



Η ανάπτυξη του χώρου του αεροδρομίου του Ελληνικού ⁽¹⁾

Προοπτικές και ερωτήματα

Οι ευκαιρίες από την απομάκρυνση του αεροδρομίου

- Λίγο μετά το 2000 η έκταση του σημερινού Αεροδρομίου Ελληνικού εκκενώνεται καθώς αυτό μεταφέρεται στα Σπάτα. Ποιές είναι οι προκλήσεις;

Οι καιροί που διανύουμε είναι μάλλον δυσιοίονοι για το φυσικό τοπίο της Αττικής. Όλα δείχνουν ότι έξω από το Λεκανοπέδιο ό,τι απέμεινε από το φυσικό τοπίο συρρικνώνεται ταχύτατα, χάριν:

- ➔ της ολοένα επεκτεινόμενης προαστιοποίησης του αστικού συγκροτήματος,
- ➔ της συνεχιζόμενης διόγκωσης των παραθεριστικών οικισμών που μετατρέπονται σε ημιμόνιμους ή και πρώτης κατοικίας,
- ➔ της εμφάνισης νέων σύγχρονων επιχειρήσεων του δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα,
- ➔ ενός επεκτεινόμενου πλέγματος νέων μεταφορικών υποδομών για την κάλυψη των διαρκώς πολλαπλασιαζόμενων αναγκών,
- ➔ της νόμιμης ή αυθαίρετης δόμησης και ρυμοτόμησης, μέσα σε δάση και δασικές εκτάσεις, παρά το από παράδοση αυστηρό καθεστώς προστασίας τους.

Με αυτά τα δεδομένα, αλλά και άλλα έκτακτα, όπως αυτό της ανάληψης από την Αθήνα της Ολυμπιάδας του 2004, είναι κάτι περισσότερο από προφανές ότι η Αττική θα μετατραπεί γρήγορα σε ένα χωρίς τέλος τεχνητό περιβάλλον, που θα έχει εκτοπίσει πλήρως τη φύση και τις αγροτικές

δραστηριότητες από την επικράτειά του. Το περιβάλλον αυτό θα είναι δύσκολο πλέον να συντηρήσει τις ανθρώπινες δραστηριότητες, χωρίς τις απαραίτητες εισροές σε φυσικούς πόρους, που ολοένα και περιορίζονται (ανεπάρκεια νερού και χλωρίδας, υποβάθμιση του εδάφους και ακαταλληλότητά του για αγροτικές καλλιέργειες, απουσία ντόπιων αγροτικών προϊόντων, καθαρός αέρας και θάλασσα κλπ). Συν τοις άλλοις, το αμεσότερο περιεστικό περιβάλλον, του κυρίως αστικού συγκροτήματος, οι ορεινοί όγκοι που οριοθετούν το Λεκανοπέδιο, χαρακτηρίζονται ήδη από προχωρημένη υποβάθμιση: (α) Έχουν πάψει προ πολλού να έχουν τη φυσιογνωμία "φυσικού τοπίου" αφού έχουν αποδασωθεί από τις λατομικές δραστηριότητες, την αυθαίρετη ή νόμιμη διάχυτη δόμηση, τις πυρκαγιές, το πυκνό πλέγμα ασφαλτοστρωμένων επιφανειών, τις κάθε λογής εκχερσώσεις και υλοτομήσεις και κατά συνέπεια, δεν είναι σε θέση να αναξωογονούν το βεβαρμένο ατμοσφαιρικό περιβάλλον της Αθήνας, (β) Προσφέρονται όλο και λιγότερο για την οργανωμένη υπαίθρια αναψυχή των κατοίκων της Πρωτεύουσας, αφού οι κοινόχρηστοι υπαίθριοι χώροι σε αυτούς, είναι παλάχιστοι και το καθεστώς προστα-

σίας, υποδομών και συντήρησής τους γι' αυτό το σκοπό, ανύπαρκτο ή ανεπαρκές.

Εν μέσω αυτών των δυσμενών εξελίξεων, ο χώρος του σημερινού αεροδρομίου του Ελληνικού θα εκκενωθεί, μόλις λειτουργήσει το νέο αεροδρόμιο στα Σπάτα, και ένα αξιόλογο δυναμικό ανοικτού χώρου με κάποια, ιστορικής πλέον σημασίας, κτίρια, αναζητείται χρήστες και προορισμό. Αξίζει να υπενθυμίσουμε τη θέση και τα χαρακτηριστικά του χώρου, που είναι λίγο-πολύ γνωστός, όχι μόνο στους κατοίκους του Λεκανοπεδίου, αλλά σε κάθε κάτοικο αυτής της χώρας:

