



**Τμήμα Πολιτικής Επιστήμης και Διεθνών Σχέσεων - Πανεπιστήμιο
Πελοποννήσου
Τμήμα Οικονομικών Επιστημών – Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης
Τμήμα Οικονομικών Επιστημών - Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θράκης
Τμήμα Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων – Πανεπιστήμιο Πειραιά**

**Διαπανεπιστημιακό Διατμηματικό
Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών
«Τοπική και Περιφερειακή Ανάπτυξη και Αυτοδιοίκηση»**

Τίτλος Διπλωματικής

«Η αξιοποίηση του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού »

**Μεταπτυχιακός Φοιτητής: Βουγιουκλάκης Αιμίλιος
Επιβλέπων καθηγητής : Σφακιανάκης Μιχαήλ**

Κόρινθος, Οκτώβριος 2017



**Department of Political Studies and International Relations - University of
Peloponnese**

**Department of Economics - Democritus University of Thrace
Department of Economics - Aristotle University of Thessaloniki
Department of Business Administration - University of Piraeus**

**Interuniversity Interdepartmental
Master Program in
«Local and Regional Government and Development»**

«Development and Investment at Elliniko »

September 2017

Ευχαριστίες

Η παρούσα εργασία εκπονήθηκε στο πλαίσιο ολοκλήρωσης του διατμηματικού μεταπτυχιακού προγράμματος σπουδών με θέμα «Τοπική και Περιφερειακή Ανάπτυξη και Αυτοδιοίκηση» το έτος 2016-2017.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον καθηγητή μου, κ. Σφακιανάκη Μιχαήλ για την ανταπόκριση, την βοήθεια και την καθοδήγησή του σε όλη την διάρκεια της συγγραφής της διπλωματικής εργασίας μου.

Επιπλέον, θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους καθηγητές μου για την διδασκαλία και τις χρήσιμες συμβουλές που μου παρείχαν κατά την διάρκεια των σπουδών μου.

Όσον αφορά την περίπτωση μελέτης, θα ήθελα να δηλώσω την ευγνωμοσύνη μου στη Διοίκηση και τα στελέχη του Δήμου Γλυφάδας, Αλίμου, Ελληνικού-Αργυρούπολης , που με βοήθησαν στην πραγματοποίηση της έρευνάς μου.

Τέλος, ευχαριστώ την οικογένεια και τους φίλους μου για την βοήθεια και την στήριξη σε αυτή μου την προσπάθεια.

Αξιοποίηση του Ελληνικού

Σημαντικοί όροι : Μητροπολιτικό Πάρκο του Ελληνικού, Εγκαταστάσεις και Υποδομές, επιπτώσεις του Έργου σε διάφορους κλάδους, αναπτυξιακή πορεία της χώρας

Περίληψη

Το Μητροπολιτικό Πάρκο του Ελληνικού είναι το όνομα που δίνεται σε μια πρόταση αξιοποίησης του χώρου του πρώην αεροδρομίου στο Ελληνικό. Η έκταση του πρώην Διεθνούς Αεροδρομίου Ελληνικού είναι 5.300 στρέμματα, από τα οποία 4.010 στρέμματα προβλέπεται ότι θα καλύψει το Μητροπολιτικό Πάρκο, 1.000 στρέμματα θα αξιοποιηθούν για πολεοδομική ανάπτυξη και τα υπόλοιπα 290 αφορούν νέες υποδομές ή υπάρχουσες εγκαταστάσεις.

Η επένδυση στο Ελληνικό προβλέπει την ανάπτυξη διάφορων Υποδομών και Εγκαταστάσεων όπως 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 με ελεύθερη πρόσβαση σε όλους.

Η συμβολή της επένδυσης στο Ελληνικό στην εθνική οικονομία, μέσω της τουριστικής ανάπτυξης, θα είναι μεγάλη . Πρόκειται για ένα σημαντικό βήμα στην κατεύθυνση των επενδύσεων, της απασχόλησης, της αξιοποίησης νέων ευκαιριών και της προσέλκυσης νέων κεφαλαίων στην Ελλάδα. Το έργο θα έχει πολλαπλές θετικές επιδράσεις σε άλλους κλάδους και δραστηριότητες, θα δημιουργήσει νέα τεχνογνωσία και μια ευρύτερη περιοχή θα αποκτήσει τεράστια χρηστική αξία για εκατομμύρια Έλληνες και ξένους πολίτες.

Κυρίως, όμως, η επένδυση αυτή λόγω μεγέθους και ποιοτικών χαρακτηριστικών θα προσθέσει ένα σημαντικό αναπτυξιακό άξονα στην οικονομία της χώρας.

Development and Investment at Elliniko

Key words: Hellenikon Metropolitan Park, facilities and infrastructure, the effects of the investment in various sectors, development of the country

Abstract

The Metropolitan Park of Hellenic is the name given in a proposal for the use of the former Greek International Airport. Its extent is 5300 acres of which 4010 are planned to cover the Metropolitan Park, 110 acres will be used for urban development and the rest 240 will relate to new infrastructures or existing facilities.

The Investment in the area of the former airport at Elliniko, foresees the development of various infrastructures and facilities such as residential zones, hotels, shopping centers and shops, theme parks, art and culture museums, outdoor cultural areas, health and wellness centers, sports facilities, creation of a modern business, educational and research center as well as the complete upgrading of the existing marina and the coastal front with free access to all.

The contribution of investment in Tourism development will be great. This is an important step in the direction of investment, employment, exploitation of new opportunities and the attraction of new capital in Greece. The project will have multiple positive impacts on other industries and activities, will create new know-how and a wider area will acquire immense useful value for millions of Greek and foreign citizens.

However, this investment mainly due to its size and qualitative characteristics will add an important development point to the economy of the country.

Πίνακας περιεχομένων

Εισαγωγή.....	1
Κεφάλαιο 1.....	7
1.1 Η Επένδυση του Ελληνικού	7
1.2 Οι βασικές αρχές σχεδιασμού του έργου περιλαμβάνουν:.....	8
Οικονομικά Οφέλη	17
Άμεσα Οφέλη	17
Έμμεσα Οφέλη	17
Κεφάλαιο 2.....	21
Η Θέση των όμορων Δήμων για την επένδυση του Ελληνικού	21
Κεφάλαιο 3.....	36
Έρευνα.....	36
Δημοσκόπηση του ΤΑΙ ΠΕΔ για την επένδυση του Ελληνικού	36
Κεφάλαιο 4.....	54
Επίλογος.....	54
Βιβλιογραφία.....	56

Κατάλογος διαγραμμάτων

Διάγραμμα 0.1- Ικανοποίηση από τη ζωή στο δήμο κατοικίας	37
Διάγραμμα 0.2- Αναγνωσιμότητα της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης του πρώην αεροδρομίου του ελληνικού	38
Διάγραμμα 0.3- Ικανοποίηση από τους χειρισμούς της Κυβέρνησης στην αποκρατικοποίηση του Ελληνικού.....	39
Διάγραμμα 0.4-Γνώμη για την ιδιωτικοποίηση του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού.....	40
Διάγραμμα 0.5-Επιπτώσεις από την ιδιωτικοποίηση του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού	42
Διάγραμμα 0.6- Βαθμός ενημέρωσης για τα έργα που προβλέπονται να γίνουν στην περιοχή του πρώην αεροδρομίου	43
Διάγραμμα 0.7-Βαθμός συμφωνίας με έργα που προβλέπεται να γίνουν στο χώρο του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού.....	44
Διάγραμμα 0.8-Γνώμη για τη μετεγκατάσταση του εθνικού αθλητικού κέντρου νεότητας Αγ. Κοσμά και την παραχώρηση της παραλίας σε ιδιώτες	46
Διάγραμμα 0.9-Επίπτωση των έργων στο Ελληνικό για τους κατοίκους των της περιοχής.....	47
Διάγραμμα 0.10-Κοινωνικές παραστάσεις, σχετικά με την μελλοντική δυνατότητα πρόσβασης των κατοίκων του Λεκανοπεδίου Αττικής στις εγκαταστάσεις μετά την πραγματοποίηση του έργου στην περιοχή	48
Διάγραμμα 0.11-Εκτιμήσεις σχετικά με τα μελλοντικά έσοδα για το κράτος από την παραχώρηση του Ελληνικού σε ιδιώτες.....	49
Διάγραμμα 0.12-Γνώμη για το καθεστώς διαχείρισης του Ελληνικού	50
Διάγραμμα 0.13 -3Θέσιος δείκτης στάσεων απέναντι στην ιδιωτικοποίηση του Ελληνικού.....	52
Διάγραμμα 0.14 -Κοινωνικά και πολιτικά χαρακτηριστικά	53

Εισαγωγή

Το Ελληνικό

Το Διεθνές Αεροδρόμιο Ελληνικού ή απλά Ελληνικό ήταν το διεθνές αεροδρόμιο της Αθήνας μέχρι το Μάρτιο του 2001, όταν αντικαταστάθηκε από το Διεθνές Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος. Το πολιτικό αεροδρόμιο είχε δυο τερματικούς σταθμούς, ο δυτικός προοριζόνταν για την Ολυμπιακή Αεροπορία και ο ανατολικός για τις διεθνείς πτήσεις. Ένας, επιπλέον, ο τερματικός σταθμός, ήταν αυτός της Αμερικάνικης Βάσης του Ελληνικού, που βρισκόταν στην περιοχή του Ελληνικού. Στα δυτικά του αεροδρομίου υπάρχουν πολλές παραλίες, στα νότια ο όμιλος γκολφ Γλυφάδας και οικιστικές ζώνες.

Μετά το κλείσιμό του και ενόψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 κατασκευάστηκαν δύο γήπεδα μπίτζμπολ χωρητικότητας 8.700 και 4.000 θέσεων, ένα Κέντρο Κάνοε-Καγιάκ Σλαλομ, ένα κλειστό γήπεδο 14.100 και μια αίθουσα Ξιφασκίας δυναμικότητας 5.000 θέσεων. Σε χώρους του πρώην αεροδρομίου στεγάζεται και η Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία καθώς και τα Κέντρα Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας Περιοχής Αθηνών και Μακεδονίας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας¹.

Δυστυχώς οι υποδομές έμειναν αναξιοποίητες και ανεκμετάλλευτες, χωρίς κανένα ίχνος συντήρησης, μετά το πέρας των Αγώνων. Η εγκατάσταση του κανόε καγιάκ, που στοίχισε 35 εκατομμύρια ευρώ, δεν έγινε ποτέ υδάτινο πάρκο όπως είχε εξαγγελθεί. Σήμερα ο αγωνιστικός χώρος του γηπέδου έχει παραδοθεί στην άγρια βλάστηση και το αξίας 54 εκατομμύρια ευρώ κλειστό γήπεδο παραμένει αναξιοποίητο. Το Ελληνικό παρουσιάζει αποκαρδιωτική εικόνα: γεμάτο μπάζα και τόνους απορριμμάτων, αποτελεί στοιχείο υποβάθμισης της ευρύτερης περιοχής.

¹ Βλ. «Διεθνές Αεροδρόμιο Ελληνικού», *Βικιπαίδεια*, 9/9/2017.

https://el.wikipedia.org/w/index.php?title=%CE%94%CE%B9%CE%B5%CE%B8%CE%BD%CE%A D%CF%82_%CE%91%CE%B5%CF%81%CE%BF%CE%B4%CF%81%CF%8C%CE%BC%CE%B9 %CE%BF_%CE%95%CE%BB%CE%BB%CE%B7%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%8 D&oldid=6636435

Όλα αυτά όμως θα αποτελέσουν παρελθόν με την αξιοποίηση της περιοχής, καθώς οι ατελείωτοι τόνοι τσιμέντου θα αντικατασταθούν από ένα ενιαίο Μητροπολιτικό Πάρκο Πρασίνου και Αναψυχής.

Ειδικότερα, η ανάπλαση και η αξιοποίηση της έκτασης στο πρώην αεροδρόμιο του Ελληνικού βασίζεται σε μια πρωτοποριακή ιδέα με άμεσα οφέλη για την ανάπτυξη της πόλης. Το βασικό έργο είναι η δημιουργία ενός Μητροπολιτικού Πάρκου με διεθνείς προδιαγραφές, συνολικής έκτασης 2.000.000 τ.μ., καθώς και η ανάδειξη της παραλιακής μεριάς της ευρύτερης περιοχής.

Ένα έργο που θα προσφέρει βελτίωση της εικόνας, αισθητική και λειτουργική, τόσο φυσική, όσο και αστική. Το έργο φιλοδοξεί να αποτελέσει μια μοναδική σύνθεση από σύγχρονη αρχιτεκτονική χωρίς αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, αλλά τουναντίον, με άριστες υποδομές και με την παροχή πολλών διαφορετικών δραστηριοτήτων και υπηρεσιών. Οι προοπτικές για συνεχή ανάπτυξη διαγράφονται πολύ θετικές, γεγονός που αποφέρει έμμεσα και άμεσα οφέλη.

Η επένδυση περιλαμβάνει οικιστικές αναπτύξεις, ξενοδοχειακές μονάδες, εμπορικές δραστηριότητες, χώρους οικογενειακής απασχόλησης και ψυχαγωγίας, μουσεία, κέντρα πολιτισμού, κέντρα υγείας, αθλητικές εγκαταστάσεις και χώρους αναψυχής και ευεξίας, ένα πρότυπο επιχειρηματικό πάρκο εκπαίδευσης, έρευνας κι επιχειρηματικότητας. Επίσης στον σχεδιασμό περιλαμβάνεται η πλήρης διαμόρφωση της ήδη υπάρχουσας μαρίνας, καθώς κι την αναβάθμιση και ανάδειξη ολόκληρου του παραλιακού μετώπου που, μαζί με το πάρκο, θα αποτελέσουν τον μεγαλύτερο πόλο έλξης του έργου.

Το έργο εικάζεται ότι θα αποτελέσει σημείο αναφοράς και παράγοντα ενθάρρυνσης για περισσότερες επενδύσεις στον χώρο του πολιτισμού, του τουρισμού αλλά και της επιχειρηματικότητας.

Το έργο έχει αναλάβει η Global Investment Group, μια διεθνής κοινοπραξία επενδυτών, η οποία αποτελείται από την Κινεζική Fosun, την Eagle Hills με έδρα το Αμπού Ντάμπι και τον όμιλο Λάτση. Οι 3 γειτονικοί δήμοι έχουν ταχθεί υπέρ της προοπτικής αξιοποίησης του χώρου και εναντίον της ερήμωσής του.

Fosun Group:

Η εταιρεία ιδρύθηκε το 1992 με RMB 38.000 ως αρχικό κεφάλαιο. Στις 16 Ιουλίου του 2007, η Fosun International προχώρησε σε εισαγωγή στο Main Board του χρηματιστηρίου του Hong Kong το 2007². Σήμερα, η αξία κεφαλαιοποίησης της Fosun Ανέρχεται στα HKD 33.400.000.000.

Η Fosun, με περισσότερα από 20 χρόνια εμπειρίας, έχει υιοθετήσει ένα μοντέλο ανάπτυξης, που στηρίζεται σε τέσσερις πυλώνες ανάπτυξης :

- Ασφάλεια
- Βιομηχανία – η οποία υποστηρίζεται, μεταξύ άλλων από τη Fosun Pharma στον κλάδο της υγείας
- Επένδυση
- Διαχείριση κεφαλαίων και περιουσιακών στοιχείων

Eagle Hills:

Η Eagle Hills είναι ιδιωτική εταιρεία επενδύσεων με βασική δραστηριότητα την ανάπτυξη νέων κόμβων και έργων μικτής χρήσης σε ταχύτατα αναπτυσσόμενες διεθνείς αγορές. Με έδρα τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, η Eagle Hills ειδικεύεται στην ανάπτυξη, την δημιουργία και την ανάπλαση των αστικών κέντρων και εμβληματικών προορισμών που σκοπεύουν να δώσουν ζωή και να διαφοροποιούν τις τοπικές οικονομίες, να δημιουργήσουν νέες θέσεις εργασίας , να προσελκύσουν τοπικές και διεθνής επενδύσεις και να επηρεάσουν θετικά τις επιχειρήσεις και τον τουρισμό.

Όμιλος Λάτση :

² Βλ. <http://ir.fosun.com/phoenix.zhtml?c=194273&p=irol-homeprofile>

Ο Όμιλος Λάτση ιδρύθηκε το 1940 από τον Ιωάννη Σ. Λάτση. Η δραστηριοποίησή του ξεκίνησε από το εμπόριο και τη ναυτιλία και σταδιακά επεκτάθηκε σε πλήθος άλλων επιχειρηματικών τομέων με παρουσία στην Ελλάδα και το εξωτερικό. Τη δεκαετία του 1970 ο Όμιλος Λάτση κατασκεύασε το πρώτο εξαγωγικό διωλιστήριο στην Ελλάδα και ανέλαβε έργα υποδομών και ενέργειας στη Σαουδική Αραβία. Από τη δεκαετία του 1980 ο Όμιλος έχει αναπτύξει πολλές επιχειρηματικές δραστηριότητες όπως :

- Αξιοποίηση και διαχείριση διεθνούς χαρτοφυλακίου ακινήτων. Μεγάλο μέρος της δραστηριότητας αυτής στην Ελλάδα και τα Βαλκάνια υλοποιείται μέσω της εισηγμένης στο ελληνικό χρηματιστήριο Lamda Development S.A.
- Private Banking και διαχείριση κεφαλαίων μέσω της εισηγμένης στο χρηματιστήριο της Ζυρίχης EFG International και με διεθνή παρουσία.
- Ναυτιλιακή δραστηριότητα μέσω των εταιρειών Latsco Shipping και Consolidated Marine Management Inc.
- Διύλιση και εμπορία προϊόντων πετρελαίου, εμπορία φυσικού αερίου και παραγωγή και εμπορία ηλεκτρισμού μέσω της συμμετοχής του Ομίλου μετά του Ελληνικού Δημοσίου στην εισηγμένη στο ελληνικό χρηματιστήριο εταιρεία Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε. και των θυγατρικών της.
- Διαχείριση επενδύσεων στον τομέα υγείας στην Ελβετία³

Η ομάδα Μελέτης/ Συνεργάτες που συμβάλουν για αυτό το έργο είναι οι εξής :

- Foster + Partners – Master Planner/ Αρχιτεκτονικό Γραφείο
- ΓΕΩΤΟΠΟΣ – Τοπογράφοι Μηχανικοί
- Denco Σύμβουλοι Μηχανικοί Α.Ε. – Λιμενικά Έργα
- ΤΕΚΕΜ Α.Ε. – Σύμβουλοι Μηχανικοί (Υποδομές)
- ΛΔΚ Σύμβουλοι Μηχανικοί – Συμβουλευτικοί Μηχανικοί (Υποδομές)
- ΑΣΠΑ – Πολεοδομικές Μελέτες
- Doxiadis+Αρχιτεκτόνων τοπίου
- Denco Συγκοινωνιακές Μελέτες ΕΠΕ – Σύμβουλοι Μηχανικοί (Συγκοινωνιακά)

³ Βλ. <https://www.fosun.com/language/en/p/7460.html>

Η αξιοποίηση αναμένεται να συμβάλει ουσιαστικά στην επανατοποθέτηση της Αθήνας ως ενός εκ των πλέον σημαντικών τουριστικών προορισμών παγκοσμίως, καθώς θα προσφέρει σημαντικό αριθμό νέων καταλυμάτων και θεματικού τουρισμού, τα οποία αναμένεται να προσελκύσουν ένα εκατ. νέους τουρίστες μειώνοντας σημαντικά την εποχικότητα και αυξάνοντας παράλληλα σημαντικά τη μέση διάρκεια παραμονής κι τη δαπάνη των τουριστών στην Αθήνα.

Η επένδυση του Ελληνικού ύψους € 8 δις., αναμένεται να συμβάλει κατά 2,4% στο ΑΕΠ της χώρας στον ορίζοντα ολοκλήρωσης της ανάπτυξης, ενώ, παράλληλα, θα εισφέρει συνολικά πάνω από €14 δις. έσοδα σε φόρους στο κράτος στον ίδιο χρονικό ορίζοντα.

Σύγκριση με παλαιότερες προτάσεις

Τέσσερις προτάσεις που διατυπώθηκαν τα τελευταία 15 χρόνια για την τύχη του Ελληνικού πριν το τρέχον σχέδιο. Οι προτάσεις αυτές απερρίφθησαν.

Στη στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του Πολυτεχνείου έγινε αναφορά στο αποτέλεσμα του διαγωνισμού που είχε πραγματοποιήσει το 2004 το ΥΠΕΧΩΔΕ και το οποίο επικαιροποιήθηκε από τον οργανισμό Αθήνας το 2007. Στην πρόταση του Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος του ΕΜΠ το 2010. Στην πρόταση Acebillo το 2011. Και, τέλος, στην πρόταση της Ελληνικό Α.Ε.:

- Η πρόταση του ΥΠΕΧΩΔΕ ήταν η πιο «πράσινη», καθώς είχε τα μικρότερα μεγέθη πολεοδομικών αναπτύξεων, αλλά θεωρήθηκε οικονομικά μη βιώσιμη με τα σημερινά οικονομικά δεδομένα. Στην εποχή της η πρόταση είχε δεχθεί δριμεία κριτική, καθώς οι πολιτικές εξαγγελίες έκαναν λόγο για μετατροπή ολόκληρου του αεροδρομίου σε πάρκο.
- Η πρόταση του ΕΜΠ προκάλεσε επίσης αποδοκimasίες, καθώς προσέφερε επιχειρήματα σε όσους αντιδρούσαν στην παραχώρηση του Ελληνικού σε ιδιώτη. Όπως εκτιμήθηκε, η πρόταση δεν προέβλεπε επαρκείς πόρους για την υλοποίηση και άρα δεν ήταν εφικτή. Από πολεοδομική άποψη οι μελετητές θεώρησαν ότι βρίσκεται πολύ κοντά στην υφιστάμενη κατάσταση και συνεπώς δεν χαρακτηρίζονταν από τολμηρό όραμα για αλλαγή της εικόνας της περιοχής..
- Οι προτάσεις Acebillo και Πολλάλη κρίθηκαν παρόμοιες με την πρόταση της Lamda Development ως προς τη φιλοσοφία του σχεδιασμού, αλλά αποσκοπούσαν περισσότερο στην κατοικία. Η πρόταση όμως της Lamda θεωρήθηκε ότι έχει πιο εξωστρεφή χαρακτήρα, καθώς αποσκοπεί και σε άλλες χρήσεις του χώρου, ενώ δίνει μεγαλύτερη βάση στην αρχιτεκτονική, με τη δημιουργία τοποσήμων με ιδιαίτερη αισθητική υπογραφή.

