

Α.Ε.Ι ΠΕΙΡΑΙΑ Τ.Τ.  
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Τ.Ε.



ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ  
ΠΑΡΥΣΙΑ ΠΕΤΡΑΣ

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ :**

**ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΠΑΛΑΙΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΣΤΟ  
ΕΛΛΗΝΙΚΟ**

ΤΟΥ ΦΟΙΤΗΤΗ :ΚΑΛΥΒΑ ΓΕΩΡΓΙΟΥ

ΕΙΣΗΓΗΣΗ-ΕΠΙΒΛΕΨΗ: Γ.Κ. ΒΑΡΕΛΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ, ΔΡ. ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ  
ΠΟΛΕΟΔΟΜΟΣ Ε.Μ.Π.



ΑΘΗΝΑ 2017

Το θέμα της παρούσας πτυχιακής μελέτης και η τριμελής εξεταστική επιτροπή εγκρίθηκε με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης.



(Φωτ.1) Συνολική έκταση προς Αξιοποίηση (αεροφωτογραφία) , η έκταση προς Αξιοποίηση είναι ελαφρώς φωτισμένη.

Πηγή: Αρχείο από Ελληνικό Α.Ε



(Φωτ.2) Εικονίζεται κομμάτι του παλαιού αεροδρομίου, δείχνοντας τις διάφορες φθορές.

Πηγή: Αρχείο από Ελληνικό Α.Ε

## Περιεχόμενα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΠΡΟΛΟΓΟΣ .....	4
1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ .....	6
1.1.1 Προβλήματα και παρατηρήσεις.....	6
1.1.2 Παραδοχές και λύσεις .....	8
1.2 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ .....	11
Κεφάλαιο 1 : .....	11
Κεφάλαιο 2 : .....	11
Κεφάλαιο 3 : .....	11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ .....	12
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.1 : Πολεοδομική ανάλυση .....	15
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.2 : Νόμοι και διατάγματα .....	31
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.3 : Υπάρχουσες προτάσεις.....	47
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : Η ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΑΠΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΣΚΟΠΙΑ .....	55
3.1 : Πολεοδομική ανάλυση.....	57
3.1.1 : Χάραξη δρόμων.....	57
3.1.2 : Οριοθέτηση Ζωνών .....	60
3.1.3 Πάρκα και χώροι Πράσινου.....	67
3.1.4 Χώροι και Υποδομές Ειδικών Χρήσεων, Μνημεία και Ορόσημα.....	70
3.1.6 Ανάπλαση Μαρίνας.....	72
3.2 Εργοστάσιο Παράγωγης Ηλ. Ενέργειας { Waste-to-Energy }.....	73
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 : ΕΠΙΛΟΓΟΣ .....	78
4.1 Συμπεράσματα – Επιρροή Στην ζωή των κατοίκων .....	78
4.3 Βιβλιογραφία.....	80

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Ο σκοπός της Πτυχιακής αυτής μελέτης είναι η επεξεργασία και η δημιουργία ενός διαφορετικού μοντέλου ανάπλασης από τις υπόλοιπες μελέτες που υπάρχουν σε σχέση με την ορθή εκμετάλλευση του παλαιού αεροδρομίου στον χώρο του Ελληνικού. Συγκεκριμένα ένας από τους βασικούς στόχους είναι η μελέτη αυτή , να αποτελέσει βάση για ένα ρεαλιστικό πλάνο ανάπλασης είτε ολόκληρη είτε τμήματα της . Ως πολεοδομικό , επενδυτικό και αναπτυξιακό μοντέλο θέτουμε σκοπό να αναδείξουμε μια άλλη άποψη σχετικά με το πως πρέπει να επαναχρησιμοποιηθούν περιοχές που χρήζουν ανάπλασης , με λίγα λόγια να αποτελέσει παράδειγμα το πως θα γίνει εκμετάλλευση των χώρων έτσι ώστε αυτοί να ωφελήσουν την τοπική κοινωνία , την χώρα άλλα και γενικά τον άνθρωπο που θα κερδίζει χώρους αναψυχής , δουλειάς , πράσινου και θα δείξει , το πως πρέπει να συνεργάζεται το κράτος και ο ιδιώτης με τελικό προϊόν νέες οικιστικές ζώνες με υψηλή ποιότητα ζωής , παροχών, δυνατή οικονομική δραστηριότητα , και βεβαία με εναρμόνιση με την φύση.

Βασική διαφοροποίηση της μελέτης αυτής σε σχέση με άλλες προγενέστερες είναι ότι δεν θα υπάρχει ένα τεράστιο Μητροπολιτικό πάρκο , άλλα θα υπάρχουν πολλές μικρές κι μεγάλες ζώνες πράσινου 'ανακατεμένες' με τις ζώνες, ειδικών χρήσεων, οικιστικές , επαγγελματικές άλλα και εμπορικές .Άλλες διάφορες θα είναι, η δημιουργία Εργοστάσιου Παράγωγης Ενεργείας από απόβλητα και λύματα , λύνοντας ένα βασικό πρόβλημα των όμορων δήμων άλλα και της Αττικής, η ίδρυση χώρων πανεπιστημίου στην περιοχή, η χρήση συγκεκριμένου αρχιτεκτονικού ύφους σε όλα τα κτήρια και η δημιουργία μνημείων έτσι ώστε να δώσουν χαρακτήρα στην ευρύτερη έκταση και την ανέγερση ενός πολυωρόφου κτηρίου που θα υπηρετήσει ως ένα μεγάλο οικονομικό κέντρο στην νοτιά Αθηνά . Επίσης θα διατηρηθεί ένα μικρό τμήμα των παλαιών εγκαταστάσεων του αεροδρομίου για την στέγαση ενός μικρού μουσείου της πολιτικής αεροπορίας.

Έκτος από διάφορες, υπάρχουν κοινά στοιχεία με αρκετές αλλαγές στον τρόπο και στην τελική μορφή τους και χρήσης τους σε σχέση με τις υπόλοιπες μελέτες . Κάποια από αυτά είναι η ανανέωση των ρεμάτων μεσώ καθαρισμού άλλα και μεταφορά υδάτινων μαζών από την Αθηνά , όπου θα εξυπηρετήσουν την περιοχή ως φυσικές δίοδοι μεταφοράς των όμβριων υδάτων, στην δημιουργία μικροκλίματος άλλα και στην μεταφορά του νερού από το εργοστάσιο.

Θα υπάρξει επίσης συγκεκριμένος χώρος εκθέσεων συνεδριάσεων όπως και σε άλλες μελέτες άλλα με την λογική ότι θα υπάρχει μια διευθύνουσα επιτροπή όπου θα έχει σκοπό το κτίριο συνεχώς να χρησιμοποιείται με εκθέσεις έτσι ώστε να παράγει κέρδος κι να βοηθάει στην διατήρηση των παροχών της έκτασης(ειδικά στην συντήρηση των χώρων πράσινου).

Τελικώς μια βασική αρχή για την τέλεση αυτής της εργασίας ήταν η χρησιμοποίηση όσο δυνατόν περισσότερων γνώσεων αποκομίστηκαν από την φοίτηση στο Α.Ε.Ι. Πειραιά Τ.Τ. και ο συνδυασμός τους έτσι ώστε να παραχθεί μια βάση για μια λεπτομερή ερευνά πάνω στην ανάπτυξη του χώρου του παλαιού αεροδρομίου ,σε όσο τον δυνατόν ρεαλιστικότερη βάση .



(Φωτ.3) Εικονίζεται το τμήμα “αναχωρήσεις εξωτερικού”, δείχνοντας την έλλειψη συντήρησης

Πηγή: Προσωπικό αρχείο

## 1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

### 1.1.1 Προβλήματα και παρατηρήσεις

1. Οι προβλεπόμενες διαδικασίες δεν πρέπει να είναι δαιδαλώδεις και χρονοβόρες με την εμπλοκή πολλών φορέων και πρέπει να προσιδιάζουν με την άμεση ανάγκη αξιοποίησης του ακινήτου.

2. Θα πρέπει να ξεκαθαρίζεται έστω και εμμέσως από το σχέδιο νόμου αν η προς εκμετάλλευση και αξιοποίηση έκταση θα παραχωρηθεί κατά χρήση για συγκεκριμένο χρόνο με καταβολή ενοικίου ή θα πωληθεί.

3. Η ύπαρξη ζωτικών εγκαταστάσεων - κυρίως του Υπ. Μεταφορών (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, FIR Αθηνών, αμαξοστάσιο TPAM A.E.) - χωρίς χωροταξική και χρονική πρόβλεψη για την μετεγκατάστασή τους, είναι βασικός ανασταλτικός παράγοντας υλοποίησης του Σχεδίου. Η απομάκρυνση της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας και του Αστυνομικού Τμήματος, που εδρεύουν στους χώρους του πρ. αεροδρομίου του Ελληνικού, δημιουργεί προβλήματα, τόσο στις υπό μεταφορά υπηρεσίες, όσον και στους περίξ Δήμους, οι κάτοικοι των οποίων θα αποξενωθούν από ζωτικές για την ασφάλειά τους δομές.

4. Πρέπει να υπάρξει μέριμνα για κάποιας μορφής ανταποδοτικά οφέλη στους τρεις Δήμους, που το περιβάλλουν, τουλάχιστον στο αρχικό στάδιο της ανάπλασης και εκμετάλλευσης.

5. Δεν αναφέρεται πουθενά αν η επιδιωκόμενη εκμετάλλευση – επένδυση θα αφορά το σύνολο της εκτάσεως από έναν επενδυτή ή θα μπορεί να κατατμηθεί και να μοιραστεί σε περισσότερους. Στην δεύτερη περίπτωση υπάρχει ο κίνδυνος κάποιος ή κάποιοι να πάρουν τμήματα του έργου και να μείνουν αδιάθετα και χωρίς ενδιαφέρον άλλα μέρη της έκτασης με αποτέλεσμα, να προκαλούν προβλήματα στην ορθή υλοποίηση του. Επίσης δεν αποσαφηνίζεται η μετέπειτα δυνατότητα ή μη μεταβίβασης από πλευράς επενδυτού μέρος ή του συνόλου του ακινήτου.

6. Πρέπει η συνολική έκταση να διασφαλιστεί έναντι ενδεχόμενων διεκδικήσεων από τις απαλλοτριωθείσες εκτάσεις του 1937 μέχρι σήμερα.

7. Το πλαίσιο της διοικητικής υπαγωγής της νέας έκτασης παραμένει ασαφές και ακαθόριστο.

8. Πρέπει να υπάρξουν αλλαγές στους συντελεστές δόμησης τόσο στην περιοχή του παλαιού αεροδρομίου όσο και στην περιοχή του Αγ. Κοσμά.

9. Καθορισμός των χρήσεων της κάθε ζώνης, ένωση των περιοχών με νέους οδικούς άξονες



(Φωτ.4) Κτηριακές εγκαταστάσεις εντός του αεροδρομίου

Πηγή: Προσωπικό αρχείο

### **1.1.2 Παραδοχές και λύσεις**

1. Με την δημιουργία ενός φορέα με πλήρη εξουσιοδότηση και με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του έργου και αφού πρώτα έχει βρεθεί ο επενδυτής, θα μπορέσουν να αποφευχθούν κωλυσιεργίες .

2. Στην συγκεκριμένη μελέτη θα κάνουμε την παραδοχή ότι μετά το τέλος του έργου ο φορέας θα μετεξελιχθεί σε Α.Ε. που θα έχει στην κυριότητα της την εκμετάλλευση της περιοχής για 50 χρονιά και μετά κάποια τμήματα θα μπορούν να αγοραστούν από το ελληνικό κράτος σε προαποφασισμένο αντίτιμο στην περάτωση του έργου .

3. Για την επίλυση αυτών των προβλημάτων θεωρούμε ορθό να μην απομακρυνθούν οι υπηρεσίες από την νέα αναπλασμένη περιοχή αλλά να εγκατασταθούν εκ νέου σε νέα κτήρια εντός της περιοχής του αεροδρομίου.



4. Η δημιουργία του εργοστασίου παραγωγής ενέργειας και τον λοιπών έργων ανάπτυξης θα αποφέρουν οικονομικά οφέλη στους γύρω δήμους και έμμεσα και άμεσα.

5. Με την σύσταση του φορέα και μετέπειτα της Α.Ε. θα λυθούν όλα τα θέματα ως προς αυτό.

6. Για την σύσταση του φορέα θα πρέπει να δημιουργηθεί πρώτα νόμος που θα κλείνει διαπαντός τις οποίες διεκδικήσεις .

7. Μια λύση για το πρόβλημα αυτό θα ήταν, η δημιουργία ειδικής διοίκησης για την περιοχή οπού πέρα από την πολιτική διοίκηση θα είχε και τον έλεγχο του ειδικού φορολογικού καθεστώτος που θα ισχύει καθιστώντας την μια ειδική πολιτικοοικονομική ζώνη πρωτοποριακή για τα Ελληνικά δεδομένα .

8. Σχετικά με τους Συντελεστές Δόμησης: Οι συντελεστές δόμησης θα πρέπει να αποτυπώνουν τη φιλοδοξία διαμόρφωσης ενός νέου αναπτυξιακού μοντέλου που θα στοχεύει στην προσέλκυση επενδύσεων δίνοντας έμφαση στην έρευνα και στην ανάπτυξη(επιχειρηματικά πάρκα νέων τεχνολογιών, ερευνητικά κέντρα, κέντρα καινοτομίας),στην ανάδειξη νέων μορφών τουρισμού (συνεδριακός τουρισμός, τουρισμός πόλης, εκπαιδευτικός τουρισμός), καθώς και στην εκπαίδευση (Πανεπιστημιακά Ιδρύματα, Βιβλιοθήκες, Εργαστήρια) Η αξιοποίηση του Ελληνικού πρέπει να αποτελέσει εφαλτήριο για την αναδόμηση και τη διεύρυνση των αναπτυξιακών οριζόντων της Χώρας. Ζητούμενο είναι η αξιοποίηση του καταρτισμένου έμψυχου δυναμικού της και η απαγκίστρωση από το παρωχημένο και κορεσμένο, πλέον, μοντέλο επένδυσης βασισμένης στην κατανάλωση.

Γι αυτό το λόγο θα πρέπει να ενισχυθούν οι συντελεστές δόμησης τουρισμού και αναψυχής, έναντι των εμπορικών κέντρων, καθώς και εκείνοι των κοινωνικών υποδομών. Πρέπει να προβλεφθεί αλλαγή των όρων για το συντελεστή δόμησης και το ύψος των κτιρίων στον Αγ. Κοσμά. (άρθρο 2, παράγραφος 4, εδάφιο στ'.) Με την υπάρχουσα ρύθμιση δεν καθίσταται δυνατή η δημιουργία βιώσιμων επενδυτικά μονάδων.

9. Πλήρης καθορισμός των χρήσεων κοινής ωφέλειας που έχουν χωροθετηθεί ή πρόκειται να χωροθετηθούν στην περιοχή, καθώς και η εξαίρεση των εκτάσεων που καταλαμβάνουν από το σχέδιο αξιοποίησης και ανάπλασης. Σε αυτές περιλαμβάνονται:

Α) Σταθμός μεταφόρτωσης απορριμμάτων και εργοστάσιο ανακύκλωσης - παραγωγής ενέργειας για την εξυπηρέτηση των όμορων Δήμων (Ο Σταθμός μεταφόρτωσης απορριμμάτων έχει χωροθετηθεί από το 2001 από την κυρία Βάσω Παπανδρέου, με τον τρόπο με τον οποίο χωροθετήθηκαν όλοι οι σταθμοί μεταφόρτωσης. Έχουμε 450.000 κατοίκους στην ευρύτερη περιοχή, χωρίς κανέναν σταθμό μεταφόρτωσης απορριμμάτων και χωρίς κανένα εργοστάσιο ανακύκλωσης απορριμμάτων.

Β) Οδικός άξονας που θα συνδέει το παραλιακό μέτωπο με την περιφερειακή του Υμηττού, επέκταση του μετρό και επαναχάραξη του τραμ.

Γ) Καταστήματα κοινής ωφέλειας (αστυνομικός σταθμός, πυροσβεστικός σταθμός, σχολεία, νηπιαγωγεία, παιδικοί σταθμοί, υγειονομικός σταθμός κλπ.)

Πρέπει να προβλεφθεί ρητή δέσμευση από πλευράς επενδυτή της ανάληψης υποχρέωσης κατασκευής και συντήρησης των ζωνών πρασίνου.



(Φωτ.5) Εγκαταλελειμμένες εγκαταστάσεις όπου περνάνε τα λεωφορεία, κακοσυντηρημένες  
Πηγή: Προσωπικό αρχείο

## 1.2 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ

### Κεφάλαιο 1 :

Στα εισαγωγικά στοιχεία πραγματευόμαστε με την ανάλυση των υπάρχων δεδομένων της περιοχής που μπορεί να επηρεάσει το πρότζεκτ σε κάποια από της πτυχές του ( **1.1.1 Προβλήματα και Παρατηρήσεις** ) , και πως μπορούμε να το αντιμετωπίσουμε μέσω σωστά οργανωμένων κινήσεων αλλά και με χρήση διαφόρων εργαλείων είτε διοικητικού είτε νομικού χαρακτήρα ( **1.1.2 Παραδοχές και Λύσεις** ) .

### Κεφάλαιο 2 :

Στην Υφιστάμενη κατάσταση αναλύουμε και αναφέρουμε το τι υπάρχει ως κτιριακό απόθεμα στην περιοχή αλλά και τι υπάρχει ως προ τις υποδομές ,τους καλυπτόμενους χώρους και τους ακάλυπτους χώρους ( **2.1 Πολεοδομική Ανάλυση** ), τι ισχύει από την νομοθετική 'σκοπιά' και πως επηρεάζει την δημιουργία έργου στην έκταση ( **2.2 Νόμοι και Διατάγματα** ) και ποιες άλλες προτάσεις υπάρχουν είτε ολοκληρωμένες είτε απλά αναφερθήκαν στην αξιοποίηση του χώρου ( **2.3 Υπάρχουσες Προτάσεις** ).

### Κεφάλαιο 3 :

Σε αυτό το κεφάλαιο γίνεται παράθεση των προτάσεων που θέλουμε να δημιουργήσουμε στην έκταση (βλ. Χάρτη 7) με βασικότερες :

- α) την οικιστική ζώνη (**3.1.2**)
- β) την ζώνη πρασίνου (**3.1.3**)
- γ) την εμπορική ζώνη (**3.1.2**)
- δ) την χάραξη δρόμων (**3.1.1**)
- ε) την δημιουργία χώρων ειδικού χαρακτήρα-χρήσεων, μνημείων και ορόσημων (**3.1.4**)
- στ) τον επανασχεδιασμό της μαρίνας (**3.1.5**)

ζ) Επίσης γίνεται ειδική μνεία στον σχεδιασμό, τρόπο κατασκευής, στο νομοτεχνικό πλαίσιο και στον τρόπο λειτουργίας, ενός εργοστασίου παράγωγης ηλεκτρικής ενέργειας από λύματα { **Waste-to-Energy** }, το οποίο έργο μπορεί να λειτουργήσει τμηματικά και αποσπασματικά από την υπόλοιπη μελέτη .Παραδείγματα τέτοιων εργοστασίων μπορούν να παρθούν από την βόρεια Ευρώπη, σε χώρες που είτε ‘παραδοσιακά’ είτε πιο πρόσφατα λειτουργούν ή / και κατασκευάζουν τέτοιες εγκαταστάσεις (βλ.φωτ. 6) ( **3.2**)



(Φωτ.6) Εργοστάσιο WtE που κατασκευάζεται στην Ιρλανδία από την Covanta.

Πηγή: Επίσημη Ιστοσελίδα εργοστασίου Covanta, ημ πρόσβασης 12/2016

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ**

Στο κεφάλαιο αυτό όπως έχουμε προαναφερθεί θα γίνει μια παράθεση στοιχείων και φωτογραφιών, και μια ανάλυση για το υπάρχων κτιριακό απόθεμα, τις υπάρχουσες υποδομές και εν γένει την περιρρέουσα κατάσταση στην οποία βρίσκετε το οτιδήποτε εντός της έκτασης προς αξιοποίηση. Επίσης θα αναφερθούν νόμοι και διατάγματα τα οποία έχουν σχέση με την έκταση και με τις διάφορες προγενέστερες προσπάθειες αξιοποίησης της. Τέλος στο κεφάλαιο αυτό θα γίνει μια συνοπτική παρουσίαση άλλων ιδεών και προτάσεων που έχουν γίνει ανά τα χρονιά .Όπως βλέπουμε στις φωτ. (3,4,5) και στις παρακάτω φωτ. (7-13) , οι εγκαταστάσεις στον χώρο του αεροδρομίου είναι παρατημένες, ασυντήρητες και κατά πλειοψηφία είναι σε τέτοια κατάσταση όπου είτε η αποκατάσταση τους δεν φαίνεται να εξυπηρετεί κάποια ανάγκη είτε δεν είναι συνετή από οικονομικής άποψης.



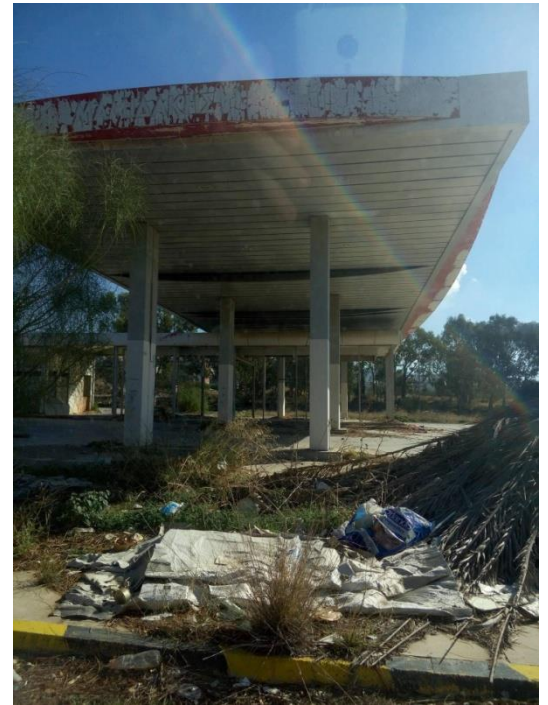
(φωτ. 7&8) χώροι εντός του αεροδρομίου ,που βρίθουν από την εγκατάλειψη

Πηγή: Προσωπικό αρχείο



(φωτ. 9&10) κομμάτια από την περίφραξη του αεροδρομίου από διαφορετικές πλευρές

Πηγή: Προσωπικό αρχείο



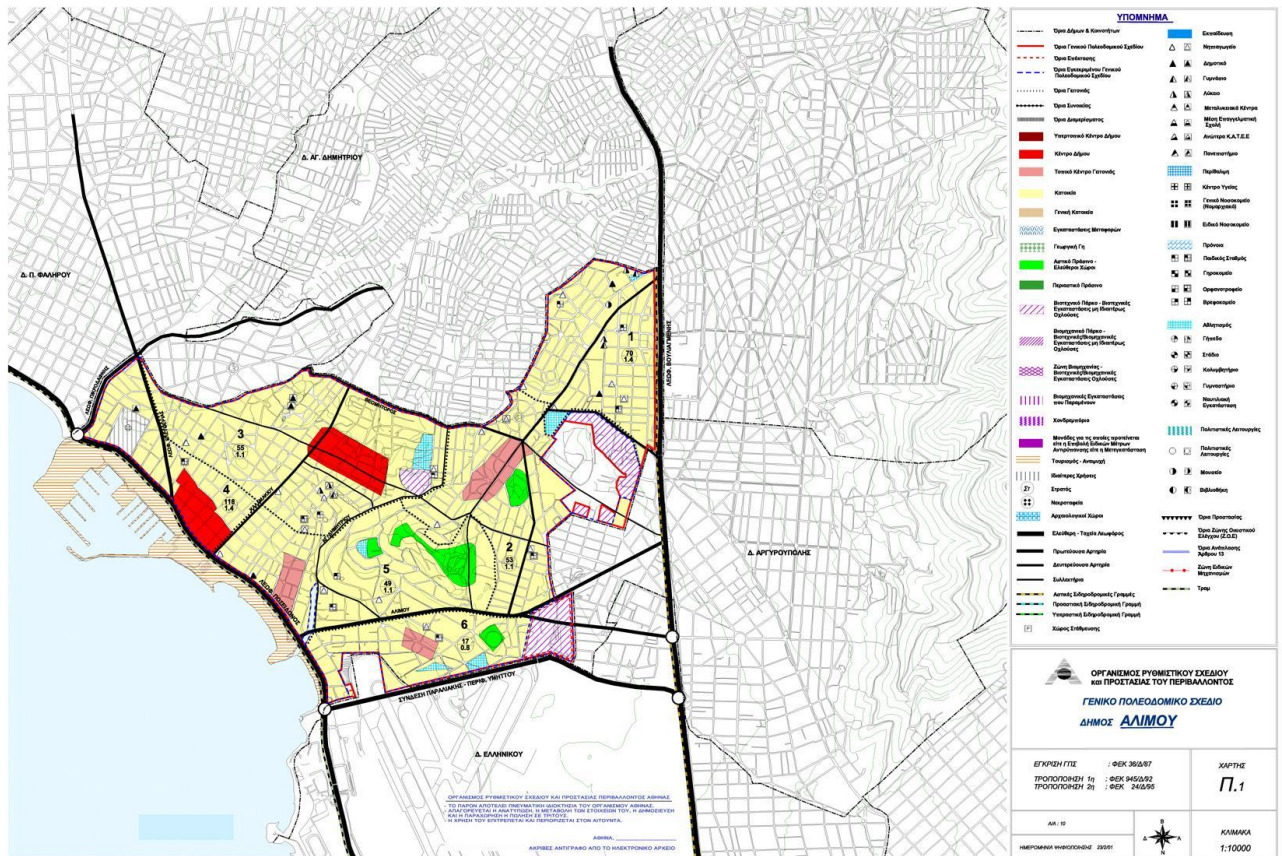
(φωτ.11&12&13) Απεικονίζεται η είσοδος του παλαιού αεροδρομίου

Πηγή: Προσωπικό αρχείο

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.1 : Πολεοδομική ανάλυση**

Η προς αξιοποίηση έκταση εντοπίζεται εντός του νομού Αττικής και εντός της ευρύτερης μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας, και οριοθετείται διπλά από το όρος του Υμηττού και το Σαρωνικό Κόλπο (βλ. Χάρτη 3). Απέχει 7,96 χλμ. από το κέντρο της Αθήνας , 25,3 χλμ. από το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών και 14 χλμ. από το κεντρικό σημείο στο λιμάνι του Πειραιά.

