



# ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΗΣ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΕΓΚΑΤΑΛΕΛΛΕΙΜΕΝΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

«Τα αεροδρόμια, μέσα στην όλη φασαρία, το ενδιαφέρον και την ομορφιά τους, αποτελούν τα μοντέρνα επίκεντρα του πολιτισμού μας...»

**ΕΚΠΟΝΗΣΗ:** ΛΙΟΝΑΚΗ ΜΑΡΙΛΕΝΑ

**ΕΠΙΒΛΕΨΗ:** ΔΙΜΕΛΛΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ

Ερευνητική εργασία υποβληθείσα στο Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του Πολυτεχνείου Κρήτης

**ΧΑΝΙΑ, ΜΑΙΟΣ 2016**

ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ - ΤΜΗΜΑ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΑΚΑΔΗΜΑΙΚΟ ΕΤΟΣ 2015-2016

**ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:**

«ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΗΣ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΕΓΚΑΤΑΛΕΛΛΕΙΜΕΝΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ - ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ»

**ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ:** ΛΙΟΝΑΚΗ ΜΑΡΙΛΕΝΑ

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ:** ΔΙΜΕΛΛΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ

**ΕΠΙΤΡΟΠΗ:** ΟΥΓΓΡΙΝΗΣ-ΑΛΚΕΤΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ, ΤΖΟΜΠΑΝΑΚΗΣ ΑΛΕΞΙΟΣ

ΧΑΝΙΑ, ΜΑΙΟΣ 2016

TECHNICAL UNIVERSITY OF CRETE - SCHOOL OF ARCHITECTURE

ACADEMIC YEAR 2015-2016

**DIPLOMA PROJECT:**

“THE ISSUE OF UTILIZATION OF ABANDONED AIRPORT LAND - THE INTERNATIONAL EXPERIENCE AND THE PROSPECTS IN GREECE”

**STUDENT:** LIONAKI MARILENA

**SUPERVISION:** DIMELLI DESPOINA

**SELECTION BOARD:** OUGGRINIS-ALKETAS KOSTANTINOS, TZOMPANAKIS ALEXIOS

CHANIA, MAY 2016

Ευχαριστώ την επιβλέπουσα καθηγήτριά μου Διμέλλη Δέσποινα για την πολύτιμη καθοδήγηση της και την υπομονή της και ακόμα την οικογένεια μου, τους φίλους μου και όλους όσους πίστεψαν σε εμένα και με στήριξαν σε κάθε μου βήμα ...



## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στο πλαίσιο των κοινωνικοοικονομικών εξελίξεων και προβλημάτων που υποβαθμίζουν την σύγχρονη πόλη και την ποιότητα ζωής των κατοίκων της, ο δημόσιος χώρος κατακερματίζεται παράλληλα με την εμφάνιση αστικών κενών, κάθε κλίμακας, εντός αλλά και εκτός του αστικού ιστού. Η ύπαρξη τους προσδίδει στην σύγχρονη πόλη ασυνέχεια, αποπροσανατολισμό και συρρίκνωση του χώρου ενώ στο πλαίσιο μιας γενικότερης αναζήτησης εναλλακτικών λύσεων ανάπλασης του αστικού ιστού και αναζωογόνησης των πόλεων, εστιάζοντας σε βάθος στους «εν αδράνεια» χώρους αυτούς, προβάλλονται ποικίλες δυναμικές και δυνατότητες επαναπροσδιορισμού της ταυτότητάς τους καθώς και επανένταξής τους στον μηχανισμό της πόλης.

Στην παρούσα εργασία αρχικά μελετώνται τα αστικά κενά σε χωρικό και αντιληπτικό επίπεδο, οι προοπτικές τους ως χώρους αναδημιουργίας δημόσιου χαρακτήρα τοπίων αστικού πρασίνου καθώς και τη διαδικασία ανάπλασης και επανένταξής τους μέσω της διεθνούς βιβλιογραφίας. Η επανάχρηση αστικών κενών ως λύση για τον επαναπροσδιορισμό του δημόσιου χώρου μέσα στον αστικό ιστό, εξειδικεύεται στην αξιοποίηση εγκαταλελειμμένων αεροδρομίων, ως εκτάσεις μεγάλης έκτασης που προσφέρουν ποικίλες δυνατότητες εκμετάλλευσης για την βιωσιμότητα των σύγχρονων πόλεων. Η έρευνα μελετάει παραδείγματα επανάχρησης αεροδρομίων από τη διεθνή εμπειρία και τον ευρωπαϊκό χώρο τόσο στρατιωτικού όσο και εμπορικού χαρακτήρα καταλήγοντας σε προσεγγίσεις επανάχρησης αεροδρομίων στην Ελλάδα καθώς και στις προτάσεις ανάπλασης της περιοχής του εγκαταλελειμένου αεροδρομίου του Ελληνικού. Σε τελικό στάδιο επιχειρείται αξιολόγηση των αναπλάσεων που αναφέρθηκαν ως χαρακτηριστικά παραδείγματα επανάχρησης εγκαταλελειμμένων αεροδρομίων διεθνούς και ευρωπαϊκού βεληνεκού καθώς και των προτάσεων που κατατέθηκαν για το Ελληνικό.

## **ABSTRACT**

As part of socioeconomic development and the effects that degrade the modern city and the quality of residents' life, the public space is being fragmented while urban voids of every scale are developing, inside and outside of the urban fabric. Their existence gives to the contemporary city an option of discontinuity, disorientation and shrinkage of space, while under a general search for alternative regeneration solutions for the reconstruction of urban fabric and regeneration of cities, we focus in the depth to dormancy spaces which are displayed a big variety of possibilities to redefine their character as well as their reintegration into the city mechanism.

In this project we are studying the urban voids in spatial and perceptual level, their prospects as places of recreating the public character of urban green-spaces, moreover, the procedure of their restoration and reintegration via the international bibliography. The reuse of the urban voids as solution for the redefinition of public space in urban fabric, is specialized to the utilization of abandoned airports as oversized areas which provide varied exploitation possibilities for the sustainability of contemporary cities. The survey examines examples of reusing the airports from worldwide experience and the European places, so the military areas as the civilian ones, resulting in reuse approaches of airports in Greece and also the redevelopment submissions for the Hellinikon airport. In the final stage, there is an evaluation of regeneration examples that have been referred above as characteristic ones of reuse abandoned international and European-wide airports as well as the submissions of Hellinikon airport.

## ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

**Α.Π.Θ.:** Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης  
**ΒΙ.ΠΑ:** Βιομηχανικό Πάρκο  
**ΒΙΟ.ΠΑ:** Βιοτεχνικό Πάρκο  
**Γ.Ε.Α.:** Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας  
**Γ.Π.Σ.:** Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο  
**Δ.Ε.Π.Ο.Χ.:** Δημόσια Επιχείρηση Πολεοδομίας και Στέγασης  
**Δ.Π.Μ.Σ.:** Διατμηματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών  
**Ε.Α.Χ.Α:** Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων & Αναπλάσεις  
**Ε.Κ.Δ.Δ.Α.:** Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης  
**ΕΛ.ΣΤΑΤ.:** Ελληνική Στατιστική Αρχή  
**Ε.Μ.Π.:** Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο  
**Ε.Σ.Ο.Α.Π.:** Ειδικό Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης  
**Ε.Τ.Α.:** Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα  
**Η.Π.Α.:** Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής  
**Κ.Ε.Δ.:** Κτηματική Εταιρία Δημοσίου  
**Ο.Α.Σ.Α.:** Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών  
**Ο.Η.Ε.:** Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών

**Ο.Ρ.Σ.Α.:** Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας  
**Π.Μ.:** Πτέρυγα Μάχης  
**Ρ.Σ.Α.:** Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας  
**Στ.Ε.:** Συμβούλιο της Επικρατείας  
**Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ.:** Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου  
**Τ.Ε.Δ.Κ.Ν.Α.:** Τοπική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων του Νομού Αττικής  
**Τ.Ε.Ε.:** Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας  
**Τ.Υ.Υ.Π.:** Τεχνική Υπηρεσία Υπουργείου Πρόνοιας  
**Υ.Π.Α.:** Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας  
**Υ.Π.Ε.Κ.Α.:** Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής  
**Υ.Π.Ε.Π.Α.:** Υπηρεσία Έργων της Πολεμικής Αεροπορίας  
**Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε.:** Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων  
**Φ.Ε.Κ.:** Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως  
**ΖΑC:** Zone d'Aménagement Concerté- Ζώνες Συντονισμένης Διευθέτησης

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	9
Ερευνητικό πλαίσιο της εργασίας .....	10
Μέθοδος συλλογής του ερευνητικού υλικού .....	11
1. Ο ΣΥΓΧΡΟΝΟΣ ΑΣΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΩΝ ΣΤΟΝ ΕΠΑΝΑΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ .....	13
1.1. Οι εκφάνσεις της πόλης και του δημόσιου χώρου .....	14
1.1.1. Η εμφάνιση της Μετάπολης και τα χαρακτηριστικά της .....	14
1.1.2. Από την Μετάπολη στα αστικά κενά .....	17
1.2. Τα κενά εντός και εκτός πόλης – Η έννοια του κενού .....	18
1.2.1. Κατηγορίες Αστικών Κενών .....	22
1.2.2. Αίτια Επεμβάσεων και Λόγοι Αναμόρφωσης Των Αστικών Κενών .....	23
1.3. Η επανάχρηση ως τρόπος διαχείρισης των αστικών κενών .....	27
1.3.1. Οι αναπλάσεις ως τρόποι διαχείρισης των αστικών κενών- Η κατάσταση στην Ελλάδα .....	33
2. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΤΩΝ ΕΓΚΑΤΑΛΕΛΛΕΙΜΕΝΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ-ΔΙΕΘΝΗ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΑ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗΣ .....	37
2.1. Γενική περιγραφή της διαχείρισης εγκαταλειμμένων αεροδρομίων εντός και εκτός Ευρώπης .....	38
2.2. Παραδείγματα επεμβάσεων εγκαταλειμμένων αεροδρομίων εκτός Ευρώπης.....	39
2.2.1. Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής (ΗΠΑ) .....	40
2.2.2. Ιαπωνία .....	48
2.3. Η ευρωπαϊκή εμπειρία στις επεμβάσεις εγκαταλειμμένων αεροδρομίων .....	53
2.3.1. Αγγλία.....	53
2.3.2. Γερμανία.....	63
2.3.3. Νορβηγία .....	78

3. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΤΩΝ ΕΓΚΑΤΑΛΕΛΛΕΙΜΕΝΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ-Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ .....	83
3.1. Γενική περιγραφή της διαχείρισης εγκαταλειμμένων αεροδρομίων στην Ελλάδα .....	84
3.2. Περιπτώσεις διαχείρισης εγκαταλειμμένων περιφερειακών αεροδρομίων .....	87
3.3. Η περίπτωση του Αεροδρομίου του Ελληνικού, Αθήνα .....	91
3.3.1. Προτάσεις Αξιοποίησης του Πρώην Αεροδρομίου «Ελληνικού»-Μελέτες που εκπονήθηκαν ανά χρονολογική σειρά. .	103
3.3.2. Ανακεφαλαίωση των προτάσεων αξιοποίησης του Ελληνικού .....	124
4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....	127
4.1. Συμπεράσματα σχετικά με τις επεμβάσεις σε εγκαταλειμμένα αεροδρόμια .....	128
4.2. Ανάλυση των παραδειγμάτων επανάχρησης αεροδρομίων που αναφέρθηκαν .....	130
4.3. Αξιολόγηση των διεθνών και ευρωπαϊκών παραδειγμάτων ανάπτυξης/ανάπλασης και των προτάσεων ανάπτυξης/ανάπλασης του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού .....	133
4.3.1. Κριτήρια Αξιολόγησης .....	133
4.3.2. Αξιολόγηση των διεθνών και ευρωπαϊκών παραδειγμάτων ανάπτυξης/ανάπλασης .....	134
4.3.3. Αξιολόγηση των προτάσεων ανάπτυξης/ανάπλασης του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού .....	136
5. ΑΝΤΙ ΕΠΙΛΟΓΟΥ .....	141
6. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ .....	144
7. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ, ΧΑΡΤΩΝ ΚΑΙ ΣΧΗΜΑΤΩΝ .....	145
8. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....	157

An aerial photograph of an industrial or urban area. In the upper center, there is a concrete bridge with two arches crossing a dirt path. To the left of the bridge is a large, open dirt area with some blue shipping containers and a few white vehicles. To the right of the bridge, there are several industrial buildings, some with graffiti. A prominent water tower with a spiral staircase is visible in the lower center. The overall scene is a mix of industrial infrastructure and urban development.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

*«Το πρόβλημα της εποχής μας, είναι ότι δεν μάθαμε να φτιάχνουμε τα πράγματα. Μάθαμε μόνο να τα χαλάμε, να τα πετάμε και να παίρνουμε άλλα...»...«Όλα αυτά τα χρόνια δεν είχαμε μάθει να σκεφτόμαστε πώς θα βρούμε λύσεις. Απλά πετάγαμε ότι δεν μας έκανε. Όλα ήταν αναλώσιμα... Μέχρι που ήρθε η κρίση! Και τώρα που τα λεφτά στέρεψαν, μας τελείωσε η χαρά, οι φίλοι, οι σχέσεις και τα κτήριά μας, τα σπίτια μας, οι χώροι μας έγιναν άδεια κουφάρια που μένουν κενά το ένα μετά το άλλο, εκλιπαρώντας για ένα νέο ιδιοκτήτη, μία νέα χρήση, μια νέα ζωή... Λένε πώς οι κρίσεις γεννούν νέες ευκαιρίες... Ίσως ναι, ίσως και όχι. Σίγουρα πάντως γεννούν προβληματισμούς, ερωτηματικά, αμφισβητήσεις και συνεπώς νέες σκέψεις.» (Λαϊνά Ε., 2013)*



## Ερευνητικό πλαίσιο της εργασίας

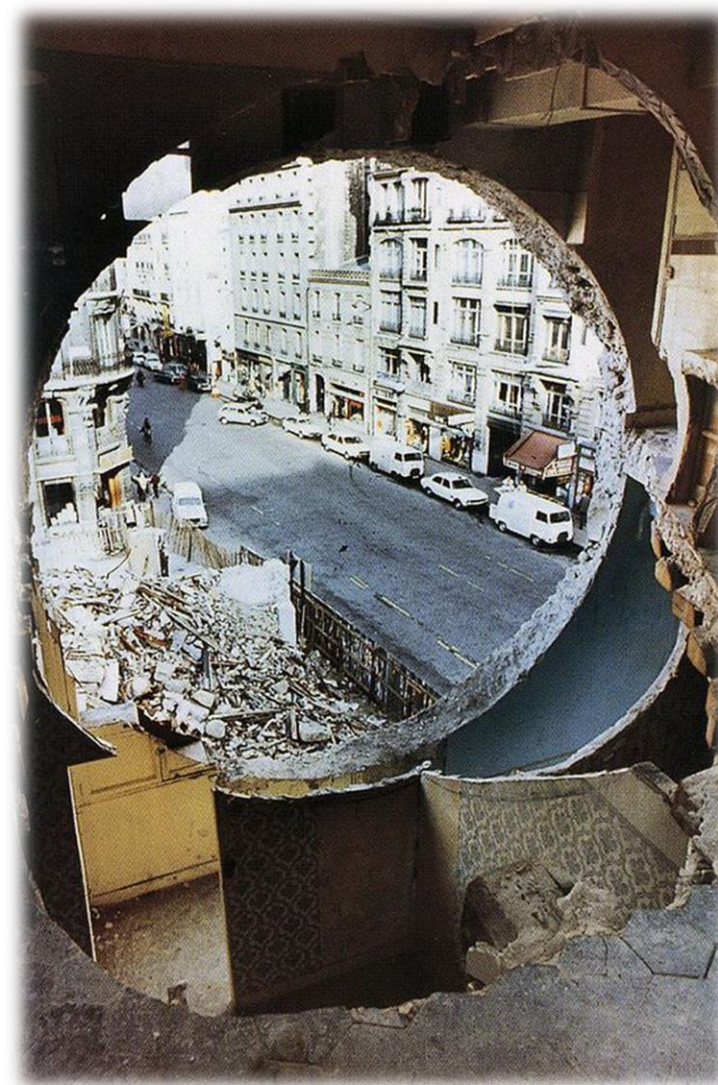
Οι αστικές αναπλάσεις αποτέλεσαν «προϊόν» της μεταπολεμικής περιόδου στον διεθνή και ευρωπαϊκό τομέα μέσω ριζικών και σαρωτικών παρεμβάσεων που στόχευαν στην αντιμετώπιση των καταστροφών του πολέμου. Παράλληλα, η εμφάνιση, λόγω της αποβιομηχάνισης, μεγάλων εγκαταλελειμμένων εκτάσεων, με κενά βιομηχανικά κελύφη, στα πιο σημαντικά τμήματα των πόλεων, σε συνδυασμό με την επικέντρωση του ενδιαφέροντος της κοινωνίας στην ικανοποίηση δευτερευουσών τάσεων, με έμφαση στην ψυχαγωγία, την έκφραση ιδεών, τον πολιτισμό και την παιδεία, στρέφουν το ενδιαφέρον στην αναζωογόνηση των υποβαθμισμένων αυτών περιοχών. Η κατάσταση της οικονομικής κρίσης που βιώνουν πολλές ευρωπαϊκές πόλεις στις μέρες μας, οδηγεί σε λύσεις επανάχρησης και επανένταξης τέτοιων ζωνών στη ζωή των πολιτών και στον σύγχρονο αστικό ιστό καθώς η εκ νέου δόμηση χρήζει ιδιαίτερης προσοχής και ισοδυναμεί με οικονομική επιβάρυνση του συνόλου, πολύ μεγαλύτερη από αυτή της ανάπλασής της. Ακόμα οι διαθρωτικές αλλαγές στα συστήματα μεταφορικών υποδομών (λιμάνια, σιδηροδρομικοί σταθμοί, αεροδρόμια) καθώς και η μετατόπιση των στρατιωτικών και άλλων οχλουσών χρήσεων εκτός του αστικού χώρου οδήγησε σε μια διαφορετική προσέγγιση των εναπομεινάντων χώρων ανεξαρτήτως της αρχικής τους χρήσης. Με γνώμονα την αειφορία, την προστασία του περιβάλλοντος αλλά και της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, η

επανάχρηση εγκαταλελειμμένων περιοχών και κτιρίων συμβάλλει τόσο στην διατήρηση της ιστορικής συνέχειας και στην αναβάθμιση της ίδιας της πόλης αλλά και της κοινωνίας βελτιώνοντας παράλληλα την ποιότητας ζωής των κατοίκων της.

Η μελέτη ξεκινάει με μια γενικότερη ανάλυση της σύγχρονης πόλης και των προβλημάτων της. Εστιάζοντας στα αστικά αποθέματα που συναντώνται στην σύγχρονη πόλη, διευκρινίζεται η έννοια του αστικού κενού, της μορφής του αλλά και τα προβλήματα που δημιουργεί στο σύγχρονο αστικό ιστό και στην κοινωνία, ενώ το ενδιαφέρον εστιάζεται σε περιπτώσεις εγκατάλειψης μεταφορικών υποδομών και συγκεκριμένα χώρων εγκαταλελειμμένων αεροδρομίων μέσα από παραδείγματα αναπλάσεων εναπομεινάντων τέτοιων χώρων. Στο πλαίσιο της έλλειψης πρασίνου και της υποβάθμισης του δημόσιου χώρου στις σύγχρονες πόλεις, οι αστικές αναπλάσεις εστιάζουν στον επαναπροσδιορισμό τους μέσα στον αστικό ιστό σε συνδυασμό με ποικίλες χρήσεις προσανατολισμένες πάντα στις εκάστοτε απαιτήσεις τόσο της ίδιας της πόλης όσο και των κατοίκων της. Τέλος γίνεται εκτενής αναφορά στο σημαντικότερο παράδειγμα ανάπλασης στην Ελλάδα, το αεροδρόμιο του Ελληνικού, μέσα από προτάσεις επανάχρησης που έχουν τεθεί προκειμένου να αποτελέσει ένα από τα μεγαλύτερα μητροπολιτικά πάρκα στην Ευρώπη, ως πρότυπο για περαιτέρω αναπλάσεις αστικών κενών στην Ελλάδα.

## Μέθοδος συλλογής του ερευνητικού υλικού

Η συλλογή του ερευνητικού υλικού στηρίζεται σε βιβλιογραφική και αρχειακή αναζήτηση, καθώς και έρευνα στο διαδίκτυο. Η προσέγγιση του θέματος έγινε κυρίως μέσα από δευτερογενή έρευνα η οποία αφορά βιβλιογραφία και άρθρα επιστημονικών περιοδικών σχετικά με θέματα επανάχρησης αστικών κενών και σε περαιτέρω εξειδίκευση σχετικά με παραδείγματα επανάχρησης εγκαταλελειμμένων αεροδρομίων. Παράλληλα σημαντικό υλικό αποτέλεσαν δημοσιευμένες έρευνες, εργασίες και σημειώσεις αντίστοιχων μαθημάτων στο διαδίκτυο.



Εικόνα 1. Περίπτωση εγκατάλειψης στην σύγχρονη πόλη.



# 1. Ο ΣΥΓΧΡΟΝΟΣ ΑΣΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΩΝ ΣΤΟΝ ΕΠΑΝΑΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

*«Η σύγχρονη πόλη διαδραματίζει ένα διττό ρόλο. Από τη μία αποτελεί το πολεοδομικό πεδίο συγκέντρωσης πληθυσμού διευκολύνοντας τη δυνατότητα αλληλεπιδράσεων μεταξύ κοινωνικών ομάδων που ήδη συμμετέχουν στην παραγωγική διαδικασία.. καθώς και την ενίσχυση της καινοτομίας της (Αναστασιάδης Α. , 2005). Από την άλλη, η πόλη αποτελεί πόλο έλξης μεγάλων πληθυσμιακών ρευμάτων τα οποία δεν είναι σε θέση να απορροφήσει, δημιουργώντας μια σειρά κρίσιμων ζητημάτων, όπως η ανεργία, η εγκληματικότητα και γενικότερα η υποβάθμιση του βιοτικού επιπέδου των πολιτών. Πρόκειται για πολύ σοβαρά ζητήματα, τα οποία έχουν άμεση αντανάκλαση και στην ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος (Αναστασιάδης Α. κ.ά., 2011).»*

### 1.1. Οι εκφάνσεις της πόλης και του δημόσιου χώρου

Η εξέλιξη της τεχνολογίας και η καπιταλιστική δομή των πόλεων έχουν ως συνέπεια την απώλεια των ορίων του αστικού χώρου και τη διάχυση του. Οι αλληλοεπηρεαζόμενες ανθρώπινες δραστηριότητες και η εξέλιξη του φαινομένου της αστικότητας μεταφράζονται αναπόφευκτα σε συνεχείς αλλαγές λειτουργιών στο χώρο. Η πόλη διαρκώς αυξάνεται και απλώνεται με όλο και λιγότερη πυκνότητα, μεταθέτοντας τα όριά της και ενσωματώνοντας νέα τμήματα στην περιφέρειά της με περιορισμένα ή καθόλου αστικά χαρακτηριστικά, όπως αυτά της μητρόπολης, της περιφέρειας ή και της υπαίθρου. Οι αλλαγές στη χρήση γης και η ιδιωτικοποίηση του αστικού χώρου τείνουν να μετατοπίσουν την οριζόντια πόλη σε κάθετη. Παράλληλα εμφανίζονται ανενεργοί, αχρησιμοποίητοι, εγκαταλελειμμένοι χώροι ως απόρροια της μετακίνησης βιομηχανικών, διαφημιστικών συγκροτημάτων, στρατιωτικών βάσεων αλλά και κατοικήσιμων μονάδων στα όρια του ιστού. Οι συνέχειες των δρόμων, των πλατειών και του κάθε αστικού χώρου, διαταράσσονται, με την παρεμβολή ιδιωτικοποιημένων εδαφών.

Ο δημόσιος χώρος, χαρακτηριστικό του αστικού ιστού πάνω στον οποίο διαμορφώνεται η πόλη, χώρος αντιπροσώπευσης, έκφρασης και εργαλείο πολεοδομικού σχεδιασμού υφίσταται διαρκή συρρίκνωση και αλλοίωση. Την ίδια στιγμή, στις πόλεις

του κόσμου και της σύγχρονης Ελλάδας της οικονομικής κρίσης, ο δημόσιος χώρος μετασχηματίζεται με τρόπους που υπονομεύουν το δημόσιο χαρακτήρα του και τη λειτουργία του ως χώρο συμμετοχής και συνάντησης και ως φυσικό υποδοχέα της δημόσιας σφαίρας. Στους ελκυστικούς δημόσιους χώρους της ανταγωνιστικής πόλης κατ' εξοχήν χρήστες αναδεικνύονται οι καταναλωτές και όχι οι πολίτες.

#### 1.1.1. Η εμφάνιση της Μετάπολης και τα χαρακτηριστικά της

*«Ο όρος «μετάπολη» εμπεριέχει και ξεπερνά τον όρο πόλη. Θα έπρεπε, για να είμαστε πιο σαφείς, να μιλήσουμε για «μεταμητρόπολη» καθώς αυτό στο οποίο αναφερόμαστε είναι χώροι και τόποι «μητροπολεοποιημένοι» των οποίων η ένωση περιέχει τις μητροπολιτικές ζώνες. Μία μετάπολη είναι η ένωση τόπων των οποίων όλο ή μέρος του πληθυσμού και της οικονομικής δραστηριότητας έχουν ενταχθεί στο αστικό σύστημα μίας μητρόπολης. Μία μετάπολη αποτελεί γενικά ένα τόπο εργασίας, κατοίκησης και δραστηριοτήτων. Οι τόποι που συνθέτουν μια μετάπολη είναι κυρίως ετερογενείς και όχι απαραίτητα συνεχείς. Μια μετάπολη απαριθμεί το λιγότερο μερικές εκατοντάδες χιλιάδες κατοίκους.» (Ascher F. , 1995)*

Ήδη από τον 19ο αιώνα γεννώνται ερωτήματα σχετικά με τη συμβολική ταυτότητα των πόλεων καθώς η ταχύτατη ανάπτυξη καθιστά ορατή τη δύναμη του χρόνου και τον εφήμερο



χαρακτήρα των καινοτομιών, ενώ η δημογραφική και κοινωνική επανάσταση, η επανοργάνωση της παραγωγής των αγαθών, οι νέες δυνατότητες των μέσων μεταφορών θέτουν, πλέον, καινούρια ζητήματα ως προς τα γεωγραφικά όρια των πόλεων. Σε αυτή τη μεταβαλλόμενη κατάσταση, όπου η εξέλιξη των πόλεων καθορίζεται από την ταχύτητα και τις επικοινωνίες, επανεξετάζεται η έννοια της μητρόπολης<sup>1</sup> όπως και των σχέσεων ανάμεσα στη μητρόπολη και στις διαδικασίες μητροπολιτικοποίησης<sup>2</sup>.

Η παγκοσμιοποίηση, η αποβιομηχανοποίηση, η ανάπτυξη των τηλεπικοινωνιών και των μεταφορών και οι νέες δικτυακές δομές, η εξάπλωση του αστικού περιβάλλοντος και η αστικοποίηση της υπαίθρου επέφεραν χαρακτηριστικά όπως η θραύση, η δικτύωση και η διασπορά των συμπληρωματικών λειτουργιών, επηρεάζοντας την οργάνωση του δημοσίου και αστικού χώρου και την κοινωνική δομή της πόλης. Παράλληλα εμφανίζεται έντονη η τάση της χωρικής αποκέντρωσης και ανταγωνιστικότητας καθώς και η διάχυση των περιοχών

κατοικίας και των λειτουργιών. Οι πόλεις της παραγωγής (βιομηχανίας) μετατρέπονται σε πόλεις υπηρεσιών και κατανάλωσης με χαρακτηριστικά την πολυκεντρικότητα, τη διάχυση και την ευρύτερη εξάπλωση της αστικότητας, με αποτέλεσμα οι μητροπόλεις να δίνουν τη θέση τους σε μητροπολιτικές περιοχές ενώ οι ως τώρα έννοιες της πόλης και της μητρόπολης αδυνατούν να εκφράσουν την νέα διαμόρφωση του αστικού χώρου.

Η εισαγωγή του όρου «Μετάπολη» από τον Γάλλο κοινωνιολόγο F. Ascher στο βιβλίο του *Metapolis, ou l'avenir des villes* το 1995, εκφράζει την εξέλιξη της υπάρχουσας Μητρόπολης, την πόλη μετά την πόλη, ένα νέο τύπο διάχυτης, δικτυακής, κατακερματισμένης χωρικά και λειτουργικά πόλης που ενσωματώνει γειτονικές ή μη περιοχές και εξαπλώνεται δημιουργώντας νέους οικιστικούς και επιχειρηματικούς τομείς ενώ η μετακίνηση αποτελεί καθοριστικό παράγοντα προσβασιμότητάς της. Η ουσιαστική διαφορά μεταξύ των εννοιών μητρόπολη και Μετάπολη βρίσκεται στην

<sup>1</sup> Μητρόπολη: διευρυμένη πόλη, συχνά εμφανίζεται ως σημαντικό οικονομικό, πολιτικό και πολιτιστικό κέντρο μιας χώρας ή συγκεκριμένης περιοχής, καθώς και κόμβος τοπικών ή διεθνών διασυνδέσεων και μεταφορών. Βασικό χαρακτηριστικό τους είναι η μονοκεντρικότητα, τα σαφή διοικητικά όρια, η συγκέντρωση διοικητικών και παραγωγικών λειτουργιών, η αστική τάξη. Αδυνατεί, παρ' όλα αυτά, να δηλώσει τη νέα διάρθρωση των αστικών χώρων και την εμφάνιση ενός νέου χώρου οικονομικών και κοινωνικών καθημερινών δραστηριοτήτων και να συγκρατήσει την έκρηξη και την εξάπλωση του αστικού σε παγκόσμια κλίμακα.

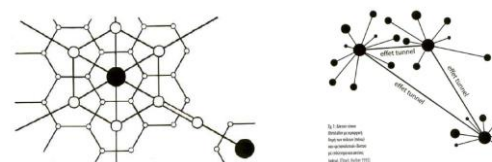
<sup>2</sup> Μητροπολιτικοποίηση: φαινόμενο που ακολούθησε μετά τη δημιουργία των μητροπόλεων. Υποδηλώνει τους σημαντικούς μετασχηματισμούς των μεγάλων πόλεων, των περιφερειών και των ευρύτερων περιοχών τους, περιοχών αστικοποίησης όλο και πιο διευρυμένων, ετερογενών, ασυνεχών, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται συχνά και ολόκληρες πόλεις, συνδεδεμένες με μια τοπική οικονομία, αλλά και με την ανάπτυξη περιοχών για υπηρεσίες και αναψυχή.



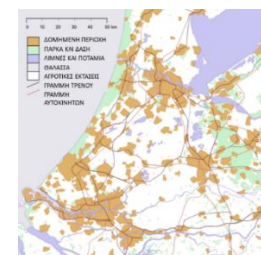
αντιπαράθεση δύο διαγραμμάτων: του πρώτου, το οποίο, στην αστική γεωγραφία, συνοψίζει τη θεωρία των κεντρικών τόπων του Christaller<sup>3</sup>, αναπαριστώντας τη χωρική και ιεραρχική κατανομή των πόλεων και του δεύτερου, το οποίο δείχνει την εμφάνιση ενός αστικού συστήματος με σημεία πόλωσης γύρω από τις μητροπόλεις, που λειτουργούν σε δίκτυο και σε διεθνή κλίμακα, με επίκεντρα (hubs) και ακτίνες (spokes) και κατάδηλη την επίδραση των ταχέων μέσων μεταφοράς, ιδιαίτερα των αερομεταφορών. Αυτή η νέου τύπου πόλη αποτελείται από ένα άμορφο διάχυτο αστικό σύνολο, που αποτελείται από το μητροπολιτικό κέντρο, εξώτερες περιοχές(exurbs) και συχνά πόλεις δορυφόρους στην περιφέρεια (Edge Cities) (Lefevre Henry, 2007). (Εικόνα 2) Οι συμπληρωματικές λειτουργίες(κατοικία, εργασία, διασκέδαση, εμπόριο), αν και διακριτές εντάσσονται σε ένα ενιαίο σύστημα. Ο δημόσιος χώρος, μεταλλάσσεται σε ένα περιβάλλον ροϊκότητας, ασυνέχειας, ρήξης.

Πέρα από αστικο-γεωγραφικά δεδομένα, η Μετάπολη φέρει μια νέα πραγματικότητα: την παγκόσμια επικράτηση του αστικού, την απελευθέρωση από τους καταναγκασμούς της ιστορίας και του γεωγραφικού τόπου, την εξάπλωση νέων κανόνων, μεγεθών και προγραμμάτων, την κατάρριψη των τυποποιημένων, φορμαλιστικών αρχιτεκτονικών ασκήσεων, την ανάπτυξη

επιχειρησιακών στρατηγικών και πλαισίων δράσης, την ανάμειξη πολλαπλών πολιτισμικών παραδειγμάτων, την ενσωμάτωση διαφορών, την εξερεύνηση του αγνώστου και, τέλος, την αναζήτηση του νέου. Χαρακτηριστικό παράδειγμα μετάπολης είναι η Randstad στην Ολλανδία. Οι πόλεις της Randstad συγκροτούν μία κυκλική αλυσίδα περικλείοντας την περιοχή που ονομάζεται «πράσινη καρδιά». Ο χάρτης της, παρουσιάζει θραύσματα πόλης, εξαπλωμένα στην ύπαιθρο που συνδέονται μέσω δικτύου(Χάρτης 1).



Εικόνα 2. Δίκτυο τύπου Christaller με ιεραρχική δομή των πόλεων και «μεταπολιτικό» δίκτυο με επίκεντρα και ακτίνες.



Χάρτης 1. Η μητροπολιτική περιοχή της Randstad με τις αστικοποιημένες ζώνες από το Amsterdam στα βόρεια ως το Rotterdam στα νότια.

<sup>3</sup> Christaller, W. (1933). *Central Places in Southern Germany*, Jena, Fischer. English translation by C. W. Baskin, London: Prentice-Hall, 1966

### 1.1.2. Από τη Μετάπολη στα αστικά κενά

Η Μετάπολη εμφανίζεται ως ένα σύνολο από ανεξάρτητες «εξωτερικές πόλεις» ( «edge cities» ) με έλλειψη καθορισμένων ορίων και ενός κυρίαρχου κέντρου. Η αλλαγή στη σχέση κέντρου-περιφέρειας σε συνδυασμό με την οικονομική κρίση συντέλεσε στη δημιουργία κοινωνικών, πολιτικών και οικονομικά αποκομμένων κέντρων. Το γεγονός αυτό οδηγεί στην απαξίωση του βιομηχανικού και οικιστικού αποθέματος ενώ οι πόλεις χαρακτηρίζονται από συρρικνωμένη οικονομική βάση, φυλετικά και ταξικά γκέτο, φτώχεια και εγκληματικότητα. Η απαξίωση οδηγεί με τη σειρά της σε εγκατάλειψη κτιριακών αλλά και συγκοινωνιακών υποδομών ενώ «αστικά κενά» εμφανίζονται στον δομημένο χώρο. (Ποζουκίδου Γ., Σοπέογλου Ε., Τσιούμα Β. , 2006, σσ. 64-68)(Εικόνα 3)

Η παρουσία κενών, μη παραγωγικών απροσδιόριστων, δίχως σαφή όρια, ανοίκειων περιοχών αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά των σύγχρονων πόλεων. Οι χώροι αυτοί εμφανίζονται τόσο στο εσωτερικό όσο και στα όρια της πόλης παράλληλα με την διαρκή ανάπτυξή της. Το νόημά τους βρίσκεται σε μια διαρκή εκκρεμότητα ως προς την διατύπωσή του και συχνά αναδύεται «τυχαία» μέσα από την εκδήλωση περιστασιακών συμβάντων (Πολυχρονόπουλος Δ. , 2006, σσ. 56-58). Ως αποτέλεσμα οι χώροι αυτοί αναγνωρίζονται είτε εκτός πόλης ως σημεία εγκατάστασης δραστηριοτήτων, οικονομικών/διοικητικών υπηρεσιών αλλά και ως χώροι

στέγασης, είτε μέσω σημαντικών αναδιαμορφώσεων στα ενδιαμέσα εσωτερικά κενά της πόλης (μεγάλα αστικά κενά, βιομηχανικά συγκροτήματα σε μαρασμό/μετασχηματισμοί παλιών λιμανιών/σιδηροδρομικοί σταθμοί και άξονες εξυπηρέτησης). (Εικόνα 4)



Εικόνα 3. Παράδειγμα όπου τα κενά από κατεδαφίσεις είναι περισσότερα από τα πλήρη.



Εικόνα 4. Η εγκαταλειμμένη υπερυψωμένη γραμμή τρένων HighLine στην Νέα Υόρκη που σήμερα έχει μετατραπεί σε πάρκο.

## 1.2. Τα κενά εντός και εκτός πόλης – Η έννοια του κενού

«[...] το κενό δεν είναι καθόλου ‘το τίποτα’...ίσα - ίσα έχει σημαντικές και αλληλεξαρτούμενες ιδιότητες σαν αυτές των σωμάτων... Αποτελείται από μια ιστορική διαστρωμάτωση γεμάτη χώρους και στρατηγικές βλεμμάτων, μια οπτική εικονική πολυπλοκότητα εμπλουτισμένη με ανθρώπινες και αστικές σχέσεις». (Mach E. , 1982, σ. 439)

Ως κενό στην φυσική ορίζεται η απόλυτη απουσία ύλης ή λειτουργίας σε μια περιοχή του χώρου. Το κενό υποδηλώνει την πολιτιστική απουσία, την έλλειψη πολιτιστικής συμμετοχής και το κυριότερο, υποδηλώνει την απορία, απέναντι στην έλλειψη ή την περιστολή του ελέγχου, ενώ ο Αριστοτέλης κενό ορίζει τον τόπο χωρίς υπόσταση ή περιεχόμενο. Σύμφωνα με τον Αμερικάνο ιστορικό της φιλοσοφίας Edward Casey<sup>4</sup>, το κενό καθαυτό δε στερείται της έννοιας του τόπου καθώς ανιχνεύονται σε αυτό «υπολείμματα» των ιδιοτήτων του τόπου. Έτσι, το βασικό χαρακτηριστικό του κενού χώρου είναι ο ακαθόριστος και ασαφής ρόλος του (Terrains Vagues)<sup>5</sup>. Η έννοια

<sup>4</sup> Casey, Edward. (1997). The Fate of Place: A Philosophical History. Berkeley. CA: University of California Press, σελ. 15-19

<sup>5</sup> De Solà- Morales Rubió, Ignasi. (1995). Terrain Vague. In Davidson, Cynthia. (Ed.). Anyplace. Cambridge, MA: MIT Press, σελ. 119

του κενού βρίσκεται ανάμεσα στην έννοια του τόπου και του μη τόπου<sup>6</sup>, αποτελώντας ουσιαστικά ανάγνωση του τοπίου. Το κενό αποτελεί ένα τόπο μετάβασης, ανταλλαγής, αλληλοδιείσδυσης, ετεροκαθορισμού ενώ γίνεται αντιληπτό ως χώρος αναμονής περιεχομένου αλλά και ως χώρος προσδοκίας (Κεφαλογιάννης Ν., Παπαστεργίου Χ. , 2006). Το κενό σε μια ευρύτερη προοπτική μπορεί να θεωρηθεί ως ένας χώρος με έλλειψη διαπερατότητας (φυσικής-κενό ως εμπόδιο, κοινωνικής-κενό ως γκέτο) και κοινωνικής επιρροής (Σχήμα1).



Σχήμα 1. Κατανοώντας την έννοια του κενού στον χώρο.

Η επέκταση των δραστηριοτήτων της πόλης τόσο στο κέντρο της όσο και στα όρια της οδηγεί στη δημιουργία αστικών κενών κεντρικά αλλά και στην περιφέρεια της. Τα *περιαστικά κενά* αποτελούν ανενεργές και εγκαταλελειμμένες εκτάσεις που παρουσιάζουν ανομοιογένεια, όπως βιομηχανικές συνοικίες,

<sup>6</sup> «(...) μη-τόπος είναι το χάσμα ανάμεσα στο χώρο και στον τόπο, είναι ο χώρος που δεν είναι ανθρωπολογικός, καθότι οι ανθρωπολογικοί χώροι δημιούργησαν έναν οργανικό δεσμό μεταξύ των ανθρώπων και των στοιχείων του χώρου, που διαχέεται σε αυτόν και τον καθορίζει» (Auge. Mark ,1995)

Ο ΣΥΓΧΡΟΝΟΣ ΑΣΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΩΝ ΣΤΟΝ ΕΠΑΝΑΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

περιοχές στρατιωτικές που εγκαταλείφθηκαν κλπ., ενώ χρήζουν αντιμετώπισης προκειμένου να ενσωματωθούν στον αστικό ιστό και να γίνουν τμήμα της πόλης και της κοινωνικής ζωής. (Εικόνα 5,6)



Εικόνα 5. Εγκαταλειμμένο αμαξοστάσιο της Τσεσσοχόβας – Πολωνία.



Εικόνα 6. Εγκαταλειμμένη Βιομηχανία στο Ντιτρόιτ.

«Τα διαφορετικά γεγονότα έχουν δημιουργήσει την έλλειψη ασυγχώνευτων συνόρων στις πόλεις. Είναι εσωτερικά νησιά χωρίς δραστηριότητα, ξεχασμένες περιοχές, μετατρεπόμενες σε μη-κατοικήσιμες σε μη ασφαλείς και σε μη-παραγωγικές. Αυτοί είναι, τουλάχιστον, παράξενοι τόποι στην αστική δομή. Νοητικά εξωτερικοί στο φυσικό εσωτερικό της πόλης, όπου εμφανίζονται σαν μια άλλη εικόνα του ίδιου τόπου.» (De Sola-Morales Rubio Ignasi, 1995, σ. 120)

Ο όρος *Αστικό Κενό (Urban Void)* εμπεριέχει τις λέξεις:

- *Αστικό (Urban)* : Δηλώνοντας κάτι που ανήκει στην πόλη και
- *Κενό (Void)* : Δηλώνοντας την έλλειψη φυσικού και ψυχικού περιεχομένου.

Ως αστικά κενά εκλαμβάνονται οι υπολειμματικοί κενοί χώροι, που τοποθετείται εντός των αστικών ορίων της διασπώντας τη συνέχεια της. Συχνά ονομάζονται «αστικά ερείπια», που βρίσκονται στο όριο μεταξύ του ιδιωτικού και του δημόσιου χώρου, χωρίς να ανήκουν είτε στο ένα ή στο άλλο. (Aporee, 2011) Το αστικό κενό μπορεί να ερμηνευθεί ως μια αστική περιοχή εκτός διαπερατότητας και κοινωνικού τομέα, ασαφής, χωρίς μετρήσιμα όρια, αλλά και ως δυνατότητα εγκλωβισμένη σε έναν αστικό ιστό που επεκτείνεται και μεταλλάσσεται συνεχώς.

Το αστικό κενό είναι ένας χώρος μετάβασης που ενώ δεν έχει προφανή χρήση/λειτουργία στο παρόν έχει την προοπτική να αποκτήσει στο μέλλον. Παράλληλα καταφέρνει και γεννά



ερωτήματα στον κάτοικο/διαβάτη για το πως δημιουργήθηκε, την προηγούμενη χρήση του αλλά και την εξέλιξη του στο χρόνο. Η έλλειψη λειτουργίας του μη τόπου (αστικού κενού) αποτελεί την ταυτότητα του και προσδιορίζει την ιδιότητά του, ξεχωρίζοντάς το, καθώς βρίσκεται σε χώρους με σαφή λειτουργία (λειτουργικός χώρος), που αποτελούν και την προϋπόθεση της ύπαρξης του. Ακόμη, το κενό εμφανίζεται ως α-χρονικό, ταλαντευόμενο χρονικά ανάμεσα σε δύο διαφορετικές εποχές/χρονικές στιγμές: αυτές της προηγούμενης και της επόμενης ενδεχόμενης λειτουργίας του.

Τα χαρακτηριστικά του αστικού κενού τύπου μελετήθηκαν μέσα από διαφορές έννοιες : «*ασαφή εδάφη*» (terrain vague) του Ignasi de Solà-Morales, τα «*τοπία αποβλήτων*» (drosscapes) του Alan Berger, τις «*διάτρητες επιφάνειες*» (stim&dross) του Lars Lerup και τον «*μητροπολιτικό ιστό*» (metropolitan tissue) του Pierce Lewis.

Συγκεκριμένα, κατά τον Ignasi de Solà-Morales τα «*ασαφή εδάφη*» «είναι παράξενοι τόποι έξω από τους λειτουργικούς μηχανισμούς και τις παραγωγικές δομές της πόλης (...) όπου η πόλη πλέον δεν υπάρχει.» (De Sola-Morales Rubio Ignasi, 1995, σ. 120) Ο Alan Berger, καθηγητής αστικού σχεδιασμού στο MIT,

υποστηρίζει πως η πόλη είναι ένα σύστημα που παράγει και αποβάλλει στοιχεία σαν οργανισμός, και τα «*τοπία αποβλήτων*»<sup>7</sup>(drosscapes), είναι μια φυσική εξέλιξη και μια συνεχώς εξελισσόμενη διαδικασία. Ο Lars Lerup, καθηγητής αρχιτεκτονικής στο RSA, αναφέρει τις «*διάτρητες επιφάνειες*»<sup>8</sup>(holey planes), είναι οι αστικοποιημένες επιφάνειες της πόλης, που αποτελείται από χώρους διέγερσης, ενεργητικούς (stim) και από χώρους ανενεργούς, υπολειμματικούς (dross). Ακόμη αναφέρεται στη σχέση ανάμεσα στο τοπίο και την αστικότητα τονίζοντας πως η πόλη είναι ένα δυναμικό οικολογικό σύστημα που παράγει συνεχώς ανενεργά τοπία. Τέλος, με τον όρο «*μητροπολιτικό ιστό*»<sup>9</sup>(metropolitan tissue) ο Pierce Lewis, γεωγράφος και καθηγητής στο PSU, αποκαλεί τις «τεράστιες κενές περιοχές» σε μεγάλες αποστάσεις από τα κέντρα των πόλεων, αποτελώντας μέρος του συστήματος της πόλης. Επομένως, σύμφωνα με τα παραπάνω, οι αστικοί κενοί τόποι στο σύνολό τους χαρακτηρίζονται ως ανενεργά εδάφη που αναμένουν την επανένταξή τους στο μηχανισμό της πόλης.

Σύμφωνα με την εξήγηση που δόθηκε ως αστική προβληματική σχεδιασμού, υπάρχουν πέντε μεγάλοι παράγοντες που

<sup>7</sup> Berger A. (2007), *Drosscape: Wasting Land* Urban America, Princeton Architectural Press, New York

<sup>8</sup> Lerup L. (1994), *Stim & dross : rethinking the metropolis*, MIT Press, Cambridge, MA

<sup>9</sup> Pierce L. (1933), *"The Galactic Metropolis." Beyond the Urban Fringe:Lend Use Issues of Nonmetropolitsn America*, Rutherford Platt and George Macinko 23, Minneapolis: University of Minnesota Press

συνέβαλαν στους μη αξιοποιήσιμους χώρους (Trancik Roger , 1986). Η χρήση του αυτοκινήτου η οποία οδηγεί σε αυτοκινητόδρομους, οδούς και χώρους στάθμευσης , το μοντέρνο κίνημα στο σχεδιασμό, δημιουργώντας ξεχωριστά κτίρια κυμαινόμενο μεταξύ των χώρων στάθμευσης και των δρόμων, ο καθορισμός ζωνών και η αστική ανάπτυξη, ο διαχωρισμός των λειτουργιών και η καταστροφή των συνδέσεων μεταξύ των συνοικιών, η ιδιωτικοποίηση των δημόσιων χώρων που προκαλεί απώλεια της ενότητας του συνόλου του περιβάλλοντος και η αλλαγή χρήσης γης που δημιουργεί άχρηστους ή ανεπαρκείς χώρους είναι οι λόγοι για την εμφάνιση μη αξιοποιήσιμων χώρων στο κέντρο της πόλης.

Η αποβιομηχάνιση οδήγησε στην εμφάνιση εγκαταλελειμμένων εργοστασίων και εγκαταστάσεων εντός του αστικού ιστού, τα οποία αποτελούν τυπικές περιπτώσεις αστικών κενών. Αυτές οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις εξαιτίας νέων οικονομικών συνθηκών έχουν διακόψει τη λειτουργία τους και έχουν εγκαταλειφθεί πλήρως, ή υπολειτουργούν ως αποθηκευτικοί χώροι (Αραβαντινός Α., 2007). Στην ευρωπαϊκή βιβλιογραφία ορίζονται ως υπό-χρησιμοποιημένα ακίνητα , των οποίων η κοινωνική λειτουργία της ιδιοκτησίας τους είναι σε μια αντικρουόμενη σχέση με τις αστικές δυναμικές (Charline C. , 1999). Κάτι αντίστοιχο συμβαίνει και με άλλες εγκαταστάσεις μεγάλης έκτασης, οι οποίες μέσα από την ανάπτυξη και τους μετασχηματισμούς της πόλης, έχουν κι αυτές χάσει το νόημα ύπαρξής τους. Τέτοιες περιπτώσεις αποτελούν παλιοί εμπορικοί

σιδηροδρομικοί σταθμοί, παλιά στρατόπεδα τα οποία έχουν κλείσει ή έχουν μεταφερθεί αλλού, ακόμα και αεροδρόμια που εγκλωβίστηκαν από την αστική επέκταση και εξάπλωση στο χώρο (Αραβαντινός Α., 2007). Έμμεσα αστικά κενά θεωρούνται ακόμα χώροι με αποδυναμωμένη χρήση(παλιά στρατόπεδα που δεν αποτελούν μονάδες εκπαίδευσης αλλά διαθέτουν μόνο κάποιες βοηθητικές εγκαταστάσεις, παλιές σιδηροδρομικές γραμμές και σταθμοί που εξυπηρετούν πλέον μόνο συγκεκριμένα και πολύ αραιά δρομολόγια, λιμενικές βοηθητικές εγκαταστάσεις με ιδιαίτερα περιορισμένη χρήση).

Εκτός όμως από τις προφανείς περιπτώσεις μεγάλων σε έκταση αστικών κενών όπως τα παραπάνω, υπάρχουν και αστικά κενά μικρότερης κλίμακας, αρθρωμένα στον αστικό ιστό, διαφορετικά μεταξύ τους, τυχαία διασκορπισμένα, κρυμμένα ανάμεσα σε πολυώροφα κτίρια και πολλές φορές με την αυξημένη πυκνότητα τους καθορίζουν το χαρακτήρα ολόκληρης περιοχής. Τέτοια αποτελούν ορισμένα παλιά εγκαταλελειμμένα κτίρια, πρώην κατοικίες συνηθέστερα ή άλλες μεμονωμένες βιοτεχνικές, εμπορικές ή αποθηκευτικές εγκαταστάσεις, οι οποίες πλέον δε λειτουργούν. Υπάρχουν και περιπτώσεις αδόμητων οικοπέδων που για διάφορους λόγους, πολεοδομικούς και άλλους, δεν οικοδομήθηκαν ποτέ, δημιουργώντας έτσι μια οπτική αντίθεση με το γύρω δομημένο περιβάλλον. Ακόμη μεγάλοι ακάλυπτοι χώροι πολυκατοικιών μπορεί να αποτελέσουν παράδειγμα σημειακού αστικού κενού. Τα κενά αυτά παρουσιάζουν μια ποικιλία, τόσο στην τυπολογία



όσο και στη γεωμετρία της κάτοψης. Πιο συχνός τύπος στην σύγχρονη πόλη είναι το «κενό εσοχή», που διασπώντας τη συνέχεια του πολεοδομικού ιστού, γίνεται τμήμα του πεζοδρομίου, άμεσα προσβάσιμο. Τα «γειτονικά κενά» από την άλλη, δίνουν την αίσθηση ξέφωτου ανάμεσα στις πολυκατοικίες, δημιουργούν δίκτυα με πλατώματα και νέες διαδρομές, παρέχοντας ποικίλες οπτικές φυγές. (Εικόνα 7,8)



Εικόνα 7. Παράδειγμα μικρών αστικών κενών στις πόλεις.



Εικόνα 8. Μορφές αστικών κενών εντός του αστικού ιστού.

### 1.2.1. Κατηγορίες Αστικών Κενών

Οι μηχανισμοί παραγωγής των αστικών κενών, αφορούν εγκατάλειψη κελύφους και κατάρρευση, μετάθεση χρήσης, προβληματικό και ελλιπή σχεδιασμό δημοσίων χώρων, απουσία λειτουργίας και συνοχής, σημαντικά ιστορικά γεγονότα (βομβαρδισμός, αποβιομηχάνιση, κτλ.), αστική διάχυση. (Εικόνα 9)



Εικόνα 9. Η δημιουργία των αστικών κενών.

Τα *Κενά Σχεδιασμού* (Nipesh , 2012) που δημιουργούνται εξαιτίας προβλημάτων σχεδιασμού. Τα κενά αυτά είναι πιο εμφανή σε μια αστική περιοχή. Τα *Λειτουργικά Κενά* (Nipesh , 2012) εμφανίζονται λόγω ενός εναπομείναντα χώρου ή μιας ανενεργής κτισμένης μάζας. Η κατανόηση τους, σχετικά με την υφή, την θέση, την τοποθεσία και την ιστορία τους είναι

απαραίτητη κατά την διαδικασία επανένταξής τους σε λειτουργικό αστικό χώρο. Τα *Γεωγραφικά Κενά* (Nipesh , 2012) δημιουργούνται λόγω της ύπαρξης ιδιαίτερων γεωγραφικών χαρακτηριστικών (λόφοι, τα ποτάμια και οι κοιλάδες κλπ.) Το *Φαινομενολογικό Κενό* (Nipesh , 2012) θα μπορούσε να οριστεί ως ένα μέρος που έχει χαρακτηριστεί από το περιεχόμενο και την ιστορία που είναι τώρα έξω από τη σφαίρα της αστικής λειτουργικότητας, της ανάπτυξης και του μετασχηματισμού (π.χ. φυσικές καταστροφές, πόλεμοι κλπ.).(Εικόνα 10,,11,12).



Εικόνα 10,11,12. Διάφορες μορφές Αστικών Κενών.

### 1.2.2. Αίτια Επεμβάσεων και Λόγοι Αναμόρφωσης Των Αστικών Κενών

«Τα κενά είναι ο ουσιαστικός χώρος της πόλης, ο χώρος αλληλεπίδρασης και ο θετικός, παραγωγικός τόπος. Τα αστικά κενά είναι οι χώροι που μπορούν να κάνουν τους ανθρώπους να ενδιαφερθούν για την πόλη. Πρώτον, είναι ευκολότερο να χειριστείς τον ελεγχόμενο κενό χώρο σε σχέση με τις μη ελεγχόμενες συσσωρευμένες μάζες. Δεύτερον, η κενότητα, το τοπίο και ο χώρος (...) μπορούν να χρησιμεύσουν ως πεδία μάχης

και να αντλήσουν γενική υποστήριξη από όλους.» (KoolhaasR., 1989)

Η παγκόσμια κρίση αυξάνει την ανάγκη για νέες σχεδιαστικές επιλογές επικεντρωμένες ιδιαίτερα σε πόρους και κριτήρια εξοικονόμησης ενέργειας. Ωστόσο, οι προτάσεις αυτές απαιτούν μετρήσεις για τη διασφάλιση της κοινωνικής ένταξης. Οι επίμαχες διεκδικήσεις πάνω από τις αστικές περιοχές είναι στενά συνδεδεμένες με τη μετατροπή της αστικής μορφολογίας. Η πόλη με την ετερογένεια και την δυναμική της επιτρέπει στα κοινωνικά κινήματα να διερευνήσουν εναλλακτικούς τρόπους για να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις τους και να αλλάξουν όχι μόνο το κοινωνικό τους περιβάλλον, αλλά και τη δομή του υλικού. Η ενσωμάτωση των υποβαθμισμένων βιομηχανικών εκτάσεων, η επανένταξή τους στην αστική δομή και η μετατόπιση της ανάπτυξης πίσω στις κεντρικές αστικές περιοχές αναγνωρίζεται ως ένα από τα σημαντικότερα εργαλεία για την επίτευξη της αειφόρου ανάπτυξης (Grimski D. and Ferber U., 2001, pp. 143-148). Η μεγάλη ποικιλομορφία των αστικών κενών όσον αφορά την ονομασία, την περιουσία τους, τον τίτλο, την διάσταση και την πιθανή χρήση απαιτεί μια συγκεκριμένη στρατηγική ανάπτυξης για κάθε τύπο αστικού κενού (ClichevskyN., 2002).

Τα αστικά κενά δεν εμφανίζουν κάποια διακριτή χρήση με βάση τον πολεοδομικό σχεδιασμό αλλά λαμβάνουν συχνά περιστασιακές ή έμμεσες χρήσεις ανάλογα με την μορφολογία, τις ανάγκες και τους χρήστες τους. Συχνά στις σύγχρονες πόλεις αδόμητοι χώροι σε κεντρικές περιοχές μετατρέπονται σε χώρους στάθμευσης (Εικόνα 13), ως υπαίθριες αποθήκες, ως προσωρινό καταφύγιο για περιθωριακές ομάδες του πληθυσμού (Εικόνα 14) ενώ άλλες φορές καταλήγουν να γίνονται χώροι λυμάτων, ενισχύοντας το πρόβλημα αισθητικής και υγιεινής. Σ' αυτούς τους εγκαταλελειμμένους χώρους συχνά κάνει την εμφάνισή του και το στοιχείο της φύσης, όπως άγρια βλάστησης (αγριόχορτα, αναρριχητικά φυτά κλπ.) που τους προσδίδει μία διαφορετική οπτική, τονίζοντας όμως παράλληλα και την εικόνα ερήμωσης του τοπίου (Εικόνα 15). Τα αστικά κενά αν και αποτελούν συνήθως ανοιχτούς χώρους εντός ή εκτός του αστικού ιστού δεν αντιμετωπίζονται ανάλογα όπως οι πλατείες, τα δημόσια πάρκα και οι υπόλοιποι κοινόχρηστοι χώροι, αλλά εμφανίζουν μια εικόνα εγκατάλειψης και αποσύνθεσης.

Τα αστικά κενά εμφανίζονται ως μοναδική ευκαιρία για την αναζήτηση τρόπων έκφρασης της σχέσης αστικού και φυσικού τοπίου, ως τόποι πρόσφοροι για τοπιακή διαμόρφωση, ως πιθανά «μικροτοπία», άξια να απασχολήσουν την αυξανόμενη περιβαλλοντική και τοπιακή ευαισθησία των κατοίκων της πόλης. Επιπλέον, χώροι εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών ή βιοτεχνικών εγκαταστάσεων, περιοχές χωρίς ξεκάθαρο νομικό καθεστώς, αδόμητα οικόπεδα ή χώροι αμφιλεγόμενου

χαρακτήρα και ασύμβατων χρήσεων, όπως παλιά λιμάνια και αεροδρόμια (π.χ. περιοχή Ελληνικού), μπορούν να ανασχεδιαστούν, να ανασυντεθούν και να ενταχθούν σε ένα πρόγραμμα αστικής ανάπλασης, με σκοπό την δημιουργία ενός υπαίθριου αστικού χώρου με πολλαπλές χρήσεις (χώρος αστικού πρασίνου, κατοικίας, ψυχαγωγίας κ.α.). Η ανάπλασή δίνει μια ανάσα πρασίνου σε πυκνοδομημένες περιοχές μεγάλων πόλεων ενώ διαμορφώνονται παράλληλα πυρήνες επικοινωνίας, συγκέντρωσης και ανάπτυξης, προσφέροντας τόσο κοινωνική όσο και εδαφική συνοχή.



Εικόνα 13,14. Διάφορες μορφές και χρήσεις των αστικών κενών.

Αριστερά: Το κενό ως χώρος στάθμευσης.

Δεξιά: Το κενό ως προσωρινό καταφύγιο.



Εικόνα 15. Πλούσια αστική βλάστηση στο εσωτερικό κεντρικού οικοδομικού τετραγώνου στο Αγρίνιο.



Η στρατηγική ανάπτυξης των αστικών κενών συνεπάγεται παράλληλα την αναβάθμιση του αστικού τοπίου και της πόλης σε αστικό και κοινωνικό επίπεδο. Η ενασχόληση με υποβαθμισμένες περιοχές, προωθεί τη συνέχεια του αστικού ιστού, με τη βελτίωση του περιβάλλοντος της πόλης (βελτίωση της ποιότητας ζωής μέσα στην πόλη, η αναβάθμιση της πολιτισμικής εικόνας του αστικού ιστού, κ.α.) Ακόμη η δημιουργία χώρων πρασίνου σε μεγάλης έκτασης αστικά κενά αυξάνει το ποσοστό πρασίνου ανά κάτοικο με αποτέλεσμα την βελτίωση της ποιότητας ζωής, τόσο στην οικολογική και αισθητική, όσο και στην κοινωνικό- πολιτισμική διάστασή της. Παράλληλα η αξιοποίηση των αστικών κενών, δύναται να επιλύσει το πρόβλημα της σταδιακής εξαφάνισης του δημόσιου χώρου λόγω της απουσίας επαρκούς σχεδιασμού και εφαρμογής ρυθμιστικών προγραμμάτων, έτσι ώστε οι χώροι αυτοί να καλύψουν την έλλειψη δημόσιας γης και έκτασης. Σε επίπεδο αρχιτεκτονικής αστικού τοπίου, συμβάλλει στην ευαισθητοποίηση πάνω στην αξιοποίηση περιοχών, μη ενταγμένων στον ευρύτερο αστικό ιστό, για να αποδοθούν στους κατοίκους της πόλης ξανά ως ενεργά τμήματα, με νέα χρήση και κοινωνική διάσταση, στεγάζοντας χρήσεις που δεν έβρισκαν γόνιμο έδαφος για ανάπτυξη. (Εικόνα 16,17)

Η ανακύκλωση των εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών περιοχών είναι αναπόφευκτη για τη βιώσιμη ανάπτυξη πόλεων για την αποκατάσταση και τη συντήρηση της αστικής κληρονομιάς μας, καθώς συμβάλλει στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και

της μέσης θερμοκρασίας του αστικού περιβάλλοντος, στη βελτίωση του τοπικού μικροκλίματος και σε ευρύτερο επίπεδο αλλάζει η συνολική αντιληπτική εικόνα της πόλης. Μια προτεινόμενη χρήση σε εγκαταλελειμμένες εκτάσεις, είναι η κατοικία. Τα συγκροτήματα κατοικιών, έτσι, είναι μια πιθανή αιτία για μετατροπή των ερειπωμένων τόπων σε τόπους εφήμερης ή και μόνιμης κατοίκησης, συνήθως έπειτα από αίτια καταστροφών (σεισμούς, πλημμύρες, μετανάστευση κ.α.).



Εικόνα 16,17. Η μετατροπή του παλιού ναυπηγείου της Zhongshan City της Κίνας στο Zhongshan Shipyard Park.

Αριστερά: Αεροφωτογραφία του παλιού ναυπηγείου.

Δεξιά: Το Zhongshan Shipyard Park.

Με την ένταξη των αναβαθμισμένων αστικών κενών και την ένταξη τους στο αστικό περιβάλλον δημιουργούνται νέα έσοδα από την καινούργια χρήση που δέχεται ο χώρος αλλά και η γύρω περιοχή αναβιώνει μια οικονομική ανάπτυξη σε σχέση με την προηγούμενη κατάσταση της. Ακόμη, η αλλαγή της χρήσης επιδρά κυρίως θετικά στο κοινωνικό σύνολο προσδίδοντας εξωστρέφεια στην τοποθεσία και προσφέροντας την ευκαιρία στους περίοικους να απολαύσουν το αποκλεισμένο, μέχρι στιγμής, τοπίο και να αποκτήσουν μία καινούρια σχέση μαζί του.

Στα περισσότερα προγράμματα επανάχρησης του τοπίου, λαμβάνεται σημαντικά υπόψη η συμμετοχή του κοινού, στο γενικότερο πλαίσιο της ανάπτυξης. Έτσι αποφεύγονται τυχόν κοινωνικοί αποκλεισμοί και οι γύρω κάτοικοι αποδέχονται την νέα ανάπτυξη.

Ποικίλες στρατηγικές σχεδιασμού πρέπει να χρησιμοποιούνται, ανάλογα με τις ικανότητες των χώρων και τις ανάγκες. Κυρίως σε όλα τα έργα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το πνεύμα της περιοχής και ο χαρακτήρας σαν θεωρητική βάση για το σχεδιασμό, αφήνοντας την δύναμη του τόπου να τονωθεί και να φανερώσει σημαντικές προοπτικές που πιθανόν έκρυβε. Σε μια προσπάθεια αποτίμησης της τρίτης γενιάς των αστικών αναπλάσεων, θα μπορούσαν να προταθούν μια σειρά από κριτήρια αξιολόγησης τα οποία συναρτώνται και με τους στόχους παρέμβασης.

Κύριο ζήτημα για την ανάκτηση τέτοιων χώρων είναι η σχέση τόπου-χρόνου. Ο χρόνος είναι ένας βασικός παράγοντας που λαμβάνεται υπόψη στην ανάλυση του εγκαταλελειμμένου τόπου. Το διάστημα λειτουργίας του, ο χρόνος που είναι ανενεργός, πόσο καιρό λειτουργούσε και αλλά τέτοια ερωτήματα σχετικά με το χώρο, είναι οι κατευθυντήριες οδοί που καταλήγουν στο αν μπορεί ο τόπος να δεχθεί μια εκ νέου επέμβαση και σε ποιο βαθμό. Ακόμη σημαντικό στοιχείο αποτελεί η δυναμική της υποβαθμισμένης τοποθεσίας στον ανασχεδιασμό ενός τόπου. Έτσι η νέα παρέμβαση οφείλει να λαμβάνει υπόψη την δομική συγκρότηση του χώρου ώστε να

επιτευχθεί η ομοιομορφία της αστικής εικόνας ενώ η εμπλοκή των κατοίκων στη διαδικασία προγραμματισμού, σχεδιασμού και υλοποίησης, ακόμη και η δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης είναι ένα από τα σημαντικότερα κριτήρια επιτυχούς παρέμβασης στην σημερινή εποχή. (Εικόνα 18,19)



Εικόνα 18,19. Η μετατροπή του πρώην εμπορικού σιδηροδρόμου στο πάρκο High Line στο Μανχάταν της Νέας Υόρκης.

