



**Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών
Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος**

**Βασικές αρχές σχεδιασμού
Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου
στο πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού**

**Ερευνητικό Πρόγραμμα
Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου και Τ.Ε.Δ.Κ.Ν.Α.
για τους Δήμους Αλίμου, Αργυρούπολης, Γλυφάδας και Ελληνικού**

**Συνέντευξη Τύπου, Δικηγορικός Σύλλογος Αθήνας
Αθήνα, 26 Ιανουαρίου 2011**

Σύνοψη αποτελεσμάτων και βασικά στοιχεία πρότασης

Η έρευνα «*Βασικές αρχές σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου στο πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού*» του Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος ΕΜΠ, η οποία συντάχθηκε από μία πολυμελή ομάδα επιστημόνων του ΕΜΠ και άλλων ΑΕΙ ολοκληρώθηκε πριν λίγες ημέρες και παραδόθηκε στην Τοπική Αυτοδιοίκηση. **Η έρευνα διατυπώνει μία ολοκληρωμένη πρόταση διαμόρφωσης πάρκου υψηλού πρασίνου στο Ελληνικό.** Προκειμένου να διατυπωθούν από το ΕΜΠ οι τελικές προτάσεις, κατεγράφησαν τα πολεοδομικά, θεσμικά και τεχνικά στοιχεία του χώρου του πρώην αεροδρομίου και της ακτής, διερευνήθηκαν οι σχέσεις της περιοχής με το μητροπολιτικό συγκρότημα της Αθήνας και αξιολογήθηκαν τα υφιστάμενα σενάρια αξιοποίησης. Ελέγχθησαν τα διαθέσιμα οικονομικά στοιχεία της μέχρι τώρα λειτουργίας των εγκαταστάσεών του και διερευνήθηκαν τα τεχνικο-οικονομικά δεδομένα της δημιουργίας του πάρκου. Κατεγράφη επίσης η πλούσια διεθνής εμπειρία επανάχρησης πρώην αεροδρομίων όπως και δημιουργίας και λειτουργίας μεγάλης κλίμακας χώρων πρασίνου στην Ευρώπη και τις ΗΠΑ.

Η συζήτηση για το Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού στρέφεται γύρω από βασικά πρακτικά ερωτήματα. **Τα αποτελέσματα της έρευνας απαντούν τεκμηριώνοντας τους λόγους για τους οποίους το πάρκο είναι αναγκαίο, εφικτό και φθινό. Υποδεικνύουν επίσης μια βασική στρατηγική βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων φάσεων για τη δημιουργία ενός πάρκου πρασίνου, άθλησης και πολιτισμού, παναθηναϊκής εμβέλειας.**

Είναι αναγκαίο το Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού;

Αλλοίμονο αν στην Αθήνα των 2-2,5 μ² πρασίνου/κάτοικο, σε μία πόλη όπου μόνο με τους ολυμπιακούς αγώνες του 2004, **σπαταλήθηκε 1,23 μ²πρασίνου και ελεύθερων χώρων ανά κάτοικο**, ισχυριζόμαστε ότι έχουμε την πολυτέλεια να πούμε 'όχι' σε οποιοδήποτε πάρκο που είναι εφικτό να κατασκευαστεί. Πρέπει να συνειδητοποιήσουμε ότι δεν είναι μόνο τα 5.300 στρέμματα της συνολικής έκτασης του πρώην αεροδρομίου και τα 980 περίπου στρέμματα της παράκτιας ζώνης τα οποία έχει ανάγκη η πόλη. Είναι τα 50.000 στρέμματα που απαιτούνται μέχρι να αποκτήσει η Αθήνα, ένα ανεκτό επίπεδο πρασίνου, αυτό που επίσης προβλέπουν τα ελληνικά πολεοδομικά *standards* ήδη από τη δεκαετία του 1980. Δηλαδή πολύ πριν από τις αλληπάλληλες επεκτάσεις της πόλης και την αστική διάχυση σε πρώην αγροτική και δασική γη στα Μεσόγεια και το Θριάσιο, στις πλαγιές των ορεινών όγκων και τις μεγάλες περιαστικές πυρκαγιές. Ακόμη και αυτό το «ανεκτό επίπεδο πρασίνου» θα είναι σημαντικά μικρότερο από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο.

Γιατί πρέπει να γίνει εκεί και όχι αλλού, στις υποβαθμισμένες για παράδειγμα δυτικές συνοικίες;

Κατ' αρχήν, λόγω της έλλειψης διαθέσιμης γης μητροπολιτικής κλίμακας ισομερώς κατανομημένης στο Λεκανοπέδιο. **Ο ρόλος του μητροπολιτικού – και για αυτό λέγεται μητροπολιτικό – πάρκου είναι άλλος από αυτόν του τοπικού ή του μικρού συνοικιακού πάρκου.** Τα τοπικά πάρκα που επίσης μπορούν να δημιουργηθούν στις ελάχιστες διαθέσιμες εκτάσεις των υποβαθμισμένων συνοικιών είναι αναγκαία σε συνδυασμό με μητροπολιτικά πάρκα, όχι αντί αυτών.

