



ΣΧΟΛΗ:.....

ΤΜΗΜΑ:.....

**ΑΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.
ΜΙΑ ΚΡΙΤΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ. ΟΙ
ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ & ΤΗΣ
ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ**

ΟΝ/ΜΟ ΦΟΙΤΗΤΗ:

ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ:

.....

ΑΘΗΝΑ

2019

Περιεχόμενα

Περίληψη	3
Abstract.....	4
Κεφάλαιο 1: Εισαγωγή.....	5
Κεφάλαιο 2: Αστικές αναπλάσεις	6
2.1 Η αναγέννηση των κέντρων με προτεραιότητα στις αναπλάσεις.....	6
2.2 Περί «αστικής αναγέννησης»	12
2.2 Κλασικές θεωρίες αστικότητας: Μια γενική επισκόπηση	15
2.3 Αειφόρος αστική διαχείριση	18
Κεφάλαιο 3: Θεσμικό πλαίσιο αναπλάσεων στην Ελλάδα.....	21
3.1 Γενικά για το ισχύον θεσμικό πλαίσιο	21
3.2 Ο χωροταξικός σχεδιασμός και ο Ν. 4447/2016:	21
3.3 Βασικές καινοτομίες του νέου συστήματος χωρικού σχεδιασμού	23
3.4 Ρυθμιστικό περιεχόμενο και όργανα έγκρισης των σχεδίων	25
3.5 Δεσμευτικότητα χωροταξικών και πολεοδομικών σχεδίων.....	26
3.6 Ο όρος «ανάπλαση» στη ελληνική νομοθεσία.....	27
Κεφάλαιο 4: Το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών 2021	30
4.1 Αναδρομή.....	30
4.2 Η αναγκαιότητα νέου ΡΣ	30
4.3 Στρατηγικοί στόχοι ΡΣ Αθηνών 2021	31
4.4 Ο ρόλος της Αθήνας ως ισχυρής μητροπολιτικής πρωτεύουσας.....	32
4.5 Οργάνωση του χωρικού μοντέλου	34
4.6 Περιοχές στρατηγικής σημασίας	36
4.7 Αναπτυξιακοί Πόλοι	37
4.8 Κέντρα / Περιοχές Εξισορρόπησης & Συνοχής	38
4.9 Προστασία και βιωσιμότητα του περιβάλλοντος.....	39
4.10 Πρόγραμμα Διαχείρισης του Αττικού Τοπίου	41
Κεφάλαιο 5: Ο Οργανισμός «Ανάπλαση Αθήνας ΑΕ»	42
5.1 Ο Νόμος 4539/2018 και ο ρόλος του Οργανισμού	42

Κεφάλαιο 6: Ανάπλαση του πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού	44
6.1 Εμπειρίες από το εξωτερικό	44
6.2 Αναδρομή	48
6.3 Η σημασία του χώρου του πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού	48
6.4 Ωφέλη από τη δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου	49
6.5 Βασικές αρχές σχεδιασμού σύμφωνα με την πρόταση του ΕΜΠ	50
6.6 Το θεσμικό πλαίσιο	51
6.7 Το διεθνές επενδυτικό ενδιαφέρον και η καταληκτική πρόταση	52
6.8 Τα προσδοκώμενα οικονομικά ωφέλη της επένδυσης	54
6.9 Ενστάσεις και εμπόδια για την υλοποίηση της επένδυσης	56
Κεφάλαιο 7: Εργοστάσιο Λιπασμάτων στη Δραπετσώνα	59
7.1 Ιστορική εξέλιξη	59
7.2 Η Λιμενοβιομηχανική Ζώνη της Δραπετσώνας	61
7.3 Πολεοδομικά χαρακτηριστικά της περιοχής	61
7.4 Οι νεότερες εξελίξεις στη διαχείριση του χώρου	62
7.5 Στόχοι επικείμενης ανάπλασης	64
Κεφάλαιο 8: Συμπεράσματα	67
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	67

Περίληψη

Η αστική ανάπλαση έχει αποκτήσει διαφορετικό νόημα με την πάροδο των ετών και λαμβάνει διαφορετική σημασία σε κάθε χώρα. Οι πόλεις υφίστανται συνεχείς παρεμβάσεις με στόχο τη βελτίωσή τους, αντιστοίχως με τις επικρατούσες περιστάσεις, τις ευκαιρίες και τους κινδύνους που αντιμετωπίζουν από το εσωτερικό και εξωτερικό περιβάλλον.

Σύμφωνα με το Νόμο 1337 / 1983 ως «ανάπλαση» χαρακτηρίζεται η παρέμβαση σε μια αστική περιοχή, η οποία περιλαμβάνει μία ομάδα μέτρων, επεμβάσεων και ενεργειών πολεοδομικού, κοινωνικού, οικονομικού και αρχιτεκτονικού χαρακτήρα με στόχο την αναβάθμιση των συνθηκών διαβίωσης των κατοίκων, την εξυγίανση του δομημένου περιβάλλοντος, την προστασία και ανάδειξη των ιστορικών πολιτισμικών, δομικών και αισθητικών χαρακτηριστικών της περιοχής.

Για να κηρυχθεί μια περιοχή ως «περιοχή ανάπλασης» πρέπει να αποδεικνύεται η ύπαρξη ενός αριθμού προβλημάτων, όπως σημαντικές κτηριακές πυκνότητες ή εκτεταμένα αστικά κενά, απουσία ή υποβάθμιση κοινόχρηστων χώρων, σύγκρουση χρήσεων, έλλειψη προστασίας του ιστορικού και αρχαιολογικού υποβάθρου της περιοχής.

Η παρούσα εργασία επιχειρεί μια κριτική επισκόπηση των αστικών αναπλάσεων στην Ελλάδα και καταλήγει εξετάζοντας ως χαρακτηριστικά παραδείγματα την περίπτωση του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού και του εργοστασίου λιπασμάτων στη Δραπετσώνα.

Abstract

The importance of urban regeneration has acquired different meanings over the years and between different countries. Cities are constantly under interventions aiming at improvements correspondent to the prevailing circumstances, the foreseen opportunities and risks of the internal and external environment.

According to Greek Law 1337/1983, “regeneration” is characterized as an action taking place into urban area, which includes a set of measures, interventions and actions of urban, social, economic and architectural character with the aim of upgrading the living conditions of the residents, the rehabilitation of built environment, the protection and promotion of the historical cultural, structural and aesthetic features of the area.

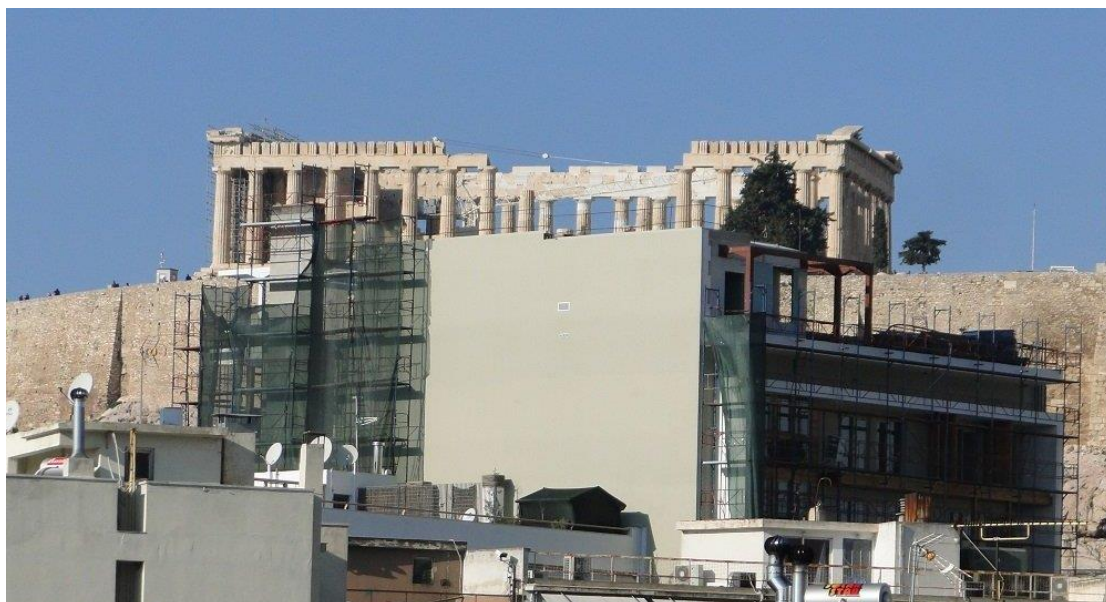
To declare an area under “regeneration” must be proven by a number of problem must be evident, such as significant building densities or extensive urban gaps, absence or degradation of public spaces, conflicts of use, lack of protection of the area's historical and archaeological background.

This paper urges a critical overview of urban regeneration in Greece and concludes by examining as exemplary the case of the former Airport in Ellinico and the Fertilizer Factory in Drapetsona.

Κεφάλαιο 1: Εισαγωγή

Αντικείμενο της παρούσας εργασίας είναι οι αναπλάσεις περιοχών στην Ελλάδα και ειδικότερα εξετάζονται οι περιπτώσεις του Αεροδρομίου του Ελληνικού και του Εργοστασίου Λιπασμάτων στην Δραπετσώνα. Θα πρέπει ωστόσο να επισημάνουμε ότι το συγκεκριμένο θέμα, δηλαδή η έννοια, τα χαρακτηριστικά και η εφαρμογή των αστικών αναπλάσεων στην ελληνική πραγματικότητα, άπτεται πολλών παραμέτρων.

Βασικός σκοπός της εργασίας είναι να διερευνήσουμε το βαθμό στον οποίο τα προγράμματα ανάπτυξης εφαρμόζονται στην Ελλάδα, ποιοι είναι οι βασικοί επιδιωκόμενοι σκοποί, λαμβάνοντας υπόψιν τις σύγχρονες κατευθύνσεις με κύρια την έννοια της αστικής αειφορίας. Ειδικά στην Αθήνα το ζήτημα είναι μείζονος σημασίας, διότι τα συσσωρευμένα προβλήματα από την άτακτη πολεοδομική οργάνωση και επέκταση, καθώς και η υποβάθμιση της ποιότητας των υποδομών και του φυσικού περιβάλλοντος, ειδικά μέσα από το δίπολο πλούσιες - φτωχές συνοικίες, επηρεάζουν την καθημερινότητα και τον τρόπο ζωής των κατοίκων της.



Εικόνα 1: Αισθητική αλλοίωση της θέας στην Ακρόπολη από πολυώροφα κτήρια.
(<https://cdn2.img.sputniknews.gr/images/239/00/2390015.jpg>)

Κεφάλαιο 2: Αστικές αναπλάσεις

2.1 Η αναγέννηση των κέντρων με προτεραιότητα στις αναπλάσεις

Η διαχείριση της συνεχόμενης αστικοποίησης και επέκτασης των πόλεων θεωρείται σημαντική πρόκληση για τον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό στον ευρωπαϊκό χώρο. Οι αστικοί μετασχηματισμοί του 18^{ου} και 19^{ου} αιώνα αντικατέστησαν τις μικρές μεσαιωνικές πόλεις, μέχρι τον 20^ο αιώνα όπου οι πόλεις είναι τα οικονομικά και πολιτιστικά κέντρα των κρατών (ΕΕ, 1990). Ο ρυθμός αστικοποίησης ξεπερνά σημαντικά το ρυθμό αύξησης του πληθυσμού. Σε διάστημα 20 ετών ξεκινώντας από τη δεκαετία του '90, σε ορισμένες ευρωπαϊκές χώρες η έκταση του δομημένου χώρου αυξήθηκε κατά 20%, ενώ ο πληθυσμός μόλις κατά 6% (Γεμενετζή, 2014).

Η μορφή προς την οποία συγκλίνουν σύγχρονοι πολεοδόμοι είναι αυτή της «συμπαγούς πόλης», στη ξενόγλωσση βιβλιογραφία αποδίδεται ως “compactcity”(ΕΕ, 1990). Στην ιδανική περίπτωση, μια συμπαγής πόλη εξασφαλίζει κοινωνικά ευεργετική, οικονομικά βιώσιμη και περιβαλλοντικά ορθή ανάπτυξη μέσω μικτών μοντέλων χρήσης που βασίζονται σε βιώσιμες μεταφορές (Hofstad, 2012).

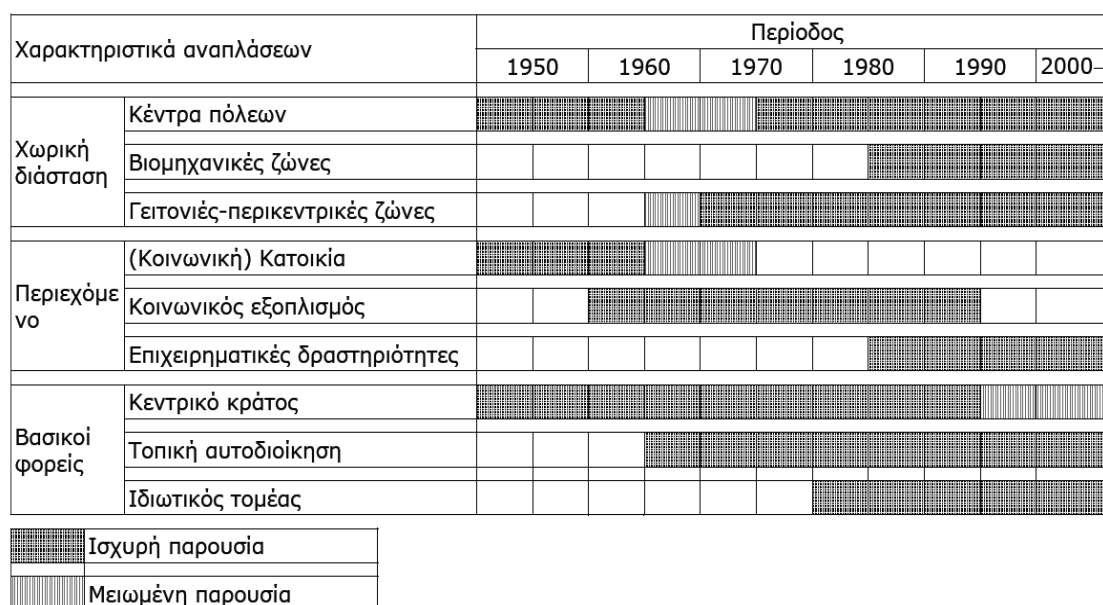
Όπως αναφέρει χαρακτηριστικά ο Αραβαντινός (2013), «η "συμπαγής πόλη" σημαίνει συνεκτικότητα, αστικότητα (*urbanity*), λειτουργικότητα και δυνατότητες άμεσης επικοινωνίας του πληθυσμού, όχι όμως σταθερότυπα με ανεπίτρεπτα υψηλές τιμές».

Για το λόγο αυτό προτείνει τον όρο «συνεκτική» πόλη και όχι «συμπαγής» τουλάχιστον στην Ελληνική πραγματικότητα. Η ένσταση στη χρήση του όρου «συμπαγής» υπαινίσσεται την υπερβολική αύξηση των ΣΔ σε συγκεκριμένες αστικές περιοχές, που έχει ως αποτέλεσμα την ελαχιστοποίηση των κοινόχρηστων και κοινόκτητων χώρων. Δηλαδή το επιχείρημα είναι ο κίνδυνος ο όρος «συμπαγής» να

γίνει ευφημισμός της «τσιμεντούπολης» περιορίζοντας ακόμα περισσότερο τους ελάχιστους ελεύθερους χώρους μίας ήδη «υπερσυμπαγούς» πόλης (Αραβαντινός, 2013).

Η ανάμιξη των χρήσεων και η αύξηση της πυκνότητας δόμησης, η εντατικοποίηση ανάπτυξης της πόλης στα όριά της και εκτός αυτών, δηλαδή ο χαρακτήρας ενός αστικού συγκεντρωτισμού με συνέπεια και την αύξηση πληθυσμού, έχουν θεωρηθεί ως χαρακτηριστικά γνωρίσματα της «συμπαγούς» πόλης (Burton, 2002 · Churchman, 1999). Ωστόσο τα χαρακτηριστικά αυτά δεν δημιουργούν υποχρεωτικά προϋποθέσεις ώστε η «συμπαγής» πόλη να παρουσιάσει ανάπτυξη, διότι παρόμοια θέση αγνοεί το ψυχολογικό αντίκτυπο της λειτουργίας της πόλης στους χρήστες (Δέτση, 2015).

Ένα από τα βασικά εργαλεία αναζωογόνησης των πόλεων στην κατεύθυνση μιας ευεργετικά νοούμενης «συμπαγούς» πόλης είναι η αστική ανάπλαση. Ειδικότερα εργαλεία εφαρμογής του πολεοδομικού σχεδιασμού (Χατζοπούλου-Τζίκια, 2003), όπως η θέσπιση ζωνών ειδικών παρεμβάσεων, πχ. ζώνη αστικού αναδασμού (ΖΑΑ), ζώνη ειδικών κινήτρων (ΖΕΚ), ζώνη ενεργού πολεοδομίας (ΖΕΠ), καθορισμός ενεργών ΟΤ, κ.ά., δεν θα αναλυθούν εντός της παρούσας.



Διάγραμμα 1: Μεταλλαγές των αναπλάσεων στον ευρωπαϊκό χώρο μετά τον πόλεμο (Οικονόμου, 2014)

Ο όρος «ανάπλαση» εκτός από τις διαφοροποιήσεις που υφίσταται λόγω των ειδικότερων πολιτικών και του θεσμικού πλαισίου των χωρών, λαμβάνει και διαφορετική υπόσταση ανάλογα με τη χρονική περίοδο στην οποία αναφερόμαστε, καθώς αλλάζουν οι ανάγκες της κοινωνίας.

Έχει αναφερθεί κατά καιρούς ανάλογα με τις κυρίαρχες πολιτικές, τους θεσμούς και τις αξίες που επιστρατεύονταν για να τη δικαιολογήσουν (Βασενχόφεν, 1995) με διάφορους όρους όπως εξυγίανση (cleaning-up), ανοικοδόμηση (redevelopment), αποκατάσταση (rehabilitation), αναβάθμιση (upgrading), αναζωογόνηση (revitalization), αναγέννηση (regeneration), ανανέωση (renewal).

Η αναγκαιότητα δράσης για την αντιμετώπιση των αστικών προβλημάτων για πρώτη φορά εμφανίζεται στις μεγάλες πόλεις τον 19^ο αιώνα, όταν αυξήθηκε σημαντικά ο πληθυσμός και ακολούθως τον 20^ο, όταν το κτηριακό απόθεμα ήταν πλέον γηρασμένο και ανεπαρκές (Βασενχόφεν, 1995). Στο προηγούμενο διάγραμμα παρουσιάζεται η εικόνα της διαχρονικής μεταβολής των βασικών χαρακτηριστικών των αναπλάσεων στον ευρωπαϊκό χώρο κατά τη μεταπολεμική περίοδο.

Σήμερα, ένας ορισμός σύμφωνα με τον Οικονόμου (2014) είναι ο εξής: *«αναπλάσεις είναι οι πολεοδομικές παρεμβάσεις σε τμήματα του υφιστάμενου αστικού ιστού που περιλαμβάνουν τον φυσικό (ανα)σχεδιασμό τους αλλά δεν εξαντλούνται κατ' ανάγκην σε αυτόν. Στο πλαίσιο αυτό οι επιμέρους στόχοι, το θεματικό εύρος και οι εμφάνσεις των αναπλάσεων προσδιορίζονται από τα κατά περίπτωση πολεοδομικά προβλήματα αλλά και από γενικότερες παραμέτρους, όπως οι μεταβαλλόμενοι ρόλοι των πόλεων ή τα κοινωνικο-οικονομικά δεδομένα».*

Στην πρώτη μεταπολεμική περίοδο βασική προτεραιότητα των πόλεων ήταν η ανοικοδόμηση και ανασυγκρότησή τους, προκειμένου να αντιμετωπίσουν τις καταστροφικές επιπτώσεις του πολέμου. Λόγω όμως των έκτακτων αναγκών αστικής ανασυγκρότησης οι ανοικοδομήσεις αυτές πραγματοποιήθηκαν όμως με ταχείς ρυθμούς, χωρίς υψηλό αισθητικό αποτέλεσμα.

Στην Ελλάδα ωστόσο εκείνη την εποχή δεν έγινε κάποια ανοικοδόμηση, εξαιτίας της έλλειψης ενεργής πολεοδομική πολιτική. Η στροφή προς τη συντονισμένη

εκμετάλλευση του αστικού και περι αστικού χώρου που οδήγησε στην αντικατάσταση του μεσοπολεμικού μοντέλου κατοικίας από μία νέα πραγματικότητα, την εργολαβική πολυκατοικία, ήταν αποτέλεσμα του πρώτου Οικοδομικού Κανονισμού (ΓΟΚ 1955), τον οποίο προετοίμασε η στροφή της χώρας προς την κατασκευαστική βιομηχανία μέσω και του Σχεδίου Μάρσαλ (Σαρηγιάννης, 2000). Μία παράμετρος που έκτοτε αποτέλεσε και το αδύνατο σημείο της νεοελληνικής πολεοδομίας ήταν η γενίκευση της αυθαίρετης οικοπεδοποίησης και δόμησης.

Από τα μέσα της δεκαετίας του '60 στην Ευρώπη άρχισε να γίνεται φανερό ότι ορισμένες από τις μεταπολεμικές πολεοδομικές επιλογές απλώς αναχωροθετούσαν και τροποποιούσαν τα πολεοδομικά προβλήματα (Gosselin, 1974). Μια από τις συνέπειες ήταν η εκ νέου ανακάλυψη των αστικών κέντρων (με τη διευρυμένη έννοια που περιελάμβανε και τις περικεντρικές ζώνες) και ο πολλαπλασιασμός, ιδίως στη δεκαετία του '70, παρεμβάσεων με έμφαση στη βελτίωση και ανανέωση, *renewal*. Οι αναπλάσεις αυτής της εποχής εξακολούθησαν να δίνουν το κύριο βάρος στη λειτουργικότητα (*functionality*), όπως αυτή γινόταν αντιληπτή στο πλαίσιο μιας μάλλον φονξιοναλιστικής και κοινωνικής διάστασης (Οικονόμου, 2004).

Οι τάσεις αυτές συνεχίστηκαν και κατά τη δεκαετία του '80 αλλά με τροποποιήσεις, καθώς η γενικότερη κρίση του σχεδιασμού οδήγησε σε φαινόμενα απορρύθμισης και στην πολεοδομία, χωρίς ωστόσο ριζικές αλλαγές (Οικονόμου 2000).

Όσον αφορά ειδικότερα τις αναπλάσεις, αυτές εξακολούθησαν να είναι στο προσκήνιο, αλλά εμπλουτίστηκαν με νέα στοιχεία και άρχισαν να αντανakλούν περισσότερο τις κατά περιοχή ειδικές συνθήκες και δυνατότητες, με συνέπεια να αντιμετωπίζονται περισσότερο ως μεμονωμένες και αποσπασματικές παρεμβάσεις. Η θεωρία του καθολικού σχεδιασμού, ήγειρε το ερώτημα της αντιπαράθεσης των ωφελούμενων και ζημιωμένων ομάδων από αυτόν, αμφισβητώντας την αξία της αντικειμενικά «καλύτερης» πολεοδομικής λύσης και προκρίνοντας θεωρίες όπως του «ανοικτού» ή του «συμμετοχικού» σχεδιασμού (Αραβαντινός, 1997). Σε κάποιο βαθμό υπήρξε υποκατάσταση του γενικού σχεδιασμού, αφού θεωρήθηκε ότι οι αναπλάσεις μπορούσαν να λειτουργήσουν για την προώθηση σύνθετων στόχων.