Τέλος, η προηγούμενη χρήση της περιοχής οδηγεί στη λήψη αποφάσεων σχετικών με την μελλοντική χρήση της αλλά και για κινήσεις καθαρισμού της περιοχής. Παράλληλα η περιοχή θα πρέπει να αντιμετωπιστεί με μορφολογική συνέπεια σε σχέση με την υφιστάμενη αρχιτεκτονική μορφή που αφορά την εν δυνάμει διάσωση της «αυθεντικότητας» της μορφής των υφιστάμενων κτιρίων, ιδιαίτερα των όψεων τους, και την ένταξη των νέων μορφών στα υπάρχοντα κελύφη κατά τρόπο που να αποκαλύπτει την ιστορική αξία των δεύτερων, να τα προβάλλει, να μην τα προδίδει και ταυτόχρονα να διαφοροποιείται από αυτά υποδηλώνοντας την παρουσία των νέων μορφών σε όσο

γίνεται χαμηλότερους τόνους αποφεύγοντας τον μιμητισμό των κτιρίων ή χαράξεων του χώρου. Η ανάπλαση δεν πρέπει να συνδέεται μόνο με την προστασία και διατήρηση ιστορικών κέντρων, αλλά γενικά με το δομημένο περιβάλλον. Κάθε αστικό τοπίο, παλιότερο ή νεότερο, μεταφέρει την ιστορικότητά του και τις συνθήκες που το δημιούργησαν. Στη διαδικασία ανάπλασης, κάθε χώρος είναι μοναδικός με τη φυσιογνωμία και τις ιδιαιτερότητές του, και σαν τέτοιος πρέπει να αντιμετωπίζεται, όχι δηλαδή με γενικεύσεις αλλά μετά από ανάλυση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του.

### 1.3. Η επανάχρηση ως τρόπος διαχείρισης των αστικών κενών

*«Είναι χαρακτηριστικό της μοίρας του ανθρώπου, τα έργα του να υπόκεινται στους νόμους τη φθοράς, της υποβάθμισης και της καταστροφής. Μα αυτός γεννημένος δημιουργός, από έμφυτο χάρισμα, κινείται πάντα από μια διάθεση να δημιουργεί. Μια διάθεση να ξαναπλάσει τις μορφές που εφθάρησαν, να αναπλάσει τους χώρους που υποβαθμίστηκαν, να αντικαταστήσει καθετί το φθαρμένο, το αλλοιωμένο, το κατεστραμμένο, με κάτι καινούργιο, πιο όμορφο ίσως, πιο*

<sup>10</sup> Δημιουργική επανάχρηση υφιστάμενων κτιριακών εγκαταστάσεων καλείται η διαδικασία μιας πολεοδομικής- αρχιτεκτονικής προσέγγισης υπαρχόντων υποβαθμισμένων χώρων, με σκοπό την αναστήλωση, την κατάλληλη διαμόρφωση εσωτερικά και εξωτερικά, την εφαρμογή νέας χρήσης και τελικά την επανένταξη στον αστικό ιστό της πόλης.

*λειτουργικό, κάτι που να ανταποκρίνεται καλύτερα στις νέες ανάγκες που η εξέλιξη του επιβάλλει. Έτσι στον αδυσώπητο νόμο της καταστροφής και της φθοράς αντιτάσσει τη δημιουργικότητα, την ανανέωση.»* (Στεφάνου Ι., Χατζοπούλου Α., Νικολαΐδου Σ., 1995)

Η αστική εξάπλωση έδωσε τη θέση της στην ολοένα αυξανόμενη ύπαρξη κλειστών/ανενεργών και εγκαταλελειμμένων εκτάσεων/ακινήτων σε αστικές και περιαστικές περιοχές υποβαθμίζοντας την ζωή των πόλεων εξαιτίας της έλλειψης υπηρεσιών, υποδομών αλλά και ποιότητας περιβάλλοντος. Η δημιουργική επανάχρηση υφιστάμενων κτιριακών εγκαταστάσεων<sup>10</sup> νοείται μόνο μέσα σε ένα πλαίσιο συνολικού αστικού σχεδιασμού με στόχο την εξυπηρέτηση κοινωνικών αναγκών αλλά και την ποιοτική αναβάθμιση του αστικού χώρου. Τα «απροσδιόριστα τοπία» αυτά, ως κατάλοιπα των μετασχηματισμών της πόλης μετατρέπονται σε χώρους ορατούς, ρευστούς και απρόβλεπτους με την μεταβολή, μετατροπή και επανένταξη τους στο αστικό σύνολο.

Σημαντικό ρόλο στην αναβάθμιση του αστικού ιστού και στην αποτροπή της διάχυσης της πόλης έχουν τα προγράμματα αστικής ανάπλασης<sup>11</sup>, ως ένα δυναμικό εργαλείο επέμβασης

<sup>11</sup> Ανάπλαση περιοχής είναι το σύνολο των κατευθύνσεων, μέτρων, παρεμβάσεων και διαδικασιών πολεοδομικού, κοινωνικού, οικονομικού, οικιστικού και ειδικού αρχιτεκτονικού χαρακτήρα, που προκύπτουν από σχετική μελέτη και που αποσκοπούν κυρίως στη βελτίωση των όρων διαβίωσης των κατοίκων, τη βελτίωση του δομημένου περιβάλλοντος, την



στον χώρο. Η ανάγκη για δράση έναντι των προβληματικών αστικών περιοχών πρωτοεμφανίζεται το 19<sup>ο</sup> αιώνα στις μεγάλες πόλεις των αναπτυγμένων χωρών, στις οποίες διακρίνονται σοβαρές ελλείψεις εξυπηρετήσεων και ανάγκη συντήρησης ή αντικατάστασης του κτιριακού αποθέματος, μετά τις καταστροφές του πολέμου (Παπαχρήστου, 2010). Οι πολεοδομικές επεμβάσεις αυτής της περιόδου αποτελούσαν δράσεις της κεντρικής διοίκησης και της τοπικής αυτοδιοίκησης. Από την δεκαετία του '80 και μετά, οι αναπλάσεις βρίσκονταν στο προσκήνιο (κυρίως στον ελληνικό χώρο από την δεκαετία του '80 και έπειτα), εμπλουτίστηκαν με νέα στοιχεία και αντιμετωπίζονταν ως μεμονωμένες και αποσπασματικές παρεμβάσεις και όχι ως απόρροια του υπερκείμενου σχεδιασμού. Μετά την δεκαετία του '90, παρατηρείται μετασχηματισμός της πολεοδομικής πολιτικής και κατ' επέκταση και των παραμέτρων της αστικής ανάπτυξης. Δεν περιορίζονται μόνο στον φυσικό σχεδιασμό, αλλά είναι απόρροια διαφορετικών τομεακών παρεμβάσεων (οικονομικών, κοινωνικών, φυσικών, περιβαλλοντικών κ.α.) (Οικονόμου Δ., 2004). Τα θέματα επανάχρησης-ανάπλασης αντιμετωπίζονται, από κάθε χώρα, με διαφορετικές πολιτικές.

Πιο συγκεκριμένα η εξέλιξη των προσεγγίσεων σε υφιστάμενους οικισμούς διακρίνεται σε τρεις περιόδους από τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο μέχρι σήμερα (Βιτοπούλου Α. , 2006):

- *Επεμβάσεις αστικής «ανακαίνισης» - ανανέωσης (urban renewal, renovation urbaine)* επικράτησαν κατά τις δεκαετίες '50-'70 και αφορούν ριζικές επεμβάσεις με κατεδάφιση του υπάρχοντος αστικού ιστού (του τμήματος που έχει διασωθεί) και ανακατασκευή αυτού με βάση τις αρχές του μοντέρνου κινήματος, με υλοποιήσεις προγραμμάτων κατοικίας (εργατικής) και εγκαταστάσεων κοινωνικού εξοπλισμού. (Εικόνα 20,21)
- *Επεμβάσεις αστικής ανάπλασης (rehabilitation, requalification)* επικράτησαν τις δεκαετίες '70-'80 και εστιάζουν σε αναπλάσεις, επιλεκτικές αντικαταστάσεις του υπάρχοντος ιστού είτε ανοικοδομήσεις με σεβασμό στα τοπικά μορφολογικά και τυπολογικά χαρακτηριστικά και αφορούν κυρίως υποβαθμισμένες περιοχές κατοικίας που μετατρέπονται σε χρήσεις εμπορίου και επιχειρήσεων καθώς και αναπλάσεις δημοσίων χώρων μέσα από οργανωμένες επεμβάσεις ή/και εκτεταμένα προγράμματα εξωραϊσμού (Στεφάνου

---

προστασία και ανάδειξη των πολιτιστικών, ιστορικών, μορφολογικών και αισθητικών στοιχείων και χαρακτηριστικών της περιοχής.

*Περιοχές ανάπλασης* είναι εκείνες οι περιοχές των εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων ή οριοθετημένων οικισμών, στις οποίες διαπιστώνονται προβλήματα υποβάθμισης ή αλλοίωσης του οικιστικού περιβάλλοντος που δεν μπορούν

να αντιμετωπιστούν μόνο με τις συνήθεις διαδικασίες της αναθεώρησης του σχεδίου πόλεως και των όρων δόμησης. Η περιοχή ανάπλασης μπορεί να περιλαμβάνει μια ή περισσότερες πολεοδομικές ενότητες ή τμήματα πολεοδομικών ενοτήτων.

I., Χατζοπούλου Α., Νικολαΐδου Σ., 1995, σσ. 137-141).

(Εικόνα 22)

- Επεμβάσεις αστικής αναγέννησης - ανανέωσης (*urbanregeneration, regenerationurbaine, renouvellementurbain*) εμφανίζονται τέλη '80 εως και σήμερα και δίνουν έμφαση στην ανάκτηση εγκαταλελειμμένων αστικών περιοχών (π.χ. παλιές βιομηχανικές περιοχές, λιμενικές και σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις, στρατιωτικές εκτάσεις κ.α.) με σκοπό τόνωση της οικονομικής ζωής των πόλεων και την ενίσχυση του τριτογενούς τομέα (εμπόριο, αναψυχή, πολιτιστικές δραστηριότητες). Εξετάζοντας τον ευρωπαϊκό χώρο θα διαπιστώσει κανείς ότι, παρά τις πολιτικές, οικονομικές ή διοικητικές διαφορές, η ανάπλαση του πολεοδομικού ιστού μέσα στο σύνολο των ευρωπαϊκών χώρων υπακούει στις ίδιες νομοτέλειες, ακολουθεί παρόμοιους στόχους και έχει παράλληλη εξέλιξη βασισμένη στην πολιτική «της προσεκτικής, βήμα προς βήμα αναζωογόνησης» (*careful, step-by-step revitalization*) (Κακολύρη, 2012).



Εικόνα 20,21. Αριστερά: περιοχή κατοικίας Lijnbaan (Ρότερνταμ), Δεξιά: πρόγραμμα επέμβασης Part Dieu (Λυών).



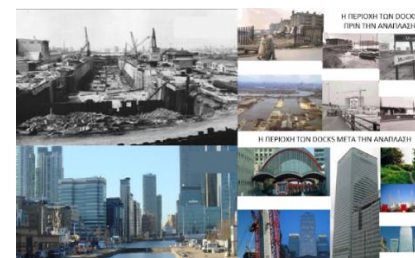
Εικόνα 22. Επεμβάσεις της IBA στο Βερολίνο.

Στην Αγγλία, γρηγορότερα από τις άλλες Ευρωπαϊκές χώρες, έγινε αντιληπτή η αξία των μικρών παρεμβάσεων με στόχο την επανάχρηση του παλαιού κελύφους. Στα μέσα της δεκαετίας του 1960, οι συνολικές ολοκληρωμένες παρεμβάσεις (ριζικές

Ο ΣΥΓΧΡΟΝΟΣ ΑΣΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΩΝ ΣΤΟΝ ΕΠΑΝΑΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ανακαινίσεις) εγκαταλείπονται και υιοθετούνται πιο ευέλικτες και ελαστικές πολιτικές. Έτσι, το 1974, δημιουργήθηκαν τα «Housing Action Areas», με στόχο τη βελτίωση του υπάρχοντος κελύφους και του κοινωνικού χαρακτήρα της περιοχής έτσι ώστε να αυξηθεί διάρκεια ζωής των κτιρίων κατά 15 χρόνια, ενώ μετά από την περίοδο αυτήν, η κατάσταση του κτισμένου κελύφους επανεξεταζόταν. Ακόμα πραγματοποιείται μια επιχειρήσεις ανάπλασης, της επανάκτησης των DOCKS, που μετατράπηκαν σε επιχειρηματική ζώνη, στην οποία δόθηκαν ιδιαίτερα κίνητρα φορολογίας με αποτέλεσμα την αύξηση επενδύσεων και την αλματώδη ανάπτυξη της περιοχής (Εικόνα 23). Το πρόγραμμα επέμβασης το οποίο εκπονήθηκε και υλοποιήθηκε από το London Docklands Development Corporation, κατέστησε τα Docklands ένα κέντρο εμπορικών και βιομηχανικών επιχειρήσεων, καθώς και μια περιοχή πολυτελούς κατοικίας. Αξιοσημείωτη ανάπτυξη γνωρίζουν και γειτονικές περιοχές, ως αποτέλεσμα της συγκοινωνιακής τους σύνδεσης με την περιοχή. (Στεφάνου Ι., Χατζοπούλου Α., Νικολαΐδου Σ., 1995)

Στη Γαλλία, κάθε δραστηριότητα ανάπλασης εξελίσσεται σύμφωνα με το νομοθετικό πλαίσιο των Ζωνών Συντονισμένης Διευθέτησης (ZAC), το οποίο συνοψίζεται σε ισότιμη συμμετοχή Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα, σεβασμό της κτισμένης παραδοσιακής και ιστορικής κληρονομιάς, επαναχρησιμοποίηση των υπάρχοντων κελυφών και την πλήρωση των αστικών κενών και ευελιξία στο σχεδιασμό. Το

μέσο παρέμβασης που χρησιμοποιείται στη Γαλλία είναι το «Σχέδιο Πρόγραμμα» (Plan Programme) που συνοψίζει με τις αρχές του όλη τη σύγχρονη γαλλική φιλοσοφία των αναπλάσεων και το οποίο επιτρέπει αλλαγές, βελτιώσεις και συμπληρώσεις, ανάλογα με τις συνθήκες και τις διάφορες παραμέτρους που εμφανίζονται κατά τη διάρκεια μιας επιχείρησης. Επιπλέον, οι ZAC, δεν οριοθετούν αυστηρά μια ζώνη στην οποία απευθύνεται η παρέμβαση, αλλά ευνοούν συμπληρωματικές παρεμβάσεις στον περιβάλλοντα χώρο, ενώ ταυτόχρονα δίνεται σημασία και στις θετικές αναξιοποίητες δυνατότητες της περιοχής. (Στεφάνου Ι., Χατζοπούλου Α., Νικολαΐδου Σ., 1995)(Εικόνα 24)

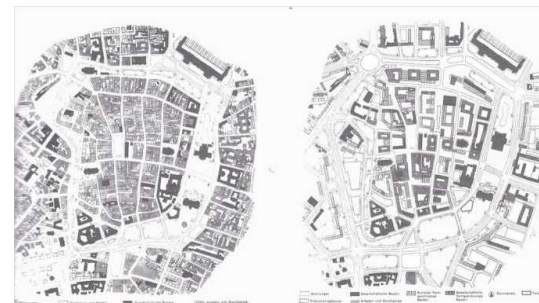


Εικόνα 23. Η ανάπτυξη των Docklands, Λονδίνο.



Εικόνα 24. Οι επιχειρηματικές εκτάσεις της ZAC Landy-France (πίσω: αριστερά, Παρίσι και δεξιά, La Défense CBD)

Στη Γερμανία, πολύ αργότερα από την υπόλοιπη Ευρώπη, γίνεται φανερό η στροφή προς την επαναχρησιμοποίηση του κελύφους των ιστορικών πόλεων. Απέναντι στην αστική ανανέωση με «ριζική» παρέμβαση μέσω σημαντικών κατεδαφίσεων (Εικόνα 25), προβάλλεται μια πολιτική αναζωογόνησης των υποβαθμισμένων συνοικιών, η οποία βασίζεται στα «μικρά βήματα» (Εικόνα 26,27). Τα κενά που δημιουργήσε η πτώση του τείχους το 1989, αποτελούν πρόσφορο έδαφος για να αναπτυχθούν κτίρια υψηλής αισθητικής, στο πλαίσιο των αυξανόμενων ανοικοδομήσεων και της αναδυόμενης μητρόπολης ενώ τα ίχνη του διατυπώνονται στο αστικό έδαφος αλλά και μέσα από τμήματα του που διατηρήθηκαν μέσα στην πόλη αντανakλώντας τον χαρακτήρα του ως ισχυρό όριο (Στεφάνου Ι., Χατζοπούλου Α., Νικολαΐδου Σ., 1995). (Εικόνα 28) Παρά την επιτυχία της επιχείρησης ανάπλασης της Διεθνούς Έκθεσης Αρχιτεκτονικής Δημόσιου Οργανισμού (IBA) στο κέντρο του Βερολίνου, αυτή συνεχίστηκε από ιδιωτική επιχείρηση. Η συνεργασία των ιδιωτών επενδυτών θεωρείται και στη Γερμανία ως ενδεικνυόμενη λύση για τα προβλήματα της ανάπλασης, στο πλαίσιο βέβαια των στόχων που αυτή θέτει (Κακολύρη, 2012).



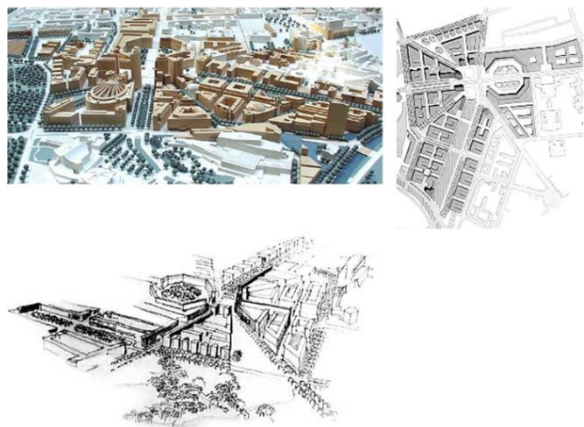
Εικόνα 25. Ριζική ανάπλαση στο κέντρο του Leipzig μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Η ανοικοδόμηση είχε ως αποτέλεσμα την κατάργηση του παραδοσιακού χαρακτήρα και του συνεχούς οικοδομικού συστήματος και την αντικατάστασή του από την ελεύθερη σύνθεση.



Εικόνα 26,27. Συνοικία Kreuzberg Δυτικού Βερολίνου. Ένα πετυχημένο παράδειγμα ήπιας μορφής ανάπλασης.

Αριστερά: Αεροφωτογραφία της περιοχής μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Δεξιά: Η περιοχή σήμερα με χαρακτηριστικό την περιμετρική δόμηση μεγάλων οικοδομικών τετραγώνων από τον 19ο αιώνα.





Εικόνα 28. Η πρόταση των Hilmer και Satler για την Potsdamerplatz το 1991, μέσα από το σχέδιο γενικής διάταξης της περιοχής, την μακέτα καθώς και σκίτσα που συνόδευαν την πρόταση με σαφή το χαρακτήρα του βερολινέζικου αστικού ιστού και την αποκατάσταση της αστικής συνέχειας.

Τη δεκαετία του '90 ο στόχος των στρατηγικών αστικής ανάπτυξης ήταν η επανατοποθέτηση των πόλεων στο χάρτη του παγκόσμιου ανταγωνισμού. Οι στρατηγικές αυτές ήταν βασισμένες στην εφαρμογή μεγάλης κλίμακας Προγραμμάτων Αστικής Ανάπλασης με στόχο την αναδιάρθρωση του φυσικού, κοινωνικοοικονομικού και πολιτικού αστικού χώρου αλλά και τη μετατροπή των περιοχών σε θύλακες νέας οικονομίας υπηρεσιών βάσει απαιτήσεων συγκεκριμένων γεγονότων αλλά και στην προσπάθεια ενίσχυσης του ρόλου (Ευρωπαϊκού ή Διεθνούς) της κάθε πόλης (Moulaert F., Rodriguez A.,

Swyngedouw E., 2005, σσ. 29-30). Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η πόλη της Φιλαδέλφειας, για την οποία διοργανώθηκε ο αρχιτεκτονικός διαγωνισμός «URBAN VOIDS» το 2005, για την αντιμετώπιση της εγκατάλειψης μεγάλων επιφανειών και της αστικής διάχυσης (Εικόνα 29). Οι προτάσεις μέσω αναδιαμόρφωσης των αστικών χώρων, στόχευαν στην αναβίωση της γειτονιάς και στην κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη, με οικολογικό χαρακτήρα.



Εικόνα 29. «URBAN VOIDS» Φιλαδέλφεια-Οικολογική αναδιαμόρφωση ενός αστικού κέντρου.

Ως προτεραιότητα για την ανάπτυξη αστικών περιοχών τίθενται οι πολιτιστικές επενδύσεις και η δημιουργία «κοσμοπολίτικων» περιοχών, οι οποίες εφαρμόζουν στρατηγικές πολιτιστικής συγκέντρωσης.<sup>12</sup> Ακόμη η συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού φορέα έχει ως στόχο την αυτοχρηματοδότηση των έργων ανάπτυξης, με αποτέλεσμα η ανάπτυξη να στηρίζεται στη συνεργασία των φορέων (Δελλαδέτση Π.Μ., 2004, σσ. 38-

<sup>12</sup> [http://www.Drd.uth.gr/GS\\_SITE/ABSTRACTS\\_PDF/18.pdf](http://www.Drd.uth.gr/GS_SITE/ABSTRACTS_PDF/18.pdf)

39). Η εφαρμογή μεγάλης κλίμακας προγραμμάτων ανάπτυξης στηρίζεται πλέον σε συμβατικές μεθόδους αλληλεπίδρασης μεταξύ ποικίλων θεσμικών επιπέδων.

### 1.3.1. Οι αναπλάσεις ως τρόποι διαχείρισης των αστικών κενών – Η κατάσταση στην Ελλάδα

Η σύγχρονη ελληνική πόλη χαρακτηρίζεται μέσα σε ένα πλαίσιο ειδικών συνθηκών όπου παρατηρούνται κεντρικές περιοχές με ανομοιογενή πυκνότητα. Παράλληλα ο σχεδιασμός στην Ελλάδα βρίσκεται ακόμη σε πρώιμο στάδιο ενώ υποβαθμίζεται σε συνδυασμό με την έλλειψη εμπειρίας που παρατηρείται. Τα τελευταία χρόνια γίνεται ολοένα και πιο επιτακτική η ανάγκη για «ποιότητα ζωής» στα κέντρα των πόλεων που επιβάλλει την αναβάθμισή τους. Στον ελληνικό αστικό χώρο, οι προβληματικές περιοχές που απαιτούν ανάπτυξη κατατάσσονται σε μια από τις παρακάτω κατηγορίες ή σε συνδυασμό τους (Αραβαντινός Α., 2007):

- *Κεντρικές* περιοχές υψηλών κτιρίων με απαράδεκτα υψηλούς επιτρεπόμενους και - κατά ένα μέρος - πραγματοποιημένους συντελεστές δόμησης και με προέχουσες κεντρικές λειτουργίες (διοίκηση, εμπόριο, γραφεία κ.α.)
- Περιοχές «*εργασίας*» ή και *μικτές* περιοχές με προέχουσες οικονομικές λειτουργίες, κυρίως του δευτερογενούς τομέα και των μεταφορών ή και άλλων σχετικών (βιομηχανία, βιοτεχνία, αποθήκες κ.α.), χωρίς

βέβαια να αποκλείεται και η ύπαρξη άλλων λειτουργιών, όπως κατοικία κεντρικές και κοινωνικές εγκαταστάσεις κλπ. Όσον αφορά τις οικονομικές λειτουργίες, είτε μπορεί να υφίστανται ακόμη είτε να έχουν διακόψει τη λειτουργία τους στο πλαίσιο της διαδικασίας της αποβιομηχάνισης, οπότε το πρόβλημα συνδέεται και με τις προοπτικές ένταξης νέων χρήσεων.

- Περιοχές *κατοικιών* με απαράδεκτα υψηλούς επιτρεπόμενους και - κατά ένα μέρος - πραγματοποιημένους συντελεστές δόμησης και με μεγάλες πυκνότητες. Οι περιοχές αυτές είναι κτισμένες κατά το μεγαλύτερο μέρος με πολυκατοικίες (4-10 ορόφων).
- Περιοχές *κατοικιών*, συνοικιών ή συνοικισμών που δημιουργήθηκαν με την εγκατάσταση αυθαίρετων και σήμερα με εγκεκριμένα σχέδια, αλλά εξακολουθούν να παρουσιάζουν προβληματικές στεγαστικές συνθήκες ή ανεπαρκή τεχνική και κοινωνική υποδομή.
- Περιοχές *εκτός εγκεκριμένου σχεδίου*, συνήθως με αυθαίρετα ή λυόμενα μονώροφα ή διώροφα κτίσματα μέσα σε μικρά οικοπέδα (αγροτεμάχια), που επιδιώκουν να καλύψουν ανάγκες μόνιμης στέγασης.
- Περιοχές *παραθεριστικής κατοικίας* με εγκεκριμένα - σήμερα - σχέδια και με κτίσματα από μονώροφα και διώροφα ως και πολυκατοικίες και πύργους.



- Περιοχές *παραθεριστικής κατοικίας* εκτός εγκεκριμένου σχεδίου συνήθως με αυθαίρετα ή λυόμενα μονώροφα ή διώροφα κτίσματα αλλά και πολλά κενά «οικόπεδα».
- *Χωριά* στο σύνολό τους ή τμήματα τους ή απομονωμένες ενότητες κατοικιών με αγροτικές εκμεταλλεύσεις, και σπανιότερα με άλλες βιομηχανικές - βιοτεχνικές ή τουριστικές - παραθεριστικές εγκαταστάσεις.

Τα προγράμματα αστικής ανάπτυξης αφορούν είτε διαμορφώσεις στον ελεύθερο δημόσιο (κοινόχρηστο) χώρο είτε ανασυγκρότηση και βελτίωση περιοχών της πόλης και πραγματοποιούνται μέσω του στρατηγικού σχεδιασμού (εξαιτίας της πολυπλοκότητας της σύνθεσης των αστικών αναπλάσεων) με στόχο την βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου. Οι υπαίθριοι αστικοί χώροι και οι χώροι πρασίνου μπορούν να είναι αποτέλεσμα προγραμμάτων αστικής ανάπτυξης ή ανασχεδιασμού τους. (Εικόνα 30,31)



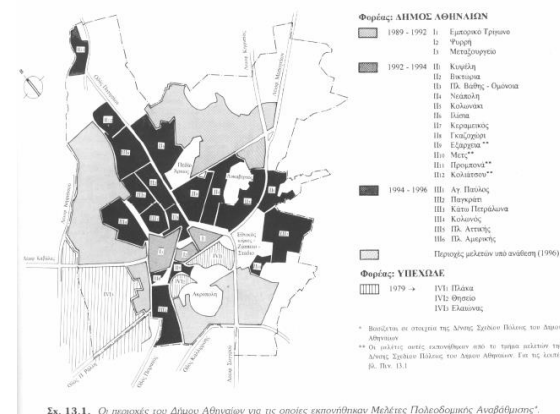
Εικόνα 30,31. Αριστερά: Η περιοχή του Ελαιώνα όπως είναι σήμερα. Δεξιά: Πρόταση μελέτης διαμόρφωσης χώρων πρασίνου.

Αναφορικά με την χρηματοδότηση των αναπλάσεων, η εμπλοκή του ιδιωτικού τομέα στο πρόγραμμα ανάπτυξης, η συγκρότηση μικτών φορέων, Τοπικών Αυτοδιοικήσεων, συνεταιριστικών εταιριών και ιδιωτικών, επιτρέπει την ουσιαστική συμμετοχή και στο οικονομικό μέρος, γεγονός που εξασφαλίζει τον κοινωνικό έλεγχο καθώς και ευκολότερη χρηματοδότηση. Παράλληλα με τα προγράμματα των Ολοκληρωμένων Σχεδίων Αστικής Ανάπτυξης, δόθηκε η ευκαιρία σε Δήμους της χώρας, να προχωρήσουν σε μερικές αναπλάσεις περιοχών, έστω και αν αυτές αφορούσαν απλές πεζοδρομήσεις. Το ΥΠΕΚΑ, μέσω του «Πράσινου Ταμείου», στο πλαίσιο της πολιτικής για την αναβάθμιση του αστικού χώρου και την αποτροπή της διάχυσης της πόλης μέσω των συνεχών επεκτάσεων, δίνει ιδιαίτερη βαρύτητα στην αστική ανάπτυξη.

Εξελισσόμενο ιστορικά, το θέμα των αναπλάσεων που αρχικά αφορούσε επανάχρηση ιστορικών κτιρίων και συγκροτημάτων, πέρασε στην προβληματική των χρήσεων των χώρων και στη συνέχεια προσπάθησε να αντιμετωπίσει το θέμα των χρηστών αφού συχνά παρουσιάστηκε το πρόβλημα μια ανάπτυξη να έχει σαν αποτέλεσμα την εξαίρεση από το χώρο χρήσεων και χρηστών που αρχικά υπήρχαν. (Χάρτης 2) Μελέτες αναπλάσεων έχουν εκπονηθεί στα πλαίσια Ρυθμιστικών Σχεδίων και έχει ήδη εφαρμοστεί η ανάπτυξη στην Πλάκα, όπου επισημαίνεται τόσο η έλλειψη θεσμικού πλαισίου όσο και η έλλειψη ευρύτερης ένταξης του προγράμματος σε ένα γενικότερο πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό σε συνδυασμό με κυκλοφορικά

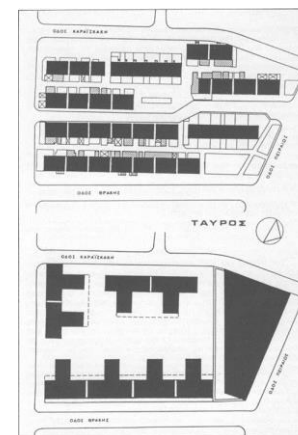
προβλήματα λόγω της έλλειψης εφαρμογής μιας συνολικής κυκλοφοριακής μελέτης καθώς και ενός Ρυθμιστικού Σχεδίου.

Επίσης, επιχειρήθηκαν και υλοποιήθηκαν αναπλάσεις προσφυγικών περιοχών όπως η Ν. Φιλαδέλφεια, η Καισαριανή και ο Ταύρος, με στόχο την επανεγκατάσταση όλων των ιδιοκτητών στην ίδια περιοχή σε νέες κατοικίες με βελτιωμένα πρότυπα, χωρίς να αντιμετωπιστεί όμως και το πρόβλημα ένταξης των ενοικιαστών στα προγράμματα αυτά. (Εικόνα 32) Το κυρίαρχο πρόβλημα αυτών των περιοχών είναι το ιδιόμορφο ιδιοκτησιακό καθεστώς (ανυπαρξία τίτλων κυριότητας, ύπαρξη πολλών κληρονόμων, κλπ.), καθώς και το καθεστώς της μικροϊδιοκτησίας που συναντάμε στον ελληνικό χώρο, το οποίο προκαλεί δυσκολίες στην εφαρμογή των προγραμμάτων καθώς δεν υπάρχουν ευέλικτες μορφές αντιμετώπισης μέσω της νομοθεσίας (Αστικός Κώδικας). Ο συνδυασμός των παραπάνω προβλημάτων, με το γεγονός ότι κατοικίες και οικοπέδα ανήκουν στους οικιστές, οδηγεί συχνά σε υιοθέτηση διαδικασιών άλλων από αυτών της απαλλοτρίωσης, εξίσου όμως προβληματικών ως προς την εφαρμογή τους όπως, για παράδειγμα, της σύστασης αναγκαστικού συνεταιρισμού (ΕΜΠ, 1990).



Σκ. 13.1. Οι περιοχές του Δήμου Αθηναίων για τις οποίες εκπονήθηκαν Μελέτες Πολεοδομικής Αναβάθμισης\*.

Χάρτης 2. Οι περιοχές του Δήμου Αθηναίων για τις οποίες εκπονήθηκαν Μελέτες Πολεοδομικής Αναβάθμισης



Εικόνα 32. Προσφυγικές πολυκατοικίες Δήμου Ταύρου. Σχέδιο του οικοδομικού τετραγώνου πριν και μετά την ανάπτυξη από τη ΔΕΠΟΣ.

Σήμερα οι μικρές ασήμαντες μεμονωμένες προσπάθειες ορισμένων δημοτικών επιχειρήσεων, δείχνουν μια προσγειωμένη πλέον και ρεαλιστική αντίληψη για τη δυνατότητα ανάπλασης στον ελληνικό χώρο. Το ενδιαφέρον εστιάζεται κυρίως στο δημόσιο χώρο όπου εφαρμόζονται ήπιας μορφής αναβαθμίσεις. Η πιο ολοκληρωμένη προσπάθεια παρέμβασης στο κέντρο της Αθήνας ήταν η Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων (ΕΑΧΑ), το 1998, με την οργάνωση διαδρομών που συνδέουν τα αξιόλογα ιστορικά στοιχεία του κέντρου, ενσωματώνοντας όμως παράλληλα χώρους πρασίνου, ελεύθερους και κοινόχρηστους χώρους, χώρους πολιτιστικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων και κοινωφελείς εγκαταστάσεις (Τρανός Μ., Κουμούσης Μ., 2003, σσ. 119-129). (Χάρτης 3,4).

Τέλος το ζήτημα της ανάκτησης των εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών περιοχών και γενικότερα εγκαταλελειμμένων/κενών εκτάσεων στην Ελλάδα αφορά μεμονωμένες παρεμβάσεις, που επικεντρώνονται στην αποκατάσταση της αρχιτεκτονικής-βιομηχανικής κληρονομιάς αλλά και στην περιβαλλοντική αποκατάσταση περιοχών με έντονα προβλήματα ρύπανσης ενώ κυριαρχεί η διαδικασία του «γεμίσματος». Τα αστικά κενά αντιμετωπίζονται ως ιδανικοί τόποι για την ανάπτυξη, εμπορικών κέντρων, συγκροτημάτων πολυθεάματος, χώρων στάθμευσης, αθλητικών εγκαταστάσεων ή επώνυμων κτιρίων, στα πλαίσια ενός δυναμικού εξωραϊσμού. Γνωστά παραδείγματα αυτών περιπτώσεων επανάχρησης εγκαταλελειμμένων εκτάσεων είναι οι παρεμβάσεις που

πραγματοποιήθηκαν στα πλαίσια του προγράμματος URBAN (Εικόνα 33,34) αλλά και το Τεχνολογικό και Πολιτιστικό Πάρκο Λαυρίου, όπου εφαρμόστηκε συνδυασμός παρεμβάσεων για την απορρύπανση των εδαφών αλλά και την αποκατάσταση των ιστορικών του εγκαταστάσεων στα πλαίσια ερευνητικού προγράμματος του ΕΜΠ.



Χάρτης 3,4. Ενοποίηση αρχαιολογικών χώρων Αθήνας.



Εικόνα 33,34. Το εργοστάσιο Τσαλαπάτα, μουσείο βιομηχανικής κληρονομιάς έπειτα από την εφαρμογή του προγράμματος Urban.



## 2. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΤΩΝ ΕΓΚΑΤΑΛΕΛΛΕΙΜΕΝΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ – ΔΙΕΘΝΗ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΑ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗΣ

*«...Τα υπόλοιπα του παρελθόντος δεν απορρίπτονται ούτε μένουν αναξιοποίητα, αλλά λαμβάνουν μέρος στη διαμόρφωση του νέου...» (Fayet R. , 2003, σ. 102)*

## 2.1. Γενική περιγραφή της διαχείρισης εγκαταλελειμμένων αεροδρομίων εντός και εκτός Ευρώπης

Στις αρχές της δεκαετίας του 1990 οι πολιτικές ανατροπές στην Ευρώπη και η κατάρρευση του ανατολικού μπλοκ, οδήγησαν σε σημαντικές αλλαγές στην στρατιωτική οργάνωση της Ευρώπης και των ΗΠΑ. Ακόμη η συνεχής αυξανόμενη κίνηση επιβατών στα αεροδρόμια και η αδυναμία να ανταποκριθούν στη σημερινή ζήτηση οδήγησε στην κατασκευή νέων αεροδρομίων. Αποτέλεσμα αυτών των κινήσεων ήταν η απενεργοποίηση στρατιωτικών και ειδικότερα αεροπορικών βάσεων/αεροδρομίων οι οποίες εγκαταλείπονταν έως ότου αποτελέσουν «χώρους υποδοχής» νέων χρήσεων.

Η απενεργοποίηση αεροδρομίων/αεροπορικών βάσεων ξεκίνησε τη δεκαετία του 90' ενώ συνεχίζεται έως και σήμερα όπου λόγω της κατάστασης τους αλλά και του ευρύτερου κοινωνικού και οικονομικού γίνεσθαι αρκετά περιφερειακά αεροδρόμια σταματούν την λειτουργία τους. Στον ευρωπαϊκό χώρο από τις πρώτες βάσεις που έκλεισε ήταν το Greenham στην Αγγλία το 1992 ενώ έπειτα ακολούθησαν οι βάσεις της βρετανικής αεροπορίας Bentwaters και Woodbridge. Στη Γερμανία χαρακτηριστικές περιπτώσεις είναι τα αεροδρόμια Riem του Μονάχου, που διέκοψε τη λειτουργία του το 1992 και το αεροδρόμιο Tempelhof του Βερολίνου, που σταμάτησε να λειτουργεί το 2008. Παράλληλα στον διεθνή χώρο το 1999 στα

πλαίσια ενός μεγάλου προγράμματος αναδιάρθρωσης της στρατιωτικής δύναμης για επιχειρησιακούς και οικονομικούς λόγους εγκαταλείφθηκαν στρατιωτικά αεροδρόμια στις ΗΠΑ ενώ την δεκαετία του 00' στην πολιτεία της Καλιφόρνια έκλεισαν περίπου 20 εγκαταστάσεις.

Τα εδάφη των απενεργοποιημένων αεροπορικών εγκαταστάσεων, ανεξαρτήτως τοποθεσίας τους, αποτελούν συνήθως μεγάλες εκτάσεις εντός ή εκτός της οικιστικής ανάπτυξης ενώ δίδουν παράλληλα τη δυνατότητα για αξιοποίησή τους μέσω της σύνθεσης διαφόρων χρήσεων ανάλογα με τις ανάγκες της ευρύτερης περιοχής αλλά με προσανατολισμό στο δημόσιο χώρο καθώς και την αειφόρο ανάπτυξη και τη βιωσιμότητα. Αρχικά εξετάζεται η απουσία χρήσης, η υπολειτουργία της ή η μερική εκμετάλλευση του κτιρίου/των κτιρίων προς χρήση και η κατάσταση του «ανενεργού» τμήματος και γίνεται αξιολόγηση του χώρου, όσον αφορά την κλίμακα, τους διαθέσιμους χώρους, καθώς και την κατάσταση κατασκευής και του κελύφους. Σημαντικό κριτήριο επιλογής, αποτελεί η τοποθεσία του χώρου, η θέση εντός του αστικού ιστού της πόλης και η δυνατότητα άμεσης επανένταξης της νέας χρήσης ενώ ερευνάται η θέση και οι νέες λειτουργίες που θα μπορούσε να φιλοξενήσει το κάθε κτίριο σύμφωνα με τις ανάγκες και τις ελλείψεις της ευρύτερης περιοχής.

Η επανάχρηση των εκτάσεων αυτών στην σύγχρονη εποχή με αφορμή οικονομικά, πολιτικά αλλά και ιστορικά ζητήματα δημιουργεί «πόλους έλξης» επαν-ενεργοποιώντας τους χώρους

με διαφορετική όψη σε κάθε έκταση. Έτσι υπάρχουν περιπτώσεις νέων επιχειρηματικών πάρκων, βιοτεχνικών/βιομηχανικών χώρων ή πάρκων με μεικτές χρήσεις. Η ανάπτυξη είτε εστιάζει στην πλήρη και εντατική ανάπλαση των εναπομεινάντων βάσεων είτε στην ελάχιστη παρέμβαση με σεβασμό στο περιβάλλον της περιοχής ως δημιουργικό μηχανισμό. Παρακάτω θα μελετηθούν αναλυτικά χαρακτηριστικά παραδείγματα αντιμετώπισης εγκαταλελειμμένων αεροδρομίων εκτός Ευρώπης καθώς και εντός, ενώ θα εξεταστεί και η αντίστοιχη αντιμετώπιση των εκτάσεων αυτών στην Ελλάδα μέσα από το παράδειγμα του αεροδρομίου του Ελληνικού στην Αθήνα, ένα από τα σημαντικότερα και αξιόλογα προς επανάχρηση εγκαταλελειμμένα αστικά κενά στον ελλαδικό χώρο, μέσω προτάσεων που μελετήθηκαν για την αξιοποίησή του.

## 2.2. Παραδείγματα επεμβάσεων εγκαταλελειμμένων αεροδρομίων εκτός Ευρώπης

Στην παρούσα έρευνα μελετώνται παραδείγματα αναδιοργάνωσης εγκαταλελειμμένων αεροδρομίων τα οποία περιήλθαν στην κατάσταση εγκατάλειψης για μεγάλο χρονικό διάστημα αλλά εξαιτίας της σημασίας του έκτασής του κρίθηκε σημαντική η επανένταξή τους στο κοινωνικό σύνολο. Εξετάζεται η απουσία χρήσης, η υπολειτουργία της ή η μερική

εκμετάλλευση του κτιρίου προς χρήση και η κατάσταση του «ανενεργού» τμήματος. Αξιολογείται ο ίδιος ο χώρος, από πλευράς κλίμακας, διαθέσιμοι χώροι, καθώς και κατάσταση εσωτερικής κατασκευής και κελύφους.

Σημαντικό κριτήριο επιλογής, αποτελεί η τοποθεσία του χώρου, η θέση εντός του αστικού ιστού της πόλης και η δυνατότητα άμεσης επανένταξης της νέας χρήσης. Ερευνάται η θέση του προς επιλογήν χώρου και οι πιθανές λειτουργίες που θα μπορούσε να φιλοξενήσει το κάθε κτίριο σύμφωνα με τις απαιτήσεις της πόλης.

Πέρα από τα επιλέξιμα χαρακτηριστικά πρέπει να προσδιοριστούν και οι ελλείψεις και οι σύγχρονες απαιτήσεις, οι οποίες επιζητούν την εφαρμογή της επανάχρησης. Έτσι, ταυτόχρονα με την διατήρηση και ανάδειξη υπαρχόντων κτισμάτων, γίνεται αξιοποίηση της υπάρχουσας δημοτικής ιδιοκτησίας προς όφελος και εξυπηρέτηση του κοινωνικού συνόλου.



## 2.2.1. Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής (ΗΠΑ)

### 2.2.1.1. Επανάχρηση της Αεροπορικής Βάσης El Toro, Irvine, Καλιφόρνια

#### Ιστορική Αναδρομή

Ο αεροπορικός σταθμός του Σώματος των Πεζοναυτών El Toro (MCAS) βρίσκεται στην περιοχή Irvine, της Καλιφόρνια των ΗΠΑ (Εικόνα 35). Η βάση που καλύπτει μια έκταση 4700 στρεμμάτων κατασκευάστηκε το 1942 για τη συντήρηση των αεροσκαφών αλλά και για την εκπαίδευση του στρατού. Στο τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου επεκτάθηκε, ενώ την περίοδο μετά τον πόλεμο τέθηκε υπό συζήτηση το κλείσιμο της βάσης.

Κατά τη διάρκεια της στρατιωτικής της λειτουργίας, αποτέλεσε οικονομικό και κομβικό σημείο της περιοχής. Την περίοδο 1980-90 ξεκίνησε η οικιστική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής, αλλά η άμεση γειτνίαση της με το αεροδρόμιο αποτέλεσε σημαντικό πρόβλημα για τους κατοίκους εξαιτίας της ηχορύπανσης (Εικόνα 36).

Η βάση έκλεισε το 1999 πυροδοτώντας αντιδράσεις σχετικά με την τελική τύχη της εγκατάστασης. Λόγω των προβλημάτων ηχορύπανσης το 2002 η έκταση πωλείται τελικά σε ιδιώτες για την ανάπτυξη ενός πάρκου σηματοδοτώντας το τέλος της στρατιωτικής της χρήσης.



Εικόνα 35. Αεροφωτογραφία της έκτασης της αεροπορικής βάσης El Toro, Irvine, Καλιφόρνια, ΗΠΑ.



Εικόνα 36. Η αεροπορική βάση El Toro έξι χρόνια πριν την οριστική απενεργοποίησή της (1993).

## Ευρύτερη Περιοχή – Φυσικά & Ανθρωπογενή Χαρακτηριστικά

## Φυσικά Χαρακτηριστικά

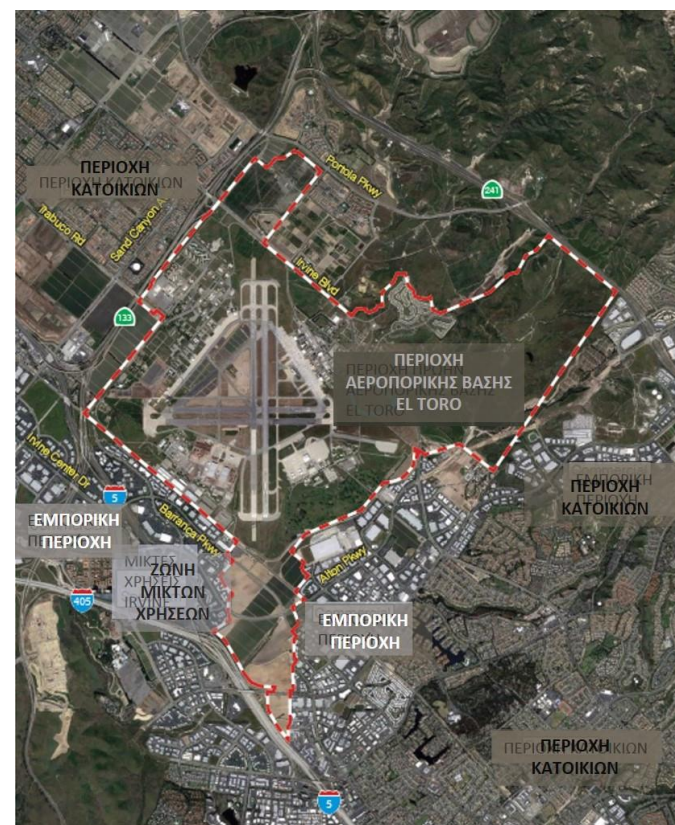
Η ευρύτερη περιοχή γύρω από το αεροδρόμιο αποτελείται από γεωργικές εκτάσεις μέχρι την περίοδο 1980-90 όπου ξεκινάει η οικιστική της ανάπτυξη. Παράλληλα ένα μεγάλο τμήμα της περιοχής καλύπτεται από προστατευόμενες ζώνες (Χάρτης 5).

## Ανθρωπογενή Χαρακτηριστικά

Η οικιστική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του αεροδρομίου σχεδιάστηκε από τον αρχιτέκτονα William Pereira και περιελάμβανε περιοχές κατοικίας παράλληλα με εμπορικές, θρησκευτικές και εκπαιδευτικές χρήσεις (Εικόνα 37).



Χάρτης 5. Ανοιχτοί Χώροι και Περιοχές Προστασίας Irvine.



Εικόνα 37. Η περιοχή του αεροδρομίου και οι χρήσεις των γύρων περιοχών.

## Υφιστάμενες Υποδομές Αεροδρομίου

Η βάση καταλάμβανε μια έκταση 4.682 στρεμμάτων (19 χλμ<sup>2</sup>) και ο κύριος σταθμός αεροσκαφών αποτελούνταν από τέσσερις διαδρόμους. Το αεροδρόμιο είχε ακόμα πύργο ελέγχου, θέατρο



2.000 θέσεων, αθλητικές εγκαταστάσεις και πάνω από 100 κτίρια συμπεριλαμβανομένων των υπόστεγων. Λόγω της στρατιωτικής λειτουργίας του χώρου υπήρχαν κτίρια για την κάλυψη των αναγκών αυτών όπως στρατώνες, χώροι αποθήκευσης και κτίρια εκπαίδευσης και διοίκησης.

### Στρατηγική και Στόχος της Πρότασης

Ο βασικός στόχος της πρότασης είναι η ανάδειξη της περιοχής από οικολογική, κοινωνική και πολιτιστική πλευρά μέσω της ανάδειξης της στρατιωτικής ιστορίας του αεροδρομίου αλλά και της αγροτικής κληρονομιάς της περιοχής με έμφαση στην εξοικονόμηση ενέργειας και στον οικολογικό σχεδιασμό. Η πρόταση της ανάπτυξης ενός πάρκου στην περιοχή λειτουργεί ως κέντρο μέσω ενός δικτύου πεζοδρόμων και μονοπατιών, ενώ δραστηριότητες που χωροθετούνται εστιάζουν στην ενεργή συμμετοχή των επισκεπτών. Το πάρκο, με την ονομασία, «Great Park» αποτελεί τοπόσημο της αειφορίας, αναδεικνύοντας νέες ιδέες, δομές, συστήματα και τεχνολογίες.

### Πρόταση

Ο πρώην Αεροπορικός Σταθμός σταθμός El Toro επαναχρησιμοποιείται ως μητροπολιτικό πάρκο Orange County Great Park<sup>13</sup> έκτασης 1.347στρεμμάτων (Χάρτης 6). Σημαντικό

<sup>13</sup> Το σχέδιο ανάπτυξης του πρώην αεροπορικού σταθμού El Toro εκπονήθηκε από τον αρχιτέκτονα Ken Smith.

στοιχείο αποτελεί η σύνδεσή του με το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο της περιοχής.



Χάρτης 6. Masterplan Orange County Great Park.

Το σχέδιο περιλαμβάνει 5.000 κατοικίες, περίπου 110 στρέμματα εμπορίου και αναψυχής, 215 στρέμματα για υπηρεσίες, 260 στρέμματα ιατρικής έρευνας και 7,5 στρέμματα γραφειακών χώρων (Χάρτης 7). Εντός της προαναφερόμενης έκτασης περιλαμβάνονται αθλητικοί χώροι (3 γήπεδα ποδοσφαίρου και ανοικτοί χώροι άθλησης), όπως και εκθέσεις τέχνης και άλλες πολιτιστικές δραστηριότητες μέσω της επανάχρησης στρατιωτικών κτιρίων.

Επίσης, δημιουργείται μια 400 στρεμμάτων γεωργική έκταση με 2.500 δένδρα, αγροτικό περίπτερο με καφέ, υπαίθρια αγορά, δημόσιο κήπο, λίμνη για ύδρευση και άρδευση, βοτανικό κήπο και μια ζώνη άγριας πανίδας και χλωρίδας (Εικόνα 38). Ο βοτανικός κήπος συνδέεται με το πολιτιστικό αίθριο, όπου βρίσκονται διάφορα μουσεία και η βιβλιοθήκη, με μια γέφυρα σχεδιασμένη από τον αρχιτέκτονα Enrique Norten. Το πάρκο διαθέτει ένα 2,5 μιλίων μήκους τεχνητό φαράγγι με ρυάκια και λίμνες ενώ γέφυρες τοποθετούνται για την διάσχισή του. Στα ανατολικά δημιουργείται ο διάδρομος άγριας φύσης που συνδέει δύο από τις μεγαλύτερες εκτάσεις πρασίνου της περιοχής. Από τα υπάρχοντα κτίρια, 120 κατεδαφίζονται ενώ κάποια άλλα επαναχρησιμοποιούνται. Τα υλικά των κατεδαφίσεων προβλέπεται να ανακυκλωθούν και να χρησιμοποιηθούν στις διαμορφώσεις του πάρκου.

Η κατασκευή του έργου αυτού ξεκίνησε το 2009 και η ολοκλήρωση του προβλέπεται να έχει ολοκληρωθεί σε φάσεις μέχρι το 2020. Η πρώτη φάση περιλαμβάνει τη δημιουργία ενός

τμήματος του πάρκου (Preview Park) έκτασης 110 στρεμμάτων. Στο τμήμα αυτό έχει εγκατασταθεί αερόστατο από το οποίο το κοινό θα μπορεί να παρακολουθεί από ψηλά την εξέλιξη των εργασιών στο χώρο. Το κόστος του έργου ανέρχεται τελικά στα 923,1 εκ. ευρώ.



Χάρτης 7. Οι επιφάνειες του Orange County Great Park.



Εικόνα 38. Τρισδιάστατη απεικόνιση του Orange County Great Park.

### 2.2.1.2. Επανάχρηση του αεροδρομίου Stapleton, Denver, Κολοράντο

#### Ιστορική Αναδρομή

Το πρώην Διεθνές Αεροδρόμιο Stapleton βρίσκεται στο Stapleton, μια γειτονιά του Denver στο Κολοράντο (Εικόνα 39,40). Το αεροδρόμιο Stapleton, γνωστό ως Δημοτικό Αεροδρόμιο Denver, δημιουργήθηκε σε χώρο που περιβαλλόταν από αγροκτήματα και φάρμες το 1919. Η λειτουργία του ξεκίνησε το 1929 και από τότε ως το 1995 αποτέλεσε το κύριο αεροδρόμιο του Κολοράντο. Μετονομάστηκε σε Αεροδρόμιο Stapleton μετά την επέκταση του 1944, προς τιμήν του Benjamin F. Stapleton, του δημάρχου της πόλης. Το 1964 δημιουργήθηκε νέος αεροδιάδρομος και νέο κτίριο τερματικού σταθμού. Το 1980 προστέθηκε ένας ακόμη διάδρομος για την καταπολέμηση της συμφόρησης και ο τερματικός σταθμός επεκτάθηκε. Μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1980 η κομβική του θέση το κατέστησε ανταγωνιστικό στο χώρο της αγοράς στις Ηνωμένες Πολιτείες. Από τη δεκαετία του 1980 η έκταση του αεροδρομίου αυξήθηκε από 345 στρέμματα σε περίπου 4.700 στρέμματα. Η άφιξη των εμπορικών μεταφορών, σε συνδυασμό με την ανάπτυξη του Denver μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο κατέστησαν το αεροδρόμιο ως κύρια εγκατάσταση εναέριας εξυπηρέτησης της περιοχής ενώ η ολοκλήρωση του οδικού δικτύου συνέβαλλε στην προαστιακή ανάπτυξη της ανατολικής πλευράς. Την περίοδο 1950-1980 η επαρχία του Denver επεκτάθηκε γύρω από το Stapleton, ενώ

παράλληλα το αεροδρόμιο δημιουργούσε προβλήματα ηχορύπανσης στους κατοίκους των γύρω περιοχών με αποτέλεσμα να εξεταστεί μια εναλλακτική θέση για ένα νέο μεγαλύτερο διεθνές αεροδρόμιο. Το 1989 η πόλη του Denver, του Colorado αποφάσισε την κατασκευή νέου Διεθνούς Αεροδρομίου και το 1995 σταμάτησε οριστικά η λειτουργία του. (Εικόνα 41).



Εικόνα 39,40. Αεροφωτογραφία της έκτασης του αεροδρομίου Stapleton, Denver, Κολοράντο, ΗΠΑ.



Εικόνα 41. Το αεροδρόμιο μετά το κλείσιμό του.



## Ευρύτερη Περιοχή – Φυσικά & Ανθρωπογενή Χαρακτηριστικά

### Φυσικά Χαρακτηριστικά

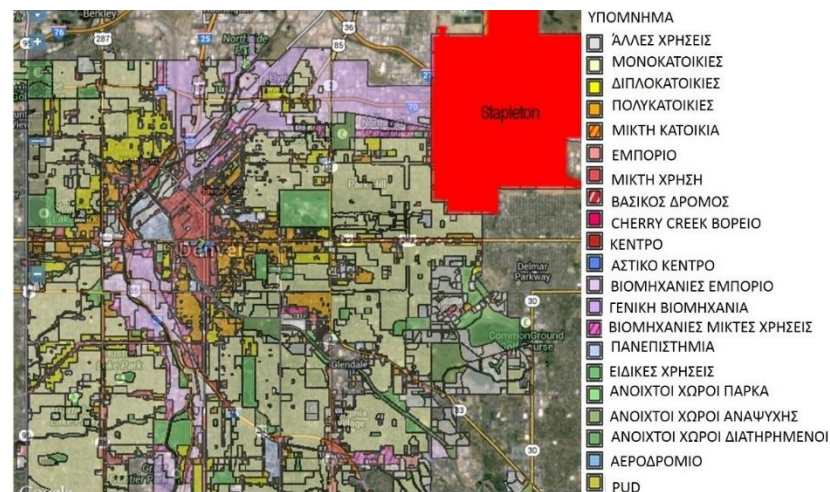
Η ευρύτερη περιοχή του αεροδρομίου βρίσκεται στην περιοχή των Μεγάλων Πεδιάδων. Χαρακτηριστικό της περιοχής αποτελούν οι μεγάλης ή μικρής έκτασης χώροι πρασίνου ενώ αρχιτέκτονες τοπίου επιμελήθηκαν τη διαμόρφωση και την περαιτέρω επέκταση των πάρκων της πόλης.

### Ανθρωπογενή Χαρακτηριστικά

Η πυκνοκατοικημένη περιοχή του Denver ορίζεται από 79 γειτονιές με διαφορετικά χαρακτηριστικά περιλαμβάνοντας από ουρανοξύστες μέχρι προαστιακού στυλ κτίρια. Η οικονομία βασίζεται τόσο στη γεωγραφική θέση όσο και στο οδικό δίκτυο της περιοχής καθιστώντας την πόλη κέντρο εμπορίου και υπηρεσιών της χώρας. Παράλληλα κοντά στο αεροδρόμιο βρίσκονται κυρίως χρήσεις βιομηχανίας καθώς και χώροι πρασίνου και αναψυχής (Εικόνα 42).

### Υφιστάμενες Υποδομές Αεροδρομίου

Το αεροδρόμιο του Stapleton καταλάμβανε μια έκταση 4700 στρεμμάτων (Χάρτης 8) και περιλάμβανε έξι διαδρόμους, διαδρόμους τροχοδρόμησης, ράμπες, υπόστεγα, πέντε θερματικές αίθουσες (Εικόνα 43) και έναν πύργο ελέγχου.



Εικόνα 42. Η περιοχή του αεροδρομίου και οι χρήσεις των γύρων περιοχών.



Χάρτης 8. Οι εγκαταστάσεις του αεροδρομίου Stapleton το 1957.



Εικόνα 43. Οι εγκαταστάσεις του τερματικού σταθμού.

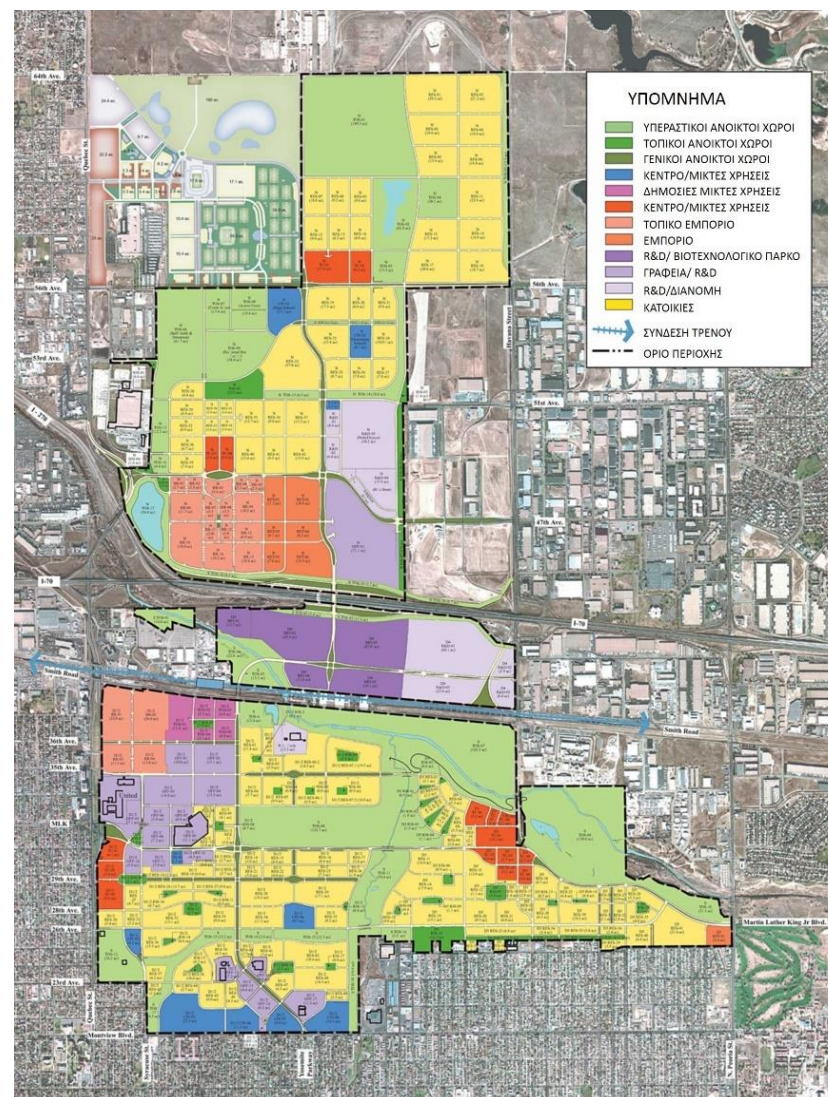


### Στρατηγική και Στόχος της Πρότασης

Βασικοί στόχοι της ανάπτυξης του αεροδρομίου Stapleton είναι η οικονομική ανάπτυξη σε συνδυασμό με την περιβαλλοντική και κοινωνική ανάδειξη της περιοχής. Το Stapleton θα λειτουργήσει ως οικονομικό κέντρο με έμφαση στις νέες τεχνολογίες και τις αναδυόμενες βιομηχανίες εστιάζοντας στη μείωση της κατανάλωσης των φυσικών πόρων και των επιπτώσεων στο φυσικό περιβάλλον. Παράλληλα το σχέδιο θα εστιάσει στα υψηλά πρότυπα πολεοδομικού σχεδιασμού, τις εκπαιδευτικές και πολιτιστικές ευκαιρίες, και τη δημιουργία εσόδων.

### Πρόταση

Το Stapleton αποτελεί μια βιώσιμη κοινότητα του Denver και ένα από τα μεγαλύτερα έργα αστικής ανάπτυξης των ΗΠΑ (Χάρτης 9). Το σχέδιο ανάπλασης του Stapleton, που είναι γνωστό ως το «Πράσινο Βιβλίο» (Green Book), συμβάλει στη δημιουργία μιας κοινότητας που είναι απόλυτα συνδεδεμένη με τις γύρω γειτονιές και κοινότητες, αποτελώντας μοντέλο εκπαίδευσης, απασχόλησης, ανοικτού χώρου, στέγασης, πολυμορφίας και αειφορίας. Το Stapleton ενσωματώνει αρχές της νέας αστικής ανάπτυξης σε συνδυασμό με παραδοσιακά μοντέλα και ολοκληρώνεται με ένα δίκτυο ανοικτών χώρων, πάρκων, σχολείων, κοινοτικών κέντρων, καθώς και με την δημιουργία καταστημάτων και γραφείων για να δημιουργήσει ένα πραγματικό περιβάλλον ζωής-εργασίας.



Χάρτης 9. Masterplan της ανάπτυξης του Stapleton.

Το 2001 η εταιρεία Forest City αγόρασε τα πρώτα 270 στρέμματα στο Stapleton και άρχισε η πρώτη φάση ανάπτυξης με διάρκεια 15-20 ετών και προϋπολογισμό 4.000.000 εκ. δολαρίων. Κατασκευάζονται 13 εκατομμύρια τ.μ. εμπορίου, 8000 μονοκατοικίες, 4000 πολυκατοικίες, 1.116 στρέμματα περιφερειακά πάρκα και ανοιχτοί χώροι και 36 μίλια μήκους πεζόδρομοι και ποδηλατόδρομοι συνδέουν το 800 μιλίων δίκτυο του Denver (Εικόνα 44).

Η ανάπτυξη βασίζεται στην περιβαλλοντική ανάδειξη και την εξοικονόμηση ενέργειας. Έτσι, αποκαθίστανται προβληματικές περιοχές, εξαιτίας της χρήσης του αεροδρομίου, για την ενίσχυση του βιότοπου της περιοχής. Οι κοινότητες περιλαμβάνουν μικτές χρήσεις σχεδιασμένες ώστε να αυξάνουν την ενεργειακή τους απόδοση ενώ η προσβασιμότητά τους γίνεται μέσω ποδηλατοδρόμων και MMM. Παράλληλα η ανάπτυξη στηρίζεται στην επαναχρησιμοποίηση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας καθώς και σε προγράμματα ανακύκλωσης τόσο των αγαθών του νοικοκυριού όσο και των υλικών από τις κατασκευές που καταστρέφονται, αποτελώντας πρώτη ύλη για τα οδοστρώματα ή άλλες επιφάνειες της περιοχής. Έξι κτήρια διατηρούνται στο νότιο τμήμα του αεροδρομίου: ο πύργος ελέγχου, τα υπόστεγα που επαναχρησιμοποιούνται για θρησκευτικές ανάγκες, για την κάλυψη αναγκών μέσων μαζικής ενημέρωσης, για την αστυνομία του Denver καθώς και ως χώροι αθλητισμού.



Εικόνα 44. Άποψη της ανάπτυξης του Stapleton.



