



Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών
Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος

Βασικές αρχές σχεδιασμού
Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου
στο πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού

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

Τελικό Τεύχος (Α' & Β' φάση)

Αθήνα, Δεκέμβριος 2010

Ταυτότητα του ερευνητικού προγράμματος

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

Την ερευνητική ομάδα του ΕΜΠ αποτελούν οι:

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

Σύμβουλοι της έρευνας είναι οι:

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

Την ευθύνη της Γραμματειακής Διαχείρισης είχε η **Βιβή Κωστοπούλου** από το Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος ΕΜΠ.

Στην έρευνα συνέβαλαν επίσης με στοιχεία εργασιών τους, οι φοιτητές και φοιτήτριες της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχ. ΕΜΠ, **Ανδρέας Ζαχαράτος**, **Αλέξιος Πολύκαρπος Χορτογιάννης**, **Γιάννης Βόσσος**, **Δημήτρης Σαμπατάκος**, **Αυγή Χατζηπέτρου**, **Λιάνα Χριστίδου** και **Κατερίνα Χριστοφοράκη**.

Το παρόν τεύχος αποτελεί το τελικό υλικό του συνόλου της έρευνας με τα παραδοτέα της Α΄ & Β΄ φάσης. Το παρόν τεύχος είναι διαθέσιμο στην ιστοσελίδα του Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος, www.arch.ntua.gr/envlab, όπου βρίσκεται αναρτημένο σε ελεύθερη δημόσια πρόσβαση το σύνολο των υλικών του ερευνητικού προγράμματος.

Η χρήση, η δικτυακή ανάρτηση και η αναπαραγωγή του παρόντος επιστημονικού υλικού επιτρέπονται ελεύθερα και χωρίς περιορισμούς. Οι χρήστες παρακαλούνται να τηρούν τους όρους της επιστημονικής και ακαδημαϊκής δεοντολογίας αναφέροντας κατά τη χρήση την πηγή προέλευσης του υλικού – όπως και τις επιμέρους πηγές που σημειώνονται στην παρούσα έρευνα.

1. Εισαγωγικά

1.1. Σύνοψη αποτελεσμάτων και βασικά στοιχεία πρότασης

Η έρευνα «*Βασικές αρχές σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου στο πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού*» του Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος ΕΜΠ, καταγράφει το ιστορικό, τα πολεοδομικά, θεσμικά και τεχνικά δεδομένα του χώρου, διερευνά τη σχέση του με το μητροπολιτικό συγκρότημα της Αθήνας και αξιολογεί τις προτάσεις οι οποίες παρουσιάζονται για το μέλλον του. Ελέγχει τα οικονομικά στοιχεία της μέχρι τώρα λειτουργίας των εγκαταστάσεων του και διερευνά τα τεχνικο-οικονομικά σενάρια της δημιουργίας του πάρκου. Καταγράφει τη διεθνή εμπειρία επανάληψης πρώην αεροδρομίων όπως και της δημιουργίας και λειτουργίας μεγάλης κλίμακας χώρων πρασίνου στην Ευρώπη και τις ΗΠΑ. Η έρευνα βασίστηκε στις δύο προϋπάρχουσες υψηλής επιστημονικής ποιότητας πολεοδομικές-αρχιτεκτονικές μελέτες (Σπουδαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής Ανάπτυξης ΕΜΠ-ΥΠΕΧΩΔΕ 2006 και Α΄ Βραβείο Διεθνούς Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού ΟΡΣΑ-ΥΠΕΧΩΔΕ 2003) και επεκτείνεται υπό το φως των σημερινών δεδομένων στις αξιολογήσεις και σε νέες προτάσεις. Καταλήγει σε πρόταση περί βασικών αρχών σχεδιασμού, χρήσεων γης και ποιότητας χώρου, κόστους κατασκευής και λειτουργίας και σύνδεσης του Μητροπολιτικού Πάρκου με τους υπόλοιπους χώρους πρασίνου του Λεκανοπεδίου της Αθήνας. Πιο κάτω παρουσιάζονται συνοπτικά τα βασικά ερωτήματα και οι απαντήσεις σε αυτά, όπως προκύπτουν από τα ολοκληρωμένα συμπεράσματα της έρευνας.

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 ΕΜΠ τεκμηριώνουν τους λόγους για τους οποίους το Μητροπολιτικό Πάρκο είναι αναγκαίο, εφικτό και φθηνό, και υποδεικνύουν μια βασική στρατηγική βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων φάσεων για τη δημιουργία ενός Μητροπολιτικού Πάρκου πρασίνου, άθλησης και πολιτισμού.** Πιο κάτω παρουσιάζονται τα στοιχεία ως προς πέντε βασικά ερωτήματα και τις άμεσα υλοποιήσιμες προτάσεις.