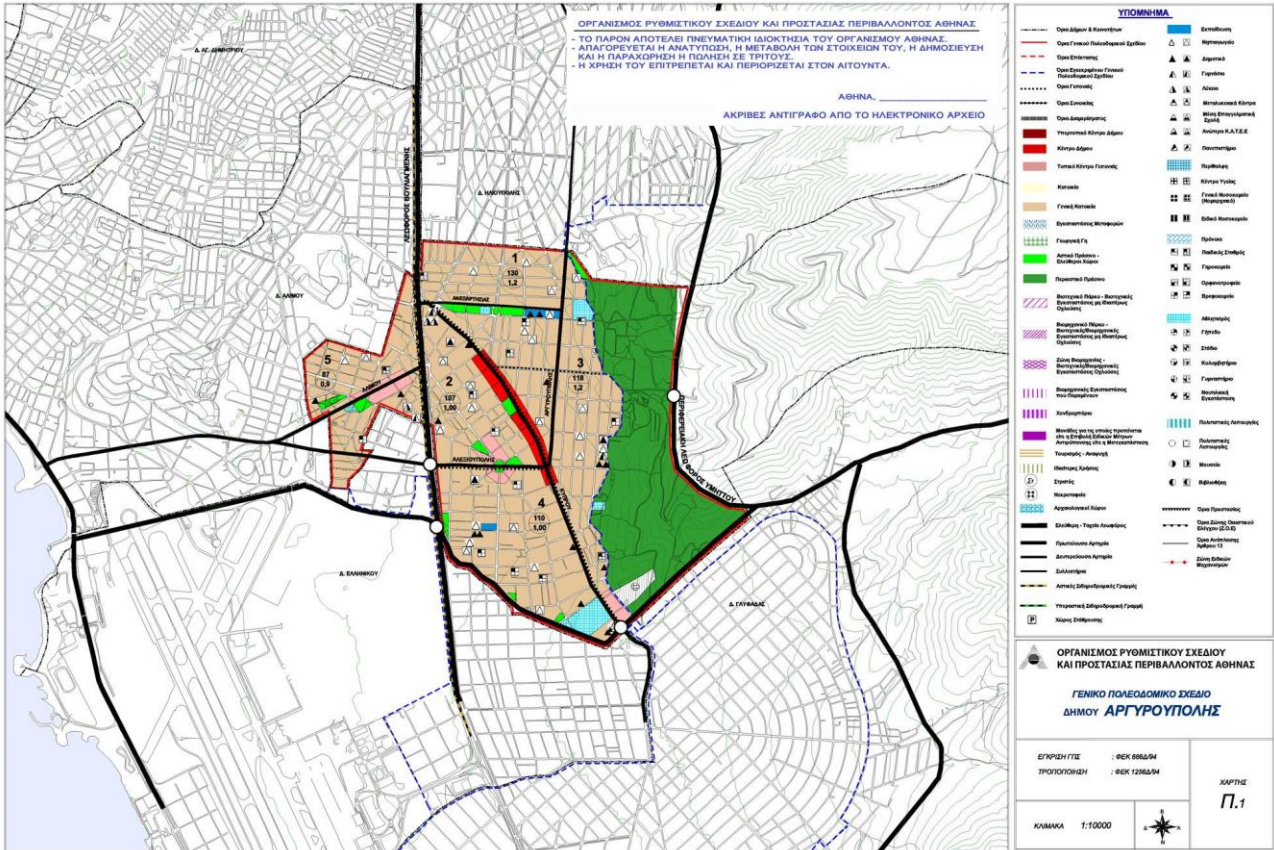
Σχετικά με τη δικαιοδοσία των δημοτικών αρχών, η έκταση τριχοτομείται και εμπίπτει στα διοικητικά όρια των εξής τριών διαφορετικών δήμων, Ελληνικού-Αργυρούπολης, Γλυφάδας και Αλίμου(βλ. Χάρτη 1,2,3,4). Στο βόρειο τμήμα συνορεύει με το Δήμο Αλίμου, στο ανατολικό με το Δήμο Ελληνικού και Αργυρούπολης, και στο νότιο με το Δήμο Γλυφάδας. Όποτε το υπάρχων Γ.Π.Σ. διαμορφώνεται όπως φαίνεται στους παρακάτω χάρτες.



(Χάρτης 1) Γ.Π.Σ. Δήμου Αλίμου (ο χάρτης αποτελεί πνευματική ιδιοκτησία του Οργανισμού Αθήνας)

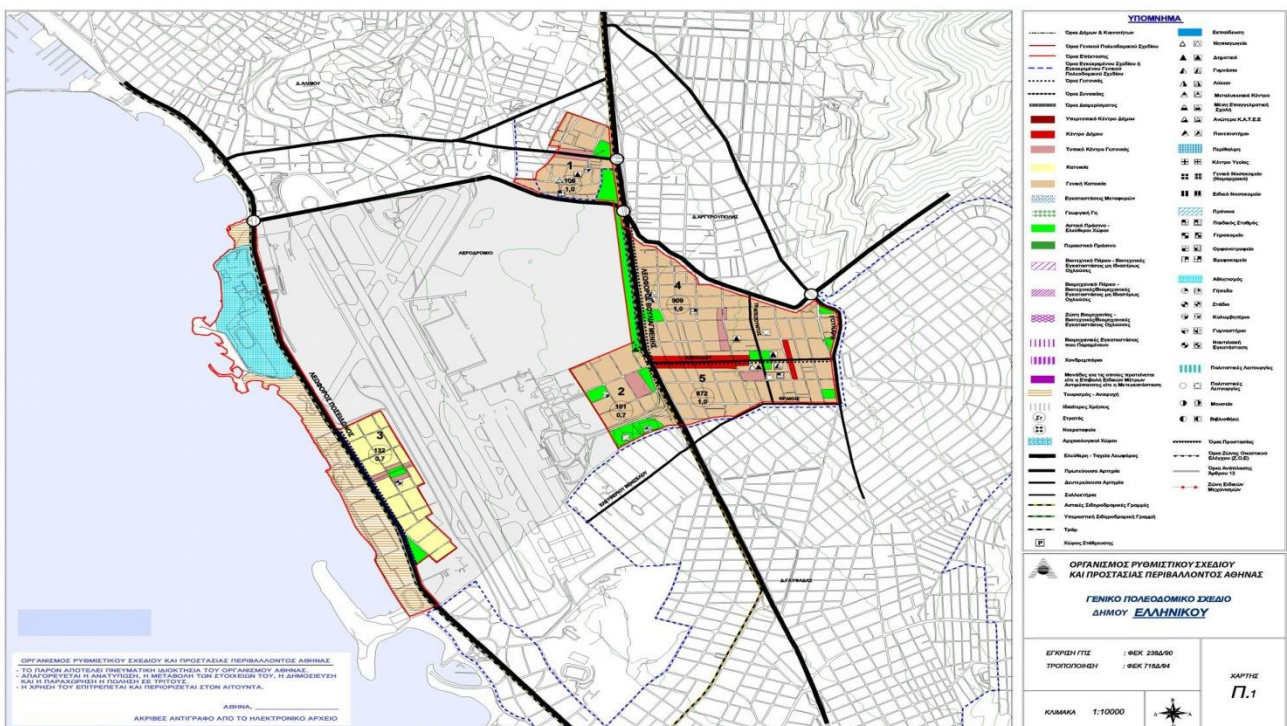
Πηγή: Επίσημη Ιστοσελίδα Οργανισμού Αθήνας, ημ. πρόσβασης 01/2017





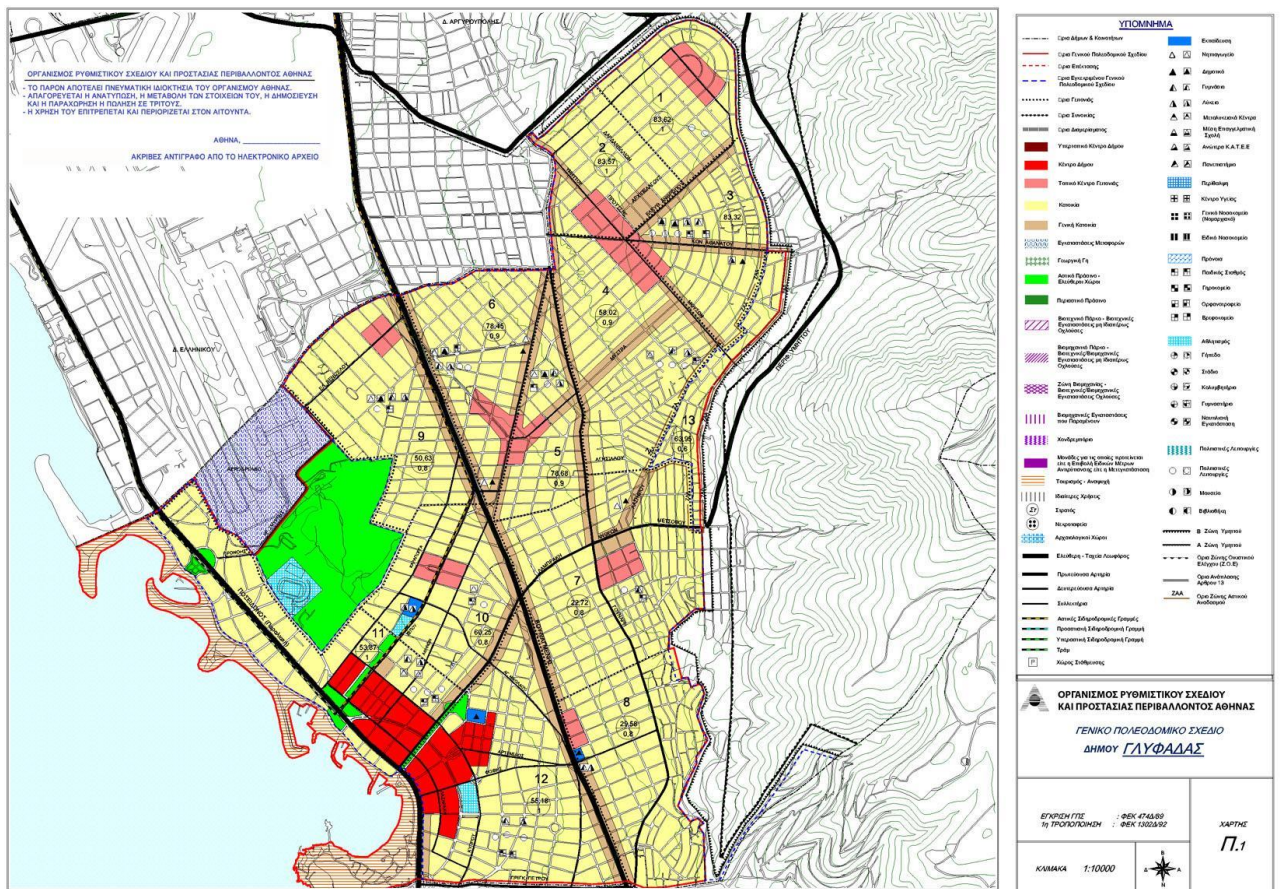
(Χάρτης 2) Γ.Π.Σ. Δήμου Αργυρούπολης (ο χάρτης αποτελεί πνευματική ιδιοκτησία του Οργανισμού Αθήνας)

Πηγή: Επίσημη Ιστοσελίδα Οργανισμού Αθήνας, ημ. πρόσβασης 01/2017



(Χάρτης 3) Γ.Π.Σ. Δήμου Ελληνικού (ο χάρτης αποτελεί πνευματική ιδιοκτησία του Οργανισμού Αθήνας)

Πηγή: Επίσημη Ιστοσελίδα Οργανισμού Αθήνας, ημ. πρόσβασης 01/2017



(Χάρτης 4) Γ.Π.Σ. Δήμου Γλυφάδας (ο χάρτης αποτελεί πνευματική ιδιοκτησία του Οργανισμού Αθήνας)

Πηγή: Επίσημη Ιστοσελίδα Οργανισμού Αθήνας, ημ. πρόσβασης 01/2017

Στους παραπάνω χάρτες απεικονίζονται τα Γ.Π.Σ. για όλη την έκταση των δήμων. Όπως φαίνεται στον χάρτη 3 το σημείο που βρίσκεται το Παλαιό Αεροδρόμιο βρίσκεται εκτός του Γ.Π.Σ. και αποτελεί το μεγαλύτερο μέρος για την προς εκμετάλλευση έκταση. Όπως βλέπουμε στον χάρτη 1 του Γ.Π.Σ. του Αλίμου αλλά και τον χάρτη 2 και 3 έχει σχεδιαστεί η σύνδεση Παραλιακής- Περιφερ. Υμηττού αλλά όπως φαίνεται στον χάρτη 5 δεν έχει εκτελεστεί το έργο. Όπως είναι προφανές και λογικό όλα τα παραπάνω Γ.Π.Σ. έχουν περιλάβει ελάχιστα τμήματα της έκτασης έως και μηδαμινά λόγω του ότι η έκταση θα έχει δικό της Γ.Π.Σ. ανάλογα με τον ανάδοχο του έργου και σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα μόνα τμήματα τα οποία ουσιαστικά βρίσκονται εντός Γ.Π.Σ. είναι η πλειοψηφία της

παράκτιας γραμμής δηλαδή η Μαρίνα Αγίου Κοσμά, ένα τμήμα που εφάπτεται της λεωφόρου Ποσειδώνος (Χάρτης 3, τεμάχιο 3) και ένα τμήμα που εφάπτεται με την λεωφόρο Βουλαγμένης (Χάρτης 3, τεμάχιο 2) (Επίσημη Ιστοσελίδα Οργανισμού Αθήνας, ημ. πρόσβασης 01/2017)

Η συγκεκριμένη έκταση υπολογίζεται ότι συνολικώς είναι περίπου 6,20 εκατομμυρίων τ.μ. (ή περίπου 620 στρεμμάτων), και απλώνεται σε μία απόσταση 3,5 και πλέον χιλιομέτρων κατά μήκος της Αττικής ακτογραμμής. Για να γίνει αντιληπτό το μέγεθος της έκτασης έχει μετρηθεί ότι, έχει περισσότερο από τρεις φορές το μέγεθος του Μονακό, περισσότερο από δύο φορές το μέγεθος του Hyde Park του Λονδίνου του Ηνωμένου Βασιλείου και σχεδόν δύο φορές το μέγεθος του Central Park της Νέα Υόρκης των ΗΠΑ. Η έκταση αυτή απεικονίζεται στον παρακάτω χάρτη:



(Χάρτης 5) Σε κόκκινο περικλείεται η προς εκμετάλλευση περιοχή,σημειώνεται ότι στο άνω δεξιά τμήμα της κόκκινης έκτασης δεν υπάρχει δάσος άλλα η περιοχή έχει τροποποιηθεί λόγω της Αμερικάνικης Βάσης που υπάρχει στην Περιοχή.(χάρτης από Εθνικό Κτηματολόγιο Α.Ε.)

Πηγή: Επίσημη Ιστοσελίδα Οργανισμού Αθήνας, ημ. πρόσβασης 01/2017

Στην έκταση προς αξιοποίηση υπάρχουν διάφορα εγκαταλειμμένα κτίρια και ασυντήρητες υποδομές και Ολυμπιακά Ακίνητα πέρα από τις εγκαταστάσεις του παλαιού αεροδρομίου , παρακάτω θα παραθέσουμε μια λίστα από αυτά :

1. Το Αεροδρόμιο και οι εγκαταστάσεις του, που αποτελούνται από τους χώρους αφίξεων και αναχωρήσεων το κεντρικό κτίσμα ,διάφορα υπόστεγα για αεροπλάνα (hangar) κ.α. , τα οποία υπολογίζονται σε συνολική έκταση προς εκμετάλλευση περίπου 5.250.000 τ.μ.

Στην έκταση του αεροδρόμιο περιλαμβάνονται επίσης οι διάδρομοί του πρώην αεροδρομίου, καθώς και άλλα κτίρια της Ελληνικής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ).

2. Τα επιπρόσθετα Ακίνητα της παραλιακής ζώνης ,συγκεκριμένα έχουμε : τη Μαρίνα του Αγίου Κοσμά που περιλαμβάνει 337 θέσεων σε πλήρη λειτουργία ,τις αθλητικές εγκαταστάσεις του Αγίου Κοσμά, και διάφορες επιμέρους κτιριακές εγκαταστάσεις με κύρια χρήση την αναψυχή και τον αθλητισμό, καθώς και ακτογραμμή περίπου 3,5 χιλιομέτρων. Συνολικά η περιοχή εκτίνεται περίπου 956.000 τ.μ.

3. Υπάρχουν 480 κτίρια εντός της έκτασης, ιδιοκτησίας του Ελληνικού Δημοσίου, τα όποια συνολικά περιέχονται σε έκταση 386.880 τ.μ. και με την συνολική δομημένη επιφάνεια να φτάνει σχεδόν τα 491.000 τ.μ. .

Τα προαναφερθέντα ακίνητα περιλαμβάνουν τα εξής (αρχείο από Ελληνικό Α.Ε):

- « *Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις* »: Εγκαταστάσεις, οι οποίες κατασκευάστηκαν και χρησιμοποιήθηκαν για τους Ολυμπιακούς Αγώνες της Αθήνας το έτος 2004, τα οποία είναι : το Ολυμπιακό Γήπεδο Σοφτμπολ, το Ολυμπιακό Γήπεδο Μπείζμπολ, το κλειστό Γήπεδο και Αίθουσα Ξιφασκίας, το Ολυμπιακό κέντρο Ελληνικού, το

Ολυμπιακό Γήπεδο Μπάσκετ και Χαντ Μπολ ,το Ολυμπιακό Στάδιο κάνοε-καγιάκ σλάλομ ,τρία βοηθητικά γήπεδα ποδοσφαίρου .

- Εγκαταστάσεις μέσω μαζικής μεταφοράς του Δημοσίου , τα οποία αποτελούνται από ένα αμαξοστάσιο που εξυπηρετεί το τραμ της Αθήνας και ένα αμαξοστάσιο του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (ΟΑΣΑ).

- Πρώην στρατιωτικές εγκαταστάσεις.
- Εγκαταστάσεις της Εθνικής Μετεωρολογικής Υπηρεσίας (ΕΜΥ).
- Εγκαταστάσεις του Αστυνομικού Τμήματος Ελληνικού.

Στα παρακάτω Γραφήματα του Auto-cad απεικονίζονται τα σχεδιασμένα κτήρια για τις ανάγκες των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 που κατασκευάστηκαν τελικώς εντός της έκτασης και που αναφερθήκαμε παραπάνω :



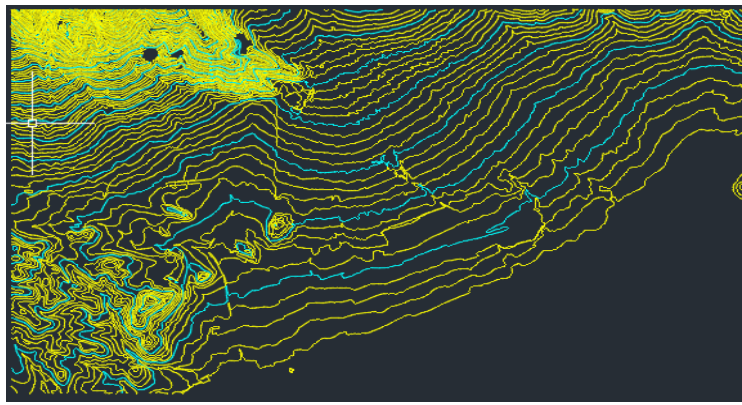
(Γράφημα 1) Σχέδιο auto-cad του βορείου τμήματος της έκτασης όπου κατασκευάστηκαν τα Ολυμπιακά Ακίνητα. Στο νότιο τμήμα του Σχεδίου Βρίσκεται η λεωφόρος Ποσειδώνος ενώ στο βόρειο τμήμα έρχεται σχεδόν κάθετος δρόμος από την Βουλιαγμένης.(Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ελληνικό Α.Ε.)

Πηγή: Αρχείο από Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ελληνικό Α.Ε.



(Γράφημα 2) Σχέδιο auto-cad του βορείου τμήματος της έκτασης όπου κατασκευάστηκαν τα Ολυμπιακά Ακίνητα, από άλλη οπτική.(Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ελληνικό Α.Ε.)

Πηγή: Αρχείο από Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ελληνικό Α.Ε.



(Γραφημα 3) Σχέδιο auto-cad που αποτυπώνει τα υψομετρικά της έκτασης,στο νότιο τμήμα βρίσκεται ο Σαρωνικός κόλπος .(Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ελληνικό Α.Ε.)



Πηγή: Αρχείο από Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ελληνικό Α.Ε.

(Γράφημα 4) Σχέδιο auto-cad που αποτυπώνει τους δρόμους,το τραμ και τις Ολυμπιακές εγκαταστάσεις στην έκταση. Με κόκκινο το τραμ και με γκρι η ακτογραμμή και οι δρόμοι.(Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ελληνικό Α.Ε.)

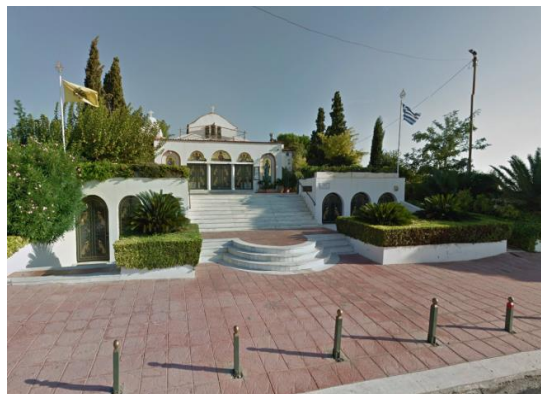
Πηγή: Αρχείο από Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ελληνικό Α.Ε.

4. Στην έκταση υπάρχουν δύο Εκκλησίες, η μια περίπου στο μέσο της έκτασης υπό το όνομα 'Εκκλησιά Αγίας Τριάδας', και η άλλη στο νοτιοανατολικό τμήμα υπό το όνομα 'Εκκλησιά Άγιος Παντελεήμονας '(βλ φωτ. 14,15 ).