- 5.700 στρέμματα, υπαίθρια, ως επί το πλείστον έκτασης, παρά τις εμφανείς ή κρυμμένες τεράστιες κτιριακές, ενεργειακές, τηλεπικοινωνιακές, μεταφορικές και άλλες υποδομές της,
- σε επαφή με τον σχετικά πυκνοδομημένο οικιστικό ιστό 4 Δήμων (Αλίμου, Ελληνικού, Αργυρούπολης και Γλυφάδας),
- σε επαφή με το θαλάσσιο μέτωπο του Σαρωνικού και σε γειτνίαση με τις ζώνες προστασίας του Υμηττού,
- με προσπελασιμότητα από τις περισσότερες περιοχές του Λεκανοπεδίου, αλλά και την υπόλοιπη Αττική,
- σε κεντροβαρική θέση της παραλιακής ζώνης του Σαρωνικού (μήκους αρ-

των:

- Λουδ. Βασενχόβεν
καθηγητή ΕΜΠ
- Καλλ. Σαουντζάκη
διδάκτορα ΕΜΠ

κετών χιλιομέτρων), που είναι συνδεδεμένη με την αναψυχή, τον παραθερισμό, τον τουρισμό, την άθληση και το θέαμα και ελκυστική με τον ένα ή τον άλλο τρόπο στον μέσο κάτοικο του Λεκανοπεδίου.

Η συγκυρία μοιάζει ευτυχής, καθώς παρουσιάζεται μια μοναδική ευκαιρία:

➔ Για την αναβάθμιση του νοτιοανατολικού τμήματος του Λεκανοπεδίου της Πρωτεύουσας και τη βελτίωση του τοπικού μικροκλίματος, με την απαλλαγή του από τις ρυπογόνες δραστηριότητες του αεροδρομίου, μέσω της επαναφοράς της φύσης και του πρασίνου, στη ζώνη μεταξύ Υμηττού και Σαρωνικού κόλπου, σε απόσταση προσιτή από τις περιοχές κατοικίας.

➔ Για τη δημιουργία ενός πάρκου μοναδικού για τα δεδομένα της Πρωτεύουσας, αφού δεν θα υπακούει, όπως οι άλλοι ελεύθεροι χώροι, στη γνωστή λογική της πλακοστρωμένης πλατείας ή της παιδικής χαράς, που δεν ξεπερνά σε μέγεθος το οικοδομικό τετράγωνο.

➔ Για την ενσωμάτωση στην Πρωτεύουσα "τόπων" και δραστηριοτήτων που απευθύνονται στα πολιτιστικά, ψυχαγωγικά και άλλα ενδιαφέροντα και ανάγκες των κατοίκων της και των επισκεπτών της, ιδιαίτερα των πλέον απαιτητικών ή εύλωτων κοινωνικών ομάδων: των παιδιών, των ηλικιωμένων, των κατοίκων υποβαθμισμένων συνοικιών κλπ.

➔ Για τον εμπλουτισμό του πολεοδο-

μικού τοπίου της Πρωτεύουσας, με καινοτομικά λειτουργικά και μορφολογικά χωροσμπλέγματα αναψυχής-εκπαίδευσης-πολιτισμού-έρευνας-πρόνοιας-άθλησης, που καταργούν τα φράγματα μεταξύ των στεγασμένων και των ελεύθερων χώρων.

➔ Για την ενίσχυση της ελκυστικότητας και των τουριστικών πόρων της Ελληνικής Πρωτεύουσας στο διεθνή χώρο, με την εγκαθίδρυση ενός τοπόσημου, ταυτισμένου με τα θέλγητρα της Μεσογείου, και με πρωτότυπους τρόπους συνάντησης της πόλης με την ύπαρξο, της τεχνολογίας με τη φύση, του ιστορικού με το σύγχρονο, της αναψυχής με τον πολιτισμό.

Η προοπτική δημιουργίας Ενιαίας Μητροπολιτικής Ζώνης πρασίνου και οι αντίθετες διεκδικήσεις τμημάτων γης

- Ποιά αιτήματα και ανάγκες επιθυμούν να ικανοποιήσουν η Πολιτεία, οι εφαπτόμενοι Δήμοι, οι οικιστές της γύρω περιοχής και ο μέσος κάτοικος της Πρωτεύουσας, με την αξιοποίηση του χώρου του σημερινού αεροδρομίου;

