

Μητροπολιτικό Πάρκο Υψηλού Πρασίνου στο Ελληνικό

Η συζήτηση για το Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού στρέφεται γύρω από βασικά πρακτικά ερωτήματα, ποικίλες θεωρητικές και πολιτικές παραδοχές για την πόλη και το δημόσιο συμφέρον και συχνά επιστημονικά αβάσιμους μύθους. Κύρια σημεία, το μέγεθος και η αναγκαιότητά του για το Λεκανοπέδιο, η σχέση του με την πόλη και τους πολίτες της, το κόστος δημιουργίας του και το κόστος συντήρησής του. Τα αποτελέσματα της έρευνας της ομάδας του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου* τεκμηριώνουν τους λόγους για τους οποίους το μητροπολιτικό πάρκο είναι αναγκαίο, εφικτό και φθινό, και υποδεικνύουν μια βασική στρατηγική βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων φάσεων για τη δημιουργία ενός μητροπολιτικού πάρκου οικολογίας, άθλησης και πολιτισμού. Πιο κάτω παρουσιάζουμε τα στοιχεία ως προς πέντε βασικά ερωτήματα και τις άμεσα υλοποιήσιμες προτάσεις.

Ο Ν. Μπελαβίλας είναι αρχιτέκτων-πολεοδόμος, Επίκουρος Καθηγητής Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, η Π. Πρέντου είναι αρχιτέκτων μηχανικός ΕΜΠ και η Ν. Σουρέλη είναι αρχιτέκτων μηχανικός και υποψήφια διδάκτωρ Πολεοδομίας UCLA.

* Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος (2010), *Βασικές αρχές σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου στο πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού*, ΕΜΠ & Τοπική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων Νομού Αττικής σε συνεργασία με τους Δήμους Αλίμου, Αργυρούπολης, Γλυφάδας και Ελληνικού. Το υλικό της έρευνας, είναι αναρτημένο στην ιστοσελίδα του Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος, www.arch.ntua.gr/envlab. Ομάδα έρευνας: Νίκος Μπελαβίλας, αρχιτέκτων-πολεοδόμος, Επίκουρος Καθηγητής ΕΜΠ (επιστημονικός υπεύθυνος), Φερνάνιζ Βαταβάλη, αρχιτέκτων-πολεοδόμος, υποψήφια διδάκτωρ ΕΜΠ, Μαρία Κаланτζοπούλου, πολιτικός μηχανικός – συγκοινωνιολόγος, υποψήφια διδάκτωρ ΕΜΠ, Πασχάλης Σαμαρίνης, αρχιτέκτων-πολεοδόμος, υποψήφιος διδάκτωρ ΕΜΠ, Νάντια Σουρέλη, αρχιτέκτων μηχανικός ΑΠΘ, υποψήφια διδάκτωρ Πολεοδομίας UCLA, Ευαγγελία Χατζηκωνσταντίνου, αρχιτέκτων-πολεοδόμος, υποψήφια διδάκτωρ ΕΜΠ, Βασιλική Βαλληνδρά, αρχιτέκτων μηχανικός ΕΜΠ, Θεοδώρα Χατζή-Ροδοπούλου, αρχιτέκτων μηχανικός ΕΜΠ, υποψήφια MSc. Architecture, Urbanism and Building Sciences TUDelft, Πολίνα Πρέντου, αρχιτέκτων μηχανικός ΕΜΠ, Μαρίνα Θεοδώρου, αρχιτέκτων μηχανικός ΕΜΠ και Θωμάς Χριστοπούλου, αρχιτέκτων μηχανικός ΠΘ. Σύμβουλοι έρευνας: Φαίδων Γεωργιάδης, πολεοδόμος-χωροτάκτης, Βάσω Τροβά, αρχιτέκτων μηχανικός, Αναπληρώτρια Καθηγήτρια Παν/μίου Θεσσαλίας, Γιάννης Ψυχάρης, οικονομολόγος, Αναπληρωτής Καθηγητής Παντείου Παν/μίου.