## 2.2.2. Ιαπωνία

### 2.2.2.1. Επανάχρηση της Αεροπορικής Βάσης Kai Tak, Χονγκ Κονγκ

#### Ιστορική Αναδρομή

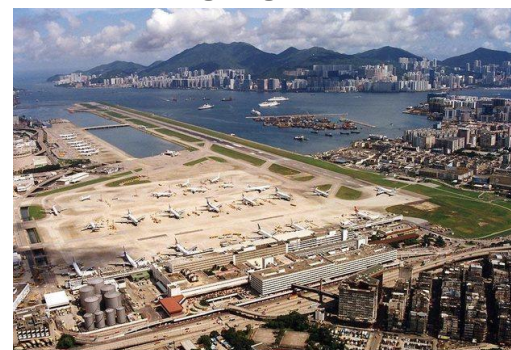
Το Διεθνές Αεροδρόμιο Χονγκ Κονγκ Kai Tak, βρίσκεται στη δυτική πλευρά του Κόλπου Kowloon, στο Χονγκ Κονγκ της Ιαπωνίας (Εικόνα 45). Η ιστορία του Kai Tak ξεκίνησε το 1922, όταν η Εταιρεία Επενδύσεων Kai Tak ανέλαβε την ανάπτυξη της περιοχής κι έπειτα η κυβέρνηση αγόρασε τη γη για χρήση ως αεροδρόμιο. Το 1928, χτίστηκε μια ράμπα για υδροπλάνα που χρησιμοποιούσαν τον Κόλπο Kowloon. Το 1935 χτίστηκαν ο πύργος ελέγχου και ένα υπόστεγο αεροσκαφών. Ο ιαπωνικός στρατός, κατέλαβε το Χονγκ Κόνγκ στην διάρκεια του Β Παγκοσμίου Πολέμου και το 1942 επέκτεινε την έκταση του Kai Tak, με τη δημιουργία δύο διαδρόμων. Το 1954 εκπονήθηκε ένα σχέδιο για την εξέλιξη του Kai Tak σε ένα σύγχρονο αεροδρόμιο. Το 1957 ο διάδρομος επεκτείνεται έως 1.664μ. και ένας νέος διάδρομος κατασκευάστηκε το 1975 μήκους 3.390μ. μέσα στο θαλάσσιο χώρο του κόλπου Kowloon. Ο τερματικός σταθμός επιβατών ολοκληρώθηκε το 1962.

Η ανάπτυξη του Χονγκ Κονγκ, οδήγησε σε προβλήματα χωρητικότητας, ενώ η επέκταση της αστικής ανάπτυξης γειτονικά με το αεροδρόμιο προκάλεσε προβλήματα όχλησης και ηχορύπανσης. Στα τέλη του 1980, οι δημοτικές αρχές άρχισαν την αναζήτηση εναλλακτικών θέσεων χωροθέτησης

ενός νέου αεροδρομίου, αποφασίζοντας τελικά την χωροθέτησή του στο νησί Chek Lap Kok. Το 1998, με το κλείσιμο του Kai Tak, ξεκίνησε η λειτουργία του νέου αεροδρομίου (Εικόνα 46). Ο τερματικός σταθμός επιβατών χρησιμοποιήθηκε αργότερα από υπηρεσίες, εγκαταστάσεις αναψυχής και αθλητισμού αλλά και ως εκθεσιακός χώρος μέχρι και την κατεδάφισή του το 2004.



Εικόνα 45. Αεροφωτογραφία της έκτασης της αεροπορικής βάσης Kai Tak, Hong Kong, Ιαπωνία.



Εικόνα 46. Η κατάσταση του αεροδρομίου Kai Tak λίγο μετά το κλείσιμό του.

## Ευρύτερη Περιοχή – Φυσικά & Ανθρωπογενή Χαρακτηριστικά

### Φυσικά Χαρακτηριστικά

Το μεγαλύτερο μέρος της έκτασης του Χονγκ Κονγκ είναι λοφώδες, ορεινό με απότομες πλαγιές, έχοντας ως συνέπεια τον περιορισμό την αστικής ανάπτυξης στο λιγότερο από το 25% του εδάφους της επικράτειας ενώ περίπου το 40% της υπόλοιπης έκτασης αποτελείται από πάρκα και αποθέματα της φύσης. Το ενδιαφέρον για την προστασία του περιβάλλοντος αυξάνεται λόγω της αυξανόμενης ρύπανσης εξαιτίας της γεωγραφίας της περιοχής καθώς και των ψηλών κτιρίων. Η περιοχή γύρω από το αεροδρόμιο περιβάλλεται από ορεινές εκτάσεις.

### Ανθρωπογενή Χαρακτηριστικά

Το Χονγκ Κονγκ αποτελεί μια συνεχώς αναπτυσσόμενη πόλη γεγονός που συνδέεται με την ανάπτυξη νέων βιομηχανιών, νέων εγκαταστάσεων και τη βελτίωση της ποιότητας της ζωής των πολιτών του. Το Χονγκ Κονγκ διαθέτει επίσης μεγάλα δημόσια πάρκα. Η μεγαλύτερη ανάπτυξη εμφανίζεται στην χερσόνησο Kowloon, κατά μήκος της βόρειας άκρης του νησιού Χονγκ Κονγκ, στην περιοχή του αεροδρομίου. Οι έξι παρακείμενες γειτονιές γύρω από την περιοχή του αεροδρομίου έχουν τα εξής χαρακτηριστικά<sup>14</sup> (Εικόνα 47):

- + *To Kwa Wan/Ma Tau Kok*: μικτή οικιστική και εμπορική περιοχή
- + *Πόλη Kowloon*: χαρακτηριστική κατοικημένη περιοχή με προσεγμένο οδικό δίκτυο
- + *San Po Kong*: μικτή περιοχή με επιχειρήσεις, κατοικίες και εμπόριο
- + *Κόλπος Kowloon*: κομβικό σημείο για επιχειρήσεις, εκθέσεις και εμπόριο σε συνδυασμό με κατοικίες
- + *Ngau Tau Kok*: μικτή περιοχή με επιχειρήσεις, κατοικίες και εμπόριο
- + *Kwun Tong*: κέντρο επιχειρήσεων, καταστημάτων, κατοικιών και εμπορίου

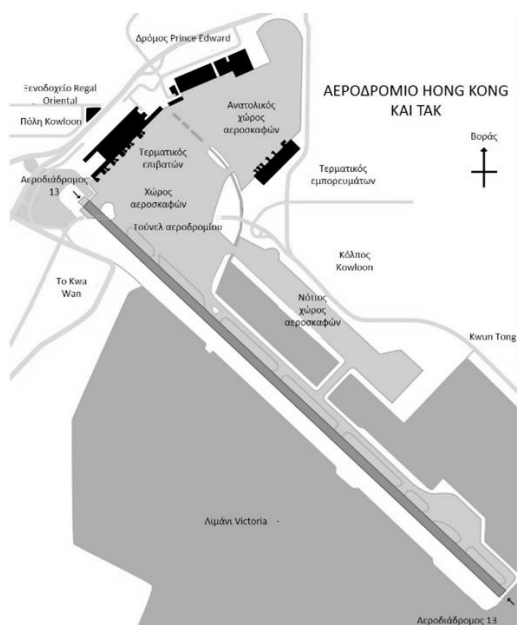


Εικόνα 47. Οι σημαντικότερες περιοχές γύρω από το αεροδρόμιο.

<sup>14</sup>[http://www.pland.gov.hk/pland/en/p\\_study/prog\\_s/sek\\_09/website\\_chib\\_5\\_eng/english/digest\\_3\\_eng/planning.htm](http://www.pland.gov.hk/pland/en/p_study/prog_s/sek_09/website_chib_5_eng/english/digest_3_eng/planning.htm)

## Υφιστάμενες Υποδομές Αεροδρομίου

Η συνολική έκταση του πρώην αεροδρομίου είναι 328ha συμπεριλαμβανομένων και των παρακείμενων περιοχών της ενδοχώρας. Το αεροδρόμιο Kai Tak αποτελείται από ένα γραμμικό κτίριο τερματικού σταθμού επιβατών με χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων στο πίσω μέρος του με το οποίο συνδέονται οκτώ πύλες επιβίβασης (Εικόνα 48). Στην νότια πλευρά τοποθετείται ο τερματικός σταθμός εμπορευμάτων, διαγώνια από το κτίριο του τερματικού σταθμού επιβατών. Όταν το Kai Tak έκλεισε υπήρχε μόνο ένας διάδρομος σε χρήση μήκους 3.390μ. μέσα στο λιμάνι.



Εικόνα 48. Οι εγκαταστάσεις του αεροδρομίου.

## Στρατηγική και Στόχος της Πρότασης

Ο κύριος στόχος της μελέτης της περιοχής είναι η αναβάθμιση της περιοχής του Kai Tak, με σκοπό τη δημιουργία μιας βιώσιμης και φιλικής προς το περιβάλλον ανάπτυξης που θα συμβάλει στην ανάδειξη της πόλης του Χονγκ Κονγκ (Χάρτης 10). Βασισμένη σε ένα λεπτομερή σχεδιασμό με ενεργή συμμετοχή του κοινού, θα δημιουργηθεί μια ενιαία κοινότητα με δυνατότητες στέγασης αλλά και ανάπτυξης επιχειρήσεων, τουρισμού και άλλων υποδομών. Η ανάπτυξη θα ενσωματωθεί στο ευρύτερο σύνολο και θα ενισχύσει τις γύρω περιοχές (Kowloon City, Wong Tai Sin και Kwun Tong) στο πλαίσιο της αειφόρου ανάπτυξης δημιουργώντας παράλληλα ένα ολοκληρωμένο δημόσιο δίκτυο πάρκων και κήπων.



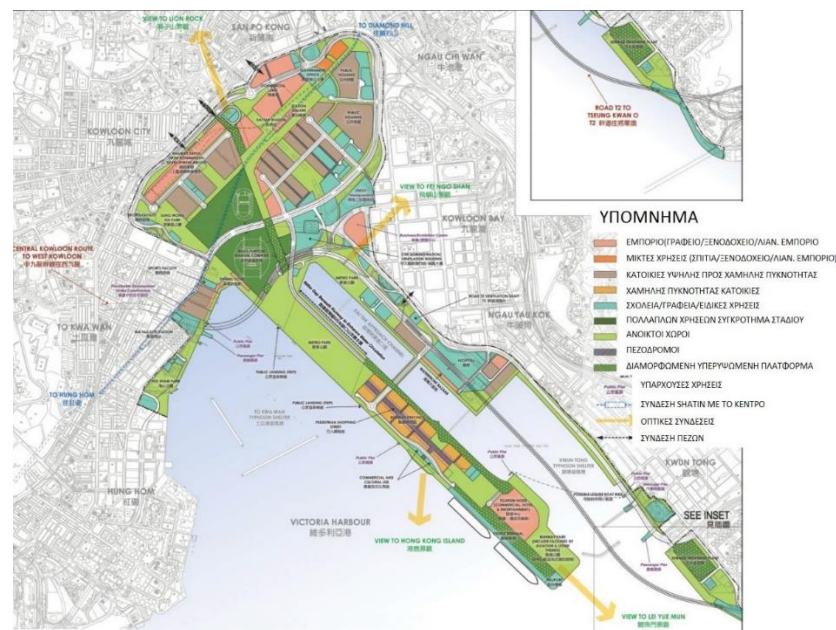
Χάρτης 10. Άξονες της προτασης αναπτυξης του Kai Tak.



## Πρόταση

Η «Πρόταση Ανάπτυξης του Kai Tak» (KTD) είναι ένα τεράστιο και εξαιρετικά πολύπλοκο έργο ανάπτυξης με έκταση πάνω από 320 στρέμματα με τη μεγαλύτερη διαθέσιμη γη μπροστά από το Λιμάνι Victoria (Χάρτης 11). Το πλαίσιο του σχεδιασμού περιλαμβάνει διάφορες κατευθύνσεις. Για την αναζωογόνηση και την επα-ενεργοποίηση της περιοχής δημιουργείται δίκτυο οχημάτων, πεζών (70.9 εκτάρια) καθώς και ένα ιεραρχημένο δίκτυο από πάρκα, κήπους, πλατείες (102.5 εκτάρια) που συνδέουν τις οικιστικές (στέγαση υψηλής και μεσαίας πυκνότητας 34.5 εκταρίων και στέγαση χαμηλής πυκνότητας 8.5 εκταρίων) με τις εμπορικές γειτονιές έκτασης 1.4 εκταρίων. Ακόμη δημιουργούνται περιφερειακοί κόμβοι με πολλαπλές χρήσεις (Συγκρότημα Σταδίου Πολλαπλών Χρήσεων-23.2 εκτάρια, Τερματικός Κρουαζιερόπλοιων-7.6 εκτάρια, Μητροπολιτικό Πάρκο-24 εκτάρια και Κόμβος Εμπορίου/Γραφείων-20.3 εκτάρια) αλλά και τοπικοί κόμβοι (πάρκα γειτονιάς). Ο χώρος της προκουαίας επανενεργοποιείται μέσω της δημιουργίας δραστηριοτήτων κατά μήκος ενός φυσικού πάρκου έκτασης 21.5 εκταρίων. Παράλληλα δημιουργούνται διαφορετικής μορφολογίας και κλίμακας γειτονιές με κτίρια διαφόρων τύπων. Ακόμη δημιουργούνται ποικίλες είσοδοι στην περιοχή που σηματοδοτούνται είτε μέσω κτιρίων (Τερματικός Κρουαζιερόπλοιων) είτε ως «οπτικές

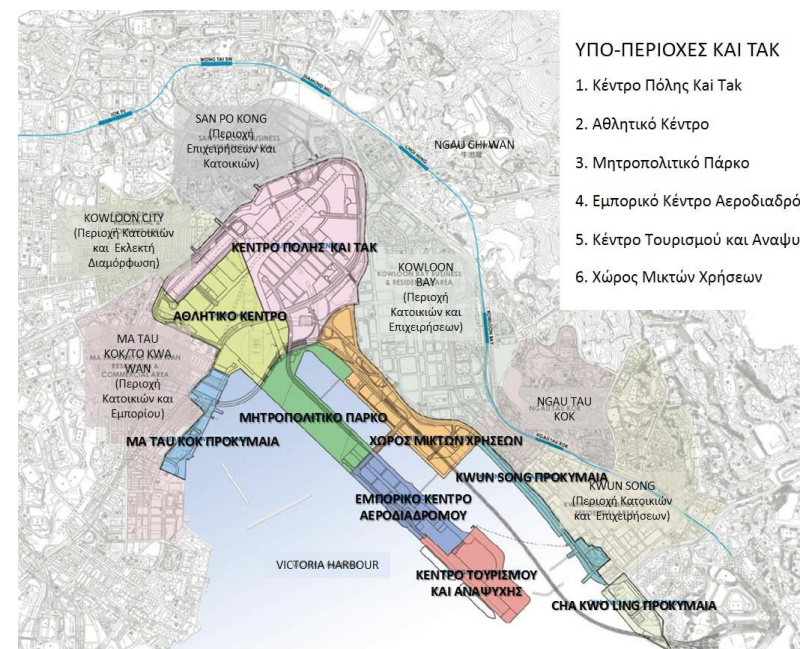
πύλες»(Μητροπολιτικό Πάρκο, Συγκρότημα Σταδίου) είτε ως χώροι άφιξης (πλατείες).



Χάρτης 11. Masterplan πρότασης ανάπτυξης Kai Tak.

Η ανάπτυξη του Kai Tak χωρίζεται σε έξι υπο-περιοχές(Χάρτης 12). Στο Κέντρο της Πόλης Kai Tak (Βορειοανατολικός Χώρος Αεροσκαφών) δημιουργείται η κεντρική πλατεία (7 εκταρίων) ενώ για την εξυπηρέτηση της προσβασιμότητας δημιουργήθηκε ο Σταθμός Kai Tak καθώς και ιεραρχημένο δίκτυο δρόμων για την κατοικημένη περιοχή. Το Αθλητικό Κέντρο (Βορειοδυτικός Χώρος Αεροσκαφών) αποτελεί το κεντρικό σημείο

συνδυάζοντας ανοικτούς χώρους, ιστορικά μνημεία καθώς και τουριστικές εγκαταστάσεις με έμφαση στον αθλητισμό και την αναψυχή. Το *Μητροπολιτικό Πάρκο* (Βόρειο Τμήμα Αεροδιαδρόμου και γύρω από το Κανάλι του Καί Tak) δημιουργείται στο λιμάνι του Χονγκ Κονγκ ενώ παράλληλα διατηρείται και αξιοποιείται ο αεροδιάδρομος. Το *Εμπορικό Κέντρο* (Μεσαίο Τμήμα Αεροδιαδρόμου) αποτελεί μια παραθαλάσσια οικιστική ανάπτυξη με έμφαση στην αναψυχή και το εμπόριο. Στο *Κέντρο Τουρισμού και Αναψυχής* (Νότιο Τμήμα Αεροδιαδρόμου) δημιουργείται ο Τερματικός σταθμός Κρουαζιερόπλοιων, ενώ παράλληλα αναπτύσσονται ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις, λιανικό εμπόριο και ψυχαγωγία καθώς και ένα Πάρκο, έκτασης 5.5 εκταρίων, που αναφέρεται στην ιστορία του αεροδρομίου. Τέλος, ο *Χώρος Μικτών Χρήσεων* (Νότιος Χώρος Αεροσκαφών) 1.4 εκταρίων συνδυάζει εμπορικές, οικιστικές και επιχειρηματικές χρήσεις. Οι βασικοί ανοιχτοί χώροι είναι το Μητροπολιτικό Πάρκο, το Στάδιο, το Πάρκο Αεροδιαδρόμου, την Κεντρική Πλατεία, το Πάρκο Sung Wong Toi (5 εκταρίων) και το υφιστάμενο Πάρκο Hoi Sham. Το έργο αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2019 με προϋπολογισμό 3 δις δολάρια<sup>15</sup>.



Χάρτης 12. Οι υποπεριοχές ανάπτυξης του Kai Tak

<sup>15</sup> Φορέας εκπόνησης της ανάπλασης του αεροδρομίου Kai Tak είναι η εταιρεία Catellus Development Corporation.



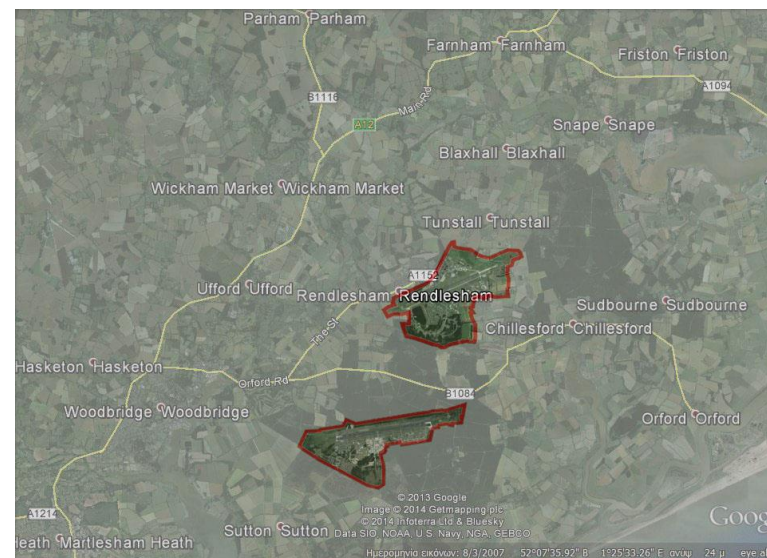
## 2.3. Η ευρωπαϊκή εμπειρία στις επεμβάσεις εγκαταλελειμμένων αεροδρομίων

### 2.3.1. Αγγλία

#### 2.3.1.1. Επανάχρηση των «Δίδυμων Βάσεων» Bentwaters και Woodbridge, Suffolk

##### Ιστορική Αναδρομή

Η αεροπορική βάση Bentwaters, γνωστή σήμερα ως Πάρκο Bentwaters, βρίσκεται κοντά στο Woodbridge, στο Suffolk της Αγγλίας (Εικόνα 49). Η αεροπορική βάση Bentwaters μαζί τη γειτονική βάση Woodbridge που βρίσκεται στα ανατολικά της επαρχίας Woodbridge αναφέρονται ως «δίδυμες βάσεις». Το όνομά της βάσης Bentwaters προήλθε από δύο σπίτια (Bentwaters Cottages), που βρισκόταν στη θέση του κύριου διάδρομου κατά τη διάρκεια της κατασκευής του το 1943. Η βάση του Bentwaters καθώς και η βάση Woodbridge χρησιμοποιήθηκαν από την Πολεμική Αεροπορία κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, καθώς και από την Πολεμική Αεροπορία των Ηνωμένων Πολιτειών κατά τη διάρκεια του Ψυχρού Πολέμου, 1951-1993. Με το τέλος του Ψυχρού Πολέμου, η παρουσία της Αμερικάνικης Πολεμικής Αεροπορίας στο Bentwaters και στο Woodbridge μειώθηκε σταδιακά ενώ αδρανοποιήθηκαν οριστικά το 1993 (Εικόνα 50). Από το 2006 η βάση Woodbridge χρησιμοποιείται από τον βρετανικό στρατό.



Εικόνα 49. Αεροφωτογραφία της έκτασης του αεροδρομίου Bentwaters, Suffolk.



Εικόνα 50. Αεροφωτογραφία της αεροπορικής βάσης Woodbridge κάτω αριστερά και την αεροπορική βάση Bentwaters στην πάνω δεξιά γωνία κατά την απενεργοποίησή τους.

## Ευρύτερη Περιοχή – Φυσικά & Ανθρωπογενή Χαρακτηριστικά

### Φυσικά Χαρακτηριστικά

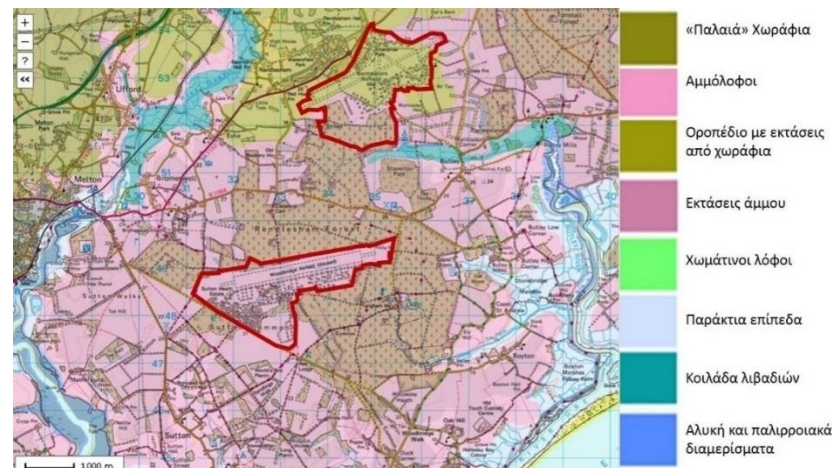
Η περιοχή του Suffolk, στην οποία βρίσκεται η βάση Bentwaters και Woodbridge, αποτελεί μια ανατολική επαρχία της Αγγλίας με ιστορική σημασία. Το μεγαλύτερο μέρος της περιοχής είναι επίπεδες εκτάσεις αγροτεμαχίων ενώ νότια και ανατολικά η περιοχή περιβάλλεται κυρίως από αμμόλοφους (Χάρτης 13). Το επίπεδο έδαφος της περιοχής προσέφερε τη δυνατότητα για ανάπτυξη αεροπορικών βάσεων σε περιόδους πολέμου. Τα νότια και βορειοδυτικά όρια, κατά κύριο λόγο, περικλείονται από δασικές εκτάσεις με περιορισμένη θέα προς τα νοτιοδυτικά. Η πλούσια βιοποικιλότητα της περιοχής Woodbridge στην οποία βρίσκονται οι βάσεις αποτελεί σημαντικό στοιχείο για την ανάπτυξη της περιοχής με στόχο την περιβαλλοντική βιωσιμότητα.

### Ανθρωπογενή Χαρακτηριστικά

Η επαρχία του Suffolk χαρακτηρίζεται από διάσπαρτες και περιορισμένες αστικές συγκεντρώσεις (συγκροτήματα από χωριά με διάσπαρτες αγροικίες γύρω τους) που χαρακτηρίζονται από την παραδοσιακή τοπική αρχιτεκτονική 18<sup>ου</sup>-19<sup>ου</sup> αιώνα. Ακόμα στην περιοχή υπάρχουν δίκτυο ζωνών πρασίνου καθώς και ανενεργά αεροδρόμια.

Η περιοχή των αεροδρομίων βρίσκεται εκτός του αστικού ιστού αλλά είναι καλά συνδεδεμένη με το τοπικό και επαρχιακό οδικό

δίκτυο και διαθέτει εύκολη πρόσβαση με την επαρχία Woodbridge.



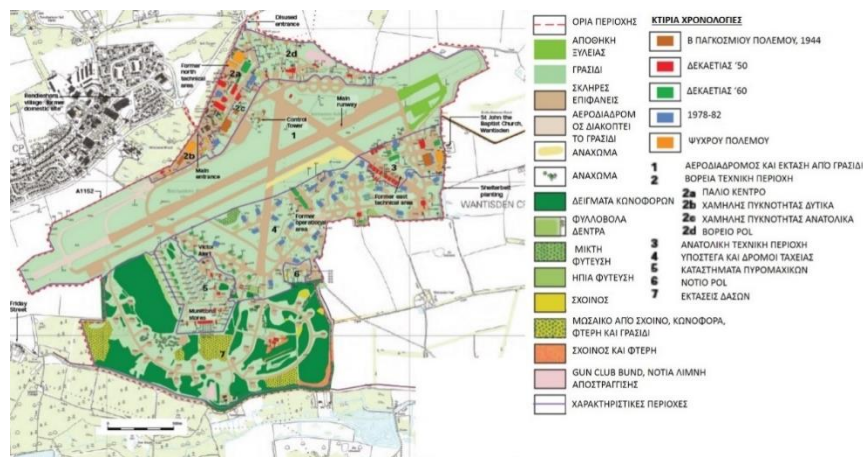
Χάρτης 13. Τυπολογία τοπίου Suffolk Coast.

### Υφιστάμενες Υποδομές Αεροδρομίου

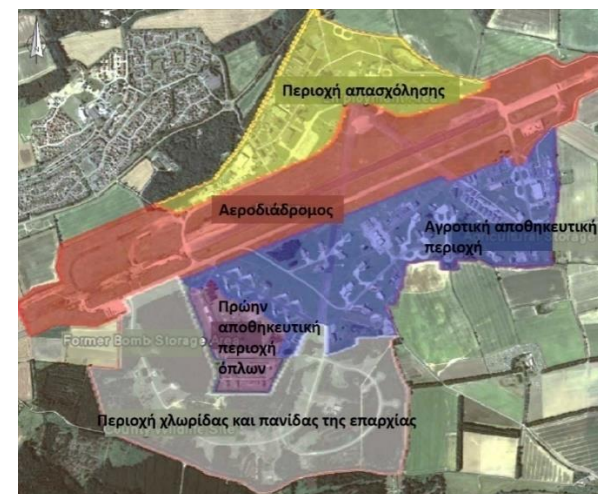
Το Bentwaters έχει έκταση περίπου 380 εκτάρια και περιέχει περίπου 360 κτίρια, (12 εκταρίων), πράσινο (60 εκταρίων), δασικές εκτάσεις (55 εκταρίων), προστατευόμενες περιοχές (153 εκταρίων), χώρους στάθμευσης (1 εκταρίου) και χώρους κυκλοφορίας (90 εκταρίων) με δύο κύριους διαδρόμους μήκους 1,3 μιλίων ο καθένας (Χάρτης 14). Ένα ασυνήθιστο χαρακτηριστικό της βάσης είναι οι λωρίδες κυκλοφορίας μέσα στην πυκνή βλάστηση στο νότιο τμήμα.



## Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΤΩΝ ΕΓΚΑΤΑΛΕΛΛΕΙΜΕΝΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ - ΔΙΕΘΝΗ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΑ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗΣ



Χάρτης 14. Υπάρχουσες φυτεύσεις αεροδρομίου, κτίρια και χρονολογίες κατασκευής τους.

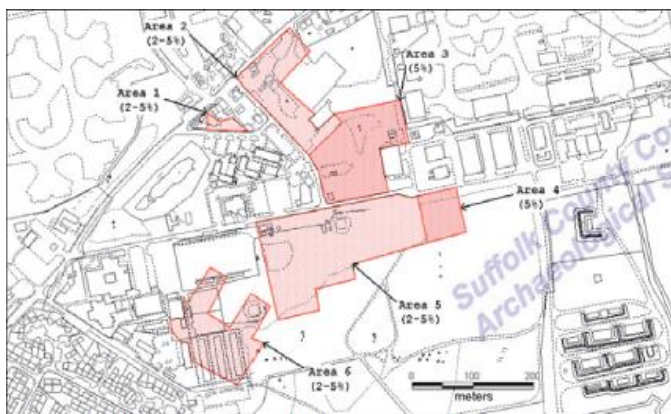


Εικόνα 51. Περιοχές αεροδρομίου Bentwaters.

Η αεροπορική βάση Bentwaters χωρίζεται σε περιοχές ανάλογα με την κυρίαρχη χρήση τους (Εικόνα 51). Στο βόρειο τμήμα η *Περιοχή Απασχόλησης* περιέχει κτίρια γραφείων και μικρών βιομηχανιών καθώς και χώρους στάθμευσης. Στην *Περιοχή Αεροδιαδρόμων* υπάρχουν ελάχιστα κτίρια ασφαλείας και παρατηρητηρίων. Στο ανατολικό τμήμα η *Αγροτική Περιοχή* περιέχει κυρίως κτίρια αποθήκευσης και συντήρησης αλλά και υπόστεγα και χώρους στάθμευσης. Νοτιότερα κυριαρχεί η προστατευόμενη *Περιοχή Χλωρίδας, Πανίδας και Φυσικού Κάλλους* με εκτάσεις κωνοφόρων δέντρων και μεγάλης έκτασης καταλύματα και σε μικρότερη έκταση βρίσκεται η *Περιοχή Αποθήκευσης Όπλων* όπου υπάρχουν πύργοι και υψηλής ασφαλείας περίφραξη καθώς και αναχώματα από σκυρόδεμα.

Η αεροπορική βάση του Woodbridge αποτελείται από βοσκοτόπους, σκληρές επιφάνειες (περίπου 871.600μ<sup>2</sup>) και δασικές εκτάσεις. Νότια του διαδρόμου βρίσκονται κτιριακές εγκαταστάσεις όπως ο πύργος ελέγχου, διάφορα τεχνικά κτίρια αλλά και κτίρια στρατιωτικών καταλυμάτων. Το κύριο στοιχείο της βάσης Woodbridge αποτελεί ο αεροδιάδρομος, 2.700μ. μήκους και 230μ. πλάτους (5 φορές το κανονικό πλάτος) με τρεις λωρίδες 76μ. πλάτους και με πλατώματα 460μ. σε κάθε άκρο του. Η αρμόδια υπηρεσία συντήρησης αρχαιοτήτων του Suffolk ανέδειξε τμήματα της βάσης για μεμονωμένη ανάπτυξη. Ωστόσο, υπάρχουν περιοχές με φυσικό και αρχαιολογικό ενδιαφέρον που συνιστανται για διατήρηση (Εικόνα 52).





Εικόνα 52. Περιοχές του αεροδρομίου για αξιολόγηση.

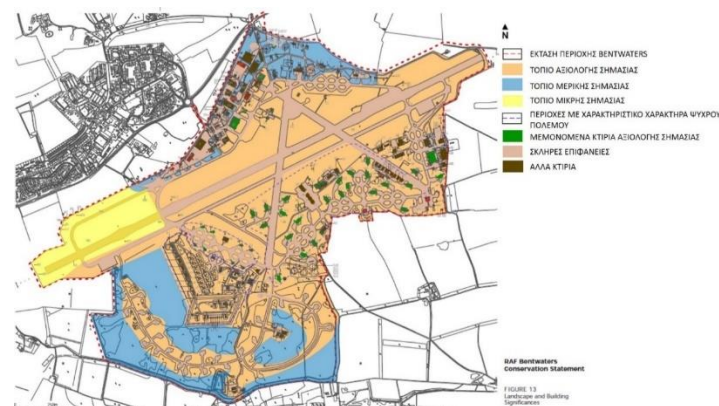
### Στρατηγική και Στόχος της Πρότασης

Στις προτάσεις ανάπτυξης των δυο βάσεων δόθηκε μεγάλη έμφαση στη σημασία της θέσης σε σχέση με την σημαντική περιβαλλοντικά περιοχή.

Στόχος της πρότασης της βάσης Bentwaters είναι η αειφόρος ανάπτυξη, η επαναχρησιμοποίηση της υφιστάμενης γης, η διατήρηση και προστασία του ιστορικού περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς καθώς και η οικονομική ανάπτυξη μέσω της αγροτικής αναγέννησης και της απασχόλησης.

Το σχέδιο ανάπτυξης της περιοχής Bentwaters Parks βασίζεται στο υφιστάμενο σχέδιο ανάπτυξης της στρατιωτικής βάσης καθώς σε πολλές περιπτώσεις οι προϋπάρχουσες χρήσεις διατηρούνται. Έτσι η πρόταση η οποία στοχεύει στην προστασία και την ενίσχυση στοιχείων της πολιτιστικής

κληρονομιάς και στην προώθηση της χρήσης των βιώσιμων μεθόδων κατασκευής περιλαμβάνει τη διατήρηση των υφιστάμενων κτιρίων και την απόδοση κάποιων από αυτά σε εμπορική χρήση. Επίσης περιλαμβάνει τη διατήρηση των υφιστάμενων αποθηκευτικών χώρων και την προσθήκη νέων κτιρίων σε συνδυασμό με τη βελτίωση του υφιστάμενου οδικού δικτύου καθώς και τη δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων (Χάρτης 15).



Χάρτης 15. Ανάλυση των δομών του αεροδρομίου.

Η εταιρεία ακινήτων Skanska ανέλαβε την ανάπλαση της αεροπορικής βάσης του Woodbridge με τη διαμόρφωση προτεινόμενων συγκροτημάτων καταλυμάτων ως μέρη ενός «πάρκου». Στόχος της πρότασης είναι η αειφορία σε συνδυασμό με την υγεία και την ασφάλεια που πραγματώνεται με την έμφαση στην συμμετοχή της κοινότητας, το υψηλό επίπεδο επαναχρησιμοποίησης των υλικών επιτόπου (υλικά που

προκύπτουν από τις κατεδαφίσεις ώστε να μειωθεί η κίνηση των οχημάτων), την ανακύκλωση καθώς και την διατήρηση και την ενίσχυση του φυσικού περιβάλλοντος (Εικόνα 53).



Εικόνα 53. Περιοχή ανάπτυξης αεροδρομίου Woodbridge.

### Πρόταση

Η περιοχή της στρατιωτικής βάσης Bentwaters μετατρέπεται σε επιχειρηματικό πάρκο όπου τοποθετούνται επιχειρήσεις, στρατιωτικές υποδομές και χώροι πρασίνου. Στην περιοχή περιλαμβάνονται, εκτός από τις προϋπάρχουσες χρήσεις που καταλαμβάνουν περίπου 20% της δομημένης έκτασης, και νέες εμπορικές χρήσεις που καταλαμβάνουν περίπου το 67% της δομημένης έκτασης, αλλά και κενά κτίρια που καταλαμβάνουν περίπου 13% της δομημένης έκτασης. Το υψηλό κόστος κατεδάφισης των κτιρίων αλλά και η χαρακτηριστική ταυτότητα των στρατιωτικών κτιρίων αποτέλεσαν τις αιτίες επανάχρησης

των εγκαταστάσεων για ενοικίαση. Η συντήρηση των κτιρίων και των εγκαταστάσεων αποτέλεσε προτεραιότητα για το Υπουργείο Άμυνας αμέσως μετά το κλείσιμο των βάσεων σε συνδυασμό με τη βελτίωση του υφιστάμενου οδικού δικτύου καθώς και τη δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων (Εικόνες 54,55). Η περιοχή επίσης χρησιμοποιείται τακτικά για μαγνητοσκοπήσεις έργων τηλεόρασης και ταινιών.



Εικόνα 54,55. Αεροδρόμιο Bentwaters. Υποδομές που έχουν διατηρηθεί.

Η συνολική κάλυψη των κτιρίων και περιοχών εντός της βάσης σύμφωνα με το κτιριολογικό πρόγραμμα και τις χρήσεις, ανέρχεται σε περίπου 139.168μ<sup>2</sup> σε συνολική έκταση ενώ οι χώροι υπό ανάπτυξη καταλαμβάνουν έκταση 14.544μ<sup>2</sup> (Χάρτης 16). Οι υπο-περιοχές που αναφέρθηκαν στις υφιστάμενες υποδομές διατηρούν τις χρήσεις τους με τις περισσότερες να χρησιμοποιούνται για αποθήκευση προϊόντων (44.932μ<sup>2</sup> εκ των οποίων 18.720μ<sup>2</sup> προτείνεται για γεωργική αποθήκευση) και αποθήκευσης δεδομένων στην Αγροτική Περιοχή(21.698μ<sup>2</sup>). Στο βόρειο τμήμα της έκτασης η Περιοχή Απασχόλησης

χρησιμοποιείται για γραφεία, εργαστήρια έρευνας, ελαφριά βιομηχανία ( $12510\mu^2$ ) αλλά και γενική βιομηχανία ( $29212\mu^2$ ). Η *Περιοχή αεροδιάδρομου* εξαιτίας της έκτασης και της μορφολογίας της χρησιμοποιείται για αποθήκευση ξυλείας και για εγκατάσταση φωτοβολταϊκών ενώ η *Περιοχή Χλωρίδας, Πανίδας και Φυσικού Κάλλους* διατηρεί τα οφέλη της βιοποικιλότητας και τα καταλύματα λειτουργούν ως χώροι διαμονής για τα πληρώματα ταινιών που χρησιμοποιούν περιστασιακά την περιοχή.

Το 2004 η εταιρεία Skanska ανέλαβε τη μετατροπή μέρους της βάσης Woodbridge έκτασης 55ha σε σύγχρονους στρατώνες, προκειμένου να φιλοξενήσουν χώρους κατοικιών εκπαίδευσης, υγείας, αθλητισμού, ψυχαγωγίας, εγκαταστάσεις συντήρησης οχημάτων, αποθήκευσης και βοηθητικές στρατιωτικού χαρακτήρα δομές (*Χάρτης 17*). Ακόμα από τα υφιστάμενα κτίρια της έκτασης τα 92 κατεδαφίζονται ενώ 4 υπόστεγα ανακαινίζονται (*Εικόνα 56*). Το 2012 η εταιρεία HLM Architects αναλαμβάνει την κατασκευή τριών στρατώνων καθώς και την αντίστοιχη διαμόρφωσή των υποσταθμών, του τοπίου, αλλά και του χώρου στάθμευσης.



Χάρτης 16. Masterplan πρότασης Bentwaters.



Χάρτης 17. Η διαμόρφωση του χώρου της πρώην αεροπορικής βάσης Woodbridge.



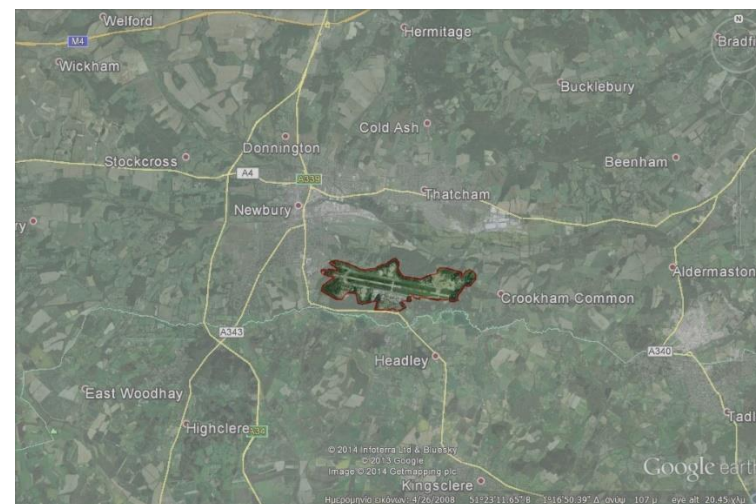
Εικόνα 56. Αεροφωτογραφία της επέμβασης από τους αρχιτέκτονες SKANSKA.



### 2.3.1.2. Επανάχρηση της Αεροπορικής Βάσης Greenham Common, Berkshire

#### Ιστορική Αναδρομή

Η αεροπορική βάση Greenham Common βρίσκεται στο Berkshire της Αγγλίας (Εικόνα 57). Το αεροδρόμιο βρίσκεται περίπου 50 μίλια (80 χιλιόμετρα) δυτικά του Λονδίνου. Κατασκευάστηκε το 1942 λειτουργώντας ως στρατιωτικό αεροδρόμιο της Πολεμικής Αεροπορίας κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου αλλά και της Πολεμικής Αεροπορίας των Ηνωμένων Πολιτειών κατά τη διάρκεια του Ψυχρού Πολέμου. Το 1971-1972 η έκταση Greenham Common χρησιμοποιήθηκε ως στρατόπεδο επανεγκατάστασης για τους πρόσφυγες της Ουγκάντα. Τη δεκαετία του 1980, η βάση έγινε παγκόσμια γνωστή εξαιτίας του αποκλεισμού του στρατοπέδου από γυναικείες οργανώσεις διαμαρτυρίας για την εγκατάσταση πυρηνικών πυραύλων. Η βάση αδρανοποιήθηκε μετά το τέλος του Ψυχρού Πολέμου, το 1993 (Εικόνα 58).



Εικόνα 57. Αεροφωτογραφία της έκτασης του αεροδρομίου Greenham Common, Berkshire.



Εικόνα 58. Άποψη του αεροδιαδρόμου της αεροπορικής βάσης Greenham Common 1996.

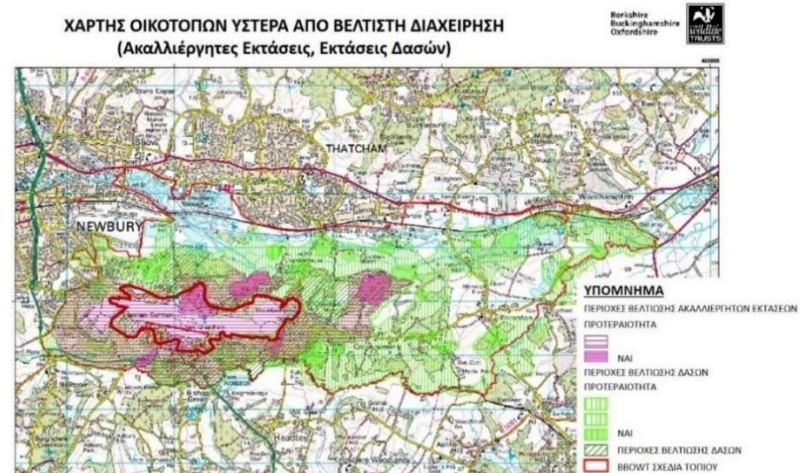
## Ευρύτερη Περιοχή – Φυσικά & Ανθρωπογενή Χαρακτηριστικά

### Φυσικά Χαρακτηριστικά

Η περιοχή στην οποία βρίσκεται η βάση είναι γενικά επίπεδη με ήπιας κλίσης οροπέδια που συχνά διατρέχονται από κοιλάδες ποταμών. Τα όξινα εδάφη της περιοχής αποτελούν καθοριστικό παράγοντα για τις χρήσεις γης της περιοχής. Η Βρετανική Επιτροπή το 1955 ανακοίνωσε ότι η έκταση της Commons αποτελείται από τις περιοχές Crookham - 415 στρέμματα, Greenham - 855 στρέμματα, εκτάσεις με χαμηλή βλάστηση. Στον παρακάτω χάρτη απεικονίζονται περιοχές δασικών εκτάσεων που χρειάζονται βελτίωση (Χάρτης 18).

### Ανθρωπογενή Χαρακτηριστικά

Μακριά από την επιρροή του Λονδίνου, η περιοχή χαρακτηρίζεται από ένα δίκτυο δρόμων με πολλές στροφές ενώ τα χωριά και οι διάσπαρτοι οικισμοί είναι γενικά σε χαμηλή πυκνότητα και διαμορφώνονται συνήθως γραμμικά. Οι στρατιωτικές εγκαταστάσεις της περιοχής αποτελούν σημαντικά κτίσματα, περιβαλλόμενα από ένα εναλλασσόμενο τοπίο με μεσαίου μεγέθους εκτάσεις καλλιέργειας, μεγάλα σπίτια σε μεγάλη έκταση και μικρά χωριά.



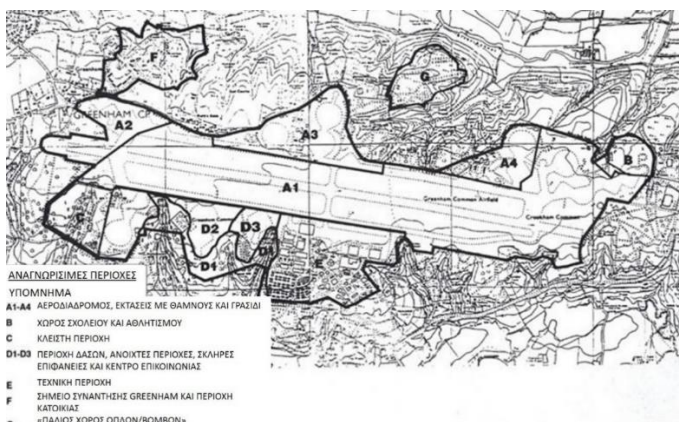
Χάρτης 18. Οικότοποι ύστερα από βέλτιστη διαχείριση στο Δυτικό Berkshire.

### Υφιστάμενες Υποδομές Αεροδρομίου

Η αεροπορική βάση Greenham είχε έκταση εκτάρια από τα οποία τα 95 αποτελούσαν σκληρές επιφάνειες ενώ τα κτίρια κάλυπταν συνολική έκταση περίπου 157.935μ<sup>2</sup>. Η περιοχή της αεροπορικής βάσης ήταν χωρισμένη για σκοπούς προγραμματισμού σε έξι υπο-περιοχές (Α έως Γ) (Χάρτης 19), η καθεμία με το δικό της ιδιαίτερο χαρακτήρα με την κύρια περιοχή, εκτός των περιοχών F και G, να έχει έκταση 900μ<sup>2</sup>. Η Περιοχή Α περιλάμβανε διάδρομο (2,25 μιλίων) με δύο λωρίδες κυκλοφορίας σε κάθε πλευρά, μικρό αριθμό κτιρίων κατά μήκος του βόρειου ορίου (πύργος ελέγχου και πυροσβεστικός σταθμός). Η Περιοχή Β είχε χρήσεις εκπαίδευσης και αθλητισμού ενώ η περιοχή C είχε κυρίως εγκαταστάσεις



αποθήκευσης. Η *Περιοχή D* χωρίστηκε σε τρία τμήματα, την περιοχή περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος, την έκταση σκληρών επιφανειών καθώς και την περιοχή με εγκαταστάσεις επικοινωνίας και εργαστηρίων. Στην *Περιοχή E*, έκτασης 47 εκταρίων, υπήρχαν κτίρια στέγασης και δημόσιων χρήσεων, υπόστεγα αεροσκαφών καθώς και εγκαταστάσεις διαχείρισης υδάτων. Οι περιοχές F και G διακρίνονται για το στρατιωτικό τους χαρακτήρα καθώς η *Περιοχή F*, ως ιδιοκτησία του Υπουργείου Άμυνας, περιλάμβανε κτίρια στέγασης τόσο του Υπουργείου Άμυνας καθώς και έξι συγκροτήματα στρατώνων, ενώ η *Περιοχή G* ήταν γνωστή ως «Παλιός Χώρος Όπλων/Βομβών Παλιό Καταφύγιο».



Χάρτης 19. Περιοχές του αεροδρομίου.

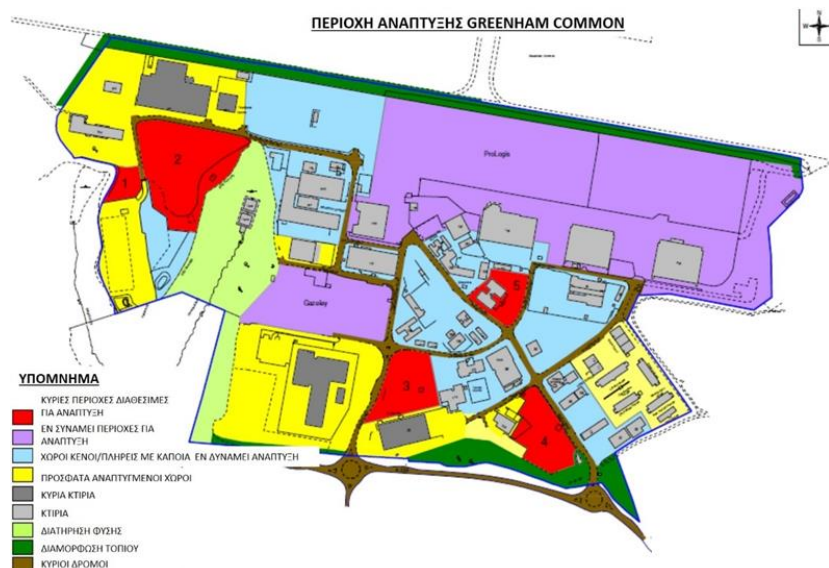
### Στρατηγική και Στόχος της Πρότασης

Ο στρατηγικός στόχος της πρότασης είναι η δημιουργία του «Πάρκου Greenham», ενός βιώσιμου επιχειρηματικού πάρκου. Οι προγραμματικοί στόχοι της πρότασης για την επαναχρησιμοποίηση της αεροπορικής βάσης Greenham Common στηρίζονται στην προστασία και ενίσχυση του περιβάλλοντος παράλληλα με την δημιουργία οικιστικών χρήσεων σε συνδυασμό με κτίρια εργασίας και αναψυχής με προσανατολισμό στη διατήρηση, επαναχρησιμοποίηση ή μετεγκατάσταση κτιρίων με αξία διατήρησης αλλά και στην προώθηση της ανακύκλωσης των πλεοναζόντων υλικών.

### Πρόταση

Οι εργασίες για την απομάκρυνση των διαδρόμων και των σκληρών επιφανειών της αεροπορικής βάσης άρχισαν το 1995 ενώ τα υλικά χωρίστηκαν, ανακυκλώθηκαν και πουλήθηκαν προκειμένου τα έσοδα να χρησιμοποιηθούν για την χρηματοδότηση της αποκατάστασης των ανοιχτών χώρων της περιοχής και για την κατεδάφιση των εγκαταλελειμμένων κτιρίων και εγκαταστάσεων καυσίμων. Το 1997 η έκταση πωλήθηκε έναντι 7 εκατομμυρίων αγγλικών λιρών στην εταιρεία επενδύσεων Greenham Common Trust. Μέρος της έκτασης 240 εκταρίων δόθηκε στην τοπική αυτοδιοίκηση για την αποκατάσταση του φυσικού περιβάλλοντος και της άγριας ζωής ενώ το υπόλοιπο τμήμα των 60 εκταρίων μετατράπηκε σε επιχειρηματικό πάρκο με εγκαταστάσεις γραφείων και χώρων

αποθήκευσης και διανομής αλλά και μικρών βιομηχανιών (Χάρτης 20).



Χάρτης 20. Περιοχή ανάπτυξης Greenham Business Park.

Η κατεδάφιση των εγκαταλελειμμένων κτιρίων και εγκαταστάσεων καυσίμων ξεκίνησε τον Σεπτέμβριο του 1997, ενώ διατηρούνται στοιχεία της ιστορίας της περιοχής, όπως ο πύργος ελέγχου και ο σταθμός πυρόσβεσης αλλά και τμήμα του διαδρόμου προσγείωσης. Έγιναν επίσης εκτεταμένες εργασίες απορρύπανσης εδαφών σε διάφορα σημεία της περιοχής, ενώ στις περιοχές όπου αφαιρέθηκαν οι σκληρές επιφάνειες δημιουργήθηκαν νέες φυτεύσεις (Εικόνα 59).

Οι υπο-περιοχές που αναφέρθηκαν παραπάνω αναδιαμορφώνονται με τις νέες χρήσεις (Εικόνα 60). Στην *Περιοχή Α* τα κτίρια επαναχρησιμοποιούνται ως χώροι αναψυχής και άθλησης σε συνδυασμό γεωργικές εκτάσεις που συνδέονται με ένα σύστημα ποδηλατοδρόμων και μονοπατιών. Η *Περιοχή Β* περιλαμβάνει χρήσεις εκπαίδευσης, πολιτισμού και υγείας σε συνδυασμό με κτίρια στέγασης ενώ η *Περιοχή C* χρησιμοποιείται για ποδηλασία/καρτ ενώ δημιουργείται μουσείο στρατιωτικού χαρακτήρα. Οι *Περιοχές D3* και *E* χρησιμοποιούνται για στέγαση, αποθήκευση και ελαφριά βιομηχανία αλλά και για χρήσεις αθλητισμού (*D2* συγκεκριμένα) ενώ η *Περιοχή D1* συντηρείται λόγω του περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος της. Στην *Περιοχή F* αναπτύσσονται καταλύματα, γραφεία καθώς και εκπαιδευτικές και αθλητικές χρήσεις (όμιλος Golf) ενώ η *Περιοχή G* διατηρείται ως φυσικό καταφύγιο.



Εικόνα 59. Αεροφωτογραφία της περιοχής σήμερα



Εικόνα 60. Η διαμόρφωση του χώρου της πρώην αεροπορικής βάσης.

## 2.3.2. Γερμανία

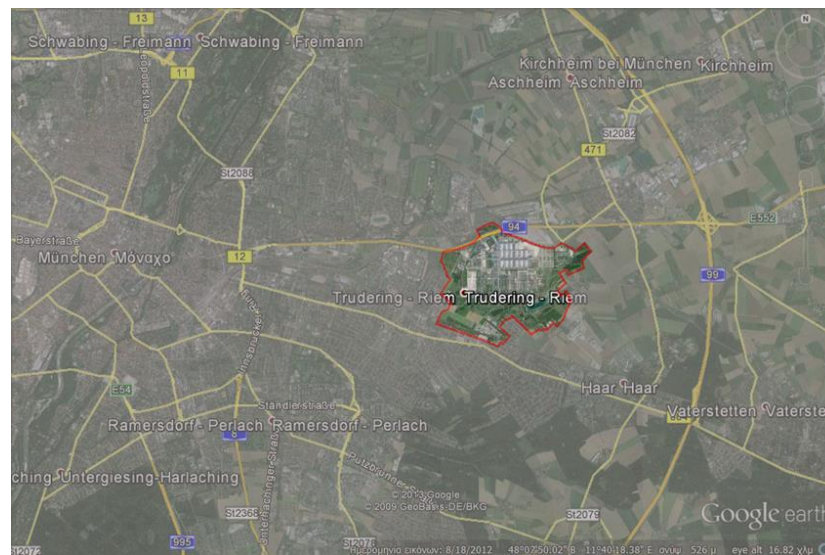
### 2.3.2.1. Επανάχρηση του Αεροδρομίου Riem, Μόναχο

#### Ιστορική Αναδρομή

Το αεροδρόμιο Riem βρίσκεται ανατολικά του Μονάχου, στη κοινότητα Trudering -Riem, στη Γερμανία (Εικόνα 61). Η κατασκευή του αεροδρομίου ξεκίνησε το 1936 και συνεχίστηκε ως το 1939. Εκείνη την εποχή, ήταν ένα από τα πιο σύγχρονα αεροδρόμια στον κόσμο αν και η θέση του γύρω από χωριά περιόρισε την ανάπτυξη του. Κατά τη διάρκεια του πολέμου του Μονάχου λειτούργησε ως στρατιωτικό αεροδρόμιο ενώ καταστράφηκε σχεδόν ολοσχερώς από τους βομβαρδισμούς το 1945. Μετά το τέλος του πολέμου, αποτέλεσε το πρώτο αεροδρόμιο στη Γερμανία, που χρησιμοποιήθηκε από την πολιτική αεροπορία.

Το 1948 το Συμβούλιο της Πόλης του Μονάχου υπέγραψε συμφωνία με το Γραφείο Στρατιωτικής Κυβέρνησης της Γερμανίας προκειμένου να αναλάβει τη διαχείριση του αεροδρομίου. Η κατασκευή ενός αεροδιαδρόμου διαστάσεων 1907μ.χ60μ. ολοκληρώθηκε το 1949, ενώ το 1958 ο αεροδιάδρομος είχε μήκος 2600μ.. Ήδη από το 1963, ξεκίνησε αναζήτηση για μια νέα θέση του αεροδρομίου, καθώς η περαιτέρω επέκταση του δεν ήταν νομικά ή πολιτικά εφικτή. Το 1969, το «αεροδρόμιο του Μονάχου - Riem GmbH» μετονομάστηκε σε «FMG», και ο κύριος αεροδιάδρομος

επεκτάθηκε σε τελικό μήκος 2.804μ.. Το 1971, λόγω της υψηλής διακίνησης επιβατών, κατασκευάζεται νέα αίθουσα αφίξεων.



Εικόνα 61. Αεροφωτογραφία της έκτασης του αεροδρομίου Riem, Μόναχο.

Μέχρι το 1991 το αεροδρόμιο εξυπηρετούσε δώδεκα εκατομμύρια επιβάτες, πολύ πέρα από τις δυνατότητες για τις οποίες προοριζόταν. Το 1992 ξεκίνησε η λειτουργία του νέου αεροδρομίου Franz Josef Strauss στο Erding, περίπου 36χλμ. βορειοανατολικά του Μονάχου και το αεροδρόμιο του Riem απενεργοποιήθηκε (Εικόνα 62).





Εικόνα 62. Αεροφωτογραφία του αεροδρόμιου Munich-Riem το 1994, δυο χρόνια μετά το κλείσιμό του.

## Ευρύτερη Περιοχή – Φυσικά & Ανθρωπογενή Χαρακτηριστικά

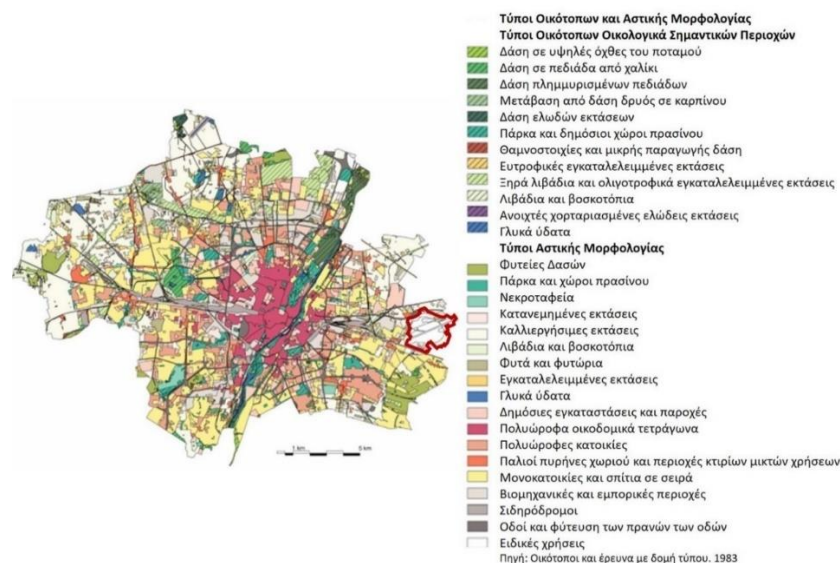
### Φυσικά Χαρακτηριστικά

Η ευρύτερη περιοχή του αεροδρομίου βρίσκεται σε μια από τις υψηλές πεδιάδες της Άνω Βαυαρίας. Το βόρειο τμήμα περιλαμβάνει ένα εξαιρετικά γόνιμο έδαφος, ενώ το νότιο τμήμα καλύπτεται από λόφους. Μεταξύ αυτών των δύο τοπίων παρεμβάλλονται πεδιάδες όπως και γύρω από το Μόναχο (Χάρτης 21).

### Ανθρωπογενή Χαρακτηριστικά

Η περιοχή του πρώην αεροδρομίου βρίσκεται στα προάστια

του Μονάχου. Οι εκτάσεις πρασίνου εμφανίζονται διασκορπισμένες γύρω από το κέντρο του Μονάχου. Ένα ακόμη χαρακτηριστικό αποτελεί η ύπαρξη μικτών και διαφορετικών τύπων κατοικίας, κυρίως μονοκατοικιών και παλαιών οικισμών γύρω από εκτάσεις καλλιέργειας, στις περιαστικές περιοχές ενώ στο εμφανίζεται μεγάλη πυκνότητα δόμησης σε πολλά επίπεδα (Χάρτης 21).



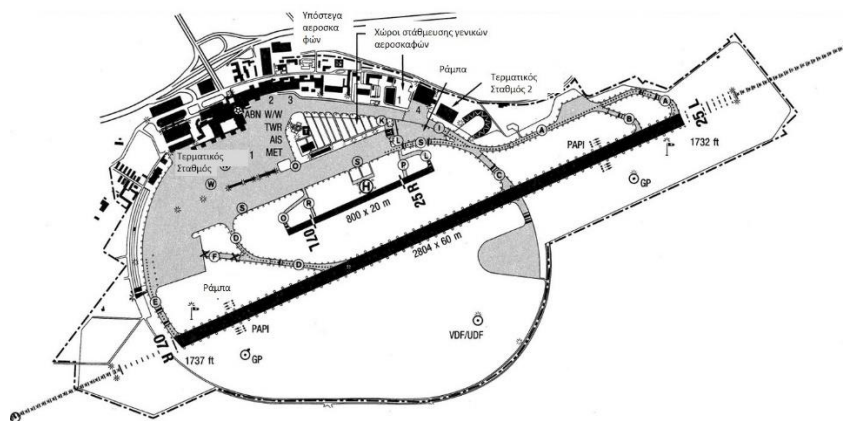
Χάρτης 21. Τύποι οικότοπων και αστικής μορφολογίας Μονάχου 1990.



## Υφιστάμενες Υποδομές Αεροδρομίου

Το αεροδρόμιο του Riem αποτελείται από (Χάρτης 22):

- δύο διαγώνιους αεροδιαδρόμους: 2804μ X 60μ (στη μέση της έκτασης) και 814μ X 20μ (βόρεια του μεσαίου διαδρόμου) από σκυρόδεμα
- δυο τερματικούς σταθμούς (βόρεια της έκτασης) 15.500μ<sup>2</sup> και 6200μ<sup>2</sup> αντίστοιχα
- υπόστεγα αεροσκαφών (βόρεια της έκτασης) 6500μ<sup>2</sup> και 4800μ<sup>2</sup>
- πάρκινγκ (βόρεια της έκτασης) 39560μ<sup>2</sup> και 10.000μ<sup>2</sup>
- ράμπες (βόρεια και νότια της έκτασης) 19770μ<sup>2</sup> και 161000μ<sup>2</sup>



Χάρτης 22. Οι εγκαταστάσεις του αεροδρομίου το 1991.

## Στρατηγική και Στόχος της Πρότασης

Η αστική στρατηγική ανάπτυξη, γνωστή ως «Προοπτική του Μονάχου», εστιάζει τόσο στο σχεδιασμό της πόλης αλλά και στην υλοποίηση της «Λειτουργικής Πόλης του Riem» στο χώρο του πρώην αεροδρομίου, με σκοπό την οικονομική, κοινωνική, χωρική και περιφερειακή ανάπτυξη βάσει τριών κεντρικών ιδεών: της εξοικονόμησης χώρου, της έννοιας του αστικού(μικτή χρήση), αλλά και του πρασίνου (πάρκα και χώρους για παιχνίδι κοντά στις οικιστικές περιοχές και διατήρηση των πολύτιμων ανοιχτών χώρων).

## Πρόταση

Αρχικά ο χώρος του αεροδρομίου παραχωρήθηκε στο Δήμο του Μονάχου ως χώρος φιλοξενίας μεγάλων γεγονότων π.χ. συναυλίες. Το αποτέλεσμα του διεθνούς διαγωνισμού σχεδιασμού για την ανάπτυξη του πρώην αεροδρομίου Riem ήταν η δημιουργία της «Messestadt Riem», μια κοινότητα ανάπτυξης κατοικιών, επιχειρήσεων και φύσης αποτελώντας ένα από τα μεγαλύτερα παραδείγματα αστικού σχεδιασμού της πόλης του Μονάχου. Συνεπώς στο ένα τρίτο των 560ha γης του πρώην αεροδρομίου ακολουθεί τη φιλοσοφία του «συμπαγούς, αστικού, πρασίνου» με μικτή χρήση (κατοικία-245ha, εκθεσιακοί χώροι-73ha, γραφεία και εμπόριο-68ha) ενώ στο υπόλοιπο τρίτο της γης αναπτύσσεται δημόσιο πάρκο περίπου 200ha (Χάρτης 23). Αυτή η ανάπτυξη αποτελεί προϊόν ενός

λεπτομερούς σχεδιασμού, διάρκειας δέκα χρόνων και εφαρμογής βήμα προς βήμα.



Χάρτης 23. Masterplan του σχεδίου «Messestadt Riem».

Το 1998, άνοιξε η νέα εμπορική έκθεση στο Riem ενώ η σύνδεση των δημόσιων μεταφορών στις εσωτερικές συνοικίες της πόλης γίνεται με την επέκταση της Γραμμής 2 του Μετρό το 1999 καθώς και τη δημιουργία διαφορετικών γραμμών λεωφορείων. Στόχος είναι να υπάρχουν μικρές αποστάσεις μεταξύ των κατοικιών, των καταστημάτων, των χώρων εργασίας, των εγκαταστάσεων και των χώρων πρασίνου ώστε οι κάτοικοι να χρησιμοποιούν τους πεζόδρομους και τους

ποδηλατοδρόμους που συνδέουν τους χώρους της Messestadt Riem με τη γύρω περιοχή (Εικόνα 63). Οι δομές που διατηρούνται είναι ο πύργος, το αρχικό κτίριο του τερματικού σταθμού, η Αίθουσα των Όπλων καθώς και μια μικρή έκταση του πρώην αεροδιαδρόμου (50μx50μ) στο ανατολικό άκρο.



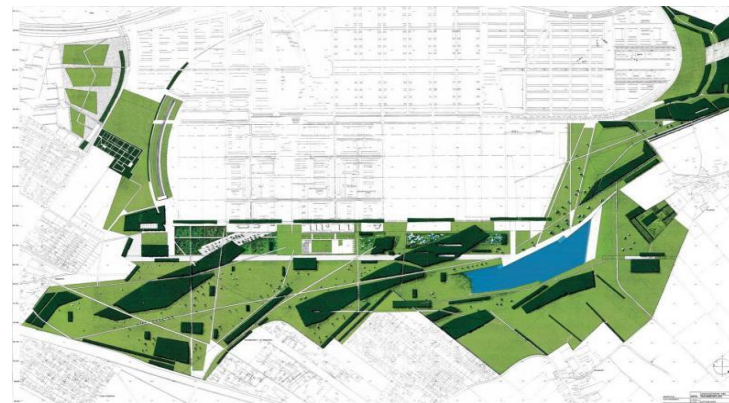
Εικόνα 63. Αεροφωτογραφία της νέας «Messestadt Riem» το 2010.

Το πάρκο του Riem άνοιξε το 2005 στο νότιο άκρο της «Messestadt Riem» με τη δομή των φυτεύσεων και των πορειών να ακολουθεί τα ιστορικά όρια του αεροδρομίου<sup>16</sup>(Χάρτης 23). Από ανατολικά ως δυτικά, ένας

<sup>16</sup> Το σχέδιο του πάρκου Riem επιμελήθηκε η γαλλική εταιρεία αρχιτεκτονικής North Latitude.