Στο άρθρο 9 του Ν.2338/1995 (ΦΕΚ 202Α'/ 14.9.1995), με τον οποίο κυρώθηκε η σύμβαση ανάπτυξης του νέου διεθνούς Αεροδρομίου της Αθήνας στα Σπάτα, αναφέρεται ότι "μετά την έναρξη της λειτουργίας του νέου διεθνούς αερολιμένα της Αθήνας στα Σπάτα, ο αερολιμένας του Ελληνικού παύει να λειτουργεί και ο χώρος που καταλαμβάνει προορίζεται κυρίως για τη δημιουργία μητροπολιτικής ζώνης πρασίνου. Η ανάπτυξη και αξιοποίηση του χώρου αυτού, εντάσσεται στον ευρύτερο χωροταξικό, οικιστικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής, με βάση ολοκληρωμένη μελέτη που εκπονείται από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας...". Στο ίδιο άρθρο του Ν.2338/1995, περιλαμβάνονται και άλλες διατάξεις που αφορούν στον μελλοντικό φορέα διαχείρισης του χώρου του σημερινού αεροδρομίου, στη συγκρότησή του και στη διάθεση μέρους των εσόδων του "για τη δημιουργία σύγχρονης υποδομής και δικτύων ποιότητας ζωής, καθώς και για την παροχή αντισταθμιστικών οφελών στην ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων με αιχμή τα Σπάτα". Ο ΟΡΣΑ ανέθεσε το σχετικό έρ-

γο στο ΕΜΠ, και ειδικότερα στο Εργαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής Ανάπτυξης.

Σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του ίδιου του Υπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, για την εκπόνηση της μελέτης που ανατέθηκε στο ΕΜΠ, μπορεί να υπάρξει, υπό όρους και σε μικρή μόνο κλίμακα, εντός του χώρου "ήπια οικιστική ανάπτυξη για να συγκεντρωθούν οι αναγκαίοι οικονομικοί πόροι" για:

- Τη δημιουργία της ζώνης πρασίνου και των αναπλάσεων της ευρύτερης περιοχής, σε συνδυασμό με τη χωροταξική ανασυγκρότηση της παράκτιας ζώνης, από τον Πειραιά ως το Σούνιο.

- Για τη δημιουργία σύγχρονων υποδομών και δικτύων ποιότητας ζωής, καθώς και για την παροχή αντισταθμιστικών οφελών στην ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων με αιχμή τα Σπάτα, και

- Για τις παρεμβάσεις και τα έργα αναπλάσεων, προκειμένου να δημιουργηθούν οάσεις ζωής και πρασίνου στις υποβαθμισμένες περιοχές της Αττικής.

Πέρα από την πολιτική του ΥΠΕΧΩΔΕ, η προοπτική απομάκρυνσης του αεροδρομίου, αυτή καθαυτή, ενεργο-

ποιεί, καλώς ή κακώς, προθέσεις και προσδοκίες για το μέλλον της έκτασης, αλλά και της ευρύτερης περιοχής της:

- Οι ιδιοκτήτες γης σε θέσεις γύρω από το Αεροδρόμιο, αναμένουν αύξηση των συντελεστών οικοδομικής εκμετάλλευσης και των αξιών γης.

- Οι Δήμοι σε επαφή με το Αεροδρόμιο, με την απελευθέρωση γης που υπάγεται διοικητικά στα όριά τους, προσδοκούν να καλύψουν ελλείψεις και ανάγκες τους σε εγκαταστάσεις κοινωνικής υποδομής. Ειδικότερα, ο Δήμος Ελληνικού ελπίζει στην αποκατάσταση της ενότητας του πολεοδομικού του ιστού και ο Δήμος Γλυφάδας, βλέπει στο νέο χώρο να επεκτείνεται το γήπεδο γκολφ. Πάντως, σε γενικές γραμμές, οι 4 άμεσα ενδιαφερόμενοι Δήμοι, είναι απολύτως αντίθετοι προς την οποιαδήποτε ιδέα οικοπεδοποίησης του 3 χώρου του Ελληνικού. Η μέγιστη παραχώρηση που θεωρούν, ως κατ' αρχήν λογική, είναι η εμπορική εκμετάλλευση τμήματος του χώρου του αεροδρομίου, προκειμένου να αυτοχρηματοδοτηθεί το έργο του μητροπολιτικού πάρκου. Ειδικότερα, ο Δήμος Ελληνικού, έχει σχολιάσει αρνητι-

κά "τα αντισταθμιστικά οφέλη" για την περιοχή των Μεσογείων, υποστηρίζοντας ότι η περιοχή του επιβραβύθηκε επί πολλά έτη από τη λειτουργία του αεροδρομίου, χωρίς ποτέ να αποζημιωθεί.

- Η απελευθέρωση σημαντικού μετώπου της λεωφόρου Ποσειδώνος, δίπλα στο κέντρο της Γλυφάδας και στις επιχειρήσεις αναψυχής «πολυτελείας», μετώπου που έχει δυνατότητες θέας προς τις τουριστικές μαρίνες, κινεί ασφαλώς το ενδιαφέρον επιχειρηματιών που δραστηριοποιούνται στο χώρο των κέντρων αναψυχής.

