



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

**ΔΙΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ-ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
(Δ.Π.Μ.Σ.) «ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ»**

**«Ζητήματα και Διλήμματα Πολιτικής,
για την Αξιοποίηση του πρώην
Αερολιμένα Ελληνικού»**

**Ανδρέας Ποτουρίδης
Μηχανικός Χωροταξίας, Πολεοδομίας
Και Περιφερειακής Ανάπτυξης**

Διπλωματική Εργασία

**Περιβάλλον
και
Ανάπτυξη**

**Τριμελής Επιτροπή:
Ίων Σαγιάς, Επ. Καθηγητής ΕΜΠ
Κωνσταντίνος Κουτσόπουλος, Καθηγητής ΕΜΠ
Δημήτριος Δαμίγος, Επ. Καθηγητής ΕΜΠ**

Αθήνα, Νοέμβριος 2011

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΒΙΩΤΗ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ	
2.1. Η έννοια της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης και η Ευρωπαϊκή Πολιτική	5
2.2. Από την βιώσιμη ανάπτυξη στην αξιοβιώτη ανάπτυξη	8
2.3. Αξιοβιώτη Αστική Ανάπτυξη	11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑ: ΑΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΠΡΩΗΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ	12
3.1. Εισαγωγή.....	12
3.2. Μεγάλη Βρετανία.....	13
3.3. Γερμανία.....	16
3.4. Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής	20
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	22
4.1. Ο χώρος του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού.....	22
4.1.1. Η θέση και η σημασία του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού	22
4.1.2. Η Δομή του Χώρου	23
4.1.3. Το Κτιριακό Απόθεμα.....	25
4.1.4. Χρήσεις Γης – Ιδιοκτησιακό Καθεστώς	30
4.2. Η ευρύτερη περιοχή	35
4.2.1. Γενικά Χαρακτηριστικά	35
4.2.2. Πληθυσμιακά Χαρακτηριστικά	37
4.2.3. Οικονομικά Χαρακτηριστικά	39
4.2.4. Χρήσεις Γης	41

4.2.5. Προσβασιμότητα	44
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	46
5.1. Πλεονεκτήματα	47
5.2. Μειονεκτήματα	50
5.3. Ευκαιρίες	52
5.4. Απειλές	53
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΕΠΙΣΗΜΩΝ ΘΕΣΕΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	56
6.1. Εισαγωγή.....	56
6.2. Η περίοδος μέχρι το 1990	56
6.3. Η περίοδος 1990-2000	57
6.4. Η περίοδος 2000-2004	66
6.5. Η περίοδος από το 2004 και μετά.....	68
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΤΟΥ ΠΡΩΗΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	75
7.1. Στρατηγική Αξιοποίησης.....	75
7.2. Δομή του χώρου και το κτιριακό απόθεμα	76
7.3. Χρήσεις Γης.....	79
7.4. Χρηματοδοτικό πλαίσιο	82
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	85
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	86
ΠΗΓΕΣ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟΥ	91

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα εργασία αποτελεί μια προσπάθεια για την εξέταση των ζητημάτων και διλλημάτων στρατηγικής για την αξιοποίηση του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού. Σκοπός της εργασίας είναι μέσα από την εξέταση της θεωρίας, της διεθνούς εμπειρίας, της υφιστάμενης κατάστασης και των μέχρι σήμερα προτάσεων που έχουν αναπτυχθεί, η διατύπωση μιας πρότασης στρατηγικής για την αξιοποίηση του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης ανάπτυξης.

Οι παρεμβάσεις αξιοποίησης του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού θα πρέπει να ενταχθούν στο πλαίσιο αξιοποίησης αστικής γης καθώς και στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης ή αξιοβίωτης αστικής ανάπτυξης.

Μεθοδολογικά, η εργασία περιλαμβάνει τρία τμήματα:

- το θεωρητικό πλαίσιο: στο πρώτο τμήμα που απαρτίζεται από τα κεφάλαια 2 και 3, αναπτύσσεται το θεωρητικό πλαίσιο της εργασίας. Αρχικά στο τμήμα αυτό εξετάζονται και αναλύονται θεωρητικές έννοιες στις οποίες στηρίζεται και τεκμηριώνει την όλη εργασία. Τέτοιες έννοιες είναι η βιώσιμη ή αειφόρος αστική ανάπτυξης και η αξιοβίωτη ή ολοκληρωμένη αστική ανάπτυξη.
- την ανάλυση: στο δεύτερο τμήμα που απαρτίζεται από τα κεφάλαια 4, 5 και 6, αναλύεται η υφιστάμενη κατάσταση στο χώρο του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού, στην ευρύτερη περιοχή και τέλος εξετάζονται οι προτάσεις – ιδέες που έχουν αναπτυχθεί κατά καιρούς, τόσο επίσημα από δημόσιους φορείς, όσο και ανεπίσημα από ιδιωτικούς φορείς.
- την πρόταση: στο τρίτο τμήμα που απαρτίζεται από τα κεφάλαια 7 και 8, διατυπώνεται μια πρόταση για την αξιοποίηση του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης αστικής ανάπτυξης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΒΙΩΤΗ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

2.1. Η έννοια της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης και η Ευρωπαϊκή Πολιτική

Ο όρος βιώσιμη ή αιεφόρος ανάπτυξη έχει πλέον μια ιστορία δύο και πλέον δεκαετιών. Εμφανίστηκε ως επιστημονικός όρος, για πρώτη φορά επίσημα, μέσα στην έκθεση της επιτροπής Brundtland στον ΟΗΕ το 1987. Στην έκθεση αυτή δόθηκε ο ορισμός της έννοιας βιώσιμης ή αιεφόρου ανάπτυξης ως εξής: *«ικανοποιεί τις ανάγκες του παρόντος χωρίς να διακυβεύεται η ικανότητα των μελλοντικών γενεών να καλύψουν τις δικές τους ανάγκες»* (Brundtland Report, 1987).

Από την πρώτη εμφάνιση του όρου μέχρι σήμερα έχουν πραγματοποιηθεί πολλές διεθνείς διασκέψεις με θέμα τη βιώσιμη ή αιεφόρο ανάπτυξη. Έτσι, η έννοια αυτή έχει εξελιχθεί και έχει προσαρμοστεί στις εξελίξεις, χωρίς όμως να μεταβληθεί το γενικό πλαίσιο που έχει προσδιοριστεί στον αρχικό ορισμό.

Οι πόλεις αποτελούν ένα από τα αναγκαιότερα πεδία εφαρμογής της βιώσιμης ή αιεφόρου ανάπτυξης, καθώς συμβάλουν καθοριστικά στη δημιουργία των περιβαλλοντικών προβλημάτων (ατμοσφαιρική ρύπανση, κατασπατάληση των φυσικών πόρων κ.λπ.).

Εκτός όμως από τη συμβολή των πόλεων στην υποβάθμιση του περιβάλλοντος, υπάρχει και η αντίστροφη σχέση, όπου το περιβάλλον καθορίζει ως ένα βαθμό την ανάπτυξη των πόλεων και την ποιότητα ζωής σε αυτές. Το φαινόμενο αυτό συμβαίνει καθώς οι αστικές περιοχές είναι αυτές που αντιμετωπίζουν τα σοβαρότερα, ποιοτικά και ποσοτικά, περιβαλλοντικά προβλήματα, τα οποία δημιουργούν τις περισσότερες φορές οι ίδιες. Συνεπώς η σχέση μεταξύ του περιβάλλοντος και της αστικής ανάπτυξης είναι αμφίδρομη.

Όμως πέρα από την καθοριστική συμβολή τους στη μεγέθυνση των περιβαλλοντικών προβλημάτων, οι πόλεις και εν γένει οι αστικές περιοχές είναι ο χώρος στον οποίο αναπτύσσονται και εξελίσσονται οι

ανθρώπινες κοινωνίες αποτελώντας τον αναπτυξιακό μοχλό του πλανήτη. Έτσι καθώς οι τρεις συνιστώσες της βιώσιμης ανάπτυξης είναι η κοινωνική συνοχή, η οικονομική ευημερία και η προστασία του περιβάλλοντος, οι πόλεις είναι αυτές οι οποίες διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στην επίτευξη των στόχων της βιώσιμης ανάπτυξης. Αυτό αποτελεί κοινή πεποίθηση όλων των φορέων άσκησης πολιτικής τόσο σε παγκόσμιο, όσο και σε ευρωπαϊκό ή σε εθνικό επίπεδο.

Σήμερα στην Ευρώπη πολλά και ουσιαστικά προβλήματα σε κοινωνικό, οικονομικό αλλά και περιβαλλοντικό επίπεδο εμφανίζονται κυρίως στις πόλεις και γενικότερα στις αστικές περιοχές.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελεί την πλέον αστικοποιημένη περιοχή του πλανήτη, καθώς 4 στους 5 ευρωπαίους πολίτες ζουν και δραστηριοποιούνται στις πόλεις. Επιπλέον το 20% περίπου του πληθυσμού της Ε.Ε. ζει σε μεγάλα μητροπολιτικά κέντρα άνω των 250.000 κατοίκων, ένα άλλο 20% ζει σε πόλεις μεσαίου μεγέθους 50.000 έως 250.000 κατοίκων και το 40% του πληθυσμού ζει σε μικρότερα αστικά κέντρα με 10.000 έως 50.000 κατοίκους. Για όλους αυτούς τους λόγους λοιπόν η Ε.Ε., αντιλαμβανόμενη τη σημασία των πόλεων, προσάρμοσε την κοινοτική πολιτική στην κατεύθυνση της βιώσιμης ανάπτυξης, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση σε θέματα διαχείρισης και οργάνωσης του αστικού χώρου και της αστικής ανάπτυξης.

Πιο συγκεκριμένα, το πρώτο βήμα προς αυτή την κατεύθυνση έγινε το 1990, με την έκδοση της Πράσινης Βίβλου για το Αστικό Περιβάλλον, όπου αναλύονταν τα αστικά περιβαλλοντικά προβλήματα και πραγματοποιούνταν εκτίμηση της εξέλιξής τους και των επιπτώσεών τους στο μέλλον προτείνοντας μία ολοκληρωμένη προσέγγιση των αστικών προβλημάτων και υιοθέτηση δράσεων πολιτικής σε ευρωπαϊκό επίπεδο, τονίζοντας τη σημασία συνέργειας και ολοκλήρωσης των διαφόρων πολιτικών.

Σε συνέχεια αυτού του πρώτου βήματος η Ε.Ε. πραγματοποίησε και άλλα σημαντικά βήματα πολιτικής για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη. Ένα από τα σημαντικότερα βήματα ήταν και η έκδοση του «Πλαισίου Δράσης για την αειφόρο αστική ανάπτυξη», το 1998. Το πλαίσιο είχε ως κύριο σκοπό του να συμβάλει στην αύξηση της αποτελεσματικότητας των πολιτικών της ΕΕ, οι οποίες προβλέπονται από τη Συνθήκη της Λισσαβόνας, σε θέματα του αστικού χώρου και τη διευκόλυνση, μέσω αυτών, της ολοκληρωμένης αστικής ανάπτυξης. Στο Πλαίσιο δράσης αυτό δίνονταν έμφαση σε τέσσερις προτεραιότητες για την αστική ανάπτυξη, που είναι (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1998):

- η ενδυνάμωση της οικονομικής ευημερίας και της απασχόλησης σε μικρά και μεγάλα αστικά κέντρα,
- η προώθηση της ισότητας, της κοινωνικής ένταξης και της αναζωογόνησης των υποβαθμισμένων αστικών ζωνών,
- η προστασία και βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος: τοπική και παγκόσμια αειφορία, και
- η συμβολή στην καλή διακυβέρνηση των αστικών περιοχών και στην ενίσχυση του τοπικού δυναμικού.

Επίσης πολύ σημαντικό βήμα ήταν η έκδοση το 2004, από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή της προσωρινής ανακοίνωσης «Σχετικά με μια θεματική στρατηγική για το αστικό περιβάλλον». Σκοπός της ανακοίνωσης αυτής ήταν η βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος, ώστε να καταστούν οι πόλεις πιο ελκυστικοί και υγιεινοί τόποι διαβίωσης, εργασίας και επένδυσης και να μειωθούν οι δυσμενείς περιβαλλοντικές επιπτώσεις των πολεοδομικών συγκροτημάτων.

Στη συνέχεια και ειδικότερα το 2006, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Κοινοτήτων εξέδωσε την τελική ανακοίνωση προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με «Μια θεματική στρατηγική για το αστικό περιβάλλον». Στη στρατηγική αυτή προτείνονται συγκεκριμένα μέτρα που θα συμβάλουν στην εφαρμογή των πολιτικών και της νομοθεσίας για το

περιβάλλον, καθώς και στην ολοκληρωμένη διαχείριση του αστικού χώρου(Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2004).

Τέλος το 2006 υπογράφηκε από τα κράτη μέλη ο Χάρτης της Λειψίας, στον οποίο τονίζεται η σημασία των πόλεων στη διαμόρφωση των ευρωπαϊκών πολιτικών, δεσμεύοντας τους υπουργούς να θέσουν προς συζήτηση στη χώρα τους θέματα που αφορούν τον τρόπο ένταξης της αστικής διάστασης στα διάφορα επίπεδα πολιτικής και προτρέπει στην εφαρμογή μιας ολοκληρωμένης πολιτικής αστικής ανάπτυξης (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2005).

2.2. Από τη βιώσιμη ανάπτυξη στην αξιοβίωτη ανάπτυξη

Παράλληλα με την ανάπτυξη της έννοιας της βιώσιμης ανάπτυξης έχει αναπτυχθεί και μια τάση αμφισβήτησης αυτής. Στο πλαίσιο της τάσης αυτής τίθενται κάποια βασικά ερωτήματα για τη βιώσιμη ανάπτυξη, τόσο σε θεωρητικό, όσο και σε πρακτικό επίπεδο, που αφορούν τους επιστήμονες που ασχολούνται με την ανάπτυξη, αλλά και αυτούς που διαμορφώνουν τις πολιτικές. Τα κυριότερα από αυτά τα ερωτήματα είναι (Ρόκος, 2003):

- Η «βιώσιμη ανάπτυξη», θα αφορά όλους τους ανθρώπους σε κάθε χώρα και κάθε περιφέρειά της και όλες τις ανάγκες τους;
- Ποιες άραγε είναι οι ανάγκες αυτές; Ποιων; Ποιοι τις καθορίζουν;
- Με βάση ποια κριτήρια και πώς; Είναι οι ίδιες για κάθε γωνιά του πλανήτη και για κάθε πολιτισμό;
- Για τις «αναπτυγμένες» δυτικές καπιταλιστικές χώρες και για όλες τις περιφέρειες και τις κατηγορίες πληθυσμού τους;
- Για τις αναδυόμενες οικονομίες της ανατολής;
- Για τις κατεστραμμένες πρώην κομμουνιστικές και νυν χυδαία αγοραίες καπιταλιστικές οικονομίες;

- Για τις οικονομίες των «αναπτυσσομένων» χωρών του τρίτου κόσμου;
- Και ποιες είναι οι ιεραρχήσεις προτεραιοτήτων ικανοποίησής τους στο χώρο και στο χρόνο;
- Ποιος μπορεί να καθορίσει τις μελλοντικές ανάγκες των επομένων γενεών; Και πώς;

Μέσα λοιπόν από αυτή την τάση αμφισβήτησης της βιώσιμης ανάπτυξης αναδείχθηκε ένα άλλο πρότυπο ανάπτυξης, η αξιοβίωτη ή ολοκληρωμένη ανάπτυξη. Η έννοια αυτή έχει τεκμηριωθεί διεπιστημονικά και ορίζεται ως: «η ταυτόχρονα στο χώρο και στο χρόνο κατάλληλη οικονομική, κοινωνική, πολιτική, πολιτισμική και τεχνική/τεχνολογική ανάπτυξη, η οποία θα πρέπει να τελείται πάντα σε διαλεκτική αρμονία και με σεβασμό στον άνθρωπο και το φυσικό και πολιτισμικό του περιβάλλον, μέσα στο οποίο αυτός εντάσσεται ειρηνικά και δημιουργικά, ως οργανικό και αναπόσπαστο μέρος του και όχι ως κυρίαρχος, ιδιοκτήτης ή εκμεταλλευτής του» (Ρόκος, 2000, 2003, 2004, 2005, 2007).

Η φιλοσοφία και το περιεχόμενο της αξιοβίωτης ή ολοκληρωμένης ανάπτυξης υποστηρίζει την ολιστική διεπιστημονική μεθοδολογία. Έτσι για την ανάπτυξη μιας περιοχής, σύμφωνα με την έννοια της αξιοβίωτης ή ολοκληρωμένης ανάπτυξης ακολουθεί τα παρακάτω βήματα (Ρόκος, 2007):

- Διεπιστημονική και ολιστική τεκμηρίωση, διαβούλευση, συμφωνία και αποδοχή από τους φορείς των πρωτοβουλιών ανάπτυξης, της Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης και των αρχών, των αξιών, των στόχων, των δράσεων και των ευεργημάτων της, ως βέλτιστης επιλογής.
- Διεξαγωγή των απαραίτητων ερευνών και μελετών Ολοκληρωμένων Αποδόσεων της φυσικής και της κοινωνικοοικονομικής πραγματικότητας της περιοχής/περιφέρειας (αλλά και των πολυδιάστατων σχέσεων, αλληλεξαρτήσεων και

αλληλεπιδράσεών τους) και συστηματική παρακολούθηση των τάσεων μεταβολών τους δια μέσου του χρόνου.

- Ανάλυση των στοιχείων τα οποία συγκροτούν τη δυναμική της φυσικής και της κοινωνικοοικονομικής της πραγματικότητας, (ιστορικών, στατιστικών, βιβλιογραφικών, κλιματολογικών, απαντήσεων ειδικών ερωτηματολογίων, μαρτυριών, απόψεων και προτάσεων των κατοίκων και των φορέων της περιοχής, φωτοερμηνείας και ψηφιακών τηλεπισκοπικών επεξεργασιών, ειδικών ερευνών και μελετών κ.λπ.).
- Διατύπωση και τεκμηρίωση εναλλακτικών αναπτυξιακών σεναρίων Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης της περιοχής/περιφέρειας.
- Διερεύνηση των προβλημάτων, των δυνατοτήτων υλοποίησης και των αντικειμενικών περιορισμών κάθε σεναρίου.
- Προεκτίμηση και αξιολόγηση του ισοζυγίου των θετικών και αρνητικών στοιχείων του κάθε σεναρίου και επιλογή του βέλτιστου για την Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη της περιοχής/περιφέρειας.
- Εφαρμογή του βέλτιστου σεναρίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης της περιοχής/περιφέρειας, συνεχής παρακολούθηση, συνεχείς έλεγχοι και ανάδραση.

Σύμφωνα λοιπόν με τα αιτήματα της ολοκληρωμένης ανάπτυξης η ανάπτυξη, είτε θα είναι ταυτόχρονα οικονομική, κοινωνική, πολιτική, τεχνολογική και πολιτισμική, σε διαλεκτική αρμονία και με δημιουργικό σεβασμό πάντα στο συγκεκριμένο κάθε φορά φυσικό και πολιτισμικό περιβάλλον, ή δεν θα υπάρχει καθόλου. Το στοιχείο αυτό ενισχύεται και από τον πολυδιάστατο χαρακτήρα της έννοιας της ανάπτυξης που είναι αποδεκτός από το σύνολο των επιστημονικών κλάδων.

Συνοψίζοντας λοιπόν, η θεωρία της αξιοβίωτης ή ολοκληρωμένης ανάπτυξης δεν είναι ο δρόμος προς τη σωτηρία. Είναι όμως ο δρόμος για έναν καλύτερο κόσμο για το σύνολο των ανθρώπων του πλανήτη,

ανεξαρτήτως τόπου, χρώματος, φυλής, θρησκείας, αντιλήψεων και κοσμοθεωριών.

2.3. Αξιοβίωτη Αστική Ανάπτυξη

Η εφαρμογή των αρχών της αξιοβίωτης ανάπτυξης στις πόλεις αναφέρεται ως αξιοβίωτη αστική ανάπτυξη. Όπως αναφέρθηκε και στην ενότητα της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης, οι πόλεις αποτελούν αναγκαίο πεδίο εφαρμογής και της αξιοβίωτης ανάπτυξης καθώς είναι ο χώρος στον οποίο γεννιούνται και παρουσιάζονται τα περισσότερα οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά προβλήματα.

Συνεπώς η αξιοβίωτη πόλη είναι αυτή στην οποία επιτυγχάνονται ταυτόχρονα, οι προϋποθέσεις που εξασφαλίζουν τη βιωσιμότητα και την αειφορία της πόλης, καθώς και η δημιουργικότητα των πολιτών της. Ειδικότερα ως αξιοβίωτη πόλη μπορεί να χαρακτηριστεί (Τσαντίλης, 2003):

- Πόλη που είναι φιλική στο περιβάλλον: επιδιώκει την πολεοδομική οργάνωσή της, τις ήπιες μετακινήσεις, την ανασυγκρότηση της φύσης στον ιστό της, την ελαχιστοποίηση των αποβλήτων της ατμοσφαιρικής και ηχητικής ρύπανσης, την αισθητική της διαμόρφωση κ.λπ..
- Πόλη που είναι φιλική στον άνθρωπο: επιδιώκει την καλλιέργεια της παιδείας και του πολιτισμού, την αλληλεγγύη και την κοινωνική συνοχή.
- Πόλη με παραγωγική συνοχή: διαθέτει δυνατότητες να καινοτομεί και να εξασφαλίζει απασχόληση.
- Πόλη που προωθεί το διάλογο, τη συμμετοχή των πολιτών της στις τοπικές υποθέσεις: διαμορφώνει ένα πολιτικό πλαίσιο ικανό να εργαστεί για την ευημερία και την ποιότητα ζωής των πολιτών της.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑ: ΑΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΠΡΩΗΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ

3.1. Εισαγωγή

Η διεθνής εμπειρία σε ζητήματα αστικών αναπλάσεων χώρων πρώην αεροδρομίων είναι ιδιαίτερα σημαντική, κυρίως στις χώρες τις Ευρώπης, όπως η Μεγάλη Βρετανία και η Γερμανία αλλά και στις ΗΠΑ.

Ειδικότερα στην Ευρώπη, κατά τη δεκαετία του 1990, οι ανατροπές των καθεστώτων των σοσιαλιστικών κρατών οδήγησαν στην αναδιάρθρωση των στρατιωτικών δυνάμεων του ΝΑΤΟ. Η αναδιάρθρωση αυτή είχε ως αποτέλεσμα το κλείσιμο αρκετών στρατιωτικών αεροδρομίων και γενικότερα στρατιωτικών βάσεων καθώς και την εγκατάσταση άλλων χρήσεων στους χώρους αυτούς. Χαρακτηριστικά παραδείγματα εγκατάλειψης στρατιωτικών βάσεων είναι: οι βάσεις Bentwaters και Woodbridge στην Βρετανία καθώς και η βάση Maurice Rose στη Φρανκφούρτη (Bell, et al., 2001).

Παράλληλα η σημαντική ανάπτυξη που γνώρισαν οι αεροπορικές μεταφορές κατά τις τελευταίες δεκαετίες δημιούργησε σημαντικά προβλήματα στα αεροδρόμια. Έτσι τα πολιτικά αεροδρόμια δεν μπορούσαν να ανταποκριθούν στις αυξημένες ανάγκες, καθώς τα περισσότερα από αυτά είχαν κατασκευαστεί τη δεκαετία του 1930 και του 1940. Το γεγονός αυτό οδήγησε στην εγκατάλειψη των παλαιότερων αεροδρομίων και στην κατασκευή νέων σύγχρονων που να μπορούν να ανταποκριθούν στις σημερινές αυξημένες ανάγκες. Χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιων αεροδρομίων είναι: το Tempelhof του Βερολίνου και το Riem του Μονάχου (ΕΜΠ και ΤΕΔΚΝΑ, 2010).

Γενικότερα επικρατούν δυο τάσεις ως προς την αξιοποίηση τέτοιων ελεύθερων χώρων (αεροδρομίων ή στρατιωτικών βάσεων):

- Αξιοποίηση από ιδιώτες: στις περιπτώσεις αυτές οι χώροι πωλούνται σε ιδιώτες για επενδύσεις και η μοναδική εμπλοκή της

πολιτείας είναι στον καθορισμό των περιβαλλοντικών όρων, των όρων δόμησης αλλά και σε ορισμένες περιπτώσεις των χρήσεων γης. Η τάση αυτή επικρατεί στη Μεγάλη Βρετανία και στις ΗΠΑ.

- Αξιοποίηση από δημόσιους φορείς: στις περιπτώσεις αυτές οι χώροι παραχωρούνται σε φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης, οι οποίοι αποφασίζουν για την αξιοποίησή τους ανάλογα με τις ανάγκες της τοπικής κοινωνίας. Σε πολλές περιπτώσεις, στις οποίες επικράτησε η τάση αυτή, επιλέχθηκε η προσέγγιση της ελάχιστης παρέμβασης και της αποδοχής της φύσης ως δημιουργικού μηχανισμού. Η τάση αυτή επικρατεί στις χώρες της Κεντρικής Ευρώπης, όπως η Γερμανία, η Γαλλία κ.λπ..