180μ πλάτους διάδρομος για διάφορες δραστηριότητες εκτείνεται 2,5 χιλιόμετρα μεταξύ της νέας «Messestadt Riem» και πάρκου. Η διάταξη των δέντρων δημιουργεί αλληλουχίες χώρων ώστε να υπάρχει βάθος στο πάρκο, ενώ πάνω από 20.000 δέντρα τοποθετήθηκαν σε υπερυψωμένα παρτέρια της γης για να προσφέρουν την εμπειρία διαφορετικών υψών. Άλλοι χώροι πρασίνου είναι τα δάση στη βορειοανατολική γωνία της περιοχής και οι λωρίδες φύτευσης εντός των οικιστικών και εμπορικών περιοχών ενώ χαρακτηριστική είναι και η τεχνητή λίμνη στο νότιο άκρο της έκτασης.

Με την ολοκλήρωση της έκτασης του Riem το 2013, δημιουργούνται συνολικά 13.800 θέσεις εργασίας, καθώς και περίπου 6.100 οικιστικές μονάδες (Εικόνα 64). Ο προϋπολογισμός ανέρχεται στα 440.000.000€<sup>17</sup>.



Χάρτης 24. Ο χώρος του πάρκου Riem.



Εικόνα 64. Βορειοδυτική φωτογραφία της «Messestadt Riem»

<sup>17</sup> Φορέας χρηματοδότησης ήταν ο Δήμος Μονάχου και Munich II και αρχιτέκτονες οι Frauenfeld ,Bystrup , Bregenhøj, Partner, Reiner - Weber - Hammer , Valentien + Valentien και Billinger, Gilles Vexlard, Laurence Vacherot.

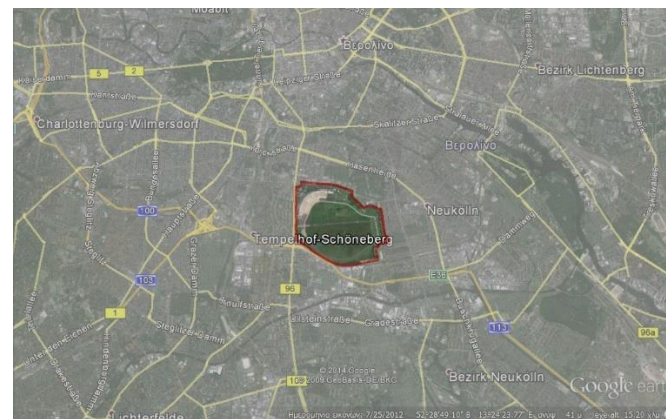


### 2.3.2.2. Επανάχρηση του αεροδρομίου Tempelhof, Βερολίνο

#### Ιστορική Αναδρομή

Το αεροδρόμιο Tempelhof βρίσκεται στο δήμο του Βερολίνου Tempelhof-Schoeneberg στη Γερμανία (Εικόνα 65). Η περιοχή του αεροδρομίου χρησιμοποιήθηκε αρχικά ως χώρος ασκήσεων του γερμανικού στρατού, ενώ το 1922, αν και η έκταση προγραμματιζόταν για εμπορική έκθεση, χτίζεται ένα μικρό αεροδρόμιο με δύο ξύλινα κτίρια, 1.000 τετραγωνικών μέτρων το καθένα. Η επίσημη λειτουργία του ξεκίνησε το 1923, αποτελώντας ένα από τα πρώτα αεροδρόμια της Γερμανίας. Το 1924 το αεροδρόμιο επεκτείνεται με την κατασκευή ενός τερματικού σταθμού, 5 μεγάλων υπόστεγων αεροσκαφών και άλλων εγκαταστάσεων, ενώ αποτελεί το μοναδικό αεροδρόμιο στον κόσμο ως τότε, που διαθέτει άμεση σύνδεση με τον υπόγειο σιδηρόδρομο. Το 1934 ξεκινάει η νέα επέκταση του αεροδρομίου μετατρέποντάς το στο πιο σύγχρονο αεροδρόμιο της εποχής, διαθέτοντας ξεχωριστό λειτουργικό επίπεδο για την κυκλοφορία επιβατών και εμπορευμάτων. Το 1936 ο αρχιτέκτονας Ernst Sagebiel αναλαμβάνει την κατασκευή ενός αεροδρομίου σχεδιασμένου να εξυπηρετεί έξι εκατομμύρια επιβάτες αλλά το αεροδρόμιο τελικά δεν ολοκληρώθηκε. Η αεροπορική εταιρεία Lufthansa κατασκεύασε γραφεία στο χώρο του αεροδρομίου προκειμένου να ολοκληρωθεί εν μέρει ο νέος τερματικός σταθμός το 1939. Το 1945 το αεροδρόμιο καταλαμβάνουν οι δυνάμεις των ΗΠΑ και έπειτα από

εκτεταμένες επισκευές, το αεροδρόμιο ξεκινά και πάλι την λειτουργία του. Το 1948 κατά τη διάρκεια του αποκλεισμού του Βερολίνου λειτουργεί ως μέσο για την εξασφάλιση της παροχής ζωτικών προμηθειών του Δυτικού Βερολίνου. Το 1950 μέρος του αεροδρομίου χρησιμοποιείται ως στρατιωτική εγκατάσταση ενώ η κύρια αίθουσα (η οποία χρησιμοποιήθηκε ως τερματικός σταθμός αργότερα), ήταν ακόμα υπό κατασκευή και καταστράφηκε από τον πόλεμο ενώ το 1951 το αεροδρόμιο χρησιμοποιείται από τις αμερικανικές δυνάμεις.



Εικόνα 65. Αεροφωτογραφία της έκτασης του αεροδρομίου Tempelhof, Βερολίνο.

Τη δεκαετία του 1960 η χωρητικότητά του είχε φτάσει στα όρια, αλλά οι εργασίες επέκτασης αναστάλθηκαν μετά την κατασκευή του αεροδρομίου Tegel. Το 1993 οι δυνάμεις των ΗΠΑ παραδίδουν το αεροδρόμιο και το 1996 αποφασίζεται η κατασκευή του Διεθνούς Αεροδρομίου Βερολίνου Brandenburg



(BBI) στο Schoenefel με αποτέλεσμα τα αεροδρόμια Tegel και Tempelhof να κλείσουν οριστικά το 2008 (Εικόνα 66). Το 2009 τα κτίρια του πρώην αεροδρομίου χρησιμοποιήθηκαν για εμπορικές εκθέσεις.



Εικόνα 66. Το Berlin-Tempelhof μετά το κλείσιμο το 2009.

#### Ευρύτερη Περιοχή – Φυσικά & Ανθρωπογενή Χαρακτηριστικά

##### Φυσικά Χαρακτηριστικά

Η περιοχή Tempelhof γεωγραφικά τοποθετείται στο οροπέδιο του Teltow, στα νότια των κοιλάδων Βερολίνου-Βαρσοβίας ενώ το έδαφος είναι κυρίως επίπεδο. Οι υγρές πεδινές και χαμηλού υψομέτρου εκτάσεις κυριαρχούνται από βαλτώδη εδάφη.

##### Ανθρωπογενή Χαρακτηριστικά

Το Tempelhof είναι ο έβδομος δήμος του Βερολίνου και αποτελεί μια σύγχρονη, πυκνοκατοικημένη, βιομηχανική περιοχή με πάνω από 20.000 εμπορικές επιχειρήσεις ενώ στο νότιο τμήμα της αναπτύσσονται κυρίως κατοικίες οικογενειών. Το βόρειο τμήμα καταλαμβάνεται κυρίως από το πρώην αεροδρόμιο Tempelhof. Ένα από σημαντικότερα μειονεκτήματα της περιοχής είναι η έλλειψη ελεύθερων χώρων πρασίνου και αναψυχής.

Το Neukölln είναι ένας ακόμη δήμος του Βερολίνου που βρίσκεται στο αριστερό τμήμα του αεροδρομίου και αποτελεί μια εργατική συνοικία με πυκνοκατοικημένες περιοχές στο βόρειο τμήμα της σε αντίθεση με τις διάσπαρτες που βρίσκονται στο νότιο τμήμα της.

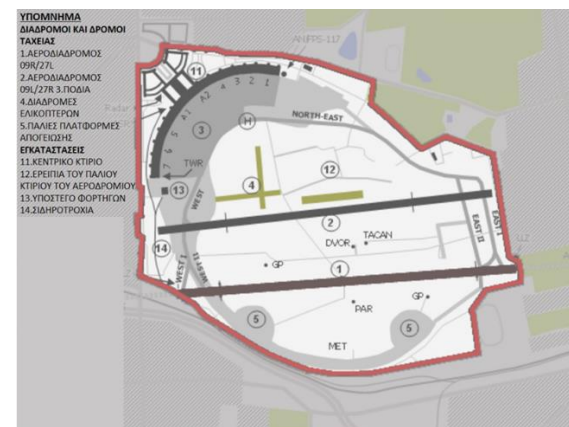
#### Υφιστάμενες Υποδομές Αεροδρομίου

Το αεροδρόμιο Tempelhof, σχηματίζεται από μια έλλειψη ενώ το κτιριακό συγκρότημα τοποθετείται στο βόρειο-δυτικό άκρο της. Η συνολική έκταση καταλαμβάνει 950 στρέμματα με ανοιχτό χώρο να καταλαμβάνει έκτασης 750 στρεμμάτων (Χάρτης 25). Το κύριο κτίριο έχει έκταση 300.000μ<sup>2</sup> με 50.000μ<sup>2</sup> κλειστών χώρων, 19.000μ<sup>2</sup> στεγασμένου χώρου στάθμευσης και 236.000μ<sup>2</sup> ανοικτού χώρου στάθμευσης. Για τη συντήρηση υπήρχαν επτά υπόστεγα, η συνολική επιφάνεια των οποίων ανέρχεται σε 52.250μ<sup>2</sup>, 19.200μ<sup>2</sup> εκ των οποίων είναι οι ανοικτοί χώροι εργασίας. Διαθέτει δύο αεροδιαδρόμους, η επιφάνεια

καθενός είναι: 2116μ X 42,50 m, 2093μ X 42,50μ. Τα υπόλοιπα τετραγωνικά καλύπτουν ελεύθεροι χώροι.

Το κτιριακό συγκρότημα αποτελείται από διάφορες τμηματικές δομές: Η πλατεία, αρχικά σχεδιάστηκε ως ένας κύκλος, περιβάλλεται από τέσσερις πτέρυγες, που επρόκειτο να στεγάσουν τις διοικητικές υπηρεσίες καθώς και τμήματα του Υπουργείου Αεροπορίας του Ράιχ. Τα κτίρια τοποθετούνται γύρω από μια 90 μέτρων μήκους μπροστινή αυλή, η οποία οδηγεί στο κτίριο του τερματικού σταθμού. Τα κτίρια συμπληρώνονται από ένα τόξο, 1.230 μέτρων, καθώς και υπόστεγα αεροσκαφών (Χάρτης 26).

Το αεροδρόμιο χαρακτηρίζεται από ένα καθαρά μοντέρνο χαρακτήρα αν και η πολιτική της εποχής τασσόταν κατά της σύγχρονης αρχιτεκτονικής. Μόνο τα πιο ορατά τμήματα των κτιρίων, όπως οι προσόψεις και οι πύλες εισόδου, σχεδιάστηκαν με μνημειώδη και παραδοσιακά στοιχεία, εμφανή τόσο στο εξωτερικό όσο και στο εσωτερικό του κτιρίου<sup>18</sup>. Ο 380 μέτρων μήκους τερματικός σταθμός, και τα παρακείμενα υπόστεγα σε κάθε πλευρά καλύφθηκαν με τεχνικά προηγμένη, στηριζόμενη οροφή χωρίς κολώνες.



Χάρτης 25. Οι εγκαταστάσεις του αεροδρομίου Tempelhof.

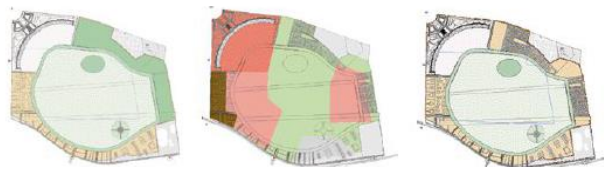


Χάρτης 26. Χάρτης του αεροδρομίου Tempelhof με τις εγκαταστάσεις 1990 και χάρτης του κεντρικού κτιρίου.

<sup>18</sup><http://www.tempelhoferfreiheit.de/nc/en/about-tempelhofer-freiheit/history/national-socialism/architecture/?page=1>

## Στρατηγική και Στόχος της Πρότασης

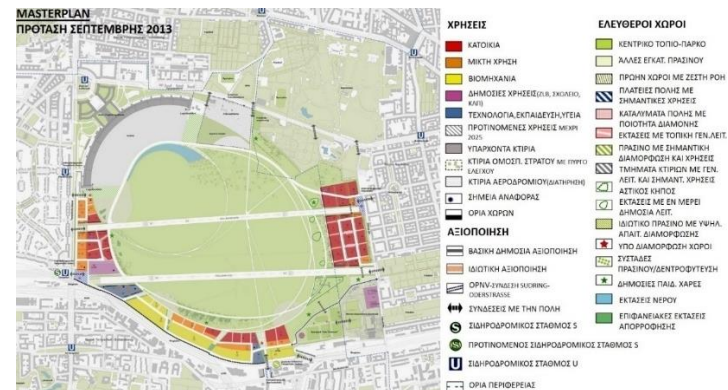
Το 2009 οι τοπικές αρχές του Βερολίνου ανακοίνωσαν την μετατροπή του πρώην αεροδρομίου Tempelhof σε πάρκο, με κύριο στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη της περιοχής, με σύνδεση του νέου πάρκου με το κοινωνικό προφίλ της ευρύτερης περιοχής και τις όμορες γειτονιές καθώς και με τις νέες αστικές συνοικίες που πρόκειται να κατασκευαστούν. Ο κυκλικός χώρος του αεροδρομίου θα διατηρηθεί, ως γραμμή διαχωρισμού της ζώνης πάρκου από τις περιοχές που προορίζονται για οικοδόμηση εξασφαλίζοντας ελεύθερους χώρους τόσο για το μικρόκλιμα της περιοχής όσο και για την αναψυχή των κατοίκων (Εικόνα 67). Ακόμη η διατήρηση του κτιρίου του αεροδρομίου ως αρχιτεκτονικού και θεματικού κυρίαρχου στοιχείου θα εμπλουτιστεί με νέες εμπορικές, πολιτιστικές και γραφειακές χρήσεις. Η πόλη του Βερολίνου (με τη συμμετοχή δύο φορέων: Tempelhof Projekte και Grün Berlin Gmbh) προκήρυξε διαγωνισμό για την υποβολή προτάσεων ενώ προώθησε τον σχεδιασμό μέσω του γραφείου πληροφοριών, ιστοσελίδων, φόρουμ, συναντήσεων, ερωτηματολογίων, εκθέσεων, κλπ..



Εικόνα 67. Εναλλακτικές προτάσεις κατανομής της επιφάνειας του σε μητροπολιτικό πάρκο και σε επιφάνειες για οικιστική χρήση.

## Πρόταση

Το «master plan» του νέου Tempelhof συνδυάζει χρήσεις κατοικία και εμπορίου με πολιτισμικές χρήσεις και χρήσεις αναψυχής στο νότιο τμήμα. Η πρόταση αναπτύσσεται σε τρεις δυναμικές φάσεις, οι οποίες στοχεύουν στο να καταστεί η περιοχή προσβάσιμη, να αναπτυχθούν πολλές νέες πλατείες στην πόλη του Βερολίνου, καθώς και να δημιουργηθεί μία μονάδα παραγωγής ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, εξετάζοντας πάντα τον τρόπο με τον οποίο η τεχνολογία μπορεί να συνυπάρχει με τη φύση και να εξασφαλίζει ένα ευχάριστο και ασφαλές περιβάλλον διαβίωσης. Το βασικό κτίριο του αεροδρομίου, έκτασης 300.000μ<sup>2</sup>, διατηρείται και προορίζεται για δημόσια χρήση. Η περιοχή του αεροδρομίου χωρίζεται σε τέσσερις υποπεριοχές με άμεση πρόσβαση στο πάρκο αλλά με διαφορετική ανάπτυξη η καθεμία (Tempelhofer Damm, Südring, Oderstraße, Columbiadamm) (Χάρτης 27).



Χάρτης 27. Masterplan ανάπτυξης Tempelhof από την πρόταση του 2013.



Η περιοχή *Tempelhofer Damm* (έκτασης περίπου 390.000μ<sup>2</sup>) (Εικόνα 68) διαθέτει μικτές χρήσεις. (Εικόνα 5) (150.000μ<sup>2</sup> εμπορικές χρήσεις-γραφεία και παροχές υπηρεσιών και περίπου 140.000μ<sup>2</sup> για κατοικίες).Ανάλογα με το μέγεθος της κάθε οικιστικής μονάδας, περίπου 1.330 μονάδες μπορούν να πραγματοποιηθούν στην περιοχή αυτή. Η περιοχή *Südring* (έκτασης περίπου 370.000μ<sup>2</sup>) (Εικόνα 69) διαιρείται στην εμπορική περιοχή (έκτασης 260.000 μ<sup>2</sup>) που βρίσκεται δίπλα στην κυκλική διαδρομή του υπεραστικού τρένου και στην οικιστική περιοχή (έκτασης περίπου 110.000μ<sup>2</sup>) που βρίσκεται προς την πλευρά που βλέπει προς το πάρκο, απομονωμένη μέσω εμπορικών περιοχών της περιοχής με μικτή χρήση ενώ αναπτύσσονται περίπου 1.200 οικιστικές μονάδες. Στο δυτικό τμήμα της περιοχής αυτής σχεδιάζεται μια περιοχή για τεχνολογία και εκπαίδευση ενώ στο ανατολικό τμήμα, επικρατούν κυρίως εταιρίες τεχνολογίας, εκπαίδευσης και υγειονομικής περίθαλψης. Η περιοχή *Oderstraße* (έκτασης περίπου 225.000μ<sup>2</sup>) (Εικόνα 70) αναπτύσσεται ως οικιστική περιοχή (έκτασης περίπου 210.000μ<sup>2</sup>) με 1.660 οικιστικές μονάδες σε συνδυασμό με εμπορικές επιχειρήσεις (έκτασης 15.000μ<sup>2</sup>). Στη μεταβατική περιοχή που οδηγεί στο πάρκο, αναπτύσσονται επιχειρήσεις εστίασης. Ακόμη δημιουργείται επέκταση των αθλητικών εγκαταστάσεων, ένα νέο τριών επιπέδων δημοτικό σχολείο και δύο κέντρα ημερήσιας φροντίδας. Η περιοχή *Columbiadamm* (Εικόνα 71) αποτελεί μεταβατικό χώρο που οδηγεί στο πάρκο για χρήσεις αθλητισμού και αναψυχής. Το κτίριο του τερματικού σταθμού (έκτασης

300.000μ<sup>2</sup> χωρίζονται σε 50.000μ<sup>2</sup> κλειστών χώρων , 19.000μ<sup>2</sup> στεγασμένου χώρου στάθμευσης και 236.000μ<sup>2</sup> ανοικτού χώρου στάθμευσης) παραμένει φιλοξενώντας εκδηλώσεις μεγάλης εμβέλειας. Η σταδιακή ανακατασκευή και εκμετάλλευση των κενών χώρων είναι σε εξέλιξη ενώ αναμένεται να ολοκληρωθεί σε φάσεις ως το 2020.



Εικόνα 68. Tempelhofer Damm.



Εικόνα 69. Südring.



Εικόνα 70. Oderstraße.



Εικόνα 71. Columbiadamm.

Παράλληλα το πάρκο Tempelhof γίνεται ένας κοινόχρηστος χώρος, που συμβάλλει στην αναψυχή, στο μικρόκλιμα της περιοχής αλλά και στόχο της γερμανικής κυβέρνησης για τη



μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα<sup>19</sup>. Διατηρώντας το σχήμα τεταρτημόριου του μεγάλου ιστορικού κτηρίου στο χώρο του αεροδρομίου, σχεδιάζονται παράλληλα νέες χρήσεις, ενώ οι διαφορετικές διαδρομές σχηματίζουν κύκλους διαφόρων μεγεθών οι οποίοι εκτείνονται στα περίχωρα του χώρου πρασίνου και μπορούν να χρησιμοποιηθούν για αθλητισμό, ψυχαγωγία καθώς και από επιχειρήσεις μαζικής εστίασης (Εικόνα 72).

Ένα σημαντικό στοιχείο του σχεδιασμού αποτελεί το κεντρικό 3εκταρίων τοπίο νερού κοντά στο μεγάλο κτίριο του χώρου του πρώην αεροδρομίου που χρησιμεύει για τη διευκόλυνση της διαχείρισης των όμβριων υδάτων, ενώ ακόμη προσφέρει ευκαιρίες για αθλητισμό και αναψυχή. Υψηλής επισκεψιμότητας περιοχές εναλλάσσονται με εκτεταμένες περιοχές, κυρίως μεγάλες εκτάσεις του κεντρικού πράσινου χώρου, καθώς και με τις νότιες περιοχές του πρώην αεροδρομίου και μερικά μονοπάτια που διασχίζουν τους χώρους πρασίνου. Το έργο αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2022. Ο προϋπολογισμός του έργου ανέρχεται στα 60 εκ. ευρώ<sup>20</sup>.



Εικόνα 72. Masterplan του νέου Tempelhof.

<sup>19</sup> <http://ktirio.gr/default.aspx?catid=149&newid=1366>

<sup>20</sup> Φορείς εκπόνησης του έργου είναι οι Tempelhof Projekt GmbH, Grün Berlin GmbH και τους συμβούλους μηχανικούς Buro Happold. Παράλληλα σημαντική ήταν η συμβολή των αρχιτεκτόνων Chora Architecture & Urbanism και των αρχιτεκτόνων τοπίου Gross Max.

### 2.3.2.3. Επανάχρηση του Αεροδρομίου Maurice Rose, Φρανκφούρτη

#### Ιστορική Αναδρομή

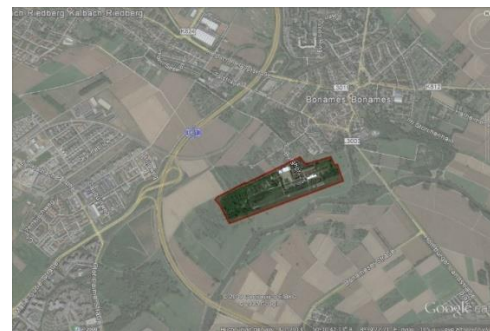
Το αεροδρόμιο Maurice Rose βρίσκεται στις όχθες του ποταμού Nidda, στην περιοχή Bonames, στη βόρεια Φρανκφούρτη (Εικόνα 73). Η ιστορία του ξεκινά μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, όταν ο στρατός των ΗΠΑ κατασκεύασε το αεροδρόμιο στη δεκαετία του 1950 για χρήση ως αεροπορική βάση μέχρι και το 1992. Με τη διακοπή της χρήσης του από τον στρατό των ΗΠΑ, η έκταση εγκαταλείφθηκε πλήρως. Δύο χρόνια αργότερα η «Werkstatt Frankfurt e.V.», μία εταιρεία με σκοπό την εύρεση εργασίας σε μακροχρόνια ανέργους, εγκαταστάθηκε στα υφιστάμενα κτίρια.<sup>21</sup>

#### Ευρύτερη Περιοχή – Φυσικά & Ανθρωπογενή Χαρακτηριστικά

##### Φυσικά Χαρακτηριστικά

Το αεροδρόμιο τοποθετείται στην «Πράσινη Ζώνη» της Φρανκφούρτης που αποτελείται από τα δάση του Νότου, τις κοιλάδες του ποταμού Nidda και των κύριων ποταμών, και τους λόφους της βορειοανατολικής περιοχής ενώ ακόμα περιέχει και το περιφερειακό πάρκο της Φρανκφούρτης «Rhine-Main» (Χάρτης 28). Πιο συγκεκριμένα, στα βορειοανατολικά της πόλης,

υπάρχουν γεωργικές εκτάσεις και εκτάσεις από λεύκες και ιτιές αλλά και πάνω από 50 λίμνες.



Εικόνα 73. Αεροφωτογραφία της έκτασης του αεροδρομίου Maurice rose, Φρανκφούρτη.



Χάρτης 28. Περιοχές Πράσινης Ζώνης και Σημαντικών Οικοσυστημάτων. Ανθρωπογενή Χαρακτηριστικά

<sup>21</sup> <http://www.fedenatur.org/docs/docs/571.pdf>

Η έκταση του αεροδρομίου ορίζεται στα νότια από το Frankfurter Berg, την αστική κατοικημένη περιοχή που συνορεύει με την κοιλάδα του Nidda, τις καλλιεργημένες εκτάσεις δίπλα σε αυτήν, την πορεία του ποταμού Nidda και στα βόρεια με τον οικισμό Bonames. Το αεροδρόμιο αποτελεί ένα μέρος αυτού του εξελισσόμενου (προ)αστικού τοπίου. Από τα τέλη της δεκαετία του '50 ο οικισμός Bonames παρουσίασε ισχυρή ανάπτυξη. Ο οικισμός Frankfurter Berg, τον Ιούλιο του 1996 αποτέλεσε μια ξεχωριστή περιοχή.

## Υφιστάμενες Υποδομές Αεροδρομίου

Το αεροδρόμιο έχει έκταση 107483μ<sup>2</sup> και διαθέτει ένα αεροδιάδρομο 671μ Χ 21μ. Παρακάτω απεικονίζονται οι εγκαταστάσεις του αεροδρομίου (Εικόνα 74).

## Στρατηγική και Στόχος της Πρότασης

Η απόδοση χρήσης στον πρώην χώρο της αεροπορικής βάσης αποτέλεσε βασικό σκοπό μετά το κλείσιμό της, εξαιτίας της ρύπανσης τμημάτων των στρατιωτικών εγκαταστάσεων. Η έκταση δόθηκε στο Δήμο της Φρανκφούρτης το 2003 προκειμένου να μελετηθεί μία ολοκληρωμένη παρέμβαση για τη δημιουργία ενός πάρκου. Στόχος ήταν να γίνει μία παρέμβαση χαμηλού κόστους σε έκταση 20στρ. και να ενισχυθεί ο φυσικός χαρακτήρας της περιοχής, αντί να μεταλλαχθεί πλήρως η ταυτότητά της. Η κατεδάφιση των υφιστάμενων

εγκαταστάσεων θα σήμαινε την απώλεια της ιστορικότητας του χώρου. Αντίθετα, η προσπάθεια διατήρησής τους οδηγεί σε ανάδειξη της ιστορικότητας της έκτασης. Ένας άλλος στόχος ήταν η ενεργός συμμετοχή του κοινού στην ανάπτυξη. Το έργο ενθαρρύνει την ανάπτυξη μιας νέας περιοχής άγριας φύσης στην Πράσινη Ζώνη της Φρανκφούρτης, με ελάχιστες παρεμβάσεις, όπου συνδιαλέγονται δραστηριότητες αναψυχής και ψυχαγωγίας με τη φύση.



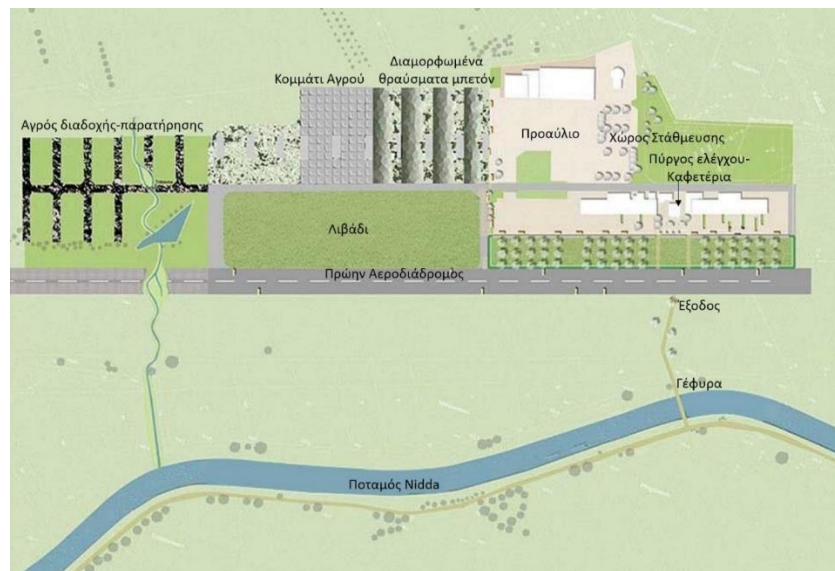
Εικόνα 74. Αεροφωτογραφία με τις εγκαταστάσεις το 1988 από τον Eric Deem.

## Πρόταση

Η βασική ιδέα του σχεδιασμού είναι η ήπια επέμβαση στο αρχικό αεροδρόμιο ούτως ώστε ο στρατιωτικός χαρακτήρα της περιοχής να ενσωματώνεται μαζί με τη ευρύτερη περιοχή σε μια νέα ενότητα. Ξεκινώντας από το 2003 η εκτεταμένη επιφάνεια



του διαδρόμου ανακατασκευάστηκε και οι γειτονικές περιοχές αναδιοργανώθηκαν (Εικόνα 75).



Εικόνα 75. Masterplan του αστικού σχεδιασμού του πρώην αεροδρομίου Maurice Rose.

Τα υλικά για την ανάπλαση προήλθαν από τα υλικά της κατεδάφισης, ενώ δεν κατασκευάστηκαν επιπλέον νέα κτίρια. Ακόμη δόθηκε έμφαση στο δημόσιο χώρο της πόλης, και στον επανασχεδιασμό μιας σύνθετης σχέσης ανάμεσα στην αρχιτεκτονική και το τοπίο. Το ένα τρίτο του διαδρόμου προσγείωσης έκτασης 1,5 εκταρίων σκληρής επίπεδης επιφάνειας διατηρήθηκε ανέπαφο, προκειμένου να χρησιμοποιηθεί για σκέιτ ή ποδήλατο (Εικόνα 76).



Εικόνα 76. Η χρήση του πρώην αεροδιαδρόμου σήμερα.

Τα υπόλοιπα δύο τρίτα του διαδρόμου προσγείωσης, έκτασης 3 εκταρίων, διαλύθηκαν. Οι επιφάνειες από μπετόν και ασφαλτό δεν απομακρύνθηκαν, ενώ ακανόνιστα τμήματα τους τοποθετήθηκαν στην περιοχή σχηματίζοντας μία ανώμαλη επιφάνεια μέσα στην φύση (Εικόνα 77,78). Μερικά κομμάτια των θραυσμάτων του διαδρόμου έχουν συσσωρευτεί προκειμένου να σχηματίσουν γλυπτικούς όγκους με διαφορετικό ύψος. Η μολυσμένη ασφαλτός του ανατολικού τρίτου του διαδρόμου έχει πλήρως απομακρυνθεί και αντικατασταθεί από μεγάλα μπάζα σκυροδέματος. Ωστόσο, μια στενή λωρίδα του έχει διατηρηθεί ανέπαφη για περίπατο αλλά και για να δώσει μια προοπτική του συνολικού μήκους του πρώην αεροδρομίου. Στη ζώνη αυτή, πενήντα δέντρα έχουν



φυτευτεί σε ένα δικτυωτό σχέδιο, ενώ άλλα δέντρα αναπτύσσονται διάσπαρτα κατά μήκος του υπόλοιπου του διαδρόμου μέσα από τις ρωγμές μεταξύ των θραυσμάτων της παλιάς σκληρής επιφάνειας. Κιβώτια από σύρμα ,γεμάτα με μπάζα, οριοθετούν τους διάφορους τομείς και σηματοδοτούν τις διαδρομές σε όλη την έκταση του έργου. Μερικά καλύφθηκαν με ξύλινες πλατφόρμες λειτουργώντας ως καθίσματα. Στο χώρο αυτό χτίζεται ένας λαβύρινθος για παιδιά και ενήλικες. Η επιλογή της διατήρησης μέρους των στρατιωτικών εγκαταστάσεων και των υλικών που διαμόρφωναν το χώρο στηρίχθηκε βασικά σε οικονομικά και ενεργειακά κριτήρια. Μια νέα γέφυρα πάνω από τον ποταμό Nidda και ένας πεζόδρομος κατασκευασμένοι από μεταλλική σχάρα συνδέουν το αεροδρόμιο με τον πιο πολυσύχναστο πεζόδρομο δίπλα στο ποτάμι προς το νότο. Στα υφιστάμενα κτίρια έχουν δοθεί νέες χρήσεις.

Στο βορειοδυτικό τμήμα της βάσης επικρατεί το άγριο φυσικό τοπίο. Το παραδοσιακό πολιτιστικό τοπίο του εκτείνεται νότια από το διάδρομο προσγείωσης μέχρι τις όχθες του ποταμού Nidda. Επίσης, διατηρήθηκαν μέρος των βοηθητικών χώρων για εργαστήρια, ενώ ο πρώην πύργος ελέγχου λειτουργεί σήμερα σαν καφετέρια. Εκτός των άλλων, το πάρκο που δημιουργήθηκε

στην έκταση έχει και εκπαιδευτικό χαρακτήρα για τα παιδιά και τους εφήβους, καθώς παρέχεται η δυνατότητα δραστηριοτήτων για οικογένειες, σχολεία και παιδικούς σταθμούς.

Το έργο ολοκληρώθηκε το 2004 με προϋπολογισμό που ανέρχεται στα 99.000 ευρώ<sup>22</sup>.



Εικόνα 77,78.Πριν(αριστερά) και μετά(δεξιά) την επανάχρηση ο αεροδιάδρομος του πρώην αεροδρομίου Maurice Rose.

<sup>22</sup>Φορέας εκπόνησης ήταν το Γραφείο Πρασίνου της Φρανκφούρτης και αρχιτέκτονες τοπίου τους GTL Gnüchtel.

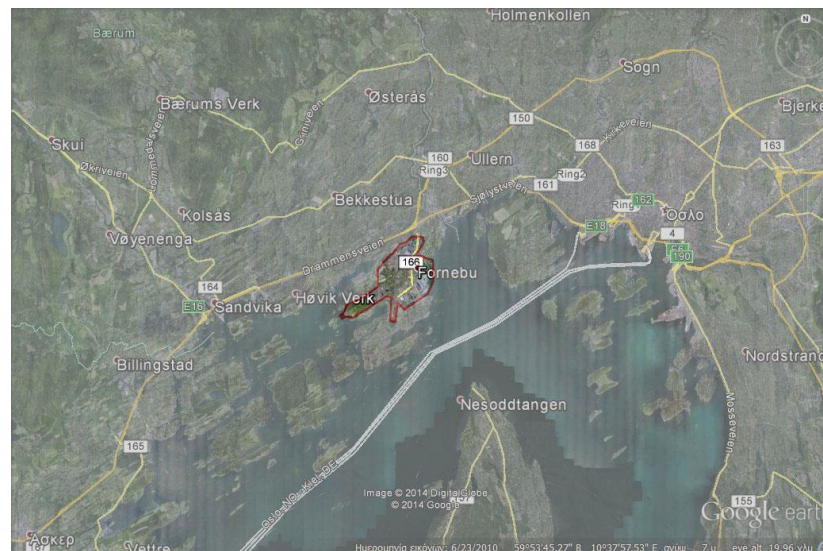
### 2.3.3. Νορβηγία

#### 2.3.3.1. Επανάχρηση του Αεροδρομίου Fornebu, Όσλο

##### Ιστορική Αναδρομή

Το αεροδρόμιο Fornebu βρίσκεται στο δήμο Bærum, νοτιοδυτικά του Όσλο (Εικόνα 79). Το αεροδρόμιο άρχισε να κατασκευάζεται από το 1938 ενώ η λειτουργία του ξεκίνησε το 1939 και ένα χρόνο μετά κατασχέθηκε από τους Γερμανούς Ναζί. Το 1945, το αεροδρόμιο κατελήφθη από τους Συμμάχους και την Νορβηγική Πολεμική Αεροπορία με αποτέλεσμα την περαιτέρω επέκταση του λόγω του μικρού μεγέθους των διαδρόμων του. Το 1946 σχεδιάστηκε η επιμήκυνση του διαδρόμου και η δημιουργία ενός ακόμη πρόσθετου διάδρομου αλλά με την παρέμβαση της νορβηγικής κυβέρνησης στον έλεγχο του συνόλου του αεροδρομίου αποφασίστηκε η μεταφορά του στο Gardermoen, βόρεια του Όσλο, την ίδια χρονιά. Ωστόσο λόγω της αξιόλογης θέσης του παρέμεινε ανοικτό και επεκτάθηκε. Ο διάδρομος βορρά-νότου επιμηκύνθηκε στα 1600μ. και οι διεθνείς μεταφορές μεταφέρθηκαν πίσω στο Fornebu. Το 1953 άρχισαν οι εργασίες για την επέκταση του διαδρόμου βορρά-νότου στα 1800μ. και την κατασκευή ενός νέου διάδρομου, ίδιου μήκους, ανατολής-δύσης. Έπειτα από την απαγόρευση της χρήσης του διαδρόμου βορρά-νότου, το 1962 ο διάδρομος ανατολής-δύσης έγινε ο κύριος διάδρομος και για τον σκοπό αυτό επεκτάθηκε ενώ

δημιουργήθηκε ένα νέο κτίριο υπηρεσιών το 1964 με χωρητικότητα για 2 εκατομμύρια επιβάτες.



Εικόνα 79. Αεροφωτογραφία της έκτασης του αεροδρομίου Fornebu, Όσλο.

Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1960 ξεκίνησαν συζητήσεις για ένα νέο αεροδρόμιο στο Όσλο, το 1997 πωλούνται οι πρώτες περιοχές του αεροδρομίου Fornebu ενώ το 1998 το Gardermoen γίνεται το διεθνές αεροδρόμιο του Όσλο (Εικόνα 80). Μερικοί ντόπιοι ήθελαν να κρατήσουν το Fornebu ως περιφερειακό αεροδρόμιο του Όσλο και της περιοχής Bærum όμως η άποψη των κατοίκων δεν επικράτησε. Το 1999 ο δήμος Bærum υιοθετεί το σχέδιο «Δημοτικό 2» για το Fornebu, το 2000 οι χώροι του αεροδρομίου πωλήθηκαν στην εταιρεία Fornebu AS Boligspar ενώ το 2001 οι χώροι επαναχρησιμοποιήθηκαν για

εγκαταστάσεις πληροφοριών τεχνολογίας και το 2008 γίνονται τα εγκαίνια του κεντρικού πάρκου που δημιουργήθηκε στο Fornebu.



Εικόνα 80. Ο χώρος του αεροδρομίου πριν τον Οκτώβριο του 1998.

#### Ευρύτερη Περιοχή – Φυσικά & Ανθρωπογενή Χαρακτηριστικά

##### Φυσικά Χαρακτηριστικά

Το Fornebu είναι μια χερσόνησος στο φιόρδ του Όσλο με πλούσια ποικιλία χλωρίδας και πανίδας, καθώς και μεγάλες αδιατάρακτες ακτές. Αποτελεί συνδυασμό φυσικών μνημείων

της ακτογραμμής, αναπτυσσόμενων περιοχών και ιδιαίτερα ελκυστικής, υπανάπτυκτης γης. Όσο αφορά την φυσική μορφολογία της περιοχής το 56,1% αποτελείται από δάση, το 9,3% από γεωργική γη, το 32,9% είναι κτισμένο περιβάλλον, ενώ το 1,3% είναι νερό.

##### Ανθρωπογενή Χαρακτηριστικά

Ο δήμος Bærum έχει έκταση 192.32 χλμ<sup>2</sup> και ο πληθυσμός του δήμου το 2010 ανέρχεται σε 111.000. Υπάρχουν 44.000 σπίτια, το 34% των οποίων είναι μονοκατοικίες. Περίπου 52.500 εργαζομένους ζουν στην αστική περιοχή ενώ 80 από τις επιχειρήσεις έχουν πάνω από 100 υπαλλήλους.

##### Υφιστάμενες Υποδομές Αεροδρομίου

Το αεροδρόμιο αποτελούνταν από ένα τερματικό σταθμό, 36.000μ<sup>2</sup> από τα οποία τα 16.000μ<sup>2</sup> ήταν για το κοινό, με τρεις πτέρυγες (δύο για τις εγχώριες και μια για τις διεθνείς πτήσεις) και τρεις ορόφους (ένα για τις αφίξεις, ένα για τις αναχωρήσεις και ένα για τις διοικητικές λειτουργίες). Ακόμη υπήρχαν δύο αεροδιάδρομοι, ο κύριος (ανατολικά – δυτικά) 2.200μ. και ο δευτερεύοντας (βορρά-νότου) 1.800μ.. Μόνο ο κύριος διάδρομος χρησιμοποιούταν υπό κανονικές καιρικές συνθήκες, ενώ ο διάδρομος βορρά-νότου χρησιμοποιούταν σε περίπτωση ισχυρών ανέμων αλλά και για χρήση της γενικής αεροπορίας, των ελικοπτέρων καθώς και των αεροσκαφών-ασθενοφόρων.



### Στρατηγική και Στόχος της Πρότασης

Ο βασικός σκοπός της πρότασης ανάπτυξης του Fornebu είναι η αειφόρος χρήση των πόρων καθώς και η προστασία και ανάπτυξη της βιοποικιλότητας της περιοχής. Ακόμη το πρόγραμμα εστιάζει στην ανάπτυξη του Fornebu με βάση πέντε τομείς: μεταφορά, παροχή και κατανάλωση ενέργειας, ανακύκλωση και διαχείριση των υλικών και αποβλήτων, φυσική και πολιτισμική διατήρηση καθώς και αντιμετώπιση της ρύπανσης και του θορύβου. Έτσι δίνεται προτεραιότητα στη χρήση πεζόδρομων και ποδηλατοδρόμων αλλά στη δημόσια συγκοινωνία, τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, στην προστασία και ανάπτυξη υφιστάμενων χώρων φυσικής ή πολιτισμικής αξίας αλλά και στην βιοποικιλότητα της περιοχής παράλληλα με την δημιουργία υπαίθριων χώρων τοπικής και περιφερειακής εμβέλειας. Ακόμη δίνεται έμφαση στη χρήση φιλικών προς το περιβάλλον υλικών και τεχνικών κατασκευής, τη βέλτιστη επαναχρησιμοποίηση των υφιστάμενων κτιρίων σε συνδυασμό με την απορρύπανση και την πρόληψη μελλοντικής ρύπανσης.

### Πρόταση

Το σχέδιο ανάπλασης για το Fornebu<sup>23</sup> έχει κύρια ιδέα τη δημιουργία ενός συνολικού δικτύου πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων μέσα σε μια καταπράσινη δομή που συνδέει

τις κατοικημένες περιοχές, τα σχολεία και τους επαγγελματικούς χώρους μέσω ενός συνεκτικού δικτύου χώρων πρασίνου και αναψυχής (Εικόνα 81).



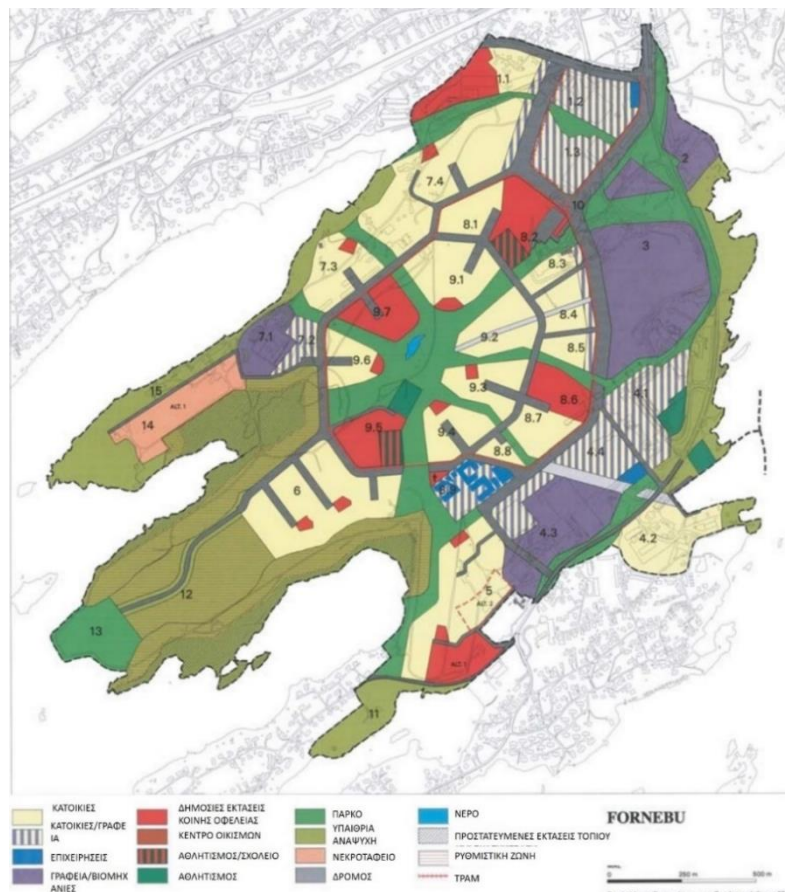
Εικόνα 81. Απεικόνιση της πρότασης για το Fornebu.

Η ανακαίνιση των 340 εκταρίων του πρώην αεροδρομίου περιλαμβάνει νέες κατοικίες, επιχειρήσεις, αναψυχή καθώς και έργα για διατήρηση. Η υφιστάμενη αναπτυγμένη γη του Fornebu παραμένει ως εμπορικός χώρος, ενώ οι ακτές χρησιμεύουν ως χώρος αναψυχής. Κάποιες περιοχές διατίθενται για οικιστική ανάπτυξη, ενώ δίνεται μεγάλη σημασία στην ενίσχυση των δημόσιων μεταφορών (Χάρτης 29). Στο κέντρο διαμορφώνεται ένα πάρκο με μια κεντρική λίμνη από το οποίο ξεκινούν πράσινοι διαμορφωμένοι διάδρομοι που

<sup>23</sup>Το σχέδιο εκπονήθηκε από τους αρχιτέκτονες Helin&SiitonenOyAb, MiljøbyråAb, YS-Bolagen και OYEngelAb.



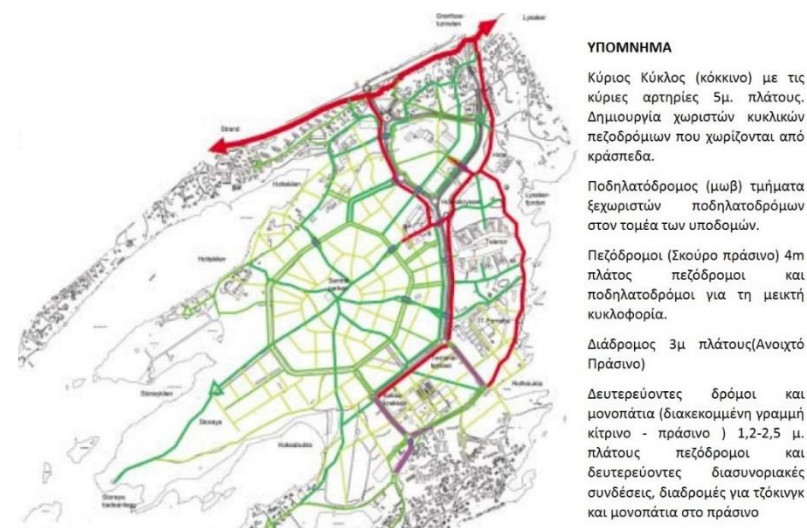
διακλαδώνονται σε όλες τις κατευθύνσεις προς την ακτογραμμή και τα φιόρδ.



Χάρτης 29. Masterplan Fornebu.

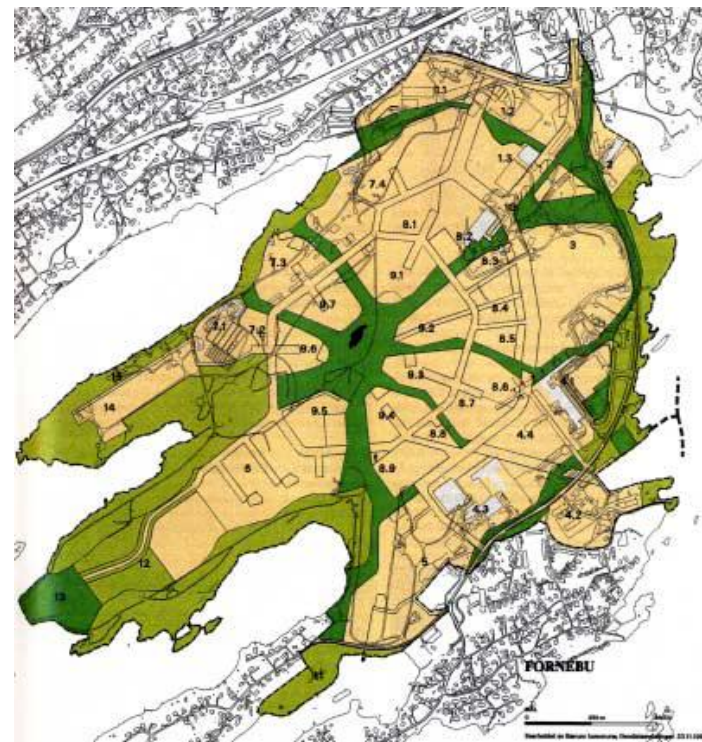
Η κίνηση γίνεται μέσω πεζόδρομων και ποδηλατοδρόμων, με έναν εσωτερικό δακτύλιο δρόμο για την τοπική κυκλοφορία, και

ένα εξωτερικό ημικύκλιο για τη βαρύτερη κυκλοφορία ενώ λεωφορεία και μετρό καλύπτουν τις ανάγκες μαζικής μεταφοράς (Ιδιωτικοί δρόμοι 2%, Δημόσιοι δρόμοι 9%) (Χάρτης 30). Η στέγαση είναι συμπυκνωμένη στις εσωτερικές περιοχές, ενώ επιχειρήσεις και κατοικίες μοιράζονται σε περιοχές που είναι ήδη ανεπτυγμένες με τη συνολική δόμηση να καλύπτει το 43% της έκτασης.



Χάρτης 30. Απεικόνιση της κυκλοφορίας που διαμορφώνεται στο Fornebu.

Το πάρκο και οι χώροι πρασίνου<sup>24</sup>, δημόσιας και ιδιωτικής χρήσης, καλύπτουν το 39% της έκτασης και περιλαμβάνουν έκταση γκαζόν, περίπου 1.500 δέντρα και 30.000 θάμνους, 5.000μ<sup>2</sup> έκτασης χώρους από πολυετή και υδρόβια φυτά καθώς και μια λίμνη έκτασης 1στρ. και ρυάκια (Χάρτης 31). Κατασκευάζονται 4χλμ. ποδηλατοδρόμοι και 2,5χλμ. μονοπάτια καθώς και παιδικές χαρές, χώροι δραστηριοτήτων και δύο μεγάλοι δημόσιοι χώροι (7% της έκτασης), ενώ τμήμα του αεροδιαδρόμου του Fornebu μετατρέπεται σε πεζόδρομο. Το πάρκο ολοκληρώθηκε το 2008 ενώ η συνολική ανάπλαση αναμένεται να ολοκληρωθεί ως το 2018<sup>25</sup>.



Χάρτης 31. Απεικόνιση του πρασίνου που διαμορφώνεται στο Fornebu.

<sup>24</sup> Το σχέδιο του πάρκου εκπονήθηκε από τους αρχιτέκτονες Bjørbekk & Lindheim και Norconsult σε συνεργασία με τους αρχιτέκτονες τοπίου Atelier Dreiseitl.

<sup>25</sup> Φορέας εκπόνησης της ανάπλασης του Fornebu είναι η εταιρεία SkanskaNorwayAS.



### 3. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΤΩΝ ΕΓΚΑΤΑΛΕΛΛΕΙΜΕΝΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ - Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ

*«Η περιβαλλοντική κρίση είναι και κοινωνική κρίση, είναι κρίση αξιών τεράστιας σημασίας (ανθρωπιστική κρίση). Η περιβαλλοντική υποβάθμιση είναι ένα σύμπτωμα της κοινωνικής κρίσης, το οποίο δε μπορεί να αντιμετωπιστεί μονομερώς. Η επαναξιολόγηση του τρόπου ζωής και ο επανακαθορισμός των αναγκών και προτεραιοτήτων στα πλαίσια ενός υγιούς δομημένου περιβάλλοντος είναι απαραίτητος, όπως είναι και η επανεξέταση της σχέσης των κοινωνικών και των αστικών δομών με τις ανθρώπινες συνήθειες και αξίες. Ο σχεδιασμός για την ανανέωση της πόλης, με πυρήνα τον άνθρωπο ως μέρος της κοινωνίας και του περιβάλλοντος, πρέπει να αποτελέσει βασική προτεραιότητα του πολεοδομικού σχεδιασμού στο μέλλον.» (Κόντου Χ., Κουτεντάκη Α., 2012)*

### 3.1. Γενική περιγραφή της διαχείρισης εγκαταλελειμμένων αεροδρομίων στην Ελλάδα

Η εικόνα της σύγχρονης Ελλάδας και ιδιαίτερα της πρωτεύουσας υπό την επικρατούσα οικονομικής συγκυρία και τις διαρκείς εθνικές προκλήσεις προσλαμβάνεται ως ένα «μωσαϊκό» σύνθετων προβλημάτων. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, οι πολλαπλές εκφάνσεις του προβλήματος συνδέονται είτε με τα αίτια, είτε με τα αποτελέσματα, είτε με τις αναπαραστάσεις του προβλήματος που από μόνες τους «παράγουν» νέα προβλήματα. Η υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, η παρακμή παραγωγικών και εμπορικών δραστηριοτήτων, η εγκατάλειψη κτιρίων, το αίσθημα ανασφάλειας, η βία και η εγκληματικότητα, η συσσώρευση μεταναστών σε συνδυασμό με τα ζητήματα κοινωνικής ένταξής τους και ο κοινωνικός αποκλεισμός ευπαθών ομάδων συνθέτουν ένα είδος πολύπλευρης «κρίσης» με πολλαπλές εκφάνσεις κυρίως στο κέντρο της πρωτεύουσας αλλά και στην περιφέρεια. ( ΕΚΔΔΑ, 2011)

Η Αθήνα ως πρωτεύουσα και μητροπολιτική περιοχή λειτουργεί ως σύγχρονη μεγαλούπολη παρουσιάζοντας ελλείψεις δημόσιων χώρων και χώρων αστικού πρασίνου γεγονός που επηρεάζει αρνητικά τον ρόλο, την ανταγωνιστικότητά, την εικόνα και την ταυτότητά της. Τα προβλήματα στον χώρο της Αθήνας συνδέονται με ορισμένες κοινωνικό - πολεοδομικές εκφάνσεις του σύγχρονου αστικού χώρου της πρωτεύουσας.

Προκειμένου η Αθήνα να αποκτήσει του αναγκαίους δημόσιους χώρους, που θα λειτουργήσουν ως καταλύτες στην ανάπτυξη της, στην χωρική και κοινωνική συνοχή της, είναι σημαντικό να δημιουργηθούν προγράμματα αστικής ανάπλασης των περιοχών που εμφανίζουν στοιχεία υποβάθμισης, πολλαπλά αστικά προβλήματα ή χαρακτηρίζονται ως ανεκμετάλλετες περιοχές μεγάλης κλίμακας.

Στο πλαίσιο της γενικότερης κρίσης που αντιμετωπίζει ο σύγχρονος αστικός χώρος, οι αστικές αναπλάσεις δύνανται να επιλύσουν τα προβλήματά του και ως αρωγός δύναμη να επαναπροσδιορίσουν την ταυτότητά του. Οι αστικές αναπλάσεις ως κομμάτι της εθνικής πολεοδομικής πολιτικής δίνουν έμφαση κυρίως σε κυκλοφοριακές (π.χ. πεζοδρομήσεις) και μορφολογικές (π.χ. πλατείες) μελέτες ανάπλασης. Παράλληλα η νομοθεσία του αστικού σχεδιασμού αναπτύσσεται γύρω από ένα πλαίσιο ποικίλων προβλημάτων που δυσχεραίνουν τη σωστή λειτουργία της. Η κυριαρχία της μικροϊδιοκτησίας σε κοινωνικό και χωρικό πλαίσιο σε συνδυασμό με την αυθαίρετη δόμηση, τη νόμιμη εκτός σχεδίου δόμηση, την νομιμοποίηση των αυθαιρέτων, την λειτουργία της αντιπαροχής και το ρόλο της γαιοπροσόδου καθιστούν το σχεδιασμό δύσκαμπτο, χρονοβόρο, αναποτελεσματικό καθώς και ανεξάρτητο από οποιαδήποτε περιβαλλοντική πολιτική. Ακόμη, ο ελλιπής έλεγχος στις χρήσεις γης σε συνδυασμό με τον ανταγωνισμό που εμφανίζουν και την παράλληλη διάχυση των παραγωγικών δραστηριοτήτων προκαλούν πλήθος χωρικών διαιρέσεων και διαφοροποιήσεων στη χρήση του χώρου. Η



διαχρονική εξέλιξη των ελληνικών αναπλάσεων πέρασε από την επανάχρηση ιστορικών κτιρίων και συγκροτημάτων σε αντιμετώπιση προβλημάτων χρήσεων του χώρου (δημόσιου και ιδιωτικού) εντός και εκτός του αστικού ιστού καθώς και προβλημάτων που αφορούσαν την σχέση του χρήστη με το χώρο και της χρήσεις του. Οι σύγχρονες αστικές αναπλάσεις εμφανίζονται είτε μέσω επεμβάσεων στον υφιστάμενο δημόσιο χώρο είτε μέσω αστικών παρεμβάσεων που στοχεύουν σε «αστικές αναγεννήσεις».

Ο δημόσιος χώρος στην Ελλάδα υποβαθμίζεται κυρίως λόγω των ελλειπόντων αστικών παρεμβάσεων σε συνδυασμό με την απουσία μιας γενικής πολιτικής κατεύθυνσης καθορισμού του επιδιωκόμενου είδους πόλεων για δημιουργία. Ιδιαίτερα παρατηρούνται σημειακές και αποσπασματικές παρεμβάσεις με ελλιπές ενδιαφέρον για τον κοινωνικό τους χαρακτήρα ή τη δυνατότητα διατήρησης στο χώρο των τοπικών πληθυσμών με παραβιάσεις και στρεβλώσεις του δημόσιου χώρου. Ο χαρακτήρας του δημόσιου χώρου διαφαίνεται μέσα από τους πεζόδρομους, τις πλατείες, τις στοές κλπ. παραβλέποντας τους δημόσιους χώρους του αδόμητου περιβάλλοντος, ανεξάρτητα αν είναι δημόσιου ή ιδιωτικού χαρακτήρα (π.χ. τaráτσες όψεις κτιρίων, άχτιστα οικόπεδα κλπ.). Ακόμη η έλλειψη κοινής στρατηγικής που να προβλέπει ισονομία και κοινούς και απαράβατους κανόνες για όλους ενισχύεται με τις αντιπαραθέσεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα στις προσπάθειες πολιτικών αστικής «αναγέννησης». Στην Ελλάδα ο δημόσιος χώρος συνήθως προκύπτει ως περίσσειμα από την

ανοικοδόμηση, κι όχι ως αποτέλεσμα συγκεκριμένων πολεοδομικών πρωτοβουλιών και κυκλοφοριακών παρεμβάσεων (Ξενόπουλος Σ., Φραγκούλης Τ., 1993, σ. 33). Η ταυτότητά του συντίθεται από ένα μωσαϊκό χώρων, όπως πλατείες, πεζόδρομοι, καθώς και χώροι παραμελημένοι και αναξιοποίητοι, που δεν ενδείκνυνται να χρησιμοποιηθούν ως χώροι ανήκοντες στο κοινό. Η υποβάθμιση του δημόσιου χώρου και η έλλειψη πρασίνου σε συνδυασμό με το γεγονός ότι η σχέση πόλης και φύσης γέρνει συντριπτικά υπέρ της κυριαρχίας του κτισμένου όγκου, οδηγούν στην ανάγκη εξεύρεσης άμεσων λύσεων για την βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος. Το ενδιαφέρον στρέφεται σε αστικά κενά που δημιουργήθηκαν από την «αποσύνθεση» ορισμένων υποβαθμισμένων περιοχών, δίνοντας στις μέρες μας μια ευκαιρία για την βελτίωση της ποιότητας ζωής στην πόλη.

Η γεωφυσική ιδιομορφία του Ελλαδικού χώρου με τους μεγάλους ορεινούς όγκους στον κεντρικό κορμό και την εκτεταμένη νησιωτική περιοχή στην ανατολή, νότο και δύση, σε συνδυασμό με την ατελή οργάνωση των μεταφορικών δικτύων αποτέλεσαν σημαντικούς παράγοντες ώθησης στην δημιουργία πολλών μικρών περιφερειακών αεροδρομίων χωρίς να ταυτιστεί με την οικιστική, πληθυσμιακή και οικονομική ανάπτυξη της χώρας. Παράλληλα η ανάπτυξη επηρεάστηκε από την έλλειψη κριτηρίων χωρικής κατανομής των περιφερειακών αεροδρομίων με αποτέλεσμα την ανεπαρκή και άνιση εξυπηρέτηση τους. Τα Ελληνικά περιφερειακά αεροδρόμια παρουσιάζουν πολλές ιδιαιτερότητες σε σχέση με τα υπόλοιπα

του ενοποιημένου Ευρωπαϊκού χώρου. Τα προβλήματα που εμφανίζουν αρκετά από αυτά τόσο στις εγκαταστάσεις όσο και στις λοιπές παροχές τους καθώς και η ελλιπής διασύνδεσή τους με τα υπάρχοντα μεταφορικά δίκτυα σε συνδυασμό με την ιδιαίτερη σημασία του τουρισμού τόσο στην ανάδειξη της χώρας όσο και στην οικονομική και κοινωνικοπολιτική ανάπτυξη της υποβαθμίζουν την ταυτότητα της Ελλάδας τόσο σε εθνικό όσο και στο διεθνή χώρο. (Εικόνα 82,83,84,85,86,87) Στο πλαίσιο των αστικών αναπλάσεων εξετάζονται οι δυνατότητες τους, στον πλαίσιο του απελευθερωμένου περιβάλλοντος των αερομεταφορών και με την ιδιωτικοποίηση<sup>26</sup>τους προκειμένου να επανενταχθούν στο αστικό σύνολο.



Εικόνα 82. Αεροδρόμιο Ηρακλείου.



Εικόνα 83. Αεροδρόμιο Χανίων.



Εικόνα 84. Αεροδρόμιο Σαντορίνης.



Εικόνα 85. Αεροδρόμιο Ρόδου.



Εικόνα 86. Αεροδρόμιο Κεφαλονιάς.



Εικόνα 87. Αεροδρόμιο Κέρκυρας.

Στο κεφάλαιο αυτό μελετώνται τα αστικά κενά που δημιουργούν οι εγκαταλειμμένοι χώροι των αεροδρομίων της

<sup>26</sup> Η κυβέρνηση προωθεί τη σταδιακή λειτουργική ανεξαρτητοποίηση των τοπικών αεροδρομίων μέσω της κατηγοριοποίησής τους σε ομάδες που αργότερα θα αποκρατικοποιηθούν βάσει παραχωρήσεων ή που διαφορετικά θα ρευστοποιηθούν ως αποτέλεσμα κάποιας συναλλαγής ή σειράς συναλλαγών. Ύστερα από μία τέτοια αποκρατικοποίηση, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας θα διατηρήσει τον ρόλο του ρυθμιστή των αεροναυτικών υπηρεσιών και του παρόχου υπηρεσιών ελέγχου εναέριας

κυκλοφορίας. Στις 14.12.2015 υπογράφεται η σύμβαση της παραχώρησης του δικαιώματος αξιοποίησης των 14 περιφερειακών αεροδρομίων μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Παραχωρησιούχου κοινοπραξίας FRAPORT AG-SLENTEL Ltd.

χώρας και οι δυνατότητες επανένταξής τους στον αστικό ιστό. Μελετώνται περιπτώσεις επανάχρησης αεροδρομίων της περιφέρειας αρχικά ενώ έπειτα το ενδιαφέρον εστιάζεται στο μεγαλύτερο αστικό κενό του ελλαδικού χώρου, την περιοχή του Ελληνικού, νοτιοανατολικά της πρωτεύουσας. Η έλλειψη μητροπολιτικού πάρκου σε συνδυασμό με την πρόβλεψη και θεσμοθέτηση της δημιουργίας του Μητροπολιτικού Πάρκου σύμφωνα με το νέο Ρυθμιστικό της Αθήνας (Σχέδιο Νόμου ΡΣΑ Αθήνας / Αττικής 2021) στην περιοχή του Ελληνικού αποτελεί αφορμή για να παρουσιαστούν οι προοπτικές ανάπτυξης της περιοχής του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού στην Αθήνα.