Το πάρκο, πρέπει να γίνει εκεί στο Ελληνικό, λόγω της ανάγκης απόλυτης προστασίας των τριών θεσμοθετημένων εκτάσεων πρασίνου, μητροπολιτικού μεγέθους εντός του Λεκανοπεδίου. Ένα μητροπολιτικό πάρκο είναι μία μεγάλη νησίδα βιοποικιλότητας και πρασίνου, σχετικά ανεπηρέαστη λόγω της οικολογικής της μάζας, από τις δυσμενείς περιβαλλοντικές συνθήκες της πόλης και μάλιστα σημαντική ώστε να τις μετριάσει. Η Αθήνα διαθέτει ήδη ένα τέτοιου μεγέθους πάρκο, το **Πάρκο Περιβαλλοντικής Ευαισθητοποίησης «Αντώνης Τρίτσης» στο Ίλιον**, στη βορειοδυτική Αθήνα. Έχει τη δυνατότητα να αποκτήσει άλλα δύο, στο **Ελληνικό** και στο **Γουδί**, εξισορροπώντας κάπως το έλλειμμα. Ήδη όμως στο

Γουδί έχει γίνει ζημιά ανάλογη με αυτή που δρομολογείται στο Ελληνικό. Από τα αρχικά 3.500 στρέμματα έχουν απομείνει μόνο 900 στρέμματα αμιγούς πρασίνου.

Δυστυχώς στην πρωτεύουσα δεν μπορεί να χωροθετηθεί και άλλο ένα αντίστοιχου μεγέθους στα νοτιοδυτικά όπου εντοπίζεται η μεγάλη έλλειψη πρασίνου, δηλαδή στον ευρύτερο Πειραιά. Εκεί ως μοναδική λύση εμφανίζεται η αξιοποίηση ενός συστήματος πράσινων χώρων στα μεγάλα *brown-fields*, στα πρώην βιομηχανικά οικοπέδα της **Δραπετσώνας**, της **Λεύκας** και του **Νέου Φαλήρου**. Αυτό το σύστημα μπορεί να ανακουφίσει τοπικά τις όμορες περιοχές, δεν θα αναπληρώσει όμως την έλλειψη των μεγάλων μητροπολιτικών νησίδων πρασίνου εντός του αστικού ιστού. Αντίστοιχες επεμβάσεις μεσαίας κλίμακας, στον **Ελαιώνα**, στο **Χαϊδάρι**, στη **Δάφνη**, στο **Γαλάτσι** και τη **Νέα Ιωνία** θα δημιουργήσουν το συμπληρωματικό πράσινο δίκτυο τοπικών πάρκων.

Συνεπώς από τη μία πλευρά τα διάσπαρτα μικρά πάρκα, είναι απαραίτητα. Δεν μπορούν όμως να υποκαταστήσουν αλλά αντίθετα πρέπει να συμπληρώσουν τον μεγάλο πνεύμονα μελλοντικού πρασίνου με την κρίσιμη μάζα του Ελληνικού.

Τέλος, η χωροθέτηση είναι κατάλληλη, λόγω της εύκολης πρόσβασης του Ελληνικού, από το σύνολο της μητρόπολης. **Με τα υπάρχοντα δίκτυα του μετρό και του τραμ – ο σταθμός μετρό του Ελληνικού προγραμματίζεται να ανοίξει το 2011 – το νέο πάρκο βρίσκεται σε απόσταση 15 λεπτών από το Σύνταγμα και 30 λεπτών από το Αιγάλεω, το Περιστερί, τον Πειραιά.** Με τα μελλοντικά δίκτυα θα προσεγγίζεται ακόμη πιο γρήγορα, και από τις περιοχές της αστικής εξάπλωσης-διάχυσης εκτός Λεκανοπεδίου όταν επεκταθεί το δίκτυο Μέσων Σταθερής Τροχιάς (ΜΣΤ). Θα είναι επομένως ένα πάρκο που η εμβέλειά του θα φθάνει σε όλη την Αθήνα. Τέλος, **με το πάρκο εξασφαλίζεται ελεύθερη πρόσβαση σε 3,5 χλμ της ακτής του Σαρωνικού** – τη στιγμή που άλλα 20 χλμ είναι αποκλεισμένα ή προσβάσιμα μόνο με εισιτήριο.