Είναι αναγκαίο το Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού;

Αλλοίμονο αν στην Αθήνα των 2-2,5 μ² πρασίνου/κάτοικο, σε μία πόλη που μόνο με τους ολυμπιακούς αγώνες του 2004, σπατάλησε άλλο 1,23 μ²/κάτοικο, θεσμοθετημένων ή εν δυνάμει χώρων πρασίνου, ισχυριζόμαστε ότι έχουμε την πολυτέλεια να πούμε 'όχι' σε οποιοδήποτε πάρκο έχουμε ακόμα τη δυνατότητα να κατασκευάσουμε. Πρέπει να συνειδητοποιήσουμε ότι δεν είναι μόνο τα 5.300 στρέμματα της συνολικής έκτασης του πρώην αεροδρομίου και τα 976 στρέμματα της παράκτιας ζώνης 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 *standards* ήδη από τη δεκαετία του 1980.¹

¹ Ν. 1515/1985 (ΦΕΚ Α΄ 18/18.02.1985), *Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας (ΡΣΑ)* ή ΠΔ 14.07.1999 (ΦΕΚ Δ΄ 580/27.07.1999), *Κώδικας Βασικής Πολεοδομικής Νομοθεσίας*. Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. (2004). *Έγκριση πολεοδομικών σταθερότυπων (standards) και ανώτατα όρια πυκνοτήτων που εφαρμόζονται κατά την εκπόνηση των γενικών πολεοδομικών σχεδίων, των σχεδίων*

Δηλαδή πολύ πριν από τις αλληπάλληλες επεκτάσεις της πόλης και την αστική διάχυση σε πρώην αγροτική και δασική γη στα Μεσόγεια και το Θριάσιο, στις πλαγιές των ορεινών όγκων. Πριν επίσης από την απώλεια ελεύθερων χώρων εντός του Λεκανοπεδίου ειδικά από το 2004 για ολυμπιακά έργα και ιδιωτική εκμετάλλευση και πριν από τις εκτεταμένες πυρκαγιές της Αττικής του 2007. 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 καταμεμημένης στο Λεκανοπέδιο. Γνωρίζουν πολύ καλά και οι κυβερνώντες και οι πολεοδόμοι ότι ο ρόλος του Μητροπολιτικού – και για 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 αυτών.²

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

Δυστυχώς η πρωτεύουσα δεν μπορεί να χωροθετήσει και άλλο ένα αντίστοιχου μεγέθους στα νοτιοδυτικά όπου εντοπίζεται η μεγάλη έλλειψη πρασίνου, δηλαδή στον ευρύτερο Πειραιά. Εκεί ως μοναδική λύση εμφανίζεται η αξιοποίηση ενός συστήματος πράσινων χώρων στα μεγάλα *brown-fields*, στα πρώην βιομηχανικά οικοπέδα της **Δραπετσώνας** (Λιπάσματα, ΑΓΕΤ «Ηρακλής» κ.α.), της **Λεύκας** (Ρετσίνα, Δηλαβέρη, ΟΣΕ) και του **Νέου Φαλήρου** (ΧΡΩΠΕΙ, Αιγαίο). Αυτό το σύστημα μπορεί να ανακουφίσει τοπικά τις όμορες περιοχές, δεν θα αναπληρώσει όμως την έλλειψη των μεγάλων μητροπολιτικών νησίδων πρασίνου εντός του αστικού ιστού.

χωρικής και οικιστικής οργάνωσης «ανοικτής πόλης» και των πολεοδομικών μελετών [Υπουργική Απόφαση αρ. πρωτ. 10788 (ΦΕΚ Δ' 285/05.03.2004)]. Αθήνα: ΥΠΕΧΩΔΕ.

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 για τους υπολογισμούς ποσοστών), 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 μ² πρασίνου ανά κάτοικο, εκ των οποίων 1,67 μ² ανά κάτοικο θα προέκυπταν αποκλειστικά από τη δημιουργία του Μητροπολιτικού Πάρκου στο χώρο του πρώην αεροδρομίου (ή 1,98 μ² ανά κάτοικο συνυπολογίζοντας και το σύνολο της παράκτιας ζώνης του Αγίου Κοσμά). Το υπόλοιπο θα προερχόταν από τους άλλους εν δυνάμει ελεύθερους χώρους εντός του Λεκανοπεδίου. Για τα αναλυτικά στοιχεία βλέπε ΕΜΠ (2010): Κεφάλαιο 5. Συμβατότητα του Μητροπολιτικού Πάρκου Ελληνικού με περιβαλλοντικά δεδομένα του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Πρωτεύουσας και Χάρτες 10 & 11.

Συνεπώς από τη μία πλευρά τα διάσπαρτα μικρά πάρκα, καθόλα απαραίτητα, δεν μπορούν να υποκαταστήσουν αλλά αντίθετα πρέπει να συμπληρώσουν τον μεγάλο πνεύμονα μελλοντικού πρασίνου με την κρίσιμη μάζα του Ελληνικού. Από την άλλη πλευρά, δεδομένης και της κατάστασης στο Γουδί, η πρωτεύουσα δεν διαθέτει άλλο χώρο ανάλογου μεγέθους, εκτός από το πρώην αεροδρόμιο στο Ελληνικό.