3.2. Μεγάλη Βρετανία

Στη Μεγάλη Βρετανία υπάρχουν τρία χαρακτηριστικά παραδείγματα αξιοποίησης και επανάχρησης αεροδρομίων: το Bentwaters, το Woodbridge και το Greenham Common. Τα τρία αυτά αεροδρόμια ήταν στρατιωτικά, αναπλάστηκαν και αξιοποιήθηκαν, φιλοξενώντας σήμερα διαφορετικές χρήσεις.

Πιο συγκεκριμένα τα αεροδρόμια Bentwaters και Woodbridge ήταν δυο στρατιωτικά αεροδρόμια στο Suffolk που βρίσκεται στην ανατολική πλευρά της Μεγάλης Βρετανίας. Τα δυο αυτά αεροδρόμια βρίσκονταν σε κοντινή απόσταση το ένα με το άλλο, είχαν κτιστεί το 1942 και λειτούργησαν μέχρι το 1993.

Όταν διακόπηκε η λειτουργία των αεροδρομίων αυτών, πραγματοποιήθηκε ανάπλαση του χώρου, φιλοξενώντας επιχειρηματικό πάρκο. Τα κτίρια που υπήρχαν στα δυο αεροδρόμια ανακαινίστηκαν, συντηρήθηκαν, και σήμερα χρησιμοποιούνται ως γραφεία και ως αποθήκες από επιχειρήσεις που φιλοξενούνται στο πάρκο. Μάλιστα χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι αξιοποιούνται ακόμα και οι υπόγειες

δεξαμενές καυσίμων των πρώην αεροδρομίων (Bentwaters Parks: www.bentwatersparks.com).



Πηγή: Bentwaters Parks: www.bentwatersparks.com

Χάρτης 3.1. Ο χώρος του αεροδρομίου Bentwaters όπως λειτουργεί σήμερα



Πηγή: Bentwaters Parks: www.bentwatersparks.com

Εικόνα 3.1. Κτίρια του αεροδρομίου Bentwaters που διατίθενται προς ενοικίαση

Παράλληλα ο χώρος χρησιμοποιείται συστηματικά από εταιρείες παραγωγής κινηματογραφικών ταινιών για κινηματογραφικά γυρίσματα. Επίσης από το 2007 έξω από το επιχειρηματικό πάρκο δημιουργήθηκε και λειτουργεί το μουσείο Bentwaters Cold War Museum. Στο μουσείο αυτό εκτίθενται στρατιωτικά αντικείμενα και υλικό από την εποχή λειτουργίας των αεροδρομίων (Bentwaters Cold War Museum: <http://bcwm.org.uk>).

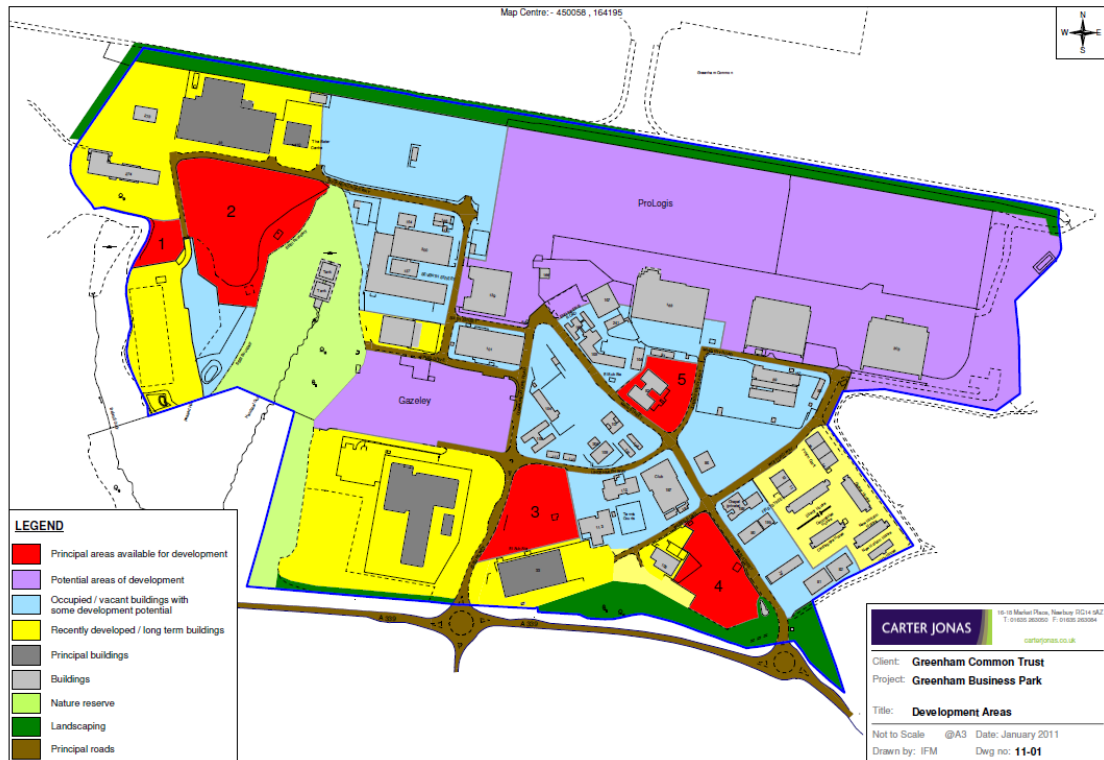
Ένα ακόμα χαρακτηριστικό παράδειγμα ανάπλασης στρατιωτικού αεροδρομίου στη Μεγάλη Βρετανία είναι η περίπτωση του αεροδρομίου Greenham Common. Το αεροδρόμιο δημιουργήθηκε το 1941 και λειτούργησε ως αμερικανική βάση μέχρι και το 1991. Το Greenham Common βρίσκεται σε μια περιοχή 80 περίπου χιλιομέτρων δυτικά του Λονδίνου.

Έξι χρόνια μετά το οριστικό κλείσιμο του αεροδρομίου (1997), ο χώρος έκτασης 300 εκταρίων πουλήθηκε έναντι 7 εκατομμυρίων λιρών στην εταιρεία Greenham Common Trust. Η εταιρία αυτή παραχώρησε τα 240 εκτάρια στην τοπική αυτοδιοίκηση για να αποκατασταθεί το τοπίο και στα υπόλοιπα 60 εκτάρια κατασκεύασε επιχειρηματικό πάρκο. Το επιχειρηματικό αυτό πάρκο φιλοξενεί σήμερα γραφεία, αποθήκες, χώρους διανομής, ελαφρές βιομηχανικές μονάδες, επιχειρηματική θερμοκοιτίδα, καθώς και υπηρεσίες εξυπηρέτησης του συγκροτήματος (Greenham Business Park: www.greenham-business-park.co.uk).



Πηγή: Greenham Business Park: www.greenham-business-park.co.uk

Εικόνα 3.2. Οι κτιριακές εγκαταστάσεις του Greenham Business Park



Πηγή: Greenham Business Park: www.greenham-business-park.co.uk

Χάρτης 3.2. Ο χώρος του αεροδρομίου Greenham Common όπως λειτουργεί σήμερα

Στο χώρο του πρώην αεροδρομίου έχουν διατηρηθεί κάποια στοιχεία, όπως κτίρια αλλά και τμήμα του διαδρόμου προσγείωσης. Παράλληλα έχουν πραγματοποιηθεί εκτεταμένες εργασίες απορρύπανσης του χώρου σε τμήματά του που ήταν περιβαλλοντικά επιβαρυσμένα.

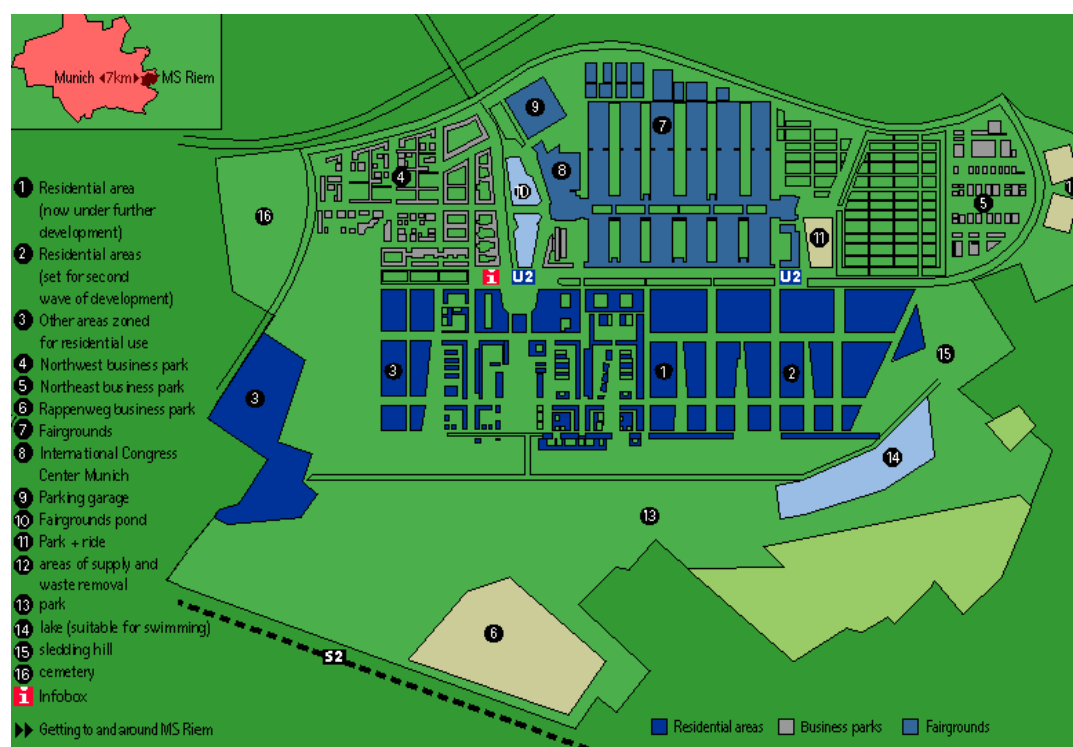
3.3. Γερμανία

Στη Γερμανία υπάρχουν τρία χαρακτηριστικά παραδείγματα αξιοποίησης και επανάχρησης αεροδρομίων: το Riem του Μονάχου, το Tempelhof του Βερολίνου και το Maurice Rose της Φρανκφούρτης.

Ειδικότερα το αεροδρόμιο Riem του Μονάχου κατασκευάστηκε το 1936 και λειτούργησε μέχρι το 1992, οπότε και κατασκευάστηκε το νέο σύγχρονο αεροδρόμιο του Μονάχου. Αρχικά ο χώρος του πρώην αεροδρομίου Riem, αφού παραχωρήθηκε στο Δήμο του Μονάχου, για

μικρό διάστημα, χρησιμοποιήθηκε ως χώρος φιλοξενίας μεγάλων γεγονότων όπως για παράδειγμα συναυλίες.

Στη συνέχεια, το 1996, ο Δήμος του Μονάχου ξεκίνησε ένα από τα μεγαλύτερα έργα αστικού σχεδιασμού, το Messestadt Riem. Το έργο αυτό περιλαμβάνει εκθεσιακό χώρο επιφάνειας 140.000 m², συνεδριακό κέντρο χωρητικότητας 7.000 θέσεων, γραφεία συνολικής επιφάνειας 110.000 m², επιχειρηματικό πάρκο έκτασης 126.000 m², βιοτεχνικό πάρκο έκτασης 86.000 m², 5.000 περίπου κατοικίες και διαμερίσματα σε έκταση 100.000 m², υπηρεσίες και κοινόχρηστες εξυπηρετήσεις, πάρκο περίπου 10.000.000 m² με λίμνη 100.000 m² και νέο σταθμό μετρό (χάρτης 3.3.). Επιπλέον το 2004 κατασκευάστηκε ένα μεγάλο εμπορικό κέντρο που περιλαμβάνει εμπορικά καταστήματα, χώρους διασκέδασης και αναψυχής, ξενοδοχείο κ.λπ. (ΕΜΠ και ΤΕΔΚΝΑ, 2010, Messe Stadt Riem: www.messestadt-riem.com)



Πηγή: Messe Stadt Riem www.messestadt-riem.com

Χάρτης 3.3. Ο χώρος του πρώην αεροδρομίου Riem



Εικόνα 3.3. Οι κτιριακές εγκαταστάσεις του Messestadt Riem

Επίσης μια χαρακτηριστική περίπτωση κλεισίματος αεροδρομίου στη Γερμανία είναι αυτή του Tempelhof στο Βερολίνο. Το αεροδρόμιο Tempelhof κατασκευάστηκε το 1923 και λειτούργησε μέχρι και το 2008, οπότε και κατασκευάστηκε το νέο αεροδρόμιο του Βερολίνου. Το Tempelhof έχει ιστορική σημασία καθώς διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο τόσο κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, όσο και κατά τη διάρκεια του Ψυχρού Πολέμου, αποτελώντας τη μοναδική πύλη εισόδου στο δυτικό Βερολίνο.



Εικόνα 3.4. Το αεροδρόμιο Tempelhof κατά τη περίοδο λειτουργίας του

Για δυο χρόνια από την παύση λειτουργίας του αεροδρομίου, ο χώρος παρέμεινε κλειστός. Κατά τη διάρκεια των δυο αυτών ετών αναπτύχθηκαν διάφορες ιδέες για την αξιοποίησή του, όπως η δημιουργία αστικής περιοχής χωρίς αυτοκίνητο, η δημιουργία τεχνητού βουνού, η δημιουργία πάρκου κ.ά. Μάλιστα το 2009 έγινε προσπάθεια από πολίτες του Βερολίνου να καταληφθεί ο χώρος για να διεκδικηθεί η δημιουργία πάρκου. Μετά από την κίνηση αυτή, το 2010, ο χώρος, χωρίς να υποστεί απολύτως καμία παρέμβαση, άνοιξε τις πύλες του στο κοινό για να μπορεί ο οποιοσδήποτε να κινηθεί μέσα σε αυτό πεζός ή με ποδήλατο (ΕΜΠ και ΤΕΔΚΝΑ, 2010).

Μέχρι και σήμερα δεν έχουν πραγματοποιηθεί συγκεκριμένες παρεμβάσεις στο χώρο του πρώην αεροδρομίου. Όμως ο δήμος έχει καταρτίσει ένα πρόγραμμα παρεμβάσεων 60 εκατομμυρίων ευρώ για την περίοδο 2013-2017, με σκοπό το 2017 στο χώρο να φιλοξενηθεί η Έκθεση Κήπων.

Τέλος το στρατιωτικό αεροδρόμιο Maurice Rose στα περίχωρα της Φρανκφούρτης, σταμάτησε τη λειτουργία του το 1992. Το 2003, ο Δήμος της Φρανκφούρτης, και αφού του παραχωρήθηκε ο χώρος, ξεκίνησε μια ανάπλαση του χώρου με τις ελάχιστες δυνατές επεμβάσεις με σκοπό την ενίσχυση του φυσικού χαρακτήρα της περιοχής. Οι παρεμβάσεις ήταν ήπιες, διήρκησαν μόλις ένα χρόνο και το κόστος τους ανήλθε μόλις σε 99.000 ευρώ (Public Space: www.publicspace.org).

Τα κτίρια του πρώην αεροδρομίου διατηρήθηκαν, όπως και το 1/3 του διαδρόμου προσγείωσης. Τα υλικά που προέκυψαν από την καταστροφή μέρους του διαδρόμου προσγείωσης χρησιμοποιήθηκαν για την επαναδιαμόρφωση του τοπίου. Οι παρεμβάσεις που πραγματοποιήθηκαν περιλάμβαναν φυτεύσεις δέντρων, ενίσχυση της φυσικής χλωρίδα κ.ά. Η ανάπλαση του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Maurice Rose κρίθηκε ως πολύ πετυχημένη και το 2006 βραβεύτηκε με το βραβείο Γερμανικής Αρχιτεκτονικής Τοπίου (ΕΜΠ και ΤΕΔΚΝΑ, 2010).



Πηγή: Public Space: www.publicspace.org

Χάρτης 3.4. Το σχέδιο ανάπλασης του πρώην αεροδρομίου Maurice Rose

3.4. Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής

Στις ΗΠΑ υπάρχει πλούσια εμπειρία στην ανάπλαση και επανάχρηση αεροδρομίων. Όπως προαναφέρθηκε η τάση που κυριαρχεί στις ΗΠΑ σε περιπτώσεις επανάχρησης χώρων πρώην αεροδρομίων, είναι η πώλησή τους σε ιδιώτες επενδυτές. Στις ΗΠΑ υπάρχουν αρκετές περιπτώσεις αεροδρομίων που είτε έκλεισαν, είτε μετεγκαταστάθηκαν σε νέους χώρους και οι χώροι των παλιών αεροδρομίων αξιοποιήθηκαν αλλάζοντας χρήση.

Μια τέτοια περίπτωση είναι και το αεροδρόμιο της αεροπορικής βάσης El Toro στο Irvine της Καλιφόρνια που λειτούργησε από το 1942 μέχρι και το 1999, οπότε και έκλεισε οριστικά. Το αεροδρόμιο κάλυπτε μια περιοχή συνολικής έκτασης 1.870 εκταρίων. Η περιοχή του πρώην αεροδρομίου ήταν πολύ επιβαρυμένη περιβαλλοντικά, έτσι οι τοπικές αρχές το διάστημα 2002-2005, αναγκάστηκαν να προχωρήσουν σε παρεμβάσεις απορρύπανσης. Στη συνέχεια ο χώρος του πρώην αεροδρομίου πωλήθηκε σε ιδιώτες επενδυτές έναντι του ποσού των 650 εκατομμυρίων δολαρίων.

Η συμφωνία πώλησης του χώρου περιλάμβανε την παραχώρηση τμήματος 550 εκταρίων από τους επενδυτές για πάρκο και τη χρηματοδότηση κατά 50% της κατασκευής του. Επίσης το έργο αξιοποίησης του χώρου περιλάμβανε τη δημιουργία 5.000 νέων κατοικιών, χωροθέτηση χρήσεων εμπορίου και αναψυχής, χώρους γραφείων, στέγαση φορέων και υπηρεσιών, χώρους ιατρικής έρευνας, αθλητικούς χώρους καθώς και μια φάρμα μεγάλης έκτασης.



Εικόνα 3.5. Ο χώρος του αεροδρομίου της αεροπορικής βάσης El Toro στο Irvine της Καλιφόρνια, 1993

Το έργο αυτό περιελάμβανε δυο βασικούς άξονες σχεδιασμού, τόσο τη διατήρηση της στρατιωτικής ιστορίας όσο και την ανάδειξη του φυσικού περιβάλλοντος και της αγροτικής κληρονομιάς, δίνοντας έμφαση στην εξοικονόμηση ενέργειας και στις βιοκλιματικές κατασκευές. Έτσι το έργο ξεκίνησε το 2009 και αναμένεται να τελειώσει το 2020 με κόστος 1,2 δις δολάρια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Στην ενότητα αυτή αναλύεται η υφιστάμενη κατάσταση σε δυο επίπεδα, στο επίπεδο του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού αλλά και σε επίπεδο ευρύτερης περιοχής. Αρχικά μελετάται ο χώρος του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού εξετάζοντας τη θέση και τη σημασία του, τη δομή του, το κτιριακό του απόθεμα και τις χρήσεις γης του.

Στη συνέχεια αναλύεται η υφιστάμενη κατάσταση της ευρύτερης περιοχής και ειδικότερα των τριών δήμων Αλίμου, Ελληνικού-Αργυρούπολης και Γλυφάδας.

4.1. Ο χώρος του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού

4.1.1. Η θέση και η σημασία του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού

Η περιοχή του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού μαζί με την πρώην Αμερικανική Βάση και την έκταση της Πολεμικής Αεροπορίας συγκροτούν έναν πολύ σημαντικό ελεύθερο χώρο για την Αττική. Ο ελεύθερος αυτός χώρος βρίσκεται σε ένα κομβικό σημείο καθώς εκτείνεται ανάμεσα στον ορεινό όγκο του Υμηττού και σε ένα μεγάλο τμήμα του Σαρωνικού. Απέχει 12 χιλιόμετρα περίπου από το κέντρο της Αθήνας, 15 χιλιόμετρα από το Σταθμό Λαρίσης και 8 χιλιόμετρα από το Λιμάνι του Πειραιά.

Η εύκολη προσπελασιμότητα από και προς το κέντρο της Αθήνας και του Πειραιά, αλλά και των άλλων περιοχών του Λεκανοπεδίου εξασφαλίζεται από τους οδικούς άξονες που εξυπηρετούν την περιοχή (Λ. Βουλιαγμένης, Λ. Ποσειδώνος, Λ. Αλίμου-Κατεχάκη, Λ. Συγγρού, Λ. Αμφιθέας). Επιπλέον, τα μέσα μαζικής μεταφοράς δίνουν εύκολη πρόσβαση στην περιοχή.

Παράλληλα ο χώρος του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού βρίσκεται στα διοικητικά όρια τριών Καλλικρατικών Δήμων: του Δήμου Αλίμου, του

Δήμου Ελληνικού-Αργυρούπολης και του Δήμου Γλυφάδας. Η συγκεκριμένη περιοχή αποτελεί μια από τις πιο δυναμικές περιοχές της Αττικής, τόσο οικονομικά καθώς συγκεντρώνει σημαντικές δραστηριότητες, όσο και πληθυσμιακά καθώς ο πληθυσμός παρουσιάζει σημαντική αύξηση κατά τις τελευταίες δεκαετίες.

Από όλα τα παραπάνω στοιχεία γίνεται αντιληπτός ο κομβικός ρόλος της περιοχής του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού. Έτσι ο χώρος αυτός είναι χώρος στρατηγικής σημασίας καθώς συγκεντρώνει σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα.

4.1.2. Η Δομή του Χώρου

Μέχρι σήμερα δεν έχει πραγματοποιηθεί λεπτομερής τοπογράφηση της περιοχής και δεν έχει προσδιοριστεί επακριβώς η συνολική έκτασή της. Όμως, σύμφωνα με Ερευνητικό Πρόγραμμα του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου που υλοποιήθηκε το 1996, η έκταση της περιοχής υπολογίζεται σε 5.300 στρέμματα (ΕΜΠ, 1996).

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



Πηγή: ΕΜΠ, 2007

Χάρτης 4.1. Ο χώρος του Πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού

Όλη η περιοχή του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού είναι περιφραγμένη. Η είσοδος στο χώρο γίνεται από οκτώ συνολικά εισόδους, στις οποίες και διακόπτεται η περίφραξη. Επίσης, η πρόσβαση στην παράκτια ζώνη της περιοχής δεν είναι δυνατή καθώς κατά μήκος της Λεωφόρου Ποσειδώνος υπάρχουν περιφράξεις, ενώ παράλληλα στο νότιο τμήμα όπου υπάρχουν οι ολυμπιακές εγκαταστάσεις ιστιοπλοΐας, οι περιφράξεις φτάνουν ως τη θάλασσα αποκλείοντας την πρόσβαση.

Έτσι η μοναδική ελεύθερη πρόσβαση στην παραλία γίνεται από ένα μικρό τμήμα της παραλίας του Δήμου Ελληνικού, όπου το 2007 ο Δήμος αφαίρεσε τις περιφράξεις και δημιούργησε την ελεύθερη δημοτική παραλία.

4.1.3. Το Κτιριακό Απόθεμα

Το κτιριακό απόθεμα της περιοχής του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού είναι ιδιαίτερα σημαντικό καθώς περιλαμβάνει μεγάλο αριθμό κτιρίων που σε πολλές περιπτώσεις είναι αξιόλογα. Η χρονολογία κατασκευής των κτιρίων της περιοχής εμφανίζει μεγάλες διακυμάνσεις καθώς υπάρχουν κτίρια που κατασκευάστηκαν από το 1930 μέχρι και το 2004.

Ακριβής καταγραφή των κτιρίων σήμερα δεν υπάρχει καθώς έχει διαφοροποιηθεί η κατάσταση από την τελευταία λεπτομερή καταγραφή. Σύμφωνα με την καταγραφή του ΕΜΠ, τα κτίρια του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού ανέρχονταν σε 419, εκ των οποίων τα 126 βρίσκονταν στην περιοχή του πρώην Κρατικού Αερολιμένα Αθηνών, τα 137 στην περιοχή της Πολεμικής Αεροπορίας και τα 156 στην περιοχή της πρώην Αμερικανικής Βάσης (ΕΜΠ, 2001).