(Εικόνα 14) Εκκλησιά Αγίας Τριάδας

Πηγή: Google Street View



(Εικόνα 15) Εκκλησιά Αγίου Παντελεήμονα

Πηγή: Google Street View

5. Και κλείνοντας διάφορες ιδιωτικές κατοικίες, επιχειρήσεις και κτίρια τα οποία βρίσκονται υπό καθεστώς απαλλοτριώσεις

Αξίζει να σημειωθεί ότι τέσσερα κτίρια που ήταν τμήματα του παλαιού αεροδρομίου αυτή τη στιγμή έχουν χαρακτηριστεί ως « **Διατηρητέα Κτίρια** », ειδικότερα:

- Το κτίριο του πρώην « Ανατολικού Αεροδρομίου Αθηνών », σχεδιασμένο από τον αρχιτέκτονα Ερο Σααρινεν (Eero Saarinen).
- Τρία υπόστεγα της Πολεμικής Αεροπορίας.
- Εγκαταστάσεις του πρώην αεροδρομίου

Συγκεκριμένα για τα διατηρητέα κτίρια, υπάρχει μια κίνηση πολιτών η οποία έχει θέσει ως στόχο να περιληφθούν και άλλα ιστορικά κτίσματα εντός του νόμου πλαισίου, με σκοπό να διασωθούν λόγω της ιστορικότητας τους και της εξέχουσας αρχιτεκτονικής τους (Χαρά Τζαναβάρια,07/2016)



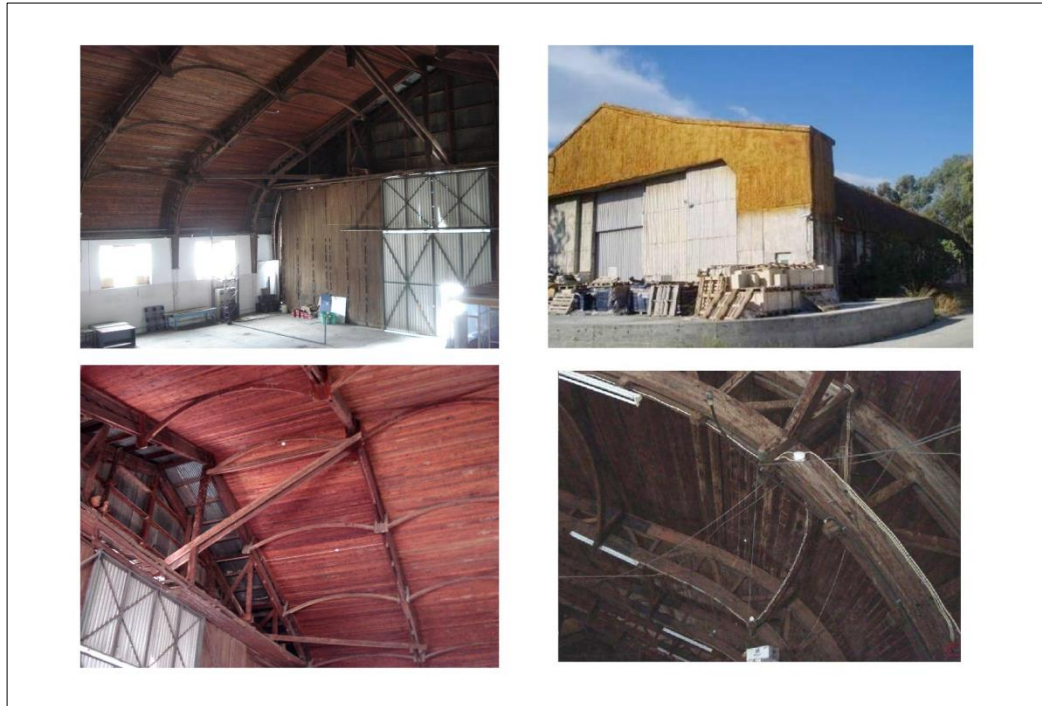
Παρακάτω θα παραθέσουμε τα ονόματα και την περιγραφή αυτών κτιρίων, άλλα και φωτογραφίες.

*"Το Ελληνικό Τμήμα της Διεθνούς Επιτροπής για τη Διατήρηση της Βιομηχανικής Κληρονομιάς (TICCIH) απευθύνει έκκληση προς το Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού, για την προστασία αυτής της μοναδικής τεχνικής κληρονομιάς η οποία περιλαμβάνει έργα αντιπροσωπευτικά μίας μακράς ιστορικής περιόδου, από τον Μεσοπόλεμο έως και τη δεκαετία του 1980, και την ανάδειξη της ιστορικότητας του τόπου του αεροδρομίου. Από το σύνολο των προτεινομένων στην «Έκθεση ιστορικής και αρχιτεκτονικής τεκμηρίωσης» που συντάχθηκε από το Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του ΕΜΠ (Ιούνιος 2016), διακρίνουμε, υπό την οπτική της βιομηχανικής αρχαιολογίας, για την τεχνική και ιστορική σημασία τους, τα εξής και υποστηρίζουμε την κήρυξή τους ως διατηρητέα μνημεία: (Μελέτη ΕΜΠ, 06/2016)*



1) Το πρώτο υπόστεγο τεχνικής επισκευής στο Ελληνικό και μετέπειτα υπόστεγο (Hangar) της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας (1931).

Πηγή: Αρχείο από τη μελέτη ΕΜΠ, 6/2016



Εικ. 80. Το κτίριο του παλαιού Πύργου Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας του Ανατολικού Αεροσταθμού του 1951. Πηγή: Αρχείο Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος ΕΜΠ.  
 Εικ. 81. Το κτίριο του ενεργού Πύργου Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας (FIR Αθηνών) του 1991-94. Πηγή: Αρχείο Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος ΕΜΠ.  
 Εικ. 82. Το κτίριο του Πύργου Ελέγχου Εναέριας του συγκροτήματος του Ανατολικού Αεροσταθμού του 1998. Είναι σε επαφή με το κρηγυμένο διατηρητέο μνημείο. Πηγή: Προσωπικό αρχείο Παναγιώτη Τουρνικιώτη.



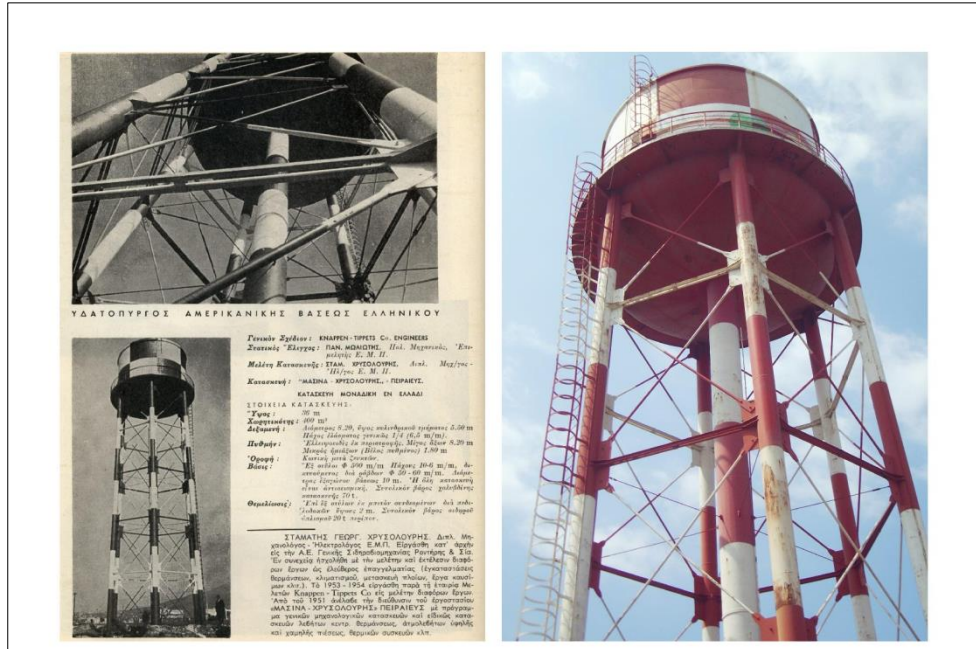
Εικ. 77. Ο τέταρτος χρονολογικά πύργος, στη νότια προβλήτα του συγκροτήματος του Ανατολικού Αεροσταθμού. Κατασκευάστηκε το 1996-1998 και δεν λειτούργησε ποτέ. Πηγή: Διαδικτυακή συλλογή «Αεροδρόμιο Ελληνικού - Κρατικός Αερολιμένας Αθηνών», δ.π.

2) Το προπολεμικό ξύλινο υπόστεγο αεροσκαφών, γνωστό ως «Παγόδα».

Πηγή: Αρχείο από τη μελέτη ΕΜΠ, 6/2016

3) Τον νεώτερο πύργο ελέγχου που συνδέεται με τον ήδη κηρυγμένο Ανατολικό Αεροσταθμό (δεκ. 1990).

Πηγή: Αρχείο από τη μελέτη ΕΜΠ, 6/2016

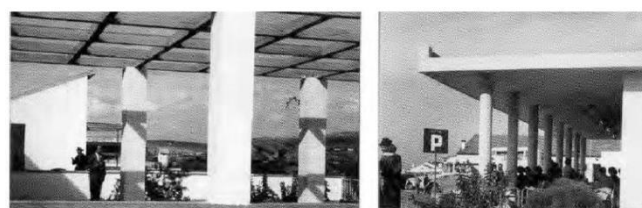


4) Τον υδατόπυργο της πρώην αμερικανικής βάσης ως τοπόσημο και ως ενδιαφέρον νεώτερο δείγμα μιας ιδιαίτερης κατηγορίας κατασκευών υποδομής.

Πηγή: Αρχείο από τη μελέτη ΕΜΠ, 6/2016

5) Την τεράστια συλλογή κινητών ιστορικών τεκμηρίων της αεροπορίας.

Πηγή: Αρχείο από τη μελέτη ΕΜΠ, 6/2016



Εικ. 43 και Εικ. 44. Το δώμα «Good Bye» (αριστερά) και το πρόπυλο του ισόγειου (δεξιά) στο ανακαινισμένο κτίριο επιβατών εξωτερικού Κεντρικού Αερολιμένα Αθηνών (1948) στη συνέχεια των «επαραρηγμάτων» και του πύργου ελέγχου προς τα βόρεια. Μελετητής: Θ. Βαλεντής, Προϊστάμενος Τμήματος II Αρχιτεκτονικών Μελετών του Υπ. Αεροπορίας. Πηγή: Χ. Σαχανά, Α. Στεφανίδου, Σ. Τσιτσιριδίου, Α. Σαμουηλίδου (επιμ.), ό.π.



Εικ. 45. Λεπτομέρεια της εσωτερικής διαρρύθμισης του νέου κτιρίου επιβατών εξωτερικού Κεντρικού Αερολιμένα Αθηνών (1948). Μελετητής: Θ. Βαλεντής. Πηγή: Χ. Σαχανά, Α. Στεφανίδου, Σ. Τσιτσιριδίου, Α. Σαμουηλίδου (επιμ.), ό.π.

6) Τόσο ο Ανατολικός Αεροσταθμός όσο και τα γειτονικά του προπολεμικά υπόστεγα αεροσκαφών, ήδη κηρυγμένα ως νεώτερα μνημεία, οριοθετούν ένα περιβάλλον

κατάλληλο για τη συγκέντρωση των παραπάνω ιστορικών στοιχείων σε ενιαίο σύνολο, χωρικά και νοηματικά.

Πηγή: Αρχείο από τη μελέτη ΕΜΠ, 6/2016

7)Όσον αφορά τον Δυτικό Αεροσταθμό (δεκ. 1950) εκτιμάμε ότι το Κεντρικό Συμβούλιο Νεωτέρων Μνημείων θα μπορούσε να εξετάσει τη διατήρησή του, εφόσον αυτός συντηρηθεί και αποκατασταθεί στην αρχική του μορφή.

Πηγή: Αρχείο από τη μελέτη ΕΜΠ, 6/2016



8)Τέλος, θεωρούμε εξαιρετικά σημαντική την κήρυξη του ιστορικού συγκροτήματος του πρώην Αμερικανικού Κολεγίου Θηλέων (1932), το οποίο εντάχθηκε από τα τέλη της δεκαετίας 1960 στη λειτουργία του αεροδρομίου ως κτήριο των Διοικητικών Υπηρεσιών "Πολιτικής Αεροπορίας." (τα παραπάνω αποτελούν τις προτάσεις της κίνησης πολιτών για τα διατηρητέα τα οποία στηρίζονται στην έκθεση του εργαστηρίου Αστικού Περιβ. και του εργαστηρίου Ιστορίας Αρχ. Του ΕΜΠ)

Πηγή: Αρχείο από τη μελέτη ΕΜΠ, 6/2016

Τα παραπάνω ήταν οι προτάσεις των κτιρίων, δυστυχώς πέρα από το νομικό σκέλος που υφίσταται για την συντήρηση των κτιρίων αυτών υπάρχει και το θέμα του ότι κατά πλειοψηφία αυτές οι κατασκευές είναι ασυντήρητες σε σημείο που καθιστά την ακεραιότητα τους αμφίβολη. Στο κεφάλαιο τρία θα γίνει μια προσπάθεια να ενσωματωθούν τα κτίρια αυτά στο σχέδιο που θα προτείνουμε και να βρουν νέα χρήση, με την λογική ότι είναι σε κατάσταση που χρήζουν επισκευής και έτσι θα διατηρηθούν και θα ενταχτούν με νέα χρήση.

Επιπρόσθετα, στο Ακίνητο περιλαμβάνονται διάσπαρτες μικρές περιοχές με αρχαιολογικά ευρήματα, όπως ενδεικτικά:

- Ένα νεκροταφείο που υπολογίζεται ότι είναι της Γεωμετρικής Περιόδου ευρισκόμενο στο Βορειοανατολικό τμήμα του Αεροδρομίου.
- Μία μικρή ομάδα τάφων που ανακαλυφτήκαν σε χώρο εντός των εγκαταστάσεων του σταθμού μετρό της Αργυρούπολης.
- Χαρακτηρισμένη Αρχαιολογική Ζώνη στην παραλιακή ζώνη του Αγίου Κοσμά, που περιλαμβάνει έναν ναό του 4ου με 5ου αιώνα π.χ.
- Αρχαία ερείπια πλησίον των εγκαταστάσεων του κανό-καγιάκ.

Τέλος, πρέπει να γίνει αναφορά ότι κατά το παρελθόν, πέντε ρέματα διέσχιζαν την έκταση του Αεροδρομίου. Τέσσερα εξ αυτών έχουν καλυφθεί με την πάροδο των ετών, κατά τη διάρκεια εκτέλεσης τεχνικών έργων για την προστασία και επέκταση των αναγκών του τότε ενεργού Αεροδρομίου (Αρχείο από Ελληνικό Α.Ε., ημ. πρόσβασης 01/2017)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.2 : Νόμοι και διατάγματα

Από την Ελληνική Πολιτεία είχαν γίνει και συνεχίζουν να γίνονται αρκετές προσπάθειες να νομοθετηθεί ορθά η νομοτεχνική κατάσταση της έκτασης ,έτσι ώστε να υπάρξει σωστή εκμετάλλευση της δίκως να γίνει ζημιά στο κράτος ,την τοπική κοινωνία άλλα και την φύση της περιοχής, με βασικό γνώμονα να τηρηθούν όλοι οι κανόνες και το σύνταγμα.

Σημαντικότατο ρόλο έχουν τα διατάγματα και οι νόμοι που έχουν σχέση με την έκταση. Ο Νόμος υπ' αριθμόν 4062 Με τίτλο *“Αξιοποίηση του πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού - Πρόγραμμα ΉΛΙΟΣ – Προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες Πηγές (Ενσωμάτωση Οδηγίας 2009/28/ΕΚ) -Κριτήρια Αειφορίας Βιοκαυσίμων και Βιορευστών (Ενσωμάτωση Οδηγίας 2009/30/ΕΚ)”* , με την ενότητα που αφορά την έκταση να είναι η ενότητα Α' *“ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΠΡΩΗΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ”* ,με τα διάφορα άρθρα της ενότητας να έχουν καθορίσει βασικούς κανόνες για να εναρμονιστούν τα διάφορα σχέδια ανάπτυξης με τις διατάξεις που έχει αποφασίσει το κράτος. (Αρχείο από Ελληνικό Α.Ε., ημ. πρόσβασης 01/2017)

Συγκεκριμένα έχουμε στο άρθρο ένα (1) τα εξής :

*“Αξιοποίηση του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού Η αξιοποίηση του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού και της παράκτιας Ολυμπιακής ζώνης του Αγίου Κοσμά Αττικής (πρώην Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά και Εθνικό Αθλητικό Κέντρο Νεότητας Αγίου Κοσμά) συνιστά σκοπό εντόνου δημοσίου συμφέροντος, με τον οποίο επιδιώκεται ιδίως:*

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

*β. Η προσέλκυση επενδύσεων και δραστηριοτήτων υψηλής προστιθέμενης αξίας για την οικονομία της Αττικής και εν γένει της χώρας, καθώς και η ενίσχυση της επιχειρηματικής καινοτομίας.*

*γ. Η δημιουργία θέσεων εργασίας σε τομείς με υψηλή ανταγωνιστικότητα για την οικονομία της Αττικής και εν γένει της χώρας.*

*δ. Η ανάδειξη της Αθήνας σε πολιτιστική μητρόπολη, τουριστικό πόλο διεθνούς ακτινοβολίας και σημαντικό κέντρο οικονομικής ανάπτυξης και επιχειρηματικότητας, καθώς και εκπαίδευσης και έρευνας, στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου και των*

*Βαλκανίων.*

*ε. Η δημιουργία ενός μητροπολιτικού πόλου πολλαπλών λειτουργιών, εθνικής εμβέλειας και διεθνούς αναφοράς.*

*στ. Η εφαρμογή πρότυπων προγραμμάτων αστικής ανάπτυξης και ανασυγκρότησης και η απόδοση στο ευρύτερο μητροπολιτικό συγκρότημα της πρωτεύουσας χώρων πρασίνου και αναψυχής, καθώς και πολιτιστικών, αθλητικών, τουριστικών, εκπαιδευτικών, ερευνητικών και κοινωνικών υποδομών υψηλής ποιότητας.*

*ζ. Η εφαρμογή προτύπων σχεδίων, μεθόδων και τεχνικών για την αξιοποίηση του θαλάσσιου μετώπου του Σαρωνικού και τη στροφή της πόλης προς τη θάλασσα. ”*

Διαβάζοντας το άνωθεν άρθρο γίνεται αντιληπτό ότι, η πολιτεία έχει νομοθετήσει κάποιους συγκεκριμένους στόχους που , μέσω αυτής της ανάπλασης , θα καταφέρει να δώσει νέα πνοή στην περιοχή ,στην Αθηνά αλλά και στα κρατικά ταμεία.

Στο άρθρο δυο (2) που θα παραθέσουμε παρακάτω , ο νόμος 4062 αναλύει ότι πρέπει να γίνει ζωνοποίηση της περιοχής η οποία θα είναι διακριτή και θέτει μεταξύ άλλων και τα ποσοστά αδόμητων- ακάλυπτων χώρων άλλα και το τι θα κατασκευαστούν σαν υποδομές , όπως και τους συντελεστές δόμησης.

**“ Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού – Αγίου Κοσμά**

*1. Για τη συνδυασμένη ανάπτυξη των ακινήτων του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού, του πρώην Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά Αττικής και του Εθνικού Αθλητικού Κέντρου Νεότητας (Ε.Α.Κ.Ν.) Αγίου Κοσμά Αττικής, όπως αυτά εμφανίζονται στα τοπογραφικά διαγράμματα του άρθρου 7 και συγκροτούν από κοινού το Μητροπολιτικό Πόλο Ελληνικού – Αγίου Κοσμά, καταρτίζεται και εγκρίνεται Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης κατά τις διατάξεις του παρόντος.*



2. Με το πιο πάνω Σχέδιο προσδιορίζονται ειδικότερα τα όρια της έκτασης που πρόκειται να αναπτυχθεί στο Μητροπολιτικό Πόλο Ελληνικού – Αγίου Κοσμά και καθορίζονται και εγκρίνονται:

α. Τα όρια των ειδικότερων ζωνών και ο βασικός χωρικός προορισμός εκάστης ζώνης.

β. Οι ζώνες που πρόκειται να πολεμηθούν (περιοχές προς πολεοδόμηση) και οι επιτρεπόμενες εντός αυτών χρήσεις γης και όροι και περιορισμοί δόμησης.

γ. Οι ζώνες που δεν πρόκειται να πολεμηθούν (ζώνες ανάπτυξης) και οι επιτρεπόμενες, ανά ζώνη, χρήσεις γης και όροι και περιορισμοί δόμησης, οι τυχόν ειδικοί όροι και περιορισμοί στη μορφολογία και την αισθητική των κτιρίων και των ακάλυπτων χώρων, καθώς και οι τυχόν πρόσθετοι περιορισμοί στα ποσοστά ανάπτυξης των επί μέρους χρήσεων.

δ) Τα όρια της έκτασης του Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου και Αναψυχής που προβλέπεται στην περίπτωση ε' της παραγράφου 3. ε. Μητροπολιτικό Πάρκο Πρασίνου και Αναψυχής: Στο τμήμα του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού- Αγίου Κοσμά το οποίο καταλαμβάνεται από το τέως Αεροδρόμιο του Ελληνικού, έκταση επιφανείας 2.000 τουλάχιστον στρεμμάτων θα αναπτυχθεί ως Μητροπολιτικό Πάρκο Πρασίνου και Αναψυχής, με χρήσεις πρασίνου, ελεύθερων χώρων, αναψυχής, αθλητισμού, πολιτισμού, κοινωφελών λειτουργιών και πρότυπων αστικών υποδομών. Δρόμοι και τεχνικά έργα, καθώς και ρέματα, τα οποία διέρχονται από την πιο πάνω έκταση, δεν συνιστούν κατάτμηση αυτής. Η κάλυψη των, πάσης φύσεως, μόνιμων κτιρίων που θα ανεγερθούν για την εξυπηρέτηση του Πάρκου δεν μπορεί να υπερβαίνει το 10% της συνολικής επιφανείας της πιο πάνω έκτασης. Ο μέγιστος επιτρεπόμενος αριθμός ορόφων για τα πιο πάνω κτίρια ορίζεται σε δύο (2) και το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος σε δέκα (10) μέτρα. Κατ' εξαίρεση, επιτρέπεται η κατασκευή ενός και μόνο υψηλού κτιρίου ειδικής αρχιτεκτονικής σχεδίασης, το οποίο μπορεί να λειτουργήσει ως σημείο προορισμού και τοπόσημο του Πάρκου. Οι χώροι πρασίνου και οι ελεύθεροι χώροι πρέπει να ανέρχονται στο 75% τουλάχιστον της συνολικής έκτασης του Πάρκου.

στ. Παράκτιο μέτωπο: Ειδικώς για το τμήμα του Μητροπολιτικού Πόλου το οποίο περιλαμβάνει τα ακίνητα του πρώην Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά

και του Εθνικού Αθλητικού Κέντρου Νεότητας (Ε.Α.Κ.Ν.) Αγίου Κοσμά, ο μέγιστος επιτρεπόμενος συντελεστής δόμησης ορίζεται σε 0,25 και το μέγιστο ύψος των κτιρίων σε δεκαέξι (16) μέτρα. Κατ' εξαίρεση, επιτρέπεται η κατασκευή ενός και μόνο υψηλού κτιρίου ειδικής αρχιτεκτονικής σχεδίασης, το οποίο μπορεί να λειτουργήσει ως σημείο προορισμού και τοπόσημο του παρακτίου μετώπου. Στην έκταση αυτή επιτρέπονται οι χρήσεις τουρισμού - αναψυχής, όπως ορίζονται στην περίπτωση 1 της παραγράφου Β' του άρθρου 11 του ν.3986/2011, καθώς και εκπαιδευτικές, ερευνητικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες που συνδέονται ιδίως με το θαλάσσιο και παράκτιο χώρο, όπως θαλάσσια έρευνα, καταδύσεις, ενυδρεία κ.λπ. Επιτρέπονται επίσης και η χρήσεις αμιγούς κατοικίας σε ποσοστό που δεν μπορεί να υπερβαίνει το 40% της συνολικής έκτασης του παράκτιου μετώπου. Στις περιοχές αμιγούς κατοικίας ο συντελεστής δόμησης που καθορίζεται από την πολεοδομική μελέτη δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερος του 0,6 και το ύψος των κτιρίων δεν μπορεί να υπερβαίνει τα έντεκα (11) μέτρα.