Τρίτον, λόγω της εύκολης πρόσβασης του Ελληνικού, 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 3,5 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 Περιστερί, 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 Μέσων Σταθερής Τροχιάς (ΜΣΤ). Θα είναι επομένως ένα πάρκο που η εμβέλειά του θα φθάνει σε όλη την Αθήνα. Στον 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 μία 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 και το σύνολο των κατοίκων του Λεκανοπεδίου.

Θα πάρει πολλά χρόνια να κατασκευαστεί;

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 τουλάχιστον η μισή έκταση μπορεί να ανοίξει στο κοινό άμεσα και να αρχίσει να πρασινίζει, όπως έγινε και με το πρώην αεροδρόμιο *Tempelhof* του Βερολίνου τον Μάιο 2010, είναι παράλογο να πιστεύει κανείς ότι το συνολικό έργο θα ολοκληρωθεί σε πέντε 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 μελετήθηκαν και προτείνονται ως πρότυπα, του *Tempelhof* και του *Maurice Rose* στη Γερμανία, έχουν έναν ορίζοντα κατασκευής δύο δεκαετιών, μικρό κόστος κατανομημένο 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.

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 εκ. € και ανάλογα υψηλό κόστος συντήρησης. Ας δούμε λίγο τα χαρακτηριστικά αυτού του έργου:

Την περίοδο 2003-2007 προγραμματίστηκε από το Ελληνικό Δημόσιο, για τον χώρο του πρώην αεροδρομίου, μία εκτεταμένη αστική ανάπλαση με τον τίτλο «Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού» και η δημιουργία εντός του πάρκου μίας μικρής πόλης με επιφάνειες κτιρίων οι οποίες κυμαίνονταν στις τελικές προτάσεις το 2007-2008 από τα 1.300.000 μ² έως τα 1.450.000 μ².

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

Προκύπτει ακόμη ότι με εξαίρεση μία συνοπτική αξιολόγηση του έργου για λογαριασμό της ΚΕΔ, η οποία συντάχθηκε αφού είχαν ολοκληρωθεί οι μελέτες το 2008, και μία προκαταρκτική αξιολόγηση από το ΕΜΠ, δώδεκα χρόνια πριν τον τελικό σχεδιασμό και μάλιστα χωρίς να ανατεθεί η τελευταία φάση για την ολοκλήρωσή της με βάση στοιχεία υλοποίησης του πάρκου, **για το έργο αυτό καθ' αυτό δεν υπήρξε ποτέ μέχρι σήμερα ούτε επιχειρησιακό σχέδιο (*business plan*) ούτε μελέτη βιωσιμότητας.**

Το υπερβολικό προεκτιμώμενο κόστος του Μητροπολιτικού Πάρκου Ελληνικού όπως εμφανίζεται τα 3-4 τελευταία χρόνια αποτελεί μάλλον μία θέση παρά μία πραγματικότητα. Η θέση αυτή προέκυψε συστηματικά και όχι τυχαία, ως συνδυασμός τριών διαφορετικών στοιχείων:

- 1. Επιλογή (και όχι πολεοδομικά τεκμηριωμένη επιλογή ως ανάγκη του Λεκανοπεδίου) 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. 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 εκ. €, για την έκταση που διατίθεται σήμερα προς άμεση έναρξη έργων πρασίνου και αποκαταστάσεων κτιρίων και τεχνικών μνημείων, και σε 100 εκ. € για το σύνολο. Και ενώ οι Γάλλοι μελετητές του 2007, με τον ήδη πολύ ακριβό σχεδιασμό τους, το είχαν υπολογίσει στα 250 – 300 εκ. €, η εκτίμηση προϋπολογισμού του ΥΠΕΧΩΔΕ (ελλείψει και επιχειρησιακού σχεδίου από το υπουργείο μέχρι σήμερα) εν τέλει το ανέβασε στα 700 εκ. €.

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

Σύμφωνα με τα στοιχεία που κατατέθηκαν στη Βουλή των Ελλήνων τον Νοέμβριο του 2010 και τα οποία παρουσιάζονται αναλυτικά,³ τα συνολικά εισπραχθέντα έσοδα από το 2005 έως το 2010 από βραχυχρόνιες και μακροχρόνιες συμβάσεις των ολυμπιακών εγκαταστάσεων του Ελληνικού και του Αγίου Κοσμά ανέρχονται στα 35,7 εκ. €, ενώ τα συνολικά εισπραχθέντα και μη έσοδα ανέρχονται στα 75,8 εκ. €. Τα συνολικά έξοδα ανέρχονται στα 18,1 εκ. €. Η μεγάλη απόκλιση οφείλεται στο ότι οι επιχειρηματίες οι οποίοι έχουν κυρίως μακροχρόνιες συμβάσεις, διέκοψαν τις πληρωμές προς το Ελληνικό Δημόσιο μετά το 2008. Έτσι οι δύο κρατικές εταιρείες που διαχειρίζονται τον χώρο (Ολυμπιακά Ακίνητα Α.Ε. και Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα Α.Ε.) δεν εισπράττουν τα πιστοποιημένα χρέη που δικαιούνται σύμφωνα με τις υπογεγραμμένες συμβάσεις.