Είναι αναγκαίο το Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού; Αλλοίμονο αν στην Αθήνα των 2,5 τ.μ. πρασίνου ανά κάτοικο, σε μια πόλη που μόνο με τους Ολυμπιακούς Αγώνες σπατάλησε άλλο 1,23 τ.μ. θεσμοθετημένων ή εν δυνάμει χώρων πρασίνου, ισχυριζόμαστε ότι έχουμε την πολυτέλεια να πούμε «όχι» σε οποιοδήποτε πάρκο μπορούμε ακόμα να κατασκευάσουμε. Πρέπει να συνειδητοποιήσουμε ότι δεν είναι μόνο τα 5.300 στρέμματα της συνολικής έκτασης του πρώην αεροδρομίου που έχει ανάγκη η πόλη. Είναι τα 50.000 στρέμματα που απαιτούνται για να αποκτήσει ένα ανεκτό επίπεδο πρασίνου, αυτό που επίσης προβλέπουν τα ελληνικά πολεοδομικά σταθερότυπα (standards) ήδη από τη δεκαετία του 1980¹. Δηλαδή πολύ πριν από τις αλλεπάλληλες επεκτάσεις της πόλης και την αστική διάχυση σε πρώην αγροτική και δασική γη, από την απώλεια ελεύθερων χώρων εντός του Λεκανοπεδίου ειδικά από το 2004 για ολυμπιακά έργα και ιδιωτική εκμετάλλευση, και από τις εκτεταμένες πυρκαγιές της Αττικής. Ακόμη και αυτό το «ανεκτό επίπεδο πρασίνου» θα είναι σημαντικά μικρότερο από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο.

Γιατί πρέπει να γίνει εκεί και όχι αλλού, στις υποβαθμισμένες για παράδειγμα δυτικές συνοικίες; Πρώτα απ' όλα, λόγω της έλλειψης διαθέσιμης γης μητροπολιτικής κλίμακας ισομερώς κατανεμημένης στο Λεκανοπέδιο. Γνωρίζουν πολύ καλά και οι κυβερνώντες και οι πολεοδόμοι ότι ο ρόλος του μητροπολιτικού –και γι' αυτό λέγεται μητροπολιτικό– πάρκου είναι άλλος από αυτόν του τοπικού ή του μικρού συνοικιακού πάρκου. Αυτός ο τύπος τοπικών πάρκων που μπορεί ακόμα να δημιουργηθεί στις ελάχιστες διαθέσιμες εκτάσεις των υποβαθμισμένων συνοικιών είναι αναγκαίος σε συνδυασμό με μητροπολιτικά πάρκα, όχι αντί αυτών².

Δεύτερον, λόγω της ανάγκης προστασίας των τριών εκτάσεων πρασίνου μητροπολιτικού μεγέθους εντός του Λεκανοπεδίου. Ένα μητροπολιτικό πάρκο είναι μια μεγάλη νησίδα βιοποικιλότητας και πρασίνου, σχετικά ανεπηρέαστη λόγω της οικολογικής της μάζας, από τις δυσμενείς περιβαλλοντικές συνθήκες της πόλης και μάλιστα σημαντική ώστε να τις μετριάσει. Η Αθήνα διαθέτει ήδη ένα τέτοιου μεγέθους πάρκο, το Πάρκο Περιβαλλοντικής Ευαισθητοποίησης «Αντώνης Τρίτσης» στη βορειοδυτική Αθήνα. Έχει τη δυνατότητα να αποκτήσει άλλα δύο, στο Ελληνικό και στον Γουδή, εξισορροπώντας κάπως το έλλειμμα. Ήδη όμως στον Γουδή έχει γίνει ζημιά ανάλογη με αυτή που δρομολογείται στο Ελληνικό. Από τα αρχικά 3.500 στρέμματα έχουν απομείνει μόνο 900 στρέμματα αμιγούς πρασίνου.

Συνεπώς, από τη μία πλευρά, τα διάσπαρτα μικρά πάρκα, καθ' όλα απαραίτητα, δεν μπορούν να υποκαταστήσουν αλλά μόνο να συμπληρώσουν τον μεγάλο πνεύμονα μελλοντικού πρασίνου με την κρίσιμη μάζα του Ελληνικού, από την άλλη πλευρά, δεδομένης και της κατάστασης στον Γουδή, η πρωτεύουσα δεν διαθέτει άλλο χώρο ανάλογου μεγέθους εκτός από το Ελληνικό.

