδα για την προστασία του περιβάλλοντος και για την ποιότητα ζωής, όπως επίσης και κοινωνική συνοχή.

Η αξιοποίηση νέων τεχνολογιών, πιο οικονομικών, πιο παραγωγικών και πιο φιλικών προς το περιβάλλον αποτελεί πρώτη αναγκαιότητα. Για το λόγο αυτό, η αναπτυξιακή πολιτική μιας χώρας ή μιας κοινωνίας πρέπει να βασιστεί στο ακόλουθο τρίπτυχο: α) οικονομική ανάπτυξη, β) κοινωνική συνοχή και γ) περιβαλλοντική προστασία. Ειδικότερα:

1.2. Οικονομική Ανάπτυξη

Κατ' αρχάς, απαραίτητη προϋπόθεση για την ύπαρξη βιώσιμης ανάπτυξης είναι η οικονομική ανάπτυξη να εμφανίζει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά γνωρίσματα:

Το πρώτο χαρακτηριστικό γνώρισμα σχετίζεται άμεσα με την ανταγωνιστικότητα. Μια οικονομία θεωρείται ανταγωνιστική όταν παράγει με το ελάχιστο κόστος, δηλαδή με την

ελάχιστη σπατάλη πόρων - ανθρώπινων, φυσικών και οικονομικών. Μία τέτοιου είδους οικονομική χρήση των πόρων οδηγεί στην αύξηση της παραγωγικότητας και του πλούτου. Επίσης, μία οικονομία είναι ανταγωνιστική όταν ενσωματώνει περισσότερη γνώση στα προϊόντα, τις υπηρεσίες και τη λειτουργία των επιχειρήσεων.

Το δεύτερο χαρακτηριστικό στοιχείο αφορά στη βιωσιμότητα της οικονομικής μεγέθυνσης. Βιώσιμη είναι η οικονομική μεγέθυνση η οποία βασίζεται στην οικονομία των πόρων και δεν οδηγεί στην εξάντληση των φυσικών πόρων ή στην υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος, στην ανισότητα στο βιοτικό επίπεδο των πολιτών, στην πόλωση της κατανομής του φυσικού πλούτου στον πλανήτη και τις διεθνείς διαμάχες και εντάσεις¹.

Ανταγωνιστικότητα και βιωσιμότητα μετατρέπουν την «απλή» μεγέθυνση σε πραγματική ανάπτυξη, η οποία δεν περιορίζεται μόνο στην αύξηση των οικονομικών μεγεθών, αλλά συμβάλλει στην ενίσχυση των κοινωνικών παραμέτρων που εξασφαλίζουν την βελτίωση του βιοτικού επιπέδου όλων. Για το λόγο αυτό για τη βιώσιμη ανάπτυξη δεν απαιτείται μόνο η οικονομική ανάπτυξη, αλλά και η κοινωνική συνοχή.

1.3. Κοινωνική Συνοχή

Με τον όρο «κοινωνική συνοχή» εννοείται η κοινωνικά δίκαιη κατανομή του πλούτου, η οποία θα οδηγήσει στην αύξηση των θέσεων εργασίας. Απαραίτητη προϋπόθεση για την βιώσιμη ανάπτυξη είναι όπως η ανάπτυξη να εξασφαλίζει περισσότερες θέσεις εργασίας όχι όμως εις βάρος της ποιότητας ζωής και του φυσικού περιβάλλοντος². Κρίνεται για το λόγο αυτό σκόπιμο, τόσο σε διεθνές όσο και σε τοπικό επίπεδο, η αύξηση των θέσεων εργασίας, δηλαδή της απασχόλησης να βασίζεται στην οικονομία της γνώσης και όχι στη «βάρβαρη εξουθένωση» των φυσικών πόρων.

1.4. Περιβαλλοντική προστασία

Περιβαλλοντική προστασία σημαίνει αφ' ενός εξοικονόμηση των φυσικών πόρων, με την εφαρμογή επιτυχούς ενεργειακής πολιτικής, και αφ' ετέρου «μετάλλαξη» των

¹ Μπίθας Κ., «Βιώσιμες πόλεις: θεωρία - πολιτική», μετάφραση - επιμέλεια, Αθήνα Τυπωθήτο Δαρδανός Γ., Αθήνα 2001 σελ.117

² Μπίθας Κ., «Βιώσιμες πόλεις: θεωρία - πολιτική», μετάφραση - επιμέλεια, Αθήνα Τυπωθήτο Δαρδανός Γ., Αθήνα 2001 σελ.118

οικονομικών δραστηριοτήτων, που έχουν δυσμενείς συνέπειες στο περιβάλλον, σε οικονομικές δραστηριότητες που το σέβονται και το προστατεύουν - όπως για παράδειγμα οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας³ και ο τουρισμός.

Η ανάγκη για την προστασία του περιβάλλοντος διαπιστώθηκε και στη συνδιάσκεψη της Λισσαβόνας, όπου τα κράτη μέλη έθεσαν τον στόχο η Ευρωπαϊκή Ένωση να μετατραπεί μέχρι το 2010 «στην πιο ανταγωνιστική και δυναμική οικονομία του κόσμου βασισμένη στην γνώση, ώστε να είναι ικανή για βιώσιμη ανάπτυξη με περισσότερες και καλύτερες θέσεις εργασίας και μεγαλύτερη κοινωνική συνοχή».

Η θέση αυτή υιοθετήθηκε και στην διάσκεψη της Βαρκελώνης, κατά την οποία κρίθηκε αναγκαίο να ληφθούν όλα τα απαιτούμενα μέτρα, ώστε η οικονομία να στηρίζεται στον άνθρωπο και στις δημιουργικές δυνατότητές του και να του ικανοποιεί με τον καλύτερο δυνατό τρόπο όλες τις ανάγκες του. Να αξιοποιεί αποτελεσματικά τους φυσικούς πόρους χωρίς να θέτει σε κίνδυνο την οικολογική ισορροπία. Με άλλα λόγια, κρίθηκε αναγκαίο ότι η οικονομία θα πρέπει να συνθέτει την αποτελεσματικότητα, την παραγωγικότητα και τη γνώση με την ποιότητα ζωής, τη συνοχή της κοινωνίας και το Ευρωπαϊκό πολιτιστικό πρότυπο που έχει στο επίκεντρό του τον Ευρωπαϊκό ανθρωπισμό. Αυτήν ακριβώς την πολιτική θα πρέπει να ακολουθήσει και η Ελλάδα, ως κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

1.5. Μετάβαση στην οικονομία της γνώσης

Η μετάβαση στην οικονομία της γνώσης προϋποθέτει δύο συνιστώσες. Η πρώτη είναι η καινοτομία, δηλαδή η εισαγωγή νέων τεχνολογιών στις διαδικασίες αναβάθμισης της παραγωγικότητας. Η δεύτερη συνιστώσα αφορά στην δημιουργία της ίδιας της γνώσης μέσα από την έρευνα. Μια μακροπρόθεσμη πολιτική που αποβλέπει στην πρωτοπορία της Ευρώπης στην κοινωνία της γνώσης είναι απαραίτητο να επιδιώκει ταυτόχρονα μια ηγετική θέση στην δημιουργία νέων τεχνολογιών, διαφορετικά η Ευρώπη θα παραμείνει ουραγός ακόμη και στην εφαρμογή τους. Για αυτόν τον σκοπό, η ολοκλήρωση του Ευρωπαϊκού Χώρου Έρευνας είναι και θα παραμείνει μια σαφής προτεραιότητα κάθε κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, επομένως και της Ελλάδας.

³ Μπίθας Κ., «Οικονομική θεώρηση περιβαλλοντικής προστασίας», Τυπωθήτο Δαρδανός Γ., Αθήνα 2003. σελ.103

Κατά την τελευταία δεκαετία, παρατηρείται, σε εθνικό επίπεδο, μία συνολική προσπάθεια για τη βιώσιμη ανάπτυξη. Πλην όμως, όπως προαναφέρθηκε, για τη βιώσιμη ανάπτυξη δεν αρκεί ο γρήγορος ρυθμός οικονομικής μεγέθυνσης, αλλά απαιτείται και κοινωνική συνοχή και συνετή διαχείριση του περιβάλλοντος. Η βιώσιμη ανάπτυξη δεν αποτελεί μία επιλογή αλλά αναγκαιότητα.

Με δεδομένο το γεγονός ότι το περιβάλλον, τόσο το φυσικό όσο και το δομημένο, είναι ένας από τους βασικούς τρεις πυλώνες της βιώσιμης ανάπτυξης, η ελληνική οικονομία έχει επεξεργαστεί και εφαρμόσει ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο πολιτικών παρέμβασης τόσο στο φυσικό όσο κυρίως και στο δομημένο περιβάλλον. Ενδεικτικώς αναφέρονται η ανακύκλωση και η διαλογή στη πηγή, τα προγράμματα διατήρησης και επέκτασης του πράσινου στη πόλη, οι παρεμβάσεις για την ανάδειξη της αρχιτεκτονικής φυσιογνωμίας οικισμών, οι κηρύξεις κτιρίων ή κτιριακών συγκροτημάτων ως διατηρητέων κ.λπ.

Η αποτελεσματική υλοποίηση των εκάστοτε εφαρμοσμένων πολιτικών προς την κατεύθυνση της βιώσιμης ανάπτυξης απαιτεί την όσο το δυνατόν μεγαλύτερη συμμετοχή των τοπικών κοινωνιών, ώστε να αναδειχθούν οι ιδιαιτερότητες και προτιμήσεις, όπως αυτές εκφράζονται σε τοπικό επίπεδο, αλλά και την ένταξη στη αναπτυξιακή διαδικασία κοινωνικών ομάδων και στρωμάτων⁴, τα οποία μέχρι σήμερα, σε πολλές περιπτώσεις, ήταν στο περιθώριο.

Στο πλαίσιο της προσπάθειας αυτής εκπονούνται τοπικά προγράμματα βιώσιμης ανάπτυξης, τα οποία έχουν ως στρατηγικό στόχο τη βελτίωση της ποιότητας ζωής του πολίτη.

Τέτοιου είδους πρόγραμμα αποτελεί και η δημιουργία ενός Μητροπολιτικού Πολυλειτουργικού Πάρκου Αναψυχής στην περιοχή του Ελληνικού, με εν γένει ήπιες χρήσεις, που θα συμβάλλει στη βιώσιμη ανάπτυξη και διαχείριση της ΝΑ περιοχής τους Λεκανοπεδίου. Ειδικότερα στο πλαίσιο της αναβάθμισης του φυσικού περιβάλλοντος θα επιδιωχθεί η δημιουργία εκτεταμένων και ενιαίων χώρων πρασίνου, ως συμβολή στην μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης της περιοχής καθώς και η δημιουργία δυνατοτήτων αναψυχής, άθλησης και πολιτισμού.

Άλλοι επί μέρους στόχοι του προγράμματος, όπως θα αναλυθούν εκτενώς κατωτέρω, είναι:

- ♦ Η βελτίωση του κοινωνικού εξοπλισμού της περιοχής επιρροής.

⁴ Faucheux S. and O'Connor M., "Valuation for sustainable development : methods and policy indicators", U.K. : Edward Elgar, c1998 p.20

- ♦ Η αξιοποίηση δυνατοτήτων επιχειρηματικής εκμετάλλευσης για την εξεύρεση πόρων σταδιακής υλοποίησης του έργου.
- ♦ Ο καθορισμός ενεργειών για την ελάφρυνση του κοινωνικού κόστους της κατασκευής του νέου Αεροδρομίου.
- ♦ Η δημιουργία συστήματος διαχείρισης και εφαρμογής του έργου σε συνεργασία με την Τοπική Αυτοδιοίκηση.

2^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ

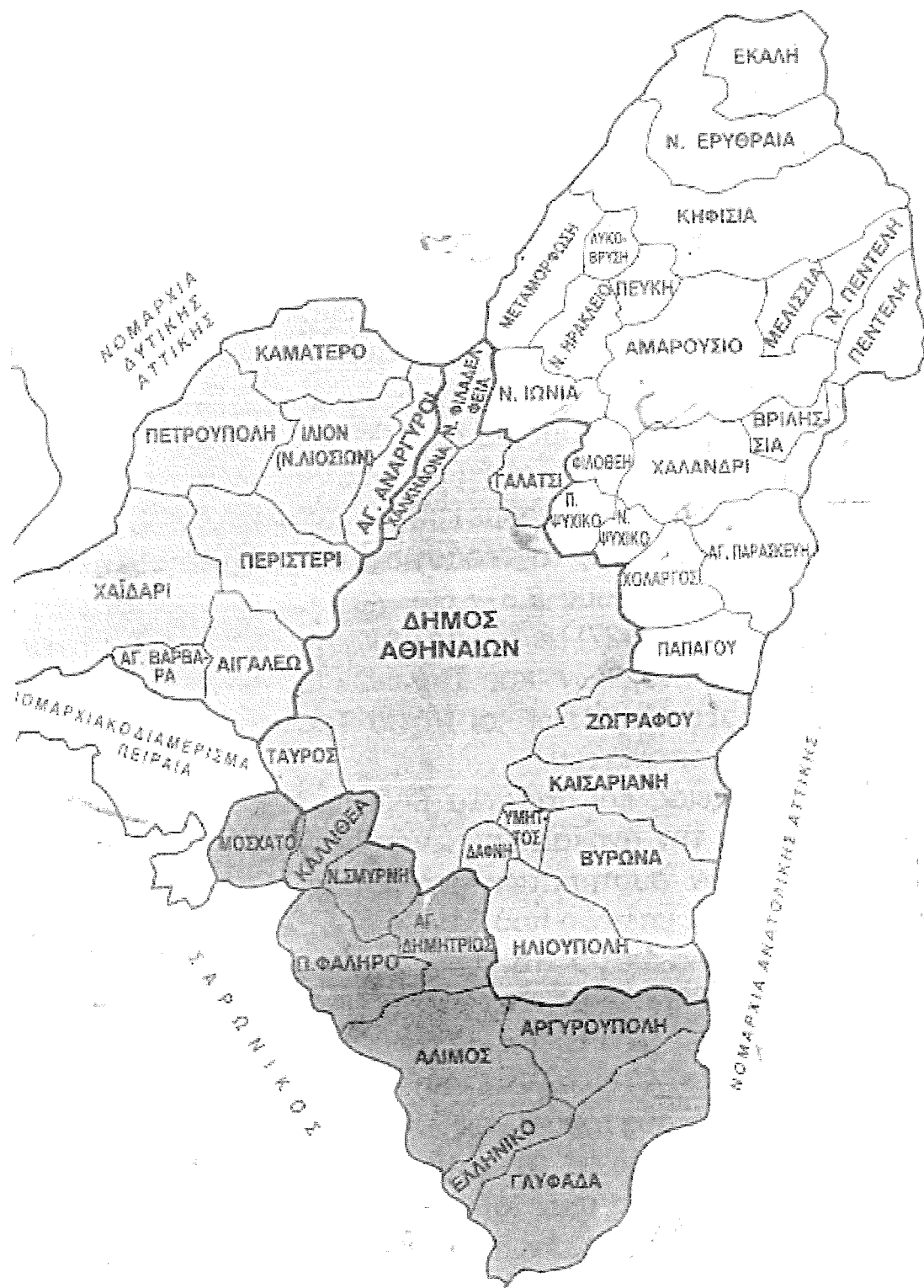
2. Περιγραφή του Ελληνικού

2.1. Γενικά

Το Ελληνικό βρίσκεται στο νότιο τμήμα του Λεκανοπεδίου, παράλληλα με την ακτή του Σαρωνικού Κόλπου, σε μέση απόσταση 11,5 χλμ από το κέντρο της Αθήνας. Σε μεγάλο μήκος τα δυτικά του όρια ορίζονται από την παραλιακή Λεωφόρο Ποσειδώνος και τα ανατολικά από τη Λεωφόρο Βουλιαγμένης. Τα λοιπά όρια ορίζονται από δρόμους τοπικής μόνο σημασίας. Τόσο η θέση του, όσο και η ύπαρξη των δύο λεωφόρων καθορίζουν την αντίληψη του χώρου του Ελληνικού μέσα από το πρίσμα των κινήσεων Β-Ν στο λεκανοπέδιο.

Περιβάλλεται από περιοχές με κύρια χρήση την κατοικία μεσαίας πυκνότητας. Συνορεύει προς Βορρά με το Δήμο Αλίμου, προς ΒΑ με το Δήμο Αργυρούπολης, προς τα Ανατολικά -αλλά και Δυτικά- με οικιστικές περιοχές του Δήμου Ελληνικού και προς ΝΑ και Νότια με το Δήμο της Γλυφάδας.

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



2.2. Το ευρύτερο περιβάλλον της περιοχής του Ελληνικού

2.2.1. Η παραλιακή ζώνη

Η περιοχή του Ελληνικού βρίσκεται στο μέσον της παραλιακής ζώνης Νότια της Αθήνας, αναπτύγματος περίπου 30 χλμ, που ξεκινά από τον Πειραιά και καταλήγει στη Βάρκιζα (σε απόσταση 20 χλμ από το κέντρο της Αθήνας). Οι περιοχές που διαδέχονται η μια την άλλη κατά μήκος αυτής της παραλιακής ζώνης είναι κατά σειρά: ο Πειραιάς, το Νέο Φάληρο (Δήμος Πειραιά), το Μοσχάτο (Δήμος Μοσχάτου), οι Τζιτζιφιές και η περιοχή του παλαιού Ιπποδρόμου (Δήμος Καλλιθέας), το Παλιό Φάληρο με τις ακτές Λουτρά Μπάτη και Εδέμ (Δήμος Παλαιού Φαλήρου), ο Άλιμος ή Καλαμάκι με τις ακτές Αλίου ΕΟΤ και Λουτρών Αλίου (Δήμος Αλίου), το Ελληνικό με την ακτή του Αγίου Κοσμά (Δήμος Ελληνικού), η Γλυφάδα με τις ακτές Γλυφάδας (σήμερα διασπασμένης σε περισσότερες λόγω της κατασκευής μαρίνων) και Αστέρας (Δήμος Γλυφάδας), η Βούλα με τις Ακτές Α' ΕΟΤ Βούλας και Β' ΕΟΤ Βούλας (Δήμος Βούλας), η Βουλιαγμένη με τις ακτές Καβουρίου και Βουλιαγμένης και μεγάλες σχεδόν ανέγγιχτες εκτάσεις και η Βάρκιζα.

Η περιοχή του Νέου Φαλήρου άρχισε να συγκεντρώνει ποικιλία δραστηριοτήτων αναψυχής και ελεύθερου χρόνου, στο φυσικό περιβάλλον (κυρίως αμμόδεις ακτές) και σε διαμορφωμένες εγκαταστάσεις (διαμορφωμένες ακτές λουομένων, εστιατόρια, νυκτερινά κέντρα, ξενοδοχεία, αλλά και πάρκα διασκέδασης/λούνα παρκ, ιππόδρομος κλπ) από την δεκαετία του 1880. Αυτές οι δραστηριότητες σταδιακά επεκτείνονται προς τα ανατολικά, περί το 1900 στην περιοχή του Παλαιού Φαλήρου και ήδη από την δεκαετία του 1930 αναπτύσσονται με χαμηλή μέση ένταση σε όλο το μήκος της ζώνης. Αντίστοιχα, εξελίσσεται και η οικιστική ανάπτυξη: αρχικά επικεντρωμένη σε συγκεκριμένους αυτοτελείς πόλους, σταδιακά αναπτύσσεται κατά γραμμικό τρόπο κατά μήκος της ακτής και της παραλιακής οδού, στη συνέχεια πυκνώνει και αποκτά βάθος δημιουργώντας μικρούς, αλλά συγκροτημένους συνοικισμούς και ενσωματώνοντας άλλους ακόμη μικρότερους, προϋπάρχοντες.

Περί το 1960 σημειώνεται μια σημαντική αλλαγή στη διαχείριση, την χρήση και την αντίληψη της παράκτιας ζώνης. Με πρωτοβουλία του Εθνικού Οργανισμού Τουρισμού και

της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος διαμορφώνονται σε συγκεκριμένες επιλεγμένες θέσεις οργανωμένες πολυλειτουργικές τουριστικές εγκαταστάσεις (εστιατόρια, σνακ-μπαρ, αποδυτήρια, εγκαταστάσεις διαμονής, γήπεδα αθλοπαιδιών κλπ) και εγκαταστάσεις θαλάσσιων λουτρών, διακεκριμένης αρχιτεκτονικής. Πρόκειται για ένα νέο είδος δημόσιου χώρου. Σε σύντομο χρονικό διάστημα ολόκληρη η ζώνη εδραιώνεται διεθνώς ως περιοχή υψηλής στάθμης θερινής διαμονής, τουρισμού και αναψυχής⁵.

Στα τέλη της δεκαετίας του 1960 η αύξηση των συντελεστών δόμησης (ΣΔ) και της ζήτησης για μόνιμη πλέον κατοικία στρέφει το ενδιαφέρον εργολάβων και αγοραστών αρχικά προς το Παλαιό Φάληρο, το πλησιέστερο προς το κέντρο της Αθήνας παραλιακό προάστιο. Η ανάπτυξη σταδιακά επεκτείνεται. Η διόγκωση της Αμερικανικής Βάσης του Ελληνικού περί το 1970 αυξάνει τη ζήτηση για μόνιμη κατοικία, εμπορικές χρήσεις, εγκαταστάσεις αθλητισμού και εκπαίδευσης, αλλά και νυκτερινά κέντρα, στην προνομιούχο περιοχή της Γλυφάδας, που αποκτά πλήρη σχεδόν λειτουργική αυτονομία μέσα σε λίγα μόλις χρόνια. Οι τάσεις αυτές γενικεύονται κατά τις δεκαετίες του 1970 και 1980.

Την περίοδο αυτή και μέχρι σήμερα, ο τουρισμός κάμπτεται και η περιοχή μετατρέπεται στην κύρια ζώνη θερινής ιδίως αναψυχής ολόκληρου του λεκανοπεδίου, γεγονός που την διατηρεί ενεργό και ζωντανή καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας, αλλά και της νύκτας. Η παρουσία του Αεροδρομίου, λόγω κυρίως του θορύβου, αλλά και των περιορισμών στο ύψος των οικοδομών, απετέλεσε ανασχετικό παράγοντα για την ανάπτυξη λιγότερο προνομιούχων ή επιθυμητών περιοχών, όπως ο Άλιμος. Ωστόσο, ο σταδιακός κορεσμός του Φαλήρου και της Γλυφάδας, η σταθερά υψηλή ζήτηση και, κυρίως, η προοπτική απομάκρυνσης του αεροδρομίου από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 και μετά, δίνουν νέα ώθηση στην ανάπτυξη της όλης περιοχής.

2.2.2. Η ενδοχώρα

Η αβαθής (1-4χλμ) ενδοχώρα μεταξύ της ακτής και του όρους Ύμητός, έκταση με ήπιες κλίσεις αλλά και αρκετές τοπικές εξάρσεις, είναι κατοικημένη από την αρχαιότητα.

Κατά τον 19ο αιώνα μεγάλο μέρος της - καλλιεργήσιμες εκτάσεις σε απόσταση από την θάλασσα, που ακόμη δεν θεωρείται ελκυστική - καταλαμβάνεται από εκκλησιαστικά

⁵ Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, «Περιοχή Ελληνικού»

κτήματα και λίγες εκτεταμένες ιδιοκτησίες. Διασχίζεται από δύο οδούς, που ξεκινούσαν από την θέση Τράχωνες, στα σημερινά όρια των Δήμων Αλίμου και Αργυρούπολης και κατευθύνονταν προς ΝΝΑ. Η πρώτη ακολουθούσε την σημερινή Λεωφόρο Βουλιαγμένης, έφθανε μέχρι το ύψος της Γλυφάδας, στα νότια όρια της περιοχής του Ελληνικού, όπου και έστριβε προς τη θάλασσα, ακολουθώντας την κοίτη καλυμμένου σήμερα χειμάρρου. Η άλλη, πλησιέστερα στις υπώρειες του Υμηττού, ακολουθούσε τις σημερινές Λεωφόρους Κύπρου της Αργυρούπολης και Δ. Γούναρη της Άνω Γλυφάδας και κατέληγε στη Βουλιαγμένη.

Στην περιοχή αυτή και κατά μήκος των δύο παλαιών οδών, δημιουργούνται περί το 1930 απομονωμένοι συνοικισμοί για την στέγαση μικρασιατών προσφύγων. Κατά την μεταπολεμική περίοδο οι παλαιότερες εκτεταμένες ιδιοκτησίες τεμαχίζονται. Μεγάλες εκτάσεις αναπτύσσονται από κτηματικούς-οικοδομικούς συνεταιρισμούς, ενώ ταυτόχρονα πληθύνονται και οι μικρής έκτασης αυτοτελείς αναπτύξεις, για οικιστικές (μόνιμη κατοικία) ή επιχειρηματικές χρήσεις. Η διαδικασία αυτή εξακολουθεί να βρίσκεται σε εξέλιξη. Προϊόν της είναι η σημερινή εικόνα της περιοχής, με πυκνά δομημένη ολόκληρη την έκταση από την θάλασσα μέχρι τους πρόποδες του Υμηττού. Επισημαίνεται ότι η παρουσία της μη προσβάσιμης και ιδιαίτερα εκτεταμένης περιοχής του Ελληνικού, σε συνδυασμό με την πρωταρχική αντιληπτική δομή της ευρύτερης περιοχής, που καθορίζεται από διαδρομές/κινήσεις παράλληλες και όχι κάθετες προς την ακτή, είχε ως αποτέλεσμα την λειτουργική αποκοπή της ενδοχώρας από την παραλιακή ζώνη στο συγκεκριμένο σημείο.

2.2.3. Η ζώνη επιρροής της περιοχής του Ελληνικού

Η ζώνη επιρροής της περιοχής του Ελληνικού αποτελείται από τους περιβάλλοντες Δήμους Ελληνικού, Αλίμου, Αργυρούπολης και Γλυφάδας, και άλλους οκτώ δήμους περιμετρικά. Σε αυτήν κυριαρχεί η χρήση της κατοικίας, με εκτενείς περιοχές υψηλού εισοδήματος.

2.2.4. Πληθυσμός

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 513.000 κάτοικοι⁶. Η τάση οφείλεται κατ' αρχήν στην αναζήτηση καλύτερων συνθηκών διαβίωσης, μακριά από την συμφόρηση και την ρύπανση του κέντρου.

Μεγαλύτερη πληθυσμιακή αύξηση παρατηρείται ειδικότερα στους νότιους δήμους της περιοχής, κυρίως λόγω της 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 προσέλκυσης 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.

Οι μελλοντικές δημογραφικές εξελίξεις θα προσδιορισθούν σε σημαντικό βαθμό από την υλοποίηση του έργου του Ελληνικού.

2.2.5. 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.

⁶ Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, «Περιοχή Ελληνικού»

2.2.6 Απασχόληση

Όσον αφορά στις 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 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.

2.2.7. Κυρίαρχες χρήσεις

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.λπ.) 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 θάλασσας⁷.

⁷ Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, «Περιοχή Ελληνικού»

2.3. Το άμεσο περιβάλλον της περιοχής του Ελληνικού

Το άμεσο περιβάλλον της περιοχής του Ελληνικού αποτελείται από τους Δήμους Ελληνικού, Αλίμου, Αργυρούπολης και Γλυφάδας και είναι τοποθετημένο κεντροβαρικά ως προς την ευρύτερη περιοχή επιρροής του.

2.3.1. Πρόσβαση

Όπως αναμένεται λόγω της παρουσίας του αεροδρομίου μέχρι πρόσφατα, η περιοχή του αμέσου περιβάλλοντος του Ελληνικού διαθέτει εύκολη πρόσβαση από και προς τα κέντρα της Αθήνας και του Πειραιά, καθώς και την ακτή του Σαρωνικού και την δυτική πλευρά της χερσονήσου της Αττικής, μέχρι το άκρο της, το Σούνιο. Η καλή κυκλοφοριακή (Λ. Βουλιαγμένης, Ποσειδώνος και Αλίμου, Περιφερειακή GOLF) και συγκοινωνιακή (μετρό, τραμ) σύνδεση διευκολύνουν την προσπελασιμότητα, δίνοντας ένα σημαντικό πλεονέκτημα στην τελική απόφαση υλοποίησής του⁸.

2.3.2. Κυρίαρχες χρήσεις

Η νότια και η δυτική (παραθαλάσσια) ζώνη του αμέσου περιβάλλοντος της περιοχής του Ελληνικού έχουν χαρακτήρα περιοχών αναψυχής και κατοικίας υψηλού εισοδήματος, ενώ οι άλλες αποτελούνται κυρίως από περιοχές μέσου εισοδήματος.

Το λιανικό και το χονδρικό εμπόριο παρουσιάζει μια ιδιόζουσα «διπολική» μορφή: αφ' ενός τοπικά καταστήματα, που αναπτύσσονται μέσα στον πολεοδομικό ιστό, κατά μήκος του οδικού δικτύου, και αφ' ετέρου αριθμός πολυκαταστημάτων ή καταστημάτων τύπου Cash & Carry, καθώς και εξειδικευμένες μεγάλες αγορές (έπιπλα, φωτιστικά, εισαγόμενα είδη κ.λπ.), που αναπτύσσονται κατά μήκος των υπερτοπικών οδικών αξόνων (κυρίως επί των λεωφόρων Αλίμου και Βουλιαγμένης), εφ' όσον οι τοπικές χρήσεις γης το επιτρέπουν.

Οι χρήσεις τουρισμού, αναψυχής και αθλητισμού απευθύνονται σ' ένα ευρύ φάσμα εισοδημάτων και ενδιαφερόντων και κυριαρχούν στην παραλιακή ζώνη, που αποτελεί πόλο

⁸ Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας - Εργαστήριο Πολεοδομικού και Χωροταξικού Σχεδιασμού, «Μεταολυμπιακή αξιοποίηση των ολυμπιακών έργων» Νοέμβριος 2001, σελ.49

για ολόκληρο το λεκανοπέδιο της Αθήνας. Ποικίλουν από φαστ-φουντ μέχρι ακριβά εστιατόρια, από λαϊκά νυκτερινά κέντρα μέχρι αποκλειστικές ιδιωτικές λέσχες, από γήπεδα μπάσκετ και ελεύθερες ακτές έως γήπεδα γκολφ (στη νότια πλευρά) και ακτές ελεγχόμενης εισόδου.

2.4. Η περιοχή του Ελληνικού

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 Τραχώνων⁹.

Στα νεότερα 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 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. Αν και παραθαλάσσιος ο Δήμος Ελληνικού κατ' ουσία στερείται προσβάσεως προς την θάλασσα, λόγω της παρεμβολής του Αεροδρομίου.

Συγκαταλέγεται μεταξύ των δήμων με έντονη παρουσία του δευτερογενούς τομέα, (βιομηχανία, βιοτεχνία, μεταφορές, αποθήκευση και επικοινωνίες), σχετικά μεγάλη

⁹ Περιοδικό ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ «Παράκτια ζώνη αεροδρομίου Ελληνικού», Ιατρίδου Μαριλένα, Ιούλιος - Αύγουστος 2001, σελ.99

συγκέντρωση απασχόλησης στον τομέα της βιομηχανίας και σχετικά ταχεία αύξηση του δείκτη ανεργίας. Σε σημαντικό βαθμό η οικονομία εξαρτάται από το Αεροδρόμιο (μεταφορές, αποθήκευση, επικοινωνίες) και κυριαρχείται από μικρές επιχειρήσεις, που όμως παρέχουν απασχόληση σε ένα σχετικά υψηλό ποσοστό εργαζομένων.

2.5. Το Φυσικό Περιβάλλον του Ελληνικού

2.5.1. Γεωμορφολογία - Φυσικό τοπίο

Η έκταση του Ελληνικού βρίσκεται στις ΝΔ παρυφές του όρους Υμηττός στην Αττική, δίπλα στη θάλασσα. Η φυσική μορφή της περιοχής, και πριν από τη διαμόρφωση του χώρου σε αεροδρόμιο, ήταν σχεδόν επίπεδη και οριζόντια. Μικροεξάρσεις εντοπίζονταν μόνον στο βόρειο και το βορειοδυτικό μέρος της. Τη διέτρεχαν τρία μικρά ρέματα, με κατεύθυνση ΒΑ – ΝΔ, από τον Υμηττό προς τη θάλασσα.

Οι αρχικές (1938-43) και οι μεταγενέστερες εργασίες διαμόρφωσης του αεροδρομίου αλλοίωσαν πλήρως την μορφή του φυσικού τοπίου απαλείφοντας τις μικροεξάρσεις και τα μικρά ρέματα που υπήρχαν, προκειμένου να δημιουργηθεί ενιαίος επίπεδος χώρος. Σήμερα διατηρούνται στην περιοχή περιορισμένα μόνο υπολείμματα του φυσικού τοπίου στο ΒΑ τμήμα του¹⁰.