Με βάση τις προβολές των συμβατικών υποχρεώσεων και των καταστάσεων εσόδων-εξόδων από το 2004 και εξής, αν υπήρχε χρηστή διαχείριση και συνέπεια πληρωμών από την πλευρά των επιχειρήσεων με βάση τις συμβάσεις τους, δηλαδή **αν εισπράττονταν κανονικά τα μισθώματα, στα 5 έτη τα έσοδα του πάρκου θα ανέρχονταν σε 91,8 εκ. €, στα 10 έτη σε 183,6 εκ. € και σε 15 έτη 275,5 εκ. €. Εκτιμάται ότι με 275 εκατομμύρια € θα μπορούσαν να κατασκευαστούν 2-3 πάρκα του μεγέθους του Ελληνικού, ή θα μπορούσαν να ολοκληρωθούν και να λειτουργήσουν βιώσιμα και τα τρία Μητροπολιτικά Πάρκα της Αθήνας.**

Σε περίπτωση δε που το Ελληνικό Δημόσιο αξιοποιούσε αυτά τα έσοδα ως εθνική χρηματοδότηση στο το ΕΣΠΑ για το περιβάλλον (25%-15%) με συγχρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση (75%-85%) **τα κονδύλια που θα προέκυπταν για τις πράσινες και αστικές αναπλάσεις της Αθήνας συμπεριλαμβανομένων των πάρκων θα ανέρχονταν στο ύψος του 1 δισ. €. Εν ολίγοις με τα συγκεκριμένα έσοδα** (ακόμη και αυτών των προβληματικών συμβάσεων παραχώρησης των ολυμπιακών εγκαταστάσεων του Ελληνικού και του Αγίου Κοσμά) **δινόταν η δυνατότητα να κατασκευαστεί και να λειτουργήσει το Ελληνικό και όλο το σύστημα πάρκων και πράσινων χώρων του Λεκανοπεδίου.**

Με τα παραπάνω είναι σαφές ότι η επιχειρηματολογία περί μη βιωσιμότητας του χώρου ή περί αδυναμίας εξεύρεσης πόρων στερείται τεκμηρίωσης και αποδεικτικών στοιχείων, δεδομένου ότι από τα πραγματικά οικονομικά δεδομένα που έχουν κατατεθεί στη Βουλή των Ελλήνων προκύπτει το αντίστροφο συμπέρασμα.

Πώς έχει η σημερινή κατάσταση 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. Ο χώρος δεν έχει συστηματική φροντίδα, το μεγαλύτερο τμήμα των εσόδων από τις συμβάσεις δεν εισπράττονται πλέον από το Δημόσιο, ενώ εμφανίζονται παράλληλα

³ Βλ. σχετικά: κεφ. 2.7. *Επισκόπηση οικονομοτεχνικών στοιχείων και μελετών αξιολόγησης οικονομικής βιωσιμότητας.*

μεγάλα σε ύψος έξοδα που δεν τα δικαιολογεί η συνολική εικόνα υποβάθμισης του χώρου.

Κατά τη διάρκεια της τελευταίας 5ετίας ο χώρος του πρώην αεροδρομίου όπως και ο παράκτιος χώρος κατατμήθηκε σε δεκάδες τμήματα με θεσμικές εκχωρήσεις και αδικαιολόγητες νέες περιφράξεις μήκους 56 χλμ. Στην ίδια περίοδο, στις περιοχές του πρώην Ανατολικού Αεροσταθμού και στην παράκτια ζώνη, παλαιές και νέες αυθαίρετες ή πρόχειρες και κακής ποιότητας κατασκευές καταλαμβάνουν χώρους και επεκτείνονται.

Οι περιφράξεις αυτές τεμαχίζουν το χώρο και εμποδίζουν την κίνηση. Από το μήκος των 56 χλμ, τα 40 χλμ κατασκευάστηκαν μόλις τα 3-4 τελευταία χρόνια.