Τρίτον, λόγω της εύκολης πρόσβασης από το σύνολο της μητρόπολης. Σκέπτονται πολλοί ότι στη θέση που βρίσκεται το πρώην αεροδρόμιο δεν θα είναι προσιτό

για όλους τους κατοίκους της πόλης. Ας σκεφτούμε ότι με το πάρκο εξασφαλίζεται πρόσβαση σε 3 χλμ. της ακτής του Σαρωνικού – τη στιγμή που άλλα 20 χλμ. είναι αποκλεισμένα ή προσβάσιμα μόνο με εισιτήριο. Την απάντηση σε σχέση με την απόσταση τη δίνει η ίδια η νέα εμπειρία των μέσων σταθερής τροχιάς στην Αθήνα. Με τα υπάρχοντα δίκτυα του μετρό και του τραμ –ο σταθμός μετρό του Ελληνικού προγραμματίζεται να ανοίξει το 2011– το νέο πάρκο βρίσκεται σε απόσταση 15 λεπτών από το Σύνταγμα και 30 λεπτών από το Αιγάλεω, το Περιστέρι, τον Πειραιά. Με τα μελλοντικά δίκτυα θα προσεγγίζεται ακόμη πιο γρήγορα, ενδεχομένως και από τις περιοχές της αστικής εξάπλωσης - διάχυσης εκτός Λεκανοπεδίου όταν επεκταθεί το δίκτυο ΜΣΤ. Θα είναι επομένως ένα πάρκο που η εμβέλειά του θα φθάνει σε όλη την Αθήνα. Στο σκεπτικισμό δε που προκαλεί η συνύπαρξή του με τη θάλασσα και τον κοντινό Υμηττό αντιπροτείνουμε ότι σε εκείνη την πλευρά της πόλης μπορούμε να φέρουμε τη φύση στο εσωτερικό της, διαμορφώνοντας μια πράσινη νησίδα/ζώνη. Αυτή η ενοποίηση μέσω του πάρκου μπορεί να γεφυρώσει την άγρια φύση του Υμηττού με την ακτογραμμή του Σαρωνικού, περνώντας μέσα από τις πυκνοδομημένες συνοικίες και αποκαθιστώντας εν μέρει τη μοναδική εκτεταμένη ζώνη του αττικού οικοσυστήματος σε άμεση επαφή με το πολεοδομικό συγκρότημα.

Θα πάρει πολλά χρόνια να κατασκευαστεί το πάρκο; Βεβαίως! Ο Εθνικός Κήπος ολοκληρώθηκε σε 100 χρόνια, το Πεδίο του Άρεως περίπου σε 50. Το ίδιο και τα άλση της Καισαριανής, του Λυκαβηττού, του Φιλοπάππου. Το ίδιο συνέβη με τα δυτικοευρωπαϊκά και βορειοαμερικανικά πάρκα μεγάλου μεγέθους. Παρότι η μισή έκταση μπορεί να ανοίξει στο κοινό άμεσα και να αρχίσει να πρασινίζει, όπως έγινε και με το αεροδρόμιο Τέμπελχοφ του Βερολίνου τον περασμένο Μάιο, είναι παράλογο να πιστεύει κανείς ότι το συνολικό έργο θα ολοκληρωθεί σε 5 χρόνια. Στην περίπτωση της Αθήνας σήμερα, τα βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα οφέλη συνηγορούν προς την ίδια στρατηγική, καθώς είναι επιτακτικές και προς την ίδια κατεύθυνση οι σημερινές και οι μελλοντικές ανάγκες της πόλης. Επομένως χρειάζεται να οργανώσουμε ένα σχέδιο σταδίων με ορίζοντα 10 – 20 χρόνων και αυτό να το παραλάβει η επόμενη γενιά. Δύο από τα αεροδρόμια που μελετήσαμε και προτείνουμε ως πρότυπα, του Τέμπελχοφ και του Μωρίς Ροζ στη Γερμανία, έχουν ορίζοντα κατασκευής δύο δεκαετιών, μικρό κόστος κατανεμημένο σε φάσεις και εξαιρετικά ήπιες παρεμβάσεις. Εκεί σχεδόν αφήνουν τη φύση «να κάνει μόνη της τη δουλειά» με υψηλής ποιότητας και διεθνώς αναγνωρισμένα και βραβευμένα αποτελέσματα (Εικ. 1-4).