Την ίδια περίοδο, η ιδέα ότι το κεντρικό κράτος όφειλε ή μπορούσε να καλύπτει το σύνολο των αναγκών πόρων για τις παρεμβάσεις άρχισε να υποχωρεί και αντίστοιχα να δίνεται μεγαλύτερη έμφαση στο ρόλο των συνεργασιών είτε με την τοπική αυτοδιοίκηση είτε με τον ιδιωτικό τομέα. Οι εξελίξεις αυτές είχαν φανερές συνέπειες στο χαρακτήρα των αναπλάσεων, ιδίως όπου ενεπλάκη επιχειρηματικό όφελος. Οι ιδιωτικές επενδύσεις μεγάλης κλίμακας συμβάλλουν στην εντατικοποίηση της οικιστικής παραγωγής και στη δημιουργία γαιοπροσόδου, ώστε τελικά η αστική γη μπορεί να θεωρηθεί ότι συμβάλλει στη διαμόρφωση οικονομικών συνθηκών (Γεωργουλής, 1995).

Η μείωση της σημασίας των οριζόντιων κεντρικών προδιαγραφών και η επίδραση των τοπικών συνθηκών ενθάρρυναν τις μορφολογικές αναζητήσεις. Οι τελευταίες απέκτησαν ιδιαίτερο βάρος στην περίπτωση ορισμένων αναπλάσεων μεγάλης κλίμακας στις οποίες η υπογράμμιση της ιδιαίτερης ταυτότητάς τους και η μορφολογική πρωτοτυπία τους ήταν παράγοντες της ίδιας της επιτυχίας τους (Relph, 1987).



Εικόνα 2: Η αναμόρφωση της βιομηχανικής πόλης του Μπιλμπάο με άξονα το Μουσείο Guggenheim του διάσημου αρχιτέκτονα F. Gehry.
(shorturl.at/nxD3)

Παραδείγματα αστικών αναπλάσεων που μεταμόρφωσαν την αισθητική, αλλά εμμέσως και την οικονομία της πόλης μπορούν να θεωρηθούν η συνοικία Marais στο Παρίσι, το Μπιλμπάο, το ιστορικό κέντρο της Μπολόνια, η διαχείριση του δημόσιου χώρου στη Βαρκελώνη, η ανανέωση σε μεταβιομηχανικές πόλεις όπως η

Γλασκώβη, το Ρόττερνταμ, η Φραγκφούρτη και το Αμβούργο (Μπιανκίνι&Πάττερσον, 1994).

Στις περιπτώσεις των μητροπολιτικών κέντρων η παρουσία διάσημων αρχιτεκτόνων συμβάλλει στη δημιουργία έργων πρωτοπόρου αρχιτεκτονικού σχεδιασμού με στόχο τη διεθνή προβολή και τα οικονομικά οφέλη από την απόκτηση κύρους σε ένα ελκυστικό αστικό περιβάλλον (Κατσάρα&Γοσποδίνη, 2009)

Σύμφωνα με τον Οικονόμου (2004) στη δεκαετία του '90 η πολεοδομική πολιτική μετασχηματίζεται με βάση νεότερες εξελίξεις. Οι αλλαγές στο θεωρητικό υπόβαθρο της πολεοδομίας εντοπίζονται κυρίως στα εξής:

- 1 Επανεκτίμηση του ρόλου των μητροπόλεων, αλλά και ιεραρχικά των μεσαίων και μικρότερων πόλεων που λειτουργούν συνολικά, ως δίκτυο χωροθέτησης οικονομικών δραστηριοτήτων αιχμής και ως προϋποθέσεων της διεθνούς ανταγωνιστικότητας, στο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης στην ανάπτυξη και την τεχνολογία(Οικονόμου, 2004).
- 2 Έμφαση στην αυξανόμενη σημασία του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα στο πεδίο της ιδιωτικής χρηματοδότησης πολεοδομικών αναπλάσεων(Γετίμης, 1999 ` Οικονόμου, 2004 ` Kyvelou, *etal.*, 2008 ` Kyvelou&Karaiskou, 2016).
- 3 Βαρύτητα στην περιβαλλοντική διάσταση των επεμβάσεων με στόχο να ικανοποιούνται οι προϋποθέσεις της αειφορίας(Camagni, 1997 ` Kyvelou, *etal.*, 2008).
- 4 Μεταβολή της τάσης επεκτατικής ανάπτυξης των πόλεων προς την επιλογή της επανάχρησης/ανάπλασης υφιστάμενων υποβαθμισμένων αστικών συνόλων και κτηριακών κελυφών (Αραβαντινός,).
- 5 Αύξηση των απαιτήσεων για δραστηριότητες αναψυχής και πολιτισμού, ως συνακόλουθο της αύξησης του ελεύθερου χρόνου, με συνέπεια την ανάγκη πρόβλεψης αντίστοιχων χρήσεων γης (Δέφνερ, 1999 ` Hall&Pfeiffer, 2000).
- 6 Ενδιαφέρον της πολεοδομίας για τα κοινωνικά προβλήματα όπως , η φτώχεια και ο κοινωνικός αποκλεισμός στις πόλεις που δημιουργούν μορφές χωρικών περιορισμών (Maloutas 2002).

- 7 Δημιουργία νέων αισθητικών προτύπων στο πλαίσιο του μεταμοντερνισμού, αλλά και γενικότερα, με έμφαση σε συμβολικά και σημειολογικά ζητήματα.

2.2 Περί «αστικής αναγέννησης»

Το νέο αυτό πλαίσιο αστικής πολιτικής αναφέρεται συχνά στη βιβλιογραφία ως «αστική αναγέννηση» και μπορεί να οριστεί ως είναι ένα σύνολο πολιτικών, εφαρμοσμένων με δημόσια ή ιδιωτική πρωτοβουλία, που στοχεύουν στο να ανακτήσει μια αστική περιοχή ποιότητα ζωής και να επαναφέρει τις επενδύσεις (Καυκαλάς, κ.ά., 2015).

Σύμφωνα με τον Roberts (2000), βασικές αρχές μιας ορθής εφαρμογής ενός προγράμματος αστικής αναγέννησης είναι: αναλυτική αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης, ολοκληρωμένος και ισορροπημένος σχεδιασμός με σαφή στοχοθεσία και σεβασμό προς την αειφορία, αξιοποίηση των φυσικών πόρων, των κελυφών και του ανθρώπινου δυναμικού, εξασφάλιση συναίνεσης.

Η αστική αναγέννηση περιλαμβάνει παρεμβάσεις που άπτονται πολλών διαφορετικών πεδίων (Colantonio&Dixon, 2011: οικονομία και επιχειρηματική ανάπτυξη, χρηματοδότηση, αστικός σχεδιασμός, περιβάλλον, κοινωνική διάσταση, απασχόληση, εκπαίδευση και κατάρτιση, πολιτιστική βιομηχανία, υγεία, στέγαση. Οι παρεμβάσεις στον υφιστάμενο αστικό χώρο, που εστιάζονται στο φυσικό σχεδιασμό, προφανώς δεν εξαντλούν το φάσμα των συνιστωσών της αστικής αναγέννησης, έχουν όμως κεντρικό ρόλο σε αυτή.

Υπό το πρίσμα του Ν. 2508/1997 υπάρχουν δύο μορφές αστικής αναγέννησης:

- 1 Διαμόρφωση σε ελεύθερο (κοινόχρηστο) χώρο.
- 2 Ανακατασκευή και βελτίωση περιοχών της πόλης με παρεμβάσεις τόσο σε δημόσιο όσο και σε ιδιωτικό δομημένο και αδόμητο χώρο.

Γενικότερες επιδιώξεις αστικής αναγέννησης	Δυνητικές επιπτώσεις των αναπλάσεων
Άρση περιορισμών και μειονεκτημάτων	▶ «Ανάκτηση» εγκαταλειμμένων ή υποβαθμισμένων περιοχών. ▶ Ακαμψίες του ιδιοκτησιακού καθεστώτος. ▶ Δυσκολίες εσωτερικής κυκλοφορίας/στάθμευσης ή υπερτοπικής πρόσβασης.
Πυροδότηση ευρύτερων αλλαγών	▶ Πιλοτική ή εμβληματική λειτουργία, που υπογραμμίζει την εφικτότητα της αλλαγής και προκαλεί αρκετά σημαντικής κλίμακας πρωτογενείς αλλαγές, ώστε να προσελκύσει δευτερογενώς νέες πρωτοβουλίες και επενδύσεις ("flagship projects"). ▶ Κινητοποίηση αλυσίδων επιπτώσεων, μέσω του πρώτου βήματος (πχ. η βελτίωση των φυσικών συνθηκών και της όψης των κτηρίων κινητοποιεί τους κατοίκους ή ιδιοκτήτες για να προχωρήσουν σε επόμενα βήματα
Αξιοποίηση ευκαιριών και δυνατοτήτων	▶ Αξιοποίηση της ποιότητας του υπάρχοντος κτηριακού αποθέματος και επανάχρηση (μετά από βελτίωση-εκσυγχρονισμό). ▶ Αξιοποίηση άλλων πολεοδομικών στοιχείων (π.χ. παραλία, αρχαιολογικοί χώρο κ.λπ.).
Αύξηση της προσφοράς (supply side)	▶ Φάσμα από την κατασκευή βασικής πολεοδομικής-περιβαλλοντικής-μεταφορικής υποδομής μέχρι τη δημιουργία κτηριακών υποδομών (πχ. μουσείων, συνεδριακών κέντρων κ.λπ.)
Προώθηση ολοκληρωμένης κοινωνικο-οικονομικής και φυσικής αναμόρφωσης ⁵	▶ Κυρίως, διοχέτευση δημόσιων πόρων για την ταυτόχρονη αντιμετώπιση χωρικά εντοπισμένων φυσικών, οικονομικών και κοινωνικών προβλημάτων (URBAN ή Strategic Development Sites ή Περιοχές Ολοκληρωμένων Παρεμβάσεων του ΚΠΣ).

Διάγραμμα 2: Επιπτώσεις των αναπλάσεων.
(Οικονόμου, 2014)

Γύρω από το πλαίσιο ενός σύγχρονου οράματος της διαδικασίας αστικής αναγέννησης, οι παράγοντες που εμπλέκονται στο σχεδιασμό, δημόσιοι, ιδιωτικοί, τοπική κοινωνία, κ.ά., επεκτείνονται ώστε να καλύπτουν όλες τις απαιτήσεις που συνδέονται με την αειφόρο ανάπτυξη του αστικού χώρου.

Προσέγγιση στην αναγέννηση	Έμφαση στα:	Πυλώνες της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης
Φυσική, βασισμένη στην ανάπτυξη ακινήτων	σχέδια με τριτογενείς δραστηριότητες ή δραστηριότητες μεικτών χρήσεων που αναμένεται να έχουν πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα στην τοπική οικονομία	Οικονομία (οικονομική αναζωογόνηση)
Επιχειρηματική	σημασία των «υπο-εξυπηρετούμενων αγορών», ιδιαίτερα στις εσωτερικές/ κεντρικές περιοχές ως επίκεντρα για την αναγέννηση μέσω των επιχειρηματικών επενδύσεων	Οικονομία (οικονομική αναζωογόνηση)
Προσανατολισμένη στη μορφή αστικής ανάπτυξης και στον αστικό σχεδιασμό	σημασία των σχέσεων ανάμεσα στη βιώσιμη ανάπτυξη και τη μορφή αστικής ανάπτυξης	Περιβάλλον (μορφή αστικής ανάπτυξης)
Προσανατολισμένη στους πολιτιστικούς κλάδους	σημασία της δημιουργικής και πολιτιστικής βιομηχανίας των μέσων ενημέρωσης ως οχήματα για την αναγέννηση	Οικονομία-περιβάλλον (οικονομική αναζωογόνηση-πολιτισμός)
Προσανατολισμένη στην υγεία και την ευεξία	ρόλο των καλοσχεδιασμένων χώρων στην υγιεινή και τη βιωσιμότητα της γειτονιάς	Περιβάλλον (ποιότητα ζωής και τοπικού περιβάλλοντος)
Βασισμένη στην κοινότητα και την κοινωνική οικονομία	συμμετοχή των τοπικών κοινοτήτων στη λήψη αποφάσεων και στην ανάπτυξη δικτύων κοινωνικού κεφαλαίου	Κοινωνία-θεσμοί (εμπλοκή τοπική κοινότητας)

Διάγραμμα 3: Συσχετισμοί αστικής αναγέννησης και βιώσιμης ανάπτυξης.
(Καυκαλάς, κ.ά., 2015)

Επομένως, συγκεντρωτικά κατά το σχεδιασμό είναι ουσιώδεις οι ακόλουθοι στόχοι:

- 1 Προστασία του περιβάλλοντος, με ορθολογική διαχείριση των φυσικών πόρων, μέτρα εξοικονόμησης ενέργειας και εφαρμογή αρχών βιοκλιματικού σχεδιασμού.
- 2 Βελτίωση της λειτουργικότητας του αστικού χώρου για την εξυπηρέτηση των σύγχρονων αναγκών των κατοίκων της πόλης.
- 3 Βελτίωση της αστικής κινητικότητας με την προώθηση ήπιων και φιλικών προς το περιβάλλον μορφών κινητικότητας, με ιδιαίτερη μέριμνα για τα άτομα με ειδικές ανάγκες.

- 4 Ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής και μείωση των κοινωνικών εντάσεων με την εξασφάλιση των απαραίτητων συνθηκών για την ανάπτυξη σχέσεων καλής γειτονίας και την επαφή των κατοίκων.
- 5 Δημιουργία συνθηκών για την αύξηση της επιχειρηματικότητας και την αποτροπή της εγκατάλειψης αστικών περιοχών από τους κατοίκους.
- 6 Βελτίωση της αισθητικής του αστικού χώρου, επιβολή και προώθηση της σύγχρονης αρχιτεκτονικής στο σχεδιασμό.
- 7 Βελτίωση των συνθηκών στέγασης και κάλυψη των στεγαστικών αναγκών των ευάλωτων πληθυσμιακών ομάδων.
- 8 Οικονομία της κατασκευής μέσω κατάλληλων επιλογών σχεδιασμού και υλικών.
- 9 Σεβασμός των συμμετοχικών διαδικασιών.
- 10 Ορθολογική διαχείριση του ελεύθερου δημόσιου χώρου, εξασφαλίζοντας συνεχή και επαρκή συντήρηση, καθαριότητα, ασφάλεια και έλεγχο μελλοντικών ιδιωτικών παρεμβάσεων.

2.2 Κλασικές θεωρίες αστικότητας: Μια γενική επισκόπηση

Η εσωτερική οργάνωση της πόλης διαμορφώνεται από τη χωρική κατανομή των ανθρώπων και των δραστηριοτήτων, χαρακτηριστικό που καθορίζει σε μεγάλο βαθμό τη φυσιογνωμία και την εξέλιξη μιας πόλης. Οι Burgess, Hoyt, Ullman&Harris ασχολήθηκαν με την αστική δομή και ανάπτυξη, αναπτύσσοντας τρία κλασικά υποδείγματα εσωτερικής οργάνωσης της πόλης τα έτη 1925, 1939 και 1945 αντίστοιχα (Shearmur&Charron 2004 · Hall 1997 · Harris&Lewis 1998 · Weber 2003 · Dear&Flusty, 1998). Θα περιγραφεί στη συνέχεια σε ένα γενικό πλαίσιο το περιεχόμενο κάθε προσέγγισης.

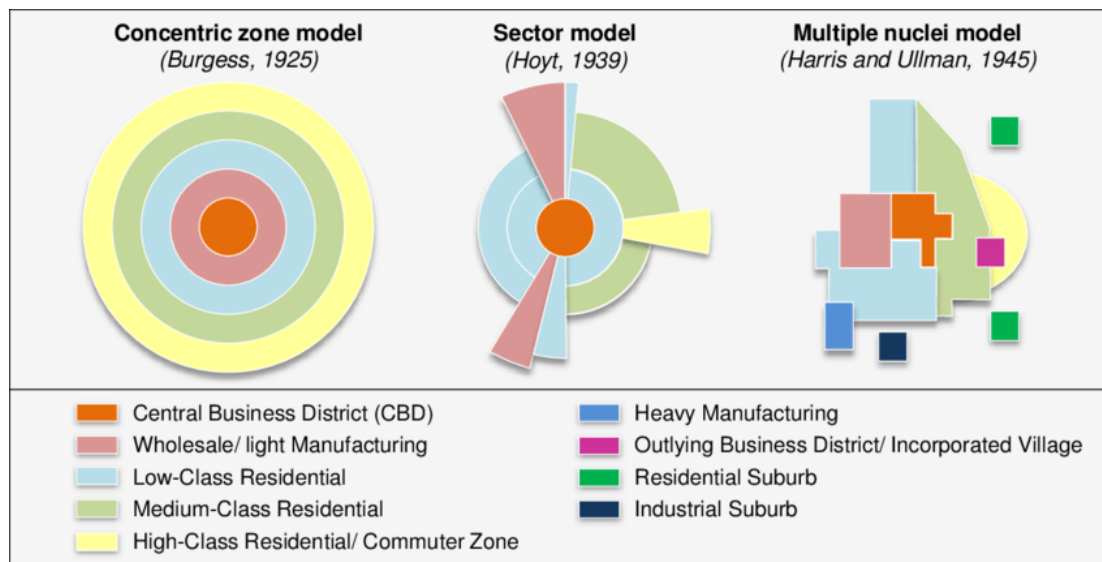
Ο Burgess, περιέγραψε το υπόδειγμα των «ομόκεντρων ζωνών», το οποίο αναφέρεται σε ένα σύστημα οργάνωσης της πόλης σε ομόκεντρους κύκλους, ο καθένας από τους οποίους περιλαμβάνει εξειδικευμένα χαρακτηριστικά. Το βασικό

στοιχείο του υποδείγματος αυτού, αφορά τη δυνατότητα επέκτασης της πόλης «προς τα έξω» με τη εισβολή της μιας ζώνης στην επόμενη. Οι ζώνες ουσιαστικά αναπαριστούν την επέκταση της πόλης και τη διαφοροποίηση των περιοχών, ενώ η ανάπτυξη της πόλης προς τα έξω και γύρω από το αρχικό κέντρο, έχει ως αποτέλεσμα τα παλιά κτίρια να βρίσκονται στο εσωτερικό της πόλης και τα νεότερα προς την άκρη της πόλης. Διαμορφώνεται έτσι, μια κοινωνικο-οικονομική ιεραρχία σύμφωνα με την οποία στα προάστια εγκαθίστανται οι κάτοικοι που ανήκουν στα ευπορότερα κοινωνικά στρώματα, ενώ το αντίθετο συμβαίνει στο εσωτερικό του αστικού πυρήνα.

Η βασική υπόθεση του υποδείγματος αυτού σχετίζεται με την ύπαρξη περιορισμένου και υψηλής αξίας χώρου στο κέντρο της πόλης, όπου συγκεντρώνονται οικονομικές δραστηριότητες εντασσόμενες κυρίως στον τομέα των υπηρεσιών. Οι δραστηριότητες αυτές επιδιώκουν την εγκατάσταση στις κεντρικές περιοχές της πόλης, γεγονός που συμβάλλει στην αύξηση της ζήτησης για αστικό χώρο και επακόλουθα της αξίας γης και κατοικιών. Στις υπόλοιπες περιοχές, περιμετρικά του κέντρου οι χρήσεις αλλάζουν, με κύριο χαρακτηριστικό την επικράτηση της κατοικίας.

Η εσωτερική μορφή της πόλης μπορεί όμως να οργανώνεται σύμφωνα με το «υπόδειγμα τομεακής οργάνωσης» του Hoyt που χρησιμοποίησε μεταβλητές, πχ. ενοίκιο, η αξία γης, κ.ά., που επηρεάζουν την επιλογή της θέσης για εγκατάσταση της κατοικίας. Μία επιπρόσθετη σημαντική μεταβλητή είναι οι κυκλοφοριακοί και συγκοινωνιακοί άξονες που οδηγούν στον αστικό πυρήνα της πόλης.

Βασικό χαρακτηριστικό της τομεακής οργάνωσης είναι η δυνατότητα επιλογής θέσης κατοικίας με την ανάλογη επιβάρυνση (υψηλή / χαμηλή) στα ενοίκια. Η περιοχή κατοικίας εξαρτάται άμεσα από την πρόσβαση στο κέντρο της πόλης, τα φυσικά χαρακτηριστικά που διαθέτει η εκάστοτε περιοχή και ύπαρξη ή μη της βιομηχανίας. Η βασική διαφορά με το προηγούμενο υπόδειγμα αποτελεί η βαρύτητα που αποδίδεται στην ευκολία και το κόστος μετακίνησης σε κάθε σημείο της πόλης, ενώ η βασική ομοιότητα των δύο υποδειγμάτων είναι η δυνατότητα επέκτασης της πόλης στον περιαστικό χώρο.



Διάγραμμα 4: Διαγραμματική απεικόνιση των 3 υποδειγμάτων αστικής οργάνωσης (https://www.researchgate.net/profile/Johannes_Schlesinger/publication/283648245/figure/download/fig7/AS:669542976090125@1536642893533/Classical-models-of-urban-morphology-based-on-Park-et-al-1925-Hoyt-1939-Harris-and.png)

Το τρίτο υπόδειγμα είναι το «υπόδειγμα των πολλαπλών πυρήνων» των Ullman&Harris, το οποίο αποτελεί συνδυασμό των δύο προαναφερθέντων υποδειγμάτων και βασίζεται στην έννοια της πολυκεντρικότητας και υποστηρίζει την ύπαρξη πολλών κέντρων, πρόσφατων ή μη, η δημιουργία των οποίων είναι αποτέλεσμα τεσσάρων παραγόντων.

Ο πρώτος παράγοντας αφορά τις περιοχές στις οποίες αναπτύσσονται οι εξειδικευμένες υπηρεσίες και εξυπηρετήσεις και ο δεύτερος τις περιμετρικές περιοχές, όπου αναπτύσσονται οι έμμεσα συνδεδεμένες υπηρεσίες. Η χωροθέτηση των εξειδικευμένων και έμμεσων υπηρεσιών στις περιοχές περιμετρικά του κέντρου, είναι οικονομικά προσφορότερη, διότι εκεί αναπτύσσονται οικονομίες κλίμακας. Ο τρίτος παράγοντας αφορά τον αποκλεισμό μιας χρήσης από την άλλη, όπως π.χ. η ύπαρξη βιομηχανίας σε μια περιοχή αποτελεί αποτρεπτικό παράγοντα για εγκατάσταση κατοικίας. Τέλος, ο τέταρτος παράγοντας αφορά την αδυναμία κάποιων δραστηριοτήτων να εγκατασταθούν σε όλες τις περιοχές λόγω υψηλής αξίας της γης, πχ. η απαίτηση μιας βιομηχανίας για χρήση μεγάλης και φθηνής έκτασης την αποτρέπει να εγκατασταθεί σε περιοχές κατοικίας, αφού σε αυτές οι τιμές για απόκτηση γης είναι υψηλές.

Ως προς την τυπολογική διάκριση των πόλεων, δηλαδή τη μορφή που λαμβάνουν σε κάτοψη, υπάρχουν πολλές δυνατές περιπτώσεις, καθορισμένες κυρίως από το περίγραμμα, τη δυναμική ανάπτυξη ή τη χωροθέτηση των λειτουργιών (Στεφάνου & Στεφάνου, 1999), όπως πόλεις με κεντρικό πυρήνα, πόλεις με περισσότερους πυρήνες, πόλεις με γραμμικό κέντρο, πόλεις με πλεγματικό ιστό, περιτειχισμένες πόλεις.

2.3 Αειφόρος αστική διαχείριση

Η έννοια της αειφορίας αναπτύχθηκε τις τελευταίες δεκαετίες υπό την αυξανόμενη πίεση λόγω των περιβαλλοντικών προβλημάτων που δημιουργήσε η ανεξέλεγκτη ανάπτυξη της βιομηχανίας και της δόμησης, που είχαν ως μονομερή στόχο την επίτευξη μιας ισχυρής οικονομίας ανεπτυγμένων κρατών. Το πρόβλημα έχει διατυπωθεί αρκετά χρόνια πριν και έγκειται στην αδυναμία ή άρνηση της ελεύθερης οικονομίας να αναλάβει το κόστος που είχε η ανάπτυξή της για το περιβάλλον (ΕΕ, 1990).