Η παράκτια ζώνη του Αγίου Κοσμά έχει καταστεί κατά ένα τμήμα αυθαιρετούπολη νυκτερινών κέντρων και άλλων χώρων μαζικής εμπορικής αναψυχής κατά παράβαση της νομοθεσίας περί ακτών και αιγιαλού.⁴

Περίπου η μισή έκταση αποκλείστηκε για την Ολυμπιακή Μαρίνα του Αγίου Κοσμά. Μεταολυμπιακά, αποφασίστηκε να χωροθετηθεί εκεί ένα ακόμη *mall*. Η δε υπόλοιπη έκταση του Αγίου Κοσμά από χώρος λαϊκού αθλητισμού μετασχηματίστηκε σε κλειστό χώρο επαγγελματικού πρωταθλητισμού με τα αυθαίρετα νυκτερινά κέντρα στην ακτογραμμή του. Η πραγματικότητα δεν έχει σχέση με αυτό που έχει προσδιοριστεί από τους νόμους, τα προεδρικά διατάγματα και το Σύνταγμα της Ελλάδος, ως ελεύθερος χαρακτήρας της ακτής. Πρώτα από 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.

Σε μεγάλα τμήματα του πρώην αεροδρομίου και του παράκτιου μετώπου, συμβάσεις δεκάδων εκατομμυρίων ευρώ δεσμεύουν χώρους για προβληματικές χρήσεις, ενώ τα χρήματα ή δεν εισπράττονται ή όσα εισπράττονται, χάνονται σε μαύρες τρύπες.⁵

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 *mega-projects* στο εξωτερικό από τη

⁴ Ν. 2971/2001 (ΦΕΚ Α' 285/19.12.2001), *Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις*. ΠΔ 05.03.2004 (ΦΕΚ Δ' 254/2004), *Καθορισμός ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από το Φαληρικό Όρμο μέχρι την Αγία Μαρίνα Κρωπίας*. Αθήνα: Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

⁵ Π.χ., Ο πρόεδρος της Ολυμπιακά Ακίνητα ΑΕ, κ. Παναγιώτου (2010, 29 Σεπτεμβρίου) 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. € ετησίως και έξοδα 20 εκατ. € ... Πρώτο μας μέλημα λοιπόν ήταν να τακτοποιήσουμε τα οικονομικά ώστε να σταματήσουμε να «μπαίνουμε μέσα» 800.000 € τον μήνα». Λιάλιος, Γ. (2010, 29 Σεπτεμβρίου). Αναξιοποίητα τα ολυμπιακά ακίνητα: Μεγάλα προβλήματα στο μοντέλο αναθέσεων σε ιδιώτες. Από τα έξι ακίνητα προς μίσθωση, τα τέσσερα παραμένουν «στάσιμα». *Καθημερινή*.

http://news.kathimerini.gr/4dcqj/ w_articles_ell_1_29/09/2010_416729

δεκαετία του 1980, τα οποία το Δημόσιο άλλων κρατών πλήρωσε αρκετές φορές.⁶ Στην περίπτωση του Ελληνικού αξίζει να σημειωθεί ότι το Δημόσιο δε διαθέτει κτηματολόγιο ούτε ενιαίο τοπογραφικό του χώρου, δεν γνωρίζει τι έχει και τι δεν έχει στο χώρο, όπως και ποιοί φορείς του και πόσα εισπράττουν από την εκμετάλλευση του χώρου σήμερα. Το πιο πρόσφατο τοπογραφικό ανάγεται στο 1996 από προηγούμενη μελέτη του ΕΜΠ,⁷ 5 χρόνια πριν την παύση λειτουργίας του αεροδρομίου.

Σημειώνεται ότι στα πλαίσια της παρούσας έρευνας πραγματοποιήθηκε η πλήρης καταγραφή της συνολικής έκτασης των 6.263 στρεμμάτων (θεσμικό καθεστώς, κατατμήσεις, κτιριακές εγκαταστάσεις, εδάφη). Η καταγραφή αυτή είναι η πρώτη που πραγματοποιείται από το 1996. Αναλύθηκε επίσης και αποτιμήθηκε το σύνολο των προτάσεων (αναπλάσεων, δόμησης, οδικών έργων) οι οποίες σχεδιάστηκαν από τη στιγμή της παύσης λειτουργίας του αεροδρομίου. Μελετήθηκαν οι ανάλογες περιπτώσεις αναπλάσεων πρασίνου σε ανενεργά ευρωπαϊκά και αμερικανικά αεροδρόμια όπως και τα στοιχεία των Μητροπολιτικών Πάρκων των ευρωπαϊκών και βορειοαμερικανικών μητροπόλεων.

Τα αποτελέσματα της παρούσας έρευνας, αντίθετα με τα όσα εδώ και χρόνια υποστηρίζονται, συνήθως χωρίς επιστημονική, πολεοδομική, κοινωνική, περιβαλλοντική ή οικονομική τεκμηρίωση, υποδεικνύουν γιατί το Μητροπολιτικό Πάρκο του Ελληνικού είναι απολύτως αναγκαίο. Επιπλέον είναι και εφικτό και φθηνό.