Πόσο κοστίζει τελικά; Είναι αλήθεια ότι το έργο του πάρκου του Ελληνικού παρουσιάστηκε ως ένα πανάκριβο έργο με κόστος που έφθανε από 400 έως 700 εκατ. ευρώ και ανάλογα υψηλό κόστος συντήρησης. Εκτιμούμε ότι αυτό προέκυψε συστηματικά και όχι τυχαία, ως συνδυασμός τριών διαφορετικών στοιχείων:

1. Πολιτική επιλογή (και όχι πολεοδομικά τεκμηριωμένη ως ανάγκη του Λεκανο-

πεδίου) κατασκευής μίας υπερπολυτελούς μικρής πόλης με υποδομές αυξημένου κόστους.

2. Παραδοσιακή ελληνική υπερτιμολόγηση έργου έως και 16 φορές ακριβότερα από ανάλογα έργα στους υπάρχοντες χώρους της Αθήνας και από ανάλογα έργα στο εξωτερικό, π.χ. στη Γερμανία.
3. Πολιτική επιλογή συστηματικής προβολής ενός υπέρογκου κόστους προκειμένου να αιτιολογηθούν τα σχέδια παραχώρησης ενίοτε της έκτασης, του έργου ή/και της μετέπειτα εκμετάλλευσης στον ιδιωτικό τομέα.

Συγκεκριμένα, ενώ το κόστος δημιουργίας του πάρκου ανέρχεται σε 50, για την έκταση που διατίθεται σήμερα, και σε 100 εκατ. ευρώ για το σύνολο, και ενώ οι Γάλλοι μελετητές του 2007, με τον πολύ ακριβό σχεδιασμό τους, το είχαν υπολογίσει στα 250 – 300 εκατ. ευρώ, η εκτίμηση προϋπολογισμού του ΥΠΕΧΩΔΕ (ελλείπει και επιχειρησιακού σχεδίου από το υπουργείο μέχρι σήμερα) εντέλει το ανέβασε αυθαίρετα στα 700 εκατ. ευρώ.

Πώς έχει η σημερινή κατάσταση των πραγμάτων στο πρώην αεροδρόμιο και την παράκτια ζώνη; Είναι δυστυχώς απογοητευτική, καθώς φαίνεται ότι η διοίκηση αποφάσισε την επομένη των αγώνων του 2004 να εγκαταλείψει το χώρο στην τύχη του, με ασαφείς διαδικασίες και αποτελέσματα ως προς το κέρδος και τη ζημία του δημοσίου (Χάρτης 1). 56 χλμ. εν πολλοίς αυθαίρετων περιφράξεων τεμαχίζουν το χώρο και εμποδίζουν την κίνηση. Τα 40 χλμ. κατασκευάστηκαν μόλις τα 3-4 τελευταία χρόνια. Συμβάσεις δεκάδων εκατ. ευρώ δεσμεύουν χώρους για προβληματικές χρήσεις, ενώ τα χρήματα τα οποία εισπράττονται ή δεν εισπράττονται όπως μάθαμε από τις εφημερίδες τις τελευταίες μέρες, χάνονται σε μαύρες τρύπες³. Αυτά τα χρήματα με χρηστή διαχείριση θα είχαν ήδη συμβάλει στη διαμόρφωση του πάρκου από το 2005! Ουδείς ενοχλείται εξ αυτού καθώς κυριαρχεί η ιδέα της εκχώρησης στον ιδιωτικό τομέα ακόμη και αν αυτό δεν φέρνει έσοδα στο Δημόσιο. Αντιθέτως, η συγκεκριμένη ιδέα εκχώρησης στον ιδιωτικό τομέα βασίζεται σε μεγάλες δημόσιες επενδύσεις προς ιδιωτικό όφελος, υψηλές φοροαπαλλαγές και καθεστώς εξαιρέσεων των επενδύσεων από τις υφιστάμενες θεσμικές διατάξεις. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν τα έργα των Ολυμπιακών Αγώνων, άλλα μεγάλα δημόσια έργα στην Ελλάδα και ποικίλα megaprojects στο εξωτερικό από τη δεκαετία του 1980, τα οποία το δημόσιο άλλων κρατών πλήρωσε αρκετές φορές⁴. Στην περίπτωση του Ελληνικού αξίζει να σημειωθεί ότι το Δημόσιο δεν διαθέτει κτηματολόγιο ούτε ενιαίο τοπογραφικό του χώρου, δεν γνωρίζει τι έχει και τι δεν έχει στο χώρο, όπως και ποιοι φορείς του και πόσα εισπράττουν από την εκμετάλλευση του χώρου σήμερα. Το πιο πρόσφατο τοπογραφικό ανάγεται στο 1996 από προηγούμενη μελέτη του ΕΜΠ⁵ πέντε χρόνια πριν από την παύση λειτουργίας του αεροδρομίου.