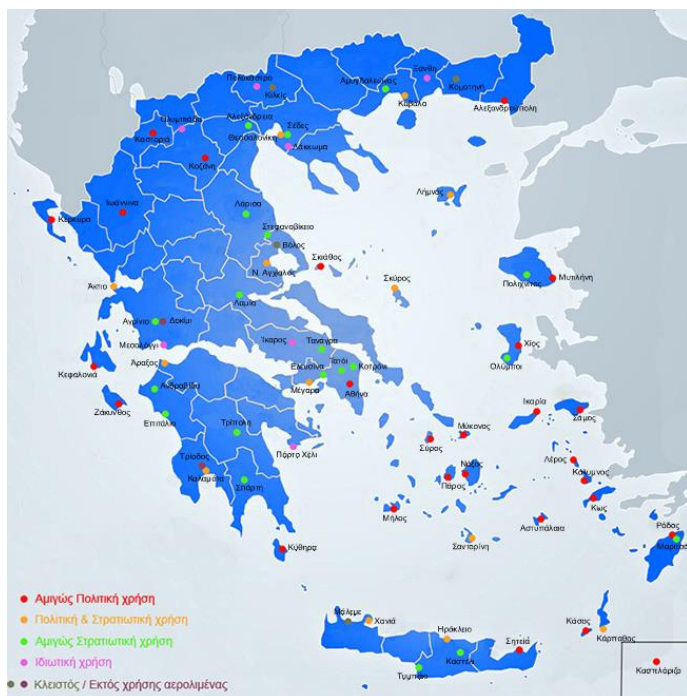
### 3.2. Περιπτώσεις διαχείρισης εγκαταλελειμμένων περιφερειακών αεροδρομίων

Η Ελλάδα, σύμφωνα με την ιστοσελίδα της Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, έχει 45 συνολικά αεροδρόμια (πλην του Ελληνικού), από τα οποία τα 39 λειτουργούν σήμερα για την πολιτική αεροπορία με το ποσοστό των αεροδρομίων να είναι υψηλό αναλογικά με την συνολική έκταση της χώρας. Η πυκνότητα των αεροδρομίων στην Ελλάδα είναι 0.5% των αεροδρομίων με επιστρωμένους διαδρόμους στην συνολική έκταση κατατάσσοντάς τη στη δεύτερη θέση στα Βαλκάνια. Η αναπτυγμένη υποδομή αεροδρομίων οφείλεται στη δυσκολία

των χερσαίων μετακινήσεων εξαιτίας του ανάγλυφου του εδάφους, ιδιαίτερα στην περίπτωση του μεγάλου αριθμού των νήσων, καθιστώντας τη λειτουργία τους απαραίτητη τόσο για την εξυπηρέτηση απομονωμένων περιοχών, όσο και ως θέμα εθνικής άμυνας (Σκάγιαννης Π., 2001). Τα 16 αεροδρόμια χωροθετούνται στην ηπειρωτική Ελλάδα και 29 στα νησιά ενώ 15 είναι διεθνή και 25 εσωτερικού (14μικτοί<sup>27</sup> και 11 εσωτερικών πτήσεων). Αναφορικά με το ιδιοκτησιακό καθεστώς τα 40 αεροδρόμια ανήκουν στο κράτους, 4 είναι δημοτικά ενώ ένα (το Ελ. Βενιζέλος) με ιδιωτική συμμετοχή. Επιπροσθέτως υπάρχουν και 17 αεροδρόμια αποκλειστικά στρατιωτικής χρήσης στην ηπειρωτική χώρα, 6 από τα οποία είναι κλειστά, ενώ υπάρχουν και 28 στα νησιά από τα οποία 1 είναι κλειστό.<sup>28</sup>(Εικόνα 88) Τα αεροδρόμια-κόμβοι είναι πρωτίστως αυτά της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης συγκεντρώνοντας την μεγαλύτερη επιβατική κίνηση ενώ έπειτα σε ποσοστό κίνησης έρχονται τα αεροδρόμια του Ηρακλείου, της Ρόδου, της Κέρκυρας της Κω, και της Ζακύνθου (όλα μεταξύ του ενός και των πέντε εκατομμυρίων επιβατών) (στοιχεία ΥΠΑ), τα υπόλοιπα μπορούν να θεωρηθούν ως ακτινικά (Στεφάνου Π., 1998) ενώ πολλά αεροδρόμια είναι απευθείας συνδεδεμένα με τα αεροδρόμια της Δυτικής Ευρώπης.

<sup>27</sup> Τα περισσότερα αεροδρόμια είναι μικτά (έχουν τόσο πολιτική όσο και στρατιωτική χρήση) με το ισοζύγιο της χρήσης να διαφέρει κατά αεροδρόμιο.

<sup>28</sup> [www.ypa.gr](http://www.ypa.gr)



Εικόνα 88. Τα ελληνικά αεροδρόμια.

Τα «ανενεργά» αεροδρόμια της χώρας αποτελούν χώρους σε άμεση γειτνίαση ή και εγκλωβισμένοι συχνά μέσα στον αστικό ιστό ευδιάκριτοι λόγω της τοπογραφίας τους, που αλλοιώνουν σημαντικά το τοπίο και υποβαθμίζουν ταυτόχρονα το περιβάλλον. Στην δύσκολη κοινωνικοπολιτική και οικονομική κατάσταση της χώρας οι χώροι αυτοί δύναται να προσφέρουν ιδιαίτερες αισθητικές και χωρικές ποιότητες μέσα από τον ανασχεδιασμό τους. Με αφορμή τα παραδείγματα από τον διεθνή και ευρωπαϊκό χώρο που αναφέρθηκαν σε προηγούμενο

κεφάλαιο, το ενδιαφέρον της μελέτης εστιάζεται σε αεροδρόμια της χώρας, κυρίως της περιφέρειας, τα οποία εμφάνισαν για μεγάλη περίοδο στοιχεία υποβάθμισης ενώ σήμερα επαναχρησιμοποιούνται με σκοπό την επανένταξη τους στην ευρύτερη περιοχή και στο κοινωνικό σύνολο.

Στην ηπειρωτική Ελλάδα ένα από τα πιο γνωστά παραδείγματα αποτελεί η μετατροπή του αεροδρομίου του Μαραθώνα σε Ολυμπιακή εγκατάσταση κωπηλασίας για τους Ολυμπιακούς Αγώνες της Αθήνας το 2004. Η εγκατάσταση, που χωροθετείται 30 χιλιόμετρα βορειοανατολικά της Αθήνας, λειτούργησε ως αεροδρόμιο της Γενικής Αεροπορίας ως το κλείσιμό του το 2001 (Εικόνα 89) ενώ για την μετατροπή του σε χώρο κωπηλασίας ο διάδρομος σκάφηκε και γέμισε με νερό, διατηρώντας μόνο τον πύργο ελέγχου παραμένει στο δυτικό άκρο της περιοχής. Η περιοχή είναι τώρα το Ολυμπιακό Κωπηλατοδρόμιο Σχοινιά, ένα παγκόσμιας τάξης κέντρο κωπηλασίας (Εικόνα 90).



Εικόνα 89,90. Αριστερά: Η περιοχή του Μαραθώνα πριν το κλείσιμό του αεροδρομίου(2000).

Δεξιά: Η μορφή του αεροδρομίου σήμερα έπειτα από την μετατροπή του σε κέντρο κωπηλασίας (2011).



Το Αεροδρόμιο Κομοτηνής, βρίσκεται 375 χιλιόμετρα βόρεια-βορειοανατολικά της Αθήνας αποτελεί άλλη μια περίπτωση επανάχρησης. (Εικόνα 91) Το αεροδρόμιο λειτουργούσε για δίπλα σε ένα εγκαταλελειμμένο στρατιωτικό αεροδρόμιο, για το οποίο το σχεδιάζεται ανάπλαση το 2008 προκειμένου να μετατραπεί στο Αεραθλητικό Κέντρο Κομοτηνής. Το σχέδιο περιλάμβανε την ανακατασκευή και επέκταση του ανενεργού στρατιωτικού διαδρόμου, με ράμπα για πτήσεις μικρών, ελαφρών και εκπαιδευτικών αεροσκαφών την κατασκευή ενός 380μ<sup>2</sup> τερματικού σταθμού, εγκαταστάσεις για τα τελωνεία, υπόστεγα αεροσκαφών κλπ. καθώς και σχέδια για χρήση του χώρου για εναέρια αθλήματα (παραπέντε, αερομοντελισμό, κλπ.) καθώς και για τουριστικές χρήσεις. Η οικονομική κατάσταση της χώρας εμποδίζει την προβλεπόμενη ανάπτυξη αν και ένα μικρό αεροδρόμιο λειτούργησε στο χώρο το 2010 αποτελούμενο από μια μικρή εξέδρα με κάποια μικρά υπόστεγα αεροσκαφών καθώς και ένα διάδρομο από γρασίδι και χαλίκι στα βορειοδυτικά του παλαιού στρατιωτικού διαδρόμου(Εικόνα 92).

Στη νησιωτική χώρα ένα από τα παραδείγματα επανάχρησης είναι το αεροδρόμιο Ρόδου – Μαριτσών στο νησί της Ρόδου το οποίο επαναλειτουργεί υπό την εντολή της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας. (Εικόνα 93) Το αεροδρόμιο από το 1938 χρησίμευε ως βάση για την ιταλική Πολεμική Αεροπορία. Το 1940 το αεροδρόμιο βομβαρδίστηκε από τη Βρετανική Αεροπορία παραμένοντας υπό τον ιταλικό έλεγχο μέχρι το 1943. Το αεροδρόμιο Ρόδου – Μαριτσών ήταν το κύριο αεροδρόμιο για

το νησί μέχρι το 1980, που άνοιξε το νέο Διεθνές Αεροδρόμιο Ρόδου «Διαγόρας». Σήμερα επαναλειτουργεί ως αεροδρόμιο ενώ χρησιμοποιείται περιστασιακά για αγώνες αυτοκινήτων.



Εικόνα 91,92. Αριστερά: Αεροφωτογραφία του παλιού και εγκαταλελειμμένου αεροδρομίου της Κομοτηνής (2003).

Δεξιά: Το μικρό αεροδρόμιο που λειτούργησε το 2010 στη βορειοδυτική πλευρά του εγκαταλελειμμένου στρατιωτικού αεροδρομίου (2013).



Εικόνα 93. Το αεροδρόμιο Ρόδου – Μαριτσών.

Στην Κρήτη περιπτώσεις επανάχρησης συναντάμε στα Χανιά και στο νότιο Ηράκλειο με χρήσεις αεροδρομίου. Στα Χανιά το Αεροδρόμιο Μάλεμε χτίστηκε λίγο πριν τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο περνώντας υπό την κυριαρχία των Γερμανών για

προσγειώσεις των αεροπλάνων τους και για μεταφορές και αποθήκευση όπλων και διαφόρων υλικών (Εικόνα 94) ενώ μετά το πέρας του πολέμου λειτούργησε ως το κύριο δημόσιο αεροδρόμιο των Χανίων μέχρι το 1959, οπότε και εγκαταστάθηκε σε αυτό η Πολεμική Αεροπορία. Σήμερα, η χρήση από την Πολεμική Αεροπορία είναι αρκετά περιορισμένη ενώ παράλληλα χρησιμοποιείται από την Αερολέσχη Χανίων. (Εικόνα 95)



Εικόνα 94,95. Αριστερά: Αεροφωτογραφία του αεροδρομίου Μάλεμε υπό την γερμανική κυριαρχία.

Δεξιά: Αεροφωτογραφία του αεροδρομίου Μάλεμε (2005).

Το Αεροδρόμιο Τυμπακίου στο νότιο Ηράκλειο κατασκευάστηκε από τους Γερμανούς το 1941 κατά τη διάρκεια του Β 'Παγκοσμίου Πολέμου, χρησιμοποιήθηκε κυρίως για γερμανικές επιχειρήσεις στη Βόρεια Αφρική. Μετά τον πόλεμο παρέμεινε ως στρατιωτική εγκατάσταση με επέκτασή του στη δεκαετία του 1950 ως βάση της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας. Το 1973 το αεροδρόμιο μετατράπηκε σε σκοπευτήριο ενώ από το 1986 το αεροδρόμιο έγινε ένα θέρετρο για τους αξιωματικούς, υπαξιωματικούς και πολιτικό προσωπικό κατά τη διάρκεια των

καλοκαιρινών μηνών. Το 2006 ξεκινά συζήτηση σχετικά με την αποστρατικοποίηση του αεροδρομίου και την μετατροπή της περιοχής σε «ζώνη ελεύθερου εμπορίου» ενώ παράλληλα προτάθηκε η χρήση του ως φωτοβολταϊκός σταθμός ή για καλλιέργειες, αλλά δεδομένης της οικονομικής κατάστασης τα σχέδια αναβάλλονται ενώ ωστόσο το αεροδρόμιο χρησιμοποιείται για εναέρια αθλήματα (αλεξιπτωτο) και για αγώνες αυτοκινήτου. (Εικόνα 96)



Εικόνα 96. Αεροφωτογραφία του αεροδρομίου Τυμπακίου (2012).

Οι περιπτώσεις επανάχρησης που αναφέρθηκαν έγιναν επιλεκτικά προκειμένου να αναφερθούν παραδείγματα τόσο της ηπειρωτικής όσο και της νησιωτικής χώρας μακριά ή κοντά στον αστικό ιστό. Οι περισσότερες περιπτώσεις αφορούν επαναχρήσεις με στρατιωτικές λειτουργίες είτε για χρήσεις πολιτιστικές κα αθλητισμού. Στο επόμενο κεφάλαιο θα αναφερθούμε στην περίπτωση του αεροδρομίου Ελληνικού και στις μελέτες για την ανάπτυξη, ανασχεδιασμό και επανένταξη του στον αστικό ιστό.

### 3.3. Η περίπτωση του Αεροδρομίου του Ελληνικού, Αθήνα

#### Ιστορική αναδρομή

Το Διεθνές Αεροδρόμιο Ελληνικού ήταν το διεθνές αεροδρόμιο της Αθήνας, στην περιοχή του Ελληνικού, για πάνω από 60 χρόνια μέχρι το 2001 που έκλεισε και αντικαταστάθηκε από το Διεθνές Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος». (Εικόνα 97) Το αεροδρόμιο άρχισε να κατασκευάζεται το 1938 στη περιοχή Χασάνι<sup>29</sup> μετά από απαλλοτρίωση τμημάτων των τότε κοινοτήτων Κομνηνών και Ελληνικού. Το 1941 το αεροδρόμιο καταλαμβάνεται από τους Γερμανούς και χρησιμοποιείται ως αεροπορική βάση, ενώ δύο χρόνια αργότερα βομβαρδίζεται από τους Συμμάχους και το 1944 οι Γερμανοί εγκαταλείπουν το χώρο του αεροδρομίου. Η Αμερικάνικη Στρατιωτική Βάση εγκαθίσταται σε τμήμα του χώρου του αεροδρομίου και το αεροδρόμιο διαθέτει πλέον δυο διαδρόμους των 2.250 μέτρων και 3.000 μέτρων. Εκείνη την εποχή το αεροδρόμιο αποτελούνταν μόνο από ό, τι σήμερα ονομάζεται ως «Δυτικός Αεροσταθμός». Το 1961 εγκαινιάζεται στην παραλία του Αγίου Κοσμά το Εθνικό Αθλητικό Κέντρο Νεότητας σε σχέδια του Κ. Δοξιάδη και το 1969 εγκαινιάζεται ο Ανατολικός Αεροσταθμός, υπό σχέδια του αρχιτέκτονα του Eero Saarinen. Ο κυρίως

διάδρομος επιμηκύνθηκε στα 3.500 μέτρα το 1970 ενώ με το τέλος του Ψυχρού Πολέμου, συμφωνήθηκε να τερματισθεί η παρουσία της Αεροπορίας των ΗΠΑ στο αεροδρόμιο εγκαταλείποντας τις εγκαταστάσεις το 1993. Ένα νέο κτίριο για πτήσεις Charter χτίζεται στην περιοχή της πρώην Αμερικανικής στρατιωτικής Βάσης το 1994. Το 1995 η γερμανική εταιρεία Hochtief επιλέγεται ως η κατάλληλη για την κατασκευή και συνιδιοκτησία του νέου αεροδρομίου της Αθήνας, το οποίο χωροθετήθηκε στην περιοχή των Σπάτων, ενώ προστέθηκαν ακόμη 5.500 τ.μ. κτιρίων στο Δυτικό Αεροσταθμό του Ελληνικού το 1998, ως η τελευταία διαδικασία επέκτασής του. (Εικόνα 98)



Εικόνα 97. Αεροφωτογραφία του Αεροδρομίου του Ελληνικού.

<sup>29</sup> Η περιοχή Χασάνι αναφέρεται ως ακατοίκητος χώρος, άγονος και άνυδρος με αγροτικό χαρακτήρα, που αποτελούσε ως το 1830 βοσκοτόπι ιδιοκτησίας

του Τούρκου Πασά Χασάν (Χασάνι Τσιφλίκι) από τον οποίο πήρε και το όνομά της.





Εικόνα 98. Η έκταση του αεροδρομίου Ελληνικού.

Η οριστική απενεργοποίηση του αεροδρομίου στο Ελληνικό γίνεται το 2001 με τη μεταφορά όλων των δραστηριοτήτων του στο νέο αεροδρόμιο των Σπάτων. Ενόψει των Ολυμπιακών Αγώνων το 2004 (Εικόνα 99) στην Αθήνα κατασκευάζονται στην περιοχή του πρώην αεροδρομίου Ελληνικού δύο γήπεδα μπέιζμπολ χωρητικότητας 8.700 και 4.000 θέσεων το καθένα, ένα Κέντρο Κανό-Καγιάκ Σλάλομ (Εικόνα 100), ένα κλειστό γήπεδο 14.100 θέσεων και μία αίθουσα Ξιφασκίας 5.000 θέσεων. Επίσης κατασκευάζεται Ολυμπιακό κέντρο Ιστιοπλοΐας στο παράκτιο μέτωπο στην περιοχή του Αγ. Κοσμά. Ακόμη κατασκευάστηκε αμαξοστάσιο του τραμ της Αθήνας και του ΟΑΣΑ (ΕΘΕΛ). Ένα από τα υπόστεγα μετατράπηκε για χώρους περίφραξης και για εσωτερικούς χώρους μπάσκετ. Αν και αυτό άλλαξε το βορειοδυτικό τμήμα του αεροδρομίου, τα νοτιοανατολικά και άλλα μέρη του αεροδρομίου εξακολουθούν

να υπάρχουν. Το 2007 το Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά μετατρέπεται σε ιδιωτική Μαρίνα 337 θέσεων. Τον Απρίλιο του 2011 άνοιξε το νέο μουσείο της Ολυμπιακής Αεροπορίας (με τα αεριωθούμενα αεροπλάνα που είχαν αποθηκευτεί στο αεροδρόμιο από το κλείσιμό της) στον πρώην Δυτικό Αεροσταθμό, ενώ την ίδια χρονιά ιδρύεται η εταιρεία Ελληνικό Α.Ε.



Εικόνα 99. Ολυμπιακό Συγκρότημα Ελληνικού.



Εικόνα 100. Οι εγκαταστάσεις κανό-καγιάκ στο Ελληνικό κατά την διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων.



## Ευρύτερη Περιοχή – Φυσικά & Ανθρωπογενή Χαρακτηριστικά

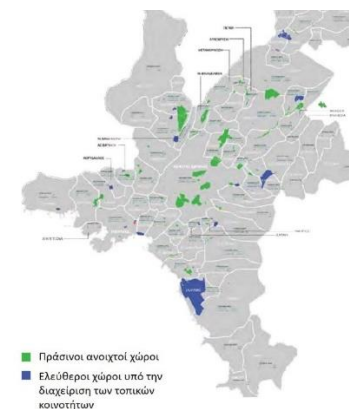
### Φυσικά Χαρακτηριστικά

Το αεροδρόμιο του Ελληνικού βρίσκεται μέσα στον αστικό ιστό της ΝΑ περιοχής του λεκανοπεδίου Αθηνών σε μικρή απόσταση από τις απολήξεις του Υμηττού, εμφανίζοντας μία φυσική ήπια κλίση προς την παραλία του Σαρωνικού. Κατά το παρελθόν, πέντε ρέματα διέσχιζαν το Αεροδρόμιο όπως μαρτυρούν και οι παλαιοί χάρτες (όπως του J.A. Kaupert του Γερμανικού Αρχαιολογικού Ινστιτούτου) με κατεύθυνση ΒΑ – ΝΔ, δημιουργώντας φυσικούς διαδρόμους που ένωναν το βουνό με τη θάλασσα (Χάρτης 32). Τέσσερα εξ αυτών έχουν καλυφθεί με την πάροδο των ετών, κατά τη διάρκεια εκτέλεσης τεχνικών έργων προκειμένου να διαμορφωθεί ένας ενιαίος επίπεδος χώρος με αποτέλεσμα να δημιουργούνται σημαντικές υψομετρικές διαφορές.

Ένα πλεονέκτημα της περιοχής του πρώην αεροδρομίου είναι το ιδιαίτερα ευνοϊκό κλίμα που σε συνδυασμό με το μεσογειακό τοπίο και περιβάλλον, δημιουργούν ιδανικές συνθήκες για υψηλή ποιότητα ζωής και προσέλκυση επισκεπτών όλο το χρόνο. Αντίθετα αρνητικό στοιχείο της περιοχής είναι η έντονη υποβάθμιση εξαιτίας της μεγάλης οδικής κυκλοφορίας, των πολλαπλών ασύμβατων χρήσεων και των παλαιών εγκαταστάσεων του αεροδρομίου καθώς και η έλλειψη ελεύθερων πράσινων χώρων. (Χάρτης 33)



Χάρτης 32. Τα παλιά ρέματα που διέσχιζαν το χώρο αποτελούσαν φυσικές συνδέσεις του Υμηττού με το Θαλάσσιο μέτωπο. Χάρτης του 1885.



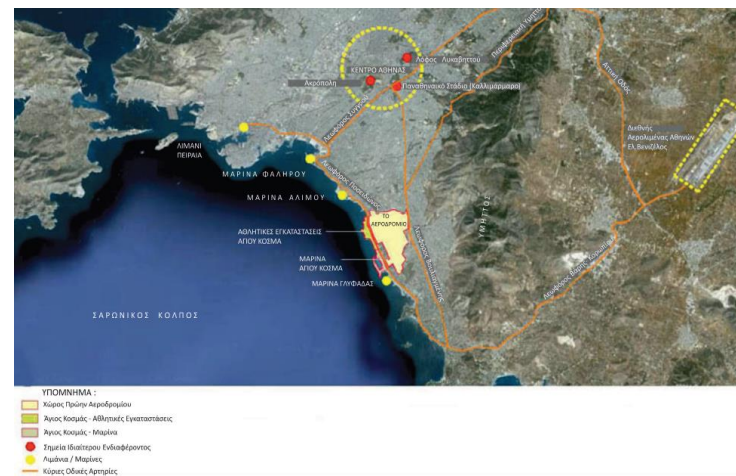
Χάρτης 33. Χάρτης της Αθήνας με τους πράσινους ανοιχτούς χώρους και τους ελεύθερους χώρους των τοπικών κοινοτήτων.

### Ανθρωπογενή Χαρακτηριστικά

Το αεροδρόμιο του Ελληνικού βρίσκεται εντός της ευρύτερης μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας, ανάμεσα στο όρος του Υμηττού και το Σαρωνικό Κόλπο. (Εικόνα 101) Ο χώρος του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού βρίσκεται στα διοικητικά όρια τριών Καλλικρατικών Δήμων: του Δήμου Ελληνικού-Αργυρούπολης όπου υπάγεται το μεγαλύτερο τμήμα της συνολικής έκτασης με το όριο της περιοχής μελέτης να βρίσκεται κατά ένα τμήμα της επί της Λεωφόρου Βουλιαγμένης στο βόρειο τμήμα, του Δήμου Γλυφάδας στη νότια και του Αλίμου στη βόρεια πλευρά. (Εικόνα 102) Η συγκεκριμένη περιοχή αποτελεί μια από τις πιο δυναμικές περιοχές της Αττικής, τόσο οικονομικά καθώς συγκεντρώνει σημαντικές δραστηριότητες, όσο και πληθυσμιακά καθώς ο πληθυσμός παρουσιάζει σημαντική αύξηση κατά τις τελευταίες δεκαετίες.

Ο χώρος του πρώην αεροδρομίου συνδέεται με ιστορικές μνήμες πολλών δεκαετιών. Στην μεταπολεμική ιστορία της χώρας μας, το Ελληνικό αποτέλεσε τόσο το «παράθυρο» προς τον έξω κόσμο, όσο και χώρο προσωπικών αναμνήσεων πολλών γενιών Ελλήνων, ιδίως των Ελλήνων της διασποράς. Παράλληλα το αεροδρόμιο γειτνιάζει με περιοχές και θέσεις με μακρόχρονη ιστορία αναψυχής και παραθερισμού (ακτές Σαρωνικού, πλαζ Βουλιαγμένης και Γλυφάδας). Το «Χασάνι», όπως ονομαζόταν παλιά η περιοχή, εννοιολογικά παραπέμπει στο τραχύ, ανώμαλο έδαφος καθορίζοντας τον γεωμορφολογικό

χαρακτήρα της περιοχής, πριν την εγκατάσταση του αεροδρομίου.



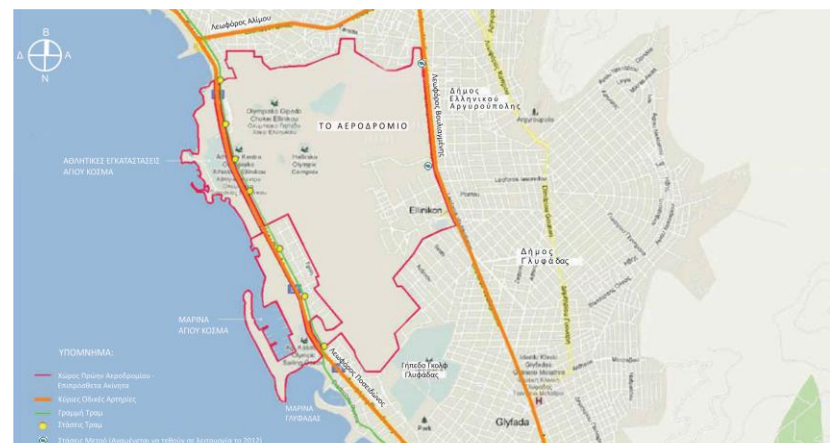
Εικόνα 101. Η θέση του Ελληνικού στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας



Εικόνα 102. Η θέση του αεροδρομίου του Ελληνικού.

Η προσπελασιμότητα του χώρου από και προς τα κέντρα της Αθήνας και του Πειραιά αλλά και των άλλων περιοχών του Λεκανοπεδίου εξασφαλίζεται από ένα δίκτυο οδικών αρτηριών. (Χάρτης 34) Συγκεκριμένα:

- Η *Λεωφόρος Βουλιαγμένης*, ανατολικά, εξασφαλίζει τη σύνδεση της περιοχής με το κέντρο της Αθήνας και με τις νότιες περιοχές της Αττικής καθώς και τις εγκαταστάσεις αθλητισμού και αναψυχής μητροπολιτικού χαρακτήρα που βρίσκονται στην περιοχή Αγίου Κοσμά.
- Η *Λεωφόρος Ποσειδώνος*, δυτικά, συνδέει το Αεροδρόμιο με το λιμάνι του Πειραιά, το κέντρο της Αθήνας και τις νότιες παραλιακές περιοχές του Λεκανοπεδίου.
- Η *Λεωφόρος Αλίου-Κατεχάκη*, με διεύθυνση Α-Δ, συνδέει την περιοχή μελέτης με τα βόρεια και ανατολικά προάστεια περιφερειακά.
- Οι *Λεωφόροι Συγγρού και Αμφιθέας*, συνδέουν το αεροδρόμιο με το κέντρο της Αθήνας και τις περιοχές τις οποίες διασχίζουν.



Χάρτης 34. Υφιστάμενο Δίκτυο Μεταφορών.

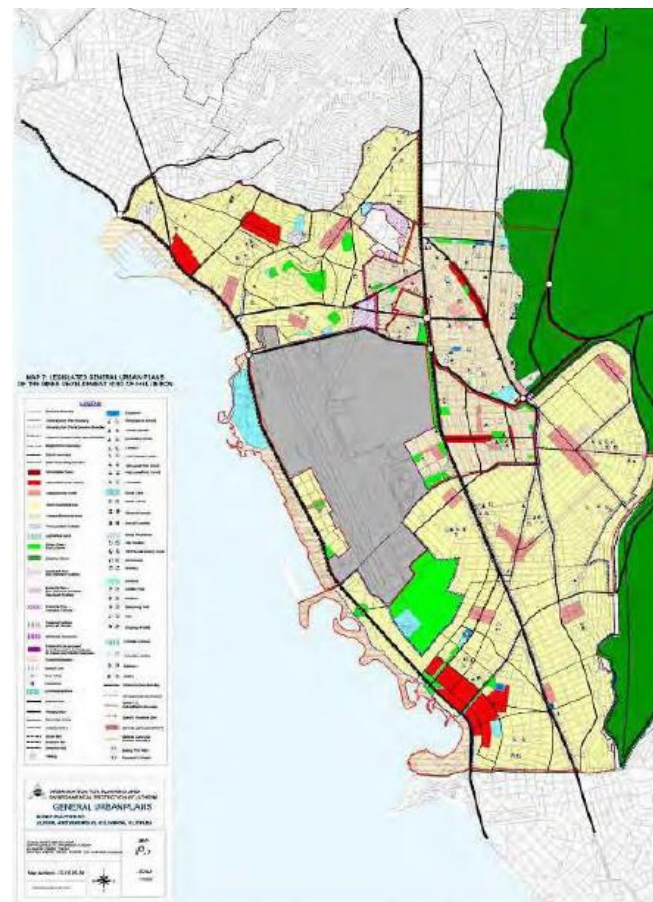
Η κύρια χρήση που αναπτύσσεται στην περιοχή μελέτης είναι αυτή της κατοικίας παράλληλα με περιορισμένης έκτασης, τοπικά κέντρα, στα οποία αναπτύσσονται εμπορικές χρήσεις, διοικητικές χρήσεις, καθώς και δημόσιες και ιδιωτικές υπηρεσίες στις περιοχές του Αλίου, του Ελληνικού, της Αργυρούπολης και της Γλυφάδας και εντοπίζονται στον παρακάτω χάρτη με κόκκινο χρώμα. (Χάρτης 35) Επιπλέον, εμπορικά καταστήματα εντοπίζονται εκτός από τα τοπικά κέντρα και διάσπαρτα σε ολόκληρη την περιοχή μελέτης. Ακόμα, παράλληλα με τους μεγάλους οδικούς άξονες που διαπερνούν την περιοχή μελέτης αναπτύσσονται δραστηριότητες εμπορίου, αναψυχής και τουρισμού ενώ παράλληλα στην περιοχή υπάρχουν μικρές μονάδες δευτερογενή τομέα. Ακόμη βάση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου, έχουν οριστεί και θεσμοθετηθεί



ζώνες για χρήση Βιομηχανικού Πάρκου (ΒΙΠΑ)/Βιοτεχνικού Πάρκου (ΒΙΟΠΑ) στην περιοχή που γειτνιάζει με τη λεωφόρο Βουλιαγμένης. Σημαντική είναι και η παρουσία των αθλητικών χώρων στην περιοχή με τις εγκαταστάσεις του Αγίου Κοσμά και το Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας. Τέλος οι ελεύθεροι χώροι και οι χώροι πρασίνου χαρακτηρίζονται κυρίως τοπικής σημασίας και εντοπίζονται διάσπαρτοι στην περιοχή μελέτης. Εξαίρεση αποτελεί η περιοχή του Γκολφ της Γλυφάδας, ένας χώρο πρασίνου και αναψυχής στο νότιο τμήμα της περιοχής μελέτης.

Η ευρύτερη περιοχή του αεροδρομίου επιβαρύνθηκε περιβαλλοντικά λόγω της ηχορύπανσης, της αυξημένης κυκλοφορίας οχημάτων λόγω μετακινήσεων από και προς το αεροδρόμιο ενώ ακόμη δέχτηκε επιβολή περιορισμών στη δόμηση και τις χρήσεις, λόγω της λειτουργίας του αεροδρομίου. Παράλληλα επωφελήθηκε από την προσπελασιμότητα και την συνοδευτική ανάπτυξη στην περιοχή οικονομικών δραστηριοτήτων που σχετίζονταν με τη λειτουργία του Αεροδρομίου με μια ευρύτερη ζώνη έμμεσης επιρροής-επίδρασης του Αεροδρομίου που περιλαμβάνει τους Δήμους Υμηττού, Δάφνης, Ν. Σμύρνης Αγ. Δημητρίου, Π. Φαλήρου, Ηλιούπολης, Βούλας, και Βουλιαγμένης. Το Ελληνικό αποτελεί χώρο στρατηγικής σημασίας για τη Νοτιοανατολική πλευρά του Λεκανοπεδίου αλλά και για ολόκληρο το Πολεοδομικό Συγκρότημα Πρωτευούσης (ΠΣΠ) τόσο ως κομβικό σημείο, εύκολα προσπελάσιμο όσο και ως κεντροβαρικό στην ευρύτερη

οικιστική περιοχή, που χαρακτηρίζεται από πλήρη απουσία αστικού πρασίνου



Χάρτης 35. Χρήσεις Γης Περιοχής Μελέτης.



### Αξιολόγηση Ευρύτερης Περιοχής

Η θέση του Αεροδρομίου μέσα στον οικιστικό ιστό του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Αθήνας, σε επαφή με το θαλάσσιο μέτωπο του Σαρωνικού, σε άμεση γειτνίαση με τις ζώνες προστασίας του Υμηττού, και τα κέντρα Γλυφάδας, Αργυρούπολης, Πειραιά, Νέας Σμύρνης και με καλή προσβασιμότητα από τις περισσότερες περιοχές του Λεκανοπεδίου δίνει τη δυνατότητα για ανάπτυξη νέων χρήσεων στην περιοχή. Οι δήμοι που συνθέτουν την περιοχή μελέτης δεν αποτελούν από πλευράς δημογραφικών χαρακτηριστικών ενιαίο σύνολο. Το βόρειο τμήμα είναι πληθυσμιακά στάσιμο ή φθίνον ενώ το νότιο είναι δυναμικό ενώ γενικά η περιοχή μελέτης χαρακτηρίζεται δυναμική στο σύνολό της ως αποτέλεσμα της εγκατάστασης στην περιοχή ισχυρών εμπορικών μονάδων, αλλά και λόγω έλλειψης γης στο υπόλοιπο αστικής λεκανοπέδιο.<sup>30</sup> Τα συμπεράσματα της ανάλυσης της περιοχής συγκεντρώνονται στον παρακάτω Πίνακα SWOT. (Πίνακας 1)

Πλεονεκτήματα	Μειονεκτήματα
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Κομβική θέση του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού</li> <li>2. Μεγάλη έκταση του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού</li> <li>3. Σαφώς οριοθετημένος χώρος του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού</li> <li>4. Σημαντικό Κτιριακό Απόθεμα του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού</li> <li>5. Δυναμικά δημογραφικά χαρακτηριστικά στην ευρύτερη περιοχή</li> <li>6. Δυναμικά οικονομικά χαρακτηριστικά στην ευρύτερη περιοχή</li> <li>7. Κυριαρχία της κατοικίας ως χρήση γης στην ευρύτερη περιοχή</li> <li>8. Ανάπτυξη τοπικών κέντρων στην ευρύτερη περιοχή</li> <li>9. Εύκολη προσβασιμότητα στην ευρύτερη περιοχή</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Σύνθετο ιδιοκτησιακό καθεστώς του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού</li> <li>2. Ύπαρξη πολλών και διαφορετικών μεταξύ τους χρήσεων γης εντός του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού</li> <li>3. Πολυδιάσπαση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στην περιοχή</li> <li>4. Ο χώρος του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού διακόπτει την επαφή της πόλης με το θαλάσσιο μέτωπο</li> <li>5. Ανομοιογένεια στο κτιριακό απόθεμα του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού</li> </ol>
Ευκαιρίες	Απειλές
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Διέλευση από την ευρύτερη περιοχή δυο από τους κύριους οδικούς άξονες της Αθήνας</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Πρόσφατη Οικονομική Κρίση</li> <li>2. Έλλειψη Ενιαίου Πολεοδομικού και Αναπτυξιακού σχεδιασμού στην ευρύτερη περιοχή</li> <li>3. Τάση παραχώρησης δημόσιων εκτάσεων σε ιδιώτες για αξιοποίηση</li> </ol>

Πίνακας 1. Συνοπτική καταγραφή των σημαντικότερων σημείων της SWOT ανάλυσης.

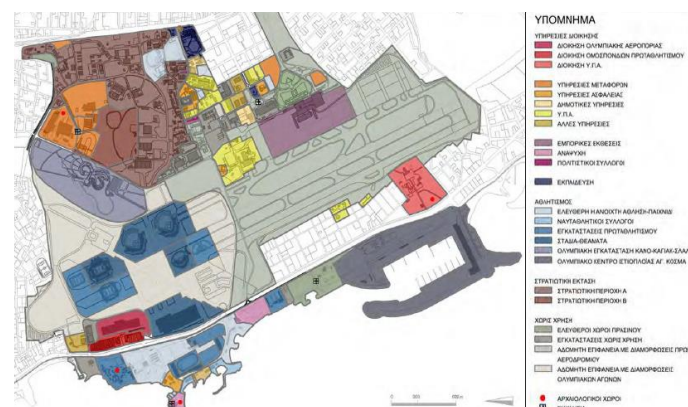
<sup>30</sup> Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος της Αθήνας, Ερευνητικό Πρόγραμμα- Ανάπτυξη του χώρου του Αεροδρομίου του Ελληνικού, Έκθεση Α φάσης, Εργαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής Ανάπτυξης Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, Τμήμα Αρχιτεκτόνων, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, 1996

### Υφιστάμενες Υποδομές Αεροδρομίου

Η συνολική επιφάνεια του πρώην αεροδρομίου Ελληνικού ανέρχεται σύμφωνα με την τελευταία μέτρηση σε 5.287 στρέμματα. Η αντίστοιχη παράκτια ζώνη έχει μήκος περίπου 3,5 χλμ. και επιφάνεια 976 στρεμμάτων. Συνολικά, η έκταση του χώρου που προσδιορίζεται ως Μητροπολιτικό Πάρκο<sup>31</sup>, ανέρχεται σε 6.263 στρέμματα. Ο χώρος αυτός καλύπτεται κατά ποσοστό 41% από μαλακές επιφάνειες (περίπου 2.568 στρέμματα χέρσες χωμάτινες επιφάνειες, γρασίδι, χαμηλή ή υψηλή βλάστηση) και κατά ποσοστό 59% από τεχνητές και δομημένες επιφάνειες (περίπου 3.695 στρέμματα ασφάλτου, τσιμεντένιες επιστρώσεις ή δόμηση). Το αεροδρόμιο αποτελούνταν από την έκταση του Αερολιμένα του Ελληνικού, την έκταση της πρώην 7206 Αμερικανικής Μονάδας-Βάσης και την έκταση της 129 Πτέρυγας Υποστήριξης της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας.

Εντοπίστηκαν 953 κτίσματα τα οποία αποτελούν κύρια και βοηθητικά κτίρια, υπόστεγα, κτίσματα μερικώς ή σχεδόν

ολοκληρωτικά κατεστραμμένα, μνημεία, κλπ. ενώ είναι κυρίως ισόγεια ή μονώροφα, με κάποια μεγαλύτερα που δεν ξεπερνούν τα 12 μέτρα. Παρά το μικρό ύψος των κτιρίων, η κλίμακα κατασκευής τους είναι σχετικά μεγάλη ενώ δεν εμφανίζουν ομοιομορφία στην τυπολογία τους αλλά και στην κατάστασή τους. Υπάρχουν 480 κτίρια επί του Ακινήτου, ιδιοκτησίας του Ελληνικού Δημοσίου, καταλαμβάνοντας έκταση 386.880μ<sup>2</sup> και με συνολική δομημένη επιφάνεια περίπου 491.000μ<sup>2</sup>. (Χάρτης 36)



Χάρτης 36. Υφιστάμενα Κτίρια Ελληνικού.

των κατοίκων όχι μόνον του Δήμου ή των Δήμων εντός των διοικητικών ορίων των οποίων υπάγεται χωρικά, αλλά μιας πολύ ευρύτερης γεωγραφικής περιοχής, ολόκληρου του πολεοδομικού συγκροτήματος. Σε ότι αφορά την έννοια Μητροπολιτικό, αναφέρεται στην εμβέλεια των χρήσεων που θα περιλαμβάνει το πάρκο, καθώς και στους παράγοντες που θα το διαμορφώνουν.

<sup>31</sup> Ο όρος *Μητροπολιτικό Πάρκο* απαντάται μόνον στις αποφάσεις που αφορούσαν το κύρος του π.δ. 22/22.2.2002 (ΦΕΚ Δ' 138), με το οποίο εγκρίθηκε το Ειδικό Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (ΕΣΟΑΠ) στην περιοχή υποδοχής των ολυμπιακών εγκαταστάσεων του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπολοίας στον Άγιο Κοσμά των Δήμων Ελληνικού και Γλυφάδας Αττικής και καθορίστηκαν οι χρήσεις γης κατά ζώνες. Ο σημαντικός ρόλος του μητροπολιτικού πάρκου συνιστά στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής

Τα ακίνητα περιλαμβάνουν<sup>32</sup>:

- «Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις»: Εγκαταστάσεις, οι οποίες χρησιμοποιήθηκαν για τους Ολυμπιακούς Αγώνες της Αθήνας 2004 (συμπεριλαμβανομένων, ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, εγκαταστάσεων κανό - καγιάκ, και γηπέδων μπίιζμπολ, σόφτμπολ, χόκεϊ και μπάσκετ), εκ των οποίων κάποιες είναι σήμερα σε λειτουργία και κάποιες όχι.
- Εγκαταστάσεις του πρώην αεροδρομίου (συμπεριλαμβανομένων, ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, των τερματικών σταθμών, υπόστεγων και κτιρίων γραφείων).
- Εγκαταστάσεις δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένου ενός αμαξοστασίου που εξυπηρετεί το τραμ της Αθήνας και ενός αμαξοστασίου του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (ΟΑΣΑ).
- Πρώην στρατιωτικές εγκαταστάσεις.

Το Αεροδρόμιο περιλαμβάνει επίσης τους διαδρόμους του πρώην αεροδρομίου, καθώς και άλλα κτίρια της Ελληνικής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ). Επιπρόσθετα, η περιλαμβάνει μικρής έκτασης περιοχές με αρχαιολογικά ευρήματα, όπως ενδεικτικά<sup>33</sup>:

- Ένα νεκροταφείο της Γεωμετρικής Περιόδου ευρισκόμενο στο Βορειοανατολικό τμήμα του Αεροδρομίου.
- Μία μικρή ομάδα τάφων ευρισκόμενων εντός των εγκαταστάσεων του σταθμού μετρό της Αργυρούπολης.
- Χαρακτηρισμένη Αρχαιολογική Ζώνη εντός της παραλιακής ζώνης του Αγίου Κοσμά, που περιλαμβάνει και έναν αρχαίο ναό
- (4ου – 5ου αιώνα π.Χ).
- Αρχαία ερείπια πλησίον των εγκαταστάσεων κανό-καγιάκ.

Στο χώρο του πρώην αεροδρομίου και στην παράκτια ζώνη υπάρχουν επίσης εκτεταμένες περιφράξεις μήκους 56.000 μέτρων, οι οποίες καταλαμβάνουν την κεντρική περιοχή του πρώην αεροδρομίου, όπως και την παράκτια ζώνη. Οι περιφράξεις αποκλείουν την πρόσβαση και διασπούν την ενότητα του χώρου. Οι περισσότερες από τις εσωτερικές περιφράξεις κατασκευάστηκαν μετά το 2004. Στην περιοχή του πρώην Ανατολικού Αεροσταθμού, στη νοτιοανατολική πίστα του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών, καθώς και στην παράκτια ζώνη εμφανίζονται εφήμερες κατασκευές μεγάλης κλίμακας για τη στέγαση εκθέσεων καθώς και αυθαίρετα καταστήματα αναψυχής ενώ το κτίριο αεροσταθμού έχει εγκαταλειφθεί από

<sup>32</sup> [http://www.hradf.com/sites/default/files/attachments/Annex-B-The-Site-GREEK-Amended-final\\_LIGHT.pdf](http://www.hradf.com/sites/default/files/attachments/Annex-B-The-Site-GREEK-Amended-final_LIGHT.pdf)

<sup>33</sup> [http://www.hradf.com/sites/default/files/attachments/Annex-B-The-Site-GREEK-Amended-final\\_LIGHT.pdf](http://www.hradf.com/sites/default/files/attachments/Annex-B-The-Site-GREEK-Amended-final_LIGHT.pdf)

τους διαχειριστές του χώρου (ΕΤΑ). Η συνεχής και χωρίς προγραμματισμό προσθήκη χρήσεων οδήγησε στον κατακερματισμό της έκτασης σε ανεξάρτητα τμήματα διαχειριζόμενα από διαφορετικούς φορείς.

Τέσσερα Κτίρια χαρακτηρίζονται αυτή τη στιγμή ως «Διατηρητέα Κτίρια», ειδικότερα:

- Το κτίριο του πρώην «Ανατολικού Αεροδρομίου Αθηνών»<sup>34</sup>, σχεδιασμένο από τον αρχιτέκτονα Eero Saarinen. *(Εικόνα 103)*
- Τρία υπόστεγα της Πολεμικής Αεροπορίας<sup>35</sup> ως κατασκευές ιδιαίτερης τεχνικής σημασίας που εμφανίζουν σημαντικά χαρακτηριστικά της βιομηχανικής αρχιτεκτονικής ιστορίας της χώρας. *(Εικόνα 104)*



Εικόνα 103. Ο πρώην Ανατολικός Αερολιμένας, σχεδιασμένος από τον αρχιτέκτονα Eero Saarinen.



Εικόνα 104. Τα 3 πρώην υπόστεγα της Πολεμικής Αεροπορίας.

<sup>34</sup> Το κτίριο του Ανατολικού Αεροσταθμού στο Ελληνικό αποτελείται από δύο ορθογώνιες μορφές: ένα μεγάλο κουτί, με βαρύ γείσο, που γίνεται πρόβολος πάνω από μια σύγχρονη περίστυλη αίθουσα. Κατασκευάστηκε (1968) με προτεταμένο, εμφανές σκυρόδεμα επιτρέποντας τη δημιουργία μεγάλων ανοιγμάτων και προβόλων. Οι πρόβολοι παρέχουν σκιά στις εκτεταμένες γυάλινες επιφάνειες. Τετράπλευρα υποστυλώματα από σκυρόδεμα στηρίζουν την κατασκευή. Δύο αίθρια με λίμνες οδηγούσαν στις πύλες μέσω κιονοστοιχιών. Ο αυξανόμενος αριθμός των επιβατών οδήγησε σε συνεχείς επεκτάσεις, η πρώτη σχεδιάστηκε το 1972. Οι ανοιχτές κιονοστοιχίες και το αίθριο με τις λίμνες αντικαταστάθηκαν με κλειστούς χώρους καθώς τρία ακόμα κτίρια προστέθηκαν στο αρχικό.

<sup>35</sup> Τα υπόστεγα Α και Β χρονολογούνται περίπου το 1938 και έχουν γενικές διαστάσεις 41m x 100m με ύψος 17μ και γενικές διαστάσεις 45μ x 75μ, ε μέγιστο ύψος 14μ, αντίστοιχα. Και τα δύο έχουν σκελετό από οπλισμένο σκυρόδεμα και οροφή μεταλλικού τοξωτού φορέα. Το υπόστεγο Γ είναι μεταγενέστερο, περίπου το 1950 με γενικές διαστάσεις 60μ x 60μ και μέγιστο ύψος 15μ. και είναι εξ' ολοκλήρου μεταλλικής κατασκευής. Η μελέτη που έχει γίνει από Υπηρεσία Έργων της Πολεμικής Αεροπορίας (ΓΕΑ/ΥΠΕΠΑ) περιλαμβάνει την τεκμηρίωση και την πρόταση για τη εγκατάσταση στα υπόστεγα αυτά το Ιστορικό Αεροπορικό Μουσείο.



### Στρατηγική και Στόχος της Πρότασης<sup>36</sup>

Όπως διαπιστώνετε από το θεσμικό πλαίσιο, η έκταση του Ελληνικού μαζί με την παράκτια ζώνη της χαρακτηρίζεται ως αστικό μητροπολιτικό πάρκο. Οι χρήσεις που προορίζονται για την περιοχή είναι ο τουρισμός, ο πολιτισμός, ο αθλητισμός, η αναψυχή καθώς και επιχειρηματικές δραστηριότητες.

Η αξιοποίηση του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού και της παράκτιας Ολυμπιακής ζώνης του Αγίου Κοσμά Αττικής (πρώην Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά και Εθνικό Αθλητικό Κέντρο Νεότητας Αγίου Κοσμά), συνιστά σκοπό εντόνου δημοσίου συμφέροντος<sup>37</sup>, με τον οποίο επιδιώκεται σύμφωνα με το άρθρο 1 «Αξιοποίηση του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού» του ν. 4062/2012:

- Η συμβολή στους εθνικούς δημοσιονομικούς και αναπτυξιακούς στόχους για την αξιοποίηση της δημόσιας περιουσίας.
- Η προσέλκυση επενδύσεων και δραστηριοτήτων υψηλής προστιθέμενης αξίας για την οικονομία της Αττικής και εν γένει της χώρας, καθώς και η ενίσχυση της επιχειρηματικής καινοτομίας.

<sup>36</sup> Οι αρχές σχεδιασμού και οι στόχοι για τη δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου στο Ελληνικό είναι απόρροια του ν. 4062/2012.

<sup>37</sup> Νόμος 4062/2012, «Αξιοποίηση του πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού - Πρόγραμμα ΗΛΙΟΣ - Προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες

- Η δημιουργία θέσεων εργασίας σε τομείς με υψηλή ανταγωνιστικότητα για την οικονομία της Αττικής και εν γένει της χώρας.
- Η ανάδειξη της Αθήνας σε πολιτιστική μητρόπολη, τουριστικό πόλο διεθνούς ακτινοβολίας και σημαντικό κέντρο οικονομικής ανάπτυξης και επιχειρηματικότητας στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου και των Βαλκανίων.
- Η δημιουργία ενός μητροπολιτικού πόλου πολλαπλών λειτουργιών, εθνικής εμβέλειας και διεθνούς αναφοράς.
- Η εφαρμογή πρότυπων προγραμμάτων αστικής ανάπτυξης και ανασυγκρότησης και η απόδοση στο ευρύτερο μητροπολιτικό συγκρότημα της πρωτεύουσας χώρων πρασίνου και αναψυχής, καθώς και πολιτιστικών, αθλητικών, τουριστικών, εκπαιδευτικών και κοινωνικών υποδομών, υψηλής ποιότητας.
- Η εφαρμογή προτύπων σχεδίων, μεθόδων και τεχνικών για την αξιοποίηση του θαλασσίου μετώπου του Σαρωνικού και τη στροφή της πόλης προς τη θάλασσα.

Το Μητροπολιτικό Πάρκο στο Ελληνικό θα αποτελέσει το μεγαλύτερο έργο ανάπλασης που έχει ποτέ σχεδιαστεί στην Ελλάδα το οποίο θα συμβάλλει αποφασιστικά στο να καταστεί

πηγές (Ενσωμάτωση Οδηγίας 2009/28/ΕΚ) - Κριτήρια Αειφορίας Βιοκαυσίμων και Βιορευστών (Ενσωμάτωση Οδηγίας 2009/30/ΕΚ)», (ΦΕΚ 70/Α 30.03.2012)

η Αθήνα λειτουργική και ευχάριστη στους κατοίκους της, αλλά και να ενισχυθεί ο ρόλος της ως σύγχρονου μετά-ολυμπιακού προορισμού τουριστικής και επιχειρηματικής δραστηριότητας.

Ο γενικός στόχος του Μητροπολιτικού Πάρκου του Ελληνικού είναι η δημιουργία ενός πρωτοποριακού πάρκου αναψυχής με πολύ – λειτουργικό χαρακτήρα, που θα λειτουργεί ως πόλος έλξης για όλο το χώρο του Λεκανοπεδίου της Αθήνας, προσφέροντας πολλαπλές δυνατότητες αναψυχής, άθλησης και πολιτισμού. Ειδικότερα, η δημιουργία εκτεταμένων και ενιαίων χώρων πρασίνου με ποικιλότητα βλάστησης και οικολογική αυτονομία θα αναβαθμίσει τις περιβαλλοντικές συνθήκες του Λεκανοπεδίου. Οι αρχές σχεδιασμού του Μητροπολιτικού Πάρκου πρέπει να εναρμονίζονται τόσο με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, καθώς επίσης και με τα σχέδια του υπερκείμενου πολεοδομικού σχεδιασμού, δηλαδή με το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας και τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια των όμορων δήμων.

### **3.3.1. Προτάσεις Αξιοποίησης του Πρώην Αεροδρομίου «Ελληνικού»-Μελέτες που εκπονήθηκαν ανά χρονολογική σειρά.**

Κυρίαρχη κατεύθυνση της Πολιτείας, μέσω του Θεσμικού Πλαισίου και των Σχεδίων του Πολεοδομικού Σχεδιασμού, για τη

μελλοντική χρήση του δημόσιου κτήματος του Ελληνικού -από τη στιγμή που αποφασίστηκε η κατασκευή νέου Διεθνούς Αερολιμένα στα Σπάτα μέχρι σήμερα- αποτελεί η μετατροπή του σε μητροπολιτική ζώνη πρασίνου σε συνδυασμό με την ανάδειξη εκείνων των λειτουργιών μητροπολιτικής εμβέλειας που θα μπορούσαν να υποστηρίξουν τη δημιουργία ενός πολύ-λειτουργικού πάρκου με δραστηριότητες αθλητισμού, πολιτισμού, τουρισμού και αναψυχής (ΟΡΣΑ, 2009). Η ανάπτυξη βασίζεται στην εμφανή έλλειψη δημόσιων χώρων πρασίνου στην περιφέρεια της Αττικής ως κεντροβαρικά σημεία προσέλκυσης επισκεπτών, παράλληλα με την διαπίστωση της καταλληλότητας και μοναδικότητας του χώρου για την ανάπτυξη μεγάλης έκτασης ελεύθερων χώρων και αστικού - περιαστικού πρασίνου.

Στο κεφάλαιο αυτό, θα παρουσιαστούν με χρονολογική σειρά και ανάλογα με τον φορέα εκπόνησης, οι προτάσεις, τα σενάρια/μοντέλα ανάπτυξης που εκπονήθηκαν για την αξιοποίηση του Ελληνικού από το 1995, οπότε και αποφασίστηκε<sup>38</sup> η μεταφορά του αεροδρομίου στην περιοχή των Σπάτων, έως σήμερα.

<sup>38</sup> Νόμος 2338/1995, «Κύρωση σύμβασης του νέου Διεθνούς Αεροδρομίου της Αθήνας, στα Σπάτα και άλλες διατάξεις», (ΦΕΚ 202Α714.09/1995)

### 3.3.1.1. Ερευνητικά Προγράμματα ΕΜΠ και ΟΡΣΑ για την Ανάπτυξη του Ελληνικού

#### 3.3.1.1.1. «Η Ανάπτυξη του χώρου του Αεροδρομίου Ελληνικού» (1995- 2001)

Η πρώτη μελέτη ανατέθηκε από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (ΟΡΣΑ) στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ) το 1995, με τίτλο «Ανάπτυξη του χώρου του αεροδρομίου Ελληνικού» και εκπονήθηκε έως το 2001 με δύο φάσεις (1995-1999) και ένα συμπληρωματικό πρόγραμμα (2000-2001) για τις Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις.

Σύμφωνα με τον ΟΡΣΑ «αντικείμενο της έρευνας, καθώς και κύριος στόχος του προγράμματος, είναι η δημιουργία ενός Πρωτοποριακού Μητροπολιτικού Πάρκου, μεγάλης κλίμακας με ποικιλότητα βλάστησης και οικολογική αυτονομία, που θα λειτουργεί σαν πόλος πρασίνου και αναψυχής για όλο το χώρο του Λεκανοπεδίου της Αθήνας, και η οργάνωση ενός πολύ-λειτουργικού πάρκου αναψυχής, που θα καλύπτει ανάγκες αναψυχής των κατοίκων της».

Το πρόγραμμα στοχεύει στην αναβάθμιση του περιβάλλοντος μέσω της δημιουργίας εκτεταμένων και ενιαίων χώρων πρασίνου καθώς και στη βελτίωση των συνθηκών και της ποιότητας ζωής των κατοίκων της περιοχής με τη δημιουργία ενός Μητροπολιτικού Πάρκου που θα αναφέρεται σε μία νέα κοινωνικότητα, βασισμένη στις επιθυμίες και ανάγκες των κατοίκων της σημερινής πόλης. Βασική κατεύθυνση της μελέτης

ήταν η πρόβλεψη χώρων για χωροθέτηση επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.


Το πρόγραμμα περιελάμβανε δύο φάσεις (η τρίτη δεν πραγματοποιήθηκε). Το τρίπτυχο του σχεδιασμού στο οποίο βασίστηκε η εν λόγω μελέτη είναι «φύση - πολιτισμός - επιστημονική έρευνα». Η α' φάση (1996) περιλάμβανε στην ουσία την καταγραφή της υπάρχουσας κατάστασης του χώρου του πρώην αεροδρομίου και της ευρύτερης περιοχής επιρροής του, με προσέγγιση σε σενάρια μελλοντικής ανάπτυξης του αεροδρομίου, τα οποία όμως αναλύονται στην β' φάση, ενώ ακόμα καθορίζονται οι βασικές αρχές σχεδιασμού καθώς και παραδείγματα από την διεθνή και ευρωπαϊκή εμπειρία αναπλάσεων. Το 1996 έγινε μία πρώτη συστηματική καταγραφή πιθανών νέων χρήσεων και λειτουργιών με σκοπό την επιλογή ενός προγράμματος ανάπτυξης. Στην β' φάση (1999) του ερευνητικού προγράμματος του ΕΜΠ, διατυπώνονται εναλλακτικά σενάρια ανάπτυξης του χώρου μέσα από σχέδια χωροθέτησης χρήσεων και λειτουργιών. Τα τελικά σενάρια που προέκυψαν, από τις «δέσμες χρήσεων» έχουν τις παρακάτω ονομασίες:




**Θεματικά Πάρκα:** Θεματική αναψυχή στο σύνορο της Αθήνας με το Σαρωνικό Κόλπο (θεματικά πάρκα, μουσεία, εκθεσιακά κέντρα, διάφορες εγκαταστάσεις αναψυχής κ.κ.).

Το σενάριο μελετάει την δημιουργία υπαίθριων μορφών εκτόνωσης και αναψυχής, καθώς και την ανάπτυξη ενός

περιβάλλοντος έξω από την καθημερινότητα της πόλης, με συνδυασμό πάρκου πρασίνου και πάρκων αναψυχής και έμφαση στην αναψυχή, την διασκέδαση και χαλάρωση μέσω της αξιοποίησης σημαντικών συμβολικών και φυσικών χαρακτηριστικών του χώρου.


 **Τέχνες και Λόγος:** Δημιουργία Πολιτιστικού Πόλου (αίθουσες λυρικού θεάτρου, συναυλιών, χορού και θεάτρου, υποδομές για ωδείο, σχολή χορού, εργαστήρια τεχνών, βιβλιοθήκη, κέντρο βιβλίου κ.ά., και γενικά δημιουργία στέγης για εθνικούς και περιφερειακούς καλλιτεχνικούς οργανισμούς).

Το σενάριο μελετάει τη δημιουργία βιώσιμου πολιτιστικού πόλου με συνδυασμό τεχνών, πνεύματος και φύσης μέσω υποδομών μουσικών και σκηνικών τεχνών, αλλά και γραπτού λόγου και ένταξη πολιτιστικών δραστηριοτήτων στο φυσικό στοιχείο του πάρκου πρασίνου, για την ενίσχυση καλλιτεχνικών δυνάμεων της χώρας.

 **Κέντρο Εκθέσεων και Συνεδριών και Διεθνής Έκθεση** (συνεδριακό κέντρο, υποδομές οργάνωσης μεγάλων διεθνών εκθέσεων, μουσείο Αττικής, κέντρο εικονικής πραγματικότητας, ενυδρείο, κέντρο κινηματογράφου κ.ά., σε συνδυασμό με κέντρο επιχειρήσεων, τηλεπικοινωνιακό κέντρο κλπ.).

Το σενάριο μελετάει τη δημιουργία θεματικών υπαίθριων εκθεσιακών χώρων ενταγμένων στο πάρκο πρασίνου καθώς και την ένταξη θεματικών κήπων

διαφόρων μορφών και στυλ, παράλληλα με τη σύνδεση με μουσειακές εγκαταστάσεις και περίπτερα με σκοπό την ανάδειξη και διεθνής προβολή του χώρου, μέσω συνεδριακών-εκθεσιακών λειτουργιών και, ενδεχομένως, της οργάνωσης μιας διεθνούς έκθεσης (EXPO).

 **Αεραθλητισμός και Τηλεπικοινωνιακή - Διαστημική Τεχνολογία** (κέντρο αεραθλητισμού, μουσείο αεροπλοίας, κέντρο εικόνας, κέντρο πληροφορικής, εκθέσεις, εγκαταστάσεις αναψυχής κλπ.).

Το σενάριο μελετάει την επανάχρηση υποδομών με έμφαση στην ιστορική και συμβολική μορφή του χώρου έχοντας ως στόχο την ιστορική συνέχεια και γεφύρωση με το παρελθόν,

Όπως προκύπτει, το δεύτερο και τρίτο σενάριο εστιάζουν περισσότερο σε δυνατότητες πώλησης γης. Το τέταρτο σενάριο είναι το λιγότερο ελκυστικό με οικονομικούς όρους, καθώς η έκταση που μπορεί να διατεθεί προς πώληση είναι περιορισμένη. Σε κάθε περίπτωση, η συνολική έκταση που είναι δυνατό να διατεθεί ποικίλει ανάλογα με το προκαταρκτικό σενάριο αξιοποίησης του χώρου, φτάνοντας, στη μέγιστη συνολική έκταση περίπου των 1.100 στρεμμάτων, δηλαδή ποσοστό γύρω στο 20% της συνολικής έκτασης. Το Πάρκο πρασίνου και οι επιχειρηματικές δραστηριότητες αποτελούν βασικό δομικό στοιχείο όλων των προκαταρκτικών σεναρίων.

Το πρόγραμμα περιλάμβανε δύο συμπληρωματικά προγράμματα, ένα με τις επικαιροποιημένες τιμές της



οικονομικής αξιολόγησης και ένα με την χωροθέτηση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων.

Τέλος, δεν επιλέχθηκε επικρατέστερο σενάριο, καθώς επίσης και τα τέσσερα σενάρια δεν αναλύθηκαν περαιτέρω (χάρτες, σχέδια κλπ.), ενώ παρουσιάστηκαν αναλυτικότερα το 2007 με την ολοκλήρωση και επικαιροποίηση του.

### **3.3.1.1.2. Ολοκλήρωση και Επικαιροποίηση του Ερευνητικού Προγράμματος: Ανάπτυξη και Επικαιροποίηση του Ερευνητικού Προγράμματος : «Ανάπτυξη του χώρου του Αεροδρομίου Ελληνικού» (2007)**

Το 2007 πραγματοποιήθηκε νέο πρόγραμμα από τον ΟΡΣΑ με στόχο την επικαιροποίηση του παλαιότερου ερευνητικού προγράμματος (1995-2001) και την αξιολόγηση των νέων δεδομένων για τον χώρο του Ελληνικού. Το πρόγραμμα με τίτλο «Ολοκλήρωση και Επικαιροποίηση του Ερευνητικού Προγράμματος: Ανάπτυξη του χώρου του Αεροδρομίου Ελληνικού» περιελάμβανε δύο αναθεωρημένες εκθέσεις για τις δύο φάσεις του πρώτου ερευνητικού προγράμματος (α' και β' φάση). Οι γενικοί στόχοι, οι βασικές αρχές σχεδιασμού, τα χαρακτηριστικά της ευρύτερης περιοχής καθώς και το ποσοστό κάλυψης του πάρκου και της προς ανάπτυξη περιοχής παρέμειναν ίδια με την αρχική μελέτη του 1995.

Μελετήθηκαν προβλεπόμενα έργα συγκοινωνιακής υποδομής: α) η διέλευση στο βόρειο όριο του, οδικού άξονα σύνδεσης της λεωφόρου Ποσειδώνος με την περιφερειακή Υμηττού και τη Σήραγγα Υμηττού, β) η διέλευση του τραμ στο βόρειο όριο του χώρου και την ανταπόκρισή του με το μετρό. Παράλληλα μελετήθηκε η ενσωμάτωση του χώρου του Αγίου Κοσμά στο Μητροπολιτικό Πάρκο και η μεταφορά της πλειοψηφίας των αθλητικών εγκαταστάσεων στο εσωτερικό του πάρκου καθώς και η μετα-ολυμπιακή χρήση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων. Ακόμη μελετήθηκε η μετατροπή του χώρου της ΕΤΑ από συνεδριακό σε εκθεσιακό κυρίως χώρο καθώς και η δημιουργία μουσείων Πολεμικής και Πολιτικής Αεροπορίας, Αρχαιολογικού Μουσείου Κέντρου σχετικού με την Μεσόγειο και Μουσείο Τέχνης καθώς και η χωροθέτηση επιχειρηματικού και διοικητικού κέντρου μητροπολιτικής σημασίας παρά τη λεωφόρο Βουλιαγμένης.

Στην α' φάση υπήρξε η προσαρμογή των αρχικών προκαταρκτικών σεναρίων (β' φάση, 1999), στα νέα δεδομένα που προέκυψαν από τη χωροθέτηση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων παράλληλα με την επικαιροποίηση της οικονομικής βιωσιμότητας των σεναρίων με βάση τις αντικειμενικές αξίες του 2007, καθώς και σε σχέση με ενδεικτικές τιμές πώλησης οικοπέδων από τον ημερήσιο τύπο. Τα τέσσερα προκαταρκτικά σενάρια που παρουσιάστηκαν στην β' φάση του αρχικού ερευνητικού προγράμματος «Ανάπτυξη του χώρου του αεροδρομίου Ελληνικού», το 1999, αναλύθηκαν περισσότερο και προσεγγίστηκαν συνθετικά με σκαριφήματα.

(Εικόνα 105) Σε όλα τα σενάρια, αλλά και στις προσαρμογές που επήλθαν κατά τη μελέτη ένταξης των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων, οι χώροι επιχειρηματικής εκμετάλλευσης τοποθετούνταν στο νότιο άκρο του διαδρόμου προσγείωσης, σε λωρίδα επέκτασης του κάτω Ελληνικού, στο βόρειο όριο του αεροδρομίου και σε ένα τμήμα της ζώνης στη λεωφόρο Βουλιαγμένης. Επιπλέον, η συνολική έκταση προς πολεοδόμηση ήταν ίδια και στα τέσσερα σενάρια και ισούταν με 1.100 στρέμματα. Ως αντικείμενο της β' φάσης αναφέρεται «η εξέταση θεμάτων του Φορέα Διαχείρισης ώστε αν χρειαστεί να γίνει η θεσμική ρύθμιση και ο καθορισμός και προγραμματισμός των περαιτέρω μελετών και ενεργειών που θα απαιτούνταν για την ολοκλήρωση του έργου». Παρόλα αυτά και σε αυτό το πρόγραμμα δεν επιλέχθηκε ή δεν συστάθηκε το επικρατέστερο σενάριο ανάπτυξης της περιοχής του Ελληνικού.