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

Ξεκινώντας άμεσα από τα βασικά:

1. Πρωταρχική προϋπόθεση για τη δημιουργία ενός χώρου που θα αποτελεί όντως Μητροπολιτικό Πάρκο είναι η **εγκατάλειψη του ιδιαίτερα δαπανηρού σχεδίου δόμησης νέων πολεοδομικών ενοτήτων, η ακύρωση του προγράμματος πώλησης τμημάτων ή του συνόλου του χώρου και η ακύρωση των επίσης πολυδάπανων οδικών έργων στα σκέλη των λεωφόρων Ποσειδώνος και Αλίμου.**
2. Προϋποτίθεται και είναι απολύτως απαραίτητη η **άμεση άρση των εσωτερικών περιφράξεων καθώς και η άμεση απομάκρυνση των αντιαισθητικών και πρόχειρων λυόμενων εκθεσιακών κατασκευών στον προαύλιο χώρο του αεροδρομίου**, ώστε αφ' ενός μεν να αποφευχθεί ο περαιτέρω κατακερματισμός του χώρου που θα καθιστούσε

⁶ Π.χ., Flyvbjerg, B., Bruzelius, N., & Rothengatter, W. (2003). *Megaprojects and risk: An anatomy of ambition*. Cambridge, UK: Cambridge University Press. Swyngedouw, E., Moulaert, F., & Rodriguez A. (2002). Neoliberal urbanization in Europe: Large-scale urban development projects and the new urban policy. *Antipode*, 34(3), 542-577. Swyngedouw, E., Moulaert, F., & Rodriguez A. (Eds.). (2003). *The globalized city: Economic restructuring and social polarization in European cities*. Oxford, UK: Oxford University Press. Brenner, N. (2004). Urban governance and the production of new state spaces in Western Europe, 1960-2000. *Review of International Political Economy*, 11(3), 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), 3-17.

⁷ Βασενχόβεν, Λ., κ.α. (1996, Μάρτιος & Ιούνιος). *Ανάπτυξη του χώρου του αεροδρομίου του Ελληνικού* [α' φάση ερευνητικού προγράμματος]. Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σπουδαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής Ανάπτυξης & Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας.

μελλοντικές παρεμβάσεις ακόμα δυσκολότερες και αφ' ετέρου να αναστραφεί η εικόνα υποβάθμισης που παρουσιάζεται σήμερα.

3. Στην **παράκτια ζώνη είναι απαραίτητη η άμεση εφαρμογή της υπάρχουσας νομοθεσίας περί ακτών και περί λειτουργίας καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος, με παράλληλη ανάκληση διοικητικών αποφάσεων «εξαιρέσεων» οι οποίες έχουν εκδοθεί από το πρώην υπουργείο ΠΕΧΩΔΕ.**
4. Είναι δυνατή η **άμεση απόδοση σε δημόσια χρήση πάρκου του 56% του χώρου:** δηλαδή η άμεση απόδοση του νότιου τμήματος έκτασης 1.705 στρεμμάτων και, με την άρση των περιφράξεων του Ολυμπιακού Πόλου Ελληνικού, η άμεση απόδοση του αντίστοιχου βόρειου τμήματος έκτασης 1.801 στρεμμάτων σε δημόσια χρήση πάρκου και αθλητισμού. Στη συνέχεια προτείνεται η **σταδιακή απόδοση των υπολοίπων τμημάτων** μετά από τις απαιτούμενες θεσμικές ρυθμίσεις με τους εμπλεκόμενους φορείς (Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας κ.α.).
5. **Θεωρείται μη ρεαλιστική, πολεοδομικά και οικονομικά ασύμφορη η απομάκρυνση των εγκαταστάσεων μεταφορών.** Προτείνεται η εξαίρεση από την ανοικτή χρήση των τμημάτων με χρήση μεταφορών (Τραμ, ΕΘΕΛ, ΚΤΕΟ, Αττικό Μετρό) έκτασης 189 στρεμμάτων με έλεγχο της δόμησης.
6. Η **σταδιακή αξιοποίηση του υπάρχοντος κτιριακού δυναμικού των εκατοντάδων υφιστάμενων κτιρίων** μπορεί να δώσει ουσιαστική και κοινωνικά, περιβαλλοντικά και οικονομικά ορθή λύση στο ζήτημα των συμπληρωματικών χρήσεων του πάρκου. Εκ των 480 κτιρίων συνολικής επιφάνειας άνω των 490.000 μ², η επανάχρηση των 241 συνολική επιφάνειας 366.160 μ² με αποκλειστική διάθεση των εσόδων στο πάρκο, μέσα από ήπιες χρήσεις οι οποίες αναλύονται διεξοδικά στα σχετικά κεφάλαια, κυρίως κοινωνικού χαρακτήρα, αποτελεί τη διεξοδο στο θέμα της κατασκευής, λειτουργίας και συντήρησής του.