2.5.2. Γεωλογικά δεδομένα

Στην έκταση του Ελληνικού απαντούν ως επί το πλείστον μεταλλικοί σχηματισμοί, που έχουν αποτεθεί από το Μειόκαινο έως σήμερα ασύμφωνα πάνω στους Αθηναϊκούς σχιστολίθους. Από τα μεταλλικά ιζήματα, ο σχηματισμός του Αγίου Κοσμά καταλαμβάνει τη μεγαλύτερη επιφάνεια του αεροδρομίου ενώ μικρότερη επιφάνεια καλύπτεται από λιθολογίες του σχηματισμού Αργυρούπολης.

Ο σχηματισμός του Αγίου Κοσμά χαρακτηρίζεται από λεπτομερείς κυρίως φάσεις, αντίθετα από τον σχηματισμό της Αργυρούπολης, που χαρακτηρίζεται από λατυποκροκαλοπαγή ασβεστολιθικής κυρίως προέλευσης

¹⁰ Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, «Περιγραφή Ελληνικού»

Από τεκτονική άποψη στον χώρο του αεροδρομίου δεν εντοπίστηκαν ρήγματα ή ρηξιγενείς ζώνες. Στην ευρύτερη περιοχή όμως, απαντά ρήγμα διεύθυνσης περίπου ΒΑ – ΝΔ που η δυτική προέκτασή του διασχίζει το χώρο του αεροδρομίου Ν των κτηρίων του Ανατολικού Αεροσταθμού.

Με βάση τα διαθέσιμα τεχνικογεωλογικά στοιχεία, οι σχηματισμοί που απαντώνται στην ευρύτερη περιοχή παρουσιάζουν σε γενικές γραμμές ικανοποιητικές γεωτεχνικές παραμέτρους και πολύ καλή συμπεριφορά υπό σεισμική φόρτιση. Δεν έχουν εντοπιστεί προβλήματα ευστάθειας του εδάφους, με την εξαίρεση μικρών θυλάκων. Ορισμένα προβλήματα αναμένονται μόνο από τις σύγχρονες αλουβιακές και ανθρωπογενείς αποθέσεις.

2.5.3. Υδρολογικά - υδρογεωλογικά δεδομένα

Το σύστημα των επιφανειακών και υπογείων υδάτων της περιοχής του Ελληνικού φαίνεται να έχει εν πολλοίς καταστραφεί. Τα φυσικά ρεύματα, που κατέβαιναν από τον Υμηττό προς τη θάλασσα, έχουν επιχωθεί ή διευθετηθεί σε οχετούς. Οι φυσικές μαλακές επιφάνειες έχουν σε μεγάλη έκταση δομηθεί ή οδοστρωθεί οπότε τα όμβρια δεν μπορούν πλέον να απορροφηθούν φυσιολογικά από το έδαφος για την αναπλήρωση των υπόγειων υδάτων. Άντ' αυτού μετατρέπονται γρήγορα σε πλημμύρα που κατακλύζει ολόκληρες περιοχές και τελικά απορρέει στη θάλασσα μεταφέροντας ακατέργαστους ρυπαντές. Στην έκταση του Ελληνικού τα όμβρια νερά αποχετεύονται σε ειδικό δίκτυο.

Στην ευρύτερη περιοχή ωστόσο, εξ αιτίας της γεωμορφολογίας της, της γεωλογικής της δομής και κυρίως των καταστροφικών ανθρώπινων παρεμβάσεων, σημειώθηκαν τα τελευταία χρόνια επανειλημμένα πλημμυρικά φαινόμενα, που κατέστησαν επιτακτική την πραγματοποίηση εκτεταμένων έργων.

Παράλληλα ο υδροφόρος ορίζοντας έχει υποβαθμισθεί σημαντικά λόγω των αρτεσιανών φρεάτων και τα υπόγεια ύδατα τώρα μολύνονται πλέον ανεπανόρθωτα από το αλμυρό νερό.

Λαμβάνοντας υπόψη τα υπάρχοντα υδρογεωλογικά στοιχεία και τη γεωλογική δομή της περιοχής, εκτιμάται ότι οι δυνατότητες για ευρεία μελλοντική εκμετάλλευσή τους είναι περιορισμένες και μπορεί να γίνεται για λόγους αρδευτικούς και όχι υδρευτικούς (πόσιμο νερό). Για οποιαδήποτε εκμετάλλευση των υπόγειων νερών, θα χρειασθεί παραπέρα

διερεύνηση του υδρογεωλογικού καθεστώτος της ευρύτερης περιοχής αξιοποιώντας όλα τα στοιχεία που μπορούν να συλλεχθούν από φρεάτια και γεωτρήσεις.

Εξ άλλου η μειωμένη ικανότητα συγκράτησης νερού λόγω της συστάσεως του εδάφους καθιστά αναγκαία την τακτική άρδευση.

2.5.4. Κλιματολογικά Δεδομένα

Η Αττική ανήκει στη ζώνη του μέτριου μεσογειακού κλίματος με ζεστά, ξηρά καλοκαίρια και ήπιο βροχερό χειμώνα.

Το Λεκανοπέδιο χαρακτηρίζεται από πολύπλοκα φυσιογραφικά χαρακτηριστικά, που εντείνονται από το γεγονός ότι η νότια πλευρά του είναι ανοικτή στη θάλασσα. Εξαιτίας του προσανατολισμού του και των βουνών που το περιβάλλουν, το πεδίο ροής (διευθύνσεις των ανέμων) εντοπίζεται κυρίως σε δύο διευθύνσεις, Β ή ΒΑ και Ν ή ΝΑ. Στην περιοχή του Ελληνικού δεσπόζει η θαλάσσια αύρα. Ο συνδυασμός θαλάσσιας αύρας και αναβατικών ανέμων είναι ιδιαίτερα έντονος στην περιοχή του Ελληνικού λόγω της γειτνιάσής του με τους πρόποδες του Υμηττού. Κατά τη διάρκεια των καλοκαιρινών μηνών η θαλάσσια αύρα είναι σχετικά ισχυρή (ΝΔ άνεμοι 5 – 6 m/sec), ενώ είναι ασθενέστερη τις μεταβατικές εποχές.

2.5.5. Θερμοκρασία

Η περιοχή του Ελληνικού δεν χαρακτηρίζεται από μεγάλη ένταση και συχνότητα βροχοπτώσεων.¹¹ Ο πιο βροχερός μήνας του έτους είναι ο Δεκέμβριος, με τον Νοέμβριο να ακολουθεί. Αυτούς τους δύο μήνες συλλέγεται σχεδόν το 1/3 του συνολικού ετήσιου ύψους βροχής από τα βροχόμετρα. Οι ξηρότεροι μήνες του έτους είναι ο Ιούνιος και ο Ιούλιος.

Τους μήνες Δεκέμβριο και Ιανουάριο σχεδόν τις μισές ημέρες του μήνα κατά μέσο όρο σημειώνεται βροχή, ενώ τον Ιούλιο και τον Αύγουστο σημειώνεται βροχή συνήθως μια μέρα κάθε μήνα. Η χιονόπτωση είναι σπάνιο φαινόμενο στην περιοχή του Ελληνικού. Κατά μέσο όρο 22 ημέρες τον χρόνο σημειώνονται καταιγίδες, ενώ τουλάχιστον μια μέρα τον μήνα σημειώνεται καταιγίδα όλους τους μήνες του χρόνου.

¹¹ Το μέσο ετήσιο ύψος βροχής, κυμαίνεται μεταξύ 360 και 370 mm.

2.5.6. Ποιότητα ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος

Η ποιότητα του ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος έχει βελτιωθεί σημαντικά μετά την απομάκρυνση του Αεροδρομίου. Η περιοχή εξακολουθεί να επιβαρύνεται ωστόσο με ρύπους προερχόμενους κυρίως από τις μεγάλες οδικές αρτηρίες και τις κεντρικές θερμάνσεις των κτιρίων. Η εκτεταμένη χρήση κλιματιστικών μηχανημάτων κατά τα τελευταία χρόνια έχει, επίσης, συμβάλλει στην επιδείνωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος.

Το μικροκλίμα της ευρύτερης περιοχής δεν αναμένεται να αλλάξει με την υλοποίηση του Πάρκου και η επιρροή του σε μεγαλύτερες αποστάσεις θα είναι ακόμη πιο περιορισμένη. Δεδομένου ότι η περιοχή του Ελληνικού βρίσκεται κοντά στη θάλασσα τα οφέλη στη ποιότητα του αέρα από ένα μεγάλο πάρκο θα είναι στην πραγματικότητα περιορισμένα. Η θάλασσα είναι ένας πολύ πιο αποτελεσματικός πνεύμονας οξυγόνου. Τα μεγάλα πάρκα μπορούν να χρησιμοποιηθούν σαν κανάλια ρευμάτων που μπορούν να διεισδύσουν βαθιά στις αστικές περιοχές και να απομακρύνουν την μόλυνση. Πάντως στην περίπτωση του Ελληνικού τα κυρίαρχα ρεύματα έχουν κατεύθυνση από βορρά και από την θάλασσα προς τον Υμηττό.

Κατά συνέπεια, ένα μεγάλο πάρκο θα μπορούσε να ανανεώσει τον αέρα της θάλασσας και του βουνού, όχι όμως και να συμβάλει σημαντικά στις μακροκλιματικές συνθήκες του λεκανοπεδίου της Αθήνας. Αντίθετα, προκειμένου περί του μικροκλίματος, η βλάστηση θα μπορούσε να συμβάλει στη μείωση της αέριας ρύπανσης και αναμένεται μία φυσιολογική αλλαγή μέσα στην περιοχή και στα γειτονικά οικοδομικά τετράγωνα. Τα τελευταία χρόνια έχει παρατηρηθεί μία σταθερή αύξηση της μέσης θερμοκρασίας του λεκανοπεδίου της Αθήνας, η οποία αποδίδεται στην αστικοποίηση¹².

2.5.7. Εδαφολογικά Χαρακτηριστικά

Οι εδαφολογικές συνθήκες μιας περιοχής αποτελούν σε συνδυασμό με τις επικρατούσες κλιματολογικές συνθήκες κυρίαρχο παράγοντα για την ανάπτυξη και ευδοκίμηση της χλωρίδας και της πανίδας της.

¹² Η αποτελεσματική φύτευση στο Ελληνικό θα μπορούσε να μειώσει τις μέσες θερμοκρασίες κατά περίπου ένα βαθμό Κελσίου.

Τα εδάφη της περιοχής του Ελληνικού παρουσιάζουν ιδιομορφία από πλευράς ιδιοτήτων και εδαφογενετικής εξέλιξης. Όλα τα μελετηθέντα εδάφη δεν βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο εδαφογενετικής εξέλιξης. Εκτός εξαιρέσεων και προς το ΒΑ τμήμα, τα εδάφη είναι εντελώς αβαθή, με βάθος στη μεγαλύτερή τους έκταση από 5 εκ. μέχρι 15 - 25 εκ., με μεγάλο ποσοστό χαλικιών και λίθων, που καθιστά ακόμη και την δειγματοληψία προβληματική. Σε μικρή έκταση υπάρχει βράχος στην επιφάνεια.

Το γεγονός αυτό φανερώνει είτε ότι τα εδάφη προήλθαν από το μητρικό υλικό και επομένως το επιφανειακό εδαφικό υλικό διαβρώνόταν ή ενδεχομένως κατά την κατασκευή των αεροδιαδρόμων το έδαφος να μεταφέρθηκε για την οριζοντιοποίηση των διαδρόμων προσγείωσης και απογείωσης των αεροπλάνων.

Τα εδάφη έχουν κοινό το μικρό βάθος, την παρουσία χαλικιών και κροκάλων, την ομαλή κλίση, την καλή στράγγιση και την ύπαρξη ανθρακικού ασβεστίου. Διαφέρουν μόνο ως προς το βάθος, τη μηχανική σύσταση και την κλίση.

Το έδαφος από μηχανικής συστάσεως είναι από μετρίως χονδρόκοκκα έως μετρίως λεπτόκοκκα, ενώ η μηχανική τους σύσταση δεν φαίνεται να παρουσιάζει κανένα πρόβλημα, όσον αφορά την επιλογή των φυτών. Η ηλεκτρική αγωγιμότητα είναι κανονική καθ' όσον σε όλες τις τοποθεσίες είναι μικρότερη από 3 mmhos / cm. Τα εδάφη αυτά είναι εφοδιασμένα ή πλούσια σε ανθρακικό ασβέστιο (ελαχίστη τιμή δείγματος 2,9%) μέχρι μαργώδη και ασβεστούχα (61,4%). Τα περισσότερα δείγματα εδάφους έχουν συγκέντρωση σε ενεργό ανθρακικό ασβέστιο μικρότερο του 7.5% και έτσι δεν θα προκαλέσουν προβλήματα χλώρωσης στα δένδρα, που πιθανόν θα φυτευτούν. Υπάρχουν εδάφη πολύ φτωχά σε οργανική ουσία (<1.0%), πτωχά (1-2%), μέτρια εφοδιασμένα με οργανική ουσία (2-3%), εφοδιασμένα (3-5%) και πλούσια σε οργανική ουσία (>5.0%). Τα εδάφη είναι από επαρκή μέχρι ανεπαρκή σε περιεκτικότητα φωσφόρου (P). Το pH των εδαφών (μικρότερη τιμή 6,71) είναι από ουδέτερο (6,6-7,3) μέχρι μέτρια αλκαλικό (7,4-7,8), (μεγίστη τιμή 7,9). Ενδεικτικές αναλύσεις σε εδάφη έδειξαν ότι δεν υπάρχει ρύπανση όσον αφορά στο Κάδμιο (Cd), Μόλυβδο (Pb), Ψευδάργυρο (Zn), και Χαλκό (Cu), Μαγγάνιο (Mn) και Σίδηρο (Fe)¹³.

Επίσης, προσδιορίστηκαν δειγματοληπτικά το Ισοδύναμο Υγρασίας, το Σημείο Μάρανσης και το Φαινόμενο Ειδικό Βάρος των Εδαφών.

¹³ Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, «Περιοχή Ελληνικού»

Τέλος, οι εδαφικές συνθήκες στην περιοχή συνηγορούν για την ανάπτυξη ξηροθερμικών φυτών. Φυτά, τα οποία δεν ευνοούν τις πυρκαγιές, είναι ανθεκτικά στις ασθένειες και αναπτύσσουν πλούσιο ριζικό σύστημα θα πρέπει να προτιμηθούν.

2.5.8. Χλωρίδα

Στην περιοχή της Αττικής η φυσική κλιματική βλάστηση έχει διαταραχθεί σε μεγάλο βαθμό από τον άνθρωπο από αρχαιοτάτων χρόνων, πολύ περισσότερο ίσως από οποιαδήποτε άλλη περιοχή της ηπειρωτικής Ελλάδας. Παρ' όλα αυτά η διαδοχή των διαφόρων βιοκλιματικών ορόφων ακολουθείται από τη διαδοχή των ορόφων βλάστησης, έστω και υπό μορφή καταλοίπων.

Η περιοχή του Ελληνικού ανήκει στον ημίξηρο βιοκλιματικό όροφο του μεσογειακού κλίματος με χειμώνα ήπιο. Ο αντίστοιχος όροφος βλάστησης είναι του *Oleo-Ceratonion* με χαρακτηριστικά είδη την *Pistacia lentiscus* (σχίνο) και την *Olea oleaster* (αγριελιά).

Στην περιοχή του αεροδρομίου, όπου εξαπλώνονται οι διαπλάσεις αυτές των αείφυλλων πλατύφυλλων, επικρατεί η θερμότερη «όψη» της *Ceratonion siliqua* (χαρουπιάς).

Η βλάστηση αυτή, όπως προαναφέρθηκε, έχει αλλοιωθεί συντριπτικά από τη δράση του ανθρώπου στην ευρύτερη περιοχή και τη θέση της κλιματικής βλάστησης έχουν καταλάβει οι δευτερογενείς διαπλάσεις των φρύγανων. Σήμερα, η περιοχή του αεροδρομίου αποτελείται κατά 41% από μαλακές (γρασίδι και μικρής πυκνότητας βλάστηση) ή χέρσες επιφάνειες, και κατά 59% από τεχνητές και δομημένες επιφάνειες (κτήρια, πεδία ελιγμών, διάδρομοι προσγείωσης-απογείωσης, δρόμοι κ.λπ. ασφαλοστρωμένες επιφάνειες).

Η βλάστηση, που υπάρχει σήμερα, μπορεί να διακριθεί σε τρεις κατηγορίες:

- ♦ Δένδρα και θάμνοι της μεσογειακής χλωρίδας
- ♦ Δένδρα και θαμνοστοιχίες καλλωπιστικών ειδών (κυρίως ξενικών)
- ♦ Ποώδης βλάστηση (χλοοτάπητας) από ετήσια φυτά.

Τα είδη που συγκροτούν τη βλάστηση της πρώτης κατηγορίας είναι κυρίως η χαλέπιος πεύκη, το κυπαρίσσι, το πουρνάρι, το σχίνο και η αγριελιά.

Τα είδη της δεύτερης κατηγορίας είναι κοινά καλλωπιστικά είδη, όπως ο ευκάλυπτος, η πικροδάφνη, το δενδρολίβανο, η τούγια, το γλαυκό κυπαρίσσι, ο πυράκανθος,

η μιμόζα κ.α. που έχουν χρησιμοποιηθεί στις δενδροστοιχίες, τις θαμνοστοιχίες και τους χώρους στάθμευσης.

Η τρίτη κατηγορία αφορά σε τμήμα των αεροδιαδρόμων που καλύπτεται με χλοοτάπητα.

Η εικόνα της βλάστησης στην περιοχή είναι ανεπαρκής, ώστε να συνεισφέρει στην ακριβή αξιολόγηση του χώρου. Η βιοκλιματική κατάταξή της όμως, καθώς και τα φυτικά είδη που αναπτύσσονται εκεί, αλλά και στην ευρύτερη περιοχή, δίνουν μία πληρέστερη εικόνα, που θα βοηθήσει στην επιλογή κατάλληλης χλωρίδας .

2.6. Το ανθρωπογενές περιβάλλον

2.6.1. Ιστορικό

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 το 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 επέτυχαν την καθυστέρηση της ολοκλήρωσης των έργων.

Μεταπολεμικά, ακολούθησαν διαδοχικές επεκτάσεις τόσο του συστήματος των διαδρόμων και των πεδίων ελιγμών, όσο κυρίως 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 Ωνάση.¹⁴ Ήταν η κύρια πύλη εισόδου στην χώρα, ιδιαίτερα μετά την παρακμή των αεροπλοϊκών υπερατλαντικών συγκοινωνιών, και κόμβος όλων των εσωτερικών πτήσεων. Μαζί με ολόκληρη την ακτή του Σαρωνικού υπήρξε επίκεντρο του Αθηναϊκού

¹⁴ Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, «Περιοχή Ελληνικού»

high life της δεκαετίας του 1960. 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).

2.6.2. Κτιριακό Απόθεμα (πλην Ολυμπιακών εγκαταστάσεων)

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 ανάγκες¹⁵.

2.6.3. Τα κτίρια του Ολυμπιακού Πόλου του Ελληνικού

Μέσα στην περιοχή του Ελληνικού χωροθετήθηκε, μετά την παύση της λειτουργίας του Αεροδρομίου, μέρος των εγκαταστάσεων των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, λεπτομερή περιγραφή των οποίων γίνεται στο κεφάλαιο που ακολουθεί. Ο Ολυμπιακός Πόλος του Ελληνικού είναι δεύτερος σε σημασία μετά το Συγκρότημα του Ολυμπιακού Σταδίου στα βόρεια της πόλης. Σχεδιάστηκε με την λογική της δημιουργίας ανοικτών χώρων μέσα σε ένα προστατευόμενο και ελεγχόμενο συγκρότημα γύρω από τα αθλητικά γήπεδα και περιλαμβάνει :

- ♦ ανοικτά στάδια Μπεϊζμπολ, Σόφτμπολ, Χόκεϊ

¹⁵ Περιοδικό ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ «Παράκτια ζώνη αεροδρομίου Ελληνικού», Ιατρίδου Μαριλένα, Ιούλιος - Αύγουστος 2001, σελ. 100-101

- ♦ ανοικτές εγκαταστάσεις Κανόε – Σλάλομ στο βορειοδυτικό τμήμα της περιοχής
- ♦ κλειστές εγκαταστάσεις Ξιφασκίας, Καλαθοσφαίρισης (μπάσκετ) 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

Επίσης, στην περιοχή βρίσκονται:

- ♦ Το αμαξοστάσιο του τραμ στην περιοχή του παλαιού αμαξοστασίου της Ολυμπιακής Αεροπορίας.
- ♦ Η γραμμή τραμ, η οποία συνδέει την κύρια γραμμή τον παραλιακό άξονα με το αμαξοστάσιο.

2.7. Το σύστημα μεταφορών του Ελληνικού

2.7.1. 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.

α) Η Λεωφόρος Ποσειδώνος

Στη δυτική πλευρά της περιοχής, κατά μήκος της ακτής του Σαρωνικού Κόλπου, διέρχεται η Λεωφόρος Ποσειδώνος. Προς Β οδηγεί στην πόλη του Πειραιά καθώς και στην περιοχή του κέντρου της Αθήνας διαμέσου της Λεωφ. Συγγρού. Προς Ν. 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 Λεωφόρου Ποσειδώνος, ως προς το χώρο του Αεροδρομίου του Ελληνικού.

Η Λεωφόρος Ποσειδώνος είναι σήμερα μία 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 Λεωφόρου Α. Παπανδρέου και της υπό κατασκευή περιμετρικής αρτηρίας της Λιμενικής Ζώνης Πειραιά και πέραν αυτής της Λεωφόρου Σχιστού, προβλέπεται η σύνδεσή της με την Εθνική οδό Αθηνών – Κορίνθου και με την Δυτική περιφερειακή Λεωφόρου Αιγιάλεω. 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 Α/Δ Σπάτων.

β) Η Λεωφόρος Βουλιαγμένης

Η Λεωφόρος Βουλιαγμένης, ο δεύτερος κύριος άξονας, 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 Λεωφόρος Βουλιαγμένης λειτουργεί ως ταχεία λεωφόρος με παράπλευρους δρόμους με ενδιάμεση νησίδα πλάτους 9μ.. Στο τμήμα της από τον 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 μετατράπηκε σε αστική αρτηρία, με πυκνότερους σηματοδοτούμενους κόμβους και χωρίς παράπλευρους δρόμους μέχρι τον κόμβο με την οδό Καλύμνου, διαμέσου της οποίας διασυνδέεται με τη Λεωφόρο Βάρης – Κορωπίου και εκείθεν 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.

γ) Η Λεωφόρος Αλίου

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

Η Λεωφόρος Αλίου, 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 500 μ. περίπου από αυτό.

Η λεωφόρος Αλίου έχει δύο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και ενδιάμεση νησίδα με τυπικό συνολικό πλάτος 20 μ. Υψομετρικά η λεωφόρος έχει μέση κλίση της τάξης του 4% ανηφορική προς τη Λ. Βουλιαγμένης. Συνδέεται με τις Λ. Ποσειδώνος και Βουλιαγμένης με ισόπεδους σηματοδοτούμενους κόμβους τριών φάσεων, ενώ στο ενδιάμεσο μήκος της περιλαμβάνει ισόπεδες σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις, που εξυπηρετούν το τοπικό οδικό δίκτυο: πλατεία Γερουλάνου (οδός Γερασίου), Λ. Κυθηρίων - οδός Μελομένης, οδός Λαμίας, οδός Αεροπορίας και οδός Μεγ. Αλεξάνδρου. Επίσης, υπάρχει μία σηματοδοτούμενη διάβαση πεζών στην οδό Πατρ. Γρηγορίου.

Κατά μήκος της αρτηρίας υπάρχει εντατική εμπορική δραστηριότητα.

δ) Λοιπό οδικό δίκτυο

Στην περιοχή βορείως του Αεροδρομίου υπάρχουν ορισμένες συλλεκτικές οδοί που εξυπηρετούν την σύνδεση των περιοχών εκατέρωθεν των Λ. Αλίου και Λ. Βουλιαγμένης και παρέχουν δυνατότητα πρόσβασης στο χώρο του πρώην αεροδρομίου. Ειδικότερα:

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. Στο χώρο των εγκαταστάσεων αυτών βρίσκεται το Αμαξοστάσιο του Τραμ και οι ολυμπιακές εγκαταστάσεις του αγωνίσματος Κανόε-Σλάλομ. Πρόκειται για συλλεκτική αστική οδό πλάτους 8.50μ, με πεζοδρόμια πλάτους 2μ που συνδέει την Λ. Αλίου 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 θα αποτελέσει 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. Φωτεινή σηματοδότηση υπάρχει στην διασταύρωσή της με τις οδούς Αεροπορίας και Ιπποκράτους.

Η Οδός Γερασίμου είναι τοπική οδός συνολικού πλάτους 7,50 μ. και αμφίπλευρα πεζοδρόμια πλάτους 2 μ. 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 είναι τοπική οδός συνολικού πλάτους 6,50 μ. και αμφίπλευρα πεζοδρόμια πλάτους 1,5 μ. 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 είναι εσωτερική οδός που παρέχει πρόσβαση στις εγκαταστάσεις της Υ.Π.Α. και στην Βάση της Αεροπορίας από τη Λεωφ. Βουλιαγμένης. Έχει πλάτος 6,50 μ. 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%.

2.7.2. Συγκοινωνιακή υποδομή

Η γραμμή τραμ - αμαξοστάσιο: Ο διάδρομος του 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.

Το αμαξοστάσιο του τραμ βρίσκεται στο βόρειο άκρο της περιοχής του Ελληνικού, ενώ η γραμμή σύνδεσης του αμαξοστασίου και του παραλιακού διαδρόμου διασχίζει την περιοχή από τα δυτικά προς τα βορειοανατολικά .

Η γραμμή του Μετρό: ΔΑΦΝΗ-ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: Η Γραμμή του Μετρό από τη Δάφνη στον Άγιο Δημήτριο σε απόσταση 2,5 περίπου χλμ από το βόρειο όριο της περιοχής, χωροθετείται κατά μήκος της κεντρικής νησίδας της Λ. Βουλιαγμένης.

Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί ότι η συγκοινωνιακή σύνδεση μετρό-τραμ διευκολύνει σε σημαντικό βαθμό την προσπελασιμότητα της περιοχής.

Υφιστάμενες Λεωφορειακές Γραμμές: Κατά μήκος της Λ. Ποσειδώνος και της Λ. 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 προαστείων και από τοπικές λεωφορειακές γραμμές. Η λεωφορειακή εξυπηρέτηση από άποψη συχνότητας και άνεσης κρίνεται ικανοποιητική.

2.8. Η Παραλιακή Ζώνη του Αγίου Κοσμά

Δυτικά της περιοχής του Ελληνικού, μεταξύ της παραλιακής Λεωφόρου Ποσειδώνος και της θάλασσας, υπάρχει μια παραλιακή ζώνη έκτασης περίπου 86 εκταρίων, που διαμορφώθηκε από τις αρχές της δεκαετίας του 1960 σε μεγάλο κέντρο αθλητισμού, προπόνησης και αναψυχής ανοικτό τόσο στο κοινό, όσο και σε αθλητικές ομάδες. Είναι γνωστή με το όνομα Άγιος Κοσμάς, από την μεταβυζαντινή εκκλησία, στην κορυφή της ομώνυμης μικρής χερσονήσου στο βόρειο άκρο της¹⁶.

Κατά τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 το βορειότερο τμήμα της ζώνης του Αγίου Κοσμά -απέναντι στην βορειοδυτική άκρη της περιοχής- χρησιμοποιήθηκε ως αθλητικό κέντρο προετοιμασίας διαφόρων αθλητικών ομοσπονδιών. Στο νοτιότερο τμήμα, έκτασης περίπου 45 εκταρίων -απέναντι στη νοτιοδυτική άκρη-απόφυση της περιοχής, που εφάπτεται της λεωφόρου Ποσειδώνος- φιλοξενείται το Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας (ΟΚΙ). Στην περιοχή έχει κατασκευασθεί μεγάλη μαρίνα.

¹⁶ Περιοδικό ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ, «Παράκτια ζώνη αεροδρομίου Ελληνικού», Ιούλιος - Αύγουστος 2001, σελ. 100-101

3^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

**ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ
ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ
ΚΑΙ ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΥ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΟΥ
ΚΕΝΤΡΟΥ**

3. Περιγραφή Ολυμπιακών εγκαταστάσεων Ελληνικού και Ολυμπιακού Ιστιοπλοϊκού Κέντρου

3.1. Γενικά

Το Συγκρότημα του Ελληνικού εκτεινόμενο στο παραλιακό μέτωπο της Αττικής αποτελεί ζωτικό κομμάτι του υπό διαμόρφωση μητροπολιτικού πάρκου της πόλης, καλύπτοντας μία έκταση 783.000 τ.μ. πρασίνου. Το Ελληνικό, ένας μοναδικός πολυμορφικός χώρος, έχει τη δυνατότητα να φιλοξενήσει εκδηλώσεις ποικίλου χαρακτήρα και να αναδείξει το Νότιο Δυτικό τμήμα της Αττικής σε έναν από τους ελκυστικούς προορισμούς ψυχαγωγικού, πολιτιστικού και επαγγελματικού τουρισμού.

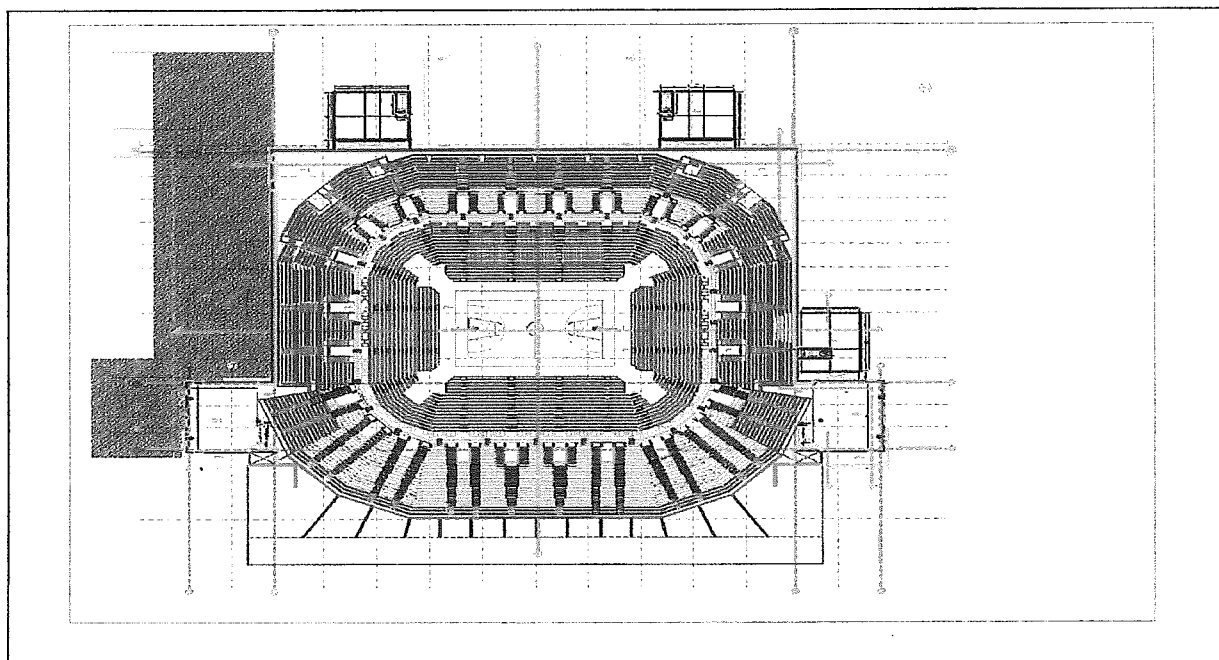
Το συγκρότημα περιλαμβάνει συνολικά δύο κλειστές και τέσσερις υπαίθριες εγκαταστάσεις, με τεχνολογικό εξοπλισμό των υψηλότερων προδιαγραφών. Είναι προσβάσιμες οδικά από την Λ. Βουλιαγμένης, τη Λ. Ποσειδώνος και τη Λ. Αλίου. Η προσέγγιση γίνεται επίσης με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΕ).

3.2. Εγκαταστάσεις Καλαθοσφαίρισης (Basketball) - Ξιφασκίας (Fencing)

Στις εγκαταστάσεις διεξήχθησαν κατά την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων τα

αθλήματα της Καλαθοσφαίρισης (μπάσκετ) και της Ξιφασκίας (Αρένα & Αίθουσα εκδηλώσεων).

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



Πίνακας 3.2.

**Στοιχεία Δόμησης – Τεχνικά Χαρακτηριστικά
των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων Καλαθοσφαίρισης – Ξιφασκίας**

Επιφάνεια Οικοπέδου	108.766 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.

Πηγή: ΟΛΥΜΠΙΑΚΑ ΑΚΙΝΗΤΑ Α.Ε.

Τα δύο κτίρια βρίσκονται στο δυτικό τμήμα του Ελληνικού σε μια έκταση 109.000 τ.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, με κεντρική αίθουσα 9.300 τ.μ. και χωρητικότητα 8.000 περίπου θέσεων.