Σύμφωνα λοιπόν με τη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων του έργου, η πρόταση της Lamda κρίθηκε περισσότερο επεξεργασμένη, πιο πρωτοποριακή ως προς το αρχιτεκτονικό σκέλος, και ανέδειξε περισσότερο από τις άλλες προτάσεις τον μητροπολιτικό χαρακτήρα του χώρου.

Το Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης έχει και μια πρώτη κοστολόγηση που προσεγγίζει τα 7 δις. ευρώ, εκ των οποίων τα 5,6 δις. αφορούν τις κτιριακές υποδομές. Τα έργα υποδομών και τα δίκτυα εκτιμάται ότι θα κοστίσουν 670 εκατ. Ευρώ. Η κατασκευή του μητροπολιτικού πάρκου, των κοινόχρηστων και ανοιχτών χώρων εκτιμάται στα 460 εκατ. Ευρώ, ενώ η προετοιμασία της περιοχής για την εκκίνηση των έργων στα 280 εκατ. Ευρώ⁴.

Κεφάλαιο 1

1.1 Η Επένδυση του Ελληνικού

Κυρίαρχη παράμετρος του σχεδιασμού του Έργου αποτελεί η δημιουργία ενός Μητροπολιτικού Πάρκου συνολικής έκτασης 2.000.000 τ.μ., ένα από τα μεγαλύτερα παράκτια πάρκα στον κόσμο, με ελεύθερη πρόσβαση στο κοινό.

Η επιλογή του διεθνούς φήμης αρχιτεκτονικού γραφείου FOSTER + PARTNERS, καθώς και των ARUP, Charles Anderson Landscape Architecture (USA) και πλήθους Ελληνικών εξειδικευμένων μελετητικών εταιρειών, κρίθηκε συμβατή με το όραμα του φορέα της ανάπτυξης για δημιουργία ζωνών υψηλού βιοτικού επιπέδου των μελλοντικών κατοίκων.

⁴ Βλ. Γ. Λιάλιου, «Ανάπτυξη Πολλαπλών Πυρήνων στο Ελληνικό», *Καθημερινή* 4/7/2017, <http://www.kathimerini.gr/916821/article/epikairothta/ellada/anapty3h-pollaplwn-pyrhnwn-sto-ellhniko>

1.2 Οι βασικές αρχές σχεδιασμού του έργου περιλαμβάνουν⁵:

Την ανάπτυξη του Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου και Αναψυχής, 2 εκατομμυρίων τ.μ., το οποίο θα εκτείνεται από την παραλία μέχρι τη Λεωφόρο Βουλιαγμένης. Το πάρκο θα είναι εύκολα προσβάσιμο και θα συνδέει με την θάλασσα τους κατοίκους των δήμων Αλίμου, Γλυφάδας, Αργυρούπολης και Ελληνικού. Ο σχεδιασμός του πάρκου έχει επικεντρωθεί στην ανάδειξη της ιστορίας του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού, μετατρέποντας σε χώρους πολιτιστικών εκδηλώσεων κτίρια ιστορικής και αρχιτεκτονικής σημασίας, όπως υπόστεγα της Ολυμπιακής ή το ανατολικό τερματικό, που είναι έργο του σπουδαίου Φινλανδού αρχιτέκτονα Eero Saarinen (1967).

Επιπλέον, ο σχεδιασμός του έργου προβλέπει:

- Τη δημιουργία ενός πνεύμονα πρασίνου, που θα στηρίζεται στη χλωρίδα της Αττικής και αναμένεται να βελτιώσει το μικροκλίμα της περιοχής. Αποσκοπεί παράλληλα στην τουριστική και εμπορική αναγέννηση της περιοχής.
- Την ανάπτυξη πρότυπων αθλητικών εγκαταστάσεων και γηπέδων, κάτι που θα επαναφέρει τον χώρο στην τροχιά του οράματος του 2004.
- Την αξιοποίηση των τμημάτων των διαδρόμων (τροχοδρόμησης / απογείωσης / προσγείωσης) του Αεροδρομίου για τη δημιουργία χώρων περιπάτου και αναψυχής.
- Την ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου. Το σχέδιο περιλαμβάνει την αναβάθμιση και ανάδειξη των παραλιών μέσω της πραγματοποίησης έργων ελλιμενισμού, παραλίας ελεύθερης πρόσβασης μήκους άνω του 1 χλμ. Κλπ. Στη μια άκρη της θα έχει τη μαρίνα και στην άλλη ένα ένα ενυδρείο. Η ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου

⁵ Βλ. *Όλα όσα θα γίνουν στο Ελληνικό: Από το πάρκο και το campus φοιτητών μέχρι τα ξενοδοχεία*, Πρώτο Θέμα 9/6/2016. <http://www.protothema.gr/economy/article/585511/ola-osa-tha-ginoun-sto-elliniko-apo-to-parko-kai-to-campus-foititon-mehri-ta-xenodoheia/>

περιλαμβάνει χώρους τουρισμού και αναψυχής, όπως ξενοδοχειακών μονάδων, αθλητικών εγκαταστάσεων και εμπορικών κέντρων, καθώς επίσης και πρότυπων οικιστικών αναπτύξεων. Έμφαση σχεδιάζεται να δοθεί στους πύργους υψηλών προδιαγραφών και ειδικής αρχιτεκτονικής σχεδίασης, ώστε να αποτελέσουν σημείο αναφοράς για την Αθηναϊκή Ριβιέρα.

- Την αξιοποίηση άλλων εκτάσεων με υποδομές όπως εκπαιδευτικά ιδρύματα, campus στέγασης φοιτητών, διεθνούς φήμης ιδρύματα υγείας και έρευνας, καθώς και ένα πρότυπο επιχειρηματικό πάρκο, στοχεύοντας στην ανάδειξη του έργου ως προορισμού εκπαίδευσης, έρευνας και επιχειρηματικότητας. Θα συμπεριληφθούν και χρήσεις αναψυχής και εμπορίου συμπεριλαμβανομένου του μεγαλύτερου εμπορικού κέντρου της Αττικής αλλά και ξενοδοχειακά συγκροτήματα, τουριστικές υποδομές (συνεδριακό κέντρο, νέο γήπεδο γκολφ, αξιοποίηση του Ολυμπιακού Κέντρου Κανό - Καγιάκ), και φυσικά οικιστικές ζώνες.

Σε σύνολο επιφανείας 6,2 εκατομμυρίων τ.μ. το Πάρκο, οι κοινόχρηστοι χώροι πρασίνου και οι ανοικτοί χώροι στο Ακίνητο θα καταλάβουν περίπου τα 2,6 εκατομμύρια τ.μ., ενώ θα υλοποιηθεί και ένα διευρυμένο δίκτυο πεζόδρομων και ποδηλατόδρομων εκτιμώμενου μήκους 50 χιλιομέτρων. που θα συνδέεται με τα μέσα σταθερής τροχιάς για τη διασφάλιση της πρόσβασης στα ακίνητα χωρίς τη χρήση Ι.Χ. Με αυτόν τον τρόπο διασφαλίζεται η δημιουργία απευθείας προσβάσεων στο πάρκο και την παραλία. Η ανάπτυξη δεν αποσκοπεί στη διαμόρφωση μιας περικλειστης προνομιούχου περιοχής, αλλά μιας προσπελάσιμης ζώνης, όπου κάτοικοι και επισκέπτες θα έχουν τη δυνατότητα να απολαύσουν τους καρπούς του αυξημένου βιοτικού επιπέδου που θα προσφέρει το έργο.

Ερευνά του Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος ΕΜΠ

Με αφορμή τις βασικές αρχές του σχεδιασμού του έργου, αξίζει να γίνει αναφορά στην έρευνα και τα πορίσματα του Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος ΕΜΠ.

Η έρευνα «*Βασικές αρχές σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου στο πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού*»⁶ του Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος ΕΜΠ, καταγράφει το ιστορικό, τα πολεοδομικά, θεσμικά και τεχνικά δεδομένα του χώρου, διερευνά τη σχέση του με το μητροπολιτικό συγκρότημα της Αθήνας και αξιολογεί τις προτάσεις οι οποίες παρουσιάζονται για το μέλλον του.

Επίσης εξετάζει τα οικονομικά στοιχεία της μέχρι τώρα λειτουργίας των εγκαταστάσεών του και διερευνά τα ενδεχόμενα περί της δημιουργίας του πάρκου. Καταγράφει τη διεθνή εμπειρία αξιοποίησης παλαιών αεροδρομίων όπως και της δημιουργίας εκτεταμένων χώρων πρασίνου σε Ευρώπη και ΗΠΑ.

Η έρευνα βασίστηκε στις δύο προϋπάρχουσες πολεοδομικές-αρχιτεκτονικές μελέτες (Σπουδαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής Ανάπτυξης ΕΜΠ-ΥΠΕΧΩΔΕ 2006 & Α' Βραβείο Διεθνούς Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού ΟΡΣΑ-ΥΠΕΧΩΔΕ 2003), αλλά επεκτείνεται υπό το φως των σημερινών δεδομένων στις αξιολογήσεις και σε νέες προτάσεις. Καταλήγει σε μια πρόταση περί βασικών αρχών σχεδιασμού, χρήσεων της γης και ποιότητας χώρου, κόστους κατασκευής και λειτουργίας και σύνδεσης του Μητροπολιτικού Πάρκου με τους υπόλοιπους χώρους πρασίνου του Λεκανοπεδίου της Αθήνας. Πιο κάτω παρουσιάζονται συνοπτικά τα βασικά ερωτήματα και οι απαντήσεις σε αυτά, όπως προκύπτουν από τα ολοκληρωμένα συμπεράσματα της έρευνας.

Η συζήτηση για το Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού αφορά πρακτικά ερωτήματα, αν και ενίοτε διαστεβλώνεται από αξιωματικές παραδοχές μη συμβατές με την επιστημονική πείρα. Αφορούν κυρίως το μέγεθος και η αναγκαιότητά του για το Λεκανοπέδιο, η σχέση του με την πόλη και τους πολίτες της, το κόστος δημιουργίας του και το κόστος συντήρησής του. **Τα αποτελέσματα της έρευνας της ομάδας του ΕΜΠ τεκμηριώνουν τους λόγους για τους οποίους το Μητροπολιτικό Πάρκο είναι απαραίτητο, η κατασκευή του δυνατή και είναι οικονομικά βιώσιμο. Υποδεικνύουν ένα σύνολο φάσεων της πορείας προς τη δημιουργία του πάρκου, με σκοπό να αποτελέσει χώρο πρασίνου, άθλησης και πολιτισμού.** Πιο κάτω

⁶ Βλ. *Βασικές Αρχές Σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου στο πρώην Αεροδρόμιο Ελληνικού: Ερευνητικό Πρόγραμμα Εθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου και ΤΕΑΚΝΑ για τους Δήμους Αλίμου, Αργυρούπολης, Γλυφάδας και Ελληνικού*, Αθήνα 2010. <http://docplayer.gr/506678-Vasikes-arhes-shediasmoy-mitropolitikoy-parkoy-prasinoy-sto-proin-aerodromio-ellinikoy.html>

παρουσιάζονται τα στοιχεία ως προς πέντε βασικά ερωτήματα και τις άμεσα υλοποιήσιμες προτάσεις.

Είναι αναγκαίο το Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού;

Στην Αθήνα αντιστοιχούν μόλις 2-2,5 μ² πρασίνου/κάτοικο. Εξαιτίας των ολυμπιακών αγώνων σπατάλησε 1,23 μ²/κάτοικο από χώρους που προορίζονταν να αποτελέσουν χώρους πρασίνου. Συνεπώς η αναγκαιότητα για τη δημιουργία νέου πάρκου είναι εμφανής. Οφείλουμε να αντιληφθούμε ότι δεν είναι μόνο τα 5.300 στρέμματα της συνολικής έκτασης του πρώην αεροδρομίου ή τα 976 στρέμματα της παράκτιας ζώνης που έχει ανάγκη η πόλη. Είναι τα 50.000 στρέμματα που απαιτούνται για να αποκτήσει ένα ανεκτό επίπεδο πρασίνου βάσει των ισχυόντων πολεοδομικών προτύπων ήδη από τη δεκαετία του 1980⁷.

Τα πρότυπα αυτά ίσχυαν επομένως πριν από την εκρηκτική επέκταση της σε πρώην αγροτική και δασική γη στα Μεσόγεια και το Θριάσιο, στις πλαγιές των ορεινών όγκων. Και ασφαλώς πριν από την απώλεια ελεύθερων χώρων από το 2004 και έπειτα για ολυμπιακά έργα και ιδιωτική εκμετάλλευση. Και τέλος, πριν από τις δασικές πυρκαγιές της Αττικής του 2007. Επομένως, ακόμη και μετά τη δημιουργία του πάρκου, τα μέσα επίπεδα πρασίνου στην Αθήνα θα κυμαίνονται κάτω από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο.

Γιατί πρέπει να γίνει εκεί και όχι σε υποβαθμισμένες περιοχές, όπως στις δυτικές συνοικίες;

Ο κύριος λόγος είναι η έλλειψη διαθέσιμης γης μητροπολιτικής κλίμακας ισομερώς κατανομημένης στο Λεκανοπέδιο. Αυτός ο τύπος τοπικών πάρκων που μπορεί ακόμα να δημιουργηθεί στις ελάχιστες διαθέσιμες εκτάσεις των υποβαθμισμένων συνοικιών

⁷ Βλ. *Βασικές αρχές σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου στο πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού*, ΕΜΠ, Συνέντευξη Τύπου στον ΔΣΑ, Αθήνα 26/1/2011. http://strofi-ns.gr/wp/wp-content/uploads/2012/10/ntua-tedkna_2010_elliniko_summary.pdf

είναι αναγκαίος σε συνδυασμό με Μητροπολιτικά Πάρκα, αλλά δεν μπορεί να υποκαταστήσει τα δεύτερα.

Επιπροσθέτως, λόγω της ανάγκης προστασίας των τριών εκτάσεων πρασίνου, μητροπολιτικού μεγέθους εντός του Λεκανοπεδίου, οι οποίες μπορούν να καλυφθούν μόνον από ένα Μητροπολιτικό Πάρκο. Τα διάσπαρτα μικρότερα πάρκα δεν δύνανται να αποτελέσουν νησίδια βιοποικιλότητας και να στεγάσουν οικοσυστήματα ανεπηρέαστα από το αστικό τοπίο, λόγω ανεπαρκούς έκτασης. Πρόκειται για μια από τις δυσμενείς περιβαλλοντικές συνθήκες της Αθήνας, την οποία το μητροπολιτικό πάρκο έρχεται να αντιμετωπίσει.

Η πρωτεύουσα δεν μπορεί να διαθέσει και άλλο ένα αντίστοιχου μεγέθους στα νοτιοδυτικά όπου εντοπίζεται έλλειψη πρασίνου, δηλαδή στον Πειραιά. Εκεί ως λύση εμφανίζεται η αξιοποίηση ενός συστήματος πράσινων χώρων στα πρώην βιομηχανικά οικόπεδα της Δραπετσώνας (Λιπάσματα, ΑΓΕΤ «Ηρακλής» κ.α.), της Λεύκας (Ρετσίνα, Δηλαβέρη, ΟΣΕ) και του Νέου Φαλήρου (ΧΡΩΠΕΙ, Αιγαίο). Αυτό το σύστημα μπορεί να ανακουφίσει τοπικά, δεν θα αναπληρώσει όμως την έλλειψη των μεγάλων μητροπολιτικών νησίδων πρασίνου εντός του αστικού ιστού. Η μόνη μεγάλης έκτασης πρασίνου περιβαλλοντική έκταση στη Δυτική Αττική είναι το Πάρκο «Αντώνης Τρίτσης»⁸.

Συνεπώς, από τη μία πλευρά, τα διάσπαρτα μικρά πάρκα, που είναι ασφαλώς απαραίτητα, δεν μπορούν να υποκαταστήσουν αλλά αντίθετα πρέπει να συμπληρώσουν το μητροπολιτικό πάρκο στην κρίσιμη μάζα του Ελληνικού. Από την άλλη πλευρά, δεδομένης και της κατάστασης στο Γουδί, η πρωτεύουσα δεν διαθέτει άλλο χώρο ανάλογου μεγέθους, εκτός από το πρώην αεροδρόμιο στο Ελληνικό.

Άλλος λόγος είναι η εύκολη πρόσβαση στο Ελληνικό, από το σύνολο της μητρόπολης. Με το πάρκο εξασφαλίζεται η πρόσβαση σε 3,5 χλμ της ακτής του Σαρωνικού – τη στιγμή που άλλα 20 χλμ είναι αποκλεισμένα ή απαιτούν εισιτήριο.

⁸ Βλ. Βασικές αρχές σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου στο πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού Ερευνητικό Πρόγραμμα Εθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου και ΤΕΔΚΝΑ για τους Δήμους Αλίμου, Αργυρούπολης, Γλυφάδας και Ελληνικού. Τελικό Τεύχος (Α' & Β' φάση), Αθήνα, Δεκέμβριος 2010 .

<http://www.elliniko->

[argyroupoli.gr/uploads/file/TEDKNA_2010_Elliniko_Mitropolitiko%20Parko%20Prasinou_Sinopsi.pdf](http://www.elliniko-argyroupoli.gr/uploads/file/TEDKNA_2010_Elliniko_Mitropolitiko%20Parko%20Prasinou_Sinopsi.pdf)

Την απάντηση σε σχέση με την απόσταση, τη δίνει η ίδια η νέα εμπειρία των μέσων σταθερής τροχιάς στην Αθήνα. Με τα υπάρχοντα δίκτυα του μετρό και του τραμ το νέο πάρκο βρίσκεται σε απόσταση 15 λεπτών από το Σύνταγμα και 30 λεπτών από το Αιγάλεω, το Περιστέρι, τον Πειραιά.

Με τα μελλοντικά δίκτυα η πρόσβαση θα είναι ακόμη πιο γρήγορη, ενδεχομένως και από εκτός Λεκανοπεδίου. Θα είναι επομένως ένα πάρκο που θα ωφελεί τους κατοίκους όλων των περιοχών του Λεκανοπεδίου.

Η σημερινή κατάσταση στο πρώην αεροδρόμιο και στην παράκτια ζώνη.

Η κατάσταση είναι απογοητευτική, καθώς όπως αναφέραμε, μετά τους αγώνες του 2004 ο χώρος εγκαταλείφθηκε, με ασαφείς διαδικασίες και μηδαμινά κέρδη για το Δημόσιο. Η φροντίδα έχει παραμεληθεί, το μεγαλύτερο τμήμα των εσόδων από τις συμβάσεις δεν εισπράττονται πλέον, ενώ, εμφανίζονται παράλληλα μεγάλα σε ύψος έξοδα που δεν τα δικαιολογεί η υποβαθμισμένη εικόνα της περιοχής.

Κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας ο χώρος του πρώην αεροδρομίου όπως και ο παράκτιος χώρος τεμαχίστηκε σε δεκάδες μικροεκτάσεις με θεσμικές εκχωρήσεις και αδικαιολόγητες νέες περιφράξεις μήκους 56 χλμ. Στην ίδια περίοδο, στις περιοχές του πρώην Ανατολικού Αεροσταθμού προστέθηκαν νέες αυθαίρετες ή πρόχειρες κατασκευές, ιδιαίτερα χαμηλής ποιότητας.

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

1.3 Τα οφέλη του έργου⁹

⁹ Βλ. Το Βήμα, *Η υπογραφή του μνημονίου για το Ελληνικό ανοίγει άμεσα 10.000 θέσεις εργασίας*, 8/6/2016. <http://www.tovima.gr/finance/article/?aid=805993>

Η ανάπτυξη του Ελληνικού υπόσχεται σημαντικά οφέλη τόσο για το Λεκανοπέδιο, όσο και για ολόκληρη τη χώρα σε πολλά επίπεδα. Εδώ θα επικεντρωθούμε στο Περιβάλλον, την Κοινωνία και την Οικονομία.

Το Περιβάλλον

Τα έργα έχουν σχεδιαστεί με βάση τις αρχές της αειφορίας. Πρόκειται για μία πρότυπη αστική ανάπλαση με χαμηλό μέσο συντελεστή δόμησης, μικρότερο του 0,5. Ο συντελεστής κάλυψης είναι μικρότερος του 30% και εισφορά σε γη. Αυτό πρακτικά σημαίνει μια πολεοδόμηση πολύ πιο ήπια όχι μόνο από τη συνηθισμένη στους όμορους δήμους και στην Αττική, η οποία βρίσκεται σε συμφωνία με τα καλύτερα πρότυπα παγκοσμίως.

Το Μητροπολιτικό Πάρκο, που θα στηρίζεται στη μεσογειακή χλωρίδα της Αττικής, θα είναι ένα από τα μεγαλύτερα πάρκα του κόσμου, ενώ το στοιχείο της γειννίας με τη θάλασσα το καθιστά πολύ ιδιαίτερο στο είδος του. Αποτελεί δε κεντρικό στοιχείο της ανάπτυξης. Το Μητροπολιτικό Πάρκο εκτάσεως 2 εκατομμυρίων τ.μ. (2.000 στρέμματα) θα ξεπερνά το Hyde Park του Λονδίνου (1.420 στρέμματα) και φυσικά θα υπερτερεί των υπολοίπων του λεκανοπεδίου, όπως ο Εθνικός Κήπος (160 στρέμματα), το Πεδίο του Άρεως (270 στρέμματα), το Κτήμα Συγγρού (950 στρέμματα) ή το Πάρκο Τρίτση (1.000 στρέμματα).

Διαμορφώνεται έτσι ένας χώρος ελεύθερος για την πρόσβαση των πολιτών, ενώ αναμένονται σημαντικά οφέλη, τόσο περιβαλλοντικά, όπως βελτίωση του μικροκλίματος της περιοχής που αναφέραμε, όσο και κοινωνικά, με τη δημιουργία χώρων για αθλητισμό, ψυχαγωγία, πολιτιστικές εκδηλώσεις κλπ.

Η αναβάθμιση και αξιοποίηση του παραλιακού μετώπου και η σύνδεση της πόλης με τη θάλασσα αποτελούν σημαντικό περιβαλλοντικό και κοινωνικό στόχο του Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης.

Κοινωνικά Οφέλη

Η ανάπτυξη του Ελληνικού θα επιφέρει σημαντικά οφέλη για την κοινωνία.