Θα πάρει πολλά χρόνια να κατασκευαστεί;

Βεβαίως! Ο Εθνικός Κήπος ολοκληρώθηκε σε 100 χρόνια, το Πεδίο του Άρεως περίπου σε 50. Πολύς χρόνος χρειάστηκε και για τα άλση της Καισαριανής, του Λυκαβηττού, του Φιλοπάππου. Το ίδιο συνέβη με όλα τα δυτικοευρωπαϊκά και βορειοαμερικανικά πάρκα μεγάλου μεγέθους. Όμως, με τις προτάσεις του ΕΜΠ, **τουλάχιστον η μισή έκταση στο Ελληνικό, μπορεί να ανοίξει στο κοινό άμεσα και να αρχίσει να πρασινίζει.**

Είναι παράλογο να πιστεύει κανείς ότι το συνολικό έργο θα ολοκληρωθεί σε λίγα χρόνια. Ένα μεγάλο πάρκο είναι ένα ευαίσθητο έργο όπου η φύση ανακτά αργά τις εκτάσεις της πόλης που χάθηκαν. Εμείς τη βοηθούμε να το κάνει αυτό πιο γρήγορα.

Στην περίπτωση της Αθήνας σήμερα, τα βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα οφέλη συνηγορούν προς την ίδια στρατηγική, καθώς είναι επιτακτικές και προς την ίδια κατεύθυνση οι σημερινές και οι μελλοντικές ανάγκες της πόλης. Με ένα σχέδιο σταδίων και ορίζοντα 10 – 20 χρόνων, η σημερινή γενιά θα απολαύσει έναν σπουδαίο ελεύθερο πράσινο χώρο και η επόμενη γενιά θα παραλάβει ένα πλήρες πάρκο υψηλού πρασίνου. Δύο από τα αεροδρόμια που μελετήθηκαν και προτείνονται ως πρότυπα, του *Tempelhof* και του *Maurice Rose* στη Γερμανία, άνοιξαν αμέσως στο κοινό με ελάχιστες παρεμβάσεις και έχουν ορίζοντα κατασκευής δύο δεκαετιών, μικρό κόστος καταναμεμημένο σε φάσεις και εξαιρετικά ήπια έργα. Εκεί σχεδόν αφήνουν τη φύση «να κάνει μόνη της τη δουλειά» με υψηλής ποιότητας και διεθνώς αναγνωρισμένα και βραβευμένα αποτελέσματα.

Πόσο κοστίζει τελικά;

Το έργο του πάρκου του Ελληνικού παρουσιάστηκε ως ένα πανάκριβο έργο με κόστος που έφθανε από 400 έως 700 εκ. € και ανάλογα υψηλό κόστος συντήρησης. Αυτό συνέβη διότι την περίοδο 2003-2007 προγραμματίστηκε εκεί μία εκτεταμένη αστική ανάπλαση, ουσιαστικά η δημιουργία μίας πολυτελούς μικρής πόλης, με επιφάνειες κτιρίων οι οποίες κυμαίνονταν στις τελικές προτάσεις από τα 1.300.000 μ² έως τα 1.450.000 μ².

Επρόκειτο για ένα ιδιαίτερα δαπανηρό έργο τόσο ως προς το κτιριακό του σκέλος όσο και ως προς το σκέλος των διαμορφώσεων ελεύθερων χώρων και πρασίνου. Από την παρούσα έρευνα **προκύπτει ότι το κόστος κατασκευής του πάρκου προϋπολογίστηκε τότε έως και 16 φορές ακριβότερα από τα αντίστοιχα έργα αναπλάσεων πρώην αεροδρομίων ή κατασκευής αντίστοιχων πάρκων στον ευρωπαϊκό χώρο.**

Από την έρευνα προκύπτει ακόμη ότι με εξαίρεση μία συνοπτική αξιολόγηση του έργου για λογαριασμό της ΚΕΔ, **για το έργο αυτό καθ' αυτό δεν υπήρξε ποτέ μέχρι σήμερα ούτε επιχειρησιακό σχέδιο (business plan) ούτε μελέτη βιωσιμότητας.**

Το υπερβολικό αυτό προεκτιμώμενο κόστος του Μητροπολιτικού Πάρκου Ελληνικού όπως εμφανίζεται τα 3-4 τελευταία χρόνια αποτελεί μάλλον μία κατ'επιλογή θέση παρά μία τεμηριωμένη εικόνα της πραγματικότητας.

Εν τέλει το πραγματικό κόστος κατασκευής του πάρκου σε ότι αφορά τα έργα πρασίνου ανέρχεται σε 47 εκ. € στο τμήμα που είναι σήμερα διαθέσιμο για φυτεύσεις-διαμορφώσεις και σε **101 εκ. €** σε όλη την έκταση. Τα οικονομικά μεγέθη αυτά προκύπτουν από τις επίσημες τιμές έργων πρασίνου, τις τιμές της κατασκευαστικής αγοράς και τις τιμές από ανάλογες ευρωπαϊκές κατασκευές αυτής της περιόδου.