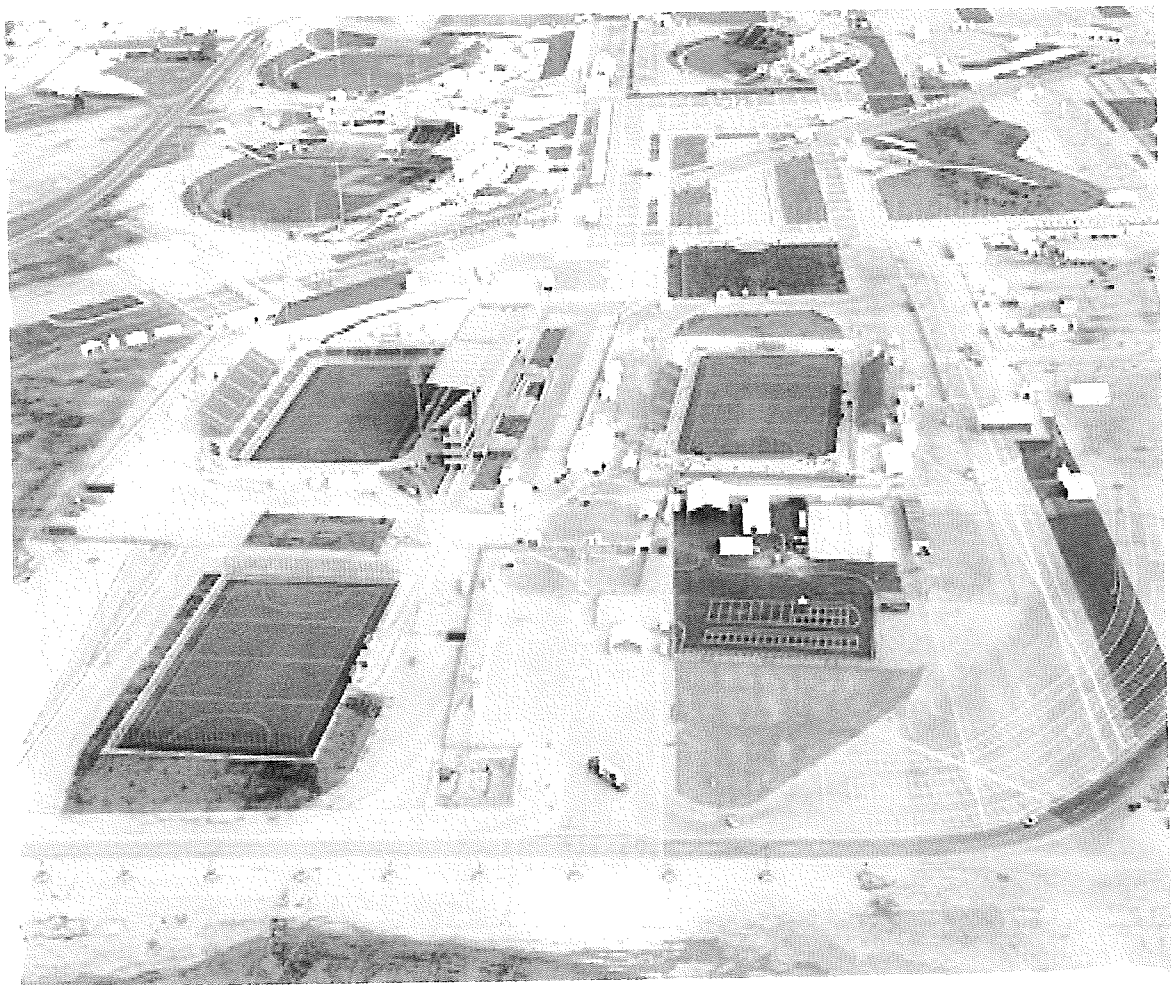
Επίσης, με προσαρμογή του μικρού υπόστεγου της Ολυμπιακής Αεροπορίας δημιουργήθηκε το Ολυμπιακό Κέντρο Ξιφασκίας, ένας ενιαίος χώρος 6.800 τ.μ. Τα δύο κτίρια ενώνονται με το συνδετήριο κτίριο που στεγάζει γραφεία και βοηθητικούς χώρους.

Στην υφιστάμενη Ολυμπιακή εγκατάσταση, επιπλέον των χρήσεων που είχαν επιτραπεί κατά την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 έχουν προβλεφθεί και οι ακόλουθες επιτρεπόμενες χρήσεις και λειτουργίες, όπως, εμπορικά καταστήματα, χώροι εστίασης κοινού, εκθέσεις.

3.3. Ανοιχτά Στάδια Μπέιζμπωλ (Baseball), Σόφτμπωλ (Softball) και Χόκεϋ (Hockey)

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 Baseball, του Softball και του Hockey.

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.



Πίνακας 3.3.1.

Στοιχεία Δόμησης – Τεχνικά Χαρακτηριστικά του Ολυμπιακού Κέντρου Baseball

Επιφάνεια Οικοπέδου	147.071 τ.μ.
Πραγματοποιηθείσα Δόμηση	12.370,18 τ.μ.
Πραγματοποιηθείσα Κάλυψη	12.832,71 τ.μ.

Πηγή: ΟΛΥΜΠΙΑΚΑ ΑΚΙΝΗΤΑ Α.Ε

Το Ολυμπιακό Κέντρο Baseball περιλαμβάνει δύο προσωρινές αθλητικές εγκαταστάσεις. Η χωρητικότητα της κύριας εγκατάστασης (Baseball 1) ανέρχεται συνολικά σε 12.000 άτομα και σε αυτήν διεξάχθηκαν οι ημιτελικοί και τελικοί αγώνες και διενεργήθηκε η τελετή απονομής των μεταλλίων. Η δευτερεύουσα εγκατάσταση (Baseball 2) έχει συνολική χωρητικότητα 7.000 ατόμων και φιλοξένησε αποκλειστικά τη διεξαγωγή προκριματικών αγώνων.



Πίνακας 3.3.2.

Στοιχεία Δόμησης – Τεχνικά Χαρακτηριστικά του Ολυμπιακού Κέντρου Hockey

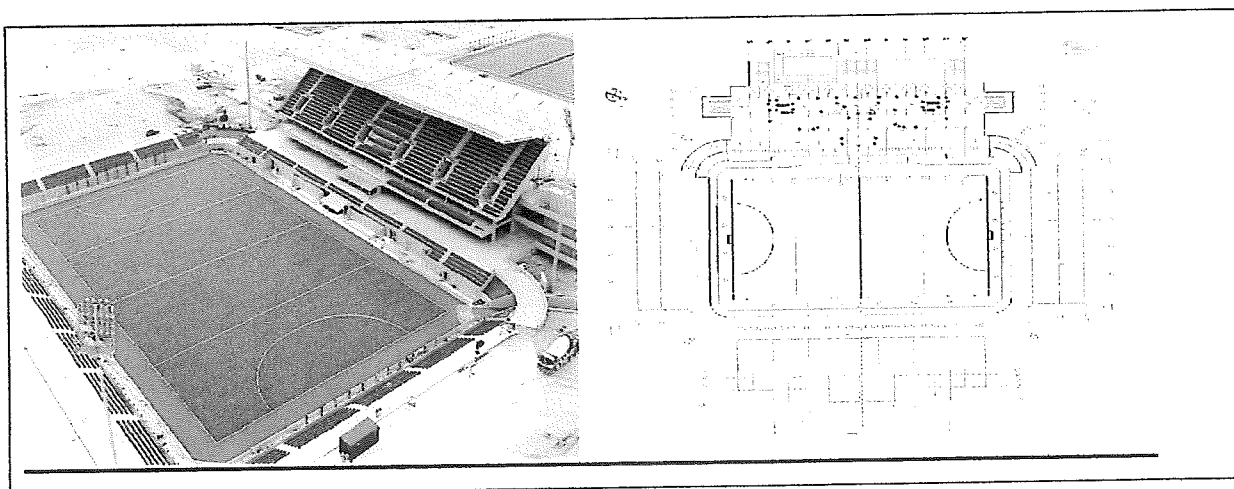
Επιφάνεια Οικοπέδου	149.673 τ.μ.
Πραγματοποιηθείσα Δόμηση	9.224,16 τ.μ.
Πραγματοποιηθείσα Κάλυψη	6.689,85 τ.μ.

Πηγή: ΟΛΥΜΠΙΑΚΑ ΑΚΙΝΗΤΑ Α.Ε

Το Ολυμπιακό Κέντρο Hockey στην περιοχή του Ελληνικού περιλαμβάνει δύο προσωρινές εγκαταστάσεις και ένα προθερμαντήριο. Η κύρια εγκατάσταση και το προθερμαντήριο είναι μόνιμες κατασκευές, ενώ η δευτερεύουσα εγκατάσταση θα είναι προσωρινή.

Η συνολική χωρητικότητα της κύριας εγκατάστασης (Hockey 1) ανέρχεται συνολικά σε 15.000 περίπου άτομα και σε αυτή διεξάχθηκαν οι τελικοί αγώνες και η τελετή απονομής των μεταλλίων.

Η δευτερεύουσα εγκατάσταση (Hockey 2) έχει χωρητικότητα 5.000 ατόμων και κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών αγώνων του 2004 φιλοξένησε τους προκριματικούς και ημιτελικούς αγώνες.



Πίνακας 3.3.3.

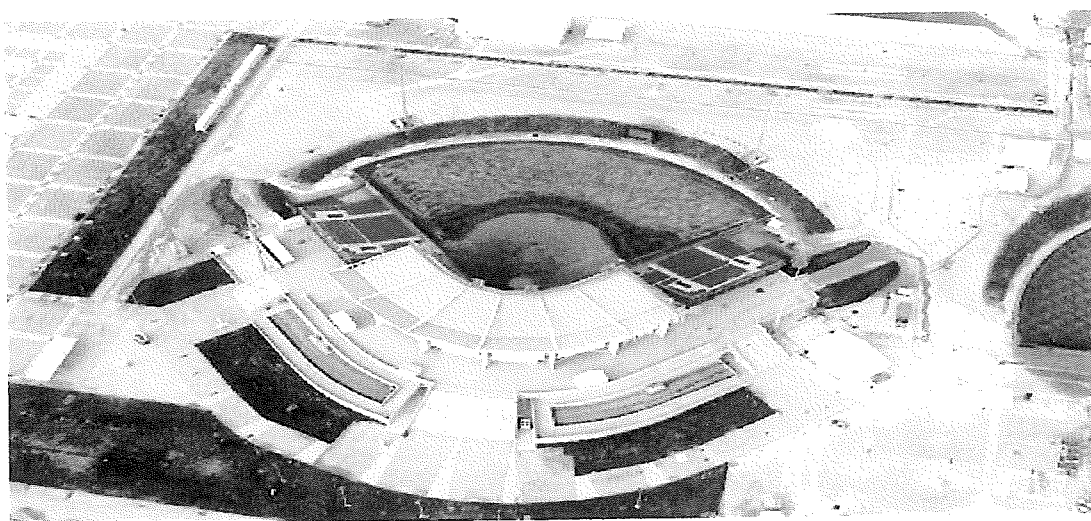
Στοιχεία Δόμησης – Τεχνικά Χαρακτηριστικά του Ολυμπιακού Κέντρου Softball

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

Πηγή: ΟΛΥΜΠΙΑΚΑ ΑΚΙΝΗΤΑ Α.Ε

Το Ολυμπιακό Κέντρο Softball περιλαμβάνει μία αθλητική εγκατάσταση και δύο προθερμαντήρια, οι οποίες κατασκευάστηκαν για τις ανάγκες του αγωνίσματος κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 (προσωρινές εγκαταστάσεις).

Η χωρητικότητα της κύριας εγκατάστασης (Softball 1) ανέρχεται συνολικά σε 9.000 περίπου άτομα και σε αυτήν διεξάχθηκαν όλοι οι αγώνες (προκριματικοί, ημιτελικοί και τελικοί) και η τελετή απονομής των μεταλλίων.



Στην υφιστάμενη Ολυμπιακή εγκατάσταση, επιπλέον των χρήσεων που είχαν επιτραπεί κατά την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 έχουν προβλεφθεί και λειτουργίες, όπως, βοηθητικοί χώροι αθλητικών χρήσεων, πολιτιστικές εκδηλώσεις, χώροι εστίασης κοινού.

3.4. Εγκαταστάσεις Κάνοε - Σλάλομ

Η εγκατάσταση Κάνοε / Καγιάκ Σλάλομ αποτελεί μέρος του συγκροτήματος Ελληνικού. 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. Ιδανικός χώρος για τη διαμόρφωση υδροπάρκου και την ανάπτυξη αθλημάτων νερού, η εγκατάσταση του Κάνοε / Καγιάκ Σλάλομ αποτελεί έναν μοναδικό προορισμό «περιπέτειας», στο κέντρο του νέου Μητροπολιτικού Πάρκου της Αθήνας.

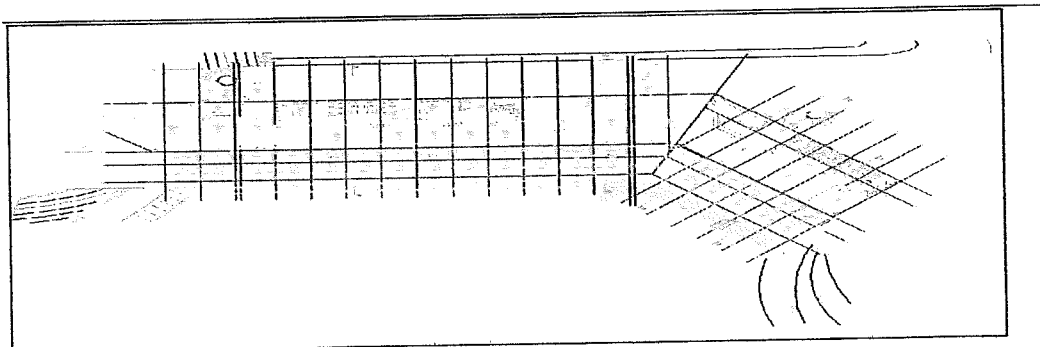
Πίνακας 3.4.

*Στοιχεία Δόμησης – Τεχνικά Χαρακτηριστικά
της Ολυμπιακής Εγκατάστασης Κάνοε / Καγιάκ Σλάλομ*

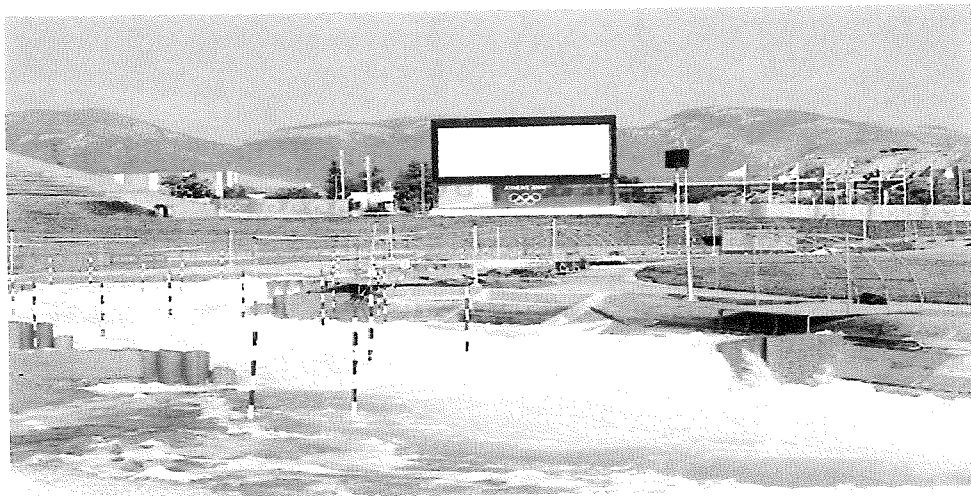
Επιφάνεια Οικοπέδου	287.093,50 τ.μ.
Πραγματοποιηθείσα Κάλυψη	7.201,50 τ.μ.

Πηγή: ΟΛΥΜΠΙΑΚΑ ΑΚΙΝΗΤΑ Α.Ε

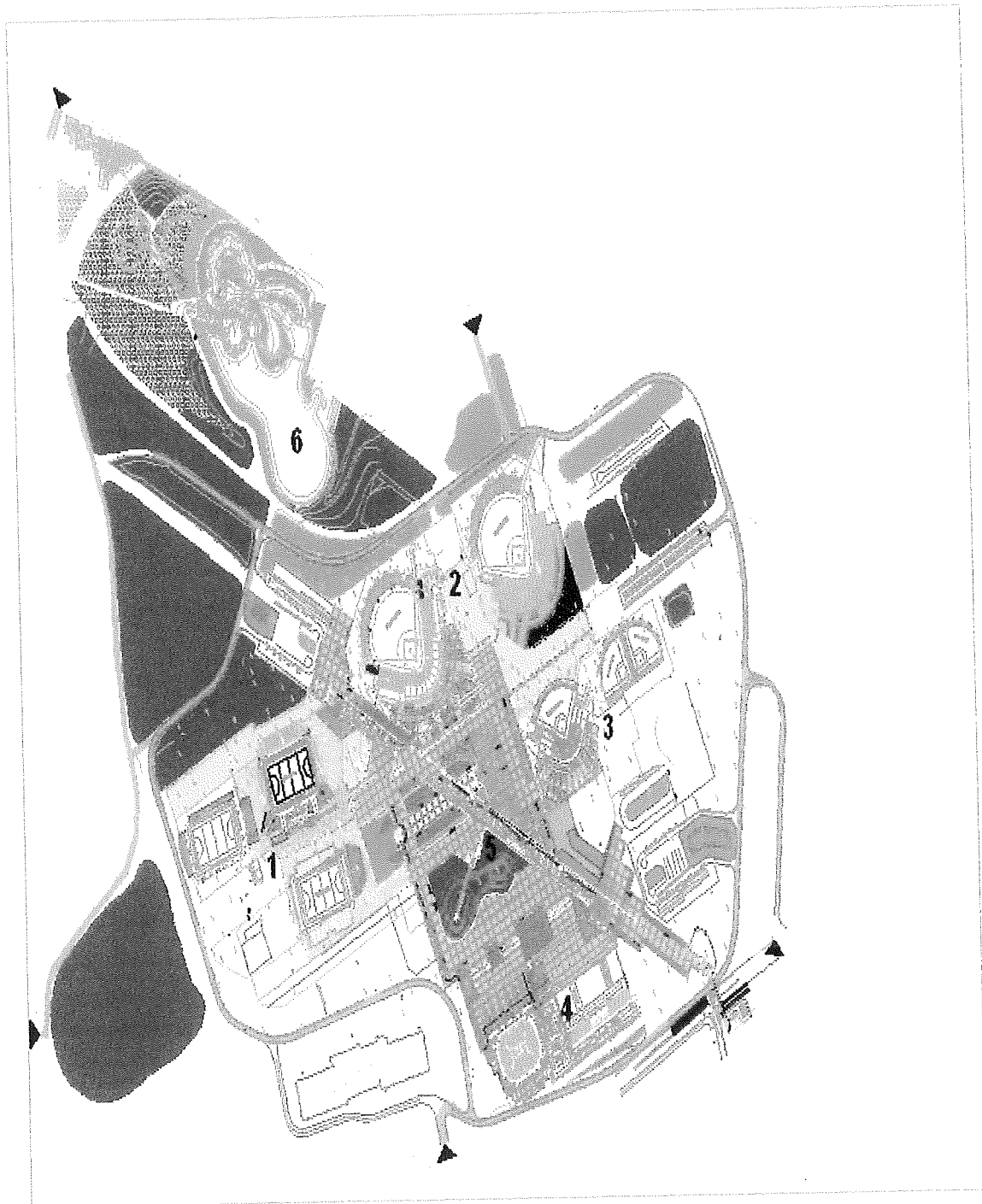
Το Κάνοε - Σλάλομ είναι χωροθετημένο σε μια έκταση 280 στρεμμάτων στην Βόρειο-Ανατολική πλευρά του παλαιού αεροδρομίου του Ελληνικού και έχει χωρητικότητα 5.000 θέσεων, εκ των οποίων οι 1.750 είναι μόνιμες.



Η εγκατάσταση αποτελείται από τον αγωνιστικό στίβο, ο οποίος περιλαμβάνει την τεχνητή λίμνη και το τεχνητό βουνό καθώς και 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.



Στην υφιστάμενη Ολυμπιακή εγκατάσταση, επιπλέον των χρήσεων που είχαν επιτραπεί κατά την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 δύναται να λάβουν χώρα και οι ακόλουθες λειτουργίες (όπως λεπτομερώς περιγράφεται στο κεφάλαιο που ακολουθεί): εμπορικά καταστήματα ενοικίασης ή αγοράς αθλητικών ειδών, χώροι εστίασης κοινού θεματικό πάρκο (αθλητικό) και υδροπάρκο.



3.5. Το Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας στον Άγιο Κοσμά

Η μαρίνα του Αγίου Κοσμά, που φιλοξένησε την εκκίνηση των ιστιοπλοϊκών αγωνισμάτων κατά την διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων 2004, αποτελείται από ένα σύνολο σύγχρονων εγκαταστάσεων, με δυνατότητα να φιλοξενήσουν πολλές και διαφορετικές εκδηλώσεις. Πρόκειται για ένα από τα πλέον φιλόδοξα έργα που πραγματοποιήθηκαν στην παραθαλάσσια ζώνη της Αθήνας και συνιστά έναν ιδιαίτερα ελκυστικό στόχο για τουριστική ανάπτυξη και εκμετάλλευση.

Η προσπελασιμότητα του Κέντρου Ιστιοπλοΐας σε υπερτοπικό επίπεδο όσον αφορά στα ΜΜΜ σταθερής τροχιάς προσδιορίζεται ως πολύ καλή λόγω του τραμ. Όσον αφορά στις λεωφορειακές γραμμές, και αυτές έχουν υψηλή πυκνότητα στην παραλιακή λεωφόρο. Όσον αφορά στην υπερτοπική οδική πρόσβαση, ο χώρος του Αγίου Κοσμά εξυπηρετείται από τη Λ. Συγγρού, την παραλιακή λεωφόρο, και την Λεωφόρο Βουλιαγμένης.

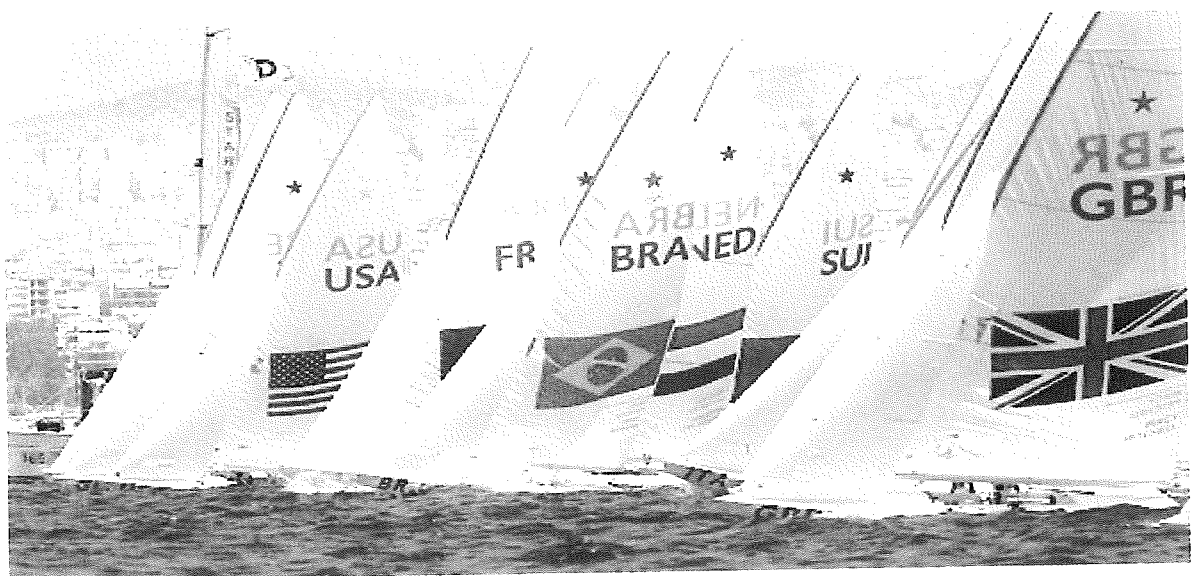
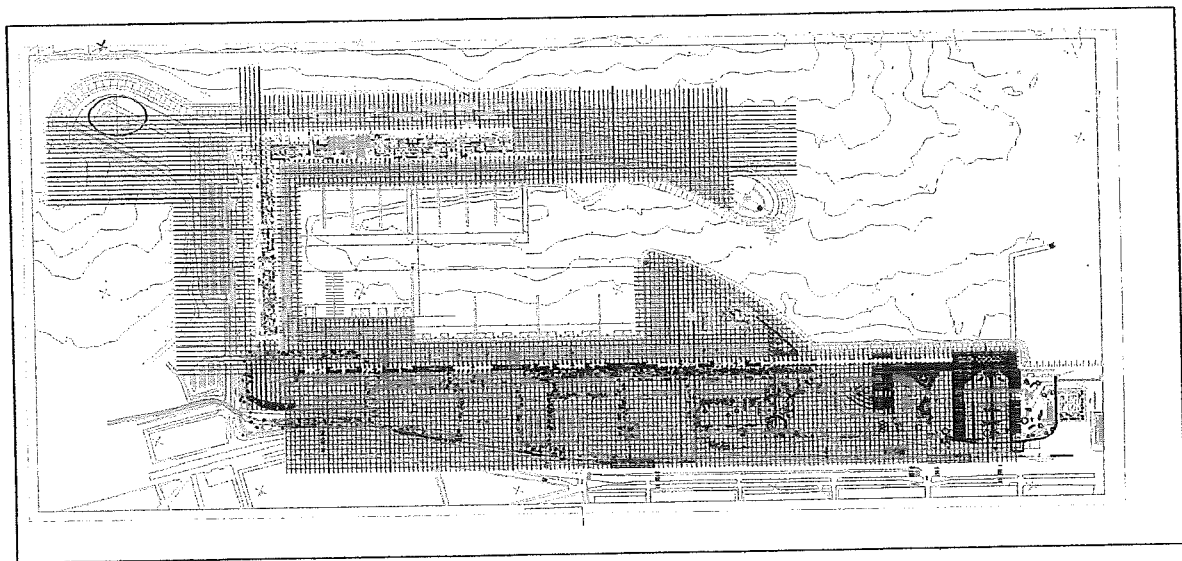
Πίνακας 3.5.

*Στοιχεία Δόμησης – Τεχνικά Χαρακτηριστικά
του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας*

Επιφάνεια Οικοπέδου	424.868 τ.μ.
Πραγματοποιηθείσα Δόμηση	8.945,5 τ.μ.
Πραγματοποιηθείσα Κάλυψη	16.423 τ.μ.

Πηγή: ΟΛΥΜΠΙΑΚΑ ΑΚΙΝΗΤΑ Α.Ε.

Το Κέντρο Ιστιοπλοΐας παρουσιάζει ειδικά χαρακτηριστικά σε σύγκριση με τις συνήθεις Ολυμπιακές αθλητικές εγκαταστάσεις (κλειστά γυμναστήρια ή ανοικτά γήπεδα. Πυρήνας της είναι το λιμάνι με χωρητικότητα περίπου 1.000 σκαφών αναψυχής 8-25μ. και πλήρη υποδομή για την εξυπηρέτηση των σκαφών. Διαθέτει χώρους γραφείων, αίθουσες πολλαπλών χρήσεων, εστιατόριο, αποδυτήρια, αίθουσες ιατρείων κ.λπ.



4^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

**Η ΜΕΤΑΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ
ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ
ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ
ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ
ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ**

4. Η Μεταολυμπιακή χρήση των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων του Ελληνικού και του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας

4.1. Γενικά

Το τρίπτυχο «ανάπτυξη - νέες θέσεις εργασίας - ποιότητα ζωής» που αποτελεί το χαρακτηριστικό γνώρισμα της βιώσιμης ανάπτυξης αποτέλεσε το επίκεντρο των επιδιώξεων του Νόμου 3342/2005 «Για τη βιώσιμη ανάπτυξη και κοινωνική αξιοποίηση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων, αδειοδότηση, χρήσεις, λειτουργίες τους - Διάρθρωση, οργάνωση και λειτουργία Γενικής Γραμματείας Ολυμπιακής Αξιοποίησης». Ειδικότερα στο άρθρο 23 του ως άνω νόμου αντιμετωπίζονται θέματα καθορισμού συμπληρωματικών χρήσεων γης στις ήδη υπάρχουσες Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις στην περιοχή του Ελληνικού και του Αγίου Κοσμά, οι οποίες διαθέτουν μόνο αθλητική χρήση.

4.2. Μόνιμες και προσωρινές εγκαταστάσεις

Οι Ολυμπιακές Αθλητικές εγκαταστάσεις, οι οποίες χωροθετούνται σε τμήμα του

πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού, που ιδιοκτησιακά ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο, δύναται να χαρακτηρισθούν ως μόνιμες και προσωρινές αναφορικά με τη μεταολυμπιακή τους χρήση:

Ειδικότερα, η Ολυμπιακή εγκατάσταση καλαθοσφαίρισης (μπάσκετ), μεταολυμπιακά θα παραμείνει ως κλειστός αθλητικός χώρος με 8.000 θέσεις θεατών και η Ολυμπιακή εγκατάσταση ξιφασκίας, μεταολυμπιακά παραμένει ως κλειστός χώρος χωρίς κερκίδες.

Από τις Ολυμπιακές εγκαταστάσεις Baseball, Softball, Hockey και λοιπόν αθλημάτων, μεταολυμπιακά παραμένει ένα γήπεδο Hockey με 3.000 θέσεις θεατών. Οι υπόλοιπες εγκαταστάσεις χαρακτηρίζονται ως προσωρινές με προοπτική αποξήλωσής μετά τους ολυμπιακούς αγώνες. Σημειώνεται, ωστόσο ότι σε δύο από αυτές (γήπεδα Baseball και Softball) οι χαρακτηριζόμενες ως προσωρινές εγκαταστάσεις (5.380 και 2.568 θέσεων αντίστοιχα) έχουν κατασκευαστεί με προδιαγραφές μόνιμης εγκατάστασης, στις οποίες μπορεί να λειτουργήσουν χώροι εστίασης, καταστήματα και πολιτιστικές εκδηλώσεις υπαίθρου.

Το Ολυμπιακό Κέντρο Κανόε-Σλάλομ, με τον υγρό στίβο και τις συμπληρωματικές εγκαταστάσεις του θα παραμείνει στη μεταολυμπιακή περίοδο, λειτουργώντας ως πόλος αναψυχής με έντονο φυσικό χαρακτήρα.

Οι παραπάνω εγκαταστάσεις εντάσσονται σε μία συνολική οργάνωση και διατάσσονται γύρω από μία «κεντρική πλατεία» που λειτουργεί ως συνδετήριος κόμβος μεταξύ των επιμέρους στοιχείων του συνόλου¹⁷.

Πίνακας 4.2

Βασικά Τεχνικά Στοιχεία

για το σύνολο των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων

Ολυμπιακές Εγκατ. Ελληνικού	Κόστος κατασκ. χιλ. €	Εμβαδό οικοπ. τ.μ.	Πραγμα- τοποιού- μενη δόμηση τ.μ.	Κάλυψη τ.μ.	Οικόπεδο που Παραμένει αδόμητο τ.μ.	Κόστος κατασκ. ανά τ.μ. κτίριου (χιλ.€)	Χωρητικ. Θεατών (μόνιμες θέσεις)	Κόστος κατασκ. Ανά θεατή (χιλ.€)	Συντ. δόμησης	Πραγμα- τοποιημένος συντ. δόμησης	Θέσεις στάθμευ- σης
	177.570	783.761	94.540	77.799	705.974	1,9	21.000	8,5	0,18	0,121	1.040

Πηγή: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ - ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ

¹⁷ Καρτάλης Κ., «Μεταολυμπιακή αξιοποίηση ολυμπιακών έργων και υποδομών», Υπουργείο Πολιτισμού

4.3. Έσοδα- Κόστος λειτουργίας και συντήρησης των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων

Στο Ελληνικό είναι εξαιρετικά δύσκολο και παρακινδυνευμένο να εκτιμηθούν τα πιθανά έσοδα για το σύνολο της περιοχής παρέμβασης καθώς υπάρχουν πολλοί αστάθμητοι παράγοντες και παράλληλα μεγάλες εκτάσεις έχουν χαρακτήρα ελεύθερου κοινόχρηστου χώρου.

Όσον αφορά στο κόστος λειτουργίας, προσεγγιστική εκτίμησή του ως αθροίσματος του κόστους που προκύπτει με βάση το κτιριακό όγκο αυτού που προκύπτει με βάσει το εμβαδόν των αδόμητων εκτάσεων οδηγεί σε ετήσιο κόστος της τάξης του 5,7% του κόστους κατασκευής. Σε απόλυτα μεγέθη, το ποσοστό αυτό ισούται με το 10,1 εκατ. Ευρώ το χρόνο. Αν τα μεγέθη αυτά αναπροσαρμοστούν λαμβάνοντας υπόψη τα πιθανά έσοδα από την εγκατάσταση της καλαθόσφαιρας και αφαιρώντας συνολικά την εγκατάσταση του κανόε-σλάλομ, η οποία παρουσιάζει ειδικές προοπτικές αξιοποίησης, το κόστος λειτουργίας σε ετήσια βάση ανέρχεται στο 4,8% του κόστους κατασκευής και σε απόλυτα μεγέθη σε 7,4 εκατ. Ευρώ.