Οι παράλογες και διαρκείς επεκτάσεις των πόλεων, τόσο ως φιλοσοφία όσο και ως μοντέλο οικιστικής ανάπτυξης, έχουν καταστεί απαγορευτικές επειδή εξαντλούν τη βιο-οικονομία, ενώ ταυτόχρονα τα παλαιότερα, συχνά ιστορικά, τμήματα των κέντρων εγκαταλείπονται.

Στην Ευρώπη έχει αναγνωριστεί ότι η προσέλκυση των επενδύσεων κομβικό ρόλο έχει η ποιότητα ζωής, η δημιουργία και η διαχείριση ελκυστικού και περιβαλλοντικά βιώσιμου αστικού χώρου, η χρήση της τεχνολογίας με τρόπο που δεν υποβαθμίζεται το ιστορικό περιβάλλον των πόλεων (Στεφάνου, κ.ά., 2000).

Για το λόγο αυτό ήδη από τη δεκαετία του '90 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατέληξε σε «Πλαίσιο Δράσης για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη» με άξονες την ενδυνάμωση της οικονομίας, την ισότητα, την κοινωνική συνοχή και ένταξη, την αναζωογόνηση του υποβαθμισμένου αστικού ιστού, την τοπική και παγκόσμια περιβαλλοντική

αιεφορία, τη βελτίωση της αστικής διακυβέρνησης μέσα και από τη συμμετοχική δράση του πολίτη (Αγγελίδης, 2000).

Η έννοια της αιεφορίας συνίσταται στην υποχρέωση της εκάστοτε γενιάς να κληροδοτήσει σε παγκόσμιο επίπεδο στην επόμενη, τουλάχιστον το ίδιο μέρος φυσικών πόρων που εκείνη κληρονόμησε. Είναι ο τρόπος ανάπτυξης που καλύπτει τις ανάγκες του παρόντος, χωρίς να διακυβεύεται η δυνατότητα να καλυφθούν αντίστοιχες ανάγκες μελλοντικά (<https://www.gdrc.org/sustdev/definitions.html>).

Οι βασικοί πυλώνες της αιεφορίας, η οικονομία, η κοινωνία και το περιβάλλον, είναι συνδεδεμένοι μεταξύ τους, με τρόπο ώστε εάν έστω και ένας δεν ικανοποιείται τότε μεσο-μακροπρόθεσμα αναμένονται προβλήματα για τους άλλους δύο.



Διάγραμμα 5: Στόχοι της Βιώσιμης Ανάπτυξης σύμφωνα με τον ΟΗΕ.

(<https://global.unitednations.entermediadb.net/assets/mediadb/services/module/asset/downloads/preset/assets/2015/09/22525/image1170x530cropped.jpg>)

Οι αστικές περιοχές προσφέρουν πολλές δυνατότητες στους κατοίκους, τους επαγγελματίες και τους επισκέπτες / τουρίστες, ενδεικτικά κατοικία, απασχόληση, η πρόσβαση σε αγαθά και υπηρεσίες, πολιτιστικές δραστηριότητες, κοινωνική συναναστροφή, κ.ά. Για την παροχή και την υποστήριξη αυτών των λειτουργιών οι

αστικές περιοχές διαθέτουν στοιχεία του δομημένου και φυσικού περιβάλλοντος, όπως κτίρια, υποδομές και χώρους πρασίνου, καθώς και δυναμικά στοιχεία όπως μεταφορές ή ενέργεια.

Κάθε λειτουργία και στοιχείο έχει έναν περιβαλλοντικό αντίκτυπο, πχ. απόβλητα, ο οποίος συντελεί στο συνολικό περιβαλλοντικό αντίκτυπο της πόλης. Οι διάφορες πολιτικές, εθνικές ή τοπικές, που έχουν ως αντικείμενο τα στοιχεία αυτά, συχνά ασκούνται μεμονωμένα, λόγω δυσχερειών που άπτονται μιας προβληματικής διοικητικής διάρθρωσης. Συχνά, δεν λαμβάνονται αρκετά υπόψη οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις των πολιτικών αποφάσεων, εφόσον οι πολιτικές αποφάσεις στοχεύουν στην οικονομία αγνοώντας τις αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Η μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και παράλληλα η εξασφάλιση σταθερής οικονομίας και δίκαιης κοινωνίας είναι ένας από τους στόχους της αειφόρου ανάπτυξης. Στόχος της αειφόρου ανάπτυξης είναι η οικονομική ανάπτυξη ταυτόχρονα με την προστασία του περιβάλλοντος. Είναι μάλλον απίθανο να προκύψει αυθόρμητα ένα υψηλής ποιότητας και υγιές αστικό περιβάλλον με την πληθώρα αποφάσεων που λαμβάνονται ανεξάρτητα ή μια από την άλλη από τις διάφορες αρχές, τον επιχειρηματικό κόσμο και τα πρόσωπα που δρουν σε διαφορετικούς τομείς μιας αστικής περιοχής.

Χρειάζεται σαφής θεώρηση και εθνική στρατηγική έτσι ώστε να υπάρξει ένα πλαίσιο κατεύθυνσης και καθοδήγησης των αποφάσεων διαχείρισης που λαμβάνονται καθημερινά. Αυτό σημαίνει ότι οι αποφάσεις πρέπει να λαμβάνονται με διαφορετικό τρόπο έτσι ώστε να υπερνικηθεί η σύγκρουση αρμοδιοτήτων που πηγάζει από την ξεπερασμένη γραφειοκρατία. Κύρια στοιχεία της αειφόρου αστικής διαχείρισης είναι η ενεργός συμμετοχή του κοινού, η διαφάνεια στη λήψη αποφάσεων και στον έλεγχο της εφαρμογής τους, όπως και η απόδοση ευθυνών.

Κεφάλαιο 3: Θεσμικό πλαίσιο αναπλάσεων στην Ελλάδα

3.1 Γενικά για το ισχύον θεσμικό πλαίσιο

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχει η παρουσίαση των πρόσφατων νόμων, οι οποίοι ψηφίστηκαν την περίοδο της οικονομικής κρίσης και συνδέονται με μνημονιακές δεσμεύσεις. Την περίοδο αυτή θεσπίστηκε ο Ν. 4269 / 2014 που καταργήθηκε με το Ν. 4447/2016. Ειδικά νομοθετήματα θεσπίστηκαν για την αξιοποίηση του χώρου του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού και της παράκτιας Ολυμπιακής ζώνης. Επίσης θεσπίστηκαν δύο νέα εργαλεία πολεοδομικού σχεδιασμού, τα Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Δημοσίων Ακινήτων (ΕΣΧΑΔΑ) και τα Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Στρατηγικών Επενδύσεων (ΕΣΧΑΣΕ).

3.2 Χωροταξικός σχεδιασμός και ο Ν. 4447/2016:

Η έννοια του χωροταξικού σχεδιασμού είναι η ρύθμιση και οργάνωση των ανθρώπινων δραστηριοτήτων και λειτουργιών σε σχέση με τη δομή και την ανάπτυξη των φυσικών πόρων και τα οικονομικά, κοινωνικά, πολιτιστικά και δημογραφικά δεδομένα.

Βασικός σκοπός του χωροταξικού σχεδιασμού είναι η ίση προσβασιμότητα όλων των πολιτών σε βασικές υπηρεσίες, εγκαταστάσεις και υποδομές. Ενθαρρύνει τον συντονισμό μεταξύ τομέων πολιτικής, τηρώντας τους κανόνες της αειφόρου ανάπτυξης, δηλαδή την ισορροπία μεταξύ ανταγωνιστικότητας, κοινωνικής συνοχής και ποιότητας ζωής και περιβάλλοντος. Οι κύριες επιδιώξεις του χωροταξικού σχεδιασμού καθορίζονται με βάση την εκτίμηση των αναγκών της χώρας και των επιμέρους περιοχών της, σύμφωνα και με το ευρωπαϊκό πλαίσιο κανόνων και κατευθυντήριων γραμμών.

Ο Ν. 4447/2016: «Χωρικός σχεδιασμός - Βιώσιμη ανάπτυξη και άλλες διατάξεις», που αντικαθιστά το Ν. 4269/2014, στο Άρθρο 1 αναδιατυπώνει την έννοια του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού: Στρατηγικός χωρικός σχεδιασμός (χωροταξικός) νοείται «ο σχεδιασμός, που εκπονείται σε εθνική ή περιφερειακή κλίμακα, με τον οποίο τίθενται οι μεσοπρόθεσμοι ή και μακροπρόθεσμοι στόχοι της ανάπτυξης και οργάνωσης του χώρου, καθώς και οι γενικές κατευθύνσεις και οι αναγκαίες, όπου απαιτείται, ρυθμίσεις, για τη διαμόρφωση των οικιστικών περιοχών, των περιοχών ασκήσεως παραγωγικών και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και των περιοχών προστασίας». Ρυθμιστικός χωρικός σχεδιασμός (πολεοδομικός) νοείται «ο σχεδιασμός με τον οποίο καθορίζονται οι κανόνες για τη χρήση, τη δόμηση και την εν γένει εκμετάλλευση του εδάφους στον αστικό χώρο και την ύπαιθρο».

Το σύστημα χωρικού σχεδιασμού που καθιερώνεται από τον Ν 4447/2016, απαρτίζεται από τρία γεωγραφικά επίπεδα (εθνικό, περιφερειακό και τοπικό) και πέντε κατηγορίες σχεδίων. Τα τελευταία διακρίνονται, ανάλογα με την κλίμακα και το περιεχόμενό τους, σε στρατηγικά ή ρυθμιστικά. Στην κατηγορία του στρατηγικού χωρικού σχεδιασμού υπάγονται τα Ειδικά Χωροταξικά Πλαίσια και τα Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια, με τα οποία τίθενται στόχοι και κατευθύνσεις για την ανάπτυξη και οργάνωση του χώρου σε υπερτοπικό επίπεδο.

Στην κατηγορία του ρυθμιστικού χωρικού σχεδιασμού, υπάγονται τα πολεοδομικά σχέδια που εκπονούνται σε τοπική κλίμακα και περιλαμβάνουν δύο βαθμίδες σχεδιασμού: η πρώτη βαθμίδα περιλαμβάνει τα Τοπικά Χωρικά Σχέδια (ΤΧΣ), τα οποία ρυθμίζουν τη χωρική ανάπτυξη και οργάνωση της εδαφικής περιφέρειας των πρωτοβαθμίων ΟΤΑ, και τα Ειδικά Χωρικά Σχέδια (ΕΧΣ) τα οποία ρυθμίζουν τη χωρική ανάπτυξη και οργάνωση σε περιοχές, ανεξαρτήτως διοικητικών ορίων, οι οποίες μπορεί να λειτουργήσουν ως υποδοχείς σχεδίων, έργων ή προγραμμάτων υπερτοπικής κλίμακας ή στρατηγικής σημασίας ή για τις οποίες απαιτείται ειδική ρύθμιση των χρήσεων γης και των λοιπών όρων ανάπτυξής τους.

Η δεύτερη βαθμίδα πολεοδομικού σχεδιασμού περιλαμβάνει τα Πολεοδομικά Σχέδια Εφαρμογής, με τα οποία γίνεται ο λεπτομερής σχεδιασμός των περιοχών

που προτείνονται προς πολεοδόμηση από τα ΤΧΣ ή τα ΕΧΣ. Συγκεκριμένα, με τα Πολεοδομικά Σχέδια Εφαρμογής εξειδικεύονται σε κλίμακα πόλης ή οικισμού ή τμημάτων αυτών οι ρυθμίσεις των ΤΧΣ ή ΕΧΣ περί χρήσεων γης και όρων δόμησης και καθορίζονται οι κοινόχρηστοι, κοινωφελείς και οικοδομήσιμοι χώροι των προς πολεοδόμηση περιοχών, καθώς και διαγράμματα των δικτύων αστικών υποδομών.

3.3 Βασικές καινοτομίες του νέου συστήματος χωρικού σχεδιασμού

Στόχος του σχεδίου είναι η βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών μέσω της προώθησης της βιώσιμης και ισορροπημένης ανάπτυξης, η διασφάλιση της παραγωγικής και κοινωνικής συνοχής και της προστασίας του περιβάλλοντος σε εθνικό επίπεδο και επιμέρους επίπεδο, η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος σε σχέση με τις ανάγκες και τα δικαιώματα των πολιτών.

Βασική αλλαγή που επέρχεται στο σύστημα χωρικού σχεδιασμού με βάση τον Ν. 4447/2016 είναι η ενιαία αντιμετώπιση του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού υπό το κοινό, εννοιολογικά, πρίσμα του σχεδιασμού και η προσπάθεια συστηματικής κατάταξης και ιεράρχησης των επιμέρους χωροταξικών και πολεοδομικών σχεδίων σε διακριτά επίπεδα, με βάση τη γεωγραφική κλίμακα στην οποία αναφέρονται και το περιεχόμενό τους.

Η Εθνική Χωρική Στρατηγική αποτελεί κείμενο αρχών και περιλαμβάνει τους βασικούς άξονες και τους μεσο-μακροπρόθεσμους στόχους χωρικής ανάπτυξης σε κυβερνητικό επίπεδο αλλά και σε επίπεδο επιμέρους φορέων, καθώς και τα προτεινόμενα μέτρα και δράσεις για την υλοποίηση της επιδιωκόμενης ανάπτυξης. Η κυβερνητική πολιτική επιδιώκει με τον τρόπο αυτό το συντονισμό των σχεδίων και προγραμμάτων του Κράτους, των ΟΤΑ και των δημόσιων νομικών προσώπων που εμπλέκονται στην ανάπτυξη και συνοχή του εθνικού χώρου.

Η διατήρηση των Ειδικών και Περιφερειακών Χωροταξικών Πλαισίων ως βασικών εργαλείων άσκησης χωροταξικού σχεδιασμού εθνικής και περιφερειακής κλίμακας,

συνοδεύεται από σαφή ενίσχυση του ρόλου των δεύτερων έναντι των πρώτων, όπως ενδεικτικά προκύπτει από υποχρέωση τα Ειδικά Χωροταξικά Πλαίσια να ενσωματώνουν προτάσεις και κατευθύνσεις των Περιφερειακών.

Άλλη σημαντική καινοτομία είναι η κατάργηση των Ρυθμιστικών Σχεδίων (ΡΣ) των μεγάλων αστικών συγκροτημάτων, που προέβλεπε ο Ν. 2508/1997) ως αυτοτελή κατηγορία σχεδίων και η «απορρόφησή» τους κατά το στρατηγικό σκέλος τους από τα Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια και κατά το ρυθμιστικό σκέλος από τα Τοπικά Χωρικά Σχέδια, χωρίς ωστόσο η κατάργηση αυτή να θίγει τα Ρυθμιστικά Σχέδια Αθήνας και Θεσσαλονίκης, τα οποία είχαν εγκριθεί με νόμο. Ειδικά για το ΡΣ της Αθηνών (Ν. 4277/2014) ο Ν. 4447/2016 προβλέπει ότι επέχει θέση Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου για την Περιφέρεια Αττικής.

Η δημιουργία δύο ιεραρχικά ισόβαθμων εργαλείων πολεοδομικού σχεδιασμού σε τοπικό επίπεδο (ΤΧΣ & ΕΧΣ) με διαφορετικά πεδία εφαρμογής έχουν ως σκοπό την ολοκληρωμένη χωρική ανάπτυξη και οργάνωση της εδαφικής περιφέρειας ενός ή περισσότερων, από κοινού, πρωτοβαθμίων ΟΤΑ, ως προς τις χρήσεις γης και τους όρους δόμησης.

Τα ΤΧΣ διαδέχονται τα ΓΠΣ και ΣΧΟΟΑΠ του Ν. 2508/1997 και καθορίζουν, ανά δήμο, τις περιοχές που κρίνονται κατάλληλες για οικιστική ανάπτυξη ή για την άσκηση παραγωγικών και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, καθώς και τις περιοχές προστασίας και ελέγχου των χρήσεων γης. Τα ΕΧΣ, αντίστοιχα, αφορούν περιοχές που επιλέγονται με λειτουργικά κριτήρια, ανεξαρτήτως διοικητικών ορίων, προκειμένου να αποτελέσουν υποδοχείς σχεδίων, έργων ή προγραμμάτων υπερτοπικής κλίμακας ή στρατηγικής σημασίας για τις οποίες απαιτείται ειδική ρύθμιση των χρήσεων γης και των λοιπών όρων ανάπτυξής τους.

Με τις ρυθμίσεις αυτές επιχειρείται για πρώτη φορά η ένταξη και συστηματική κατάταξη των ειδικών εργαλείων χωρικού σχεδιασμού στο συνολικό σύστημα χωρικού σχεδιασμού καλύπτοντας σημαντικό κενό της προϊσχύουσας νομοθεσίας.

Ακόμη ενοποιείται η διαδικασία εκπόνησης της Πολεοδομικής Μελέτης και της Πράξεως Εφαρμογής της και η έγκρισή τους με το Πολεοδομικό Σχέδιο

Εφαρμογής(Άρθρο 10), δηλαδή με την απόφαση έγκριση του Πολεοδομικού Σχεδίου κυρώνεται και αυτόματα και η οικεία πράξη εφαρμογής, όπου απαιτείται, η οποία συντάσσεται ταυτόχρονα και σε άμεση συσχέτιση με το πολεοδομικό σχέδιο.

3.4 Ρυθμιστικό περιεχόμενο και όργανα έγκρισης των σχεδίων

Με τον Ν 4447/2016 τα Ειδικά και τα Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια εντάσσονται στο στρατηγικό χωρικό σχεδιασμό ο οποίος έχει προγραμματικό και κατευθυντήριο, κατά κανόνα, χαρακτήρα. Ο τρόπος, όμως με τον οποίο ο νομοθέτης έχει προδιαγράψει το περιεχόμενο των σχεδίων φαίνεται να προσδίδει σε αυτά μια ιδιότυπη νομική δεσμευτικότητα που τα διαφοροποιεί από τις πράξεις αμιγώς κατευθυντηρίου χαρακτήρα που στερούνται εκτελεστότητας.

Διαφορετική είναι η νομική μεταχείριση για τα Πολεοδομικά Σχέδια που εντάσσονται στο πεδίο του ρυθμιστικού σχεδιασμού. Η έγκρισή τους γίνεται με προεδρικά διατάγματα και όχι με αποφάσεις του Υπουργού Περιβάλλοντος ή των Αποκεντρωμένων Διοικήσεων, όπως προβλεπόταν για το αντίστοιχο στάδιο πολεοδομικού σχεδιασμού (ΓΠΣ & ΣΧΟΟΑΠ) από τις προγενέστερες ρυθμίσεις. Πρόκειται, δηλαδή για αντιστροφή των διατάξεων των Ν. 1337/1983 και Ν. 2508/1997, όπου η πρώτη βαθμίδα των πολεοδομικών σχεδίων ενεκρίνετο με αποφάσεις των οργάνων της κεντρικής ή αποκεντρωμένης κρατικής διοίκησης και η δεύτερη βαθμίδα, δηλαδή οι Πολεοδομικές Μελέτες, με προεδρικά διατάγματα.

Πράγματι, κατ' αντιδιαστολή προς τα ΓΠΣ και ΣΧΟΟΑΠ, τα οποία περιείχαν κυρίως γενικές κατευθύνσεις και ρυθμίσεις μη δεκτικές άμεσης εφαρμογής και, κατ' εξαίρεση, εξειδικευμένες πολεοδομικές ρυθμίσεις άμεσα εφαρμοστέες και δεσμευτικές, τα ΤΧΣ περιλαμβάνουν, κατά κανόνα ρυθμίσεις άμεσα εφαρμοστέες και δεσμευτικές, τόσο με τη μορφή οριοθέτησης ζωνών ανάπτυξης οικιστικών, παραγωγικών ή άλλων δραστηριοτήτων καθώς και ζωνών προστασίας ή ελέγχου των χρήσεων γης (zoning), όσο και με τη μορφή καθορισμού χρήσεων γης, όρων και

περιορισμών δόμησης ή και σχετικών απαγορεύσεων εντός των ειδικότερων ζωνών του σχεδίου. Ομοίως, χρήσεις γης και γενικούς όρους και περιορισμούς δόμησης καθορίζουν και τα ΕΧΣ στις περιοχές που εντάσσονται στα όριά τους.

Οι ρυθμίσεις των ΤΧΣ και ΕΧΣ δεν ανατρέπονται στο επόμενο στάδιο πολεοδομικού σχεδιασμού, δηλαδή κατά τη διαδικασία εγκρίσεως των Πολεοδομικών Σχεδίων Εφαρμογής, όπως μπορούσε αντίθετα να συμβεί με ορισμένες από τις ρυθμίσεις των ΓΠΣ και ΣΧΟΟΑΠ κατά το στάδιο εγκρίσεως της Πολεοδομικής Μελέτης, λόγω άσκησης ενστάσεων.

Κι' αυτό διότι τα θέματα που αποτελούν αντικείμενο των Πολεοδομικών Σχεδίων Εφαρμογής αποτελούν κατά το περιεχόμενό τους εφαρμογή και εξειδίκευση σε τοπικό επίπεδο των βασικών ρυθμίσεων που περιέχονται στα ΤΧΣ και ΕΧΣ ή έχουν τεχνικό κατά κύριο λόγο χαρακτήρα, καθώς προϋποθέτουν για τη ρύθμισή τους ευρεία χρήση επιστημονικής και εν γένει τεχνικής φύσεως κριτηρίων και μεθόδων αλλά και σύμπραξη εξειδικευμένων μελετητών και ειδικών τεχνικών οργάνων. Υπό αυτή την κατεύθυνση κινήθηκε και ο Ν. 4447/2016 ανέθεσε την αρμοδιότητα έγκρισης των Πολεοδομικών Σχεδίων Εφαρμογής στους Γενικούς Γραμματείς Περιφερειών.

3.5 Δεσμευτικότητα χωροταξικών και πολεοδομικών σχεδίων

Το ζήτημα της νομικής φύσης και δεσμευτικότητας των χωροταξικών και πολεοδομικών σχεδίων αναδεικνύει τις διοικητικές ιδιαιτερότητες στο πεδίο του χωροταξικού και πολεοδομικού δικαίου. Η διαδικασία μέχρι την εφαρμογή του σχεδιασμού έχει άμεση σχέση με τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα που απορρέουν, ανά κατηγορία σχεδίου, για τους εμπλεκόμενους (ιδιοκτήτες, κατοίκους, επιχειρήσεις, κ.ά.) καθώς και με τον τρόπο δικαστικής προστασίας τους κατά των ρυθμίσεων των σχεδίων, υπό την προϋπόθεση ότι θίγονται δικαιώματα και έννομα συμφέροντά τους.

Η ιδιομορφία αυτή εκδηλώνεται, ιδίως, κατά τον χωροταξικό σχεδιασμό, όπου τα οικεία σχέδια κατευθύνουν ή συντονίζουν τη δράση της διοίκησης και δεν θίγουν άμεσα ιδιοκτησιακά ή άλλα δικαιώματα των ιδιωτών. Στον πολεοδομικό σχεδιασμό, αντίθετα, απαντώνται οι διοικητικές ρυθμίσεις επιτακτικού χαρακτήρα, π.χ. χρήσεις γης, όροι και περιορισμοί δόμησης, η τήρηση των οποίων ελέγχεται μέσω της έκδοσης ατομικών διοικητικών πράξεων (οικοδομικές άδειες και συναφείς εγκρίσεις) και της επιβολής κυρώσεων σε περίπτωση μη-συμμόρφωσης προς τους κανονισμούς δόμησης, π.χ. πρόστιμα επί αυθαίρετων κατασκευών.

Οι ιδιοτυπίες του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού ως μεθόδου διοικητικής δράσης αποτυπώθηκαν και στη νομολογία που παρήχθη μετά το 1990, αρχικώς με αφορμή την ερμηνεία των διατάξεων των Ν. 1337/1983 και 2508/1997 περί Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων και, στη συνέχεια, των διατάξεων του Ν. 2742/1999 περί Ειδικών και Περιφερειακών Χωροταξικών Πλαισίων.