- Συν τοις άλλοις το Ελληνικό Δημόσιο, και ειδικότερα η Κτηματική Εταιρεία του Δημοσίου, θεωρεί ότι η αξιοποίηση τμήματος του σημαντικού αυ-

τού περιουσιακού του στοιχείου προς όφελός του είναι αδιαπραγμάτευτη και κατά συνέπεια, θα πρέπει να έχει συμμετοχή στο μελλοντικό πρόγραμμα ανάπτυξης του χώρου.

- Τέλος, ο μέσος κάτοικος της Πρωτεύουσας, στερημένος από την εμπειρία ενός πάρκου στην περιμέτρο της πόλης, που να υπερβαίνει την πλατεία, ή το «μίζερο» άλσος της γειτονιάς του, σε έκταση, ποιότητα βλάστησης και σε δυνατότητες ενεργού συμμετοχής σε καινοτομικές μορφές διασκέδασης - μάθησης - αθλοπαιδιών, βλέπει, ίσως, την έκταση αυτή, ως ευκαιρία αναβάθμισης της, χωρίς ποιότητα και εναλλαγές, καθημερινότητάς του.

Κατά καιρούς έχουν εκφραστεί στους

κόλπους της Κυβέρνησης απόψεις, ριζικά διαφορετικές από εκείνη του ΥΠΕΧΩΔΕ, για τις δυνατότητες αξιοποίησης του χώρου του Ελληνικού, απόψεις που δημιουργούν ανησυχίες για πιθανή οικοπεδοποίηση μεγάλου μέρους του. Πρόσθετος λόγος ανησυχίας είναι το ενδεχόμενο παραμονής ορισμένων από τις σημερινές χρήσεις στο αεροδρόμιο, όπως της βάσης της Πολεμικής Αεροπορίας, παρά το γεγονός ότι, στη σύμβαση μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και κατασκευαστών του νέου αεροδρομίου, αναφέρεται ρητά ότι, μετά το κλείσιμο του αεροδρομίου Ελληνικού, το τελευταίο "δεν θα ανοίξει πάλι προς χρήση από αεροσκάφη σταθερών πτερυγών".

Διερευνήσεις για το χαρακτήρα του νέου πάρκου

- Ποιό μπορεί να είναι το περιεχόμενο και η φυσιογνωμία ενός πάρκου μητροπολιτικής σημασίας σ' αυτή τη θέση;

Η άποψη και οι προσδοκίες του ΥΠΕΧΩΔΕ για το πάρκο του Ελληνικού, εκφράζονται με τις προδιαγραφές της σύμβασης, μεταξύ Οργανισμού Αθήνας και ΕΜΠ, για την εκπόνηση της μελέτης αξιοποίησης του χώρου: "...κύριος στόχος του προγράμματος είναι η δημιουργία ενός Πρωτοποριακού Μητροπολιτικού Πάρκου μεγάλης κλίμακας με ποιολότητα βλάστησης και οικολογική αυτονομία". Επιδιώκεται η δημιουργία εκτεταμένων και ενιαίων χώρων πρασίνου που συμβάλλουν στη βελτίωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, "ο συνδυασμός των ενιαίων χώρων πρασίνου του πάρκου με το περιαστικό πράσινο και την ζώνη της παραλίας του Σαρωνικού ...Επιδιώκεται ακόμη η αισθητική αναβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος με τη γεωμορφολογική αποκατάσταση του χώρου, ...η ανάδειξη της ιδιαίτερης φυσιογνωμίας του φυσικού περιβάλλοντος της περιοχής με τη χρήση Αττικής βλάστησης, ...η δημιουργία συνθηκών άμβλυσης των ηχορροπαντικών επιπτώσεων των κυκλοφοριακών αξόνων, ...η χρήση μορφών ενέργειας φιλικών προς το περιβάλλον ...η υδρολογική αυτονομία του χώρου". Ωστόσο, θα ήταν ουτοπικό να επιδιωχθεί για το πάρκο του Ελληνικού η α-

πόλυτη αυτονομία. Αυτό θα σήμαινε ότι το *πράσινο* του πάρκου, θα ήταν ένα οικοσύστημα κλειστό ως προς την κυκλοφορία της ύλης και ανοικτό μόνο στην ηλιακή ή σε άλλες φυσικές μορφές ενεργειακών εισροών. Θα σήμαινε επίσης, μη δημιουργία αποβλήτων. Η αρχική επένδυση που θα χρειαζόταν θα ήταν τεράστια. Γι' αυτό, ο στόχος θα πρέπει να είναι μια μερική αυτονομία με γνώμονα τις παραπάνω κατευθύνσεις και με αριστοποίηση του κόστους εγκατάστασης και συντήρησης. Όμως ακόμη και αυτή η επιδίωξη είναι δυσπρόσιτη, δεδομένου του υψηλού κόστους αποξήλωσης ή επικάλυψης των τροχοδρόμων και του ελάχιστου βάθους (μόλις λίγων εκατοστών) του επιφανειακού εδαφικού στρώματος, μέχρι το βραχώδες υπόστρωμα. Κάτω από αυτές τις συνθήκες, ενδεικτικά εναλλακτικά σενάρια για το "πράσινο" του πάρκου, είναι:

- Πάρκο με κυρίαρχο τον χαρακτήρα του «πνεύμονα πρασίνου». Θα περιλαμβάνει μεγάλες συστάδες δένδρων που κάποτε θ' αναπτυχθούν σε μέγεθος και πυκνότητα κόμης (φυλλοβόλα και αιθαλή είδη). Θα απαιτηθεί τεράστια αρχική επένδυση και πολλές δεκαετίες για την ανάπτυξη του πάρκου.
- Πάρκο με βασικό συστατικό στοι-

χείο τον "βοτανικό κήπο", δηλαδή μουσείο ζωντανών φυτών και δένδρων (ενδεχομένως και ζώων).

- Πάρκο με κύριο προσανατολισμό την αναψυχή και ψυχαγωγία των επισκεπτών. Η φύση θα έχει περιορισμένη παρουσία και οι ελεύθεροι χώροι, χαρακτήρα αστικού τοπίου.

- Πάρκο προσανατολισμένο στην ανάδειξη και προβολή του Μεσογειακού οικοσυστήματος. Η βλάστηση θα είναι παρόμοια με εκείνη του Υμηττού. Το πάρκο θα αναβαθμίζει περιβαλλοντικά την περιοχή.

Όσον αφορά στις άλλες λειτουργίες και δραστηριότητες του πάρκου, αυτές, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του Οργανισμού Αθήνας, θα επιλεγούν από τους τομείς αναψυχής, άθλησης, έρευνας, πολιτισμού, εκπαίδευσης και πρόνοιας, για να δημιουργήσουν από κοινού με το πράσινο και τους ελεύθερους χώρους, ένα ενιαίο σύμπλεγμα υπαίθριων, ημιστεγασμένων και κλειστών χώρων. Οι απαντήσεις σε δύο βασικά ερωτήματα μπορούν να φωτίσουν τα ζητούμενα σενάρια χρήσεων του πάρκου:

1. Τι λείπει; Για ποιές δραστηριότητες ή υπηρεσίες εκδηλώνεται ή θα εκδηλωθεί ζήτηση από πλευράς Ν.Α. ή ολόκληρου του Λεκανοπεδίου;

2. Τι έχει να προβάλει και να αναδείξει, η συγκεκριμένη θέση του παλαιού αεροδρομίου, στην παραλιακή ζώνη του Σαρωνικού κόλπου και ταυτόχρονα, σε περιφερειακή θέση του αστικού συγκροτήματος μιας Μεσογειακής Πρωτεύουσας;

Από μια πρώτη διερεύνηση των ελλείψεων της Πρωτεύουσας προέκυψαν κάποια συμπεράσματα για το είδος των δραστηριοτήτων που το πάρκο θα μπορούσε να φιλοξενήσει:

Σχετικά με την εκπαίδευση και την έρευνα: Η ανώτερη και ανώτατη εκπαίδευση, με εξαίρεση τη Γυμναστική Ακαδημία, απουσιάζει από το Ν.Α. Λεκανοπέδιο. Τυχόν πρόταση μεταφοράς της Γυμναστικής Ακαδημίας, που αυτή τη στιγμή λειτουργεί στα όρια του Δήμου Δάφνης, στο χώρο του Ελληνικού, φαίνεται να παρουσιάζει σοβαρά πλεονεκτήματα. Μπορεί να οδηγήσει στον εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση της Πανεπιστημιακής αυτής σχολής, απελευθερώνοντας ταυτόχρονα, μια σημαντική έκταση στην πυκνοκατοικημένη Δάφνη. Εκ παραλλήλου, πλεονεκτική παρουσιάζεται η είσοδος στο χώρο του πάρκου επαγγελματικών σχολών και ερευνητικών ινστιτούτων, σχετικών με τα φυσικά πλεονεκτήματα και τα λειτουργικά χαρακτηριστικά της περιοχής (σχολές τουριστικών ή ναυτικών επαγγελμάτων, σχολές καταδύσεων, ινστιτούτα έρευνας για τη θαλάσσια χλωρίδα και πανίδα της Μεσογείου και τη θαλάσσια ρύπανση, για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, κοκ).