4. Για την έγκριση του σχεδίου της παραγράφου 2, η ανώνυμη εταιρεία «Ελληνικό - Εταιρεία Διαχείρισης και Αξιοποίησης Ακινήτων Ελληνικού Αεροδρομίου Α.Ε.» (εφεξής «Ελληνικό Α.Ε.») υποβάλλει στο Γραφείο Ελληνικού της Γενικής Γραμματείας Δημόσιας Περιουσίας του Υπουργείου Οικονομικών αίτηση, η οποία συνοδεύεται από φάκελο με τα ακόλουθα δικαιολογητικά:

α. Έκθεση στην οποία περιγράφονται και τεκμηριώνονται οι βασικές επιλογές του Σχεδίου Ανάπτυξης του Μητροπολιτικού Πόλου και η οποία περιλαμβάνει:

αα. Τα χωρικά χαρακτηριστικά του Μητροπολιτικού Πόλου, με αναφορά ιδίως στα στοιχεία του φυσικού, πολιτιστικού και δομημένου περιβάλλοντος, στην υπάρχουσα συγκοινωνιακή υποδομή και τις λοιπές εξυπηρετήσεις, στις γειτνιάζουσες χρήσεις και δραστηριότητες, καθώς και στη θέση της περιοχής στο ευρύτερο μητροπολιτικό συγκρότημα της Αθήνας.

ββ. Τα όρια των ειδικότερων ζωνών του Μητροπολιτικού Πόλου και το βασικό χωρικό προορισμό εκάστης ζώνης, τα όρια του Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου και Αναψυχής, τις ζώνες ανάπτυξης και τις προτεινόμενες εντός αυτών χρήσεις γης, όρους και περιορισμούς δόμησης και τυχόν μορφολογικούς περιορισμούς, καθώς και τις προτεινόμενες προς πολεοδόμηση περιοχές και τις επιτρεπόμενες εντός

αυτών χρήσεις γης και όρους και περιορισμούς δόμησης. Επίσης, θα γίνεται αναφορά στα αναγκαία έργα εσωτερικής υποδομής, καθώς και στους φορείς και φάσεις εκτέλεσης και στον τρόπο χρηματοδότησης αυτών, όπως και στα συνοδά έργα εξωτερικής υποδομής που πρέπει να αναληφθούν από δημόσιους φορείς για την εξυπηρέτηση του Μητροπολιτικού Πόλου.

γγ. Τεκμηρίωση της συμβατότητας του προτεινόμενου Σχεδίου Ανάπτυξης προς τα δεδομένα του υφιστάμενου χωροταξικού σχεδιασμού και προς τους ευρύτερους αναπτυξιακούς και δημοσιονομικούς στόχους.

β. Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ), η οποία συντάσσεται κατά το άρθρο 6 και δημοσιοποιείται κατά το άρθρο 7 της κ.υ.α. 107017/2006 (Β' 1225). Ως αρμόδια αρχή για τις ανάγκες εφαρμογής του παρόντος νόμου νοείται η αρμόδια υπηρεσία περιβάλλοντος του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής που ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 της πιο πάνω κοινής υπουργικής απόφασης. Οι προθεσμίες που προβλέπονται στο άρθρο 7 της ανωτέρω κοινής υπουργικής απόφασης, οι οποίες είναι άνω των 5 ημερών και έως 15 ημέρες, μειώνονται κατά 5 ημέρες, ενώ όλες οι υπόλοιπες κατά 10 ημέρες. Η αρμόδια αρχή διενεργεί κατ' απόλυτη προτεραιότητα τη Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση για το Ειδικό Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά.

γ. Τεχνική έκθεση, συνοδευόμενη από υδρολογικά, υδραυλικά και περιβαλλοντικά στοιχεία ή μελέτες βάσει των οποίων προτείνονται οι οριογραμμές των τυχόν υφιστάμενων ή υπό ανασύσταση υδατορεμάτων στο τοπογραφικό διάγραμμα ή διαγράμματα της περίπτωσης δ' της παρούσας παραγράφου.

δ. Τοπογραφικό διάγραμμα ή τοπογραφικά διαγράμματα της όλης έκτασης σε κλίμακα 1:5.000 ή σε άλλη κατάλληλη κλίμακα, με συντεταγμένες κορυφών, βασιζόμενες στο Εθνικό Γεωδαιτικό Σύστημα Αναφοράς ΕΓΣΑ '87, όπως αυτό ισχύει, στα οποία θα αποτυπώνονται ιδίως:

- οι διαστάσεις, το εμβαδό και τα όρια του ακινήτου,
- οι δρόμοι προσπέλασης, το πλάτος και οι χαρακτηρισμοί αυτών,
- οι επί μέρους ζώνες ανάπτυξης και οι επιτρεπόμενες εντός εκάστης ζώνης χρήσεις γης και όροι και περιορισμοί δόμησης,
- οι προτεινόμενες προς πολεοδόμηση περιοχές και οι επιτρεπόμενες εντός αυτών χρήσεις γης και όροι και περιορισμοί δόμησης,
- υφιστάμενα κτίσματα, τα οποία πρέπει να διατηρηθούν και να συνυπολογισθούν στην προτεινόμενη, ανά ζώνη, μέγιστη δόμηση και εκμετάλλευση,
- τυχόν υφιστάμενα ή υπό ανασύσταση υδατορέματα, όπως ιδίως ρέματα που έχουν καλυφθεί, και οι προτεινόμενες οριογραμμές αυτών.

ε. Το πρόγραμμα ανάπτυξης κατά φάσεις εκτέλεσης, συνοδευόμενο από χρονοδιάγραμμα και υπόδειξη των έργων και εγκαταστάσεων που θα πραγματοποιηθούν ανά φάση.

στ. Κάθε άλλη μελέτη, έκθεση, διάγραμμα ή άλλο στοιχείο που τυχόν απαιτείται για την περιγραφή και τεκμηρίωση των ρυθμίσεων της παραγράφου 2. 5. Για την έγκριση του Σχεδίου, ζητείται από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής η γνώμη Ειδικής Επιτροπής Εμπειρογνομόνων, η οποία απαρτίζεται από πρόσωπα εγνωσμένου διεθνούς κύρους που διακρίνονται για την επιστημονική τους κατάρτιση και την επαγγελματική τους εμπειρία στους τομείς της πολεοδομίας, του αστικού σχεδιασμού, της αρχιτεκτονικής και της διαχείρισης του περιβάλλοντος. Η Επιτροπή απαρτίζεται από πέντε μέλη και ορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής.

Με την ίδια απόφαση καθορίζεται και η αποζημίωση που καταβάλλεται στα μέλη της Επιτροπής, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 4024/2011. Η Επιτροπή διατυπώνει τη γνώμη της εντός ευλόγου προθεσμίας που τάσσεται στην πιο πάνω απόφαση, η οποία δεν μπορεί να υπερβαίνει πάντως τους δύο μήνες. Η εταιρεία «Ελληνικό Α.Ε.» οφείλει να παρέχει στην πιο πάνω Επιτροπή κάθε στοιχείο ή πληροφορία που είναι απαραίτητη για τη διευκόλυνση του έργου της.

6. α. Η έγκριση του Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά γίνεται με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής ύστερα από γνώμη της Επιτροπής της παραγράφου 5 και εισήγηση του Κεντρικού Συμβουλίου Διοίκησης για την Αξιοποίηση της Δημόσιας Περιουσίας που προβλέπεται στο άρθρο 16 του ν. 3986/2011, εντός προθεσμίας έξι μηνών από τότε που η εταιρεία «Ελληνικό Α. Ε.» υποβάλει φάκελο με πλήρη δικαιολογητικά στο Γραφείο Ελληνικού της Γενικής Γραμματείας Δημόσιας Περιουσίας του Υπουργείου Οικονομικών.

β. Η αναθεώρηση του Σχεδίου επιτρέπεται μόνον εφόσον τηρηθεί η διαδικασία που προβλέπεται από τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, χωρίς να απαιτείται η γνώμη της Επιτροπής της παραγράφου 5. Κατ' εξαίρεση, με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, ύστερα από εισήγηση του Κεντρικού Συμβουλίου Διοίκησης για την Αξιοποίηση της Δημόσιας Περιουσίας, μπορεί να επέρχονται μεμονωμένες και μη ουσιώδεις τροποποιήσεις στο πιο πάνω Σχέδιο. Οι πιο πάνω αποφάσεις εκδίδονται εντός δυο μηνών από τότε που η εταιρεία «Ελληνικό Α.Ε.» υποβάλει φάκελο με πλήρη δικαιολογητικά στο Γραφείο Ελληνικού της Γενικής Γραμματείας Δημόσιας Περιουσίας του Υπουργείου Οικονομικών.

7. α. Με το προεδρικό διάταγμα της προηγούμενης παραγράφου μπορεί να τροποποιούνται οι διατάξεις του από 22.2.2002 προεδρικού διατάγματος «Έγκριση Ειδικού Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας στον Άγιο Κοσμά Αττικής» (Δ' 138), όπως συμπληρώθηκαν με το άρθρο 24 του ν. 3342/2005, καθώς και, ειδικώς όσον αφορά την περιοχή του Αθλητικού Κέντρου Νεότητας Αγίου Κοσμά, οι διατάξεις του από 1/3.5.2004 προεδρικού διατάγματος

«Καθορισμός ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από το Φαληρικό Όρμο μέχρι την Αγία Μαρίνα Κρωπιάς» (Δ' 254), προκειμένου να εναρμονιστούν με το Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά.

β. Οι διατάξεις του άρθρου 5 του ν. 3010/2002, όπως ισχύουν, δεν έχουν εφαρμογή επί των υδατορεμάτων που οριοθετούνται σύμφωνα με το πιο πάνω διάταγμα.

δ. α. Με το προεδρικό διάταγμα της παραγράφου 6 ή με όμοιο προεδρικό διάταγμα, και ύστερα από ειδικώς αιτιολογημένη εκτίμηση των πολεοδομικών και περιβαλλοντικών χαρακτηριστικών και επιπτώσεων της επιδιωκόμενης ανάπτυξης, μπορεί να καθορίζεται και δεύτερος, αυξημένος, μικτός συντελεστής δόμησης στην περιοχή του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά, ο οποίος δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερος του 0,6. Εφόσον γίνει χρήση της δυνατότητας αυτής, οι οριζόμενοι στην περίπτωση β' της παραγράφου 3 ανώτατοι συντελεστές δόμησης μπορεί να προσauζάνονται κατά ποσοστό έως και 20%, ανά ζώνη ανάπτυξης ή περιοχή προς πολεοδόμηση. Το προηγούμενο εδάφιο δεν εφαρμόζεται στις περιοχές των περιπτώσεων ε' και στ' της παραγράφου 3.

β. Η εταιρεία «Ελληνικό Α.Ε.» μπορεί να χρησιμοποιήσει το δεύτερο, αυξημένο, συντελεστή δόμησης μόνον εφόσον αποδώσει στο Πράσινο Ταμείο το 50% της ωφέλειας σε χρήμα που προκύπτει από τη διαφορά των δύο συντελεστών δόμησης. Η προκύπτουσα ωφέλεια υπολογίζεται χωριστά για κάθε ζώνη ανάπτυξης ή περιοχή προς πολεοδόμηση στην οποία χρησιμοποιείται η δυνατότητα αυξημένου συντελεστή δόμησης, με βάση τις επιτρεπόμενες, κατά περίπτωση, γενικές χρήσεις γης σε αυτές. Για τον υπολογισμό της πιο πάνω ωφέλειας λαμβάνεται υπόψη ο σταθμισμένος μέσος όρος των αντικειμενικών αξιών κάθε ζώνης κατά την περίοδο έκδοσης των αδειών δόμησης που αξιοποιούν τη δυνατότητα αυξημένου συντελεστή δόμησης. Εφόσον, κατά την περίοδο αυτή, δεν έχουν υπολογιστεί αντικειμενικές αξίες στη ζώνη, λαμβάνονται υπόψη οι αντικειμενικές αξίες, αναλόγου χαρακτήρα, ζωνών σε όμορους δήμους.

γ. Το αποδιδόμενο ποσόν κατατίθεται σε ειδικό κωδικό του Πράσινου Ταμείου που ονομάζεται «Ταμείο Ελληνικού» και διατίθεται κατά ποσοστό 30% στους Δήμους Αλίμου, Ελληνικού - Αργυρούπολης και Γλυφάδας, κατά ποσοστό 40% στους Δήμους

Αθηναίων και Πειραιώς και κατά ποσοστό 30% στην Περιφερειακή Ένωση Δήμων Αττικής για να το διαθέσει περαιτέρω σε άλλους δήμους των περιφερειακών ενοτήτων Κεντρικού Τομέα Αθηνών, Νοτίου Τομέα Αθηνών, Βορείου Τομέα Αθηνών, Δυτικού Τομέα Αθηνών και Πειραιώς, καθώς και στους Δήμους Ραφήνας - Πικερμίου, Κρωπίας, Μαρκόπουλου Μεσογαίας, Παιανίας- Γλυκών Νερών και Σπάτων - Αρτέμιδος. Τα πιο πάνω ποσά διατίθενται αποκλειστικά και μόνο για τους σκοπούς που ορίζονται στις περιπτώσεις α' και β' της παραγράφου 2 του άρθρου 7 του ν.3843/2010 και για την εφαρμογή προγραμμάτων κοινωνικής κατοικίας, καθώς και, ειδικώς για τους Δήμους Αθηναίων και Πειραιώς, για τη δημιουργία νέων χώρων πρασίνου και την αστική αναζωογόνηση και ανασυγκρότηση των ιστορικών κέντρων της Αθήνας και του Πειραιά αντίστοιχα. Για την καταβολή των ανωτέρω ποσών οι πιο πάνω δήμοι υποβάλλουν στο Πράσινο Ταμείο πρόγραμμα στο οποίο εμπεριέχονται τα μέτρα, έργα και δράσεις, για τα οποία ζητείται η καταβολή της χρηματοδότησης.

δ. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής καθορίζονται οι ειδικότερες προϋποθέσεις και όροι για τον υπολογισμό της ωφέλειας που προκύπτει από τη διαφορά των δύο συντελεστών δόμησης, τον τρόπο απόδοσης των σχετικών ποσών στο Πράσινο Ταμείο, την επί μέρους κατανομή των ποσοστών ανά δήμο, το ελάχιστο περιεχόμενο του προγράμματος, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά και κάθε σχετική λεπτομέρεια για την εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου αυτής. ”

Συμφωνά λοιπόν με τα όσα καθορίζει το παραπάνω άρθρο έχει καθοριστεί, με κεντρικά σημεία, το πώς θα :

- 1) σχεδιαστεί το έργο
- 2) πως θα εκτελεστεί
- 3) έχει εκφράσει συγκεκριμένες απαιτήσεις
- 4) πως θα χρησιμοποιηθούν τμήματα των χρημάτων που θα αποκόμιση
- 5) και έχει καλύψει πώς τυχόν διάφορες η/και παρεκκλίσεις μπορούν να αποδοθούν και πως μπορούν να εγκριθούν.

Στο Άρθρο τρία (3) ο νομοθέτης εξηγεί με σαφήνεια ποιες διαδικασίες αναμένει να ξεκινήσουν για της εκάστοτε ζώνες και τμήματα του έργου , και με ποιο τρόπο, μορφή και λειτουργία θα γίνει αυτή η εφαρμογή. Οι διαδικασίες χωρίζονται σύμφωνα με το που θα εφαρμοστούν δηλαδή :

1. Μητροπολιτικό Πάρκο Πρασίνου και Αναψυχής
2. Περιοχές προς πολεοδόμηση
3. Ζώνες ανάπτυξης

Όπως γίνεται κατανοητό από το παραπάνω άρθρο ο νομοθέτης καθιερώνει με συγκεκριμένο τρόπο το πως θα λειτουργήσει η ανάπτυξη του κάθε τμήματος εργασιών, με κεντρικό στόχο την αποφυγή παρεκκλίσεων και προβλημάτων στην εκτέλεση των αναπτυξιακών έργων . (περισσότερα στο Παράρτημα 1 “Νόμος Ελληνικού Άρθρο 3. Εφαρμογή Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης ” )

Το άρθρο τέσσερα (4) θέτει και πραγματευέτε τους όρους με τους οποίους θα παραχωρηθεί ο αιγιαλός και η παράλια και το ιδιοκτησιακό καθεστώς τυχόν κατασκευών σε επανακτώμενες από την θάλασσα γαίες .

#### **Άρθρο 4. Παραχώρηση χρήσης αιγιαλού και παραλίας**

1. Για την πραγματοποίηση των προσχώσεων και των έργων που προβλέπονται στην περίπτωση β' της παραγράφου 3 του άρθρου 3, επιτρέπεται η απευθείας παραχώρηση, στην εταιρεία «Ελληνικό Α.Ε.» ή σε θυγατρικές της εταιρείες ή σε τρίτους που έλκουν από αυτές δικαιώματα, του δικαιώματος χρήσης του αιγιαλού, της παραλίας, του συνεχόμενου ή παρακείμενου θαλάσσιου χώρου και του πυθμένα. Η παραχώρηση επιτρέπεται μόνον μετά την έκδοση των αποφάσεων της παραγράφου 3 του άρθρου 3 και σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις που καθορίζονται σε αυτές.

2. Η παραχώρηση γίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας. Με την απόφαση αυτή καθορίζεται ο χρόνος της παραχώρησης και το ετήσιο οικονομικό αντάλλαγμα, που πρέπει να ανταποκρίνεται στις τρέχουσες μισθωτικές αξίες της περιοχής και το οποίο



αναπροσαρμόζεται ανά πενταετία. Η απόφαση εκδίδεται ύστερα από γνωμοδότηση του Σώματος Ορκωτών Ελεγκτών σχετικά με το ύψος του οικονομικού ανταλλάγματος και εισήγηση της αρμόδιας κτηματικής υπηρεσίας. Η εισήγηση παρέχεται εντός αποκλειστικής προθεσμίας ενός μηνός από τότε που θα περιέλθει στην κτηματική υπηρεσία το σχετικό αίτημα, άλλως η απόφαση μπορεί να εκδοθεί και χωρίς αυτήν. Στην εισήγηση τεκμηριώνονται οι λόγοι και οι ειδικότεροι όροι της παραχώρησης, λαμβανομένων υποχρεωτικώς υπόψη των όρων και προϋποθέσεων που καθορίζονται στις αποφάσεις της παραγράφου 3 του άρθρου 3.

3. Τα ακίνητα που δημιουργούνται από την τυχόν μετατόπιση προς τη θάλασσα του ορίου του αιγιαλού, λόγω κατασκευής ή επέκτασης των έργων ή προσχώσεων, καταγράφονται ως δημόσια κτήματα και περιέρχονται στην ιδιοκτησία του Ελληνικού Δημοσίου και μπορεί να παραχωρούνται κατά χρήση ή να εκμισθώνονται στους φορείς της παραγράφου 1, σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στην παράγραφο 2 του άρθρου αυτού. Ο καθορισμός των ορίων του νέου αιγιαλού, ο οποίος θα προκύψει από τις προσχώσεις, γίνεται σύμφωνα με τα οριζόμενα στα άρθρα 3, 4 και 5 του ν. 2971/2001, όπως εκάστοτε ισχύουν.

4. Η καθ' οιονδήποτε τρόπο χρήση από τρίτους των εκτάσεων που παραχωρούνται ή εκμισθώνονται κατά τις προηγούμενες παραγράφους απαγορεύεται, εφόσον παρεμποδίζει την εκπλήρωση του σκοπού για τον οποίο έγινε η παραχώρηση.

Στο Άρθρο πέντε (5) γίνεται επεξήγηση για την ισχύ των τρόπων και τα προαπαιτούμενα για τις διάφορες άδειες δομήσεις και άδειες κατεδάφισης υποδομών και κτιρίων εντός στην προς ανάπτυξη έκτασης. Το πως δηλαδή θα λειτουργεί η δόμηση εντός της περιοχής, και σε ποιους νόμους υπάγεται όπως και το πως θα εκτελούνται αυτά.

#### **Άρθρο 5. Άδειες δόμησης - Άδειες κατεδάφισης**

1. Για όλες τις οικοδομικές εργασίες που θα εκτελεστούν εντός του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά απαιτείται άδεια δόμησης. Οι άδειες δόμησης χορηγούνται από το Γραφείο Ελληνικού του άρθρου 6 του παρόντος, εντός των προθεσμιών που ορίζονται στο ν. 4030/2011 από την υποβολή αίτησης από τον κύριο ή

τον έχοντα νόμιμο δικαίωμα. Η αίτηση συνοδεύεται από τα δικαιολογητικά στοιχεία και τις μελέτες που ορίζονται στο άρθρο 3 του ν. 4030/2011. Ειδικώς για τις οικοδομικές εργασίες που θα εκτελεστούν εντός του Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου και Αναψυχής και εντός των ζωνών ανάπτυξης, η αίτηση συνοδεύεται από τις πράξεις που, κατά περίπτωση, απαιτούνται για την εφαρμογή του Ειδικού Σχεδίου Ανάπτυξης σύμφωνα με το άρθρο 3 του παρόντος νόμου, καθώς και από τα δικαιολογητικά στοιχεία και τις μελέτες που ορίζονται στην παράγραφο 2 του άρθρου 3 του ν. 4030/2011. Εφόσον απαιτείται κατά τις κείμενες διατάξεις γνωμοδότηση Συμβουλίου Αρχιτεκτονικής επί των αρχιτεκτονικών μελετών που υποβάλλονται για την έκδοση άδειας δόμησης, αυτή παρέχεται από το Κεντρικό Συμβούλιο Αρχιτεκτονικής του άρθρου 26 του ν. 4030/2011.

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση του Γραφείου Ελληνικού και γνώμη του Κεντρικού Συμβουλίου Διοίκησης για την Αξιοποίηση της Δημόσιας Περιουσίας και η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, μπορεί να καθορίζονται ειδικά δικαιολογητικά στοιχεία και μελέτες για την έκδοση των αδειών δόμησης, ειδική διαδικασία ελέγχου, καθώς και ειδικοί χρόνοι ισχύος και ειδικές διαδικασίες και προϋποθέσεις αναθεώρησης και ενημέρωσης των φακέλων των αδειών δόμησης στις περιοχές της παραγράφου 1, κατά παρέκκλιση των σχετικών διατάξεων.

3. α. Κτίρια και εγκαταστάσεις που ανήκουν στη χρήση, διοίκηση, διαχείριση και εκμετάλλευση της «Ελληνικό Α.Ε.», δύνανται να κατεδαφίζονται κατά παρέκκλιση από τις ισχύουσες διατάξεις. Η έκδοση των αδειών κατεδάφισης γίνεται ύστερα από αίτηση της εταιρείας από τη Διεύθυνση Οικοδομικών και Κτιριοδομικών Κανονισμών (Δ.Ο.Κ.Κ.) του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής μέχρι την έναρξη λειτουργίας του Γραφείου Ελληνικού του άρθρου 6, η οποία διαπιστώνεται με πράξη του Γενικού Γραμματέα Δημόσιας Περιουσίας του Υπουργείου Οικονομικών.