Για τα πιο πάνω απαιτείται η παράλληλη εκπόνηση επιχειρησιακού σχεδίου και μελέτης βιωσιμότητας με βάση τα νέα δεδομένα και τη σημερινή συγκυρία. Αυτό το επιχειρησιακό σχέδιο και η σχετική μελέτη βιωσιμότητας οφείλουν να προσδιορίσουν το όφελος-κόστος για τους κατοίκους του Λεκανοπεδίου βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα με βάση επιστημονικά τεκμηριωμένα στοιχεία και όχι με βάση αυθαίρετες επιλογές.

Σε ό,τι αφορά τις νέες χρήσεις πλην του υψηλού πρασίνου στα υφιστάμενα προς διατήρηση κτίρια προτείνεται η αρχή του σχεδιασμού «από τα κάτω» με βάση τα πραγματικά δεδομένα του χώρου και όχι την ιδέα του «κενού οικοπέδου». Η θετική, δημιουργική εμπλοκή στον σχεδιασμό και την υλοποίηση της κοινωνίας, των πολιτών, των φορέων της, των θεσμών της τοπικής αυτοδιοίκησης και όχι η αναζήτηση του επενδυτή ο οποίος θα υλοποιήσει το έργο.

Προτείνεται ακόμη μια στρατηγική 5 αξόνων κατά χωρική/λειτουργική ενότητα:

1. Η δημιουργία ενός **μεγάλου ανοιχτού αθλητικού πόλου μητροπολιτικής εμβέλειας**. Αυτό είναι δυνατόν να υλοποιηθεί με συγκέντρωση των εγκαταστάσεων του Αγίου Κοσμά εντός του υφιστάμενου αθλητικού πόλου, του πρώην αεροδρομίου, αποφόρτιση των παράκτιων εγκαταστάσεων από ορισμένα νέα κτίρια και εγκαταστάσεις και δημιουργία ναυταθλητικού κέντρου στην Ολυμπιακή Μαρίνα το οποίο θα καλύψει και τις ανάγκες των τοπικών ερασιτεχνικών ή/και αθλητικών ναυταθλητικών συλλόγων.
2. Η **πλήρης απελευθέρωση της ακτής από τις χρήσεις μαζικής αναψυχής με ελεύθερη πρόσβαση και συνολική διαμόρφωση του θαλάσσιου μετώπου** κατ' εφαρμογή του Προεδρικού Διατάγματος των Ακτών. Η δόμηση στην παράκτια ζώνη είναι ανάγκη να μειωθεί ώστε να αποκατασταθεί και να διασφαλιστεί πρακτικά η ελεύθερη πρόσβαση και χρήση της ακτής σε βάθος χρόνου. Αυτό προτείνεται να γίνει με κατεδάφιση των καταστημάτων αναψυχής, με μετακίνηση ορισμένων αθλητικών χρήσεων του Αγίου Κοσμά, όπως και του συγκροτήματος του Ελληνικού Κέντρου Θαλασσιών Ερευνών (ΕΛΚΕΘΕ) στα ανατολικά εντός του πρώην αεροδρομίου και με απαγόρευση περαιτέρω δόμησης στην Ολυμπιακή Μαρίνα. Στις ελεύθερες ζώνες που θα προκύψουν προτείνεται η ανάπτυξη της φυσικής ακτογραμμής και η ανάδειξη του αρχαιολογικού χώρου (εκβολές ρεμάτων, αμμώδεις παραλίες, ακρωτήριο Αγίου Κοσμά κ.α.), η ενίσχυση του πρασίνου και η δημιουργία ενός μεγάλου περιπάτου-ποδηλατόδρομου που θα ενώσει την περιοχή με τις υπόλοιπες ακτές προς βορρά και νότο.
3. Η δημιουργία ενός **κέντρου πολιτισμού, εκπαίδευσης και έρευνας στην περιοχή του πρώην Δυτικού Αεροσταθμού**. Προτείνεται η ανάπτυξη και ένταξη στο πάρκο του Ελληνικού Κέντρου Θαλασσιών Ερευνών, η δημιουργία **Επιστημονικού-Εκπαιδευτικού Ενυδρείου** υπό τον έλεγχο του φορέα κατά το πρότυπο του ενυδρείου του Ηρακλείου Κρήτης «Θαλασσόκοσμος» και η ανάδειξη των παράκτιων, ενάλιων και χερσαίων αρχαιοτήτων παράλληλα με την αποκατάσταση της ακτής στη φυσική της μορφή. Οι υπάρχουσες **Αρχαιολογικές Αποθήκες** προτείνεται να επεκταθούν με ενίσχυση των **Εργαστηρίων Συντήρησης Αρχαιοτήτων**, με τη δημιουργία Αρχαιολογικού Μουσείου για τις μεγάλες αρχαιολογικές συλλογές του Σαρωνικού και των Μεσογείων, με νέες χρήσεις μουσειοπαιδαγωγικών-εκπαιδευτικών προγραμμάτων και πολιτισμού. Το ιστορικό υλικό της πολιτικής και πολεμικής αεροπορίας που διασώζεται εντός του πρώην αεροδρομίου προτείνεται να αποτελέσει τον πυρήνα του **Μουσείου Αεροπορίας** και να στεγαστεί στα ιστορικά *hangars*. Σημειώνεται ότι τα πιο πάνω αποτελούν ήδη διατυπωμένες προτάσεις και των εμπλεκόμενων φορέων.
4. Στους χώρους της πρώην αμερικανικής βάσης και περί αυτή προτείνεται η επανάχρηση πολλών από τα υφιστάμενα κτίρια για τη δημιουργία ενός **τοπικού κέντρου με κοινωνικού χαρακτήρα χρήσεις** (πρόνοια δηλ. παιδικοί σταθμοί, δημοτικά ιατρεία, κέντρα πρόνοιας τρίτης ηλικίας, ατόμων με κινητικές δυσκολίες κ.α., εκπαίδευση, δηλ. σχολεία πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, πολιτισμός, αθλητισμός, δηλ. μικρά γήπεδα σε υπάρχουσες τέτοιες χρήσεις, γυμναστήρια κ.α.) **και μικρής κλίμακας**