Αν και ορισμένες πολλές από τις λύσεις που δόθηκαν από τη νομολογία κατά την ερμηνεία των διατάξεων των Ν. 1337/1983, 2508/1997 και 2792/1999, ιδίως για τα ΓΠΣ, δεν βρίσκουν πλέον έδαφος εφαρμογής στο νέο σύστημα χωρικού σχεδιασμού που θεσπίστηκε με τον Ν. 4447/2016, δεν παύουν μεθοδολογικά αντικείμενα.

3.6 Ο όρος «ανάπλαση» στη ελληνική νομοθεσία

Στο σημείο αυτό θα επιχειρήσουμε μία συνοπτική παρουσίαση της εξέλιξης του όρου «ανάπλαση» στη μεταπολεμική ελληνική πολεοδομική νομοθεσία (Στεφάνου, κ.ά., 1995 · Αγγελίδης, 2006).

Η ανάπλαση ως έννοια εμφανίζεται στο Ν. 1003/1971 «Περί ενεργού πολεοδομίας» και ακολούθως στο μεταπολεμικό Ν. 947/1979 «Περί οικιστικών περιοχών», όπου ταυτίζεται εν πολλοίς με τον όρο «αναμόρφωση». Στο Ν. 1337/1983 με θέμα «Επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις» προβλέπονταν εντάξεις και επεκτάσεις των πολεοδομικών σχεδίων, όπως και

σημαντικές παρεμβάσεις στην περίπτωση των προβληματικών περιοχών. Τα νομοθετήματα αυτά αποσκοπούν στη δημιουργία ενός συνολικού συστήματος χωρικού σχεδιασμού, με σημείο αναφοράς την τότε διεθνή εμπειρία (Σερράος,2016).Στην πράξη αποδείχθηκε ότι η Πολιτεία δεν είχε τη βούληση να εφαρμόσει ριζικού τύπου παρεμβάσεις, με αποτέλεσμα η έννοια της ανάπλασης να μετατραπεί σε πράξεις πολεοδομικής τακτοποίησης μικρής κλίμακας(Αγγελίδης, 2006).

Ο νέος Οικιστικός Νόμος 2508/1997 με τίτλο: «Βιώσιμη Οικιστική Ανάπτυξη των Πόλεων και Οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις» είχε την πρόθεση να παράσχει τα εργαλεία για τη βιώσιμη αναβάθμιση του οικιστικού περιβάλλοντος, μετατοπίζοντας για πρώτη φορά το πεδίο από τις επεκτάσεις των σχεδίων στη διαχείριση των προβληματικών, αλλά εντός σχεδίου, αστικών περιοχών με τα κτήρια και τους κοινόχρηστους χώρους τους.

Συγκεκριμένα, βάσει του Ν. 2508/1997 οι αναπλάσεις δύναται να έχουν το ακόλουθο περιεχόμενο:

- 1 Ανασυγκρότηση δομημένου αστικού ιστού με αναδόμηση στο μεγαλύτερο τμήμα του.
- 2 Βελτίωση κτηρίων και κοινόχρηστων χώρων με παρεμβάσεις στην εσωτερική διαρρύθμιση, στις όψεις, στον αστικό εξοπλισμό ή ενοποίηση και αισθητική αναμόρφωση των κοινόχρηστων χώρων με προσθήκη υποδομών και λειτουργικού εξοπλισμού.
- 3 Συνδυαστική ανάπλαση κοινόχρηστων χώρων με στεγαστικά προγράμματα, εφόσον είναι αναγκαία για τους κατοίκους.

Η έρευνα επί των υλοποιημένων μελετών ανάπλασης κύρια στην περιοχή της Αθήνας, με ενδεικτικό παράδειγμα την Πλάκα που υλοποιήθηκε στις αρχές του '80, όταν ακόμη η έννοια της ανάπλασης δεν είχε ωριμάσει θεσμικά, αποδεικνύουν ότι το κύριο πρόβλημα δεν ήταν το ελλιπές νομοθετικό πλαίσιο, αλλά η αδυναμία ένταξης των μελετών στο ευρύτερο περιβάλλον της Αθήνας. Εφαρμόστηκαν με

τρόπο αποσπασματικό και ασύνδετο μεταξύ τους, συχνά μεταθέτοντας προβλήματα σε όμορους χώρους (Αγγελίδης, 2006).

Ο Κ. Σερράος (2016) τονίζει ότι το πρόβλημα δεν είναι η έλλειψη των πολεοδομικών εργαλείων, αλλά οι εγγενείς αδυναμίες στην οργάνωση της παραγωγής των σχεδίων που εμποδίζεται από την ολοκλήρωση σχετικών διαδικασιών, πχ. Κτηματολόγιο, δασικοί χάρτες, χρήσεις γης, κ.ά., ώστε τελικά αυτό που απαιτείται είναι το ίδιο το σύστημα σχεδιασμού να γίνει πιο ευέλικτο ως προς τη διαχείριση του χώρου και του χρόνου.

Κεφάλαιο 4: Το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών 2021

4.1 Αναδρομή

Δεν θα αναλύσουμε στην παρούσα τα χωροταξικά, πολεοδομικά και ρυθμιστικά σχέδια Αθηνών που εκπονήθηκαν πριν τη μεταπολίτευση. Είναι γεγονός ότι για ζητήματα εσωτερικών ή εξωτερικών συμφερόντων, αξιόλογες προτάσεις μελετητών, πχ. Μπίρης, 1945, Δοξιάδης, 1960, κ.ά., αποδείχθηκαν «ασκήσεις επί χάρτου», ενώ στην ουσία οι μεγάλες αλλαγές στο χώρο της πρωτεύουσας πραγματοποιήθηκαν με απουσία νόμων και σχεδιασμού (Σαρηγιάννης, 2010).

Στη νεότερη περίοδο, το πρώτο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας θεσμοθετείται με τον επί υπουργίας Α. Τρίτση Ν. 1515/1985. Κύριος στόχος του ήταν να σταθεροποιήσει τη συγκέντρωση του πληθυσμού στην Αττική. Από τα μέσα της δεκαετίας του '90 και υπό το πρίσμα των αναγκών των Ολυμπιακών Αγώνων, το ΡΣ των Αθηνών τροποποιήθηκε το 2002 με στόχο τον εκσυγχρονισμό της υποδομής στο μοντέλο των σύγχρονων μητροπολιτικών κέντρων. Αποτέλεσμα ήταν η ανασυγκρότηση του δικτύου των ΜΜΜ, με έργα όπως το Διεθνές Αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος, η Αττική Οδός και τα μέσα σταθερής τροχιάς, το Μετρό και το Τραμ.

4.2 Η αναγκαιότητα νέου ΡΣ

Μετά το 2004, υπήρξε μια τραγική έλλειψη οράματος για την ανάπτυξη της πρωτεύουσας αλλά και της Περιφέρειας Αττικής. Η Αθήνα όχι μόνο χάνει τον διεθνή ρυθμό αλλά αντιμετωπίζει μια άνευ προηγουμένου κρίση σε όλα τα επίπεδα: οικονομική ύφεση, μετάθεση της χρήσης κατοικίας από το κέντρο, επιβάρυνση του περιβάλλοντος, κακοποίηση του δημόσιου χώρου, έλλειψη σχεδιασμού για την

αντιμετώπιση του μεταναστευτικού και την υποστήριξη των ευπαθών κοινωνικών ομάδων, γκετοποίηση σημαντικού τμήματος του ιστορικού κέντρου. Η Αθήνα ωστόσο εξακολουθεί να διαδραματίζει ηγετικό ρόλο στην ελληνική οικονομία ως ο κυριότερος πυλώνας ανάπτυξης και ταυτόχρονα είναι μια μητροπολιτική περιοχή με καίρια γεωστρατηγική θέση στη ΝΑ Ευρώπη.

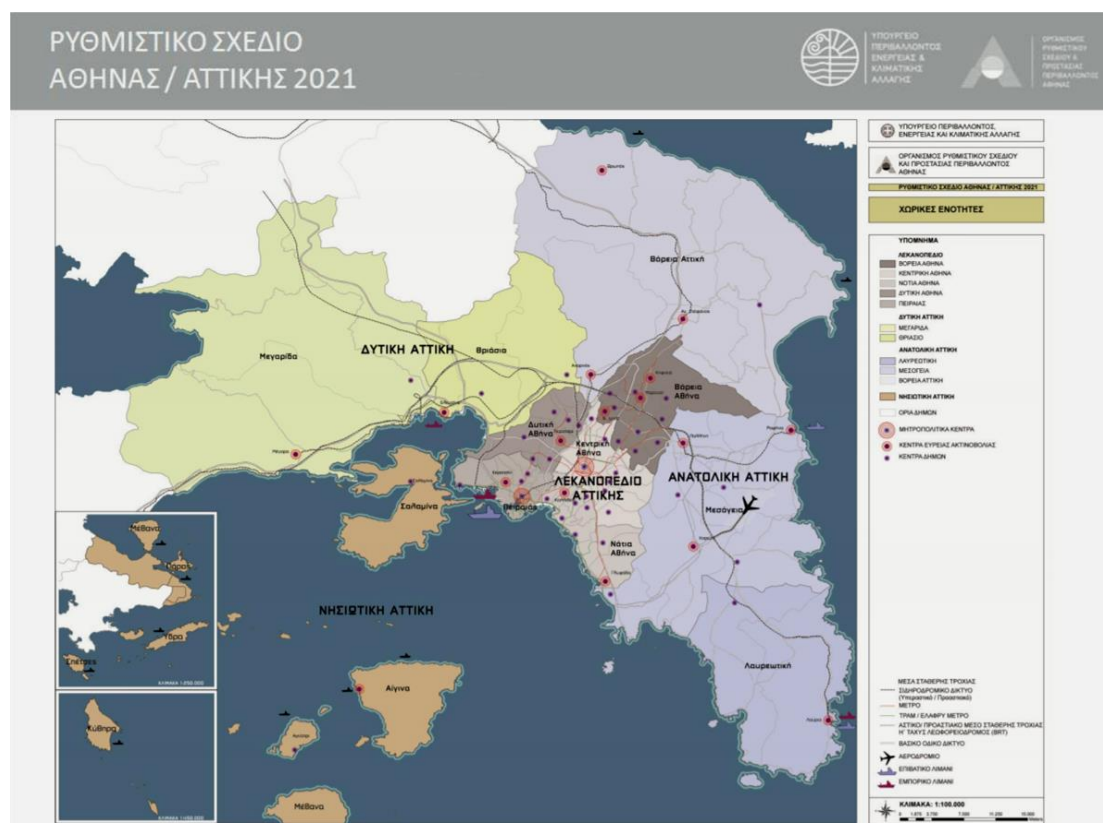
Προς αυτή την κατεύθυνση, το νέο ΡΣ Αθηνών / Αττικής ήταν αναγκαίο να βασίζεται στη βιώσιμη αναπτυξιακή κατεύθυνση υπό το σύγχρονο πρίσμα οικονομία-περιβάλλον-κοινωνία. Βασική απαίτηση ήταν το ΡΣ να συνδέσει την ιστορικότητα της Αθήνας με τις καινοτόμες μορφές παραγωγής, περιβαλλοντικής διαχείρισης και ενίσχυσης του κοινωνικού κεφαλαίου και ταυτόχρονα να δημιουργήσει σχέσεις ισορροπίας και συνεργασίας μεταξύ της Αττικής, των γειτονικών της περιφερειών και της επικράτειας.

4.3 Στρατηγικοί στόχοι ΡΣ Αθηνών 2021

Το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής 2014-2021 ψηφίζεται τελικά με το Ν. 4277/2014. Οι στρατηγικοί στόχοι του ΡΣΑ εντάσσονται στο πλαίσιο της εθνικής και ευρωπαϊκής αναπτυξιακής και χωρικής πολιτικής και προσδιορίζονται ως εξής:

1. Ισορροπη οικονομική ανάπτυξη και ενίσχυση του διεθνούς ρόλου της Αθήνας-Αττικής, βελτίωση της ανταγωνιστικότητας, αύξηση της παραγωγής και της απασχόλησης σε όλους τους τομείς δραστηριοτήτων.
2. Βιώσιμη χωρική ανάπτυξη, εξοικονόμηση πόρων, αποτελεσματική προστασία του περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς και προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή.
3. Βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, εξισορρόπηση στην κατανομή των πόρων και των ωφελειών από την ανάπτυξη.

Οι ολοκληρωμένες αναπλάσεις, θα αποτελέσουν βασικό πυλώνα για την υλοποίηση των στόχων του νέου ΡΣΑ σχετικά με την αναγέννηση του υφιστάμενου αστικού ιστού. Οι αναπλάσεις συμπεριλαμβάνουν ένα ευρύτερο φάσμα δράσεων, μεταξύ των οποίων ο αποτελεσματικός έλεγχος των χρήσεων γης, η διαχείριση της λειτουργίας του δημόσιου χώρου, η χρήση εργαλείων πολεοδομικής, οικονομικής και κοινωνικής πολιτικής.



Εικόνα 3: ΡΣΑ 2021, Χωρικές Ενότητες.
(shorturl.at/lwxZ3)

4.4 Ο ρόλος της Αθήνας ως ισχυρής μητροπολιτικής πρωτεύουσας

Η ενίσχυση της θέσης της Μητροπολιτικής Αθήνας διεθνώς αποτελεί προϋπόθεση για την οικονομική ανάπτυξη και τη σταδιακή αντιστροφή των αρνητικών συνεπειών της οικονομικής κρίσης. Η προώθηση αυτού του στόχου συνδέεται με την ενίσχυση της ελκυστικότητας της πρωτεύουσας και ειδικότερα με την αναβάθμιση των αστικών λειτουργιών και του αστικού τοπίου, την προστασία και

την ενίσχυση του φυσικού περιβάλλοντος, τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και τη βελτίωση του επενδυτικού περιβάλλοντος. Υπό το πλαίσιο των νέων διεθνών προοπτικών σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό παγκόσμιο περιβάλλον, η Αθήνα ενισχύει το ρόλο της μέσα από τη βέλτιστη χρήση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της, τα οποία είναι:

- 1 Η πολιτισμική ταυτότητα, με την ανάδειξη του ιστορικού και αρχαιολογικού πλούτου της, σε συνδυασμό με την ανάπτυξη σύγχρονων μορφών πολιτιστικής και τεχνολογικής δημιουργικότητας.
- 2 Η γεωγραφική θέση, τόσο στο διεθνές σύστημα μεταφορών όσο και σε άλλα δίκτυα ανταλλαγής και ροών, ενισχύοντας και εδραιώνοντας το ρόλο της ως μεσογειακή πύλη.
- 3 Το επιστημονικό δυναμικό της, με υψηλό επίπεδο γνώσεων και δεξιοτήτων, που θα αξιοποιηθούν με επακόλουθη ανάπτυξη καινοτόμων προϊόντων, διαδικασιών και υπηρεσιών.
- 4 Το φυσικό περιβάλλον, σε συνδυασμό με άλλα στοιχεία της φυσιογνωμίας του τοπίου της, που θα την αναδείξουν σε ιδιαίτερα ανταγωνιστικό τουριστικό προορισμό.

Ιδιαίτερα στην περιοχή της Μεσογείου, η Αθήνα έχει τη δυνατότητα να αναζητήσει τα οφέλη της «Μεσογειακής Πρωτεύουσας» μέσω των συνεργασιών στους τομείς του πολιτισμού και του τουρισμού, αξιοποιώντας τα εργαλεία που συνδέονται με τα προγράμματα χρηματοδότησης και προωθώντας τις δια-περιφερειακές εταιρικές σχέσεις.

Όσον αφορά το εθνικό πλαίσιο, ο ρόλος της Αθήνας / Αττικής καθορίζεται από τη δεσπόζουσα θέση της στην οικονομική, διοικητική και εδαφική δομή της χώρας. Στις νέες συνθήκες της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και στην εντατικοποίηση του διεθνούς ανταγωνισμού, τα μητροπολιτικά κέντρα θεωρούνται μοχλοί ανάπτυξης και βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας για ολόκληρη τη χώρα. Στο πλαίσιο αυτό, η πρωτεύουσα αναλαμβάνει έναν αναδυόμενο ρόλο, προάγοντας τον εκσυγχρονισμό της εθνικής οικονομίας, την αναδιάρθρωση του παραγωγικού συστήματος, την

προώθηση της τεχνολογίας και της καινοτομίας, την εδραίωση του ρόλου της Ελλάδας στο διεθνές σύστημα μεταφορών και την πράσινη ανάπτυξη.

Στο δια-περιφερειακό πλαίσιο, η Αθήνα έχει αποφασιστική επίδραση στις γειτονικές περιοχές, απορροφώντας μέρος των δυνατοτήτων τους. Αυτό το μειονέκτημα μπορεί να μετριαστεί μέσω κατάλληλου σχεδιασμού προς την κατεύθυνση συμπληρωματικής ενίσχυσης των άλλων περιφερειών σε βασικούς παραγωγικούς τομείς. Για το σκοπό αυτό επιδιώκονται κοινές λύσεις με τις γειτονικές περιοχές, όπως τα δίκτυα μεταφορών, ο τουρισμός, οι ζώνες παραγωγής, η προστασία των κοινών οικοσυστημάτων και η καθιέρωση κοινού πλαισίου συντονισμού.

4.5 Οργάνωση του χωρικού μοντέλου

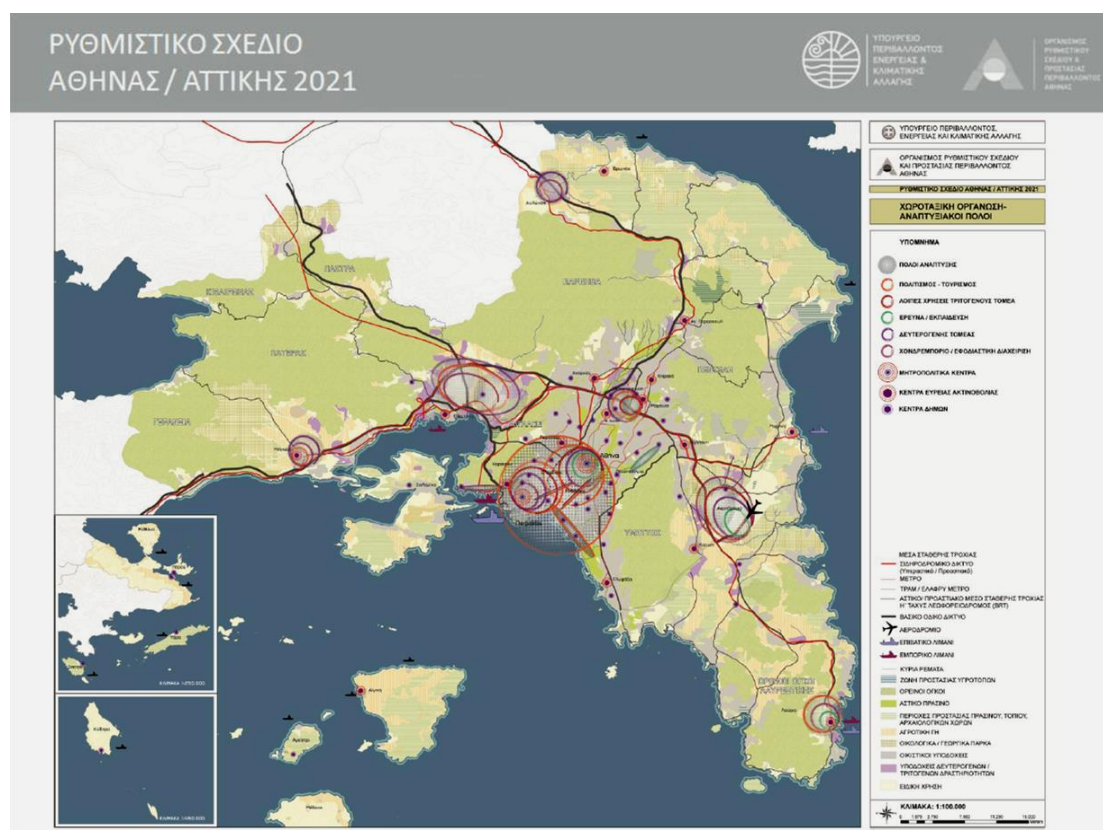
Οι στρατηγικές επιλογές για την αειφόρο ανάπτυξη της Αθήνας / Αττικής σύμφωνα με το ΡΣΑ 2021 διέπονται από τις ακόλουθες αρχές: πολυκεντρικότητα, συμπληρωματικότητα, δικτύωση, ανταγωνιστικότητα, περιβαλλοντική βιωσιμότητα, ισορροπημένη ανάπτυξη και κοινωνική συνοχή.

Το χωρικό μοντέλο της Αττικής προσδίδει ίσο βάρος στον αστικό και τον εξωαστικό χώρο, θεωρώντας τους συμπληρωματικά στοιχεία ενός ενιαίου λειτουργικού συνόλου. Το μοντέλο χωρικής οργάνωσης σηματοδοτείται από τα δύο αυτά συστατικά ως εξής:

- 1 Ο αστικός χώρος είναι ένα ιεραρχικό πολυκεντρικό σύστημα σαφώς καθορισμένων αστικών συγκεντρώσεων. Το σύστημα αυτό αποτελεί το κέντρο βάρους του αστικού συγκροτήματος της Αττικής.
- 2 Ο εξωαστικός χώρος είναι μια ενιαία αυτόνομη οντότητα απαραίτητη για την ποιότητα ζωής των κατοίκων και τη διαφύλαξη της οικολογικής ισορροπίας, αλλά είναι και το συγκριτικό πλεονέκτημα της Αττικής που βελτιώνει την ελκυστικότητά της.

Υπό το πρίσμα αυτό, βασικοί άξονες πολιτικής είναι οι εξής:

- 1 Η βέλτιστη χρήση και αξιοποίηση των δομημένων γαιών, με την προώθηση προγραμμάτων επαναχρησιμοποίησης, ανασυγκρότησης ή ανάπλασης των αστικών περιοχών.
- 2 Η ριζική συγκράτηση της εξάπλωσης και της διάχυσης του οικιστικού ιστού εκτός σχεδίου.
- 3 Η προστασία των περιαστικών εκτάσεων από τις πιέσεις συρρίκνωσης και η διασφάλιση της συνοχής του συστήματος των χώρων πρασίνου και των ελεύθερων περιοχών της Αττικής, με την ένταξή τους σε ένα ενιαίο δίκτυο πρασίνων χώρων.



Εικόνα 4: ΡΣΑ 2021, Χωροταξική Οργάνωση - Αναπτυξιακοί Πόλοι.
(shorturl.at/lwxZ3)

4.6 Περιοχές στρατηγικής σημασίας

Προκειμένου να ενεργοποιηθούν οι δυνατότητες όλων των περιοχών της Αττικής, ανάλογα με την ιδιαίτερη φύση τους και να μεγιστοποιηθεί η προστιθέμενη αξία με τη συνέργεια των ισχυρών πλεονεκτημάτων τους, προωθείται μια επιχειρησιακή στρατηγική ιεραρχιών και προτεραιοτήτων. Ο χώρος της Αττικής διαρθρώνεται με βάση ένα δίκτυο Στρατηγικών Περιοχών, που είναι οι βασικοί τομείς στους οποίους εστιάζονται οι δράσεις και τα μέσα για την υλοποίηση των στόχων του ΡΣΑ 2021. Οι περιοχές αυτές λειτουργούν σε συνδυασμό με ένα πλέγμα υποστηρικτικών περιοχών, το οποίο εκτείνεται σε ολόκληρη την Αττική. Οι περιοχές Στρατηγικής Σημασίας χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες:

- 1 Πόλοι Ανάπτυξης
- 2 Ζώνες / Περιοχές Εξισορρόπησης & Συνοχής
- 3 Περιβαλλοντικές Περιοχές Αειφορίας

Οι πόλοι ανάπτυξης είναι αστικά κέντρα και περιοχές με αναπτυξιακό δυναμικό σε διάφορους τομείς και προορίζονται να λειτουργήσουν ως μοχλοί ανάπτυξης και βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας για ολόκληρη την περιφέρεια. Οι Πόλοι Ανάπτυξης μπορούν να διαφοροποιηθούν ανάλογα με τις κυρίαρχες αναπτυξιακές δραστηριότητες όσον αφορά τον χαρακτήρα τους και το πεδίο εφαρμογής τους, διεθνές ή διαπεριφερειακό. Αποτελούν ένα αναπτυξιακό δίκτυο που καλύπτει ολόκληρη την Αττική.