Τα κτίρια που υπάρχουν στο χώρο του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού είναι κυρίως ισόγεια ή μονώροφα, ενώ κάποια μεγαλύτερα δεν ξεπερνούν τα 12 μέτρα. Παρά το μικρό ύψος των κτιρίων, η κλίμακα κατασκευής τους είναι σχετικά μεγάλη. Έτσι εντοπίζονται κτίρια με μεγάλη κάλυψη όπως τα υπόστεγα των αεροπλάνων, οι ολυμπιακές εγκαταστάσεις, ο Ανατολικός και ο Δυτικό Αερολιμένας (ΕΜΠ και ΤΕΔΚΝΑ, 2010).

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

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

- Τα κτίρια των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων, τα οποία είναι νεόδμητα και κατασκευάστηκαν την περίοδο 2000-2004, από

μπετόν και μέταλλο. Τα κτίρια αυτά κατασκευάστηκαν για να φιλοξενήσουν ολυμπιακά αθλήματα και να χρησιμοποιηθούν ως ολυμπιακά προπονητήρια. Σε αυτή την κατηγορία εκτός από τα νεόδμητα κτίρια, περιλαμβάνονται και ορισμένα παλιότερα, τα οποία αναμορφώθηκαν για να φιλοξενήσουν ολυμπιακά αθλήματα. Τέτοια είναι το παλιό κτίριο της Ολυμπιακής (πρώην Cargo) που φιλοξένησε το Σλάλομ Κανόε-Καγιάκ και τα υπόστεγα αεροσκαφών που αναμορφώθηκαν και φιλοξένησαν τα αθλήματα της ξιφασκίας και της καλαθοσφαίρισης.



Εικόνα 4.1. Το γήπεδο Softball στο Ελληνικό

- Τα κτίρια της στρατιωτικής βάσης 129 και του εργοστασίου αεροσκαφών, τα οποία περιλαμβάνουν διάφορες τυπολογίες, με επικρατέστερες: τα Στρατιωτικά τολλ, τα Στρατιωτικά hangar, τις ισόγειες και μονώροφες κατασκευές από οπλισμένο σκυρόδεμα, τα μεταλλικά υπόστεγα και τις πρόχειρες κατασκευές με φθηνά υλικά, οι οποίες χρησιμοποιούνται ως αποθηκευτικοί χώροι, συνεργεία κ.ά.



Εικόνα 4.2. Υπόστεγο της στρατιωτικής βάσης 129

- Τα κτίρια που βρίσκονται στην περιοχή του πρώην αερολιμένα Ελληνικού. Τα κτίρια αυτά παραχωρήθηκαν στα Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα. Το σημαντικότερο από αυτά είναι του Ανατολικού Αερολιμένα, το οποίο έχει κατασκευαστεί από το διάσημο αρχιτέκτονα Saarinen τη δεκαετία του 1960 και έχει κριθεί διατηρητέο. Είναι κατασκευασμένο από μπετόν και διαθέτει μεγάλες γυάλινες επιφάνειες. Επίσης στην ενότητα αυτή περιλαμβάνονται κάποια βοηθητικά κτίσματα του αεροδρομίου.



Εικόνα 4.3. Κτίριο πρώην Ανατολικού Αερολιμένα Αθηνών

- Τα κτίρια που βρίσκονται στη περιοχή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, τα οποία εμφανίζουν μεγάλη ποικιλίας ως προς την τυπολογία τους και το χρόνο κατασκευής τους. Έτσι υπάρχουν μεταλλικά κτίρια (στο χώρο της ΣΠΟΑ και στο χώρο των

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



Εικόνα 4.4. Κτίριο κεντρικών Υπηρεσιών ΥΠΑ

- Τα κτίρια των υπηρεσιών των μέσω μαζικής μεταφοράς, τα οποία είναι νεόδμητα και κατασκευάστηκαν για να στεγάσουν τα γραφεία της TRAM ΑΕ και το αμαξοστάσιο της ΕΘΕΛ. Τα κτίρια αυτά είναι σύμμεικτες κατασκευές, μεταλλικά υπόστεγα (στο χώρο της TRAM ΑΕ), τολλ και κατασκευές από οπλισμένο σκυρόδεμα. Επίσης στα κτίρια αυτά ανήκουν και οι εγκαταστάσεις και τα εργοτάξια της Αττικό Μετρό, τα οποία είναι υπόγειοι χώροι και πρόκειται να απομακρυνθούν μετά την ολοκλήρωση των έργων.



Εικόνα 4.5. Κτίριο της TRAM Α.Ε.

- Τα κτίρια του Εθνικού Αθλητικού Κέντρου Αγίου Κοσμά, τα οποία είναι ισόγειες κατασκευές από οπλισμένο σκυρόδεμα και έχουν κτιστεί από το 1959 και μετά. Τα κτίρια αυτά σχεδιάστηκαν από το γνωστό αρχιτέκτονα-πολεοδόμο Κωνσταντίνο Δοξιάδη για να φιλοξενήσουν αθλητικές δραστηριότητες. Επίσης στην ενότητα αυτή υπάρχουν και κάποια κτίρια κατασκευασμένα από φθηνά υλικά που στεγάζουν κυρίως νυχτερινά κέντρα.



Εικόνα 4.6. Κτίριο ξενώνα του ΕΑΚΝ Αγίου Κοσμά

- Τα κτίρια λοιπών χρήσεων, στα οποία υπάρχει μεγάλη ποικιλία τυπολογιών, καθώς κατασκευάστηκαν σε διαφορετικές εποχές από διαφορετικούς φορείς. Πρόκειται κυρίως για κτίρια της πρώην Αμερικανικής Βάσης, εγκαταστάσεις του αεροδρομίου, του Δυτικού Αερολιμένα και των charters, κτίρια της Ολυμπιακής κ.ά. Τα κτίρια

αυτά είναι κατασκευασμένα από οπλισμένο σκυρόδεμα, είναι μεταλλικές κατασκευές, τολλ ή προκατασκευασμένα.



Εικόνα 4.7. Υπόστεγο συντήρησης αεροσκαφών

Από την ανάλυση παρατηρείται ότι το κτιριακό απόθεμα του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού περιλαμβάνει ποικιλία κτιρίων, χωρίς όμως ομοιομορφία στην τυπολογία τους αλλά και στην κατάστασή τους.

4.1.4. Χρήσεις Γης – Ιδιοκτησιακό Καθεστώς

Η περιοχή του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού ανήκει στο σύνολό της στο Ελληνικό Δημόσιο, όμως οι διαδοχικές παραχωρήσεις της χρήσης εκτάσεων σε διάφορους φορείς, τόσο δημόσιους όσο και ιδιωτικούς, έχουν περιπλέξει την κατάσταση ως προς τη χρήση και τη λειτουργία του χώρου.

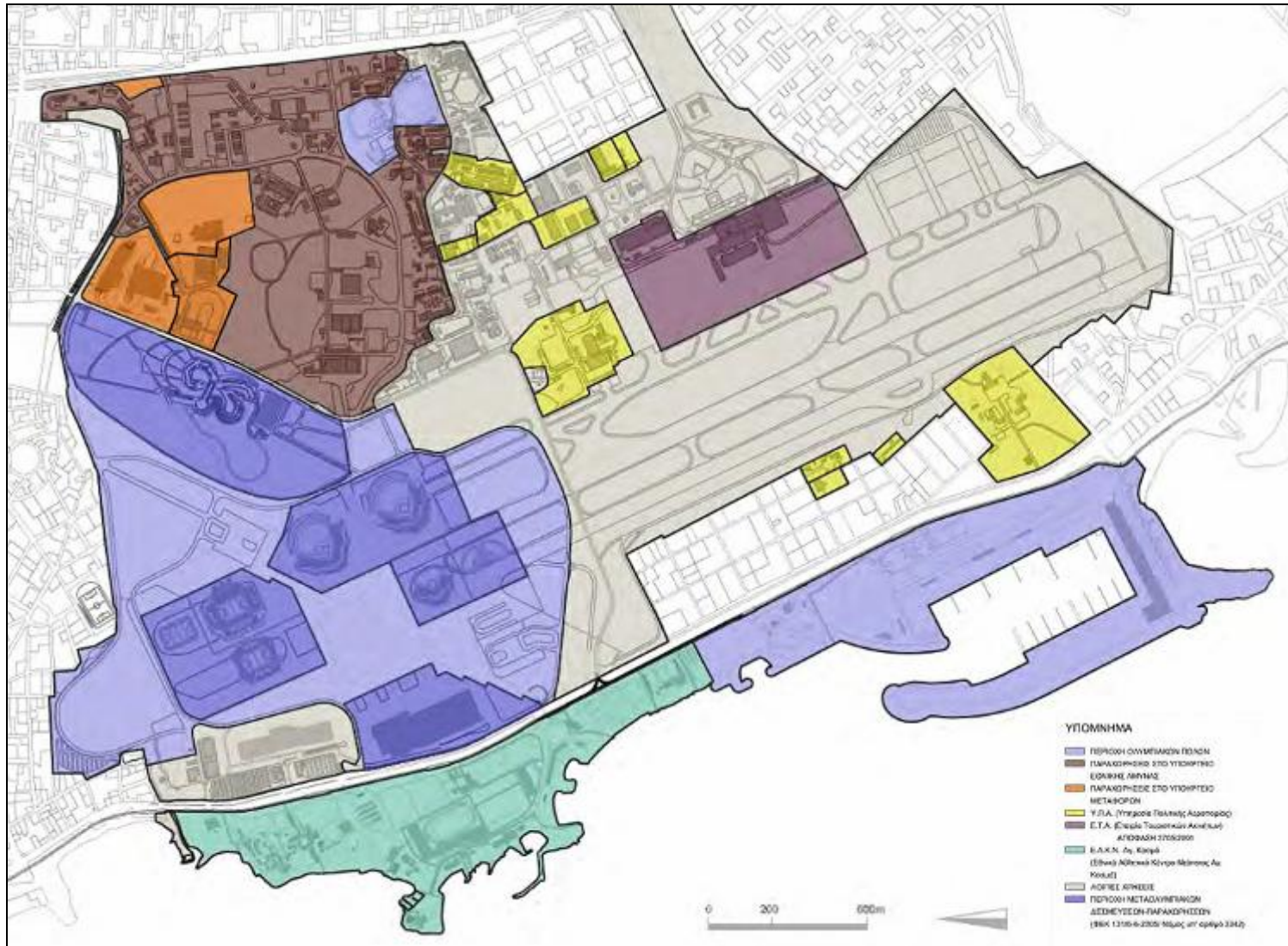
Για την εξέταση των χρήσεων που συναντώνται σήμερα στην περιοχή επιχειρήθηκε από το Ερευνητικό Πρόγραμμα που υλοποίησε το ΕΜΠ σε συνεργασία με την Τοπική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων του Νομού Αττικής (ΤΕΔΚΝΑ), μια ταξινόμηση των χρήσεων σε ενότητες. Μέσα από την καταγραφή και την έρευνα πεδίου που πραγματοποιήθηκε, προέκυψαν επτά διακριτές ενότητες (ΕΜΠ και ΤΕΔΚΝΑ, 2010) (Χάρτης 4.2.):

- Η πρώτη ενότητα, η οποία είναι και η πιο αυστηρά οριοθετημένη, περιλαμβάνει τις Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις του Ελληνικού (στο βορειοδυτικό τμήμα) και του Αγίου Κοσμά (στο νοτιοδυτικό τμήμα). Μάλιστα η ενότητα αυτή είναι και θεσμοθετημένη με το Νόμο 3342/2005 (ΦΕΚ Α' 131/06.06.2005).
- Η δεύτερη ενότητα, η οποία είναι και αυτή οριοθετημένη, περιλαμβάνει τη στρατιωτική βάση 129 Π.Μ. καθώς και το εργοστάσιο κατασκευής αεροσκαφών. Η ενότητα αυτή βρίσκεται στο βορειοανατολικό τμήμα της περιοχής. Η αρμοδιότητα διαχείρισης της ενότητας αυτής ανήκει στο Υπουργείο Εθνικής Άμυνας.
- Η τρίτη ενότητα περιλαμβάνει το κτίριο του πρώην αεροδρομίου με τον περιβάλλοντα χώρο του, το κτίριο του πρώην τελωνείου και τμήμα του διαδρόμου. Η ενότητα αυτή βρίσκεται στο νοτιοανατολικό τμήμα της περιοχής.
- Η τέταρτη ενότητα, περιλαμβάνει τις εγκαταστάσεις της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), οι οποίες βρίσκονται διάσπαρτες μέσα στην περιοχή και ορισμένες από αυτές λειτουργούν ακόμα και σήμερα.
- Η πέμπτη ενότητα περιλαμβάνει γραφεία, εγκαταστάσεις και εργοτάξια των μέσω μαζικής μεταφοράς και ειδικότερα της Αττικό Μετρό ΑΕ, της ΤΡΑΜ ΑΕ και της ΕΘΕΛ. Η ενότητα αυτή βρίσκεται στο βορειοανατολικό και στο νοτιοανατολικό τμήμα της περιοχής, ενώ η αρμοδιότητα διαχείρισης της ενότητας αυτής ανήκει στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.
- Η έκτη ενότητα περιλαμβάνει το Εθνικό Αθλητικό Κέντρο Νεότητας Αγίου Κοσμά (ΕΑΚΝ) καθώς και άλλες χρήσεις στη παράκτια ζώνη. Η ενότητα αυτή βρίσκεται στο βόρειο τμήμα της παραλιακής ζώνης της περιοχής.

- Η έβδομη και τελευταία ενότητα είναι χωρικά κατακερματισμένη και περιλαμβάνει την περιοχή του πρώην αεροδρομίου που δεν περιλαμβάνεται σε καμία από τις προηγούμενες ενότητες. Η ενότητα αυτή περιλαμβάνει διάφορες χρήσεις καθώς φιλοξενούνται δημόσιες υπηρεσίες, υπηρεσίες της τοπικής αυτοδιοίκησης, εκπαιδευτικά ιδρύματα, πολιτιστικοί σύλλογοι κ.λπ.

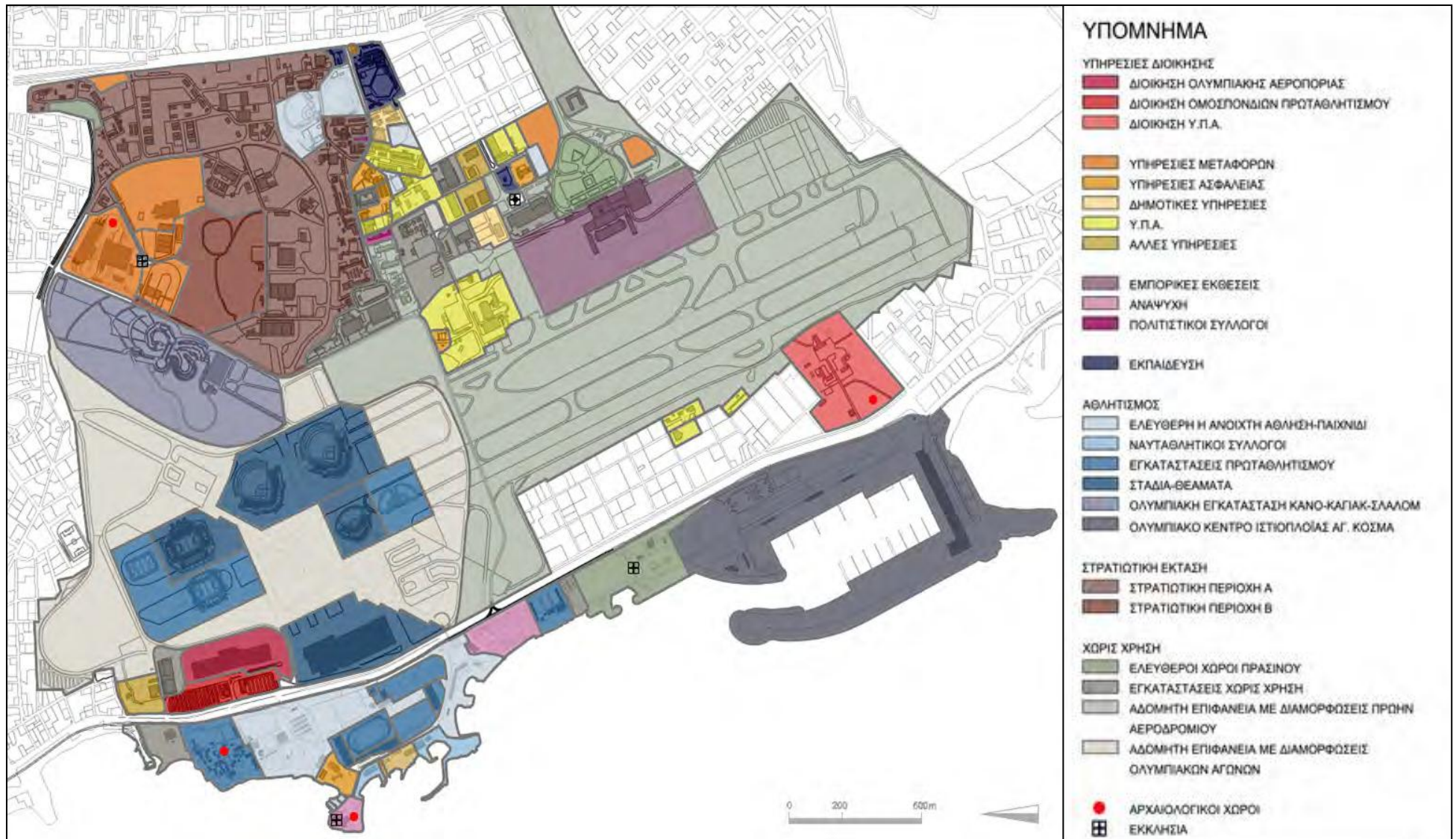
Παρόλα αυτά οι επτά ενότητες των χρήσεων γης που αναλύθηκαν προηγουμένως δεν αντικατοπτρίζουν την πραγματική υπάρχουσα κατάσταση με λεπτομέρεια. Αυτό συμβαίνει καθώς οι περισσότερες ενότητες, εκτός από τις βασικές χρήσεις που αναλύθηκαν, περιλαμβάνουν και άλλες δευτερεύουσες χρήσεις. Έτσι αν εξεταστούν με λεπτομέρεια οι χρήσεις στην περιοχή του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού εντοπίζονται οι εξής: αθλητισμός, στρατιωτικές εγκαταστάσεις, υπηρεσίες-διοίκηση, πολιτισμός, τουρισμός-αναψυχή, εκπαίδευση και ελεύθεροι χώροι (Χάρτης 4.3.).

Ο συνδυασμός των δυο αναλύσεων που προηγήθηκαν για τις χρήσεις γης δίνουν την πραγματική εικόνα για τις υπάρχουσες χρήσεις στην περιοχή.



Πηγή: ΕΜΠ και ΤΕΔΚΝΑ, 2010

Χάρτης 4.2. Χρήσεις Γης Περιοχής Πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού



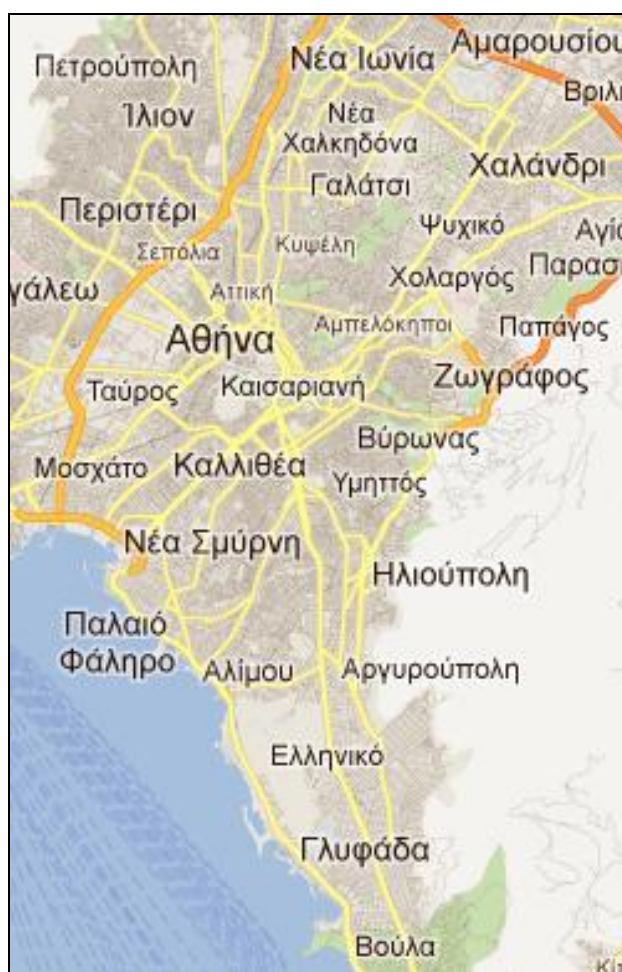
Πηγή: ΕΜΠ και ΤΕΔΚΝΑ, 2010

Χάρτης 4.3. Χρήσεις Γης Περιοχής Πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού

4.2. Η ευρύτερη περιοχή

4.2.1. Γενικά Χαρακτηριστικά

Η ευρύτερη περιοχή του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού μπορεί να οριστεί από τους δήμους που βρίσκονται σε επαφή με αυτό, δηλαδή τους Δήμους Αλίμου, Ελληνικού-Αργυρούπολης και Γλυφάδας. Η περιοχή μελέτης, βρίσκεται στη νοτιοανατολική πλευρά της Αττικής, απέχοντας περίπου 12 χιλιόμετρα από το κέντρο της Αθήνας και 10 περίπου χιλιόμετρα από το κέντρο του Πειραιά.



Πηγή: GoogleMap

Χάρτης 4.4. Η θέση της περιοχής μελέτης

Η συνολική έκταση της περιοχής ανέρχεται σε 46,4 τετραγωνικά χιλιόμετρα, ο πληθυσμός της σε 180.140 κατοίκους (Απογραφή 2011),

ενώ η πληθυσμιακή της πυκνότητα σε 3.882,3 κατοίκους ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο.

Παλιότερα οι δήμοι της περιοχής αυτής ήταν τέσσερις, με την τελευταία αναδιάρθρωση στην τοπική αυτοδιοίκηση (Σχέδιο Καλλικράτης), ο Δήμος Ελληνικού και ο Δήμος Αργυρούπολης συνενώθηκαν και δημιούργησαν το νέο Καλλικρατικό Δήμο Ελληνικού-Αργυρούπολης. Αναλυτικότερα οι δήμοι της περιοχής μελέτης είναι:

- Ο Δήμος Αλίμου με πληθυσμό 41.830 κατοίκους (2011) και έκταση 5,9 τετραγωνικά χιλιόμετρα. Τα όρια του Δήμου Αλίμου είναι η Λεωφόρος Βουλιαγμένης ανατολικά, η ακτή του Σαρωνικού Κόλπου δυτικά, τα όρια του Δήμου Π. Φαλήρου βόρεια και ο χώρος του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού νότια.
- Ο Δήμος Ελληνικού-Αργυρούπολης, ο οποίος δημιουργήθηκε, όπως προαναφέρθηκε, με το Σχέδιο Καλλικράτης από τη συνένωση των Δήμων Ελληνικού και Αργυρούπολης. Ο πληθυσμός του νέου αυτού δήμου ανέρχεται σε 51.330 κατοίκους και η έκτασή του σε 15,1 τετραγωνικά χιλιόμετρα. Τα όρια του Δήμου Ελληνικού-Αργυρούπολης είναι ο ορεινός όγκος του Υμηττού ανατολικά, η ακτή του Σαρωνικού δυτικά, τα όρια του Δήμου Αλίμου και του Δήμου Ηλιούπολης βόρεια και τα όρια του Δήμου Γλυφάδας νότια.
- Ο Δήμος Γλυφάδας με πληθυσμό 86.983 κατοίκους και έκταση 25,4 τετραγωνικά χιλιόμετρα. Ο Δήμος Γλυφάδας αναπτύσσεται μεταξύ του ορεινού όγκου του Υμηττού (ανατολικά) και της ακτής του Σαρωνικού (δυτικά), ενώ νότια οριοθετείται από το όριο του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού και βόρεια από τα όρια του Δήμου Βάρης-Βούλας-Βουλιαγμένης.

Στον πίνακα που ακολουθεί δίνονται αναλυτικότερα στοιχεία για την περιοχή μελέτης ανά δήμο.