Σενάριο 1: Θεματικά πάρκα- Θεματική αναψυχή στο σύνορο της Αθήνας με τον Σαρωνικό Κόλπο



Σενάριο 2: Τέχνες και λόγος - Δημιουργία πολιτιστικού πόλου



Σενάριο 3: Κέντρο εκθέσεων και συνεδρίων και διεθνής έκθεση (EXPO)



Σενάριο 4: Αεραθλητισμός και τηλεπικοινωνιακή - διαστημική τεχνολογία

Εικόνα 105. Εναλλακτικά σενάρια ανάπτυξης.

### 3.3.1.2. Ο Διεθνής Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός (2003-2004)

Οι δύο μελέτες παρουσιάζονται ταυτόχρονα, καθώς η μελέτη ΥΠΕΧΩΔΕ (Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων) - ΟΡΣΑ αποτέλεσε την ολοκλήρωση και επικαιροποίηση του Α' Βραβείου του Διεθνή Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού του 2003, που απονεμήθηκε στο γραφείο των Γάλλων αρχιτεκτόνων DZO Architecture, Fernandez e., Serero D., Descombes A., Regnault A. (Εικόνα 106). Το 2003 το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Οργανισμός Χωροταξίας και Προστασίας Περιβάλλοντος της Αθήνας σε συνεργασία με το UIA (Unite International d' Architecture) διοργάνωσαν ένα διεθνή αρχιτεκτονικό διαγωνισμό με τίτλο: «Διεθνής Διαγωνισμός Μητροπολιτικού Πάρκου Ελληνικού».

Οι υπάρχουσες δομές και υποδομές λήφθηκαν υπόψη, χωρίς να υπερβαίνουν  $1.325.000\mu^2$  ενώ το κτίριο του Ανατολικού Αεροσταθμού διατηρείται και μετατρέπεται σε Κέντρο Εκθεσιακό/Συνελεύσεων καλύπτοντας μια οριοθετημένη περιοχή 17εκτ. και καλύπτοντας μια δομημένη έκταση  $51.000\mu^2$ . Επιπρόσθετα, ένα νέο ξενοδοχείο 5\* προτάθηκε με έκταση όχι μεγαλύτερη από  $2000\mu^2$ .

Η συνολική κατασκευή χώρου δεν υπερβαίνει τα  $1.325.000\mu^2$  με το μέγιστο κόστος κατασκευής να μην υπερβαίνει τα € 400.000.000, ενώ τα έσοδα από την ανάπτυξη θα έπρεπε να

υπερβαίνουν το κόστος κατασκευής για € 300.000.000 το ελάχιστο.



Εικόνα 106. Διαγωνισμός Μητροπολιτικού Πάρκου Ελληνικού - Πρώτο βραβείο DZO Architecture: Τρισδιάστατη Φωτορεαλιστική Αεροφωτογραφία.

#### 3.3.1.2.1. Α' Βραβείο Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού Ιδεών- DZO Architecture (2004)

Η πρόταση των Αρχιτεκτόνων DZO ξεχώρισε για την ιδέα της επαναφοράς των φυσικών ροών που διέτρεχαν όλη την περιοχή πριν από την κατασκευή των διαδρόμων του αεροδρομίου. Αυτά τα ρέματα (Softscapes) χρησιμοποιήθηκαν για την χωρική οργάνωση τόσο των χώρων πρασίνου όσο και της νέας αστικής ανάπτυξης. (Εικόνα 107) Οι περιοχές αστικής ανάπτυξης χωροθετούνταν στην περίμετρο του πάρκου και σε σχέση με τον αστικό ιστό. Η μελέτη προέβλεπε 22% για ανάπτυξη και 78% για



δημιουργία πάρκου. Η πρόταση αναλύθηκε περισσότερο και επικαιροποιήθηκε, μετά από ανάθεση στο γραφείο των Γάλλων αρχιτεκτόνων από το ΥΠΕΧΩΔΕ, το 2006 με 2007.



Εικόνα 107. Το masterplan της νικητήριας πρότασης των Αρχιτεκτόνων DZO με την ιδέα της επαναφοράς των φυσικών ροών (softscapes).

### 3.3.1.2.2. Μελέτη ΥΠΕΧΩΔΕ-ΟΡΣΑ (2006-2007)

Το 2006 ανατέθηκε από τον Υπουργό του ΥΠΕΧΩΔΕ στην ομάδα του Πρώτου Βραβείου του Διεθνούς Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού Ιδεών (Αρχιτεκτονικό Γραφείο Serero και Fernandez Architects και Philippe Coignet Office of Landscape Morphology) η μελέτη με τίτλο: «Επικαιροποίηση και Εξειδίκευση της Μελέτης Γενικής

Διάταξης και Προγράμματος Ανάπτυξης της συνολικής έκτασης του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού» υπό την επίβλεψη του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (ΟΡΣΑ). Η μελέτη παραδόθηκε το καλοκαίρι του 2007. (Εικόνα 108) Η επικαιροποιημένη μελέτη περιλάμβανε συνοδευτικές θεματικές μελέτες συγκοινωνιακού σχεδιασμού, αποχέτευσης όμβριων υδάτων, αντιπλημμυρικής προστασίας και ανασύστασης ρεμάτων, όπως και πηγών νερού άρδευσης.



Εικόνα 108. Masterplan Διαμόρφωσης Πάρκου - Serero Architects.



Σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του ΥΠΕΧΩΔΕ – ΟΡΣΑ, στο Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού από την έκταση των 6.000 στρεμμάτων (5.300 στρέμματα + 700 στρέμματα από την υπογειοποίηση της Ποσειδώνος) θα καλυφθεί μικρό μέρος (300 στρέμματα) για ήπια πολεοδόμηση, ενώ 300 στρέμματα αφορούν υφιστάμενες δραστηριότητες και το χώρο που θα καταλάβει η περιφερειακή ελεύθερη Λεωφόρος Ελληνικού. Η αξιοποίηση μέρους του Πάρκου για ήπια οικιστική ανάπτυξη και εμπορική εκμετάλλευση σκόπευε στην αυτοχρηματοδότηση του έργου για να εξασφαλιστεί η απρόσκοπτη κατασκευή και η καλή συντήρηση του πάρκου (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007).

Από τις περιοχές αστικής ανάπτυξης το 40% θα είναι κοινόχρηστοι χώροι και από το υπόλοιπο 60% θα καλυφθεί το μισό, με τελική κάλυψη ίση με 300 στρέμματα. Οι περιοχές κατοικίας -τουρισμού θα καταλαμβάνουν περίπου το 1/3 της έκτασης και οι περιοχές επιχειρηματικών και λοιπών δραστηριοτήτων περίπου τα 2/3. Δεσμευτικά στοιχεία για τον σχεδιασμό του πάρκου ήταν τα εγκεκριμένα υφιστάμενα προγράμματα, που δεσμεύουν τη χρήση γης σε επιμέρους περιοχές της συνολικής έκτασης, πράξεις παραχωρήσεων, όπως και κτίρια και άλλες εγκαταστάσεις που διατηρούνται.

Η φιλοσοφία του σχεδιασμού βασίστηκε σε μεγάλο βαθμό στις αρχές της αρχιτεκτονικής τοπίου μέσα από τη διαμόρφωση του περιβάλλοντος με στοιχεία όπως είναι οι οριζόντιες επιφάνειες,

το έδαφος, η φύτευση, η τοπογραφία και το νερό, τα οποία αποτελούν στοιχεία με φυσική αλλά και χρονική υπόσταση. Το τοπίο κατέχει δυναμικά αλλά και συμβολικά φορτία μέσα στο χώρο του φυσικού σχεδιασμού (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007).

Η οργάνωση του Μητροπολιτικού Πάρκου διαρθρώνεται με τη βοήθεια τεσσάρων συστημάτων (επιπέδων σχεδιασμού) τα οποία αλληλοεπιδρούν μεταξύ τους, και είναι τα εξής:

1. Softscapes - Διάδρομοι Πρασίνου και Δραστηριοτήτων,
2. Edges/Maximize Frontage.
3. Hardscapes - Στρατηγική Διαχείρισης Σκληρών Επιφανειών και
4. Programmatic Noise - Στρατηγική Οργάνωσης Δραστηριοτήτων

Συμπληρωματικά με αυτά τα συστήματα στρατηγικής, διαμορφώνονται και η Στρατηγική Αστικής Πολεοδόμησης που στηρίζεται στην μη ζωνοποίηση της περιοχής, το Δίκτυο Κυκλοφορίας, τη Στρατηγική Φύτευσης και τη Στρατηγική Φωτισμού.

Από την περιοχή των 5.300 στρεμμάτων του Ελληνικού αφαιρούνται τα 1000 στρέμματα που προορίζονται για ήπια πολεοδόμηση και 290 στρέμματα που αφορούν παραμένουσες δραστηριότητες. Από τα 1000 στρέμματα το 35% δηλαδή τα 350 στρέμματα θα είναι κοινόχρηστοι χώροι. Στα 650 στρέμματα

που θα χρησιμοποιηθούν ως οικοπεδική γη ενώ το ποσοστό κάλυψης είναι 40%.

Η συνολική επιφάνεια που θα πολεοδομηθεί έχει έκταση 1.000 στρέμματα με κτιριακά έργα δόμησης 1.300.000μ<sup>2</sup>. (1.000 οι κατοικίες και οι εμπορικές χρήσεις και 300 στρέμματα οι 7 πολεοδομικές ενότητες). Η έκταση που θα πολεοδομηθεί κατανέμεται σε επτά πολεοδομικές ενότητες (300 στρέμματα), οι οποίες είναι (Εικόνα 109):

- ✚ Η περιοχή του «**Επιχειρηματικού Κέντρου**» (78 στρέμματα) με χαρακτήρα πολεοδομικού κέντρου με γραφεία, κτήρια διοίκησης, κοινωφελείς και πολιτιστικές λειτουργίες,
- ✚ Η περιοχή «**Είσοδος Βουλιαγμένης**»(21 στρέμματα)ως περιοχή γενικής κατοικίας,
- ✚ Η περιοχή «**Εκθεσιακό Κέντρο**» (60 στρέμματα)ως περιοχή γενικής κατοικίας,
- ✚ Η περιοχή «**Γκολφ Γλυφάδας**» (33 στρέμματα), ως περιοχή γενικής κατοικίας,
- ✚ Η περιοχή «**Τουριστική Ζώνη**» (5 στρέμματα), για τουριστικές εγκαταστάσεις
- ✚ Η περιοχή «**Κάτω Ελληνικό**» (74 στρέμματα), για χρήσεις αμιγούς κατοικίας,
- ✚ Η περιοχή «**πρώην Δυτικός Αερολιμένας**» (29 στρέμματα) για χρήσεις τουρισμού, πολιτισμού και αναψυχής



Εικόνα 109. Σχέδιο Διαμόρφωσης Πάρκου - Serero Architects.

Το σχέδιο αστικής ανάπτυξης περιλαμβάνει κατοικημένες περιοχές (188.000μ<sup>2</sup>), ένα Επιχειρηματικό Κέντρο (78.000μ<sup>2</sup>), ένα Πολιτιστικό Κέντρο (29.000μ<sup>2</sup>) και τις τουριστικές εγκαταστάσεις (5.000μ<sup>2</sup>).Όσον αφορά τις υφιστάμενες εγκαταστάσεις, προτάθηκε η διατήρηση 41 από 480 κτίρια και ο εκ των υστέρων εξοπλισμός ή η διατήρηση της τρέχουσας χρήσης τους.

Για την οργάνωση του πάρκου, έκτασης 4010 στρεμμάτων συνολικά, προτείνονται εννιά ζώνες με προγραμματικές ιδιαιτερότητες μέσα στις οποίες μπορούν να αναπτυχθούν πρόσθετες δραστηριότητες. Αυτές οι ζώνες είναι (Εικόνα 110):

- Διάδρομοι Πρασίνου και Δραστηριοτήτων (Softscapes),
- Διάδρομοι του πρώην αεροδρομίου και οι σκληρές επιφάνειες (Hardscapes),
- Προστατευόμενη Περιοχή Πτηνών και Φυσικό Πάρκο Βλάστησης,
- Επιχειρηματικό κέντρο Ελληνικού,
- Πάρκο Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων,
- Κέντρο Ψυχαγωγίας Ελληνικού,
- Εκθεσιακό Κέντρο,
- Υδροπάρκο, Κανό Καγιάκ Σλάλομ,
- Κέντρο Πολιτισμού και Εμπορίου.

Επιπλέον, η μελέτη πρότεινε τη φύτευση στο 50% του συνόλου της περιοχής, τη διατήρηση του μεγαλύτερου μέρους των διαδρόμων, και την επέκταση του διαδρόμου Ανατολής-Δύσης σε όλη τη διαδρομή προς την προκυμαία. Η προώθηση ενός πολύ-λειτουργικού αστικού χώρου για την αναβάθμιση της Αθήνας ήταν ένας από τους βασικούς στόχους της ομάδας. Τέλος, στο κείμενο της ομάδας μελέτης αναφέρονται οι όροι δόμησης και οι επιτρεπόμενες χρήσεις γης. Σαν τελική έκταση, το Μητροπολιτικό Πάρκο θα καταλαμβάνει 4.000 στρέμματα. Ο προϋπολογισμός που ανακοινώθηκε από το ΥΠΕΧΩΔΕ για την

κατασκευή του πάρκου ήταν στα 700.000.000€. Σύμφωνα με τη μελέτη, η ανάπτυξη αυτού του τμήματος της περιοχής γίνεται με στόχο την αυτο-χρηματοδότηση του Μητροπολιτικού Πάρκου και την ευκολία της κατασκευής και της συντήρησης.

Οι μελέτες της Ελληνικής Κτηματικής Εταιρείας του Δημοσίου (ΚΕΔ) (2008) από τον καθηγητή του Χάρβαρντ Σπύρο Πολλάλη και του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου (2010) από το Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος με ανάθεση από την Τοπική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων Νομού Αττικής (ΤΕΔΚΝΑ), αξιολόγησαν την συγκεκριμένη μελέτη. Η πρώτη μελέτη πραγματοποιήθηκε σε αντίθεση με τη δεύτερη.



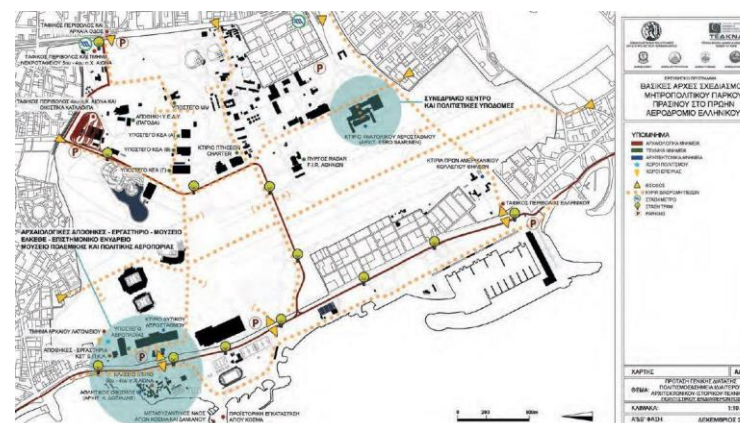
Εικόνα 110. Περιοχές αστικής ανάπτυξης και διάδρομοι Softscapes - Serero Architects.

### 3.3.1.3. Ερευνητικό Πρόγραμμα ΕΜΠ και ΤΕΔΚΝΑ: «Βασικές Αρχές Σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου στο Πρώην Αεροδρόμιο Ελληνικού» (2010)

Το ερευνητικό πρόγραμμα ανετέθη στο Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος του Τομέα Πολεοδομίας – Χωροταξίας του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου (ΕΜΠ) από την Τοπική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων Νομού Αττικής (ΤΕΔΚΝΑ) για λογαριασμό των Δήμου Αλίμου, Αργυρούπολης, Ελληνικού και Γλυφάδας, την περίοδο 2009-2010 με ερευνητή τον καθηγητή του ΕΜΠ κ. Νίκος Μπελαβίλας, ενώ την ίδια περίοδο ξεκίνησε η δημόσια συζήτηση για την αξιοποίηση του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού με παραχώρηση σε ιδιώτες επενδυτές. Η μελέτη περιλάμβανε δύο φάσεις (α' και β' φάση) με αναλυτική καταγραφή και τεκμηρίωση των νέων δεδομένων στο πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού και την παράκτια ζώνη του Αγίου Κοσμά ενώ έπειτα από την ολοκλήρωση της α' και β' φάσης της έρευνας και με δεδομένη την πολυετή συζήτηση για το μέλλον του χώρου, κατατέθηκαν βασικά σημεία διαπιστώσεων και αρχών σε σχέση με το συγκεκριμένο ζήτημα και την βέλτιστη αντιμετώπισή του (ΕΜΠ, 2010).

Ο σχεδιασμός έχει ως στόχο την ανάδειξη των υφιστάμενων χώρων πρασίνου και δημιουργία νέων, με έμφαση στο υψηλό πράσινο μέσω επανάχρησης του υφιστάμενου κτιριακού αποθέματος χωρίς επιπλέον δόμηση. Παράλληλα σκοπεύετε να δημιουργηθούν εγκαταστάσεις ανοιχτού αθλητικού πόλου

μητροπολιτικής σημασίας, καθώς και κέντρο πολιτισμού, εκπαίδευσης και έρευνας. Η ανάπτυξη βασίζεται στην διασφάλιση του κοινόχρηστου χαρακτήρα και της ελεύθερης πρόσβασης στις ακτές και καθώς και στην ανάδειξη κτιρίων, εγκαταστάσεων και μνημείων ιδιαίτερης αρχαιολογικής, αρχιτεκτονικής και τεχνικής αξίας. (Εικόνα 111) Προβλέπεται ποσοστό ανάπτυξης για την περιοχή ίσο με 39% και ποσοστό 61% για τη δημιουργία του Μητροπολιτικού Πάρκου. (ΕΜΠ, 2010)



Εικόνα 111.Σχέδιο Γενικής Διάταξης – Πόλοι και σημεία ιδιαίτερου αρχιτεκτονικού, ιστορικού, πολιτιστικού και τεχνικού ενδιαφέροντος, ΕΜΠ 2010

Πέραν από την δημιουργία του Μητροπολιτικού Πάρκου βασική κατεύθυνση του προγράμματος είναι η σταδιακή αξιοποίηση του υπάρχοντος κτιριακού δυναμικού και των εσόδων από τις παραχωρημένες εγκαταστάσεις με αποκλειστική διάθεσή τους στη δημιουργία, λειτουργία και συντήρηση του πάρκου. Τα



κτίρια αυτά θα ενταχθούν σε ευρύτερες χωρικές και λειτουργικές ενότητες του πάρκου και θα συνδεθούν με τον υπόλοιπο αστικό ιστό. Επιπλέον, οι τρεις δήμοι προτείνουν την αξιοποίηση μερικών υφιστάμενων κτιρίων και του χώρου που τα περιβάλλει, έτσι ώστε να λειτουργήσουν ως «αστικός αγρός» (παραγωγή γεωργικών προϊόντων) και την παραχώρησή τους στους κατοίκους της περιοχής.








Παράλληλα προτείνεται η άμεση άρση των εσωτερικών περιφράξεων (μήκους 40 χλμ.) και η απομάκρυνση των ευτελών λυόμενων κατασκευών που βρίσκονται στην περιοχή του πρώην ανατολικού Αερολιμένα, ενώ δεν ακολουθείται από την ομάδα μελέτης το σχέδιο δόμησης νέων πολεοδομικών ενοτήτων (λόγω κόστους) και ακυρώνεται το πρόγραμμα πώλησης τμημάτων του χώρου σε ιδιώτες. Ακυρώνονται επιπλέον, τα προτεινόμενα οδικά έργα στα σκέλη των λεωφόρων Ποσειδώνος και Αλίμου (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007) και προτείνεται η ενίσχυση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

Στην β' φάση της πρότασης παρουσιάζονται τα μέτρα και οι χωροθετήσεις των χρήσεων γης για την ανάπτυξη του Μητροπολιτικού Πάρκου (στην ουσία παρουσιάζεται η πρόταση της ομάδας μελέτης). Η πρόταση για υλοποίηση του Μητροπολιτικού Πάρκου βασίζεται στην αξιοποίηση και ανάδειξη του ιστορικού τοπίου της ακτής του Σαρωνικού και του αεροδρομίου του Ελληνικού με τις ελάχιστες δυνατές επεμβάσεις. Παράλληλα προβλέπεται η αποκατάσταση και επανάχρηση των 241 κτιρίων και εγκαταστάσεων (79% της

δόμησης-366.160μ<sup>2</sup> και 69% της κάλυψης των υφιστάμενων κτιρίων-267 στρέμματα). Η ανάπτυξη του πάρκου προκύπτει διατηρώντας τους διαδρόμους προσγείωσης – απογείωσης και αξιοποιώντας τις μεγάλες εκτάσεις φυσικών εδαφών (αδόμητες εκτάσεις: 5.996 στρέμματα). Παράλληλα μελετάται η φυσική και αισθητική αποκατάσταση – εξυγίανση του θαλάσσιου μετώπου σε όλο το μήκος καθώς και η δημιουργία δύο ζωνών υψηλής κοινωνικής ανταπόδοσης με χαρακτήρα πολιτισμού –Έρευνας και Μητροπολιτικού Αθλητισμού (ΕΜΠ, 2010).

Η πρώτη ζώνη με χαρακτήρα «Πολιτισμός - Έρευνα» εντοπίζεται χωρικά κυρίως στη βορειοδυτική πλευρά του πρώην αεροδρομίου και συγκροτείται από διάφορα κέντρα – κτίρια (μουσεία, συνεδριακά – εκθεσιακά κέντρα κ.α.), ενώ η δεύτερη ζώνη με χαρακτήρα «Μητροπολιτικό Κέντρο Λαϊκού Αθλητισμού και Πρωταθλητισμού» εντοπίζεται χωρικά στους δύο ολυμπιακούς πόλους.

Το Μητροπολιτικό Πάρκο αποτελείται από 11 ενότητες χρήσεων, οι οποίες είναι (ΕΜΠ, 2010)(Εικόνα 112):

-  Ενότητα αμιγούς πρασίνου,
-  Ενότητα μητροπολιτικού αθλητισμού και πρασίνου,
-  Ενότητα τοπικού κέντρου,
-  Ενότητα πολιτισμού, έρευνας και πρασίνου,
-  Ενότητα μητροπολιτικού αθλητισμού, πρασίνου και ήπιας ψυχαγωγίας,
-  Ενότητα διοίκησης,
-  Ενότητα χρήσεων μεταφορών,

- ✚ Ενότητα μητροπολιτικού υπερτοπικού κέντρου,
- ✚ Ενότητα ήπιας αναψυχής και εμπορίου,
- ✚ Ενότητα ναυταθλητισμού και,
- ✚ Ενότητα διοίκησης και πρασίνου.



Εικόνα 112. Σχέδιο Γενικής Διάταξης – Χρήσεις γης, ΕΜΠ 2010.

Η ενότητα του αμιγούς πρασίνου και η ενότητα του μητροπολιτικού αθλητισμού και πρασίνου αποτελούν περίπου τα  $\frac{3}{4}$  της συνολικής έκτασης του πάρκου, αλλά και της συνολικής αδόμητης έκτασης. Εξ' αυτών η ενότητα του αμιγούς πρασίνου αποτελεί περίπου το 60% της συνολικής έκτασης και σχεδόν τα  $\frac{2}{3}$  των αδόμητων επιφανειών του πάρκου (60,84% και 63,13% αντίστοιχα), ενώ η ενότητα του αθλητισμού και πρασίνου αποτελεί το 14,34% της συνολικής έκτασης του πάρκου και το 13,86% της αδόμητης έκτασης. (Εικόνα 113) Από την υπόλοιπη έκταση πάνω από 15% της συνολικής έκτασης και της αδόμητης έκτασης αποτελούν οι τρεις ενότητες του τοπικού κέντρου

(6,88% και 6,17% αντίστοιχα), του πολιτισμού, έρευνας και πρασίνου (4,59% και 4,34% αντίστοιχα) και του αθλητισμού, πρασίνου και αναψυχής (4,44% και 4,52% αντίστοιχα). Περίπου 10% της συνολικής έκτασης αλλά και της συνολικής αδόμητης επιφάνειας αποτελούν αθροιστικά οι έξι ενότητες της διοίκησης, των μεταφορών, του υπερτοπικού κέντρου, της ήπιας αναψυχής και εμπορίου, του ναυταθλητισμού και της διοίκησης και πρασίνου [ΕΜΠ, 2010]. Από τα 6.283 στρέμματα συνολικής επιφάνειας, οι ανοιχτοί χώροι πρασίνου καταλαμβάνουν επιφάνεια ίση με 5.995 στρέμματα. Επίσης, από τα 480 υφιστάμενα κτίρια, τα 241 επαναχρησιμοποιούνται



Εικόνα 113. Σχέδιο Γενικής Διάταξης – Σενάριο Φυτεύσεων, ΕΜΠ 2010.

Το συνολικό υλοποιημένο ποσοστό κάλυψης είναι 4,27% και ο συνολικός υλοποιημένος συντελεστής δόμησης είναι 0,058. Το υλοποιημένο ποσοστό κάλυψης ανά ενότητα κυμαίνεται από 37,65% στην ενότητα διοίκησης και πρασίνου μέχρι μηδέν στην

ενότητα του ναυταθλητισμού. Συμπερασματικά, το κόστος ανέρχεται από 50 εκατομμύρια ευρώ έως 100 εκατομμύρια ευρώ.

#### 3.3.1.4. «Strategic Urban Model for Hellinikon – New Urban Centrality for Innovation» Josep Acebillo (2011)

Το 2011 ανατέθηκε στον Ισπανό αρχιτέκτονα Josep Acebillo<sup>39</sup> η ανάπλαση της περιοχής του Ελληνικού παράλληλα με τη σύσταση της ανώνυμης εταιρείας διαχείρισης και αξιοποίησης του πρώην αεροδρομίου, Ελληνικό Α.Ε.. Η πρόταση για ανάπλαση της περιοχής του πρώην αεροδρομίου περιείχε (σε στρογγυλοποιημένους αριθμούς) ποσοστό 30% για ανάπτυξη και 70% για την δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου. Το σχέδιο και η γενική πρόταση της διάταξης βασίστηκαν σε ένα στρατηγικό μοντέλο μέσω οικολογικών αρχών στο σχεδιασμό του πάρκου, με σκοπό να λειτουργήσει ως καταλύτης για την ανάπτυξη, την πρόοδο και τη συνολική βελτίωση του περιβάλλοντος της πόλης ως ένα αστικό σύμπλεγμα, δεδομένου ότι η Αθήνα έχει τεράστιες δυνατότητες ως μητροπολιτικό κέντρο για την περιοχή της Μεσογείου και ως περιφερειακό κέντρο για τις επιχειρήσεις, την οικονομία, τον πολιτισμό και τις επιστήμες. (Εικόνα 114) Συγκεκριμένα το 75% της συνολικής έκταση προορίζεται για χρήση πρασίνου, το 15% για δρόμους

και το 12% για δόμηση. Η ελάχιστη πυκνότητα ορίζεται ως:  $0,3/05=2M/5M$  νέων κτιρίων.



Εικόνα 114. Το σχέδιο γενικής διάταξης – Πρόταση Josep Acebillo.

Το Μητροπολιτικό Πάρκο έκτασης 260 εκταρίων τοποθετήθηκε στο κέντρο της έκτασης συνδέοντας τη θάλασσα και το παραλιακό μέτωπο με τις γειτονικές περιοχές (δήμους). Ακόμη περιλάμβανε οικολογικές λειτουργίες και ένα δάσος με πυκνή βλάστηση, παράλληλα οργανώθηκε ένα καλά καθορισμένο

<sup>39</sup> Ο Josep Acebillo ήταν διευθύνων σύμβουλος της Barcelona Strategic Urban System – BcnSus.



οδικό δίκτυο και ένα σύστημα δημόσιων χώρων με πλατείες, λεωφόρους πρασίνου (boulevards) και περιοχές αστικού πρασίνου ανάμεσα στα κτίρια.

Οι περιοχές κατοικίας διέθεταν μεγάλη ποικιλία σε τυπολογίες κατοικίας. Οι περιοχές κατοικίας, λιανικού εμπορίου, χώρων στάθμευσης, γραφείων και υπηρεσιών καταλάμβαναν συνολική έκταση 980.000μ<sup>2</sup>. Υπολογιζόταν στην πρόταση η δημιουργία 6.200 - 6.500 νέες κατοικίες, ενώ θα μπορούν να φιλοξενηθούν 15.000 νέοι κάτοικοι. Επιπλέον μια οικονομική – διοικητική περιοχή (μέσω της μεταφοράς 2-3% των διοικητικών υπηρεσιών από το κέντρο της Αθήνας στην περιοχή του Ελληνικού) στο κτίριο του Saarinen (παλιός διεθνής τερματικός σταθμός) με σκοπό την ενίσχυση της κοινωνικό - οικονομικής κεντρικότητας. Προβλεπόταν ακόμα ένα πανεπιστήμιο και ένα κέντρο έρευνας, ως διεθνή κέντρα εκπαίδευσης και επιχειρηματικότητας.

Η σύνδεση και η συνέχεια μεταξύ του πάρκου και του παραλιακού μετώπου θα γινόταν με την υπογειοποίηση της παραλιακής οδού, την παράκαμψη της Λεωφόρου Ποσειδώνος και τη διατήρηση του υπάρχοντος δρόμου ως τοπικού άξονα. Επιπλέον, στο 12% του δομημένου χώρου προβλεπόταν η ανάπτυξη ενός συνεδριακού κέντρου, ξενοδοχείων, ενός εμπορικού κέντρου και γραφείων επιχειρήσεων ενώ δόθηκε βαρύτητα στη χρήση φωτοβολταϊκών μέσων για την εξοικονόμηση ενέργειας (12.300kWh/χρόνο ανά άτομο). Τέλος, η συνολική επιφάνεια των νέων και των παλαιών κτιρίων δεν θα

ξεπερνούσε τα 3.000.000μ<sup>2</sup> με την κατασκευή νέας μαρίνας και δημόσιων εγκαταστάσεων στο παραλιακό μέτωπο του Αγίου Κοσμά. (Εικόνα 115,116)



Εικόνα 115. Το παραλιακό μέτωπο.



Εικόνα 116. Αεροφωτογραφία του πάρκου.



### 3.3.1.5. «Η Αξιοποίηση του Ελληνικού» Σπύρος Πολλάλης (2012)

Ο καθηγητής κ. Σπύρος Πολλάλης<sup>40</sup>, έγινε το 2011 (όταν ιδρύθηκε η εταιρεία Ελληνικό Α.Ε.) πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της Ελληνικό Α.Ε. με σκοπό την διοίκηση, διαχείριση και εκμετάλλευση του ακινήτου, των κτιρίων και εγκαταστάσεων του πρώην αερολιμένα. Το 2013 η πολιτική της αξιοποίησης του χώρου του Ελληνικού στράφηκε στην αποκρατικοποίηση του ακινήτου και στην πώληση του μετοχικού κεφαλαίου της Ελληνικό Α.Ε.. Ο κ. Πολλάλης παρουσίασε ένα εναλλακτικό σχέδιο ήπιας δόμησης και ανάπτυξης χωρίς την δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου σε όλη την έκταση της περιοχής αλλά σε τμήμα της<sup>41</sup>, το οποίο ερχόταν σε αντίθεση με το σχέδιο ιδιωτικοποίησης του Ελληνικού.

Σκοπός της πρότασης ήταν να μετατραπεί η Αθήνα, μέσω της ανάπτυξης του Ελληνικού, σε μία πόλη βιώσιμη και ανταγωνιστική, τονίζοντας ότι δεν θα είναι ένα έργο αποκρατικοποίησης. Το σχέδιο βασίστηκε στη βιώσιμη

ανάπτυξη, περιβαλλοντολογικά, οικονομικά και κοινωνικά, στη μετατροπή της Αθήνας σε ανταγωνιστική πόλη, για επενδύσεις και επαγγελματικές δραστηριότητες καθώς και σε τουριστικό προορισμό μακρύτερης χρονικής διάρκειας από ότι ήταν μέχρι σήμερα. Παράλληλα θα αναπτύσσονταν η έρευνα, η καινοτομία και τεχνολογίες αιχμής, με επένδυση στο ανθρώπινο δυναμικό της χώρας και δημιουργία υψηλόμισθων θέσεων εργασίας. Ακόμη βασικός σκοπός ήταν η βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων του Λεκανοπεδίου, δημιουργώντας έναν μητροπολιτικό χώρο πρασίνου και ανοιχτούς δημόσιους χώρους, δίνοντας ένα παράδειγμα για συνολική ανάπτυξη καθώς και η κάλυψη κοινωνικών αναγκών των όμορων δήμων και σύνδεση της περιοχής με τον γειτονικό αστικό ιστό.<sup>42</sup>

Το σχέδιο προβλέπει 40% από την συνολική έκταση για την δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου και 60% για αστική ανάπτυξη. Οι ανοιχτοί δημόσιου χώροι θα καταλαμβάνουν ποσοστό 36%, οι ανοιχτοί ιδιωτικοί χώροι ποσοστό 30% (μαζί και οι δύο θα έχουν τα 2/3 της συνολικής έκτασης), ενώ οι σκληρές επιφάνειες (κτίρια, δρόμοι) θα καταλαμβάνουν μόνο το

<sup>40</sup> Ο καθηγητής κ. Σπύρος Πολλάλης είναι καθηγητής Design, Technology and Management στο Harvard Graduate School of Design. Η συγκεκριμένη πρόταση για την αξιοποίηση του Ελληνικού έγινε πριν την τοποθέτηση του καθηγητή Σπύρου Ν. Πολλάλη στο τιμόνι της Ελληνικό ΑΕ, αλλά η τελική παράδοση της μελέτης έγινε το 2012 για λογαριασμό του Υπουργείου Οικονομικών (μέσω της Κτηματικής Υπηρεσίας Δημοσίου).

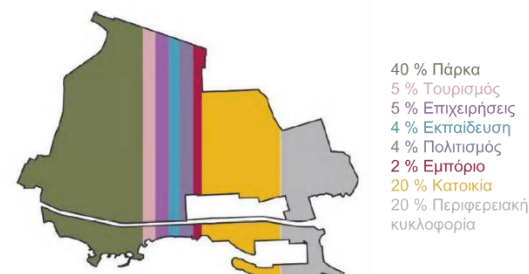
<sup>41</sup> Σύμφωνα με τον καθηγητή αυτό δεν θα είναι άμεσο προσβάσιμο από τους κατοίκους της πρωτεύουσας και θα είναι δύσκολη η συντήρησή του.

<sup>42</sup> [www.pollalis-hellinikon.com](http://www.pollalis-hellinikon.com)

29% (το 1/3 της έκτασης). (Εικόνα 117) Το πολεοδομικό μοντέλο της πρότασης περιλαμβάνει:

- ✚ Πράσινο - Ανοιχτοί χώροι,
- ✚ Δίκτυα «ροής κίνησης»,
- ✚ Ανάπτυξη μικτών χρήσεων γης,
- ✚ Αειφόρος δόμηση - αρχές και ενδεικτικές τεχνολογίες.(Εικόνα 118)

Το Μητροπολιτικό Πάρκο θα έχει συνολική έκταση 2.000.000μ<sup>2</sup> ενώ βασικό στοιχείο του σχεδιασμού είναι το δυναμικό σχήμα του αστερία, το οποίο αυξάνει σημαντικά την περίμετρο του πάρκου (από 5.000μ<sup>2</sup> σε 11.500μ<sup>2</sup>), τις περιοχές που εφάπτονται και άρα την αλληλεπίδραση του με την πόλη με έμφαση στην περιβαλλοντολογική ευαισθητοποίηση των επισκεπτών. Οι περιοχές δόμησης εισχωρούν μέσα στο πάρκο, και έτσι αυξάνουν την προσβασιμότητα του και την αίσθηση ασφάλειας των πεζών που διασχίζουν το πάρκο. Μέσα στο πάρκο χωροθετούνται υπερτοπικές χρήσεις πολιτισμού και μεταφέρονται οι αθλητικές εγκαταστάσεις του Κέντρου Νεότητας του Αγίου Κοσμά στο εσωτερικό του. Με αυτόν τον τρόπο τονίζεται ο χαρακτήρας του δημόσιου χώρου αναψυχής και αθλητισμού. Η αλληλεξάρτηση πάρκου και αστικής ανάπτυξης βασίστηκε στην ισορροπημένη διαχείριση των πόρων και στην μείωση των περιβαλλοντολογικών επιπτώσεων και του κόστους λειτουργίας της πόλης.



Εικόνα 117. Ποσοστά χρήσεων γης της πρότασης του κ. Πολλάλη.



Εικόνα 118. Πολεοδομικό Μοντέλο Ανάπτυξης - Πρόταση Πολλάλη.

Προτάθηκε η μετατόπιση της Λεωφόρου Ποσειδώνος και η εκτροπή της κυκλοφορίας σε νέο άξονα πάνω σε υφιστάμενο τροχόδρομο (αεροδιάδρομο) του παλιού αεροδρομίου, εξαιτίας της απομάκρυνσης και του περιορισμού που υφίστανται η παραλιακή ζώνη από την υφιστάμενη Λεωφόρο. Η παλιά χάραξη διατηρήθηκε σαν δρόμος ήπιας κυκλοφορίας και πεζόδρομος, ενώ ταυτόχρονα απελευθερώθηκε και διευρύνθηκε η παραλιακή ζώνη. Βασικός παράγοντας του

σχεδιασμού της πρότασης είναι η περιορισμένη χρήση αυτοκινήτων, με πυκνό δίκτυο πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων, για την δημιουργία ενός ασφαλούς περιβάλλοντος για τους πεζού με παράλληλη επέκταση και ενίσχυση των MMM.

Οι τέσσερις οικονομικοί πυλώνες ανάπτυξης του ακινήτου ήταν (Εικόνα 119):

- Πυρήνας δημιουργίας θέσεων εργασίας (υγεία, έρευνα, καινοτομία, εκπαίδευση, ψυχαγωγία, φιλοξενία),
- Επενδύσεις σε αστικές υποδομές (νερό, ενέργεια, απορρίμματα, μεταφορές, τηλεπικοινωνίες, τοπίο, ασφάλεια),
- Υποστηρικτικές υπηρεσίες (ζώνη καινοτομίας, ολοκληρωμένες υπηρεσίες, θερμοκοιτίδα επιχειρήσεων) και τέλος,
- Κτηματομεσιτικές δραστηριότητες (γειτονιές, μονοκατοικίες, διαμερίσματα, κατοικίες με υπηρεσίες, γραφεία, εμπορικά κέντρα).

Στις πολεοδομικές ενότητες/γειτονιές διαμορφώθηκαν τοπικά κέντρα με ελεύθερους χώρους, εμπόριο, κοινωφελείς υπηρεσίες και άλλες τοπικές χρήσεις, καθώς και δημόσια σχολεία. Το οικοδομικό τετράγωνο αποτελεί κεντρικό στοιχείου του σχεδιασμού της πρότασης, με διαστάσεις 130μ. x 130 μ.. Τα κτίρια τοποθετήθηκαν περιμετρικά του τετραγώνου δημιουργώντας εσωτερική αυλή (eco - housing) με σκοπό να

μεγιστοποιηθούν οι λειτουργικοί πράσινοι χώροι και οι υδατοπερατές επιφάνειες (φυσικός φωτισμός και αερισμός).

Η κάλυψη ορίζεται στο 15%, με μικτό συντελεστή δόμησης ίσο με 0,5 δηλαδή 3.000.000 δομημένη επιφάνεια. Οι κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι καταλαμβάνουν το 50% της συνολικής επιφάνειας. Η ανάπτυξη θα δημιουργούσε 11.000 κατοικίες διαφόρων τύπων οι οποίες θα μπορούσαν να φιλοξενήσουν 35.000 κατοίκους. Η πρόταση προέβλεπε τη δημιουργία 15.000 νέες μόνιμες θέσεις εργασίας, 8.000 θέσεις για πανεπιστημιακούς, ερευνητές και σπουδαστές, 2.500 νοσοκομειακές κλίνες και 7.000 κλίνες σε ξενοδοχεία, ενώ ο εκτιμώμενος αριθμός επισκεπτών ανερχόταν στους 1.500.000 επισκέπτες τον χρόνο. Το έργο θα υλοποιούνταν σε τρεις φάσεις με συνολικό κόστος ανάπτυξης 2.400.000.000 ευρώ.



Εικόνα 119.Κάτοψη χρήσεων γης πρότασης Πολλάλη.

### 3.3.1.6. «Ελληνικό: Μια νέα εποχή για την Ελλάδα – Ένας νέος τρόπος ζωής» Lamda Development (2014)

Το μετοχικό κεφάλαιο της Ελληνικό Α.Ε. περνάει στην Εταιρεία Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) το 2011, ενώ διατηρείται ένα μερίδιο σε οποιαδήποτε οικονομική υπεραξία. Με αυτόν τον τρόπο ξεκινάει η διαδικασία για να επιλεχθεί ο ενδιαφερόμενος επενδυτής, ο οποίος σύμβαση με το ΤΑΙΠΕΔ. Η «Πρόσκληση Υποβολής Ενδιαφέροντος» που παρουσιάστηκε από το ΤΑΙΠΕΔ το 2011, περιγράφει αναλυτικά τις δύο φάσεις για την Πώληση του ακινήτου και τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθήσει κάθε ενδιαφερόμενος επενδυτής. Το Ταμείο αναζητά Εκδηλώσεις Ενδιαφέροντος από Ενδιαφερόμενους που επιθυμούν να αποκτήσουν την πλειοψηφία του μετοχικού κεφαλαίου της Ελληνικό Α.Ε., με στόχο την αξιοποίηση του Ακινήτου, διασφαλίζοντας την υλοποίηση του Επιχειρηματικού Σχεδίου από την Ελληνικό Α.Ε. Έπειτα από μακροχρόνιο διεθνή διαγωνισμό (Δεκέμβριος 2011 - Μάρτιος 2014), η εταιρεία επενδύσεων Lamda Development<sup>43</sup> καταθέτει δεσμευτική προσφορά για την απόκτηση του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας Ελληνικό Α.Ε. η οποία

γίνεται δεκτή από το ΤΑΙΠΕΔ ενώ ακολούθησε κατάθεση και αξιολόγηση της οικονομικής προφοράς.

Βασικός στόχος του σχεδίου ανάπτυξης «είναι να δημιουργηθεί, στη βάση ενός ολοκληρωμένου και συνεκτικού σχεδίου, μία πρωτοποριακή μητροπολιτική ανάπτυξη, η οποία θα συνδυάζει την ομορφιά και τα μοναδικά χαρακτηριστικά της περιοχής, με emblematic κτίρια, πρωτοποριακές υποδομές και ποικίλες υπηρεσίες υψηλού επιπέδου, που θα βελτιώσουν την καθημερινότητα εκατομμυρίων κατοίκων της Αττικής». Η επένδυση προβλέπει την ανάπτυξη οικιστικών ζωνών, ξενοδοχείων, εμπορικών κέντρων και καταστημάτων, θεματικών πάρκων, μουσείων τέχνης και πολιτισμού, υπαίθριων πολιτιστικών χώρων, κέντρων υγείας και ευεξίας, χώρων αθλητισμού και αναψυχής, τη δημιουργία ενός σύγχρονου επιχειρηματικού, εκπαιδευτικού, ερευνητικού κόμβου καθώς και την πλήρη αναβάθμιση της υπάρχουσας μαρίνας και του παραλιακού μετώπου.

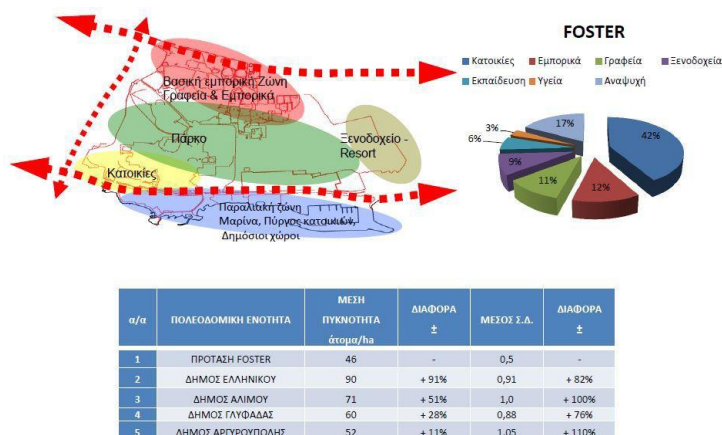
Η πρόταση περιλαμβάνει 74,3% της συνολικής έκτασης για την δημιουργία του πάρκου και 25,7% για ανάπτυξη. Το όραμα του σχεδίου και του έργου είναι διττό, καθώς επιδιώκεται να δημιουργηθεί ένας διεθνής προορισμός και ταυτόχρονα ένας νέος τρόπος ζωής στην περιοχή του πρώην αεροδρομίου.

<sup>43</sup> Η LAMDA Development, μέλος του Ομίλου Λάτση, είναι εταιρεία συμμετοχών και δραστηριοποιείται στην ανάπτυξη, επένδυση και διαχείριση ακινήτων ενώ συνεργάστηκε με την Global Investment Group, την Eagle Hills

από τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, τον κινεζικό όμιλο Fosun Group και το Latsis Group για την αξιοποίηση του Ελληνικού.



(Εικόνα 120) Το σχέδιο βασίζεται στις συνιστώσες τις αειφορίας και της βιωσιμότητας, ενώ η υλοποίησή του θα προσφέρει οφέλη στην κοινωνία, στην οικονομία και στο περιβάλλον. Συνολικά θα δημιουργηθούν 4.000 στρέμματα χώρων πρασίνου και ελεύθερων χώρων, 1.500 στρέμματα κοινόχρηστων χώρων και 2.000 στρέμματα θα καταλαμβάνει το Μητροπολιτικό Πάρκο. Η λογική του σχεδιασμού είναι «For North to South» δηλαδή από τον Βορρά στο Νότο, από τον ορεινό όγκο στον παράκτιο. Η σύνδεση του Βορρά - Νότου θα γίνει με πεζοδρόμηση (πάνω από 100 χλμ.), ενώ όλες οι κατοικίες θα συνδέονται με το πάρκο (Infrastructure + Connectivity). Το πολεοδομικό σχέδιο ανάπτυξης το έχει αναλάβει η εταιρεία Foster and Partners. (Εικόνα 121)



Εικόνα 120. Γενική Κατεύθυνση Χρήσεων – Πρόταση Lamda Development.



Εικόνα 121. Τρισδιάστατη απεικόνιση της πρότασης της Lamda Development.

Σε γενικές γραμμές προτείνονται:

- ✚ Αρχιτεκτονικά και Πολιτιστικά ορόσημα (π.χ. Bilbao) με 4-5 αρχιτεκτονικά εμβλήματα,
- ✚ Ξενοδοχειακά και οικιστικά συγκροτήματα, περιστοιχισμένα από το πάρκο και τη θάλασσα,
- ✚ Διεθνές κέντρο υγείας και εκπαίδευσης,
- ✚ Εμπορικά κέντρα και υπερσύγχρονες αθλητικές εγκαταστάσεις και μαρίνα,
- ✚ Θεματικά πάρκα και ψυχαγωγικά κέντρα.

Το Μητροπολιτικό Πάρκο θα έχει έκταση 2.000.000μ<sup>2</sup> ενώ οι υπόλοιποι πράσινοι χώροι, οι οποίοι θα βρίσκονται διάσπαρτα στην περιοχή, θα έχουν συνολική έκταση 800.000μ<sup>2</sup>, ενώ επίσης οι ανοιχτοί δημόσιοι χώροι (εικόνες από την Ελλάδα) θα έχουν

έκταση 1.450.000μ<sup>2</sup> Το πάρκο, θα περιλαμβάνει διαφορετικούς χώρους στο εσωτερικό του με της εξής χρήσεις - εγκαταστάσεις: Αθλητικό κέντρο, Υπόστεγα Αεροδρομίου, Το πάρκο με τα γλυπτά «Sculpture Park», Εκθεσιακό κέντρο, Αστυνομικό τμήμα, Αστικές καλλιέργειες, Ολυμπιακή πλατεία, «Κέντρο της φύσης», Πάρκο νερού και, «The Attic Woodlands». (Εικόνα 122)



Εικόνα 122. Το masterplan της πρότασης της Lamda Development.

Γύρω από το Μητροπολιτικό Πάρκο θα αναπτύσσονται επτά οικιστικές ενότητες. Ο μέσος συντελεστής δόμησης θα είναι ίσος με 0,4 (πρότυπη αστική ανάπτυξη) ενώ θα χρησιμοποιηθούν ανανεώσιμες πηγές ενέργειας με βιοκλιματικές λύσεις και «πράσινες κατασκευές». Η καθεμία από τις οικιστικές ενότητες θα έχει δικό της τοπικό κέντρο, εμπορικό κέντρο, δημόσιους ανοιχτούς χώρους και θα συνδέεται με το πάρκο αλλά και μεταξύ τους. Συνολικά οι τουριστικές και οι οικιστικές υποδομές θα καταλαμβάνουν χώρο ίσο με 2.600.000μ<sup>2</sup>. Οι υπόλοιπες χρήσεις που θα καταλαμβάνουν έκταση 2.900.000 τ.μ. θα κατανεμηθούν ως εξής: Κατοικία: 37%, Τουρισμός: 10%, Γραφεία: 9%, Υγεία: 3%, Εμπόριο: 9%, Εκπαίδευση: 7%, Πολιτισμός: 3%, Αναψυχή: 7%, Αθλητισμός: 4%, Βοηθητικές εγκαταστάσεις/κτίρια: 3%, Κοινοφελής χώροι: 8%. Στο παράκτιο μέτωπο (Άγιος Κοσμάς), προβλεπόταν η δημιουργία πολυτελών κατοικιών, παράκτιου οικισμού, καθώς και ένα ενυδρείο, μια δημόσια παραλία (η οποία θα αποτελεί το κέντρο του παράκτιου μετώπου), ένας πύργος (ουρανοξύστη) στην Μαρίνα (ο οποίος θα αποτελεί τοπόσημο) καθώς και ένα ξενοδοχείο. Βορειοδυτικά της έκτασης προβλεπόταν η χωροθέτηση του εμπορικού κέντρου, το οποίο θα διαθέτει και εμπορικό πάρκο και θα συνδέεται με το Τραμ και τους δημόσιους ανοιχτούς χώρους (For North to South). Βορειοανατολικά θα δημιουργηθεί ένα καζίνο το οποίο θα εντάσσεται χωρικά σε ένα ολοκληρωμένο θέρετρο. Στην Λεωφόρο Βουλιαγμένης θα κατασκευαστεί ένα ξενοδοχείο,

ένας πύργος (ουρανοξύστης) γραφείων και ένα εμπορικό κέντρο.

Όσον αφορά στις συγκοινωνιακές υποδομές, προτείνεται η σύνδεση του Μετρό με το Τραμ (Εικόνα 123), ενώ όλο το κόστος το αναλαμβάνει η εταιρεία και όχι το Δημόσιο. Το Δημόσιο θα συμμετέχει κατά 30% στα κέρδη, σε απόδοση άνω του 15% (χωρίς φόρους)., ενώ η εταιρεία θα αναλάβει όλο το κόστος της κατεδάφισης και της εξυγίανσης του χώρου, χωρίς κανένα είδος φοροαπαλλαγών. Το συνολικό κόστος του έργου ανέρχεται στα 7 δις. ευρώ.(εκτιμώμενο κόστος) και αφορά εξ ολοκλήρου μία ιδιωτική επένδυση με την δημιουργία ενός «City Resort». Επιπλέον, το πάρκο και το παραλιακό μέτωπο θα έχουν ελεύθερη είσοδο προς το κοινό.

Το συνολικό ποσό, που θα καταβάλουν η Lamda Development S.A. και το Global Investment Group, διαμορφώνεται σε α) 915 εκατ. ευρώ για την απόκτηση των μετοχών της ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε. και β) 1,25 δισ. ευρώ για την υλοποίηση επενδύσεων σε υποδομές κοινής ωφέλειας (πάρκα, δρόμους, παιδικές χαρές, παράκτιο μέτωπο, συγκοινωνίες, σύνδεση με δίκτυα κλπ.) ήτοι συνολικά 2,1 δισ. ευρώ. Διευκρινίζεται ότι σύμφωνα με τους

όρους του διαγωνισμού, ο επενδυτής αποκτά την κυριότητα των 1.800 από τα 6.200 στρέμματα.

Η συνολική δόμηση ανέρχεται στα 2.600.000μ<sup>2</sup> έναντι 3.000.000μ<sup>2</sup> της επιτρεπόμενης<sup>44</sup>, ενώ η συνολική κάλυψη στα 700.000μ<sup>2</sup>. έναντι 2.100.000μ<sup>2</sup> της επιτρεπόμενης κάλυψης. Τέλος, θα παρουσιαστούν οι εικόνες που απεικονίζουν το σχέδιο ανάπτυξης/ανάπλασης του επενδυτή.



Εικόνα 123. Το σχέδιο κυκλοφορίας της Lamda Development.

<sup>44</sup> Νόμος 4062/2012, «Αξιοποίηση του πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού - Πρόγραμμα ΗΛΙΟΣ - Προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές (Ενσωμάτωση Οδηγίας 2009/28/ΕΚ) - Κριτήρια Αειφορίας

Βιοκαυσίμων και Βιορευστών (Ενσωμάτωση Οδηγίας 2009/30/ΕΚ)», (ΦΕΚ 70/Α 30.03.2012)



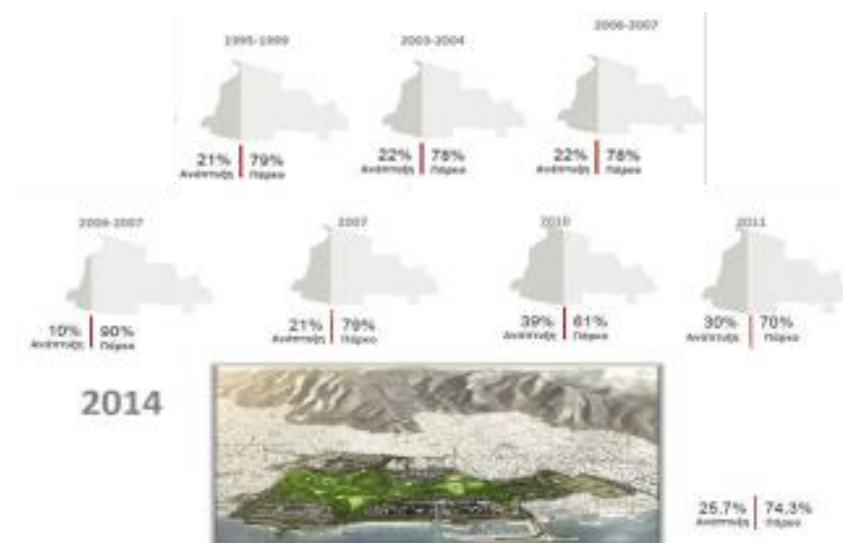
### 3.3.1.7. Η Σημερινή Κατάσταση του Ελληνικού

Η σημερινή κατάσταση αξιοποίησης του αεροδρομίου παραμένει στάσιμη με τις διαπραγματεύσεις για την παραχώρηση της έκτασης του αεροδρομίου στην εταιρεία Lamda Development καθώς και την διαδικασία αδειοδότησης να βρίσκονται σε συνεχή εξέλιξη. Στο επίκεντρο είναι η πολεοδομική διάταξη και το σύνολο των εμπορικών δραστηριοτήτων με στόχο να προστατευθούν οι τοπικές αγορές. Η πρόοδος του έργου παραμένει σε στασιμότητα, από τότε που το Ταμείο Αποκρατικοποιήσεων υπέγραψε με την Lamda Development τη σύμβαση παραχώρησης, με τον χώρο να αλλάζει συνεχώς, με αποτέλεσμα το χρονοδιάγραμμα για έναρξη των κατασκευαστικών εργασιών να καθίσταται, πλέον, ανεδαφικό.

### 3.3.2. Ανακεφαλαίωση των προτάσεων αξιοποίησης του Ελληνικού

Στην παρακάτω εικόνα, απεικονίζονται σχηματικά (ως υπόβαθρο είναι η περιοχή του Ελληνικού) τα ποσοστά, που προτείνει κάθε πρόταση αστικής ανάπτυξης (1995-2014), για την δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου και για ανάπτυξη άλλων χρήσεων (οικιστική, τουριστική, πολεοδομική ανάπτυξη κ.α.). Αρχικά απεικονίζονται σχηματικά, με υπόβαθρο την περιοχή του Ελληνικού, τα ποσοστά, που προτείνει κάθε

πρόταση αστικής ανάπτυξης (1995-2014), για την δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου και για ανάπτυξη άλλων χρήσεων (οικιστική, τουριστική, πολεοδομική ανάπτυξη κ.α.) (Εικόνα 124) ενώ ακολουθεί πίνακας με το σύνολο των προτάσεων που πραγματοποιήθηκαν και τις κατευθύνσεις της καθεμίας από αυτές για την ανάπτυξη του Ελληνικού (Πίνακας 2).



Εικόνα 124. Συγκριτικά ποσοστά των προτάσεων αστικής ανάπτυξης της περιοχής του Ελληνικού.



Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΤΩΝ ΕΓΚΑΤΑΛΕΛΛΕΙΜΕΝΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ-Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ

	Μελέτη επικαιροποίησης του Α' Βραβείου του Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού Ιδεών «Μητροπολιτικό Πάρκο και Πολεοδομική Ανάπτυξη Ελληνικού», Serero and Fernadez Architects και ΥΠΕΧΩΔΕ, 2006 -2007	«Ολοκλήρωση και Επικαιροποίηση του ερευνητικού προγράμματος: Ανάπτυξη του χώρου του αεροδρομίου Ελληνικού», ΕΜΠ και ΟΡΣΑ, 2007	«Βασικές αρχές σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου στο Ελληνικό», ΕΜΠ και ΤΕΔΚΝΑ, 2010	«Strategic urban model of Hellinikon - New urban centrality», Josep Acebillo, 2011	«Η αξιοποίηση του Ελληνικού», Σπύρος Πολλάλης, 2012	«Ελληνικό: Μια νέα εποχή για την Ελλάδα - Ένας νέος τρόπος ζωής», Lambda Development, 2014
Χαρακτήρας πρότασης	Μητροπολιτικό Πάρκο και οικιστική, πολεοδομική ανάπτυξη	Μητροπολιτικό Πάρκο Πρασίνου	Μητροπολιτικό Πάρκο Πρασίνου	Μητροπολιτικό Πάρκο και οικιστική, πολεοδομική ανάπτυξη	Πολεοδομική και Οικιστική Ανάπτυξη και δεύτερος ο ρόλος του Μητροπολιτικού Πάρκου	Μητροπολιτικό Πάρκο και οικιστική, πολεοδομική ανάπτυξη
Βασικές κατευθύνσεις για την ανάπτυξη του Ελληνικού	Ανασύσταση των ρεμάτων της περιοχής και η αξιοποίηση τους ως πυκνωτών πρασίνου και κοινόχρηστων λειτουργιών (Softscapes). Πράσινο σχεδιασμός και Αρχιτεκτονική Τοπίου. Τέσσερα συστήματα οργάνωσης χώρου: Softscapes-Διάδρομοι Πρασίνου και Δραστηριοτήτων, Edges/Maximize Frontaze. Hardscapes- Στρατηγική Διαχείρισης Σκληρών Επιφανειών και Programmatic Noise- Στρατηγική Οργάνωσης Δραστηριοτήτων	Προτείνει 4 εναλλακτικά σενάρια ανάπτυξης χωρίς όμως να επιλέγει ένα τελικό: Θεματικά Πάρκα - Θεματική Αναψυχή. Τέχνες και Λόγος - Πολιτιστικός Πόλος. Κέντρο εκθέσεων, συνεδριάσεων και διεθνής έκθεση και Αεραθλητισμός και τηλεπικοινωνιακή και διαστημική τεχνολογία.	Δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου υψηλού πρασίνου, αθλητισμού και πολιτισμού. Αξιοποίηση υφιστάμενου κτιριακού αποθέματος και όχι εκ νέου δόμηση και έννοια του «αστικού αγρού».	Στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης με σκοπό την ενίσχυση της εικόνας της Αθήνας. Clusters και Boulevards.	Έμφαση στην πολεοδομική ανάπτυξη και όχι στην δημιουργία πάρκου. Περιλαμβάνονται: ανοιχτοί χώροι. δίκτυα ροής κίνησης, ανάπτυξη μικτών χρήσεων γης και αειφόρος δόμηση. Βασικό στοιχείο ο «αστερίας».	Αναπτυξιακός ρόλος έργου - περιοχή ορόσημο μικτών χρήσεων. Πολυλειτουργικό Μητροπολιτικό πάρκο «For North to South».
Ποσοστό Μητροπολιτικού Πάρκου	78%	79%	61%	70%	40%	25,70%
Ποσοστό Αστικής Ανάπτυξης	22%	21%	39%	30%	60%	74,30%
Πολεοδομική Ανάπτυξη (έκταση)	1.300 στρέμματα (1.000 στρέμματα κατοικίες και εμπορικές χρήσεις και 300 στρέμματα υπόλοιπες χρήσεις)	1.100 στρέμματα	1.000 στρέμματα (περίπου)	980 στρέμματα	3.000 στρέμματα	2.600 στρέμματα

Συνέχεια Πίνακας στη επόμενη σελίδα.

Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΤΩΝ ΕΓΚΑΤΑΛΕΛΛΕΙΜΕΝΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ-Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ

		Μελέτη επικαιροποίησης του Α' Βραβείου του Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού Ιδεών «Μητροπολιτικό Πάρκο και Πολεοδομική Ανάπτυξη Ελληνικού», Serero and Fernandez Architects και ΥΠΕΧΩΔΕ, 2006-2007	«Ολοκλήρωση και Επικαιροποίηση του ερευνητικού προγράμματος: Ανάπτυξη του χώρου του αεροδρομίου Ελληνικού», ΕΜΠ και ΟΡΣΑ, 2007	«Βασικές αρχές σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου στο Ελληνικό», ΕΜΠ και ΤΕΔΚΝΑ, 2010	«Strategic urban model of Hellinikon - New urban centrality», Josep Acebillo, 2011	«Η αξιοποίηση του Ελληνικού», Σπύρος Πολλάλης, 2012	«Ελληνικό: Μια νέα εποχή για την Ελλάδα - Ένας νέος τρόπος ζωής», Lambda Development, 2014
Χρήσεις γης (πολεοδομική ής ανάπτυξης)	Κατοικία (γενική και αμιγής))	6,60% μαζί με 2 ξενοδοχεία	Δεν προτείνεται από το σχέδιο	Δεν προτείνεται από το σχέδιο	Προβλέπεται χωρίς ποσοστό	20%	37%
	Τουρισμός	11,33% μαζί με χρήσεις αναψυχής και πολιτισμού	Δεν προτείνεται από το σχέδιο	Δεν προτείνεται από το σχέδιο	Προβλέπεται χωρίς ποσοστό	5%	10%
	Γραφεία	12% μαζί με εμπορικές χρήσεις	Προβλέπεται, αλλά δεν ορίζεται ποσοστό στην συνολική έκταση	Δεν προτείνεται από το σχέδιο	Προβλέπεται χωρίς ποσοστό	5%	9%
	Εκπαίδευση - Έρευνα	Δεν προτείνεται από το σχέδιο	Δεν προτείνεται από το σχέδιο	Μόνο για έρευνα 4,34%	Προβλέπεται χωρίς ποσοστό	4%	7%
	Εμπόριο (λιανικό)	12% μαζί με γραφεία	Προβλέπεται χωρίς ποσοστό	Προβλέπεται χωρίς ποσοστό	Προβλέπεται χωρίς ποσοστό	2%	9%
	Πολιτισμός	Προτείνεται μαζί με την χρήση του τουρισμού	Προβλέπεται χωρίς ποσοστό	4,59%	Δεν προτείνεται από το σχέδιο	4%	3%
	Αθλητισμός	Δεν προτείνεται από το σχέδιο	Προβλέπεται χωρίς ποσοστό	14,34%	Δεν προτείνεται από το σχέδιο	Δεν προτείνεται από το σχέδιο	4%
	Υγεία - Πρόνοια	Δεν προτείνεται από το σχέδιο	Δεν προτείνεται από το σχέδιο	Δεν προτείνεται από το σχέδιο	Δεν προτείνεται από το σχέδιο	Δεν προτείνεται από το σχέδιο	3%
	Ενότητα διοίκησης, εμπορίου, ήπιας αναψυχής, εμπορίου, ναυταθλητισμού, τοπικού κέντρου	Δεν προτείνεται από το σχέδιο	Δεν προτείνεται από το σχέδιο	10%	Δεν προτείνεται από το σχέδιο	Δεν προτείνεται από το σχέδιο	Δεν προτείνεται από το σχέδιο

Πίνακας 2. Συγκεντρωτικός πίνακας προτάσεων από το 1995 έως το 2014

#### 4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ



#### 4.1. Συμπεράσματα σχετικά με τις επεμβάσεις σε εγκαταλειμμένα αεροδρόμια

Στην παρούσα εργασία με αφορμή την συνεχή αναζήτηση ελεύθερων χώρων μέσα στον αστικό ιστό, χώρων αναψυχής και πρασίνου, αλλά και την εγκατάλειψη μεγάλων εκτάσεων πρώην αεροδρομίων δόθηκε έμφαση στην ανάπλαση-επανάχρηση τους. Η επιτυχής επανάχρηση εγκαταλελειμμένων περιοχών και κτιρίων μέσα στη πόλη μπορεί να συμβάλλει, τελικά, στην αναβάθμιση της ίδιας της πόλης αλλά και της κοινωνίας βελτιώνοντας παράλληλα την ποιότητα ζωής των κατοίκων της και λειτουργώντας ως μέσο προώθησης για την ανάπτυξη του τουρισμού, σύμφωνα με τις πολιτικές της αειφόρου αστικής ανάπτυξης. Μέσα από επιλεγμένη βιβλιογραφία, η οποία κρίθηκε ως πιο αντιπροσωπευτική, παρουσιάστηκαν παραδείγματα διεθνούς αλλά και ευρωπαϊκού βεληνεκούς ούτως ώστε να δοθεί το έναυσμα για αξιοποίηση και επανάχρηση ανενεργών αεροδρομίων και στην Ελλάδα.