Ως μια υποδειγματική αστική ανάπτυξη προσφέρει τη σημαντική δυνατότητα για μια σύγχρονη πολεοδόμηση εντός του αστικού ιστού, με σωστό και στρατηγικό σχεδιασμό των χρήσεων γης και κατάλληλη κατανομή δημόσιων και κοινωφελών χώρων για την εξυπηρέτηση των κατοίκων.

Μεταξύ άλλων, προβλέπεται η ένταξη στο Σχέδιο Γενικής Διάταξης σημαντικών εκτάσεων για κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις, όπως είναι οι παιδικοί σταθμοί, εγκαταστάσεις πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, διοικητικές εγκαταστάσεις, πολιτισμικοί χώροι, εγκαταστάσεις πρόνοιας/υγείας. Αυτά δεν θα συμβάλουν μόνο στην εξυπηρέτηση του πληθυσμού της ανάπτυξης, αλλά θα ωφελήσουν και τους κατοίκους των όμορων περιοχών ή/και άλλων περιοχών του λεκανοπεδίου μέσω της παροχής υψηλής ποιότητας υπηρεσιών, της δημιουργίας θέσεων εργασίας και της ευρύτερης οικονομικής ανάπτυξης.

Θα υλοποιηθούν, με επιβάρυνση του επενδυτή, σημαντικά έργα υποδομών, εκτιμώμενου προϋπολογισμού €1,5 δις, τα οποία και επαυξάνουν το οικονομικό όφελος του Έργου. Ενδεικτικά:

- Κατασκευή Μητροπολιτικού Πάρκου και όλων των κοινόχρηστων ανοικτών, πράσινων και ελεύθερων χώρων και όλων των συγκοινωνιακών υποδομών,
- Υπογειοποίηση τμήματος της Λεωφόρου Ποσειδώνος,
- Υλοποίηση των εγκαταστάσεων και δικτύων κοινής ωφέλειας, όπως έργα διαχείρισης στερεών αποβλήτων,
- Σημαντικά λιμενικά έργα για την αναβάθμιση του παράκτιου μετώπου και τη δημιουργία ελεύθερης παραλίας 1 χλμ., αντιπλημμυρική προστασία της έκτασης μέσω των έργων διευθέτησης των υπογείων και ομβρίων υδάτων,
- Δημιουργία πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων μήκους 50 χιλιομέτρων και σύνδεσή τους τους με τα υφιστάμενα και νέα δίκτυα συγκοινωνιών σταθερής τροχιάς,
- Υλοποίηση αθλητικών και πολιτιστικών εγκαταστάσεων, η αναπαλαίωση και λειτουργία των διατηρητέων κτιρίων κ.α.

Τέλος, βασικούς άξονες του έργου συνιστούν ο σεβασμός στο ευρύτερο περιβάλλον, στο φυσικό τοπίο, στο κλίμα και στην πολιτισμική κληρονομιά του τόπου. Προβλέπεται η ανάδειξης και η προστασία των αρχαιολογικών χώρων, της διατήρησης – αναπαλαίωσης κτιρίων ιστορικής σημασίας, της αξιοποίησης / μετασκευής μέρους των ολυμπιακών εγκαταστάσεων και της σωστής διαχείρισης όμβριων και υπόγειων υδάτων.

Οικονομικά Οφέλη¹⁰

Άμεσα Οφέλη

Τα άμεσα οφέλη αφορούν το αντίτιμο που θα εισπράξει το Δημόσιο από τη σύμβαση για την εκμετάλλευση του χώρου του πρώην αεροδρομίου. Συγκεκριμένα:

- Καταβολή στο Δημόσιο € 915 εκατ. σε δόσεις με διάρκεια 10 ετών. Η πρώτη δόση ανέρχεται στα 300 εκατομμύρια ευρώ, για την απόκτηση του 100% των μετοχών της Ελληνικό Α.Ε. και την εκμετάλλευση της περιοχής για 99 χρόνια.
- Επενδυτικές υποχρεώσεις αξίας 4,6 δισεκατομμυρίων ευρώ σε βάθος 15ετίας.
- Απόδοση στο Ελληνικό Δημόσιο του 30% των καθαρών κερδών, πλέον μιας ελάχιστης απόδοσης για τα 99 χρόνια της διάρκειας της σύμβασης.
- Έσοδα από τον επικείμενο διαγωνισμό αδειοδότησης του καζίνο, καθώς και από τους φόρους παιγνίων σε ετήσια βάση.
- Έσοδα για το ελληνικό δημόσιο κατά την 25ετή επενδυτική δραστηριότητα του έργου (κατασκευή & λειτουργία), που υπολογίζονται σε σύνολο φόρων (εισοδήματος, εταιρικών, ασφαλιστικές εισφορές, φόροι ακινήτων, ΦΠΑ) πάνω από €14 δις (μελέτη IOBE)
- Υλοποίηση έργων υποδομής ενδεικτικού προϋπολογισμού έως 1,5 δισεκατομμυρίων και ανάληψη από τον επενδυτή της ευθύνης συντήρησης και ασφάλειας του Μητροπολιτικού Πάρκου, καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της Σύμβασης.

Έμμεσα Οφέλη

Τα έμμεσα οφέλη αφορούν την ευρύτερη οικονομική ανάπτυξη που συνδέεται με την έναρξη των εργασιών, την αύξηση του δείκτη του ΑΕΠ, επιπλέον φορολογικά έσοδα κλπ. Μερικά από αυτά:

¹⁰ Βλ. αυτόθι.

- Αύξηση του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος της χώρας, που θα είναι της τάξης των 2,4 δισεκατομμυρίων ευρώ σε βάθος 20ετίας (μελέτη IOBE¹¹). Πρόκειται για παραγωγή νέου εθνικού πλούτου, που θα προέλθει από όλους τους κλάδους των ελληνικών επιχειρήσεων, λόγω της μείωσης της ανεργίας και της αναπτυξιακής δυναμικής.
- Σε ετήσια βάση καθ' όλη τη διάρκεια κατασκευής του Έργου θα δημιουργηθούν περίπου 10.000 θέσεις εργασίας, ενώ μετά το πέρας της κατασκευής και κατά τη λειτουργία του, θα συντηρούνται περίπου 75.000 θέσεις με στόχο να καταστούν μόνιμες.
- Οι θέσεις εργασίας αναμένεται να ξεπεράσουν συνολικά τις 100.000 αν συνυπολογιστεί η ανάπτυξη άλλων κλάδων της οικονομίας σε συνάρτηση με το έργο του Ελληνικού, με βάση τη μελέτη IOBE.
- Αναβαθμίζεται η χώρα ως ελκυστικό και ασφαλή προορισμό άμεσων ξένων επενδύσεων.
- Δημιουργείται υπεραξία της ακίνητης περιουσίας των όμορων δήμων και αναβάθμιση της νότιας ζώνης της Αθήνας.
- Πρόσθετα οφέλη και έσοδα αναμένονται σε τομείς νευραλγικής σημασίας για την Ελλάδα, όπως ο Τουρισμός, η Τεχνολογία, η Υγεία και οι Υπηρεσίες.

Στεκόμαστε στα οφέλη του τομέα του τουρισμού, μιας και η οικονομία της Ελλάδος εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τα έσοδα του, ενώ τα τελευταία χρόνια έχει αναδειχθεί και η σημασία της διαφοροποίησης του τουριστικού προϊόντος, ώστε να δημιουργηθούν επιπλέον οφέλη στην οικονομία από τομείς, όπου η Ελλάδα και ιδιαίτερα η Αθήνα, εμφανίζει σημαντικές προοπτικές, οι οποίες δεν έχουν διερευνηθεί έως σήμερα στον απαιτούμενο βαθμό. Οι τομείς αυτοί απαιτούν νέα και καινοτόμα έργα, αναγνωρίζοντας τις τάσεις που μπορούν να δημιουργήσουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για την Ελλάδα και κατ' επέκταση για την Αθήνα.

Το Ελληνικό προσφέρει την ευκαιρία να αναβαθμίσει την εικόνα της Αθήνας, εκεί όπου όλα τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της Ελλάδας συναντώνται σε ένα μέρος, που

¹¹ Βλ. «IOBE: Σημαντική ώθηση στην οικονομία από την αξιοποίηση του Ελληνικού», *TheTOC*, 16/9/2016. <http://www.thetoc.gr/oikonomia/article/iobe-simantiki-wthisi-stin-oikonomia-apo-tin-aksiopoiisi-tou-ellinikou>

συνδυάζει ένα μοναδικό Μητροπολιτικό Πάρκο με ένα παραλιακό μέτωπο παγκόσμιας εμβέλειας.

Λύση σε τέσσερα βασικά ζητήματα

Η σπουδαιότητα της επένδυσης είναι αναμφίβολη για όλους τους πολίτες της Αθήνας. Βέβαια παρά τις θετικές επιπτώσεις σε τοπικό αλλά και σε συλλογικό επίπεδο, θα πρέπει να βρεθεί λύση σε τέσσερα βασικά ζητήματα που αφορούν το επενδυτικό σχέδιο¹².

Η κάλυψη των αναγκών σε **νερό** και **ενέργεια**, η διαχείριση των **απορριμμάτων** και οι **κυκλοφοριακές** επιπτώσεις είναι τέσσερα από τα βασικά ζητήματα που καλείται να αντιμετωπίσει η Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων τόσο για την πολυετή φάση κατασκευής όσο και για τη φάση «λειτουργίας» του επενδυτικού σχεδίου στο Ελληνικό.

Ενδιαφέρουσα είναι η αναφορά μελέτης στις **αρχαιολογικές ανασκαφές**.

- **Διαχείριση υδάτων.** Το σχέδιο προβλέπει την ανασύσταση της κοίτης των ρεμάτων Τραχώνων και Αεροδρομίου, καθώς και τη συλλογή των ομβρίων για την άρδευση καλλιεργειών και την επεξεργασία λυμάτων από το υφιστάμενο δίκτυο της ΕΥΔΑΠ, προκειμένου να καλυφθούν οι αρδευτικές ανάγκες. Μέχρι την κατασκευή της μονάδας επεξεργασίας λυμάτων, οι ανάγκες προβλέπεται ότι θα καλύπτονται από υφιστάμενες γεωτρήσεις.
- **Ενέργεια.** Οι ενεργειακές απαιτήσεις εκτιμώνται σε 460.000 μεγαβατώρες ανά έτος. Έχει προβλεφθεί η μείωση των ενεργειακών αναγκών μέσω βιοκλιματικού σχεδιασμού στα κτίρια και τεχνικών μέσων. Επίσης θα εξεταστούν η εκτεταμένη χρήση ηλιακής ενέργειας για την παραγωγή ζεστού νερού και αντλιών θερμότητας για θέρμανση των χώρων και η εγκατάσταση φωτοβολταϊκών σε επιλεγμένα κτίρια.
- **Απορρίμματα.** Θα δημιουργηθεί κέντρο διαλογής με μονάδα κομποστοποίησης κλειστού τύπου και σταθμός μεταφόρτωσης των απορριμμάτων. Η διαχείριση των αποβλήτων θα γίνεται σύμφωνα με το 25ετές σχέδιο που έχει ήδη εκπονηθεί.

¹² Βλ. Γ. Λιάλιου, «Ανάπτυξη πολλαπλών πυρήνων στο Ελληνικό», *Η Καθημερινή*, 4/7/2017.

<http://www.kathimerini.gr/916821/article/epikairothta/ellada/anapty3h-pollaplwn-pyrhnwn-sto-ellhniko>

- **Κυκλοφοριακό.** Σύμφωνα με υπολογισμούς, η μέση ταχύτητα στη λεωφόρο Βουλιαγμένης θα μειωθεί κατά 3 με 4 χιλιόμετρα ανά ώρα και στη λεωφόρο Ποσειδώνος κατά 2 – 4 χιλιόμετρα ανά ώρα. Προκειμένου να αντιμετωπιστούν αυτές οι επιβαρύνσεις θα προσομοιωθεί η λειτουργία του οδικού δικτύου και θα διατυπωθούν αναλυτικά οι προτάσεις για τη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών στα πλέον κορεσμένα σημεία του οδικού δικτύου.
- **Αρχαιολογικές ανασκαφές.** Λόγω της βραχόδους σύστασης του Υμηττού, οι προσχώσεις στην περιοχή έχουν μικρό βάθος και συνεπώς τα αρχαιολογικά λείψανα βρίσκονται κοντά στην επιφάνεια του εδάφους. Οι μελετητές εικάζουν ότι κάποιες από τις θέσεις τους έχουν ήδη καταστραφεί στο παρελθόν κατά τις εργασίες κατασκευής και επέκτασης του αεροδρομίου. Σε κάθε περίπτωση, οι αρμόδιες Εφορείες Αρχαιοτήτων θα ενημερωθούν λεπτομερώς για το σχέδιο και θα θέσουν τους όρους για την υλοποίησή του. Τον Οκτώβριο του 2017 το Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο (ΚΑΣ) γνωμοδότησε ομόφωνα υπέρ της κήρυξης αρχαιολογικού χώρου στο Ελληνικό και με πλειοψηφία 15-1 υπέρ της κήρυξης 280 στρεμμάτων εντός της επένδυσης, έκταση που επικεντρώνεται στον λόφο Χασανίου. Όπως τονίστηκε, η ανακήρυξη δεν εμποδίζει την εκτέλεση των προβλεπόμενων εργασιών, αλλά αυτές θα γίνονται με επιτήρηση της αρχαιολογικής υπηρεσίας¹³.

¹³ Βλ. «ΚΑΣ: 280 στρέμματα ο αρχαιολογικός χώρος στο Ελληνικό», *Ναυτεμπορική* 3/10/2017, <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/1281689/kas-280-stremmata-o-arxaiologikos-xoros-sto-elliniko>

Κεφάλαιο 2

Η Θέση των όμορων Δήμων για την επένδυση του Ελληνικού

Οι αντιδράσεις των δήμων εστιάστηκαν στο κατά πόσο ο χώρος της επένδυσης θα είναι προσβάσιμος ή αν θα δημιουργηθεί μια νέα, κλειστή για τους κατοίκους των όμορων δήμων πόλη, προσβάσιμη μόνο σε προνομιούχους αγοραστές των νέων ακινήτων. Σύμφωνα με το ΣΟΑ που δημοσιοποιήθηκε, η επένδυση ια αποτελεί ανάπλαση της σημερινής πόλης, αφού ο χώρος του πρώην Αεροδρομίου θα αποτελεί φυσική επέκταση του κάθε Δήμου. Οι Δήμοι επίσης εξέφρασαν την μέριμνά τους προκειμένου τα οφέλη της αξιοποίησης του Ελληνικού να διαχυθούν στις γύρω περιοχές.

Ο **Δήμος Αλίμου** αναφέρει ότι η σημερινή φυσιογνωμία και ταυτότητα της πόλης έχει συν-διαμορφωθεί από το χώρο αυτό και θα εξακολουθήσει να συν-διαμορφώνεται και στο μέλλον. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι οι περιορισμοί στη δόμηση του Αλίμου λόγω του πρώην Αεροδρομίου, οι οποίοι οδήγησαν αφενός σε περιορισμό της αξιοποίησης της περιουσίας των συμπολιτών μας, αφετέρου στη διαμόρφωση μίας συγκεκριμένης πολεοδομικής φυσιογνωμίας του Αλίμου.

Ο **Δήμος Ελληνικού – Αργυρούπολης**, όπως τονίζει, έχει κεντρικό ρόλο στην διαδικασία της νέας ανάπτυξης. Σχεδόν το **90%** της έκτασης της νέας επένδυσης βρίσκεται εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου. Επιπλέον εκτιμά ότι η συγκρότηση ενός νέου πόλου με μικτές χρήσεις (εμπόριο, κατοικία, αναψυχή), καθώς επίσης η δημιουργία του μεγαλύτερου μέχρι σήμερα πάρκου στην Αττική κι ενός από τα μεγαλύτερα στην Ευρώπη καθώς και η ανάδειξη με νέες χρήσεις του παράκτιου μετώπου θα οδηγήσουν σε δομικές αλλαγές που θα επηρεάσουν την ευρύτερη περιοχή της Αθήνας κι ιδιαίτερα το Δήμο Ελληνικού – Αργυρούπολης.

Το έργο κρίνεται ως σημαντικό και σημείο αναφοράς σε εθνικό αλλά και σε διεθνές επίπεδο. Δεν πρέπει να είναι και δεν θα είναι μόνο η έκταση του πρώην αεροδρομίου που θα αξιοποιηθεί, αλλά ολόκληρος ο Δήμος Ελληνικού – Αργυρούπολης, εντός του οποίου θα αναπτυχθεί η επένδυση. Η ανάπτυξη της επένδυσης και η ανάπτυξη του δήμου είναι αλληλένδετες και αμοιβαία επωφελείς.

Σε αυτά τα πλαίσια κρίνεται αναγκαία η ανάπτυξη από τον Δήμο Ελληνικού-Αργυρούπολης μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής για την βέλτιστη σύνδεση της επένδυσης με τις υπόλοιπες περιοχές του Δήμου.

Σε σχετική συνεδρίαση που διοργανώθηκε, ο Δήμαρχος του **Δήμου Γλυφάδας** δήλωσε ότι αποδέχεται τις απόψεις και προτάσεις για το Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (ΣΟΑ) Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού – Αγίου Κοσμά και τη Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) και αυτές έχουν ως εξής:

Ο χώρος του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού παραμένει εγκαταλελειμμένος εδώ και 16 χρόνια, από τότε που το διεθνές αεροδρόμιο μεταφέρθηκε στην περιοχή των Σπάτων. Μετά από τόσο μεγάλο διάστημα, η ανάπτυξη της έκτασης αποτελεί μια θετική εξέλιξη, που αναμένεται να δώσει ανάσα και προοπτική στην οικονομία ολόκληρης της χώρας, της Αττικής, της ευρύτερης περιοχής και των όμορων Δήμων.

Η ανάπτυξη του πρώην διεθνούς αεροδρομίου δεν αποτελεί απλά μια περίπτωση αξιοποίησης «real estate», αλλά μια διαδικασία που θα αλλάξει ριζικά τη φυσιογνωμία και το χαρακτήρα όλης της Αττικής. Αποτελεί μια ευκαιρία για αύξηση του τουρισμού και της απασχόλησης, για τόνωση της εμπορικής και οικονομικής δραστηριότητας συνολικά στην περιοχή μας. Ειδικά, **για τον Δήμο Γλυφάδας** η αξιοποίηση της έκτασης αποτελεί μία σημαντική ευκαιρία, καθώς σηματοδοτεί την λήξη μίας μακράς περιόδου εγκατάλειψης και απαξίωσης μίας μεγάλης περιοχής δυτικά της πόλης μας με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την ποιότητα ζωής των κατοίκων της, αλλά και την έναρξη μίας εποχής ευκαιριών και ανάπτυξης σε διάφορους τομείς (επιχειρηματικότητα, τουρισμός, απασχόληση, πολιτισμός κλπ).

Παράλληλα, ειδικά όσον αφορά το Δήμο Γλυφάδας επισημαίνονται δύο ακόμα κρίσιμοι λόγοι για τους οποίους η επένδυση θα επιδράσει καθοριστικά στη λειτουργία και πορεία της πόλης:

(α) ο Δήμος Γλυφάδας είναι ο μεγαλύτερος όμορος Δήμος, τόσο πληθυσμιακά όσο και εδαφικά. Ειδικότερα, ο πληθυσμός του Δήμου μας είναι σχεδόν όσος ο πληθυσμός των άλλων δύο όμορων Δήμων, ενώ η εδαφική του έκταση είναι μεγαλύτερη αυτής των άλλων όμορων προς την επένδυση Δήμων συνολικά. Επίσης:

(β) ο Δήμος Γλυφάδας έχει το σημαντικότερο εμπορικό κέντρο της ευρύτερης περιοχής και ένα από τα μεγαλύτερα εμπορικά κέντρα της Αττικής και πανελληνίως, το οποίο είναι εξαιρετικά κρίσιμο όχι μόνο να μην θιγεί από την ανάπτυξη που θα έχει ως αποτέλεσμα η επένδυση, αλλά να μπορέσει να «ανθίσει» δημιουργώντας νέες ευκαιρίες για τους κατοίκους της πόλης μας. Κατά συνέπεια το ζήτημα της ομαλής, ισόρροπης, εποικοδομητικής και εν τέλει ωφέλιμης ένταξης της επένδυσης στο ευρύτερο περιβάλλον της είναι εξαιρετικά κρίσιμο για τον εν λόγω Δήμο.

Ένεκα των ανωτέρω είναι προφανές πως οι ανάγκες των όμορων Δήμων και της τοπικής κοινωνίας πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά τη διαδικασία αξιοποίησης της έκτασης. Ο δήμος επισημαίνει ότι πουθενά στον κόσμο ανάλογη διαδικασία και επένδυση μεγάλου βεληνεκούς δεν πέτυχε αγνοώντας τη βούληση του περιβάλλοντος μέσα στο οποίο πραγματοποιήθηκε, χωρίς την αποδοχή και την υποστήριξη της τοπικής κοινωνίας. Συν τοις άλλοις, όπως ειπώθηκε, οι όμοροι Δήμοι αναμένεται να δεχθούν κρίσιμη επίδραση σε πολλούς τομείς (οικιστικό, κυκλοφοριακό, περιβαλλοντικό, κλπ.).

Ο γόνιμος διάλογος, με τη συμμετοχή όλων των πλευρών, για τη βέλτιστη δυνατή αξιοποίηση της έκτασης, προς όφελος των πολιτών σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, είναι υποχρέωση όλων των εμπλεκόμενων φορέων σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο. Η διαρκής συνεργασία και επικοινωνία των όμορων Δήμων με το ΤΑΙΠΕΔ, την Ελληνικό Α.Ε., την Κυβέρνηση, την Περιφέρεια Αττικής και την ανάδοχο εταιρία του έργου, είναι κάτι παραπάνω από απαραίτητη. Οι όμοροι Δήμοι, διαρκώς ξεκαθαρίζουν ότι θα είναι παρόντες στο διάλογο, με πνεύμα γόνιμο και εποικοδομητικό.