Πίνακας 4.3.

**Κόστος λειτουργίας ως ποσοστό (%) κόστους κατασκευής
των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων**

Ολυμπιακές Εγκατ. Ελληνικού	Βάσει μέσου όρου (μειωμένο κόστος λειτουργίας)	Βάσει μέσου κόστους λειτουργίας ανά τ.μ. κτιρίου (70€/τ.μ)	Βάσει μέσου κόστους λειτουργίας ανά τ.μ. αδόμητης έκτασης (5€/τ.μ)	Σύνολο
	4,8	3,7	2,0	5,7

Πηγή: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ - ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ

Πρόκειται για εξαιρετικά υψηλά ποσά, τα οποία θα προσαναξήσουν το συνολικό μεταολυμπιακό δημοσιονομικό κόστος συντήρησης και λειτουργίας των ολυμπιακών εγκαταστάσεων που έχει υπολογιστεί παραπάνω. Αξίζει να σημειωθεί ότι τέτοια επίπεδα

δαπανών συντήρησης ενέχουν τον προφανή κίνδυνο ανεπαρκούς συντήρησης και, συνεπώς, υποβάθμισης, τόσο κατασκευαστικής όσο και λειτουργικής, των μεγάλων κοινόχρηστων χώρων.

Για το λόγο αυτό, θεωρείται αναγκαίο να αναζητηθούν τρόποι αύξησης των συνολικών εσόδων κατά τη λειτουργία του συνολικού χώρου του Ελληνικού. Ένας τρόπος κάλυψης των δαπανών, που πραγματοποιεί η Ειδική Υπηρεσία Δημοσίων Έργων/ Αθλητικά Ολυμπιακά Έργα και Εγκαταστάσεις της Γενικής Γραμματείας Αθλητισμού για τη λειτουργία, συντήρηση, φύλαξη και καθαρισμό των ολυμπιακών έργων, αλλά και αύξησης των συνολικών εσόδων τέτοιων τεράστιων αδόμητων εκτάσεων στο χώρο του Ελληνικού είναι να χρησιμοποιηθούν ως κοινόχρηστοι χώροι πρασίνου.

4.4. Η μεταολυμπιακή αξιοποίηση των ολυμπιακών εγκαταστάσεων της Καλαθοσφαίρισης - Ξιφασκίας

Η Ολυμπιακή Εγκατάσταση για την καλαθοσφαίριση και την ξιφασκία στο Ελληνικό, που αποτελείται από δύο ανακατασκευασμένα υπόστεγα παλαιού αεροδρομίου μεταολυμπιακά, παραμένει ως κλειστό γυμναστήριο το ένα υπόστεγο με κεντρική αίθουσα 9.300 τ.μ. και χωρητικότητα 8.000 θεατών (μπάσκετ), ενώ από το άλλο υπόστεγο με κεντρική αίθουσα 9.500 τ.μ. θα αφαιρεθούν κερκίδες και θα έχει χαρακτήρα αίθουσας πολλαπλών εκδηλώσεων με δυνατότητα χρησιμοποίησης και του υπαίθριου χώρου (με άνοιγμα των υπάρχουσων συρόμενων θυρών) προς την «κεντρική πλατεία». Επίσης, παραμένουν και υποστηρικτικά κτίρια προς τους δύο προηγούμενους χώρους.

Πίνακας 4.4.

Βασικά Τεχνικά Στοιχεία

της Ολυμπιακής Εγκατάστασης Καλαθοσφαίρισης - Ξιφασκίας

Ολυμπιακές Εγκατ. Μπάσκετ- Ξιφασκίας	Κόστος κατασκ. Χιλ. €	Εμβαδό οικοπ. τ.μ.	Πραγμα- τοποιού- μενη δόμηση τ.μ.	Κάλυψη τ.μ.	Οικόπεδο που παραμένει αδόμητο τ.μ.	Κόστος κατασκ. ανά τ.μ. κτίριου (χιλ.€)	Χωρητικ. Θεατών (μόνιμες θέσεις)	Κόστος κατασκ. ανά θεατή (χιλ.€)	Συντ. δόμησης	Πραγμα- τοποιημένος συντ. δόμησης	Θέσεις στάθμευ- σης
	48.922	106.766	62.109	35.496	73.270	0,9	8.000	7,2	0,7	0,57	735

Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί ότι η παρούσα εγκατάσταση χαρακτηρίζεται από χαμηλό κόστος κατασκευής¹⁸, κάτι που συνδέεται με ότι αποτελεί ανακατασκευή και ανακαίνιση υπάρχοντων υποστεγών και κτιρίων της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Η θέση της εγκατάστασης στην παραλιακή ζώνη είναι εξαιρετικά ευνοϊκή από άποψη αντιληπτικών χαρακτηριστικών και θέας, επίσης, είναι σε μικρή απόσταση, με τη μεσολάβηση μόνο της παραλιακής λεωφόρου που όμως λειτουργεί έντονα ως λειτουργικός και αντιληπτικός φραγμός στον πολεοδομικό χώρο, από σχετικά πυκνοδομημένο ιστό που περιλαμβάνει χρήσεις κατοικίας με ανώτερα κοινωνικο-οικονομικά χαρακτηριστικά αλλά επίσης και κεντρικές λειτουργίες.

Το γεγονός ότι η ευρύτερη παραλιακή ζώνη, από το Νέο Φάληρο μέχρι τη Γλυφάδα, έχει ενταχθεί σε μείζονα προγράμματα ανάπλασης¹⁹ σημαίνει ότι η ευρύτερη περιοχή της εγκατάστασης βρίσκεται σε διαδικασίες έντονου μετασχηματισμού και αναβάθμισης. Η δημιουργία, ακριβώς, απέναντι από την εγκατάσταση του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας (Άγιος Κοσμάς) αποτελεί, επίσης, μεγάλη επένδυση με συμπληρωματικές δραστηριότητες προς την εγκατάσταση και με πολλαπλασιαστικές συνέπειες αναβάθμισης της ευρύτερης περιοχής. Στο πλαίσιο αυτό αναμένεται ότι μεταολυμπιακά θα υπάρξουν αλλαγές τόσο στην κοινωνικο-οικονομική φυσιογνωμία της, με την περαιτέρω προσέλκυση ανώτερων εισοδηματικών στρωμάτων, όσο και στις χρήσεις γης, με τη χωροθέτηση και νέων κεντρικών λειτουργιών καθώς και αναψυχής πέραν αυτών που ήδη προβλέπονται από τα ίδια τα Ολυμπιακά Έργα.

Η προσπελασιμότητα της περιοχής σε υπερτοπικό επίπεδο, είναι πολύ καλή καθώς εξυπηρετείται από το τραμ, στάσεις του οποίου καλύπτουν πολύ μικρές αποστάσεις, καθώς και από μεγάλο αριθμό λεωφορειακών γραμμών. Όσον αφορά στην οδική πρόσβαση, η θέση εξυπηρετείται άμεσα από την παραλιακή λεωφόρο, ενώ στο ευρύτερο χώρο του Ελληνικού συγκλίνουν και άλλοι μεγάλοι οδικοί άξονες, όπως η Λ. Βουλιαγμένης και στον ευρύτερο χώρο η Λ. Συγγρού και η Λ. Βάρης -Κορωπίου. Συνεπώς, η μετάβαση προς/από αυτή με ιδιωτικό αυτοκίνητο θα είναι ευχερής από όλα τα σημεία της Αττικής. Αναφορικά με την στάθμευση για τη μεταολυμπιακή περίοδο, προβλέπεται χώρος 735 θέσεων, ενώ στον ευρύτερο χώρο του Ελληνικού υπάρχουν και άλλοι τέτοιοι χώροι.

¹⁸ Ο σχετικός μέσος όρος είναι 1,8 χιλ.€/μ²

¹⁹ Το συγκεκριμένο σημείο αποτελεί τμήμα της ανάπλασης του θαλάσσιου μετώπου της Αθήνας.

Αναφορικά με τα περιθώρια νέας δόμησης, ως οικοπέδο της συγκεκριμένης εγκατάστασης έχει οριστεί τμήμα του συνολικού χώρου του Ελληνικού εμβαδού 108.766 τ.μ. και με βάση τον προβλεπόμενο συντελεστή δόμησης είναι δυνατή, μεταολυμπιακά, η προσθήκη περίπου 8.500 τ.μ. ακόμα κτιρίων.

Σύμφωνα με το Ν.2730/99, ο χώρος του Ελληνικού καθορίζεται ως περιοχή υποδομής μιας σειράς ολυμπιακών εγκαταστάσεων και των αναγκαίων έργων ανάπλασης και υποστήριξης. Με την ΚΥΑ καθορισμού των όρων και περιορισμών δόμησης που αφορά και στην παρούσα εγκατάσταση, δεν γίνεται αναφορά σε χρήσεις γης, ενώ αντίθετα στην ΚΥΑ έγκρισης περιβαλλοντικών όρων αναφέρεται ότι τα δύο υπόστεγα και οι συνοδευτικές του εγκαταστάσεις θα παραμείνουν μεταολυμπιακά ως μόνιμος κλειστός αθλητικός χώρος το ένα και ως χώρος πολλαπλών εκδηλώσεων το άλλο. Οι διατυπώσεις αυτές δεν προσδιορίζουν σαφώς τις χρήσεις γης που επιτρέπονται στο δεύτερο υπόστεγο αλλά δύναται να ερμηνευθούν ως επιτρέπουσες χρήσης πολιτισμού και αναψυχής. Σε περίπτωση εξάντλησης του διαθέσιμου συντελεστή δόμησης με νέα κτίρια μια εύλογη ερμηνεία είναι ότι αυτά θα μπορούν να στεγάσουν πολιτιστικές χρήσεις και αναψυχή.

Τα κτιριολογικά χαρακτηριστικά της εγκατάστασης χαρακτηρίζονται από απλότητα και ευελιξία. Το υπόστεγο 1 στο οποίο παραμένουν κερκίδες μπορεί μεταολυμπιακά να φιλοξενεί μεγάλο αριθμό ομαδικών και ατομικών αθλημάτων (μπάσκετ, χειροσφαίριση, Badminton, Hockey, Tennis, Πάλη, Άρση Βαρών κ.λπ.). Το ειδικό δάπεδο προσθαφαιρείται, προσδίδοντας ευελιξία ως προς την χρήση του χώρου ανάλογα με τις εκάστοτε ανάγκες. Επίσης, διαθέτει αποθηκευτικούς χώρους, καθώς και προθερμαντήριο, που δύναται να βοηθήσει στη μη ματαίωση προπονήσεων και άλλων αθλητικών υποχρεώσεων μικρής σημασίας, ενόψει παράλληλων μη αθλητικών εκδηλώσεων. Το υπόστεγο 2 χαρακτηρίζεται από ακόμα μεγαλύτερη ευελιξία καθώς αποτελείται βασικά από μεγάλη συνεχή επιφάνεια, ικανή να διαιρεθεί ανάλογα με τις ανάγκες τις εκάστοτε εκδήλωσης, ενώ πρόσθετο πλεονέκτημα είναι η διατήρηση των μεγάλων συρόμενων θυρών του εν λόγω υπόστεγου, που επιτρέπει την εύκολη επέκταση και στέγαση του στεγασμένου χώρου με τον υπαίθριο χώρο.²⁰ Επομένως, υπάρχει συνολικά δυνατότητα μεταολυμπιακής χρήσης των εγκαταστάσεων τόσο για αθλητικές όσο και για μη αθλητικές εκδηλώσεις, όπως εκθέσεις, συναυλίες κ.λπ.

²⁰ Υπουργείο Πολιτισμού, «Δεύτερος Αξονας: Πρόταση μεταολυμπιακής χρήσης των ολυμπιακών έργων», Νοέμβριος 2003, σελ. 42-43

Στην συγκεκριμένη Ολυμπιακή εγκατάσταση δεν υπάρχει καθορισμένη μεταολυμπιακή αθλητική χρήση για συγκεκριμένα αθλήματα εντούτοις το υπόστεγο 1 θα χρησιμοποιείται ως μόνιμος χώρος για αθλητικές δραστηριότητες. Η χρήση αυτή κατά τεκμήριο δεν θα είναι συνεχής, όσον αφορά σε αγώνες τουλάχιστον. Το υπόστεγο 2 δεν έχει αθλητικό προορισμό προσδιορίζεται μεταολυμπιακά ως χώρος εμπορικών καταστημάτων και πολλαπλών εκδηλώσεων (συναυλίες, εκθέσεις, χώροι εστίασης κοινού κ.λπ.)

4.5. Η μεταολυμπιακή αξιοποίηση των ολυμπιακών εγκαταστάσεων του Ολυμπιακού Κέντρου Κανόε-Σλάλομ

Το Ολυμπιακό Κέντρο Κανόε-Σλάλομ χωροθετείται σε τμήμα του παλαιού Αεροδρομίου του Ελληνικού. Βασικά μεγέθη για το σύνολο της παρέμβασης είναι τα εξής:

Πίνακας 4.5.1.

Βασικά Τεχνικά Στοιχεία του Ολυμπιακού Κέντρου Κανόε-Σλάλομ

Ολυμπιακό Κέντρο Κανόε-Σλάλομ	Κόστος κατασκ. Χιλ. €	Εμβαδό οικοπ. τ.μ.	Πραγμα-τοποιού-μενη δόμηση τ.μ.	Κάλυψη τ.μ.	Οικόπεδο που παραμένει αδόμητο τ.μ.	Κόστος κατασκ. ανά τ.μ. κτίριου (χιλ.€)	Χωρητικ. Θεατών (μόνιμες θέσεις)	Κόστος κατασκ. Ανά θεατή (χιλ.€)	Συντ. δόμησης	Πραγμα-τοποιημένος συντ. δόμησης	Θέσεις στάθμευ-σης
	22.980	287.094	9.032	7.201	279.894	2,5	10.000	2,3	0,035	0,031	304

Πηγή: ΥΠΟΥΡΓΕΤΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ - ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ

Το Ολυμπιακό Κέντρο Κανόε-Σλάλομ παρουσιάζει ειδικά χαρακτηριστικά σε σύγκριση με τις περισσότερες Ολυμπιακές αθλητικές εγκαταστάσεις. Πυρήνας της είναι ο υγρός στίβος, με συνολικό μήκος 1.380 μ., που δημιουργεί μια τεχνητή λίμνη 25-30 στρ. ενώ περιλαμβάνει και υποστηρικτικές εγκαταστάσεις που στεγάζονται σε υπάρχον κτίριο του πρώτου Εμπορευματικού Σταθμού (CARGO). Βασικό χαρακτηριστικό της εγκατάστασης είναι ο υπαίθριος διαμορφωμένος χώρος γύρω από το υγρό στίβο.

Το κόστος κατασκευής ανά τ.μ κτιρίου ανέρχεται σε 2,5 χιλ. Ευρώ, ποσό υψηλό σε σχέση με τις περισσότερες εγκαταστάσεις αλλά μέγεθος που η διόγκωσή του συνδέεται με το

ότι βασικά στοιχεία της εγκατάστασης είναι μη κτιριακού χαρακτήρα. Το κόστος ανά τ.μ οικοπέδου διαμορφώνεται στο επίπεδο των 0,1 χιλ. Ευρώ. Το κόστος λειτουργίας έχει εκτιμηθεί, λόγω πάλι των ειδικών χαρακτηριστικών της εγκατάστασης, ως άθροισμα του κόστους συντήρησης των κτιρίων και των υπαίθριων χώρων και ανέρχεται σε 8,9% του κόστους κατασκευής σε ετήσια βάση²¹.

Πίνακας 4.5.2.

**Κόστος λειτουργίας ως ποσοστό (%) κόστους κατασκευής
του Ολυμπιακού Κέντρου Κανόε-Σλάλομ**

Ολυμπιακού Κέντρου Κανόε-Σλάλομ	Βάσει μέσου όρου (μειωμένο κόστος λειτουργίας)	Βάσει μέσου κόστους λειτουργίας ανά τ.μ. κτιρίου (70€/τ.μ)	Βάσει μέσου κόστους λειτουργίας ανά τ.μ. αδόμητης έκτασης (5€/τ.μ)	Σύνολο
	4,8	2,8	6,1	8,9

Πηγή: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ - ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ

Η θέση της συγκεκριμένης εγκατάστασης στην παραλιακή ζώνη είναι σαφώς ευνοϊκή από αντιληπτικών χαρακτηριστικών, θέας και ευρύτερου περιβάλλοντος, με δεδομένο ότι μεγάλο μέρος του χώρου του Ελληνικού θα διατηρήσει φυσικό χαρακτήρα.

Σύμφωνα του άρθρου 23 του Ν.3342/2005, στις υφιστάμενες εγκαταστάσεις επιτρέπονται, κατά τη μεταολυμπιακή περίοδο, εμπορικά καταστήματα περιορισμένου μεγέθους για την ενοικίαση ή αγορά αθλητικών ειδών (υποστηρικτικές εγκαταστάσεις), εστιατόρια και καφεενεία, ενώ ο περιβάλλον χώρος θα αποτελέσει μέρος ενός θεματικού πάρκου, που θα ενισχύσει την ανάπτυξη «extreme sports» και άλλων ψυχαγωγικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων. Ιδανικός χώρος για τη διαμόρφωση υδροπάρκου και την ανάπτυξη αθλημάτων νερού, η εγκατάσταση του Κανόε - Σλάλομ αποτελεί έναν μοναδικό προορισμό «περιπέτειας», στο κέντρο του νέου Μητροπολιτικού Πάρκου της Αθήνας.

Η ευρύτερη περιοχή που περιβάλλει τον χώρο του Ελληνικού καλύπτεται από σχετικά πυκνοδομημένο ιστό που περιλαμβάνει χρήσεις κατοικίας με ανώτερα κοινωνικο-οικονομικά χαρακτηριστικά, αλλά επίσης και κεντρικές λειτουργίες. Το γεγονός ότι η

²¹ Η εκτίμηση αυτή είναι κατά προσέγγιση καθώς δεν υπάρχει εμπειρία από παρόμοιες εγκαταστάσεις που θα μπορούσε να αποτελέσει πραγματικό συγκριτικό στοιχείο.

ευρύτερη παραλιακή Ζώνη από το Φάληρο μέχρι τη Γλυφάδα, έχει ενταχθεί σε μείζονα προγράμματα ανάπλασης σημαίνει ότι η ευρύτερη περιοχή της εγκατάστασης βρίσκεται σε διαδικασίες έντονου μετασχηματισμού και αναβάθμισης. Στο πλαίσιο αυτό αναμένεται ότι θα υπάρξουν αλλαγές τόσο στην κοινωνικο-οικονομική φυσιογνωμία της, με την περαιτέρω προσέλκυση ανώτερων εισοδηματικών στρωμάτων, όσο και στις χρήσεις γης, με τη χωροθέτηση νέων κεντρικών λειτουργιών καθώς και αναψυχής.

Η προσπελασιμότητα του χώρου του Ελληνικού σε υπερτοπικό επίπεδο όσον αφορά στα μέσα μαζικής μεταφοράς σταθερής τροχιάς προσδιορίζεται ως πολύ καλή λόγω του τραμ, σημειώνεται όμως ότι η εν λόγω εγκατάσταση απέχει αρκετά, περί το 1 χλμ, από τις προγραμματισμένες στάσεις του τραμ που βρίσκονται στην παραλιακή λεωφόρο. Η απόσταση αυτή δεν κρίνεται πάντως απαγορευτική για τους περιστασιακούς επισκέπτες. Όσον αφορά στις λεωφορειακές γραμμές, έχουν και αυτές υψηλή πυκνότητα στην παραλιακή λεωφόρο αλλά υπάρχει και πάλι απόσταση, περί το 1 χλμ από το χώρο. Αναφορικά με την οδική πρόσβαση, ο χώρος του Ελληνικού εξυπηρετείται από τη Λ. Συγγρού, την παραλιακή λεωφόρο και τη Λ. Βουλιαγμένης και συνεπώς η μετάβαση προς/από αυτή με ιδιωτικό αυτοκίνητο θα είναι ευχερής.

Σημειώνεται δε ότι για τη μεταολυμπιακή περίοδο προβλέπεται μόνιμος χώρος στάθμευσης 244 θέσεων. Άλλες θέσεις δεν δύναται να βρεθούν στο εσωτερικό του «οικοπέδου» της εγκατάστασης, αλλά η πιθανότητα εξυπηρέτησης και από άλλους χώρους στάθμευσης που υπάρχουν στο εσωτερικό του Ελληνικού είναι βέβαιη.

Με βάση τον προβλεπόμενο συντελεστή δόμησης υπάρχει δυνατότητα προσθήκης ακόμα 1.000 περίπου τ.μ κτιρίων κατά τη μεταολυμπιακή περίοδο.

Τέλος, όσον αφορά στις δεσμεύσεις που θέτονται από την κύρια αθλητική χρήση της εγκατάστασης, το μέγεθος και η διάταξη των εγκαταστάσεων επιτρέπουν την παράλληλη χρήση της ως στενά αθλητικού κέντρου σε μόνιμη βάση (δηλαδή για τις προπονήσεις που αφορούν σε αγώνες με περιορισμένα χρονικά διαστήματα) και από το ευρύτερο κοινό που ενδιαφέρεται για το άθλημα και τις συναφείς δραστηριότητες²².

²² Υπουργείο Πολιτισμού, «Δεύτερος Άξονας: Πρόταση μεταολυμπιακής χρήσης των ολυμπιακών έργων», Νοέμβριος 2003, σελ. 44

4.6. Η μεταολυμπιακή χρήση του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας στον Άγιο Κοσμά

Μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες το μεγαλύτερο μέρος του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας (ΟΚΙ) θα μετατραπεί σε παραλιακό πάρκο, συνδεδεμένο με το Μητροπολιτικό Πάρκο του Ελληνικού.

Εντός μίας αδιαμόρφωτης έκτασης 440 περίπου στρεμμάτων θα εξυπηρετηθούν 1.170 σκάφη, τα πληρώματά τους και οι επιβάτες τους, ενώ θα διευκολυνθεί η πρόσβαση και αναψυχή χιλιάδων πολιτών του ευρύτερου πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας. Τα έσοδα που θα προκύψουν από την εγκατάσταση θα συμβάλλουν στη δημιουργία και τη συντήρηση του παραθαλάσσιου πάρκου που είναι ιδιαίτερα κοστοβόρο, θα ενισχύσουν τη λειτουργία των λοιπών Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων και τέλος θα δημιουργήσουν θετικό ισοζύγιο κοινωνικού οφέλους στους κατοίκους της περιοχής των Αθηνών.

Οι χερσαίες εγκαταστάσεις αποτελούνται από κτίρια τα οποία κατά την ολυμπιακή περίοδο φιλοξένησαν τους Αγώνες, ενώ στον ευρύτερο χώρο βρίσκονται ακόμα ο Ναός του Αγίου Αλεξάνδρου, το κτίριο του Ενυδρείου Αλίμου, το κτίριο που στεγάζει τα γραφεία της κατασκευαστικής εταιρείας και ένα ακόμα κτίριο με χαρακτηριστική διακόσμηση της εξωτερικής τοιχοποιίας από κόκκινες ψηφίδες (κενό). Αναφορικά με την μεταολυμπιακή τους χρήση, οι εγκαταστάσεις αυτές χωροθετούνται στις ζώνες Ι (μόνιμες εγκαταστάσεις και ΙΙ (μόνιμες και προσωρινές εγκαταστάσεις) του συνόλου του χώρου.

Πίνακας 4.6.1.

Βασικά Τεχνικά Στοιχεία του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας

Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας	Κόστος κατασκ. Χιλ. €	Εμβαδό οικοπ. τ.μ.	Πραγμα-τοποιού-μενη δόμηση τ.μ.	Κάλυψη τ.μ.	Οικόπεδο που Παραμένει αδόμητο τ.μ.	Κόστος κατασκ. ανά τ.μ. κτίριου (χιλ.€)	Χωρητικ. Θεατών (μόνιμες θέσεις)	Κόστος κατασκ. Ανά θεατή (χιλ.€)	Συντ. δόμησης	Πραγμα-τοποιημένος συντ. δόμησης
	106.286	382.608	8.946	16.423	366.185	11,9	1.770	106,3	0,10	0,023

Πηγή: ΥΠΟΥΡΓΕΤΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ - ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ

Το κόστος κατασκευής ανά τ.μ. κτιρίου ανέρχεται σε 11,9 χιλ. Ευρώ, υψηλό σε σχέση με τις περισσότερες εγκαταστάσεις αλλά μέγεθος που η διόγκωση του συνδέεται με το ότι βασικά στοιχεία της εγκατάστασης είναι μη κτιριακού χαρακτήρα. Το κόστος ανά τ.μ. οικοπέδου διαμορφώνεται στο επίπεδο των 0,3 χιλ. Ευρώ. Το κόστος λειτουργίας έχει εκτιμηθεί, λόγω πάλι των ειδικών χαρακτηριστικών της εγκατάστασης, ως άθροισμα του κόστους συντήρησης των κτιρίων και των υπαίθριων χώρων, και κυμαίνεται από 2,3% έως 6,5% του κόστους κατασκευής σε ετήσια βάση²³. Πρόκειται για πολύ υψηλά ποσά, που θα προσανξήσουν το συνολικό μεταολυμπιακό δημοσιονομικό κόστος συντήρησης και λειτουργίας του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας.

Πίνακας 4.6.2.

**Κόστος λειτουργίας ως ποσοστό (%) κόστους κατασκευής
του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας**

Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας	Βάσει μέσου όρου (μειωμένο κόστος λειτουργίας)	Βάσει μέσου κόστους λειτουργίας ανά τ.μ. κτιρίου (70€/τ.μ)	Βάσει μέσου κόστους λειτουργίας ανά τ.μ. αδόμητης έκτασης (5€/τ.μ)	Σύνολο
	4,8	0,6	1,7	2,3 - 6,5

Πηγή: ΥΠΟΥΡΓΕΤΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ - ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ

Η θέση της εγκατάστασης στην παραλιακή ζώνη είναι εξαιρετικά ευνοϊκή από άποψη αντιληπτικών χαρακτηριστικών, θέας και ευρύτερου περιβάλλοντος. Η ευρύτερη περιοχή που περιβάλλει το χώρο του Αγίου Κοσμά περιλαμβάνει αφενός το χώρο του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού, η τελική μεταολυμπιακή διαμόρφωση του οποίου δεν έχει οριστικοποιηθεί ακόμα αλλά σε κάθε περίπτωση θα περιλαμβάνει μεγάλες ελεύθερες και πράσινες εκτάσεις και ορισμένα από τα κτίρια που κατά τους Ολυμπιακούς Αγώνες χρησιμοποιήθηκαν για την εξυπηρέτηση αθλημάτων και αφετέρου σχετικά πυκνοδομημένο ιστό που περιλαμβάνει χρήσεις κατοικίας (με ανώτερα κοινωνικό-οικονομικά χαρακτηριστικά) αλλά επίσης και κεντρικές λειτουργίες.

²³ Η εκτίμηση αυτή είναι πολύ προσεγγιστική και δεν συμπεριλαμβάνει το κόστος που θα έχει η λειτουργία και συντήρηση του θαλάσσιου χώρου του λιμανιού.

Το γεγονός ότι η ευρύτερη παραλιακή ζώνη, από το Νέο Φάληρο μέχρι τη Γλυφάδα, έχει ενταχθεί σε μείζονα προγράμματα ανάπλασης, σημαίνει εξάλλου ότι συνολικά η ευρύτερη περιοχή της εγκατάστασης βρίσκεται σε διαδικασίες έντονου μετασχηματισμού και αναβάθμισης. Στο πλαίσιο αυτό αναμένεται ότι θα υπάρξουν αλλαγές τόσο στην κοινωνικό-οικονομική φυσιογνωμία της, με την περαιτέρω προσέλκυση ανωτέρων εισοδηματικών στρωμάτων, όσο και στις χρήσεις γης, με την χωροθέτηση και νέων κεντρικών λειτουργιών καθώς και αναψυχής που θα προάγουν το στοιχείο πολιτισμού της περιοχής και θα αποτελέσει σημαντικό παράγοντα τεράστιας δημοσιότητας και προβολής υπέρ του τουριστικού μας προϊόντος.²⁴

Η προσπελασιμότητα του Κέντρου Ιστιοπλοΐας σε υπερτοπικό επίπεδο όσον αφορά στα μέσα μαζικής μεταφοράς σταθερής τροχιάς προσδιορίζεται ως πολύ καλή λόγω του τραμ. Όσον αφορά στις λεωφορειακές γραμμές, και αυτές έχουν υψηλή πυκνότητα στην παραλιακή λεωφόρο. Όσον αφορά στην υπερτοπική οδική πρόσβαση, ο χώρος του Αγίου Κοσμά εξυπηρετείται από τη Λ. Συγγρού, την παραλιακή λεωφόρο, και την Λεωφόρο Βουλιαγμένης και συνεπώς η μετάβαση προς/από αυτή με ιδιωτικό αυτοκίνητο θα είναι ευχερής. Για τη στάθμευση, στο σχεδιασμό για τους Ολυμπιακούς Αγώνες προβλεπόταν μεγάλος χώρος που κάλυπτε τις ειδικές απαιτήσεις του αγωνίσματος της Ιστιοπλοΐας. Οι εγκαταστάσεις αυτές χαρακτηρίζονται ως προσωρινές, σύμφωνα με το Ειδικό Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης της Περιοχής (Ε.Σ.Ο.Α.Π.), και μεταολυμπιακά πρέπει να απομακρυνθούν. Ωστόσο, δεν αποσαφηνίζεται τι θα επιτρέπεται κατά την μεταολυμπιακή περίοδο στο χώρο αυτό (ζώνη ΙΙΙ). Η εκτίμηση μας είναι ότι είναι νόμιμη η διαμόρφωση μέρους του χώρου αυτού ως χώρου στάθμευσης ιδιωτικών επιβατικών αυτοκινήτων, αφού δεν απορρέει από κάποια διάταξη σχετική απαγόρευση. Όσον αφορά στην προβλεπόμενη απομάκρυνση των προαναφερθείσων προσωρινών εγκαταστάσεων, που ουσιαστικά συνίστανται στην υποδομή πυρασφάλειας, αν αυτό ερμηνευτεί κατά γράμμα θα σήμαινε ότι δεν θα είναι δυνατή η χρήση του χώρου για την κάλυψη των ειδικών αναγκών στάθμευσης οχημάτων (trailer, σκαφών κλπ.) ενδεχόμενων μελλοντικών διεθνών αθλητικών αγώνων ιστιοπλοΐας. Η εκτίμησή μας είναι ότι είναι σκόπιμη η διατήρηση σε μέρος της ζώνης ΙΙΙ της υποστηρικτικής υποδομής, για να διατηρηθεί μεταολυμπιακά δυνατότητα διοργάνωσης σημαντικών ιστιοπλοϊκών αγώνων. Κάτι τέτοιο αντιτίθεται στη ρητή διατύπωση του Ειδικού

²⁴ Βασενχόβεν Λουδοβίκος, «Οι Ολυμπιακές εγκαταστάσεις και η "επόμενη μέρα" του Ελληνικού», Περιοδικό ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ. Ιούλιος - Αύγουστος 2001, σελ. 79

Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (απομάκρυνση) αλλά θεωρούμε ότι είναι δυνατή μία διασταλτική ερμηνεία στο θέμα αυτό.

Τα ήδη κατασκευαζόμενα κτίρια καλύπτουν ένα μικρό υποσύνολο του επιτρεπόμενου συντελεστή δόμησης (0,023 έναντι επιτρεπόμενου 0,100), δηλαδή, υπάρχουν 17.700 τ.μ., δηλ. που δεν απορροφούν το σύνολο του διαθέσιμου συντελεστή δόμησης. Συνεπώς, μεταολυμπιακά, υπάρχουν περιθώρια αύξησης του συντελεστή δόμησης σε 0,15, που δεν επιβαρύνει ουσιωδώς το περιβάλλον, ενώ το όφελος για το κοινωνικό σύνολο είναι τεράστιο. Μεγάλα περιθώρια υπάρχουν, επίσης, όσον αφορά στην υπολειπόμενη επιτρεπόμενη κάλυψη (περίπου 21.000 τ.μ) γεγονός που σημαίνει ότι ένα μεγάλο τμήμα της δυνατής πρόσθετης δόμησης μπορεί να γίνει ισόγειο. Σημειώνεται, επίσης, η δυνατότητα μεγίστου ύψους 10 μ. (στα κτίρια αποθήκευσης σκαφών μέχρι 15μ.), κάτι που επίσης παρέχει σημαντική κτιριολογική ευελιξία.