Όπως παρατηρήθηκε αναφορικά με την νέα χρήση του χώρου σημαντικό παράγοντα αποτελεί η διατήρηση όλων των στοιχείων αρχιτεκτονικής του περιβλήματος που το καθιστούν μνημείο, ενώ, αντίθετα, η εσωτερική του οργάνωση επιδέχεται πολλές μεταβολές, εξασφαλίζοντας παράλληλα τη δυνατότητα κατανόησης της αρχικής τυπολογίας του κτίσματος. Βασική προϋπόθεση για την αξιοποίηση ενός εγκαταλελειμμένου χώρου αποτελεί η λεπτομερής καταγραφή, μελέτη και αξιολόγηση των

ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του κτιρίου, αλλά και της ευρύτερης περιοχής και έπειτα η επιλογή μιας κατάλληλης, πρωτότυπης ή εναλλακτικής και προσαρμόσιμης νέας χρήσης, με παρεμβάσεις αναστρέψιμες. Ακόμη οι διαδικασίες ανάπλασης-επανάχρησης οφείλουν να αναδείξουν την αξία του παλαιού κελύφους προκειμένου να αναδειχτεί η βιομηχανική κληρονομιά. Σε πολλές περιπτώσεις στην επιλογή της νέας χρήσης συμβάλουν ιδιωτικές εταιρίες όπου μέσω της χρηματοδότησης που παρέχουν εστιάζουν σε οικονομικά συμφέροντα, με αποτέλεσμα πολλές φορές να παρουσιάζεται έλλειψη συμβατότητας με την αρχιτεκτονική δομή του κτιρίου ή του κτιριακού συγκροτήματος.

Παραδείγματα επεμβάσεων σε εγκαταλελειμμένους χώρους αεροδρομίων συναντήσαμε τόσο σε διεθνές επίπεδο όσο και ευρωπαϊκό επίπεδο σε διάφορες κλίμακες, αναλύοντας κάποια από τα πιο ευρέως γνωστά ενώ αναφερθήκαμε και στο σημαντικότερο παράδειγμα επανάχρησης που μελετάται στην Ελλάδα, του εγκαταλελειμμένου αεροδρομίου του Ελληνικού. Στα περισσότερα από αυτά επιλέγονται χρήσεις πολύ-λειτουργικού χαρακτήρα, οι οποίες απευθύνονται με δυναμικό τρόπο στην πόλη και οδηγούν στην επαν-οικειοποίηση του μνημειακού συνόλου από τους πολίτες. Γενικότερα, με τη διαμόρφωση κατά κύριο λόγο πολιτισμικών χρήσεων εξασφαλίζεται καλύτερα η ένταξη στο πρώην αεροδρόμιο, χωρίς αυτό να σημαίνει πως άλλες χρήσεις, όπως αυτή της κατοικίας ή των γραφείων, δεν μπορούν να προσαρμοστούν και να οδηγήσουν σε εξίσου επιτυχή αποτελέσματα. Αυτό που έχει σημασία είναι οι νέες



λύσεις/χρήσεις να είναι όσο το δυνατόν αναστρέψιμες, προκειμένου το κτίριο να διατηρείται αναλλοίωτο και να υπάρχει δυνατότητα μελλοντικής αξιοποίησής του εκ νέου. Μελετώντας τα παραδείγματα ανάπλασης-επανάχρησης με βάση το ιστορικό πλαίσιο, την υφιστάμενη κατάσταση και το θεσμικό πλαίσιο εξάγουμε συμπεράσματα για τις πολιτικές που ακολουθήθηκαν. Όπως προέκυψε από την ανάλυση των ευρωπαϊκών παραδειγμάτων μπορούμε να πούμε με βεβαιότητα ότι οι σημαντικότεροι παράγοντες είναι η αποτελεσματικότητα και η επάρκεια των συνεργατικών σχημάτων και κυρίως η συνεργασία του ιδιωτικού τομέα με την Τοπική Αυτοδιοίκηση και τις οργανώσεις πολιτών όπως συναντήσαμε στις επαναχρήσεις των αεροπορικών βάσεων El Toro (ΗΠΑ) και Greenham Common (Αγγλία) καθώς και στην ανάπτυξη των πρώην αεροδρομίων Riem και Tempelhof (Γερμανία).

Στην Ελλάδα οι αλλαγές του οικονομικού και κοινωνικού συστήματος, ως συνέπεια της κρίσης, επέφεραν την απόρριψη και αποδόμηση του παραδοσιακού προτύπου οικιστικής και επιχειρηματικής ανάπτυξης ενώ παράλληλα συμβάλλουν στην δημιουργία νέων προτύπων οικιστικής και επιχειρηματικής ανάπτυξης. Τα νέα αυτά πρότυπα, που αφορούν την αξιοποίηση μεγάλων δημόσιων ή ιδιωτικών εκτάσεων γης, με την επαναχρησιμοποίησή τους ως οικιστικές και επιχειρηματικές ενότητες (τουρισμός, εμπόριο, αναψυχή, καθώς και μικτή χρήση), επιδιώκουν να δημιουργήσουν νέα, ανταγωνιστικά προϊόντα όπως ο παραθερισμός, ο τουρισμός και

η αναψυχή, που να μπορούν να σταθούν ικανοποιητικά στη διεθνοποιημένη αγορά των σχετικών υπηρεσιών. Η πιο διαδεδομένη τάση στην Ελλάδα είναι αυτή της προσαρμοσμένης επανάχρησης, η οποία αντιμετωπίζει τα κτήρια ως κελύφη και τα βιομηχανικά τοπία ως σκηνικά για αρχιτεκτονικούς και χρηστικούς μετασχηματισμούς, ενώ η διεξαγωγή μελετών που έχουν στόχο τον ανασχεδιασμό αστικών περιοχών που χρήζουν ανάπλασης καθίσταται αναγκαία στις μέρες μας. Η αλλοίωση του τοπίου καθώς και η υποβάθμιση του περιβάλλοντος καθιστούν σημαντικά προβλήματα των μεγάλων αυτών κενών εκτάσεων που βρίσκονται κατά κύριο λόγο εγκλωβισμένοι ή σε άμεση γειτνίαση με τον αστικό ιστό, έχοντας ωστόσο τη δυνατότητα να προσφέρουν ιδιαίτερες αισθητικές και χωρικές ποιότητες. Η Ελλάδα, δεν έχει να αναδείξει έργα μεγάλης κλίμακας όπως τα αντίστοιχα της υπόλοιπης Ευρώπης στα οποία αναφερθήκαμε, με όσα από τα προγράμματα ανάπλασης έχουν πραγματοποιηθεί να εστιάζουν στην κλίμακα της γειτονιάς ενώ επικεντρώνονται κυρίως στην επανάχρηση εγκαταλελειμμένων κτιρίων. Το Ελληνικό, ένα από τα μεγαλύτερα έργα ανάπλασης-επανάχρησης τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό, εξετάστηκε μέσα από τις μελέτες που έχουν προταθεί για την αξιοποίηση του εναπομείναντα χώρου του πρώην αεροδρομίου σε ξεχωριστό κεφάλαιο.









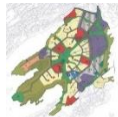

Παρακάτω θα αναλυθούν συμπεράσματα σχετικά με τα παραδείγματα που αναφέρθηκαν. Παράλληλα θα γίνει αξιολόγηση τόσο των διεθνών και ευρωπαϊκών παραδειγμάτων

ανάπτυξης/ανάπλασης εγκαταλελειμμένων αεροδρομίων καθώς και των προτάσεων ανάπτυξης/ανάπλασης του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού σε σύγκριση μεταξύ τους αλλά και μεμονωμένα εστιάζοντας στο αποτέλεσμα της ανάπλασης και τα οφέλη ή μειονεκτήματα του καθενός από αυτά.

#### **4.2. Ανάλυση των παραδειγμάτων επανάχρησης αεροδρομίων που αναφέρθηκαν**

Βάσει επιλεγμένης βιβλιογραφίας, η οποία κρίθηκε ως πιο αντιπροσωπευτική, παρουσιάστηκαν παραδείγματα επανάχρησης αεροδρομίων διεθνούς και ευρωπαϊκού βεληνεκούς. Παρακάτω παρουσιάζεται ο πίνακας ανάλυσης των αεροδρομίων που μελετήθηκαν ως προς την πρόταση που ακολουθήθηκε στο καθένα, το θεσμικό πλαίσιο και τα αποτελέσματα που επέφερε το σχέδιο ανάπλασης τους.  
(Πίνακας 3)

# ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

	ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗ ΑΕΡ.ΒΑΣΗΣ EL TORO 	ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗ ΑΕΡ/ΜΙΟΥ STAPLETON 	ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗ ΑΕΡ.ΒΑΣΗΣ ΚΑΙ TAK 	ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗ ΑΕΡ.ΒΑΣΗΣ BENTWATERS ΚΑΙ WOODBIDGE 	ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗ ΑΕΡ.ΒΑΣΗΣ GREENHAM COMMON 	ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗ ΑΕΡ/ΜΙΟΥ RIEM 	ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗ ΑΕΡ/ΜΙΟΥ TEMPELHOF 	ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗ ΑΕΡ.ΒΑΣΗΣ MAURICE ROSE 	ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗ ΑΕΡ/ΜΙΟΥ FORNEBU 	ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗ ΑΕΡ/ΜΙΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ 
Χρήση	Αεροπορική Βάση	Αεροδρόμιο	Αεροδρόμιο	«Δίδυμες Αεροπορικές Βάσεις»	Αεροπορική Βάση	Αεροδρόμιο	Αεροδρόμιο	Αεροπορική Βάση	Αεροδρόμιο	Αεροδρόμιο
Υφιστάμενη κατάσταση	Δημιουργία του μητροπολιτικού πάρκου Orange County Great Park με περιοχές κατοικίας, εμπορίου και αναψυχής, δημόσιων φορέων, ερευνών και γραφείων, αθλητισμού και πολιτισμού. Δημιουργία τεχνητού φαραγγιού.	Το Stapleton είναι βασική βιώσιμη κοινότητα του Ντένβερ, αποτελεί ένα μεγάλο σε έκταση έργο μικτών χρήσεων που περιλαμβάνει γειτονίες που συνδυάζουν την κατοίκηση με την εργασία και την αναψυχή.	Το Kai Tak αποτελείται από κατοικίες, τουριστικό κόμβο, τερματικό σταθμό κρουαζιερόπλοιων, γήπεδο πολλαπλών χρήσεων και το μητροπολιτικό πάρκο. Η ανάπαυση χωρίζεται σε έξι περιοχές με διαφορετικές χρήσεις.	Το Bentwaters μετατρέπεται σε επιχειρηματικό πάρκο Bentwaters με επιχειρήσεις, στρατιωτικές υποδομές και χώρους πρασίνου βασισμένο στα υπάρχοντα κτήρια. Στην έκταση του Woodbridge διαμορφώνονται συγκροτήματα καταλυμάτων ως μέρη ενός «πάρκου»	Δημιουργείται το Επιχειρηματικό Πάρκο Greenham Common	Δημιουργία της Messestadt Riem η οποία περιλαμβάνει συνδυασμό χρήσεων ενώ διαιρέθηκε σε τρεις κύριες ζώνες με οικιστικές, εμπορικές και διοικητικές λειτουργίες και επιχειρήσεις.	Δημιουργείται μητροπολιτικό πάρκο Tempelhof με κατοικίες, εμπορίου και χρήσεις για πολιτισμό/αναψυχή γύρω από αυτό. Tempelhofer Damm, Südring → μικτές περιοχές κατοίκησης και εργασίας. Oderstraße→ κατοικημένη περιοχή Columbiadamm → περιοχές αθλητισμού και πολιτισμού.	Η έκταση αναπτύσσεται ως μιας νέας περιοχής άγριας φύσης με ήπιο βαθμό ανάπτυξης.	Η έκταση του Fornebu περιλαμβάνει νέες κατοικίες, επιχειρήσεις, αναψυχή, έργα για διατήρηση και χώροι δημόσιων μεταφορών, δίκτυο πεζών και ποδηλατοδρόμων καθώς και ένα συνεκτικό δίκτυο χώρων πρασίνου και αναψυχής.	Η έκταση του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού από το 2001 έχει μετατραπεί σε μια νεκρή ζώνη στην οποία συγκεντρώνονται "ανεπιθύμητες" εγκαταστάσεις. Η ελεύθερη έκταση, των 5.300 στρεμμάτων, ολόενα και συρρικνώνεται με την παραχώρηση τμημάτων της σε διάφορες ιδιωτικές εταιρείες
Θεσμικό πλαίσιο	Συνεργασία δημόσιου-ιδιωτικού τομέα (Lennar)	Forest City (δημόσια εμπορική εταιρεία real estate)	Catellus Development Corporation	Bentwaters Parks Ltd (2001), Stansall Properties Ltd (2004), Woodbridge: Υπουργείο Άμυνας	Συνεργασία δημόσιου-ιδιωτικού τομέα. (Greenham Common Trust)	Συνεργασία δημόσιου-ιδιωτικού τομέα.	Πόλη του Βερολίνου με τη συμμετοχή των Tempelhof Projekt GmbH και Grün Berlin GmbH	Δήμος Φρανκφούρτης συνεργασία με Γραφείο Πρασίνου της Φρανκφούρτης	Skanska Norway AS	Η θεσμική κατοχύρωση της μελλοντικής οργάνωσης του χώρου είναι δύσκολη λόγω των διαφορετικών ιδιοκτητών του χώρου.
Συμπεράσματα	Το Orange County Great Park ένα μεγάλο μητροπολιτικό πάρκο με έμφαση στον οικολογικό σχεδιασμό και στην σύνδεση με τις εκτάσεις πρασίνου και με χρήσεις αστικού χαρακτήρα.	Στο Stapleton η κατοίκηση συνδυάζεται με την εργασία και την αναψυχή, ενώ παράλληλα το 30% της έκτασης αποτελείται από πάρκα και ανοικτούς χώρους.	Το Kai Tak διαμορφώνεται ως «πόλη μέσα στην πόλη», αποτελώντας μια ενιαία κοινότητα με δυνατότητες στέγασης, ανάπτυξης επιχειρήσεων, τουρισμού και άλλων υποδομών..	Στην επανάχρηση της Bentwaters γίνεται επανάχρηση των καλών ποιότητας κτιρίων σε διαθεσιμότητα. Η επανάχρηση της Woodbridge εστιάζει σε ένα μικρό μέρος της έκτασης αφήνοντας ένα μέρος ανεκμετάλλευτο.	Η ανάπλαση διαμορφώνεται σε ένα τμήμα της έκτασης με κύρια χρήση κατοικίας ενώ το υπόλοιπο τμήμα μένει ανέπαφο.	Αποτελεί επιτυχημένο παράδειγμα αναδιαμόρφωσης έκτασης παλιού αεροδρομίου. Η νέα πόλη προσφέρει υψηλή ποιότητα ζωής στους κατοίκους της.	Το σχέδιο ανάπλασης διατηρεί τη μορφή του πρώην αεροδρομίου, με τη διατήρηση του κτιρίου αεροσταθμού και των αεροδιαδρόμων με το πάρκο στο κέντρο σε σύνδεση με τις περιοχές ανάπτυξης.	Η έκταση της βάσης Maurice Rose μετασχηματίζεται με δημόσιες χρήσεις με σκοπό τον περιορισμό των δαπανών της κατεδάφισης.	Στην ανάπλαση του αεροδρομίου Fornebu δίνεται έμφαση τόσο στην κατανομή της κυκλοφορίας και στη διάρθρωση της σε όλη την έκταση όσο και στην διάρθρωση των χρήσεων με τις χρήσεις αναψυχής και δημόσιου χαρακτήρα να τοποθετούνται στα παράλια ενώ τις κατοικίες να τοποθετούνται κεντρικά.	Από το 1995 έως σήμερα έχουν διαμορφωθεί διάφορες προτάσεις αξιοποίησης της έκτασης οι οποίες πρέπει να εξεταστούν ούτως ώστε να δοθεί η βέλτιστη ανάπλαση της έκτασης καθώς αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα έργα ανάπτυξης σε τοπικό, εθνικό και ευρωπαϊκό πλαίσιο.

Πίνακας 3. Ανάλυση των παραδειγμάτων επανάχρησης εγκαταλελειμμένων αεροδρομίων που αναφέρθηκαν σε διεθνή, ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο.

Ο παραπάνω πίνακας εξυπηρετεί σε μια συνολική εικόνα των αναπλάσεων που αναφέρθηκαν για τις χρήσεις που διαμορφώθηκαν σε αυτά, τους φορείς εφαρμογής των μελετών αλλά και για την αποτελεσματικότητα των νέων χρήσεων κάθε μελέτης. Όπως προκύπτει από την ανάλυση όλα τα παραδείγματα επανάχρησης περιλαμβάνουν χρήσεις ανοικτών χώρων-πάρκων σε μεγάλη ή μικρότερη έκταση ανάλογα με την προηγούμενη χρήση τους, την τοποθεσία τους αλλά και το ποσοστό παρέμβασης στην ευρύτερη έκταση ανάπλασης. Ακόμη σε κάποια από τα παραδείγματα οι εκτάσεις πρασίνου καταλαμβάνουν παραπάνω από το μισό της συνολικής έκτασης επέμβασης. Όσον αφορά το ποσοστό παρέμβασης σε αεροδρόμια κυρίως της διεθνούς εμβέλειας παρατηρούμε την εκ νέου διαμόρφωση της συνολικής έκτασης με μικτές χρήσεις όπου νέα κτίσματα και γενικότερα νέες αστικές διαμορφώσεις δίνουν τη θέση τους στις κατεδαφίσεις των υφιστάμενων εγκαταστάσεων. Τα παραδείγματα του διεθνούς βεληνεκούς παρουσιάζονται κυρίως εντός του αστικού ιστού ενώ το μέγεθος τους είναι εμφανώς μεγαλύτερο σε σχέση με τα παραδείγματα της Ευρώπης.

Αναφορικά με τις αναπλάσεις σε ευρωπαϊκό επίπεδο παρατηρούμε ότι μεγάλη σημασία έχει η ευρύτερη περιοχή τους. Συνεπώς, παρατηρείται ότι αεροδρόμια που βρίσκονται εκτός του αστικού ιστού ή έστω σε κάποια απόσταση από αυτόν έχουν μικρότερο ποσοστό επέμβασης, λαμβάνουν τη χρήση επιχειρηματικών πάρκων με τις υφιστάμενες δομές να διατηρούνται (Bentwaters) και δημιουργούνται νέες χρήσεις,

είτε με τμηματική επέμβαση με απόδοσή τους σε υφιστάμενα και νέα κτίρια (Woodbridge), είτε νέες χρήσεις αποδίδονται σε ένα «μετασχηματισμένο» περιβάλλον όπου οι επεμβάσεις σ' αυτό γίνονται εμφανείς στο ευρύ κοινό με σαφή τα ιστορικά χαρακτηριστικά της έκτασης (Maurice Rose). Ακόμη παράλληλα με την ανάπλαση ενυπάρχει σεβασμός στο προϋπάρχον περιβάλλον και στην ιστορία του τόπου ενώ σε παραδείγματα όπως εκείνο της αεροπορικής βάσης Bentwaters, της Woodbridge και του Greenham Common προκειμένου να υπάρξει ο απαιτούμενος σεβασμός στο τοπίο και στην προϋπάρχουσα χρήση του οι επεμβάσεις είναι αποσπασματικές, ελάχιστες είτε μηδαμινές γεγονός που δημιουργεί περαιτέρω προβλήματα (πχ εγκαταλελειμμένα κτίρια, εγκαταλελειμμένες εκτάσεις πρασίνου κ.λπ.) καθώς τέτοιες εκτάσεις θα πρέπει να αντιμετωπίζονται ως σύνολο. Από την άλλη τα ευρωπαϊκά αεροδρόμια που βρίσκονται εντός του αστικού ιστού επαναχρησιμοποιούνται ως νέες κοινότητες που εναρμονίζονται με το ευρύτερο περιβάλλον τους, λαμβάνοντας μικτές χρήσεις παράλληλα με την λεπτομερή σχεδίαση των ανοικτών χώρων και των χώρων πρασίνου. Οι νέες χρήσεις διαμορφώνονται σε ζώνες είτε εντός ενός πράσινου περιβλήματος (Messestadt Riem) είτε γύρω από μια κεντρική πλατφόρμα πρασίνου (Tempelhof) είτε το πράσινο σε συνδυασμό με της ζώνες κυκλοφορίες λειτουργεί ως ιστός για την σύνδεση των ζωνών (Fornebu). Τέλος, το μοναδικό παράδειγμα επαναχρησιμοποίησης αεροδρομίου στην χώρα μας, το Ελληνικό, έχει αποτελέσει υπόβαθρο αξιολογών προτάσεων όπου η καθημία τους αντιμετωπίζει με διαφορετική



οπτική γωνία την έκταση με βασικό στόχο τη δημιουργία ενός πάρκου μητροπολιτικού χαρακτήρα ενώ η μελέτη όλων των προτάσεων θα οδηγήσει στη βέλτιστη λύση για την περιοχή, προκειμένου να επαναπροσδιοριστεί η σημασία, ο ρόλος και η ταυτότητά της προκειμένου να εξαλειφθεί η υποβάθμιση, συρρίκνωση και ερήμωσή της.

4.3. Αξιολόγηση των διεθνών και ευρωπαϊκών παραδειγμάτων ανάπτυξης/ανάπλασης και των προτάσεων ανάπτυξης/ανάπλασης του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού

4.3.1. Κριτήρια Αξιολόγησης

Προκειμένου να αξιολογηθεί ένα προς ένα κάθε παράδειγμα επανάχρησης που μελετήθηκε αναφέρονται παρακάτω οι ευρύτερες κατηγορίες κριτηρίων με τα ειδικότερα κριτήρια αξιολόγησης. (Πίνακας 4) Επισημαίνουμε ότι μερικά κριτήρια εντάσσονται σε περισσότερες από μία ευρύτερες κατηγορίες. Κάθε παράδειγμα επανάχρησης θα εξεταστεί βάσει αυτών των κριτηρίων στην επόμενη ενότητα ενώ βάσει των κριτηρίων αυτών θα αξιολογηθούν σε ξεχωριστή υπο-ενότητα οι επικαιροποιημένες και ολοκληρωμένες μελέτες για την ανάπτυξη του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού.











Κάθε κριτήριο αξιολόγησης διαθέτει έναν Συντελεστή Βαρύτητας (Σ.Β.) ανάλογα με το πόσο σημαντικό είναι στην

αξιολόγηση ενώ μεγαλύτερης σημασίας κρίνονται τα οικονομικά και τα χωρικά κριτήρια. Ο Συντελεστής Βαρύτητας κάθε κριτηρίου είναι διαφορετικός, ανάλογα με την σημασία και την σπουδαιότητα κάθε κριτηρίου και κυμαίνεται από 0 (δεν υπάρχει κριτήριο με μηδενική σπουδαιότητα) έως 2, όπου είναι το μέγιστο. Στον πίνακα, πραγματοποιείται προσθήκη + (συν) αν το κριτήριο προβλέπεται, προτείνεται και ενσωματώνεται στην πρόταση αστικής ανάπτυξης και - (μείον) αν δεν προτείνεται.

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ		ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΒΑΡΥΤΗΤΑΣ(Σ.Β.)
Περιβαλλοντικά Κριτήρια	Αναβάθμιση Ανθρωπογενούς και Φυσικού Περιβάλλοντος	2
	Διατήρηση Βιοποικιλότητας και Οικολογικών Λειτουργιών	1
Οικονομικά Κριτήρια	Οικονομική Βιωσιμότητα	2
	Προοπτικές Οικονομική Ανάπτυξη (νέες θέσεις εργασίας κλπ.)	2
	Αποτελεσματική Διαχείριση	1
Κοινωνικά Κριτήρια	Εξασφάλιση Κοινωνικής Λειτουργίας Πάρκου	2
	Ο Καθορισμός της Χωρικής Ταυτότητας και του Δημόσιου Χαρακτήρα	1
Χωροταξικά, Πολεοδομικά και Αρχιτεκτονικά Κριτήρια	Μητροπολιτικός Χαρακτήρας	2
	Χωροθέτηση, Κατανομή και Ανάμειξη των Χρήσεων γης	1,5
	Η Αξιοποίηση του Υφιστάμενου Κτιριακού Αποθέματος	1
	Υπερτοπική και Τοπική Προσβασιμότητα (οδικό δίκτυο, πεζοδρομήσεις κλπ.)	1,5
	Ένταξη του Πάρκου και της περιοχής πολεοδομικής ανάπτυξης στην ευρύτερη περιοχή και στο σύνολο του πολεοδομικού συγκροτήματος	2

Πίνακας 4. Κριτήρια αξιολόγησης παραδειγμάτων και προτάσεων Ελληνικού

### 4.3.2. Αξιολόγηση των διεθνών και ευρωπαϊκών παραδειγμάτων ανάπτυξης/ανάπλασης

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ	ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	ΣΥΝΤΕΛΕΣ ΤΗΣ ΒΑΡΥΤΗΤΑΣ (Σ.Β.)	ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗ ΑΕΡ.ΒΑΣΗΣ EL TORO 	ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗ ΑΕΡ./ΜΙΟΥ STAPLETON 	ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗ ΑΕΡ.ΒΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΑΚ 	ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗ ΑΕΡ.ΒΑΣΗΣ BENTWATERS 	ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗ ΑΕΡ.ΒΑΣΗΣ WOODBRIDGE 	ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗ ΑΕΡ.ΒΑΣΗΣ GREENHAM COMMON 	ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗ ΑΕΡ./ΜΙΟΥ RIEM 	ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗ ΑΕΡ./ΜΙΟΥ TEMPELHOFF 	ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗ ΑΕΡ.ΒΑΣΗΣ MAURICE ROSE 	ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗ ΑΕΡ./ΜΙΟΥ FORNEBU 
Περιβαλλοντικά	Αναβάθμιση Ανθρωπογενούς και Φυσικού Περιβάλλοντος	2	++	+	+	+	+	+	++	++	+	++
	Διατήρηση Βιοποικιλότητας και Οικολογικών Λειτουργιών	1	++			++	++	++	+	+	+	+
Οικονομικά	Οικονομική Βιωσιμότητα	2	++	++	++	+	+	+	++	++	0	++
	Προοπτικές Οικονομικής Ανάπτυξης	2	+	+	++	+	0	+	++	++	0	++
	Αποτελεσματική Διαχείριση	1	+	+	+	0	0	-	++	++	+	++
Κοινωνικά	Εξασφάλιση Κοινωνικής Λειτουργίας Πάρκου	2	+	+	++	+	+	+	+	+	+	+
	Ο Καθορισμός της Χωρικής Ταυτότητας και του Δημόσιου Χαρακτήρα	1	+	+	++	+		+	+	+	+	+
Χωροταξικά, Πολεοδομικά και Αρχιτεκτονικά	Μητροπολιτικός Χαρακτήρας	2	+	+	++	0	0	0	++	++	0	++
	Χωροθέτηση, Κατανομή και Ανάμειξη των Χρήσεων γης	1,5	+	+	+	+	+	+	++	++	+	++
	Η Αξιοποίηση του Υφιστάμενου Κτιριακού Αποθέματος	1				++				+	+	
	Υπερτοπική και Τοπική Προσβασιμότητα	1,5	++	+	+	0	0	+	++	++	+	++
	Ένταξη του Πάρκου και της περιοχής πολεοδομικής ανάπτυξης στην ευρύτερη περιοχή και στο σύνολο του πολεοδομικού συγκροτήματος	2	++	+	+		+	+	+	+	+	+







Πίνακας 5. Πίνακας Αξιολόγησης των Διεθνών και Ευρωπαϊκών Παραδειγμάτων Ανάπτυξης/Ανάπλασης.

Οι μελέτες αστικής ανάπλασης/ανάπτυξης αεροδρομίων που παρουσιάστηκαν σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο αξιολογήθηκαν βάσει κριτηρίων αξιολόγησης. (Πίνακας 5) Παρατηρείται ότι σχεδόν όλα τα αεροδρόμια πληρούν τα περιβαλλοντικά κριτήρια, που αφορούν το φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον, τη βιοποικιλότητα και τις οικολογικές λειτουργίες. Αυτό αποτελεί σημαντικό χαρακτηριστικό καθώς επαναπροσδιορίζεται η σημασία του αστικού πρασίνου στις σύγχρονες πόλεις με σεβασμό στο περιβάλλον της εκάστοτε περιοχής και στα φυσικά χαρακτηριστικά του. Όσον αφορά τα οικονομικά κριτήρια ένα προς ένα τα αεροδρόμια εστίασαν στην οικονομική βιωσιμότητα της ανάπτυξης με την ανάπτυξη του Maurice Rose σε αντίθεση λόγω της έκτασης της ,της εστίασης του ενδιαφέροντος σε περιβαλλοντικά, κοινωνικά, και χωροταξικά κριτήρια αλλά και της έλλειψης ανέγερσης νέων κτιρίων. Αναφορικά με τα κοινωνικά κριτήρια σε όλα τα παραδείγματα δόθηκε βάση στην κοινωνική λειτουργία και στο δημόσιο χαρακτήρα του κάθε έργου ανάπλασης. Εδώ εξαιρείται η περίπτωση του αεροδρομίου Woodbridge όπου λόγω της οικιστικής χρήσης που δόθηκε η έκταση ιδιωτικοποιείται σε μεγάλο βαθμό. Στην κατηγορία των χωροταξικών, πολεοδομικών και αρχιτεκτονικών κριτηρίων παρατηρείται ότι ο μητροπολιτικός χαρακτήρας του σχεδίου ανάπτυξης αναπτύσσεται κυρίως σε αεροδρόμια που τοποθετούνται εντός του αστικού ιστού, με τα πρώην αεροδρόμια στρατιωτικού χαρακτήρα να αντιμετωπίζονται ως επιχειρηματικά πάρκα ή περιοχές με οικιστικό χαρακτήρα. Ένα εξίσου σημαντικό

κριτήριο το οποίο όλα τα παραδείγματα που αναφέρθηκαν πληρούν είναι εκείνο της προσβασιμότητας μέσα από μελέτη της κυκλοφορίας και της σύνδεσης της έκτασης με την ευρύτερη περιοχή αλλά και το κριτήριο της χωροθέτησης, κατανομής και ανάμειξης των χρήσεων όπου όλα τα αεροδρόμια πληρούν. Τέλος όπως αναφερθήκαμε και σε προηγούμενη παράγραφο όλα τα παραδείγματα επανάχρησης περιλαμβάναν χρήση ανοικτών χώρων-πάρκων σε μεγάλη ή μικρότερη έκταση που εντάσσονται στην ευρύτερη περιοχή και στο σύνολο της έκτασης.

Καθένα από τα παραδείγματα που αναφέρθηκαν αντιμετωπίζει με διαφορετικό τρόπο την εκάστοτε πρώην έκταση αεροδρομίου. Ανεξάρτητα του βαθμού επέμβασης και του μεγέθους της έκτασης οι αναπλάσεις εστιάζουν στην επαναφορά του αστικού πρασίνου στις πόλεις και στον επαναπροσδιορισμό της σημασίας του στον αστικό ιστό με σεβασμό στα περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά της κάθε περιοχής και με προσανατολισμό στο δημόσιο χαρακτήρα της ανάπτυξης. Αν θέλαμε να εστιάσουμε την προσοχή μας σε κάποια ως παραδείγματα με χαρακτηριστικά που εμφανίζουν κοινά στοιχεία με αεροδρόμια της Ελλάδας και ειδικότερα με την περίπτωση του Ελληνικού αυτά θα ήταν το παράδειγμα του Kai Tak και του Fornebu όσον αφορά την τοποθεσία τους (παραλιακό μέτωπο) αλλά και εκείνα του Riem και του Tempelhof όπου ο σχεδιασμός αστικού πρασίνου συνδυάζεται με τον σχεδιασμό ενός αστικού πόλου με μητροπολιτικό χαρακτήρα.

### 4.3.3. Αξιολόγηση των προτάσεων ανάπτυξης/ανάπλασης του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ	ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΒΑΡΥΤΗΤΑΣ (Σ.Β.)	ΥΠΕΧΩΔΕ ΚΑΙ SERERO ARCHITEC TS, 2006 – 2007	ΕΜΠ ΚΑΙ ΟΡΣΑ, 2007	ΕΜΠ ΚΑΙ ΤΕΔΚΝΑ, 2010	JOSEP ACEBILLO, 2011	ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΛΑΛΗΣ, 2012	LAMDA DEVELOPMENT, 2014
								
Περιβαλλοντικά	Αναβάθμιση Ανθρωπογενούς και Φυσικού Περιβάλλοντος	2	+	+	++	+	++	++
	Διατήρηση Βιοποικιλότητας και Οικολογικών Λειτουργιών	1	+	+	+	+	+	+
Οικονομικά	Οικονομική Βιωσιμότητα	2	++	+	+	-	++	++
	Προοπτικές Οικονομικής Ανάπτυξης	2	0	0	0	++	++	++
	Αποτελεσματική Διαχείριση	1	-	++	-	-	-	-
Κοινωνικά	Εξασφάλιση Κοινωνικής Λειτουργίας Πάρκου	2	+	++	++	+	+	+
	Ο Καθορισμός της Χωρικής Ταυτότητας και του Δημόσιου Χαρακτήρα	1	+	+	+	+	+	+
Χωροταξικά, Πολεοδομικά και Αρχιτεκτονικά	Μητροπολιτικός Χαρακτήρας	2	++	++	++	++		++
	Χωροθέτηση, Κατανομή και Ανάμειξη των Χρήσεων γης	1,5	+	+	+		++	++
	Η Αξιοποίηση του Υφιστάμενου Κτιριακού Αποθέματος	1		+	++			
	Υπερτοπική και Τοπική Προσβασιμότητα	1,5	+	+	+	0	++	+
	Ένταξη του Πάρκου και της περιοχής πολεοδομικής ανάπτυξης στην ευρύτερη περιοχή και στο σύνολο του πολεοδομικού συγκροτήματος	2	+	+	+	+	+	+

Πίνακας 6. Πίνακας Αξιολόγησης των προτάσεων Ανάπτυξης/Ανάπλασης του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού.



Οι προτάσεις και οι μελέτες αστικής ανάπλασης/ανάπτυξης, Καταλήγουμε έτσι στα εξής συμπεράσματα:

- Η μελέτη του ΥΠΕΧΩΔΕ και των Serero Architects (Α' βραβείο) το 2006-2007, βασίστηκε στον Πράσινο Σχεδιασμό και στην Αρχιτεκτονική Τοπίου, με ολοκληρωμένο σχέδιο πρότασης ανάπτυξης και βασικές κατευθύνσεις το περιβάλλον, την ενέργεια αλλά και την βελτίωση της βιωσιμότητας περιλαμβάνοντας μελέτες συγκοινωνιακού σχεδιασμού, αποχέτευσης όμβριων υδάτων, αντιπλημμυρικής προστασίας και ανασύστασης ρεμάτων, όπως και πηγών νερού άρδευσης. Η χωρική οργάνωση βασίστηκε στο πλέγμα που προκύπτει από τους διαδρόμους (softscapes), ενώ η χωροθέτηση των χρήσεων επιτυγχάνει την αλληλεπίδραση μεταξύ τους. Τα περισσότερα υφιστάμενα κτίρια κατεδαφίζονται, ενώ τα εναπομείναντα εντάσσονται στην πρόταση παράλληλα με τις σκληρές επιφάνειες (διάδρομοι προσγείωσης και απογείωσης). Η ενίσχυση της ένταξης του πάρκου στην ευρύτερη περιοχή και ο δημόσιος χαρακτήρας του βασίστηκε στην προ προσβασιμότητα και συνδεσιμότητα μεταξύ αστικού ιστού και πάρκου. Η διαμόρφωση της κυκλοφορίας (υπογειοποίηση της Λεωφόρου Ποσειδώνος) συνδέει και αποκαθιστά την περιοχή με το παράκτιο μέτωπο. Σημαντικά μειονεκτήματα του σχεδιασμού αποτελούν η έλλειψη οικονομικών στοιχείων και φορέα διαχείρισης του ακίνητου ενώ οι καμπύλες και τα περίτεχνα σχήματα του

σχεδίου, καθιστούν την ανάπτυξη ασαφή και δυσανάγνωστη στο ευρύ κοινό.

- Το ερευνητικό πρόγραμμα του ΕΜΠ με ανάθεση από τον ΟΡΣΑ, το 2007, παρουσιάζει επίσης μια πολυπλοκότητα και ασάφεια ως προς το σχεδιασμό, λόγω των τεσσάρων εναλλακτικών σεναρίων ανάπτυξης για το χώρο του Ελληνικού, αν και συγκεντρώνει έναν πολύ καλό τελικό βαθμό. Παρά την αξιολόγηση των σεναρίων δεν κατέληξε στο επικρατέστερο με καθένα από αυτά να διαθέτει έναν διαφορετικό άξονα (θέμα) ανάπτυξης (θεματικά πάρκα και αναψυχή είτε πόλος πολιτισμού είτε κέντρο εκθέσεων ή κέντρο αθλητισμού). Αποτελεί τη μοναδική μελέτη που προτείνει την σύσταση φορέα διαχείρισης για την περιοχή του πρώην αεροδρομίου αλλά παρουσιάζονται ελλείψεις σε οικονομικά στοιχεία κατασκευής, συντήρησης κλπ. Το Μητροπολιτικό Πάρκο, δημόσιου χαρακτήρα, κατείχε και εδώ το βασικό στοιχείο του σχεδιασμού με την αξιοποίηση των υφιστάμενων κτηρίων (όπως είναι ο παλιός Ανατολικός Αεροσταθμός). Βασικά προβλήματα σχεδιασμού αποτελούν τόσο η σύνδεση με τον υπόλοιπο αστικό δίκτυο, με τις περιμετρικές και όχι διερχόμενες μεσα σε αυτό, αρτηρίες γύρω από το πάρκο καθώς και η ελλιπής μελέτη έκτασης των χωροθετημένων νέων χρήσεων.
- Το επόμενο χρονολογικά ερευνητικό πρόγραμμα που αξιολογήθηκε έγινε και πάλι από το ΕΜΠ με ανάθεση από τον ΟΡΣΑ, το 2010, συγκεντρώνοντας εξίσου καλή τελική βαθμολογία. Περιελάβανε αναλυτικά

κατευθύνσεις σχεδιασμού για το πάρκο και την περιοχή αστικής ανάπτυξης ενώ αποτελεί την μοναδική μελέτη ως το 2010 στην οποία εκπονείται Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) καθώς και ολοκληρωμένο σχέδιο οικονομικής βιωσιμότητας (business plan) με σαφή ακριβή και σαφή οικονομικά στοιχεία. Παράλληλα αξιοποιήθηκε σχεδόν όλο το υφιστάμενο κτιριακό απόθεμα, χωρίς περαιτέρω δόμηση και χωρίς τη δημιουργία οικιστικής περιοχής στο εσωτερικό του πάρκου. Εξ' ολοκλήρου η έκταση διατίθεται για το πάρκο (έντονος μητροπολιτικός χαρακτήρας) και τις χρήσεις πολεοδομικής ανάπτυξης (χρήσεις πολιτισμού, αθλητισμού και αναψυχής), με ικανοποιητική οδική και χωρική σύνδεση με την ευρύτερη περιοχή και τον γύρω αστικό ιστό καθώς και σε σχέση με το πάρκο και το αστικό πράσινο και με έμφαση στην ορθή χωροθέτηση των χρήσεων κι όχι στο σχεδιασμό.

- Η πρόταση ανάπτυξης του Ισπανού αρχιτέκτονα Josep Acebillo, το 2011 (του ανατέθηκε από την ελληνική κυβέρνηση) έχει τη μικρότερη βαθμολογία, καθώς βρισκόταν σε πρώιμο στάδιο, χωρίς να δίνονται λεπτομερές στοιχεία. Το σχέδιο προβλέπει το Μητροπολιτικό πάρκο, τις περιοχές κατοικίας και τις υποδομές (οδικό δίκτυο κλπ.). Στη μελέτη δεν διασαφηνίζονται συγκεκριμένες εκτάσεις ή ποσοστά για την ανάπτυξη των χρήσεων γης γύρω ή μέσα στο πάρκο. Βασικό στοιχείο είναι ο βιώσιμος σχεδιασμός, η

εξοικονόμηση ενέργειας και ο βιοκλιματικός σχεδιασμός των κτιρίων, τα οποία επιδρούν θετικά στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον. Η σύνδεση με το παραλιακό μέτωπο επιτυγχάνεται με την υπογειοποίηση της Ποσειδώνος. Όπως σχεδόν σε όλα τα σχέδια έτσι και σε αυτό προτείνεται η αξιοποίηση κάποιων εμβληματικών κτιρίων του πρώην αεροδρομίου. Οι χρήσεις γης και οι δραστηριότητες χωροθετούνται αρμονικά και αλληλοεπιδρούν μεταξύ τους, χωρίς να παρουσιάζονται συγκρούσεις. Το μόνο στοιχείο που δεν συγκαταλέγεται στις προτάσεις είναι αυτό του φορέα διαχείρισης.

- Ακολούθως, το σχέδιο ανάπτυξης του κ. Σπύρου Πολλάλη το 2012, με εξίσου καλή βαθμολογία παρουσίαζε μια ολοκληρωμένη μελέτη ανάπτυξης της περιοχής με λεπτομερή σχεδιαστικά και οικονομικά στοιχεία, διατηρώντας ως δευτερεύον στοιχείο του σχεδιασμού το πάρκο, με έμφαση στην πολεοδομική και οικιστική ανάπτυξη της περιοχής ενώ το σχέδιο του «αστεριά» συνδέει το πάρκο με τις περιοχές αστικής ανάπτυξης. Η αλληλεξάρτηση πάρκου και αστικής ανάπτυξης καθίσταται αναγκαία για την ισορροπημένη διαχείριση των πόρων και την μείωση των περιβαλλοντολογικών επιπτώσεων και του κόστους λειτουργίας της πόλης. Οι προτεινόμενες υποδομές στο χώρο περιλάμβαναν δίκτυα διαχείρισης σκουπιδιών, ενέργειας και νερού, ενώ προτείνεται ανακύκλωση νερού και υλικών και αξιοποίηση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Παράλληλα παρέχονται ακριβή ποσοστά και

εκτάσεις για όλες τις υπόλοιπες χρήσεις, ενώ με τις οδικές συνδέσεις και το δίκτυο πεζοδρομήσεων στο εσωτερικό αλλά και περιμετρικά της περιοχής επιτυγχάνεται η συνέχεια του αστικού ιστού, με τον δημόσιο χαρακτήρα να είναι έντονος εν αντιθέσει με τον μητροπολιτικό χαρακτήρα που περιορίζεται να περιορίζεται λόγω της μικρής έκτασης του πάρκου. Ως το 2012 αποτελεί την πιο ολοκληρωμένη μελέτη για την ανάπτυξη του Ελληνικού χωρίς να μελετάται φορέας διαχείρισης και σε αυτή την πρόταση.

- Τέλος, το 2014 δημοσιεύτηκε η δεσμευτική πρόταση από την ιδιωτική εταιρεία Lamda Development, συγκεντρώνοντας τη μεγαλύτερη βαθμολογία βάσει των συντελεστών βαρύτητας κάθε κριτηρίου αξιολόγησης. Βασικός της στόχος είναι ο αναπτυξιακός ρόλος του έργου, δηλαδή η οικονομική ανάπτυξη της περιοχής παρέχοντας τα οικονομικά στοιχεία συντήρησης και κατασκευής του έργου. Στην μελέτη αυτή προάγονται ο πολυλειτουργικός ρόλος του χώρου με ποικίλες δραστηριότητες και χρήσεις οι οποίες παρουσιάζονται αναλυτικά δίνοντας μία χωρική ταυτότητα και μία ιδιαίτερη φυσιογνωμία στο σχέδιο, ενώ επιτυγχάνεται συνέχεια και σύνδεση μεταξύ τους, αλλά και με τον υπόλοιπο αστικό ιστό. Παρόλα αυτά η πρόταση τείνει να μειώσει τον δημόσιο χαρακτήρα του πάρκου και των περιοχών αστικής ανάπτυξης.

Η αξιολόγηση των προτάσεων βάσει των κριτηρίων, έδωσε μία πιο λεπτομερή εικόνα για κάθε πρόταση/μελέτη.

Συμπεραίνουμε ότι όλες οι μελέτες από το 1995 έως και το 2014 είναι αξιόλογες με την καθεμία να αντιμετωπίζει με διαφορετική οπτική γωνία την ανάπτυξη του Ελληνικού ενώ καθεμία διαθέτει σαφείς κατευθύνσεις σχεδιασμού και άξονες ανάπτυξης. Με βάση τα κριτήρια αξιολόγησης και τα αποτελέσματα που επήλθαν η πρόταση του κ. Σπύρου Πολλάλη το 2012 και η πρόταση της εταιρείας Lamda Development αποτελούν τα πιο λεπτομερή σχέδια αστικής ανάπλασης τα οποία συνδυάζουν τόσο το Μητροπολιτικό Πάρκο, όσο και την πολεοδομική ανάπτυξη. Η δημιουργία ενός πολυλειτουργικού χώρου με ποικίλες χρήσεις, αλλά με κυρίαρχη την χρήση του αστικού πρασίνου και του υπαίθριου αστικού χώρου, θα μεταμορφώσει το αστικό κενό του Ελληνικού, και θα τον μετατρέψει σε ένα πάρκο Μητροπολιτικής σημασίας, το οποίο θα παρέχει δραστηριότητες για όλους. Η έλλειψη δημόσιων χώρων πρασίνου, η αποδυνάμωση του μητροπολιτικού χαρακτήρα της, η ανάγκη για αστικό πράσινο και για βελτίωση της εικόνας, της ελκυστικότητας και της ανταγωνιστικότητας της πρωτεύουσας αποτελούν ισχυρά κίνητρα για την αξιοποίηση του Ελληνικού. Η μελέτη ανάπτυξης/ανάπλασης της έκτασης αλλά και του ευρύτερου αστικού ιστού θα επαναπροσδιορίσει την ταυτότητα της Αθήνας προσφέροντας ένα βιώσιμο περιβάλλον στους κατοίκους της.





## 5. ΑΝΤΙ ΕΠΙΛΟΓΟΥ



Στην εργασία αυτή μελετήθηκε ο εν γένει προβληματισμός για την ανάκτηση εγκαταλελειμμένων αεροδρομίων, στα πλαίσια του ευρύτερου ζητήματος της κοινωνικής και ουσιαστικής «συρρίκνωσης» του δημόσιου χώρου στις σύγχρονες πόλεις, τόσο σε διεθνές επίπεδο όσο και στον ελληνικό χώρο. Μέσα από τη μελέτη της επανάχρησης εγκαταλελειμμένων αεροδρομίων επισημάνθηκε η ανάγκη αξιοποίησης ανενεργών εκτάσεων μεγάλης έκτασης που τοποθετούνται κυρίως εντός του αστικού ιστού και οι οποίες μπορούν να λειτουργήσουν ως «πνεύμονες ζωής» της πόλης.

Το ζήτημα της επανάχρησης των αεροδρομίων εντάσσεται στο πλαίσιο ανάκτησης εγκαταλελειμμένων αστικών περιοχών που έμειναν ανενεργές λόγω ευρύτερων οικονομικών και κοινωνικών αλλαγών (πρώην βιομηχανικές περιοχές, λιμενικές και σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις και υποδομές και άλλα αστικά κενά) αλλά και στα πλαίσια της συρρίκνωσης του δημόσιου χώρου και της έλλειψης πράσινου στον αστικό ιστό τόσο σε διεθνή όσο και σε ευρωπαϊκή και εθνική κλίμακα. Παράλληλα σχετίζεται άρρηκτα με την αναζήτηση πολεοδομικών προσεγγίσεων που στοχεύουν στην βιώσιμη αστική ανάπτυξη προωθώντας τη λογική της ανακύκλωσης των ανενεργών εδαφών και του υπάρχοντος κτιριακού αποθέματος. Η λογική της επανάχρησης πέραν της οικονομίας από πλευράς κατασκευής, συντελεί στην εξοικονόμηση αδόμητου χώρου, ενισχύοντας την συντήρηση προηγούμενων δομών, τη προστασία κτιριακής κληρονομιάς, συμβάλλοντας παράλληλα στη διεύρυνση της ταυτότητας του

τόπου, της κοινωνικής συνοχής, αλλά και στην πολεοδομική, περιβαλλοντική και αισθητική αναβάθμιση της έκτασης και του αστικού ιστού στον οποίο εμπεριέχεται. Είναι σαφές ότι το σχέδιο ανάπτυξης θα πρέπει να ενσωματώνει μαζί με τις νέες αξίες, ως απόρροια των σύγχρονων αναγκών και του τρόπου διαβίωσης, τις υφιστάμενες αστικές αξίες, κοινωνικής και πολιτιστικής μνήμης της εν διαμορφώσει έκτασης.

Ο επανασχεδιασμός ενός αστικού χώρου και η επανένταξή του στον αστικό ιστό της πόλης έχει ποικίλα αποτελέσματα σε όλη την διάρκεια της ανάπτυξης. Στη χωρική διάσταση, η έκταση αλλάζει, μεταμορφώνεται ουσιαστικά και συνδιαλέγεται εκ νέου με την περιβάλλοντα δομημένη περιοχή καθώς και με τον ευρύτερο αστικό ιστό. Σε κοινωνικό επίπεδο, η επανάχρηση επηρεάζει θετικά την κοινωνία μέσα από την βιωσιμότητα του νέου κοινωνικού περιβάλλοντος καθώς και την σχέση αλληλεπίδρασης που αναπτύσσεται με αυτό. Σχετικά με το ποσοστό της επέμβασης η εμβέλεια του τοπίου είτε περιορίζεται στο πλαίσιο της γειτονιάς είτε επεκτείνεται σε μεγαλύτερη εμβέλεια ως πάρκο πόλης με τις ανάλογες πολιτισμικές διαστάσεις. Σε περιβαλλοντικό πλαίσιο, η ανάπτυξη του τοπίου αυξάνει το αστικό πράσινο μειώνοντας την ατμοσφαιρική ρύπανση και τη μέση θερμοκρασία του αστικού περιβάλλοντος, συμβάλλοντας στη βελτίωση του μικροκλίματος σε τοπικό και ευρύτερο επίπεδο και επαναπροσδιορίζοντας την εικόνα της πόλης.

Ο δημόσιος χώρος, συρρικνωμένος στο αστικό τοπίο δύναται να ανακαταλάβει ερειπωμένα αεροδρόμια, ενισχύοντας και

ενδυναμώνοντας τον αστικό ιστό. Η μετατροπή των ανενεργών αυτών εκτάσεων της αμήχανης πόλης σε ενεργά κύτταρα του αστικού ιστού, αποτελεί ένα πολύπλευρο ζήτημα αστικού περιεχομένου. Μέσω κατάλληλων προγραμμάτων ανάπτυξης τα αεροδρόμια επαναλειτουργούν ως πόλοι ανάπτυξης, δίνοντας τη δυνατότητα διαμόρφωσης δημόσιων και πράσινων χώρων τοπικής ή μητροπολιτικής κλίμακας. Ωστόσο η επανάχρησή τους οφείλει να παρέχει νέες χρήσεις που θα εστιάζουν στην ύπαρξη ροών στο χώρο καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας, προκειμένου να περιοριστεί το αίσθημα κινδύνου που δημιουργείται σε χώρους πρασίνου που ερημώνονται και περιθωριοποιούνται εξαιτίας της έλλειψης δραστηριοτήτων.

Τα έντονα δομημένο περιβάλλον σε συνδυασμό με την έλλειψη δημόσιων χώρων αποτελεί ωστόσο πρόβλημα που χρήζει αντιμετώπισης και στις ελληνικές πόλεις. Η έντονη έλλειψη ανοικτών δημόσιων χώρων πρασίνου, μέσα στον αστικό ιστό, καθιστά επιτακτική την ανάγκη διάθεσης και επανάχρησης των εκτάσεων ανενεργών αεροδρομίων καθώς θεωρούνται κατάλληλες από άποψη μεγέθους και φυσικών χαρακτηριστικών. Οι εκτάσεις αυτές στη χώρα μας βρίσκονται σε μια κατάσταση μεταβατικότητας, υπολειτουργίας και κατακερματισμού. Το απόθεμα των εκτάσεων αυτών είναι αρκετά μεγάλο στην Ελλάδα ενώ ως αναξιοποίητες, προκαλούν χωρική ασυνέχεια στον αστικό ιστό και δημιουργούν πολυδιάστατα προβλήματα στην κοινωνία.

Συμπερασματικά, μέσα από μία πολυδιάστατη αντίληψη και ανάλυση των υποβαθμισμένων εκτάσεων αεροδρομίων μπορεί

να γίνει εφικτή η δημιουργική και πολύπλευρη ανάκτησή τους προκειμένου να επανενταχθούν στον αστικό ιστό, να αποδώσουν το αστικό πράσινο που εκλείπει σε πολλές πόλεις τόσο σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο αλλά κυρίως στην χώρα μας και να επαναπροσδιορίσουν τον βιώσιμο χαρακτήρα των πόλεων όπου εντάσσονται. Σημαντικό ρόλο στην επανασχεδίαση τους αποτελεί και ο ενεργός χαρακτήρας των χρηστών/των πολιτών καθώς είναι εκείνοι που θα άγουν στην συνεχή ανάπτυξή του και στη διαρκή βελτίωση της κατάστασής του σε παροντικό και μελλοντικό χρόνο.

## 6. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1. Συνοπτική καταγραφή των σημαντικότερων σημείων της SWOT ανάλυσης.

Πηγή: ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ, «ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΟΥ ΠΡΩΗΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ», ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ, ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, Εκπόνηση: Χελιώτη Αδαμαντία, Επιβλέπων Καθηγητής: Δημήτρης Οικονόμου, ΒΟΛΟΣ, 2014

Πίνακας 2. Συγκεντρωτικός πίνακας προτάσεων από το 1995 έως το 2014.

Προσωπική Επεξεργασία.

Πίνακας 3. Ανάλυση των παραδειγμάτων επανάχρησης εγκαταλελειμμένων αεροδρομίων που αναφέρθηκαν σε διεθνή, ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο.

Προσωπική Επεξεργασία.

Πίνακας 4. Κριτήρια αξιολόγησης παραδειγμάτων και προτάσεων Ελληνικού.

Πηγή: ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ, «ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΟΥ ΠΡΩΗΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ», ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ, ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, Εκπόνηση: Χελιώτη Αδαμαντία, Επιβλέπων Καθηγητής: Δημήτρης Οικονόμου, ΒΟΛΟΣ, 2014

Πίνακας 5. Πίνακας Αξιολόγησης των Διεθνών και Ευρωπαϊκών Παραδειγμάτων Ανάπτυξης/Ανάπλασης.

Προσωπική Επεξεργασία.

Πίνακας 6. Πίνακας Αξιολόγησης των προτάσεων Ανάπτυξης/Ανάπλασης του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού.

Πηγή: ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ, «ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΟΥ ΠΡΩΗΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ», ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ, ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, Εκπόνηση: Χελιώτη Αδαμαντία, Επιβλέπων Καθηγητής: Δημήτρης Οικονόμου, ΒΟΛΟΣ, 2014



## 7. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ, ΧΑΡΤΩΝ ΚΑΙ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

### Εικόνες

Εικόνα 1. Περίπτωση εγκατάλειψης στην σύγχρονη πόλη.

Πηγή: <http://www.likeafieldmouse.com/post/100881351001/gordon-matta-clark-conical-intersect-1975>

Εικόνα 2. Δίκτυο τύπου Christaller με ιεραρχική δομή των πόλεων και «μεταπολιτικό» δίκτυο με επίκεντρα και ακτίνες.

Πηγή: Ascher F. (1995), Metapolis ou l'avenir des villes

Εικόνα 3. Παράδειγμα όπου τα κενά από κατεδαφίσεις είναι περισσότερα από τα πλήρη.

Πηγή: Ποζουκίδου Γ., Σοπέογλου Ε., Τσιούμα Β. (2006), Αστικά κενά: παραδείγματα και εμπειρίες από τις αμερικάνικες πόλεις, Περιοδικό «ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ», Τεύχος 55, 66

Εικόνα 4. Η εγκαταλειμμένη υπερυψωμένη γραμμή τρένων HighLine στην Νέα Υόρκη που σήμερα έχει μετατραπεί σε πάρκο.

Πηγή: (2011), (<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1374161>, τελευταία πρόσβαση στις 23/02/2016)

Εικόνα 5. Εγκαταλειμμένο αμαξοστάσιο της Τσεστοχόβας – Πολωνία.

Πηγή: <http://www.lifo.gr/team/omorfia/37208>

Εικόνα 6. Εγκαταλειμμένη Βιομηχανία στο Ντιτρόιτ.

Πηγή: <http://www.iefimerida.gr/news/183166/oi-dyo-orpeis-toy-ntitroit-meta-ti-hreokopia-apo-ti-mia-oyranoxystes-kai-apo-tin-alli>

Εικόνα 7. Παράδειγμα μικρών αστικών κενών στις πόλεις.

Πηγή: Καψανάκη Ε. (2006), Το Αστικό Κενό ως Ενδιάμεσος Τόπος και Φορέας Μνήμης, Αθήνα

Εικόνα 8. Μορφές αστικών κενών εντός του αστικού ιστού.

Πηγή: <https://metaxourgeo.wordpress.com>

Εικόνα 9. Η δημιουργία των αστικών κενών.

Πηγή: Nipesh (2012), UrbanVoids&Shared Spaces, (<http://nipppo.wordpress.com/2012/05/07/urban-voids/> , τελευταία πρόσβαση στις 23/02/2016)

Εικόνα 10. Διάφορες μορφές Αστικών Κενών.

Πηγή: (<http://vagueterrain.net/journal13/andrea-rojas/01> , τελευταία πρόσβαση στις 23/08/2015)

Εικόνα 11. Διάφορες μορφές Αστικών Κενών.

Πηγή: (<http://vagueterrain.net/journal13/andrea-rojas/01> , τελευταία πρόσβαση στις 23/08/2015)

Εικόνα 12. Διάφορες μορφές Αστικών Κενών.

Πηγή: (<http://vagueterrain.net/journal13/andrea-rojas/01> , τελευταία πρόσβαση στις 23/08/2015)

Εικόνα 13. Διάφορες μορφές και χρήσεις των αστικών κενών. Το κενό ως χώρος στάθμευσης.

Πηγή: Πολυχρονόπουλου Δ.(2006), «Αστικά κενά» - Το κενό ως τόπος, Περιοδικό «ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ», Τεύχος 55, 66

Εικόνα 14. Διάφορες μορφές και χρήσεις των αστικών κενών. Το κενό ως προσωρινό καταφύγιο.

Πηγή: Μιτζάλης Ν.(2011), Εκτοπισμός και Εξευγενισμός-Το αστικό κέντρο της Αθήνας πεδίο κοινωνικού πειραματισμού και καταστολής,(<http://www.greekarchitects.gr/gr/%CE%B5%CF%80%CE%B9%CE%BB%CE%B5%CE%B3%CF%8C%CE%BC%CE%B5%CE%BD%CE%B1/%CE%B5%CE%BA%CF%84%CE%BF%CF%80%CE%B9%CF%83%CE%BC%CF%8C%CF%82-%CE%BA%CE%B1%CE%B9%CE%B5%CE%BE%CE%B5%CF%85%CE%B3%CE%B5%CE%BD%CE%B9%CF%83%CE%BC%CF%8C%CF%82-id4264> τελευταία πρόσβαση στις 23/08/2015)

Εικόνα 15. Πλούσια αστική βλάστηση στο εσωτερικό κεντρικού οικοδομικού τετραγώνου στο Αγρίνιο.

Πηγή: Κοσμάκη, Π., Λουκόπουλος, Δ., Σαρηγιάννη Α. κ.ά. (2006), Διερεύνηση Δυνατοτήτων Αστικής Ανάπλασης και Περιβαλλοντικής Αναβάθμισης Κεντρικής Περιοχής Δήμου Αγρινίου, Ερευνητικό πρόγραμμα, Ε.Μ.Π.

Εικόνα 16. Η μετατροπή του παλιού ναυπηγείου της Zhongshan City της Κίνας στο Zhongshan Shipyard Park. Αεροφωτογραφία του παλιού ναυπηγείου.

Πηγή: Kongjian Yu(2010), Landscape as a living system: Shanghai 2010 Expo Houtan Park, Architectural Journal, no. 7, 30-35

Εικόνα 17. Η μετατροπή του παλιού ναυπηγείου της Zhongshan City της Κίνας στο Zhongshan Shipyard Park. Το Zhongshan Shipyard Park.

Πηγή: Kongjian Yu(2010), Landscape as a living system: Shanghai 2010 Expo Houtan Park, Architectural Journal, no. 7, 30-35

Εικόνα 18. Η μετατροπή του πρώην εμπορικού σιδηροδρόμου στο High Line Park στο Μανχάταν της Νέας Υόρκης.

Πηγή: Sternfeld J. (2012), Joel Sternfeld: Walking the High Line, Steidl Addamo N. (2014), Tour the New Extension of the A+Award-Winning High Line Park, (<http://architizer.com/blog/introducing-the-high-line-at-the-rail-yards/τελευταία πρόσβαση στις 29/10/2015>)

Εικόνα 19. Η μετατροπή του πρώην εμπορικού σιδηροδρόμου στο High Line Park στο Μανχάταν της Νέας Υόρκης.

Πηγή: NYC Public Spaces- High Line, (<https://macaulay.cuny.edu/eportfolios/nycpublicspaces/highline/τελευταία πρόσβαση στις 29/10/2015>)

Εικόνα 20. Περιοχή κατοικίας Lijnbaan (Ρότερνταμ).

Πηγή: Βιτοπούλου, Α. (2006), «Επεμβάσεις αστικής ανάπλασης και ανάκτησης εγκαταλελειμμένων περιοχών»

Εικόνα 21. Πρόγραμμα επέμβασης Part Dieu (Λυών).

Πηγή: Σημειώσεις μαθήματος «Συνθετικό Εργαστήριο Πολεοδομίας: από τον αστικό στον πολεοδομικό σχεδιασμό», Θεσσαλονίκη.

Εικόνα 22. Επεμβάσεις της IBA στο Βερολίνο.

Πηγή: Βιτοπούλου, Α. (2006), «Επεμβάσεις αστικής ανάπλασης και ανάκτησης εγκαταλελειμμένων περιοχών»

Εικόνα 23. Η ανάπλαση των Docklands, Λονδίνο.

Πηγή: [http://www.slideshare.net/meep/london-docklands-redevelopment1114610?next\\_slideshow=1](http://www.slideshare.net/meep/london-docklands-redevelopment1114610?next_slideshow=1)

Εικόνα 24. Οι επιχειρηματικές εκτάσεις της ZACLandy-France (πίσω: αριστερά, Παρίσι και δεξιά, LaDéfenseCBD).

Πηγή:Plaine Commune Développement,( <http://www.semplaine.fr/realisation/zac-landy-pleyel-saint-denis/>, τελευταίαπρόσβαση 11/12/2014)

Εικόνα 25. Ριζική ανάπλαση στο κέντρο του Leirzig μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Η ανοικοδόμηση είχε ως αποτέλεσμα την κατάργηση του παραδοσιακού χαρακτήρα και του συνεχούς οικοδομικού συστήματος και την αντικατάστασή του από την ελεύθερη σύνθεση.

Πηγή: Αραβαντινός, Α. (2007). Πολεοδομικός Σχεδιασμός. Αθήνα: Συμμετρία

Εικόνα 26. Συνοικία Kreuzberg Δυτικού Βερολίνου. Ένα πετυχημένο παράδειγμα ήπιας μορφής ανάπτυξης. Αεροφωτογραφία της περιοχής μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

Πηγή: Σαμπροβαλάκη, Ν. (2012). Αστικές αναπλάσεις - Η περίπτωση του Βερολίνου μετά την πτώση του τείχους. ΕΜΠ. Αθήνα.

Εικόνα 27. Συνοικία Kreuzberg Δυτικού Βερολίνου. Ένα πετυχημένο παράδειγμα ήπιας μορφής ανάπτυξης. Η περιοχή σήμερα με χαρακτηριστικό την περιμετρική δόμηση μεγάλων οικοδομικών τετραγώνων από τον 19ο αιώνα

Πηγή: Σαμπροβαλάκη, Ν. (2012). Αστικές αναπλάσεις - Η περίπτωση του Βερολίνου μετά την πτώση του τείχους. ΕΜΠ. Αθήνα.

Εικόνα 28. Η πρόταση των Hilmer και Satler για την Potsdamerplatz το 1991, μέσα από το σχέδιο γενικής διάταξης της περιοχής, την μακέτα καθώς και σκίτσα που συνόδευαν την πρόταση. Η πρόταση επεδίωκε να διατηρήσει το χαρακτήρα του βερολινέζικου αστικού ιστού και να αποκαταστήσει την αστική συνέχεια που έλειπε από την περιοχή μετά την πτώση του τείχους.

Πηγή: <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/>

Εικόνα 29. «URBAN VOIDS» Φιλαδέλφεια-Οικολογική αναδιαμόρφωση ενός αστικού κέντρου.

Πηγή: <http://ecosistemaurbano.com/portfolio/ecological-reconfiguration-of-an-urban-center/>

Εικόνα 30. Η περιοχή του Ελαιώνα όπως είναι σήμερα.

Πηγή: Καραβία, Ε., Αναπλάσεις υποβαθμισμένων αστικών περιοχών - Προβλήματα εφαρμογής τους στην Ελλάδα, Διπλωματική εργασία στο ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική - Σχεδιασμός του Χώρου, Κατεύθυνση Πολεοδομία και Χωροταξία του ΕΜΠ, Αθήνα, 2007

Εικόνα 31. Πρόταση μελέτης διαμόρφωσης χώρων πρασίνου.

Πηγή: Καραβία, Ε., Αναπλάσεις υποβαθμισμένων αστικών περιοχών - Προβλήματα εφαρμογής τους στην Ελλάδα, Διπλωματική εργασία στο ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική - Σχεδιασμός του Χώρου, Κατεύθυνση Πολεοδομία και Χωροταξία του ΕΜΠ, Αθήνα, 2007

Εικόνα 32. Προσφυγικές πολυκατοικίες Δήμου Ταύρου. Σχέδιο του οικοδομικού τετραγώνου πριν και μετά την ανάπτυξη από τη ΔΕΠΟΣ.

Πηγή: Καραβία, Ε., Αναπλάσεις υποβαθμισμένων αστικών περιοχών - Προβλήματα εφαρμογής τους στην Ελλάδα, Διπλωματική εργασία στο ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική - Σχεδιασμός του Χώρου, Κατεύθυνση Πολεοδομία και Χωροταξία του ΕΜΠ, Αθήνα, 2007

Εικόνα 33. Το εργοστάσιο Τσαλαπάτα, μουσείο βιομηχανικής κληρονομιάς έπειτα από την εφαρμογή του προγράμματος Urban.

Πηγή: Urban Hellas, 2006, Μπελαβίλας, 2011

Εικόνα 34. Το εργοστάσιο Τσαλαπάτα, μουσείο βιομηχανικής κληρονομιάς έπειτα από την εφαρμογή του προγράμματος Urban.