Στο πλαίσιο αυτό και σύμφωνα με το γενικό πλαίσιο που ήδη αναφέρθηκε, κατατέθηκαν απόψεις σε σχέση με τη Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης του Ελληνικού η οποία διαβιβάστηκε από το Υπουργείο Περιβάλλοντος. Η έκθεση των απόψεων κινείται σε τέσσερις βασικούς άξονες:

1. Ομαλή και ισόρροπη ένταξη της επένδυσης στην ευρύτερη περιοχή

Σύμφωνα με τις παρατηρήσεις του Δήμου Γλυφάδας, πρέπει να καταβληθεί κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να **αποφευχθεί η μετατροπή της επένδυσης σε μια κλειστή πόλη**, αποκομμένη από το περιβάλλον και τις γειτονικές περιοχές, αλλά και να **αποτραπεί η επιβάρυνση των όμορων Δήμων από τη δημιουργία μίας ολόκληρης νέας πόλης μέσα στις ήδη υφιστάμενες πόλεις**. Η ένταξη του νέου πολεοδομικού και οικιστικού συγκροτήματος και του μητροπολιτικού πάρκου στο υφιστάμενο σήμερα πολεοδομικό και οικιστικό περιβάλλον **θα πρέπει να γίνει κατά τρόπο ομαλό και ισορροπημένο**. Προς το σκοπό αυτό θα πρέπει να προβλεφθούν οι επιδράσεις που θα έχει η δημιουργία των νέων υποδομών στο χώρο του παλαιού αεροδρομίου για τις όμορες περιοχές. Ειδικότερα, θα πρέπει άμεσα να αναληφθούν πρωτοβουλίες για την σύνδεση του νέου πολεοδομικού συγκροτήματος με τις γειτονικές πόλεις, να ληφθούν μέτρα και να υιοθετηθούν πολιτικές για την αντιμετώπιση της κυκλοφοριακής επιβάρυνσης και της αναμενόμενης αύξησης των επιπέδων του θορύβου. Η προσπάθεια της ένταξης της επένδυσης στο ευρύτερο περιβάλλον της περιλαμβάνει πολλές επιμέρους παραμέτρους. Ειδικότερα, σημαντικές παράμετροι οι οποίες αξίζει να αναφερθούν είναι οι κάτωθι:

1.1 Σύνδεση της περιοχής της επένδυσης με την γύρω πόλη

Είναι κρίσιμο για την πορεία της πόλης, αλλά και για την πορεία της επένδυσης και την απόκτηση αμοιβαίων ωφελειών, να επιτευχθεί **απρόσκοπτη και λειτουργική σύνδεση του πολεοδομικού συγκροτήματος που θα δημιουργηθεί με την ήδη υφιστάμενη πόλη**. Για να γίνει αυτό θα πρέπει στις μελλοντικές φάσεις της πολεοδόμησης να λάβει χώρα εκτεταμένη διαβούλευση με αντικείμενο τον τρόπο ανάπτυξης των υποδομών που θα δημιουργηθούν από τον επενδυτή. Στην διαβούλευση αυτή θα πρέπει να επικρατήσει πνεύμα συνεννόησης. Δεν είναι λογικό, ούτε εξυπηρετεί τον στόχο της επίτευξης καλής γειτνίασης, δίπλα σε μία περιοχή αμιγούς κατοικίας, όπως είναι η Ευρυάλη, να προβλεφθούν ιδιαίτερα οχλούσες χρήσεις. Στο πλαίσιο αυτό, ο Δήμος Γλυφάδας θα πρέπει άμεσα να ενημερωθεί για τις επιτρεπόμενες και τις επιθυμητές από τον επενδυτή χρήσεις εντός του Επιχειρηματικού Πάρκου, το οποίο σύμφωνα με το ΣΟΑ προτείνεται να δημιουργηθεί

στο κομμάτι του χώρου της επένδυσης που ανήκει στα διοικητικά όρια του Δήμου Γλυφάδας, ώστε να μπορέσει να κάνει παρατηρήσεις σχετικά με τη συμβατότητα των επιχειρηματικών χρήσεων με τις παρακείμενες περιοχές αμιγούς κατοικίας.

Επιπλέον, σκόπιμο είναι να προβλεφθεί η επέκταση προς το Δήμο των προβλεπόμενων από τη ΣΜΠΕ και το ΣΟΑ δικτύων (τα οποία παρουσιάζονται αποκομμένα), όπως είναι ο προβλεπόμενος περίπατος πεζών κατά μήκος της ακτής Αγίου Κοσμά, ο οποίος πρέπει να επεκταθεί προς το θαλάσσιο μέτωπο της Γλυφάδας, μέχρι τα Αστέρια, ώστε να υλοποιηθεί η *de facto* συνέχεια της παραλίας, με τις διάφορες –συναφείς– προς την επένδυση χρήσεις (αναψυχή, μαρίνα, αθλητισμός) που υπάρχουν ή προγραμματίζονται. Εξάλλου, σκόπιμη είναι και η επέκταση του δικτύου ποδηλατοδρόμων και εκτός της περιοχής ΣΟΑ προς τον Ύμηττό, ώστε να συνδεθεί οργανικά η περιοχή επένδυσης με τον ορεινό όγκο του Ύμηττού. Σε συνεργασία με τον επενδυτή προτείνεται, επιπλέον, η δημιουργία δικτύου περιπατητικών διαδρομών στον Ύμηττό, αλλά και η δημιουργία Κέντρου Περιβαλλοντικής Ερμηνείας του σημαντικού για την Αττική φυσικού αυτού πόρου. Σκόπιμο είναι, επίσης, να ενταχθεί ο αρχαιολογικός χώρος της παράκτιας ζώνης του Δήμου Γλυφάδας στο δίκτυο πολιτιστικών διαδρομών της περιοχής του ΣΟΑ.

Επίσης, σημαντική κρίνεται η πλήρης εφαρμογή των όσων προβλέπονται στις σχετικές μελέτες για τη διαχείριση των υδάτινων πόρων και τη διευθέτηση των ρεμάτων. Ιδιαίτερα σημαντική ειδικά για τη Γλυφάδα είναι η διευθέτηση του ρέματος της Ευρυάλης.

Ενόψει της υπό εξέλιξη αξιοποίησης και ανάπτυξης του παραλιακού μετώπου των υπόλοιπων Δήμων της ευρύτερης περιοχής προτείνεται να λάβει χώρα ειδική διαβούλευση και να εκκινήσει συνεργασία για την ένταξη της ανάπτυξης του παραλιακού μετώπου εμπροσθεν της επένδυσης στο ευρύτερο πλαίσιο ανάπτυξης και αξιοποίησης της παραλιακής ζώνης, ώστε να επιτευχθεί ένα κατά το δυνατόν ενιαίο λειτουργικό και αισθητικό αποτέλεσμα, αλλά και να εξασφαλιστεί η λειτουργικότητα και συνέχεια των δικτύων (ποδηλατόδρομοι, περιπατητικές διαδρομές) του παραλιακού μετώπου.

Ιδιαίτερη αναφορά θα πρέπει να γίνει στην σύνδεση του χώρου του Γκολφ Γλυφάδας με τον όμορο χώρο της επένδυσης. Το Γκολφ της Γλυφάδας είναι μία σύγχρονη και

άρτια αθλητική εγκατάσταση διεθνούς εμβέλειας. Δεδομένου του ότι η φιλοξενία διεθνών διοργανώσεων διευκολύνεται από την λειτουργία περισσότερων γηπέδων Γκολφ στην ίδια περιοχή σκόπιμο θα ήταν να συζητηθεί η προοπτική δημιουργία ενός μικρότερου γηπέδου Γκολφ εντός του χώρου της επένδυσης και η διερεύνηση τρόπων συνεργασίας και συνεργειών μεταξύ της Γκολφ Γλυφάδας Α.Ε. και του επενδυτή.

Τέλος, εξυπακούεται ότι δεν μπορεί να υπάρξει λειτουργική σύνδεση του χώρου της επένδυσης με τις γύρω περιοχές και, κατ' επέκταση ένταξη της επένδυσης στο ευρύτερο περιβάλλον, εάν δεν εξασφαλιστεί η ελεύθερη πρόσβαση στους χώρους της επένδυσης. Στο πλαίσιο αυτό θεωρείται αυτονόητο ότι το πάρκο που θα δημιουργηθεί θα είναι δημόσιο και ανοιχτό, με ελεύθερη πρόσβαση για όλους τους πολίτες, ότι οι αθλητικοί χώροι εντός του πάρκου θα χρησιμοποιούνται από όλους τους πολίτες, ότι ο χώρος της επένδυσης συνολικά θα είναι ανοικτός και δεν θα υπάρχουν περιοχές μη προσβάσιμες σε όλους, αλλά και ότι η πρόσβαση στο σύνολο της παραλιακής ζώνης (αιγιαλός και παραλία) θα είναι ελεύθερη και ακώλυτη.

1.2 Κυκλοφοριακό

Επισημαίνεται ότι η υλοποίηση και η λειτουργία της επένδυσης θα επιβαρύνει περαιτέρω τους ήδη επιβαρυσμένους κυκλοφοριακούς άξονες των όμορων περιοχών. Επιπλέον, η αύξηση των κινούμενων οχημάτων θα έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση των ρύπων και των θορύβων (προβλέπεται αύξηση των συγκεντρώσεων των ρύπων λόγω της αύξησης του κυκλοφοριακού φόρτου στους κόμβους της Γ. Λαμπράκη με τις Λεωφόρους Βουλιαγμένης και Ποσειδώνος), τον περιορισμό των διαθέσιμων για στάθμευση χώρων και την αύξηση του συνολικού χρόνου μετάβασης από ένα σημείο σε άλλο εντός των όμορων Δήμων(αναμένεται επί παραδείγματι μείωση της ταχύτητας στις Λεωφόρους Βουλιαγμένης και Ποσειδώνος).

Το υπό διαβούλευση ΣΟΑ περιέχει προτάσεις για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που θα προκύψουν από την επιβάρυνση του κυκλοφοριακού και περιλαμβάνει μοντέλα προσομοίωσης εκπομπής και διάχυσης ρύπων, μεταθέτει δε την περαιτέρω εξέταση του προβλήματος στον (μελλοντικό) χρόνο κατάρτισης Μελετών Κυκλοφοριακών Επιπτώσεων και Μελετών Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Στο πλαίσιο της διαβούλευσης για την κατάρτιση των εν λόγω μελετών θα πρέπει να

προταθούν πρόσθετα μέτρα, ώστε να βελτιωθεί η κυκλοφοριακή λειτουργία του οδικού δικτύου που περιβάλλει την περιοχή του ΣΟΑ. Στη συνέχεια, θα πρέπει να καταρτιστούν εκ νέου μοντέλα προσομοίωσης εκπομπής και διάχυσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, λαμβάνοντας υπόψη τα εν λόγω μέτρα, προκειμένου να εκτιμηθεί με ακρίβεια η επίπτωση του υπό μελέτη ΣΟΑ στο ατμοσφαιρικό περιβάλλον της άμεσης αλλά και ευρύτερης περιοχής της μελέτης.

Εξάλλου, ενόψει της αναμενόμενης κυκλοφοριακής επιβάρυνσης, θα πρέπει να μελετηθούν και να υιοθετηθούν πολιτικές και να δοθούν κίνητρα στους κατοίκους και επισκέπτες για την χρησιμοποίηση Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Εξυπακούεται ότι για την ευδοκίμηση των σχετικών πολιτικών και πρωτοβουλιών θα πρέπει να επιδιωχθεί η βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών μαζικών μεταφορών. Στο πλαίσιο αυτό θα πρέπει να επανεξεταστεί η περίπτωση της επέκτασης της γραμμής 2 του Μετρό προς τη Γλυφάδα, καθώς και ένας διαφορετικός μελλοντικός σχεδιασμός για τα αστικά λεωφορεία, με περισσότερα και πιο πυκνά δρομολόγια.

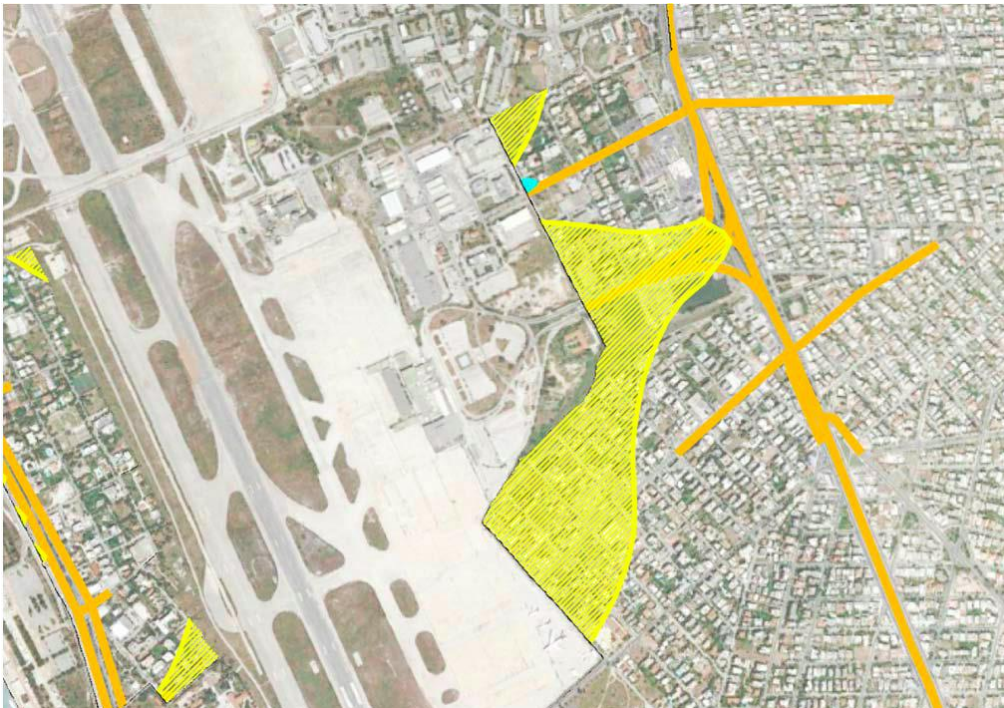
Ειδικό βάρος θα πρέπει να δοθεί στην πύκνωση και βελτίωση των υπηρεσιών των δημοτικών μέσων μαζικής μεταφοράς, όπως είναι η υπηρεσία Δημοτικής Συγκοινωνίας των όμορων Δήμων, η οποία προϋποθέτει την απόκτηση από τους Δήμους νέων, εξελιγμένων και περιβαλλοντικά φιλικών οχημάτων μαζικής μεταφοράς. Η απόκτηση των μέσων αυτών ή κάποιων από αυτά, αλλά και η κατάρτιση συγκοινωνιακών μελετών για την βέλτιστη αξιοποίηση των μέσων θα μπορούσε να γίνει μέσω χρηματοδότησης (ή συγχρηματοδότησης) των επενδύσεων και των μελετών από την Πολιτεία και την Περιφέρεια, αλλά και σε συνεργασία με τον επενδυτή εν είδη ανταποδοτικού οφέλους για την αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού βάρους που θα επιφέρει η επένδυση.

Επίσης, προτείνεται ως αντιστάθμισμα των αρνητικών επιπτώσεων στο κυκλοφοριακό της πόλης -αντιστάθμισμα συμβατό με τη φιλοσοφία της βιώσιμης κινητικότητας- η συμμετοχή του φορέα επένδυσης στην «ενεργό κινητικότητα» (active travel) των κατοίκων των γύρω περιοχών, με την χρηματοδότηση της δημιουργίας δικτύου ποδηλατοδρόμων που θα συνδέει τους σταθμούς τραμ, λεωφορείου και μετρό με τις πολεοδομικές ενότητες του Δήμου οι οποίες επηρεάζονται από την πρόσθετη ρύπανση και κυκλοφοριακό φόρτο (τουλάχιστον όλες οι ΠΕ μεταξύ Λεωφόρων Ποσειδώνος και Βουλιαγμένης).

Τέλος, ο σχεδιασμός και η δημιουργία χώρων στάθμευσης στις παρυφές της πόλης της Γλυφάδας, εντός του χώρου της επένδυσης και ιδίως κοντά σε στάσεις μέσω μαζικής μεταφοράς (όπως επί παραδείγματι κοντά στο σταθμό του μετρό στη Λεωφόρο Βουλιαγμένης ή στους σταθμούς του τραμ επί της Λεωφόρου Ποσειδώνος) μπορεί να αποδειχθεί σημαντικός για την αποσυμφόρηση των οδικών αξόνων που αναμένεται να επιβαρυνθούν.

1.3 Θόρυβος

Στην περιοχή του Δήμου Γλυφάδας νοτιοανατολικά του ορίου εφαρμογής του ΣΟΑ αναμένεται αύξηση της ενόχλησης από θορύβους τόσο σε επίπεδα 24ώρου όσο και σε επίπεδα νύχτας. Αναμένεται ότι στις περιοχές μεταξύ Λεωφόρου Βουλιαγμένης και ορίων ΣΟΑ θα παρατηρηθεί αύξηση της έντασης των θορύβων κατά $>2\text{dB}$. Στο κατωτέρω απόσπασμα του Χάρτη Συγκριτικής Ανάλυσης Επιπέδων Κυκλοφοριακού Θορύβου παρουσιάζονται με κίτρινη γραμμοσκίαση οι περιοχές όπου αναμένεται να παρατηρηθεί η εν λόγω αύξηση:



Για την αντιμετώπιση των αρνητικών αυτών επιπτώσεων στην ποιότητα ζωής των κατοίκων των όμορων περιοχών του Δήμου, προτείνεται από τη ΣΜΠΕ η τοποθέτηση συστημάτων ηχοπροστασίας και ηχοαπόσβεσης στις μηχανολογικές

εγκαταστάσεις/κλιματιστικές μονάδες και στις ψυκτικές εγκαταστάσεις, η κατασκευή ηχοπετασμάτων περιμετρικά των Η/Μ εγκαταστάσεων ή η τοποθέτηση των Η/Μ εγκαταστάσεων σε ηχομονωμένα κτίρια, όπου αυτό κρίνεται σκόπιμο και η γραμμική φύτευση θάμνων και δέντρων κατά μήκος των οδών του οδικού δικτύου για τον μετριασμό του θορύβου από την κυκλοφορία των οχημάτων.

Ο Δήμος Γλυφάδας, από την πλευρά του, επικροτεί τις συγκεκριμένες προτάσεις, πρέπει δε να επιμείνει στην χορήγηση συγκεκριμένων εγγυήσεων για την εφαρμογή όσων προτείνονται από την ΣΜΠΕ, αλλά και στην συμβουλευτική του συμμετοχή σε επόμενες ΜΠΕ και ΜΚΕ.

Σκόπιμο δε είναι να προβλεφθεί ότι οι περισσότερο οχλούσες χρήσεις δε θα χωροθετηθούν στις παρυφές του χώρου της επένδυσης, ιδίως σε σημεία που συνορεύουν με περιοχές των πόλεων, οι οποίες φιλοξενούν ήπιες χρήσεις (π.χ. αποκλειστικής ή αμιγούς κατοικίας), όπως επί παραδείγματι συμβαίνει με την περιοχή της Ευρυάλης.

1.4 Τουρισμός, Οικονομική Δραστηριότητα και Απασχόληση

Η επένδυση στο χώρο του παλαιού αεροδρομίου του Ελληνικού αποτελεί πρώτης τάξεως ευκαιρία για την αύξηση της τουριστικής κίνησης στην ευρύτερη περιοχή. Η αξιοποίηση αυτής της ευκαιρίας θα δώσει αναπτυξιακή ώθηση στις τουριστικές επιχειρήσεις των πόλεών μας. Για να γίνει αυτό θα πρέπει να αναπτυχθούν συνέργειες μεταξύ των ξενοδοχείων και των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον τουρισμό. Η αξιοποίηση της δυναμικής που η επένδυση θα δώσει στον τουρισμό, όμως, απαιτεί καλή πληροφόρηση.

Για το λόγο αυτό προτείνεται να αναληφθούν από τον επενδυτή πρωτοβουλίες (υπό τη μορφή ημερίδων ενημέρωσης) για την άμεση ενημέρωση των τουριστικών και ξενοδοχειακών επιχειρήσεων για τις σχεδιαζόμενες υποδομές και πρωτοβουλίες που θα επηρεάσουν τον τουρισμό. Είναι, επίσης, σημαντικό να υπάρξει συνεργασία με τον επενδυτή και με την Πολιτεία για να προσαρμόσουν οι Δήμοι στο Γενικό Πολεοδομικό Σχεδιασμό τους αντίστοιχες ρυθμίσεις και δυνατότητες προκειμένου το παράκτιο μέτωπό τους να αναπτυχθεί ισόρροπα τα επόμενα χρόνια. Εξάλλου, θα

πρέπει να λάβει χώρα ειδική διαβούλευση σχετικά με την προοπτική αξιοποίησης των μαρίνων της Γλυφάδας για τη βελτίωση του τουριστικού προϊόντος και να διερευνηθεί η προοπτική αναβάθμισης των μαρίνων της Γλυφάδας με χρηματοδότηση του επενδυτή ή με συγχρηματοδότηση από τον Δήμο και τον επενδυτή στο πλαίσιο στρατηγικής συνεργασίας για την ανάπτυξη του τουρισμού.

Εξάλλου, η αύξηση του πληθυσμού της περιοχής και η προσέλευση ενός μεγάλου αριθμού επισκεπτών εξαιτίας της επένδυσης αποτελεί κατ' αρχάς ευκαιρία για τις εμπορικές επιχειρήσεις. Η εκμετάλλευση, όμως, αυτής της ευκαιρίας δεν είναι αυτονόητη, αλλά αντίθετα απαιτεί και προϋποθέτει την λειτουργική ένταξη της επένδυσης στην ευρύτερη περιοχή και την σύνδεσή της με τις υφιστάμενες πόλεις. Τα οδικά δίκτυα (δρόμοι, ποδηλατόδρομοι, περίπατοι κλπ) και το ανεπτυγμένο και λειτουργικό δίκτυο δημόσιων μεταφορών θα φέρουν περισσότερους καταναλωτές στην αγορά και θα αυξήσουν τα κέρδη των επιχειρήσεων.

Τέλος, η προοπτική της αξιοποίησης του πρώην αεροδρομίου αντιμετωπίζεται ως μία ευκαιρία που θα δώσει ώθηση και στην τοπική απασχόληση.

Στο πλαίσιο αυτό, ο δήμος Γλυφάδας επαναλαμβάνει την πάγια πρότασή του για την δέσμευση του επενδυτή για την απασχόληση ενός ποσοστού άνεργων δημοτών του εν λόγω Δήμου, αλλά και των όμορων Δήμων, αλλά και την αξιοποίηση τοπικών επιχειρήσεων και συνεργασία μαζί τους κατά την κατασκευαστική φάση του έργου.

Επίσης, προτείνεται η θεσμοθέτηση της συμμετοχής ενός ποσοστού πολιτών της Γλυφάδας στην ενοικίαση των αστικών αγροτικών κήπων που προτείνεται από το ΣΟΑ και επικροτεί η ΣΜΠΕ.