Αντιστοίχως τα έξοδα συντήρησης, καθημερινής φροντίδας και φύλαξης του πάρκου, με βάση τα συγκριτικά στοιχεία και τα τεχνικά στοιχεία του έργου, εκτιμώνται στην ολοκλήρωση της πρώτης φάσης στα **5 εκ €/έτος** ενώ για τη δεύτερη φάση για το σύνολο της έκτασης στα **10 – 12 εκ €/έτος**.

Πού θα βρεθούν τα κονδύλια για την κατασκευή και τη λειτουργία του πάρκου;

Σύμφωνα με τα στοιχεία που κατατέθηκαν στη Βουλή των Ελλήνων τον Νοέμβριο του 2010 και τα οποία παρουσιάζονται αναλυτικά στην έρευνα, τα συνολικά έσοδα τα οποία επρόκειτο να εισπραχθούν μεταξύ των ετών 2004-2010 μέσω βραχυχρόνιων και μακροχρόνιων συμβάσεων των ολυμπιακών και άλλων εγκαταστάσεων του Ελληνικού και του Αγίου Κοσμά ανέρχονται σε **87,3 εκ. €**. **Δεν εισπράχθηκαν 40,1 εκ. €** και ταυτόχρονα ξοδεύτηκαν **28,2 εκ. €**.

A. Εισπραχθέντα έσοδα 2004-2010 (σε εκ. €)	Έσοδα	Έξοδα	Περιθώριο
Ολυμπιακά Ακίνητα ΑΕ	35,7	-18,1	17,6
ETA ΑΕ	11,5	-10,1	1,4
Σύνολα	47,2	-28,2	19,0
B. Εισπραχθέντα & μη έσοδα			
Ολυμπιακά Ακίνητα ΑΕ	75,8	-18,1	57,7
ETA ΑΕ	11,5	-10,1	1,4
Σύνολα	87,3	-28,2	59,1

Πίνακας 1. Συνολικά έσοδα, έξοδα και περιθώριο από την Ολυμπιακά Ακίνητα ΑΕ και την ETA ΑΕ από το πρώην αεροδρόμιο και την παράκτια ζώνη (2004 – 30-09-2010) (σε εκ. €). Πηγή: Παναγιώτου (2010) [απάντηση αρ. πρωτ. ΥΠ.ΠΟ.Τ./ΓΡ.ΥΠ./Κ.Ε./420/23-11-2010 και συνημμένο έγγραφο της Ολυμπιακά Ακίνητα αρ. 27955/19-11-2010, Πίνακας 2, σε ερώτηση και Α.Κ.Ε. αρ. 5971/181/5-11-2010], Λάμπρου (2010) [απάντηση αρ. πρωτ. ΥΠ.ΠΟ.Τ./ΓΡ.ΥΠ./Κ.Ε./420/9.11.2010 και συνημμένα έγγραφα καταστάσεων λογαριασμού αποτελεσμάτων χρήσης της Εταιρείας Τουριστικής Ανάπτυξης – Εκθεσιακό Κέντρο Ελληνικού αρ. 5616/16-11-2010, σε ερώτηση & ΑΚΕ αρ. 5971/181/5-11-2010]. Επεξεργασία στοιχείων: ΕΜΠ Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος (2010).

Η μεγάλη απόκλιση οφείλεται στο ότι οι επιχειρηματίες οι οποίοι έχουν κυρίως μακροχρόνιες συμβάσεις, διέκοψαν τις πληρωμές προς το Ελληνικό Δημόσιο μετά το 2008. **Έτσι οι δύο διαχειρίστριες εταιρείες (Ολυμπιακά Ακίνητα Α.Ε. και Εταιρία Τουριστικών Ακινήτων Α.Ε.) δεν εισπράττουν τα πιστοποιημένα χρέη** που δικαιούνται σύμφωνα με τις υπογεγραμμένες συμβάσεις. Οι δε **εταιρείες-παραχωρησιούχοι δεν καταβάλουν τα οφειλόμενα.**