Περαιτέρω, με το άρθρο 24 του Ν. 3342/2005 αντιμετωπίζονται θέματα καθορισμού ειδικών λειτουργιών και χρήσεων, υποστηρικτικών της Ολυμπιακής εγκατάστασης του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας στον Άγιο Κοσμά, στο πλαίσιο των γενικών κατηγοριών χρήσεων γης που έχουν τεθεί με το Ειδικό Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (Ε.Σ.Ο.Α.Π.) της περιοχής²⁵ προκειμένου να αναπτυχθεί, κατά τον προορισμό της, σύμφωνα και με τις διατάξεις του αρ. 15 του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας²⁶, ως υπερτοπικός πόλος αθλητισμού, τουρισμού - αναψυχής, κοινωνικών εξυπηρετήσεων και πολιτισμού της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας.

Ειδικότερα, οι επιτρεπόμενες χρήσεις εντάσσονται στο σύστημα κατηγοριών χρήσεων γης εντός των περιοχών των γενικών πολεοδομικών σχεδίων του π.δ. 6/1987 (Φ.Ε.Κ. 166 Δ'), όπως τροποποιήθηκε από την παρ. 18 του άρθρου 6 του ν. 2160/1993 (Φ.Ε.Κ. 116 Δ) και την παρ. 2 του άρθρου 6 του Ν. 3139/2003 (Φ.Ε.Κ.100Α') στα άρθρα 8 και 9 του οποίου προβλέπονται κατηγορίες με περιεχόμενο « τουρισμός - αναψυχή» και «ελεύθεροι χώροι - αστικό πράσινο». Εντός των δύο αυτών κατηγοριών επιτρέπονται οι χρήσεις, οι οποίες έχουν κατανεμηθεί στις ζώνες Ι (περιοχή εγκαταστάσεων τουρισμού - αναψυχής και ναυταθλητισμού) και Ζώνη ΙΙ (περιοχή Παράκτιου Πάρκου, στις οποίες αναφέρεται το οικείο Ε.Σ.Ο.Α.Π., χωρίς να αναιρούν το βασικό πολεοδομικό σχεδιασμό της περιοχής.

²⁵ Π.Δ. 22-02-2002 (Φ.Ε.Κ. 138 Δ')

²⁶ Ν. 1515/1985 (Φ.Ε.Κ. 18 Α')

Ειδικότερα, η Ζώνη Ι προβλέπεται ως περιοχή εγκαταστάσεων τουρισμού-αναψυχής και ναυταθλητισμού, με δύο ενότητες: Περιοχές ΙΑ και ΙΒ, με συνολική επιτρεπόμενη δόμηση 31.000 τ.μ. χαρακτηριζόμενες ως περιοχές εγκαταστάσεων τουρισμού και αναψυχής, στις οποίες επιτρέπονται οι εξής χρήσεις: α) οι χρήσεις που δόθηκαν κατά την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων, και β) όλες οι χρήσεις που προβλέπονται στο π.δ. 6/1987 (Φ.Ε.Κ. 166 Δ'): κατοικία²⁷, ξενώνες μικρού δυναμικού (περί τις 20 κλίνες), εμπορικά καταστήματα, εστιατόρια, αναψυκτήρια, χώροι συνάθροισης κοινού, πολιτιστικά κέντρα, κτίρια εκπαίδευσης, κτίρια κοινωνικής πρόνοιας, εγκαταστάσεις χονδρικού και λιανικού εμπορίου, ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι, γήπεδα στάθμευσης, πρατήρια βενζίνης, εκθεσιακά κέντρα κ.λπ., εξαιρείται η εγκατάσταση ξενοδοχείου και νυκτερινού κέντρου «μπουζούκια», η καλυπτόμενη επιφάνεια και οριοθέτηση των οποίων εγκρίνονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Περιβάλλοντος, Χωροταξία και Δημοσίων Έργων και Πολιτισμού. Επιτρέπεται μόνο η κατασκευή τριάντα υπνοδωματίων κατηγορίας πέντε αστέρων, συνολικής επιφάνειας 1.400 τ.μ. για την στήριξη της μαρίνας.

Στην περιοχή ΙΓ, χαρακτηριζόμενη ως περιοχή ναυταθλητικών εγκαταστάσεων και αναψυχής συνολικής επιτρεπόμενης δόμησης 5.000 τ.μ., επιτρέπονται σταθμός καυσίμων, εγκαταστάσεις τεχνικής εξυπηρέτησης σκαφών, εγκαταστάσεις αποθηκών, φυλάκιο, δηλαδή χρήσεις και λειτουργίες οι οποίες αποτελούν την απαραίτητη υποδομή για τη νόμιμη λειτουργία της μαρίνας και την εξυπηρέτηση της Εθνικής Ιστιοπλοϊκής Ομοσπονδίας και των τοπικών ναυταθλητικών ομίλων.

Στην περιοχή ΙΔ επιτρέπονται, μεταολυμπιακά, κινητές λυόμενες κατασκευές για την στέγαση εκθέσεων και την υποστήριξη και εξυπηρέτηση σκαφών, υπαίθριοι χώροι συνάθροισης κοινού.

Η Ζώνη ΙΙ (Περιοχή ΙΙΒ και ΙΙΔ) προβλέπεται ως περιοχή παράκτιου πάρκου στην οποία επιτρέπονται υπαίθριες πολιτιστικές και αθλητικές εγκαταστάσεις, αποδυτήρια, χώροι υγιεινής, κινητές λυόμενες κατασκευές για την στέγαση εκθέσεων και την υποστήριξη σκαφών, υπαίθριοι χώροι συνάθροισης κοινού, καθώς και αναψυκτήρια, με συνολική δόμηση 200 τ.μ.,

Όπως προαναφέρθηκε, για την Ζώνη ΙΙΙ δεν υπάρχει αναφορά στις επιτρεπόμενες μεταολυμπιακές χρήσεις, αλλά λαμβανόμενων υπόψη όλων των δεδομένων (συνολικός

²⁷ Κατ' εξαίρεση επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται χώροι κτιρίων κατοικίας για άσκηση επαγγέλματος, συμβιβασμού προς την κύρια χρήση του κτιρίου (ιατρεία, δικηγορικά γραφεία κ.λπ.)

επιτρεπόμενος συντελεστής δόμησης κλπ.) στη ζώνη αυτή δεν υπάρχει δυνατότητα κτιριακών χρήσεων.

Οι υφιστάμενες (κτιριακές και μη) εγκαταστάσεις προσφέρονται ειδικά για την συγκεκριμένη ειδική δραστηριότητα, την ιστιοπλοΐα, και ως τέτοιες είναι εξαιρετικά υψηλού επιπέδου. Προφανώς, μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν ως μαρίνα. Οι κτιριακοί χώροι, ειδικότερα, χαρακτηρίζονται από σχετική ευελιξία οργάνωσης (δυνατότητα αφαίρεσης τοίχων, αλλά όχι και κατακόρυφων φερόντων στοιχείων) και δύναται να εξυπηρετήσουν κατ' αρχήν τις διάφορες επιτρεπόμενες μεταολυμπιακές κτιριακές χρήσεις.

4.7. Φορείς αξιοποίησης των ολυμπιακών εγκαταστάσεων

Η μεταολυμπιακή αξιοποίηση της Ολυμπιακής κληρονομιάς επιβάλλει τη διατήρηση της Γενικής Γραμματείας Ολυμπιακής Αξιοποίησης (Γ.Γ.Ο.Α.), ειδικής υπηρεσίας του δημοσίου, που συγκροτήθηκε για την εξυπηρέτηση των αναγκών της Ολυμπιακής προετοιμασίας και απέκτησε εμπειρίες και τεχνογνωσία, οι οποίες σε περίπτωση διάλυσής της, νομοτελειακά θα χάνονταν για το Δημόσιο. Η εξέλιξη της υπηρεσίας αυτής είναι σε κάθε περίπτωση αναγκαία και επιβάλλεται από τις νέες απαιτήσεις, που καλείται να καλύψει στη μεταολυμπιακή περίοδο. Θεσμοθετούνται θέση Γενικού Διευθυντή και τρεις Διευθυντές.

Ειδικότερα, η διεύθυνση τεχνικών υπηρεσιών της Γ.Γ.Ο.Α., στην ανατίθεται η εποπτεία της διαδικασίας αδειοδότησης των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων, η παρακολούθηση της δημιουργίας δικτύου αθλητικών εγκαταστάσεων και της συντήρησης του σε όλη την επικράτεια.²⁸ Η διεύθυνση Ολυμπισμού, η οποία εποπτεύει και συντονίζει όλα τα νομικά πρόσωπα, εκτός της Ελληνικής Ολυμπιακής Επιτροπής, που ασκούν οποιαδήποτε δραστηριότητα σχετική με τις ολυμπιακές αξίες προκειμένου να μεγιστοποιηθούν οι υπηρεσίες τους προς το κοινωνικό σύνολο. Η διεύθυνση αυτή συντονίζει τις δράσεις για την προσέλκυση εκδηλώσεων ιδιαίτερης συμβολικής και οικονομικής σημασίας για την χώρα και την υποστήριξη του εθελοντικού κινήματος που αναπτύχθηκε την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων. Τέλος, η διεύθυνση οικονομικών και διοικητικής μέριμνας εκτός οικονομικής, διοικητικής και νομικής υποστήριξης του έργου της Γενικής

²⁸ Σύμφωνα με το Ν.3342/2005

4.8. Συνολική εκτίμηση της μεταολυμπιακής διαχείρισης των ολυμπιακών εγκαταστάσεων

Μετά την παράθεση των ανωτέρω, συνάγονται τα ακόλουθα:

Κατ' αρχάς η εγκατάσταση της Καλαθοσφαίρισης - Ξιφασκίας έχει πολύ σημαντικό δυναμικό και εκτιμάται ότι στην πράξη μπορεί να μειωθεί σημαντικά το έλλειμμα λειτουργίας της με την χρήση των υφιστάμενων εγκαταστάσεων. Κύριος περιοριστικός παράγοντας είναι μόνο η ύπαρξη πολύ μεγάλου αριθμού παρόμοιων ανταγωνιστικών εγκαταστάσεων. Αυτό που μπορεί να γίνει είναι η πλήρης αξιοποίηση του δυναμισμού αυτού, λόγω των θεσμικών ακαμψιών όσον αφορά στη δόμηση και τις χρήσεις γης.

Υπεύθυνη για τη μεταολυμπιακή διαχείριση και ανάπτυξη της συγκεκριμένης Ολυμπιακής εγκατάστασης είναι η «Ολυμπιακά Ακίνητα ΑΕ.» Στόχος της είναι η βιώσιμη εμπορική ανάπτυξη της εγκατάστασης 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.

Η στρατηγική της «Ολυμπιακά Ακίνητα ΑΕ.» αποσκοπεί στην ανάδειξη της περιοχής του Ελληνικού σε κέντρο πολιτισμού, τεχνών, ψυχαγωγίας, επιχειρηματικότητας και εμπορικής ανάπτυξης, καθώς και σε κέντρο προσέλκυσης επιχειρηματικής και τουριστικής δραστηριότητας παγκόσμιας εμβέλειας. Η παροχή μοναδικών εμπειριών στους επισκέπτες των εγκαταστάσεων, θα ενισχύσει την οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ευημερία του τόπου.

Η ολοκλήρωση των στρατηγικών επιλογών της «Ολυμπιακά Ακίνητα ΑΕ.» προς την επίτευξη των αναφερόμενων στόχων, θα αποτελέσει ορόσημο για την αναβάθμιση του βιοτικού επιπέδου της περιοχής, ενώ η χρήση των Ολυμπιακών ακινήτων θα ενισχύσει την απόδοση των κρατικών επενδύσεων.

Περαιτέρω, η μεταολυμπιακή αξιοποίηση της εγκατάστασης του Κανόε-Σλάλομ, στο πλαίσιο του εξειδικευμένου χαρακτήρα της, παρουσιάζει δυναμικό διττού χαρακτήρα: διοργάνωση αθλητικών συναντήσεων κανόε-σλάλομ και σε διεθνές επίπεδο, και χρήση της

Γραμματείας Ολυμπιακής Αξιοποίησης, εποπτεύει την πλήρη ψηφιοποίηση όλων των λειτουργιών της Γ.Γ.Ο.Α., την ανάπτυξη και εφαρμογή νέων υπηρεσιών για την προστασία και αξιοποίηση της υλικής και άυλης κληρονομιάς των Ολυμπιακών Αγώνων στην Ελλάδα.

Τα οικονομικά ζητήματα της Γ.Γ.Ο.Α. αντιμετωπίζονται με το δικό της προϋπολογισμό, ο οποίος εντάσσεται στον Τακτικό Προϋπολογισμό Δημοσίων Επενδύσεων του Υπουργείου Πολιτισμού. Προκειμένου να εξασφαλισθούν οι απαιτούμενοι πόροι για την εύρυθμη λειτουργία της Γ.Γ.Ο.Α. θεσμοθετείται η δυνατότητα να συμμετέχει σε όλα τα συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Σύμφωνα με το άρθρο 35 του Ν.3342/2005 στην ανώνυμη εταιρεία υπό την επωνυμία «Ολυμπιακά Ακίνητα Α.Ε.» παραχωρείται η αποκλειστική αξιοποίηση, χρήση, διαχείριση και εκμετάλλευση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων του Ελληνικού και του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας του Αγίου Κοσμά.

Η «Ολυμπιακά Ακίνητα Α.Ε.» διαχειρίζεται ένα μοναδικό χαρτοφυλάκιο δημοσίων ακινήτων, συμβάλλοντας αισθητά στον αναπροσδιορισμό της ελληνικής αγοράς ακινήτων και την ενίσχυση της διεθνούς ανταγωνιστικότητας της χώρας. Προωθώντας νέες επενδυτικές πρωτοβουλίες, η εταιρεία θέτει τις προϋποθέσεις για την αξιοποίηση των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων και τη διεθνή ανάδειξη του πολύπλευρου και πολυσήμαντου προσώπου της περιοχής του Ελληνικού και του Αγίου Κοσμά.

Με την εποπτεία των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Πολιτισμού, η Ολυμπιακά Ακίνητα Α.Ε. δίνει έμφαση:

- στην εξοικονόμηση δημοσιονομικών πόρων μέσα από την κάλυψη προϋπολογισμένων αναγκών ορισμένων υπουργείων,
- στην μεγιστοποίηση της ωφελιμότητας μέσα από διαδικασίες που μειώνουν τον κίνδυνο φθοράς ή λεηλασίας του ολυμπιακού εξοπλισμού καθώς και το λογιστικό κόστος της διαχείρισης των ολυμπιακών έργων,
- στην ικανοποίηση ορισμένων αναγκών υψηλού κοινωνικού αποτελέσματος, στο πλαίσιο μιας φιλοσοφίας υπευθυνότητας και κοινωνικής αλληλεγγύης.

ως πόλου συναφών δραστηριοτήτων, είτε για αθλητικούς λόγους, είτε για αναψυχή, για το ευρύτερο κοινό.

Ποσοτικά είναι εξαιρετικά δύσκολο να προσδιοριστούν τα πιθανά έσοδα που μπορούν να προκύψουν από μια τέτοια διευρυμένη χρήση και διαχείριση της συγκεκριμένης εγκατάστασης, ελλείψει της εμπειρίας από παρόμοια έργα στην Ελλάδα. Μπορεί εντούτοις να γίνει η υπόθεση ότι είναι δυνατή η ύπαρξη σημαντικών εσόδων από τη λειτουργία της εγκατάστασης μεταολυμπιακά, και πιθανώς η ύπαρξη καθαρών κερδών.

Όσον αφορά στα έξοδα λειτουργίας και συντήρησης είναι σε συγκριτικά υψηλά επίπεδα εκφρασμένα ως ποσοστό του κόστους κατασκευής. Στο πλαίσιο αυτό εκτιμάται ότι η παραχώρηση της συγκεκριμένης εγκατάστασης στην «Ολυμπιακά Ακίνητα ΑΕ.» για την αξιοποίηση - διαχείρισή της ως υδροπάρκο στο πλαίσιο του Μητροπολιτικού Πάρκου του Ελληνικού θα συμβάλλει σημαντικά στην κάλυψη των υψηλών αυτών δαπανών.

Τέλος, το Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας έχει κατ' αρχήν ιδιαίτερα σημαντικό χαρακτήρα αφ' ενός λόγω του ειδικού χαρακτήρα των θαλάσσιων - λιμενικών εγκαταστάσεων και αφ' ετέρου λόγω των ευρέων δυνατοτήτων νέου κτιριακού όγκου και του φάσματος των επιτρεπόμενων χρήσεων γης. Η εξαιρετικά καλή γεωγραφική - πολεοδομική θέση του ενισχύουν τις δυνατότητες αυτές.

Τα πιθανά έσοδα είναι πολύ δύσκολο να εκτιμηθούν με ακρίβεια, επειδή υπάρχουν διάφοροι αστάθμητοι παράγοντες. Με τη χρήση των λιμενικών εγκαταστάσεων κατά τη μεταολυμπιακή περίοδο ως μαρίνα, τα πιθανά έσοδα από τη λειτουργία της συγκεκριμένης εγκατάστασης θα είναι ιδιαίτερα υψηλά. Όσον αφορά στα έσοδα από δυνητικές εμπορικές χρήσεις των κτιριακών εγκαταστάσεων, τα πιθανά μεταολυμπιακά έσοδα ανέρχονται σε 1,8% καθώς τα περιθώρια μεταολυμπιακής αξιοποίησης και διαχείρισης των μη αθλητικών χρήσεων είναι πολύ μεγαλύτερα από ό,τι στην τυπική αθλητική εγκατάσταση.

Σχετικά με τα έξοδα λειτουργίας και συντήρησης επισημαίνεται ότι η εκτίμηση για έσοδα από 2,3% έως 6,5% του κόστους κατασκευής προσδιορίζουν ένα πολύ ευρύ φάσμα, που ανάλογα με την περίπτωση μπορεί να επιτρέψει μεταολυμπιακά ένα αξιόλογο καθαρό κέρδος ή να συνεπάγεται έλλειμμα.

Οι παραπάνω υπολογισμοί οδηγούν στο συμπέρασμα ότι υπάρχουν δυνατότητες κερδοφορίας από τη μεταολυμπιακή λειτουργία του Κέντρου που δεν προορίζονται για τις Ομοσπονδίες και τους Ομίλους και συνίστανται στη μεγιστοποίηση του ποσοστού του λιμενικού χώρου που θα χρησιμοποιηθεί ως μαρίνα και από την εξάντληση του

επιτρεπόμενου συντελεστή δόμησης σε συνδυασμό με την ορθολογική μεταολυμπιακή διαχείριση της εγκατάστασης.

Στο πλαίσιο αυτό, η στρατηγική για μεταολυμπιακή χρήση και διαχείριση της εγκατάστασης είναι η παραχώρηση της λειτουργίας του Κέντρου σε ιδιωτικό φορέα και συγκεκριμένα στην Ολυμπιακά Ακίνητα ΑΕ, η οποία έχει ως στόχο τη φιλοξενία παγκόσμιας κλίμακας και μοναδικού χαρακτήρα τουριστικών και εμπορικών διοργανώσεων, για την ενίσχυση της διεθνούς αναγνωρισιμότητας και της υψηλής συμβολικής αξίας του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας στην περιοχή του Αγίου Κοσμά.

5^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

**Η ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΠΑΡΚΟΥ ΣΤΗΝ
ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ -
ΙΣΤΟΡΙΚΟ-ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ - ΓΕΝΙΚΕΣ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ**

5. Η δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου στην περιοχή του Ελληνικού - Ιστορικό - Πρόγραμμα - Γενικές Κατευθύνσεις Σχεδιασμού

5.1. Ιστορικό του έργου

Η μετεγκατάσταση του Διεθνούς Αεροδρομίου Αθηνών, από την αρχική τοποθεσία του Ελληνικού στην πεδιάδα των Μεσογείων, ανατολικά της Αθήνας, που πραγματοποιήθηκε τον Μάρτιο του 2001, κατέστησε διαθέσιμη για νέα χρήση μια μεγάλης αξίας δημόσια έκταση εμβαδού 530 εκταρίων, μέσα στα όρια της πόλης, σε σχετικά μικρή απόσταση από το κέντρο της και πολύ κοντά στην ακτή του Σαρωνικού και τον Ύμητό. Η διαθεσιμότητα και η κατάλληλη διαχείριση αυτής της έκτασης παρέχει μια μοναδική ευκαιρία για να καλυφθούν σε σημαντικό βαθμό τα ελλείμματα της Αθήνας σε αστικούς υπαίθριους χώρους και χώρους πρασίνου και να βελτιωθούν οι γενικές περιβαλλοντικές συνθήκες, ώστε να αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα βιώσιμης ανάπτυξης.

Εν όψει της μεταφοράς του Αεροδρομίου, μετά από ανάθεση του Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας Δημοσίων Έργων (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.) και του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (Ο.Ρ.Σ.Α.), διεκπεραιώθηκε, κατά την περίοδο 1996-2001,

εκτεταμένη έρευνα με στόχο τον αρτιότερο καθορισμό των κατευθυντηρίων γραμμών και των προδιαγραφών δημιουργίας του μεγαλύτερου πάρκου της Ευρώπης. Στις 24 Οκτωβρίου 2003 αποφασίστηκε η παραχώρηση 1.000 περίπου στρεμμάτων σε ιδιώτες, προκειμένου να οικοδομήσουν και να εκμεταλλευτούν κτίρια κατοικιών, εμπορικά κέντρα, καταστήματα και ξενοδοχεία. Τα έσοδα από αυτή την ανοικοδόμηση θα χρηματοδοτήσουν την κατασκευή ολόκληρου του Πάρκου και ένα μέρος τους θα διατεθεί για μεταρρυθμίσεις σε ολόκληρη την περιοχή της μητροπολιτικής Αθήνας.

Ειδικότερα:

5.2. Περιγραφή προγράμματος

Το Μητροπολιτικό Πάρκο και η Πολεοδομική Ανάπτυξη του Ελληνικού ακολουθούν τις ακόλουθες κύριες προγραμματικές συνιστώσες, με κύριο μέλημα να συνδεθούν αρμονικά οι οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντολογικές συνέπειες των ως άνω εγχειρημάτων με την προστασία του περιβάλλοντος ώστε να επιτευχθεί η βιώσιμη ανάπτυξη – διαχείριση της περιοχής²⁹.

α) Για το μητροπολιτικό Πάρκο προβλέπονται:

-Χώροι πρασίνου και ανοικτοί δημόσιοι χώροι με εντόνως ποικίλα ποιοτικά χαρακτηριστικά, κατάλληλοι για ατομικές και ομαδικές υπαίθριες δραστηριότητες του ευρύτερου δυνατού φάσματος, καθώς επίσης και κοινωνικές και θσυλλογικές λειτουργίες.

Ενδεικτικά αναφέρονται: χώροι περιπάτου και παιχνιδιών, πεζόδρομοι, αθλητικές διαδρομές, (ποδηλατοδρόμοι, κλπ), αθλητικές εγκαταστάσεις και γήπεδα, υπαίθριες εκθέσεις και αγορές, χώροι δημόσιων συγκεντρώσεων και διαδηλώσεων κλπ.³⁰

Οι χώροι πρασίνου μπορούν να περιλαμβάνουν οιοδήποτε τύπο πρασίνου (χαμηλό ή υψηλό), και τεχνικών διαχείρισης (ελεύθερης ή ελεγχόμενης ανάπτυξης), αστικά δάση, στοιχεία νερού κλπ.

-Παιδική αναψυχή και δημιουργικότητα.

²⁹ Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, «Ανάπτυξη χώρου αεροδρομίου»

³⁰ ΒΠΠΕΤΒΑ, « Αξιοποίηση του χώρου του Αεροδρομίου του Ελληνικού ως μητροπολιτικής ζώνης πρασίνου», Προκαταρκτική έκθεση τεκμηρίωσης των θέσεων του Νομαρχιακού Συμβουλίου Αθηνών, Δεκ. 1997

Οι ανάγκες των παιδιών μπορούν να ικανοποιηθούν στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων αναψυχής και εκπαίδευσης με έμφαση στην επαφή με τη φύση, την έρευνα και τον πολιτισμό.³¹

Ενδεικτικά αναφέρονται: χώροι παιχνιδιών, παιδικό θέατρο, παιδικά εργαστήρια, αναψυκτήρια, εκθετήρια-πωλητήρια, πάρκα διασκέδασης κλπ

-Πολιτιστικές εγκαταστάσεις όπου μπορούν να φιλοξενήσουν εκπαιδευτικές και άλλες δραστηριότητες με θέμα το μεσογειακό περιβάλλον, τους πολιτισμούς του, τους λαούς και τις τέχνες τους.³²

Ενδεικτικά αναφέρονται: Μεσογειακό Κέντρο, Κέντρο Μεσογειακών Σπουδών, Μουσείο Μεσογειακών Πολιτισμών, Κέντρο Προστασίας της Μεσογειακής Φύσης, Κήποι μεσογειακής χλωρίδας, Κέντρο εθνολογικών ερευνών, Εθνολογικό λαογραφικό μουσείο, Κέντρο των Ελλήνων της διασποράς, Τράπεζα δεδομένων για την εξέλιξη της ελληνικής πόλης, χώρος εκθέσεων καλλιτεχνών της Μεσογείου κ.λπ.

-Ερευνητικές, πολιτιστικές δραστηριότητες και δραστηριότητες αναψυχής με θέμα τη θάλασσα: αθλητικές δραστηριότητες, φυσικό περιβάλλον, οικολογία, τουρισμός, πολιτισμός, έρευνα και τεχνολογία, επιστήμη και εκπαίδευση μπορούν να αποτελέσουν τη βάση σχεδιασμού χρήσεων γης προς της κατεύθυνση της βιώσιμης ανάπτυξης της περιοχής του Ελληνικού.

-Ερευνητικά κέντρα που θα ασχολούνται με τη θάλασσα, με οικολογικές και εναλλακτικές πηγές ενέργειας είναι πλήρως συμβατά με το πάρκο και η ένταξή τους στο Ελληνικό μπορεί να ικανοποιήσει πραγματικές ανάγκες της περιοχής.

- Καινοτομία, δημιουργικότητα, επιστήμη, τεχνολογία, επιχειρηματικότητα

Στην περιοχή μπορούν να διαμορφωθούν αναλόγως τα υφιστάμενα κτίρια (όπως λ.χ. τα κτίρια της Υπηρεσίας Πολεμικής Αεροπορίας ή του Δυτικού Αεροσταθμού κ.λπ.), ώστε να στεγάσουν δραστηριότητες επιστημονικού-τεχνολογικού πάρκου ή επιχειρήσεων, που θα υποστηρίζουν την ίδρυση και ανάπτυξη καινοτόμων επιχειρήσεων έντασης γνώσης, στοιχείο απαραίτητο για την επίτευξη της βιώσιμης ανάπτυξης

-Μουσεία, βιβλιοθήκες ή ερευνητικές δραστηριότητες με επίκεντρο την ιστορία,

-Μουσεία και βιβλιοθήκες, με ποικίλα αντικείμενα, πέραν των προηγούμενων

³¹ Περιοδικό ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ, «Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού», Ιούλιος - Αύγουστος 2001, σελ. 86

³² Περιοδικό ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ, «Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού», Ιούλιος - Αύγουστος 2001, σελ. 86-87

-Εγκαταστάσεις που προάγουν τις τέχνες και τα γράμματα, όπως μουσείο τέχνης, χώροι προσωρινών εκθέσεων, εργαστήρια για το κοινό, υπαίθριοι χώροι παραστάσεων, μουσείο μουσικής και μουσικών οργάνων, στεγασμένος χώρος παραστάσεων, στούντιο πειραματικής μουσικής για το κοινό, εργαστήρια κατασκευής μουσικών οργάνων, θέατρα (μόνιμα ή προσωρινά), κινηματογράφος κ.λπ.

-Θεματικά Πάρκα μπορούν να περιληφθούν ως αυτοτελείς ενότητες, χωρίς να επηρεάζουν το γενικό χαρακτήρα του πάρκου.

-Εγκαταστάσεις αναψυχής, οι οποίες θα στεγάσουν εστιατόρια, αναψυκτήρια - χώροι εστίασης, μπαρ, καφετέριες, νυκτερινά κέντρα κ.λπ.

β) Για την Πολεοδομική Ανάπτυξη έχουν γίνει οι ακόλουθες προτάσεις/ προβλέψεις:

-Ανάπτυξη μικτών χρήσεων, όπου θα περιλαμβάνονται οποιεσδήποτε από τις ακόλουθες χρήσεις συγκεντρωμένα ή διάσπαρτα:

-Κατοικίες μεσαίου και υψηλού εισοδήματος, με επανάληψη του κυρίαρχου αρχιτεκτονικού τύπου της Αθηναϊκής αστικής ή προαστιακής πολυκατοικίας: κατοικίες σε σειρά – μεζονέτες, μονοκατοικίες-διπλοκατοικίες - πανταχόθεν ελεύθερα κτίσματα, άλλοι τύποι

-Χώροι εμπορίου

Η εγκατάσταση εμπορικών χρήσεων στα ισόγεια ή και στους χαμηλούς ορόφους των κτιρίων αποτελεί τον κανόνα στο κέντρο της Αθήνας, αλλά και τα τοπικά κέντρα του Λεκανοπεδίου. Προκειμένου περί τοπικών εμπορικών χρήσεων, αυτό το καθεστώς δημιουργεί οικειότητα, αλλά και σοβαρά προβλήματα τροφοδοσίας, επεκτασιμότητας κλπ. Η δημιουργία διώροφων-τριώροφων εμπορικών κέντρων, επίκαιρη στις δεκαετίες του 1970-80, έχει, σε πολλές περιπτώσεις και για ποικίλους λόγους, αποδειχτεί επιχειρηματικά ακατάλληλη.

Ως εναλλακτική λύση προτείνεται η δημιουργία σκεπαστών αγορών παραδοσιακού τύπου, (σουκ, εμπορικές στοές κλπ), διότι παρέχουν, πέραν της επιθυμητής οικειότητας, κατά πολύ βελτιωμένες συνθήκες παραμονής για τους πελάτες, αλλά και τους εργαζομένους.

-Ξενοδοχεία, επιχειρηματικά κέντρα, πιθανόν σε συσχετισμό με το Συνεδριακό- Εκθεσιακό Κέντρο

-Κτίρια στάθμευσης με συνολική επιφάνεια 1.000.000 τ.μ. Αυτό το μέγεθος αναφέρεται σε εμβαδά χώρων ισογείων και άνω και δεν περιλαμβάνει χώρους στάθμευσης και υπόγειους βοηθητικούς χώρους.

Ολόκληρη η πολεοδομική ανάπτυξη θα καταλάβει μέγιστη μικτή επιφάνεια 100 εκταρίων. Σε αυτήν περιλαμβάνεται και η επιφάνεια του εσωτερικού οδικού δικτύου της/των περιοχής/ών πολεοδομικής ανάπτυξης, που θα πρέπει να περιορισθεί σε εύλογα πλαίσια και να κάνει την βέλτιστη χρήση υπαρχουσών και σχεδιαζόμενων οδών.

γ) Άλλες Εγκαταστάσεις και Υποδομή

Ωστόσο, για την επιθυμητή βιώσιμη ανάπτυξη της περιοχής του Ελληνικού απαιτείται όπως ορισμένες υφιστάμενες εγκαταστάσεις (τεχνικά έργα – κοινωνική υποδομή, Συνεδριακό-Εκθεσιακό Κέντρο, Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις κλπ) να περιληφθούν - ενταχθούν στο σχεδιασμό, με την παρούσα ή με νέα διαμόρφωσή τους, σε σχέση τόσο με το πάρκο, όσο και με τις περιοχές πολεοδομικής ανάπτυξης.

Επισημαίνεται δε ότι η συνολική επιφάνεια όλων των κτιριακών εγκαταστάσεων που θα διατηρηθούν ή θα προταθούν για την έκταση του Πάρκου, δεν μπορεί να υπερβαίνει τις 325.000 τ.μ.

δ) Θέσεις ανάπτυξης

Με βάση τις υφιστάμενες τιμές της Κτηματαγοράς και τις διαφαινόμενες σχετικές τάσεις έχει διατυπωθεί η εξής πρόταση για τέσσερις θέσεις ανάπτυξης.

Θέση 1: Βορειοανατολικό Τμήμα - Λ. Βουλιαγμένης

Προτείνεται κυρίως η κατασκευή:

- κτιρίων γραφείων και κτιρίων καταστημάτων υψηλού επιπέδου ή, εναλλακτικά,
- η κατασκευή κτιρίων μικτής χρήσης, με εμπορική χρήση στο ισόγειο και γραφειακών χώρων στους ορόφους.
- χώρων στάθμευσης εντός των κτιρίων.

Θέση 2: Νότιο Τμήμα - Γκολφ Γλυφάδας

Πρόκειται για το ακριβότερο τμήμα της περιοχής λόγω της γειτνιάσής του με το γκολφ του Δήμου Γλυφάδας και την θέα της Ακροπόλεως.