Συμπερασματικά, και οι τρεις όμοροι Δήμοι θεωρούν ότι η επένδυση θα αποτελέσει ευκαιρία για την ανάπτυξη των πόλεών τους. Αυτό, εξάλλου, αποτυπώνεται και σε μελέτη που εκπόνησε το IOBE σχετικά με τις οικονομικές επιπτώσεις της επένδυσης στο γειτονικό της περιβάλλον αλλά και στη χώρα γενικότερα, μελέτη η οποία καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι επιπτώσεις θα είναι θετικές στις όμορες περιοχές, με ιδιαίτερη αναφορά στον Δήμο Γλυφάδας τόσο αναφορικά με την παραλιακή ζώνη τουρισμού-αναψυχής όσο και στο υπερτοπικό πολεοδομικό κέντρο της πόλης, με χρήσεις κυρίως τουρισμού, αναψυχής και εμπορίου. Για να γίνει, όμως, αυτό ξεκαθαρίζεται ότι θα πρέπει να υπάρξει ενημέρωση, συνεργασία και συνέργειες

μεταξύ Πολιτείας, επενδυτή, όμορων Δήμων και τοπικών φορέων (εμπορικού συλλόγου, εκπροσώπων τουριστικών επιχειρήσεων και ξενοδοχείων κλπ).

2. Φορείς Διαχείρισης

Η υλοποίηση και καλή εφαρμογή όλων των ανωτέρω ζητημάτων, η διοίκηση του μητροπολιτικού πάρκου και των κοινόχρηστων χώρων, η διαχείριση των ανταποδοτικών τελών ή όποιων άλλων τελών προβλεφθεί ότι θα καταβάλλονται θα αναληφθεί από ειδικούς φορείς διαχείρισης που θα συσταθούν. Για τους λόγους αυτούς είναι κρίσιμα για το δημόσιο διάλογο ζητήματα όπως η νομική μορφή των φορέων, οι αρμοδιότητές τους, η συμμετοχή των τοπικών φορέων στη διοίκησή τους κλπ. Τα ζητήματα αυτά παραμένουν άγνωστα και δεν ξεκαθαρίζονται από το ΣΟΑ. Για αυτούς τους λόγους θα πρέπει άμεσα να ξεκινήσει διαβούλευση μεταξύ Κυβέρνησης, όμορων Δήμων και επενδυτή, ώστε να συσταθούν οι Ειδικοί Φορείς.

Η είσπραξη τελών, εισφορών και εσόδων συνδέονται με τους Φορείς, όπως με τους φορείς συνδέονται και η λειτουργία της έκτασης και η διαχείριση και η αξιοποίηση ΚΦ και ΚΧ τμημάτων της. Επομένως, είναι σημαντικό με τους φορείς να συνδεθούν τα ζητήματα διοίκησης, συνεργειών και ανταποδοτικών δυνατοτήτων με τους Δήμους. Για το λόγο αυτό στο επόμενο διάστημα και στην διαβούλευση που θα ακολουθήσει θα πρέπει να ξεκαθαριστούν ζητήματα λειτουργίας των φορέων διαχείρισης.

Οι φορείς διαχείρισης θα πρέπει να λειτουργούν κατά τρόπο σύμφωνο με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο και να διασφαλίζουν την ομαλή και παραγωγική σύμπραξη - συνεργασία Επενδυτή και Τοπικής Αυτοδιοίκησης, καθώς και την ισόρροπη ανάπτυξη στην ευρύτερη περιοχή. Επειδή δε οι αρμοδιότητες που θα ασκούν είναι αυτές που σύμφωνα με το Νόμο ανήκουν στην Τοπική Αυτοδιοίκηση, οι φορείς που θα **συσταθούν θα πρέπει κατά τη σύσταση και λειτουργία τους να λαμβάνουν υπόψη το θεσμικό πλαίσιο (Σύνταγμα, νόμους κλπ) που αφορά στη διαχείριση των τοπικών υποθέσεων.** Μάλιστα, επειδή οι αρμοδιότητες που θα ασκούνται εκτείνονται στην περιφέρεια περισσότερων Δήμων θα πρέπει να ληφθεί υπόψη και να γίνει σεβαστό και το θεσμικό πλαίσιο που ρυθμίζει τους Συνδέσμους Δήμων. Εξάλλου, στη διοίκηση των Φορέων θα πρέπει τουλάχιστον να συμμετέχουν ισότιμα όλοι οι όμοροι Δήμοι.

3. Χωροθέτηση Κοινωφελών (ΚΦ) και Κοινόχρηστων Χώρων (ΚΧ)

Σύμφωνα με το Νόμο εντός της περιοχής του υπό διαβούλευση ΣΟΑ θα διατεθεί στους όμορους δήμους χώρος για την εγκατάσταση κοινωφελών και κοινωνικά ανταποδοτικών χρήσεων, ώστε να απελευθερωθούν αντίστοιχοι χώροι από τον οικιστικό ιστό για τη δημιουργία πρασίνου. Αυτοί οι χώροι είναι πιθανό να προκύψουν από την πολεοδόμηση, ως εισφορά σε γη.

Κατ' αρχάς πρέπει άμεσα να ξεκαθαριστεί ποιος θα είναι ο χώρος που θα παραχωρηθεί στους Δήμους, ποιες θα είναι οι επιτρεπόμενες εντός αυτού χρήσεις, αν ο χώρος αυτός θα είναι ενιαίος ή θα προκύψει από την πολεοδόμηση κλπ. Αυτό θα επιτρέψει στους Δήμους να κρίνουν αν ο παραχωρούμενος χώρος εξυπηρετεί λειτουργικές τους ανάγκες και κατά συνέπεια, αν μπορεί ή χρειάζεται να αξιοποιηθεί για τη μεταφορά δημοτικών εγκαταστάσεων ή για άλλους λόγους. Εφόσον διευκρινιστούν τα ανωτέρω ζητήματα, ο Δήμος Γλυφάδας επιφυλάσσεται σε εκείνο μόνο το στάδιο να αναφέρει διεξοδικά ποιες είναι οι εκτάσεις που θα χρειαστεί να αξιοποιήσει για κοινωφελείς σκοπούς, π.χ. στην εκπαίδευση, στον πολιτισμό, στον αθλητισμό.

Σε κάθε περίπτωση προτείνεται σήμερα η μετεγκατάσταση του ΣΜΑ και του Αμαξοστασίου του Δήμου εντός του διατιθέμενου χώρου, εφόσον δεν καταστεί εφικτή η συνολική διαχείριση απορριμμάτων μέσω της δημιουργίας διαδημοτικού ΣΜΑ, Αμαξοστασίου και λοιπών εγκαταστάσεων, όπως αναλυτικά αναφέρεται κατωτέρω (υπό Δ.). Επίσης, προτείνεται η ανταλλαγή της εισφοράς σε γη που δεν θα αξιοποιηθεί με εισφορά σε χρήμα, όπως ορίζει η σχετική πολεοδομική νομοθεσία, ώστε να πραγματοποιηθούν έργα βιώσιμης αστικής κινητικότητας, ποδηλατοδρόμων, διαδρομών περιπάτου και λοιπών προτεινόμενων πιο πάνω κοινωφελών έργων, τα οποία θα προάγουν το ευρύτερο περιβάλλον της επένδυσης, αλλά και του Δήμου.

Ειδικά για τις προβλεπόμενες Ζώνες Ανάπτυξης, η εισφορά μπορεί να είναι κατά αναλογία σε δικαίωμα χρήσης γης (δικαίωμα επιφάνειας) και όχι κυριότητας, αλλά σε καμία περίπτωση δεν πρέπει οι Ζώνες Ανάπτυξης να εξαιρεθούν από την εισφορά γης. Η μη εισφορά από τις Ζώνες Ανάπτυξης θα αποτελεί αρνητική απόκλιση από το πολεοδομικό και περιβαλλοντικό κεκτημένο και του ακινήτου και των όμορων Δήμων.

4. Διαχείριση απορριμμάτων

Στη διαβούλευση για την ΣΜΠΕ αναφέρεται ο τρόπος με τον οποίο θα γίνει η διαχείριση των απορριμμάτων του συγκεκριμένου ακινήτου. Ειδικότερα, αναλύονται διεξοδικά ο χώρος και ο τρόπος της διαχείρισης, οι οποίοι είναι απόλυτα ενταγμένοι στο σύγχρονο ευρωπαϊκό πλαίσιο. Πλην όμως αυτή η συζήτηση γίνεται χωρίς να έχει ληφθεί υπόψη ένα σοβαρότατο πρακτικό και νομικό θέμα. Στην επικράτεια και των τριών Δήμων υφίστανται σήμερα Σταθμοί Μεταφόρτωσης Απορριμμάτων (ΣΜΑ), οι οποίοι δεν είναι αδειοδοτημένοι και λειτουργούν, ουσιαστικά, παράνομα.

Είναι αυτονόητο ότι η λειτουργία τους συνεχίζεται παρά τα προβλήματα για λόγους προστασίας της δημόσιας υγείας. Η δημιουργία εντός του χώρου της επένδυσης σταθμού διαχείρισης απορριμμάτων που δεν θα λαμβάνει υπόψη το πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι όμοροι Δήμοι και τις ανάγκες τους θα συμβάλει στη διαιώνιση μιας αδιέξοδης κατάστασης, η οποία μπορεί κάλλιστα να λυθεί σήμερα. Συγκεκριμένα, η πρόβλεψη δημιουργίας εγκαταστάσεων που θα εξυπηρετούν τη διαχείριση απορριμμάτων των όμορων Δήμων θα δώσει οριστική λύση στο σημερινό πρόβλημα.

Είναι απολύτως παράλογο σε μία Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, στόχος της οποίας είναι η καλή ένταξη του ακινήτου στην ευρύτερη περιοχή, να μην υπάρχει πρόβλεψη για την αντιμετώπιση του συγκεκριμένου προβλήματος τη στιγμή που δεν υπάρχουν άλλες λύσεις για την άρση του αδιεξόδου. Η αποφυγή λύσης διαταράσσει την περιβαλλοντική ισορροπία της περιοχής και ανά πάσα στιγμή μπορεί να οδηγήσει σε απρόβλεπτες επιβαρύνσεις και δυσμενείς συνέπειες. Είναι δε σίγουρο ότι θα δημιουργήσει στην ευρύτερη περιοχή «δύο ταχύτητες» αναφορικά με το ζήτημα της αποκομιδής των απορριμμάτων, πράγμα το οποίο δεν είναι πρακτικά ορθό από περιβαλλοντικής απόψεως, αλλά και θα αποτρέψει την μεγιστοποίηση των ωφελειών από την επένδυση.

Πρέπει οπωσδήποτε να εξευρεθεί πρακτική και βιώσιμη λύση του ζητήματος των απορριμμάτων αναφορικά όχι μόνο με την έκταση του ακινήτου, αλλά και την κάλυψη των αναγκών των τριών όμορων Δήμων. Η διαχείριση των απορριμμάτων που θα προκύψουν από την όποια επένδυση απαιτεί τη χωροθέτηση μιας μόνιμης εγκατάστασης, η οποία παράλληλα μπορεί να δώσει μια μόνιμη και ουσιαστική λύση

στο ζήτημα της διαχείρισης των απορριμμάτων της περιοχής μας. Φυσικά και δεν γίνεται λόγος – ούτε καν σκέψη – για «χωματερή», αλλά για διαλογή στην πηγή, για κομποστοποίηση και για τα λεγόμενα «πράσινα σημεία» (green points), που αποτελούν σημεία αναφοράς για πολλούς ευρωπαϊκούς Δήμους και δεν δημιουργούν την οποιαδήποτε όχληση.

Στο πλαίσιο της συμπληρωματικότητας της προτεινόμενης επένδυσης με τις υφιστάμενες δομές των όμορων δήμων, λαμβάνοντας υπόψη τον περιφερειακό σχεδιασμό για την διαχείριση των απορριμμάτων και παρά το γεγονός ότι είχε γίνει σχετική πρόβλεψη με το νόμο 4062/2012, εντούτοις στο Ειδικό Σχέδιο Διαχείρισης Στερεών Αποβλήτων που εμπεριέχεται στη ΣΜΠΕ καλύπτονται μόνο οι ανάγκες που θα προκύψουν από την πραγματοποίηση της επένδυσης.

Ο Δήμος Γλυφάδας ειδικότερα προτείνει να τροποποιηθεί ο ν. 4422/2016 (ΦΕΚ Α' 181/27.09.2016) ο οποίος κυρώνει τη σύμβαση με τη LAMDA Development και στη συνέχεια την τροποποιεί, ώστε να περιλάβει τη δυνατότητα διαχείρισης των απορριμμάτων των γειτονικών Δήμων εντός της περιοχής ΣΟΑ.

Έχοντας υπ' όψη αυτά, προτείνεται να χωροθετηθεί η χρήση Διαδημοτικού Σταθμού Διαχείρισης Απορριμμάτων εντός του χώρου της επένδυσης, σε σημείο που θα υποδειχθεί από τον επενδυτή και στο οποίο θα συμφωνήσουν οι όμοροι Δήμοι. Σε περίπτωση που δεν καταστεί εφικτό να δημιουργηθεί Διαδημοτικός Σταθμός Μεταφόρτωσης, υποδεικνύεται να συμπεριληφθούν οι όμοροι Δήμοι στο εκπονηθέν Ειδικό Σχέδιο Διαχείρισης Στερεών Αποβλήτων που περιέχεται στη ΣΜΠΕ και στο ΣΟΑ. Αν και αυτό δεν καταστεί εφικτό θα πρέπει να δοθεί η δυνατότητα δημιουργίας ξεχωριστού Σταθμού για τις ανάγκες κάθε Δήμου και να χωροθετηθεί στις εκτάσεις που, βάσει του ΣΟΑ, προορίζονται για κοινωφελείς χρήσεις και θα παραχωρηθούν στην ΤΑ. (Δήμοι ή Ειδικός Φορέας), π.χ. εφαπτόμενα στο μητροπολιτικό πάρκο.

5. Συμπερασματικά

Εν κατακλείδι, οι Δήμοι **γνωμοδοτούν θετικά** ως προς το υποβληθέν Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (ΣΟΑ) Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού – Αγίου Κοσμά και τη Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ),

προσδοκώντας την λήψη υπόψη και ενσωμάτωση σε αυτές των παρατηρήσεων και προτάσεών τους.

Όλα τα ανωτέρω ζητήματα και οι δεσμεύσεις των εμπλεκόμενων πλευρών σχετικά με αυτά, προτείνεται να αποτυπωθούν σε Μνημόνιο Συνεργασίας που θα υπογραφεί μεταξύ των όμορων Δήμων και της Κυβέρνησης ή κάθε Δήμου ξεχωριστά και της Κυβέρνησης.

Επίσης, Μνημόνιο Συνεργασίας ζητείται να υπογραφεί και με τον επενδυτή, στο οποίο θα περιγράφεται με σαφήνεια το πλαίσιο συνεργασίας και θα αποτυπώνονται ρητώς οι δεσμεύσεις που θα αναλάβει ο Επενδυτής έναντι του Δήμου και τα ανταποδοτικά οφέλη που θα δοθούν στο Δήμο. Με τον τρόπο αυτό θα εξασφαλιστεί η βιώσιμη και ισόρροπη ανάπτυξη της περιοχής και η διάχυση των διαφόρων οφελών στην τοπική κοινωνία.

Τέλος, κρίνεται απαραίτητη η σύσταση Κοινής Ομάδας Εργασίας μεταξύ Εμπειρογνομόνων του επενδυτή και του Δήμου, τόσο προκειμένου να γίνει περαιτέρω επεξεργασία των προτάσεων του Δήμου και ένταξη τους στο ΣΟΑ και στο πλαίσιο χρηματοδότησης του, όσο και για την από κοινού εμβάθυνση και ανάλυση των ζητημάτων που θα ανακύψουν και θα εξεταστούν από τις επερχόμενες Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) κατά τις επόμενες φάσεις ολοκλήρωσης του έργου και την παρακολούθηση της υλοποίησής του¹⁴.

¹⁴ Βλ. «Ελληνικό: Τι ζητάει ο Δήμος από την Επένδυση του Ελληνικού», *Βήμα Online*, 1/8/2017, <http://www.vimaonline.gr/20/article/29392/elliniko-ti-zita-o-dimos-apo-tin-ependusi-tou-ellinikou->

Κεφάλαιο 3

Έρευνα

Δημοσκόπηση του ΤΑΙ ΠΕΔ για την επένδυση του Ελληνικού

Δημοσκόπηση της Public Issue για λογαριασμό του ΤΑΙΠΕΔ διενεργήθηκε τον Φεβρουάριο του 2016 με σκοπό να καταμετρηθεί η στάση της κοινής γνώμης σχετικά με την ιδιωτικοποίηση του χώρου και τα επενδυτικά σχέδια που προέκρινε το ΤΑΙΠΕΔ με το επενδυτικό σχήμα της Lamda Development¹⁵.

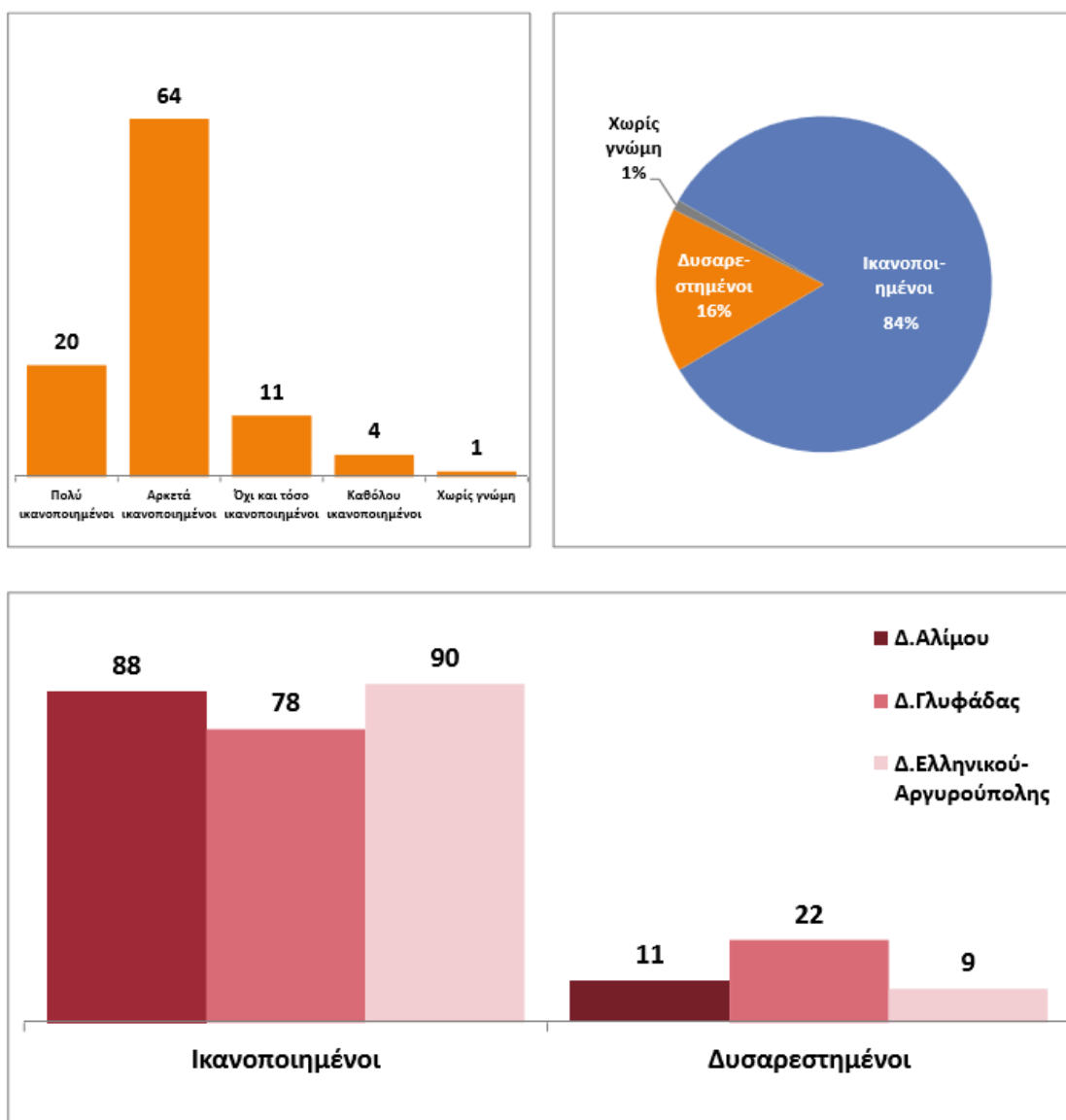
Η έρευνα, η οποία διεξήχθη μεταξύ 22/23 Φεβρουαρίου 2016, κατέγραψε τη στάση των ερωτώμενων στο Πολεοδομικό Συγκρότημα της Πρωτεύουσας (ΠΣΠ) και στους όμορους με το πρώην αεροδρόμιο Δήμους Ελληνικού – Αργυρούπολης, Γλυφάδας και Αλίμου.

Για την συλλογή των παρακάτω αποτελεσμάτων διενεργήθηκε μια ποσοτική έρευνα, με τηλεφωνικές συνεντεύξεις στα νοικοκυριά των ερωτώμενων και με χρήση δομημένου ερωτηματολογίου. Το μέγεθος του δείγματος ανήλθε σε 508 άτομα και εργάστηκαν 27 ερευνητές και 2 επόπτες για την διεξαγωγή της έρευνας.

Για τα αποτελέσματα της έρευνας ακολουθήθηκε η μέθοδος της πολυσταδιακής στρωματοποιημένης δειγματοληψίας και σε διάστημα εμπιστοσύνης 95%, το δειγματοληπτικό σφάλμα υπολογίζεται σε +/- 4,5%. Αξίζει να σημειωθεί ότι στα παρακάτω αποτελέσματα λόγω στρογγυλοποίησης, ενδέχεται κάποιες κατανομές να μην δίνουν άθροισμα ακριβώς 100%.