Τα κέντρα εξισορρόπησης και συνοχής συμβάλλουν αποφασιστικά στη διασφάλιση ισόρροπης ανάπτυξης σε όλα τα μέρη της περιφέρειας, στη μείωση των ανισοτήτων και στην προώθηση της κοινωνικής και οικονομικής συνοχής.

Οι περιοχές περιβαλλοντικής βιωσιμότητας είναι αυτές που συμβάλλουν στη διατήρηση της φυσικής και πολιτισμικής φυσιογνωμίας της Αττικής, στην ταυτότητα και στην αναγνωσιμότητά της.

4.7 Αναπτυξιακοί Πόλοι

Οι Αναπτυξιακοί Πόλοι καθορίζονται βάσει της χωρικής οργάνωσης και της γεωγραφικής δομής της Αττικής, της δυναμικής των επιμέρους περιοχών της και των οικονομικών δραστηριοτήτων. Περιλαμβάνουν κατά περίπτωση διαδημοτικά κέντρα ευρείας ακτινοβολίας, καθώς και θεσμοθετημένους υποδοχείς παραγωγικών δραστηριοτήτων και έχουν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- 1 Συλλέγουν σημαντικό δυναμικό για τη δευτερογενή και τριτογενή παραγωγή σημαντικές πολιτιστικές δυνατότητες, εκτελεστικές και διοικητικές λειτουργίες ή δραστηριότητες αναψυχής και τουρισμού.
- 2 Παρουσιάζουν σημαντικό αριθμό αναδυόμενων επιχειρήσεων.
- 3 Έχουν καίρια θέση στο δίκτυο μεταφορών.
- 4 Συγκεντρώνουν περιοχές αποβιομηχάνισης με συχνά σημαντικά αρχιτεκτονικά κελύφη που μπορούν να εντάξουν νέες χρήσεις.

Το δίκτυο Πόλων Ανάπτυξης ευθυγραμμίζεται με το δίκτυο των βασικών ΜΜΜ που συνδέονται με τις πύλες της Περιφέρειας και ειδικότερα με τις χερσαίες πύλες επί του ΠΑΘΕ, το Διεθνές Αερολιμένα Αθηνών, τις θαλάσσιες πύλες - λιμένες Πειραιά, Λαυρίου, Ραφήνας, Ελευσίνας.

Σε κάθε πόλο τονίζεται ο κυρίαρχος προσανατολισμός με έμφαση σε δραστηριότητες που αντιστοιχούν στη δική του δυναμική και ανταποκρίνονται στους στόχους του ΡΣΑ. Στο πλαίσιο αυτής της στρατηγικά προσανατολισμένης επιχειρηματικής ανάπτυξης στο δίκτυο πόλων, εφαρμόζονται διαδικασίες για τη διευκόλυνση της ανάπτυξης, υπό την προϋπόθεση ότι οι δραστηριότητες συμπεριλαμβάνονται στην αναπτυξιακή πύλη προσανατολισμού.

Το δίκτυο των Αναπτυξιακών Πόλων διαρθρώνεται ως εξής:

- 1 Πόλοι Διεθνούς και Εθνικής Εμβέλειας:

- Πόλος Αθήνας - Πειραιά που περιλαμβάνει τα αντίστοιχα Μητροπολιτικά Κέντρα, τον Επιβατικό /Εμπορευματικό Λιμένα Πειραιά, την περιοχή του Ελαιώνα, της αστικές λεωφόρους Συγγρού, Πειραιώς και την Ιερά Οδό.
- Πόλος Θαλάσσιου Μετώπου που περιλαμβάνει την έκταση από τον Φαληρικό Όρμο έως το Ελληνικό.
- Ερευνητικός - Εκπαιδευτικός Πόλος Ζωγράφου και Αγ. Παρασκευής με τα Πανεπιστημιακά Συγκροτήματα, τα Ερευνητικά Κέντρα και τα Νοσοκομεία.

2 Δίκτυο Πόλων Διαπεριφερειακής Εμβέλειας

- Πόλος Βόρειου Λεκανοπεδίου που περιλαμβάνει το Μαρούσι, τη Νέα Ιωνία και τους υποδοχείς επιχειρηματικών δραστηριοτήτων της περιοχής Μεταμόρφωσης - Κηφισιάς.
- Πόλος Θριάσιου Πεδίου που περιλαμβάνει την πόλη της Ελευσίνας και τους υποδοχείς επιχειρηματικών δραστηριοτήτων της περιοχής Θριάσιου.
- Πόλος Περιοχής Αεροδρομίου που περιλαμβάνει το Πάρκο Αεροδρομίου και τις περιοχές Κορωπίου, Παλλήνης, Παιανίας και Σπάτων.
- Πόλος Λαυρεωτικής, Πόλος Αυλώνα, Πόλος Μεγάρων.

4.8 Κέντρα / Περιοχές Εξισορρόπησης & Συνοχής

Πρόκειται για τα αστικά κέντρα και περιοχές που επιδιώκεται να αποτελέσουν την κινητήρια δύναμη για τη διάχυση στην περιοχή εμβέλειάς τους των ωφελειών από τη νέα διάρθρωση και από την κατανομή των πόρων και κινήτρων, όπως:

- 1 Οι υποβαθμισμένες περιοχές των κέντρων Αθήνας και Πειραιά.
- 2 Τα Διαδημοτικά Κέντρα Ευρείας Ακτινοβολίας του οικιστικού δικτύου.
- 3 Τα Δημοτικά Κέντρα των περιοχών που παρουσιάζουν σχετική υστέρηση ως προς τις υποδομές και εξυπηρετήσεις ή υποβάθμιση του αστικού και φυσικού περιβάλλοντος.

Στα Κέντρα / Περιοχές Εξισορρόπησης και Συνοχής μπορεί να προωθηθεί ο προγραμματισμός δημόσιων ή ιδιωτικών πρωτοβουλιών, οι οποίες να ενισχύσουν την ανάπτυξη με χώρους πρασίνου - αναψυχής και κοινωνικό εξοπλισμού. Στα κέντρα ή περιοχές με αστική, κοινωνική και περιβαλλοντική υποβάθμιση προωθούνται τα Ολοκληρωμένα Σχέδια Αστικής Παρέμβασης.

4.9 Προστασία και βιωσιμότητα του περιβάλλοντος

Από όλες τις αξιόλογες περιοχές και στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος της Αττικής, αναδύονται εκείνες όσες έχουν καθοριστικά στοιχεία γεωμορφολογίας και φυσιογνωμίας ώστε να εξασφαλίζουν τις φυσικές λειτουργίες που είναι κρίσιμες για τη συνολική ισορροπία του Αττικού οικοσυστήματος, διατηρώντας την ιστορική και πολιτιστική συνέχεια του Αττικού Τοπίου.

Το δίκτυο περιοχών περιβαλλοντικής βιωσιμότητας περιλαμβάνει ορεινούς όγκους, στρατηγικό πράσινο δίκτυο, στρατηγικά υδατορεύματα, πρώτες γεωργικές εκτάσεις, παράκτια και θαλάσσια οικοσυστήματα, κλπ. Προωθούνται προγράμματα αποκατάστασης των περιοχών αυτών και δίδεται προτεραιότητα στους πόρους που διατίθενται για το φυσικό περιβάλλον.

Κύριος στρατηγικός στόχος του ΡΣΑ 2021 είναι η διαχείριση και εναρμόνιση στην κλιματική αλλαγή, μέσα από τη μείωση των ρύπων, την ελάττωση της χρήσης του αυτοκινήτου, την προστασία των φυσικών αγαθών και της ενέργειας, την ανάπτυξης οργανωμένης οικολογικής υποδομής. Στόχος είναι επίσης η δημιουργία εντός του αστικού κέντρου ενός ιστού δημόσιων χώρων πρασίνου με καλές συνθήκες μικροκλίματος, μειωμένη ατμοσφαιρική ρύπανσης και χαμηλή στάθμη θορύβου για την ψυχαγωγία και ανάταση των πολιτών.

Το πολύτιμο και ήδη υποβαθμισμένο δυναμικό του νερού προβάλλει ως οικολογικός πλούτος, αλλά και ως κρίσιμος φυσικός πόρος, μέσω της προστασίας των υγροτόπων και της καθιέρωσης κατευθυντήριων γραμμών και μέτρων βιώσιμης

Όσον αφορά τον τομέα της ενέργειας, ιδιαίτερη σημασία λαμβάνει η προώθηση του βιοκλιματικού σχεδιασμού και η βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των κτιρίων και υποδομών, η αύξηση χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και φυσικού αερίου και η εφαρμογή συστημάτων εξοικονόμησης ενέργειας.

[illegible]

(shorturl.at/lwxZ3)

4.10 Πρόγραμμα Διαχείρισης του Αττικού Τοπίου

Το Στρατηγικό Πρόγραμμα Προστασίας και Διαχείρισης του Αττικού Τοπίου στοχεύει κατ' αρχήν στην αναγνώριση «τοπίων προτεραιότητας», στα οποία προωθούνται ολοκληρωμένες δράσεις διαχείρισης μέσω ειδικών μελετών. Τα «τοπία προτεραιότητας» επιλέγονται μεταξύ των αξιόλογων, αντιπροσωπευτικών για την Αττική, ή των ιδιαίτερα υποβαθμισμένων, καλύπτοντας ένα ευρύ φάσμα με διαφορετικά χαρακτηριστικά και ποικίλες αξίες.

Οι «ειδικές μελέτες τοπίου» στοχεύουν κυρίως στην αναγνώριση και ανάδειξη των ιδιαίτερων στοιχείων του τοπίου όπως αυτά γίνονται αντιληπτά από τους κατοίκους μέσα από την καθημερινότητά τους. Οι μελέτες αυτές δεν υποκαθιστούν τα υφιστάμενα εργαλεία σχεδιασμού, αλλά περιέχουν ένα δεσμευτικό σύνολο κατευθύνσεων σχεδιασμού, ως προς τη διαδικασία αδειοδότησης έργων που απαιτούν Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, καθώς και για την εκτέλεση δημόσιων και ιδιωτικών έργων.

Το στρατηγικό αυτό πρόγραμμα προωθείται από το ΥΠΕΚΑ και τον Οργανισμό Αθήνας σε συνεργασία με την Περιφέρεια Αττικής. Σε αυτό το πλαίσιο, επιδιώκεται η ενεργός συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων φορέων (Υπουργείων, ΟΤΑ, Οργανισμών Κοινής Ωφέλειας, κ.ά.), για την από κοινού κατάρτιση και διαμόρφωση των σχεδίων διαχείρισης και ενθαρρύνονται διευρυμένες διαδικασίες δημόσιας διαβούλευσης με συμμετοχή των πολιτών στη διαδικασία αναγνώρισης και λήψης αποφάσεων.

Κεφάλαιο 5: Ο Οργανισμός «Ανάπλαση Αθήνας Α.Ε.»

5.1 Ο Νόμος 4539/2018 και ο ρόλος του Οργανισμού

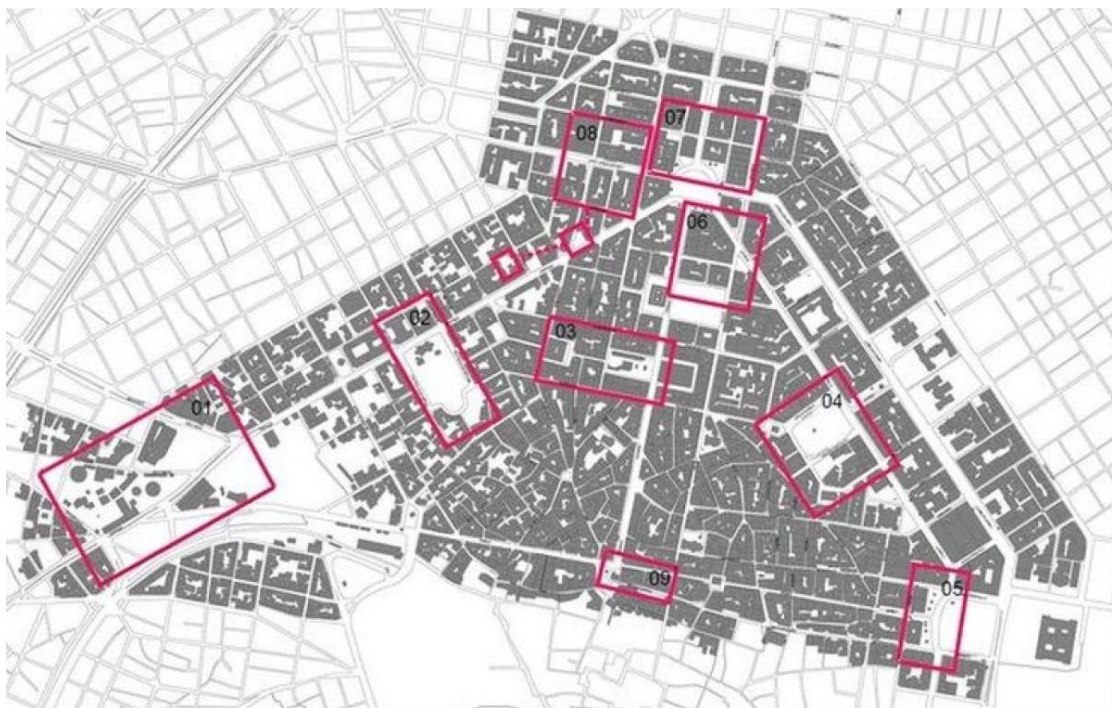
Ο Νόμος 4539/2018 έχει ως αντικείμενο την σύσταση φορέα αναπλάσεων της πόλης των Αθηνών ως ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «Ανάπλαση Αθήνας ΑΕ». Η εταιρεία διοικείται από οκταμελές διοικητικό συμβούλιο, στο οποίο μετέχουν εκπρόσωποι των συναρμόδιων υπουργείων Υποδομών, Περιβάλλοντος και Πολιτισμού, της Περιφέρειας Αττικής και του Δήμου Αθηναίων. Η χρηματοδότηση της εταιρίας πραγματοποιείται από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων.

Σκοπός είναι ο συντονισμός του σχεδιασμού, ο προγραμματισμός και η υλοποίηση αναπλάσεων εντός των ορίων του Δήμου Αθηναίων, όπως ενδεικτικά: αξιοποίηση εγκαταλελειμμένων κτιρίων σε συνεργασία με τους ιδιοκτήτες, αποκατάσταση νεότερων μνημείων και διατηρητέων κτιρίων, αισθητική και οικονομική αναβάθμιση του εμπορικού τριγώνου, ενδυνάμωση της τουριστικής αξίας του κέντρου, υποστήριξη της επιχειρηματικότητας, πολιτιστικής αναβάθμισης, δράσεις υπέρ των νέων και των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων.

Χαρακτηριστική περίπτωση κτηριακού συγκροτήματος είναι τα «Προσφυγικά» στη Λ. Αλεξάνδρας όπου μέσω της ανάπλασης, εκτός από την πολιτιστική αξιοποίηση σχεδιάζεται η παροχή στέγασης στις αδύναμες οικονομικά οικογένειες των καρκινοπαθών που νοσηλεύονται στο νοσοκομείο «Άγιος Σάββας».

Πρόσφατα προκηρύχθηκε Πανελλήνιος Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός για την ανάπλαση του κέντρου της Αθήνας σε δύο επίπεδα: ανασχεδιασμός ολόκληρου του κέντρου και ανάπλαση των οικιστικών ενοτήτων που επιλέχθηκαν με βάση τη σημερινή υποβάθμισή τους και το ειδικό βάρος τους στην εικόνα της πρωτεύουσας. Βασικός στόχος είναι η δημιουργία νέων κοινόχρηστων χώρων, όπως πλατείες και πεζόδρομοι, ο ανασχεδιασμός των οδικών αξόνων της περιοχής για την ομαλή ένταξη ήπιων μέσων μεταφοράς και ποδηλατόδρομων, ο σχεδιασμός ειδικών διαδρομών για τη σύνδεση σημαντικών σημείων με το δίκτυο πεζόδρομων.

Η «Ανάπλαση Αθήνας ΑΕ» σκοπεύει να ολοκληρώσει την Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας, ενοποιώντας το Ζάππειο και τον Εθνικό Κήπο με το Ολυμπείο. Επίσης εξετάζονται δυνατότητες παρεμβάσεων σε οδούς γύρω από το Σύνταγμα όπως η Ερμού και η Μητροπόλεως, η ανάπλαση της Πλατείας Κοτζιά και η περιοχή του Εθνικού Θεάτρου ώστε να αναδειχθούν τα υφιστάμενα νεοκλασικά οικήματα. Συγκεκριμένα οι αναπλάσεις στο ιστορικό κέντρο αφορούν⁹ επιλεγμένες από τα μέσα του '90, περιοχές, αλλά «πάγωσαν» μετά τις χαρακτηριστικές πεζοδρομήσεις της Ερμού και κυρίως του άξονα Δ. Αρεοπαγίτου - Αποστόλου Παύλου.



Εικόνα 6: Οι 9 επιλεγμένες περιοχές παρέμβασης στο ιστορικό κέντρο.
(<https://bit.ly/2J1gRjb>)

Ο λόγος ήταν οι έντονες πολιτικές αντιδράσεις. Κυβερνητικές πηγές, τόνισαν ότι πρόκειται για ένα επιχειρησιακό ολιστικό σχέδιο που έρχεται να δώσει λύση στα μακροχρόνια προβλήματα χωρίς όμως να αφαιρούνται αρμοδιότητες από τον Δήμο Αθηναίων. Στον αντίποδα επικράτησε η θέση ότι επρόκειτο για αποσπασματικές δράσεις πολιτικής σκοπιμότητας. Ο Δήμος Αθηνών αρνήθηκε τη συμμετοχή στην «Ανάπλαση Αθήνας Α.Ε.», θεωρώντας ότι η κυβέρνηση λειτούργησε συγκεντρωτικά χωρίς να αξιοποιήσει τους τοπικούς φορείς για την ολοκλήρωση των αναπλάσεων.

Κεφάλαιο 6: Ανάπλαση του πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού

6.1 Εμπειρίες από το εξωτερικό

Η μελέτη παραδειγμάτων αναπλάσεων από την Ευρώπη, θεωρήθηκε απαραίτητη ώστε να γίνει μια επισκόπηση δυνατών μελλοντικών χρήσεων που μπορούν να αναπτυχθούν και να επιβιώσουν στον χώρο του Ελληνικού. Τα παραδείγματα αυτά δεν συνδέονται απαραίτητα με την αλλαγή χρήσης παλιών εγκαταστάσεων αεροδρομίου, μια και σπάνια ένα αεροδρόμιο οδηγείται σε πλήρη παύση της λειτουργίας του. Ενδεικτικές αναπλάσεις μεγάλης κλίμακας μπορούν να θεωρηθούν το Πάρκο LaVillette στο Παρίσι, η ανάπλαση στο αστικό πάρκο του Έσσεν, στη Γερμανία όπου αξιοποιήθηκαν τα παλιά βιομηχανικά κτήρια, οι επεμβάσεις στην πόλη της Λιουμπλιάνα με σαφώς οικολογική προσέγγιση, κ.ά.



Εικόνα 7: Βιομηχανικό Πάρκο στο Έσσεν, εικόνα μετά την ανάπλαση.
(<https://bit.ly/35HBCdA>)

Το κριτήριο για τη σύνδεση των παραδειγμάτων με την περίπτωση του Ελληνικού ήταν η σημασία της κλίμακας της ανάπτυξης, η άμεση ή έμμεση επανάχρηση παλαιών εγκαταστάσεων μεταφορικής υποδομής, η ανάπτυξη εμπορικών και δραστηριοτήτων συναφών με τους στόχους ανάπτυξης του Ελληνικού. Τα βασικά συμπεράσματα από αυτήν την ανάλυση ήταν τα ακόλουθα:

- 1 Οι μεγάλης κλίμακας αναπλάσεις από την δεκαετία του '80 και μετά, τείνουν στην ολοένα και μεγαλύτερη ενσωμάτωση της επιχειρηματικής διάστασης, κυρίως εξαιτίας της οικονομικής λιτότητας.
- 2 Διαπιστώθηκε η έλλειψη αποτελεσματικής αμιγούς κρατικής παρέμβασης και η δυσλειτουργία μιας ακραίας ιδιωτικο-οικονομικής λογικής.
- 3 Είναι απαραίτητη η θεσμική κατοχύρωση των μικτών σχημάτων διαχείρισης αρκεί η συνεργασία να υφίσταται σε όλες τις φάσεις του προγράμματος.
- 4 Σημαντική είναι η σημασία των επιδράσεων ενός έργου ανάπτυξης στην ευρύτερη περιοχή και κυρίως στη διαμόρφωση γαιοπροσόδου.

Ιδιαίτερα για την περίπτωση αξιοποίησης του αεροδρομίου Riem στο Μόναχο, τα χαρακτηριστικά που σχετίζονται και με την περίπτωση του Ελληνικού ήταν η καθυστέρηση στην παύση λειτουργίας του παλιού αεροδρομίου και στην κατασκευής του νέου, η επέκταση της περιοχής παρέμβασης ώστε να συμπεριλάβει και τμήμα της περιβάλλουσας περιοχής, καθώς και οι προτεινόμενες χρήσεις που αφορούσαν κυρίως το αστικό πράσινο, τη δημιουργία κοινόχρηστων / κοινωφελών χώρων, την κατοικία και τον τριτογενή τομέα.

Η περίπτωση του αεροδρομίου Tempelhof στο Βερολίνο ήταν διαφορετική (Σερράος, 2016). Η πρόθεση της δημοτικής αρχής για αξιοποίηση με οικιστικές, πολιτιστικές και εμπορικές χρήσεις βρήκε αντίθετη την ακτιβιστική δράση μεγάλης μερίδας πολιτών που συγκρότησαν πρωτοβουλίες για τη ματαίωση των σχεδίων αυτών και την αποκλειστική διάθεση του χώρου σε δημόσια χρήση. Η αντίδραση ήρθε υπό τη γενική ανησυχία για τα επακόλουθα μιας μαζικής ιδιωτικοποίησης και εμπορευματοποίησης του δημόσιου χώρου που ενδεχομένως οδηγούσε σε φαινόμενα «εξευγενισμού». Η έκταση του ζητήματος οδηγεί σε δημοψήφισμα, όπου με εμφανή πλειοψηφία αποδεικνύεται η προτίμηση των κατοίκων σε ένα

αστικό πάρκο, που ήταν και η πρόταση η οποία έχει σήμερα υλοποιηθεί με εξαιρετικά υψηλή επισκεψιμότητα.



Εικόνα 8: Αεροδρόμιο Tempelhof, εικόνα μετά την ανάπλαση σε πάρκο.
(<https://bit.ly/31s0Edt>)

Όσον αφορά στην ελληνική εμπειρία αναπλάσεων ανησυχίες δημιουργεί και η μέχρι στιγμής δυστοκία στις προσπάθειες καθιέρωσης θεσμών ολοκληρωμένης διαχείρισης. Ως λύση προβάλλει η δια νόμου χορήγηση εκτεταμένων εξουσιών στον φορέα διαχείρισης όπως στην περίπτωση του φορέα «Αττικό Μετρό». Το Ελληνικό όμως έχει άλλο χαρακτήρα και η επανάληψη του μοντέλου δεν είναι εύκολη.