*β. Για την έκδοση της άδειας κατεδαφίσεως απαιτούνται αποκλειστικώς τα εξής δικαιολογητικά:*

*- Αίτηση της «Ελληνικό Α.Ε.» με τα στοιχεία του προς κατεδάφιση κτιρίου, δήλωση αναθέσεως αναλήψεως και φύλλο ελέγχου.*

*- Τεχνική έκθεση του κτιρίου.*

*- Διάγραμμα του κτιρίου σε κατάλληλη κλίμακα.*

*-Σκαριφηματική τομή- κάτοψη του κτιρίου .*

*- Φωτογραφική αποτύπωση του κτιρίου.*

*- Αποδεικτικά καταβολής εισφορών και κρατήσεων για τις υπηρεσίες μηχανικού.*

*γ. Η άδεια κατεδαφίσεως εκδίδεται, εντός πέντε (5) εργάσιμων ημερών από την προσκόμιση των δικαιολογητικών που ορίζονται στην περίπτωση β' , έχει ισχύ για τρία (3) χρόνια από την έκδοσή της και αναθεωρείται με την ίδια διαδικασία, που εκδίδεται.*

Στο Άρθρο έξι (6) , γίνεται διασάφηση του τρόπου λειτουργίας ενός γραφείου που έχει ως αποκλειστικό αντικείμενο την εποπτεία και βοήθεια στην εκτέλεση του έργου ανάπτυξης. Εξηγείται το εύρος των αρμοδιοτήτων του ,και ο τρόπος με τον οποίο παρέχει τις εκάστοτε πληροφορίες . *(περισσότερα στο Παράρτημα Ι “Νόμος Ελληνικού Άρθρο 6.” ) (Νόμος 4062/12 )*

Στο Άρθρο επτά (7) , προβλέπεται ότι η χρήση και η διοίκηση , που περιλαμβάνει όσο την διαχείριση όσο και την εκμετάλλευση ,των προαναφερθέντων ακίνητων μετά τον παρατημάτων και των συστατικών τους θα περιέρχεται αυτοδικαίως (από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου ) στην Ελληνικό Α.Ε. , η οποία στο εξής θα έχει κάθε εξουσία επ' αυτών . *(περισσότερα στο Παράρτημα Ι “Νόμος Ελληνικού Άρθρο 7. ” ) (Νόμος 4062/12)*

Στο άρθρο οχτώ (8) , προβλέπεται καταρχάς ότι οποιεσδήποτε παραχωρητικές πράξεις των εγκαταστάσεων που έχουν περιέλθει στην εξουσία της Ελληνικό Α.Ε. ανακαλούνται αυτοδικαίως μετά την δημοσίευση του νόμου. Όσον αφορά τις μισθώσεις των παραπάνω εγκαταστάσεων , διευκρινίζεται ότι αυτές θα λύνονται με την πάροδο τριών μηνών από την σχετική καταγγελία , με την παράλληλη υποχρέωση καταβολής στους μισθωτές αποζημιώσεις ίσων με τρία μηνιαία μισθώματα εντός δέκα ημερών .Σε περίπτωση άρνηση της απόδοσης της νομής,η εν γενεί της κατοχής προβλέπεται η δυνατότητα διεκδικήσεις με την διαδικασία των διακατόχικων διάφορων. (περισσότερα στο Παράρτημα 1 “Νόμος Ελληνικού Άρθρο 8. ” ) (Νόμος 4062/12 )

Στο άρθρο εννιά (9), καταγράφονται οι διάφορες τροποποιήσεις σε προηγούμενο νόμο σχετικά με τις πολεοδομικές αναπτύξεις στην χώρα . Αναλυτικότερα :

#### ***Άρθρο 9. Τροποποιήσεις στο Κεφάλαιο Β' του ν. 3986/2011***

1. Το πρώτο εδάφιο της παρ. 5 του άρθρου 12 του ν. 3986/2011 αντικαθίσταται ως εξής:

«Με όμοια προεδρικά διατάγματα, και ύστερα από ειδικώς αιτιολογημένη εκτίμηση των πολεοδομικών, περιβαλλοντικών, αρχιτεκτονικών και αναπτυξιακών χαρακτηριστικών και επιπτώσεων της επιδιωκόμενης παρέμβασης, μπορεί να τροποποιούνται εγκεκριμένα ρυμοτομικά σχέδια και σχέδια πόλεως ή και πολεοδομικές μελέτες, καθώς και να καθορίζονται ειδικοί όροι χρήσεως και δόμησης για τα εντός σχεδίου πόλεως δημόσια ακίνητα του άρθρου 10 παράγραφος 2, ακόμη και κατά παρέκκλιση από τις τυχόν ισχύουσες στην περιοχή γενικές και ειδικές χρήσεις γης και όρους και περιορισμούς δόμησης, καθώς και από τις διατάξεις του Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού, εφόσον οι ρυθμίσεις αυτές καθίστανται αναγκαίες για την εκπλήρωση της αποστολής των πιο πάνω ακινήτων και δεν αλλοιώνουν τη γενική φυσιογνωμία της περιοχής και την όλη αισθητική της εικόνα.»

2. Η περίπτωση γ' της παρ. 1 του άρθρου 13 του ν. 3986/2011 αντικαθίσταται ως εξής:

«γ) Οι περιβαλλοντικοί όροι του επενδυτικού σχεδίου και των έργων εξωτερικής υποδομής, όπου απαιτείται, ύστερα από τήρηση της διαδικασίας που ορίζεται στις παραγράφους 2β και 3 του άρθρου 3 του ν. 4014/2011. Οι προθεσμίες που

προβλέπονται στην παράγραφο 2β του ανωτέρω άρθρου και οι οποίες είναι άνω των είκοσι (20) εργασίμων ημερών, μειώνονται κατά δέκα (10) εργάσιμες ημέρες.»

3. Οι παράγραφοι 2 και 3 του άρθρου 13 του ν. 3986/2011 αντικαθίστανται ως εξής:

«2. α. Για την έκδοση της απόφασης της προηγούμενης παραγράφου, γνωμοδοτούν, όπου απαιτείται, οι υπηρεσίες και φορείς που ορίζεται ότι γνωμοδοτούν στις παραγράφους 4, 5 και 11 του άρθρου 2 του ν. 4014/2011, καθώς και το Κεντρικό Συμβούλιο Διοίκησης για την Αξιοποίηση της Δημόσιας Περιουσίας που προβλέπεται στο άρθρο 16 του παρόντος νόμου.

β. Με την απόφαση της προηγούμενης παραγράφου εγκρίνονται και οι τυχόν απαιτούμενοι ειδικότεροι όροι και μέτρα για την προστασία και ανάδειξη των μνημείων, αρχαιολογικών χώρων, ιστορικών τόπων και λοιπών πολιτιστικών στοιχείων και συνόλων που ενδέχεται να υπάρχουν στην έκταση του εγκεκριμένου ΕΣΧΑΔΑ, ύστερα από υποβολή των κατά περίπτωση απαιτούμενων μελετών και σύμφωνη γνώμη των αρμόδιων υπηρεσιών και οργάνων του Υπουργείου Πολιτισμού και Τουρισμού. Στην περίπτωση αυτή, η πιο πάνω απόφαση επέχει θέση έγκρισης κατά την έννοια των άρθρων 10 παράγραφοι 3 και 4, 12, 13 και 15 του ν. 3028/2002 για έργα και δραστηριότητες που εκτελούνται πλησίον αρχαίων ή εντός κηρυγμένων αρχαιολογικών χώρων και ιστορικών τόπων, εντός Ζωνών Προστασίας Α' και Β', καθώς και για κάθε εργασία, επέμβαση ή αλλαγή χρήσης σε ακίνητα μνημεία ή στο περιβάλλον τους.

γ. Οι διατάξεις του άρθρου 12 του ν. 4014/2011, όπως ισχύουν, εφαρμόζονται και επί των αποφάσεων της προηγούμενης παραγράφου. Τυχόν απαιτούμενες αποφάσεις, εγκρίσεις και άδειες των άρθρων 45, 51 και 58 του ν. 998/1979 (Α' 298), όπως ισχύουν, εκδίδονται από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής.

δ. Η απόφαση έγκρισης της χωροθέτησης για τα επενδυτικά σχέδια της παραγράφου 1 επέχει θέση βεβαίωσης χρήσης γης, βεβαίωσης καταλληλότητας κύριας χρήσης, καθώς και θέση έγκρισης σκοπιμότητας, έγκρισης βιωσιμότητας και έγκρισης καταλληλότητας του οικείου επενδυτικού σχεδίου κατά τις κείμενες διατάξεις. Ειδικώς

για τουριστικά καταλύματα και εγκαταστάσεις ειδικής τουριστικής υποδομής, η πιο πάνω απόφαση επέχει θέση έγκρισης καταλληλότητας οικοπέδου ή γηπέδου από τον ΕΟΤ και αντιστοίχως θέση έγκρισης σκοπιμότητας ή σκοπιμότητας - χωροθέτησης κατά τις κείμενες διατάξεις. Για τα καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος, η απόφαση έγκρισης της χωροθέτησης επέχει θέση προέγκρισης ίδρυσης κατά την έννοια του άρθρου 80 του Δημοτικού και Κοινοτικού Κώδικα. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Οικονομικών και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού προσδιορίζονται ειδικότερα οι εγκρίσεις, άδειες και βεβαιώσεις που εντάσσονται στην έννοια της έγκρισης σκοπιμότητας, της έγκρισης βιωσιμότητας και της έγκρισης καταλληλότητας για την εφαρμογή της παρούσας περιπτώσεως.

3. Οι αποφάσεις των προηγούμενων παραγράφων εκδίδονται εντός έξι μηνών από τότε που ο κύριος της επένδυσης υποβάλει αίτηση, συνοδευόμενη από τα απαιτούμενα βάσει των κειμένων διατάξεων δικαιολογητικά, στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής. Όλες οι επί μέρους γνώμες που οφείλουν να παρασχεθούν για την έκδοση των πιο πάνω αποφάσεων, χορηγούνται από τις αρμόδιες υπηρεσίες, φορείς και όργανα εντός αποκλειστικής προθεσμίας είκοσι (20) εργάσιμων ημερών από τότε που περιέρχεται σε αυτά το σχετικό αίτημα.»

4. Η παρ. 1 του άρθρου 15 του ν. 3986/2011 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. α. Οι άδειες δόμησης για τις οικοδομικές εργασίες που εκτελούνται στα ακίνητα του άρθρου 10, καθώς και για τις οικοδομικές εργασίες που απαιτούνται για τα συνοδικά έργα εξωτερικής υποδομής, εκδίδονται από τη Διεύθυνση Οικοδομικών και Κτιριοδομικών Κανονισμών του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, εντός τριάντα (30) εργάσιμων ημερών από την υποβολή αίτησης από τον κύριο ή τον έχοντα νόμιμο δικαίωμα. Εφόσον απαιτείται κατά τις κείμενες διατάξεις γνωμοδότηση Συμβουλίου Αρχιτεκτονικής επί των αρχιτεκτονικών μελετών που υποβάλλονται για την έκδοση άδειας δόμησης, αυτή παρέχεται από το Κεντρικό Συμβούλιο Αρχιτεκτονικής του άρθρου 26 του ν.4030/2011.

β. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση του Κεντρικού Συμβουλίου Διοίκησης για την Αξιοποίηση της Δημόσιας Περιουσίας

*και η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, μπορεί να καθορίζονται ειδικά δικαιολογητικά στοιχεία και μελέτες για την έκδοση των αδειών δόμησης, ειδική διαδικασία ελέγχου, καθώς και ειδικοί χρόνοι ισχύος και ειδικές διαδικασίες και προϋποθέσεις αναθεώρησης και ενημέρωσης των φακέλων των αδειών δόμησης για τις οικοδομικές εργασίες που εκτελούνται εντός των ακινήτων της παρούσας παραγράφου, κατά παρέκκλιση των σχετικών διατάξεων.»*

Όλος ο νόμος θα βρίσκεται σε παράρτημα (1) στην πτυχιακή για , να βοηθήσει στην πλήρη κατανόηση του νόμου σε τυχόν ασάφειες στην επεξήγηση που έχει γίνει, μέσα από την δικιά μου περίληψη, και για τυχόν ανάγκη να ανατρέξουμε σε αυτόν. (Νόμος 4062/12 )

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.3 : Υπάρχουσες προτάσεις**

Στο κεφάλαιο αυτό θα γίνει μια σύντομη παράθεση κάποιων από των άλλων προτάσεων μέσω μιας απλής περιγραφής τους .Αυτό θα γίνει εφικτό με το ξεκαθάρισμα των βασικών ιδεών και προτάσεων σε μια επιγραμματική περίληψη. Ο σκοπός του κεφαλαίου αυτού είναι να γίνει μια λίστα των άλλων προτάσεων και μελετών , μιας και όπως θα περιγράψει στο κεφάλαιο 3 η μελέτη που προτείνουμε εμείς μπορεί να εφαρμοστεί τμηματικά, και έτσι μπορεί να χρησιμοποιηθεί με τις άλλες προτάσεις και να βοηθήσει τους διάφορους ενδιαφερομένους στην δικιά τους μελέτη και πρόταση και να δουν διαφορετικές λογικές ανάπτυξης του έργου, για να μπορέσουν εν δύναμη να εμπλουτίσουν τις προτάσεις τους .

Η πρώτη πρόταση που θα παρατεθεί είναι της LAMDA DEVELOPMENT , η οποία είναι η εταιρία που την χρονική στιγμή της συγγραφής της εργασίας είναι ο επικρατέστερος ανάδοχος του έργου. Συγκεκριμένα :

"Το όραμα μας για την έκταση του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού είναι ο σχεδιασμός μιας πρωτοποριακής ανάπτυξης για την Αθήνα, με κυρίαρχο στοιχείο τη δημιουργία ενός μητροπολιτικού πάρκου διεθνούς εμβέλειας και την ανάδειξη του παραλιακού μετώπου με ελεύθερη πρόσβαση σε όλους. Πρόκειται για μία πρότυπη αστική ανάπτυξη, που θα σέβεται το πολεοδομικό και περιβαλλοντικό ισοζύγιο, θα

διαχέει τα οφέλη του σε ευρύτερες περιοχές του Λεκανοπεδίου Αττικής και θα χαρακτηρίζεται από πολυσυλλεκτικότητα λόγω του ισορροπημένου μείγματος χρήσεων γης, όσο και λόγω της διαμόρφωσης ενός διαμπερούς μητροπολιτικού πόλου, ανοιχτό σε όλους τους κατοίκους. Ο βασικός σχεδιασμός περιλαμβάνει αναβάθμιση της παραλίας, οικιστικές αναπτύξεις, υπερ-τοπικό και τοπικό εμπόριο, ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις και χώρους αναψυχής κοινού, αξιοποίηση των ολυμπιακών εγκαταστάσεων και κατασκευή νέων χώρων άθλησης, νέο γήπεδο γκολφ, χώρους ανάδειξης της πολιτιστικής μας κληρονομιάς, εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις και ερευνητικά κέντρα, κλπ. Επιπλέον, στα πλαίσια του έργου, το επενδυτικό σχήμα αναλαμβάνει τη δημιουργία, χρηματοδότηση και συντήρηση του μεγαλύτερου στην Ελλάδα και ενός εκ των μεγαλύτερων στον κόσμο Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου και Αναψυχής, που συνδυαστικά με τους κοινόχρηστους χώρους πρασίνου του ακινήτου θα καλύπτουν έκταση 2.600.000 τ.μ., ήτοι 42% της συνολικής επιφάνειας της έκτασης. Το επενδυτικό σχήμα αναλαμβάνει επιπλέον τη χρηματοδότηση και κατασκευή όλων των συγκοινωνιακών υποδομών, των εγκαταστάσεων και δικτύων κοινής ωφέλειας, των αναγκαίων λιμενικών έργων, τη δημιουργία πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων μήκους 50 χιλιομέτρων, δημιουργώντας την αναγκαία συνδεσιμότητα με τα υφιστάμενα και νέα μέσα σταθερής τροχιάς, την υπογειοποίηση τμήματος της Λεωφόρου Ποσειδώνος, την αναπαλαίωση και λειτουργία των διατηρητέων κτηρίων εντός του ακινήτου, την πλήρη ανάπλαση του παραλιακού μετώπου, καθώς και τη δημιουργία 1 χιλιομέτρου παραλίας ελεύθερης προς χρήση στο κοινό." (Επίσημη Ιστοσελίδα LAMDA DEVELOPMENT, ημ πρόσβασης 01/2017)

" Στο επενδυτικό πρόγραμμα προβλέπεται ένα ευρύ φάσμα χρήσεων και λειτουργιών που περιλαμβάνουν τουρισμό, αναψυχή, κατοικία, κέντρα και θερμοκοιτίδες επιχειρήσεων, εμπορικές λειτουργίες, διοίκηση και γραφεία, πολιτισμό και αθλητισμό, καθώς και περιβαλλοντικές υποδομές. Θα υπάρχουν συνολικά περί τα 1.500 περίπου στρέμματα κοινόχρηστων χώρων (κοινόχρηστο πράσινο, πλατείες, δρόμοι, πεζόδρομοι, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, παιδικές χαρές) και κοινωφελών χρήσεων / εγκαταστάσεων (σχολεία, αθλητικές εγκαταστάσεις, χώροι κοινωνικών υποδομών, πολιτιστικά κτίρια κ.λ.π.)" (Επίσημη Ιστοσελίδα LAMDA DEVELOPMENT, ημ πρόσβασης 01/2017)



Η πρόταση της LAMDA DEVELOPMENT , χρησιμοποιεί ως βασικό πρότυπο τους νόμους και κανόνες που έχει θέσει η Ελληνική πολιτεία με λίγες παρεκκλίσεις , και όλο το σχέδιο της ανάπτυξης έχει αυτούς τους κανόνες και νόμους ως σημεία αναφοράς . Κάποιες παρεκκλίσεις που έχουν ως διαφωνία η ανάδοχος και η πολιτεία , είναι το ποσοστό κάλυψης των πράσινων ζωνών, σε κάποιες ζώνες ο συντελεστής δόμησης κ.α .

Βασικά σημεία της πρότασης της LAMDA DEVELOPMENT είναι :

- ❖ Ένα κεντρικό Μητροπολιτικό Πάρκο
- ❖ Λίγες οικιστικές ζώνες
- ❖ Μεγάλη έμφαση στην ανάπλαση της μαρίνας
- ❖ Ξεκάθαρη πολεοδομική ζωνοποίηση

Συγκεκριμένα :

*"Την ανάπτυξη του Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου και Αναψυχής, 2.000.000 τ.μ., το οποίο εκτείνεται από το παραλιακό μέτωπο μέχρι τη Λεωφ. Βουλιαγμένης, ενώνοντας παράλληλα τον Άλιμο με τη Γλυφάδα και την Αργυρούπολη και το Ελληνικό με τη θάλασσα παρέχοντας στους κάτοικους των γειτονικών Δήμων Αλίμου, Αργυρούπολης - Ελληνικού και Γλυφάδας εύκολη πρόσβαση στο πάρκο. Ο σχεδιασμός του πάρκου έχει επικεντρωθεί στην ανάδειξη της ιστορίας του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού, μετατρέποντας κτίρια ιστορικής και συναισθηματικής σημασίας (κτίριο Σάαρινεν/πρώην ανατολικό αεροδρόμιο, hangars) σε κτίρια πολιτιστικού ενδιαφέροντος (εκθεσιακό κέντρο, μουσεία). Επιπλέον, ο σχεδιασμός του Πάρκου προβλέπει: Τη δημιουργία ενός ανεκτίμητου πνεύμονα πρασίνου, που θα χαρακτηρίζεται από τη χλωρίδα της Αττικής και αναμένεται να βελτιώσει σημαντικά το μικροκλίμα της ευρύτερης περιοχής, εκτιμάται δε ότι θα συμβάλλει ουσιαστικά στην αναγέννηση της περιοχής και στην ενδυνάμωση του τουριστικού και εμπορικού ενδιαφέροντος. Την ανάπτυξη πρότυπων αθλητικών εγκαταστάσεων και γηπέδων ως υπενθύμιση της Ολυμπιακής κληρονομιάς του 2004. Την αξιοποίηση των τμημάτων των διαδρόμων τροχοδρόμησης/απογείωσης/προσγείωσης του Αεροδρομίου για τη δημιουργία χώρων περιπάτου και αναψυχής. Την ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου, που αναμένεται να ενισχύσει σημαντικά τη συνολική εικόνα του έργου. Το σχέδιο περιλαμβάνει την αναβάθμιση και ανάδειξη του παραλιακού μετώπου μέσω της*

πραγματοποίησης σημαντικών λιμενικών έργων για τη δημιουργία μιας νέας παραλίας ελεύθερης πρόσβασης, μήκους μεγαλύτερης του 1 χ.λ.μ., που στη μια άκρη της θα έχει τη μαρίνα και στην άλλη ένα διεθνούς εμβέλειας τοπόσημο, ένα ενυδρείο. Η ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου περιλαμβάνει χρήσεις τουρισμού και αναψυχής (ξενοδοχειακών μονάδων, αθλητικών εγκαταστάσεων, εμπορικών δραστηριοτήτων), καθώς επίσης και πρότυπων οικιστικών αναπτύξεων. Έμφαση θα δοθεί, στην ανέγερση ενός πύργου κατοικιών υψηλών προδιαγραφών, ειδικής αρχιτεκτονικής σχεδίασης, που θα αποτελέσει σημείο προορισμού (landmark destination) και τοπόσημο του παράκτιου μετώπου. Την ανάπτυξη της έκτασης του πρώην αεροδρομίου Ελληνικού με ποικίλες νέες χρήσεις, όπως εκπαιδευτικά ιδρύματα και campus στέγασης φοιτητών, διεθνούς εμβέλειας ιδρύματα υγείας και έρευνας, καθώς και ένα πρότυπο επιχειρηματικό πάρκο, στοχεύοντας στην ανάδειξη του έργου ως προορισμού εκπαίδευσης, έρευνας και επιχειρηματικότητας. Επιπροσθέτως, θα συμπεριληφθούν χρήσεις αναψυχής και εμπορίου συμπεριλαμβανομένου του μεγαλύτερου εμπορικού κέντρου της Αττικής, υπεραγορές, ξενοδοχειακά συγκροτήματα, πρότυπες τουριστικές υποδομές (συνεδριακό κέντρο, νέο γήπεδο γκολφ, αξιοποίηση του Ολυμπιακού Κέντρου Κανό - Καγιάκ), καθώς και οικιστικές αναπτύξεις. Ας σημειωθεί ότι, σε σύνολο επιφανείας 6.200.000 τ.μ. το Πάρκο, οι κοινόχρηστοι χώροι πρασίνου και οι ανοικτοί χώροι στο Ακίνητο θα ανέρχονται σε τουλάχιστον 2.600.000 τ.μ., ενώ θα υλοποιηθεί και ένα διευρυμένο δίκτυο πεζόδρομων και ποδηλατόδρομων εκτιμώμενου μήκους 50 χ.λ.μ. που θα συνδέεται με τα μέσα σταθερής τροχιάς για τη διασφάλιση της πρόσβασης στο ακίνητο χωρίς τη χρήση Ι.Χ., διασφαλίζοντας με αυτόν τον τρόπο τη δημιουργία απευθείας προσβάσεων στο Πάρκο και την Παραλία από και προς τους όμορους δήμους. Η ανάπτυξη δεν αποσκοπεί στη διαμόρφωση μιας περικλειστής προνομιούχου περιοχής, αλλά μιας ευρείας και προσπελάσιμης ζώνης της μητροπολιτικής περιοχής, όπου κάτοικοι και επισκέπτες θα έχουν μερίδιο στην αναβάθμιση της συλλογικής ποιότητας ζωής των πολιτών της Αττικής, την οποία θα επιφέρει το έργο." (Επίσημη Ιστοσελίδα LAMDA DEVELOPMENT, ημ πρόσβασης 01/2017)

Άλλη πρόταση σχετικά με την έκταση είναι η πρόταση του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου (Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ,Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος). Η μελέτη του ΕΜΠ , έχει ως βασική ιδέα την σωστή και ορθή αξιοποίηση του μητροπολιτικού πάρκου και αντιτείνεται στην κλασική ανοικοδομήσει θέλοντας να υπάρχουν μικροί συντελεστές δόμησης κι ελάχιστη

οικοδομική δόμηση, ρίχνοντας το βάρος στην προστασία της φύσης και στην συγκεκριμένη περίπτωση στην αναγέννηση της τοπικής φύσης ,με το σκεπτικό να προσφερθεί στην Αθήνα και στην Αττική ένας μεγάλος χώρος πράσινου που τόσο χρειάζεται.

- Βασικά σημεία όπως περιγράφεται από την ίδια την μελέτη του ΕΜΠ :

*" 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 ανάπλαση της φυσικής ακτογραμμής και η ανάδειξη του αρχαιολογικού χώρου (εκβολές ρεμάτων, αμμώδεις 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 7 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 κλίμακά 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). "*  
(Μελέτη ΕΜΠ)

Τα παραπάνω είναι οι βασικοί άξονες του προγράμματος που προτείνει το ΕΜΠ (Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος), επίσης στην εργασία επεξηγείτε πλήρως και ο τρόπος με τον οποίο θα γίνουν αυτές οι αλλαγές, το κόστος, ο εκτιμώμενος χρόνος και άλλα .