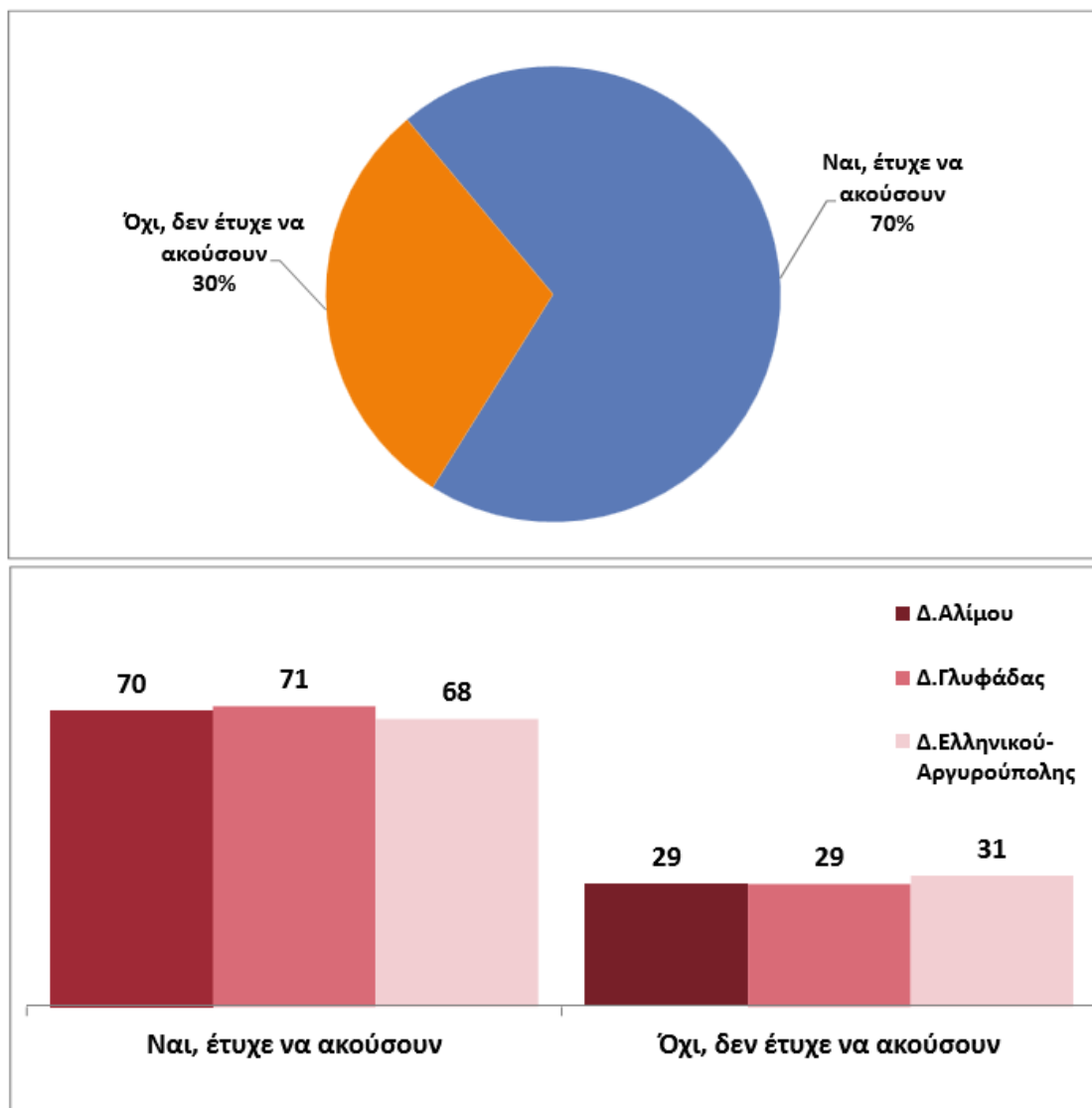
¹⁵ Βλ. «Παρουσιάζουμε αποκλειστικά ολόκληρη την δημοσκόπηση του ΤΑΙΠΕΔ για την επένδυση του Ελληνικού», Βήμα Online, 29/2/2016, <http://www.vimaonline.gr/20/article/23189/parousiazoume-apokleistika-olokliri-tin-dimoskopisi-tou-taip-ed-gia-tin-ependusi-tou-ellinikou>

Διάγραμμα 0.1
Ικανοποίηση από τη ζωή στο δήμο κατοικίας



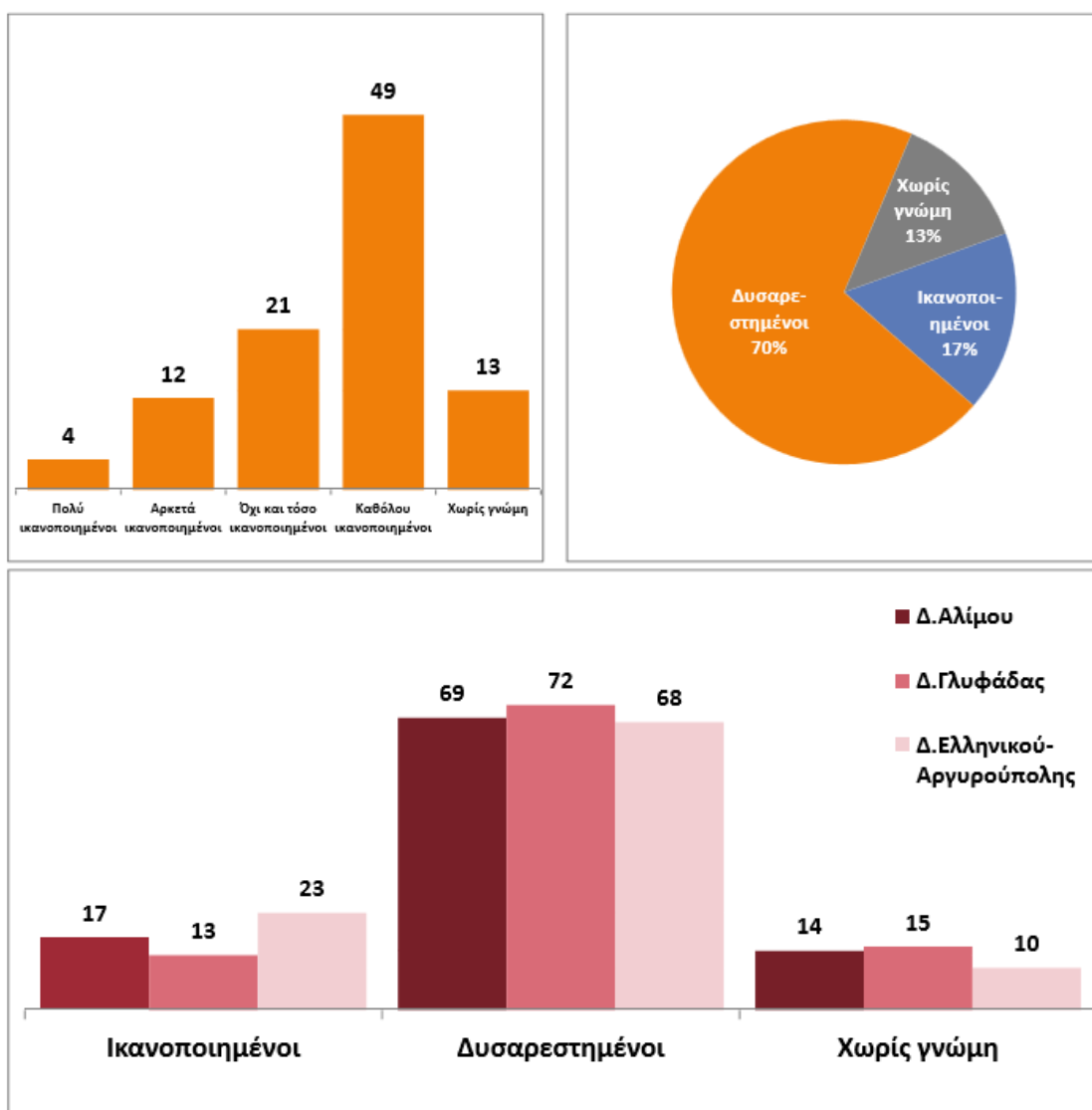
Η πλειοψηφία των κατοίκων των όμορων δήμων αισθάνονται ικανοποιημένοι για τη ζωή που ζουν σήμερα. Πιο συγκεκριμένα, ποσοστό 84% δήλωσαν ικανοποιημένοι, ενώ το 16% δυσανεστημένοι και το 1% εμφανίζεται χωρίς γνώμη.

Διάγραμμα 0.2
Αναγνωσιμότητα της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης του πρώην αεροδρομίου του ελληνικού



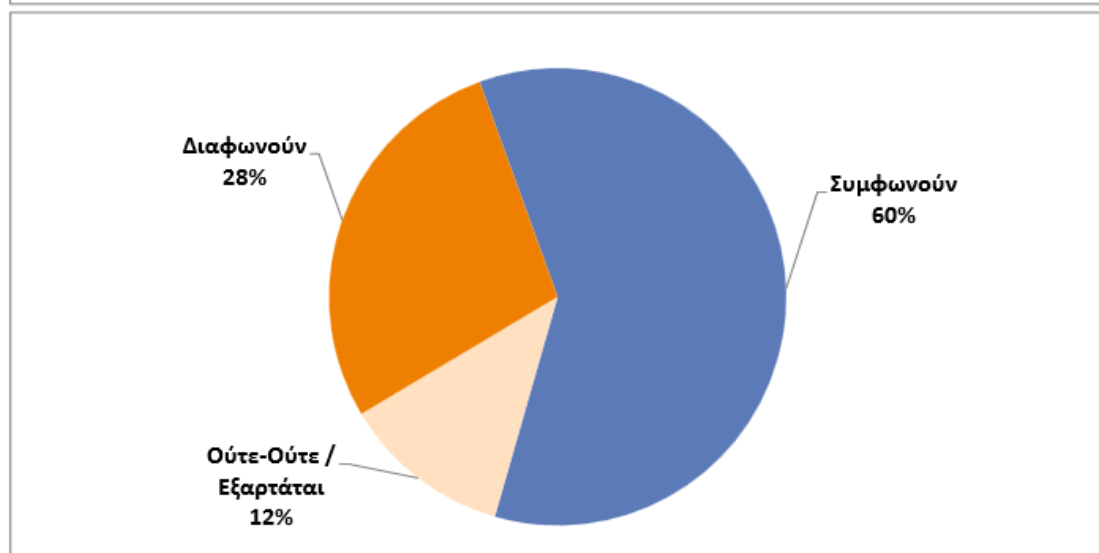
Ποσοστό 67% στο Πολεοδομικό Συγκρότημα της Πρωτεύουσας (ΠΣΠ) έχει ενημερωθεί για την ιδιωτικοποίηση του Ελληνικού ενώ το 33% δεν έχει ακούσει τίποτα, στους όμορους δήμους δε, το ποσοστό όσων έχουν ενημερωθεί για την ιδιωτικοποίηση ανέρχεται στο 70%.

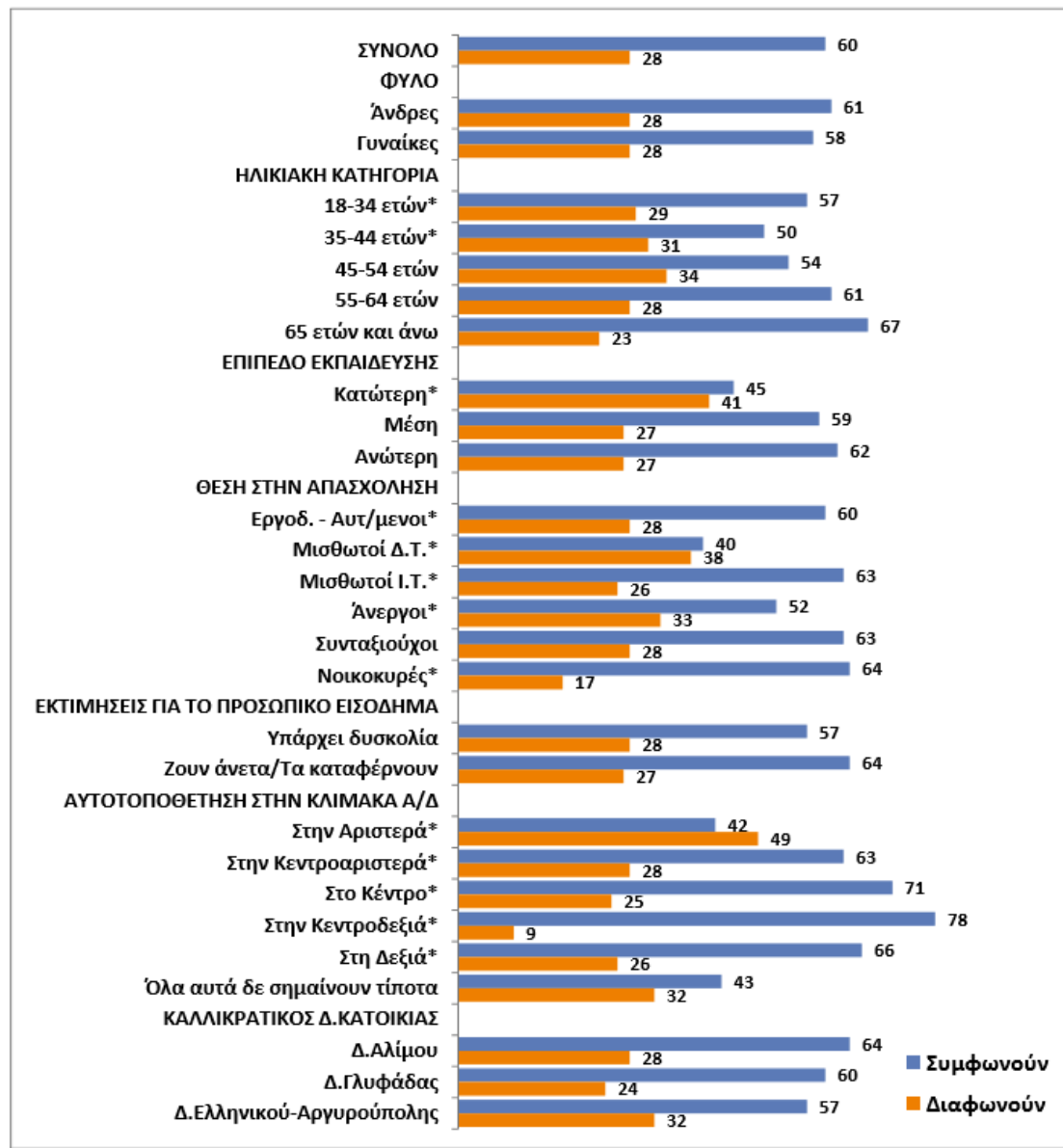
Διάγραμμα 0.3
Ικανοποίηση από τους χειρισμούς της Κυβέρνησης στην αποκρατικοποίηση του Ελληνικού



Το 70% των κατοίκων των όμορων δήμων δήλωσαν δυσανεστημένοι για τον τρόπο που χειρίζεται η Κυβέρνηση το ζήτημα της παραχώρησης σε ιδιώτες, του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού, ενώ το 17% δήλωσαν ικανοποιημένοι και το 13% είναι χωρίς γνώμη.

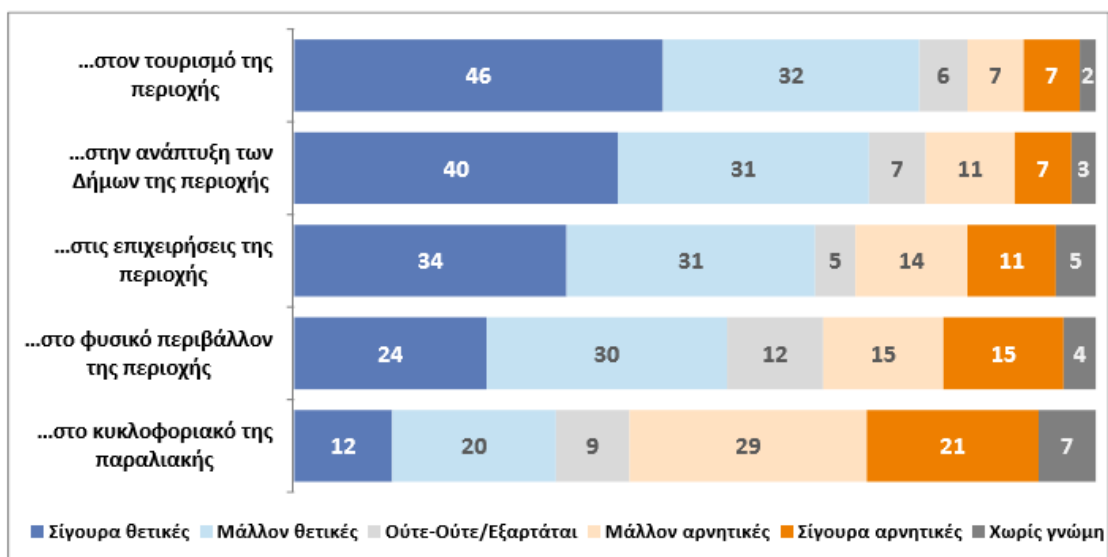
Διάγραμμα 0.4
Γνώμη για την ιδιωτικοποίηση του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού





Υπέρ της ιδιωτικοποίησης του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού τάσσεται η πλειοψηφία των κατοίκων των όμορων δήμων. Ποσοστό 60% των ερωτηθέντων τάσσεται υπέρ, ενώ το 28% διαφωνεί και το 12% εμφανίζεται ως αδιάφορο.

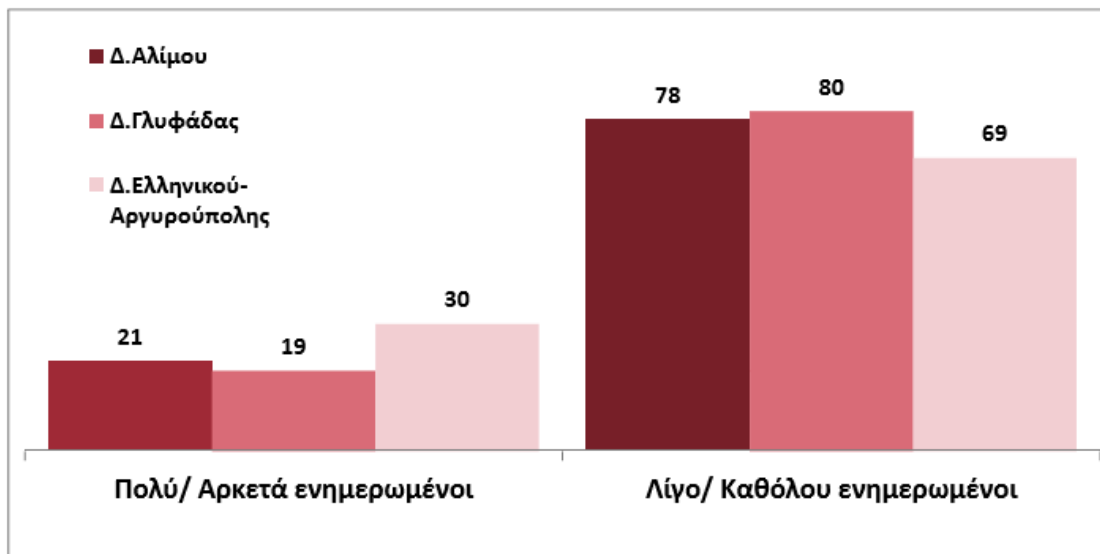
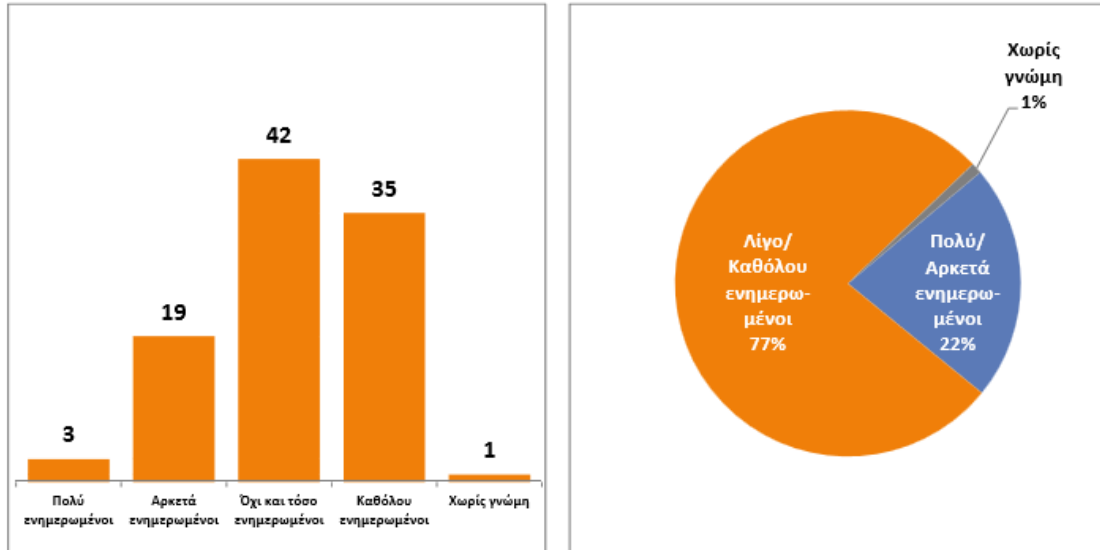
Διάγραμμα 0.5
Επιπτώσεις από την ιδιωτικοποίηση του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού



Συντριπτικά είναι τα ποσοστά αυτών που πιστεύουν ότι η ιδιωτικοποίηση θα έχει θετικές επιπτώσεις :