Πίνακας 4.1. Χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης ανά δήμο

Δήμος	Πληθυσμός 2011		Έκταση (σε τετ. χλμ.)		Πληθυσμιακή Πυκνότητα (κατ./τετ χλμ)
	Αριθμός	Ποσ. (%)	Έκτ.	Ποσ. (%)	
Δήμος Αλίμου	41.830	23,2%	5,9	12,7%	7.089,8
Δήμος Ελληνικού- Αργυρούπολης	51.330	28,5%	15,1	32,5%	3.399,3
Δήμος Γλυφάδας	86.980	48,3%	25,4	54,7%	3.424,4
Σύνολο	180.140	100,0%	46,4	100,0%	3.882,3

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2011

4.2.2. Πληθυσμιακά Χαρακτηριστικά

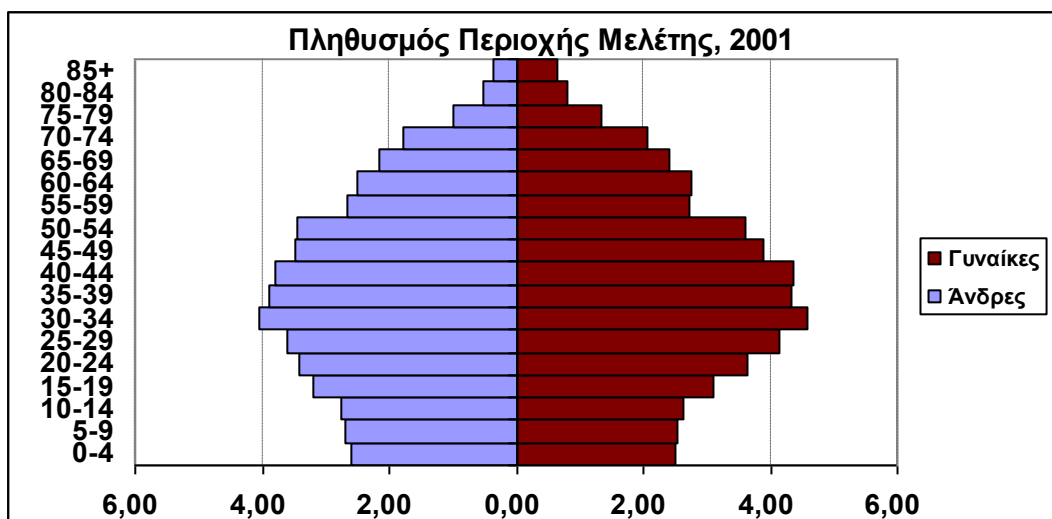
Η περιοχή μελέτης αναπτύχθηκε κυρίως από τη δεκαετία του '50 και μετά. Μέχρι τότε η περιοχή ήταν αρκετά αραιοκατοικημένη φιλοξενώντας σε ορισμένες περιοχές, όπως το Ελληνικό και η Αργυρούπολη, πρόσφυγες του 1922. Έτσι αν εξεταστεί η πληθυσμιακή εξέλιξη της περιοχής, φαίνεται ότι ο πληθυσμός τριπλασιάστηκε τις τελευταίες τέσσερις δεκαετίες (1971-2011). Μεγαλύτερη αύξηση του πληθυσμού εμφανίζει η περιοχή του Δήμου Γλυφάδας όπου ο πληθυσμός σχεδόν τετραπλασιάστηκε. Παρόμοια τάση εμφανίζουν και οι άλλοι δυο δήμοι της περιοχής, με σημαντικές αυξήσεις του πληθυσμού.

Πίνακας 4.2. Πληθυσμιακή Εξέλιξη περιοχής μελέτης ανά δήμο 1971-2011

Δήμος	1971	1981	1991	2001	2011
Δήμος Αλίμου	18.012	27.036	32.024	39.800	41.830
Δήμος Ελληνικού- Αργυρούπολης	22.811	37.606	45.047	51.299	51.330
Δήμος Γλυφάδας	23.449	44.018	63.306	83.665	86.980
Σύνολο	64.272	108.660	140.377	174.764	180.140

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2011

Όσον αφορά την ηλικιακή διάρθρωση του πληθυσμού, όπως φαίνεται και στην πληθυσμιακή πυραμίδα, ο πληθυσμός της περιοχής μελέτης είναι σχετικά νεανικός. Τα μεγαλύτερα ποσοστά του πληθυσμού συγκεντρώνονται στις ηλικίες 25-39 ετών, ενώ τα ποσοστά των ηλικιών 60 ετών και άνω, καθώς και των ηλικιών 10 ετών και κάτω είναι σχετικά μικρά.



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2001

Διάγραμμα 4.1. Πληθυσμιακή Πυραμίδα Περιοχής Μελέτης, 2001

Παρόμοια εικόνα εμφανίζει και η πληθυσμιακή διάρθρωση των επιμέρους ενοτήτων της περιοχής μελέτης, καθώς σε όλους του δήμους της περιοχής ο πληθυσμός είναι σχετικά νεανικός. Ειδικότερα στο Δήμο Αλίμου το μεγαλύτερο ποσοστό του πληθυσμού συγκεντρώνεται στις ηλικιακές ομάδες 25-44 ετών, στο Δήμο Ελληνικού-Αργυρούπολης το μεγαλύτερο ποσοστό του πληθυσμού συγκεντρώνεται στις ηλικιακές ομάδες 20-44 ετών και τέλος στο Δήμο Γλυφάδας το μεγαλύτερο ποσοστό του πληθυσμού συγκεντρώνεται στις ηλικιακές ομάδες 20-54 ετών. Αναλυτικά στοιχεία για την ηλικιακή διάρθρωση του πληθυσμού στους δήμους της περιοχής μελέτης δίνονται στον παρακάτω πίνακα.

Συνοψίζοντας τα πληθυσμιακά χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης, τα οποία εμφανίζουν μια θετική εικόνα, καθώς τόσο η αυξητική τάση που εμφανίζει ο πληθυσμός, όσο και η νεανικότητά του φανερώνουν μια δυναμική της περιοχής. Η δυναμική αυτή, που εμφανίζεται στα δημογραφικά χαρακτηριστικά της, αντικατοπτρίζει και μια εικόνα συνολικής ανάπτυξης για την περιοχή.

Πίνακας 4.3. Ηλικιακή διάρθρωση του πληθυσμού της περιοχής μελέτης, 2001

ΗΛΙΚΙΑΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΔΗΜΟΣ ΑΛΙΜΟΥ		ΔΗΜΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ-ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ		ΔΗΜΟΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ		ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ	
	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%
0-4	2.016	5,1%	2.702	5,3%	4.245	5,1%	8.963	5,1%
5-9	2.035	5,1%	2.744	5,3%	4.340	5,2%	9.119	5,2%
10-14	2.025	5,1%	2.717	5,3%	4.656	5,6%	9.398	5,4%
15-19	2.281	5,7%	3.206	6,2%	5.514	6,6%	11.001	6,3%
20-24	2.540	6,4%	3.890	7,6%	5.899	7,1%	12.329	7,1%
25-29	3.000	7,5%	4.277	8,3%	6.295	7,5%	13.572	7,8%
30-34	3.364	8,5%	4.669	9,1%	7.081	8,5%	15.114	8,6%
35-39	3.342	8,4%	4.288	8,4%	6.739	8,1%	14.369	8,2%
40-44	3.272	8,2%	4.067	7,9%	6.916	8,3%	14.255	8,2%
45-49	2.883	7,2%	3.638	7,1%	6.393	7,6%	12.914	7,4%
50-54	2.806	7,1%	3.368	6,6%	6.160	7,4%	12.334	7,1%
55-59	2.166	5,4%	2.623	5,1%	4.646	5,6%	9.435	5,4%
60-64	2.088	5,2%	2.780	5,4%	4.288	5,1%	9.156	5,2%
65-69	1.948	4,9%	2.433	4,7%	3.608	4,3%	7.989	4,6%
70-74	1.765	4,4%	1.936	3,8%	3.011	3,6%	6.712	3,8%
75-79	1.112	2,8%	982	1,9%	1.942	2,3%	4.036	2,3%
80-84	650	1,6%	558	1,1%	1.115	1,3%	2.323	1,3%
85+	507	1,3%	421	0,8%	817	1,0%	1.745	1,0%
Σύνολο	39.800	100,0%	51.299	100,0%	83.665	100,0%	174.764	100,0%

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2001

4.2.3. Οικονομικά Χαρακτηριστικά

Όσον αφορά τα οικονομικά χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης, όπως φαίνεται και στον παρακάτω πίνακα σύμφωνα με την απογραφή του 2001, ο οικονομικώς ενεργός πληθυσμός της περιοχής ανέρχεται σε 79.046 κατοίκους, που αντιστοιχεί στο 45,2% του συνολικού πληθυσμού, ενώ ο οικονομικώς μη ενεργός πληθυσμός ανέρχεται σε 95.718 κατοίκους. Από τον οικονομικώς ενεργό πληθυσμό εργάζονται οι 72.680 κάτοικοι (92,0%), ενώ οι άνεργοι ανέρχονται σε 6.366 (8,0%). Τα ποσοστά ανεργίας στην περιοχή μελέτης είναι αρκετά χαμηλότερα από το μέσο

εθνικό όρο, γεγονός που καταδεικνύει ότι η περιοχή μελέτης εμφανίζει μια δυναμική και στην απασχόληση.

Βέβαια τα ποσοστά απασχόλησης και ανεργίας έχουν διαφοροποιηθεί πρόσφατα λόγω της οικονομικής συγκυρίας. Έτσι έχει αυξηθεί η ανεργία, όμως η αύξηση αυτή είναι αναλογική και έτσι ακόμα και σήμερα με βάση εκτιμήσεις, η ανεργία στην περιοχή μελέτης είναι αρκετά χαμηλότερη από τον μέσο εθνικό όρο.

Πίνακας 4.4. Οικονομικά χαρακτηριστικά του πληθυσμού της περιοχής μελέτης, 2001

Δήμος	Οικονομικώς Ενεργοί			Οικονομικώς μη ενεργοί
	Απασχολούμενοι	Άνεργοι	Σύνολο	
ΔΗΜΟΣ ΑΛΙΜΟΥ	16.486	1.375	17.861	21.939
ΔΗΜΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ-ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ	21.409	2.130	23.539	27.760
ΔΗΜΟΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ	34.785	2.861	37.646	46.019
ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ	72.680	6.366	79.046	95.718

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2001

Παρόμοια εικόνα με το σύνολο της περιοχής μελέτης εμφανίζουν τα ποσοστά απασχόλησης και ανεργίας και στους επιμέρους δήμους της. Μοναδική ίσως διαφοροποίηση αποτελεί το αυξημένο ποσοστό της ανεργίας που εμφανίζεται στο Δήμο Ελληνικού-Αργυρούπολης (9,1%).

Σχετικά με την τομεακή διάρθρωση της απασχόλησης, ο κυρίαρχος τομέας είναι ο τριτογενής, καθώς συγκεντρώνει το 76,9% των εργαζομένων. Στη συνέχεια ακολουθεί ο δευτερογενής τομέας που συγκεντρώνει το 17,9% των εργαζομένων και τέλος ο πρωτογενής τομέας που συγκεντρώνει μόλις το 0,5% των εργαζομένων. Παρόμοια εικόνα με το σύνολο της περιοχής μελέτης, εμφανίζει η τομεακή διάρθρωση και στους επιμέρους δήμους της. Μοναδική διαφοροποίηση αποτελεί το αυξημένο ποσοστό της απασχόλησης στον δευτερογενή τομέα του Δήμου Ελληνικού-Αργυρούπολης (20,3%).

Πίνακας 4.5. Τομεακή διάρθρωση της απασχόλησης της περιοχής μελέτης, 2001

Δήμος	Πρωτογενής Τομέας		Δευτερογενής Τομέας		Τριτογενής Τομέας		Δε δήλωσαν κλάδο οικονομικής δραστηριότητας		Σύνολο
	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	Αρ.	%	
ΔΗΜΟΣ ΑΛΙΜΟΥ	51	0,31%	2.869	17,40%	12.916	78,35%	650	3,94%	16.486
ΔΗΜΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ-ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ	92	0,43%	4.346	20,30%	15.593	72,83%	1.378	6,44%	21.409
ΔΗΜΟΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ	199	0,57%	5.768	16,58%	27.394	78,75%	1.424	4,09%	34.785
ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ	342	0,47%	12.983	17,86%	55.903	76,92%	3.452	4,75%	72.680

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2001

Η τομεακή διάρθρωση της περιοχής μελέτης αντικατοπτρίζει επακριβώς τον αστικό της χαρακτήρα. Έτσι είναι αναμενόμενη η μηδενική σχεδόν παρουσία του πρωτογενή τομέα, αλλά και η μικρή παρουσία του δευτερογενή τομέα καθώς οι βιομηχανίες και οι βιοτεχνίες της Αττικής είναι χωροθετημένες σε μεγαλύτερη απόσταση από την πόλη (π.χ. Χαλκίδα, Βοιωτία, Κορινθία κ.λπ.).

4.2.4. Χρήσεις Γης

Η κύρια χρήση που αναπτύσσεται στην περιοχή μελέτης είναι αυτή της κατοικίας. Η περιοχή αυτή αναπτύχθηκε οικιστικά από τη δεκαετία του 1930 και μετά, αρχικά ως αγροτική περιοχή και εν συνεχεία ως παραθεριστική. Βέβαια η περιοχή δέχθηκε αρκετούς νέους κατοίκους το 1922, οπότε και εγκαταστάθηκαν στη Αργυρούπολη και στο Ελληνικό πρόσφυγες από την Μικρά Ασία. Έτσι σταδιακά η περιοχή πήρε τη σημερινή της μορφή διαμορφώνοντας ένα χαρακτήρα περιοχής πρώτης κατοικίας.

Παράλληλα με τη χρήση της κατοικίας στην περιοχή αναδεικνύονται και ορισμένα, περιορισμένης έκτασης, τοπικά κέντρα, στα οποία αναπτύσσονται εμπορικές χρήσεις, διοικητικές χρήσεις, καθώς και δημόσιες και ιδιωτικές υπηρεσίες. Τα κέντρα αυτά αναπτύσσονται στις

Επιπλέον, εμπορικά καταστήματα τα οποία εξυπηρετούν καθημερινές ανάγκες των κατοίκων της περιοχής εντοπίζονται εκτός από τα τοπικά κέντρα και διάσπαρτα σε ολόκληρη την περιοχή μελέτης.

Ακόμα, παράλληλα με τους μεγάλους οδικούς άξονες που διαπερνούν την περιοχή μελέτης (Λ. Βουλιαγμένης, Λ. Ποσειδώνος κ.λπ.) αναπτύσσονται δραστηριότητες εμπορίου, αναψυχής και τουρισμού. Επίσης εμπορικά, κατά μήκος των μεγάλων αυτών οδικών αξόνων υπάρχουν μεγάλα υπερκαταστήματα (π.χ. Carrefour, Praktiker, Βασιλόπουλος κ.λπ.) υπερτοπικής εμβέλειας.

Σχετικά με τις δραστηριότητες του δευτερογενή τομέα, και ειδικότερα της μεταποίησης, αυτές εντοπίζονται στην περιοχή του Δήμου Αλίμου.

Μάλιστα από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) του Δήμου (36Δ/1987), έχουν οριστεί και θεσμοθετηθεί ζώνες για χρήση Βιομηχανικού Πάρκου (ΒΙΠΑ)/Βιοτεχνικού Πάρκου (ΒΙΟΠΑ). Οι ζώνες αυτές χωροθετούνται στην περιοχή που γειτνιάζει με τη λεωφόρο Βουλιαγμένης. Οι δραστηριότητες του δευτερογενή τομέα της περιοχής μελέτης, αφορούν μικρές μονάδες οι οποίες είναι κυρίως μονάδες επισκευής σκαφών, συνεργεία αυτοκινήτων, μονάδες που σχετίζονται με τον εξοπλισμό παραθερισμού και μονάδες που κατασκευάζουν ή επισκευάζουν είδη οικιακού εξοπλισμού.

Οι αθλητικοί χώροι, επίσης έχουν σημαντική παρουσία στην περιοχή μελέτης. Βέβαια οι χώροι αυτοί, δεν έχουν το χαρακτήρα αθλητικών εγκαταστάσεων μαζικού αθλητισμού αλλά απευθύνονται σε συγκεκριμένες ομάδες. Ειδικότερα στην περιοχή μελέτης βρίσκονται οι εγκαταστάσεις του Αγίου Κοσμά και το Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας.

Τέλος οι ελεύθεροι χώροι και οι χώροι πρασίνου είναι περιορισμένοι στην περιοχή μελέτης, καθώς είναι τοπικής σημασίας και εντοπίζονται διάσπαρτοι σε αυτήν. Εξαιρεση αποτελεί η περιοχή του Γκολφ της Γλυφάδας που αποτελεί ένα χώρο πρασίνου και αναψυχής που

εντοπίζεται στο νότιο τμήμα της περιοχής μελέτης και έχει υπερτοπική εμβέλεια.

4.2.5. Προσβασιμότητα

Η προσβασιμότητα της περιοχής μελέτης είναι πολύ εύκολη καθώς πραγματοποιείται με όλα τα δυνατά μέσα μεταφοράς. Ειδικότερα από την περιοχή μελέτης διέρχονται δυο από τους κύριους οδικούς άξονες της Αθήνας η Λεωφόρος Βουλιαγμένης και η Λεωφόρος Ποσειδώνος. Παράλληλα υπάρχουν εξαγγελίες, εδώ και δεκαετίες, για τη δημιουργία νέων οδικών αξόνων, όπως για παράδειγμα η επέκταση της Δυτικής Περιφερειακής Υμηττού, η Σήραγγα στον Υμηττό, η υπογειοποίηση της Λεωφόρου Ποσειδώνος κ.λπ. Βέβαια οι εξαγγελίες αυτές παραμένουν ανενεργές εδώ και πολλά χρόνια.

Όσον αφορά τα μέσα μαζική μεταφορά η εξυπηρέτηση της περιοχής μελέτης γίνεται από το πυκνό δίκτυο των λεωφορείων της ΕΘΕΛ Α.Ε., του Τραμ, ενώ αναμένεται και η ολοκλήρωση της επέκτασης του μετρό προς τον Άλιμο, την Αργυρούπολη και το Ελληνικό. Ειδικότερα σήμερα η περιοχή μελέτης εξυπηρετείται από ένα πυκνό δίκτυο λεωφορείων συνολικά 35 γραμμών, εκ των οποίων άλλες εξυπηρετούν το σύνολο της περιοχής και άλλες τμήμα αυτής (ΟΑΣΑ: www.oasa.gr).

Επίσης η περιοχή μελέτης εξυπηρετείται από την παραλιακή γραμμή του Τραμ. Η γραμμή αυτή διαπερνά το σύνολο του παραλιακού τμήματος της περιοχής μελέτης και ενώνει τον Πειραιά (ΣΕΦ) με τη Βούλα (Ασκληπιείο Βούλας) (ΤΡΑΜ Α.Ε.: www.tramsa.gr).

Τέλος υπό κατασκευή βρίσκεται η επέκταση του Μετρό (γραμμή 2) προς το Ελληνικό. Η επέκταση αυτή περιλαμβάνει τέσσερις νέους σταθμούς εκ των οποίων οι τρεις βρίσκονται στην περιοχή μελέτης (Άλιμος, Αργυρούπολη και Ελληνικό). Η ολοκλήρωση της επέκτασης αυτής αναμένεται σύντομα, καθώς σύμφωνα με στοιχεία της Αττικό Μετρό, το έργο έχει ολοκληρωθεί σε ποσοστό 98% (Σεπτέμβριος 2011). Η επέκταση

του Μετρό στην περιοχή μελέτης θα βελτιώσει ακόμα περισσότερο την προσβασιμότητα σε αυτήν. Αξίζει να σημειωθεί ότι η απόσταση από το Ελληνικό έως το κέντρο της Αθήνας (Σύνταγμα) θα διανύεται μόλις σε 14 λεπτά, ενώ σήμερα με το αυτοκίνητο σε ώρες αιχμής χρειάζονται περισσότερα από 45 λεπτά (Αττικό Μετρό: www.ametro.gr).



Πηγή: ΤΡΑΜ: www.tramsa.gr

Πηγή: Αττικό Μετρό: www.ametro.gr

Χάρτης 4.6. Η παραλιακή γραμμή του TRAM

Χάρτης 4.7. Η επέκταση του Μετρό προς το Ελληνικό

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Στην ενότητα αυτή επιχειρείται μια αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης, τόσο του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού, όσο και της ευρύτερης περιοχής του. Η αξιολόγηση αφορά τα γενικά και ειδικά χαρακτηριστικά της υφιστάμενης κατάστασης και πραγματοποιείται με την μέθοδο της ανάλυσης SWOT

Η ανάλυση SWOT (Strength, Weaknesses, Opportunity, Threats) ως μεθοδολογικό εργαλείο, αποτελεί ένα μοντελοποιημένο τρόπο καταγραφής των κυριότερων συμπερασμάτων που προκύπτουν από την ανάλυση και την καταγραφή του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος της περιοχής μελέτης. Απώτερος στόχος της είναι καταρχήν ο εντοπισμός των ισχυρών σημείων πάνω στα οποία μπορεί να στηριχθεί η αναπτυξιακή πορεία τους και να καθοριστούν οι στρατηγικές κατευθύνσεις μιας συνεκτικής και συνολικής στρατηγικής τοπικής ανάπτυξης για την περιοχή αναφοράς. Ακόμη, ο εντοπισμός και η καταγραφή των αδύνατων σημείων αποτελεί την αναγκαία βάση για εκείνες τις πολιτικές και δράσεις που θα συνέβαλαν στη θεραπεία (μήπως βελτίωση;) τους. Εξάλλου, σε ένα συνεχώς μεταλλασσόμενο περιβάλλον παρουσιάζονται ευκαιρίες και κίνδυνοι, στοιχεία τα οποία θα πρέπει να αξιολογούνται και να λαμβάνονται υπόψη κατά το σχεδιασμό των όποιων παρεμβάσεων πολιτικής υπέρ των εν λόγω περιοχών.

Η ανάλυση SWOT συνίσταται από τις τέσσερις εξίσου σημαντικές παραμέτρους:

- Πλεονεκτήματα
- Μειονεκτήματα
- Ευκαιρίες
- Απειλές

Οι δύο πρώτες παράμετροι καθορίζονται από την ανάλυση του εσωτερικού περιβάλλοντος, δηλαδή των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της

περιοχής μελέτης και αφορούν αποκλειστικά τον προσδιορισμό των πλεονεκτημάτων ή μειονεκτημάτων που πηγάζουν από την υφιστάμενη υποδομή, τις χωρικές διαρθρώσεις και τα στοιχεία που διαμορφώνουν το κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον της περιοχής. Η συλλογή, ανάλυση και επεξεργασία των φυσιογνωμικών, οικονομικών κ.λπ. στοιχείων που έχει προηγηθεί, επιτρέπει την αξιολόγηση και τη σύνοψη των συμπερασμάτων σχετικά με τα δυνατά και αδύνατα σημεία που σκιαγραφούν το χαρακτήρα της υπό μελέτη περιοχής.

Λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία που συγκροτούν το εσωτερικό περιβάλλον της περιοχής μελέτης, εντοπίζονται και εξειδικεύονται οι παράμετροι που συνιστούν τα δυνατά σημεία, τα οποία πρέπει να αναπτύξει η παραγωγική δραστηριότητα στην περιοχή, καθώς και τα αδύνατα σημεία, τα οποία καλείται να περιορίσει, ώστε να μην αποτελούν τροχοπέδη στην ανάπτυξή της. Κατ' αναλογία, λαμβάνοντας υπόψη τα συμπεράσματα από την ανάλυση του εξωτερικού περιβάλλοντος προσδιορίζονται τα σημεία εκείνα που διαφαίνεται να αποτελούν ευκαιρίες για ανάπτυξη και τα οποία θα πρέπει να εκμεταλλευθεί ο στρατηγικός αναπτυξιακός σχεδιασμός της περιοχής μελέτης, καθώς και οι κίνδυνοι που ενδέχεται να αντιμετωπίσουν οι περιοχές αναφοράς στο μέλλον.

5.1. Πλεονεκτήματα

5.1.1. Κομβική Θέση του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού

Όπως τονίσθηκε και στην ενότητα της ανάλυσης, ο χώρος του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού βρίσκεται σε μια κομβική θέση εντός του λεκανοπεδίου της Αττικής. Ο χώρος εκτείνεται ανάμεσα στον ορεινό όγκο του Υμηττού και σε ένα μεγάλο τμήμα του Σαρωνικού, βρισκόμενος σε μικρή απόσταση τόσο από το κέντρο της Αθήνας, όσο και από το κέντρο του Πειραιά.

5.1.2. Μεγάλη έκταση του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού

Ο χώρος του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού αποτελεί έναν από τους ελάχιστους ελεύθερους χώρους μεγάλου μεγέθους που βρίσκονται στο λεκανοπέδιο της Αττικής. Έτσι η αξιοποίησή του κρίνεται ιδιαίτερα κρίσιμη για το μέλλον της Αθήνας, μιας ιδιαίτερα πυκνοκατοικημένης πόλης.

5.1.3. Σαφώς οριοθετημένος χώρος του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού

Ο χώρος του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού είναι περιφραγμένος στο σύνολό του σχεδόν. Η περίφραξη αυτή οριοθετεί τον χώρο και τον καθιστά σαφώς καθορισμένο χωρίς καταπατήσεις και αμφισβητήσεις. Το χαρακτηριστικό αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό για την αξιοποίηση του χώρου και την πραγματοποίηση επενδύσεων σε αυτό.