Ακόμη και με βάση τις υπάρχουσες προβληματικές συμβάσεις, με τους επίσης προβληματικούς όρους και χρήσεις, αν υπήρχε ορθή διαχείριση και συνέπεια πληρωμών, το πάρκο θα είχε υλοποιηθεί ήδη και θα είχαν εξασφαλιστεί σε βάθος χρόνου τα έξοδα λειτουργίας του. Αν τα έξοδα αυτά εντάσσονταν ως εθνική χρηματοδότηση στα ευρωπαϊκά έργα πρασίνου για την Αθήνα, με τη συνήθη αναλογία εθνικής-ευρωπαϊκής χρηματοδότησης 25%-75%, σε βάθος 15ετίας μπορούσαν να γίνουν έργα πρασίνου προϋπολογισμού της τάξης 1δισ €. **Θα μπορούσαν δηλαδή και μπορούν ακόμη να κατασκευαστούν 2-3 πάρκα του μεγέθους του Ελληνικού καθώς και όλο το σύστημα πάρκων και πράσινων χώρων του Λεκανοπεδίου.** Αυτή είναι μία δραματική διαπίστωση. Τη δυνατότητα αυτή είχαν επισημάνει όπως είναι γνωστό, η Επιτροπή Περιβάλλοντος της ΕΕ, η τοπική αυτοδιοίκηση, βουλευτές και η επιστημονική κοινότητα στο ΥΠΕΧΩΔΕ, ήδη από το 2007!

Πώς έχει η σημερινή κατάσταση στο πρώην αεροδρόμιο και την παράκτια ζώνη;

Κατά τη διάρκεια της τελευταίας 5ετίας ο χώρος του πρώην αεροδρομίου όπως και ο παράκτιος χώρος κατατμήθηκαν σε δεκάδες τμήματα με θεσμικές εκχωρήσεις κυρίως μακράς διάρκειας και αδικαιολόγητες νέες περιφράξεις. **Οι περιφράξεις αυτές τεμαχίζουν το χώρο και εμποδίζουν την κίνηση. Έχουν συνολικό μήκος 56 χλμ, εκ των οποίων τα 40 χλμ κατασκευάστηκαν μόλις τα 3-4 τελευταία χρόνια.**

Ορισμένες από τις χρήσεις που προβλέφθηκαν από τις μεταολυμπιακές συμβάσεις (π.χ. εμπορικό κέντρο στη Μαρίνα Αγίου Κοσμά) είναι απολύτως ασύμβατες με την έννοια των ελεύθερων ακτών και του πάρκου. Με εξαίρεση τη συμβολική κατεδάφιση του ερειπωμένου από πολλά χρόνια νυκτερινού κέντρου «Φαντασία», τα αυθαίρετα αναψυκτήρια παραμένουν στον χώρο και λειτουργούν επιβαρυντικά. Εν ολίγοις, η κατάτμηση, η εγκατάλειψη και η κυριαρχία των παλαιών και νέων αυθαιρέτων ή των πρόχειρων και κακής ποιότητας κατασκευών χαρακτηρίζουν την τελευταία πενταετία τον χώρο.

Πώς μπορεί λοιπόν το Μητροπολιτικό Πάρκο του Ελληνικού να γίνει ένα πάρκο υψηλού πρασίνου, άθλησης και πολιτισμού προς όφελος των κατοίκων του Λεκανοπεδίου και της Αττικής;

Ξεκινώντας άμεσα από τα βασικά:

1. Πρωταρχική προϋπόθεση για τη δημιουργία ενός χώρου που θα αποτελεί όντως Μητροπολιτικό Πάρκο είναι η **εγκατάλειψη του ιδιαίτερα δαπανηρού σχεδίου δόμησης νέων πολεοδομικών ενοτήτων, η ακύρωση του προγράμματος πώλησης τμημάτων ή του συνόλου του χώρου και η ακύρωση των επίσης πολυδάπανων οδικών έργων** στα σκέλη των λεωφόρων Ποσειδώνος και Αλίμου.
2. Προϋποτίθεται και είναι απολύτως απαραίτητη η **άμεση άρση των εσωτερικών περιφράξεων καθώς και η άμεση απομάκρυνση των αντιαισθητικών και πρόχειρων λυόμενων εκθεσιακών κατασκευών στον προαύλιο χώρο του αεροδρομίου**, ώστε αφ' ενός μεν να αποφευχθεί ο περαιτέρω κατακερματισμός του χώρου που θα καθιστούσε μελλοντικές παρεμβάσεις ακόμα δυσκολότερες και αφ' ετέρου να αναστραφεί η εικόνα υποβάθμισης που παρουσιάζεται σήμερα.
3. Στην **παράκτια ζώνη είναι απαραίτητη η άμεση εφαρμογή της υπάρχουσας νομοθεσίας περί ακτών και περί λειτουργίας καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος, με παράλληλη ανάκληση διοικητικών αποφάσεων «εξαιρέσεων» οι οποίες έχουν εκδοθεί από το πρώην υπουργείο ΠΕΧΩΔΕ.**
4. Είναι δυνατή η **άμεση απόδοση σε δημόσια χρήση πάρκου του 56% του χώρου**: δηλαδή η άμεση απόδοση του νότιου τμήματος έκτασης 1.705 στρεμμάτων και, με την άρση των περιφράξεων του Ολυμπιακού Πόλου Ελληνικού, η άμεση απόδοση του αντίστοιχου βόρειου τμήματος έκτασης 1.801 στρεμμάτων σε δημόσια χρήση πάρκου και αθλητισμού. Στη συνέχεια προτείνεται η **σταδιακή απόδοση των**