- Προτείνεται η -οικονομικά ενδεδειγμένη- κατασκευή πολυτελών κατοικιών, είτε τύπου μεξονέτας είτε σε πολυώροφα κτίρια με οροφοδιαμερίσματα, είτε άλλης τυπολογίας, υπερσύγχρονων και πολυτελών προδιαγραφών. Είναι δεδομένο ότι οι υφιστάμενες συνθήκες

της κτηματαγοράς, όπως αυτές έχουν διαμορφωθεί μετά την τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων, θα μπορέσουν να υποστηρίξουν την οικιστική ανάπτυξη στο εν λόγω σημείο.

Θέση 3: Ανατολικό τμήμα

-Προτείνεται η κατασκευή πολυθεματικού κέντρου, το οποίο θα περιλαμβάνει :

-Πολυκινηματογράφο (η περιοχή των νοτίων προαστίων στερείται οργανωμένων αιθουσών προβολής ταινιών). Η δυνατότητα μετατροπής των αιθουσών προβολής σε πολυχώρους εκδηλώσεων, όπου θα μπορεί κάποιος να παρακολουθεί ειδικές μεταδόσεις (π.χ. formula 1, ποδοσφαιρικούς αγώνες, εκδηλώσεις ειδικού ενδιαφέροντος, τηλεδιασκέψεις κλπ.) αποτελεί μία καινοτομία στον τομέα της εικόνας, του ήχου και της επικοινωνίας.

-Άλλες δραστηριότητες: εστιατόρια, καφέ, εμπορικά καταστήματα, αίθουσες bowling και μπιλιάρδου, αίθουσες με ηλεκτρονικά παιχνίδια και προσομοιωτές αθλημάτων – οδήγησης – πτήσης κλπ, internet cafe κλπ.

-Πιθανή λειτουργία λούνα παρκ

-Επαρκείς χώρους στάθμευσης.

Θέση 4: Βορειοδυτικό Τμήμα - Αλίμου & Ποσειδώνος ή Βορειοανατολικό Τμήμα – Αλίμου και Βουλιαγμένης .

-Προτείνεται η δημιουργία συγκροτήματος παροχής ιατρικών υπηρεσιών, επιχειρηματικού πάρκου και αθλητικών εγκαταστάσεων.

5.3. Γενικές Κατευθύνσεις

5.3.1. Κριτήρια αξιολόγησης

Το Ελληνικό προορίζεται για Μητροπολιτικό Αστικό Πάρκο. Η εξαιρετική του θέση μέσα στα όρια της πόλης και η μεγάλη του έκταση το καθιστούν μοναδικό στοιχείο για την βιώσιμη ανάπτυξη και διαχείριση της περιοχής του Ελληνικού.

Ο σχεδιασμός πρέπει πρωτίστως να δώσει απαντήσεις στα εξής 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, όσο φυσικό όσο και ανθρωπογενές,
- ♦ αστικής αρχιτεκτονικής με αναγνωρίσιμα χαρακτηριστικά και διακριτή ποιότητα
- ♦ ποιοτικής αναβάθμισης των γειτονικών περιοχών,
- ♦ αστικής οικολογίας,
- ♦ βιωσιμότητας και συντήρησης,
- ♦ προσέλευσης κοινού.

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, θέτει επιπλέον προκλήσεις στους μελετητές, οι οποίοι θα πρέπει να ανταποκριθούν σε μια μακρά σειρά ποικίλων και ενδεχομένως αντιφατικών απαιτήσεων προκειμένου να υπάρξει επιτυχής βιώσιμη διαχείριση και ανάπτυξη της περιοχής του Ελληνικού, οι οποίες αφορούν:

- στην προώθηση του διεθνούς ρόλου και της εικόνας της Αθήνας, στα πλαίσια του διεθνούς ανταγωνισμού μεταξύ των πόλεων,
- στην ένταξη του πάρκου και της περιοχής πολεοδομικής ανάπτυξης στις γύρω περιοχές και το όλο πολεοδομικό συγκρότημα,
- στην αποκατάσταση της φυσικής συνέχειας μεταξύ της περιοχής, των υπωρειών του Υμηττού προς τα ανατολικά και της ακτής του Αγίου Κοσμά προς τα δυτικά,
- στις περιβαλλοντικές βελτιώσεις και προβλέψεις, όπως στη χρήση ιδεών και μέτρων εξοικονόμησης φυσικών πόρων (π.χ. ενέργειας, νερού, κλπ),
- στη δημιουργία σημείων αναφοράς στην πόλη,
- στη συνέργια (αμοιβαία ενίσχυση) των διάφορων προγραμμάτων που θα επιλεγούν,
- στη συμβατότητα μιας ευρείας ποικιλίας δραστηριοτήτων μέσω του σχεδιασμού,
- στο χαμηλό κόστος υλοποίησης και συντήρησης, τόσο για το πάρκο όσο και για την περιοχή πολεοδομικής ανάπτυξης, που όμως δεν θα πρέπει να αποτελέσει πρόσχημα για κοινότυπες σχεδιαστικές προτάσεις,
- στην προτίμηση της αττικής χλωρίδας για την φύτευση του πάρκου,

- στην δημιουργία εκτεταμένων αδιατάρακτων / αδιάκοπων περιοχών πρασίνου, και
- στην 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.

Σε σχέση με το σύστημα μεταφορών ακολουθούνται 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, στο πλαίσιο ενός συστήματος στάθμευσης-μετεπιβίβασης για την ευρύτερη περιοχή,
- κατάλληλο εσωτερικό σύστημα κυκλοφορίας και πρόσβασης (περιλαμβανομένων πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας κλπ.) για την εξασφάλιση της λειτουργίας και της συντήρησης του πάρκου και την αποθάρρυνση της διερχόμενης κυκλοφορίας³³.

5.3.2. Σχεδιασμός

Βάσει των σχετικών προβλέψεων και προτάσεων μια έκταση 100 εκταρίων θα διατεθεί προς πολεοδομική ανάπτυξη, ενώ η υπόλοιπη έκταση θα διατεθεί για τη διαμόρφωση ενός μεγάλου αστικού πάρκου και των απαιτούμενων υποδομών. Το πάρκο θα καλύπτει τη μεγαλύτερη δυνατή έκταση. Θα αποτελεί μείζον σημείο αναφοράς στην κλίμακα της πόλης.

Η πολεοδομική ανάπτυξη μπορεί να κατανεμηθεί σε επιμέρους περιοχές βάσει σχεδιαστικών και οικονομικών κριτηρίων, έτσι ώστε να βελτιστοποιηθεί-μεγιστοποιηθεί η πολεοδομική ένταξη, η ανάδειξη του αστικού και του δημόσιου χώρου και η οικονομική απόδοση. Αναμένεται ότι οι θέσεις που γειτνιάζουν με περιοχές με υψηλότερη αξία γης ή δυνατότητες αξιοποίησης, με υφιστάμενους και προβλεπόμενους υπερτοπικούς άξονες, θα

³³ Περιοδικό ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ, «Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού, Ιούλιος - Αύγουστος 2001, σελ.84

αξιοποιηθούν κατά προτεραιότητα, έτσι ώστε να επιτευχθούν βέλτιστες σχεδιαστικές-πολεοδομικές επιλογές και μεγιστοποίηση της οικονομικής απόδοσης³⁴.

Η σύνδεση του συνόλου της έκτασης, και ειδικότερα του πάρκου, με την ακτή προς τα δυτικά πρέπει να αποκατασταθεί στο μέγιστο δυνατό βαθμό και να βελτιστοποιηθεί. Η περιοχή του πάρκου θα πρέπει κατ' αρχήν να είναι συνεχής.

5.3.3. Δεδομένα σχεδιασμού

Η συνολική επιτρεπόμενη δόμηση της περιοχής, θεωρούμενης στο σύνολό της, δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 1.325.000 τ.μ. ή ένα μέσο συντελεστή δόμησης 0,25, προκειμένου να διατηρηθεί το φυσικό περιβάλλον προς μία καλύτερη ποιότητα ζωής των κατοίκων του Ελληνικού. Αυτός ο αριθμός περιλαμβάνει τις επιφάνειες όλων ανεξαιρέτως των κτιρίων που διατηρούνται και που προτείνεται να ανεγερθούν στο σύνολο της περιοχής (πάρκο και περιοχή προτεινόμενης πολεοδομικής ανάπτυξης)

Η συνολική επιτρεπόμενη δόμηση στην περιοχή της πολεοδομικής ανάπτυξης δεν πρέπει να υπερβαίνει το 1.000.000τμ, ή ένα μέσο συντελεστή δόμησης 1,0 για την έκταση της πολεοδομικής ανάπτυξης θεωρούμενης αυτοτελώς.

Πιο έντονη ανάπτυξη προτείνεται σε συγκεκριμένα σημεία, χωρίς ωστόσο να επηρεάζεται το συνολικό μέσο όρο. Απομένουν 325.000 τ.μ. επιτρεπόμενη δόμηση για κτίρια (εγκαταστάσεις) στην περιοχή του πάρκου.

Αυτά κατανέμονται σε πέντε κατηγορίες:

I. Κτίρια που διατηρούνται υποχρεωτικά με δεδομένη χρήση

II. Κτίρια που είναι προγραμματισμένα να κατασκευασθούν με δεδομένη χρήση,

III Κτίρια που διατηρούνται υποχρεωτικά με χρήσεις που θα προταθούν

IV Κτίρια που μπορούν να διατηρηθούν με χρήσεις που θα προταθούν³⁵

Οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις που διατηρούνται στην περιοχή είναι οι ακόλουθες:

- ♦ το Αμαξοστάσιο του Τραμ,
- ♦ το FIR Αθηνών,
- ♦ το Αμαξοστάσιο Λεωφορείων,
- ♦ ο Σταθμός Μεταφόρτωσης Απορριμμάτων Αλίμου-Ελληνικού,

³⁴ International ideas Competition for the Hellenikon Metropolitan Park and Urban Development, 2001

- ♦ το Κέντρο Διανομής ηλεκτρικού ρεύματος της ΔΕΗ,
 - ♦ ο Σταθμός Μετεωρολογικής Υπηρεσίας
- Οι ολυμπιακές εγκαταστάσεις που θα διατηρηθούν υποχρεωτικά είναι:
- ♦ το κύριο γήπεδο Hockey με μείωση των κερκίδων του, μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες, σε 3.000 θέσεις, για αθλητικές και άλλες δραστηριότητες.
 - ♦ το κύριο γήπεδο Baseball, με διατήρηση μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες περίπου 2.000 θέσεων για αθλητικές και άλλες δραστηριότητες.
 - ♦ τα γήπεδα Καλαθοσφαίρισης (μπάσκετ) στα πρώην υπόστεγα συντήρησης αεροσκαφών, με διατήρηση μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες 8.000 θέσεων, που προορίζονται για ευρύ φάσμα πολιτιστικών διοργανώσεων.
 - ♦ το Ολυμπιακό Κέντρο Κανόου / Καγιάκ – Σλάλομ, που προβλέπεται να λειτουργήσει και για συναφείς δραστηριότητες αναψυχής.

5.3.4. Το Συνεδριακό Εκθεσιακό Κέντρο

Το Συνεδριακό-Εκθεσιακό Κέντρο, σημαντικό τμήμα του Μητροπολιτικού Πάρκου, θα καταλαμβάνει μια οριοθετημένη περιοχή 17 εκταρίων και θα έχει 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 αστερών με μέγιστη δομημένη επιφάνεια 20.000τμ πέρα της συνολικής δομημένης επιφάνειας του Συνεδριακού-Εκθεσιακού Κέντρου³⁶. Με τον τρόπο αυτό, θα δοθεί ιδιαίτερη ώθηση στην αειφόρο τουριστική ανάπτυξη της περιοχής του Ελληνικού.

5.3.5. Προϋπολογισμός και οικονομικές παράμετροι

Οι οικονομικές παράμετροι που λήφθηκαν υπόψη κατά τον σχεδιασμό για την επίτευξη της βιώσιμης ανάπτυξης της περιοχής είναι οι εξής:

- ♦ Η πολεοδομική ανάπτυξη πρέπει να βασίζεται στην κατάλληλη ανάμιξη-σύνθεση χρήσεων, που θα επιτρέπει την μεγιστοποίηση των εσόδων.

³⁵ International ideas Competition for the Hellenikon Metropolitan Park and Urban Development, 2001

- ♦ Πρέπει να μεγιστοποιηθεί η προσέλκυση κοινού στην περιοχή μέσω της βελτιστοποίησης των εγγενών πλεονεκτημάτων της, καθώς και της κατάλληλης επιλογής, μορφοποίησης και χωρικής κατανομής των χρήσεων γης και των δραστηριοτήτων, τόσο στις θέσεις πολεοδομικής ανάπτυξης, όσο και στο ίδιο το Μητροπολιτικό Πάρκο.
- ♦ Η ελαχιστοποίηση του κόστους κατασκευής και συντήρησης, τόσο για την υποδομή, όσο και για τα κτίρια, πρέπει να συνοδεύεται από τη βέλτιστη επιλογή της κατανομής των προτεινόμενων δραστηριοτήτων στο χώρο και την κατάλληλη διαχείριση της υφιστάμενης υποδομής.

Το κόστος δημιουργίας του Μητροπολιτικού Πάρκου εκτιμάται σε τετρακόσια εκατομμύρια Ευρώ (€ 400.000.000) κατ' ανώτατο όριο. Στο ποσό αυτό συμπεριλαμβάνεται το κόστος της πάσης φύσεως υποδομής του Πάρκου. Δεν συμπεριλαμβάνεται το κόστος υλοποίησης της πολεοδομικής ανάπτυξης, το κόστος όσων ειδικών κτιρίων προτείνονται μέσα σε αυτό (πχ μουσεία, κτίρια εκπαίδευσης, έρευνας κλπ), το κόστος των μεγάλων έργων μεταφορικής υποδομής, που ήδη περιγράφηκαν, καθώς και τα αντιπλημμυρικά έργα της ευρύτερης περιοχής.

Τα εκτιμώμενα έσοδα από την πολεοδομική ανάπτυξη του Ελληνικού ενδέχεται να υπερβαίνουν το εκτιμώμενο κόστος κατασκευής και συντήρησης του Πάρκου κατά τουλάχιστον τριακόσια εκατομμύρια Ευρώ (€ 300.000.000). Τμήμα του κεφαλαίου αυτού θα δαπανηθεί για την κατασκευή και συντήρηση άλλων χώρων πρασίνου σε υποβαθμισμένες περιοχές του Λεκανοπεδίου των Αθηνών, καθώς και για τα αντισταθμιστικά οφέλη που προβλέπει ο Ν. 2338/95 για την περιοχή των Μεσογείων, όπου μεταφέρθηκε το Διεθνές Αεροδρόμιο της Αθήνας³⁷.

5.3.6 Εποπτεία

Την εποπτεία για τη δημιουργία των ανωτέρω θα την έχει ο κρατικός φορέας Διοίκησης και Διαχείρισης του Μητροπολιτικού Πάρκου ενώ το ουσιαστικό ρόλο διαχείρισης θα τον έχει ο Φορέας Ανάπτυξης.

Ο Φορέας Ανάπτυξης θα είναι ιδιωτικού χαρακτήρα και θα έχει ως αντικείμενο:

³⁶ Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, «Ανάπτυξη χώρου αεροδρομίου»

³⁷ Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, «Ανάπτυξη χώρου αεροδρομίου»

- ♦ Την κατασκευή του Πάρκου και της προς αξιοποίησης έκτασης (υποδομές και κτίρια κατοικιών, εμπορικών χρήσεων, ξενοδοχείων)
- ♦ Την πλήρη εκμετάλλευση της αξιοποίησης έκτασης
- ♦ Την καταβολή ετήσιων δικαιωμάτων προς τον κρατικό φορέα διοίκησης καθώς και προς τους φορείς συντήρησης των υπόλοιπων πάρκων της Αθήνας.

6^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

**ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΝΟΣ
ΜΟΝΤΕΛΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΠΑΡΚΟΥ**

6. Αναλυτική περιγραφή ενός μοντέλου σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου

Εισαγωγή

Η βασική στρατηγική του συγκεκριμένου μοντέλου είναι η εισαγωγή ενός συστήματος - πλέγματος πάνω στο οποίο αρθρώνονται οι επί μέρους τόποι - έννοιες. Η τεράστια έκταση του πάρκου, η εξάλειψη σχεδόν του φυσικού του ανάγλυφου, κατά τη δημιουργία κυρίως του αεροδρομίου, η αυστηρή οριοθέτηση και ο αποκλεισμός της περιμέτρου ως προς την περιβάλλουσα πόλη, καθιστούν αναγκαία τη χάραξη και διατύπωση αυτού ενός οργανωτικού συστήματος - πλέγματος, το οποίο προκύπτει από την ανάγνωση του συνολικού χώρου και των επί μέρους τόπων.

Ειδικότερα κατά τον σχεδιασμό του οργανωτικού συστήματος – πλέγματος, και προκειμένου να μπορεί να γίνει λόγος για βιώσιμη ανάπτυξη, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη τα ακόλουθα στοιχεία:

- α. Το φυσικό ανάγλυφο της περιοχής: φυσικό τοπίο, φυσικά στοιχεία όγκοι, ροές
- β. Η διαστρωμάτωση των προηγούμενων χρήσεων και τα ίχνη στο χώρο ως «αποτέλεσμα διαδοχικών μεταμορφώσεων και ως παρακαταθήκη επάλληλων ιστορικών γεγονότων και αναμνήσεων» στη διαχρονική τους υπόσταση.

γ. Η συμβολική σημασία και το πλήθος νοημάτων και συνειρμών που φέρει μια χρήση με την ένταση και το νοηματικό βάρος του αεροδρομίου (όπως η λειτουργία του ως διεθνούς τοπόσημου).

δ. Η σχέση της περιοχής μελέτης με το κέντρο της πρωτεύουσας και η σημασία της για το λεκανοπέδιο της Αττικής, ως προς τη γεωγραφική της θέση (άξονες σύνδεσης, προσβασιμότητα).

Το πιο ισχυρό από τα συστήματα που έχουν εγγραφεί στον τόπο είναι τα ίχνη των αεροδιαδρόμων. Η ένταση της γραμμικότητάς τους αναδεικνύει τον επιβλητικό τους δυναμισμό, ενώ η έκφρασή τους στο χώρο αναδεικνύει ένα απόλυτο υπερβατικό «κοσμικό» τοπίο με κυρίαρχο τον ουρανό και τους μακρινούς ορίζοντες. Αυτό θα αποτελέσει τον βασικό άξονα-ραχοκοκαλιά της σύνθεσης δημιουργώντας τις απαραίτητες εννοιολογικές μεταλλαγές που απαιτούν οι νέες λειτουργίες.

Το ερώτημα που τίθεται είναι με ποιους χειρισμούς δύναται να γίνει η επέμβαση στο τοπίο του αεροδρομίου ώστε να υπάρξει αρμονική σχέση μεταξύ της επιδιωκόμενης ανάπτυξης και της προστασίας του περιβάλλοντος.

6.1. Στόχοι, επιδιώξεις, αρχές, ιδέες

Βασικό μέλημα και πρωταρχικός στόχος είναι η χωροθέτηση της περιοχής που θα λειτουργήσει ως πάρκο, σε μια έκταση κατά μήκος του συμπλέγματος των αεροδιαδρόμων, σε μια ζώνη δηλαδή παράλληλη ως προς το θαλάσσιο μέτωπο και ως προς τους δύο κύριους άξονες που ορίζουν την περιοχή.

Θεωρείται ότι μια τέτοιου είδους χωροθέτηση δημιουργεί μια εκτεταμένη και συνεχή έκταση πρασίνου ως συνέχεια της περιοχής του Γκολφ Γλυφάδας και συσχετίζεται άμεσα με το θαλάσσιο μέτωπο. Η σχέση αυτή πραγματοποιείται με την ενοποίηση του πάρκου με την εκτεταμένη περιοχή των εγκαταστάσεων του Αγίου Κοσμά ώστε να αποτελέσουν αδιάσπαστο σύνολο, καθώς και με τη σύνδεση της Ολυμπιακής Μαρίνας μέσω των εγκαταστάσεων της Υπηρεσίας Πολεμικής Αεροπορίας³⁸.

Η περιοχή της πολεοδομικής ανάπτυξης δύναται να οργανωθεί στο ανατολικό και νοτιοανατολικό τμήμα της περιοχής μελέτης, ως συνέχεια του απομονωμένου οικισμού του

³⁸ International ideas Competition for the Hellenikon Metropolitan Park and Urban Development, 2001, Β' Βραβείο, σελ.. 1

Δήμου Ελληνικού που βρίσκεται μεταξύ της Λεωφόρου Βουλιαγμένης και του νοτιοανατολικού ορίου της περιοχής.

Στην απαίτηση για αποκατάσταση της σχέσης-σύνδεσης της ενδοχώρας με την παραλιακή ζώνη δύναται να οργανωθεί μια σειρά από εγκάρσιους άξονες που τέμνουν ρυθμικά την έκταση του πάρκου, δημιουργώντας ηλιόλουστες και σκιερές επιφάνειες, οι οποίοι θα λειτουργούν ως οι επίσημες εισοδοί³⁹ στο Πάρκο, ως ένα φυσικό σκιάστρο, και θα εντείνουν την αίσθηση της μετάβασης από μια χωρική ενότητα σε μια άλλη. Οι άξονες θα εκφράζονται στο χώρο ως λιγότερο ή περισσότερο συνεχείς όγκοι δεντροφυτεύσεων και θα λειτουργούν ως προεκτάσεις του φυσικού στοιχείου στον ιστό της πόλης. κατά αυτόν τον τρόπο δημιουργούνται πορείες πρασίνου σε μια προσπάθεια σύνδεσης του Υμηττού με το πάρκο και την πόλη με τη θάλασσα.

Οι επιλογές του είδους, φυλλοβόλα - αειθαλή, και της ποιότητας, χρωματικής και σχηματικής των δέντρων, θα χαρακτηρίζει τον κάθε άξονα, εισάγοντας την έννοια των τεσσάρων εποχών του έτους.

Οι άξονες, ως προς τη χάραξή τους, θα αποτελούν κατά κύριο λόγο προεκτάσεις του αστικού ιστού. Θα οργανώνουν μια σειρά από παράλληλες κινήσεις, πεζού, αυτοκινήτου και ποδηλάτου που θα φιλτράρονται σταδιακά καθώς διατρέχουν το πάρκο.

6.2. Το Πάρκο

Το κύριο θεματικό περιεχόμενο είναι ταυτισμένο με τον ευρύτερο χώρο της Μεσογείου. Ο φυτικός εμπλουτισμός οι διάφορες δραστηριότητες, εκφράσεις και λειτουργίες έχουν ως κύρια αναφορά την ιστορική πραγματικότητα της.

Ο χώρος του αεροδρομίου εκλαμβάνεται ως ένας ιδιαίτερα δυναμικός σχηματισμός που δεν θα πρέπει να καταστραφεί από την εκμετάλλευση.

Κύρια επιδίωξη του σχεδιασμού είναι να διατηρηθεί η αίσθηση του τόπου, της ανοιχτότητας και εν μέρει της απολυτότητας του τοπίου που παραπέμπει στη μνήμη του ως τον χώρο του αεροδρομίου. Η διατήρηση του κύριου διαδρόμου και η μεταχείρισή του ως

³⁹ International ideas Competition for the Hellenikon Metropolitan Park and Urban Development, 2001, Β' Βραβείο, σελ. 2

κεντρικού λειτουργικού και οργανωτικού άξονα θα δίνει τη δυνατότητα διατήρησης της αντίληψης της απεραντοσύνης του χώρου καθώς η ματιά εκτείνεται ως τα δύο άκρα του.

Η ζώνη του κυρίως Πάρκου μπορεί να οργανωθεί γύρω από τον αεροδιαδρόμο και να μετατραπεί σε φαρδιά λεωφόρο που διατρέχει το πάρκο σε όλο του το μήκος. Με άλλα λόγια, θα αποτελέσει τη ραχοκοκαλιά όλων των κινήσεων και γεγονότων που ενδέχεται να διαδραματιστούν.

Η συγκέντρωση μιας συνεχούς ροής πάνω στο σκληρό έδαφος του αεροδιαδρόμου θα διατηρήσει την πορεία ελεύθερη. Αντίθετα, τα εδάφη που παρέμειναν απάτητα για καιρό θα υποκύψουν σε μια ανάπλαση του ανάγλυφού τους, το επίπεδο έδαφος θα σκαφτεί και θα μπαζωθεί, θα αποκτήσει εξάρσεις και βυθίσματα και σταδιακά θα μεταλλαχθεί σε ένα τεχνητά φυσικό τοπίο. Τα ίχνη των σκληρών επιφανειών θα εμφανίζονται πλέον κατά τόπους.

Τα δύο άκρα του αεροδιαδρόμου αποτελούν δύο πόλους, δύο τόπους με αντιθετικό νοηματικό και συμβολικό περιεχόμενο⁴⁰.

Το βόρειο άκρο αποτελεί τον πόλο που στρέφεται προς την πρωτεύουσα και γειτνιάζει με έντονα αστικές περιοχές. Έχει ατμόσφαιρα δράσης και ταχύτητας, συνεχούς κίνησης και λειτουργίας και εκφράζεται χωρικά με σκληρές επιφάνειες και βιομηχανικά υλικά. Συμβολίζει τον δυναμικό χρόνο της καθημερινής και αέναης δράσης και εξέλιξης και περιλαμβάνει λειτουργίες με έντονο κινητικό χαρακτήρα.

Το νότιο άκρο - πόλος οργανώνεται ως μνημειακό τοπίο που αναφέρεται στο εγκαταλειμμένο αεροδρόμιο. Είναι ένας τόπος ερημιάς και απομόνωσης, που εκφράζεται μ' ένα αμμόδες τοπίο ως περιβάλλον και με την έκθεση αεροπλάνων σε θέση οριστικής προσγείωσης στην έρημη πίστα.

Το νερό ως νοηματικό και συμβολικό στοιχείο, - σχηματική απεικόνιση της Μεσογείου και ως στοιχείο λειτουργικό και παράγοντας που συμβάλλει στη δημιουργία μικροκλίματος, εκτείνεται παράλληλα στον κεντρικό άξονα κίνησης και διατρέχει το σύνολο του χώρου. Ιδιαίτερα κρίσιμο θέμα θεωρείται ο χειρισμός των ορίων, τόσο ως προς την ποιότητα του χώρου, ως αστικό ή ως φυσικό τοπίο, όσο και ως προς τη χρήση της γης.

⁴⁰ International ideas Competition for the Hellenikon Metropolitan Park and Urban Development, 2001, Β' Βραβείο, σελ. 4

Οι περιοχές μετάβασης από το αστικό στο φυσικό χαρακτηρίζονται ως ζώνες σύγκρουσης και αλληλοσυμπλήρωσης νοημάτων και λειτουργιών. Το εν λόγω μοντέλο, καταλήγει με το Πάρκο να αρθρώνεται σε τρεις ζώνες με διαφορετικό περιεχόμενο, τόσο ως προς τη χρήση τους, τη χωρική τους έκφραση και το ενοσιολογικό περιεχόμενο.

Ως βάση για τη συγκρότηση του Πάρκου θεωρείται η έννοια του χρόνου, οι σχέσεις άνθρωπος - χρόνος, φύση - χρόνος, ως δίπολα που ορίζουν την αντίληψη της λειτουργίας του. Έτσι οι τρεις ζώνες αντιστοιχούν στις έννοιες της σταθερότητας, τις περιοδικότητας, του εφήμερου.

Ζώνη Α. Μεταξύ της πολεοδομημένης περιοχής και του κυρίως Πάρκου οργανώνεται μια ζώνη που συμβολίζει τη δημιουργική συνεργασία του ανθρώπου με τη φύση, τη σταθερή αξία της καλλιεργημένης γης και προτείνεται η προώθηση της καλλιέργειας φυτών που ευδοκιμούν στη Μεσόγειο καθώς και η επεξεργασία τους για την παραγωγή τελικού προϊόντος. Στο πλαίσιο αυτό, προτείνεται η δημιουργία ελαιώνα, αμπελώνα και εσπεριδεώνα που συνοδεύεται από εγκαταστάσεις επεξεργασίας και εκμετάλλευσης της παραγωγής τους.

Ζώνη Β. Χαρακτηρίζεται ως ζώνη ρευστότητας και φυσικότητας όπου κυριαρχεί η χαμηλή βλάστηση και λειτουργεί έντονα η αίσθηση της εποχικότητας. Περιλαμβάνει: την εκτεταμένη κεντρική πλατεία που κοσμείται με το δέντρο μουσειακής αξίας Gingo Biloba προϊστορικό πρόγονο του μεσογειακού Κέδρου, τον Βοτανικό κήπο μεσογειακής χλωρίδας, διαμορφωμένο ως φυσικό τοπίο, το Λιβάδι, το λουλουδότοπο με τα μελισσοτροφικά φυτά και τις Κυψέλες.

Ζώνη Γ. Χαρακτηρίζεται ως ζώνη διακριτών τόπων ως προς τις χωρικές μορφές του. Επιδιώκεται η δημιουργία ενός συστήματος ευέλικτου, που να επαναπροσδιορίζεται στην εξέλιξη του χρόνου, ένα σύστημα τόπων δράσης και ευκαιριών σε αμφίδρομη σχέση με το χρήστη. Περιλαμβάνει την περιοχή του βόρειου άκρου του αεροδιαδρόμου που μετατρέπεται σε πίστες για νέους - ποδήλατα BMX, skate board, roller blades, go cart, γερανό για bungee jumping κ.α, την περιοχή των χώρων που διατίθενται σε ερευνητές γεωπόνους ή καλλιεργητές, τους τόπους που υποδέχονται άτυπες και ευκαιριακές δράσεις από ομάδες ή άτομα σε διαμορφωμένες κοιλάτες ή εξάρσεις του εδάφους.

6.3. Φυτεύσεις

Η κλίμακα του χώρου και η συνθετότητα του προγράμματος επιβάλλει τη διαμόρφωση στρατηγικής σταδιακής ανάπτυξής του (σε φάσεις). Οι μαλακές επιφάνειες είναι τα πρώτα στοιχεία που καθορίζουν την διαμόρφωση του χώρου. Λειτουργούν ως ραχοκοκαλιές στις οποίες στηρίχθηκε η ανάπτυξη του πάρκου και ως άξονες κατεύθυνσης της κυκλοφορίας στον χώρο. Με την ολοκλήρωση του σκελετού αυτού, το πάρκο αναδεικνύεται μέσα από μια διαδικασία πύκνωσης αυτών των ραχοκοκαλιών με τα προγράμματα ανάπτυξης σε ζώνες, φυσικό πράσινο και κυκλοφοριακό δίκτυο με κύριο γνώμονα την επιτυχή βιώσιμη ανάπτυξη και διαχείριση της περιοχής του Ελληνικού⁴¹.

Η στρατηγική των φυτεύσεων αναπτύσσεται με ένα περιορισμένο αριθμό είδους φυτών. Μικρά φυτά και θάμνοι προβλέπεται να φυτευτούν αρχικά, τα οποία θα προετοιμάσουν το έδαφος για να υποδεχθεί μεγαλύτερα δέντρα. Σύμφωνα δε με τις συνθήκες υγρασίας των επιμέρους ζωνών, οι αρχικές φυτεύσεις αντιδρούν διαφορετικά ανά περιοχή και ζώνη⁴².

Στόχος του σχεδιασμού δεν είναι να προκαθοριστεί κάθε στοιχείο του πάρκου για τα επόμενα 20 χρόνια, αλλά να διαμορφωθούν οι συνθήκες εκείνες που θα είναι ικανές να καθορίσουν τον χαρακτήρα του πρασίνου που είναι πλέον κατάλληλος για τον χώρο (π.χ. τύπος εδαφών, κατεύθυνση φύτευσης, είδος φύτευσης, κλπ). Μόνο με τη σταδιακή μελέτη των «αντιδράσεων» των φυτών στον χώρο μπορεί να προκύψει σταδιακά ένα βιώσιμο πάρκο παρά αν γίνει μαζική, εξ' αρχής φύτευση όλου του πρασίνου⁴³.

Συσπειρώσεις φυτεύσεων στις μαλακές επιφάνειες ενισχύουν 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.

⁴¹ International ideas Competition for the Hellenikon Metropolitan Park and Urban Development, 2001, Α' Βραβείο, σελ. 4

⁴² Περιοδικό ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ, «Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού, Ιούλιος - Αύγουστος 2001, σελ. 85

⁴³ International ideas Competition for the Hellenikon Metropolitan Park and Urban Development, 2001, Α' Βραβείο, σελ. 4

6.4. Οι εισοδοί

Οι κύριες πύλες του Πάρκου οργανώνονται ως πόλοι των εγκάρσιων αξόνων και οι πορείες των προσπελάσεων υλοποιούνται από τη μορφοποίηση των αξόνων αυτών. Ως σημαντικότερη πύλη Π1 θεωρείται η χωροθετημένη στον νοτιοδυτικό άκρο του λοξού αεροδιαδρόμου από την πλευρά της Λ. Ποσειδώνος. Η σημαντικότητα της προκύπτει και από τη σύμπτωση της με την πρόσβαση στην περιοχή του Αγίου Κοσμά.