Ακόμα υπάρχει πρόταση και από την ίδια την Ελληνικό Α.Ε. , για το πως πρέπει να αναπτυχτεί το έργο που ,περιλαμβάνει τμηματικές εργασίες ,από άποψη χρονοδιαγράμματος , καθορίζει ζώνες διάφορων χρήσεων ,δηλαδή μιχτές χρήσεις γης, και τέλος δίνει μεγάλη έμφαση στην αειφόρο ανάπτυξη και την βιωσιμότητα της επένδυσης . (Επίσημη Ιστοσελίδα Ελληνικό Α.Ε., ημ. πρόσβασης 01/2017)

Βασικές αρχές αυτής της πρότασης είναι :

#### *" 1. Δίκτυο ανοικτών υπαίθριων χώρων Πρασίνου*

- *Πάρκο*
- *Ρέματα*
- *Ανοιχτοί δημόσιοι χώροι*
- *Αιγιαλός – παραλία*
- *Ενδιάμεσες ζώνες πρασίνου*
- *Αθλητικές εγκαταστάσεις*

#### *2. Υπηρεσίες μητροπολιτικού χαρακτήρα*

- *Εκπαιδευτικά ιδρύματα*
- *Ερευνητικό κέντρο παγκόσμιας εμβέλειας*
- *Υπηρεσίες υγείας υψηλής ποιότητας*
- *Μουσείο διεθνούς ενδιαφέροντος*
- *Συνεδριακό κέντρο υψηλής χωρητικότητας*
- *Επιχειρηματικό και ναυτιλιακό κέντρο*
- *Τουριστικές υποδομές υψηλής στάθμης*

- Σύγχρονη Μαρίνα υψηλών προδιαγραφών

### 3. Χώροι πολλαπλών εμπορικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων

### 4. Περιοχές κατοικίας

- Διαφορετικές τυπολογίες κατοικιών
- Πόλος δεύτερης κατοικίας
- Παροχή εξειδικευμένων υπηρεσιών

### 5. Δίκτυο δρόμων – Υποδομές

- Τοπικές διοικητικές υπηρεσίες
- Τηλεπικοινωνιακό κέντρο που θα εξυπηρετεί την ευρύτερη περιοχή
- Υποδειγματικά κέντρα περιβαλλοντικής διαχείρισης
- Εγκαταστάσεις εφήμερων εκδηλώσεων
- Κοινωνικές εξυπηρετήσεις, λειτουργικές υποδομές κ.α "

Τα παραπάνω είναι συνοπτικά οι προτάσεις τις Ελληνικό Α.Ε. Στην πρόταση τους επίσης επεξηγούν την λογική για κάθε κομμάτι των προτάσεων τους όπως και με σχετικά συνοπτικό τρόπο το πως θα πρέπει να οργανωθούν-εκτελεστούν. (Επίσημη Ιστοσελίδα Ελληνικό Α.Ε., ημ. πρόσβασης 01/2017)

Σαφώς έχουν υπάρξει και άλλες μελέτες-προτάσεις σχετικά με την ανάπτυξη του Ελληνικού, που αξίζει να αναφερθούμε, αλλά δεν θα τις παραθέσουμε εδώ για να μην 'ξεφύγουμε' από το αντικείμενο της δικιάς μας πρότασης. Οι συγκεκριμένες παραπάνω προτάσεις επιλέχθηκαν γιατί θα φέρνουν ομοιότητα με αυτά που θα προτείνουμε εμείς και έτσι ήταν ένας τρόπος να γίνει, μια σφαιρική παρουσίαση της κατάστασης και συνάμα να δείξουμε ότι υπάρχουν διαφορές σε αυτά που θα προτείνουμε.

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : Η ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΑΠΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΣΚΟΠΙΑ

Στο Κεφάλαιο 3, θα γίνει μια επεξήγηση των προτάσεων και λύσεων της μελέτης αυτής, ξεκαθαρίζοντας το που αποσκοπεί η κάθε κίνηση ή παρέμβαση , άλλα και με ποιο τρόπο θα επιτευχτεί. Για να γίνει απλή και κατανοητή η παράθεση των προτάσεων θα χρησιμοποιηθούν λίστες και οπτικά μέσα (φωτογραφίες, χάρτες). Επίσης θα ανατρέξουμε και θα χρησιμοποιήσουμε κάποια στοιχεία άλλων προτάσεων τα οποία θεωρούμε ότι θα εκτελέσουν κάποιες λειτουργίες οι οποίες, σε συνδυασμό με τις προτάσεις μας, θα φέρουν κάτι διαφορετικό στην θεώρηση τους. Οι προτάσεις θα μπορούν να χρησιμοποιηθούν κατά πλειοψηφία ανεξάρτητα και τμηματικά από τα υπόλοιπα τμήματα της, μετατρέποντας το σχέδιο αυτό σε ένα σύνολο προτάσεων το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί όχι μόνο εξ ολοκλήρου όπως άλλες προτάσεις ,άλλα να παρθούν τμήματα και ιδέες του σε άλλες προτάσεις και σχέδια με στόχο να είναι όσο το δυνατόν πιο πρακτικό και διαχρονικό.



(Εικόνα16) : Εγκαταλελειμμένος εξοπλισμός αεροδρομίου

Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Σε αντίθεση με άλλες προτάσεις που έχουν ως βασική αρχή, η πλειοψηφία της ανάπτυξης να επικεντρωθεί γύρω από το Μητροπολιτικό Πάρκο , αποφασίστηκε να προτείνουμε την ανάπτυξη του υπό ένα άλλο πρίσμα . Συγκεκριμένα αντί για ένα ενιαίο και τεράστιο μητροπολιτικό πάρκο , προτείνουμε να υπάρξει ένα αρκετά μικρότερο πάρκο , και στις τριγύρω οικιστικές και εμπορικές ζώνες που θα δημιουργηθούν θα υπάρχουν και μικρότερα πάρκα και άλση , κάνοντας τα πιο χρηστικά και πιο προσβάσιμα σε όλους για καθημερινή χρήση και όχι άπλα ως μια εκδρομή, όπως εκτιμάμε, σε ένα τεράστιο μητροπολιτικό πάρκο. Όποτε ο σκοπός του κατακερματισμού του πάρκου σε πολλά άλση έχει να κάνει με την χρηστικότητα.

Άλλο βασικό σημείο της πρότασης είναι η κατασκευή ενός εργοστάσιου παράγωγης ηλεκτρικής ενέργειας από απόρρυματα στο βόρειο κομμάτι της έκτασης που συνορεύει με τους δήμους Αργυρούπολη-Ελληνικού και το δήμο Αλίμου ,το οποίο θα αποσυμφόρηση την Αθήνα και τις γύρω περιοχές από τα σκουπίδια άλλα και θα προσφέρει φθηνότερη ενέργεια και άλλα οφέλη στους πολίτες τις περιοχής .

Ακόμα ένα βασικό σημείο είναι η εμπορική ζώνη , που θα είναι στα πρότυπα ενός ανοιχτού mall , και θα στεγάζει μαγαζιά άλλα και γραφεία, με κεντρικό σημείο το πολυώροφο κτίριο και τοπωνύμιο το οποίο θα λειτουργεί ως εμπορικό κέντρο σε όλη την νοτιά περιοχή των Αθηνών.

Τέλος τα παραπάνω μαζί με διάφορες άλλες προτάσεις που θα αναλύσουμε έχουν σαν σκοπό ,όχι μόνο να αναπλάσουν την περιοχή, άλλα να αποτελέσουν παράδειγμα αναπλάσεων στην Ελλάδα και να εισάγουν ένα νέο πρότυπο αστικής δόμησης στην χώρα, με απώτερο σκοπό να γίνει ένα έναυσμα σωστών πολεοδομικών παρεμβάσεων, μέσω της προβλεπόμενης λειτουργικότητας του σχεδίου. Σαφώς πέρα από πολεοδομικό παράδειγμα, ευελπιστούμε να δείξει ότι στην Ελληνική αγορά υπάρχουν αρκετές ευκαιρίες που μέσα από αναπλάσεις , θα ωφεληθεί η κοινωνία οικονομικά ηθικά και με αειφόρο τρόπο.



### **3.1 : Πολεοδομική ανάλυση**

Το τμήμα 3.1 χωρίζεται σε πολλά υποτμήματα , τα οποία έχουν σχέση με την ανάπλαση σε όλους τους τομείς εκτός , από το τμήμα που αφορά το εργοστάσιο παράγωγης ενεργείας .Θα γίνει παράθεση και επεξήγηση των προτάσεων που αφορούν την βελτίωση των υποδομών και των χρήσεων. Θα προσπαθούν να επιλυθούν προβλήματα όπως το κυκλοφοριακό 'κομφούζιο' που υπάρχει λόγω της αποσύνδεσης της περιοχής από τους όμορους δήμους, ορθή επανένταξη των νέων κτισμάτων στον αστικό ιστό κ.α.

#### **3.1.1 : Χάραξη δρόμων**

Ένα βασικό θέμα που προκύπτει από την επανένταξη της έκτασης του αεροδρομίου στον αστικό ιστό είναι , ότι όσο λειτουργούσε ως αεροδρόμιο δεν υπήρχε ανάγκη επικοινωνίας μέσω ι.χ. ή άλλων τροχοφόρων οχημάτων από το βόρειο στο νότιο και από το δυτικό στο ανατολικό τμήμα. Έτσι πέρα από ότι, τα εσωτερικά κομμάτια της έκτασης είναι απομονωμένα υπό αυτό το πρίσμα, οι όμοροι δήμοι υποφέρουν και αυτοί από το συγκοινωνιακό κομφούζιο , αφού πολλές φορές δρόμοι δεν επικοινωνούν μεταξύ τους και δεν είναι πάντα οι βέλτιστοι για την μεταφορά .

Είναι επιτακτική η ανάγκη ,για σχεδόν κάθε μελέτη και έργο για την έκταση, να λυθεί αυτή η κυκλοφοριακή απομόνωση, και θα ήταν θετικό όχι μόνο να ενωθεί η περιοχή με τους όμορους δήμους αλλά οι δρόμοι που θα χαραχθούν να προσφέρουν κάποια ,έστω και μικρή, αποσυμφόρηση της κίνησης και να προσφέρουν και άλλες εισόδους-εξόδους μεταφοράς από την παραλιακή οδό προς τα ενδότερα. Συγκεκριμένα, προτείνεται να υπάρξουν δυο δρόμοι κάθετοι στην λεωφόρο Ποσειδώνος που θα ενώνουν την Ποσειδώνος με την Βουλιαγμένης , στα ύψη μεταξύ του σταθμού τραμ Ελληνικό και του σταθμού μετρό Αργυρούπολη όπως και στον σταθμό μετρό Ελληνικό και τον σταθμό τραμ άγιος Αλέξανδρος .

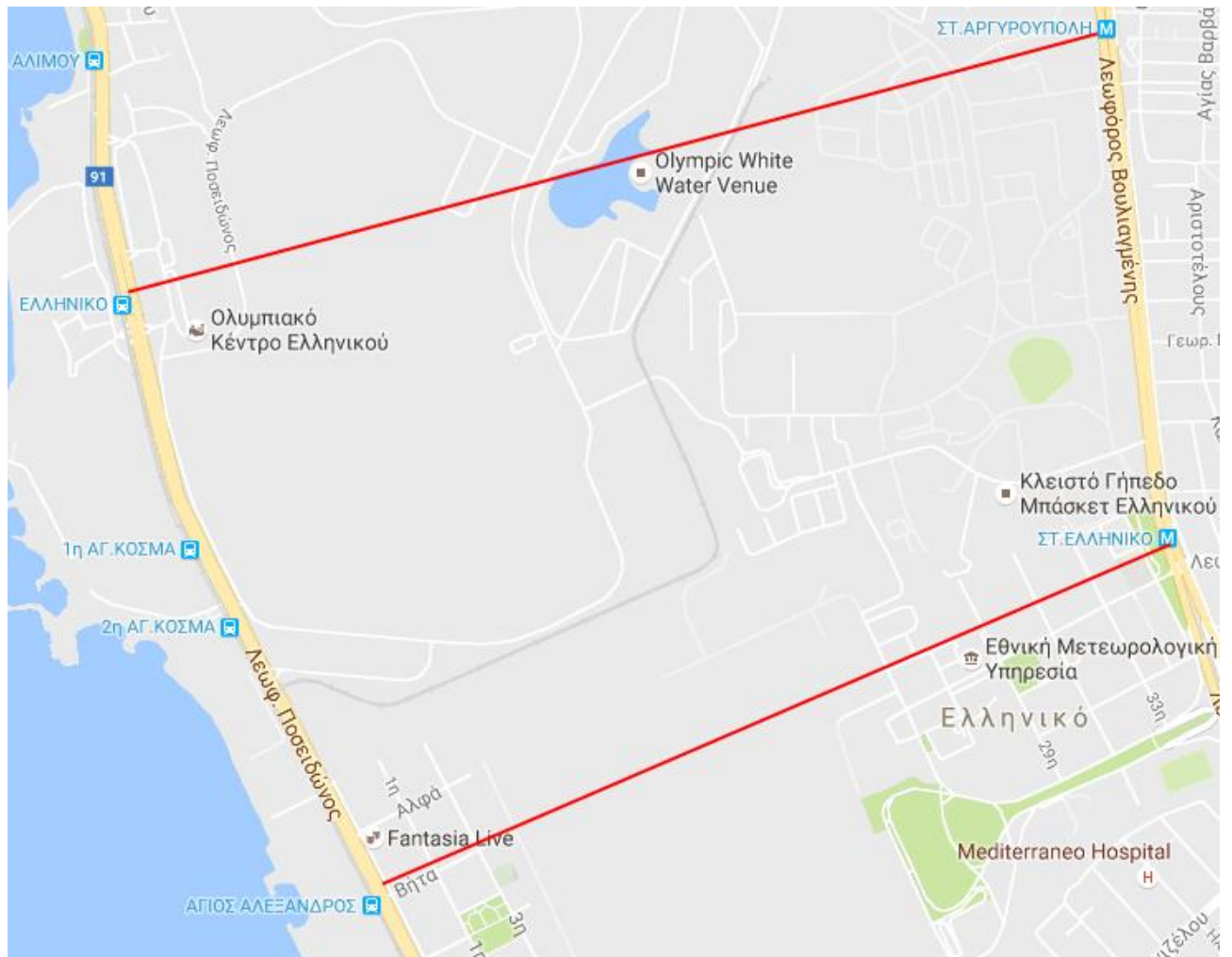
Επίσης για λόγους βελτίωσης της χρηστικότητας , τις μαρίνας θα ήταν χρήσιμο να γινόταν υπογειοποίηση ενός τμήματος της λεωφόρου Ποσειδώνος. Σε συνδυασμό με τους νέους δρόμους που προτείνουμε , οι οποίοι θα είναι διπλής κατεύθυνσης δημιουργείται ένα δύσκολο τεχνικό έργο, το οποίο όμως είναι ζωτικής σημασίας για

την σωστή κυκλοφοριακή ανάπτυξη της περιοχής.

Ακόμα, θα πρέπει να υπάρχει ένας δρόμος , παράλληλος με την λεωφόρο Ποσειδώνος και την λεωφόρο Βουλιαγμένης για να εξυπηρετεί την μεταφορά μεταξύ, του δήμου Αλίμου της εκτάσεις και της Γλυφάδας δίχως να επιβαρύνει τις 'γεμάτες' κυρίες λεωφόρους για τοπικά δρομολόγια.

Πέρα από τις παραπάνω κύριες προτάσεις για χάραξη δρόμων, θα υπάρξουν διάφορες οδοί που θα εξυπηρετήσουν τα κτίσματα τις υποδομές και του κάτοικους τις περιοχής, που θα συμπληρώσουν την ορθή και ομοιόμορφη ένταξη της έκτασης στον αστικό ιστό. Αυτοί οι οδοί θα προσπαθούν πέρα από την ένωση των υποδομών και κατοικιών ,να προσφέρουν μια ομαλή και γρήγορη μεταφορά εντός της περιοχής, χωρίς να δημιουργήσουν εντόνους κυκλοφοριακούς φόρτους όταν θα βρίσκονται σε χρήση οι εμπορικές ζώνες και το δίκτυο των πάρκων.

Παρακάτω θα υπάρξουν χάρτες που θα δείχνουν τα σημεία της χάραξης των δρόμων και οδών. Όπως και επεξήγηση για κάποια σημεία σχετικά με την υπογειοποίηση της Ποσειδώνος και το πως προτείνεται ενοποίηση των κάθετων δρόμων με την νέα υπογειοποιημένη λεωφόρο.(Βλ Χάρτη 6)



(Χάρτης.6) Απεικονίζονται μόνο οι βασικοί άξονες σύνδεσης κυκλοφορίας της βουλιαγμένης με την Ποσειδώνος.

Πηγή: Ίδια επεξεργασία μέσω του προγράμματος Google Maps

Η υπογειοποίηση του τμήματος που αναφέραμε, πέρα του ότι ως τεχνικό έργο είναι εκ φύσεως δύσκολο, υπάρχει πρόβλημα και με την τοποθεσία του που βρίσκεται πλησίον της ακτής κάτι το οποίο σημαίνει ότι πιθανότατα ο υδροφόρος θα είναι υψηλά, έτσι αποτελώντας μια τεχνική πρόκληση η υλοποίηση του, λόγω του κινδύνου να βρεθεί η εκσκαφή ουσιαστικά εντός υδάτινων μαζών. Επίσης συμφωνά με τους κανονισμούς λειτουργίας των τούνελ πρέπει να υπάρξουν εγκαταστάσεις που θα διατηρούν επαρκή ανακύκλωση αέρα εντός της σήραγγας το οποίο απαιτεί χώρο αφιερωμένο για αυτές τις εγκαταστάσεις. Τέλος η ένωση των δυο κάθετων νέων αυτών οδών με την υπογειοποιημένη Λεωφόρο Ποσειδώνος, απαιτεί αρκετό χώρο επίσης, μιας που οι είσοδοι – έξοδοι από τα τούνελ έχουν συγκεκριμένες προδιαγραφές για να είναι ασφαλείς. (Επίσημη Ιστοσελίδα EUR-Lex: Ευρωπαϊκός Κανονισμός Λειτουργίας Τούνελ, ημ πρόσβασης 02/2017)

### 3.1.2 : Οριοθέτηση Ζωνών

Ένα βασικό τμήμα της πρότασης ,είναι να γίνει οριοθέτηση των ζωνών τις περιοχής, δηλαδή να γίνει πολεοδομική ρύθμιση στα νέα οικόπεδα τις περιοχής που δεν θα δοθούν για πάρκα άλση και λοιπούς χώρους πράσινου ή για την κατασκευή του εργοστάσιου επεξεργασίας, και ουσιαστικά να του δοθεί συγκεκριμένος ρόλος στο τι επιτρέπεται να κατασκευαστεί. Δηλαδή θα γίνει διαχωρισμός σε οικιστικές και εμπορικές ζώνες που θα ασχοληθούμε σε αυτό το υποκεφάλαιο άλλα και σε ζώνες που θα στεγάζουν χώρους και υποδομές με ειδική χρήση .

Όπως και σε άλλες μελέτες θα δοθεί βάση στην δημιουργία ενός πάρκου, άλλα όπως έχουμε προαναφέρει αντί να είναι ένας τεράστιος ενιαίος χώρος θα χωριστεί σε ένα κύριο πάρκο με την μίση περίπου έκταση από αυτή που αναφέρεται στον νόμο και το υπόλοιπο ποσοστό κάλυψης πράσινου που απαιτείται θα καλυφτεί μέσω του καμουφλάζ του εργοστάσιου και από τα διάφορα πάρκα και άλση που θα είναι διάσπαρτα στις οικιστικές και εμπορικές ζώνες.

Οι οικιστικές ζώνες και οι εμπορικές-οικονομικές ζώνες αντιπροσωπεύονται από το μπλε και ασπρο χρώμα αντιστοίχως στον χάρτη,με πράσινο ανοιχτό το πάρκο,με κίτρινο και πράσινο κλειστό ο χώρος του εργοστασίου και ο περιβάλλον χώρος του αντίστοιχα και τέλος τα λοιπά χρώματα αποικονίζουν το καφέ τις αθλητικές εγκαταστάσεις το πορτοκαλί την μαρίνα και το μωβ τον υπάρχων χώρο συνεδρίου.  
(Βλ. Χάρτη 7)



(Χάρτης.7) Απεικονίζεται η έκταση και το χώρισμα των ζωνών εντός της.

Πηγή: Κτηματολόγιο ΑΕ

Οι οικιστικές ζώνες που θα κατασκευαστούν , θα αποτελούνται από κτίσματα διώροφα εμπνευσμένα από την μεσογειακή αρχιτεκτονική, τα οποία θα είναι σε σχήμα τετράγωνου και στην μέση θα αφήνουν κενό όπου θα δημιουργείτε εσωτερική άυλη. Στις οροφές δε των κτιρίων θα κατασκευαστούν κήποι για την παραπάνω ενίσχυση του πράσινου στοιχείου στην έκταση. (Νόμος 4067/12, Άρθρο 4, Παράγραφος 3)

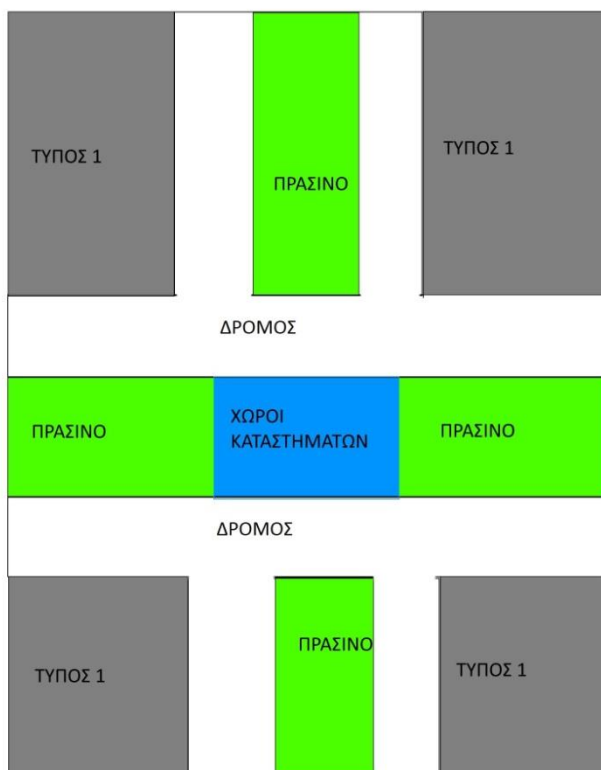
Οι οικίες αυτές , θα σχεδιαστούν με την προαναφερθέντα μορφή , επειδή αυτό το σχέδιο και τρόπος δόμησης θα εξασφαλίσει κατοικίες που θα δημιουργήσουν ένα νέο τρόπο ζωής μέσα στον αστικό ιστό της πόλης της Αθήνας. (βλ. Σκαρίφημα 2)

Αυτό το θέλουμε διότι , για την πρόταση μας ένας βασικός στόχος , είναι να εξασφαλιστεί υψηλή ποιότητα διαβίωσης με την αρμονική συνεργασία των ανθρώπινων κατασκευών με τους υπαίθριων χώρων πρασίνου .

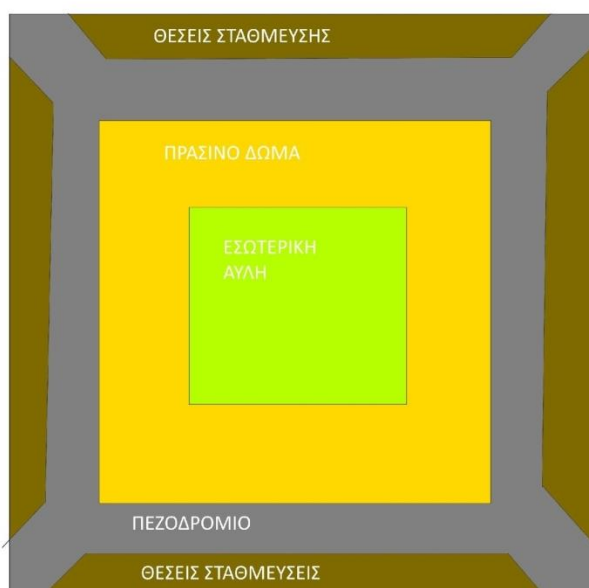
Επίσης θεωρείτε σημαντικό το να υπάρχει ενιαία αρχιτεκτονική των συγκροτημάτων, γιατί έτσι θα εξασφαλιστεί η πρόσδοση τύπου στις νεόκτιστες περιοχές, μετατρέποντας τις νέες αυτές γειτονίες πέρα από χώρους οικιστικούς με ιδιαίτερη τυπολογία . Είναι σημαντικό το έργο αυτό να χρησιμοποιήσει μια ενιαία σύγχρονη και ιδιαίτερη αρχιτεκτονική κατοικιών στην χώρα μας , διότι σχεδόν όλο το κτιριακό απόθεμα της πρωτεύουσας πέρα του ότι κατά πλειοψηφία έχει υποβαθμίσει την καθημερινή ζωή του πολίτη έχει μετατρέψει ένα τεράστιο κομμάτι της πόλης σε μια άμορφη μάζα γκρίζων κτιρίων δίχως καμιά διάθεση να ευχαριστήσει την αισθητική που έχει ανάγκη ο άνθρωπος στην καθημερινότητα του.