Πηγή: Urban Hellas, 2006, Μπελαβίλας, 2011

Εικόνα 35. Αεροφωτογραφία της έκτασης της αεροπορικής βάσης El Toro, Irvine, Καλιφόρνια, ΗΠΑ.

Πηγή: GoogleEarth

Εικόνα 36. Η αεροπορική βάση El Toro έξι χρόνια πριν την οριστική απενεργοποίησή της (1993).

Πηγή: <http://www.airshowreview.com/review.php?Airshow=2011-MCASEIToro>

Εικόνα 37. Η περιοχή του αεροδρομίου και οι χρήσεις των γύρων περιοχών.

Πηγή: GoogleEarth

Εικόνα 38. Τρισδιάστατη απεικόνιση του Orange County Great Park.

Πηγή: <http://asla.org/awards/2008/08winners/127.html>

Εικόνα 39. Αεροφωτογραφία της έκτασης του αεροδρομίου Stapleton, Denver, Κολοράντο, ΗΠΑ.

Πηγή: <http://www.terrain.org/articles/17/leccese.htm>, Google Earth

Εικόνα 40. Αεροφωτογραφία της έκτασης του αεροδρομίου Stapleton, Denver, Κολοράντο, ΗΠΑ.

Πηγή: <http://www.terrain.org/articles/17/leccese.htm>, Google Earth

Εικόνα 41. Το αεροδρόμιο μετά το κλείσιμό του.

Πηγή: [http://www.airfields-freeman.com/CO/Airfields\\_CO\\_Denver\\_NE.htm](http://www.airfields-freeman.com/CO/Airfields_CO_Denver_NE.htm)

Εικόνα 42. Η περιοχή του αεροδρομίου και οι χρήσεις των γύρων περιοχών.

Πηγή: Προσωπική επεξεργασία

Εικόνα 43. Οι εγκαταστάσεις του τερματικού σταθμού.

Πηγή: [http://www.airfields-freeman.com/CO/Airfields\\_CO\\_Denver\\_NE.htm](http://www.airfields-freeman.com/CO/Airfields_CO_Denver_NE.htm)

Εικόνα 44. Άποψη της ανάπτυξης του Stapleton.

Πηγή: [http://www.aecom.com/What+We+Do/Architecture/Practice+Areas/Master+Planning/\\_projectsList/Stapleton+Redevelopment](http://www.aecom.com/What+We+Do/Architecture/Practice+Areas/Master+Planning/_projectsList/Stapleton+Redevelopment)<http://asla.org/awards/2008/08winners/127.html>

Εικόνα 45. Αεροφωτογραφία της έκτασης της αεροπορικής βάσης Kai Tak, Hong Kong, Ιαπωνία.

Πηγή: GoogleEarth

Εικόνα 46. Η κατάσταση του αεροδρομίου Kai Tak λίγο μετά το κλείσιμό του.

Πηγή: <http://hongwrong.com/kai-tak-airport-photos/>

Εικόνα 47. Οι σημαντικότερες περιοχές γύρω από το αεροδρόμιο.

Πηγή: [http://www.hkip.org.hk/plcc/download/Ava\\_NG.pdf](http://www.hkip.org.hk/plcc/download/Ava_NG.pdf)

Εικόνα 48. Οι εγκαταστάσεις του αεροδρομίου.

Πηγή: [http://en.wikipedia.org/wiki/Kai\\_Tak\\_Airport#mediaviewer/File:Kaitak\\_tchn.svg](http://en.wikipedia.org/wiki/Kai_Tak_Airport#mediaviewer/File:Kaitak_tchn.svg)

Εικόνα 49. Αεροφωτογραφία της έκτασης του αεροδρομίου Bentwaters, Suffolk.

Πηγή: GoogleEarth

Εικόνα 50. Αεροφωτογραφία της αεροπορικής βάσης Woodbridge κάτω αριστερά με την αεροπορική βάση RAF Bentwaters στην πάνω δεξιά γωνία κατά την απενεργοποίησή τους.

Πηγή: <http://www.geograph.org.uk/photo/2413792>

Εικόνα 51. Περιοχές αεροδρομίου Bentwaters.

Πηγή: <http://www.suffolkcoastal.gov.uk/assets/Documents/District>

Εικόνα 52. Περιοχές του αεροδρομίου για αξιολόγηση.



Πηγή: [http://www.sustainable-greenham.org/images/runway\\_plan.jpg](http://www.sustainable-greenham.org/images/runway_plan.jpg)

Εικόνα 53. Περιοχή ανάπτυξης αεροδρομίου Woodbridge.

Πηγή: Google Earth

Εικόνα 54. Αεροδρόμιο Bentwaters. Υποδομές που έχουν διατηρηθεί.

Πηγή: <http://www.twinbases.org.uk>.

Εικόνα 55. Αεροδρόμιο Bentwaters. Υποδομές που έχουν διατηρηθεί.

Πηγή: <http://www.twinbases.org.uk>.

Εικόνα 56. Αεροφωτογραφία της επέμβασης από τους αρχιτέκτονες SKANSKA.

Πηγή: [http://www.constructingexcellence.org.uk/images/CE\\_CASE%20STUDY\\_WOODBRIDGE\\_web.pdf](http://www.constructingexcellence.org.uk/images/CE_CASE%20STUDY_WOODBRIDGE_web.pdf)

Εικόνα 57. Αεροφωτογραφία της έκτασης του αεροδρομίου Greenham Common, Berkshire.

Πηγή: GoogleEarth

Εικόνα 58. Άποψη του αεροδιαδρόμου της αεροπορικής βάσης Greenham Common 1996.

Πηγή: [http://en.wikipedia.org/wiki/File:RAF\\_Greenham\\_Common\\_runway.jpg](http://en.wikipedia.org/wiki/File:RAF_Greenham_Common_runway.jpg)

Εικόνα 59. Αεροφωτογραφία της περιοχής σήμερα.

Πηγή: <http://www.sustainable-greenham.org/images/Picture7reduced.jpg>

Εικόνα 60. Η διαμόρφωση του χώρου της πρώην αεροπορικής βάσης.

Πηγή: <http://www.publicspace.org/en/works/d079-umnutzung-alter-flugplatz-maurice-rose-airfield>

Εικόνα 61. Αεροφωτογραφία της έκτασης του αεροδρομίου Riem, Μόναχο.

Πηγή: <https://maps.google.com/?ll=48.13056,11.67177&z=12&t=h>

Εικόνα 62. Αεροφωτογραφία του αεροδρόμιου Munich-Riem το 1994, δυο χρόνια μετά το κλείσιμό του.

Πηγή: <http://www.ronaldv.nl/abandoned/airfields/ge/bavaria/oberbayern.html>

Εικόνα 63. Αεροφωτογραφία της νέας «Messestadt Riem» το 2010.

Πηγή: <http://www.ronaldv.nl/abandoned/airfields/ge/bavaria/oberbayern.html>

Εικόνα 64. Βορειοδυτική φωτογραφία της «Messestadt Riem».

Πηγή: <http://www.m-luftbild.de/luftbild/messestadt-riem-205.html>

Εικόνα 65. Αεροφωτογραφία της έκτασης του αεροδρομίου Tempelhof, Βερολίνο.

Πηγή: GoogleEarth

Εικόνα 66. Το Berlin-Tempelhof μετά το κλείσιμο το 2009.

Πηγή: <http://www.forgottenairfields.com/germany/berlin/berlin-tempelhof-s434.html>

Εικόνα 67. Επανάχρηση παλαιού αεροδρομίου Tempelhof. Εναλλακτικές προτάσεις κατανομής της επιφάνειας του σε μητροπολιτικό πάρκο και σε επιφάνειες για οικιστική χρήση.

Πηγή: [http://www.addhome.eu/docs/ILS\\_M\\_nster\\_Gardencity\\_Wei\\_enburg\\_ADDHOME.pdf](http://www.addhome.eu/docs/ILS_M_nster_Gardencity_Wei_enburg_ADDHOME.pdf)

Εικόνα 68. Tempelhofer Damm.

Πηγή: [http://www.tempelhoferfreiheit.de/fileadmin/user\\_upload/Ueber\\_die\\_Tempelhofer\\_Freiheit/Planung/2013-03\\_Tempelhofer\\_Damm\\_3D.jpg](http://www.tempelhoferfreiheit.de/fileadmin/user_upload/Ueber_die_Tempelhofer_Freiheit/Planung/2013-03_Tempelhofer_Damm_3D.jpg)

Εικόνα 69. Südring.

Πηγή: [http://www.tempelhoferfreiheit.de/fileadmin/user\\_upload/Ueber\\_die\\_Tempelhofer\\_Freiheit/Planung/2013-03\\_Suedring.jpg](http://www.tempelhoferfreiheit.de/fileadmin/user_upload/Ueber_die_Tempelhofer_Freiheit/Planung/2013-03_Suedring.jpg)

Εικόνα 70. Oderstraße.

Πηγή: [http://www.tempelhoferfreiheit.de/fileadmin/user\\_upload/Ueber\\_die\\_Tempelhofer\\_Freiheit/Planung/2013-03\\_Oderstrasse.jpg](http://www.tempelhoferfreiheit.de/fileadmin/user_upload/Ueber_die_Tempelhofer_Freiheit/Planung/2013-03_Oderstrasse.jpg)

Εικόνα 71. Columbiadamm.

Πηγή: [http://www.tempelhoferfreiheit.de/fileadmin/user\\_upload/Ueber\\_die\\_Tempelhofer\\_Freiheit/Planung/2013-03\\_Columbiadamm.jpg](http://www.tempelhoferfreiheit.de/fileadmin/user_upload/Ueber_die_Tempelhofer_Freiheit/Planung/2013-03_Columbiadamm.jpg)

Εικόνα 72. Masterplan του νέου Tempelhof.

Πηγή: [http://www.tempelhoferfreiheit.de/fileadmin/user\\_upload/Ueber\\_die\\_Tempelhofer\\_Freiheit/Planung/2013-03\\_staedtebauliche\\_Rahmenplanung.jpg](http://www.tempelhoferfreiheit.de/fileadmin/user_upload/Ueber_die_Tempelhofer_Freiheit/Planung/2013-03_staedtebauliche_Rahmenplanung.jpg)

Εικόνα 73. Αεροφωτογραφία της έκτασης του αεροδρομίου Maurice rose, Φρανκφούρτη.

Πηγή: GoogleEarth

Εικόνα 74. Αεροφωτογραφία με τις εγκαταστάσεις το 1988 από τον Eric Deem.

Πηγή: [http://www.usarmygermany.com/Sont.htm?http&&www.usarmygermany.com/Units/Army%20Aviation/USAREUR\\_Bonames.htm](http://www.usarmygermany.com/Sont.htm?http&&www.usarmygermany.com/Units/Army%20Aviation/USAREUR_Bonames.htm)

Εικόνα 75. Masterplan του αστικού σχεδιασμού του πρώην αεροδρομίου Maurice Rose.

Πηγή: <http://www.publicspace.org/en/works/d079-umnutzung-alter-flugplatz-maurice-rose-airfield>

Εικόνα 76. Η χρήση του πρώην αεροδιαδρόμου σήμερα.

Πηγή: <http://www.publicspace.org/en/works/d079-umnutzung-alter-flugplatz-maurice-rose-airfield>

Εικόνα 77. Πριν την επανάχρηση ο αεροδιάδρομος του πρώην αεροδρομίου Maurice Rose.

Πηγή: [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Landebahn\\_am\\_Alten\\_Flugplatz.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Landebahn_am_Alten_Flugplatz.jpg)

Εικόνα 78. Μετά την επανάχρηση ο αεροδιάδρομος του πρώην αεροδρομίου Maurice Rose.

Πηγή: <http://www.publicspace.org/en/works/d079-umnutzung-alter-flugplatz-maurice-rose-airfield>

Εικόνα 79. Αεροφωτογραφία της έκτασης του αεροδρομίου Fornebu, Όσλο.

Πηγή: GoogleEarth

Εικόνα 80. Ο χώρος του αεροδρομίου πριν τον Οκτώβριο του 1998.

Πηγή: [http://www.prio-cyprus-displacement.net/images/users/1/events/envisioning\\_a\\_future/Fornebu\\_short-1.pptx](http://www.prio-cyprus-displacement.net/images/users/1/events/envisioning_a_future/Fornebu_short-1.pptx)

Εικόνα 81. Απεικόνιση της πρότασης για το Fornebu.

Πηγή: [http://statsbygg.no/FilSystem/files/prosjekter/fornebu2/temamiljo/Sustainable\\_Fornebu.pdf](http://statsbygg.no/FilSystem/files/prosjekter/fornebu2/temamiljo/Sustainable_Fornebu.pdf)

Εικόνα 82. Αεροδρόμιο Ηρακλείου.

Πηγή: <http://www.heraklion-airport.info/>

Εικόνα 83. Αεροδρόμιο Χανίων.

Πηγή: [www.chania-airport.com](http://www.chania-airport.com)

Εικόνα 84. Αεροδρόμιο Σαντορίνης.

Πηγή: <http://www.kathimerini.gr/829315/gallery/epikairothta/ereynes/sta-aerodromia-ths-talaipwrias>

Εικόνα 85. Αεροδρόμιο Ρόδου.

Πηγή: <http://www.rodiki.gr/article/334802/ektakta-metra-kai-sto-aerodromio-ths-rodoy>

Εικόνα 86. Αεροδρόμιο Κεφαλλονιάς.

Πηγή: [http://www.kefalonitikanea.gr/2015/12/blog-post\\_738.html](http://www.kefalonitikanea.gr/2015/12/blog-post_738.html)

Εικόνα 87. Αεροδρόμιο Κέρκυρας.

Πηγή: [http://travel.ciao.co.uk/Corfu\\_International\\_Airport\\_\\_5319474](http://travel.ciao.co.uk/Corfu_International_Airport__5319474)

Εικόνα 88. Τα ελληνικά αεροδρόμια.

Πηγή: Αδαμίδης, Τ. (2013) «Παραχώρηση Περιφερειακών Αεροδρομίων: Η ελληνική προοπτική» - Διημερίδα: «Έργα μεταφορικών υποδομών ως μοχλός ανάκαμψης και ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας», Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας, Αθήνα

Εικόνα 89. Η περιοχή του Μαραθώνα πριν το κλείσιμό του αεροδρομίου(2000).

Πηγή: Μπίρης Κ. (HellasGA.com)

Εικόνα 90. Η μορφή του αεροδρομίου σήμερα έπειτα από την μετατροπή του σε κέντρο κωπηλασίας (2011).

Πηγή: Google Earth

Εικόνα 91. Αεροφωτογραφία του παλιού και εγκαταλελειμμένου αεροδρομίου της Κομοτηνής.(2003)

Πηγή: Google Earth

Εικόνα 92. Το μικρό αεροδρόμιο που λειτούργησε το 2010 στη βορειοδυτική πλευρά του εγκαταλελειμμένου στρατιωτικού αεροδρομίου.(2013)

Πηγή: Google Earth

Εικόνα 93. Το αεροδρόμιο Ρόδου – Μαριτσών.

Πηγή: GoogleEarth

Εικόνα 94. Αεροφωτογραφία του αεροδρομίου Μάλεμε υπό την γερμανική κυριαρχία.

Πηγή: <http://www.forgottenairfields.com/greece/crete/maleme-s301.html>

Εικόνα 95. Αεροφωτογραφία του αεροδρομίου Μάλεμε (2005).

Πηγή: GoogleEarth

Εικόνα 96. Αεροφωτογραφία του αεροδρομίου Τυμπακίου (2012).

Πηγή:[http://www.kritipoliskaihorio.gr/2012/02/blog-post\\_4611.html](http://www.kritipoliskaihorio.gr/2012/02/blog-post_4611.html)

Εικόνα 97. Αεροφωτογραφία του Αεροδρομίου του Ελληνικού.

Πηγή: [http://www.airliners.net/photo//0061582/L/φωτογραφία από Konstantin von Wedelstaedt \(1998\)](http://www.airliners.net/photo//0061582/L/φωτογραφία από Konstantin von Wedelstaedt (1998))

Εικόνα 98. Η έκταση του αεροδρομίου Ελληνικού.

Πηγή: [http://www.hradf.com/sites/default/files/attachments/Annex-B-The-Site-GREEK-Amended-final\\_LIGHT.pdf](http://www.hradf.com/sites/default/files/attachments/Annex-B-The-Site-GREEK-Amended-final_LIGHT.pdf)

Εικόνα 99. Ολυμπιακό Συγκρότημα Ελληνικού.

Πηγή: <http://bp0.bloggei.com/mhtrop.+paiko.jpg>

Εικόνα 100. Οι εγκαταστάσεις κανό-καγιάκ στο Ελληνικό κατά την διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων.

Πηγή: Αθήνα 2004

Εικόνα 101. Η θέση του Ελληνικού στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας.

Πηγή: [http://www.hradf.com/sites/default/files/attachments/Annex-B-The-Site-GREEK-Amended-final\\_LIGHT.pdf](http://www.hradf.com/sites/default/files/attachments/Annex-B-The-Site-GREEK-Amended-final_LIGHT.pdf), Google Earth

Εικόνα 102. Η θέση του αεροδρομίου του Ελληνικού.

Πηγή: Θάκα Ε., Μαυρογονάτου Α. (2002), Μοντέλο προσομοίωσης επιπτώσεων μεγάλης πολεοδομικής παρέμβασης στην αγορά κατοικίας: Η περίπτωση του Ελληνικού, Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Εικόνα 103. Ο πρώην Ανατολικός Αερολιμένας, σχεδιασμένος από τον αρχιτέκτονα Eero Saarinen.

Πηγή: (2013) <https://hellinikonproject.wordpress.com>

Εικόνα 104. Τα 3 πρώην υπόστεγα της Πολεμικής Αεροπορίας.

Πηγή: (2013) <https://hellinikonproject.wordpress.com>

Εικόνα 105. Εναλλακτικά σενάρια ανάπτυξης.

Πηγή: Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασία: Περιβάλλοντος τη: Αθήνας / Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Ανάπτυξη του Χώρου τον Αεροδρομίου Ελληνικού: Ολοκλήρωση και Επικαιροποίηση Ερευνητικού Προγράμματος, Αναθεωρημένη έκθεση α' φάσης, Αθήνα, Μάιος: 2007

Εικόνα 106. Διαγωνισμός Μητροπολιτικού Πάρκου Ελληνικού - Πρώτο βραβείο DZO Architecture: Τρισδιάστατη Φωτορεαλιστική Αεροφωτογραφία.

Πηγή: [http://www.serero.com/index\\_en.htm](http://www.serero.com/index_en.htm) [πρόσβαση στις 20/07/2014]

Εικόνα 107. Το masterplan της νικητήριας πρότασης των Αρχιτεκτόνων DZO με την ιδέα της επαναφοράς των φυσικών ροών (softscapes).

Πηγή: [http://www.serero.com/index\\_en.htm](http://www.serero.com/index_en.htm) [πρόσβαση στις 20/07/2014]

Εικόνα 108. Masterplan Διαμόρφωσης Πάρκου - Serero Architects.

Πηγή: ΥΠΕΧΩΔΕ. 2007

Εικόνα 109. Σχέδιο Διαμόρφωσης Πάρκου - Serero Architects.

Πηγή: «Κόσμος του Επενδυτή», 1-2 Ιουλίου 2006

Εικόνα 110. Περιοχές αστικής ανάπτυξης και διάδρομοι Softscapes - Serero Architects.

Πηγή: ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007

Εικόνα 111. Σχέδιο Γενικής Διάταξης – Πόλοι και σημεία ιδιαίτερου αρχιτεκτονικού, ιστορικού, πολιτιστικού και τεχνικού ενδιαφέροντος, ΕΜΠ 2010. Πηγή: ΕΜΠ 2010

Εικόνα 112. Σχέδιο Γενικής Διάταξης – Χρήσεις γης, ΕΜΠ 2010.



Πηγή: ΕΜΠ 2010

Εικόνα 113. Σχέδιο Γενικής Διάταξης – Σενάριο Φυτεύσεων, ΕΜΠ 2010.

Πηγή: ΕΜΠ 2010

Εικόνα 114. Το σχέδιο γενικής διάταξης – Πρόταση Josep Acebillo.

Πηγή: [www.scribd.com/doc/58343340/Hellinikon-Josep-Acebillo-June-2011](http://www.scribd.com/doc/58343340/Hellinikon-Josep-Acebillo-June-2011) [πρόσβαση στις 02/08/2014]

Εικόνα 115. Το παραλιακό μέτωπο.

Πηγή: [www.scribd.com/doc/58343340/Hellinikon-Josep-Acebillo-June-2011](http://www.scribd.com/doc/58343340/Hellinikon-Josep-Acebillo-June-2011) [πρόσβαση στις 02/08/2014]

Εικόνα 116. Αεροφωτογραφία του πάρκου.

Πηγή: [www.scribd.com/doc/58343340/Hellinikon-Josep-Acebillo-June-2011](http://www.scribd.com/doc/58343340/Hellinikon-Josep-Acebillo-June-2011) [πρόσβαση στις 02/08/2014]

Εικόνα 117. Ποσοστά χρήσεων γης της πρότασης του κ. Πολλάλη.

Πηγή: Pollalis, 2012

Εικόνα 118. Πολεοδομικό Μοντέλο Ανάπτυξης - Πρόταση Πολλάλη.

Πηγή: Pollalis, 2012

Εικόνα 119. Κάτοψη χρήσεων γής πρότασης Πολλάλη.

Πηγή: <http://pollalis-hellinikon.com/wp/wp-content/uploads/2013/12/Land-use-plan.jpg>

Εικόνα 120. Γενική Κατεύθυνση Χρήσεων – Πρόταση Lamda Development.

Πηγή: ΤΑΙΠΕΔ, Ενημέρωση ΜΜΕ 03/04/2014

Εικόνα 121. Τρισδιάστατη απεικόνιση της πρότασης της Lamda Development.

Πηγή: ΤΑΙΠΕΔ, Ενημέρωση ΜΜΕ 03/04/2014

Εικόνα 122. Το masterplan της πρότασης της Lamda Development.

Πηγή: <http://www.thehellinikon.com/el/%CF%84%CE%BF-%CE%B5%CF%81%CE%B3%CE%BF.html#cat2>

Εικόνα 123. Το σχέδιο κυκλοφορίας της Lamda Development.

Πηγή: <http://www.thehellinikon.com/el/%CF%84%CE%BF-%CE%B5%CF%81%CE%B3%CE%BF.html#cat3>

Εικόνα 124. Συγκριτικά ποσοστά των προτάσεων αστικής ανάπτυξης της περιοχής του Ελληνικού.

Πηγή: ΤΑΙΠΕΔ, 2014

## Χάρτες

Χάρτης 1. Η μητροπολιτική περιοχή της Randstad με τις αστικοποιημένες ζώνες από το Amsterdam στα βόρεια ως το Rotterdam στα νότια.

Πηγή: (2009), (<http://en.wikipedia.org/wiki/Randstad>, τελευταία πρόσβαση στις 23/02/2016)

Χάρτης 2. Οι περιοχές του Δήμου Αθηναίων για τις οποίες εκπονήθηκαν Μελέτες Πολεοδομικής Αναβάθμισης.

Πηγή: Καραβία, Ε., Αναπλάσεις υποβαθμισμένων αστικών περιοχών - Προβλήματα εφαρμογής τους στην Ελλάδα, Διπλωματική εργασία στο ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική - Σχεδιασμός του Χώρου, Κατεύθυνση Πολεοδομία και Χωροταξία του ΕΜΠ, Αθήνα, 2007.

Χάρτης 3. Ενοποίηση αρχαιολογικών χώρων Αθήνας.

Πηγή: Καραβία, Ε., Αναπλάσεις υποβαθμισμένων αστικών περιοχών - Προβλήματα εφαρμογής τους στην Ελλάδα, Διπλωματική εργασία στο ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική - Σχεδιασμός του Χώρου, Κατεύθυνση Πολεοδομία και Χωροταξία του ΕΜΠ, Αθήνα, 2007

Χάρτης 4. Ενοποίηση αρχαιολογικών χώρων Αθήνας.

Πηγή: Καραβία, Ε., Αναπλάσεις υποβαθμισμένων αστικών περιοχών - Προβλήματα εφαρμογής τους στην Ελλάδα, Διπλωματική εργασία στο ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική - Σχεδιασμός του Χώρου, Κατεύθυνση Πολεοδομία και Χωροταξία του ΕΜΠ, Αθήνα, 2007

Χάρτης 5. Ανοιχτοί Χώροι και Περιοχές Προστασίας Irvine.

Πηγή: <http://irconservancy.org/where/map.aspx#>

Χάρτης 6. Masterplan Orange County Great Park,

Πηγή: <http://asla.org/awards/2008/08winners/images/largescale/127-01.jpg>

Χάρτης 7. Οι επιφάνειες του Orange County Great Park,.

Πηγή: <http://asla.org/awards/2008/08winners/images/largescale/127-14.jpg>

Χάρτης 8. Οι εγκαταστάσεις του αεροδρομίου Stapleton to 1957.

Πηγή: [http://www.airfields-freeman.com/CO/Airfields\\_CO\\_Denver\\_NE.htm](http://www.airfields-freeman.com/CO/Airfields_CO_Denver_NE.htm)

Χάρτης 9. Masterplan της ανάπλασης του Stapleton.

Πηγή: <http://www.austinchamber.com/public-policy/files/airports.pdf>

Χάρτης 10. Άξονες της πρότασης ανάπτυξης του Kai Tak.

Πηγή: [http://www.pland.gov.hk/pland\\_en/p\\_study/prog\\_s/sek\\_09/website\\_chib5\\_eng/english/digest\\_3\\_eng/images/pic10.JPG](http://www.pland.gov.hk/pland_en/p_study/prog_s/sek_09/website_chib5_eng/english/digest_3_eng/images/pic10.JPG)

Χάρτης 11. Masterplan πρότασης ανάπτυξης Kai Tak

Πηγή: [http://www.pland.gov.hk/pland\\_en/p\\_study/prog\\_s/sek\\_09/website\\_chib5\\_eng/english/digest\\_3\\_eng/images/](http://www.pland.gov.hk/pland_en/p_study/prog_s/sek_09/website_chib5_eng/english/digest_3_eng/images/)

Χάρτης 12. Οι υποπεριοχές ανάπτυξης του Kai Tak.

Πηγή: [http://www.pland.gov.hk/pland\\_en/p\\_study/prog\\_s/sek\\_09/website\\_chib5\\_eng/english/digest\\_3\\_eng/images/pic8.JPG](http://www.pland.gov.hk/pland_en/p_study/prog_s/sek_09/website_chib5_eng/english/digest_3_eng/images/pic8.JPG)

Χάρτης 13. Τυπολογία τοπίου Suffolk Coast.

Πηγή: [http://www.suffolklandscape.org.uk/landscape\\_map.aspx](http://www.suffolklandscape.org.uk/landscape_map.aspx)

Χάρτης 14. Υπάρχουσες φυτεύσεις αεροδρομίου, κτίρια και χρονολογίες κατασκευής τους.

Πηγή: <http://www.suffolkcoastal.gov.uk/assets/Documents/>

Χάρτης 15. Ανάλυση των δομών του αεροδρομίου.

Πηγή: <http://www.suffolkcoastal.gov.uk/assets/Documents/>

Χάρτης 16. Masterplan πρότασης Bentwaters.

Πηγή: <http://www.suffolkcoastal.gov.uk/assets/Documents/>

Χάρτης 17. Η διαμόρφωση του χώρου της πρώην αεροπορικής βάσης Woodbridge.

Πηγή: <http://www.publicspace.org/en/works/d079-umnutzung-alter-flugplatz-maurice-rose-airfield>

Χάρτης 18. Οικότοποι ύστερα από βέλτιστη διαχείριση στο Δυτικό Berkshire.

Πηγή: [http://www.bbowt.org.uk/sites/default/files/files/model\\_full.jpg](http://www.bbowt.org.uk/sites/default/files/files/model_full.jpg)

Χάρτης 19. Περιοχές του αεροδρομίου.

Πηγή: [http://www.sustainable-greenham.org/images/runway\\_plan.jpg](http://www.sustainable-greenham.org/images/runway_plan.jpg)

Χάρτης 20. Περιοχή ανάπτυξης Greenham Business Park.

Πηγή: <http://www.greenham-business-park.co.uk/sites/default/files/gbp-brochure.pdf>

Χάρτης 21. Τύποι οικότοπων και αστικής μορφολογίας Μονάχου 1990.

Πηγή: [http://www.urban-landscape-ecology.com/Dokumente/Pauleit\\_GreenStructurePlanning\\_Munich.pdf](http://www.urban-landscape-ecology.com/Dokumente/Pauleit_GreenStructurePlanning_Munich.pdf)

Χάρτης 22. Οι εγκαταστάσεις του αεροδρομίου το 1991.

Πηγή: <http://www.flickr.com/photos/12530375@N08/8220532156/in/photostream/lightbox/>

Χάρτης 23. Masterplan του σχεδίου «Messestadt Riem».

Πηγή: <http://www.publicspace.org/en/works/d079-umnutzung-alter-flugplatz-maurice-rose-airfield>

Χάρτης 24. Ο χώρος του πάρκου Riem.

Πηγή: <http://www.messestadt-riem.com/msr/downloads/Landschaftspark.pdf>

Χάρτης 25. Οι εγκαταστάσεις του αεροδρομίου Tempelhof.

Πηγή: <http://www.mil-airfields.de/de/berlin-tempelhof-central-airport.htm>

Χάρτης 26. Χάρτης του αεροδρομίου Tempelhof με τις εγκαταστάσεις 1990 και χάρτης του κεντρικού κτιρίου.

Πηγή: <http://www.mil-airfields.de/de/berlin-tempelhof-central-airport.htm>,

[http://www.usarmygermany.com/Sont.htm?http&&www.usarmygermany.com/usareur\\_city\\_berlin .htm](http://www.usarmygermany.com/Sont.htm?http&&www.usarmygermany.com/usareur_city_berlin .htm)

Χάρτης 27. Masterplan με τις νέες χρήσεις του πρώην αεροδρομίου Tempelhof από την πρόταση του 2013.

Πηγή: [www.temelhoferfreiheit.de](http://www.temelhoferfreiheit.de)

Χάρτης 28. Περιοχές Πράσινης Ζώνης και Σημαντικών Οικοσυστημάτων.

Πηγή: Environment Frankfurt 2010-Status and Trends, Dr Manuela Rottmann(Head of the Department for Environment and Health City of Frankfurt am Main,

[https://www.frankfurt.de/sixcms/media.php/738/umweltfrankfurt\\_e\\_nbf.1562226.pdf](https://www.frankfurt.de/sixcms/media.php/738/umweltfrankfurt_e_nbf.1562226.pdf)

Χάρτης 29. Masterplan Fornebu.

Πηγή: [http://statsbygg.no/FilSystem/files/prosjekter/fornebu2/temamiljo/Sustainable\\_Fornebu.pdf](http://statsbygg.no/FilSystem/files/prosjekter/fornebu2/temamiljo/Sustainable_Fornebu.pdf)

Χάρτης 30. Απεικόνιση της κυκλοφορίας που διαμορφώνεται στο Fornebu.

Πηγή: <http://www.statsbygg.no/FilSystem/files/prosjekter/fornebu2/temasamferdsel/sykkelvei2.pdf>

Χάρτης 31. Απεικόνιση του πρασίνου που διαμορφώνεται στο Fornebu.

Πηγή: <http://www.statsbygg.no/FilSystem/files/prosjekter/fornebu2/temasamferdsel/sykkelvei2.pdf>

Χάρτης 32. Τα παλιά ρέματα που διέσχιζαν το χώρο αποτελούσαν φυσικές συνδέσεις του Υμηττού με το Θαλάσσιο μέτωπο. Χάρτης του 1885.

Πηγή: UNIVERSITATSBIBLIOTHEK HEIDELBERG αναρτημένο αρχείο

Χάρτης 33. Χάρτης της Αθήνας με τους πράσινους ανοιχτούς χώρους και τους ελεύθερους χώρους των τοπικών κοινοτήτων.

Πηγή: Κομνηνός, Κρεκουκιώτης & Μαύρος, Συγκριτική Ανάλυση των Διαθέσιμων Πράσινων χώρων ανά κάτοικο σε 15 Μεγάλες Πόλεις (μ2/κάτοικος), Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικών Αλλαγών.

Χάρτης 34. Υφιστάμενο Δίκτυο Μεταφορών.

Πηγή: [http://www.hradf.com/sites/default/files/attachments/Annex-B-The-Site-GREEK-Amended-final\\_LIGHT.pdf](http://www.hradf.com/sites/default/files/attachments/Annex-B-The-Site-GREEK-Amended-final_LIGHT.pdf), GoogleMaps

Χάρτης 35. Χρήσεις Γης Περιοχής Μελέτης.

Πηγή: ΕΜΠ και ΣΕΔΚΝΑ (2010), «Βασικές Αρχές Σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου στο πρώην Αεροδρόμιο Ελληνικού», Ερευνητικό Πρόγραμμα Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου και Τοπικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων (ΣΕΔΚΝΑ) για τους Δήμους Αλίμου, Αργυρούπολης, Γλυφάδας και Ελληνικού, Αθήνα

Χάρτης 36. Υφιστάμενα Κτίρια Ελληνικού.

Πηγή: ΕΜΠ και ΣΕΔΚΝΑ (2010), «Βασικές Αρχές Σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου στο πρώην Αεροδρόμιο Ελληνικού», Ερευνητικό Πρόγραμμα Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου και Τοπικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων (ΣΕΔΚΝΑ) για τους Δήμους Αλίμου, Αργυρούπολης, Γλυφάδας και Ελληνικού, Αθήνα

## Σχήματα

Σχήματα 1. Κατανοώντας την έννοια του κενού στον χώρο.

Πηγή: Nipesh (2012), UrbanVoids&Shared Spaces, (<http://nipppo.wordpress.com/2012/05/07/urban-voids/>), τελευταία πρόσβαση στις 23/02/2016



## 8. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### Ελληνόγλωσση Βιβλιογραφία

- Αγγελίδης, Μ.(2004): «Αειφόρος ανάπτυξη των πόλεων στην Ευρώπη και στην Ελλάδα», ΥΠΕΧΩΔΕ – ΕΜΠ, 2004.
- Αγγελίδης, Μ. (2004), Συνέδριο: «Νέα Πολυκεντρικότητα και Χωρική Ανάπτυξη», Πρακτικά Συνεδρίου, Αθήνα 2004.
- Αγγελίδης, Μ.(1993): «Οι αναπλάσεις στην Ελλάδα», Εισήγηση στο διεθνές σεμινάριο του Προγράμματος ECOS της Ε.Ε. με αντικείμενο «Τοπικός Πολεοδομικός Σχεδιασμός –Αναγέννηση αστικών περιοχών», Κερατσίνι, Δεκέμβριος 1993.
- Αδαμίδης, Τ.(2013): «Παραχώρηση Περιφερειακών Αεροδρομίων: Η ελληνική προοπτική», Διημερίδα «Έργα μεταφορικών υποδομών ως μοχλός ανάκαμψης και ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας», Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας, Αθήνα 3-4 Ιουνίου 2013
- Αραβαντινός Α. και Κοσμάκη Π. (1988): Υπαίθριοι Χώροι στην Πόλη: Θέματα Ανάλυσης και Πολεοδομικής Οργάνωσης Αστικών Χώρων Πρασίνου, Εκδόσεις Συμεών, Αθήνα 1988
- Αραβαντινός, Α. (2007): Πολεοδομικός Σχεδιασμός - Για μια βιώσιμη Ανάπτυξη του Αστικού Χώρου, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα 2007
- Βαΐου Ντ., Μαντουβάλου Μ., Μαυρίδου Μ., 1995, «Κοινωνική ενσωμάτωση και ανάπτυξη του αστικού χώρου στην Ελλάδα: Τα τοπικά δεδομένα στην Ένωμένη Ευρώπη», Το Βήμα των Κοινωνικών Επιστημών, Τόμος Α΄, τ. 16, Ιούνιος 1995.
- Βαΐου Ντ., Μαντουβάλου Μ., Μαυρίδου Μ., 2000, «Η μεταπολεμική Ελληνική Πολεοδομία, μεταξύ θεωρίας και συγκυρίας», Η πολεοδομία στην Ελλάδα από το 1949 έως το 1974, Πρακτικά συνεδρίου, Βόλος.
- Βιτοπούλου, Α. (2006). «Επεμβάσεις αστικής ανάπλασης και ανάκτησης εγκαταλελειμμένων περιοχών». Σημειώσεις μαθήματος «Συνθετικό Εργαστήριο Πολεοδομίας: από τον αστικό στον πολεοδομικό σχεδιασμό». Θεσσαλονίκη 2006
- Δελλαδέτσιμας, Π.Μ., (2004): Χρήσεις γης και διαχείριση έγγειου αποθέματος (Σημειώσεις μαθήματος), Αθήνα: Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, 2004
- Δρίτσα, Α. (2009). Αναπλάσεις αστικών περιοχών – Φαινόμενα Gentrification: Το παράδειγμα του Μεταξουργείου. Διπλωματική εργασία. Ε.Μ.Π.-Δ.Π.Μ.Σ. «Πολεοδομία- Χωροταξία». Αθήνα 2009
- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ),(1990): Δυνατότητες και προοπτικές των προγραμμάτων ανάπλασης - Προτάσεις για ένα νέο οργανωτικό σχήμα

- , Τμήμα Αρχιτεκτόνων, Τομέας Πόλη & Κοινωνικές πρακτικές, Γενική Γραμματεία Έρευνας & Τεχνολογίας, Ελληνική Εταιρία Τοπικής Ανάπτυξης & Αυτοδιοίκησης, 1990
- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ) και Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας (1996): Ανάπτυξη του Χώρου του Ελληνικού, Έκθεση Α' Φάσης, Ερευνητικό Πρόγραμμα Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών - Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, Εργαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής Ανάπτυξης, Αθήνα 1996
  - Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ) και Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας (1996): Ανάπτυξη του Χώρου του Ελληνικού, Έκθεση Β' Φάσης, Ερευνητικό Πρόγραμμα Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών - Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, Εργαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής Ανάπτυξης, Αθήνα 1996
  - Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ) και Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας (2007): Ολοκλήρωση και Επικαιροποίηση του Ερευνητικού Προγράμματος: Ανάπτυξη του Χώρου του Αεροδρομίου του Ελληνικού, Έκθεση Α' Φάσης, Ερευνητικό Πρόγραμμα Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών - Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, Εργαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής Ανάπτυξης, υπεύθυνος προγράμματος: Λ. Βασενχόβεν, Αθήνα 2007
  - Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ) και Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας (2007): Ολοκλήρωση και Επικαιροποίηση του Ερευνητικού Προγράμματος: Ανάπτυξη του Χώρου του Αεροδρομίου του Ελληνικού, Έκθεση Β' Φάσης, Ερευνητικό Πρόγραμμα Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών - Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, Εργαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής Ανάπτυξης, υπεύθυνος προγράμματος: Λ. Βασενχόβεν, Αθήνα 2007
  - Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ) (2010): Βασικές αρχές σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου στο πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού, Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος, Ερευνητικό Πρόγραμμα Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου και Τ.Ε.Δ.Κ.Ν.Α., Τελικό Τεύχος (Α' και Β' φάση), Αθήνα 2010
  - ΕΚΔΔΑ (2011): Καινοτόμο Εργαστήρι «Αθήνα: Πόλη σε κρίση;», Έκθεση Πολιτικής, Ελληνική Δημοκρατία Υπουργείο Διοικητικής Μεταρρύθμισης & Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Αθήνα 2011
  - Ελληνικό Α.Ε. - Εταιρεία Διαχείρισης και Αξιοποίησης Ακινήτων Ελληνικού Αεροδρομίου, Ανώνυμη Εταιρεία (2012): Χωροταξική, Πολεοδομική

- και Περιβαλλοντική θεώρηση του σχεδίου νόμου «Αξιοποίηση του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού», Ελληνικό Α.Ε., Αθήνα, Φεβρουάριος 2012
- Ζήφου, Μ. (2012): «Η πολιτική σχεδιασμού του χώρου στην Ελλάδα στη συγκυρία της κρίσης: Μια κριτική θεώρηση», Πρακτικά του 3ου Πανελληνίου Συνεδρίου Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος, 27-30 Σεπτεμβρίου 2012.
  - Κακολύρη, Θ.Α. (2012). Δίκτυα πεζόδρομων: Ένα εργαλείο βιώσιμης αστικής ανάπτυξης. Ερευνητική Εργασία. Α.Π.Θ. Θεσσαλονίκη, 2012
  - Καραβία, Ε. (2006). Αστικές αναπλάσεις υποβαθμισμένων περιοχών. Μεταπτυχιακή εργασία. Ε.Μ.Π.-Δ.Π.Μ.Σ. «Πολεοδομία- Χωροταξία». Αθήνα.
  - Κλαμπασσα Ε., «Ο σχεδιασμός του χώρου ως μέσο διαχείρισης της κρίσης στην Ελλάδα», Πρακτικά 3ου Πανελληνίου Συνεδρίου Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, ΤΜΠΠΑ Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, Βόλος 27-30/9/2012
  - Κλαμπασσα Ε., «Χωρικά αποτυπώματα και προκλήσεις σχεδιασμού σε συνθήκες κρίσης: η ελληνική περίπτωση», Πρακτικά 9ου Εθνικού Συνεδρίου της ERSΑ-GR (Ελληνικής Εταιρείας Περιφερειακής Επιστήμης) με θέμα: «Περιφερειακή ανάπτυξη και οικονομική κρίση: Διεθνής εμπειρία και Ελλάδα», ERSΑ-GR και Ινστιτούτο Περιφ. Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου, Αθήνα, 6-7/5/2011, (<http://qisc.gr/index.php/events/44-academic/152-ersagr2011>)
  - Κόντου Χ., Κουτεντάκη Α., (2012): «Διερεύνηση Όρων Βιωσιμότητας Γειτονιάς: Γκύζη, Νέα Ζωή, Κεφαλάρι», Διάλεξη 9ου εξαμήνου Σχολή Αρχιτεκτόνων ΕΜΠ-Επίβλεψη Ρ. Κλαμπασσά, 2012
  - Μαντουβάλου Μ. και Μαυρίδου Μ. (1993), «Αυθαίρετη δόμηση: μονόδρομος σε αδιέξοδο», στο Δελτίο Συλλόγου Αρχιτεκτόνων 7, Απρίλιος-Ιούνιος: 58-71.
  - Μαντουβάλου Μ. και Μπαλλά Ε.(2004), «Μεταλλαγές στο σύστημα γης και οικοδομής και διακυβεύματα του σχεδιασμού στην Ελλάδα σήμερα», στο Πόλη και Χώρος από τον 20ό στον 21ο αιώνα, τιμητικός τόμος για τον καθηγητή Αθανάσιο Αραβαντινό, ΕΜΠ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, ΣΕΠΟΧ, Αθήνα: 313-330.
  - Μαντούβαλου Μ. (2008): Μητροπολιτικά Πάρκα στην Αθήνα. Ο Μητροπολιτικός Χαρακτήρας του Πάρκου Ελληνικού, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος, Εισήγηση στη Διημερίδα για το Μητροπολιτικό Πάρκο, Αθήνα 18 & 19 Ιανουαρίου 2008
  - Μοσχίδου, Α. (2011). Η αστική ανάπτυξη στον ευρωπαϊκό και στον ελληνικό χώρο – Παραδείγματα του ιστορικού κέντρου της Αθήνας. Διπλωματική

Εργασία. Ε.Μ.Π. Αθήνα 2011

- Μπελαβίλας, Ν. (2010): Για το Μητροπολιτικό Πάρκου του Ελληνικού, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος, Αθήνα 2010
- Μπελαβίλας, Ν. (2008): Μύθοι και Πραγματικότητες για το Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού, Έξι απαντήσεις σε επίκαιρες ερωτήσεις, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος, Εισήγηση στη Διημερίδα για το Μητροπολιτικό Πάρκο, Αθήνα 18 & 19 Ιανουαρίου 2008
- Μωραΐτης Κ., (2006), Σημειώσεις για το αστικό κενό: Προτάσεις για επεμβάσεις μικρο-τοπιών, Πολυχρονόπουλος Δ., Χάρη Χ. (επιμ.), Δελτίο ΣΑΔΑΣ, 55, Αθήνα Οικονομάκου Κ., (2008), Πάρκα τσέπης για την Αθήνα, ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ, 19/04/08 Παγώνης Θ., (2006), Αστικά κενά και γυμνή ζωή, Πολυχρονόπουλος Δ., Χάρη Χ. (επιμ.), Δελτίο ΣΑΔΑΣ, 55, Αθήνα
- Ξενόπουλος Σ. & Φραγκούλης Τ.,(2003): «Συμμετοχικός σχεδιασμός: τεχνική σχεδίαση ή πολιτισμική πράξη;», σε: Α. Βρυχέα – Κ. Λωράν (επιμ.), Συμμετοχικός σχεδιασμός. Θεωρητικές διερευνήσεις. Ιστορία των ιδεών και των πρακτικών. Μεθοδολογικές προσεγγίσεις, ΤΕΕ – ΕΜΠ, 1993
- Οικονόμου Δ., (2004): Αστική αναγέννηση και πολεοδομικές αναπλάσεις, Σύλλογος Πολιτικών Μηχανικών Νομού Μαγνησίας, Βόλος 2004
- Οικονόμου Δ., (2004): Πόλη και Χώρος από τον 20ο στον 21° αιώνα. Τιμητικός Τόμος για τον καθηγητή Αθανάσιο Ι. Αραβαντινό, ΕΜΠ- Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας - ΣΕΠΟΧ, Αθήνα, 2004
- Οικονόμου Δ., (2009): Πολεοδομική Πολιτική, Σημειώσεις, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος, 2011
- Οικονόμου Δ., (2010): Εισαγωγή στην ελληνική και διεθνή εμπειρία από την εφαρμογή προγραμμάτων αστικής αναγέννησης: προτάσεις για το μέλλον, στο Προγράμματα Αστικής Αναγέννησης και Βιώσιμη Ανάπτυξη: Ελληνικές και Βρετανικές εμπειρίες, Θεσσαλονίκη: ΤΕΕ/ΤΚΜ/ΣΕΜΠΧΑ, διαθέσιμο στο URL: «[library.tee.gr/digital/kma/kma.../kma\\_m1507\\_oikonomou.pdf](http://library.tee.gr/digital/kma/kma.../kma_m1507_oikonomou.pdf)», πρόσβαση στις 10/06/2014
- Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος της Αθήνας(ΟΡΣΑ), (1996): Ερευνητικό Πρόγραμμα- Ανάπτυξη του χώρου του Αεροδρομίου του Ελληνικού, Έκθεση Α φάσης, Εργαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής Ανάπτυξης Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, Τμήμα Αρχιτεκτόνων, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, 1996



- Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας (ΟΡΣΑ), (2003): Τεύχος Προκήρυξης Διαγωνισμού για το Μητροπολιτικό Πάρκο και την Πολεοδομική Ανάπτυξη του Ελληνικού, ΟΡΣΑ, Αθήνα 2003
- Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας (ΟΡΣΑ), (2003): Τεύχος Προκήρυξης Διαγωνισμού για το Μητροπολιτικό Πάρκο και την Πολεοδομική Ανάπτυξη του Ελληνικού, ΟΡΣΑ, Αθήνα 2004
- Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας (ΟΡΣΑ), (2009): Κωδικοποίηση και Αξιολόγηση των επικαιροποιημένων στοιχείων ανάλυσης, για την περιβαλλοντική θεώρηση του προγράμματος: Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού, μελέτη Ι και ΙΙ, ΟΡΣΑ, Αθήνα 2009
- Παπαχρήστου, Ι. (2010). Αναπλάσεις στο ιστορικό κέντρο της Φλωρεντίας από τον 19ο αιώνα μέχρι σήμερα – Πρακτική και μεθοδολογία των πολεοδομικών επεμβάσεων. Ερευνητική Εργασία. Α.Π.Θ. Βέροια 2010
- ΠοζουκίδουΓ., Σοπέογλου Ε., ΤσιούμαΒ. ,(2006): «Αστικά κενά: παραδείγματα και εμπειρίες από τις αμερικάνικες πόλεις», Περιοδικό «ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ», Τεύχος 55
- Πολλάλης, Σ. (2001): Το Μητροπολιτικό πάρκο του Ελληνικού, στο Γ. Αίσωπος και Γ. Σημαιοφορίδης (επ) Μετάπολις 2001: Η σύγχρονη (Ελληνική πόλη), Metropolis Press, 226-231, Αθήνα 2001
- Πολύζος Γ., Μπελαβίλας Ν., Βαταβάλη, (2006), Τα στρατόπεδα ως πρόκληση αναβάθμισης του πολεοδομικού ιστού της Αθήνας. Δυο ενδεικτικά παραδείγματα ΕΑΤ-ΕΣΑ και Γουδί, ΤΕΕ τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας, Θεσσαλονίκη
- Πολυχρονόπουλος, Δ. (2006): «Αστικά κενά» Το κενό ως τόπος, Περιοδικό «ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ», Τεύχος 55
- Πολυχρονόπουλος, Δ. (2006), Ο Ελαιώνας σε τροχιά μεταμόρφωσης υπό την επίδραση νέων δυναμικών, Πολυχρονόπουλος Δ., Χάρη Χ. (επιμ.), Δελτίο ΣΑΔΑΣ, 55, Αθήνα
- Σαρηγιάννης, Γ. (2000) Αθήνα 1830-2002, Εξέλιξη-Πολεοδομία-Μεταφορές, Αθήνα: Συμμετρία.
- ΣΕΠΟΧ - Σύλλογος Ελλήνων Πολεοδόμων και Χωροτακτών (2007): Θέσεις για το Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού, ΣΕΠΟΧ/ Μόνιμη Επιτροπή Πολεοδομικής Χωροταξικής Περιβαλλοντικής Πολιτικής (ΜΕΠΧΠ), Αθήνα 2007
- Σκάγιαννης,Π. (2008) “Περιφερειακά Αεροδρόμια στην Ελλάδα: προοπτικές και προκλήσεις”. Στο Γοσποδίνη, Α. (επιμ.) 25 Κείμενα για τον Σχεδιασμό και την Ανάπτυξη. Αθήνα: Κριτική.

- Στεφάνου Ι., Χατζοπούλου Α., Νικολαΐδου Σ.,(1995): Αστική Ανάπλαση, Πολεοδομία, Δίκαιο, Κοινωνιολογία, Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος, Αθήνα 1995
- Στεφάνου Π., (1998): «Στρατηγική Θεώρηση του Ελληνικού Συστήματος Αερομεταφορών», ΤΟΠΟΣ, Νο14, Αθήνα 1998
- Στεφάνου, Ι. & Μητούλα, Ρ. (Οκτώβριος 2002). Η αστική ανάπλαση ως εργαλείο διατήρησης της φυσιογνωμίας των πόλεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πανελλήνια Γεωγραφικά Συνέδρια, Συλλογή Πρακτικών. Β(6ο Πανελλήνιο Γεωγραφικό Συνέδριο):493-499.
- Στεφάνου, Ι. (2007). Η αστική ανάπλαση ως ευκαιρία για την ανάδειξη της φυσιογνωμίας της πόλης. ΤΕΕ (Μάρτιος 2007).
- Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ), (2014): Αξιοποίηση Ελληνικού, Ενημέρωση ΜΜΕ 03/04/2014, ΤΑΙΠΕΔ, Αθήνα 2014
- Τρανός, Μ., Κουμούσης, Μ. (2003) «Ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων της Αθήνας», στο Πολεοδομία ΙΙΙ-Πολεοδομική Πολιτική: Σκέψεις για Ζητήματα Πολεοδομικής Πολιτικής, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας,
- ΥΠΕΚΑ - Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, (2014): Αθήνα- Μεσογειακή Πρωτεύουσα, Στρατηγικές και Προτεραιότητες του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας/Αττικής 2021, ΥΠΕΚΑ, Αθήνα 2014
- ΥΠΕΚΑ - Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και ΟΡΣΑ - Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας, (2012): Σχέδιο Νόμου ΡΣΑ Αθήνας/Αττικής 2021, ΥΠΕΚΑ και ΟΡΣΑ, Αθήνα 2012Φ
- ΥΠΕΧΩΔΕ - Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, (2007): Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού, Συνοπτική Παρουσίαση Μελέτης Διαμόρφωσης, ΥΠΕΧΩΔΕ, διαθέσιμο στο URL:«[www.minenv.gr/download/26-11-2007.sinoptiko.keimeno.meletis.\(23.11.2007\).pdf](http://www.minenv.gr/download/26-11-2007.sinoptiko.keimeno.meletis.(23.11.2007).pdf)», πρόσβαση στις 20/03/2014
- ΥΠΕΧΩΔΕ - Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Serero and Fernandez Architects, (2007): Επικαιροποίηση και εξειδίκευση της μελέτης γενικής διάταξης και πρόγραμμα ανάπτυξης της συνολικής έκτασης του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού, μελέτη ΥΠΕΧΩΔΕ και ΟΡΣΑ, Αθήνα 2007
- Φιντικάκης Ν. (2008): Η σημειολογία του περιβάλλοντος στην Αρχιτεκτονική: Η τύχη των Ολυμπιακών Έργων, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος, Εισήγηση στη Διημερίδα για το Μητροπολιτικό Πάρκο, Αθήνα, 18 & 19 Ιανουαρίου 2008

- Χατζοπούλου Τζίκα Αλίκη(1997): «Πολεοδομικό Δίκαιο», ΕΜΠ, 1997.
- Lefevre H. (2007), Δικαίωμα στην πόλη. Χώρος και Πολιτική, Κουκίδα, Αθήνα

## Νομοθετικό Πλαίσιο

- Νόμος 2338/1995, «Κύρωση σύμβασης του νέου Διεθνούς Αεροδρομίου της Αθήνας, στα Σπάτα και άλλες διατάξεις», (ΦΕΚ 202Α714.09/1995)
- Νόμος 2730/1999, «Σχεδιασμός, Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη και Εκτέλεση Ολυμπιακών έργων και άλλες διατάξεις», (ΦΕΚ 130Α71999)
- Νόμος 3342/2005, «Βιώσιμη ανάπτυξη και αξιοποίηση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων κλπ.», (ΦΕΚ 131Α706.06.2005)
- Νόμος 3894/2010, «Επιτάχυνση και διαφάνεια υλοποίησης Στρατηγικών Επενδύσεων», (ΦΕΚ 204Α72010)
- Νόμος 4062/2012, «Αξιοποίηση του πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού - Πρόγραμμα ΗΛΙΟΣ - Προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές (Ενσωμάτωση Οδηγίας 2009/28/ΕΚ) - Κριτήρια Αειφορίας Βιοκαυσίμων και Βιορευστών (Ενσωμάτωση Οδηγίας 2009/30/ΕΚ)», (ΦΕΚ 70/Α 30.03.2012)
- Νόμος 1515/1985, «Ρυθμιστικό σχέδιο και πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας», (ΦΕΚ 18/Α 15.02.1985)
- «Καθορισμός ορίου της περιοχής υποδοχής Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων εντός του αεροδρομίου Ελληνικού, και έγκριση έργων υποδομής αυτών και γενικής διάταξης των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων στο Ολυμπιακό Συγκρότημα του Ελληνικού», (ΦΕΚ 1018/Δ 04.12.2001)
- Προεδρικό Διάταγμα «Έγκριση Ειδικού Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (ΕΣΟΑΠ) Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας στον Άγιο Κοσμά Αττικής», (ΦΕΚ 138/Δ 22.02.2002)
- Υπουργική Απόφαση Αριθμ. 67401/3445 «Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Δήμου Γλυφάδας (Ν. Αττικής)» (ΦΕΚ 580/Δ/15.06.1992)
- Υπουργική Απόφαση Αριθμ. 67401/3445 «Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Δήμου Ελληνικού Ν. Αττικής» (ΦΕΚ 52/Δ/26.01.1994)
- Υπουργική Απόφαση Αριθμ. 101341/8108 «Τροποποίηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δήμου Αλίμου (Ν. Αττικής)» (ΦΕΚ 24/Δ/21.01.1995)
- «Χαρακτηρισμός ως μνημείων 3 υπόστεγων της Πολεμικής Αεροπορίας στο πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού (Χασάνι) φερόμενης ιδιοκτησίας Ελληνικού Δημοσίου», (ΦΕΚ 400/Τεύχος Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων και Πολεοδομικών Θεμάτων 13.08.2009)

## Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

- Acebillo Josep (2011), Hellinikon Greece, Strategic Urban Model
- Ascher F. (1995), Métapolis ou L'avenir des villes, Paris: Odile Jacob
- Baud - Bovy M. και Lawson F., (1998): Tourism and recreation Handbook of Planning and Design, Butterworth: Oxford 1998
- Berger A. (2007), Drosscape: Wasting Land Urban America, Princeton Architectural Press, New York 2007
- Casey, Edward. (1997). The Fate of Place: A Philosophical History. Berkeley. CA: University of California Press 1997, σελ. 15-19
- Charline C. (1999), Le régénération urbaine, Paris 1999
- Christaller, W. (1933). Central Places in Southern Germany, Jena, Fischer. English translation by C. W. Baskin, London: Prentice-Hall, 1966
- Clichevsky N. (Ed.) (2002), Tierra vacante en ciudades latinoamericanas, Lincoln Institute of Land Policy, Cambridge 2002
- De Solà- Morales Rubió, Ignasi. (1995). Terrain Vague. In Davidson, Cynthia. (Ed.). Anyplace. Cambridge, MA: MIT Press 1995, σελ. 119,120
- Docklands Consultative Committee - Association of London Authorities, (1991), 10 years of Docklands: How the cake was cut (ενημερωτικό φυλλάδιο), Λονδίνο
- Docklands Forum (1982), Consultation: What Consultation?, (ενημερωτικό φυλλάδιο) Λονδίνο
- Fayet R. (2003), Verlangen nach Reinheit oder Lust auf Schmutz? Beiträge des Symposiums 7.April 2003 «Alles Abfall? Recycling im Design», Wien: Passagen Verlag 2003
- Grimski D. and Ferber U. (2001), Urban brownfields in Europe. Land Contamination & Reclamation Vol. 9.1, 143-148.
- Komninos A. (2013): Hellinikon and the Question of the large Urban Void, Massachusetts Institute of Technology (MIT) and National Technical University of Athens (NTUA), Urban Environment Laboratory, Athens 2013
- Koolhaas Rem (1989), Toward the Contemporary City. Design Book Review 17 (winter)
- Lerup, L. (1994), Stim & dross : rethinking the metropolis, MIT Press, Cambridge, MA 1994
- Mach, E. (1982), Conoscenza ed errore. Abbozzi per una psicologia della ricerca, Torino: Einaudi 1982, σ.439.



- Michailidis, T. (2007): Mega -events, spatial planning and their impact upon lesser metropolises, in the process of constructing a brand new image: a brief evaluation of the Athens 2004 Olympic Games. The case of Hellinikon Area as a lever of urban development , Greek-German research programme IKYDA 2007 “The impact of Large-Scale events on the spatial structure of metropolitan regions. The Case studies of Athens & Hamburg”
- Milionis, S. (2010): City Marketing in Greece: The Post-Olympic Use of Hellinikon Former Airport Site, Regional Science Inquiry Journal, Issue II, 2(2010), pp 151-172.
- Moulaert F, Rodriguez A, Swyngedouw E (2005), The globalized city : economic restructuring and social polarization in European cities, Oxford: Oxford University Press 2005, p. 29, 30
- National Technical University of Athens (NTUA) (2011): Basic planning and design principles for the creations of the Metropolitan Green Park at the former Hellinikon International Airport of Athens, National Technical University of Athens, School of Architecture, Urban Environment Laboratory, Athens, January 2011
- National Technical University of Athens (NTUA) (2013): Former Airport of Hellinikon & Agios Kosmas Waterfront - The Present and Future of a Metropolitan Park for Athens, Speech by Dr. Nikos Belavilas, Symposium, Hellinikon 2013
- Pierce, L. (1933), “The Galactic Metropolis.” Beyond the Urban Fringe:Lend Use Issues of Nonmetropoltsn America, Rutherford Platt and George Macinko 23, Minneapolis: University of Minnesota Press 1933
- Pollalis, S. (2012): Hellinikon, former airport and coast, MIT club, Evgenidio, 23 March 2012, Athens 2012
- Pollalis, S. (2013): The Urban Development of the Former Athens Airport, AESOP- ACSP Joint Congress, Dublin, July 2013
- Prentou, P. (2012): More Athenian sociospatial injustice in the works? Creating a metropolitan park at the former Hellinikon International Airport of Athens, National Technical University of Athens (NTUA), Urban Environment Laboratory, Conference Paper for presentation at the AESOP 26th Annual Congress, July 11-15, 2012, Ankara, Turkey
- Rosenzweig R. και Blackman E., (1992): The park and the people: A history of Central Park, Cornell University Press, New York 1992
- Skayannis, P., (2001): “Infrastructure Comparisons in Transition Countries: A New North-South Divide in Europe?” Στο Petrakos, G. and Totev, S. (eds) The Development of the Balkan Region, pp. 175-218. London: Ashgate.

- Skayannis, P., (2003): "Greece as a Transport Node in the Eastern Mediterranean". Discussion Paper Series 9(27), 599-620. DPRD, University of Thessaly
- Soureli, K. (2011): Privatizing European coasts by design? A fact-based counterproposal through the case of the former Hellinikon International Airport of Athens, National Technical University of Athens (NTUA), School of Architecture, Urban Environment Laboratory, Abstract for EASA 2011, Cadiz Spain, 2011
- Serero Architects. Hellinikon Metropolitan Park International Competition: First Prize Winner. Proposal Description," 2004. Urban Projects: Hellenikon: Metropolitan Park International Competition," 2010. [http://www.serero.com/index\\_en.htm](http://www.serero.com/index_en.htm).
- Serero, D., E. Fernandez, and P. Coignet. Updating and Specialization of the General Layout and Development Plan for the Total Area of the Former Airport in Hellinikon. Phase 5. Athens: Hellenic Ministry for the Environment, Planning and Public Works, Organization for Planning and Environmental Protection of Athens, January 2007.
- Trancik, R. (1986), Finding Lost Space: Theories of Urban Design, Van Nostrand, New York 1986
- Wooley, H. (2003): Urban open spaces, New York, Spon Press 2003
- Zucker, P. (1996): Town and Square, from the agora to the Village Green, Columbia University Press, New York, 1996

## Διαδικτυακοί Τόποι


- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος, (Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού - Αποτίμηση Πρότασης ΥΠΕΧΩΔΕ 2007), <http://courses.arch.ntua.gr/>. Διαθέσιμο στο URL: «<http://courses.arch.ntua.gr/112040.html>», πρόσβαση στις 15/04/2014
- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος, (Μητροπολιτικό Πάρκο Υψηλού Πρασίνου στο πρώην Αεροδρόμιο Ελληνικού), <http://courses.arch.ntua.gr/>. Διαθέσιμο στο URL: «<http://courses.arch.ntua.gr/eniniko.html>», πρόσβαση στις 05/05/2014
- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος, (Μητροπολιτικό Πάρκο

- Ελληνικού), Διαθέσιμο στο URL: «<http://courses.arch.ntua.gr/112135.html>», πρόσβαση στις 15/04/2014
- Ελληνική Στατιστική Αρχή, <http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE>. Διαθέσιμο στο URL: «<http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE>», πρόσβαση στις 25/07/2014
  - Κεφαλογιάννης Ν., Παπαστεργίου Χ. (2006), Η έννοια του «ενδιάμεσου» (“in-between”), Η αρχιτεκτονική ως συνθήκη παρεμβολής στη σχέση φύσης-πολιτισμού, Διαθέσιμο στο URL: «<http://www.greekarchitects.gr/gr/%CE%B4%CE%B9%CE%B5%CF%81%CE%B5%CF%85%CE%BD%CE%AE%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82/%CE%B7-%CE%B5%CE%BD%CE%BD%CE%BF%CE%B9%CE%B1-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%B5%CE%BD%CE%B4%CE%B9%CE%B1%CE%BC%CE%B5%CF%83%CE%BF%CF%85-in-between-id134>», πρόσβαση στις 3/4/2016
  - Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας (ΟΡΣΑ), Διαθέσιμο στο URL: «[www.organismosathinas.gr/](http://www.organismosathinas.gr/)», πρόσβαση στις 16/12/2013
  - Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, Διαθέσιμο στο URL: «[www.yra.gr](http://www.yra.gr)», πρόσβαση στις 10/2/2014)
  - Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Διαθέσιμο στο URL: «<http://www.ypeka.gr/>», πρόσβαση στις 20/07/2014
  - Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου, <http://www.hradf.com/gr>. Διαθέσιμο στο URL: «<http://www.hradf.com/gr>», πρόσβαση στις 16/12/2013
  - Aporee (2011), (<http://aporee.org/parole/work/index.php?char=u>. τελευταία πρόσβαση στις 23/02/2016)
  - Aspern Vienna’s Urban Lakeside, <http://www.aspern-seestadt.at/en>. Διαθέσιμο στο URL: «[www.aspern-seestadt.at/en](http://www.aspern-seestadt.at/en)», πρόσβαση στις 02/07/2014
  - Environment Frankfurt 2010-Status and Trends, Dr Manuela Rottmann(Head of the Department for Environment and Health City of Frankfurt am Main, [https://www.frankfurt.de/sixcms/media.php/738/umweltfrankfurt\\_e\\_nbf.1562226.pdf](https://www.frankfurt.de/sixcms/media.php/738/umweltfrankfurt_e_nbf.1562226.pdf)
  - Central Park Conservancy - Central to the Park, the official website of Central Park, Διαθέσιμο στο URL: «<http://www.centralparknyc.org>», πρόσβαση στις 02/07/2014
  - Lamda Development, Διαθέσιμο στο URL: «<http://www.lamdadev.com/online/homepage.aspx>», πρόσβαση στις 20/07/2014
  - Serero Architectes Urbanistes, Διαθέσιμο στο URL: «<http://www.serero.com/>», πρόσβαση στις 20/07/2014

- The Hellinikon Project, Διαθέσιμο στο URL: «<http://hellinikonproject.wordpress.com/>», πρόσβαση στις 15/04/2014
- [www.chania-airport.com](http://www.chania-airport.com)
- <http://www.heraklion-airport.info/>
- <http://www.kathimerini.gr/829315/gallery/epikairothta/ereynes/sta-aerodromia-ths-talaipwrias>







**ΕΚΠΟΝΗΣΗ: ΛΙΟΝΑΚΗ ΜΑΡΙΛΕΝΑ**  
**ΕΠΙΒΛΕΨΗ: ΔΙΜΕΛΛΗ ΔΕΣΠΟΙΝΑ**