υπολοίπων τμημάτων μετά από τις απαιτούμενες θεσμικές ρυθμίσεις με τους εμπλεκόμενους φορείς (Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας κ.α.). Τμήματα αυτών των ζωνών μπορούν άμεσα να αποτελέσουν πεδίο ανάπτυξης δραστηριοτήτων, ευαισθητοποίησης των πολιτών και συμμετοχής τους στη δημιουργία του πάρκου. Σε αυτό το πλαίσιο, η ιδέα που διατυπώθηκε από το «Παναττικό Δίκτυο Κινημάτων Πόλης και Ενεργών Πολιτών» για τη δημιουργία «**αστικών αγρών**» σε συνεργασία με τους ΟΤΑ συνάδει απόλυτα με την προτεινόμενη ταυτότητα του χώρου.

5. **Θεωρείται μη ρεαλιστική, πολεοδομικά και οικονομικά ασύμφορη η απομάκρυνση των εγκαταστάσεων μεταφορών.** Προτείνεται η εξαιρέση από την ανοικτή χρήση των τμημάτων με χρήση μεταφορών (Τραμ, ΕΘΕΛ, ΚΤΕΟ, Αττικό Μετρό) έκτασης 189 στρεμμάτων με έλεγχο της δόμησης και ενίσχυση του πρασίνου.
6. Η **σταδιακή αξιοποίηση του υπάρχοντος κτιριακού δυναμικού των εκατοντάδων υφιστάμενων κτιρίων** μπορεί να δώσει ουσιαστική και κοινωνικά, περιβαλλοντικά και οικονομικά ορθή λύση στο ζήτημα των συμπληρωματικών χρήσεων του πάρκου. **Εκ των 480 κτιρίων, η επανάχρηση των 241 συνολικής επιφάνειας 366.160 μ²** με αποκλειστική διάθεση των εσόδων στο πάρκο, μέσα από ήπιες χρήσεις οι οποίες αναλύονται διεξοδικά στα σχετικά κεφάλαια, κυρίως κοινωνικού χαρακτήρα, αποτελεί τη διέξοδο στο θέμα της κατασκευής, λειτουργίας και συντήρησής του.

Για τα πιο πάνω απαιτείται η παράλληλη εκπόνηση επιχειρησιακού σχεδίου και μελέτης βιωσιμότητας με βάση τα νέα δεδομένα και τη σημερινή συγκυρία.

Μια στρατηγική 5 αξόνων κατά χωρική/λειτουργική ενότητα

1. Η δημιουργία ενός **μεγάλου ανοιχτού αθλητικού πόλου μητροπολιτικής εμβέλειας.** Αυτό είναι δυνατόν να υλοποιηθεί με συγκέντρωση των εγκαταστάσεων του Αγίου Κοσμά εντός του υφιστάμενου αθλητικού πόλου, του πρώην αεροδρομίου, αποφόρτιση των παράκτιων εγκαταστάσεων από ορισμένα νέα κτίρια και εγκαταστάσεις και δημιουργία ναυταθλητικού κέντρου στην Ολυμπιακή Μαρίνα, το οποίο θα καλύψει και τις ανάγκες των τοπικών ερασιτεχνικών ή/και αθλητικών ναυταθλητικών συλλόγων.
2. Η **πλήρης απελευθέρωση της ακτής από τις χρήσεις μαζικής αναψυχής με ελεύθερη πρόσβαση και συνολική διαμόρφωση του θαλάσσιου μετώπου** κατ' εφαρμογή του Προεδρικού Διατάγματος των Ακτών. Η δόμηση στην παράκτια ζώνη είναι ανάγκη να μειωθεί ώστε να αποκατασταθεί και να διασφαλιστεί πρακτικά η ελεύθερη πρόσβαση και χρήση της ακτής σε βάθος χρόνου. Αυτό προτείνεται να γίνει με **κατεδάφιση των καταστημάτων αναψυχής, με μετακίνηση ορισμένων αθλητικών χρήσεων του Αγίου Κοσμά,** όπως και του **συγκροτήματος του Ελληνικού Κέντρου Θαλασσίων Ερευνών (ΕΛΚΕΘΕ) στα ανατολικά εντός του πρώην αεροδρομίου** και με **απαγόρευση περαιτέρω δόμησης στην Ολυμπιακή Μαρίνα.** Στις ελεύθερες ζώνες που θα προκύψουν, προτείνεται η ανάπτυξη της φυσικής ακτογραμμής και η ανάδειξη του αρχαιολογικού χώρου (εκβολές ρεμάτων, αμμόδεις παραλίες, ακρωτήριο Αγίου Κοσμά κ.α.), η ενίσχυση του πρασίνου και η δημιουργία ενός μεγάλου περιπάτου-ποδηλατόδρομου που θα ενώσει την περιοχή με τις υπόλοιπες ακτές προς βορρά και νότο.
3. Η δημιουργία ενός **κέντρου πολιτισμού, εκπαίδευσης και έρευνας στην περιοχή του πρώην Δυτικού Αεροσταθμού.** Προτείνεται η ανάπτυξη και ένταξη στο πάρκο του **Ελληνικού Κέντρου Θαλασσίων Ερευνών,** η δημιουργία **Επιστημονικού-Εκπαιδευτικού Ενυδρείου** υπό τον έλεγχο του φορέα κατά το πρότυπο του ενυδρείου του Ηρακλείου Κρήτης «Θαλασσόκοσμος», η ανάδειξη των παράκτιων, ενάλιων και χερσαίων αρχαιοτήτων παράλληλα με τη δημιουργία επισκέψιμου θαλάσσιου οικο-πάρκου και την αποκατάσταση της ακτής στη φυσική της μορφή. Οι υπάρχουσες **Αρχαιολογικές Αποθήκες** προτείνεται να επεκταθούν με ενίσχυση των