Αξιοποιώντας την προνομακή γεωγραφική θέση του πάρκου στη Μεσό-

γειο, θα μπορούσε να εξεταστεί σοβαρά η περίπτωση ίδρυσης στον χώρο, ενός Κέντρου Μεσογειακών Σπουδών, που να παρέχει εξειδικευμένη γνώση για όλα τα θέματα που αφορούν τις χώρες και τους λαούς της Μεσογείου, το περιβάλλον, την ιστορία, την οικονομία, την τέχνη, ακόμη και την πολιτική. Ένα τέτοιο Κέντρο, μπορεί να περιλαμβάνει τμήματα γλωσσών, εθνομολογίας, λαογραφίας, αρχαιολογίας, μουσικής, σύγχρονης τέχνης και να πλαισιώνεται από μουσεία (πχ αρχιτεκτονικής) και βιβλιοθήκες. Ο πυρήνας αυτός, μπορεί να ενισχυθεί από την παράλληλη λειτουργία συνεδριακού κέντρου και από την θέσπιση Μεσογειακού φεστιβάλ, που θα διαδραματίζεται στο πάρκο, εφ' όσον εξοπλιστεί με τις απαιτούμενες υποδομές (χώροι καλλιτεχνικών εκδηλώσεων, ξενώνες, εργαστήρια καλλιτεχνών, στούντιο μουσικής, θεατρικά πλατώ, εκθεσιακοί χώροι, ταινιοθήκη, κλπ).

Σχετικά με την πρόνοια: Το Ν.Α. Λεκανοπέδιο αλλά και ολόκληρο το μητροπολιτικό συγκρότημα, παρουσιάζει σοβαρές ελλείψεις στον τομέα της πρόνοιας, όσον αφορά τους ηλικιωμένους και ιδιαίτερα τα παιδιά. Ο χώρος του μελλοντικού πάρκου, μπορεί να συμβάλει στην κάλυψη αυτών των ελλείψεων, με πρότυπους παιδικούς σταθμούς και εργαστήρια καλλιτεχνικών σπουδών για παιδιά, που θα μπορούσαν να συνδυάζονται με πρότυπες παιδικές χαρές, αθλητικά τμήματα, μουσεία για παιδιά (όπως παιχνιδιών, τεχνολογίας, πειραμάτων φυσικής-βιολογίας-χημείας), με αγορές και εκθέσεις παιδικών ειδών (παιχνίδια, βιβλία, έπιπλα, κλπ), παιδικά θέατρα και α-

νοικτούς χώρους, με πρωτότυπες μορφές αθλοπαιδιών.

Σχετικά με την άθληση, την αναψυχή και τον πολιτισμό: Αθλητικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες μητροπολιτικού χαρακτήρα, υπάρχουν ήδη στην ευρύτερη περιοχή και οι νέες που θα ενταχθούν στο πάρκο, πρέπει να συνδυαστούν με αυτές, καθώς και με τις προτεινόμενες από υφιστάμενη μελέτη της παραλιακής ζώνης του Σαρωνικού κόλπου, ώστε να υπάρξουν αλληλοσυμπληρώσεις και να δημιουργηθεί ένα δίκτυο χώρων άθλησης / εκτόνωσης / ψυχαγωγίας / αναψυχής.

Αν από τα φυσικά χαρακτηριστικά του χώρου αποφασιστεί να αναδειχθεί η στενή σχέση του με το θαλάσσιο τοπίο και το υγρό στοιχείο, η δημιουργία ενός υδροπάρκου, που θα συμπληρώνεται από την παρουσία κέντρων θαλασσιών ερευνών, ενυδρείου, αγορών και εκθέσεων ιστιοπλοϊκών σκαφών και ειδών ναυταθλητισμού κλπ, θα ήταν μια ευπρόσδεκτη ιδέα. Από την άλλη πλευρά, αν προκριθούν ως σημαντικές οι μνήμες του χώρου ως διεθνούς αερολιμένα της χώρας, φυσιολογικά, προκύπτει η ένταξη στο πάρκο, μουσείου αεροπορίας - αεροδρομίου, χώρων αναψυχής και εκπαίδευσης, που σχετίζονται με μοντελισμό αεροπλάνων και αεροναυτικές δραστηριότητες. Εφικτές είναι επίσης οι εκθέσεις, αγορές, θεάματα και εκδηλώσεις τουριστικού προσανατολισμού, για τη γνωριμία του επισκέπτη με τα θέλητρα του Ελληνικού και του Μεσογειακού χώρου και τις δυνατότητες που προσφέρει ο σύγχρονος τουρισμός για την απόλαυσή τους.