5.1.4. Σημαντικό κτιριακό απόθεμα του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού

Το κτιριακό απόθεμα του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού είναι ιδιαίτερα σημαντικό καθώς περιλαμβάνει μεγάλο αριθμό κτιρίων που σε πολλές περιπτώσεις είναι αξιόλογα. Το κτιριακό αυτό απόθεμα μπορεί να χρησιμοποιηθεί κατά την αξιοποίηση του χώρου είτε με τη σημερινή του μορφή, είτε με τροποποιήσεις και αναμορφώσεις που μπορεί να υποστεί. Έτσι στα υφιστάμενα κτίρια θα μπορούσαν να στεγαστούν χρήσεις που θα προβλέπονται στο σχέδιο αξιοποίησης του χώρου, μειώνοντας με τον τρόπο αυτό το συνολικό κόστος της επένδυσης.

5.1.5. Δυναμικά δημογραφικά χαρακτηριστικά στην ευρύτερη περιοχή

Όπως προκύπτει από την ανάλυση των δημογραφικών χαρακτηριστικών της ευρύτερης περιοχής μελέτης, η περιοχή διαθέτει δημογραφική δυναμική. Η δυναμική αυτή αποτυπώνεται στην αυξητική τάση που εμφανίζει ο πληθυσμός της περιοχής τις τελευταίες δεκαετίες, καθώς και από το νεανικό του χαρακτήρα.

5.1.6. Δυναμικά οικονομικά χαρακτηριστικά στην ευρύτερη περιοχή

Παράλληλα με τα δυναμικά δημογραφικά χαρακτηριστικά της περιοχής και τα οικονομικά χαρακτηριστικά της εμφανίζουν δυναμική. Η δυναμική αυτή αποτυπώνεται στα σχετικά χαμηλά ποσοστά ανεργίας, σε σχέση με το μέσο εθνικό όρο, τα υψηλά ποσοστά του οικονομικώς ενεργού πληθυσμού και τέλος των μεγάλων ποσοστών απασχόλησης στον τριτογενή τομέα.

5.1.7. Κυριαρχία της κατοικίας ως χρήση γης στην ευρύτερη περιοχή

Η κυριότερη χρήση γης της ευρύτερης περιοχής είναι η κατοικία. Το χαρακτηριστικό αυτό είναι πολύ σημαντικό για την περιοχή καθώς την καθιστά μια ομοιογενή περιοχή στην οποία μάλιστα διαμένουν σχετικά υψηλά κοινωνικά στρώματα της Αττικής.

5.1.8. Ανάπτυξη τοπικών κέντρων στην ευρύτερη περιοχή

Παράλληλα με την κατοικία στην περιοχή αναπτύσσονται και κάποια τοπικά κέντρα τα οποία καλύπτουν της καθημερινές ανάγκες των κατοίκων. Τα κέντρα αυτά αναπτύσσονται στις τέσσερις βασικές περιοχές: Άλιμος, Ελληνικό, Αργυρούπολη και Γλυφάδα καθώς και παράλληλα στους δυο μεγάλους οδικούς άξονες της Λεωφόρου Βουλιαγμένης και της Λεωφόρου Ποσειδώνος. Τα τοπικά αυτά κέντρα είναι πολύ σημαντικά για την περιοχή καθώς την καθιστούν λειτουργική.

5.1.9. Εύκολη προσβασιμότητα στην ευρύτερη περιοχή

Η προσβασιμότητα της περιοχής είναι πολύ εύκολη καθώς πραγματοποιείται με όλα τα δυνατά μέσα μεταφοράς (Τράμ, Λεωφορείο και σύντομα Μετρό). Επίσης οι δυο μεγάλοι άξονες της Αθήνας η Λεωφόρος Βουλιαγμένης και η Λεωφόρος Ποσειδώνος που διέρχονται από την περιοχή καθιστούν την πρόσβαση με ΙΧ αυτοκίνητο εύκολη. Η προσβασιμότητα της περιοχής είναι ιδιαίτερα θετικό χαρακτηριστικό της καθώς την καθιστούν ιδιαίτερα ελκυστική.

5.2. Μειονεκτήματα

5.2.1. Σύνθετο ιδιοκτησιακό καθεστώς του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού

Το σύνθετο ιδιοκτησιακό καθεστώς του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού που έχει διαμορφωθεί, αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα μειονεκτήματά του. Η περιοχή του πρώην αεροδρομίου αν και ανήκει στο σύνολό της στο Ελληνικό Δημόσιο, με τις διαδοχικές παραχωρήσεις της χρήσης εκτάσεων σε διάφορους φορείς τόσο δημόσιους όσο και ιδιωτικούς, έχουν διαμορφώσει ένα αρκετά πολύπλοκο και σύνθετο ιδιοκτησιακό καθεστώς ως προς τη χρήση και τη λειτουργία του χώρου.

5.2.2. Ύπαρξη πολλών και διαφορετικών μεταξύ τους χρήσεων γης εντός του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού

Όπως προαναφέρθηκε, εντός του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού σήμερα, συνυπάρχουν πολλές και διαφορετικές μεταξύ τους χρήσεις γης. Το γεγονός αυτό αποτελεί σημαντικό μειονέκτημα για το χώρο καθώς δημιουργούν φαινόμενα συγκρούσεων χρήσεων γης, ενώ θα μπορούσαν να δημιουργήσουν καθυστερήσεις και προβλήματα στη διαδικασία αξιοποίησής του.

5.2.3. Πολυδιάσπαση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στην περιοχή

Ο χώρος του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού βρίσκεται εντός των ορίων τριών καλλικρατικών δήμων (Δήμος Αλίμου, Αργυρούπολης-Ελληνικού και Γλυφάδας). Το γεγονός αυτό δημιουργεί προβλήματα και καθυστερήσεις στην αξιοποίηση του χώρου καθώς εμπλέκονται αρκετές υπηρεσίες.

5.2.4. Ο χώρος του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού διακόπτει την επαφή της πόλης με το θαλάσσιο μέτωπο

Η περιγραφή του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού και η ελεγχόμενη πρόσβαση σε αυτόν δημιουργεί το φαινόμενο αποκοπής της πόλης από το θαλάσσιο μέτωπο. Ειδικότερα η πρόσβαση στην παράκτια ζώνη της περιοχής δεν είναι δυνατή από κανένα σημείο, εκτός από ένα μικρό τμήμα της παραλίας του Δήμου Ελληνικού, όπου το 2007 ο Δήμος αφαίρεσε τις περιφράξεις και δημιούργησε την ελεύθερη δημοτική παραλία.

5.2.5. Ανομοιογένεια στο κτιριακό απόθεμα του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού

Όπως περιγράφηκε αναλυτικά στην ενότητα της ανάλυσης τα κτίρια που βρίσκονται εντός του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού χτίστηκαν σε διαφορετικές χρονικές περιόδους, από διαφορετικά υλικά και με διαφορετική αρχιτεκτονική. Αυτό δημιουργεί μια ανομοιογένεια μεταξύ των κτιρίων του χώρου. Έτσι για την αξιοποίηση των κτιρίων θα πρέπει να γίνουν παρεμβάσεις για να περιοριστεί η ανομοιογένεια αυτή, δημιουργώντας επιπλέον κόστος στο έργο αξιοποίησης του χώρου.

5.2.6. Έλλειψη επικαιροποιημένης καταγραφής των κτιρίων και της κατάστασής τους στο χώρο του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού

Η τελευταία πλήρης καταγραφή του κτιριακού αποθέματος του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού ήταν το 1996 από το Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο στο πλαίσιο ερευνητικού προγράμματος. Στην καταγραφή αυτή γινόταν και αναφορά στην κατάσταση των κτιρίων. Όμως, από την καταγραφή αυτή έχουν περάσει 15 χρόνια, ενώ από τότε έχουν κατασκευαστεί αρκετά νέα κτίρια, έχουν αναμορφωθεί παλιά και γενικότερα έχει αλλάξει η κατάσταση στο κτιριακό απόθεμα. Η έλλειψη αυτής της καταγραφής αποτελεί μειονέκτημα καθώς δεν υπάρχει ξεκάθαρη εικόνα για το κτιριακό απόθεμα του χώρου και της κατάστασής του.

5.3. Ευκαιρίες

5.3.1. Αξιοποίηση πόρων από τα διαρθρωτικά ταμεία της Ε.Ε.

Οι πόροι των διαρθρωτικών ταμείων αποτελούν σημαντική ευκαιρία για την αξιοποίηση του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού, καθώς μπορεί να διαμορφωθεί από αυτούς το χρηματοδοτικό πλαίσιο του έργου της αξιοποίησης του.

5.3.2. Διέλευση από την ευρύτερη περιοχή δυο από τους κύριους οδικούς άξονες της Αθήνας

Όπως προαναφέρθηκε από την περιοχή διέρχονται δυο από τους σημαντικότερους άξονες της Αθήνας, η Λεωφόρος Βουλιαγμένης και η Λεωφόρος Ποσειδώνος. Οι μεγάλοι οδικοί αστικοί άξονες αποτελούν άξονες ανάπτυξης των πόλεων καθώς από τη μια βελτιώνουν την προσβασιμότητα στην ευρύτερη περιοχή και από την άλλη εντός της ζώνης επιρροής τους αναπτύσσουν διάφορες σημαντικές χρήσεις, όπως εμπορικές, αναψυχής κ.λπ. Έτσι η διέλευση των δυο αυτών

σημαντικών αξόνων αποτελούν μια σημαντική ευκαιρία για την ευρύτερη περιοχή.

5.3.3. Ενεργοποίηση του ευρωπαϊκού χρηματοδοτικού εργαλείου JESSICA

Η ενεργοποίηση του ευρωπαϊκού χρηματοδοτικού εργαλείου JESSICA αποτελεί μια σημαντική ευκαιρία για την αξιοποίηση του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού καθώς αποτελεί έναν πολύ εξειδικευμένο χρηματοδοτικό μηχανισμό που ταιριάζει απόλυτα στο συγκεκριμένο έργο. Ειδικότερα, η πρωτοβουλία JESSICA στοχεύει στη στήριξη επενδυτικών προγραμμάτων και έργων αστικής ανάπτυξης.

5.3.4. Διεθνές ενδιαφέρον για επενδύσεις στην Ελλάδα

Το τελευταίο διάστημα αναπτύσσεται ενδιαφέρον από ξένους επενδυτές για επενδύσεις στην Ελλάδα. Το γεγονός αυτό μπορεί, υπό προϋποθέσεις, να λειτουργήσει ως ευκαιρία για την αξιοποίηση του χώρου, καθώς μπορεί να προσελκύσει ξένα κεφάλαια που θα χρηματοδοτήσουν το έργο αξιοποίησης συνολικά ή μέρος αυτού.

5.4. Απειλές

5.4.1. Πρόσφατη Οικονομική Κρίση

Η πρόσφατη διεθνής οικονομική κρίση και το γενικότερο αρνητικό οικονομικό κλίμα αποτελεί τη σημαντικότερη απειλή για την αξιοποίηση του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού. Μέσα σε αυτή την αρνητική οικονομική συγκυρία οι ιδιώτες είναι ιδιαίτερα επιφυλακτικοί για επενδύσεις, ενώ περιορίζονται σημαντικά και τα δημόσια οικονομικά.

5.4.2. Έλλειψη Ενιαίου Πολεοδομικού και Αναπτυξιακού σχεδιασμού στην ευρύτερη περιοχή

Η εμπλοκή τριών δήμων στην περιοχή δεν επιτρέπει την ένταξή της σε ένα ενιαίο πολεοδομικό και αναπτυξιακό σχεδιασμό. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι σήμερα έχουν θεσμοθετηθεί τρία γενικά πολεοδομικά σχέδια στην περιοχή που περιλαμβάνουν τμήματα του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού.

5.4.3. Τάση παραχώρησης δημόσιων εκτάσεων σε ιδιώτες για αξιοποίηση

Υπό της σημερινές δύσκολες οικονομικές συγκυρίες που επικρατούν στην Ελλάδα, αναπτύσσεται η τάση, κυρίως από τους πιστωτές της χώρας, για αποκρατικοποίηση δημόσιων εκτάσεων και παραχώρησή τους σε ιδιώτες για αξιοποίηση. Αυτό αποτελεί μια πολύ σημαντική απειλή για το έργο αξιοποίησης του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού, καθώς αν συμβεί κάτι τέτοιο ο χώρος δε θα αξιοποιηθεί ορθολογικά αλλά με αποκλειστικό στόχο την εξασφάλιση κερδών για τους επενδυτές. Μάλιστα στο πλαίσιο αυτής της τάσης πριν από λίγους μήνες είχε ξεκινήσει η δημόσια συζήτηση για παραχώρηση του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού σε επενδυτές από το Κατάρ για τη ανάπτυξη χρήσεων αναψυχής (καζίνο, ξενοδοχεία κ.λπ.).

Στο πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται συνοπτικά τα σημαντικότερα σημεία της SWOT ανάλυσης.

Πίνακας 5.1. Συνοπτική καταγραφή των σημαντικότερων σημείων της SWOT ανάλυσης

Πλεονεκτήματα	Μειονεκτήματα
<ol style="list-style-type: none"> 1. Κομβική Θέση του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού 2. Μεγάλη έκταση του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού 3. Σαφώς οροθετημένος χώρος του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού 4. Σημαντικό Κτιριακό Απόθεμα του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού 5. Δυναμικά δημογραφικά χαρακτηριστικά στην ευρύτερη περιοχή 6. Δυναμικά οικονομικά χαρακτηριστικά στην ευρύτερη περιοχή 7. Κυριαρχία της κατοικίας ως χρήση γης στην ευρύτερη περιοχή 8. Ανάπτυξη τοπικών κέντρων στην ευρύτερη περιοχή 9. Εύκολη προσβασιμότητα στην ευρύτερη περιοχή 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Σύνθετο ιδιοκτησιακό καθεστώς του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού 2. Ύπαρξη πολλών και διαφορετικών μεταξὺ τους χρήσεων γης εντός του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού 3. Πολυδιάσπαση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στην περιοχή 4. Ο χώρος του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού διακόπτει την επαφή της πόλης με το θαλάσσιο μέτωπο 5. Ανομοιογένεια στο κτιριακό απόθεμα του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού 6. Έλλειψη επικαιροποιημένης καταγραφής των κτιρίων και της κατάστασής τους στο χώρο του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού
Ευκαιρίες	Απειλές
<ol style="list-style-type: none"> 1. Αξιοποίησης πόρων από τα διαρθρωτικά ταμεία της Ε.Ε. 2. Διέλευση από την ευρύτερη περιοχή δυο από τους κύριους οδικούς άξονες της Αθήνας 3. Ενεργοποίηση του ευρωπαϊκού χρηματοδοτικού εργαλείου JESSICA 4. Διεθνές ενδιαφέρον για επενδύσεις στην Ελλάδα 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Πρόσφατη Οικονομική Κρίση 2. Έλλειψη Ενιαίου Πολεοδομικού και Αναπτυξιακού σχεδιασμού στην ευρύτερη περιοχή 3. Τάση παραχώρησης δημόσιων εκτάσεων σε ιδιώτες για αξιοποίηση

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΕΠΙΣΗΜΩΝ ΘΕΣΕΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ

6.1. Εισαγωγή

Το θέμα της αξιοποίησης του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού αναπτύχθηκε εκτεταμένα αρκετά πριν από την ολοκλήρωση της λειτουργίας του αεροδρομίου. Από τη δεκαετία του 1970 μέχρι σήμερα έχει αναπτυχθεί πλήθος ιδεών, προτάσεων και προσεγγίσεων για την αξιοποίηση του χώρου.

Στην ενότητα αυτή εξετάζονται οι ιδέες και οι προτάσεις αυτές, καθώς και οι επίσημες θέσεις του δημοσίου σχετικά με την αξιοποίηση του χώρου σε τέσσερις χρονικές περιόδους:

- Περίοδος μέχρι το 1990
- Περίοδος 1990-2000
- Περίοδος 2000-2004
- Περίοδος από το 2004 και μετά

6.2. Η περίοδος μέχρι το 1990

Οι συζητήσεις και οι προτάσεις για την αξιοποίηση του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού ξεκίνησαν από τη δεκαετία του 1970, πριν ακόμα σταματήσει η λειτουργία του αεροδρομίου. Οι κυριότερες αναφορές και προσεγγίσεις για το χώρο για την περίοδο μέχρι το 1990, παρουσιάζονται ακολούθως με χρονολογική σειρά.

Μάιος 1976: Το γραφείο Δοξιάδη παρουσιάζει την τελική έκθεση για το Χωροταξικό Σχέδιο και Πρόγραμμα Περιοχής Πρωτεύουσας, που είναι γνωστό ως «Σχέδιο Δοξιάδη». Η μελέτη πρότεινε το νέο αεροδρόμιο να δημιουργηθεί στη Μακρόνησο και ο χώρος του αεροδρομίου του Ελληνικού εμφανιζόταν ως περιοχή κατοικίας.

Απρίλιος 1980: Στο επίσημο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Κυβέρνησης (ΦΕΚ Β' 341/2-4-1980) που δημοσιεύθηκε ως Υπουργική Απόφαση (Χ.Π/ΓΧΠ 2094 «περί Σχεδίου – Πλαισίου Ρυθμίσεων Ευρύτερης περιοχής Πρωτεύουσας») με τις υπογραφές 13 Υπουργών και ενός Υφυπουργού, του Πρωθυπουργού και του Αντιπροέδρου της Κυβέρνησης (6 Σεπτεμβρίου 1979). Το Σχέδιο, που είναι γνωστό και ως «Σχέδιο Μάνου», εκπονήθηκε από τη Γενική Διεύθυνση Οικισμού του Υπουργείου Δημοσίων Έργων και εγκρίθηκε από το Συμβούλιο Χωροταξίας και Περιβάλλοντος, εμφανίζει τα Σπάτα ως την ιδανική τοποθεσία για τη δημιουργία του Αερολιμένα Αθηνών και το χώρο του Ελληνικού ως «ζώνη μελέτης παραθεριστικής κατοικίας – αναψυχής».

1983, «Ρυθμιστικό '83 – Η Αθήνα και πάλι Αθήνα»: Στο προσχέδιο για το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας σε τεύχος του Υπουργείου Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος, που είναι γνωστό ως «Σχέδιο Τρίτση», σημειώνεται στη σελίδα 50, ότι: «...οι αεροπορικές συγκοινωνίες διεξάγονται προσωρινά μέσω της υπάρχουσας υποδομής (αεροδρόμιο Ελληνικού), γιατί σύμφωνα με την απόφαση της Κυβέρνησης η μελέτη της αεροπορικής εξυπηρέτησης της πρωτεύουσας μελετάται σε συνδυασμό με την αναδιάρθρωση του εθνικού συστήματος μεταφορών στα πλαίσια του πενταετούς προγράμματος...». Στην προκειμένη περίπτωση έχει απαλειφθεί το αεροδρόμιο των Σπατών.

Φεβρουάριος 1985: Το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας του 1983, έγινε Νόμος του Κράτους το 1985, ως Νόμος 1515/85, δημοσιευμένο στο ΦΕΚ Α' 18/18-2-1985. Στο σχέδιο οριστικοποιείται η χρήση του Ελληνικού ως αεροδρομίου της Αθήνας και καταργείται η θέση των Σπατών.

6.3. Η περίοδος 1990-2000

Από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 έχουμε τρεις βασικές προσεγγίσεις αξιοποίησης των χώρων του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού, συνολικής έκτασης 5.500 στρεμμάτων περίπου (μαζί με την πρώην

αμερικανική βάση και την ελληνική αεροπορική βάση) και τα 860 στρέμματα της παραλίας του Αγίου Κοσμά.

- Εκποίηση της δημόσιας γης
- Εμπορική εκμετάλλευση του χώρου και των εγκαταστάσεών του από ιδιώτες και το δημόσιο, όπου το 1/3 περίπου της έκτασης θα πουληθεί σαν οικόπεδα, άλλο 1/3 θα γίνει διάφορα εμπορικά, τουριστικά, εκθεσιακά, συνεδριακά, αθλητικά, πολιτιστικά κ.λπ. κέντρα και στο υπόλοιπο 1/3 θα δημιουργηθεί πάρκο πρασίνου
- Δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου

Ιούνιος 1992: Ο Νόμος 1515/85 τροποποιείται και έτσι έχουμε το Νόμο 2052/92 (ΦΕΚ Α' 94/5.6.1992). Οι βασικότερες των τροποποιήσεων ήταν η επαναφορά της τοποθεσίας των Σπάτων ως καταλληλότερης για την κατασκευή του νέου Αερολιμένα των Αθηνών και η θεσμοθέτηση της «πολυκεντρικής πόλης» σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφο 4, όπου σημειώνεται χαρακτηριστικά «...η δημιουργία πολυκεντρικής πόλης επιδιώκεται με:

- δημιουργία νέων δυναμικών κέντρων με αδόμητη γη
- αποσυμφόρηση των μητροπολιτικών κέντρων Αθήνας και Πειραιά
- ιδιαίτερη ενίσχυση των κέντρων υπερτοπικής σημασίας
- ενίσχυση των σημερινών κέντρων δήμων, συνοικιών, γειτονιών
- Δευτερεύοντα κέντρα χωροταξικής υποενοτήτας Λεκανοπεδίου: στο Μαρούσι, Ελληνικό, Χαϊδάρι και Μενίδι...»

Αύγουστος 1993: Ο Αντιπρόεδρος της τότε Κυβέρνησης κ. Τζανετάκης ανακοίνωσε ότι περίπου 3.000 στρέμματα από το Ελληνικό θα οικοπεδοποιηθούν και με τα έσοδα αυτά θα δημιουργηθούν χώροι πρασίνου σε άλλες περιοχές.

9 – 10 Ιουνίου 1993: Στο Διήμερο του ΤΕΕ με τίτλο «Νέο Αεροδρόμιο των Σπάτων. Σκοπιμότητα του έργου και διαδικασία υλοποίησής του», ανάμεσα στα θέματα που αναπτύχθηκαν ήταν και το μέλλον της έκτασης που θα απελευθερωθεί από την μετεγκατάσταση του αεροδρομίου του Ελληνικού. Η θέση του ΤΕΕ, όπως εκφράσθηκε από τον Πρόεδρό του κ. Λιάσκα, ήταν η ακόλουθη: «... Είναι φανερό για μας, η κύρια χρήση πρέπει να είναι το λειτουργικό πράσινο και εδώ δε χωράνε οι δικαιολογίες που βλέπουν τον Ελαιώνα ως υποβαθμισμένη βιομηχανική περιοχή. Εδώ τα πράγματα είναι τόσο διαυγή, ώστε η πολιτική απόφαση να μη διαθέτει διαφυγές και υπεκφυγές».

Ιούλιος 1995: Η Ε.Ε. του Ο.Α. με απόφασή της με αρ. πρωτ. 4982/26-9-1995 εγκρίνει με ορισμένες τροποποιήσεις την εισήγηση της επιτροπής που συνέταξε την μελέτη. Σύμφωνα με την παραπάνω απόφαση: «η έκταση του Αεροδρομίου του Ελληνικού και Βάσεων των 7.000 στρεμμάτων θα οργανωθεί ως Μητροπολιτικό Πάρκο, στο οποίο θα περιλαμβάνονται, πέραν των κύριων χρήσεων πρασίνου και κοινωφελών λειτουργιών και λειτουργιών αναψυχής, στο μεγαλύτερο τμήμα της έκτασης υπερτοπικός χώρος επιχειρησιακών, πολιτιστικών και διοικητικών λειτουργιών. Στο πλαίσιο των μελετών που θα εκπονηθούν, γενικών και εφαρμογής, είναι σκόπιμο να εξετασθεί η χωροθέτηση Υπουργείου ή Ν.Π.Δ.Δ.»

Μετά από επαφές της ομάδας μελέτης με την ΚΕΔ και τον Ο.Α., προέκυψε το στοιχείο ότι ενώ υπάρχει ανάγκη χώρου και ζήτηση επιφάνειας για ανάπτυξη ή μεταφορά από πολλά Υπουργεία, η συγκεκριμένη θέση δεν ενδείκνυται για εγκατάσταση ενός από τα Υπουργεία.

Οι λόγοι, για τους οποίους δεν εξυπηρετείται η εκεί χωροθέτηση ενός Υπουργείου είναι:

- η απόσταση από το Μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας είναι αρκετά μεγάλη

- η γραμμή του μετρό δε φθάνει ακόμα στο Ελληνικό, αλλά μέχρι την Ηλιούπολη, γεγονός που δυσκολεύει την πρόσβαση του κοινού με τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Σεπτέμβριος 1995: Δημοσιεύεται ο Νόμος 2338/95 (ΦΕΚ Α' 202/14-9-1995), ο οποίος κύρωσε τη σύμβαση κατασκευής των Σπάτων στην Hochtief και για το χώρο του Ελληνικού προβλέπει στο άρθρο 9 παράγραφο 1: «...ο αερολιμένας του Ελληνικού παύει να λειτουργεί και ο χώρος που καταλαμβάνει προορίζεται κυρίως για τη δημιουργία μητροπολιτικής ζώνης πρασίνου...»