5. **Το μεγάλο διατηρητέο κτίριο του πρώην Ανατολικού Αεροσταθμού λόγω του μεγέθους και του συμβολισμού του έχει μητροπολιτική ταυτότητα και δύναται να αποκτήσει αντίστοιχο μητροπολιτικό ρόλο εφόσον η χρήση και η κλίμακά της είναι συμβατή με τη λειτουργία του πάρκου.** Η γειτνίαση του με τον νέο σταθμό μετρό ενισχύει αυτή τη δυνατότητα για μια νέα μητροπολιτικής εμβέλειας χρήση. Θεωρούνται συμβατές, αποδεκτές και προτείνονται χρήσεις με σαφείς όρους λειτουργίας (εκθέσεις, συνέδρια, επιστημονικά και καλλιτεχνικά γεγονότα κ.λ.π.) και περιορισμούς δόμησης/επέκτασης/χρήσης εκτεταμένων περιοχών για στάθμευση οχημάτων στο συγκεκριμένο συγκρότημα, 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. Με βάση τις παραπάνω προϋποθέσεις, οι χρήσεις αυτές θα ενισχύσουν τον κοινωνικό χαρακτήρα του πάρκου. Αντίθετα θεωρούνται ασύμβατες μητροπολιτικές χρήσεις μαζικού εμπορίου (mall) ή μαζικής αναψυχής (π.χ. πολυκινηματογράφοι) λόγω της έντασης της χρήσης, της ασυμβατότητας με την αρχιτεκτονική και τη δομή του συγκροτήματος, όπως και την ασυμβατότητα με το ρόλο ενός μητροπολιτικού πάρκου υψηλού πρασίνου. Ασύμβατες επίσης για αρχιτεκτονικούς ή/και λειτουργικούς λόγους για το συγκεκριμένο συγκρότημα του πρώην Ανατολικού Αεροσταθμού θεωρούνται μεγάλης κλίμακας χρήσεις διοίκησης (π.χ. υπουργεία) ή εκπαίδευσης (π.χ. ΑΕΙ).

Συνοψολογίζοντας τα παραπάνω, πιστεύουμε ότι είναι σαφείς και επιστημονικά τεκμηριωμένοι οι βασικοί λόγοι για τους οποίους το Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού είναι απολύτως απαραίτητο για τους κατοίκους του Λεκανοπεδίου, εφικτό και φθινό, όπως και οι απαραίτητες παρεμβάσεις άμεσα, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα ώστε το Μητροπολιτικό Πάρκο να δημιουργηθεί με υψηλής ποιότητας και ευρωπαϊκού κόστους έργα, να λειτουργήσει με ποικιλία δραστηριοτήτων για τους επισκέπτες του και χρήσεις κοινωνικού χαρακτήρα που θα καλύπτουν επιτακτικές ανάγκες ιδιαίτερα σήμερα, και να συντηρείται με ρεαλιστικό κόστος και σε βάθος χρόνου.

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 από τους τρεις πολέμους όταν η χώρα ήταν εξουθενωμένη οικονομικά. Εκτιμούμε ότι η χώρα πρέπει να προχωρήσει με δημόσια έργα κοινής ωφέλειας και να χρησιμοποιήσει τους δημόσιους χώρους για το δημόσιο συμφέρον, κοινωνικά, περιβαλλοντικά και οικονομικά, ειδικά στην παρούσα περίοδο κρίσης. Ένα ιδιαίτερα σημαντικό και απαραίτητο έργο είναι το Μητροπολιτικό Πάρκο Υψηλού Πρασίνου στο Ελληνικό.

Αθήνα, Δεκέμβριος 2010

Η ερευνητική ομάδα