Τέλος, η παραλία έχει καταστεί κατά ένα τμήμα αυθαιρετούπολη νυκτερινών κέντρων και άλλων χώρων μαζικής εμπορικής αναψυχής κατά παράβαση της νομοθε-

σίας περί ακτών και αιγιαλού⁶. Περίπου η μισή έκταση αποκλείστηκε για την ολυμπιακή μαρίνα. Μετά τους Ολυμπιακούς αποφασίστηκε να χωροθετηθεί εκεί ένα ακόμη mall, αλλά ο επιχειρηματίας το μετάνιωσε και αντιδικεί με το Δημόσιο για τα χαμένα έσοδα. Η δε υπόλοιπη έκταση του Αγίου Κοσμά από χώρος λαϊκού αθλητισμού μετασχηματίστηκε σε κλειστό χώρο επαγγελματικού πρωταθλητισμού με τα αυθαίρετα νυχτερινά κέντρα στην ακτογραμμή του. Η πραγματικότητα δεν έχει σχέση με αυτό που έχει προσδιοριστεί από τους νόμους, τα προεδρικά διατάγματα και το Σύνταγμα ως ελεύθερος χαρακτήρας της ακτής. Πρώτα απ' όλα λοιπόν πρέπει να επιστρέψει η νομιμότητα στην ακτή. Τούτο δεν είναι θέμα νέων μελετών αλλά στοιχειώδους λειτουργίας της πολιτείας. Αυτή η ανοικτή και ελεύθερα προσβάσιμη ακτή θα αποτελέσει εύκολα τμήμα του πάρκου με τις κατάλληλες συνδέσεις και με την είσοδο του τραμ στο χώρο του πρώην αεροδρομίου.

Συνεπώς, αντίθετα με τα όσα εδώ και χρόνια υποστηρίζονται, συνήθως χωρίς επιστημονική, πολεοδομική, κοινωνική, περιβαλλοντική ή οικονομική τεκμηρίωση, τα αποτελέσματα της έρευνας του ΕΜΠ υποδεικνύουν γιατί το μητροπολιτικό πάρκο του Ελληνικού είναι απολύτως αναγκαίο. Επιπλέον γιατί είναι και εφικτό και φθινό. Πώς μπορεί λοιπόν το μητροπολιτικό πάρκο του Ελληνικού να γίνει πάρκο οικολογίας, άθλησης και πολιτισμού προς όφελος των κατοίκων της Αθήνας;