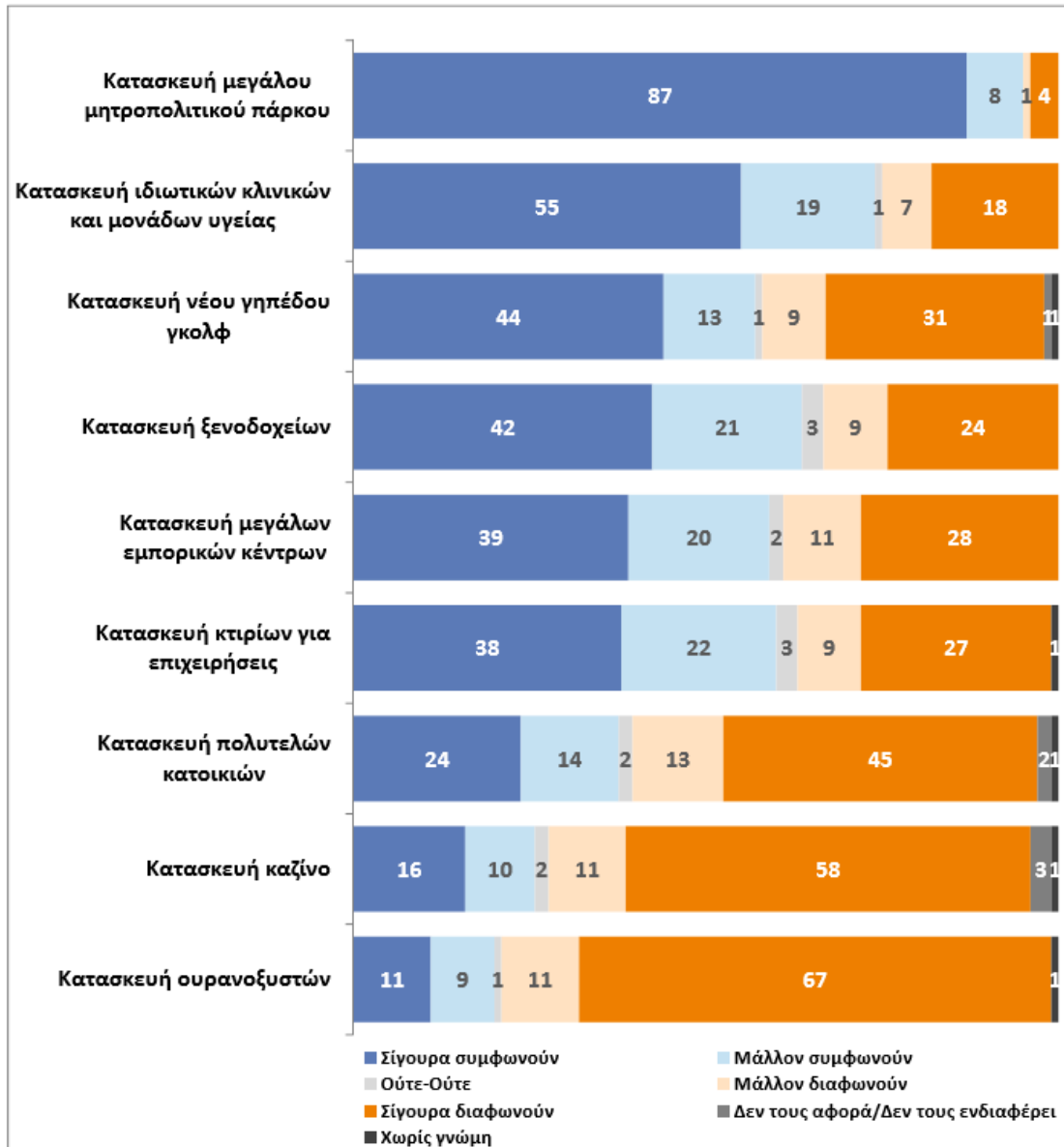
- Στον τουρισμό 78%
- Στην ανάπτυξη των δήμων
- Στις επιχειρήσεις της περιοχής 65% και
- Στο φυσικό περιβάλλον της περιοχής 54%

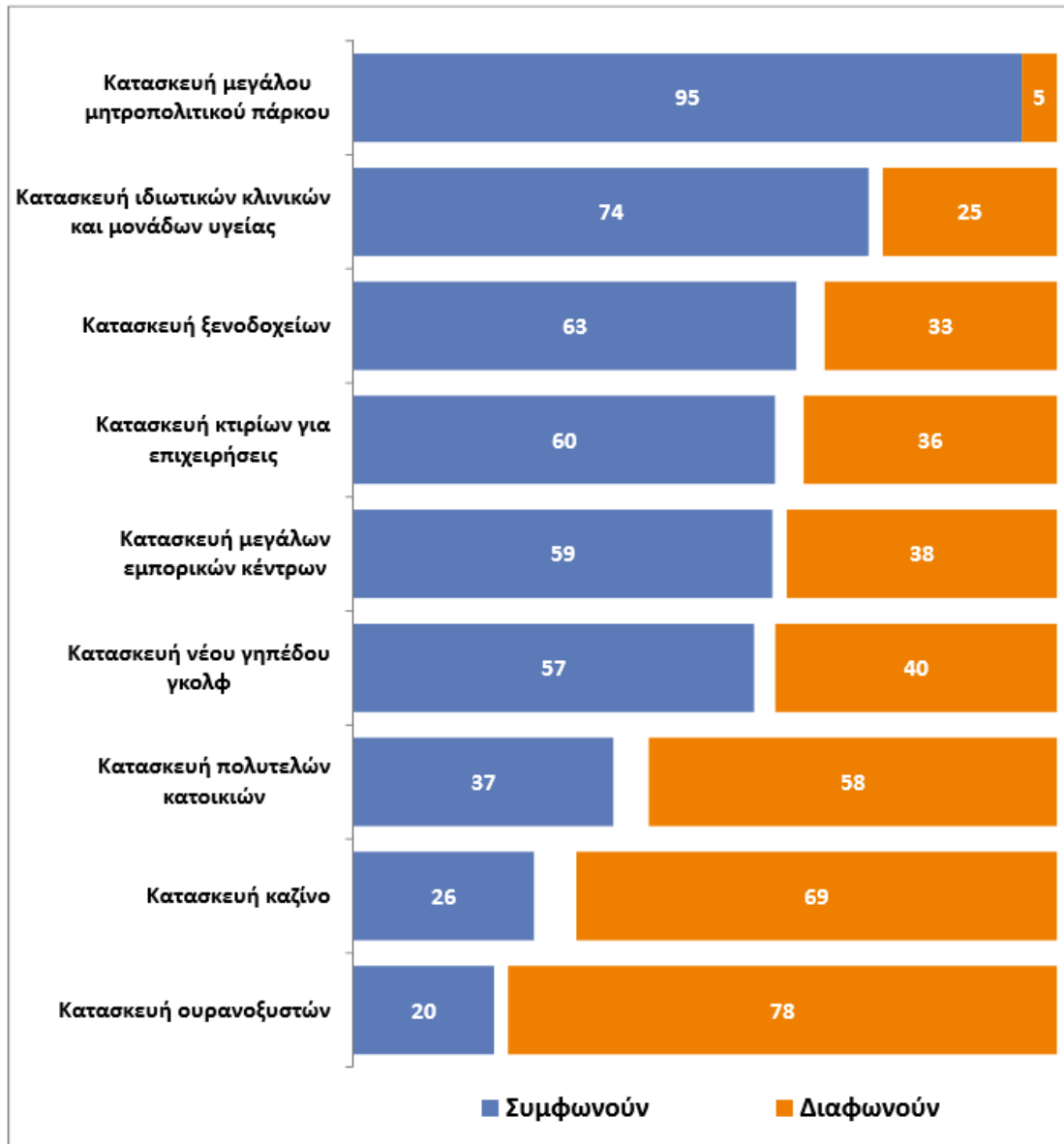
Διάγραμμα 0.6
Βαθμός ενημέρωσης για τα έργα που προβλέπονται να γίνουν στην περιοχή του πρώην αεροδρομίου



Η πλειοψηφία των κατοίκων φτάνοντας το 77% των όμορων δήμων εμφανίζονται ως λίγο ή καθόλου ενημερωμένοι για τα διάφορα έργα που προβλέπονται να γίνουν στο χώρο του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού, ενώ το 22% των κατοίκων παρουσιάζεται ως πολύ ή κι αρκετά ενημερωμένοι και το 1% δεν έχει γνώμη.

Διάγραμμα 0.7
Βαθμός συμφωνίας με έργα που προβλέπεται να γίνουν στο χώρο του πρώην
αεροδρομίου του Ελληνικού

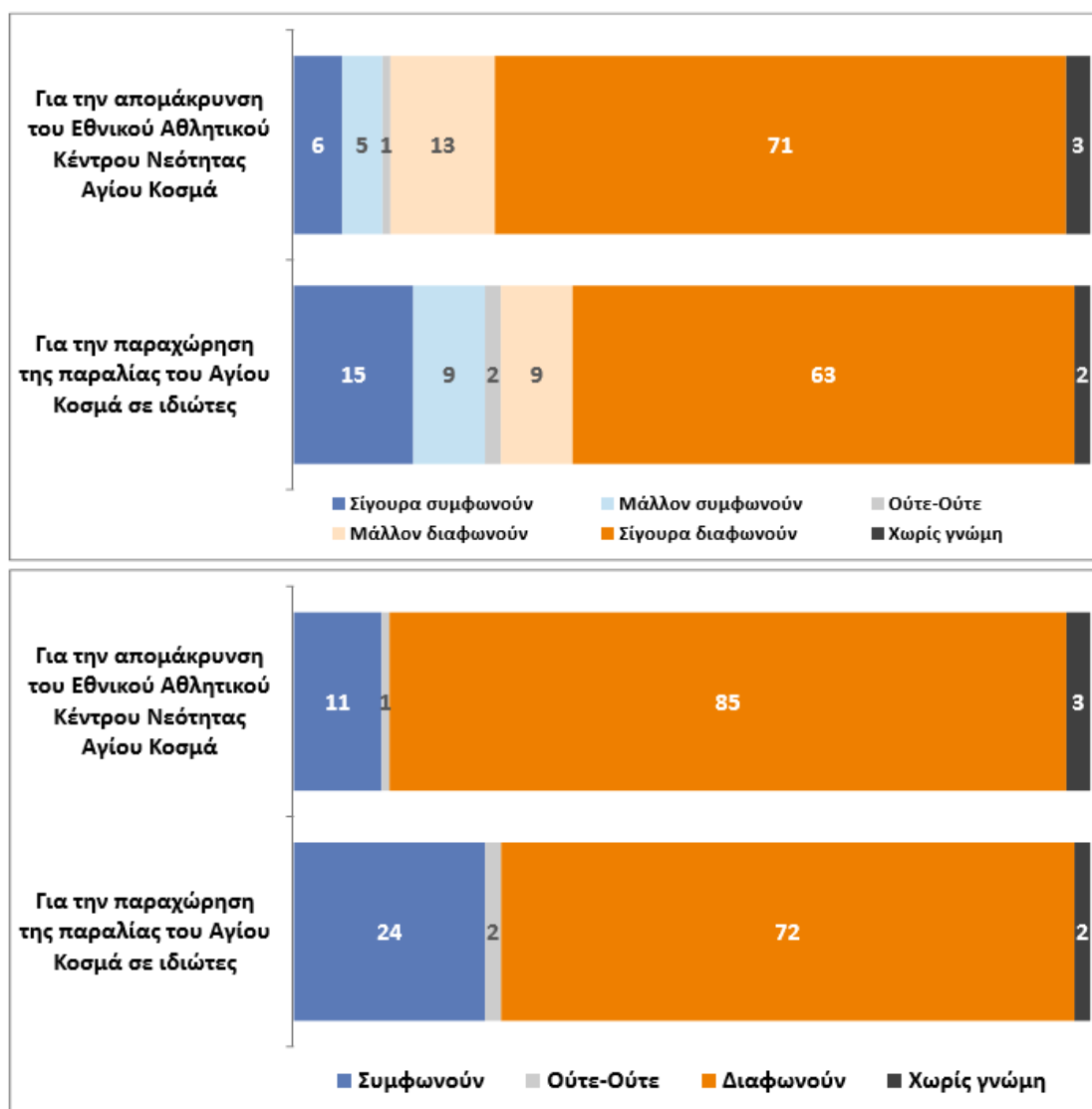




Η πλειοψηφία των κατοίκων συμφωνεί για την κατασκευή έργων όπως : μεγάλου μητροπολιτικού πάρκου, ιδιωτικών κλινικών και μονάδων υγείας, νέου γηπέδου γκολφ, ξενοδοχείων , μεγάλων εμπορικών κέντρων και κτιρίων για επιχειρήσεις. Ενώ για έργα όπως πολυτελείς κατοικίες, καζίνο και ουρανοξύστες βρίσκουν την πλειοψηφία των κατοίκων να μη συμφωνούν για την κατασκευή τους.

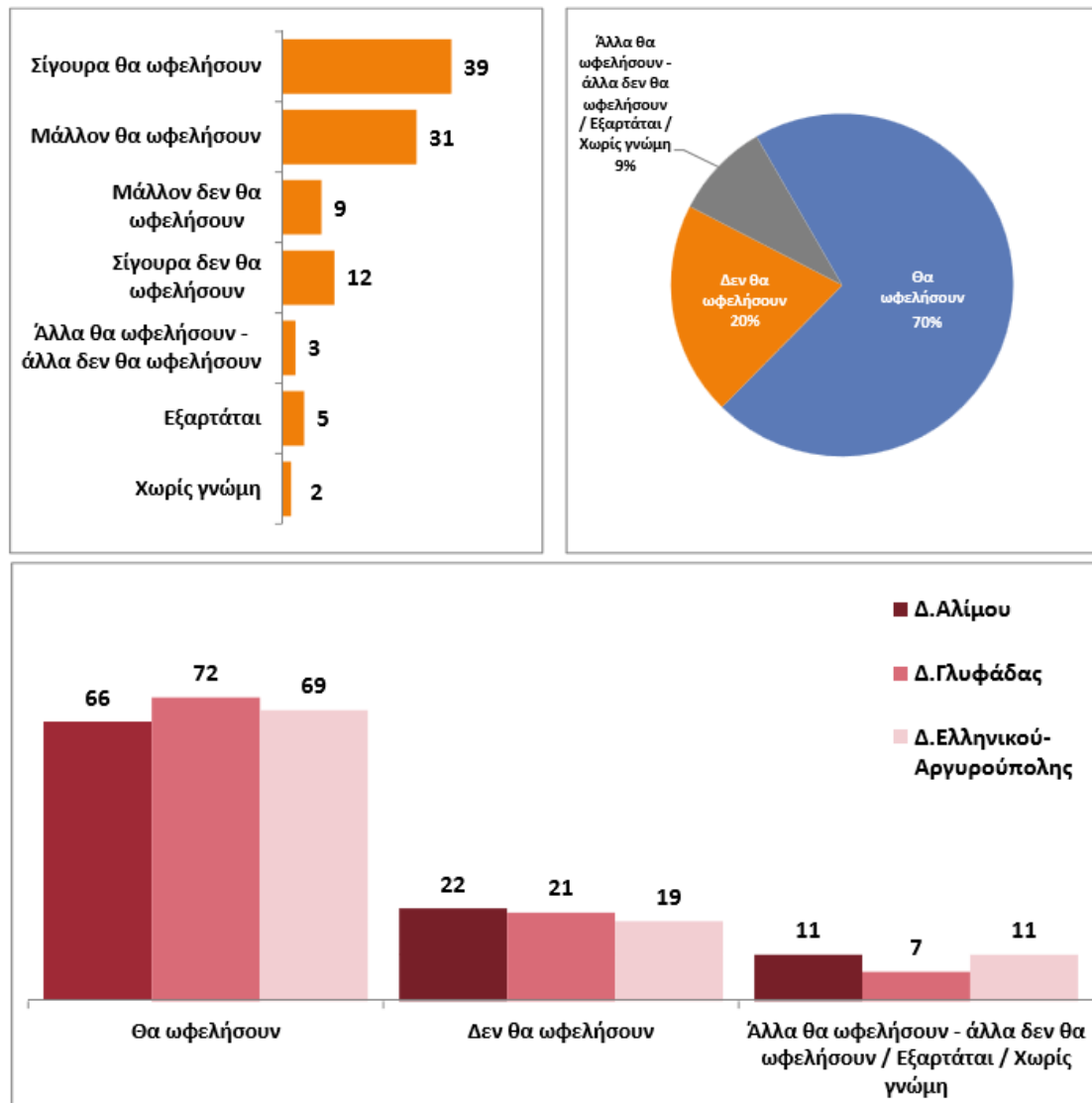
Διάγραμμα 0.8

Γνώμη για τη μετεγκατάσταση του εθνικού αθλητικού κέντρου νεότητας Αγ. Κοσμά και την παραχώρηση της παραλίας σε ιδιώτες



Το 85% των κατοίκων των δήμων διαφωνούν για την απομάκρυνση του Εθνικού Αθλητισμού Κέντρου Νεότητας Αγίου Κοσμά, ενώ το 11% είναι σύμφωνοι με αυτό, το 1% υποστηρίζει ότι εξαρτάται και το 3% δεν έχει κάποια γνώμη.

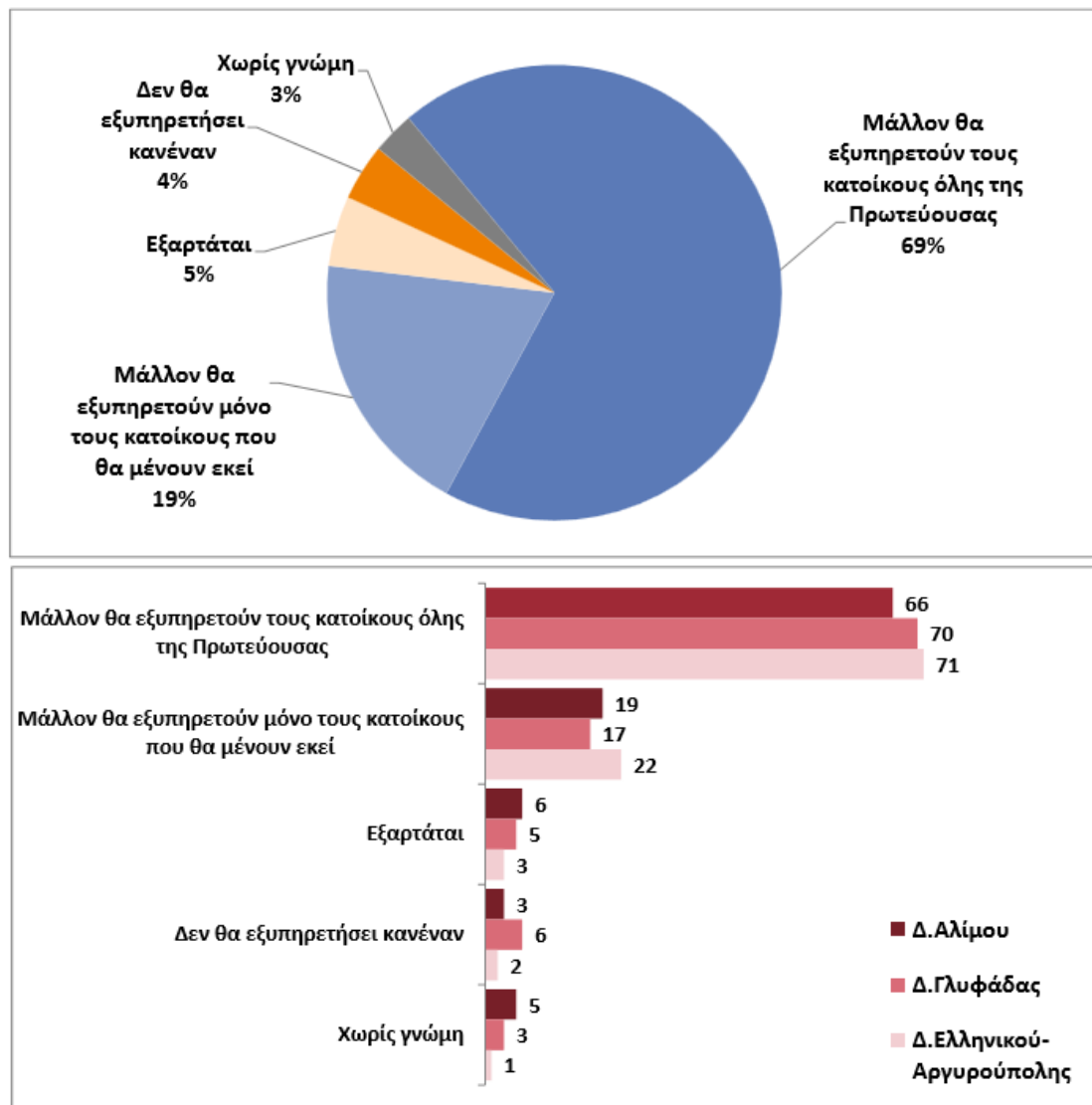
Διάγραμμα 0.9
Επίπτωση των έργων στο Ελληνικό για τους κατοίκους των της περιοχής



Η πλειοψηφία των κατοίκων των όμορων δήμων με ποσοστό 70% θεωρούν ότι τα έργα που προβλέπονται να γίνουν στην περιοχή του πρώην αεροδρομίου στο Ελληνικό θα ωφεληθούν, ενώ το 20% ότι δεν θα ωφεληθούν κι το 9% των κατοίκων θεωρούν ότι άλλα θα ωφεληθούν, άλλα δε θα ωφεληθούν, ότι εξαρτάται τις συνθήκες και κάποιοι δεν είχαν γνώμη.