Ακόμα προβλέπεται η ίδρυση φορέα με τη μορφή ΝΠΙΔ, στη δεύτερη παράγραφο του 9ου άρθρου, που αναλυτικά αναφέρει: «*Ιδρύεται νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου με έδρα την Αθήνα και επωνυμία Διαχειριστικός Φορέας Μητροπολιτικής Ζώνης Πρασίνου Λεκανοπεδίου Αθηνών. Το νομικό αυτό πρόσωπο λειτουργεί χάριν του δημοσίου συμφέροντος κατά τους κανόνες του ιδιωτικού δικαίου και της ιδιωτικής οικονομίας, δεν υπάγεται στον ευρύτερο δημόσιο τομέα και δεν εφαρμόζονται σ' αυτό οι διατάξεις που διέπουν τις εταιρίες που άμεσα ή έμμεσα ανήκουν στο Δημόσιο*».

Ακολουθώντας στο 9ο άρθρο και πιο συγκεκριμένα στην 4η παράγραφο αυτού, παρουσιάζονται μερικές από τις αρμοδιότητες του φορέα, όπως είναι η δέσμευση εκ μέρους του φορέα ότι τουλάχιστον το 10% των εσόδων που θα προκύψουν από το πρόγραμμα αξιοποίησης θα διατεθούν για έργα υποδομής στην περιοχή και για αντισταθμιστικά οφέλη στην περιοχή των Μεσογείων που θα δεχθεί το νέο αεροδρόμιο. Χαρακτηριστικά αναφέρεται στον Νόμο ότι: «*Ποσοστό τουλάχιστον δέκα τοις εκατό (10%) των εσόδων του Διαχειριστικού Φορέα που ιδρύεται με το άρθρο αυτό, διατίθεται για τη δημιουργία σύγχρονης υποδομής και δικτύων ποιότητας ζωής, καθώς και για την παροχή αντισταθμιστικών οφελών στην ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων...*».

Σκοπός του φορέα σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφο 3 του Νόμου 2338/95 είναι: «...η προστασία, η συντήρηση, η διαχείριση και η με κάθε τρόπο αξιοποίηση του πιο πάνω χώρου και η εκπόνηση σχετικών μελετών».

Μάρτιος 1996: Ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας καθορίζει τους περιβαλλοντικούς, πολεοδομικούς – κοινωνικούς, κυκλοφοριακούς και οικονομικούς στόχους της ανάπτυξης του χώρου του Αεροδρομίου του Ελληνικού. Πιο αναλυτικά στο συγκεκριμένο κείμενο του Οργανισμού που συντάχθηκε από τον κ. Λ. Βασσενχόβεν (σελ. 252 – 254) αναφέρεται:

- Στα πλαίσια του γενικού στόχου αναβάθμισης του περιβάλλοντος θα επιδιωχθεί: *«η δημιουργία εκτεταμένων και ενιαίων χώρων πρασίνου, ώστε να συμβάλλουν στη βελτίωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Συνδυασμός των ενιαίων χώρων πρασίνου του πάρκου με το περιαστικό πράσινο ... και με τη ζώνη της παραλίας του Σαρωνικού ...»*
- Στα πλαίσια του στόχου βελτίωσης των συνθηκών και της ποιότητας ζωής των κατοίκων της περιοχής και Λεκανοπεδίου θα επιδιωχθεί: *«η λειτουργία ενός Μητροπολιτικού Πάρκου που θα αναφέρεται σε μια νέα κοινωνικότητα, βασισμένη στις επιθυμίες και ανάγκες των κατοίκων της σημερινής πόλης και θα αποτελέσει μοναδικό χώρο έκφρασης και δημιουργίας για τα δεδομένα του Ελληνικού Αστικού Χώρου ...»*
- Στα πλαίσια άλλων επί μέρους στόχων του προγράμματος επιδιώκεται: *«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 ...»*

Μάιος 1996: Στο Διεθνές Συνέδριο «Αθήνα – Αττική, στρατηγικός Σχεδιασμός για μια Βιώσιμη Ανάπτυξη», που πραγματοποιήθηκε στις 22

– 24 Μαΐου 1996, στην εισήγηση της προϊσταμένης του Τμήματος Προγράμματος και Ρυθμιστικού Σχεδίου (ΟΡΣΑ) αναφέρεται ότι στους στόχους επικαιροποίησης του ΡΣΑ του 1985 είναι και η: «...ανάπτυξη του αεροδρομίου του Ελληνικού», για την οποία θα ληφθούν υπόψιν τα συμπεράσματα του Συνεδρίου και η ανατεθείσα στο ΕΜΠ μελέτη – ερευνητικό πρόγραμμα ...» (σελίδα 174 των πρακτικών του Συνεδρίου).

Ακόμα στην εισήγηση του Προϊσταμένου του Τμήματος Σχεδιασμού του ΟΡΣΑ αναφέρονται (σελ. 270) οι στόχοι της μελέτης που ανατέθηκε στο ΕΜΠ, που σημειώθηκαν στο προηγούμενο, δηλαδή: «...δημιουργία Πάρκου Αναψυχής με ήπιες εν γένει χρήσεις, βελτίωση του κοινωνικού εξοπλισμού της περιοχής καθώς και προώθηση ενεργειών για την ελάφρυνση του κοινωνικού κόστους από την κατασκευή του νέου αεροδρομίου στα Μεσόγεια...»

Από τους στόχους αυτούς απουσιάζει η «αξιοποίηση δυνατοτήτων επιχειρηματικής εκμετάλλευσης» που αναφέρεται στο κείμενο του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας.

Ιούλιος 1996: Στις 24 Ιουλίου 1996 διαρρέει μέσω της εφημερίδας Ριζοσπάστης, χωρίς να διαψευστεί, ότι περίπου 2.500 στρέμματα του Ελληνικού θα πωληθούν ως οικόπεδα, σύμφωνα με μελέτη που εκπονήθηκε από τον Οργανισμό Αθήνας και το ΕΜΠ.

Μάιος 1997: Σε συνεδρίαση του Νομαρχιακού Συμβουλίου Αθήνας – Πειραιά ανακοινώνεται η Έκθεση – Εισήγηση του μελετητή Λ. Βασσενχόβεν, που εισηγείται την κατασκευή Μητροπολιτικού Πάρκου μεγάλης κλίμακας, αλλά και την «αυτοχρηματοδότηση, αξιοποίηση δυνατοτήτων επιχειρηματικής εκμετάλλευσης του χώρου και ήπια οικιστική εκμετάλλευση της περιοχής» (Ριζοσπάστης 14.5.97)

Η έκθεση θέτει ακόμα ως στόχους: «ο χώρος να αποδίδει έσοδα, χρήματα για αντισταθμιστικά οφέλη για την περιοχή των Σπάτων ... και πόρους για την εξυπηρέτηση άλλων αναγκών του κράτους ...»

20 Μαΐου 1997: Με ανακοίνωσή τους οι δήμαρχοι Αλίμου, Αργυρούπολης, Γλυφάδας και Ελληνικού εκφράζουν την αντίθεσή τους σε κάθε προσπάθεια οικοπεδοποίησης στην περιοχή του πρώην Αεροδρομίου. Αντιθέτως προτείνουν ο χώρος στο σύνολό του να χαρακτηριστεί ως Μητροπολιτικό Πάρκο που θα περιλαμβάνει δραστηριότητες Πολιτισμού, Αθλητισμού και Αναψυχής.

18 Ιουνίου 1997: Η Επιτροπή Εισήγησης για τη χρήση του χώρου του Αεροδρομίου του Ελληνικού της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Αθηνών – Πειραιώς ζητά:

- Να χαρακτηριστεί αποκλειστικά Μητροπολιτικό Πάρκο Πρασίνου, Αναψυχής και Πολιτισμού
- Να διαγραφεί η λέξη “κυρίως” από το Νόμο 2338/95 (ΦΕΚ Α' 202/14-9-1995) και οποιαδήποτε μεταφορά αντισταθμιστικών στα Σπάτα
- Οι χρήσεις γης να είναι συμβατές με το χαρακτηρισμό του χώρου και δε θα επιτρέπουν μορφές εμπορικής εκμετάλλευσης που θα αλλοιώσουν το βασικό σκοπό του
- Να αποκλειστεί η πρόταση του ΕΜΠ για πώληση γης και για ανακούφιση άλλων περιοχών του Λεκανοπεδίου. Υπό έρευνα το αν θα εγκατασταθούν Δημόσιες Υπηρεσίες
- Στους πόρους να θεσμοθετηθεί και νομαρχιακό τέλος. Μερική αυτοχρηματοδότηση.

24 Ιουνίου 1997: Κάνει κατ' αρχήν αποδεκτή την εισήγηση της Επιτροπής με τις παρακάτω διαφορές:

- Στο φορέα να συμμετέχει συγκεκριμένα και η Πρωτοβάθμια Τοπική Αυτοδιοίκηση
- Να υπάρξουν χώροι ανάπτυξης αθλητικών δραστηριοτήτων
- Να μην τεθεί προϋπόθεση για το σχεδιασμό η πλήρης αυτοχρηματοδότηση του έργου

24 Ιουνίου 1997: Σε επίσκεψη του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. στο χώρο του κατασκευαζόμενου αεροδρομίου των Σπάτων, ο Υπουργός δήλωσε: «... πρόθεση της Κυβέρνησης είναι ένα μεγάλο μέρος της έκτασης αυτής να μετατραπεί σε οικόπεδα, τα οποία θα πουληθούν σε ιδιώτες προκειμένου να δοθούν αντισταθμιστικές παροχές στους δήμους των Μεσογείων ...» (Εφημερίδα Ριζοσπάστης, 25 Ιουλίου 1997)

29 Ιουνίου 1997: Ρεπορτάζ της εφημερίδας «Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία» ανέφερε δύο σενάρια που μελετά το ΕΜΠ κατ' εντολή του ΟΡΣΑ. Το ένα προβλέπει 2.500 στρέμματα πάρκου, 2.000 στρέμματα εκθεσιακού κέντρου και 1.500 στρέμματα οικιστικής γης με προβλεπόμενα έσοδα 150.000.000.000 δρχ.. Το δεύτερο σενάριο προβλέπει 1.500 στρέμματα πάρκου, 1.500 στρέμματα αθλητικών εγκαταστάσεων και πολεοδόμηση 3.000 στρεμμάτων, με προβλεπόμενα έσοδα 300.000.000.000 δρχ.. Τα δύο σενάρια που αναλύθηκαν, προέρχονταν από μελέτη της ιδιωτικής εταιρίας Intratech, όπως αναφέρεται στο ερευνητικό του ΕΜΠ. Επιπροσθέτως το ρεπορτάζ αναφέρει ότι το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. δηλώνει ότι ένα ποσό από την αξιοποίηση θα δοθεί για έργα σε υποβαθμισμένες περιοχές.

Οκτώβριος 1997: Δημοσιοποιείται η Έκθεση του κ. Σπράου, σύμφωνα με την οποία θα πρέπει να προπωληθούν 3.500 στρέμματα για να αποκτήσει το Δημόσιο 500.000.000.000 δρχ. για την κάλυψη των δημοσιονομικών του ελλειμμάτων (Ελευθεροτυπία, 16 Οκτωβρίου 1997). Η Έκθεση Σπράου προκάλεσε αντιδράσεις ακόμα και εντός του πρωθυπουργικού γραφείου, που εκφράστηκαν με τις εισηγήσεις των κ. κ. Αγγελίδη και Καλαντίδη, οι οποίοι επισημαίνουν ότι το μέλλον του Ελληνικού αποτελεί: «... πολιτική επιλογή και όχι προϊόν μελέτης αξιοποίησης ...»

13 Ιουλίου 1998: Σε ημερίδα που οργάνωσαν η Νομαρχία Αθηνών, το ΤΕΕ και η ΤΕΔΚΝΑ παρατέθηκαν οι ακόλουθες απόψεις:

- Από το Νομάρχη Αθηνών κ. Ευσταθιάδη: «... η έκταση του χώρου του Αεροδρομίου του Ελληνικού ενταγμένη σε ένα ευρύτερο δίκτυο χώρων πρασίνου και αναψυχής (στρατόπεδο Χαϊδαρίου, Πύργος Βασιλίσσης, Άλσος Συγγρού, Γουδί) μπορεί να δώσει ανάσα ζωής στο Λεκανοπέδιο ...»
- Από τον Πρόεδρο του ΤΕΕ κ. Λιάσκα: «... σχηματικά εμείς συζητάμε για ένα μητροπολιτικό πάρκο πρασίνου και αναψυχής. ... Νομίζω ότι αυτό μπορεί να αποτελέσει μια απαρχή για να διεκδικήσουμε χρηματοδότηση, επειδή το θέμα των πόρων είναι εξαιρετικά κρίσιμο ...»
- Από τους εκπροσώπους του ΟΡΣΑ που μίλησαν για τις προδιαγραφές που έχουν δοθεί στο ΕΜΠ, ανάμεσα στις οποίες από πολεοδομικής πλευράς: «... Η δημιουργία ενός μητροπολιτικού πάρκου ... με δραστηριότητες πολιτισμού, αναψυχής, εκπαίδευσης, άθλησης, ... η δημιουργία κοινωνικών εξυπηρετήσεων μητροπολιτικού επιπέδου, όπως κέντρο Μεσογειακών Σπουδών, τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, Ωκεανογραφικού Μουσείου κ.λπ., ... η μεγιστοποίηση της χρήσης του Πάρκου, ... η επιλογή και χωροθέτηση δραστηριοτήτων τριτογενούς τομέα σε σχέση με τους οικονομικούς στόχους του προγράμματος λαμβάνοντας υπ' όψιν τις πολεοδομικές συνθήκες της νοτιοανατολικής ενότητας του λεκανοπεδίου και την προβλεπόμενη ζήτηση από πλευράς ιδιωτικού τομέα ...»
- Από οικονομικής πλευράς: «... η δημιουργία περιοχής με ανταποδοτικές οικονομικά λειτουργίες, που αφ' ενός θα δώσουν τη δυνατότητα απόκτησης χώρου για πράσινο σε πυκνοκατοικημένες περιοχές του λεκανοπεδίου και αφ' ετέρου θα συμβάλουν στην ελάφρυνση του κοινωνικού κόστους που απορρέει από την κατασκευή του νέου αεροδρομίου ...»

6.4. Η περίοδος 2000-2004

Από το 2000 και μετά η δημόσια συζήτηση για την αξιοποίηση του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού γίνεται εντονότερη. Οι κυριότερες προτάσεις και προσεγγίσεις για την περίοδο 2000-2004, παρουσιάζονται ακολούθως με χρονολογική σειρά.

Απρίλιος 2003: Οριστικοποιήθηκε η απόφαση για οικιστική αξιοποίηση 1.000 στρεμμάτων και δημιουργία πάρκου στο υπόλοιπο της έκτασης, με ενσωμάτωση των ολυμπιακών εγκαταστάσεων. Παράλληλα προκηρύχθηκε διεθνής αρχιτεκτονικός διαγωνισμός για την αξιοποίηση της περιοχής (Τζαναβάρα, 2006).

16 Φεβρουαρίου 2004: Ο Πρωθυπουργός κ. Κ. Καραμανλής παρουσίασε τη χάρτα της καθημερινότητας και υποσχέθηκε ότι η έκταση του Ελληνικού «θα χρησιμοποιηθεί αποκλειστικά για τη δημιουργία πρότυπου πάρκου» και μόνον ένα μικρό ποσοστό θα αξιοποιηθεί για πολιτιστικές και αθλητικές δραστηριότητες (Τζαναβάρα, 2006).

Απρίλιος 2004: Ο Υπουργός ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. κ. Σουφλιάς ανακοίνωσε τα αποτελέσματα του διαγωνισμού που προβλέπει οικιστική ανάπτυξη στο 18% της έκτασης. Έπειτα από συνάντηση με τους δημάρχους της περιοχής, ο υπουργός υποσχέθηκε πώς θα ανακοινώσει τις οριστικές του προτάσεις για την αξιοποίηση της περιοχής εντός διαστήματος 6 μηνών (Τζαναβάρα, 2006).

Νοέμβριος 2004: Με κοινή απόφαση του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. κ. Σουφλιά και της Υφυπουργού Πολιτισμού κ. Πάλλη – Πετραλιά παραχωρήθηκαν στην εταιρεία «Ολυμπιακά Ακίνητα» οι έξι ολυμπιακές εγκαταστάσεις και οι χώροι προθέρμανσης μαζί με τη ζώνη που τις περιβάλλει, η οποία ανέρχεται σε 2.200 στρέμματα. Μετά από αντιδράσεις που προκλήθηκαν, οι αρμόδιοι δήλωσαν πως θα παραχωρηθεί έκταση μόνο 70 στρεμμάτων που αντιστοιχούν στις εγκαταστάσεις και σε μια περιμετρική ζώνη. Ωστόσο, με το νόμο για τη μεταολυμπιακή αξιοποίηση των υποδομών μαζί με τα έργα στο Ελληνικό

παραχωρήθηκε στην εταιρεία «**ΟΛΥΜΠΙΑΚΑ ΑΚΙΝΗΤΑ**» και ένα σημαντικό τμήμα 800 στρεμμάτων.

Δεκέμβριος 2004: Ενώ σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. επρόκειτο να ανακοινωθούν τα οριστικά σχέδια του πάρκου, ο κ. Σουφλιάς προσέφερε έκταση 100 στρεμμάτων προς την βόρεια πλευρά, στον Παναθηναϊκό για να κατασκευάσει εκεί το νέο του γήπεδο. Η πρόταση αυτή προκάλεσε μεγάλες αντιδράσεις στους κατοίκους και στους επίσημους φορείς των Δήμων που βρίσκονται γύρω από το αεροδρόμιο (Άλιμος, Αργυρούπολη, Γλυφάδα, Ελληνικό), που ήταν αντίθετοι στη δημιουργία ενός γηπέδου στο χώρο του πρώην αεροδρομίου, καθώς θεωρούσαν πως θα επιβάρυνε και ταυτόχρονα θα υποβάθμιζε την περιοχή. Τελικά ύστερα από διαρκείς διαβουλεύσεις ανάμεσα στο Υπουργείο και τον Παναθηναϊκό, εγκαταλείφθηκε η συγκεκριμένη προοπτική, λόγω και της άρνησης της ομάδας που επιθυμούσε το νέο γήπεδο να κατασκευαστεί είτε στο Γουδί είτε στη Λεωφόρο Αλεξάνδρας, που αποτελεί την ιστορική έδρα του συλλόγου

22 Απριλίου 2004: Σε συνέδριο που διοργανώθηκε από το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος, ο Αντιπρόεδρος της ΤΕΔΚΝΑ και Δήμαρχος Καλλιθέας κ. Ασκούνης προσπάθησε να αναδείξει το πρόβλημα σχετικά με το χώρο του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού. Ο κ. Ασκούνης αναφέρθηκε στα προβλήματα που προκύπτουν από τις ασάφειες του Νόμου 2338/95 επισημαίνοντας τρία κρίσιμα σημεία, από τα οποία μπορεί να αλλοιωθεί το σχέδιο δημιουργίας πρασίνου κα αναψυχής. Τα τρία σημεία είναι συνοπτικά τα ακόλουθα:

- Ο αερολιμένας θα κλείσει προς χρήση αεροσκαφών σταθερών πτερυγίων, εγκυμονώντας έτσι ο κίνδυνος να γίνει στρατιωτικό αεροδρόμιο
- Η ασάφεια που προκύπτει από τη χρησιμοποίηση των λέξεων «τουλάχιστον» και «των εσόδων» στον Νόμο, στο σημείο που αναφέρει ότι «ποσοστό τουλάχιστον 10% των εσόδων»

- Η αναφορά του Νόμου ότι ο χώρος του Αεροδρομίου του Ελληνικού προορίζεται «κυρίως για ζώνη πρασίνου», αφήνοντας συνεπώς ανοικτό το ενδεχόμενο να δημιουργηθεί και κάτι άλλο πέραν του χώρου πρασίνου.

Επιπροσθέτως ο κ. Ασκούνης πρόβαλε την πρόταση των 4 όμορων, με το Αεροδρόμιο Δήμων (Αλίμου, Αργυρούπολης, Γλυφάδας, Ελληνικού), για ένα πάρκο λειτουργικό, πολυσυλλεκτικό και ευχάριστο με τα εξής χαρακτηριστικά:

- Ο χώρος να γίνει μητροπολιτικό Πάρκο περιλαμβάνοντας χώρους αναψυχής, ψυχαγωγίας, αθλητικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων με τη δημιουργία Συνεδριακού και Εκθεσιακού Πάρκου
- Να μη δοθεί καθόλου χώρος για οικοπεδοποίηση
- Να γίνει αξιοποίηση των κτιρίων που υπάρχουν ήδη και έχουν την δυνατότητα να εξυπηρετήσουν ανάγκες του Πάρκου
- Οι τέσσερις Δήμοι και οι φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης να αποφασίσουν από κοινού για τις εγκαταστάσεις που πρέπει να παραμείνουν στο χώρο του αεροδρομίου, μετά το πέρας των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας, καθώς επίσης και για το σχεδιασμό αξιοποίησης του χώρου στο σύνολό του ως αμιγώς Μητροπολιτικού Πάρκου
- Οι οικονομικοί πόροι για την διαμόρφωση, λειτουργία και συντήρηση του Πάρκου θα μπορούσαν να είναι πολλαπλής προέλευσης

6.5. Η περίοδος από το 2004 και μετά

Στη μεταολυμπιακή περίοδο η δημόσια συζήτηση για την αξιοποίηση του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού συνεχίζεται και φαίνεται να μπαίνει στην τελική φάση ολοκλήρωσης. Οι κυριότερες προτάσεις

για το χώρο του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού, τη μεταολυμπιακή περίοδο από το 2004 και μετά, παρουσιάζονται ακολούθως με χρονολογική σειρά.

12 Ιανουαρίου 2006: Στο διαδίκτυο (www.news.in.gr), σε ένα άρθρο σχετικά με την περιοχή του Ελληνικού αναφέρεται: «Μία τεράστιας οικιστικής αξίας περιοχή πρόκειται να δημιουργηθεί στο χώρο του πρώην αεροδρομίου στο Ελληνικό, όπου τουλάχιστον 1.000 στρέμματα της έκτασης θα αποδοθούν για αξιοποίηση. Ακόμα αναφέρεται ότι θα επιβληθεί τέλος υπεραξίας στη νέα πόλη των περίπου 20.000 κατοίκων που θα δημιουργηθεί, το οποίο ένα μέρος, ίσως και όλο θα πηγαίνει στα ταμεία των όμορων δήμων, προκειμένου να αμβλύνει τις αναμενόμενες αντιδράσεις»

Ακόμα η εφημερίδα «ΗΜΕΡΗΣΙΑ», σύμφωνα με το ίδιο ηλεκτρονικό άρθρο, αναφέρει ότι οι χώροι πρασίνου θα μειωθούν στο ελάχιστο, λιγότερο των 4.000 στρεμμάτων που είχε ανακοινωθεί αρχικά, αφού στην αδόμητη έκταση περιλαμβάνονται τα αμαξοστάσια του ΕΘΕΛ και του Τραμ, καθώς επίσης και οι εγκαταστάσεις της αεροπορίας που δεν έχει γίνει γνωστό αν και πότε θα απομακρυνθούν, τα ολυμπιακά γήπεδα που υπάρχουν, όπως και άλλες εγκαταστάσεις που θα παραμείνουν στο χώρο, ενώ προβλέπεται και η δημιουργία θεματικών πάρκων.

Πιο αναλυτικά για οικοπεδοποίηση θα αποδοθούν τουλάχιστον 1.000 στρέμματα, σπασμένα σε δύο κομμάτια στην ανατολική και τη νότια πλευρά της έκτασης, ενώ ανοιχτό είναι το ενδεχόμενο να δημιουργηθεί και τρίτο κομμάτι στη νοτιοανατολική πλευρά. Συνολικά πρόκειται να δημιουργηθούν 6.000 κατοικίες υψηλών προδιαγραφών, διασπαρμένες σε μονοκατοικίες, μεζονέτες και μικρές πολυκατοικίες των τριών ορόφων. Ο συντελεστής δόμησης που θα επιβληθεί θα είναι κατά μέσο όρο 0,6. Η αξία των κατοικιών αυτών αναμένεται να εκτιναχθεί στα ύψη, με τις αντικειμενικές αξίες να ξεπερνούν ακόμα και αυτές των όμορων δήμων Αλίμου, Αργυρούπολης, Γλυφάδας και Ελληνικού.