Η δεύτερη πύλη Π2 από τη Λ. Ποσειδώνος συμπίπτει με τη θέση των εγκαταστάσεων της Υπηρεσίας Πολεμικής Αεροπορίας, οι οποίες προτείνεται να λειτουργήσουν ως κέντρο μελέτης και προστασίας της Μεσογειακής φύσης. Στην ίδια περιοχή χωροθετούνται ενυδρείο και μουσείο Φυσικής Ιστορίας.

Η τρίτη Πύλη Π3 οδηγεί από τη Λ. Βουλιαγμένης στο Συνεδριακό Εκθεσιακό Κέντρο.

Η τέταρτη σημαντική πύλη Π4 είναι εκείνη στο βορειοανατολικό άκρο του λοξού αεροδιαδρόμου που συνδυάζεται με την πρόσβαση Π 4α από την οδό Αεροπορίας⁴⁴.

Οι δύο βασικοί άξονες εισόδου λειτουργούν συμβολικά ως σήραγγες- περάσματα, με τις ανατολικές εισόδους να αποτελούν τους διεθνείς υποδοχείς και τις δυτικές ως διανομείς στην υπόλοιπη χώρα μέσω της θαλάσσιας οδού. Οι τέσσερις κύριες προσβάσεις στην περιοχή του πάρκου αποκτούν χαρακτήρα τοπόσημου, μέσω της εφαρμογής μιας κατάλληλης αρχιτεκτονικής γλώσσας.

Οι εισοδοί πάνω στους ενδιάμεσους άξονες μπορούν να θεωρηθούν δευτερεύουσας σημασίας αφού έχουν στόχο να συνδέσουν την περιοχή πολεοδόμησης με το πάρκο. Ταυτόχρονα, βρίσκονται πάνω σε μια νοητή πορεία πρασίνου που ενώνει τον Υμηττό με το πάρκο και τη θάλασσα⁴⁵. Ανατολικά, οι εισοδοί αρθρώνονται πάνω στην κεντρική λεωφόρο όριο του Πάρκου. Δυτικά, βρίσκονται στο όριο με τον οικισμό και είναι τοπικής σημασίας.

⁴⁴ International ideas Competition for the Hellenikon Metropolitan Park and Urban Development, 2001, Β' Βραβείο, σελ. 5

⁴⁵ Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, «Ανάπτυξη χώρου αεροδρομίου»

6.5. Διαδρομές

Εκτός από τις βασικές πορείες που ορίζουν οι κύριοι διαμήκεις και εγκάρσιοι άξονες εισάγεται ένα σύνολο διαδρομών διαφορετικών κατευθύνσεων μέσω δρόμων και μονοπατιών που συμπληρώνουν το σύστημα των κινήσεων.

Ενοποιούν περιοχές, αρθρώνουν σχέσεις διάδρασης ανάμεσα στον επισκέπτη και το σύστημα- πάρκο εξυπηρετώντας την ιδέα της περιπλάνησης και ανακάλυψης διαφορετικών χωρικών ενότητων.

6.6. Η πολεοδομική ανάπτυξη

6.6.1. Γενικά

Η πολεοδόμηση καταλαμβάνει την ανατολική πλευρά του συνολικού χώρου, με αποτέλεσμα να δημιουργεί ένα αστικό μέτωπο στην Λ. Βουλιαγμένης και να ενισχύει τον χαρακτήρα της. Περιλαμβάνει ένα οικισμό της τάξεως των 5500 κατοίκων με τον απαραίτητο κοινωνικό εξοπλισμό, που συμπληρώνει το αποκομμένο τμήμα της κηπούπολης του 1930.

Η χάραξη των οδικών αξόνων κυρίων και δευτερευόντων αποτελούν επέκταση των υπάρχοντων. Οι κύριοι άξονες έχουν κατεύθυνση ανατολή δύση και αποτελούν πύλες αλλά και οπτικές φυγές από τη λεωφόρο Βουλιαγμένης προς το πάρκο. Δύο από τους εγκάρσιους χαρακτηριστικούς άξονες του πάρκου διεισδύουν στον οικισμό ορίζοντας ζώνες κοινόχρηστων χώρων και υποδηλώνοντας τη σύνδεση του πάρκου με το φυσικό τοπίο του Υμηττού.

Στο βόρειο και ανατολικό άκρο της περιοχής πολεοδόμησης στο όριο με τη λεωφόρο Βουλιαγμένης χωροθετείται μια σειρά κτιρίων γραφείων σε περίοπτη θέση ως προς τη λεωφόρο και ως προς τη μελλοντική έξοδο της σήραγγας Υμηττού που αποτελεί μια σημαντική πύλη της πόλης από το νέο αεροδρόμιο «Ελ. Βενιζέλος». Τα κτίρια αυτά, που δύναται να στεγάσουν επιχειρήσεις, αντιπροσωπεΐες, εταιρείες, είναι υψηλής ανταποδοτικότητας. Επιπλέον, αποτελούν ηχητικό φίλτρο για τον κυρίως οικισμό.

Στο νοτιοδυτικό άκρο, χωροθετείται το Συνεδριακό Εκθεσιακό Κέντρο και το Ξενοδοχείο συσχετισμένο με το κτίριο του Saarinen. Στο όριο του οικισμού και του άξονα προσπέλασης στο Συνεδριακό Εκθεσιακό Κέντρο χωροθετούνται, επίσης, κτίρια γραφειακών χώρων, ως θέση προβολής των κτιρίων και οριοθέτησης του οικισμού. Μια διαμήκης ζώνη πράσινου και άξονας κινήσεων πεζών και οχημάτων που εκτείνεται από το Συνεδριακό Κέντρο ως το Μουσείο Πολεμικής Αεροπορίας αποτελεί ζώνη μετάβασης από τον οικισμό στο κυρίως πάρκο. Μια σειρά χαμηλών κτιρίων (έως διώροφα), τα οποία δύναται να στεγάσουν διάφορα κέντρα, ερευνητικά ινστιτούτα μελετών και συναφή ιδρύματα, ορίζουν τη δυτική παρειά αυτού του άξονα ως συνέχεια του Συνεδριακού Εκθεσιακού Κέντρου και του Μουσείου Πολεμικής Αεροπορίας

6.6.2. Η οργάνωση του οικοδομικού τετραγώνου (Ο.Τ.)

Η ελληνική πολυκατοικία χαρακτηρίζεται από το μικρό της οικόπεδο και την καθ' ύψος δόμηση. Το μέγεθός της, που καθορίστηκε από την κατάτμηση της γης σε μικρές ιδιοκτησίες, έχει διαμορφώσει την ελληνική πόλη προσφέροντας έναν τύπο με άπειρες παραλλαγές. Η πρόταση επιχειρεί να συστήσει ένα πλαίσιο κανόνων δόμησης που σταδιακά θα διαμορφώσει ένα δομημένο σύνολο ενταγμένο στον ιστό που περιγράψαμε, περιέχοντας αξίες κατοίκησης και αισθητικής έκφρασης, χωρίς να αλλάξει δραματικά τα μεγέθη των κατοικιών, δηλαδή να δημιουργήσει μεγάλα συγκροτήματα. Η προτεινόμενη τυπολογία του Ο.Τ. (περίπου 120 x 90 μ)⁴⁶ έχει ως προτέρημα την αυτονόμηση των επί μέρους κατοικιών, που αναπτύσσονται καθ' ύψος, προσφέροντας ταυτόχρονα οργανωτικούς κανόνες που συμβάλλουν στην αναφορά των επί μέρους αυτών τμημάτων σε ένα σύνολο με ρυθμό και ενότητα.

Ταυτόχρονα, δημιουργεί έναν ενδιάμεσο κοινόχρηστο υπαίθριο χώρο, τον ακάλυπτο που λειτουργεί ως εσωτερικό αίθριο του Ο.Τ., χώρο συνεύρεσης και παιχνιδιού. Το Ο.Τ. συγκροτείται από δύο σειρές κατοικιών που αναπτύσσονται σε τέσσερις στάθμες στις επιμήκεις πλευρές του, ενώ οι στενές πλευρές του διαμορφώνονται από ένα διώροφο όγκο που θα στεγάζει μαγαζιά, χώρους εργασίας και γενικών εξυπηρετήσεων, και θα συμβάλλει στην ανάμιξη των λειτουργιών εμπλουτίζοντας τον αστικό ιστό.

⁴⁶ International ideas Competition for the Hellenikon Metropolitan Park and Urban Development, 2001, Β' Βραβείο, σελ. 4-5

6.6.3. Συμπληρωματικές περιοχές πολεοδόμησης

Σε συγκεκριμένες θέσεις του πάρκου, προκειμένου να οργανωθούν μέτωπα στα όριά του, προτείνεται επιμέρους πολεοδόμηση.

-Στη θέση παρά τον κόμβο της σήραγγας Υμηττού, χωροθετείται ένα πολυκέντρο αναψυχής και πολιτισμού.

-Στο νότιο άκρο της περιοχής διαμόρφωσης παρά την οδό Περγάμου μεταξύ των οδών Βενιζέλου και Καραμανλή, προτείνονται μια σειρά χώρων αναψυχής σε μια θέση προνομιακή από άποψη θέας προς το πάρκο και τον μακρινό ορίζοντα σε επαφή με το περιβάλλον των εσπεριδοειδών.

-Στο δυτικό όριο, συμπληρώνεται με κατοικίες το τμήμα απ' την πολεοδόμηση του 1930, ώστε να συστήσει ένα σαφές γραμμικό όριο στην επαφή του με το πάρκο.

6.7. Λειτουργίες

Εκτός από τις λειτουργίες που αναφέρονται στο πρόγραμμα, εισάγονται μια σειρά από άλλες συναφείς με το θεματικό περιεχόμενο του πάρκου σε κατάλληλες χωροθετήσεις, που θα εξυπηρετούνται είτε με τον υπάρχοντα κτιριακό εξοπλισμό είτε με νέο. Θεωρείται ότι το περιεχόμενο αυτό μπορεί να καθοριστεί και ολοκληρωθεί σε μια διαδικασία σταδιακής ολοκλήρωσης μετά από εκτεταμένο διάλογο.

6.8. Μεταφορική υποδομή - συγκοινωνία - κυκλοφορία

6.8.1. Γενικά

Η πρόταση για την μεταφορική υποδομή στο Μητροπολιτικό Πάρκο διακρίνεται: στην υποδομή των Οδικών Αξόνων (αυτοκινητόδρομοι), το Τραμ, και το Μετρό και στην υποδομή που προτείνεται από τη συγκεκριμένη πρόταση-μελέτη ώστε να εξυπηρετηθούν οι προτεινόμενες χρήσεις στο πάρκο και την πολεοδομική ανάπτυξη που προτείνεται

Η όλη υποδομή περιλαμβάνει: τα οδικά έργα, το μετρό και το τραμ, το τελεφερίκ και τους χώρους στάθμευσης

6.8.2. Οδικά Έργα

Τα διάφορα οδικά έργα μέσα στο πάρκο ιεραρχούνται σε τέσσερις κατηγορίες ως προς τη λειτουργικότητα τους⁴⁷:

α) Αυτοκινητόδρομοι:

Ο εν λόγω σχεδιασμός προβλέπει δύο κλειστούς αυτοκινητόδρομους, οι οποίοι θα αποτελούνται από ανισόπεδους κόμβους των οποίων οι σημαντικές κινήσεις θα είναι κατ' ευθείαν (directional) ενώ οι πιο δευτερεύοντες κινήσεις θα γίνονται με αναστροφή (loops).

Έτσι στον Βόρειο άξονα, που είναι και μέρος του εξωτερικού δακτυλίου του Λεκανοπεδίου, κατ' ευθείαν κινήσεις έχουν προβλεφθεί από Πειραιά προς σήραγγα Υμηττού, από Αθήνα προς σήραγγα Υμηττού και από Γλυφάδα-Βούλα προς σήραγγα Υμηττού. Με αναστροφές προβλέπονται οι κινήσεις από Ποσειδώνος προς σήραγγα Υμηττού, από εξωτερικό Δακτύλιο προς Αθήνα, από Γλυφάδα προς Ποσειδώνος.

Όλοι οι άλλοι ανισόπεδοι που δημιουργούνται στον εξωτερικό δακτύλιο αλλά και στην υποβιβασμένη (στο -8μ.) Ποσειδώνος προς και από το τοπικό δίκτυο του Αγίου Κοσμά αλλά και στον οδικό άξονα που οδηγεί στο πολεοδομικό συγκρότημα, έχουν προβλεφθεί σε κόμβους τυπικού ρόμβου με ισόπεδους σηματοδοτημένους κόμβους στο επίπεδο του εδάφους.

β) Αρτηρίες του Πολεοδομικού Σχεδιασμού

Ο σχεδιασμός προβλέπει ένα ιπποδάμειο σύστημα οδικών αρτηριών και οδικών συλλεκτήρων. Οι αρτηρίες προβλέπονται αμφίδρομοι με νησίδα 4μ για να επιτρέπουν ελεύθερα τις αριστερές στροφές και έχουν ένα συνολικό πλάτος 26μ..

γ) Συλλέκτριες οδικές αρτηρίες του Πολεοδομικού Σχεδιασμού

Το δίκτυο των συλλεκτήριων δημιουργείται σε έναν κάνναβο περίπου 130μ που καθορίστηκε κυρίως από την υπάρχουσα οδική υποδομή υφιστάμενου οικισμού.

⁴⁷ International ideas Competition for the Hellenikon Metropolitan Pa rk and Urban Development, 2001, Β'Βραβείο,σελ. 6-7

Το προβλεπόμενο πλάτος από Ρυμοτομική Γραμμή (Ρ.Γ.) σε Ρυμοτομική Γραμμή (Ρ. Γ.) είναι 14 μ. που περιλαμβάνει 6 μ. οδόστρωμα και 2 μ. για παρόδια στάθμευση.

Για λόγους καθαρά οδικής ασφάλειας το όλο δίκτυο μονοδρομείται εξυπηρετώντας όλα τα κτίρια του οικισμού.

δ) Τοπικοί οδοί εξυπηρέτησης

Η εξυπηρέτηση τοπικών χρήσεων, όπως προβλέπει η μελέτη, γίνεται μέσω τοπικών οδών. Ακόμα και οι τοπικοί αυτοί δρόμοι κατηγοριοποιούνται ως προς την ποιότητα οδοστρώσας, Π.χ. πολλοί που βρίσκονται μεταξύ διαφορετικών φυτειών μπορεί να είναι σκυρόστρωτοι ή και χωμάτινο.

6.8.3. Μετρό

Το συγκεκριμένο μοντέλο σχεδιασμού απαιτεί σύνδεση της επέκτασης του μετρό που κινείται στη Βουλιαγμένη με το τραμ της Ποσειδώνος. Η πρότασή επέκτασης του μετρό προς το Συνεδριακό Κέντρο και προς Γλυφάδα μέσω Βουλιαγμένης αποδέχεται τη δεύτερη λύση, και μάλιστα μακροχρόνια. Η χάραξη μπορεί μελλοντικά να ακολουθήσει νοτίως το Δημοτικό Στάδιο κατά μήκος των οδών Α. Παναγούλη και Α. Λαζαράκη προς τη Λεωφόρο Μεταξά προς μετεπιβίβαση με το Τραμ.

Η πρώτη επέμβαση στο Νοτιοανατολικό τμήμα της περιοχής κατά μήκος της οδικής πρόσβασης του Συνεδριακού (Saarinen), θεωρούμε ότι δεν είναι αναγκαία και δεν δικαιολογείται λόγω των μικρών φόρτων που μπορούν να συγκεντρωθούν καθημερινά. Γι' αυτό και η πρότασή μας επεκτείνει το δίκτυο Τραμ προς το Μετρό της Βουλιαγμένης στη περιοχή του οδικού κόμβου του πρώην Α/Δ Ελληνικού.

6.8.4. Τραμ

Το σχετικό σκεπτικό της πρότασης είναι να επιχειρηθεί να εξυπηρετηθεί συγχρόνως με ένα μονοδρομημένο βρόχο τραμ όλο το Πολεοδομημένο Συγκρότημα. Βάσει του προτεινόμενου σχεδίου, ο τραμ περνά από τον κεντρικό άξονα πράσινου πεζόδρομου, πλησιάζει την Βουλιαγμένης, τα γραφεία, τα καταστήματα, το Δημόσιο Κέντρο Υγείας, υφιστάμενες υπεραγορές, δημαρχείο και συνεχίζει προς την περιοχή όπου προτείνονται

γραφεία, το ξενοδοχείο και το Συνεδριακό Εκθεσιακό Κέντρο. Στάσεις τραμ (μήκους 70μ.) προβλέπονται σε όλη τη διαδρομή του ανά 400 μ. περίπου.

Στη περιοχή του κυρίως πάρκου, το τραμ το διασχίζει εγκάρσια σύμφωνα με την προγραμματισμένη του χάραξη σε αντίθεση με τον οδικό άξονα ο οποίος διέρχεται, ανισόπεδα στο +8 περίπου πάνω από τους υφιστάμενους αεροδιάδρομους.

6.8.5. Το Τελεφερίκ

Η πρόταση προβλέπει εγκατάσταση τελεφερίκ σε μια γραμμή που διασχίζει κατά μήκος το σύνολο της διαμόρφωσης. Δύο εγκάρσιες γραμμές συνδέουν την βασική γραμμή με την ακτή στη θέση της Ολυμπιακής μαρίνας και του Αθλητικού Κέντρου του Αγίου Κοσμά.

Το τελεφερίκ εκτός από μέσο μεταφοράς λειτουργεί ως μέσο αναψυχής και θέασης της διαμόρφωσης από ψηλά ως προσομοίωση χαμηλής πτήσης⁴⁸.

6.8.6. Στάθμευση

Σύμφωνα με το συγκεκριμένο μοντέλο, στο Πάρκο και σε όλη την περίμετρό του δύναται να οργανωθούν πύλες που διακρίνονται σε κύριες και δευτερεύουσες. Καθορίζονται 9 πύλες εισόδου - εξόδου. Πολλές από τις χρήσεις της πρότασης απαιτούν στάθμευση ΙΧ αυτοκινήτων.

Η χωροθέτηση των σταθμών αυτών και ο αριθμός των εκάστοτε θέσεων στάθμευσης υπολογίστηκε με 30 τ.μ. ανά θέση, έτσι ώστε στα υπαίθρια μεν πάρκιγκ να είναι δυνατή η φύτευση μεταξύ των θέσεων με ειδικές κρασπεδώσεις, στα δε υπόγεια να είναι δυνατή η καλύτερη εκμετάλλευση στατικών επιλύσεων και άνετοι κάναβοι κολώνων. Ειδικώς, στην υπό ανάπτυξη πολεοδομική περιοχή υπολογίστηκαν 8 θέσεις ανά 3 διαμερίσματα και είναι όλες οι θέσεις στα υπόγεια των κτιρίων ενώ στα γραφεία προβλέπεται μια θέση ανά 60 τ.μ.

⁴⁸ International ideas Competition for the Hellenikon Metropolitan Park and Urban Development, 2001, Β' Βραβείο, σελ.7

6.9. Ηλεκτρομηχανολογικές Εγκαταστάσεις

6.9.1. Γενικά

Οι κύριες προβλεπόμενες εγκαταστάσεις είναι οι εξής:

- Αποχέτευση Λυμάτων και Ομβρίων
- Υδρευση - Άρδευση
- Πυρόσβεση
- Εγκαταστάσεις Λιμνών
- Ηλεκτρικές εγκαταστάσεις

6.9.2. Αποχέτευση Λυμάτων και Ομβρίων

Τα όμβρια της περιοχής του Πάρκου διευθετούνται ήδη μέσω δύο βασικών αγωγών ομβρίων. Η λύση αυτή παραμένει ως έχει, στο προτεινόμενο σχεδιασμό, με επί μέρους προσαρμογές.

„Ομοίως για τα λύματα του Πάρκου και των κτιριακών εγκαταστάσεων χρησιμοποιείται το ήδη υπάρχον και εν λειτουργία δίκτυο λυμάτων.

6.9.3. Υδρευση - Άρδευση

α) Υδρευση

Για το πολεοδομούμενο τμήμα του Αεροδρομίου προβλέπεται να κατασκευασθεί από την ΕΥΔΑΠ δίκτυο τροφοδοσίας. Τα υπάρχοντα κτίρια του Αεροδρομίου τα οποία παραμένουν έχοντας νέα χρήση, συνεχίζουν να έχουν την υπάρχουσα τροφοδοσία.

Το Μητροπολιτικό Πάρκο για τα νέα κτίρια και για τις δεξαμενές άρδευσης συνδέεται σε επιλεγμένο αριθμό σημείων με το Δίκτυο της ΕΥΔΑΠ. Προβλέπεται η κατασκευή εσωτερικού δικτύου πόσιμου νερού για χρήση μέσα στο Πάρκο (βρύσες, συντριβάνια, κ.λ.π.).

β) Άρδευση

Προβλέπεται η εγκατάσταση πρωτεύοντος και δευτερεύοντος δικτύου άρδευσης. Συγκεκριμένα, προβλέπεται η κατασκευή δεξαμενών σε επιλεγμένα σημεία του Πάρκου, με ενσωματωμένα αντλιοστάσια. Οι δεξαμενές προβλέπεται ότι θα συγκεντρώνουν όμβρια ύδατα, εναλλακτικά θα τροφοδοτούνται από γεωτρήσεις ενώ ως τρίτη επιλογή θα υπάρχει το δίκτυο της ΕΥΔΑΠ.

Το νερό θα διοχετεύεται μέσω αντλιών σε όλα τα αρδευόμενα τμήματα του πάρκου. Το πρωτεύον δίκτυο θα καταλήγει σε φρεάτια απ' όπου θα εκκινεί το δευτερεύον δίκτυο που θα τροφοδοτεί τα διάφορα τμήματα του Πάρκου⁴⁹.

Για την εξοικονόμηση νερού επιλέγεται η μέθοδος της στάγδην άρδευσης για όλο το χώρο.

6.9.4. Πυρόσβεση

Ιδιαίτερη βαρύτητα δίδεται στην εγκατάσταση πυρόσβεσης του Πάρκου. Προβλέπεται ένα κεντρικό δίκτυο πυρόσβεσης που εκκινεί από Σύστημα Δεξαμενών και κεντρικό αντλιοστάσιο και τροφοδοτεί όλα τα σημεία. Τα πυροσβεστικά δίκτυα των κτιρίων συνδέονται στο κεντρικό δίκτυο.

Σε όλο τον περιβάλλοντα χώρο προβλέπεται στις μεν περιοχές, που υπάρχει χαμηλή ή καθόλου φύτευση, εγκατάσταση πυροσβεστικών κρουνών (HYDRANTS), στις δε περιοχές υψηλής φύτευσης (δάση) εγκατάσταση πυροσβεστικών κανονιών επί στηλών ή πυλώνων, ώστε να υπερβαίνουν το μέγιστο ύψος των δέντρων. Το όλο δίκτυο είναι απολύτως αυτόματο ενώ η λειτουργία των κανονιών ελέγχεται από Κεντρικό Σύστημα.

Σε όλη την περιοχή του Πάρκου υπάρχει δίκτυο αντιπυρικών ζωνών με κεντρικό άξονα τους δύο αεροδιάδρομους.

6.9.5. Εγκατάσταση Λιμνών

Η κεντρική λίμνη μεταξύ των αεροδιαδρόμων, η οποία συνδέεται με την υπάρχουσα εγκατάσταση κανόε - σλάλομ, προβλέπεται να περιέχει θαλασσινό νερό. Ο

⁴⁹ International ideas Competition for the Hellenikon Metropolitan Park and Urban Development, 2001, Β' Βραβείο, σελ. 9

πυθμένας της λίμνης θα υδρομονωθεί ώστε να μην υπάρχει δυνατότητα διείσδυσης του νερού στο υδροφόρο ορίζοντα.

Η κύρια τροφοδότηση της λίμνης θα γίνεται επιφανειακά από την εγκατάσταση κανόνε σάλαομ. Η απορροή των νερών θα γίνεται από τον πυθμένα με φρεάτια ανά τακτά διαστήματα. Τα νερά μέσω δικτύου υπογείων σωληνώσεων θα οδεύουν στον αγωγό ομβρίων. Πριν από την σύνδεση με τον αγωγό θα εγκατασταθεί ηλεκτροβάννα για διακοπή της απορροής. Πέραν των παραπάνω, θα υπάρχει και επιφανειακή απορροή με υπερχειλίση επίσης ανά τακτά διαστήματα.

6.9.6. Ηλεκτρικές Εγκαταστάσεις

Οι ηλεκτρικές εγκαταστάσεις έγκεινται στην τροφοδότηση των κτιρίων που υπάγονται στο Πάρκο, στον ηλεκτροφωτισμό του Πάρκου και στην τροφοδότηση των εγκαταστάσεων.

Δεδομένου ότι η διαχείριση του Πάρκου θα γίνει από έναν φορέα, προβλέπεται αυτό να γίνει πελάτης Μέσης Τάσης της ΔΕΗ⁵⁰, με εσωτερικό δίκτυο Μέσης Τάσης και εγκατάσταση επί μέρους ιδιωτικών Υποσταθμών στον χώρο του Πάρκου.

Ο φωτισμός του Πάρκου περιλαμβάνει φωτισμό ανάδειξης, φωτισμό δρόμων και μονοπατιών, ατμοσφαιρικό φωτισμό σε κήπους κ.λπ., αποτελεί δε ιδιαίτερο αντικείμενο Αρχιτεκτονικής Μελέτης καθώς ο χρώμα των στοιχείων κάθε φωτισμένης επιφάνειας υποδεικνύει την δραστηριότητα της περιοχής (αναψυχή, αθλητισμός, μουσεία, ανάπαυλα, κ.λπ.).

Σημειώνεται, τέλος, ότι σε κάποιο εκ των κτιρίων του Πάρκου προβλέπεται να εγκατασταθεί το Κέντρο Ελέγχου του Πάρκου⁵¹, από το οποίο θα γίνονται ο έλεγχος όλων των Η/Μ εγκαταστάσεων, ο χειρισμός του φωτισμού, ο έλεγχος και ο χειρισμός της Πυρόσβεσης κ.λπ.

⁵⁰ Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, «Ανάπτυξη χώρου αεροδρομίου»

⁵¹ International ideas Competition for the Hellenikon Metropolitan Park and Urban Development, 2001, Α΄ Βραβείο, σελ. 9

6.10. Κόστος δημιουργίας

6.10.1. Παραδοχές

Το πάρκο διαιρείται σε δυο περιοχές αναφορικά με το κόστος δημιουργίας του. Στην πρώτη, την περιοχή της πολεοδομικής ανάπτυξης όπου συγκεντρώνεται το σύνολο σχεδόν της περιοχής κατοικίας και των κτιρίων επαγγελματικών χώρων και τη δεύτερη, στην περιοχή του διαμορφωμένου πάρκου στα δυτικά.

Οι τιμές κόστους κατασκευής βασίστηκαν στις μέσες σημερινές τιμές των περιοχών με τις οποίες εφάπτεται η υπό κατασκευή περιοχή με αύξηση της τάξης του 20% λόγω πολυτέλειας των κατασκευών και περαιτέρω αύξηση περί το 25% λόγω αναβάθμισης της από την ανάπτυξη. Έτσι, για μεν τις κατοικίες οι μέσες τιμές πώλησης υπολογίστηκαν στις € 3.570,00/τ.μ.⁵² ενώ για τους χώρους γραφείων και επαγγελματικών χώρων-καταστήματα υπολογίστηκαν στις € 3.820,00/τ.μ. και € 2.910,00/τ.μ. αντίστοιχα⁵³.

6.10.2. Προτεινόμενη πολεοδομική ανάπτυξη

α) Κόστος κατασκευής

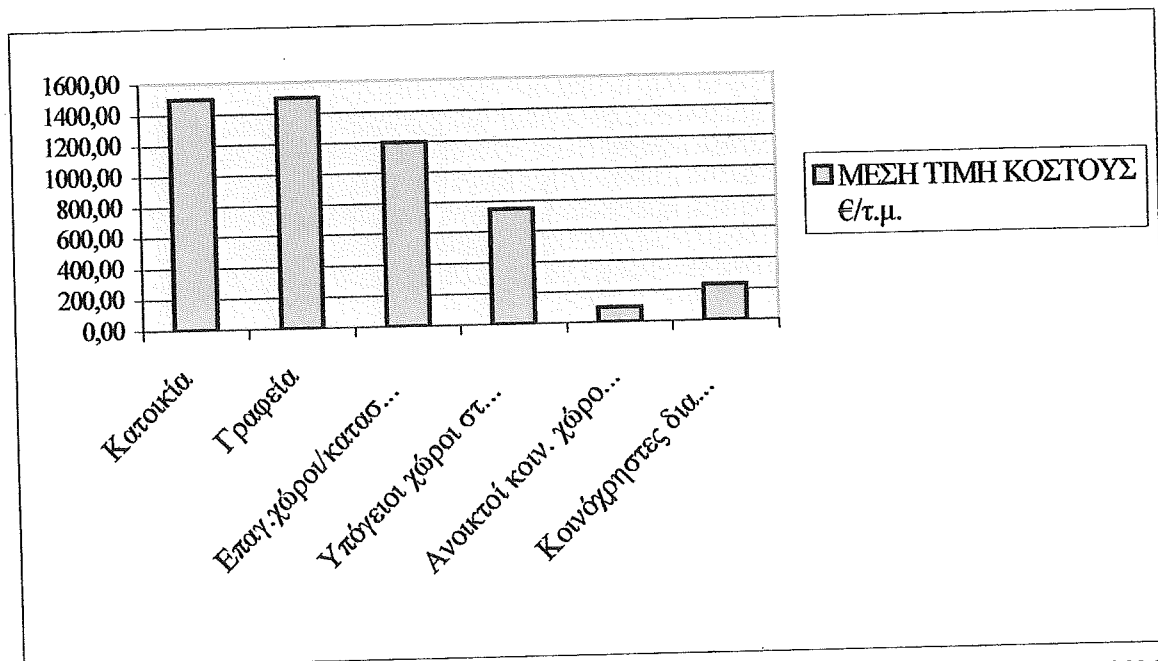
Η πολεοδομική ανάπτυξη, όπως ήδη αναφέραμε ανωτέρω, θα καταλαμβάνει μέρος του πάρκου με κύριες χρήσεις την κατοικία και τους επαγγελματικούς χώρους. Παράλληλα, μια σειρά από υποστηρικτικές χρήσεις όπως κοινωνικές υπηρεσίες, εμπόριο τοπικού χαρακτήρα στάθμευση οχημάτων κ.α. θα στεγάζονται σε χώρους στα οικοδομικά τετράγωνα.

Οι τιμές κόστους κατασκευής λαμβάνονται οι σημερινές με συνδυασμό των δεδομένων τιμών της συγκεκριμένης περιοχής και των παραμέτρων που καθορίζονται από την ποιότητα του δομημένου και ελεύθερου χώρου. Ο πίνακας που ακολουθεί δίνει τις συγκεκριμένες τιμές κόστους κατασκευής ανά κατηγορία χώρου με βάση τη χρήση.

⁵² International ideas Competition for the Hellenikon Metropolitan Park and Urban Development, 2001, Β' Βραβείο, σελ. 10

⁵³ International ideas Competition for the Hellenikon Metropolitan Park and Urban Development, 2001, Β' Βραβείο, σελ. 10

Σχεδιάγραμμα 6.10.2.



Επεξεργασία Δεδομένων Πίνακα 6.10.2.

Το συνολικό κόστος της πολεοδομικής ανάπτυξης με βάση τις παραπάνω τιμές δίνεται στον ακόλουθο πίνακα⁵⁴:

⁵⁴ International ideas Competition for the Hellenikon Metropolitan Park and Urban Development, 2001, DZO Architecture (Elena Fernandez- David Serero, New York, Arnaud Descombes - Antoine Renault , Paris

Πίνακας 6.10.2.

A/A	ΧΡΗΣΗ	ΜΕΓΕΘΟΣ	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ €/Τ.Μ.	ΣΥΝΟΛΟ €	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1	Κατοικία	273.210 τ.μ.	1.500,00	409.815.000,00	
2	Κοινωνικές υπηρεσίες	39.963,60 τ.μ.	1.000,00	39.963.600,00	
3	Επαγγελματικοί χώροι-καταστήματα	132.186 τ.μ.	1.200,00	158.623.200,00	
4	Γραφεία	183.395 τ.μ.	1.500,00	275.092.500,00	
5	Υπόγειοι χώροι στάθμευσης	204.620 τ.μ.	1.000,00	204.620.000,00	Αφορά στο σύνολο για τις κατοικίες και τα κτίρια γραφείων
6	Κοινόχρηστοι χώροι πρασίνου & πλατείες	421.366 τ.μ.	90,00	37.922.940,00	Περιλαμβάνονται ο απαραίτητος αστικός εξοπλισμός και Η/Μ εγκαταστάσεις
7	Δίκτυο εσωτερικής κυκλοφορίας (οχημάτων και πεζών)	231744 τ.μ.	40,00	9.269.760,00	Περιλαμβάνονται ο απαραίτητος αστικός εξοπλισμός και Η/Μ εγκαταστάσεις
8	Χώροι αναψυχής, εστίασης, διασκέδασης	63.880 τ.μ.	1.250,00	79.850.000,00	Αφορά στους συγκεντρωμένους χώρους

Πηγή: Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας

β) Αναμενόμενα έσοδα

Τα έσοδα που αναμένεται να αποφέρει η πολεοδομική ανάπτυξη στο σύνολο της προέρχονται από την εκμετάλλευση όλων των κλειστών χώρων (κατοικιών, γραφείων, καταστήματα κ.λ.π.) πλην των χώρων κοινωνικής υποδομής που θα αποδοθούν για χρήση των κατοίκων και επισκεπτών της περιοχής. Μέρος των επαγγελματικών χώρων μπορούν να

παραμένουν στον φορέα που θα διαχειρίζεται το πάρκο με σκοπό την εξοικονόμηση πόρων για την συντήρηση του. Τέτοιοι χώροι θα μπορούσαν να είναι κέντρα αναψυχής, χώροι στάθμευσης κ.α.