Στον προβληματισμό για τον σχεδιασμό του πάρκου του Ελληνικού μπορεί να συμβάλλει θετικά και η αντίστοιχη εμπειρία από την δημιουργία μητροπολιτικών πάρκων στο δυτικό κόσμο. Η Αθήνα είναι η μόνη από τις Ευρωπαϊκές Πρωτεύουσες που δεν διαθέτει ένα ανάλογο του πληθυσμού της δημόσιο πάρκο. Αναγνωρίζεται η ανάγκη δημιουργίας ενός σημαντικού χώρου πρασίνου, ικανού να ικανοποιήσει τις αυξανόμενες ανάγκες των κατοίκων της πόλης για επαφή και επανασύνδεση με την ύπαιθρο.

Τα τελευταία χρόνια διεθνώς εμφανίζεται μια μεταστροφή στην αντίληψη του σχεδιασμού μεγάλων πάρκων. Δίνεται έμφαση στην δημιουργία χώρων πρασίνου με τα χαρακτηριστικά ενός «φυσικού», παρά ενός ανθρωπογενούς τοπίου, αναδεικνύοντας ταυτόχρονα και την ντόπια βλάστηση. Διαχρονικό χαρακτηριστικό των πάρκων είναι η βλάστηση, η γη και το νερό. Οι κατασκευές σχεδιάζονται και συνθέτονται ώστε το σύνολο να αποκτήσει ελκυστικότητα, χωρίς να υποσκελίσουν την αξία της φύσης.

Το πάρκο συμπληρώνει την πόλη και αποτελεί μια τεχνητά δημιουργημένη ύπαιθρο, εκφράζοντας την αντίληψη της σχέσης αστικότητα - φύση. Σήμερα η σχέση αυτή επιζητεί ένα πάρκο ως ένα δυναμικό σύνολο, γεμάτο ζωντάνια, αντιθέσεις, πλουραλισμό, συλλογικότητα και καμιά φορά μνημειακότητα.

Σημαντικό στην περίπτωση του Ελληνικού είναι να εξελιχθεί σε ένα «φυσικό» χώρο πρασίνου, στον βαθμό που το επιτρέπουν τα φυσικά δεδομένα και οι υφιστάμενοι περιορισμοί. Τίποτε δε μπορεί να αποκλεισθεί για τον χώρο του Ελληνικού, μια περιοχή που από γεωμορφολογική τουλάχιστον άποψη παρουσιάζει αρκετές ιδιομορφίες. Θα πρέπει να βρεθεί η βέλτιστη λύση ως σχέση ποιότητας σχεδιασμού και φυσικά κόστους υλοποίησης.

Με τα δεδομένα πρόσφατων αστικών πάρκων της Δυτικής Ευρώπης η έκταση του χώρου του αεροδρομίου Ελληνικού είναι σχετικά μεγάλη, ιδιαίτερα αν αναλογιστεί κανείς τις δυσκολίες διαχείρισης ενός αστικού πάρκου, γεγονός που προσθέτει μία ακόμη υπολογίσιμη παράμετρο στη λήψη αποφάσεων.

6.2 Αναδρομή

Η κατασκευή του Αεροδρομίου του Ελληνικού ξεκινά το 1938. Με διαδοχικές επεκτάσεις λαμβάνει την τελική μορφή το 1969 υπό τον σχεδιασμό του γνωστού αρχιτέκτονα E. Saarinen. Η αδυναμία των εγκαταστάσεων να καλύψουν τις όλο και αυξανόμενες ανάγκες των πτήσεων και η έλλειψη δυνατοτήτων επέκτασης, ήδη από τη δεκαετία του '80 ωριμάζουν την ιδέα μεταφοράς του σε άλλη θέση. Το Μάρτιο του 2001 πραγματοποιείται η τελευταία πτήση (<https://thecaller.gr>)

Στο πλαίσιο του σχεδιασμού των Ολυμπιακών Αγώνων Αθήνα 2004 αποφασίστηκε η δημιουργία Ολυμπιακού πόλου στο χώρο του Αεροδρομίου και εκπονήθηκε ένα πρόγραμμα, που αφορούσε τόσο στον χώρο των ολυμπιακών εγκαταστάσεων εντός του Ελληνικού, όσο και στην σύνδεση του με την παραλία του Αγίου Κοσμά και με το θαλάσσιο μέτωπο μέχρι τον Φλοίσβο. Ήταν λογικός επομένως ο προβληματισμός για τη μελλοντική ανάπτυξη του Αεροδρομίου, υπό την απόφαση για χωροθέτηση σε αυτό Ολυμπιακών εγκαταστάσεων. Οι προτάσεις του συμπληρωματικού προγράμματος οδήγησαν σε αποφάσεις και ενέργειες των αρμοδίων κυβερνητικών οργάνων, όμως με τη συνήθη γραφειοκρατική κωλυσιεργία του δημοσίου οι συνθήκες στο Αεροδρόμιο είχαν στο μεταξύ αλλάξει λόγω της μεταφοράς του στα Σπάτα.

6.3 Η σημασία του χώρου του πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού

Η σημασία του Ελληνικού για την Αθήνα και ειδικότερα για το ΝΑ Λεκανοπέδιο ήταν πάντοτε τεράστια, λόγω της λειτουργίας του αεροδρομίου, αλλά είναι βέβαιο ότι θα διατηρηθεί και στο μέλλον με την δημιουργία του Πάρκου Ελληνικού. Το Ελληνικό είναι ένας χώρος στρατηγικής σημασίας για όλη την πρωτεύουσα, ειδικότερα για τους εξής λόγους:

- 1 Η κομβική λειτουργική θέση, δηλαδή ο ρόλος του ως ενός ισχυρότατου πόλου έλξης που διατηρεί στην εγγύτητά του σημαντικές λειτουργίες αθλητισμού, αναψυχής, εμπορίου, κ.ά.
- 2 Η βαρύτητά του, δεδομένου ότι αποτελεί ένα τοπόσημο των Αθηνών.
- 3 Η στρατηγική θέση του στην φυσική γεωγραφία της Αττικής, ανάμεσα στον ορεινό όγκο του Υμηττού και στο Σαρωνικό κόλπο.

6.4 Οφέλη από τη δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου

Ημετατροπή του Αεροδρομίου Ελληνικού σε Μητροπολιτικό Πάρκο με διέξοδο προς την θάλασσα και με άμεση πρόσβαση στις αθλητικές εγκαταστάσεις του Αγ. Κοσμά και το γήπεδο γκολφ της Γλυφάδας, είναι βέβαιο ότι θα ωφελήσει το σύνολο του πληθυσμού της Πρωτεύουσας.

Ο φυσικός σχεδιασμός θα πρέπει να εναρμονίζεται με τη σημασία του χώρου και τις επιδιώξεις που τίθενται, ανταποκρινόμενος σε θέματα εικόνας και ταυτότητας, στις απαιτήσεις εμπλουτισμού της σύγχρονης αστικής ζωής και εμπειρίας ώστε να προσελκύει το κοινό, στην ποιοτική αναβάθμιση των ανθρωπογενών και το φυσικό περιβάλλον των γειτονικών περιοχών και στις αρχές της βιωσιμότητας.

Στην έκθεση Α' φάσης του 1995 τονίσθηκε ότι στα πλαίσια του σχεδίου ανάπτυξης θα πρέπει να επιδιωχθεί η δημιουργία δεσμών και γεφυρών επικοινωνίας με τον άμεσα περιβάλλοντα κοινωνικό και λειτουργικό χώρο. Το φάσμα των λειτουργιών, που καταρχήν εξετάστηκαν ήταν η εκπαίδευση, η έρευνα, η πρόνοια, ο πολιτισμός, η άθληση, η αναψυχή. Σε αυτές προστίθενται οι δραστηριότητες επιχειρηματικού χαρακτήρα, είτε του ίδιου του φορέα διαχείρισης του χώρου είτε ιδιωτικών επιχειρήσεων. Οι λειτουργίες εμπορικής εκμετάλλευσης υπό την προϋπόθεση της συνοχής με τις άλλες χρήσεις, θα αποφέρουν έσοδα στον φορέα εκτέλεσης του έργου. Θα πρέπει όμως να επιδιωχθεί ο καινοτόμος χαρακτήρας όλων των χρήσεων δημόσιων και ιδιωτικών.

6.5 Βασικές αρχές σχεδιασμού σύμφωνα με την πρόταση του ΕΜΠ

Η οριστική πρόταση ανάπλασης υποβλήθηκε από την ερευνητική ομάδα του ΕΜΠ το 2010. Για την αναγκαιότητα του Πάρκου η ομάδα του ΕΜΠ χαρακτηριστικά αναφέρει: «Αλλοίμονο αν στην Αθήνα των 2-2,5μ² πρασίνου/κάτοικοσε μία πόλη όπου μόνο με τους ολυμπιακούς αγώνες του 2004, σπαταλήθηκε 1,23μ² πρασίνου και ελεύθερων χώρων ανά κάτοικο, ισχυριζόμαστε ότι έχουμε την πολυτέλεια να πούμε “όχι” σε οποιοδήποτε πάρκο που είναι εφικτό να κατασκευαστεί... δεν είναι μόνο τα 5.300 στρέμματα της συνολικής έκτασης του πρώην αεροδρομίου και τα 980 περίπου στρέμματα της παράκτιας ζώνης τα οποία έχει ανάγκη η πόλη. Είναι τα 50.000 στρέμματα που απαιτούνται μέχρι να αποκτήσει η Αθήνα, ένα ανεκτό επίπεδο πρασίνου, αυτό που επίσης προβλέπουν τα ελληνικά πολεοδομικά standards ήδη από τη δεκαετία του 1980... Ακόμη και αυτό το “ανεκτό επίπεδο πρασίνου” θα είναι σημαντικά μικρότερο από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο.» ([NTUA TEDKNA 2010 Elliniko Summary \(1\).pdf](#)).

Το ερευνητικό Πρόγραμμα του ΕΜΠ στην Α΄ Φάση (2010) θέτει τις βασικές προτάσεις ανασχεδιασμού του χώρου ως εξής:

- 1 Ακύρωση της πρότασης δημιουργίας νέων περιοχών δόμησης και δημοσίων έργων στο χώρο και εφαρμογή της νομοθεσίας για την παράκτια ζώνη.
- 2 Άμεση απομάκρυνση όλων των επεμβάσεων υποβάθμισης και αποκλεισμού της προσβασιμότητας που έχουν συντελεστεί στο παρελθόν.
- 3 Σταδιακή απόδοση σε δημόσια χρήση του συνόλου του χώρου με άμεση απόδοση ως χώρου πρασίνου του 56%.
- 4 Λειτουργική αξιοποίηση των κτηριακών υποδομών, ορισμένες εκ των οποίων είναι διατηρητέα μνημεία, προς ενίσχυση της οικονομικής βιωσιμότητας.
- 5 Χρήσεις πολιτισμού, αθλητισμού, εκπαίδευσης και ενίσχυσης του κοινωνικού χαρακτήρα.

- 1 Να συμβάλλει στους εθνικούς δημοσιονομικούς και αναπτυξιακούς στόχους για την εκμετάλλευση της δημόσιας ιδιοκτησίας.
- 2 Να προσελκύσει επενδύσεις και δραστηριότητες υψηλής προστιθέμενης αξίας για την αθηναϊκή και εθνική οικονομία και να ενισχύσει την επιχειρηματική καινοτομία.
- 3 Να δημιουργήσει θέσεις εργασίας σε τομείς με υψηλή ανταγωνιστικότητα.
- 4 Να αναδείξει την Αθήνα ως διεθνή πολιτιστική μητρόπολη και τουριστικό πόλο και ως σημαντικό κέντρο στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου και των Βαλκανίων.
- 5 Να προβλέπει πιλοτικά έργα αστικής ανάπτυξης και ανασυγκρότησης, καθώς και υψηλής ποιότητας πολιτιστικές, αθλητικές, τουριστικές, εκπαιδευτικές, ερευνητικές και κοινωνικές υποδομές.
- 6 Να προβλέπει ενέργειες και μέσα για τη στροφή της πόλης προς τη θάλασσα.

6.7 Το διεθνές επενδυτικό ενδιαφέρον και η καταληκτική πρόταση

Ο προσανατολισμός της πρότασης ανάπλασης στο επενδυτικό όφελος και η προσέλκυση ενδιαφέροντος από διεθνείς επιχειρηματικούς κολοσσούς, όπως οι εταιρείες Caesars Entertainment, HardRock International, Mohegan Gaming and Entertainment, σχετίζεται με τη μνημονιακή δέσμευση προκήρυξης διαγωνισμού για αδειοδότηση λειτουργίας καζίνο στο Ελληνικό, ως μέσο αύξησης των δημοσίων εσόδων (<https://thecaller.gr>). Εκτός από καζίνο διεθνούς εμβέλειας το οποίο θα καταλαμβάνει επιφάνεια περί τα 15.000τμ, οι ελάχιστες απαιτήσεις του διαγωνισμού προβλέπουν επίσης την κατασκευή ξενοδοχείου τουλάχιστον 5* και 2.000 κλινών, συνεδριακό και εκθεσιακό κέντρο ελάχιστης επιφάνειας 12.000 τμ και χώρο συνάθροισης κοινού για αθλητικές ή πολιτιστικές εκδηλώσεις, με συνολική χωρητικότητα τουλάχιστον 3.000 θέσεων. Το σύνολο της επένδυσης για το καζίνο εκτιμάται σε περίπου 500 εκατ. €.

Μοναδικός πλειοδότης και ανάδοχος της ανάπλασης του συνολικού πρώην Αεροδρομίου αναδείχθηκε η LamdaDevelopment, εταιρεία του ομίλου Λάτση. Όπως αναφέρει ο πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου: «Το Ελληνικό είναι το στοίχημα, ότι η Ελλάδα μπορεί να βγάλει πέρα με τις δικές της δυνάμεις ένα απαιτητικό, σύνθετο και καινοτομικό έργο... Η έναρξη και ομαλή πρόοδος στην εκτέλεση της επένδυσης είναι βέβαιο ότι θα αποτελέσει παράδειγμα, το οποίο θα υποκινήσει πολλούς άλλους επενδυτές να εμπιστευθούν την ελληνική οικονομία και να στηρίξουν έτσι την οικονομική μας ανάπτυξη»(<https://bit.ly/2Bq1WuE>). Η επιστράτευση διεθνούς φήμης αρχιτεκτόνων και μελετητών, όπως τα γραφεία FOSTER + PARTNERS και ARUP έχει στόχο να διασφαλίσει το ποιοτικό αισθητικό και αρχιτεκτονικό αποτέλεσμα της ανάπλασης.

Για τις αρχικές ανάγκες της επένδυσης και κατόπιν της έκδοσης των απαιτούμενων ΚΥΑ, η LamdaDevelopment προέβη πρόσφατα σε διαδικασίες έγκρισης της Αύξησης Μετοχικού Κεφαλαίου ύψους 650 εκατ. €, που θα καλυφθούν μετρητοίς και μέσω άσκησης δικαιώματος προτίμησης υπέρ των υφιστάμενων μετόχων, ενώ θετική απόκριση στην απόφαση έχει και η κοινοπραξία VOXCOTE, δεύτερος βασικός μέτοχος της Εταιρείας, που στηρίζει απόλυτα το έργο στο Ελληνικό και δηλώνει πως θα συμμετάσχει στην Αύξηση Μετοχικού Κεφαλαίου (<https://bit.ly/2pwDYLt>). Προϋπόθεση ωστόσο είναι η οριστικοποίηση των αδειών δόμησης τουλάχιστον για τα κτήρια - τοπόσημα που προβλέπει η πρόταση.

Η οριστική μελέτη ανάπλασης του χώρου δίνει βαρύτητα στα ακόλουθα σημεία (<https://bit.ly/2J2xxH9>):

- 1 Πρότυπη πολεοδόμηση με πολύ ήπιους συντελεστές ($\Sigma\Delta < 0,50$ & $\Sigma K < 30\%$).
- 2 Διάθεση 2.000στρ. για τη δημιουργία του Μητροπολιτικού Πάρκου, μία έκταση σημαντικά μεγαλύτερη από τους υπάρχοντες χώρους πρασίνου της Αττικής, που θα αναδεικνύει τη μεσογειακή χλωρίδα.
- 3 Ανάδειξη και αξιοποίηση των υφιστάμενων κτηρίων ιστορικής σημασίας, καθώς και απελευθέρωση του παραλιακού μετώπου, στο πλαίσιο μιας ολοκληρωμένης ανάπλασης.
- 4 Έργα αστικών, κυκλοφοριακών και τεχνικών υποδομών.



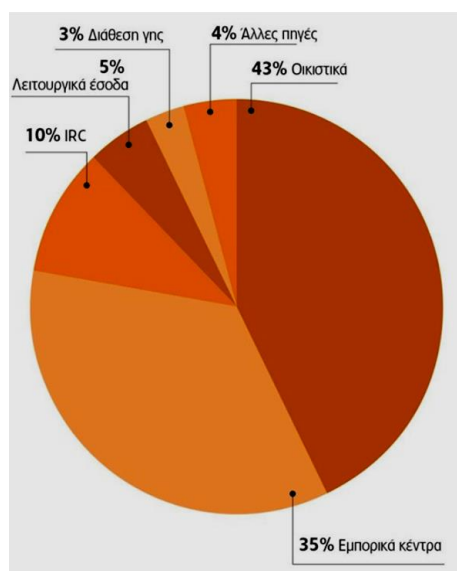
Εικόνα 10: Μακέτα της HardRock International για την πρόταση καζίνο στο Ελληνικό.
(https://www.casinoweb.gr/uploads/medium/file/781/large_hard_Rock_ellhniko_s.webp)

6.8 Τα προσδοκώμενα οικονομικά οφέλη της επένδυσης

Η απόφαση ανάθεσης του έργου στη LamdaDevelopent είχε άμεσες θετικές συνέπειες για τη θέση της εταιρείας στο διεθνή οικονομικό χάρτη. Ο διευθύνων σύμβουλος σημειώνει: «Αναφέρομαι στην πορεία της μετοχής από τότε που κάναμε την τελευταία αύξηση μετοχικού κεφαλαίου τον Ιούλιο του 2014... είχαμε μια άνοδο στη μετοχή της τάξης του 84% και αυτό μπορείτε να το συγκρίνετε με το τι έκανε στην ίδια περίοδο το Χρηματιστήριο»(<https://bit.ly/2Bq1WuE>).

Το μεγαλύτερο κέρδος κατά την πρώτη πενταετία αναμένεται να προέλθει μέσω της επένδυσης στο realestate (Ηγουμενίδη, 2019 · Ρουσάνογλου, 2019). Η συνολική επένδυση στο οικιστικό μέρος είναι ύψους 8 δισ. € (7 δισ. €οι κατασκευές και περί το 1 δισ. € η αγορά των μετοχών της Ελληνικών Α.Ε.), εκ των οποίων τα 2 δισ. €θα επενδυθούν την πρώτη πενταετία. Η απορρόφηση των νέων κατοικιών από την αγορά αναμένεται άμεση, κυρίως λόγω του διεθνούς αγοραστικού ενδιαφέροντος

για το παραλιακό μέτωπο. Συγκεκριμένα, οι καταρχάς 800 κατοικίες που θα κατασκευαστούν προβλέπεται να επιτύχουν τιμές πώλησης 3.500 - 4.000 €/τμ., ενώ το τεράστιο Εμπορικό Κέντρο, έκτασης 72.000τμ, πλησίον της Λ. Βουλιαγμένης εκτιμάται ότι θα μισθώνεται περί τα 37 €/τμ μηνιαίως.



Εικόνα 11: Διάρθρωση εσόδων 1^{ης} πενταετίας.

(<https://www.naftemporiki.gr/fu/p/1523528/638/10000/0x0000000016fa101/1/7.jpg>)

Σε αριθμούς τα αντίστοιχα ωφέλη για το Ελληνικό Δημόσιο και την εγχώρια αγορά εργασίας εκτιμώνται ως εξής (<https://bit.ly/2J2xxH9> Μελέτες IOBE):

- 1 Έσοδα 915 εκατ. € σε βάθος δεκαετίας μέσω αγοράς των μετοχών της ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΑΕ και την εκμετάλλευση του χώρου για 99 χρόνια.
- 2 Έσοδα επενδύσεων ύψους 4,6 δις € σε βάθος 15ετίας.
- 3 Δέσμευση του 30% των καθαρών κερδών υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου.
- 4 Έσοδα μέσω της αδειοδότησης του καζίνο και ακολούθως από τη φορολογία των κερδών των παιγνίων σε ετήσια βάση.
- 5 Έμμεσα εθνικά έσοδα στη διάρκεια των 25 ετών για την ολοκλήρωση της επένδυσης που υπολογίζονται άνω των 13,5 δις € (εισφορές για την κατασκευή των έργων, εισφορές εισοδήματος, ασφαλιστικές εισφορές, φόροι ακινήτων, ΦΠΑ).

- 6 Τεχνικά έργα και υποδομές προϋπολογισμού 1,5 δις € που αναλαμβάνει να υλοποιήσει ο επενδυτής με επιπλέον την ανάληψη κόστους συντήρησης και ασφάλειας του Μητροπολιτικού Πάρκου.
- 7 Συμβολή στο ΑΕΠ ύψους περί το 2,3%
- 8 Δημιουργία περί των 10.000 νέων θέσεων εργασίας κατά τη διάρκεια της υλοποίησης, αυξημένες και από την ανάπτυξη στις ζώνες επιρροής του έργου, με προοπτική συντήρησης 70.000 μόνιμων θέσεων εργασίας μετά την ολοκλήρωση του έργου.
- 9 Σημαντικά οφέλη από την αύξηση της υπεραξίας γης στους δήμους άμεσης επιρροής, την αύξηση της ανταγωνιστικότητας και την ανάπτυξη τουριστικού προϊόντος υψηλού επιπέδου, όπως και από τη βελτίωση της εθνικής εικόνας σε τομείς όπως η τεχνολογία, η υγεία και οι υπηρεσίες.



Εικόνα 12: Φωτορεαλιστικά σχέδια με λεπτομέρειες της ανάπλασης.
(<https://bit.ly/2J2xxH9>)

6.9 Ενστάσεις και εμπόδια για την υλοποίηση της επένδυσης

Ένα από τα ζητήματα που εξ αρχής αποτέλεσε προβληματικό, κυρίως από νομοθετική πλευρά, ήταν το θέμα των αυθαίρετων κτισμάτων. Με βάση τη σύμβαση μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και LamdaDevelopments, η έκταση του πρώην Αεροδρομίου θα πρέπει να μεταβιβαστεί ως έχει. Σημαντικός αριθμός κτηρίων όμως κρίνονται αυθαίρετα, συνεπώς για να μεταβιβαστούν θα πρέπει να υπαχθούν στον Νόμο των Αυθαιρέτων (Ν. 4495/2017) από τον σημερινό ιδιοκτήτη, δηλαδή το Δημόσιο.

Στη συντριπτική τους πλειονότητα τα υφιστάμενα κτήρια, σύμφωνα με το σχέδιο ανάπλασης θα κατεδαφιστούν σταδιακά, εφόσον όμως έχουν μεταβιβαστεί στον ανάδοχο ως νομίμως υφιστάμενα. Στο πλαίσιο επίλυσης του ζητήματος Το ΥΠΕΚΑ έχει προτείνει να προηγηθεί της τελικής σύμβασης η κατεδάφιση των αυθαιρέτων, αυτό όμως σημαίνει καθυστερήσεις και έξοδα του δημοσίου για τις σχετικές διαδικασίες. Στην κατεύθυνση της εξεύρεσης λύσης έχουν καταγραφεί όλα τα κτίσματα. Επιμέρους ζητήματα είναι το ότι σημαντικό μέρος των κτισμάτων είναι στην πρώην αμερικανική βάση, τμήμα της έκτασης το οποίο δεν περιλαμβάνεται στην ανάπλαση, όπως και ελλείψεις στην κτηματογραφική αποτύπωση του χώρου.