Για να αποφασιστεί αυτό το νέο ύφος που θα αποδοθεί στις οικιστικές αυτές ζώνες , θα πρέπει να γίνει είτε κάποιος διαγωνισμός διεθνές επίπεδου , είτε ανάθεση του έργου αυτού σε ομάδα αρχιτεκτόνων διεθνούς κύρους που θα απαρτίζεται από επιστήμονες διαφόρων κρατών. Παρότι νέο αυτό στυλ θα μπορούσε να χρησιμοποιεί στοιχεία από την μεσογειακή η/και ελληνική παραδοσιακή αρχιτεκτονική , εφόσον μπορούν αυτά να εκσυγχρονιστικό και να μην αποτελούν κιβδηλεία , αλλιώς μπορεί και θα ήταν ορθό να δημιουργηθεί ένα νέο αρχιτεκτονικό ‘στυλ’ που θα εξασφαλίσει την χρησιμοποίηση των δομικών γνωρισμάτων των κτισμάτων όπως έχει αποφασιστεί. Τα γνωρίσματα αυτά είναι το ότι τα κτίσματα θα είναι διώροφα με υπόγειους αποθηκευτικούς χώρους , θα έχουν εσωτερική αυλή , και το δώμα που θα είναι βατό θα διαθέτει κήπους για τους ενοίκους και ιδιοκτήτες του κτιρίου.

Το κτίσμα με όλα τα προαναφερθέντα χαρακτηριστικά θα αποτελέσει την βασική μονάδα και θα το αποκαλούμε κτίσμα τύπου ένα (1) από εδώ κι πέρα, που θα δημιουργούνται οι γειτονίες μέσα στις οικιστικές ζώνες . Αυτές, οι γειτονίες ή αλλιώς τα οικοδομικά τετράγωνα θα αποτελούνται από : τέσσερα (4) κτίσματα τύπου ένα (1) , τέσσερα οικόπεδα ίσα μορφολογίας όπως θα φαίνονται στο παρακάτω γράφημα 5 και που αποτελούνται από τους χώρους πρασίνου, και ένα συγκρότημα κτηρίων που θα έχουν εμπορικές χρήσεις (μαγαζιά ,μίνι μάρκετ κτλ). (βλ. Σκαρίφημα 1)



(Σκαρίφημα 1) Εικόνα ενός συγκροτήματος σε κάτοψη  
 Πηγή: Ιδία επεξεργασία



(Σκαρίφημα 2) εικόνα του κτηρίου τύπου 1 σε κάτοψη  
 Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Οι εμπορικές ζώνες πέρα από κάποιες μικρές ζώνες που θα συνοδεύουν τις οικιστικές, θα συγκεντρώνονται γύρω από τον χώρο του ανοιχτού εμπορικού κέντρου που στην καρδιά της θα υπάρχει το πολυώροφο κεντρικό κτήριο, που σκοπός του θα είναι να γίνει ένας κεντρικός οικονομικός πόλος, άλλα και να αποτελέσει τοπόσημο για την περιοχή.

Το πολυώροφο αυτό κτίσμα θα πρέπει να παραδειγματιστεί από χτίσματα όπως το **Shanghai Tower** ,στην Κίνα, το **Willis Tower** του Σικάγου, στην Αμερική, και το **Maybank Tower** ,στην Σιγκαπούρη. Αυτός ο παραδειγματισμός δεν πρέπει να σταθεί τόσο στο μέγεθος των κτιρίων άλλα στον τρόπο που αυτά τα κτίρια ουσιαστικά αποτελούν τοπόσημα για της περιοχές τους ,αποτελούν αρχιτεκτονικά παραδείγματα, και προσφέρουν πολλές χρήσεις και εμπορικές δραστηριότητες. Στην Ελλάδα η κάθετη δόμηση έχει περιοριστή ,ορθώς κατά την γνώμη μέχρι ένα συγκεκριμένο ύψος κτιρίων, άλλα πέρα από τον Πύργο Αθηνών κατασκευής της δεκαετίας του 80 δεν έχει επιχειρηθεί να κατασκευαστεί κάποιο άλλο κτίσμα τέτοιων διαστάσεων. Θεωρούμε ότι είναι καλύτερο ,ο ουρανοξύστης αυτός να μην τόσο ψήλος όσο τα προαναφερθέντα κτίσματα στο εξωτερικό άλλα θα είναι προτιμητέο να είναι εμφανώς μεγαλύτερο από τον πύργο Αθηναίων, εφόσον θέλουμε να γίνει τοπόσημο για την περιοχή και να στεγάσει αρκετές εταιρίες αποτελώντας ένα οικονομικό κέντρο, υπάρχει και το σκέλος του ότι αυτή η ανάπλαση πρέπει να αποτελέσει έναυσμα και παράδειγμα για την ανάπλαση σε όλη την Ελλάδα άλλα και σε νέες ανάπτυξης εντός της χώρας.



(εικ.1) Πύργος Σανγκάης, Κίνα  
Πηγή: Emporis, ημ πρόσβασης 2008

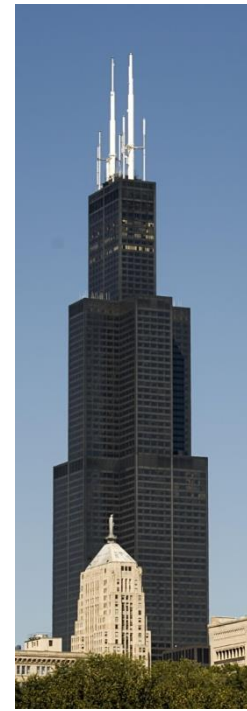


(εικ.2) Πύργος Αθηνών, Ελλάδα  
Πηγή: Emporis, ημ πρόσβασης 2009





(εικ.3) MayBank Tower, Σιγκαπούρη  
Πηγή: Emporis, ημ πρόσβασης 2009



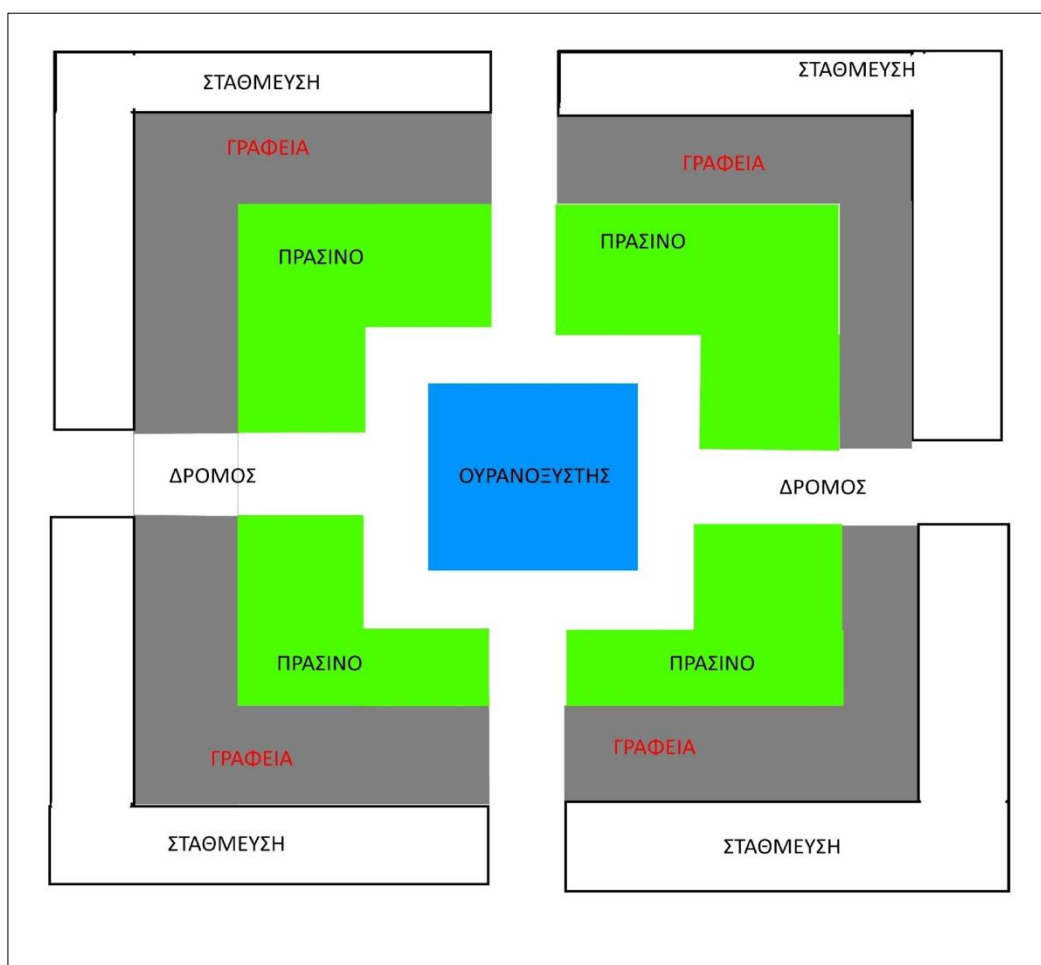
(εικ.4) Sears Tower, ΗΠΑ  
Πηγή: Emporis, ημ πρόσβασης 2008

Γύρω από την οικονομική ζώνη με θα υπάρχουν αρκετές ζώνες πράσινου για την ενίσχυση τις εμπορικής δραστηριότητας και την εναρμονίσει τις περιοχής με το περιβάλλον. Ο οικονομικός αυτός πόλος ουσιαστικά θα αποτελεί ένα τεράστιο εμπορικό χώρο τύπου ανοικτού Mall ,όπου θα υπάρχουν πάρκα και χώροι αναψυχής μαζί με χώρους εμπορικής εκμετάλλευσης. Επίσης κοντά σε αυτόν τον χώρο του ανοικτού εμπορικού κέντρου θα υπάρχει μια ζώνη όπου θα στεγάζονται γραφεία και επιχείρησης και στο κέντρο αυτής τις ζώνης θα δεσπόζει ένα πολυώροφο κτίσμα με σκοπό την στεγάζει μεγάλων εταιριών, άλλα και την δημιουργήσει ενός τοκόσημου και ενός οικονομικού κέντρου στην χωρά.

Συγκεκριμένα ο εμπορικός χώρος της ανοιχτής αγοράς θα παρεμβάλλεται μεταξύ κοινόχρηστων χώρων πρασίνου και αναψυχής , με απώτερο σκοπό να αποτελέσει πόλο έλξης στην περιοχή που θα συνδυάζει και την ανάγκη του σύγχρονου ανθρώπου για αγορές αλλά και την ανάγκη να βρεθεί σε χώρους που η φύση δεσπόζει. Σε αυτόν τον χωρώ θα είναι δυνατόν να λειτουργούν χώροι αναψυκτηρίων ,χώροι ψυχαγωγίας (internet, παιδότοποι, ψυχαγωγικών τεχνικών παιγνίων) άλλα και καταστημάτων λιανικής. Ουσιαστικά στο βόρειο τμήμα της ζώνης θα βρίσκεται το κομμάτι της εμπορικής αυτής περιοχής.

Στο άλλο χώρο που έχουμε προσδιορίσει ως οικονομικό κέντρο ,ουσιαστικά θα έχει χρήση γης ως χώροι γραφείων - επιχειρήσεων , θα έχει την εξής μορφολογία : θα γειτνιάζε με την εμπορική ζώνη στο νότιο τμήμα της ζώνης , θα βρίσκεται ενδιάμεσα σε χώρους πρασίνου και στο κεντρικό της σημείο θα βρίσκεται το πολυώροφο κτίριο που θα αποτελεί την καρδιά της νέας αυτής οικονομικής ζώνης , το κτίριο δε αυτό θα περιβάλλεται από ένα πάρκο και χώρους σταθμεύσεις.

Όλες αυτές οι εγκαταστάσεις θα πρέπει να ακολουθήσουν το αρχιτεκτονικό ύφος που θα έχει επιλεγεί για την οικιστική ζώνη με τις διάφορες τροποποιήσεις που χρειάζονται για τις ανάγκες των χρήσεων τους. Το πολυώροφο κτήριο θα χρησιμοποιεί στοιχεία από το εφαρμοζόμενο αρχιτεκτονικό ύφος αλλά οντάς ένα έργο μέσα στο έργο θα μπορέσει να χρησιμοποιηθεί παραλλαγή του αρχιτεκτονικού ύφους εάν κριθεί αναγκαίο. (βλ. Σκαρίφημα 3)



(Σκαρίφημα 3) Εικόνα του χώρου σε κάτοψη  
Πηγή : Ιδία Επεξεργασία

Κλείνοντας πρέπει να σημειωθεί ότι οι διάφορες υπηρεσίες που στεγαζόταν εντός της έκτασης όπως, τεχνική υπηρεσία , πυροσβεστική, αστυνομικό τμήμα κ.α. θα μεταφερθούν εκτός της έκτασης. Δεν θα χρειαστεί να γίνουν νέα κτίρια γιατί λόγω του ότι ο δήμος Αργυρούπολης είχε εγκαταστάσεις για αυτές τις υπηρεσίες θα επαναγκατασταθούν στα κτίσματα αυτά.

### 3.1.3 Πάρκα και χώροι Πράσινου

Το Μητροπολιτικό πάρκο στην πρόταση μας μετατρέπεται σε ένα τμήμα που που θα καλύπτει το μεγαλύτερο κομμάτι της έκτασης και ένα σύνολο άλλων χώρων πράσινου, πάρκων και αλσών που θα είναι ανάμεσα στις άλλες ζώνες δημιουργώντας μικτές ζώνες. Υπό αυτή την έννοια οι οικιστικές εμπορικές και οικονομικές ζώνες αποτελούν μικτές ζώνες και χάριν ευκολίας αναφέρονται ως μονοσήμαντες . Όποτε θα γίνει διαχωρισμός στις αμιγώς πράσινες ζώνες και μετά για τις ζώνες πράσινου που παρεμβάλλονται στις άλλες ζώνες.

Στο μεγάλο τμήμα που θα αποτελεί ουσιαστικά το μητροπολιτικό πάρκο, το οποίο θα καταλαμβάνει την έκταση όπως απεικονίζεται στον χάρτη νούμερο 7 , θα πρέπει να υπάρχει μέριμνα για την δημιουργία εντός του πάρκου, πεζόδρομων , πηγών, γκαζέπο και λούπων χώρων αναψυχής. Πλησίον του πεζοδρομίου που θα περιλαμβάνει το πάρκο θα επιτρέπεται η στάθμευση αυτοκινήτων για τη ευκολότερη πρόσβαση στο πάρκο.

Παρόλο που το μητροπολιτικό Πάρκο θα αποτελεί κάτι ιδιαίτερο για τα Ελληνικά Δεδομένα , εάν δεν υπάρξει νέος κανονισμός που να το εξαιρεί από τους υπάρχοντες νόμους και αποφάσεις , θα πρέπει να ακολουθεί την υπ' αριθμ.213/2013 απόφαση του Περιφερειακού Συμβουλίου Αττικής. (Εφημερίδα της Κυβερνήσεως: ΦΕΚ Β' 2412)

Το βασικό λοιπόν, τμήμα του πάρκου θα πρέπει να ακολουθήσει τα πρότυπα και τις λειτουργίες των διάφορων πάρκων του εξωτερικού και πέρα από την εφαρμογή τους να βρεθούν και άλλοι τρόποι διανθίσεις τους .Πάρκα τα οποία πρέπει να μελετηθούν για να κατανοηθούν σωστά οι τρόποι λειτουργίας τους είναι το **Central Park** της Νέας Υόρκης , το **Parc des Buttes Chaumont** του Παρισιού, το **El Retiro Park** της

Μαδρίτης , το **Hyde Park** του Λονδίνου και άλλα.

Τα πάρκα αυτά μπορούν να σχετιστούν με το υπό δημιουργία πάρκο γιατί είναι εντός κατοικημένων περιοχών και δέχονται μεγάλο αριθμό ανθρώπων καθημερινά. Είναι ιστορικά πάρκα και έχουν αποδείξει το πόσο σημαντικό είναι πέρα από τα να υπάρχει ένας χώρος πράσινου να είναι και εξοπλισμένος με χώρους για βασικές δραστηριότητες ,να είναι διακοσμημένος και βεβαίως να είναι σωστά οργανωμένος.



(εικ.5&6) Χάρτης που απεικονίζεται το που βρίσκεται το **Parc des Buttes Chaumont** στο Παρίσι, εντός του αστικού ιστού και μια φωτογραφία της βοριας του όψης.

Πηγή : Luisa Limido, 2002 ,



(εικ.6&7) Χάρτης που απεικονίζεται το που βρίσκεται το **Central Park** στην Νέα Υόρκη και αυτό εντός του αστικού ιστού και μια φωτογραφία της νοτιοδυτικής του όψης.

Πηγή: Luisa Limido, 2002

Όπως είναι κατανοητό υπάρχει αναγκαιότητα σε περιοχές με σημαντική δόμηση να υπάρχουν τέτοιου είδους πάρκα, και όπως φαίνεται από τα παραπάνω πετυχημένα παραδείγματα είναι πραγματοποιήσιμο να βρίσκονται σε περιοχές εντός του αστικού ιστού. Στην περίπτωση του Ελληνικού που υπάρχει έκταση, που αποτελεί συνήθως το μεγαλύτερο εμπόδιο για την δημιουργία τέτοιων χώρων, το μόνο που περιορίζει την εκμετάλλευση του πάρκου είναι η σωστή κατανομή λειτουργιών και δραστηριοτήτων εντός του.

Μερικές βασικές ιδέες για το πάρκο είναι, να υπάρξει μεριμνά για την δημιουργία και ποδηλατοδρόμου και διάφορων μικρών λιμνών για τον καλλωπισμό του πάρκου. Θα ήταν ορθό επίσης το πάρκο να έχει τμήματα με σχετικά χαμηλή και υψηλή βλάστηση δημιουργώντας κατά τόπους περιοχές που θα προσομοιάζουν δάση. Όπως γίνεται κατανοητό εάν αναλύσουμε την λειτουργία πολλών μεγάλων πάρκων, υπάρχουν κάποιες βασικές λογικές στην χρησιμότητα τους και στην ωφελιμότητα τους, όποτε πρέπει να μην περιοριστούν μόνο στην κάλυψη βασικών αναγκών άλλα να υπάρξουν χώροι για δραστηριότητες συναυλίες ακόμα και για θεατρικές

παραστάσεις μετατρέποντας το πάρκο αυτό σε ένα ζωντανό κομμάτι της περιοχής και της πόλης και όχι άπλα μια περιοχή με πράσινο.

Όμως η μελέτη και η κατασκευή του πάρκου έχει αναφερθεί, επεξηγηθεί και μελετηθεί εκτενώς σχεδόν σε όλες της προτάσεις που την περιέχουν και δεν χρειάζεται περεταίρω επέκταση.

Κλείνοντας, στην περιοχή όπως προαναφέραμε υπάρχουν χείμαρροι και με την έλευση του πάρκου κρίνεται χρήσιμο να αποκατασταθούν και να αναβαθμιστούν σε διόδους μονίμους τρεχούμενου νερού ίσως με κάποια διαπλάτυνση τους . Ο σκοπός αυτών είναι να διατηρηθεί το πράσινο στο πάρκο ,να δημιουργήσει ένα μικρόκλιμα άλλα και υπό προϋποθέσεις να συμβάλει στην λειτουργία του εργοστάσιου που θα επεξηγηθεί αργότερα στο τμήμα που ασχολούμαστε με το εργοστάσιο. Επίσης οι χείμαρροι αυτοί θα μπορούσαν εάν γινόταν, ένα εκτεταμένο έργο στην Αθηνά σχετικά με την μεταφορά υδάτινων μαζών, να αποτελέσουν δέκτες των όγκων αυτών, εξυπηρετώντας τις ανάγκες της πόλης σε αντιπλημμυρικά έργα.

#### **3.1.4 Χώροι και Υποδομές Ειδικών Χρήσεων, Μνημεία και Ορόσημα**

Εντός του πάρκου θα είναι χρήσιμο να υπάρξουν χώροι πολλαπλών χρήσεων που θα μπορούν να γίνονται συναυλίες, συγκεντρώσεις παραστάσεις και άλλα συναφή για να εμπλουτίσουν την χρησιμότητα του πάρκου. Επίσης μπορούν να υπάρξουν και μικρές πλακόστρωτες πλατείες που θα μπορούν να φιλοξενήσουν πολιτιστικά γεγονότα ,γιορτές, καρναβάλια κ.α. .Εντός των χώρων 3 και 4 του χάρτη 7 θα πρέπει να υπάρξουν υπαίθριες αγορές-πωλήσεις τροφίμων διάφορων ειδών, όπως της γνωστής αγοράς της Βαρβάκειου .επίσης στο κομμάτι 1 της μαρίνας θα ήταν χρήσιμο να υπάρχει χώρος για ελικοδρομίου επεκτείνοντας την προσβασιμότητα.

Στον Χώρο 3 επίσης θα υπάρχει μόνιμο συνεδριακό και εκθεσιακό κέντρο στις εγκαταστάσεις που ,αυτή την περίοδο χρησιμοποιούνται ούτως ή άλλως για αυτό τον σκοπό ,και θα πρέπει να επεκταθούν έτσι ώστε να μπορεί να προσφέρει και να χρησιμοποιείται συνεχεία.

Πέρα από τα υποψηφία διατηρητέα, τα επικυρωμένα διατηρητέα και κάποιους απλούς αρχαιολογικούς χώρους η περιοχή δεν έχει τοκόσημα ή μνημεία ,όποτε στις πλατείες εντός του πάρκου είναι κάλο να αγοραστούν ή/και δημιουργηθούν κάποια έργα τέχνης ή αγάλματα τα οποία και θα την κοσμούν και θα γίνουν τα μνημεία και τοπόσημα που έχει ανάγκη η περιοχή, επίσης με την λογική ότι όλα τα διατηρητέα εγκεκριμένα η μη παραμείνουν ενεργά και με νέες χρησιμότητες και λειτουργίες ,ως μουσεία ,εκθεσιακούς χώρους μικρά θέατρα. Και φυσικά το βασικότερο τοπόσημο της περιοχής θα είναι το πολυώροφο κτίριο στην οικονομική ζώνη που θα δεσπόζει στην περιοχή.



Εικ. 2. Κτίρια και τεχνικός εξοπλισμός της Ολυμπιακής Αεροπορίας (Α. Κτίριο Δυτικού Αεροσταθμού, Β. Υπόστεγο Ολυμπιακής Αεροπλοΐας, Γ. Υπόστεγο «Παγόδα», Δ. Υδατόπυργος, Ε. Παλιός Πύργος Ελέγχου, ΣΤ. Νέος Πύργος Ελέγχου, Ζ. Κτίρια πρώην Αμερικάνικο Κολλέγιο Θηλέων, Η. Κτίριο Ανατολικού Αεροσταθμού [κρηυγμένο διατηρητέο μνημείο], Θ. Τρία Υπόστεγα Πολιτικής Αεροπορίας [κρηυγμένα διατηρητέα μνημεία])

(Χάρτης 8) Απεικονίζει τα διατηρητέα στην έκταση.  
Πηγή: Μελέτη ΕΜΠ,06/2016

### 3.1.5 Ανάπλαση Μαρίνας

Το τμήμα ένα της μαρίνας όπως φαίνεται στον χάρτη θα αφιερωθεί στο να παρέχει λειτουργίες και χώρους πολλαπλών χρήσεων, και θα περιεχθεί και ένα ελικοδρόμιο, πέρα από αυτό θα υπάρχει ένας καλλωπισμός του χώρου με πράσινο για να ενσωματωθεί καλύτερα στην περιβάλλοντα περιοχή.

Το υπόλοιπο κομμάτι της μαρίνας θα διατηρήσει της εγκαταστάσεις του Αγίου Κοσμά, δηλαδή το προπονητικό που εμπεριέχεται σε αυτήν. Και ο μόνος τρόπος για την ανάπλαση της μαρίνας, δηλαδή για την αύξηση της χωρητικότητας της αλλά και για την προσβασιμότητα σε αυτήν από μεγαλύτερα πλοία, είναι η ανάκτηση εδαφών από την θάλασσα και η δημιουργία νέου όρμου στην περιοχή.

Ένα τέτοιο έργο εκτός από το μεγάλο κόστος που χρειάζεται είναι και αρκετά δύσκολο στην εκτέλεση του στην συγκεκριμένη περιοχή μπορεί να κρινόταν πλήρως ασύμφορο. Εάν όμως αποφασιζόταν ένα τέτοιο τεχνικό έργο θα χρειαζόταν μελέτη του υποθαλασίου εδάφους, πόσο βάθος φτάνει στο σημείο που θέλουμε να κάνουμε την επέκταση, και έναν συντονισμό με την τροποποίηση των δρομολογίων από την περιοχή. Παρόμοια έργα επεκτάσεις λιμανιών έχουν γίνει στην Αυστραλία στο Perth και γενικά στην ακτογραμμή στο Σικάγο, παρόμοια έργα είναι τα νησιά φοίνικες στα αραβικά εμιράτα και τα φράγματα στην Ολλανδία, με την διάφορα που σε αυτά τα έργα ο σκοπός τους δεν ήταν η επέκταση λιμανιών αλλά η επανάκτηση γαιών από το νερό για κτιριακή ή αγροτική χρήση.