Η φιλοσοφία σχεδιασμού

- Βασικά ιδεολογικά διλήμματα για την πολεοδομική οργάνωση και αρχιτεκτονική σύνθεση του πάρκου, και για την διαχείρισή του, ώστε αυτό να είναι ευρύτερα ελκυστικό και αποδεκτό από την κοινωνία και την διοίκηση, αλλά και οικονομικά βιώσιμο

• Πρέπει ο σχεδιασμός αυτού του χώρου να κυριαρχείται από μια ιδεολογία ρήξης και αντίθεσης προς το γνωστό πολεοδομικό τοπίο της Πρωτεύουσας και τους ρυθμούς ζωής στην Αθήνα; Να ανακαλεί δηλαδή, από άλλ-

λους χρόνους και τόπους ριζικά διαφορετικά περιβάλλοντα και πολιτισμικά πρότυπα; Η ένα μητροπολιτικό πάρκο στους κόλπους της Πρωτεύουσας, δεν μπορεί παρά να είναι, ένα κομμάτι της ίδιας της πόλης, ίσως το

καλύτερο της τμήμα, να συμπυκνώνει δηλαδή την κουλτούρα της;

• Η φύση στο πάρκο πρέπει να είναι "φυσική" και αυτόνομη από τον άνθρωπο, ή λειτουργική και υποταγμένη στις ανάγκες του (π.χ. το γρασίδι για

ξάπλωμα, πικ νικ και αθλοπααιδιές, το νερό για αισθητική απόλαυση, κολύμπι, παιδικά παιχνίδια κλπ);

• Πρέπει το πάρκο να προκύψει με διακριτικές επεμβάσεις και μεταμορφώσεις του "υπάρχοντος" (τοπογραφία, φυσιογραφία, υφιστάμενη λειτουργία, υπάρχουσες υποδομές κλπ), ή είναι προτιμότερο να παραμεριστεί και να ανατραπεί πλήρως η σημερινή εικόνα του χώρου (αποξηλώνοντας την πλειοψηφία των κτιρίων και υποδομών, αλλάζοντας το ανάγλυφο του

χώρου, δημιουργώντας υγρές επιφάνειες στη θέση των σκυροδετημένων, κοκ);

• Είναι προτιμότερη μια διάπλαση του χώρου του πάρκου, που αξιοποιεί στοιχεία και τεχνολογίες με εντοπιότητα; Ή θα ήταν, ίσως, καλύτερα να μεταφτευθούν στο "εκλεκτικιστικά" μελλοντικό πάρκο, στοιχεία από ολόκληρη την Ευρωπαϊκή παράδοση ή θα έπρεπε το πάρκο να χαρακτηρίζεται από νεωτερισμό και "αυθεντικότητα";

• Θέλουμε το πάρκο να προέλθει από

μια αργή εξελικτική διαδικασία ή να είναι το ακαριαίο αποτέλεσμα μιας δραστηκής αρχιτεκτονικής παρέμβασης; Ο χρόνος μπορεί να είναι συστατικό και εργαλείο του σχεδιασμού του πάρκου; Υπάρχουν περιθώρια για ενσωμάτωση του στοιχείου της "αβεβαιότητας" στο πάρκο;

Είναι δυνατόν να σχεδιαστεί, έτσι ώστε, να παρακολουθεί τις αλλαγές των εποχών, των κοινωνικών προσανατολισμών αλλά και των ατομικών διαθέσεων;

Επίλογος

- Και οι κίνδυνοι από την «Ελληνική πραγματικότητα»; Υπάρχουν;

Και ποιοι είναι; Υπάρχουν ελπίδες να γίνει το πάρκο;

Θα ήταν επιπόλαιο να μην αναγνωρισθούν οι δυσκολίες, που θα αντιμετωπίσει το έργο της ανάπλασης του χώρου του Ελληνικού. Η απαιρία που χαρακτηρίζει την Ελληνική διοίκηση, στην υλοποίηση παρόμοιων φιλόδοξων παρεμβάσεων, είναι προφανής. Οι βλέψεις μεγάλου αριθμού παραγόντων (διοίκησης, κατοίκων, επενδυτών, κερδοσκόπων), αποτελούν ασφαλώς τον κύριο κίνδυνο. Το έργο είναι εύκολο να ολισθήσει σε μια ακόμη αποσπασματική και μίσηρη "ανάπτυξη", που θα οδηγήσει σε αποτυχία ένα ιστορικό, για την Αθήνα, έργο και στην απώλεια μιας μοναδικής ευκαιρίας. Η αποτυχία όμως, μπορεί εύκολα να προκύψει και από έναν άγριο "μαξimalισμό", που ζητεί να μετατραπεί σε "πράσινο" και το τελευταίο τετραγωνικό μέτρο του χώρου του Ελληνικού. Στην σημερινή συγκυρία, κάτι τέτοιο θα ήταν πέρα από τις δυνατότητες, ακόμη και άλλων, πολύ πιο εύρωστων, Ευρωπαϊκών οικονομιών. Θα ήταν ακόμη πάνω από τις διαχειριστικές ικανότητες της διοίκησης, κεντρικής ή τοπικής.