Συνθήκες εμπλοκής στην υπογραφή της σύμβασης υπήρξαν και από την αίτηση ακύρωσης που κατέθεσε το 2018 στο Συμβούλιο της Επικρατείας ο Δήμος Αλίμου, ο οποίος υποστηρίζει ότι επιδιώκει τη διόρθωση ορισμένων ζητημάτων και δεν είναι κατά της επένδυσης (<https://bit.ly/32oaxtQ>) όπως και αντίστοιχες ενέργειες νομικών προσώπων, μεταξύ των οποίων και ο Σύλλογος Αρχιτεκτόνων, και πολιτών που κατέφυγαν στο ΣτΕ υπό την αιτιολογία της αντισυνταγματικότητας της νομικής έγκρισης της επέμβασης(<https://bit.ly/2MtCxGM>).

Προβλήματα στην υλοποίηση προέκυψαν στο παρελθόν και από την πρόθεση της Γενικής Διεύθυνσης Αρχαιοτήτων & Πολιτιστικής Κληρονομιάς του ΥΠΠΟ να κινήσει τις σχετικές διαδικασίες για την οριοθέτηση του μεγαλύτερου μέρους του πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού ως αρχαιολογικό χώρο (<https://bit.ly/2MvdKT3>). Παρόμοια ενέργεια ήταν σε πλήρη αντίθεση με την αρχική συμφωνία των Lamda Development και ΤΑΙΠΕΔ.

Η εμπλοκή του ΥΠΠΟ αφορούσε επίσης την πρόθεση να κηρυχθούν διατηρητέα επιπλέον κτήρια, εκτός των 4 ήδη κηρυγμένων στο διάστημα 2006 - 2009. Τελικά η πρόταση αρχιτεκτόνων του ΕΜΠ προς το Κεντρικό Συμβούλιο Νεότερων Μνημείων του ΥΠΠΟ για 4 ακόμη κτήρια, έγινε δεκτή μόνο ως προς το κτήριο με την ονομασία «Παγόδα». Εάν είχε κηρυχθεί διατηρητέο το συγκρότημα του αμερικανικού κολεγίου Πιρς τότε η επένδυση θα τίθετο εν αμφιβόλω, διότι στην ίδια θέση προβλέπεται ο «Πύργος» των κατοικιών (Επτακοίλη & Μανδραβέλης, 2016).



Εικόνα 13: Η πρόταση της MoheganGamingEntertainment για το καζίνο.
(<https://bit.ly/2VRVtSI>)

Η σημαντικότερη θεωρητική αντίδραση με αισθητικά κυρίως κριτήρια προήλθε από το περιβάλλον των αρχιτεκτόνων, αναφορικά με τις προτάσεις, ιδίως αυτή που εικονίζεται παραπάνω, για το καζίνο, η οποία, κατά τους εμπνευστές, έχει αναφορές στον Παρθενώνα και τις Καρυάτιδες! Γνωστοί αρχιτέκτονες έχουν εκφράσει την πλήρη αντίθεσή τους προς μια καπιταλιστική αισθητική τύπου Las - Vegas χωρίς νοηματικό περιεχόμενο, που αναζητεί επιπόλαια τη μορφολογική της πιστοποίηση στο αρχαιοελληνικό παρελθόν (Κρημινιώτη, 2019).

Η Ελληνική Αρχιτεκτονική Εταιρεία σχολιάζει χαρακτηριστικά: «Πρόκειται για το δισυπόστατο κατασκεύασμα που αυτοαποκαλείται “Καρυάτιδες” χλευάζοντας με τη δυσπροσάρμοστη μορφή του τις αθάνατες μορφές του Ερεχθείου με το 100πλάσιο ύψος του αλλά και τη δική του επανερμηνεία του ιστορικού τους νοήματος... Και κινδυνεύει να αποτελέσει οδυνηρό μάθημα, με το ανάλογο τίμημα για τη γενικότερη κοινωνικά αδιάφορη και ανιστόρητη σύγχρονη κουλτούρα μας, που θα κληθούν να πληρώσουν οι επερχόμενοι, αν ποτέ κατανοήσουν τι θα έχει συμβεί» (<https://bit.ly/2BoQJL3>)

Κεφάλαιο 7: Εργοστάσιο Λιπασμάτων στη Δραπετσώνα

7.1 Ιστορική εξέλιξη

Δυτικά του Πειραιά στη λιμενο βιομηχανική ζώνη Δραπετσώνας - Κερατσινίου που στις μέρες μας έχει εγκαταλειφθεί, βρίσκεται μία περιφραγμένη εγκαταλελειμμένη φυσική παραθαλάσσια ζώνη έκτασης περί τα 700στρ., γνωστή ως «Λιπάσματα Δραπετσώνας», όπου είχαν ιδρυθεί ορισμένες από τις πιο σημαντικές βιομηχανίες της χώρας κατά τον 20^ο αιώνα. Πίσω από αυτή την έκταση βρίσκονται οι δυτικές συνοικίες του Πειραιά, η Δραπετσώνα και το Κερατσίνι, που μετά από 90 χρόνια βιομηχανικής παραγωγής, απαιτούν ανάπλαση προκειμένου να επανασυνδεθούν με τη θάλασσα αλλά και με το φυσικό τοπίο.

Η Δραπετσώνα έως τις αρχές του 20^{ου} αιώνα αποτελούσε μια περιοχή ελάσσονος σημασίας για τους κατοίκους του Πειραιά. Μέχρι το 1930 σχηματίστηκε το μέτωπο της δεύτερης γενιάς εργοστασίων και με τις λιμενικές εγκαταστάσεις η βιομηχανία απλώθηκε μέχρι το Κερατσίνι σε μια ενιαία ζώνη περίπου 3χλμ σε άμεση επαφή με τις κατοικημένες περιοχές.

Κυριότερη αυτών ήταν τα «Λιπάσματα» που σημάδεψαν το προφίλ της περιοχής. Η Ανώνυμος Ελληνική Εταιρεία Χημικών Προϊόντων & Λιπασμάτων ιδρύθηκε το 1909, έδωσε ευημερία σε δύσκολους καιρούς, μετά την καταστροφή στον πόλεμο αναγεννήθηκε, ώσπου η τελική χρεωκοπία είχε ως αποτέλεσμα την εγκατάλειψη, καταστροφή και κατεδάφιση μεγάλου μέρους των κτηριακών εγκαταστάσεων (<https://bit.ly/2J6qkpz> ` <https://bit.ly/33KIQfa>).

Η άφιξη των προσφύγων το 1922 βρήκε όλο το θαλάσσιο μέτωπο κατειλημμένο από τα λιμενοβιομηχανικά κτίρια. Στον σχηματισμό του χαρακτήρα της ζώνης συνετέλεσαν δύο βασικοί πόλοι, η παραγωγική διαδικασία που προκαλούσε ανθυγιεινές συνθήκες δουλειάς και ζωής και η πληθυσμιακή σύσταση. Πρόσφυγες

και εσωτερικοί μετανάστες δημιούργησαν μία πολύπλευρη κοινότητα στην ίδια περιοχή με τη δουλειά ως τον συνδετικό κρίκο ανθρώπων με ξεχωριστά πολιτισμικά χαρακτηριστικά και βιώματα.

Η Ανώνυμος Εταιρεία Χημικών Προϊόντων & Λιπασμάτων ξεκίνησε εφαρμόζοντας καινούργιες τεχνολογίες το επίπεδο της τότε ελληνικής βιομηχανίας. Μέσα στο οικόπεδο της εταιρείας έως το 1935 αναπτύχθηκε ο οικισμός των εργαζομένων και των υπαλλήλων. Στην Κατοχή περιορίζει τη λειτουργία της, αλλά επανέρχεται μεταπολεμικά πλέον στα χέρια του επιχειρηματία, του Μποδοσάκη και χρηματοδοτείται από το αμερικάνικο Σχέδιο Marshal. Συνεχίζει ακμάζουσα της εργασίες της μέχρι το 1984, όταν παρουσιάζει τα πρώτα σημάδια μιας πτωτικής πορείας. Το 1993 το εργοστάσιο ανήκει πλέον στην Εθνική Τράπεζα μέχρι το 1999 όπου με κοινές αποφάσεις παύει να λειτουργεί.

Οι 109 κτηριακές μονάδες του εντυπωσιακού εμβαδού των 146στρ. αποτελούσαν μια μεσοπολεμική βιομηχανική πόλη. Από αυτό το σύνολο, το 70% είχε εκτιμηθεί ως διατηρητέο, αλλά τελικά, ενόψει Ολυμπιακών Αγώνων, το Κεντρικό Συμβούλιο Νεότερων Μνημείων του ΥΠΠΟ κήρυξε μόνο 5 ως διατηρητέα: το Υαουργείο, η Ηλεκτρική, η Καμινάδα και το συγκρότημα των Σιλό. Το 2003 το μεγαλύτερο μέρος των εγκαταστάσεων καθαιρέθηκε και ο χώρος ισοπεδώθηκε.



Εικόνα 14: Τα «ωραία ερείπια» της Δραπετσώνας.
(<https://bit.ly/2J6qkpz>)

7.2 Η Λιμενοβιομηχανική Ζώνη της Δραπετσώνας

Οπτικά όταν εισερχόμαστε στον Πειραιά πρώτα ξεχωρίζει η λιμενοβιομηχανική ζώνη με τον επιβατικό λιμένα στο κέντρο, η Ηετιώνεια Πύλη στα δεξιά και αριστερά το εγκαταλελειμμένο βιομηχανικό συγκρότημα των λιπασμάτων. Πίσω από το λόφο είναι οι κατοικίες που ανεγέρθηκαν για εξυπηρετήσουν τις ανάγκες στέγασης των εργαζομένων στις βιομηχανίες της περιοχής.

Η έκταση της τέως Λιμενοβιομηχανικής Ζώνης οριοθετείται από το δυτικό όριο της Ακτής Βασιλειάδη, τις οδούς Γρηγορίου Λαμπράκη, Μιχαληνού, 25^{ης} Μαρτίου, Αριστοτέλους, Πόντου, Ηρακλέους, Μάρκου Μπότσαρη, Πορφύρα, Σωκράτους, Προποντίδας και τέλος, το δυτικό όριο της ΕΥΔΑΠ.

Το καθεστώς ιδιοκτησίας της περιοχής είναι ιδιόμορφο, καθώς ένα μέρος ανήκει στο ελληνικό κράτος, ενώ ένα άλλο μέρος έχει χορηγηθεί «προς χρήση» σε φορείς του ευρύτερου δημόσιου τομέα, οι οποίοι έχουν πλέον μετατραπεί σε Ανώνυμες Εταιρείες. Επιπλέον, εμπλέκονται ιδιωτικές εταιρείες, κυρίως θυγατρική εταιρεία της Εθνικής Τράπεζας η οποία είναι ιδιοκτήτρια της μονάδας λιπασμάτων από το 1992 και μετά υπό καθεστώς εκκαθάρισης.

Η παράκτια βιομηχανική λιμενική ζώνη Δραπετσώνας - Κερατσινίου, περιοχή στρατηγικής σημασίας στο πλαίσιο του ΡΣΑ, έχει επιλεγεί ως τομέας προβληματικής και μελλοντικής εξερεύνησης, η οποία έχει σημαντικά προβλήματα υποβάθμισης, συνεπώς απαιτείται επέμβαση ανάπλασης.

7.3 Πολεοδομικά χαρακτηριστικά της περιοχής

Το ισχύον θεσμικό πλαίσιο δόμησης για την περιοχή της λιμενοβιομηχανικής ζώνης ορίζεται από τα ΓΠΣ των δύο πρώην δήμων Κερατσινίου και Δραπετσώνας, καθώς

και από το σχετικό Ρυμοτομικό Σχέδιο. Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του πρώην Δήμου Δραπετσώνας αφορά τις προτάσεις για το κυκλοφοριακό δίκτυο και τα απαραίτητα έργα και μελέτες δικτύων υποδομής, τον πολεοδομικό σχεδιασμό της πόλης της Δραπετσώνας για πληθυσμό περί τις 15.000 κατοίκων.

Η πολεοδομική οργάνωση προβλέπει τη δημιουργία 5 πολεοδομικών ενοτήτων: Ταμπάκικα, Άγιος Διονύσιος, Άγιος Παντελεήμων, Νέος Οικισμός, Λιπάσματα. Ως προς τις χρήσεις γης προβλέπεται γενική κατοικία, με διατήρηση των τοπικών κέντρων σε όλες τις πολεοδομικές ενότητες

Σήμερα η αστική δομή της Δραπετσώνας έχει αλλάξει, εφόσον τα παλιά ισόγεια ή διώροφα σπίτια έχουν αντικατασταθεί από πολυκατοικίες, συχνά πυκνοδομημένες. Στο σύνολο του πρώην Δήμου Δραπετσώνας, εκτός της κατοικίας, κύριες χρήσεις είναι η βιοτεχνία - βιομηχανία, το εμπόριο κατά μήκος των κεντρικών οδών και οι μεταφορές, ενώ στην παράκτια ζώνη υπάρχουν χρήσεις της ναυπηγικής βιομηχανίας.

Για την περιοχή του πρώην εργοστασίου λιπασμάτων οι προβλεπόμενες χρήσεις από το ΓΠΣ είναι ένας μικρός Αθλητικός Πυρήνας, ένας χώρος Εκπαίδευσης και μικρό πολεοδομικό κέντρο στα ανατολικά όρια της περιοχής. Για την υπόλοιπη το ΓΠΣ δεν έχει προβλεπόμενες χρήσεις γιατί είναι εκτός σχεδίου.

7.4 Οι νεότερες εξελίξεις στη διαχείριση του χώρου

Από το 1999 οπότε και έκλεισε οριστικά το εργοστάσιο των Λιπασμάτων, η τύχη της περιοχής αποτέλεσε αντικείμενο επιστημονικών ερευνών, μελετών, αλλά και αρκετών προτάσεων. Παράλληλα, η τοπική κοινωνία ξεκίνησε να διεκδικεί τη μετατροπή της περιοχής σε χώρο πρασίνου, μια επιδίωξη που προσέκρουε σε ένα αντικειμενικό πρόβλημα: την κυριότητα της έκτασης. Το μεγαλύτερο κομμάτι, (202στρ., ανήκει στην Εθνική Τράπεζα, ακόμα 117στρ. στη LaFarge και 82στρ. στην

Aegean Oil. Ο Δήμος Δραπετσώνας είχε μια μικρή έκταση, περί τα 20στρ., ενώ πριν μερικά χρόνια τού παραχωρήθηκαν 86στρ. στο παραλιακό μέτωπο τα οποία ανήκαν στον ΟΛΠ και μετατράπηκαν σε χώρο περιπάτου.

Οι τελευταίες εξελίξεις γύρω από την έκταση των Λιπασμάτων ήταν η τροποποίηση του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αττικής το 2015 ως προς τις χρήσεις γης της περιοχής με απομάκρυνση της βιομηχανίας το 2015. Η τροπολογία για την ανάπλαση των «Λιπασμάτων» ακυρώνει τη δυνατότητα να εγκατασταθούν στην εν λόγω περιοχή βιομηχανικές και μεταποιητικές εγκαταστάσεις και γενικά χρήσεις που αλλοιώνουν και επιβαρύνουν το φυσικό περιβάλλον της παραθαλάσσιας ζώνης.

Το 2016 από την Περιφέρεια και το Δήμο προκηρύχθηκε Πανελλήνιος Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός με τίτλο «Αρχιτεκτονικός διαγωνισμός ιδεών για την μελέτη ανάπλασης 640 στρεμμάτων της πρώην λιμενοβιομηχανικής περιοχής Λιπασμάτων». Η έγκριση του αποτελέσματος του Διαγωνισμού απένειμε το 1^ο βραβείο στην πρόταση της αρχιτέκτονος Ηούς Καρύδη.

Πιθανό εμπόδιο στην υλοποίηση διαφαίνεται η κωλυσιεργία εξαιτίας της γραφειοκρατίας που ίσως προκύψει από την πλευρά της πολιτείας, διότι ο χώρος έως σήμερα είναι «εκτός σχεδίου» και επιβάλλεται η εφαρμογή των πολεοδομικών εργαλείων για να ρυμοτομηθεί και να γίνει επενδυτικά ελκυστικός. Επίσης, για να επιτευχθεί το σχέδιο ενός ενιαίου πάρκου, οι εταιρείες συν-ιδιοκτήτες και το δημόσιο οφείλουν να ξεκινήσουν διαπραγματεύσεις.

Σε αυτή την κατεύθυνση δημοσιεύτηκε το 2019 η Απόφαση για την αναγκαστική απαλλοτρίωση έκτασης 204στρ. στο χώρο του πρώην Εργοστασίου Λιπασμάτων στη Δραπετσώνα για να κατασκευαστεί Μητροπολιτικό Πάρκο Πρασίνου (<https://bit.ly/2MsII5g>) την οποία προσυπογράφουν όλοι οι αρμόδιοι φορείς αυτοδιοίκησης. Με αυτή την απόφαση επιτυγχάνεται η προώθηση ενός διαχρονικού αιτήματος της Δραπετσώνας, των φορέων και των πολιτών, να δημιουργηθούν οι συνθήκες για να ολοκληρωθεί μια ακόμη υπερτοπικής σημασίας και επιρροής ανάπλαση που θα βελτιώσει την ποιότητα ζωής των κατοίκων.

7.5 Στόχοι επικείμενης ανάπλασης

Ως κύριοι στόχοι για την διατύπωση των προτάσεων και την επίτευξη βέλτιστου αποτελέσματος τέθηκαν οι εξής :

- 1 Η ανάπλαση της λιμενοβιομηχανικής ζώνης Δραπετσώνας - Κερατσινίου. Με τρόπο ώστε το μέτρο εκμετάλλευσης του χώρου να επιτρέψει την ανάκτηση της θαλάσσιας ακτής.
- 2 Η ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς και της βιομηχανικής ιστορίας του τόπου μέσα από την προστασία διατηρητέων μνημείων.
- 3 Ο σχεδιασμός κοινόχρηστων και δημόσιων χώρων μικρού μεγέθους, αλλά και η δημιουργία προϋποθέσεων για πεζή πρόσβαση σε χώρους μεγαλύτερης κλίμακας πράσινου και ψυχαγωγίας.
- 4 Ο σχεδιασμός επέκτασης του μετρό και η κατασκευή μέσου σταθερής τροχιάς, όπως ακόμα και η αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων των ΜΜΜ.
- 5 Η ανάπτυξη ενός συγκροτημένου ιστού ελεύθερης ροής των πεζών με τον κατάλληλο σχεδιασμό του οδικού δικτύου και των χώρων στάθμευσης.
- 6 Η αλλαγή του πολεοδομικού σχεδιασμού με τον καθορισμό των χρήσεων γης και των περιορισμών δόμησης για όλη την περιοχή.
- 7 Η εξυγίανση των περιβαλλοντικών όρων και των κομβικών δικτύων υποδομής.

Η επικείμενη ανάπλαση σχετίζεται με τα 640 στρέμματα της πρώην περιοχής της βιομηχανίας λιπασμάτων. Αδιαμφισβήτητα, αυτός ο οικισμός είναι ιστορικής σημασίας, με βιομηχανίες, εργοστάσια και ιστορικό παρελθόν. Ο βασικός σκοπός της πρότασης είναι η επαναλειτουργία του χώρου, με το υγρό στοιχείο να είναι το επίκεντρο του τριπτύχου «ανάπτυξη - αναβάθμιση - εκμετάλλευση», ώστε η περιοχή της Δραπετσώνας να αποτελέσει έναν επικάικο πόλο έλξης, διατηρώντας ζωντανή τη σχέση της με τη θάλασσα.

Όπως αναφέρεται «το σημείο που κάποτε κυριάρχησε ως ενεργειακός κόμβος με την εμβληματική καμινάδα και τα χνάρια της βιομηχανικής ιστορίας να το

ακολουθούν προβλέπεται να αποκτήσει και πάλι ζωή, ώστε, σε συνδυασμό με την εγγύτητα του θαλάσσιου τοπίου, να μετεξελιχθεί σε έναν δημόσιο χώρο με νέο περιεχόμενο, κυρίως προσβάσιμο από όλους» (Πανταζόπουλος, 2018).

Επιδίωξη της ανάπλασης είναι η βελτίωση του επιπέδου ζωής των κατοίκων και η ανάπτυξη της περιοχής, ταυτόχρονα με την προστασία και ευδοκίμηση του περιβάλλοντος, διαμέσου πολεοδομικών και κυκλοφοριακών αλλαγών. Η βέλτιστη ολοκλήρωση του στόχου βασίζεται σε συμπληρωματικούς άξονες παρέμβασης-υποστόχους, οι οποίοι αφορούν παράλληλα τόσο την εξάλειψη των μειονεκτημάτων, όσο και την ανάδειξη των προτερημάτων της περιοχής.

Νέες ελκυστικές και χρήσιμες λειτουργίες όπως το Μουσείο Μελέτης Βυθού, το Παιδιατρικό Νοσοκομείο 100 κλινών, το Ναυταθλητικό Κέντρο Δραπετσώνας, το Μουσείο Ιστορίας της Βιομηχανίας, κ.ά., προβλέπεται να πολλαπλασιάσουν την επισκεψιμότητα, συμβάλλοντας στην ανάπτυξη και τόνωση της οικονομίας.



Εικόνα 15: Σχέδιο Γενικής Διάταξης στην πρόταση που έλαβε το 1^ο βραβείο.
(https://www.lifo.gr/icahe/870/651/1/1326752_2_6.jpg)



Εικόνα 16: Τρισδιάστατη απεικόνιση στην πρόταση που έλαβε το 1^ο βραβείο.
(https://www.lifo.gr/iframe/870/470/1/1326751_1_8.jpg)

Οι βασικότεροι υποστόχοι της ανάπλασης είναι :

1. Χαύξηση της λειτουργικότητας της περιοχής μέσω αλλαγών στις υποδομές, τις χρήσεις γης και τα δίκτυα.
2. Ηκαλύτερευση της μορφής του αστικού τοπίου μέσω επεμβάσεων στον ιστό και τα κελύφη.
3. Ηεκλογικευμένη συνύπαρξη διαφορετικών χρήσεων γης και η αντιμετώπιση οχλουσών χρήσεων.
4. Η σύνδεση Κερατσινίου και Δραπετσώνας οδικά και λειτουργικά.
5. Ηστροφή των κατοίκων στη χρησιμοποίηση εναλλακτικών μέσων μεταφοράς, ώστε να ελαττωθούν οι μετακινήσεις με αυτοκίνητο στα κέντρα.
6. Ηαξιοποίηση της ιστορικής βιομηχανικής ταυτότητας και ιδιαιτερότητας της περιοχής. (Kyvelou&Gemenetzi, 2018)

Κεφάλαιο 8: Συμπεράσματα

Στο σημείο αυτό εκφράζονται τα συμπεράσματα στα οποία καταλήγουμε από την ανάλυση που προηγήθηκε σε σχέση με τις αστικές αναπλάσεις. Η ανάπλαση μιας περιοχής έχει σύνθετους σκοπούς και προσανατολισμούς που σχετίζονται τόσο με την αξιοποίηση του ίδιου του χώρου, την επανεκτίμηση των κελυφών και των χρήσεών τους αλλά και την παροχή υψηλής αισθητικής περιβάλλοντος χώρου στους κατοίκους και τους επισκέπτες. Σκοπός οποιασδήποτε ανάπλασης οφείλει να είναι να μεταβάλλει τόσο τα εμφανή πλεονεκτήματα όσο και τις αδυναμίες μιας περιοχής ανάπλασης σε δυνατότητες, εκμεταλλευόμενη τα δυνατά σημεία και δίνοντας πάντα σημασία στην αλληλοσύνδεσή τους με εξωτερικές επιρροές.

Ως προς τις ενέργειες υλοποίησης των σχεδιασμών ανάπλασης στην Ελλάδα, μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι παρουσιάζονται σημαντικά εμπόδια. Αυτά έχουν να κάνουν κύρια με τις αρμοδιότητες και ευθύνες του ευρύτερου δημόσιου τομέα και των υπηρεσιών του, ακολούθως με το ρόλο της ιδιωτικής πρωτοβουλίας και τέλος με τη θέση και συμμετοχή του κοινού.