Εργαστηρίων Συντήρησης Αρχαιοτήτων, με τη δημιουργία **Αρχαιολογικού Μουσείου** για τις μεγάλες αρχαιολογικές συλλογές του Σαρωνικού και των Μεσογείων, με νέες χρήσεις μουσειοπαιδαγωγικών-εκπαιδευτικών προγραμμάτων και πολιτισμού. Το ιστορικό υλικό της πολιτικής και πολεμικής αεροπορίας που διασώζεται εντός του πρώην αεροδρομίου προτείνεται να αποτελέσει τον πυρήνα του **Μουσείου Αεροπορίας** και να στεγαστεί στα ιστορικά *hangars*. Σημειώνεται ότι τα πιο πάνω αποτελούν ήδη διατυπωμένες προτάσεις και των εμπλεκομένων φορέων.

4. Στους χώρους της πρώην αμερικανικής βάσης και περί αυτή προτείνεται η επανάχρηση πολλών από τα υφιστάμενα κτίρια για τη δημιουργία ενός **τοπικού κέντρου με κοινωνικού χαρακτήρα χρήσεις** (πρόνοια, δηλ. παιδικοί σταθμοί, δημοτικά ιατρεία, κέντρα πρόνοιας τρίτης ηλικίας, ατόμων με κινητικές δυσκολίες κ.α., εκπαίδευση, δηλ. σχολεία πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, πολιτισμός, αθλητισμός, δηλ. μικρά γήπεδα σε υπάρχουσες τέτοιες χρήσεις, γυμναστήρια κ.α.) **και μικρής κλίμακας χρήσεις αναψυχής και τοπικού εμπορίου**. Σε αυτά είναι δυνατόν να προστεθούν επίσης **χρήσεις διοίκησης τοπικής εμβέλειας** (δημαρχείο, ΚΕΠ, εφορίες, ΙΚΑ, υποκαταστήματα τραπεζών κ.α.).
5. **Το μεγάλο διατηρητέο κτίριο του πρώην Ανατολικού Αεροσταθμού λόγω του μεγέθους και του συμβολισμού του έχει μητροπολιτική ταυτότητα και δύναται να αποκτήσει αντίστοιχο μητροπολιτικό ρόλο εφόσον η χρήση και η κλιμακά της είναι συμβατή με τη λειτουργία του πάρκου**. Η γειτνίαση του με τον νέο σταθμό μετρό ενισχύει αυτή τη δυνατότητα για μια νέα μητροπολιτικής εμβέλειας χρήση. Θεωρούνται συμβατές, αποδεκτές και προτείνονται χρήσεις με σαφείς όρους λειτουργίας (εκθέσεις, συνέδρια, επιστημονικά και καλλιτεχνικά γεγονότα κ.λ.π.) και περιορισμούς δόμησης/επέκτασης/χρήσης εκτεταμένων περιοχών για στάθμευση οχημάτων στο συγκεκριμένο συγκρότημα. Βασική προϋπόθεση είναι τα έσοδα οποιασδήποτε χρήσης εντός του πάρκου να διατίθενται στην κατασκευή και συντήρηση του πάρκου, ήτοι των έργων πρασίνου και των κοινωφελών λειτουργιών και δραστηριοτήτων εντός αυτού. Με βάση τις παραπάνω προϋποθέσεις, οι χρήσεις αυτές θα ενισχύσουν τον κοινωνικό χαρακτήρα του πάρκου. Αντίθετα **θεωρούνται ασύμβατες μητροπολιτικές χρήσεις μαζικού εμπορίου (mall) ή μαζικής αναψυχής** (π.χ. πολυκινηματογράφοι) λόγω της έντασης της χρήσης, της ασυμβατότητας με την αρχιτεκτονική και τη δομή του συγκροτήματος, όπως και την ασυμβατότητα με το ρόλο ενός μητροπολιτικού πάρκου υψηλού πρασίνου. Ασύμβατες επίσης για αρχιτεκτονικούς ή/και λειτουργικούς λόγους για το συγκεκριμένο συγκρότημα του πρώην Ανατολικού Αεροσταθμού θεωρούνται μεγάλης κλίμακας χρήσεις διοίκησης (π.χ. υπουργεία) ή εκπαίδευσης (π.χ. ΑΕΙ).