Οι προς πώληση χώροι των κατοικιών, γραφείων και καταστημάτων θα αποφέρουν κέρδη της τάξης των € 2.261.356.785,00⁵⁵.

Αυτά αναλύονται ως εξής:

Κατοικία	972.627.600,00
Επαγ. χώροι /καταστήματα	384.661.260,00
Γραφεία	699.651.925,00
Συγκεντρωμένοι χώροι αναψυχής	204.416.000,00
Σύνολο	€2.261.356.785,00

Στις αυξημένες τιμές πώλησης κατοικιών συμπεριλαμβάνονται οι αναλογούσες θέσεις στάθμευσης ενώ για τις υπόλοιπες - θέσεις στάθμευσης ισχύει η παραδοχή της εκμετάλλευσης των από τον φορέα του πάρκου.

6.10.3. Περιοχή Πάρκου

α) Κόστος κατασκευής

Το κόστος δημιουργίας του πάρκου ανέρχεται κατά προσέγγιση στα € 400.000.000,00 από τα οποία προβλέπονται να δαπανηθούν:

- ♦ € 5.100.000,00 ¹για την αποξήλωση του συνόλου των σκληρών επιφανειών
- ♦ € 24.350.000,00 ²για την καθαίρεση των υφισταμένων κτιρίων (συμπεριλαμβάνονται τα κτίρια των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων που απομακρύνονται μετά τη χρήση τους)
- ♦ € 26.000.000,00³ για την αποστράγγιση- αποχέτευση ομβρίων υδάτων
- ♦ € 7.900.000,00⁴ για τις επιχώσεις- εκσκαφές για νέες διαμορφώσεις
- ♦ € 23.655.000,00⁵ περιττές φύτευσης
- ♦ € 12.000.000,00⁶ περιοχές εναλλακτικών καλλιεργειών

⁵⁵ Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, «Ανάπτυξη χώρου αεροδρομίου»

Ενδεικτική ανάλυση περιοχής φύτευσης (⁵)

Πίνακας 6.10.3.

A/A	Είδος Δαπάνης	Έκταση (στρεμ.)	€/στρέμμα	Σύνολο
1	Ελαιώνα	150	10.500	1.575.000,00
2	Αμπελώνα	175	10.100	1.767.500,00
3	Αρωματικά Μελισσοτροφικά	100	50.000	5.000.000,00
4	Εσπεριδεώνα	125	10.500	1.312.500,00
5	Κωνοφόρα	247	50.000	12.350.000,00
6	Άρδευση	550	3.000	1.650.000,00
ΣΥΝΟΛΑ				23.655.000,00

Πηγή: Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας

Η τιμή ανά στρέμμα εμπεριέχει:

1. προμήθεια φυτικού υλικού
 2. χωματουργικά (μεταφορά- διάστρωση κηπευτικού χώματος)
 3. απαραίτητα εδαφοβελτιωτικά
 4. εργασία φύτευσης
- ♦ Για κάθε είδους κατασκευές εντός της περιοχής του πάρκου, όπως κτιριακές εγκαταστάσεις, διαμορφώσεις υπαιθρίων χώρων, ειδικές κατασκευές (τελεφερίκ, περίπτερα, κ.α.) δαπανείται το ποσό των € 3.100.000,00⁵⁶.

Το άθροισμα των ¹⁻⁷ ισούται με το κόστος δημιουργίας του πάρκου που ανέρχεται στα €400.000.000,00.

- ♦ Για τις εγκαταστάσεις, όπως μουσεία, ενυδρεία κ.λπ., υπολογίζονται ότι θα κατασκευασθούν με πόρους ανεξάρτητους από τα οικονομικά του πάρκου.

⁵⁶ Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, «Ανάπτυξη χώρου αεροδρομίου»

6.10.4. Συντήρηση του πάρκου

Ο φορέας του πάρκου θα διατηρήσει στην κατοχή του ακίνητα, τα οποία θα εκμεταλλεύεται και θα καρπώνεται από άμεσα έσοδα ή μισθώματα. Επίσης, όλες οι παραγωγικές καλλιέργειες θα αποδίδουν ποσά αρκετά για την ίδια τη διατήρηση της καλλιέργειας αλλά και πλεόνασμα για το σύνολο του πάρκου.

Η εκμετάλλευση των ακινήτων και των καλλιεργειών θα είναι τα κύρια έσοδα των φορέων του πάρκου καθιστώντας το σύνολο του πάρκου έναν αυτόνομο και ανεξάρτητο οικονομικά οργανισμό. Το κόστος για την κατασκευή όλων των εγκαταστάσεων του πάρκου καλύπτεται από τα έσοδα της πολεοδομικής ανάπτυξης παρακρατώντας και το ποσό των €300.000.000,00⁵⁷ ως ανταποδοτικό όφελος για την Αττική από τη εγκατάσταση του νέου Αερολιμένα Αθηνών στα Σπάτα.

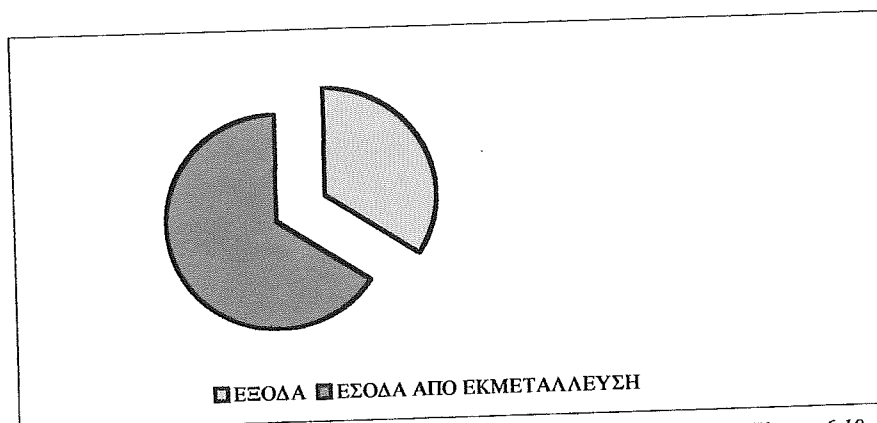
Πίνακας 6.10.4.

Έξοδα	1.185.028.095,00
Έσοδα από εκμετάλλευση	2.261.356.785,00

Πηγή: Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας

Σχεδιάγραμμα 6.10.4.

Σύγκριση Κόστους-Κέρδους Περιοχής Πολεοδόμησης



Επεξεργασία Δεδομένων Πίνακα 6.10.4.

⁵⁷ Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, «Ανάπτυξη χώρου αεροδρομίου»

7^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

**ΜΕΤΑΟΛΥΜΠΙΑΚΗ
ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗΣ
ΚΑΙ ΣΙΑΝΕΪ**

7. Η Μεταολυμπιακή πολιτική

Βαρκελώνης και Σίδνεϊ

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 1992 στη Βαρκελώνη και του 2000 στο Σίδνεϊ εκλαμβάνονται κατά γενική ομολογία ως παράδειγμα για το πώς μπορεί η διοργάνωση να αξιοποιηθεί προς όφελος της βιώσιμης ανάπτυξης. Η Βαρκελώνη και το Σίδνεϊ αποτελούν αξιοσημείωτα παραδείγματα επιτυχούς προβολής των πόλεων και των ευρύτερων περιοχών τους, καθώς επέφεραν βιομηχανικές και τουριστικές επενδύσεις, αύξηση του τουρισμού, δημιουργία νέων τομέων δραστηριοτήτων, κατασκευή νέων εγκαταστάσεων για συστήματα μηχανογράφησης και τηλεπικοινωνιών, αύξηση της απασχόλησης, εμπειρία στη διαχείριση και την προστασία του περιβάλλοντος.

Στο πλαίσιο της μεταολυμπιακής τους πολιτικής, Βαρκελώνη και Σίδνεϊ έθεσαν τις εξής προτεραιότητες:

- ♦ **Μεγιστοποίηση** της χρήσης των αθλητικών εγκαταστάσεων για άθληση του κοινού, πέρα από τα στενά πλαίσια των Αγώνων. (στοιχείο κοινωνικότητας)
- ♦ **Διεύρυνση** των δυνατοτήτων αξιοποίησης των εγκαταστάσεων για τη στήριξη πολλαπλών δραστηριοτήτων. (στοιχείο ευελιξίας και οικονομίας)

- ♦ **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).
- ♦ **Αξιοποίηση** της τεράστιας δημοσιότητας και προβολής υπέρ του τουριστικού τους προϊόντος με νέους τρόπους και μεθόδους, παράλληλα με τα κλασσικά μέσα.
- ♦ **Αναζήτηση** και αξιοποίηση νέων τουριστικών αγορών.
- ♦ **Θέσπιση** αναπτυξιακού νόμου, με πραγματικά κίνητρα για όλες τις τουριστικές δραστηριότητες.

Ειδικότερα, όσον αφορά στις αθλητικές εγκαταστάσεις της Βαρκελώνης (στάδια, αθλητικά κέντρα) πέρασαν στη δικαιοδοσία του κράτους και των φορέων τοπικής αυτοδιοίκησης, επαυξάνοντας με τον τρόπο αυτό, τη δημόσια περιουσία. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι οι αθλητικές εγκαταστάσεις επαναχρησιμοποιήθηκαν, ανάλογα με τις ανάγκες της περιοχής όπου ήταν κατασκευασμένες. Σε αυτή τη διαδικασία, πρωταγωνιστικό ρόλο διαδραμάτισαν οι μη κερδοσκοπικές οργανώσεις της πόλης αναλαμβάνοντας το μάνατζμεντ των αθλητικών εγκαταστάσεων.

Έτσι λοιπόν, το Ολυμπιακό Κέντρο της Βαρκελώνης, ενοικιάστηκε εξ ημισείας από τον Ποδοσφαιρικό Σύλλογο της πόλης της Εσπανιόλ και από την αμερικανικών συμφερόντων ομάδα ράγκμπι Barcelona's Dragons. Το κλειστό γυμναστήριο χωρητικότητας 18.000 θεατών πέρασε στα χέρια της δημοτικής αρχής της πόλης, η οποία το χρησιμοποιεί για διάφορες πολιτιστικές και μη εκδηλώσεις.

Οι Ισπανοί προχώρησαν στη δημιουργία ενός Οργανισμού Μεταολυμπιακών Αγώνων 1992, που έχει ως στόχο τον συντονισμό των δράσεων προβολής και οργάνωσης μαθητικών, αθλητικών και εκπαιδευτικών εκδηλώσεων από όλο τον κόσμο στις Ολυμπιακές εγκαταστάσεις των Ολυμπιακών πόλεων στα πρότυπα της φιλοσοφίας του Ολυμπισμού και Πολιτισμού. Στο πλαίσιο αυτό οργανώνονται και προβάλλονται μαθητικά εκπαιδευτικά σεμινάρια, Εκμάθηση της Ελληνικής Γλώσσας, Ιστορίας και Πολιτισμού.⁵⁸

Το 1994 κατασκεύασαν ένα δεκαώροφο πολυτελές ξενοδοχείο και ένας δεκαώροφο κτίριο γραφείων στο νησί Maremagnum, το οποίο βρίσκεται σε απόσταση διακοσίων μέτρων

⁵⁸ 58 Λιάσκος Αν., «Η Μεταολυμπιακή στρατηγική μας», Travel Daily News, 18 Οκτωβρίου 2004.

από την πόλη. Με τον τρόπο αυτό άντλησαν πόρους για την κάλυψη των δαπανών που πραγματοποιήθηκαν για την ανάπλαση της παράκτιας ζώνης.

Άλλες μετολυμπιακές παρεμβάσεις που πραγματοποιήθηκαν στην πόλη της Βαρκελώνης κατά την περίοδο 1993-1994 ήταν υποθαλάσσια κατασκευή του Παγκόσμιου Κέντρου Εμπορίου που έχει τη μορφή πλοίου και στεγάζει ιδιωτικές επιχειρήσεις και γραφεία και η δημιουργία ενός Πάρκου με θέμα την αρχιτεκτονική και τον σχεδιασμό και πολλές πολιτιστικές εκδηλώσεις. Το Πάρκο συνέλαβε στην αύξηση της τουριστικής κίνησης της Βαρκελώνης, καθώς πολλοί τουρίστες απολάμβαναν τις διακοπές τους.

Όσον αφορά στο τμήμα του συνεδριακού τουρισμού η Βαρκελώνη πέτυχε σημαντική αύξηση συνεδρίων τη χρονιά μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Ειδικότερα, είχε αύξηση του αριθμού διεθνών συνεδρίων της τάξεως του 21% ετησίως στο χρονικό διάστημα 1992-1997.⁵⁹

Η μεταολυμπιακή πολιτική, που ακολούθησε η πόλη του Σίδνεϊ αναφορικά με τις αθλητικές εγκαταστάσεις, επικεντρώθηκε στην αποξήλωση της πλειονότητας τους καθώς οι περισσότερες από αυτές ήταν προσωρινού χαρακτήρα. Όσον αφορά στις μόνιμες εγκαταστάσεις προορίζονται για τη διοργάνωση μεγάλων αθλητικών διοργανώσεων παγκόσμιου ενδιαφέροντος καθώς πρόκειται για εγκαταστάσεις υψηλών προδιαγραφών.

Οι Αυστραλοί θέλοντας να εκμεταλλευτούν μεταολυμπιακά τη δωρεάν προβολή που είχε η χώρα τους κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων, από τα παγκόσμια Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, ξεκίνησαν κατά τη μεταολυμπιακή περίοδο περισσότερες από ενενήντα διαφημιστικές εκστρατείες μέσω των οποίων πρόβαλαν το τουριστικό τους προϊόν και ανέπτυξαν τον κερδοφόρο τομέα των Συνεδρίων και των Εκθέσεων, με αποτέλεσμα να αποκομίσουν μακροπρόθεσμα οφέλη και να προωθήσουν τον τομέα του τουρισμού. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το Σίδνεϊ είχε αύξηση του αριθμού των συνεδρίων κατά 34% από την ανάθεση, ακόμα της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων του 2000.

Το Ολυμπιακό Πάρκο του Σίδνεϊ χρησιμοποιείται ως ένας μεικτός χώρος αθλητικών δραστηριοτήτων, επαγγελματικών και ερασιτεχνικών, ψυχαγωγίας και εμπορικών χρήσεων. Το 2003, οι Αυστραλοί κατάφεραν και προσέλκυσαν στο Ολυμπιακό τους Πάρκο 5,5 εκατομμύρια επισκέπτες. Έγιναν 1.800 εκδηλώσεις πολιτιστικές και άλλης μορφής. Στο

⁵⁹ Αβραμόπουλος Δ., «Η Μεταολυμπιακή πολιτική μας», Travel Daily News, 15 Νοεμβρίου 2004

συγκεκριμένο πάρκο, το οποίο έχει πια αποκτήσει το δικό του ρόλο στη ζωή της πόλης, διεξάγονται μεταολυμπιακά 38 διαφορετικά αθλήματα⁶⁰.

Τέτοια παραδείγματα, όπως του Σίδνεϋ, προσαρμοσμένα στις ιδιαιτερότητες της Αθήνας μπορούν να αποτελέσουν το σημείο αφετηρίας και παράδειγμα προς μίμηση, όταν θα έλθει η ώρα να ληφθούν οι τελικές αποφάσεις για τη μεταολυμπιακή αξιοποίηση των συγκεκριμένων εγκαταστάσεων στην περιοχή του Ελληνικού και του Αγίου Κοσμά στο πλαίσιο της αειφόρου ανάπτυξης.

⁶⁰ Λιάσκος Αν., «Η Μεταολυμπιακή στρατηγική μας», Travel Daily News, 18 Οκτωβρίου 2004.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004. Το μεγάλο στοίχημα!!! Και όμως η χώρας μας κατάφερε, παρά τις δυσοίωνες προβλέψεις ορισμένων δύσπιστων, όχι μόνο να ξεπεράσει τις δυσκολίες, αλλά να πραγματοποιήσει πετυχημένους Ολυμπιακούς Αγώνες. Μετά τη διεθνώς αναγνωρισμένη επιτυχία της διοργάνωσής τους, οι Αγώνες καταχωρήθηκαν ως γεγονός ενδεικτικό των μεγάλων δυνατοτήτων της χώρας μας και της ικανότητας της να αντεπεξέρχεται στις σύγχρονες προκλήσεις. Όλα επιτεύχθηκαν χάριν στην κοινή προσπάθεια, την ενότητα του πολιτικού κόσμου για την τελική επιτυχία, τη σύμπνοια όλων των πολιτών της χώρας, τη συμμετοχή των εθελοντών, με αποκορύφωμα την υποδειγματική λειτουργία της πόλης κατά τη διάρκεια των Αγώνων.

Όμως, μετά το πέρας των Ολυμπιακών Αγώνων, το κρίσιμο πρόβλημα αφορά στην εκμετάλλευση και αξιοποίηση όλων των υποδομών και των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων με κύριο μέλημα την επιτυχημένη βιώσιμη ανάπτυξη.

Μέχρι σήμερα, δεν ήταν δυνατή η πολιτική των «μεικτών» χρήσεων παρά τις προσπάθειες των προηγούμενων κυβερνήσεων για θεσμική κατοχύρωσή τους στη μεταολυμπιακή περίοδο. Πλήθος εγκαταστάσεων είχαν σχεδιαστεί να έχουν ταυτόσημες χρήσεις (αθλητική, συνεδριακή, τουριστική), δημιουργώντας έτσι υπερπροσφορά ανταγωνιστικών εγκαταστάσεων, ενώ από την άλλη πλευρά χρήσεις απαραίτητες για το Λεκανοπέδιο (θεματικά πάρκα, χώροι συνάθροισης κοινού) είτε δεν είχαν επιλεγεί είτε είχαν

επιλεγεί γενικά για όλες τις εγκαταστάσεις χωρίς καμία μελέτη προσαρμογής για καθεμία ξεχωριστά.

Ωστόσο, τόσο με τη θέσπιση του Ν.3342/2005 για τη «Βιώσιμη ανάπτυξη και αξιοποίηση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων, αδειοδότηση, χρήσεις, λειτουργίες τους. Διάρθρωση, οργάνωση και λειτουργία Γενικής Γραμματείας Ολυμπιακής Αξιοποίησης» όσο και με τις συνεχείς προσπάθειες για τη δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου στην περιοχή του Ελληνικού, διαπιστώνεται η ανάγκη και η θέληση για την ορθολογική αξιοποίηση και εκμετάλλευση της υλικής κληρονομιάς που κληροδότησαν οι Ολυμπιακοί Αγώνες τη χώρα μας με γνώμονα το τρίπτυχο «ανάπτυξη, θέσεις εργασίας, ποιότητα ζωής».

Όπως προκύπτει από την παρούσα διπλωματική διατριβή, η αναπτυξιακή πολιτική για περισσότερες θέσεις εργασίας, η αύξηση του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος, η πραγματική σύγκλιση με τις προηγμένες οικονομίες των εταίρων μας αποτελεί σημαντικό άξονα πάνω στο οποίο θα κινηθεί η μεταολυμπιακή αξιοποίηση του Ελληνικού και του Αγίου Κοσμά.

Ο πολιτισμός κερδίζει χώρους, που παρέχουν δυνατότητες νέων δράσεων, συμβάλλοντας έτσι καθοριστικά στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών και της περιοχής και των επισκεπτών της. Η ποιότητα ζωής περιλαμβάνει αυτονόητα και το περιβάλλον, το οποίο με αφορμή τη διαχείριση και αξιοποίηση των εγκαταστάσεων, προστατεύεται, αναβαθμίζεται και καθίσταται φιλικότερο προς τον πολίτη.

Τα κέρδη από τις εμπορικές χρήσεις και την ελάχιστη αύξηση της οικοδομησιμότητας δημιουργούν σοβαρό αντισταθμιστικό κοινωνικό όφελος, αφού διαφυλάσσεται ο δημόσιος χαρακτήρας των εγκαταστάσεων του Ελληνικού και του Αγίου Κοσμά, δημιουργούνται προσβάσεις στις εγκαταστάσεις για τους πολίτες, οι οποίοι ψυχαγωγούνται, αθλούνται, εργάζονται και εν γένει κινούνται σε αυτές, ενώ συντηρείται ο περιβάλλον χώρος ως χώρος πρασίνου και αναψυχής. Συνεπώς, το ισοζύγιο για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής είναι θετικό, ακόμα και αν κάποιος υιοθετούσε τη λανθασμένη αντίληψη, ότι η ανάπτυξη αντιστρατεύεται την ποιότητα ζωής.

Για την επιτυχία της βιώσιμης μεταολυμπιακής αξιοποίησης του Ελληνικού και του Αγίου Κοσμά προσδοκάται η συνεισφορά του συνόλου της ελληνικής κοινωνίας, ώστε ένα από τα βασικά κέρδη των Αγώνων, η ενότητα της προσπάθειας και των στόχων, να αποτελέσει το υπόβαθρο μία ακόμα επιτυχία.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ

📖 ΑΣΠΑ (Αστικές Περιβαλλοντικές Αναπλάσεις Α.Ε., «Πρόταση Δήμου Ελληνικού για Μητροπολιτικό πάρκο», Απρίλιος 2001

📖 Αραβαντινός Α., «Πολεοδομικός σχεδιασμός: για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου», Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα, 1997

📖 Βασενχόβεν και άλλοι, « Ανάπτυξη του χώρου του Αεροδρομίου του Ελληνικού», Ερευνητικό Πρόγραμμα Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου (για τον Ο.Ρ.Σ.Α.) α) Έκθεση Α΄ Φάσης (Μάρτης 1996/0, β) Συμπληρωματική έκθεση Α΄ Φάσης (Ιούνιος 1996) γ) Περίληψη Έκθεσης Α΄ Φάσης (Σεπτέμβριος 1996)

📖 Βασενχόβεν, « Οι ολυμπιακές εγκαταστάσεις και "η επόμενη μέρα" του Ελληνικού», Περιοδικό ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ (Σύλλογος Αρχιτεκτόνων Διπλωματούχων Ανώτατων Σχολών Πανελλήνιας Ένωσης Αρχιτεκτόνων), τεύχος 28 - περίοδος Β, Ιούλιος - Αύγουστος 2001

- 📖 ΒΠΠΕΤΒΑ, « Αξιοποίηση του χώρου του Αεροδρομίου του Ελληνικού ως μητροπολιτικής ζώνης πρασίνου», Προκαταρκτική έκθεση τεκμηρίωσης των θέσεων του Νομαρχιακού Συμβουλίου Αθηνών, Δεκ. 1997
- 📖 Ελευθεροτυπία, «Ελληνικό πάρκο... κτιρίων», 10-04-06
- 📖 Ελευθεροτυπία, «Από το 2007 η αξιοποίηση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων», 10-05-06
- 📖 Ενημερωτικό Δελτίο Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας, «Ολυμπιακοί Αγώνες και πόλη "η επόμενη μέρα"» Αθήνα, 6 Απριλίου 1998
- 📖 Ζανιάς Γ.Π., «Η αξιοποίηση της ολυμπιακής κληρονομιάς», Το Βήμα, 29-08-2004
- 📖 Ιατρίδου Μ., «Παράκτια ζώνη αεροδρομίου Ελληνικού», Περιοδικό ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ, τεύχος 28 - περίοδος Β, Ιούλιος - Αύγουστος 2001
- 📖 Καζαντζόγλου Γ., «Η περιβαλλοντική στρατηγική για τα ολυμπιακά έργα », εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα - Κομοτηνή, 2002
- 📖 Καλλία- Αντωνίου Α., «Βιώσιμη ανάπτυξη και προστασία του περιβάλλοντος - Νομοθεσία ελληνική και κοινοτική έτη 1995-1996», Εκδόσεις Σάκκουλα, 1997
- 📖 Καλούση Π., «Αειφορική ανάπτυξη των πόλεων», Αθήνα 2001
- 📖 Καρτάλης Κ., «Μεταολυμπιακή αξιοποίηση ολυμπιακών έργων και υποδομών», Υπουργείο Πολιτισμού
- 📖 Καρτάλης Κ., «Οι τέσσερις αλήθειες για την ολυμπιακή προίκα», Το Βήμα, 24/04/2005
- 📖 Καρτάλης Κ., «Συγχαρητήρια, το σχέδιο πέτυχε!», Ελευθεροτυπία, 24/04/2005

📖 Κουμουνδούρος Π.Κ., « Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού: "Κουβάς κερδοσκοπικών κέντρων ή πάρκο Πρασίνου και Πολιτισμού», Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ - ΠΕΑ (Σύλλογος Αρχιτεκτόνων Διπλωματούχων Ανώτατων Σχολών Πανελλήνιας Ένωσης Αρχιτεκτόνων), Ιούλιος - Αύγουστος 2001

📖 Κρουστάλλη Δ., «Τι θα γίνουν οι ολυμπιακές εγκαταστάσεις», Το Βήμα, 19-09-04

📖 Κρουστάλλη Δ., «Άξιζαν τον κόπο οι Ολυμπιακοί Αγώνες», Το Βήμα, 21-11-04

📖 Κτένας Σπ., «Σύγκρουση γιγάντων για τα ολυμπιακά φιλέτα: 65 εταιρείες με 28 σχήματα στο ξεκίνημα της διεκδίκησης - 10 εταιρείες έχουν ήδη βγει εκτός μάχης - Ποια ακίνητα είναι στα αζήτητα», Το Βήμα, 22-02-06

📖 Κωστή Χρ, «Το Αεροδρόμιο Ελληνικού ως μητροπολιτικό πάρκο πρασίνου, αναψυχής και πολιτισμού», ΤΕΕ Τεύχος 2018, 14-09-98

📖 Λαμπροπούλου - Ράπτη Ε., «Αεροδρόμιο Ελληνικού (Χασάνι)», επιστολές, Καθημερινή 04-04-02

📖 Λιάλιος Γ., «Για πάρκο άκουμε και πάρκο δεν βλέπουμε. Πέντε χρόνια μετά, οι εξαγγελίες για το Ελληνικό παραμένουν "στα χαρτιά" », Καθημερινή, 01-04-06

📖 Λιάσκος Αν., «Η Μεταολυμπιακή στρατηγική μας», Travel Daily News, 18 Οκτωβρίου 2004.

📖 Μπίθας Κ., «Βιώσιμες πόλεις: θεωρία - πολιτική» ,μετάφραση - επιμέλεια, Αθήνα Τυπωθήτο Δαρδανός Γ., Αθήνα 2001

📖 Μπίθας Κ., «Οικονομική θεώρηση περιβαλλοντικής προστασίας» , Τυπωθήτο Δαρδανός Γ., Αθήνα 2003

📖 Ν Νταλιάνη Μ., «Μπορούν να αξιοποιηθούν τα περισσότερα έργα μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες σύμφωνα με μελέτη του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών - Ποια είναι τα "φιλέτα"», Τα Νέα, 01-11-03

📖 Νταλιάνη, «Επιχείρηση "η Αθήνα του αύριο" με 290.000 δέντρα και όμορφα κτίρια», Νέα, 23-05-01

📖 Ντάνου Μ., «Ένα υπέροχο πάρκο στα χαρτιά όμως », Καθημερινή 10-06-01

📖 ΟΙΚΟ.Δ.Ε., «Στο Ελληνικό: Το μεγαλύτερο Πάρκο της Ευρώπης - Το συντομότερο Ανέκδοτο», Δ.Τ., 17-02-01

📖 ΟΙΚΟ.Δ.Ε., « Το Αεροδρόμιο του Ελληνικού κλείνει για αεροπλάνα, αλλά ανοίγει για μπετόν και Ολυμπιακές αρπακτές», Δ.Τ., 28-03-01

📖 ΟΙΚΟ.Δ.Ε., «Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού και η Μελέτη των 4 Δημάρχων», Δ.Τ. 25-06-03

📖 Ολυμπιακά Ακίνητα Α.Ε. «Στοιχεία Δόμησης – Τεχνικά Χαρακτηριστικά των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων

📖 Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, «Ανάπτυξη χώρου αεροδρομίου»

📖 Παπαγεωργίου Ν., « Εντυπωσιακό το σάλαμ των εσόδων», Εξπρές, Αθήνα, 2002

📖 Παπακωνσταντίνου Έλλη, «Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις στο Ελληνικό», Αθήνα 2004, Νοέμβριος 2001

📖 Πετροπούλου Σ. «Μια πραγματική γιορτή », Αθλητική Φωνή, 16-07-01

📖 Προβόπουλος Γ.Α., «Ελπίζουμε σε βελτίωση της οικονομίας», ΤοΒήμα, 02/01/2005

α) Ρεπορτάζ, «Τραμ ως το Ελληνικό (πριν από τους Ολυμπιακούς Αγώνες) και επέκταση του μετρό(μετά το 2004) », Βήμα, 22-03-01, β) Ειδική Έκδοση (ένθετο), « Τα ακίνητα του 2004 και τα μυστικά τους» Βήμα, 10-06-01

ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ (Σύλλογος Αρχιτεκτόνων Διπλωματούχων Ανώτατων Σχολών Πανελλήνιας Ένωσης Αρχιτεκτόνων), « Αφιέρωμα Ελληνικό», Περιοδικό ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ, Ιούλιος - Αύγουστος 2001

ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ, «Δήμοι Αλίμου, Αργυρούπολης, Γλυφάδας, Ελληνικού», Περιοδικό ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ, Ιούλιος - Αύγουστος 2001

Σαρήγιαννης Γ.Μ., «Μια περίπτωση που "βωβαίνει" », Ριζοσπάστης, 08-07-1998

Σαρήγιαννης Γ.Μ., «Η εξέλιξη των επίσημων θέσεων του δημοσίου σχετικά με την χρήση του Αεροδρομίου του Ελληνικού», Περιοδικό ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ, τεύχος 28 - περίοδος Β, Ιούλιος - Αύγουστος 2001

Σκουρής Β., «Μεταολυμπιακό έγλημα», Έθνος, 20-04-05

Σκουρής Β., «Τα σχέδια για τρεις εγκαταστάσεις», Έθνος, 20-08-05

ΤΕΔΚΝΑ, Βιώσιμη ανάπτυξη και κοινωνική αξιοποίηση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων, αδειοδότηση, χρήσεις, λειτουργίες τους – διάρθρωση, οργάνωση και λειτουργία γενικής γραμματείας ολυμπιακής αξιοποίησης, Θέματα ΔΣ και αποφάσεις, Αθήνα 20 Απριλίου 2005

Φ.Ε.Κ., Τεύχος Τέταρτο, Αριθμός Φύλλου 1018, Αθήνα, 4 Δεκεμβρίου 2001

Φ.Ε.Κ., Τεύχος Πρώτο, Αριθμός Φύλλου 131, Αθήνα, 6 Ιουνίου 2005

Χαραλαμπίδου Β., « Ζητείται λύση για το πάρκο στο Ελληνικό», Το Βήμα, 06-06-04

📖 Χριστοφιλόπουλος Δ.Γ., «Πολιτιστικό περιβάλλον - χωρικός σχεδιασμός και βιώσιμη ανάπτυξη : διαμόρφωση πολιτιστικού (ανθρωπογενούς) περιβάλλοντος μέσω χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού : η πόλη του 21ου αιώνα», Σάκκουλας, Αθήνα 2002

ΕΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

📖 Faucheux S. and O'Connor M., "Valuation for sustainable development : methods and policy indicators", U.K. : Edward Elgar, c1998 .

📖 International ideas Competition for the Hellenikon Metropolitan Park and Urban Development, 2001

📖 Sidiropoulos Elias, Pyriotis Lambros, Bithas Kostas, "Energy policy in modern Greece", Athens: Panteion University of Social and Political Sciences, 1998

📖 Wahab S. and Pigram J., "Tourism, development and growth : the challenge of sustainability", London : Routledge, 1997, 2000

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ INTERNET - ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΟΙ ΤΟΠΟΙ

- www.minenv.gr
- www.olympicproperties.gr
- www.sport.gr
- www.tee.gr
- www.ethnos.gr
- www.naftemporiki.gr
- www.tovima.gr
- www.enet.gr
- www.tanea.gr

- www.ypodomi.gr
- www.culture.gr
- www.dimosellinikou.gr
- www.barcelona2004.org
- www.olympic.org
- www.mediainfo2004.gr
- www.nomosphysics.org.gr

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