Το βασικό πρόβλημα με την επέκταση της μαρίνας προς την θάλασσα είναι τα πενιχρά οφέλη από ένα τέτοιο έργο που δεν θα μπορούσε ποτέ να καλύψει το κόστος δημιουργίας του.

Όποτε κρίνεται πως στο τμήμα (2) δυο της μαρίνας θα μπορούσε να επεκταθούν οι αθλητικές εγκαταστάσεις στον χώρο που έγινε η υπογειοποίηση τμήματος της Ποσειδώνος αφού ουσιαστικά το σημείο αυτό υπάρχει ένας κατά πολύ μικρότερος δρόμος χαμηλής κυκλοφορίας.



Εάν πάλι κριθεί αναγκαίο να υπάρξει κάποια αύξηση χωρητικότητας της μαρίνας το μόνο που μπορεί να γίνει είναι να δημιουργηθεί επέκταση της μαρίνας συμφωνά με το παρακάτω σχέδιο ,το οποίο όμως δεν θα εξασφαλίζει την δυνατότητα να δέχεται μεγαλύτερα πλοιάρια.

Τελικώς πρέπει όλες οι αλλαγές να γίνουν συμφωνά με τον νόμο Ν.2160/1993 για να διασφαλιστεί η νόμιμη και ομαλή λειτουργία της εν δυνάμη επεκταμένης μαρίνας. (Επίσημη Ιστοσελίδα Υπουργείου Τουρισμού, ημ πρόσβασης 02/2017)



(Εικόνα 10) Η μαρίνα με την επέκταση, με κόκκινο οι τροποποιήσεις, με πράσινο οι επεκτάσεις.

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία μέσω προγράμματος Google Maps

### 3.2 Εργοστάσιο Παράγωγης Ηλ. Ενέργειας { Waste-to-Energy }

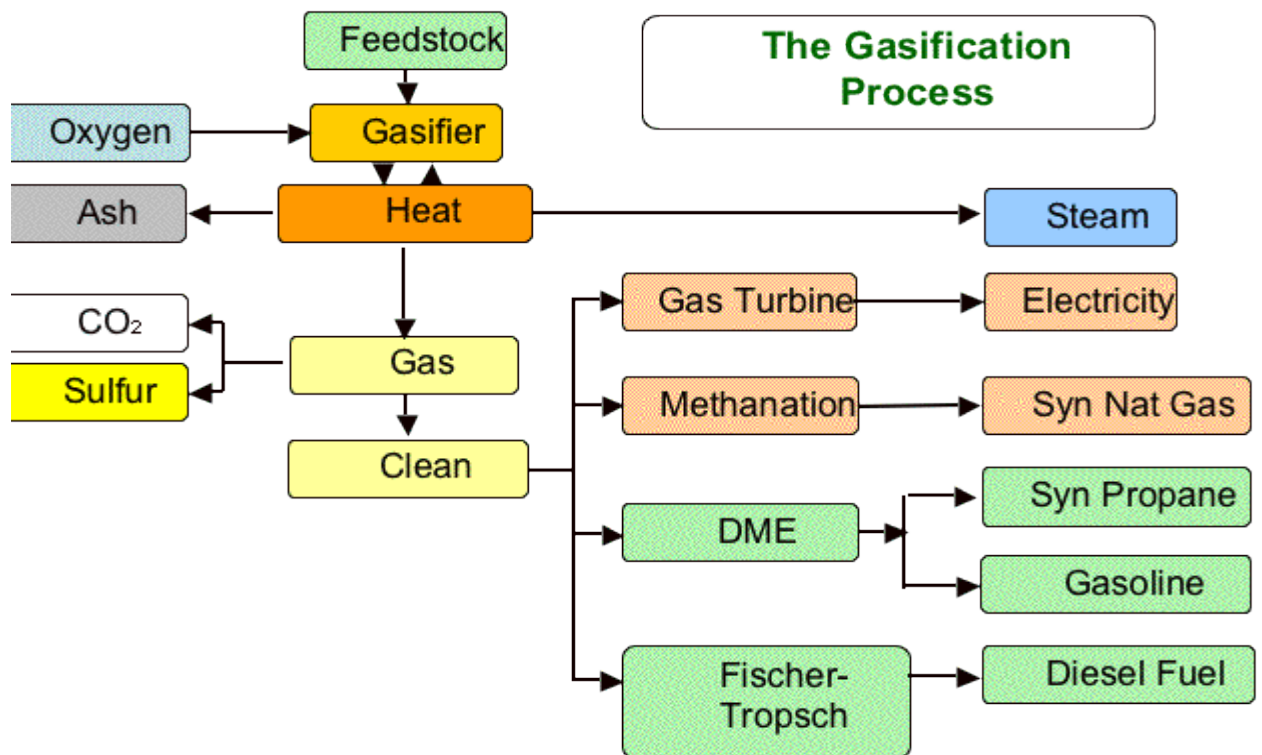
Ένα σημαντικό τμήμα της έκτασης θα αφιερωθεί για την κατασκευή ενός εργοστασίου παράγωγης ενέργειας από σκουπίδια. Σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις ειδικά των σκανδιναβικών χώρων και του Ηνωμένου Βασιλείου, υπάρχουν εδώ και αρκετά χρόνια τέτοιου είδους εγκαταστάσεις, βασικό πρόβλημα των εργοστασίων αυτών όταν βρίσκονται στον αστικό ιστό, πράγμα που γίνεται αρκετά συχνά, είναι η εκπομπή διοξειδίου και λοιπών βλαβερών αερίων από την υψικάμινο , το οποίο ανησυχεί τους πολίτες. Βεβαία με την σύγχρονη τεχνολογία η ρύπανση αυτή είναι ελάχιστη και δεν καθιστά ανθυγιεινό το περιβάλλον έτσι ώστε να ανησυχεί ο κόσμος,

εγκαταστάσεις στην πόλη του Δουβλίνου που φτιάχνονται τώρα από την Covanta στις παρυφές της πόλης καταδεικνύουν ότι δεν υπάρχει λόγος ανησυχιών , όσο χρησιμοποιούνται οι σωστές προδιαγραφές για το φλιτάρισμα των εκπεμπόμενων αερίων.

Συγκεκριμένα προτιμάται πάντα να είναι κοντά στον ιστό της πόλης για να είναι εύκολος ο εφοδιασμός από τα σκουπίδια στα εργοστάσια και να είναι εύκολο να μεταφερθεί η ενεργεία στην πόλη. Με τις σύγχρονες τεχνολογίες δεν παράγεται μόνο ενεργεία από την καύση που είναι μια σχετικά απαρχαιωμένη μέθοδος ,άλλα υπάρχει μια πληθώρα μεθόδων για την παράγωγη ενεργείας που ωφελεί παραπάνω με λιγότερες απώλειες και βλάβες στο περιβάλλον. Παρακάτω θα παραθέσουμε τις μεθόδους που κρίνουμε πιο χρήσιμες στην περίπτωση μας.

Μια από της μεθόδους που μπορεί να εφαρμοστεί είναι η Αεριοποίηση ή Gasification το οποίο ουσιαστικά μετατρέπει την ύλη σε καύσιμα αέρια που μπορούν να παράγουν ενεργεία.

Από το διάγραμμα 1 παρακάτω γίνεται κάπως πιο εύκολο στην κατανόηση το πως λειτουργεί και τι υποπροϊόντα έχει η λειτουργία αυτή.



(διάγραμμα 1) Η διαδικασία της αεριοποίησης  
Πηγή: Μελέτη University of Flensburg, ημ πρόσβασης 02/2017

Συγκεκριμένα η διαδικασία αυτή, έχει την εξής ακολουθία :

**"Η αεριοποίηση περιλαμβάνει την μετατροπή του οργανικού κλάσματος των απορριμμάτων σε ένα μίγμα καύσιμων αερίων, μέσω μερικής οξειδωσης σε υψηλές θερμοκρασίες (400 έως 1500°C). Η αεριοποίηση είναι αυτοσυντηρούμενη (χωρίς εξωτερική πηγή ενέργειας μετά το στάδιο της ανάφλεξης) και χρησιμοποιεί πρόσθετο καύσιμο αέριο, όπως για παράδειγμα ατμό, διοξείδιο του άνθρακα, αέρα ή οξυγόνο, για την επιπλέον μετατροπή των οργανικών υπολειμμάτων σε αέρια προϊόντα. Τα παράγωγα της αεριοποίησης είναι:**

- **Αέριο πλούσιο σε μονοξείδιο και διοξείδιο του άνθρακα, υδρογόνο και κορεσμένους υδρογονάνθρακες (κυρίως μεθάνιο) που μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως καύσιμο.**
- **Συμπυκνωμένο υγρό υπόλειμμα και στερεό υπόλειμμα που αποτελείται από άνθρακα και αδρανή"** (Σαλονικίδου Φωτεινή, 02/2015)

Μια άλλη μέθοδος που προτείνεται για την συγκεκριμένη χρήση είναι η πυρόλυση η οποία μπορεί να προσφέρει εν δύναμη περισσότερα σε υποπαράγωγα για παράγωγη ενεργείας.

**"Η πυρόλυση, σε αντίθεση με την αεριοποίηση, χρησιμοποιεί εξωτερική πηγή θερμότητας για να ενεργοποιηθούν οι ενδόθερμες αντιδράσεις θερμικής διάσπασης των απορριμμάτων, σε συνθήκες απουσίας οξυγόνου. Η πυρολυτική διεργασία σε αντίθεση με την καύση και την αεριοποίηση είναι ισχυρά ενδόθερμη και για τη διεξαγωγή της απαιτείται εξωτερική πηγή ενέργειας. Βασικές παράμετροι για την εφαρμογή της αποτελούν η σύσταση των στερεών αποβλήτων, η θερμογόνος δύναμή τους, η περιεχόμενη υγρασία κ.λ.π.**

**Τα παράγωγα της πυρόλυσης είναι:**

- **Αέρια: Υδρογόνο, μεθάνιο, μονοξείδιο του άνθρακα, διοξείδιο του άνθρακα και διάφορα άλλα αέρια, ανάλογα με τα χαρακτηριστικά των στερεών αποβλήτων**
- **Υγρά: Ελαιώδη με υψηλή πυκνότητα και ιξώδες πλούσια σε υδρογονάνθρακες. Με περαιτέρω επεξεργασία το κλάσμα αυτό μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως συνθετικό καύσιμο.**
- **Στερεά: Το στερεό υπόλειμμα περιέχει σχεδόν καθαρό άνθρακα και τυχόν αδρανή υλικά που υπάρχουν στα στερεά απόβλητα"** (Σαλονικίδου Φωτεινή, 02/2015)

Και στις δυο περιπτώσεις υπάρχουν όμως τα αδρανή ή αλλιώς ash τα οποία με τις νέες τεχνολογίες δεν πάνε πλέον χαμένα. Σύμφωνα με την μελέτη 'Utilization of ashes from biomass combustion and gasification' είναι πλέον δυνατόν να χρησιμοποιηθούν και τα αδρανή στην παράγωγη ενέργειας, στο παράθεμα 2, υπάρχει η πλήρης μελέτη, στα αγγλικά, για το πως λειτουργεί αυτό (Utilization of Ashes from Biomass, Παράθεμα 2).

Οι εγκαταστάσεις πρέπει να λάβουν υπόψιν πέρα από τα τεχνικά ζητήματα λόγω της μορφολογίας του εδάφους, και την πιθανότητα να επεκταθεί, η χωρητικότητα που μπορεί να αναλάβει το εργοστάσιο για επεξεργασία. Θα ήταν ορθό να παραδειγματιστεί ο σχεδιασμός του πρότζεκτ από τα διάφορα εργοστάσια τέτοιου τύπου στο εξωτερικό και να μελετηθούν τυχόν λάθη και καινοτομίες. Παραδείγματα τέτοιων εργοστασίων είναι το Sysav's WtE Plant of Malmo (SYSAV, 07/2016) το Dava-1 στο Vasterbotten (βλ. Εικόνα 11), το Kumla-2 στο Sodermanlands (βλ. Εικόνα 12), (Gallery table of contents, Sweden, 05/2015) το Raba-Zast στην Γερμανία ένα από τα αρκετά ίδιου τύπου εργοστάσια (βλ. Εικόνα 13) (Gallery table of contents, Germany, 05/2015), ακόμα και στην γειτονική Ιταλία το Bergamo στην Lombardia ένα από τα 19 εργοστάσια WtE. (βλ. Εικόνα 14) (Gallery table of contents, Italy, 05/2015)



(Εικόνα 11) Εργοστάσιο Dava



(Εικόνα 12) Εργοστάσιο Kumla-2

Πηγή: (Gallery table of contents, Sweden, 05/2015)



(Εικόνα 13) Εργοστάσιο Raba-Zast



(Εικόνα 14) Εργοστάσιο Bergamo

Πηγή 13: Gallery table of contents, Germany,05/2015

Πηγή 14: Gallery table of contents, Italy,05/2015

Αρκετά από τα εν λόγω εργοστάσια είναι και ωραία σχεδιασμένα , πέρα από την χρηστικότητα την οποία προσφέρουν, δείχνοντας ότι εάν υπάρχει ανάγκη το εργοστάσιο μπορεί να αποτελέσει και αρχιτεκτονικά κάτι εξεζητημένο.

Το εργοστάσιο μπορεί να έχει ένα μεγάλο τμήμα του υπογειοποιημένο ή κεκαλυμμένο με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να μοιάζει με λόφο, με τελικό σκοπό να ενσωματώνεται μαζί με το μητροπολιτικό πάρκο αισθητικά. Τέτοιες λύσεις για εργοστάσια είχαν χρησιμοποιηθεί την εποχή των παγκοσμίων πολέμων για να καμουφλαριστούν τα εργοστάσια από βομβαρδισμούς. (Twisted Sifter, 01/2012)

Στην σύγχρονη κοινωνία τέτοιες τεχνικές μπορούν να έχουν χρήση, έτσι ώστε πέρα από αισθητική αναβάθμιση να πετυχαίνουμε και λιγότερη παρέμβαση στην φύση και στο γενικό φυσικό μέτωπο. Η λογική αυτή είναι η ίδια που εφαρμόζεται όταν χαράζονται δρόμοι σε δάση και παρέχονται δίοδοι από το ένα κομμάτι του δάσους στο άλλο για να μειωθεί ο παρεμβατισμός στην φύση κι για να μην γίνονται απομονωμένη θύλακες. Με την ίδια λογική λοιπόν μπορούμε να καλύψουμε τμήμα του εργοστασίου έτσι ώστε να μοιάζει σαν κομμάτι του υπολοίπου συνόλου και όχι σαν ένα κτίσμα που παρεμβάλλεται εντός του χώρου δίπλα από το πάρκο. Επίσης έτσι θα αυξήσουμε την κάλυψη σε πράσινο, κάτι το οποίο πρέπει να αποτελεί στόχο κάθε σύγχρονης ανάπλασης.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 : ΕΠΙΛΟΓΟΣ**

### **4.1 Συμπεράσματα – Επιρροή Στην ζωή των κατοίκων**

Συμφωνά με τα παραπάνω στοιχεία και προτάσεις που παρατέθηκαν, μπορούμε να υποθέσουμε ότι η ανάπλαση του ελληνικού σύμφωνα με τα παραπάνω θα ωφελήσουν την περιοχή και τους κάτοικους της δημιουργώντας νέους χώρους αναψυχής , νέες αγορές , νέους χώρους εργασίας , καλύτερη συγκοινωνία και πολλές νέες χρήσης , και συγκεκριμένα με το εργοστάσιο θα μπορέσει να ωφεληθεί στο σύνολο η πόλη της Αθήνας παράγοντας φθηνότερη Ηλεκτρική Ενεργεία άλλα και επιλύοντας το χρόνιο πρόβλημα με τα σκουπίδια. Μπορούμε να εικάσουμε ότι με την δημιουργία της οικονομικής ζώνης θα υπάρξει ένα οικονομικό κέντρο στο νότο της πόλης αποσυμπιέζοντας το βεβαρημένο κέντρο της Αθήνας και έτσι να προσδίδει μια νέα δυναμική για την ανάπτυξη του συνόλου της περιοχής. Τέλος με την ανάπτυξη του μητροπολιτικού πάρκου θα δώσει τον αναγκαίο πνεύμονα και χώρο πράσινου στην πρωτεύουσα .

### **4.2 Ευχαριστίες**

Σε αυτό το σημείο θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Καθηγητή κ. Βαρελίδη για την καθοδήγηση του , τους γονείς μου για την συμπαράσταση τους, τον Δήμο Γλυφάδας που με ενημέρωσε σχετικά με την έκταση του Ελληνικού ,την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Ελληνικού – Αργυρούπολης για στοιχεία του αεροδρομίου, την Ελληνικό Α.Ε. που μου έδωσε τμήματα από το αρχείο της, και το προσωπικό της Τεχνικής Υπηρεσίας Μαρκοπούλου που με βοήθησε σε εύρεση στοιχείων και νόμων και λοιπού υλικού.



(εικόνα 15 ) Ψηφιακή Μακέτα Πρότζεκτ Ελληνικού

Πηγή: Σταθάκης,05/2016

### 4.3 Βιβλιογραφία

1. Αραβαντινός Αθ. (1997), Πολεοδομικός Σχεδιασμός. Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου, Εκδόσεις Συμμετρία. Αθήνα

2. Αραβαντινός Αθ., Κοσμάκη Π.(1988) Υπαίθριοι χώροι στην πόλη. Θέματα ανάλυσης και πολεοδομικής οργάνωσης αστικών ελεύθερων χώρων πρασίνου. Εκδόσεις Συμεών, Αθήνα

3. Βαρελίδης Γ.(2007) Πολεοδομική διάρθρωση και εξέλιξη της ελληνικής πόλης δυνατότητες κανονιστικών ρυθμίσεων και παρεμβάσεων

4. Βλαστός Θ., Μηλάκης Δ.(2006) Πολεοδομία vs μεταφορές: από την απόκλιση στη σύγκλιση. CEC DG Research – ΟΡΣΑ. Αθήνα

5. Γεωργακόπουλος, Δεσποτόπουλος, Ευσταθιάδης, Καρύδης, Κουμουνδούρος, Μπάτσου, Ξαρχάκου, Παντελιά, Ταβλαρίδης, Τζατζάνης, Χουσιανάκος (2004), Αεροδρόμιο Ελληνικού « Μητροπολιτικό Πάρκο Πρασίνου, Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας, Ημερίδα

6. Ευρωπαϊκός Κανονισμός Λειτουργίας Τούνελ, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=URISERV%3A124146>

7. Μαργέτης Κ. (2003) Αστικές αναπλάσεις – Περιβαλλοντική, Κοινωνική, Οικονομική ανάπτυξη. Κατεύθυνση: Πολεοδομία - Χωροταξία, Μεταπτυχιακή εργασία στα πλαίσια του μαθήματος: "Εισαγωγή στη θεωρία του σχεδιασμού". ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική και Σχεδιασμός του Χώρου / Κατεύθυνση Β' / Σπουδαστική εργασία 2003/125. Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

8. Μπελαβίλας, Σουρέλη, Πρέντου, Βαταβάλη, Καλαντζοπούλου, Σαμαρίνης, Χατζηκωνσταντίνου, Βαλληνδρά, Θεοδώρου, Χατζή-Ροδοπούλου, Χριστοπούλου, Παπαθανασόπουλος, Μελέτη από εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος και το Εργαστήριο Ερευνών Ιστορίας Αρχιτεκτονικής της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του ΕΜΠ, [https://www.arch.ntua.gr/sites/default/files/resource/5215\\_ektheseis-ergastirioy-astikoyperivallontos/elliniko\\_teliki\\_ekthesi\\_tekmiriosis\\_neoteron\\_mnimeion\\_envlab\\_ntua\\_sept\\_2016.pdf](https://www.arch.ntua.gr/sites/default/files/resource/5215_ektheseis-ergastirioy-astikoyperivallontos/elliniko_teliki_ekthesi_tekmiriosis_neoteron_mnimeion_envlab_ntua_sept_2016.pdf), <https://www.arch.ntua.gr/resource/5346>

9. Πρόταση της Εταιρίας Ελληνικό Α.Ε., <https://www.hellinikon.com/el/company/hellinikon-sa>, <http://pollalis-hellinikon.com/wp/wp-content/uploads/2013/09/2013-01-24>



10. Σαλονικίδου Φ. (2015) , Η καύση ως τεχνική Διαχείρισης απορριμμάτων και παραγωγής ενέργειας στη βιομηχανία. Επιπτώσεις στο περιβάλλον και τον άνθρωπο., Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο, Θεσσαλονίκη

11. Σταθάκης (2016), Φάκελος Ελληνικό, Άρθρο Ιστοσελίδας AxiaPlus , <http://www.axiaplus.gr/φάκελος-ελληνικό>

12. Τράτσα, Μ. (2010, 22 Αυγούστου). Πάρκο 2.000 στρεμμάτων στο Ελληνικό: Και πράσινο και ανάπτυξη υποδομών στο πρώην αεροδρόμιο προβλέπει μελέτη για λογαριασμό της Κτηματικής Εταιρείας του Δημοσίου. Το Βήμα.<http://www.tovima.gr/default.asp?pid=2&ct=1&artId=349754&dt=22/08/2010>

13. Bianchini F., Parkinson M.(1994) Πολιτιστική Πολιτική και Αναζωογόνηση των Πόλεων. Ελληνική Εταιρεία Τοπικής Ανάπτυξης και Αυτοδιοίκησης (α΄ έκδοση στα αγγλικά 1993). Αθήνα

14. Υπουργεία Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Πολιτισμού, & Μεταφορών και Επικοινωνιών. (2009, 7 Αυγούστου). Έγκριση περιβαλλοντικών όρων για τα νέα οδικά έργα Αττικής [ΚΥΑ με αρ. πρωτ. 136013/7Αυγούστου 2009]. Αθήνα: ΥΠΕΧΩΔΕ, ΥΑΑΤ, ΥΠΠΟ & ΥΜΕ.

15. Gasification process, University of Flensburg, <http://cturare.tripod.com/pro.htm>

16. Twisted Sifter (2012), Hiding Air Bases, Factories and Plants in WWII, Άρθρο Σχετικά με το Καμουφλάζ Εγκαταστάσεων, <http://twistedsifter.com/2012/01/camouflage-cali-hiding-air-bases-factories-plants-netting-wwii>

17. Luisa Limido (2002) Εκδόσεις Champ Vallon, 2002, σ. 130

## **Παραθέματα**

1. Νόμος 4062/12 , **Παράθεμα 1**

2. Νόμος 4067/12 , Άρθρο 4 , Παράγραφος 3

3. Η υπ' αριθμ. 213/2013 απόφαση του Περιφερειακού Συμβουλίου Αττικής (ΦΕΚ Β΄ 2412) , <https://dasarxeio.com/2013/09/30/955-5>

4. Utilization of Ashes from Biomass, **Παράθεμα 2**

## Ιστολόγιο

1. Η ιστοσελίδα του Εργοστάσιου της Covanta , <http://dublinwastetoenergy.ie>
2. Η ιστοσελίδα του Οργανισμού Αθήνας , <http://www.organismosathinas.gr/Default.aspx?id=78>
3. Η ιστοσελίδα του Κτηματολογίου, <http://gis.ktimanet.gr/wms/apr1/>
4. Από Ελληνικό Α.Ε. , Αρχείο
5. Από Υπουργείο Περιβάλλοντος , Αρχείο
6. Από άρθρο της Εφημερίδας των Συνταχτών , <http://www.efsyn.gr/arthro/ta-diatiritea-toy-ellinikoy>
7. Η Ιστοσελίδα της Lamda Development , <http://www.lamdadev.com/el/>
8. Επίσημη Ιστοσελίδα Υπουργείου Τουρισμού, Δημιουργία-Χωροθέτηση Τουριστικού Λιμένα, Κανονισμοί Μαρίνας, ημ πρόσβασης 02/2017 [http://www.mintour.gov.gr/el/Investments/touristikoi\\_limenes/creattourlimena/#marineskatag](http://www.mintour.gov.gr/el/Investments/touristikoi_limenes/creattourlimena/#marineskatag)