Συνυπολογίζοντας τα παραπάνω, πιστεύουμε ότι είναι σαφείς και επιστημονικά τεκμηριωμένοι οι βασικοί λόγοι για τους οποίους **το Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού είναι απολύτως απαραίτητο για τους κατοίκους του Λεκανοπεδίου, εφικτό και φθινό**. Μπορεί να υλοποιηθεί σε στάδια, με παρεμβάσεις άμεσες, μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες, να δημιουργηθεί με υψηλής ποιότητας και ευρωπαϊκού κόστους έργα, να λειτουργήσει με ποικιλία δραστηριοτήτων για τους επισκέπτες του, να φιλοξενεί χρήσεις κοινωνικού χαρακτήρα που θα καλύπτουν επιτακτικές ανάγκες ιδιαίτερα σήμερα, και τέλος να συντηρείται με ρεαλιστικό κόστος και σε βάθος χρόνου.

Αθήνα, 26 Ιανουαρίου 2011

Η ερευνητική ομάδα

Το πλήρες υλικό της έρευνας «**Βασικές αρχές σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου στο πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού**» είναι αναρτημένο στην ιστοσελίδα:

www.arch.ntua.gr/envlab

και

<http://courses.arch.ntua.gr/View.aspx?i=111851>

Ταυτότητα του ερευνητικού προγράμματος

Το ερευνητικό πρόγραμμα ανετέθη στο Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος του Τομέα Πολεοδομίας και Χωροταξίας, Εθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου από την Τοπική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων Νομού Αττικής (ΤΕΔΚΝΑ) για λογαριασμό των Δήμων Αλίμου, Αργυρούπολης, Γλυφάδας και Ελληνικού και εκπονήθηκε την περίοδο 2009-2010.

Την ερευνητική ομάδα του ΕΜΠ αποτελούν οι:

Νίκος Μπελαβίλας, Δρ Αρχιτέκτων-Πολεοδόμος, Επικ. Καθηγητής ΕΜΠ (επιστημονικός υπεύθυνος), **Νάντια Σουρέλη**, Αρχιτέκτων Μηχ. ΑΠΘ, Υποψ. Δρ Πολεοδομίας University of California Los Angeles (συντονίστρια έρευνας) **Πολίνα Πρέντου**, Αρχιτέκτων Μηχ. ΕΜΠ (συντονίστρια έρευνας), **Φερενίκη Βαταβάλη**, Δρ Αρχιτέκτων-Πολεοδόμος ΕΜΠ, **Μαρία Καλαντζοπούλου**, Πολιτικός Μηχ. Συγκοινωνιολόγος, Υποψ. Δρ ΕΜΠ, **Πασχάλης Σαμαρίνης**, Αρχιτέκτων-Πολεοδόμος, Υποψ. Δρ ΕΜΠ, **Ευαγγελία Χατζηκωνσταντίνου**, Αρχιτέκτων-Πολεοδόμος, Υποψ. Δρ ΕΜΠ, **Βασιλική Βαλληνδρά**, Αρχιτέκτων Μηχ. ΕΜΠ, **Μαρίνα Θεοδώρου**, Αρχιτέκτων Μηχ. ΕΜΠ, **Θεοδώρα Χατζή-Ροδοπούλου**, Αρχιτέκτων Μηχ. ΕΜΠ, **Θωμαή Χριστοπούλου** Αρχιτέκτων Μηχ. ΠΘ, **Γιώργος Παπαθανασόπουλος**, Πολιτικός Μηχ. ΕΜΠ.

Σύμβουλοι της έρευνας είναι οι:

Βάσω Τροβά, Αρχιτέκτων Μηχ., Αναπλ. Καθηγήτρια Παν/μίου Θεσσαλίας, **Φαίδων Γεωργιάδης**, Πολεοδόμος-Χωροτάκτης, **Γιάννης Ψυχάρης**, Οικονομολόγος, Αναπλ. Καθηγητής Παντείου Παν/μίου.