Ξεκινώντας αμέσως από τα βασικά. Πρωταρχική προϋπόθεση για τη δημιουργία ενός χώρου που θα αποτελεί όντως μητροπολιτικό πάρκο είναι η εγκατάλειψη του ιδιαίτερα δαπανηρού σχεδίου δόμησης νέων πολεοδομικών ενοτήτων, η ακύρωση του προγράμματος πώλησης τμημάτων του χώρου και η ακύρωση των επίσης πολυδάπανων οδικών έργων στα σκέλη των λεωφόρων Ποσειδώνος και Αλίου. Παράλληλα, είναι απαραίτητη η άμεση άρση των εσωτερικών περιφράξεων καθώς και η άμεση απομάκρυνση αυθαίρετων εκθεσιακών λυόμενων κατασκευών στον προαύλιο χώρο του αεροδρομίου, ώστε να αποφευχθεί ο περαιτέρω κατακερματισμός του χώρου, που θα καθιστούσε μελλοντικές παρεμβάσεις ακόμα δυσκολότερες. Αντιστοίχως, στην παράκτια ζώνη είναι απαραίτητη η άμεση εφαρμογή της υπάρχουσας νομοθεσίας περί ακτών και περί λειτουργίας καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος, με παράλληλη ανάκληση διοικητικών αποφάσεων «εξαιρέσεων» οι οποίες έχουν εκδοθεί από το πρώην υπουργείο ΠΕΧΩΔΕ.

Σε ό,τι αφορά τη δημιουργία μητροπολιτικού πάρκου προτείνεται:

- Η άμεση απόδοση σε δημόσια χρήση πάρκου του 56% του χώρου: του νότιου τμήματος έκτασης 1.705 στρεμμάτων, την άρση των περιφράξεων του ολυμπιακού πόλου και την άμεση απόδοση του αντίστοιχου βόρειου τμήματος έκτασης 1.801 στρεμμάτων σε δημόσια χρήση πάρκου και αθλητισμού (Χάρτης 2).
- Η σταδιακή απόδοση των υπόλοιπων τμημάτων μετά από τις απαιτούμενες θεσμικές ρυθμίσεις με τους εμπλεκόμενους φορείς (υπουργείο Εθνικής Άμυνας, Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας κ.ά.).

- Η εξαίρεση από την ανοικτή χρήση των τμημάτων με χρήση μεταφορών (Τραμ, ΕΘΕΛ, ΚΤΕΟ, Αττικό Μετρό) έκτασης 189 στρ. με έλεγχο της δόμησης.
- Η σταδιακή αξιοποίηση του υπάρχοντος κτιριακού δυναμικού των εκατοντάδων υφιστάμενων κτιρίων (δηλ. των 389 κτιρίων συνολικής επιφάνειας άνω των 700.000 τ.μ.), τα οποία για πρώτη φορά καταγράφηκαν αναλυτικά από το 1996, με αποκλειστική διάθεση των εσόδων στη δημιουργία, λειτουργία και συντήρηση του πάρκου μέσα από ήπιες χρήσεις.

Προτείνεται η δημιουργία ενός μεγάλου ανοιχτού αθλητικού πόλου μητροπολιτικής εμβέλειας (συγκέντρωση των εγκαταστάσεων του Αγίου Κοσμά εντός του υφιστάμενου αθλητικού πόλου στο πρώην αεροδρόμιο), κοινωνικού χαρακτήρα χρήσεις σε πολλά από τα υφιστάμενα κτίρια, ναυταθλητικό κέντρο στην ολυμπιακή μαρίνα με ελεύθερη πρόσβαση και συνολική διαμόρφωση του θαλάσσιου μετώπου με εφαρμογή του Προεδρικού Διατάγματος των Ακτών, ανάπτυξη και ένταξη στο πάρκο του Ελληνικού Κέντρου Θαλασσίων Ερευνών με επιστημονικό-εκπαιδευτικό ενυδρείο, ανάδειξη των παρακτίων, ενάλιων και χερσαίων αρχαιοτήτων παράλληλα με την αποκατάσταση της ακτής στη φυσική της μορφή, αρχαιολογικές αποθήκες και χρήσεις πολιτισμού μαζί με τη δημιουργία του Μουσείου Αεροπορίας. Θεωρούνται επίσης συμβατές και αποδεκτές άλλες μητροπολιτικές χρήσεις με σαφείς όρους λειτουργίας (εκθέσεις, συνέδρια κ.λπ. στο κτίριο του πρώην Ανατολικού Αερολιμένα, έργο του αρχιτέκτονα Έερο Σααρίνεν που σήμερα ρημάζει), και με βασική προϋπόθεση τα έσοδα οποιασδήποτε χρήσης εντός του πάρκου να διατίθενται στην κατασκευή και συντήρηση του πάρκου, ήτοι των έργων πρασίνου και των κοινωφελών λειτουργιών και δραστηριοτήτων εντός αυτού.