Στο Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. έχουν οριστικοποιήσει τις νέες προδιαγραφές, ώστε αυτές να ενταχθούν στη μελέτη που έχει εκπονήσει ο αρχιτεκτονικός οίκος DZO Architecture και μέχρι τα μέσα της άνοιξης θα είναι έτοιμο το οριστικό πλάνο. Το μόνο που απομένει είναι η τελική έγκριση των νέων προδιαγραφών από τον Υπουργό ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. κ. Σουφλιά, ο οποίος έχει κατά το παρελθόν εκφράσει την άποψη ότι δεν είναι δυνατή η δημιουργία ενός τεράστιου πάρκου στο Ελληνικό, λόγω έλλειψης πόρων, καθώς επίσης και την άποψη ότι υπάρχουν άλλες περιοχές, οι οποίες έχουν μεγαλύτερη ανάγκη από αδόμητους χώρους και πάρκα. Τέλος ο κ. Σουφλιάς εκτιμά ότι τα έργα πρασίνου μπορούν να κατασκευαστούν στο Ελληνικό, ουσιαστικά μόνο με ιδιωτικά κεφάλαια, από πόρους αυτών που θα αναλάβουν τα θεματικά πάρκα που θα δημιουργηθούν. Ανοιχτό πάντως παραμένει το ενδεχόμενο μια μικρή έκταση να δοθεί για την κατασκευή ξενοδοχείου αλλά και εμπορικών καταστημάτων, σχολείου κ.λπ..

Συγκεκριμένα, ο υπουργός ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., κ. Σουφλιάς, αναφέρει σε συνέντευξη τύπου που δημοσιεύτηκε στο Διαδίκτυο στις 09-06-2006 ότι:

Το Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού θα είναι έτοιμο το 2013. Θα έχει τελική έκταση 4.000 στρεμμάτων, μετά την παραχώρηση 1.000 στρεμμάτων για κατοικίες και επιχειρήσεις και 300 στρεμμάτων για υφιστάμενες δραστηριότητες και νέες υποδομές. Βασικό στοιχείο η οριστικοποίηση της διατήρησης των γηπέδων μπίτζμπολ και σόφτμπολ, η τύχη των οποίων παρέμενε σε εκκρεμότητα και η υπογειοποίηση τμήματος της Λεωφόρου Ποσειδώνος.

Πιο συγκεκριμένα, τα κύρια χαρακτηριστικά του σχεδίου ανάπτυξης του Ελληνικού είναι τα εξής:

- Η οικοδόμηση έκτασης 1.000 στρεμμάτων, όπως είχε αρχικά ανακοινωθεί, προκειμένου να αυτοχρηματοδοτηθεί η δημιουργία και η συντήρηση του πάρκου.

- Η παραχώρηση 290 στρεμμάτων για υφιστάμενες δραστηριότητες και τη μελλοντική διέλευση της Αττικής Οδού. Πιο συγκεκριμένα, οι εγκαταστάσεις που διατηρούνται στην περιοχή είναι οι εξής: Το αμαξοστάσιο του τραμ, το FIR Αθηνών και οι συνοδευτικές του εγκαταστάσεις, το αμαξοστάσιο λεωφορείων, ο σταθμός μεταφόρτωσης απορριμμάτων, το Κέντρο Διανομής της ΔΕΗ, ο Μετεωρολογικός Σταθμός, το Κέντρο περίθαλψης ΑΜΕΑ Υπουργείου Υγείας Πρόνοιας, δύο εκκλησίες. Επίσης, το Συνεδριακό – Εκθεσιακό Κέντρο της Αθήνας, που προβλέπεται να αναπτυχθεί στο κτίριο του άλλοτε Ανατολικού Αεροσταθμού, το οποίο καταλαμβάνει μία περιοχή οριοθετημένη 17 εκταρίων και θα έχει δομημένη επιφάνεια 51.000 m².
- Η ενοποίηση του Μητροπολιτικού Πάρκου με τον Άγιο Κοσμά (έκτασης 800 στρεμμάτων, από τα οποία τα 770 ελεύθερος χώρος), με υπογειοποίηση περίπου 700 μέτρων της λεωφόρου Ποσειδώνος (και ταυτόχρονη μετακίνησή της κατά 400 μέτρα στο εσωτερικό του πάρκου).
- Η οριστική διατήρηση των – αρχικά προσωρινών – γηπέδων σόφτμπολ και μπέιζμπολ, με κατεδάφιση των βοηθητικών εγκαταστάσεών τους.
- Η «επιαναχάραξη» έξι ρεμάτων που προϋπήρχαν του αεροδρομίου.
- Η κατεδάφιση 368 κτιρίων σε όλο το πάρκο (κυρίως κτίρια της παλαιάς αμερικανικής βάσης) και η διατήρηση 41.

Ειδικότερα στο θέμα της οικοδόμησης 1.000 στρεμμάτων στο Μητροπολιτικό Πάρκο, ο υπουργός ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.. εξήγησε πως τα 350 στρέμματα θα γίνουν κατοικίες με χαμηλό συντελεστή δόμησης και τα 650 θα δοθούν για ήπιες επιχειρηματικές δραστηριότητες (κυρίως καταστήματα, ενδεχομένως και 1 – 2 ξενοδοχειακές μονάδες). «Από τα 1.000 στρέμματα, το 35% είναι κοινόχρηστοι χώροι και από τα 650

στρέμματα που μένουν θα καλυφθεί το 40%. Άρα τα 740 στρέμματα θα είναι ελεύθεροι χώροι και μόνον 260 στρέμματα δομημένα», ανέφερε ο κ. Σουφλιάς, για να προσθέσει: «Αυτή είναι η απάντησή μου στη μεμψιμοιρία και την υπερβολή των αντιδρώντων».

Σύμφωνα με τα σχέδια του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., η δημιουργία του πάρκου και η συντήρησή του θα χρηματοδοτηθεί από τα έσοδα της πολεοδόμησης, ενώ υπολογίζεται ότι θα υπάρξει και πλεόνασμα «πολλών εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ», το οποίο θα διατεθεί για την απαλλοτρίωση και κατεδάφιση κτιρίων σε επιβαρημένες περιοχές της Αθήνας.

Επιπροσθέτως, μέσα στις επόμενες μέρες το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. πρόκειται να ανακοινώσει τα σχέδια προέκτασης της Περιφερειακής Υμηπτού έως τη λεωφόρο Ποσειδώνος. Μέρος της Περιφερειακής θα διέρχεται παράλληλα με το βόρειο σύνορο του πάρκου του Ελληνικού, «κόβοντας» τη λεωφόρο Βουλιαγμένης. Επί πλέον προβλέπεται μία πρόσθετη επέκταση της Γραμμής 2 του Μετρό από την Ηλιούπολη έως την περιοχή του Ελληνικού, ενώ ένα υπόγειο αμαξοστάσιο Μετρό προγραμματίζεται να υλοποιηθεί στο νοτιοανατολικό τμήμα της περιοχής κατά μήκος της οδικής πρόσβασης του κτιρίου του Ανατολικού Αεροσταθμού.

Τέλος, τα δίκτυα σταθερής τροχιάς Μετρό και Τραμ, που ακολουθούν κατά μήκος της παράλληλες Λεωφόρους Ποσειδώνος και Βουλιαγμένης πρέπει να διασυνδεθούν στα πλαίσια της αλληλοϋποστήριξης μεταξύ των δημόσιων μέσων μεταφοράς.

Πιο αναλυτικά, η εικόνα της περιοχής του Ελληνικού ύστερα από την ανάπλαση που προβλέπεται, παρουσιάζεται στο Χάρτη 6.1.



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

Χάρτης 6.1. Η περιοχή του Ελληνικού σύμφωνα με το σχέδιο ανάπτυξης Πρόσφατα και συγκεκριμένα το **Δεκέμβριο του 2010**, στο πλαίσιο της δύσκολης οικονομικής συγκυρίας που βρίσκεται η χώρα και της πίεσης από τους δανειστές για μείωση του ελλείμματος ξεκίνησε η δημόσια συζήτηση για την αξιοποίηση του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού με παραχώρηση σε ιδιώτες επενδυτές.

Στο πλαίσιο αυτής της προσέγγιση στις 15 Δεκεμβρίου 2010 συνεδρίασε η Διυπουργική Επιτροπή Αναδιρθώσεων και Αποκρατικοποιήσεων (ΔΕΑΑ) με θέμα την Αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας του Δημοσίου και την επιτάχυνση του προγράμματος αποκρατικοποιήσεων και αναδιρθώσεων. Η απόφαση που πάρθηκε αναφέρει Σχετικά με την αξιοποίηση του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού: «Με στόχο την επιτάχυνση της διαδικασίας αξιοποίησης του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού και με τη χρήση της διαδικασίας fast-track, αποφασίστηκε: α) συγκρότηση φορέα ειδικού σκοπού ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ Α.Ε. στον οποίο περιέρχεται η διαχείρισή της, και β) η πρόσληψη χρηματοοικονομικών και τεχνικών συμβούλων για την αξιοποίηση της έκτασης» (ΕΜΠ και ΤΕΔΚΝΑ, 2010).

Μετά την απόφαση αυτή, έχουν ήδη αρχίσει να εμφανίζονται στη δημοσιότητα συγκεκριμένες επενδυτικές προτάσεις όπως της αμερικάνικης εταιρίας Las Vegas Sands, της εταιρίας από το Κατάρ QIA κ.ά. Επίσης το θέμα της αξιοποίησης του χώρου με παραχώρησή του σε ιδιώτες επενδυτές έχει απασχολήσει και το διεθνή τύπο, έτσι άρθρα για το θέμα έχουν δημοσιευτεί στους New York Times, στους Los Angeles Times κ.α.

Μια από τις τελευταίες προσεγγίσεις στο θέμα της αξιοποίησης του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού είναι η πρόταση που διαμόρφωσε το Παναθηναϊκό Δίκτυο Κινημάτων Πόλης και Ενεργών Πολιτών και το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο. Η πρόταση αυτή προβλέπει την ανάπτυξη νέων παραγωγικών δραστηριοτήτων στον αστικό χώρο και τη δημιουργία αστικών αγρών.

Συνοψίζοντας όλα τα παραπάνω, παρατηρείται ότι υπάρχει ποικιλία ιδεών και προτάσεων για την αξιοποίηση του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού. Όμως θα πρέπει επιλεγεί ένας τρόπος αξιοποίησης που να απαντά στις σύγχρονες ανάγκες της πόλης και των κατοίκων της. Ο χώρος αποτελεί μια μοναδική ευκαιρία για την πόλη της Αθήνας και δεν πρέπει να θυσιαστεί στο βωμό της ιδιωτικής επενδυτικής αξιοποίησης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΤΟΥ ΠΡΩΗΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Αξιοποιώντας στοιχεία από το θεωρητικό πλαίσιο της παρούσας εργασίας αλλά και από την ανάλυση, επιδιώκεται στην ενότητα αυτή η διατύπωση μιας πρότασης για τη στρατηγική της αξιοποίησης του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης ανάπτυξης, δηλαδή της ταυτόχρονης οικονομικής, κοινωνικής, πολιτικής, πολιτισμικής και τεχνολογικής ανάπτυξης, η οποία σέβεται τόσο το ανθρωπογενές, όσο και το φυσικό περιβάλλον.

Αρχικά λοιπόν θα διατυπωθεί η γενική στρατηγική αξιοποίησης του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού. Στη συνέχεια θα αναλυθούν οι προτάσεις για τη δομή του χώρου και για τις παρεμβάσεις στο κτιριακό απόθεμα. Έπειτα θα αναλυθούν οι προτεινόμενες προς χωροθέτηση χρήσεις γης και τέλος θα εξεταστεί το χρηματοδοτικό πλαίσιο της όλης παρέμβασης.

7.1. Στρατηγική Αξιοποίησης

Η προτεινόμενη στρατηγική αξιοποίησης του χώρου βασίζεται σε δυο βασικούς πυλώνες, τόσο την κυριαρχία του αστικού πρασίνου όσο και τη χωροθέτηση τέτοιων χρήσεων γης που θα διαμορφώνουν ένα ζωντανό αστικό χώρο, στον οποίο θα υπάρχουν δραστηριότητες όλες τις ώρες της ημέρας και όλες τις ημέρες του χρόνου.

Βέβαια στην στρατηγική αξιοποίησης θα πρέπει να συνυπολογιστεί και το διεθνές οικονομικό περιβάλλον που έχει διαμορφωθεί στο πλαίσιο της διεθνούς οικονομικής κρίσης. Έτσι στην όλη παρέμβαση εκτός από τους δημόσιους φορείς που θα εμπλακούν, αναπόφευκτα θα εμπλακούν και ιδιώτες επενδυτές που θα καλύψουν μέρος του κόστους της όλης παρέμβασης

Ένα από τα βασικότερα στοιχεία της στρατηγικής αξιοποίησης του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού είναι η δημιουργία ενός φορέα που θα φέρει την ευθύνη της συνολικής παρέμβασης αλλά και μετά, κατά την ολοκλήρωση της παρέμβασης, θα έχει την ευθύνη της λειτουργίας και της συντήρησης του χώρου.

Ο φορέας αυτός μπορεί να έχει το χαρακτήρα ενός δημόσιου ή ακόμα και ιδιωτικού χαρακτήρα, που θα μπορούσε να φέρει την επωνυμία «Φορέας Διαχείρισης Ελληνικού». Σε κάθε όμως περίπτωση θα πρέπει στο φορέα αυτό να συμμετέχουν όλοι οι φορείς της τοπικής κοινωνίας, δηλαδή εκπρόσωποι από την τοπική αυτοδιοίκηση (δήμοι και περιφέρεια), εκπρόσωποι επαγγελματικών και επιχειρηματικών ενώσεων (π.χ. επιμελητήρια, εμπορικοί σύλλογοι κ.λπ.), εκπρόσωποι των αρμόδιων υπουργείων (ΥΠΕΚΑ, Υπουργείο Υποδομών κ.λπ.), εκπρόσωποι του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, εκπρόσωποι του ακαδημαϊκού χώρου (π.χ. Πρύτανης από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο ή το Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών) και τέλος εκπρόσωποι των φορέων της κοινωνίας των πολιτών (π.χ. επιστημονικοί σύλλογοι, ενώσεις πολιτών, πολιτιστικοί σύλλογοι, αθλητικοί σύλλογοι κ.λπ.).

7.2. Δομή του χώρου και κτιριακό απόθεμα

Η δομή του χώρου προτείνεται να μην αλλάξει ριζικά σε σχέση με τη σημερινή της μορφή. Έτσι προτείνεται ο χώρος του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού να συνεχίσει να γίνεται αντιληπτός ως ενιαίος, χωρίς βέβαια την τόσο αυστηρή οριοθέτησή του που προσδίδει η σημερινή περιφραγή. Με τον τρόπο αυτό, ο χώρος θα παραμείνει ως μια ενιαία ενότητα αλλά θα εντάσσεται αρμονικότερα στον αστικό ιστό.

Όσον αφορά την κυκλοφορία στο χώρο, θα παραμείνουν οι δυο βασικοί άξονες του χώρου που διαμορφώνονται από τον πρώην διάδρομο προσγείωσης – απογείωσης και τον πλάγιο διάδρομο με

κατεύθυνση βορειοανατολική – νοτιοδυτική. Οι δυο αυτοί άξονες θα αποτελέσουν τους δυο βασικούς άξονες κυκλοφορίας στον χώρο και θα πρέπει να γίνουν παρεμβάσεις ώστε να ενταχθούν στο οδικό δίκτυο της ευρύτερης περιοχής. Στους άξονες αυτούς θα επιτρέπεται και η κυκλοφορία των οχημάτων και θα είναι οι κύριες αρτηρίες κυκλοφορίας μέσα στο χώρο του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού.

Παράλληλα με αυτούς, θα αναπτυχθεί δίκτυο δρόμων ήπιας κυκλοφορίας, δίκτυο πεζοδρόμων καθώς και δίκτυο ποδηλατοδρόμων. Με τον τρόπο αυτό ο χώρος θα είναι λειτουργικός, ενώ παράλληλα δε θα επιβαρύνεται σε μεγάλο βαθμό από την κυκλοφορία των οχημάτων. Επίσης για να είναι λειτουργικός ο χώρος θα πρέπει να ληφθεί ειδική μέριμνα για τη στάθμευση των αυτοκινήτων. Έτσι θα πρέπει να δημιουργηθούν χώροι στάθμευσης, οι οποίοι θα ανταποκρίνονται με το παραπάνω στις προβλεπόμενες ανάγκες, ώστε να αποφευχθεί η παρόδια στάθμευση που υποβαθμίζει το αστικό περιβάλλον.

Σχετικά με το κτιριακό απόθεμα του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού, θα πρέπει να γίνει νέα επικαιροποιημένη καταγραφή των υφιστάμενων κτιρίων που να αξιολογεί και την κατάσταση στην οποία βρίσκονται σήμερα. Έτσι τα υφιστάμενα κτίρια θα πρέπει να ομαδοποιηθούν σε τρεις κατηγορίες: 1) στα κτίρια που βρίσκονται σε καλή κατάσταση και απαιτούν μικρές παρεμβάσεις 2) στα κτίρια που βρίσκονται σε μέτρια κατάσταση και απαιτούν εκτεταμένες παρεμβάσεις και 3) στα κτίρια που είναι σε κακή κατάσταση και απαιτούν κατεδάφιση.

Τα κτίρια που απαιτούν κατεδάφιση θα κατεδαφιστούν και τα υλικά που θα προκύψουν θα χρησιμοποιηθούν για τη διαμόρφωση του τοπίου στο χώρο καθώς και για την κατασκευή των στοιχείων των ελεύθερων χώρων, όπως πλατείες, παγκάκια κ.λπ.. Τα κτίρια που βρίσκονται σε καλή ή μέτρια κατάσταση και θα παραμείνουν θα υποστούν παρεμβάσεις ώστε να καλύπτουν τις ανάγκες των νέων χρήσεων που θα φιλοξενήσουν. Επίσης θα ανεγερθούν κάποια νέα κτίρια τα οποία θα

φιλοξενήσουν χρήσεις που δεν μπορούν να στεγαστούν στα υφιστάμενα κτίρια ούτε μετά από εκτεταμένες παρεμβάσεις.

Επιπλέον, σε όλα τα κτίρια που θα παραμείνουν ή θα κατασκευαστούν εκ νέου, θα πραγματοποιηθούν παρεμβάσεις στην κατεύθυνση του βιοκλιματικού σχεδιασμού. Ειδικότερα οι παρεμβάσεις θα αφορούν τη διαμόρφωση των κτιρίων με βάση το τοπικό κλίμα (μικροκλίμα), με σκοπό την εξασφάλιση συνθηκών θερμικής και οπτικής άνεσης, αξιοποιώντας την ηλιακή ενέργεια και άλλες ανανεώσιμες πηγές, αλλά και τα φυσικά φαινόμενα του κλίματος. Με τον τρόπο αυτό θα επιδιωχθεί στο μέγιστο δυνατό βαθμό να εξελιχθούν τα κτίρια του χώρου σε πρότυπα ενεργειακά αυτόνομα κτίρια. Το χαρακτηριστικό αυτό ενδεχομένως θα λειτουργήσει ως ελκυστικός παράγοντας για τις νέες χρήσεις.

Επιπλέον ο υπαίθριος χώρος του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού θα σχεδιαστεί και αυτός στο πλαίσιο του βιοκλιματικού σχεδιασμού. Με τον τρόπο αυτό θα αξιοποιηθεί το μικροκλίμα της περιοχής για τη διαμόρφωση ευνοϊκών συνθηκών στο χώρο, όπως για παράδειγμα ο φυσικός φωτισμός και δροσισμός του χώρου.

Τέλος, σε όλα τα κτίρια που θα παραμείνουν, θα πραγματοποιηθούν, σχετικά μικρής κλίμακας, παρεμβάσεις για την ομογενοποίηση της αρχιτεκτονικής τους. Με τον αυτό θα αντιμετωπιστεί η σημερινή κατάσταση, όπου τα κτίρια εξαιτίας της διαφορετικής χρονολογίας και τεχνοτροπίας κατασκευής τους διαμορφώνουν ένα ανομοιογενές αστικό περιβάλλον με κτίρια διαφορετικού χαρακτήρα και αισθητικής.

7.3. Χρήσεις Γης

Όπως προαναφέρθηκε και στη γενική στρατηγική αξιοποίησης, επιδιώκεται ο χώρος να διαμορφωθεί με τέτοιο τρόπο και να φιλοξενήσει τέτοιες χρήσεις γης ώστε να αποτελεί ένα ζωντανό αστικό χώρο καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Έτσι εντός του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού εκτός από το αστικό πράσινο που θα κυριαρχεί θα δημιουργηθούν πόλοι ανάπτυξης διαφόρων δραστηριοτήτων, όπως πόλος ανάπτυξης εκθεσιακής και συνεδριακής δραστηριότητας, πόλος ανάπτυξης επιχειρηματικής δραστηριότητας, πόλος πολιτισμού, πόλος ανάπτυξης μαζικού αθλητισμού, πόλος ανάπτυξης δραστηριοτήτων αναψυχής και πόλος ανάπτυξης εμπορικών δραστηριοτήτων.

Η κυρίαρχη χρήση που προτείνεται για το χώρο του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού είναι το αστικό πράσινο, το οποίο προτείνεται να καταλαμβάνει το 40-50% της συνολικής έκτασης του χώρου. Έτσι προτείνεται η δημιουργία θεματικών πάρκων με φυτά και δένδρα που είναι κατάλληλα για το κλίμα της περιοχής και μπορούν να αναπτυχθούν με σχετική ευκολία. Τα πάρκα αυτά θα καταλαμβάνουν εκτεταμένες εκτάσεις του χώρου. Επιπλέον, αστικό πράσινο θα αναπτυχθεί παράλληλα με το οδικό δίκτυο και σε όλους τους κοινόχρηστους χώρους.

Όσον αφορά τον πόλο ανάπτυξης εκθεσιακής και συνεδριακής δραστηριότητας, προτείνεται να δημιουργηθεί ένα σύγχρονο εκθεσιακό κέντρο, που να μπορεί να φιλοξενήσει σημαντικά εκθεσιακά γεγονότα διεθνούς εμβέλειας. Επίσης, το προτεινόμενο εκθεσιακό κέντρο θα περιλαμβάνει και σύγχρονες συνεδριακές υποδομές, οι οποίες θα μπορούν να καλύψουν τις ανάγκες σημαντικών διεθνών συνεδρίων.

Σχετικά με τον πόλο ανάπτυξης της επιχειρηματικής δραστηριότητας, προτείνεται η δημιουργία ενός επιχειρηματικού κέντρου που θα μπορεί να φιλοξενήσει επιχειρηματικές συναντήσεις (Business to business - B2B).

Επίσης, στο επιχειρηματικό κέντρο θα δημιουργηθεί και μια θερμοκοιτίδα νέων καινοτόμων επιχειρήσεων. Στη θερμοκοιτίδα αυτή θα φιλοξενοούνται νέες επιχειρήσεις με καινοτόμες δραστηριότητες που βρίσκονται στα πρώτα χρόνια λειτουργίας τους έναντι ενός συμβολικού ενοικίου. Σκοπός της θερμοκοιτίδας αυτής είναι να ενισχύσει τις νέες καινοτόμες επιχειρήσεις στα πρώτα τους βήματα καθώς με τη φιλοξενία τους στο επιχειρηματικό κέντρο, καλύπτεται ένα μέρος του κόστους στέγασής τους (αφού το ενοίκιο θα είναι συμβολικό), ενώ θα τους παρέχονται όλες οι απαραίτητες υπηρεσίες και εξυπηρετήσεις (π.χ. υψηλής ταχύτητας internet, κοινό λογιστήριο κ.λπ.).

Ο προτεινόμενος πόλος πολιτισμού, θα περιλαμβάνει πολιτιστικές δραστηριότητες που θα συνδυάζουν τις τέχνες, το πνεύμα και τη φύση. Σκοπός της ανάπτυξης αυτών των χρήσεων είναι η δημιουργία ενός βιώσιμου πολιτιστικού πόλου με άνεση χώρου και έντονες οικονομίες συμπληρωματικότητας μεταξύ των συστατικών του. Ειδικότερα, στον πολιτιστικό πόλο προτείνεται να δημιουργηθεί ένα συγκρότημα μουσικής, χορού, όπερας και θεάτρου, που θα στεγάσει πολλά εθνικής εμβέλειας συγκροτήματα, αλλά και πληθώρα μικρών πειραματικών συγκροτημάτων. Επίσης προτείνεται η δημιουργία ενός μουσείου σύγχρονης τέχνης. Τέλος, θα δημιουργηθεί ένας πολυχώρος πολιτισμού όπου θα φιλοξενοούνται εκδηλώσεις ερασιτεχνικών ομάδων και πολιτιστικών συλλόγων της περιοχής.

Όσον αφορά τον πόλο ανάπτυξη μαζικού αθλητισμού, θα περιλαμβάνει αθλοπαιδίες, όπου οι πολίτες της περιοχής θα μπορούν να αθλούνται ελεύθερα. Επίσης στον προτεινόμενο αυτό πόλο θα πραγματοποιούνται δράσεις μαζικού αθλητισμού καθώς θα υπάρχουν προπονητές που θα οργανώνουν και θα καθοδηγούν την άθληση των πολιτών. Επιπλέον στο χώρο των αθλοπεδίων θα φιλοξενηθούν οι δραστηριότητες των πολλών ερασιτεχνικών αθλητικών σωματείων της περιοχής.