Η πιθανότερη έκβαση της προσπάθειας που έχει εξαγγείλει, με περισσή αισιοδοξία, η Ελληνική πολιτεία, είναι να τελματωθεί το εγχείρημα και να μετατραπεί ο χώρος σε μια υποβαθμισμένη και εγκαταλεημένη έκταση, με ανεπαρκή προστασία και συντήρηση, όπου θα κυριαρχήσουν ο βανδαλισμός, η ερήμωση και η βαθμιαία κατάρρευση της υφιστάμενης κτιριακής και άλλης

υποδομής. Εκεί θα οδηγηθούμε, αν επικρατήσει ο άγονος διάλογος, οι κάθε λογής υστεροβουλίες και η πόλωση ανάμεσα στους "ρεαλιστές", που βλέπουν το Ελληνικό σαν ένα καθαρά οικονομικό κεφάλαιο, και τους "οραματιστές", που προβάλλουν ουτοπίες, διαφερόντας για την εύρεση των αναγκαίων πόρων και τις προτεραιότητες, που αναγκαστικά ακολουθεί το πρόγραμμα των δημοσίων επενδύσεων και των Κοινοτικών πόρων. Η εμπλοκή του θέματος σε προεκλογικές σκοπιμότητες, θα περιπλέξει τα πράγματα ακόμη περισσότερο, όπως πάντοτε συμβαίνει στην χώρα μας.

Ένα έργο αστικής ανάπτυξης, όπως αυτό του Ελληνικού, είναι πρωτόγνωρο για την Ελλάδα κλίμακας και πολυπλοκότητας. Αυτή η διαπίστωση δεν αφορά μόνο στον πολεοδομικό και αρχιτεκτονικό σχεδιασμό του χώρου, αλλά και στο σχεδιασμό του τοπίου, στον οικονομικό προγραμματισμό του έργου, στη σύνδεση του πάρκου με τον περιβάλλοντα χώρο και το πολεοδομικό συγκρότημα της Πρωτεύουσας, στην προσέλευση ιδιωτικών επενδυτικών πρωτοβουλιών, στον διάλογο μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέ-

ων και στον σχεδιασμό του οργανωτικού σχήματος, που θα αναλάβει την εφαρμογή του έργου. Δεν αφορά, επίσης, μόνο στο σχεδιασμό, αλλά και στην κατασκευή και γενικότερα, στην υλοποίηση του έργου, όπως και στη διαχείριση και συνεχή λειτουργία του συγκροτήματος, που θα προκύψει. Δυστυχώς, η επισήμανση αυτών των προφανών διαπιστώσεων, προκαλεί συχνά βιαστικές αντιδράσεις, που δεν βοηθούν την επίτευξη των στόχων. Όπως πάντοτε, είναι εύκολο να προβάλλει κανείς άπιαστα όνειρα, εξασφαλίζοντας το χειροκρότημα. Είναι πιο δύσκολο να σχεδιάζει και να προγραμματίζει με συνέπεια. Δυστυχώς, είναι επίσης εύκολο να πέσει στην παγίδα εκείνων, που περιμένουν την αποτυχία για να "ψαρέψουν στα θολά νερά". Ίσως τελικά, είναι η μοίρα του πολεοδόμου, και όχι μόνο, στον τόπο μας, να περπατάει ανάμεσα στις συμπληγάδες πέτρες, που αντιπροσωπεύουν, απ' τη μια, οι "προσγειωμένοι" και, από την άλλη, οι τα πάντα υποσχόμενοι. Οι δύο μαζί, με μια ανεξήγητη "συνέργεια", για να χρησιμοποιήσουμε μια λέξη της μόδας, περιμένουν να τον συνθλίψουν με πρώτη ευκαιρία.

1. Για τη σύνταξη του άρθρου αντλήθηκαν υλικό και απόψεις από την έκθεση της πρώτης φάσης του σχετικού ερευνητικού προγράμματος, που εκπονείται στο Εργαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής Ανάπτυξης ΕΜΠ, από μεγάλη ερευνητική ομάδα, με επιστημονικό υπεύθυνο τον Α. Βασενχόφεν και βασική ερευνητρια την Κ. Σαπουντζάνη, μετά από ανάθεση του Οργανισμού της Αθήνας. Είναι αδύνατη, δυστυχώς, η παράθεση των ονομάτων όλων των συνεργατών του προγράμματος. Η ευθύνη των απόψεων που εκφράζονται εδώ, στο βαθμό που ενδεχομένως αποκλίνουν από εκείνες του συνόλου της ερευνητικής ομάδας, και φυσικά του Οργανισμού της Αθήνας, ανήκει στους συντάκτες του άρθρου.

ΠΥΡΦΟΡΟΣ 1998