Κλείνοντας, θέλουμε να επισημάνουμε ότι στην Ελλάδα κατασκευάζονταν πάρκα αλλά και σημαντικά έργα δημόσιας ωφέλειας κατά τη διάρκεια των τεσσάρων μεγάλων οικονομικών κρίσεων και των πτωχεύσεων της χώρας, όπως και μετά τους τρεις πολέμους, όταν η χώρα ήταν εξουθενωμένη οικονομικά. Εκτιμούμε ότι η χώρα πρέπει να προχωρήσει με δημόσια έργα κοινής ωφέλειας. Ένα από αυτά είναι το Μητροπολιτικό Πάρκο Υψηλού Πρασίνου στο Ελληνικό.

Σημειώσεις

1. Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας, Ν. 1515/1985 και Υ.Α. 285/2004 «Έγκριση πολεοδομικών σταθερότυπων (standards) και ανώτατα όρια πυκνοτήτων που εφαρμόζονται κατά την εκπόνηση των γενικών πολεοδομικών σχεδίων, των σχεδίων χωρικής και οικιστικής οργάνωσης “ανοικτής πόλης” και των πολεοδομικών μελετών».

2. Η έρευνα του ΕΜΠ κατέγραψε το σύνολο των υπαρχόντων και εν δυνάμει ελεύθερων χώρων

άνω των 50 στρεμμάτων στο Λεκανοπέδιο (εντός ΠΣΠ βάσει ΕΣΥΕ 2001), όπως και την έκταση των χώρων που διατέθηκαν για τους Ολυμπιακούς Αγώνες και μεταολυμπιακές χρήσεις. Συνολικά στο Λεκανοπέδιο, αυτοί οι εν δυνάμει εναπομείναντες ελεύθεροι χώροι θα προσέφεραν επιπλέον 2,03 τ.μ. πρασίνου ανά κάτοικο, εκ των οποίων 1,67 τ.μ. ανά κάτοικο θα προέκυπταν αποκλειστικά από τη δημιουργία του μητροπολιτικού πάρκου στο χώρο του πρώην αεροδρομίου (ή 1,98 τ.μ. ανά κάτοικο αν συνυπολογιστεί και το σύνολο της παράκτιας ζώνης του Αγίου Κοσμά). Το υπόλοιπο θα προερχόταν από τους άλλους δυνάμει ελεύθερους χώρους εντός του Λεκανοπεδίου. Για τα αναλυτικά στοιχεία βλέπε ΕΜΠ (2010): «Κεφάλαιο 4. Συμβατότητα του Μητροπολιτικού Πάρκου Ελληνικού με περιβαλλοντικά δεδομένα του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Πρωτεύουσας» (σ. 102-111) και Χάρτες 6 & 7.

3. Λιάλιος, Γ (2010), «Αναξιοποίητα τα ολυμπιακά ακίνητα: *Καθημερινή*, 29/9/2010. Διαθέσιμο στην ιστοσελίδα: http://news.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_ell_1_29/09/2010_416729. Ο πρόεδρος της Ολυμπιακά Ακίνητα Α.Ε. κ. Παναγιώτου αναφέρει: «Η οικονομική κατάσταση της εταιρείας από το τέλος του 2009 είναι ζοφερή. Διότι το επιχειρηματικό μοντέλο της οδήγησε σε καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση των επενδυτικών σχεδίων και τελικά σε στάση πληρωμών. Άρα η εταιρεία είχε έσοδα περίπου 10 εκατ. ευρώ ετησίως και έξοδα 20 εκατ. ευρώ [...] Πρώτο μας μέλημα λοιπόν ήταν να τακτοποιήσουμε τα οικονομικά ώστε να σταματήσουμε να «μπαίνουμε μέσα» 800.000 ευρώ το μήνα».