Σχετικά με τον προτεινόμενο πόλο ανάπτυξης δραστηριοτήτων αναψυχής θα περιλαμβάνει υπαίθρια και στεγασμένα θεματικά πάρκα

που θα αναπτύσσονται δραστηριότητες εκτόνωσης και αναψυχής των πολιτών της περιοχής. Τέτοια θεματικά πάρκα θα μπορούσαν να ήταν ενδεικτικά:

- θαλάσσιο πάρκο που θα αναπτύσσεται στο θαλάσσιο μέτωπο και θα περιλαμβάνει διάφορες θαλάσσιες δραστηριότητες αναψυχής
- πάρκο που θα αναπαριστά τη ζωή στην αρχαία Αθήνα με τη χρήση των σύγχρονων οπτικοακουστικών μέσων
- πάρκο περιβαλλοντικής εκπαίδευσης και ευαισθητοποίησης όπου κυρίως οι μαθητές, μέσα από εκπαιδευτικά προγράμματα, θα ενημερώνονται και θα ευαισθητοποιούνται για περιβαλλοντικά θέματα.

Σκοπός των θεματικών αυτών πάρκων είναι η δημιουργία ενός περιβάλλοντος μέσα στο αστικό περιβάλλον, που θα παραπέμπει περισσότερο στον υπαίθρο χώρο.

Τέλος ο πόλος ανάπτυξης εμπορικών δραστηριοτήτων θα αποτελεί το μικρότερο σε έκταση πόλο του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού. Ο πόλος αυτός θα περιλαμβάνει εμπορικά καταστήματα αλλά και εμπορικές δραστηριότητες αναψυχής δηλαδή καφετέριες, αναψυκτήρια, εστιατόρια, μπαρ κ.λπ.. Σκοπός της δημιουργίας του συγκεκριμένου πόλου είναι αφενός η δημιουργία εσόδων στο φορέα διαχείρισης του Ελληνικού (που προτάθηκε στη γενική στρατηγική αξιοποίησης) που θα χρησιμοποιηθούν για την συντήρηση του χώρου και αφετέρου θα δώσει ζωντάνια στο χώρο καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας και του έτους.

Οι πόλοι που περιγράφηκαν προηγουμένως θα φιλοξενηθούν είτε σε κάποια από τα υφιστάμενα κτίρια που μετά από παρεμβάσεις θα μπορούν να καλύψουν τις ανάγκες των συγκεκριμένων δραστηριοτήτων, είτε σε νέα κτίρια ή χώρους που θα σχεδιαστούν εξ αρχής για τέτοιες δραστηριότητες.

7.4. Χρηματοδοτικό πλαίσιο

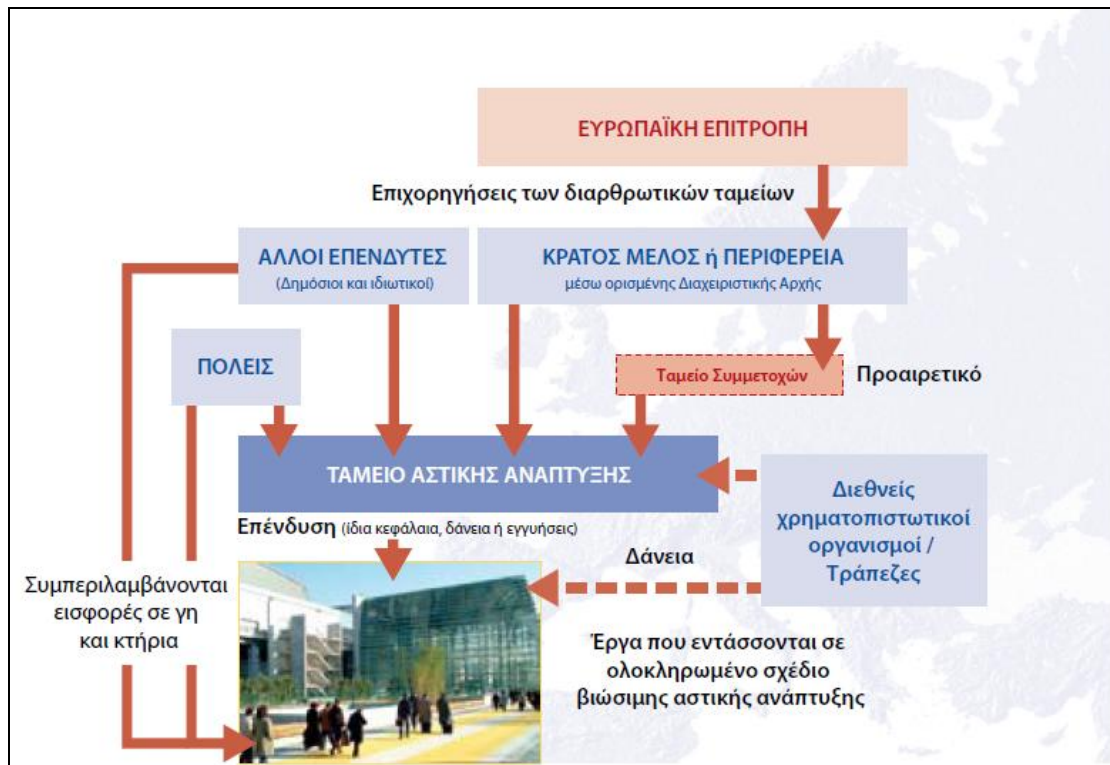
Το σύνολο των παρεμβάσεων αξιοποίησης του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού μπορεί να χρηματοδοτηθεί από την Κοινή Ευρωπαϊκή υποστήριξη για βιώσιμες επενδύσεις σε αστικές περιοχές (Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas- JESSICA).

Ουσιαστικά η πρωτοβουλία JESSICA δεν αποτελεί νέα πηγή χρηματοδοτήσεων για τα κράτη μέλη. Όμως αποτελεί ένα νέο εργαλείο αξιοποίησης των υφιστάμενων επιχορηγήσεων των διαρθρωτικών ταμείων για τη στήριξη σχεδίων αστικής ανάπτυξης. Ειδικότερα η πρωτοβουλία αυτή αναπτύσσεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ), σε συνεργασία με την Τράπεζα Ανάπτυξης του Συμβουλίου της Ευρώπης (CEB) Με την ευρωπαϊκή πρωτοβουλία JESSICA επιτυγχάνονται (Πρωτοβουλία JESSICA: www.jessicafund.gr):

1. η ανακύκλωση των πόρων, καθώς χορηγούνται δάνεια με ευνοϊκούς όρους και με το ποσό αποπληρωμής αυτών επαναχρηματοδοτεί νέα έργα
2. η μόχλευση, καθώς δίνεται η δυνατότητα συνδυασμού δανείων με ιδιωτικούς πόρους προσελκύνοντας ιδιωτικά κεφάλαια
3. η ευελιξία, καθώς από την μία διευρύνεται το φάσμα των επιλέξιμων δαπανών και από την άλλη οι πόροι του JESSICA μπορούν να χρησιμοποιούνται για επενδύσεις υπό μορφή ιδίων κεφαλαίων, δανείων ή εγγυήσεων
4. η τεχνογνωσία και η δημιουργικότητα, καθώς τα κράτη μέλη, οι επιχειρησιακές αρχές και οι πόλεις έχουν τη δυνατότητα να αξιοποιήσουν την εμπειρία του τραπεζικού συστήματος και γενικότερα του ιδιωτικού τομέα.

Η λειτουργία της πρωτοβουλίας JESSICA, πολύ απλοποιημένα, παρουσιάζεται στο σχήμα 7.1. Ειδικότερα οι κοινοτικοί πόροι από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή μεταφέρονται σε κάθε κράτος μέλος και συστήνονται οι διαχειριστικές αρχές των διαφόρων επιχειρησιακών προγραμμάτων. Οι διαχειριστικές αυτές αρχές έχουν τη δυνατότητα να αξιοποιήσουν την εμπειρία και την τεχνογνωσία εξωτερικών φορέων (δημόσιων και ιδιωτικών), ενώ παράλληλα έχουν και τη δυνατότητα άντλησης πρόσθετης ιδιωτικής χρηματοδότησης. Έτσι στην περίπτωση που κάποια διαχειριστική αρχή επιθυμεί να αξιοποιήσει το χρηματοδοτικό μέσο JESSICA μπορεί να συνεισφέρει πόρους από τα επιχειρησιακά της προγράμματα ενώ οι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, τα τραπεζικά ιδρύματα και άλλοι επενδυτές μπορούν να συνεισφέρουν πρόσθετους πόρους.

Από το σύνολο των πόρων προς χρηματοδότηση, μέσω την ταμείων αστικής ανάπτυξης επιλέγονται τα έργα που θα χρηματοδοτηθούν. Το κριτήριο επιλογής των έργων είναι αυτά να εντάσσονται σε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο βιώσιμης αστικής ανάπτυξης καθώς και να μπορούν να παράγουν έσοδα ώστε να αποπληρώσουν το ποσό της χρηματοδότησης που έλαβαν. Έτσι με την ολοκλήρωση των έργων και με τη σταδιακή δημιουργία εσόδων από αυτά αποπληρώνεται η χρηματοδότηση που λήφθηκε, η οποία χρησιμοποιείται στην αναχρηματοδότηση νέων έργων αστικής ανάπτυξης. Με τον τρόπο αυτό υπάρχει μια κυκλική ανακύκλωση των πόρων που δίνει τη δυνατότητα χρηματοδότησης πολλών έργων.



Πηγή: Πρωτοβουλία JESSICA: www.jessicafund.gr

Σχήμα 7.1. Λειτουργία της πρωτοβουλίας JESSICA

Συνεπώς μέσω της πρωτοβουλίας JESSICA, μπορεί να χρηματοδοτηθεί το σύνολο του έργου της αξιοποίησης του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού. Το έργο αυτό θα δημιουργήσει κάποια έσοδα από την αξιοποίηση του εκθεσιακού και συνεδριακού κέντρου, των εμπορικών χρήσεων, του επιχειρηματικού κέντρου, των δραστηριοτήτων αναψυχής κ.λπ.. Έτσι σταδιακά θα πραγματοποιηθεί η αποπληρωμή των χρηματοδοτήσεων που λήφθηκαν για το έργο της αξιοποίησης του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού.

Το χρηματοδοτικό πλαίσιο που προτείνεται για το έργο της αξιοποίησης του Ελληνικού είναι ουσιαστικά μια μίξη των δυο διεθνών τάσεων που παρουσιάζονται. Δηλαδή από τη μια αξιοποιείται ο χώρος από δημόσιους φορείς, εμπλέκονται όμως και κεφάλαια από τον ιδιωτικό τομέα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από το σύνολο της ανάλυσης των προηγούμενων ενοτήτων καταλήγουμε σε κάποια χρήσιμα συμπεράσματα για την αξιοποίηση του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού.

Αρχικά θα πρέπει να τονιστεί η κομβικότητα και η σπουδαιότητα του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού τόσο για την άμεση περιοχή, όσο και για την ευρύτερη περιοχή του λεκανοπεδίου της Αττικής. Έτσι η αξιοποίηση του χώρου αυτού θα πρέπει να απαντά στις υφιστάμενες ανάγκες των κατοίκων της περιοχής.

Βέβαια η αρνητική οικονομική συγκυρία, στην οποία βρίσκεται η χώρα μας δημιουργεί σενάρια πώλησης του χώρου σε ιδιώτες επενδυτές. Όμως η εφαρμογή ενός τέτοιου σεναρίου θα είχε καταστροφικές συνέπειες, τόσο για την περιοχή των νοτίων προαστίων, όσο και για το σύνολο της πόλης. Από την άλλη μεριά βέβαια θα πρέπει να ληφθεί υπόψη το αρνητικό οικονομικό κλίμα που επικρατεί και να επιλεγεί ένας μικτός τρόπος χρηματοδότησης του έργου της αξιοποίησης του Ελληνικού, που θα συμμετέχουν δημόσιοι, αλλά και ιδιωτικοί φορείς.

Όπως αναλύθηκε λεπτομερώς σε προηγούμενη ενότητα, το έργο της αξιοποίησης του Ελληνικού θα πρέπει να ενταχθεί στο πλαίσιο της αξιοβίωτης ή ολοκληρωμένης αστικής ανάπτυξης. Η στρατηγική που προτείνεται στην παρούσα εργασία είναι η δημιουργία ενός χώρου σύγχρονου και λειτουργικού που θα φιλοξενήσει ποικίλες χρήσεις, με σκοπό να μεταμορφώσει το χώρο του πρώην αεροδρομίου σε ένα ζωντανό αστικό χώρο που θα κυριαρχεί το πράσινο και στον οποίο θα υπάρχουν δραστηριότητες όλες τις ώρες της ημέρας και όλες τις ημέρες του χρόνου.

Η όλη παρέμβαση επιδιώκεται να έχει το ελάχιστο δυνατό κόστος (με την αξιοποίηση υφιστάμενων κτιρίων, αεροδιαδρόμων κ.λπ.), ενώ παράλληλα να δημιουργήσει κάποια έσοδα για να καλυφθεί το κόστος της όλης παρέμβασης.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Διακουλάκη, Δ. (2006α) 'Δικαιώματα ιδιοκτησίας', Παρουσίαση του μαθήματος Περιβαλλοντική Οικονομία του Διεπιστημονικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών (ΔΠΜΣ) του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου "Περιβάλλον και Ανάπτυξη"
- Διακουλάκη, Δ. (2006b) 'Ο μηχανισμός της αγοράς', Παρουσίαση του μαθήματος Περιβαλλοντική Οικονομία του Διεπιστημονικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών (ΔΠΜΣ) του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου "Περιβάλλον και Ανάπτυξη"
- Διακουλάκη, Δ. (2006c) 'Εξωτερικές Οικονομίες', Παρουσίαση του μαθήματος Περιβαλλοντική Οικονομία του Διεπιστημονικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών (ΔΠΜΣ) του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου "Περιβάλλον και Ανάπτυξη"
- ΕΜΠ (1996) 'Ανάπτυξη του Χώρου του Αεροδρομίου του Ελληνικού', Ερευνητικό Πρόγραμμα, Έκθεση Α' Φάσης, Εργαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής Ανάπτυξης, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας, Αθήνα
- ΕΜΠ (2001) 'Ανάπτυξη του Χώρου του Αεροδρομίου του Ελληνικού', Ερευνητικό Πρόγραμμα, Έκθεση Β' Φάσης, Εργαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής Ανάπτυξης, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας, Αθήνα
- ΕΜΠ (2007) 'Ολοκλήρωση και επικαιροποίηση του Ερευνητικού Προγράμματος: Ανάπτυξη του Χώρου του Αεροδρομίου του Ελληνικού', Αναθεωρημένη Έκθεση Α' Φάσης, Εργαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής Ανάπτυξης, Τομέας Πολεοδομίας και

Χωροταξίας, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας, Αθήνα

- ΕΜΠ (2007) 'Ολοκλήρωση και επικαιροποίηση του Ερευνητικού Προγράμματος: Ανάπτυξη του Χώρου του Αεροδρομίου του Ελληνικού', Αναθεωρημένη Έκθεση Β' Φάσης, Εργαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής Ανάπτυξης, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας, Αθήνα
- ΕΜΠ και ΤΕΔΚΝΑ (2010) 'Βασικές Αρχές Σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου στο πρώην Αεροδρόμιο Ελληνικού', Ερευνητικό Πρόγραμμα Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου και Τοπικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων (ΤΕΔΚΝΑ) για τους Δήμους Αλίμου, Αργυρούπολης, Γλυφάδας και Ελληνικού, Αθήνα
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1998) 'Αειφόρος Αστική Ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση: Πλαίσιο Δράσης', Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στο Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή Περιφερειών, Βρυξέλλες, 28.10.1998, COM(1998)605 τελικό
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2004) 'Προς μια Θεματική Στρατηγική για το Αστικό Περιβάλλον', Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή Περιφερειών, 11.02.2004, Βρυξέλλες, COM(2004) 60 τελικό
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2005) 'Σχετικά με μια Θεματική Στρατηγική για το Αστικό Περιβάλλον', Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής

Επιτροπής στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 11.01.2006, Βρυξέλλες, COM(2005) 718 τελικό

- Εφημερίδα Καθημερινή (2006) 'Real Estate, Ελληνικό: οικιστική ανάπτυξη με ερωτήματα', 21 Ιουνίου 2006
- Καλιαμπάκος, Δ. και Δαμίγος, Δ., (2006) 'Περιβαλλοντική Οικονομία', Αθήνα
- Κοινή Υπουργική Απόφαση Αριθμ. 63846/3188 "Έγκριση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Δήμου Αργυρούπολης" (ΦΕΚ 666/Δ/05.07.1994)
- Λαλιώτης, Ε. (2006), 'Η επίδραση των χρήσεων γης του αεροδρομίου του Ελληνικού στην αγορά της κατοικίας', Διπλωματική εργασία, Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
- Μαρινέλλης, Κ. (1993) 'Νέο αεροδρόμιο των Σπάτων. Σκοπιμότητα του έργου και διαδικασία υλοποίησής του, Σκοπιμότητα της εκτέλεσης του έργου του Αεροδρομίου των Σπάτων και διαδικασίες, με τις οποίες δημοπρατούνται τα έργα του Αεροδρομίου', Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας - Αθήνα: 9 – 10 Ιουνίου
- Νίκου, Γ. (1993) 'Νέο αεροδρόμιο των Σπάτων. Σκοπιμότητα του έργου και διαδικασία υλοποίησής του, Θέσεις – προτάσεις εργαζομένων στην ΥΠΑ, σχετικά με το νέο αεροδρόμιο και ο ρόλος της ΥΠΑ στις αερομεταφορές', Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας - Αθήνα: 9 – 10 Ιουνίου
- Νόμος 3342/2005 'Βιώσιμη ανάπτυξη και κοινωνική αξιοποίηση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων, αδειοδότηση, χρήσεις, λειτουργίες τους - Διάρθρωση, οργάνωση και λειτουργία Γενικής Γραμματείας Ολυμπιακής Αξιοποίησης' (ΦΕΚ Α' 131/06.06.2005)
- Νταλιάνη, Μ. (2005) «Διχάζει» το μέλλον του πρώην αεροδρομίου», Εφημερίδα ΤΑ ΝΕΑ, 26 Μαρτίου 2005

- Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθηνών (2006) 'Διεθνής αρχιτεκτονικός διαγωνισμός ιδεών: «Μητροπολιτικό πάρκο και πολεοδομική ανάπτυξη του Ελληνικού»'
- Ρόκος, Δ. (2000) 'Θεμελιώδεις Προϋποθέσεις για ένα Σχέδιο Αξιοβίωτης Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης. Η Περίπτωση μιας Ελληνικής Περιφέρειας. Από τη Θεωρία στην Πράξη', 6ο Συνέδριο Προβλήματα Σοσιαλισμού Εξουσία και Κοινωνίες στη Μεταδιπολική Εποχή, Τομέας Φιλοσοφίας, Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων, 25.8.2000, Χανιά
- Ρόκος, Δ. (2003) 'Από τη "βιώσιμη" ή "αιφόρο" στην αξιοβίωτη ολοκληρωμένη ανάπτυξη', Εκδοτικός Οργανισμός Α.Α. Λιβάνη, Αθήνα, σελ. 551
- Ρόκος, Δ. (2004) 'Η Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη στις Ορεινές Περιοχές. Θεωρία και Πράξη', στα Πρακτικά του 3ου Διεπιστημονικού Διαπανεπιστημιακού Συνεδρίου του Ε.Μ.Π. και του ΜΕ.Κ.Δ.Ε. του Ε.Μ.Π. Η Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη στις Ορεινές Περιοχές. Θεωρία και Πράξη, Συνεδριακό Κέντρο Μετσόβου, 7-10 Ιουνίου 2001, σελ. 79-140
- Ρόκος, Δ. (2005) 'Αξιοβίωτη ολοκληρωμένη ανάπτυξη. Για έναν ειρηνικό και καλύτερο κόσμο' στο 'Ανάπτυξη και περιβάλλον. Διαλεκτικές σχέσεις και διεπιστημονικές προσεγγίσεις', Επιστημονική Επιμέλεια Δ. Ρόκος, Εναλλακτικές Εκδόσεις, σελ. 23-68, Αθήνα.
- Ρόκος, Δ. (2007) 'Η Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη της Ηπείρου. Προβλήματα, Δυνατότητες και Περιορισμοί', στα Πρακτικά του 4ου Διεπιστημονικού Διαπανεπιστημιακού Συνεδρίου του Ε.Μ.Π. και του ΜΕ.Κ.Δ.Ε. του Ε.Μ.Π. Η Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη της Ηπείρου, Συνεδριακό Κέντρο Μετσόβου, 23-26 Σεπτεμβρίου 2004, σελ. 93-140

- Σαρηγιάννης, Γ. Μ. (2001) 'Η εξέλιξη των επισήμων θέσεων του Δημοσίου σχετικά με την χρήση του αεροδρομίου του Ελληνικού', Περιοδικό Αρχιτέκτονες, Ιούλιος/Αύγουστος: 90-93
- Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας (1998) 'Ελληνικό – Ενημέρωση σχετικά με την Αξιοποίηση του χώρου του Αεροδρομίου, μετά τη λειτουργία του Αεροδρομίου των Σπάτων', Αθήνα: Τ.Ε.Ε.
- Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας (2004) 'Αεροδρόμιο Ελληνικού – Μητροπολιτικό Πάρκο Πρασίνου', Αθήνα: 22 Απριλίου 2004
- Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος (1998) 'Επικαιρότητα ΤΕΕ', Τεύχος 2019, 21 Σεπτεμβρίου 1998
- Τζαναβάρα Χ. (2006). 'Απίστευτο κι όμως Ελληνικό', Εφημερίδα Ελευθεροτυπία, 10 Απριλίου 2006: 18, 55
- Τσαντίλης, Κ. (2003) 'Η επιδίωξη της αξιοβιώτης πόλης', Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Λάρισα
- ΥΠΕΧΩΔΕ (2006) 'Δελτίο τύπου Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ Γ. Σουφλιά', 8 Ιουνίου 2006
- Υπουργική Απόφαση Αριθμ. 101341/8108 'Τροποποίηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δήμου Αλίμου (Ν. Αττικής)' (ΦΕΚ 24/Δ/21.01.1995)
- Υπουργική Απόφαση Αριθμ. 67401/3445 "Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Δήμου Γλυφάδας (Ν. Αττικής)" (ΦΕΚ 580/Δ/15.06.1992)
- Υπουργική Απόφαση Αριθμ. 67401/3445 "Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Δήμου Ελληνικού Ν. Αττικής" (ΦΕΚ 52/Δ/26.01.1994)
- Χατζημπίρος, Κ. (2004) 'Χώροι Πρασίνου στο Πλαίσιο των Περιβαλλοντικών Αναγκών του Λεκανοπεδίου, Αεροδρόμιο Ελληνικού: «Μητροπολιτικό πάρκο πρασίνου»', Αθήνα, ΤΕΕ, 22 Απριλίου 2004

- Bell, P. Gallent, N. και Howe, J. (2001) 'Re-use of small airfields: A planning perspective', *Progress in Planning*, 55(4), 232-252

ΠΗΓΕΣ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟΥ

- Δήμος Αλίμου www.alimos.gr
- Δήμος Γλυφάδας www.glyfada.gr
- Δήμος Ελληνικού – Αργυρούπολης www.elliniko-argyroupoli.gr
- Διαδικτυακή Ενημερωτική Πύλη www.news.in.gr
- Εφημερίδα Ελευθεροτυπία www.enet.gr
- Εφημερίδα ΗΜΕΡΗΣΙΑ www.imerisia.gr
- Εφημερίδα Καθημερινή www.kathimerini.gr
- Εφημερίδα Ο Κόσμος του Επενδυτή www.kte.gr
- Εφημερίδα Ριζοσπάστης www.rizospastis.gr
- Εφημερίδα ΤΑ ΝΕΑ www.tanea.gr
- Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών www.oasa.gr
- Ολυμπιακά Ακίνητα www.olympicproperties.gr
- Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας www.organismosathinas.gr
- Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος (ΤΕΕ) www.tee.gr
- Τοπική Ένωση Δήμων & Κοινοτήτων Νομού Αττικής (ΤΕΔΚΝΑ) www.tedkna.gr
- ΤΡΑΜ Α.Ε.: www.tramsa.gr
- Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής www.ypeka.gr
- Bentwaters Cold War Museum <http://bcwm.org.uk>

- Bentwaters Parks www.bentwatersparks.com
- Google Map maps.google.com
- Greenham Business Park www.greenham-business-park.co.uk
- Messe Stadt Riem www.messestadt-riem.com
- Public Space www.publicspace.org
- Πρωτοβουλία JESSICA www.jessicafund.gr