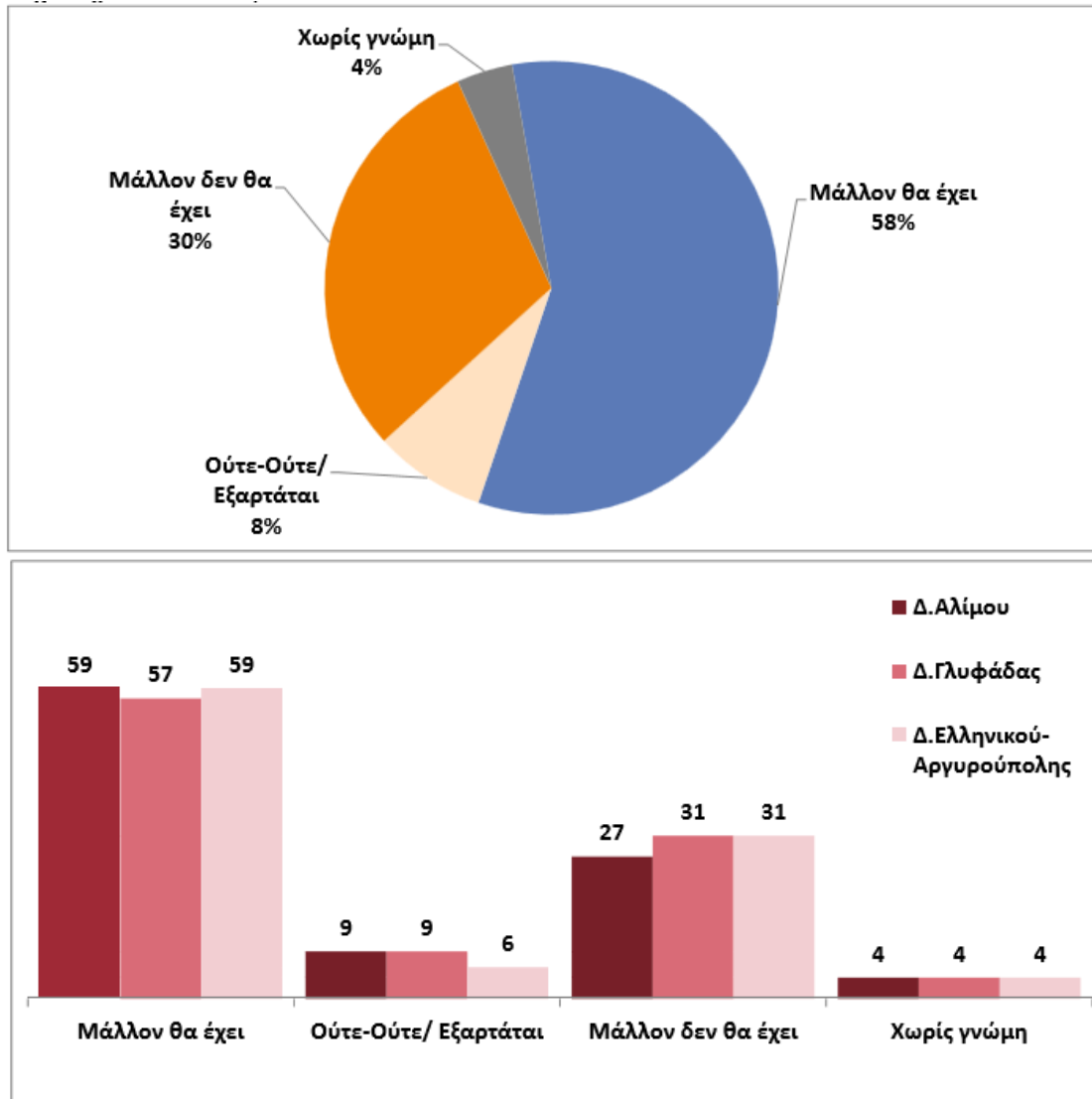
Διάγραμμα 0.10

Κοινωνικές παραστάσεις, σχετικά με την μελλοντική δυνατότητα πρόσβασης των κατοίκων του Λεκανοπεδίου Αττικής στις εγκαταστάσεις μετά την πραγματοποίηση του έργου στην περιοχή

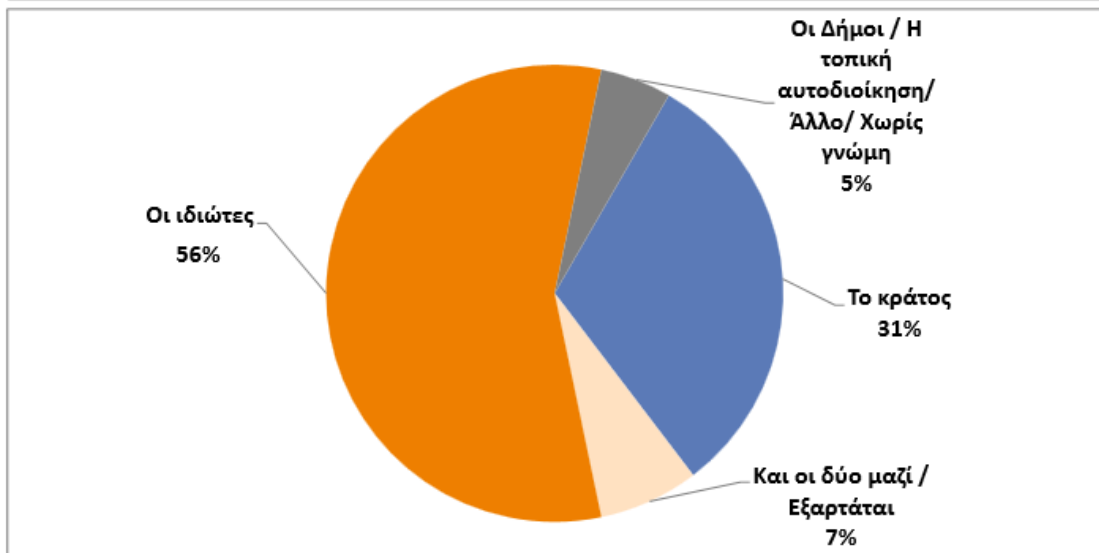


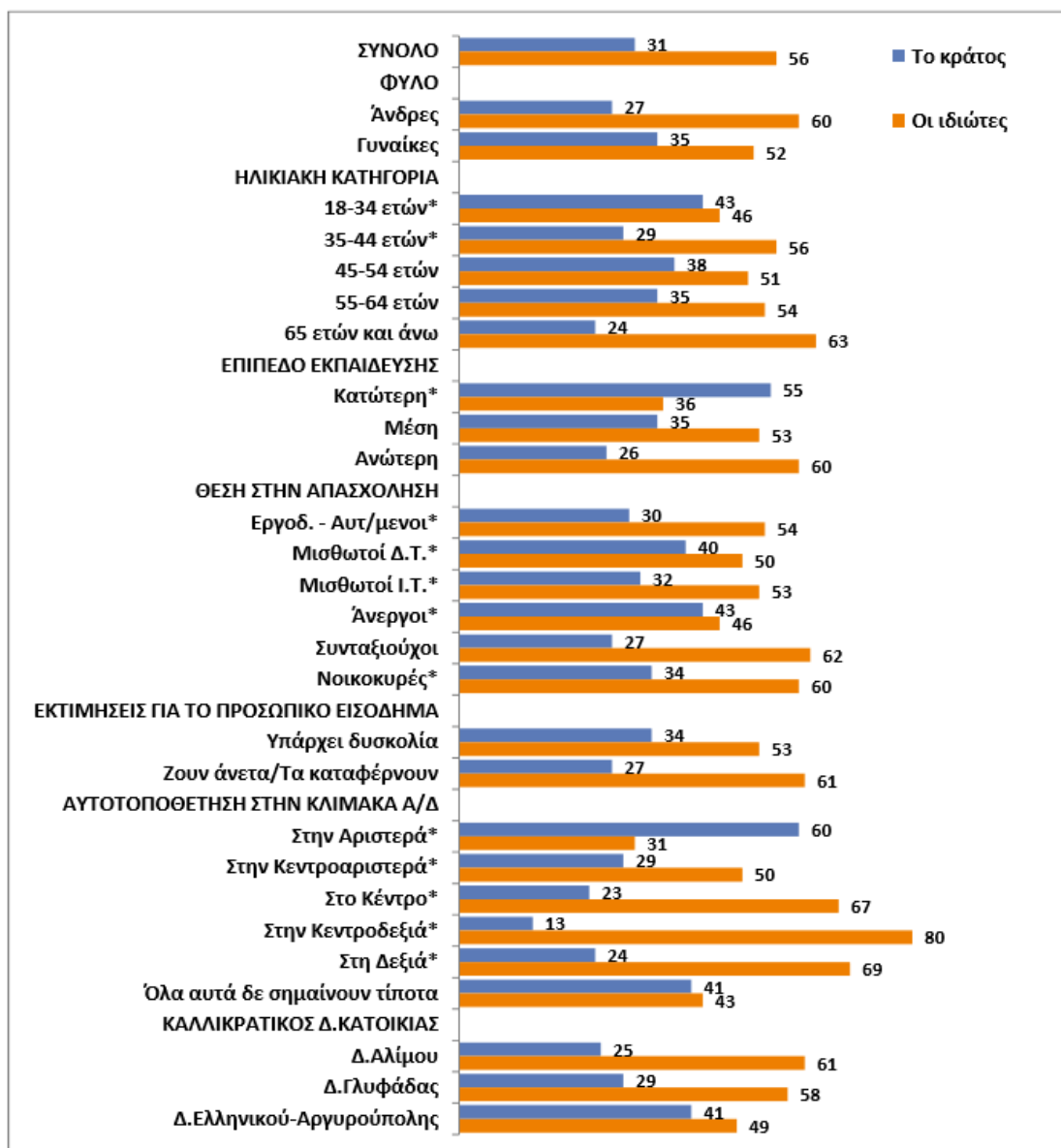
Το 69% των κατοίκων των όμορων δήμων υποστηρίζει ότι τα έργα που προβλέπεται να γίνουν στο Ελληνικό, μάλλον θα εξυπηρετούν τους κατοίκους όλης της Πρωτεύουσας, ενώ το 19 % υποστηρίζει ότι μάλλον θα εξυπηρετούν μόνο τους κατοίκους που θα μείνουν εκεί, το 5% των κατοίκων θεωρεί ότι εξαρτάται, το 4% υποστηρίζει ότι δεν θα εξυπηρετήσει κανέναν και το 3% δεν έχει γνώμη.

Διάγραμμα 0.11
Εκτιμήσεις σχετικά με τα μελλοντικά έσοδα για το κράτος από την παραχώρηση του Ελληνικού σε ιδιώτες



Διάγραμμα 0.12
Γνώμη για το καθεστώς διαχείρισης του Ελληνικού





Οι κάτοικοι του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της πρωτεύουσας απάντησαν σε ποσοστό 50% οι ιδιώτες και σε ποσοστό 31% το κράτος, ενώ πολύ χαμηλό είναι το ποσοστό, 5% και 7%, αυτών που πιστεύουν ότι την εκμετάλλευση θα μπορούσαν να έχουν οι Δήμοι.

Χαρακτηριστικά είναι και τα ποσοστά που διαμορφώνονται ανάλογα με την πολιτική κατεύθυνση των ερωτώμενων. Έτσι φαίνεται ότι όσοι τοποθετούνται στην Αριστερά να είναι υπέρ του να παραμείνει η συγκεκριμένη έκταση στο κράτος, ενώ όσο φτάνουμε προς τα Δεξιά τα ποσοστά είναι υπέρ των ιδιωτών.

Συγκεκριμένα:

- Αριστερά : Υπέρ του κράτους 69%. Υπέρ των ιδιωτών 19%.
- Κεντροαριστερά : Υπέρ του κράτους 28%, Υπέρ των ιδιωτών 55%.
- Κέντρο : Υπέρ του κράτους 20%. Υπέρ των ιδιωτών 74%.
- Δεξιά: Υπέρ του κράτους 27%. Υπέρ των ιδιωτών 61%.

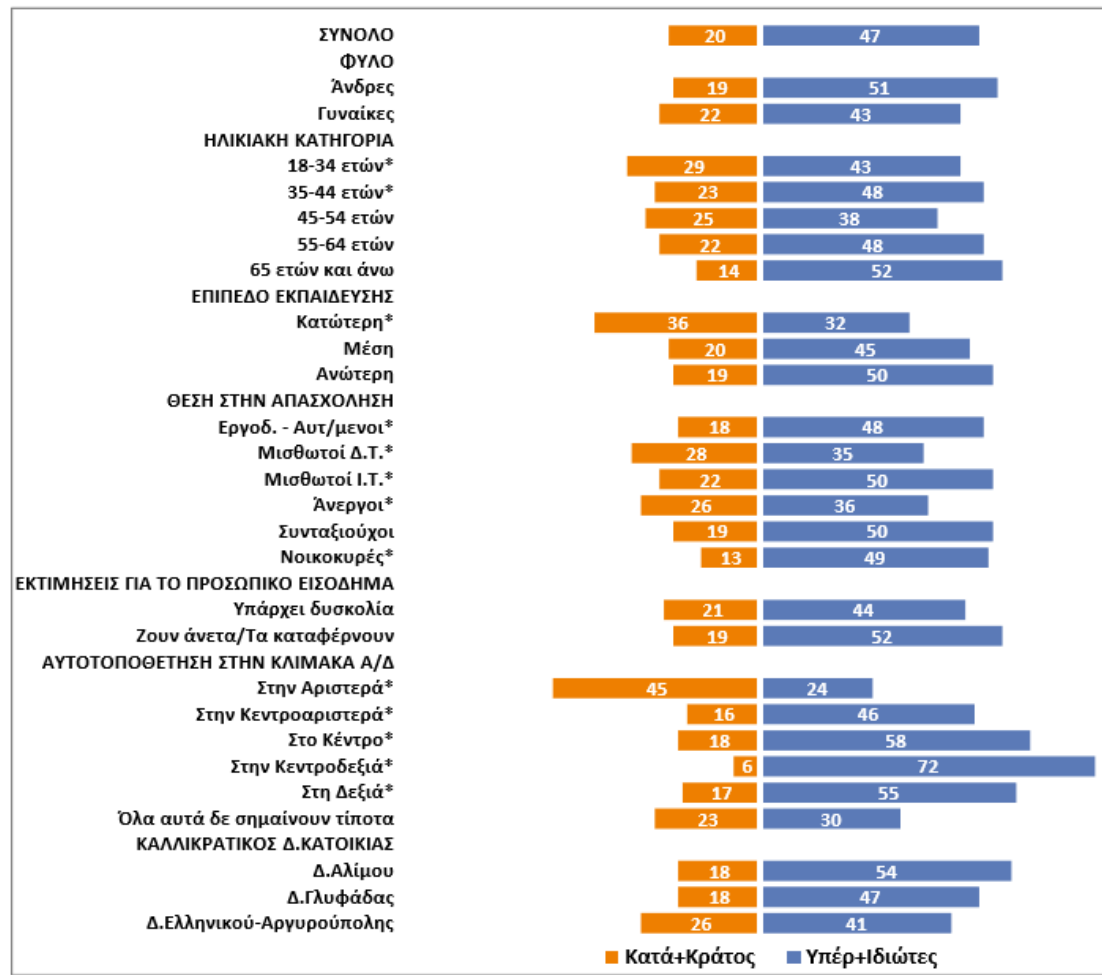
Τέλος, όσον αφορά στους κατοίκους των όμορων στην επένδυση δήμων, οι κάτοικοι του Αλίμου συμφωνούν σε ποσοστό 61% με την επένδυση , ενώ διαφωνεί το 24% και στο δήμο Ελληνικού- Αργυρούπολης υπέρ της επένδυσης τάσσεται το 57% και διαφωνεί το 32%.

Διάγραμμα 0.13

3Θέσιος δείκτης στάσεων απέναντι στην ιδιωτικοποίηση του Ελληνικού

	Συνδυαστικές απαντήσεις (%)	Γνώμη για την ιδιωτικοποίηση & Γνώμη για το καθεστώς
(+)	47	Υπέρ+Ιδιώτες
(0)	33	Ενδιάμεση
(-)	20	Κατά+Κράτος

Διάγραμμα 0.14
Κοινωνικά και πολιτικά χαρακτηριστικά



(Έρευνα κοινής Γνώμης στην περιοχή των Καλλικρατικών Δήμων Αλίμου, Γλυφάδας, Αργυρούπολης- Ελληνικό, Φεβρουάριος 2016, Public Issue)

Κεφάλαιο 4

Επίλογος

Συγκεφαλαιώνοντας, θυμίζουμε πως στόχος της παρούσας εργασίας είναι να αναδειχθεί ο επαναπροσδιορισμός και η επαναχρησιμοποίηση του χώρου του Ελληνικού, ως ζωτικός άξονας των Νοτίων Προαστίων.

Αρχικά, δόθηκαν οι βασικές αρχές σχεδιασμού του έργου με έμφαση την ανάπτυξη του Μητροπολιτικού Πάρκου. Έπειτα, υπογραμμίστηκαν τόσο τα άμεσα όσο και τα έμμεσα οφέλη του κοινωφελούς αυτού έργου. Κατέστη σαφές το οικονομικό και τουριστικό όφελος, το οποίο θα είναι ιδιαίτερα σημαντικό για τη χώρα. Έπειτα, μέσω της εκφρασθείσας άποψης των όμορων Δήμων, γύρω από το Ελληνικό, τονίστηκε η διασύνδεση τους με τις υπόλοιπες περιοχές, καθώς και η ανάπτυξη της χώρας μέσα από το έργο αυτό. Φυσικά έγινε ιδιαίτερη μνεία στο ζήτημα του κυκλοφοριακού και του θορύβου, ως βασικοί τομείς που πρέπει να προσεχθούν στην υλοποίηση του έργου. Στο τέλος της εργασίας γίνεται αναφορά στην έρευνα της Public Issue, που επιχείρησε να διερευνήσει και να ανιχνεύσει την κοινή γνώμη σχετικά με την ιδιωτικοποίηση του χώρου και τα επενδυτικά σχέδια που προκρίνει το ΤΑΠΠΕΔ με το επενδυτικό σχήμα της Lamda Development.

Εύκολα μπορεί κανείς να διαπιστώσει μέσα από τα πορίσματα της έρευνας τη σπουδαιότητα της επένδυσης σε ατομικό αλλά και σε κοινωνικό επίπεδο. Μάλιστα, το 60% των ερωτώμενων κατοίκων από Δήμους όμορους με το πρώην αεροδρόμιο, απήντησαν ότι συμφωνούν με την ιδιωτικοποίηση του πρώην αεροδρομίου. Σημαντικό εύρημα από την έρευνα αποτελεί, ακόμη, ότι το 70% των κατοίκων των όμορων δήμων είναι δυσαρεστημένοι με τον τρόπο που χειρίζεται η σημερινή Κυβέρνηση την Αξιοποίηση του Ελληνικού. Ενδιαφέρον θα ήταν επίσης να αναφερθεί το γεγονός ότι η πλειονότητα των κατοίκων θεωρεί ότι τα έργα που προβλέπονται να γίνουν θα ωφελήσουν και ότι θα εξυπηρετούν τους κατοίκους όλης της πρωτεύουσας .

Συμπερασματικά, είναι αδιαμφισβήτητο ότι η ανάπλαση του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού αποτελεί μία επένδυση-σταθμό για την χώρα μας. Μια

από τις πιο όμορφες περιοχές στην Αθήνα, που λόγω κρίσης και πολιτικής αδιαφορίας ;emeine ανεκμετάλλευτη και αναξιοποίητη, θα αναβαθμιστεί σημαντικά . Για την Ελλάδα της κρίσης, η δημιουργία ενός πάρκου με αυτές τις προδιαγραφές αποτελεί και ένα ψυχολογικό όπλο αντιστροφής του απαισιόδοξου κλίματος. Οφείλει να ιδωθεί σαν το πρώτο, από δείγμα μιας επερχόμενης Ελλάδας μετά την κρίση, που θα χαρακτηρίζεται από πρωτοποριακές ιδέες, δημόσια έσοδα, νέες θέσεις εργασίας, ανάπτυξη επαγγελμάτων, αύξηση τουρισμού, επενδύσεις στρατηγικού χαρακτήρα. Αυτές οι έννοιες προδιαθέτουν για ένα καλύτερο μέλλον σε ατομικό και συλλογικό επίπεδο.

Για να υλοποιηθεί όμως το έργο απρόσκοπτα, πρέπει να υπάρχει σωστή ενημέρωση, αρμονική συνεργασία μεταξύ κυβέρνησης, επενδυτών και τοπικών κοινωνιών, κοινοί στόχοι μεταξύ του επενδυτή και των φορέων υλοποίησης αλλά και σεβασμός στο περιβάλλον από όλους μας. Τόσο πριν, όσο και μετά την αποπεράτωση του έργου.

Βιβλιογραφία

Ελληνική

- Αγαπητού Χ. (2016) Σημειώσεις Μαθήματος «Ανάπτυξη και Παρακολούθηση Επιχειρησιακών Προγραμμάτων», Διαπανεπιστημιακό Διατμηματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών «Τοπική και Περιφερειακή Ανάπτυξη και Αυτοδιοίκηση, Αθήνα
- Banks O. (1987) Η κοινωνιολογία της εκπαίδευσης, Εκδόσεις ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΣ, Θεσσαλονίκη
- Γκέκας Ρ. (2016), Σημειώσεις Μαθήματος «Τα οικονομικά της Τοπικής Αυτοδιοίκησης», Διαπανεπιστημιακό Διατμηματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών «Τοπική και Περιφερειακή Ανάπτυξη και Αυτοδιοίκηση, Αθήνα

Διαδικτυακοί Τόποι / Ιστοσελίδες

- www.protothema.gr
- www.vimaonline.gr
- www.publicissue.gr
- www.hradf.com
- www.wikipedia.gr
- www.lamdadev.com
- www.minedu.gov.gr Υπουργείο Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων, (προσεγγίστηκε 20/12/2016)
- <http://laek.oaed.gr> Επιδοτούμενα προγράμματα μέσω του ΟΑΕΔ (προσεγγίστηκε 20/12/2016).
- elearning.xrh.unipi.gr Προγράμματα του Πανεπιστημίου Πειραιώς (προσεγγίστηκε 20/12/2016).
- www.vab.ac.at Ομοσπονδιακή Ακαδημία Δημόσιας Διοίκησης της Αυστρίας. (προσεγγίστηκε 20/1/2017)

- <http://www.belgium.be> /portal Ομοσπονδιακό Ινστιτούτο Εκπαίδευσης του Βελγίου. (προσεγγίστηκε 20/1/2017)
 - <http://www.bakoev.de> Ομοσπονδιακή Ακαδημία Δημόσιας Διοίκησης της Γερμανίας, η Bundesakademie für Öffentliche Verwaltung. (προσεγγίστηκε 20/1/2017)
 - <http://www.dsps.dk> Σχολή Δημόσιας Διοίκησης της Δανίας. (προσεγγίστηκε 20/1/2017)
 - <http://www.kl.dk> Κέντρο Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Local Government Denmark - LGDK) της Δανίας. (προσεγγίστηκε 20/1/2017)
 - <http://www.ipa.ie> , Ινστιτούτο Δημόσιας Διοίκησης της Ιρλανδίας. (προσεγγίστηκε 20/1/2017)
 - http://www.inap.map.es/inapnew/esfp/act_form/form_con.htm Εθνικό Ινστιτούτο Δημόσιας Διοίκησης (INAP) της Ισπανίας. (προσεγγίστηκε 20/1/2017)
 - <http://www.sspa.it> Εθνική Σχολή Δημόσιας Διοίκησης της Ιταλίας. (προσεγγίστηκε 20/1/2017)
 - <http://www.etat.lu/> Εθνικό Ινστιτούτο Δημόσιας Διοίκησης (MFP) του Λουξεμβούργου. (προσεγγίστηκε 20/1/2017)
 - <http://www.dfes.gov.uk/nvq> Κολλέγιο της Δημόσιας Υπηρεσίας (CSC) της Μεγάλης Βρετανίας. (προσεγγίστηκε 20/1/2017)
 - <http://www.roi-opl.nl> Ινστιτούτο Δημόσιας Διοίκησης (ROI) της Ολλανδίας. (προσεγγίστηκε 20/1/2017)
 - <http://www.ina.pt> Εθνικό Ινστιτούτο Δημόσιας Διοίκησης (INA) της Πορτογαλίας. (προσεγγίστηκε 20/1/2017)
 - <http://www.haus.fi>. Φινλανδικό Ινστιτούτο Δημόσιας Διοίκησης (HAUS). (προσεγγίστηκε 20/1/2017)
 - <http://staffmobility.eu/staff-week-search> (προσεγγίστηκε 20/1/2017)
- www.espa.gr Προγράμματα ΕΣΠΑ (προσεγγίστηκε 19/12/2016).