4. Π.χ. Flyvbjerg, B./Bruzelius, N./Rothengatter, W. (2003), *Megaprojects and risk: An anatomy of ambition*, Cambridge University Press, Cambridge, UK· Swyngedouw, E./Moulaert, F./Rodriguez, A. (2002), «Neoliberal urbanization in Europe: Large-scale urban development projects and the new urban policy», *Antipode* 34 (3), σ. 542-577. Επίσης Swyngedouw, E./Moulaert, F./Rodriguez, A. (επιμ) (2003), *The globalized city: Economic restructuring and social polarization in European cities*, Oxford University Press, Oxford, UK· Brenner, N. (2004), «Urban governance and the production of new state spaces in Western Europe, 1960-2000», *Review of International Political Economy* 11 (3), σ. 447-488· Harvey, D. (1989), «From managerialism to entrepreneurialism: The transformation in urban governance in late capitalism» *Geografiska Annaler, Series B - Human Geography* 71 (1), σ. 3-17.

5. Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σπουδαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής Ανάπτυξης (1996), *Ανάπτυξη του χώρου του αεροδρομίου του Ελληνικού* [α' φάση ερευνητικού προγράμματος, επισημονικός υπεύθυνος: Λουδοβίκος Βασενχόβεν], ΕΜΠ/Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας, Αθήνα, Μάρτιος & Ιούνιος.

6. Ν. 2971/2001: «Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις», και ΠΔ 05/03/2004 (ΦΕΚ 254/Δ/04): «Καθορισμός ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από το Φαληρικό Όρμο μέχρι την Αγία Μαρίνα Κρωπίας».



Εικόνα 1. Αεροδρόμιο Τέμπελχοφ, Βερολίνο. Πατινάς στο διάδρομο προσγείωσης.



Εικόνα 2. Αεροδρόμιο Τέμπελχοφ, Βερολίνο. Ποδηλάτες έξω από το κτίριο του αεροσταθμού.



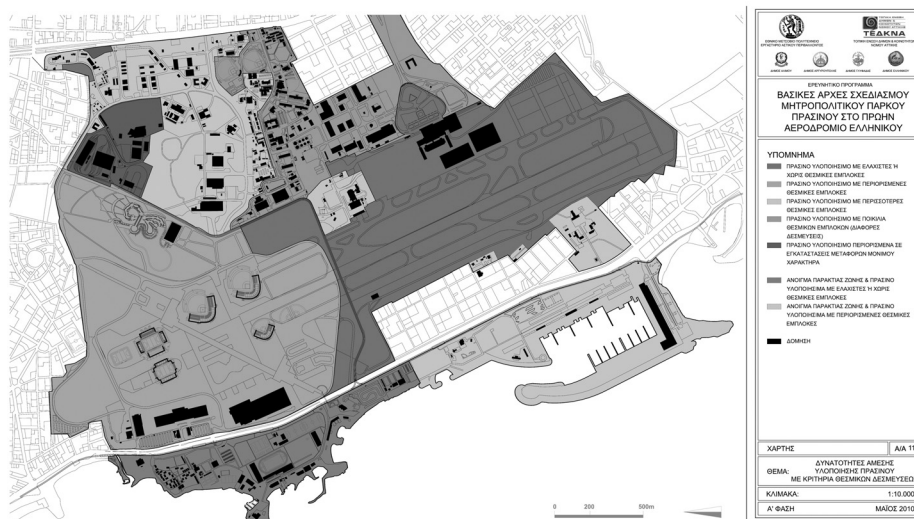
Εικόνα 3. Αεροδρόμιο Μωρίς Ροζ, Φρανκφούρτη. Χρήση του υπάρχοντος διαδρόμου προσγείωσης.



Εικόνα 4. Αεροδρόμιο Μωρίς Ροζ, Φρανκφούρτη.
Θραύση σκληρών επιφανειών και φύτευση στα κενά.



Χάρτης 1. Θεσμικές δεσμεύσεις – παραχωρήσεις: Ο χώρος του αεροδρομίου είναι σήμερα διασπασμένος σε πολλά τμήματα, περιφραγμένα με συνοματοπλέγματα μήκους 56 χλμ.



Χάρτης 2. Φάσεις υλοποίησης: Στα μεγαλύτερα τμήματα του χώρου είναι δυνατή η άμεση έναρξη φυτεύσεων και εργασιών πρασίνου χαμηλού κόστους.