Ως προς το δημόσιο τομέα είναι γνωστά τα προβλήματα τα οποία προκύπτουν από τη γενικότερη αγκύλωση των υπηρεσιών, τις συγκρούσεις αρμοδιοτήτων, τη καθυστέρηση στη λήψη αποφάσεων, την αδυναμία ολοκλήρωσης της θεσμικής και διοικητικής μεταρρύθμισης όπως και της ηλεκτρονικής διακυβέρνησης. Στο ζήτημα των αναπλάσεων ουσιώδες πρόβλημα αποτελεί η χρονίζουσα διαδικασία ολοκλήρωσης διαδικασιών που θα επέτρεπαν την ευκολότερη διαχείριση του χώρου και την ολοκλήρωση χωροταξικών και πολεοδομικών μελετών, όπως το Εθνικό Κτηματολόγιο και Περιουσιολόγιο, οι Δασικοί και Αρχαιολογικοί Χάρτες, η κωδικοποίηση της νομοθεσίας των όρων και περιορισμών δόμησης με συστήματα GIS, η Ηλεκτρονική Ταυτότητα Κτηρίων. Άλλο ζήτημα είναι η ύπαρξη δεσμευτικών κατευθύνσεων ως προς την αξιοποίηση του δημόσιου χώρου και των δημοσίων

ακινήτων, που απορρέουν από τις μνημονιακές συμβάσεις, με βασικότερο παράδειγμα την περίπτωση του Ελληνικού η οποία και αναπτύχθηκε.

Επίσης παρότι η χώρα μας ουδόλως υστερεί ως προς την ύπαρξη καταξιωμένων μελετητών, χωροτακτών, πολεοδόμων, αρχιτεκτόνων, οικονομολόγων, οι μελέτες και τα ερευνητικά τα οποία ανατίθενται από το δημόσιο είτε σε ΑΕΙ, είτε σε ελεύθερους επαγγελματίες μέσω των διαγωνισμών, είθισται κατά το κοινώς λεγόμενον «να μένουν στο συρτάρι». Βεβαίως βασικό πρόβλημα το οποίο έχει να επιλύσει μέσω των πολιτικών της η εκάστοτε κυβέρνηση είναι η εξεύρεση κονδυλίων για την ολοκλήρωση των έργων ανάπλασης σε αυτό το σημείο παρατηρείται και πάλι κωλυσιεργία ως προς την ολοκλήρωση των διεργασιών που θα επιτρέψουν την ένταξη των έργων σε ευρωπαϊκά χρηματοδοτικά προγράμματα, για παράδειγμα η ανάπλαση του Παλαιού Ιπποδρόμου, ένα από τα σημαντικότερα έργα στο πνεύμα της βιωσιμότητας, κατέστη εφικτή με τη χρηματοδότηση από το Ίδρυμα Νιάρχος. Στο σημείο αυτό ένα μειονέκτημα των έργων ανάπλασης είναι η έλλειψη πρόβλεψης ώστε το έργο να είναι βιώσιμο οικονομικά και μετά την ολοκλήρωσή του.

Το ζήτημα της νομοθεσίας αποτελεί ξεχωριστό αντικείμενο. Από τη μία πλευρά το δημόσιο δεν κινείται ποτέ εκτός των αυστηρών ορίων του θεσμικού πλαισίου αφετέρου όμως το θεσμικό πλαίσιο για τις αναπλάσεις όπως και τη δόμηση χρειάστηκε πολλά χρόνια για να συμπορευτεί με τις εξελίξεις. Ευτυχώς την τελευταία δεκαετία γίνονται σημαντικά βήματα στη κατεύθυνση αυτή με νομοθετήματα όπως ο Νέος Οικοδομικός Κανονισμός, ο ΚΕΝΑΚ, ο Νόμος των Αυθαιρέτων, ο Νόμος 4447/2016 για το χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό, κ.ά. Μία σημαντική συμβολή στο να δοθεί έναυσμα σε διαδικασίες αστικής ανάπλασης είναι και το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής.

Αναφορικά με το ρόλο της ιδιωτικής πρωτοβουλίας στην υλοποίηση έργων ανάπλασης του δομημένου και φυσικού αστικού περιβάλλοντος αναγνωρίζουμε ότι η παρουσία των ιδιωτών, δηλαδή των εταιριών, έχει πάντοτε κερδοσκοπικό χαρακτήρα, δηλαδή η σύμπραξη δημοσίου και ιδιωτικού τομέα είναι εφικτή μόνο εφόσον ο ιδιώτης επενδυτής μπορεί να διασφαλίσει την απόσβεση των κεφαλαίων

του και εν συνεχεία ένα σημαντικό κέρδος. Υπό την προϋπόθεσή ότι η εξάρτηση από το ιδιωτικό κεφάλαιο δεν οδηγεί σε λύσεις εις βάρος του αστικού τοπίου, των φυσικών πόρων, και των ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων, τότε μιλάμε για μία βιώσιμη περίπτωση ιδιωτική συμμετοχής στις αναπλάσεις. Η αδυναμία να επιτύχουμε συμφωνίες και συμβάσεις που να ικανοποιούν αυτές τις παραμέτρους, ειδικά στην περίοδο της κρίσης όπου η χώρα προσέβλεπε σχεδόν αποκλειστικά σε ξένους επενδυτές, αποτελεί λόγο περιορισμού των αναπλάσεων σε αποσπασματικά έργα τα οποία μπορούσε να καλύψει ο εγχώριος προϋπολογισμός και η τοπική αυτοδιοίκηση χωρίς όμως να πρόκειται για έργα που συμβάλουν στη βελτίωση της αστικής ποιότητας. ακόμη όμως και στη περίπτωση «πρόθυμων» επενδυτών γραφειοκρατία του δημοσίου, οι καθυστερήσεις στην έγκριση αδειοδοτήσεων οικοδομών και χρήσεων, είναι ανασταλτικός παράγοντας, διότι σε άλλες χώρες πολλά από αυτά γίνονται αποκλειστικά ηλεκτρονικά.

Τέλος, ως προς το ρόλο του καθημερινού κοινού ένα σημαντικό πρόβλημα είναι ότι στην Ελλάδα οι προθέσεις του δημοσίου ως προς τη διαχείριση του χώρου πρώτα ολοκληρώνονται μελετητικά και εν συνεχεία τίθενται σε δημόσια διαβούλευση. Τα τελευταία χρόνια αποτελεί δημοφιλή τακτική να ζητείται η συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας, των τοπικών φορέων, των επαγγελματιών της περιοχής καθώς επίσης και των μειονοτικών ομάδων στο σχεδιασμό. Με αυτό τον τρόπο δημιουργείται σχέση εμπιστοσύνης και επιτυγχάνεται η γενικότερη συναίνεση. Διαφορετικά υπάρχει το ελληνικό παράδειγμα πολλών μελετών ανάπτυξης που μπλοκάρονται με προσφυγές στο ΣτΕ από θιγόμενους πολίτες ή ακόμη και από νομικά πρόσωπα του δημοσίου.

Για να επιτύχουμε σύγχρονες λύσεις με άμεσο αποτέλεσμα πρέπει σε πρώτο στάδιο να αναγνωρίσουμε και να καταγράψουμε τις προβληματικές περιοχές και κατόπιν να δημιουργήσουμε εσωτερικές και εθνικές συνέργειες που θα οδηγήσουν όχι απλά σε πρότυπες αλλά σε υλοποιήσιμες μελέτες ανάπλασης.

Κύριος στρατηγικός στόχος του ΡΣΑ 2021 είναι η προστασία, οικολογική αξιοποίηση και η ανάδειξη προστατευόμενων φυσικών περιοχών καθώς και η αποκατάσταση υποβαθμισμένων τόπων. Το Στρατηγικό Πρόγραμμα Προστασίας και Διαχείρισης του Αττικού Τοπίου στοχεύει καταρχάς στην αναγνώριση «τοπίων προτεραιότητας»,

στα οποία εντάσσονται ο χώρος του πρώην Αεροδρομίου στο Ελληνικό και το εργοστάσιο λιπασμάτων στη Δραπετσώνα.

Το Ελληνικό είναι ένας χώρος στρατηγικής σημασίας για όλη την πρωτεύουσα, αλλά ιδιαίτερα για την ΝΑ Αθήνα. Η μεγάλη έκταση του χώρου, η ποικιλία βλάστησης, οι δυνατότητες ενεργού συμμετοχής σε καινοτομικές μορφές ψυχαγωγίας - μάθησης-αθλητισμού μπορούν να δώσουν την ευκαιρία για τον εμπλουτισμό της καθημερινής ζωής του κατοίκου της Πρωτεύουσας, ικανοποιώντας παράλληλα και την αναγκαιότητα προσέλκυσης επενδυτών προς ενδυνάμωση της ελληνικής οικονομίας.

Όσον αφορά την περιοχή γνωστή ως «Λιπάσματα Δραπετσώνας» η επικείμενη ανάπλαση θα επανασυνδέσει την αναξιοποίητη αυτή έκταση με τη θάλασσα αλλά και με το φυσικό τοπίο. Η περιοχή διαθέτει ιστορική αλλά και στρατηγική σημασία και ορθά έχει επιλεγεί στο πλαίσιο του ΡΣΑ 2021 ως περιοχή προβληματική με σοβαρά θέματα υποβάθμισης.

Μέσω των αναπλάσεων οι δύο αυτοί σημαντικοί πόλοι, στα νότια και δυτικά των Αθηνών θα εξυγιανθούν με πολλαπλά οφέλη για τον πολίτη και το κράτος, υπό την προϋπόθεση της εντός των πλαισίων ολοκλήρωσης των έργων και συμβάσεων.

BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Burton, E. (2002). Measuring urban compactness in UK towns and cities, *Environment and Planning B: Planning and Design*, 2002, 29(1), pp.219-250.
- Churchman, A. (1999). Disentangling the concept of density, *Journal of Planning Literature*, 13(4), pp.389-411, Sage, London.
- Colantonio, A. & Dixon, T. (2011). *Urban Regeneration & Social Sustainability: Best Practices from European Cities*, Oxford: Wiley - Blackwell.
- Conzen, M. (2001). The study of urban form in United States, *Urban Morphology*, vol. 5(1), pp.3-14.
- Dear, M. & Flusty, S. (1998), Postmodern Urbanism, *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 88(1), pp.50-72.
- Dieleman, F. & Wegener, M. Compact City and Urban Sprawl, *Built Environment*, vol. 30(4), pp. 34-48.
- Dietzel C., Oguz, H., Hemphill, J., Clarke, K., Gazulis N. (2005), Diffusion and coalescence of the Houston Metropolitan Area: evidence supporting a new urban theory, *Environment and Planning B: Planning and Design*, vol. 32, pp.231-246.
- Dow, K. (2000), Social dimensions of gradients in urban ecosystems, *Urban Ecosystems*, vol. 4, pp. 255-275
- Dujardin, C., Selod, H., Thomas, I. (2008), Residential Segregation and Unemployment: The Case of Brussels, *Urban Studies*, vol. 45(1), pp. 89-113.
- Hofstad, H. (2012). Compact city development: High ideals and emerging practices, *European Journal of Spatial Development*, 49.
- Grove, J.M. & Burch, W.R. (1997). A social ecology approach and applications of urban ecosystem and landscape analyses: a case study of Baltimore, Maryland, *Urban Ecosystems*, vol. 1, pp. 259-275
- Hall, P. (1997), Modeling the Post-Industrial City, *Futures*, vol. 29(415), pp. 311-322.
- Harris, R. & Lewis R. (1998). Constructing a Fault(y) Zone: Misrepresentations of American Cities and Suburbs, 1900 - 1950, *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 88(4), pp. 622-639.
- Kyvelou S., Gemenetzi G., Strategic thinking in eco-development: The emergence of a new type of eco-neighbourhood through brownfields regeneration, *Journal of Public Policy and Good Governance*, Vol 9, No 4 (2018) : pp. 4-13

Roberts, P. (2000). The evolution, definition and purpose of urban regeneration, In P. Roberts & H. Sykes (Eds.), *Urban Regeneration: A Handbook*, pp.9-36, London: Sage Publications.

Rodríguez-González, R. & Somoza-Medina, J. (2004). Theories, models and urban realities. From New York to Kathmandu, *Delta*, vol. 21, pp.69-81.

Shearmur, R. & Charron, M. (2004). From Chicago to L.A. and Back Again: A Chicago-Inspired Quantitative Analysis of Income Distribution in Montreal, *The Professional Geographer*, vol. 56(1), pp.109-126

Weber, J. (2003), Individual accessibility and distance from major employment centers: An examination using space-time measures, *Journal of Geographic Systems*, vol. 5, pp.51-70.

Αγγελίδης Μ., (1993). Οι αναπλάσεις στην Ελλάδα, Εισήγηση στο διεθνές σεμινάριο του Προγράμματος ECOS: Τοπικός Πολεοδομικός Σχεδιασμός - Αναγέννηση αστικών περιοχών, Κερασίνη.

Αγγελίδης, Μ. (2000). *Χωροταξικός σχεδιασμός και βιώσιμη ανάπτυξη*, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα.

Αγγελίδης, Μ. (2006). *Αστικές Αναπλάσεις Υποβαθμισμένων Περιοχών*, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, ΔΠΜΣ: Αρχιτεκτονική - Σχεδιασμός του Χώρου, Κατεύθυνση: Πολεοδομία και Χωροταξία, Διαθέσιμο στο: <http://courses.arch.ntua.gr/fsr/114486/ASTIKES%20ANAPLASEIS-plires.pdf>. αθηνά 2006

Αραβαντινός Α. (1977). Ανάγκη για συσχέτιση των όρων δομήσεως με τις χρήσεις και την εκμετάλλευση του αστικού χώρου, *Τεχνικά χρονικά*, 4/1977.

Αραβαντινός Α. (1997). *Πολεοδομικός Σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα.

Αραβαντινός Α. (2002). Δυναμικές και σχεδιασμός κέντρων στην πόλη των επόμενων δεκαετιών- προς συγκεντρωτικά ή αποκεντρωτικά σχήματα; *Επιστημονικό Περιοδικό ΑΕΙΧΩΡΟΣ*, Νοέμβριος 2002.

Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός ιδεών για τη μελέτη ανάπλασης 640 στρεμμάτων της πρώην Λιμενο-Βιομηχανικής περιοχής λιπασμάτων, Διαθέσιμο στο www.patt.gov.gr/site/index.php?option=com_content&view=article&id=19836:arxitektonikos-diagonismos-ideon-gia-tin-meleti-anaplastis-640-stremmaton-tis-proin-limeno-viomixanikis-perioxis-lipasmaton&Itemid=117

Βαρελίδης Γ.Κ. (2003). Δυνατότητες Αναπλάσεων Οικιστικών Περιοχών στο Μητροπολιτικό Πεδίο της Πρωτεύουσας», *Τεχνικά Χρονικά*, Ιούλιος - Αύγουστος 2003

- Βασενχόφεν, Λ. (1995). Αστικές αναπλάσεις σε μια σύγχρονη μεγαλούπολη: Η περίπτωση του Ελαιώνα, στο: *Κείμενα στη θεωρία και στην εφαρμογή του πολεοδομικού και του χωροταξικού σχεδιασμού*, (Επιμ.) Δημήτρης Γεωργουλής, Εκδόσεις Παπαζήση, σσ.375-401.
- Βασενχόφεν Λ. (2002). Η δημοκρατικότητα του σχεδιασμού του χώρου και η αμφισβήτηση του ορθολογικού «μοντέλου», *Επιστημονικό Περιοδικό ΑΕΙΧΩΡΟΣ*.
- Βλαστός, Θ. (1999). Σχεδιάζοντας τις πόλεις του 21ου αιώνα. Οι Χάρτες των Αθηνών του 1933 και του 1998. Ρήξεις και συνέχειες, *Αρχιτεκτονικά Θέματα - Architecture in Greece*, τχ. 33/1999, σσ.21-23.
- Γεμεντζή, Γ. (2014). Συμπαγής πόλη και αστική βιωσιμότητα: Βασικές αρχές σχεδιασμού, *Τεχνογράφημα*, τχ.495, ΤΕΕ / ΤΚΜ, σσ.16-17.
- Γεωργουλής, Δ. (1995). Το πρόβλημα της αστικής γαιοπροσόδου και η δυναμική του αστικού σχεδιασμού (Ένα πλαίσιο θεωρητικής προσέγγισης), στο: *Κείμενα στη θεωρία και στην εφαρμογή του πολεοδομικού και του χωροταξικού σχεδιασμού*, (Επιμ.) Δημήτρης Γεωργουλής, Εκδόσεις Παπαζήση, σσ.460-487.
- Δέτση Μ. (2015). *Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη, πολιτικές & στρατηγική της Συμπαγούς Πόλεως*, Ερευνητική Εργασία, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας & Ανάπτυξης, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη.
- ΕΜΠ (2007). *Ολοκλήρωση και επικαιροποίηση του ερευνητικού προγράμματος «Ανάπτυξη του χώρου του αεροδρομίου του Ελληνικού»*, Οργανισμός ρυθμιστικού σχεδίου και περιβάλλοντος Αθήνας, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα.
- ΕΜΠ (2010). *Βασικές αρχές σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου στο πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού*, Ερευνητικό Πρόγραμμα Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου και Τ.Ε.Δ.Κ.Ν.Α. για τους Δήμους Αλίμου, Αργυρούπολης, Γλυφάδας και Ελληνικού, Α' φάση: Καταγραφή, τεκμηρίωση και αξιολόγηση κτιριακού αποθέματος, δεσμεύσεων και προτάσεων, Αθήνα.
- Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (1990). *Πράσινο Βιβλίο για το Αστικό Περιβάλλον*, Βρυξέλλες.
- Επτακοίλη, Γ. & Μανδραβέλης, Β. (2016). Διατηρητέα μόνον η «Παγόδα» στην έκταση του Ελληνικού, *Ελληνική Οικονομία*, 15 Οκτωβρίου 2016.
- Ευαγγελίδου Μ. (2003). *Μια αειφορική διαχείριση του χώρου και της αστικής ανάπτυξης*, Εκδόσεις ΔΙΠΕ - Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα.
- Ηγουμενίδη, Τ. (2019). Η «κάτοψη» των εσόδων πενταετίας στο Ελληνικό. Υψηλές προσδοκίες της Lamda Development από την επένδυση, *Ναυτεμπορική*, Δευτέρα, 14 Οκτωβρίου 2019.
- Κατσάρα, Α. & Γοσποδίνη, Α. (2009). Νέες τεχνολογίες, χωρικοί και μορφολογικοί μετασχηματισμοί των πόλεων, Στο: *2ο Πανελλήνιο συνέδριο πολεοδομίας*,

χωροταξίας και περιφερειακής ανάπτυξης, ΤΕΕ - Τμ. Μαγνησίας, Παν. Θεσσαλίας, 24-27 Σεπτεμβρίου 2009, Βόλος.

Καυκαλάς, Γ., Βιτοπούλου, Α., Γεμεντζή, Γ., Γιαννακού, Α., Τασοπούλου, Α. (2015). Η αστική αναγέννηση και αναζωογόνηση ως απόκριση στην αστική αλλαγή, Στο Καυκαλάς, Γ., Βιτοπούλου, Α., Γεμεντζή, Γ., Γιαννακού, Α., Τασοπούλου, Α.: *Βιώσιμες πόλεις* [ηλεκτρ. βιβλ.], Κεφάλαιο 3, Διαθέσιμο στο: <http://hdl.handle.net/11419/2229>

Κλουτσινιώτη Ο. & Μεσαρέ Σ. (α.χ.). *Χωροταξική - πολεοδομική μελέτη ανάπτυξης της βιομηχανικής περιοχής στα όρια του Δήμου Δραπετσώνας*, Τεύχος 1, Χωροταξική Μελέτη - Πολεοδομική Προμελέτη, Έκδοση του Δήμου Δραπετσώνας, Αθήνα.

Κρημινιώτη, 2019. Οι ουρανοξύστες του Ελληνικού και οι «Καρυάτιδες»: Η αισθητική της ανάπτυξης, *Η Αυγή*, 13 Οκτωβρίου 2019.

Μαντζιαρά, Ε. (2011). *Λιπάσματα ραπετσώνας: Συνέχειες, Ασυνέχειες & Πρακτικές Κατοίκησης*, Μεταπτυχιακή Εργασία Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών.

Μπιανκί, Φ. & Πάρκινσον, Μ. (Επιμ.) (1994). *Πολιτιστική πολιτική και αναζωογόνηση των πόλεων η εμπειρία της Δυτικής Ευρώπης*, Ελληνική Εταιρεία Τοπικής Ανάπτυξης & Αυτοδιοίκησης, Αθήνα.

Μπελαβίλας Ν. (2007). *Λιπάσματα Δραπετσώνας. Σύντομο χρονικό μιας απώλειας*, στο: *Ανώνυμη ελληνική εταιρία χημικών προϊόντων και λιπασμάτων (1909-1993)*, Λιπάσματα Δραπετσώνας, Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς, Αθήνα.

Οικονόμου Δ. (2002). Το θεσμικό πλαίσιο της χωροταξίας και οι περιπέτειές του, *Επιστημονικό Περιοδικό ΑΕΙΧΩΡΟΣ*.

Οικονόμου Δ. (2004). Αστική αναγέννηση και πολεοδομικές αναπλάσεις, *Τεχνικά Χρονικά*, Μάιος - Ιούνιος 2004.

Πανταζόπουλος, Γ. (2018). Αυτό θα είναι το νέο πρόσωπο της Δραπετσώνας, Πηγή: www.lifo.gr, 07/02/2018.

Πισσούριος, Ι. (2012). Αξιολόγηση των θεσμοθετημένων πολεοδομικών δεικτών προδιαγραφής για τις δημόσιες χρήσεις, *Επιστημονικό περιοδικό ΑΕΙΧΩΡΟΣ*.

Ρουσάνογλου, Ν. (2019). Ανάπτυξη 10.000 κατοικιών στο Ελληνικό σχεδιάζει η Lamda, *Ελληνική Οικονομία*, 11 Οκτωβρίου 2019.

Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας / Αττικής 2021, Διαθέσιμο στο <http://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=gYF8jUU0dGU%3d&tabid=37>

Σαρηγιάννης Μ.Γ. (2000). *Αθήνα 1830-2000, Εξέλιξη - Πολεοδομία - Μεταφορές*, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα.

Σαρηγιάννη, Μ.Γ. (2010). Τα ρυθμιστικά σχέδια Αθηνών και οι μεταβολές των πλαισίων τους, *GreekArchitects*, Διαθέσιμο στο: shorturl.at/yAG58

Σερράος, Κ. (2016). Πολεοδομικός σχεδιασμός στην Ελλάδα σε αλλαγή πλευσης. Προς μια πολύπλευρη bottomup πορεία; Διαθέσιμο στο: <https://www.citybranding.gr/2016/01/bottom-up.html>

Στεφάνου Ι., Χατζοπούλου Α., Νικολαΐδου Σ. (1995). *Αστική Ανάπλαση - Πολεοδομία, Δίκαιο, Κοινωνιολογία*, ΤΕΕ, Αθήνα.

Στεφάνου, Ι. & Στεφάνου, Ι. (1999). *Περιγραφή της εικόνας της πόλης. Τα περιγράμματα: Βασικά στοιχεία προσδιορισμού της φυσιογνωμίας των τόπων*. Πανεπιστημιακές Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα.

Στεφάνου, Ι., Τσουδερός, Ι., Μητούλα, Ρ. (2000). *Ο περιβαλλοντικός σχεδιασμός των πόλεων και η ευρωπαϊκή του διάσταση*, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Τομέας Πολεοδομίας - Χωροταξίας, Αθήνα.

Χατζοπούλου-Τζίκη, Αλίκη (2003). *Πολεοδομικό Δίκαιο*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα.