

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Χωροταξική, πολεοδομική και περιβαλλοντική θεώρηση της Ενότητας Α΄



Περιεχόμενα

1	Εισαγωγή.....	4
2	Το γενικότερο πλαίσιο της ανάπτυξης και ανάπτυλασης του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού-Αγίου Κοσμά	5
2.1	Γενικότερες οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες	5
2.2	Ο διεθνής ρόλος της Αθήνας	6
2.3	Ο εθνικός μητροπολιτικός ρόλος της Αθήνας και οι περιφερειακές και χωροταξικές συσχετίσεις.....	10
2.4	Χαρακτηριστικά και προβλήματα εσωτερικής οργάνωσης του αθηναϊκού χώρου...	12
3	Χωροταξικά, πολεοδομικά και περιβαλλοντικά δεδομένα της Περιοχής Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού-Αγίου Κοσμά.....	16
3.1	Μακρο-χωροταξική ένταξη	16
3.2	Ένταξη στη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας	17
3.3	Κοινωνικο-οικονομικά δεδομένα	19
3.4	Πολεοδομικά δεδομένα της περιοχής	24
3.4.1	Χρήσεις γης.....	24
3.4.2	Υπάρχουσα συγκοινωνιακή υποδομή.....	28
3.5	Σημερινή κατάσταση στο εσωτερικό της περιοχής του ΜΠΕΑ	29
4	Προβλέψεις, και επικαιρότητα, του υφιστάμενου προγραμματικού θεσμικού πλαισίου	33
4.1	Αναπτυξιακός προγραμματισμός.....	33
4.1.1	ΕΣΠΑ 2007–2013.....	33
4.1.2	ΠΕΠ Αττικής 20072013.....	34
4.1.3	Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης	35
4.1.4	Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τη Βιομηχανία	37
4.1.5	Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό37	
4.1.6	Το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας.....	37
4.1.7	Πολεοδομικός σχεδιασμός επιπέδου ΓΠΣ	39
4.2	Υφιστάμενο κανονιστικό–σχεδιαστικό πλαίσιο δόμησης στο ΜΠΕΑ	44
4.2.1	Νόμος 2730/1999	45
4.2.2	ΕΣΟΑΠ Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά	45
4.2.3	Νόμος 3342/2005.....	46
4.2.4	Θεσμικό πλαίσιο δόμησης στην περιοχή του πρώην Αερολιμένα Ελληνικού..	47

5	Θεώρηση των ρυθμίσεων που προωθούνται με την ενότητα Α΄ του σχεδίου νόμου «Αξιοποίηση του πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού και άλλες διατάξεις»	50
5.1	Το περιεχόμενο των ρυθμίσεων που προωθούνται με το σχέδιο νόμου και έχουν χωροταξική, πολεοδομική ή περιβαλλοντική διάσταση	50
Άρθρο 1		50
Άρθρο 2		51
Άρθρο 3		57
5.2	Εκτιμώμενες πραγματικές και θεσμικές επιπτώσεις από την εφαρμογή των ρυθμίσεων του ν/σ και τη δημιουργία του ΜΠΕΑ	61
5.2.1	Οικονομικές επιπτώσεις	61
5.2.2	Χωροταξικές επιπτώσεις	67
5.2.3	Πολεοδομικές επιπτώσεις	68
5.2.4	Περιβαλλοντικές επιπτώσεις	77
5.2.5	Κοινωνικές επιπτώσεις	77

1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Με την παρούσα έκθεση επιδιώκεται η χωροταξική, πολεοδομική και περιβαλλοντική τεκμηρίωση (θεώρηση) των βασικών επιλογών και ρυθμίσεων της Ενότητας Α΄ του σχεδίου νόμου «Αξιοποίηση του πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού – Πρόγραμμα Ήλιος – Προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές (ενσωμάτωση Οδηγίας 2009/28/Εκ) – Κριτήρια αειφορίας βιοκαυσίμων και βιορευστών (Ενσωμάτωση Οδηγίας 2009/30/ΕΚ)».

Η έκθεση έχει ως βασικό κείμενο αναφοράς το πιο πάνω σχέδιο νόμου και εστιάζεται ειδικότερα στα άρθρα 1, 2 και 3 που συνδέονται άμεσα με πολεοδομικά και συναφή προς αυτά ζητήματα.

Το σχέδιο νόμου αφορά τη συνδυασμένη ανάπτυξη των ακινήτων του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού, του πρώην Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά και του Εθνικού Αθλητικού Κέντρου Νεότητας (ΕΑΚΝ) Αγίου Κοσμά, που συγκροτούν από κοινού τον Μητροπολιτικό Πόλο Ελληνικού–Αγίου Κοσμά. Ο όρος «πρώην Αεροδρόμιο Ελληνικού» στον τίτλο του σ/ν παραπέμπει και στα τρία αυτά επιμέρους ακίνητα. Στην παρούσα έκθεση, χρησιμοποιούνται συνήθως οι όροι «Μητροπολιτικός Πόλος Ελληνικού–Αγίου Κοσμά», «ΜΠΕΑ» (αρκτικόλεξο του προηγούμενου), ή «ακίνητο» για να υποδηλώσουν συνολικά τα τρία επιμέρους ακίνητα.

Η έκθεση αναλύει τα χαρακτηριστικά του ακινήτου, του ΜΠΕΑ και του ευρύτερου χώρου σε διάφορα επίπεδα, θεωρεί το υφιστάμενο προγραμματικό και σχεδιαστικό πλαίσιο που αναφέρεται και επηρεάζει άμεσα ή έμμεσα την ανάπτυξή του, εκτιμά επιπτώσεις διάφορων ειδών σε συνάρτηση με την προβλεπόμενη ανάπτυξη όπως αυτή προκύπτει από το σχέδιο νόμου (και ιδίως από τα άρθρα 1 και 2), και αξιολογεί τη συμβατότητα της ανάπτυξης με το προγραμματικό και σχεδιαστικό πλαίσιο. Σχετικά με την εκτίμηση των επιπτώσεων, πρέπει να είναι σαφές ότι, όπως το σχέδιο νόμου δεν συνιστά σχέδιο για την ανάπτυξη του ακινήτου αλλά έχει προ-σχεδιαστικό χαρακτήρα (τα σχέδια και, κατά μείζονα λόγο, τα έργα θα ακολουθήσουν σε επόμενα βήματα της διαδικασίας ανάπτυξης του ακινήτου), έτσι και η παρούσα θεώρηση δεν έχει τη δομή μιας ΣΜΠΕ ή ΜΠΕ. Αποτελεί, ωστόσο, μια πρώτη αλλά ουσιαστική προσέγγιση των επιπτώσεων της αξιοποίησης του ακινήτου στην ανάπτυξη, τη χωροταξική οργάνωση, την πολεοδομική οργάνωση και το περιβάλλον, με βάση τα δεδομένα (και τις αβεβαιότητες) που υπάρχουν στο παρόν στάδιο της διαδικασίας αξιοποίησης του ακινήτου και δημιουργίας του ΜΠΕΑ.

2 ΤΟ ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΤΟΥ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΠΟΛΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ-ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ

2.1 Γενικότερες οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες

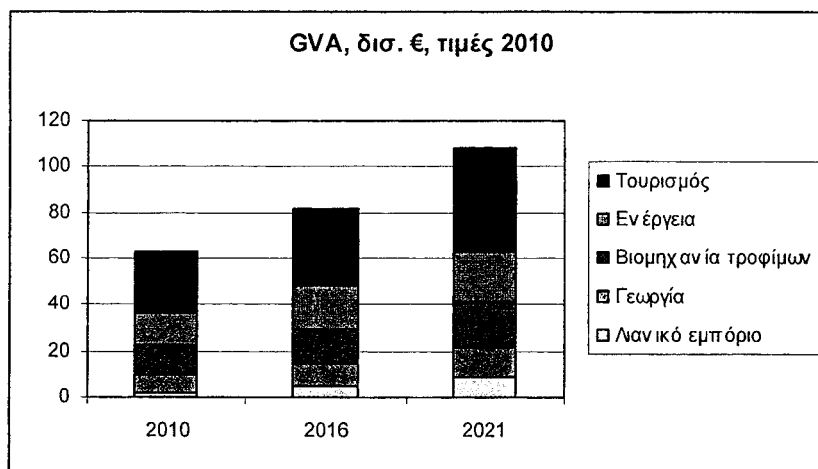
Η ανάπτυξη του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού-Αγίου Κοσμά (συνοπτικά: ΜΠΕΑ) προωθείται, σήμερα, υπό συνθήκες πολύ διαφορετικές από αυτές που επικράτησαν κατά τις πρόσφατες δεκαετίες, με επίκεντρο τη μείζονα δημοσιονομική και οικονομική κρίση της χώρας, που εξελίσσεται στο πλαίσιο μιας επίσης μείζονος διεθνούς, και ιδιαίτερα Ευρωπαϊκής, οικονομικής κρίσης. Τα χαρακτηριστικά της Ελληνικής κρίσης είναι, πολύ συνοπτικά, τα οξύτατα προβλήματα δημόσιου ελλείμματος και δημόσιου χρέους, και η εξαιρετικά έντονη ύφεση, και στις δύο περιπτώσεις με αβέβαιη προοπτική¹ αλλά με βεβαιότητα ότι οι δυσκολίες δεν είναι βραχυπρόθεσμου ορίζοντα. Η πολλαπλή αυτή κρίση έχει, πέρα από τις οικονομικές-αναπτυξιακές διαστάσεις της, και πολλαπλές παρενέργειες τόσο στο κοινωνικό πεδίο (ανεργία, όξυνση κοινωνικών αντιθέσεων...) όσο και στο χωρικό και περιβαλλοντικό επίπεδο (πχ. δυσκολία χρηματοδότησης περιβαλλοντικών υποδομών, δυσκολίας υιοθέτησης δαπανηρών μεθόδων προστασίας του περιβάλλοντος λόγω των επιπτώσεών τους στην υπό πίεση ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων βασικών κλάδων της οικονομίας κ.ά.).

Η αντιμετώπιση της κρίσης διέρχεται από δύο κρίσιμες προϋποθέσεις. Πρώτον, την όσο το δυνατόν ταχύτερα (ουσιαστικά, άμεσα) αντιμετώπιση των δημοσιονομικών προβλημάτων, κάτι που προϋποθέτει κατακόρυφη αύξηση των εσόδων του δημοσίου (ανεξάρτητα από την επίσης αναγκαία μείωση των δημόσιων δαπανών.). Δεύτερον, την ύπαρξη ιδιωτικών επενδύσεων, που είναι απαραίτητες για τέσσερις λόγους: βελτίωση της εξωτερικής ανταγωνιστικότητας και εξωστρέφειας της ελληνικής οικονομίας, αύξηση των φορολογικών εσόδων (ως συνέπεια της ύπαρξης κερδών στον ιδιωτικό τομέα), επανενίσχυση της εσωτερικής αγοράς και επανεκκίνηση των αγορών (ακινήτων, λιανικής, υπηρεσιών κλπ.), και αποκατάσταση της εμπιστοσύνης των διεθνών αγορών (και ιδίως της χρηματοπιστωτικής) στην ελληνική οικονομία. Ιδιαίτερα τονίζεται ότι απαιτούνται οι ιδιωτικές ενδώσεις, για να παίξουν τους παραπάνω ρόλους, πρέπει να είναι μεγάλου μεγέθους και υψηλής ποιότητας, χαρακτηριστικά που συνεπάγονται οικονομίες κλίμακας και συγκέντρωσης, συνέργιες, πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις, ανταγωνιστικότητα, και «ορατότητα» (το τελευταίο σημείο είναι εξαιρετικής σημασίας, για να υπάρξει θετική μεταβολή του επενδυτικού κλίματος πριν από την ολοκλήρωση της κατασκευής και την έναρξη της λειτουργίας καθεαυτής των νέων επενδυτικών σχεδίων).

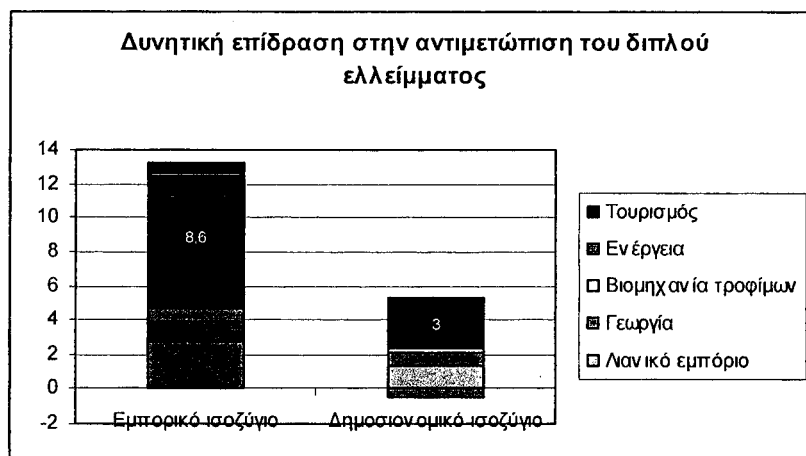
Είναι σαφές ότι επενδύσεις με τα προαναφερόμενα χαρακτηριστικά πρέπει να εστιαστούν, κυρίως, σε τομείς στους οποίους η χώρα έχει συγκριτικά πλεονεκτήματα. Τέτοιοι τομείς είναι ο τουρισμός—κλασσικός τύπου «ήλιου-θάλασσας» και νέων μορφών—, η δεύτερη-τουριστική

¹ Σημειώνεται ότι τα χαρακτηριστικά αυτά προϋπήρχαν για αρκετό χρονικό διάστημα της κρίσης. Η Ελλάδα είχε στην περίοδο 2000-2008 εξαιρετικά υψηλά επίπεδα κρατικών δαπανών και ιδιωτικής κατανάλωσης (McKinsey & Company, Greece. *Ten years ahead*, Executive Summary, Athens, 2011, http://www.mckinsey.com/locations/athens/GreeceExecutiveSummary_new/pdfs/Executive_summary_English.pdf).

κατοικία, ο πολιτισμός, υπό προϋποθέσεις οι μεταφορές, η εφοδιαστική (logistics), ορισμένοι κλάδοι της μεταποίησης.² Το διάγραμμα που ακολουθεί δίνει μια εικόνα των προοπτικών με όρους ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας.



Σημειώνεται η ιδιαίτερα υψηλή δυνητική επίδραση του τουρισμού στη μείωση τόσο του δημοσιονομικού όσο και του εμπορικού ελλείμματος. Δυνατότητες, κατά περίπτωση, έχουν και οι άλλοι τομείς· σημειώνεται ιδιαίτερα η δυνατότητα του λιανικού εμπορίου σε σχέση με το εμπορικό έλλειμμα.



2.2 Ο διεθνής ρόλος της Αθήνας

Ακόμα και πριν από την εκδήλωση της κρίσης, το κατά κεφαλήν ΑΕΠ της Ελλάδας σε Μονάδες Σταθερής Αγοραστικής Δύναμης (ΜΑΔ) εξακολουθούσε να υπολείπεται σημαντικά των περισσότερων χωρών της ΕΕ. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, το κατά κεφαλήν ΑΕΠ στο τέλος της περιόδου στη διετία 2006–2007 αναμενόταν να προσεγγίσει το 84% του κοινοτικού μέσου, ενώ η χώρα θα παρέμενε στην προτελευταία θέση (με τελευταία την Πορτογαλία) μεταξύ των 15 κρατών-μελών της πριν την διεύρυνση του 2004 ΕΕ. Στην πράξη, το κατά κεφαλήν ΑΕΠ σε ΜΑΔ όσο και το συνολικό ΑΕΠ σε ευρώ σε τρέχουσες τιμές αυξάνονταν μέχρι και το 2008–χωρίς πάντως αυτό να έχει οδηγήσει σε μια ανατροπή των παλαιών ισορροπιών–αλλά από το 2009 τα μεγέθη αυτά μειώθηκαν και η

² Βλ. ενδεικτικά τη μελέτη *Greece 10 Years Ahead* (McKinsey & Company 2011).

μείωσή τους συνεχίστηκε το 2010 και το 2011³. Ήδη, υπάρχει υστέρηση σε σχέση και με χώρες της διεύρυνσης και όχι μόνο της παλαιάς ΕΕ15.

Η διαχρονική καθυστέρηση συνδέεται, χωρίς αμφιβολία, με τα διαρθρωτικά προβλήματα της ελληνικής οικονομίας, μεταξύ των οποίων ο χρόνια ελλειμματικός εξωτερικός τομέας και η φθίνουσα ανταγωνιστικότητα (ΥΠΟΙΟ 2008: 910)⁴. Είναι χαρακτηριστικό, ότι πέρα από το μονοσήμαντο κριτήριο του κατά κεφαλήν ΑΕΠ, και με τη χρήση σύνθετων προσεγγίσεων που λαμβάνουν υπόψη τις διάφορες διαστάσεις της στρατηγικής της Λισσαβόνας, ολόκληρος ο ελληνικός χώρος κατατάχθηκε στην προτελευταία θέση⁵ (ΥΠΟΙΟ 2005: 140). Ωστόσο, πολύ σημαντική, και αμφίδρομη, σχέση με τα προβλήματα της χώρας έχουν οι αδυναμίες του ευρύτερου Αθηναϊκού χώρου. Ούτως ή άλλως, το μεγάλο χωροταξικό ειδικό βάρος της Αθήνας στην Ελλάδα (βλ. πιο κάτω) σημαίνει ότι κάθε θετική ή αρνητική αλλαγή σε αυτήν επηρεάζει άμεσα το 1/3 του πληθυσμού και ακόμα μεγαλύτερο ποσοστό της οικονομικής δραστηριότητας. Εξίσου ή και μεγαλύτερη επίδραση, όμως, έχει το ότι οι διεθνείς μητροπόλεις αποτελούν, πλέον, σήμερα απαραίτητα στοιχεία της διεθνούς ανταγωνιστικότητας των χωρών στο σύνολό τους. Ο νέος ρόλος των μητροπόλεων, μετά την κρίση της περιόδου 1960-1980, συνδέεται με τις διαρθρωτικές μεταβολές στη διεθνή οικονομία (τριτογενοποίηση+παγκοσμιοποίηση) και το ότι οι κρίσιμες για τη διεθνή ανταγωνιστικότητα μιας χώρας επιτελικές τριτογενείς δραστηριότητες διεθνούς εμβέλειας έχουν ανάγκη, για τη χωροθέτησή τους, από το μητροπολιτικό περιβάλλον με τις ειδικές προδιαγραφές που διαθέτει, από άποψη υποδομών προσπελασιμότητας και κρίσιμης μάζας (αγορά εργασίας κλπ.)⁶. Η κατάσταση αυτή αντικατοπτρίζεται και στις θέσεις του «ευροχωροταξικού» σχεδίου (ΣΑΚΧ), σύμφωνα με τις οποίες η ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών περιοχών εξαρτάται από τον οικονομικό δυναμισμό των μεγάλων τους πόλεων, και επιβάλλεται η επέκταση του στρατηγικού ρόλου των μητροπόλεων, ιδίως για τις περιοχές που βρίσκονται στην περιφέρεια της ΕΕ (ΣΑΚΧ 23, 26). Τον κρίσιμο ρόλο των μητροπόλεων για το σύνολο του εθνικού χώρου αναδεικνύουν και διάφορες πρόσφατες μελέτες. Το πρόσφατο London Plan αναφέρει, έτσι, ρητώς ότι «το Λονδίνο πρέπει να εκπληρώσει το δυναμικό του ως παγκόσμιας πόλης προς όφελος του εθνικού συμφέροντος όπως και αυτού των κατοίκων του. Η προβλεπόμενη ανάπτυξη του Λονδίνου θα είναι ευεργετική τόσο για το ίδιο όσο και το υπόλοιπο Ηνωμένο Βασίλειο»⁷. Σε μια χαμηλότερη βαθμίδα, ο νέος μητροπολιτικός σχεδιασμός της Λυών

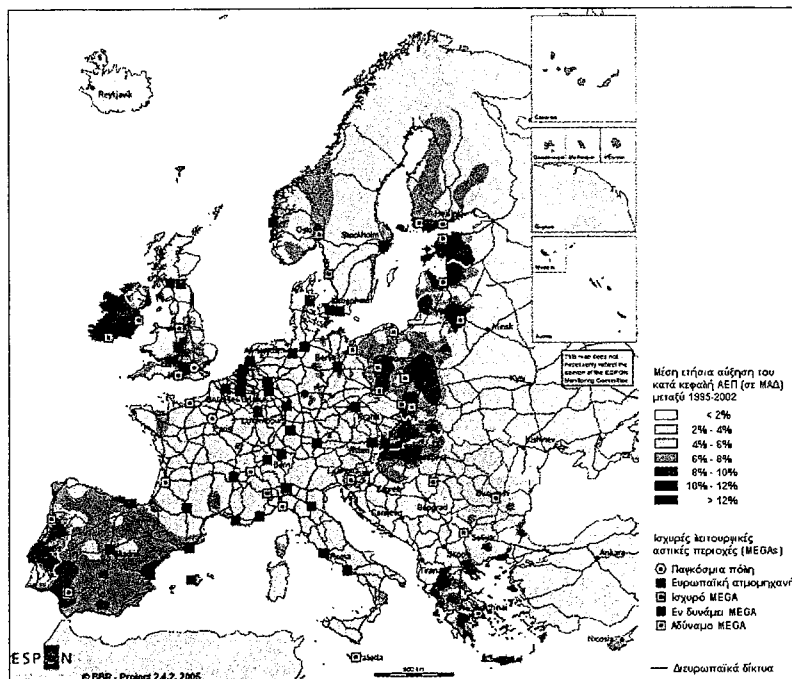
³ Σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat, το Ελληνικό ΑΕΠ κατά κεφαλή από 94% του μέσου Ευρωπαϊκού το 2008 παρέμεινε στάσιμο στο ίδιο επίπεδο το 2009 και υποχώρησε στο 89% το 2010 (<http://www.euro2day.gr/news/world/125/articles/645402/ArticleNewsWorld.aspx>).

⁴ ΥΠΟΙΟ, 2008, Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (Ε.Σ.Π.Α.) 2007-2013.

⁵ ΥΠΟΙΟ, Μελέτη Χωρικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Αθήνα, 2005. Η επίδοση κάθε χώρας μετρήθηκε, στο πλαίσιο του προγράμματος ESPON, στη βάση πέντε δεικτών: παραγωγικότητα (κατά κεφαλή ΑΕΠ κατά το 2002, απασχόληση (απασχολούμενοι / συνολικός πληθυσμός μεταξύ 15-64 ετών το 2003), δαπάνες σε Έρευνα και Ανάπτυξη (Ποσοστό ΕΑ επί του συνολικού ΑΕΠ του 2001), επιχειρήσεις που αναπτύσσουν δραστηριότητες ΕΑ (ποσοστό απασχολούμενων σε ΕΑ επί του συνόλου των οικονομικά ενεργών το 2001) και εκπαιδευτικό επίπεδο (ποσοστό ατόμων υψηλού εκπαιδευτικού επιπέδου επί του συνόλου των ατόμων με σχολική εκπαίδευση, το 2002). Οι βαθμίδες κατάταξης ήσαν συνολικά πέντε, με την Ελλάδα να καταλαμβάνει την ελαφρά χαμηλότερη του μέσου όρου βαθμίδα της κατάταξης. Από την άλλη πλευρά, η Ελλάδα, από κοινού με την Πορτογαλία, παρουσιάζει στο εσωτερικό της πολύ μικρότερες ή σχεδόν καθόλου περιφερειακές ανισότητες, σε σύγκριση με τις χώρες που πληρούν τα κριτήρια της Λισσαβόνας, όπως η Γερμανία, η Γαλλία ή η Σουηδία.

⁶ Βλ. τη σχετική ανάλυση στο Οικονόμου Δ. (επιμ.), *Ο διεθνής ρόλος της Αθήνας*, Οργανισμός Αθήνας-Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος, 2001, σελ. 28 επ.

⁷ Greater London Authority, *The London Plan. Spatial Development Strategy for Greater London*, 2004, σελ. 5.



βασίζεται στη διαπίστωση ότι στο σημερινό πολύπλοκο παγκόσμιο πλαίσιο η ελκυστικότητα και ανταγωνιστικότητα μιας ευρύτερης περιοχής προϋποθέτουν μια ισχυρή μητρόπολη που θα συνδέσει τον τοπικό με το διεθνή χώρο, λειτουργώντας ως πόλος διάχυσης στην ευρύτερη περιοχή των ωφελειών από τη διεθνή εμπλοκή (Préfecture De Région Rhône-Alpes, Directive Territoriale

d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise, 2006: 22 κε.). Σε ανάλογα συμπεράσματα κατέληξαν ερευνητικά προγράμματα για τη χωρική ανάπτυξη της Αθήνας, από το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας και το ΕΜΠ⁸. Ενα ενδιαφέρον πρόσθετο στοιχείο που αναφέρεται στο τελευταίο είναι ότι χαρακτηριστικό των σημερινών μητροπόλεων είναι η μερική αποσύνδεση οικονομικής και γεωγραφικής πόλωσης, κάτι που έχει ως συνέπεια ότι η μητροπολιτική ανάπτυξη δεν οδηγεί αυτόματα στην αύξηση του πληθυσμού ή την ταυτόχρονη μεγέθυνση των μη-μητροπολιτικών δραστηριοτήτων, και συνεπώς δεν έχει ως παρενέργεια αρνητικές επιπτώσεις στην ανάπτυξη του υπόλοιπου εθνικού χώρου⁹. Στο ίδιο πρόγραμμα, επίσης, επισημαίνεται ότι η ενδεχόμενη ενίσχυση του διεθνούς ρόλου της Αθήνας θα ήταν ευνοϊκή για ένα δυναμικότερο ρόλο τόσο της Ελλάδας όσο και της ευρύτερης ζώνης της ΝΑ Ευρώπης και της Μεσογείου¹⁰.

Είναι, λοιπόν, σαφές, ότι οι όποιες αδυναμίες του διεθνούς ρόλου της Αθήνας ενέχουν αρνητικές συνέπειες και για το μεγάλο ποσοστό του ελληνικού πληθυσμού που κατοικεί σε αυτήν αλλά και για τον υπόλοιπο ελληνικό χώρο.

Οι αδυναμίες αυτές έχουν επισημανθεί από διάφορες διεθνείς μελέτες. Στο πλαίσιο του πολύ σημαντικού ευρωπαϊκού προγράμματος ESPON, το ευρωπαϊκό αστικό σύστημα ταξινομήθηκε σε 1595 Λειτουργικές Αστικές Περιοχές (Functional Urban Areas) σε 29 ευρωπαϊκές χώρες με κριτήριο το ρόλο που αναλαμβάνουν τα διαφορετικά αστικά κέντρα τους σε σχέση με την ανάπτυξη του ευρωπαϊκού χώρου¹¹, εντοπίστηκαν οι ισχυρότερες λειτουργικές αστικές περιοχές (MEGA, Metropolitan European Growth Areas), και οι περιοχές

⁸ Βλ. τις έρευνες «Ο διεθνής ρόλος της Αθήνας-Εντοπισμός δραστηριοτήτων που απαιτούνται για την υλοποίησή του» (Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας-Εργαστήριο Πολεοδομικού και Χωροταξικού Σχεδιασμού) και «Στρατηγικό Πλαίσιο Χωρικής Ανάπτυξης για την Αθήνα-Αττική» (ΕΜΠ).

⁹ ΥΠΕΧΩΔΕ-ΕΜΠ, Στρατηγικό Πλαίσιο Χωρικής Ανάπτυξης για την Αθήνα-Αττική, 2000, Κεφ. Β', σελ. 11.

¹⁰ *Ibid*, σελ. 18.

¹¹ Ως δείκτες για την ταξινόμηση αυτή χρησιμοποιήθηκαν στοιχεία δημογραφικά, ανταγωνιστικότητας, προσπελασιμότητας, έρευνας/τεχνολογίας/γνώσης και άλλα.

αυτές διακρίθηκαν με τη σειρά τους σε περαιτέρω κατηγορίες, ανάλογα με τη λειτουργική σημασία τους. Η Αθήνα κατατάχθηκε στη δεύτερη κατηγορία, μετά τα πλέον ισχυρά MEGA που εντοπίστηκαν στην κλασική κεντρική περιοχή του λεγόμενου Πενταγώνου (Λονδίνο, Παρίσι, Μιλάνο, Μόναχο και Αμβούργο) και αυτά που παίζουν ανάλογο λειτουργικό ρόλο εκτός Πενταγώνου (Μαδρίτη, Βαρκελώνη, Ρώμη, Βιέννη, Βερολίνο, Κοπεγχάγη, Στοκχόλμη). Η δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνει σχετικά μεγάλα MEGA, με στοιχεία ανταγωνιστικότητας και συχνά μια ισχυρή συγκέντρωση γνώσης, που είναι όμως ασθενέστερα είτε σε όρους πληθυσμιακούς είτε προσπελασιμότητας¹². Ωστόσο, και στο πλαίσιο της δεύτερης κατηγορίας, ο ρόλος της Αθήνας είναι σχετικά αδύναμος. Σε μια διεθνή έρευνα¹³ του 1995 η Αθήνα κατατάχθηκε σχεδόν στην τελευταία θέση ενός καταλόγου 30 ευρωπαϊκών πόλεων. Ανάλογα μη ικανοποιητική εικόνα για το διεθνή ρόλο της Αθήνας προκύπτει και από άλλες διεθνείς συγκριτικές έρευνες των δεκαετιών του '80 και του '90¹⁴. Αν και κατά την τελευταία δεκαετία έχουν υπάρξει μείζονες αλλαγές στην Αθήνα που έχουν ενισχύσει το δυναμισμό της ως σύγχρονης Ευρωπαϊκής μητρόπολης, υπάρχει ακόμα ευρύ πεδίο μελλοντικών πρωτοβουλιών για την περαιτέρω αξιοποίηση των ευκαιριών αλλά και για την αντιμετώπιση προβλημάτων που παραμένουν από το παρελθόν ή, σε ορισμένες περιπτώσεις, οξύνονται. Αξίζει να σημειωθεί ότι σε μια πρόσφατη (2007) παρόμοια έρευνα¹⁵ η Αθήνα κατατάσσεται στην τελευταία (33η) θέση από άποψη ελκυστικότητας για την εγκατάσταση μεγάλων διεθνών επιχειρήσεων. Σε μια άλλη πρόσφατη κατάταξη (European Cities Monitor 2005), η Αθήνα καταλαμβάνει επίσης την τελευταία θέση μεταξύ 30 πόλεων¹⁶.

Τα πιο πάνω πρέπει να τοποθετηθούν στο πλαίσιο της προοπτικής περαιτέρω ενίσχυσης του ρόλου ενός μικρού σχετικά αριθμού από τα μεγαλύτερα ευρωπαϊκά μητροπολιτικά κέντρα, βασισμένης όχι τόσο στο πληθυσμιακό μέγεθος (από αυτή την άποψη η Αθήνα θα «ανέμενε» ισχυρότερο ρόλο) όσο στο ειδικό βάρος των δραστηριοτήτων του τριτογενούς, κυρίως, τομέα που φιλοξενούν, και στο διαμητροπολιτικό ανταγωνισμό. Ο ΟΟΣΑ εκτίμησε ότι η πιθανότητα αξιολογής ανόδου της Αθήνας στην ευρωπαϊκή αστική ιεραρχία είναι συγκριτικά περιορισμένη, όσον αφορά την προσέλκυση διεθνών δραστηριοτήτων χρηματοπιστωτικού χαρακτήρα, και θα πρέπει να στραφεί σε ειδικές προστατευμένες αγορές («niche markets») συνδεδεμένες με δραστηριότητες διεθνούς εμβέλειας συνδεδεμένες με υπηρεσίες πολιτιστικού και συναφούς χαρακτήρα και τον μη συμβατικό τουρισμό. Τα εμπόδια στην μελλοντική ενίσχυση του διεθνούς ρόλου της Αθήνας είναι, σε μεγάλο βαθμό, και οι αιτίες για τη σημερινή αδυναμία του. Εν μέρει είναι εξωγενή, και απορρέουν αφενός από μη-χωρικούς παράγοντες, όπως οι διαρθρωτικές αδυναμίες της ελληνικής οικονομίας και της δημόσιας διοίκησης, και από χωρικούς παράγοντες-κυρίως την απόσταση από το ευρωπαϊκό «κέντρο» και,

¹² Στη δεύτερη κατηγορία η Αθήνα εντάσσεται από κοινού με το Ελσίνκι, το Οσλο, το Ντύσελντορφ, τη Γενεύη, τη Βιέννη, την Κολωνία, το Μάντσεστερ, το Δουβλίνο και το Γκέτεμποργκ. Ακολουθούν κατόπιν μια τρίτη κατηγορία από ενδυναμει MEGA με επικεφαλής τις πρωτεύουσες των νέων κρατών μελών της ΕΕ (Πράγα, Βαρσοβία, Βουδαπέστη και Μπρατισλάβα), ενώ σε μια τέταρτη κατηγορία περιλαμβάνονται οι πλέον αδύναμες αστικές περιοχές.

¹³ Έρευνα γνώμης («opinion poll») στο οποίο απάντησαν επιτελικά στελέχη από τις 500 πιο μεγάλες ευρωπαϊκές επιχειρήσεις. Η έρευνα διενεργήθηκε από το Harris Research Centre για λογαριασμό του European Cities Monitor.

¹⁴ Οικονόμου (επιμ.), 2001, ό.π., σελ. 35 επ.

¹⁵ Έρευνα γνώμης σε υψηλόβαθμα στελέχη και διευθύνοντες συμβούλους επίσης 500 ευρωπαϊκών εταιρειών. Βλ. Το Βήμα, 9.10.2007.

¹⁶ Βλ. Gushman Wakefield Healey & Baker (2005). Σε παρόμοια κατάταξη το 1990 η Αθήνα καταλάμβανε την 22η θέση επί συνόλου 25 πόλεων, δηλ. η θέση της επιδεινώθηκε.

γενικότερα, τη γεωγραφική αποκοπή. Το πρόβλημα αυτό έχει αντικειμενική γεωγραφική προέλευση και μπορεί μόνο μερικώς να αντιμετωπιστεί, μέσω της βελτίωσης των υπερτοπικών μεταφορικών υποδομών. Τέτοιες βελτιώσεις έχουν υπάρξει, κυρίως με τη δημιουργία του διεθνούς αεροδρομίου Ε. Βενιζέλος, αλλά υπάρχουν ακόμα σημαντικές αδυναμίες (προβλήματα στο λιμάνι του Πειραιά, σιδηροδρομική και οδική σύνδεση με τον ευρωπαϊκό χώρο, απευθείας ή μέσω των πυλών εισόδου προς τη χώρα). Όπως επισημαίνει, ωστόσο, ο Cheshire¹⁷, το χωρικό μοντέλο ανάπτυξης των πόλεων δεν εξαρτάται τελικά μόνο από το που χωροθετείται η πόλη στον ευρωπαϊκό χώρο (κεντρικό ευρωπαϊκό άξονα ή όχι) αλλά και από την επιτυχή εφαρμογή τοπικών πολιτικών για την ανάδειξη του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος της κάθε πόλης. Για το τελευταίο ζήτημα, βλ. πιο κάτω, «Προβλήματα εσωτερικής οργάνωσης».

Οι πιο πάνω παρατηρήσεις δεν συνδέονται άμεσα με τη συγκυρία, αφού τοποθετούνται σε δομικό επίπεδο. Η τρέχουσα οικονομική κρίση έχει αναμφίβολα επηρεάσει αρνητικά το αναπτυξιακό επίπεδο και της Αθήνας, δεδομένης της έντονης αλληλεξάρτησής της με τη συνολική εθνική οικονομία. Δεν υπάρχουν, ωστόσο, στοιχεία σχετικά με τον τρόπο και το βαθμό που έχει επηρεαστεί ο διεθνής ρόλος της. Δραστηριότητες-κλειδιά του τελευταίου, όπως ο τουρισμός και οι διεθνείς μεταφορές, εξαρτώνται λιγότερο από την εσωτερική συγκυρία ή μπορεί να επηρεαστούν και θετικά (λόγω της λεγόμενης «εσωτερικής υποτίμησης»). Με αυτή την έννοια, οι διεθνείς δραστηριότητες είναι λιγότερο ευάλωτες από την κρίση, και αντιπροσωπεύουν δυνητικά, τουλάχιστον, πεδία με αναπτυξιακό δυναμικό, που θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν μέσω κατάλληλων πολιτικών. Το έργο (ΟΠΦ) εντάσσεται χωρίς αμφιβολία σε ένα τέτοιο πλαίσιο, στο μέτρο που μπορεί να ενισχύσει ορισμένες μορφές διεθνούς τουρισμού. Επιπλέον, έχει κρίσιμο σημασία το γεγονός ότι το έργο εντάσσεται σε μια λογική αξιοποίησης έγγειων πόρων δημόσιας ιδιοκτησίας, επιλογή που αποτελεί καθοριστική και απαραίτητη συνιστώσα για τη σοβαρή μείωση του δημόσιου χρέους και την έξοδο της χώρας από τη κρίση σε ορατό ορίζοντα.

Υπενθυμίζεται, τέλος, ότι για ενισχυθεί ο διεθνής ρόλος της Μητροπολιτικής Περιοχής της Αθήνας πρέπει να βελτιωθούν και τα δομικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά της πόλης, η εικόνα και αναγνωρισιμότητά της, μέσω μιας στρατηγικής σύνδεσης του χωρικού σχεδιασμού, της οικονομικής ανάπτυξης και των περιβαλλοντικών στόχων¹⁸. Ο ΟΟΣΑ είχε υπογραμμίσει, στο πλαίσιο αυτό, το δυναμικό αλλά και την έλλειψη *επαρκούς αξιοποίησης του παραλιακού μετώπου*¹⁹, που έχουν επισημανθεί και από άλλες πλευρές, ενώ παράλληλα οι δραστηριότητες πολιτιστικού και ειδικού τουριστικού χαρακτήρα έχουν εντοπιστεί ως μείζονες συνιστώσες μια στρατηγικής για την ενίσχυση του διεθνούς ρόλου της Αθήνας²⁰.

2.3 Ο εθνικός μητροπολιτικός ρόλος της Αθήνας και οι περιφερειακές και χωροταξικές συσχετίσεις

Όπως είναι γνωστό, μέχρι περίπου τη δεκαετία του '90, η κυριαρχία της Αθήνας στον ελληνικό χώρο ήταν όχι μόνο εξαιρετικά υψηλή αλλά είχε διπλή διάσταση, αφού αφορούσε τόσο τις χωροταξικές ισορροπίες όσο και την περιφερειακή ανάπτυξη. Οσον αφορά την

¹⁷ Cheshire, P (1999), "Cities in Competition: Articulating the gains from Integration" *Urban Studies*, 36 (5-6).

¹⁸ OECD (2003) Athens. Reviews of Metropolitan Regions, GOV/TDPC: 2123.

¹⁹ *Ibid.*, σελ. 83, 86.

²⁰ Οικονόμου (επιμ.), 2001, *ό.π.*, σελ. 13.

τελευταία διάσταση, η κατάσταση είναι σήμερα, και τουλάχιστον από τα τέλη της προηγούμενης δεκαετίας, σαφώς διαφορετική. Κατ' αρχάς, διαπιστώνεται γενικά άμβλυνση της εικόνας που παρουσιάζουν οι περιφερειακές ανισότητες²¹. Στο πλαίσιο αυτό, η Αθήνα, και πιο συγκεκριμένα η Αττική (που αντιστοιχεί στο μεγαλύτερο τμήμα της μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας-ΜΠΑ), έχει πάψει να είναι η Περιφέρεια με το υψηλότερο επίπεδο ανάπτυξης. Ο βασικός σχετικός δείκτης, το κατά κεφαλήν ΑΕΠ (κκαΕΠ), το 2002 έφθανε στην Αττική το 64,6% του μέσου όρου της ΕΕ25· η επίδοση αυτή δεν ήταν η υψηλότερη μεταξύ των ελληνικών Περιφερειών, αφού ήταν χαμηλότερη της αντίστοιχης της Στερεάς Ελλάδας και του Ν. Αιγαίου. Ως συνέπεια, οι δύο τελευταίες Περιφέρειες εντάχθηκαν ήδη, για την προγραμματική περίοδο 2007-2013, σε καθεστώς *phasing in* (περιφέρειες στόχου 23, δηλ. σταδιακής εισόδου στην κατηγορία των ευρωπαϊκών περιφερειών που δεν καθυστερούν αναπτυξιακά), ενώ η Αττική περιορίστηκε μόνο σε καθεστώς *phasing out* (περιφέρειες στόχου 1β, δηλ. σταδιακής εξόδου από την κατηγορία των περιφερειών που καθυστερούν αναπτυξιακά). Τα πιο πρόσφατα στοιχεία (2009) δείχνουν ότι το Νότιο Αιγαίο διατηρεί την πρώτη θέση (121,4% του εθνικού κκαΕΠ), με την Αττική στη δεύτερη θέση (119,5%) και τη Στερεά Ελλάδα στην τρίτη (108,2%). Πέρα από τη σειρά κατάταξης, οι διαφορές μεταξύ των πρώτων περιφερειών και η διαφορά από τον εθνικό μέσο όρο κινούνται σε σχετικά χαμηλά επίπεδα, σε σύγκριση με τις περιφερειακές ανισότητες στο διεθνή χώρο.

Οι εξελίξεις αυτές σημαίνουν ότι ο υπαρκτός, παλαιότερα, κίνδυνος κάθε ενίσχυση της Αθήνας/Αττικής να οδηγήσει σε διεύρυνση των περιφερειακών ανισοτήτων έχει πάψει πλέον να ισχύει. Το συμπέρασμα αυτό, που προκύπτει από τις αλλαγές στις διαπεριφερειακές συσχετίσεις στο εσωτερικό του ελληνικού χώρου, αν συνδυαστεί με το αναλυθέντα πιο πάνω νέο ρόλο των μεγάλων μητροπόλεων όσον αφορά την αναγκαιότητά τους για τη διεθνή ανταγωνιστικότητα των εθνικών επικρατειών τους, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η ενίσχυση της μητροπολιτικής φυσιογνωμίας της Αθήνας με υψηλού επιπέδου και διεθνής εμβέλειας πόλους, όχι μόνο δεν ενέχει κινδύνους για ενίσχυση των διαπεριφερειακών ισορροπιών αλλά θα έχει και θετικές επιπτώσεις στην υπόλοιπη επικράτεια, με τη διάχυση σε αυτή των ωφελειών από τη συνολική αναβάθμιση του ρόλου της χώρας στο ευρωπαϊκό και παγκόσμιο σύστημα.

Την εικόνα αυτή ενισχύουν οι πληθυσμιακές εξελίξεις. Η σημερινή συμμετοχή της Αθήνας / Αττικής σε βασικά μεγέθη της χωροταξικής οργάνωσης, όπως στον πληθυσμό και τις οικονομικές δραστηριότητες, παραμένει βέβαια πολύ υψηλή με απόλυτους όρους, κατάσταση που έχει προκύψει μέσα από μακροχρόνια ιστορική πορεία, αλλά τείνει να μειωθεί με σχετικούς όρους. Όσον αφορά τον πληθυσμό, το μερίδιο της Αττικής στο σύνολο του ελληνικού πληθυσμού, που παλαιότερα αύξανε πολύ γρήγορα, περίπου σταθεροποιήθηκε στις δεκαετίες του '80 και του '90, και μειώθηκε κατά την περασμένη δεκαετία· επιπλέον, υπήρξε και απόλυτη μείωση στον αριθμό των μόνιμων κατοίκων, με ρυθμό μεγαλύτερο (αρνητικά) από αυτόν της χώρας (που επίσης σημείωσε μείωση).

Μόνιμος πληθυσμός	1991	2001	2011	Μτβλ 2001-2011
Ελλάδα	10.223.392	10.934.097	10.787.690	-1,34%
Αττική	3.596.808	3.896.574	3.812.330	-2,11%
	35,2%	35,6%	35,3%	

Απογραφές ΕΣΥΕ/ΕΣΤΑ

Παραμένει βέβαια το γεγονός ότι η Αττική εξακολουθεί να συγκεντρώνει άνω του 1 / 3 του πληθυσμού, και δεν υπάρχει σοβαρή προοπτική σημαντικής μείωσης του μεγέθους αυτού— κάτι τέτοιο θα μπορούσε να γίνει μόνο υπό συνθήκες οικονομικής και κοινωνικής

²¹ ΥΠΟΙΟ (2008), ό.π., σελ. 28.

κατάρρευσης της Αττικής. Το γεγονός αυτό σημαίνει ότι αφενός στην Αττική μόνο υπάρχει δυνατότητα χωροθέτησης πολύ μεγάλης κλίμακας εγκαταστάσεων που απαιτούν ισχυρό μητροπολιτικό περιβάλλον, και αφετέρου ότι μεγάλης κλίμακας αστικός εξοπλισμός (πρασίνου κλπ.) θα έχει άμεση θετική επίδραση σε μεγάλο τμήμα του εθνικού πληθυσμού.

2.4 Χαρακτηριστικά και προβλήματα εσωτερικής οργάνωσης του αθηναϊκού χώρου

Όπως έχει επισημανθεί πιο πάνω, ο συγκριτικά περιορισμένος, μέχρι σήμερα, διεθνής ρόλος της Αθήνας συνδέεται με την ύπαρξη προβλημάτων εσωτερικής οργάνωσης και λειτουργίας, που μειώνουν την ελκυστικότητά ως τόπου εγκατάστασης δραστηριοτήτων διεθνούς εμβέλειας. Τα ίδια ή ανάλογα προβλήματα, παράλληλα, έχουν αρνητικές επιπτώσεις στην ποιότητα ζωής των κατοίκων της πόλης. Ανεξάρτητα από την *χωροταξική* ανισορροπία που δημιούργησε στον ελληνικό χώρο η συγκέντρωση σε μια μητροπολιτική περιοχή του 1/3, περίπου, του πληθυσμού της χώρας, πρέπει να είναι σαφές ότι το μέγεθος καθαυτό της Αθήνας δεν συνεπάγεται αναπόφευκτα *εσωτερικά πολεοδομικά προβλήματα* του είδους αυτών που την χαρακτηρίζουν. Μητροπόλεις ανάλογου ή και μεγαλύτερου μεγέθους χαρακτηρίζονται από καλύτερη ποιότητα ζωής, και αυτό όχι πάντα λόγω υψηλότερου εισοδηματικού επιπέδου. Στην προαναφερθείσα έκθεση του ΟΟΣΑ, έτσι, η χαμηλή επίδοση της Αθήνας όσον αφορά το διεθνή ρόλο αποδίδεται σε χωρικούς και περιβαλλοντικούς παράγοντες και στην έλλειψη ενός οράματος σχετικά με την αξιοποίηση από την πρωτεύουσα του ανθρώπινου και πολιτιστικού της κεφαλαίου ως συγκριτικού πλεονεκτήματος²². Στην προαναφερθείσα πρόσφατη έρευνα για τη διεθνή ελκυστικότητα της Αθήνας, οι παράγοντες που την οδήγησαν στην τελευταία θέση είναι, κυρίως, η έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού, η ποιότητα των τηλεπικοινωνιών και των εσωτερικών συγκοινωνιών, τα περιβαλλοντικά (με την ευρεία έννοια) προβλήματα και η χαμηλή ποιότητα ζωής. Είναι λοιπόν σαφές ότι τα προβλήματα εσωτερικής πολεοδομικής οργάνωσης και οι πολλαπλές επιπτώσεις τους, επηρεάζουν τόσο την ποιότητα ζωής των κατοίκων όσο και την εξωτερική ελκυστικότητα.

Μεταξύ των πολύ σημαντικών προβλημάτων πολεοδομικής οργάνωσης (συμπεριλαμβανόμενων και των συνθηκών του αστικού περιβάλλοντος) που χαρακτηρίζουν σήμερα τον ευρύτερο αθηναϊκό χώρο, υψηλή θέση κατέχουν τα εξής:

- Πυρήνας του ευρύτερου αθηναϊκού χώρου παραμένει το Λεκανοπέδιο, στο οποίο συγκεντρώνεται ο κύριος όγκος υλικού και ανθρώπινου κεφαλαίου, ενώ η ζώνη των Μεσογείων αποτελεί πεδίο μιας νέας αστικοποίησης με έμφαση στην κατοικία, και η δυτική Αττική συγκεντρώνει με πιο διάσπαρτο τρόπο διάφορες υπερτοπικές αστικές και μητροπολιτικές λειτουργίες. Οι εκτός Λεκανοπεδίου σημερινές τάσεις βασίζονται κατά βάση στην αγορά και όχι στο σχεδιασμό, αποτελούν συχνά μορφές άναρχης αποκέντρωσης, και έχουν σημαντικές αρνητικές πτυχές, μεταξύ άλλων καταστρέφοντας το φυσικό απόθεμα της Αττικής και επιμηκύνοντας τις καθημερινές μετακινήσεις με ιδιωτικό αυτοκίνητο.

²² OECD (2003), *ό.π.*, σελ. 18.

- Το Λεκανοπέδιο καθεαυτό δεν έχει μπορέσει να αναδιοργανωθεί με ένα συγκροτημένο τρόπο. Είναι εμφανής η αποκέντρωση κατά τα τελευταία 20 χρόνια των κεντρικών λειτουργιών γραφειακού και επιχειρηματικού χαρακτήρα κατά μήκος του άξονα Κηφισίας-Συγγρού (ο δεύτερος αποτελεί και άξονα χωροθέτησης μεγάλων ξενοδοχείων), μιας αποκέντρωσης, όμως, που δεν ακολούθησε τις κατευθύνσεις του ισχύοντος Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας για τη διαμόρφωση μιας πολυκεντρικής πόλης αλλά τις τάσεις της αγοράς. Παράλληλα, το ιστορικό κέντρο σε διαφορετικά τμήματά του υφίσταται, ανάλογα με την περίπτωση, φαινόμενα υποβάθμισης και φαινόμενα αναγέννησης.



- Τη μακροχρόνια υποβάθμιση, λόγω της υπερβολικής συμβατικής οικοδόμησης, αλλά και της μη οργανικής ενσωμάτωσής του στη δομή του ευρύτερου μητροπολιτικού χώρου, του θαλάσσιου μετώπου της πόλης. Όπως σημειώνουν οι Valentien Ch., Παπαγεωργίου-Βενετάς Α.²³, μετά τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο (και μέχρι πρόσφατα) ο κόλπος του Φαλήρου και το ευρύτερο θαλάσσιο μέτωπο παρέμειναν επί δεκαετίες παραμελημένες περιοχές, χωρίς σαφείς χρήσεις και «η Αθήνα εξακολούθησε να έχει την πλάτη γυρισμένη στη θάλασσα».

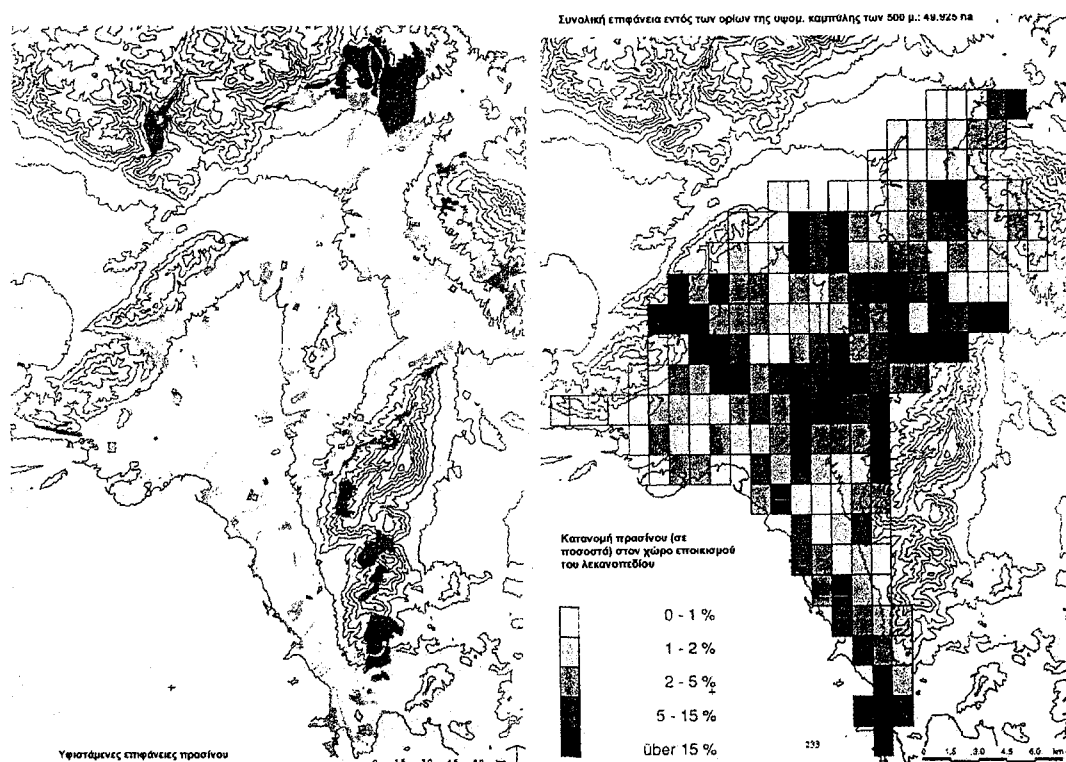
Η διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων υπήρξε αφορμή για μια επαναπροσέγγιση του θαλάσσιου μετώπου, με τη χωροθέτηση ορισμένων μεγάλων δημόσιων υποδομών (αθλητικών και άλλων), που έχει αρχίσει να κινητοποιεί σταδιακά και νέου τύπου ιδιωτικές επενδύσεις (εμπορικού με την ευρεία έννοια χαρακτήρα). Οι πρόσφατες μεταλλαγές πάντως, προς το παρόν, μεικτό, θετικό αλλά και αρνητικό, πρόσημο, ενώ η διαδικασία ουσιαστικής μητροπολιτικής αξιοποίησης του θαλάσσιου μετώπου δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμα: ορισμένοι Ολυμπιακοί πόλοι βρίσκονται σε μεταβατική φάση, γενικά προς την κατεύθυνση αύξηση της συμμετοχής λειτουργιών αναψυχής, εμπορίου και τουρισμού, ενώ η μετατροπή του χώρου του Ελληνικού σε μητροπολιτικό πάρκο βρίσκεται ακόμα σε πρώιμο στάδιο σχεδιασμού. Ακόμα λιγότερο ώριμες είναι ορισμένες νέες ιδέες, μεταξύ των οποίων η δημιουργία του «μεγάλου παραλιακού ποδηλατόδρομου και άξονα πεζών» από τον Πειραιά μέχρι τη Βάρκιζα.

- Τα προβλήματα κυκλοφορίας, με την τριπλή διάσταση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, της όχι επαρκούς ανάπτυξης των μέσων μαζικής μεταφοράς (και τη συνακόλουθη υπερβολική χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου), και της δυσκολίας εξεύρεσης χώρων στάθμευσης (όχι μόνο στις κεντρικές ζώνες αλλά σχεδόν στο σύνολο του λεκανοπεδίου). Κατά την τελευταία δεκαετία υπήρξαν στο πεδίο αυτό ορισμένες σημαντικές βελτιώσεις, με τη λειτουργία της Αττικής Οδού (που όμως ήδη τείνει να κορεστεί) και, κυρίως, την ανάπτυξη μέσων μαζικής μεταφοράς σταθερής τροχιάς (μετρό, τραμ).

- Τα προβλήματα χρήσεων γης, κυρίως με τη μορφή συγκρούσεων αλλά επίσης και ανισοκατανομής στο χώρο βασικών αστικών λειτουργιών, που συνδέονται με τη μακροχρόνια έλλειψη συγκροτημένου και αποτελεσματικού πολεοδομικού σχεδιασμού των χρήσεων του εδάφους.

²³ Valentien Ch., Παπαγεωργίου-Βενετάς Α., Kroitzsch (2000), *Οικολογικός-Ρυθμιστικός σχεδιασμός του Λεκανοπεδίου της Αθήνας*, Ιδρυμα Volkswagen, Αννόβερο (μετάφραση: ΟΡΣΠΓΑ, Αθήνα), σελ. 358.

- Οι μη ικανοποιητικές παράμετροι του αστικού πρασίνου. Οι κοινόχρηστοι χώροι πρασίνου στο Πολεοδομικό Συγκρότημα της Αθήνας αποτελούν περίπου το 8% της συνολικής του έκτασης και εξασφαλίζουν περίπου 9 μ²/κάτ. Το ποσοστό αυτό είναι χαμηλό, με διεθνή κριτήρια. Πιο σημαντικά προβλήματα, όμως, είναι ο μεγάλος κατακερματισμός των επιφανειών του πρασίνου, και η άνιση και, ταυτόχρονα, μη ορθολογική κατανομή του στο Λεκανοπέδιο. Ως συνέπεια του πρώτου, ο αστικός ιστός δεν διαρθρώνεται με μεγάλους κόμβους και διαύλους αστικού πρασίνου (επόμενη εικόνα, αριστερό τμήμα. Πηγή: Valentien & Παπαγεωργίου-Βενετάς 2000). Ως συνέπεια του δεύτερου, το ποσοστό αστικού πρασίνου διαφοροποιείται έντονα, κυμαινόμενο από 1% έως +15%, ανάλογα με την περιοχή (επόμενη εικόνα, δεξιό τμήμα. Πηγή: ως άνω).



- Τα προβλήματα αρχιτεκτονικής και αισθητικής, που συνδέονται με την καταστροφή πολύ μεγάλου ποσοστού του παλαιότερου (παραδοσιακού αλλά και μεσοπολεμικού) κτιριακού αποθέματος, με τη χαμηλή ποιότητα της σύγχρονης αρχιτεκτονικής στη μεγάλη πλειονότητα των κτηρίων και την έλλειψη σημαντικών σύγχρονων οικοδομημάτων και τοποσμήμων, και με τη χαμηλή ποιότητα της αστικής σύνθεσης, δηλ. της αρχιτεκτονικής του δημόσιου χώρου της πόλης.
- Τα σημαντικά προβλήματα του αστικού περιβάλλοντος, που περιλαμβάνουν την αέρια ρύπανση (υπό τη διπλή οπτική της συμβολής στο πλανητικής εμβέλειας φαινόμενο του θερμοκηπίου, και της ρύπανσης της ατμόσφαιρας στην πόλη), τις ανεπάρκειες της διαχείρισης των υγρών και στερεών απορριμμάτων, και την ηχορρύπανση. Πτυχή και ταυτόχρονα, ως ένα σημείο, και πηγή περιβαλλοντικών προβλημάτων είναι η πολύ περιορισμένη εφαρμογή βιοκλιματικής, και γενικότερα «πράσινης» αρχιτεκτονικής.
- Τη διάχυτη οικοδόμηση (αυθαίρετη και νόμιμη) της υπαίθρου σε μεγάλο τμήμα της Αττικής, τη συνακόλουθη αλλοίωση και υποβάθμιση του τοπίου (φυσικού και πολιτιστικού), αλλά και την υποθήκευση των μελλοντικών οικιστικών επεκτάσεων και αναπτύξεων.

Για να ενισχυθεί ο διεθνής ρόλος της, στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει η Μητροπολιτική Περιοχή της Αθήνας να βελτιώσει και τα δομικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά, και τη εικόνα και

αναγνωρισιμότητά της, μέσω μιας μητροπολιτικής στρατηγικής σύνδεσης του χωρικού σχεδιασμού, οικονομικής ανάπτυξης και περιβαλλοντικών στόχων²⁴. Ο ΟΟΣΑ υπογραμμίζει, στο πλαίσιο αυτό, το δυναμικό αλλά και την έλλειψη επαρκούς αξιοποίησης του παραλιακού μετώπου²⁵, που έχουν επισημανθεί και από άλλες πλευρές²⁶.

²⁴ OECD (2003), *ό.π.*, σελ. 21-23.

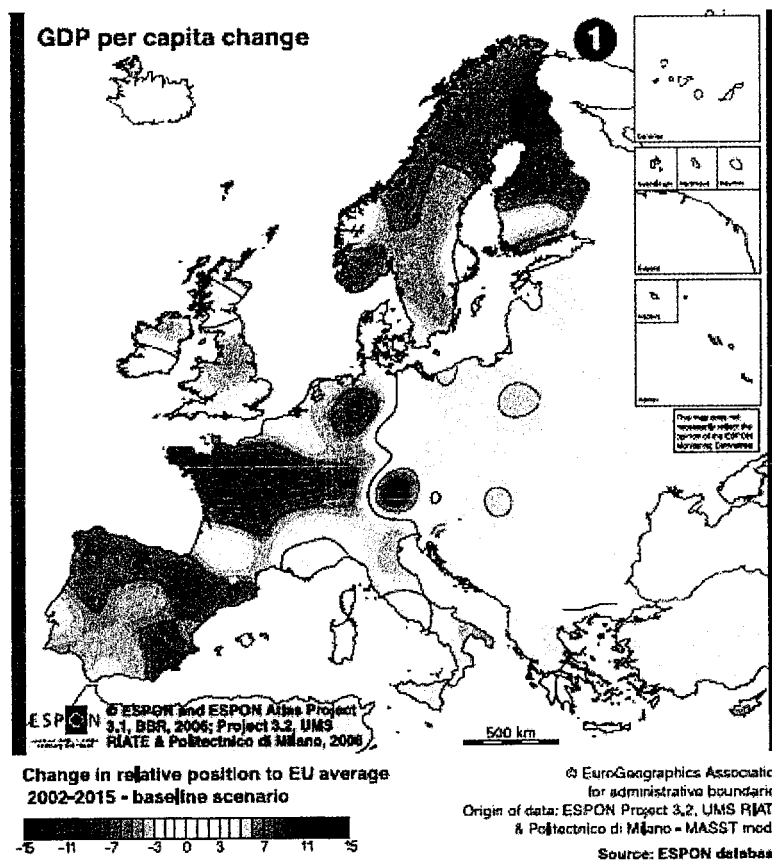
²⁵ *Ibid.*, σελ. 83, 86.

²⁶ Οικονόμου (επιμ.), 2001, *ό.π.*, σελ. 13.

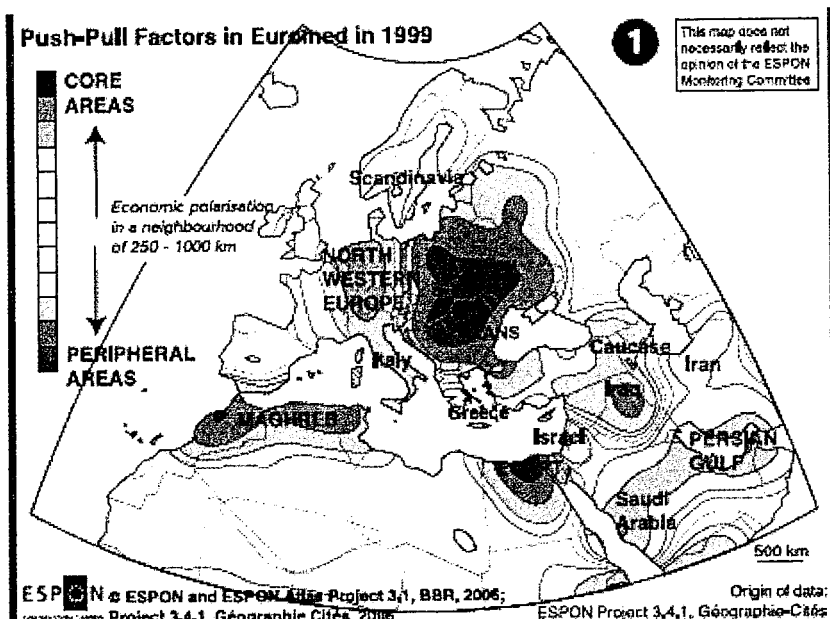
3 ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΑ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΠΟΛΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ-ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ

3.1 Μακρο-χωροταξική ένταξη

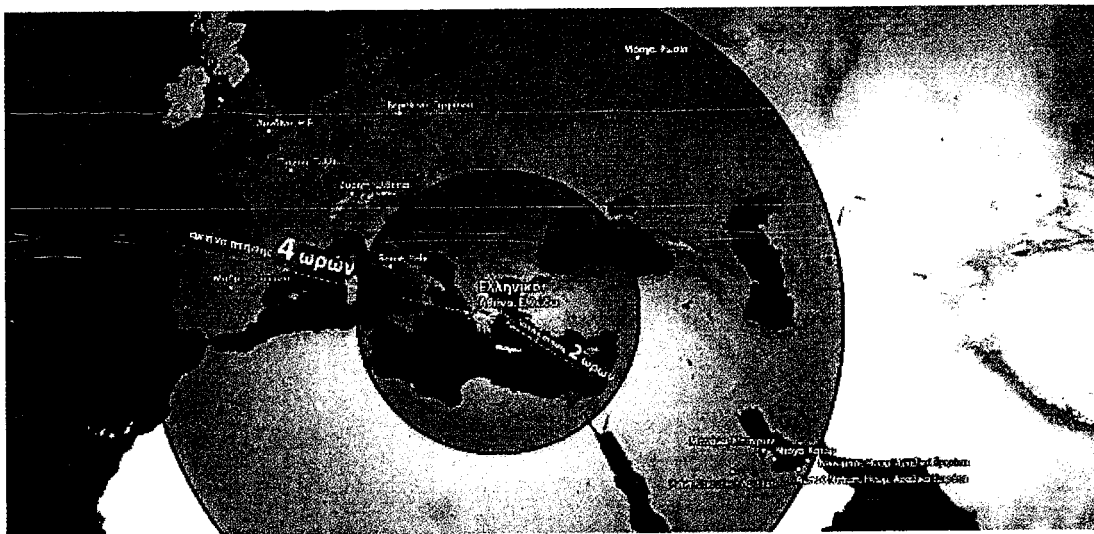
Ο Ελληνικός χώρος βρίσκεται σε σαφώς περιφερειακή, γεωγραφικά και αναπτυξιακά, θέση στον Ευρωπαϊκό χώρο, όπως φαίνεται στον επόμενο χάρτη.



Σε μεγαλύτερη κλίμακα, ωστόσο, που ενσωματώνει τον ευρύτερο Μεσογειακό χώρο, η εικόνα αλλάζει, και στα δύο αυτά (γεωγραφικό και αναπτυξιακό) επίπεδα. Υπό αυτό το πρίσμα, η Αθήνα, και ο Πόλος Ελληνικού-Αγίου Κοσμά, φαίνεται να έχουν δυνατότητες διεθνούς απήχησης.



Το συμπέρασμα αυτό ενισχύεται και από τις μη απαγορευτικές χρονοαποστάσεις (μέσω αεροπορικής σύνδεσης) με εκτεταμένες περιοχές του ευρύτερου Ευρωπαϊκού και περι-Μεσογειακού χώρου.



3.2 Ενταξη στη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας

Η θέση του ΜΠΕΑ στη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας (κατά προσέγγιση της περιοχής αυτής, στην Αττική) φαίνεται στον επόμενο χάρτη, ο οποίος σε μεγάλο βαθμό αντιστοιχεί στη σημερινή χωροταξική οργάνωση. Βασικές παράμετροι της θέσης του ΜΠΕΑ είναι:

- Ο ΜΠΕΑ βρίσκεται στο νοτιοανατολικό άκρο του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Αθήνας (δηλ. του συνεχούς οικιστικού ιστού που ταυτίζεται περίπου με το Λεκανοπέδιο) και περίπου στο κέντρο του παραθαλάσσιου νοτιο-ανατολικού τμήματος της Μητροπολιτικής Περιοχής της Αθήνας (που ταυτίζεται σε ένα πρώτο επίπεδο με την Αττική). Ενσωματώνεται στον οικιστικό ιστό, αλλά ταυτόχρονα έχει μικρή σχετικά

απόσταση από μείζονες εξωαστικές ζώνες πρασίνου (κυρίως τον Υμηττό, αλλά και τη ζώνη της Λαυρεωτικής).

- Το προαναφερόμενο νοτιανατολικό τμήμα του πολεοδομικού συγκροτήματος καταλαμβάνεται από οικιστικό ιστό με κατοικία και διάφορες άλλες χρήσεις, αλλά είναι αδιάθρωτος με την έννοια της έλλειψης οικιστικών πόλων ευρύτερης ακτινοβολίας. Οι υπάρχουσες κεντρικές λειτουργίες, παρά τη μεγάλη έκταση αυτής της ζώνης, έχουν γενικά χαμηλή εμβέλεια και ακτινοβολία. Αντίστοιχα, το προαναφερόμενο νοτιανατολικό τμήμα της μητροπολιτικής περιοχής, αν και δεν αποτελείται πλέον από συνεχή ιστό αλλά αυτός διακόπτεται από μικρότερες ή μεγαλύτερες «πράσινες» ζώνες, επίσης δεν περιλαμβάνει σημαντικούς πόλους, με εξαίρεση τα δύο άκρα του, Πειραιά και Λαύριο. Τα χαρακτηριστικά αυτά είναι σαφή στον παρατιθέμενο χάρτη από το σχέδιο του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αττικής: παρόλο που η έμφαση του χάρτη αυτού είναι στις προτάσεις, η έλλειψη πόλων-κέντρων (εκτός του μελλοντικού ΜΠΕΑ) είναι εμφανής. Εμφανής είναι, επίσης, η έλλειψη στις δύο αυτές ευρύτερες ζώνες οργανωμένων υποδοχών μεταποίησης, εφοδιαστικής και χονδρεμπορίου, και τουρισμού-αναψυχής.
- Έχει μικρή σχετικά απόσταση από το κέντρο της μητροπολιτικής περιοχής και του πολεοδομικού συγκροτήματος (κέντρα Αθήνας και Πειραιά) αλλά με σαφή χωρική διαφοροποίηση από αυτόν. Υπάρχει έτσι δυνατότητα διακλαδικών σχέσεων με μητροπολιτικές λειτουργίες καθαρά κεντρικού χαρακτήρα.
- Έχει επίσης σχετικά μικρή απόσταση από μείζονες πόλους όπως το λιμάνι του Πειραιά και το διεθνές αεροδρόμιο στα Σπάτα (κύριες διεθνείς πύλες εισόδου), αλλά και από άξονες του κύριου υπερτοπικού οδικού δικτύου και του σιδηροδρόμου που επιτρέπουν τη σύνδεση με τον ευρύτερο ελληνικό χώρο.

Η συγκοινωνιακή σύνδεση, ειδικότερα, παρουσιάζεται στο επόμενο σκαρίφημα. Σε επίπεδο Αθήνας, ο ΜΠΕ βρίσκεται σε πολύ ικανοποιητικές (χρονο)αποστάσεις από προαναφερθέντα μείζονα σημεία ενδιαφέροντος, όπως το κέντρο της πόλης (8 χλμ.) και οι δύο κύριες διεθνείς πύλες, το Αεροδρόμιο Ε. Βενιζέλος (25 χλμ.) και το λιμάνι του Πειραιά (10 χλμ.), ενώ είναι ευχερής και η σύνδεση με το υπερτοπικό οδικό δίκτυο και τους σιδηροδρομικούς σταθμούς μέσω του μετρό, του τραμ και οδικώς (βλ. για την άμεση συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση του ΜΠΕΑ το οικείο τμήμα, πιο κάτω).



3.3 Κοινωνικο-οικονομικά δεδομένα

Η περιοχή που περιβάλλει το ΜΠΕΑ περιλαμβάνει τέσσερις «Καποδιστριακούς» Δήμους: Ελληνικού, Αργυρούπολης, Γλυφάδας, και Αλίμου. Με το Πρόγραμμα Καλλικράτης, οι δύο πρώτοι ενοποιήθηκαν στο Δήμο Ελληνικού-Αργυρούπολης (μετατρεπόμενοι σε Δημοτικές Ενότητες), ενώ οι Δήμοι Γλυφάδας και Αλίμου διατήρησαν την αυτοτέλειά τους.

Τα βασικά πληθυσμιακά δεδομένα της τελευταίας 20ετίας παρουσιάζονται στο επόμενο πίνακα.

	Μόνιμος πληθυσμός			Μτβλ		
	1991	2001	2011 ²⁷	91-2001	01-2011	91-2011
Χώρα	10.223.392	10.934.097	10.787.690	6,95%	-1,34%	5,52%
Αττική	3.594.817	3.894.573	3.812.330	8,34%	-2,11%	6,05%
Δ. Ελληνικού- Αργυρούπολης	44.802	51.299	51.330	14,50%	0,06%	14,57%
Δ.Ε. Ελληνικού	12.544	16.223	-	29,33%	-	-
Δ.Ε. Αργυρούπολης	32.258	35.076	-	8,74%	-	-
Δ. Αλίμου	32.514	39.800	41.830	22,41%	5,10%	28,65%
Δ. Γλυφάδας	63.733	83.665	86.980	31,27%	3,96%	36,48%
Δ. Ελληνικού- Αργυρούπολης/Αττική	1,25%	1,32%	1,35%	5,69%	2,22%	8,03%
Δ.Ε. Ελληνικού/Αττική	0,35%	0,42%	-	19,37%	-	-
Δ.Ε. Αργυρούπολης/Αττική	0,90%	0,90%	-	0,37%	-	-
Δ. Αλίμου/Αττική	0,90%	1,02%	1,10%	12,99%	7,37%	21,31%
Δ. Γλυφάδας/Αττική	1,77%	2,15%	2,28%	21,17%	6,20%	28,69%

Πηγή: ΕΛ. ΣΤΑΤ. 1991, 2001, 2011 επεξεργασίες ομάδας μελέτης

Παρατηρείται ότι, σε αντίθεση με ό,τι συνέβη σε επίπεδο χώρας και περιφέρειας (Αττικής), οι τρεις Καλλικράτειοι δήμοι που περιβάλλουν το ΜΠΕΑ παρουσίασαν θετική πληθυσμιακή εξέλιξη, κατά την προηγούμενη δεκαετία, αυξάνοντας ταυτόχρονα και το μερίδιό τους στον πληθυσμό της Αττικής. Οι εξελίξεις αυτές σημαίνουν ότι:

(α) η περιοχή αυτή δεν παρουσιάζει τα προβλήματα, πληθυσμιακά και καθ'υπόθεση και άλλα, που χαρακτηρίζουν σήμερα την Αθήνα / Αττική (επισημαίνονται ιδιαίτερα τα κρίσιμα προβλήματα του κέντρου της Αθήνας), και

(β) διαθέτει πληθυσμιακό δυναμικό που συνεπάγεται και πρόσθετη ζήτηση κατοικίας. Η Γλυφάδα και ο Αλιμος έχουν πλέον υπερβεί κατά πολύ τον πληθυσμιακό ορίζοντα των αντίστοιχων ΓΠΣ (57.000 και 32.000), ενώ στην περίπτωση του Δήμου Ελληνικού-Αργυρούπολης ο αθροιστικός στόχος των 2 ΓΠΣ (των προγενέστερων δήμων) που ανέρχεται σε 64.000 κατ. έχει προσεγγιστεί από τον πληθυσμό 2011, με πιθανή προοπτική την κάλυψή του μέσα στην τρέχουσα δεκαετία.

Όσον αφορά την οικονομική βάση των δήμων, σχετικά στοιχεία (του έτους 2001²⁸) παρουσιάζονται στους επόμενους δύο πίνακες.

Όπως προκύπτει από τον πρώτο πίνακα, και στους τρεις δήμους υπερτερεί από άποψη απασχόλησης ο τριτογενής τομέας. Ανάλογη εικόνα υπάρχει και σε εθνικό και περιφερειακό

²⁷ Προσωρινά αποτελέσματα της Απογραφής του Μόνιμου Πληθυσμού της Ελλάδας -Απογραφή 2011. Είναι διαθέσιμα μέχρι και το επίπεδο του Καλλικράτειου Δήμου.

²⁸ Δεν είναι ακόμα διαθέσιμα στοιχεία αυτής της κατηγορίας από την Απογραφή του 2011.

επίπεδο, αλλά η τριτογεννοποίηση είναι πιο έντονη στην περιοχή που εξετάζεται εδώ, φθάνοντας στο επίπεδο, περίπου, των 3/4 του ενεργού πληθυσμού.

Χωροταξική, πολεοδομική και περιβαλλοντική θεώρηση της αξιοποίησης του πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού, v3

Απασχολούμενοι στο τόπο κατοικίας ανά τομέα, 2001

	Οικονομικώς ενεργοί						Οικονομικώς μη ενεργοί	
	Σύνολο	Απασχολούμενοι			Ανεργοί			
		Σύνολο	Πρωτογενής Τομέας	Δευτερογενής Τομέας	Τριτογενής	Δε δήλωσαν	Σύνολο	
Χώρα		4.615.470	4.102.091	591.669	892.189	2.401.831	216.402	513.379
Αττική		1.746.401	1.579.190	20.939	362.995	1.101.038	94.218	167.211
Δ. Ελληνικού- Αργυρούπολης		23.539	21.409	92	4.346	15.593	1.378	2.130
Δ.Ε. Ελληνικού		7.187	6.615	23	1.301	4.962	329	572
Δ.Ε. Αργυρούπολης		16.352	14.794	69	3.045	10.631	1.049	1.558
Δ. Αλίμου		17.861	16.486	51	2.869	12.916	650	1.375
Δ. Γλυφάδας		37.646	34.785	199	5.768	27.394	1.424	2.861
επί των οικονομικώς ενεργών								
Χώρα		89%						11,12%
Αττική		90%						9,57%
Δ. Ελληνικού- Αργυρούπολης		91%						9,05%
Δ.Ε. Ελληνικού		92%						7,96%
Δ.Ε. Αργυρούπολης		90%						9,53%
Δ. Αλίμου		92%						7,70%
Δ. Γλυφάδας		92%						7,60%
επί των απασχολούμενων								
Χώρα		100%	14%	22%	59%	5%		
Αττική		100%	1%	23%	70%	6%		
Δ. Ελληνικού- Αργυρούπολης		100%	0%	20%	73%	6%		
Δ.Ε. Ελληνικού		100%	0%	20%	75%	5%		
Δ.Ε. Αργυρούπολης		100%	0%	21%	72%	7%		
Δ. Αλίμου		100%	0%	17%	78%	4%		
Δ. Γλυφάδας		100%	1%	17%	79%	4%		

Πηγή: ΕΛ. ΣΤΑΤ. 2001 επεξεργασίες ομάδας μελέτης

Απασχολούμενοι στο τόπο κατοικίας ανά ομάδα κλάδων, 2001

Χωροταξική, πολεοδομική και περιβαλλοντική θεώρηση της αξιοποίησης του πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού, v.3

Απασχόληση	Χώρα	Αττική	Δ. Ελληνικού- Αργυρούπολης			Δ. Αλίου	Δ. Γλυ- φάδας	Χώρα	Αττική	Δ. Ελληνικού- Αργυρούπολης			Δ. Αλίου	Δ. Γλυ- φάδας
			Δ.Ε. ΕΑ- ληνικού	Δ.Ε. Αργυρού πολης	Σύνολο Δήμου					Δ.Ε. ΕΑ- ληνικού	Δ.Ε. Αργυρού πολης	Σύνολο Δήμου		
Σύνολο	4.102.091	1.579.190	6615	14794	21.409	16486	34785	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Γεωργία κλπ.	591669	20939	23	69	92	51	199	14,42%	1,33%	0,35%	0,47%	0,43%	0,31%	0,57%
Εξόρυξη	11346	1546	4	4	8	21	24	0,28%	0,10%	0,06%	0,03%	0,04%	0,13%	0,07%
Βιομηχανία	492911	219370	823	1898	2.721	1942	3621	12,02%	13,89%	12,44%	12,83%	12,71%	11,78%	10,41%
Ενέργεια	37236	12487	42	136	178	107	188	0,91%	0,79%	0,63%	0,92%	0,83%	0,65%	0,54%
Κατασκευές	350694	129591	432	1007	1.439	799	1935	8,55%	8,21%	6,53%	6,81%	6,72%	4,85%	5,56%
Εμπόριο	512648	232077	1056	2269	3325	2982	5868	12,50%	14,70%	15,96%	15,34%	15,53%	18,09%	16,87%
Τουρισμός	294701	107400	485	1005	1.490	1163	3001	7,18%	6,80%	7,33%	6,79%	6,96%	7,05%	8,63%
Μεταφορές	267844	136833	800	1614	2.414	1821	4084	6,53%	8,66%	12,09%	10,91%	11,28%	11,05%	11,74%
Υπηρεσίες αιχμής	116352	72621	363	764	1.127	1073	2031	2,84%	4,60%	5,49%	5,16%	5,26%	6,51%	5,84%
Λοιπός τριτογενής τομέας	1209623	551655	2258	4976	7.234	5874	12396	29,49%	34,93%	34,13%	33,64%	33,79%	35,63%	35,64%

Πηγή: ΕΛ. ΣΤΑΤ. 2001 επεξεργασίες ομάδας μελέτης

Χωροταξική, πολεοδομική και περιβαλλοντική θεώρηση της αξιοποίησης του πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού, v.3

Απασχολούμενοι στο τόπο εργασίας ανά τομέα, 1996

	Δ. Ελληνικού- Αργυρούπολης			Δ. Αλίμου	Δ. Γλυ- φάδας	ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΧΗ Σ	Δ. Ελληνικού- Αργυρούπολης			Δ. Αλίμου	Δ. Γλυ- φάδας	ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΧΗ Σ	Δ. Ελληνικού- Αργυρούπολης			Δ. Αλίμου	Δ. Γλυ- φάδας	ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΧΗ Σ
	Δ.Ε. Ελληνικού	Δ.Ε. Αργυρού πολης	Σύνολο Δήμου				Δ.Ε. Ελληνικού	Δ.Ε. Αργυρού πολης	Σύνολο Δήμου				Δ.Ε. Ελληνικού	Δ.Ε. Αργυρού πολης	Σύνολο Δήμου			
Πρωτογενής τομέας	1	70	71	0	11	82	0,0%	1,0%	0,7%	0,0%	0,1%	0,2%	0,0%	1,0%	0,7%	0,0%	0,1%	0,2%
Ορυχεία	0	0	0	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Βιομηχανία-Βιοτεχνία	295	987	1.282	2.372	556	4.210	7,1%	14,7%	11,8%	25,8%	4,2%	12,6%	7,1%	14,7%	11,8%	25,8%	4,2%	12,6%
Ηλεκτρισμός-Φωτάεριο	65	0	65	0	81	146	1,6%	0,0%	0,6%	0,0%	0,6%	0,4%	1,6%	0,0%	0,6%	0,0%	0,6%	0,4%
Κατασκευές	0	0	0	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Χονδρικό εμπόριο	107	595	702	238	458	1.398	2,6%	8,8%	6,4%	2,6%	3,4%	4,2%	2,6%	8,8%	6,4%	2,6%	3,4%	4,2%
Λιανικό εμπόριο	990	1.931	2.921	2.108	3.667	8.696	23,8%	28,7%	26,8%	23,0%	27,4%	26,0%	23,8%	28,7%	26,8%	23,0%	27,4%	26,0%
Εστιατόρια	127	270	397	330	1.704	2.431	3,1%	4,0%	3,6%	3,6%	12,7%	7,3%	3,1%	4,0%	3,6%	3,6%	12,7%	7,3%
Ξενοδοχεία	2	16	18	71	488	577	0,0%	0,2%	0,2%	0,8%	3,6%	1,7%	0,0%	0,2%	0,2%	0,8%	3,6%	1,7%
Μεταφορές	9	78	87	81	70	238	0,2%	1,2%	0,8%	0,9%	0,5%	0,7%	0,2%	1,2%	0,8%	0,9%	0,5%	0,7%
Αποθήκες	210	25	235	111	52	398	5,0%	0,4%	2,2%	1,2%	0,4%	1,2%	5,0%	0,4%	2,2%	1,2%	0,4%	1,2%
Επικοινωνίες	17	0	17	12	196	225	0,4%	0,0%	0,2%	0,1%	1,5%	0,7%	0,4%	0,0%	0,2%	0,1%	1,5%	0,7%
Τράπεζες-Ασφάλειες	85	107	192	50	393	635	2,0%	1,6%	1,8%	0,5%	2,9%	1,9%	2,0%	1,6%	1,8%	0,5%	2,9%	1,9%
Ιδιωτικός τομέας	1.444	1.092	2.536	1.567	4.119	8.222	34,7%	16,2%	23,3%	17,1%	30,7%	24,6%	34,7%	16,2%	23,3%	17,1%	30,7%	24,6%
Δημόσιος τομέας	450	481	931	1.319	654	2.904	10,8%	7,1%	8,5%	14,4%	4,9%	8,7%	10,8%	7,1%	8,5%	14,4%	4,9%	8,7%
Πρωτοβάθμια Εκπαίδευση	79	262	341	443	217	1.001	1,9%	3,9%	3,1%	4,8%	1,6%	3,0%	1,9%	3,9%	3,1%	4,8%	1,6%	3,0%
Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση	127	541	668	265	299	1.232	3,1%	8,0%	6,1%	2,9%	2,2%	3,7%	3,1%	8,0%	6,1%	2,9%	2,2%	3,7%
Τριτοβάθμια Εκπαίδευση	0	0	0	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Λοιπή Εκπαίδευση	152	277	429	211	432	1.072	3,7%	4,1%	3,9%	2,3%	3,2%	3,2%	3,7%	4,1%	3,9%	2,3%	3,2%	3,2%
ΣΥΝΟΛΟ																		
ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ	4.160	6.732	10.892	9.178	13.397	33.467	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Πηγή: Αττικό Μέτρο 1996, επεξεργασίες ομάδας μελέτης

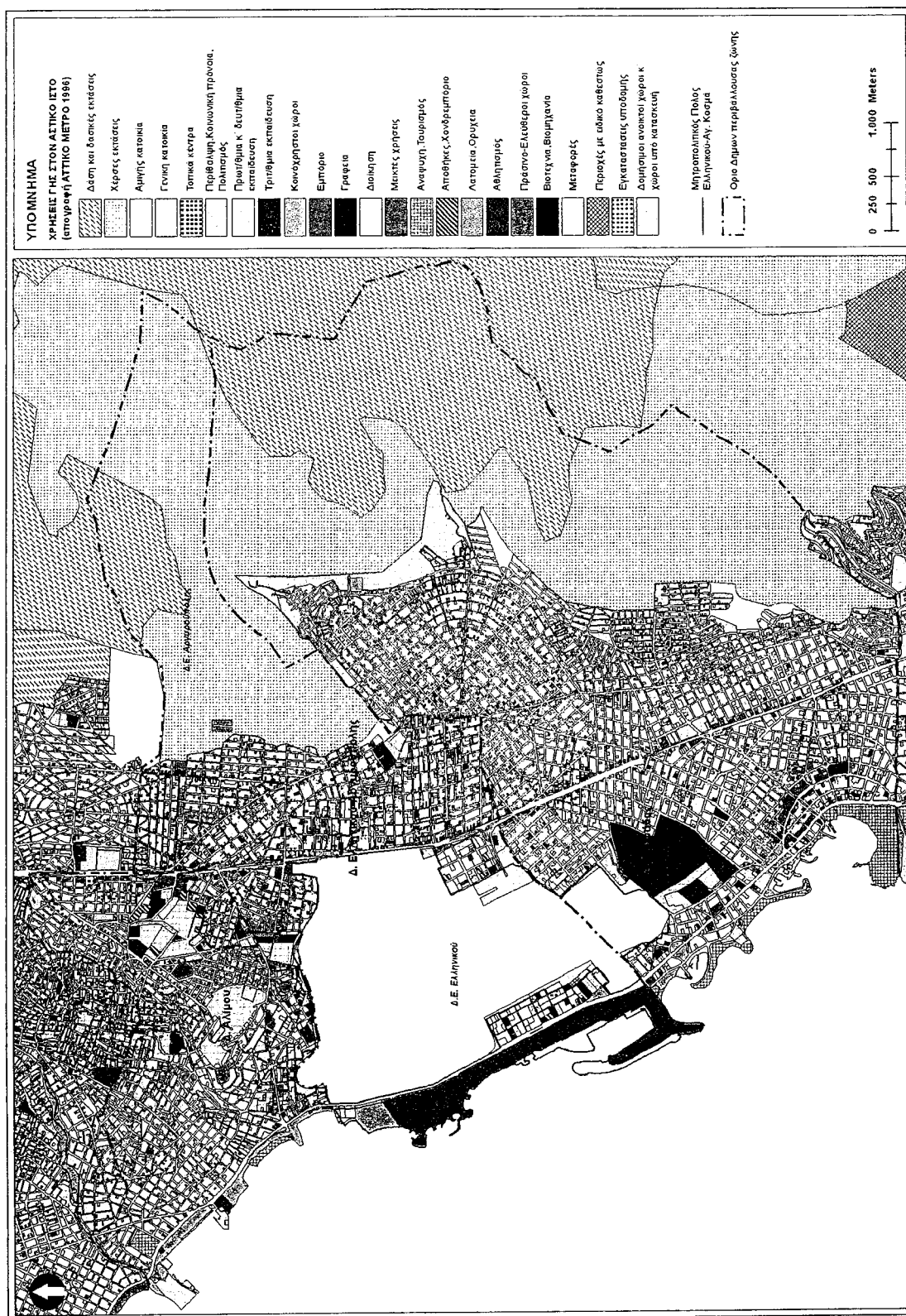
Τα πιο αναλυτικά στοιχεία σε επίπεδο ομάδων κλάδων δίνουν σαφέστερη εικόνα της οικονομικής βάσης. Και με βάση αυτά διαπιστώνεται, πέρα από την τριτογενοποίηση, η πολύ παρεμφερής κατάσταση των τριών δήμων, με το «λοιπό τριτογενή τομέα» να συγκεντρώνει περίπου το 1 / 3 των απασχολούμενων, και το εμπόριο, τη βιομηχανία και τις υπηρεσίες αιχμής να καταλαμβάνουν τις τρεις επόμενες θέσεις, με μικρές σχετικές διαφοροποιήσεις μεταξύ των δήμων. Αντίστοιχα, πολύ χαμηλή συμμετοχή σε όλους τους δήμους έχουν η γεωργία, η εξόρυξη και η ενέργεια. Συνεπώς, υπάρχει εξαιρετικά μεγάλη, διαδημοτική, ομοιογένεια της περιβάλλουσας το ΜΠΕΑ περιοχής από άποψη απασχόλησης. Τα στοιχεία στα οποία βασίζεται ο πίνακας αυτός αποτελούν, ταυτόχρονα, και μια προσέγγιση της κοινωνικής φυσιογνωμίας των δήμων, που φαίνεται ότι έχουν μεγάλη συγγένεια και από αυτή την άποψη.

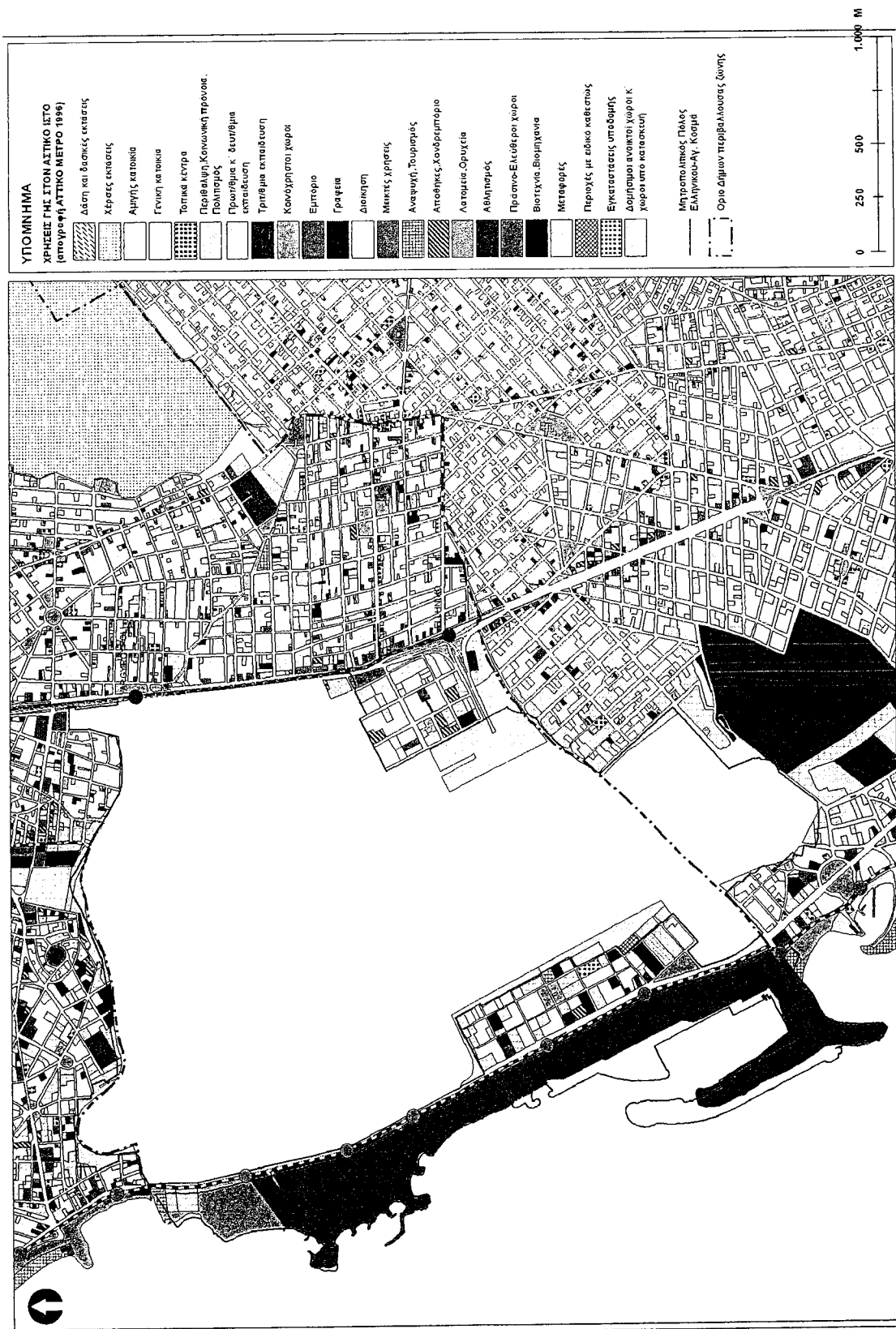
Είναι γεγονός ότι η απασχόληση στον τόπο κατοικίας δεν αποτελεί πολύ καλό δείκτη της οικονομικής βάσης μιας περιοχής, ιδίως όταν αυτή αποτελεί τμήμα μιας ευρύτερης λειτουργικής χωρικής ενότητας (ενιαία αγορά εργασίας και ζώνη ημερήσιων μετακινήσεων εργασίας-κατοικίας). Δεν υπάρχουν όμως στοιχεία απασχόλησης στον τόπο εργασίας από την ΕΛΣΤΑΤ, δηλ. στοιχεία επίσημα. Μερικώς το κενό μπορεί να καλυφθεί από την Απογραφή που είχε κάνει η Αττικό Μετρό στα μέσα της δεκαετίας του '90, αν και δεν πρόκειται για επίσημη απογραφή και υπάρχει και ακόμα μεγαλύτερη χρονική απόσταση από σήμερα από ό,τι στην Απογραφή της ΕΣΥΕ (ΕΛΣΤΑΤ). Τα στοιχεία αυτά παρατίθενται στον τρίτο από τους προηγούμενους πίνακες. Και πάλι, πάντως, επιβεβαιώνονται τα συμπεράσματα της προηγούμενης ανάλυσης, κύριους κλάδους, σε επίπεδο επιμέρους δήμου και συνόλου τους, του λιανικού εμπορίου, μιας ομάδας κλάδων με τίτλο «ιδιωτικός τομέας» που αναφέρεται σε διάφορες υπηρεσίες γενικά μικρότερης κλίμακας από άποψη μονάδων, και της βιομηχανίας-βιοτεχνίας. Επιβεβαιώνεται η τριτογενοποίηση αλλά με κάποια διατήρηση βιομηχανίας-βιοτεχνίας, ενώ χρήσιμο στοιχείο είναι και η γενική αδυναμία του τουρισμού (με εξαίρεση την εστίαση στη Γλυφάδα) παρά το ότι η περιοχή που εξετάζουμε έχει συγκριτικό πλεονέκτημα για αυτόν. Πρέπει να υπενθυμίσουμε, πάντως, ότι η Απογραφή της Αττικών Μετρό έγινε λίγα χρόνια μετά την απομάκρυνση του αερολιμένα από το Ελληνικό και αρκετά πριν από τους Ολυμπιακούς Αγώνες, και δεν ενσωματώνει αλλαγές που χωρίς αμφιβολία έχουν έκτοτε προκληθεί από τις δύο αυτές μείζονες εξελίξεις.

3.4 Πολεοδομικά δεδομένα της περιοχής

3.4.1 Χρήσεις γης

Οι δύο χάρτες που ακολουθούν δίνουν μια εικόνα των χρήσεων γης στην περιβάλλουσα περιοχή του ΜΠΕΑ (στοιχεία από την Απογραφή της Αττικών Μετρό του 1996), όχι ιδιαίτερα σύγχρονα αλλά το μόνα διαθέσιμα με συστηματικό τρόπο και σε όλη την έκταση. Ο πρώτος χάρτης συμπεριλαμβάνει το σύνολο των τεσσάρων όμορων δήμων, ενώ ο δεύτερος εστιάζει περισσότερο στην άμεσα περιβάλλουσα ζώνη, και συμπεριλαμβάνει και τα δίκτυα σταθερής τροχιάς (όπως και τους δρόμους). Ο πίνακας που έπεται τον χάρτη δίνει, εξάλλου, μια ποσοτική εικόνα για τις χρήσεις γης, μεμονωμένες και ομαδοποιημένες.





ΥΠΑΡΧΟΥΣΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ (μ ²)	Δ. Ελληνικού- Αργυρούπολης			Δ. Αλίμου	Δ. Γλυφάδας	ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ
	Δ.Ε. Ελληνικού	Δ.Ε. Αργυρούπολης	Σύνολο Δήμου			
ΟΜΑΔΟΠΟΙΗΜΕΝΕΣ						
Κατοικία	914.777	1.415.538	2.330.315	1.922.257	5.298.005	9.550.577
Κεντρικές λειτουργίες τοπικού χαρακτήρα	158.921	296.985	455.906	484.734	553.803	1.494.443
Κεντρ. λειτουργίες υπερτοπ. χαρακτήρα	137.706	120.138	257.844	213.846	313.996	785.686
Ιδρύματα	17.723	3.088	20.811	7.325	23.858	51.994
Πολιτιστικές λειτουργίες	654.535	71.252	725.787	173.468	929.079	1.828.334
Χονδρεμπόριο Αποθήκες	29.369	20.908	50.277	75.834	35.071	161.182
Μεταποίηση	44.394	28.178	72.572	112.812	34.883	220.267
Μεταφορές	228.041	24.800	252.841	216.783	204.652	674.276
Ειδικές χρήσεις	253.690	200.660	454.350	1.054.286	2.493.813	4.002.449
Μη αστικές χρήσεις	0	0	0	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ	2.439.156	2.181.547	4.620.703	4.261.345	9.887.160	18.769.208
ΜΕΜΟΝΩΜΕΝΕΣ						
Αμιγής κατοικία	272.248	128.906	401.155	824.956	2.297.400	3.523.511
Γενική κατοικία	630.874	1.289.882	1.920.755	1.101.103	3.009.715	6.031.573
Τοπικό κέντρο	23.659	68.064	91.723	63.093	154.129	308.945
Περιθαλψη-Πρόνοια-Πολιτισμός (τοπ. εμβ.)	4.673	10.237	14.910	8.608	23.549	47.067
Πρωτοβάθμια εκπαίδευση	27.801	38.302	66.103	40.718	56.292	163.113
Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση	21.385	46.704	68.089	56.049	51.253	175.391
Κοινόχρηστοι χώροι	80.994	131.500	212.494	318.690	269.215	800.399
Εμπόριο(υπερτοπικής εμβέλειας)	43.675	53.857	97.532	81.037	188.421	366.990
Γραφεία (υπερτοπικής εμβέλειας)	24.557	22.854	47.411	47.400	39.437	134.248
Διοίκηση	14.194	758	14.952	7.260	3.634	25.846
Μεικτές χρήσεις	18.361	42.725	61.087	15.623	43.490	120.199
Τριτοβάθμια εκπαίδευση	403	0	403	0	7.484	7.888
Περιθαλψη (υπερτοπικής εμβέλειας)	17.321	0	17.321	1.063	6.934	25.318
Κοινωνική πρόνοια (υπερτοπικής εμβέλειας)	0	3.089	3.089	6.265	9.451	18.805
Αθλητισμός	637.873	38.118	675.991	56.643	565.610	1.298.243
Πράσινο ελεύθεροι χώροι	15.596	29.655	45.251	40.504	28.619	114.374
Αναψυχή-Τουρισμός	15.798	3.484	19.283	76.327	377.205	472.816
Αποθήκες	11.461	8.641	20.102	20.453	17.035	57.590
Χονδρεμπόριο	17.916	12.286	30.201	55.734	18.062	103.998
Βιοτεχνία	29.162	18.354	47.516	33.225	29.121	109.862
Βιομηχανία	14.843	9.849	24.692	79.621	6.199	110.511
Στάθμευση	24.756	24.813	49.568	100.634	117.557	267.760
Εγκαταστάσεις Μαζικών μεταφορών Υπεραστικού τύπου	203.296	0	203.296	116.178	87.140	406.614
Περιοχές με ειδικό καθεστώς (στρατ. εγκ. κά.)	4.849	0	4.849	0	0	4.849
Εγκαταστάσεις υποδομής	7.397	250	7.647	3.665	7.008	18.320
Δομήσιμοι ανοικτοί χώροι-χώροι υπό κατασκ.	243.186	213.626	456.812	1.118.601	2.509.381	4.084.794
ΣΥΝΟΛΟ	2.406.278	2.195.954	4.602.232	4.273.449	9.923.342	18.799.023
ΜΗ ΑΣΤΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ						
Δάση και δασικές εκτάσεις	0	861.160	861.160	0	4.614.313	5.475.473
Χέρσες εκτάσεις	0	3.732.382	3.732.382	0	6.648.164	10.380.546

Σημείωση: Δεν συμπεριλαμβάνεται η έκταση του πρώην Αερολιμένα Ελληνικού

Εκτατικά κυριαρχεί η κατοικία, με σχέση μεταξύ αμιγούς και γενικής²⁹ της τάξης του $1/2$, δηλ με συχνή παρουσία μεικτών περιοχών κατοικίας και άλλων λειτουργιών που δεν έχουν καταγραφεί αυτοτελώς λόγω μικρής κλίμακας κάθε μονάδας. Σημαντικό τμήμα της περιοχής καταλαμβάνεται από δομήσιμους ανοικτούς χώρου και χώρους υπό κατασκευή, αλλά είναι πιθανόν ότι η παρουσία αυτής της περίπτωσης έχει μειωθεί κατά τη σχεδόν 20ετία που έχει μεσολαβήσει από το χρόνο της Απογραφής μέχρι σήμερα. Σχετικά σημαντική, αλλά όχι εξαιρετικά μεγάλη, είναι η παρουσία περιοχών τοπικού κέντρου, ενώ δεν έχουν καταγραφεί περιοχές σύνθετων υπερτοπικών κέντρων μεγάλης εμβέλειας, κάτι που αποτελεί πολεοδομικό πρόβλημα σε μια τόσο μεγάλη και αναπτυσσόμενη περιοχή. Στις κατηγορίες «υπερτοπικό εμπόριο» και «υπερτοπικά γραφεία» ο όρος «υπερτοπικό» παραπέμπει σε μια διαδημοτική μάλλον παρά μητροπολιτική εμβέλεια. Είναι σαφές ότι η αποκέντρωση του κέντρου της Αθήνας δεν είχε φθάσει χωρικά μέχρι την περιοχή που εξετάζουμε (εστιασθείσα στον άξονα Συγγρού-Κηφισίας, και αν και τα στοιχεία αναφέρονται στα μέσα της δεκαετίας του '90 η διαπίστωση αυτή ισχύει και σήμερα).

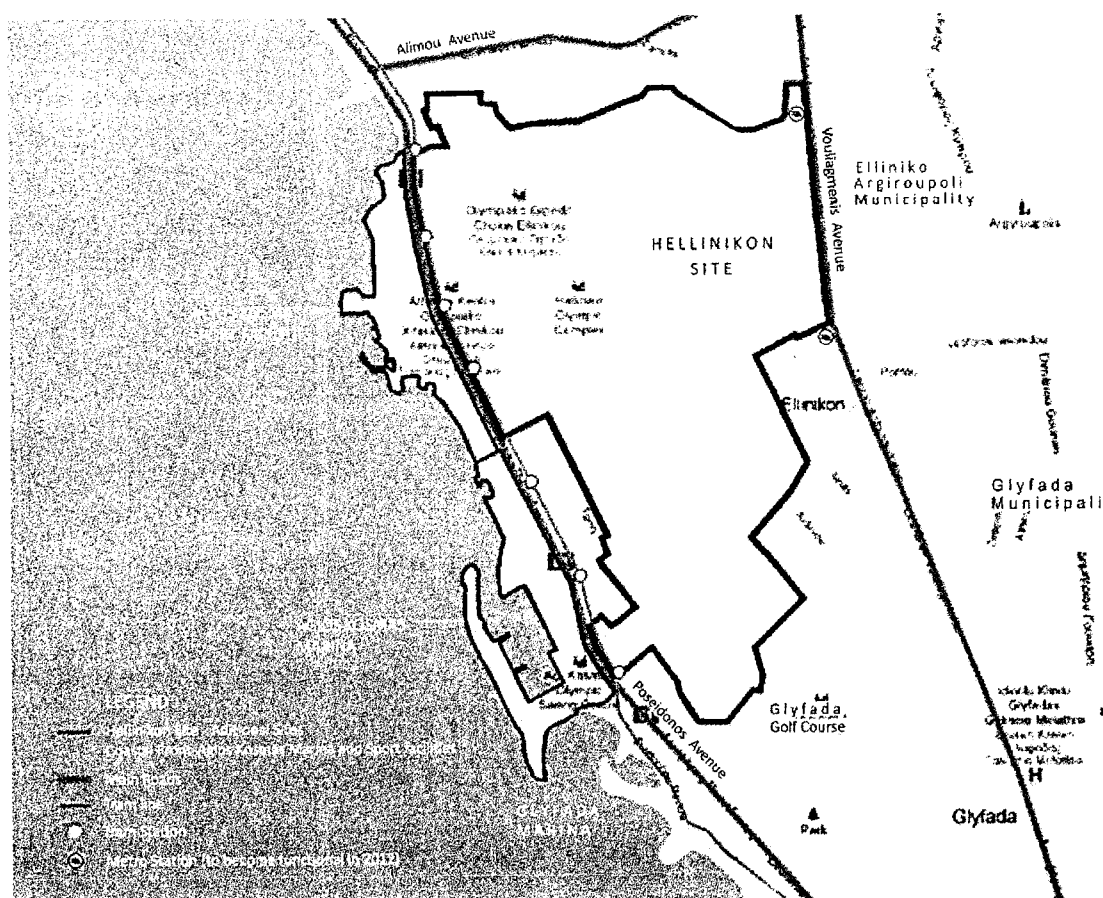
Σχετικά σημαντικό ποσοστό καταλαμβάνουν οι χρήσεις τουρισμού–αναψυχής, αλλά όχι όσο θα ανέμενε κανείς σε μια ευρύτερη περιοχή με τα πολλαπλά συγκριτικά πλεονεκτήματα της εξεταζόμενης. Επίσης, υπάρχουν σε σχετικά μεγάλη έκταση ανοικτοί χώροι κοινόχρηστου χαρακτήρα ή χώροι με πολύ χαμηλή πυκνότητα δόμησης όπως οι αθλητικοί χώροι. Σημειώνεται ότι στην Απογραφή δεν συμπεριλαμβάνεται η έκταση του πρώην αερολιμένα, που την εποχή εκείνη ήταν σχεδόν πλήρως ανενεργός.

3.4.2 Υπάρχουσα συγκοινωνιακή υποδομή

Η συγκοινωνιακή υποδομή και τα ΜΜΜ στο άμεσο περιβάλλον της περιοχής του ΜΠΕΑ απεικονίζονται στο επόμενο σκαρίφημα. Βασικά στοιχεία της είναι:

- Η ύπαρξη γραμμής και δύο σταθμών του Μετρό σε επαφή με την ανατολική πλευρά του ΜΠΕΑ (η λειτουργία των σταθμών, που κατασκευαστικά έχουν ολοκληρωθεί, αναμένεται ενός 1-2 ετών από σήμερα).
- Η διέλευση γραμμής τραμ που διασχίζει την περιοχή του ΜΠΕΑ στο δυτικό του τμήμα, σε μικρή απόσταση από την ακτή. Σε άμεση επαφή με το ΜΠΕΑ υπάρχουν επτά στάσεις του τραμ.
- Ο ΜΠΕΑ περιβάλλεται με άμεση επαφή ή σε πολύ μικρή απόσταση από μεγάλους οδικούς άξονες στα βόρεια (Λ. Αλίου), τα ανατολικά (Λ. Βουλιαγμένης) και τα δυτικά (παραλιακή Λεωφόρος Ποσειδώνος). Κατά μήκος αυτών των αξόνων, αλλά και άλλων μικρών δρόμων, υπάρχουν διαδρομές λεωφορείων.
- Στοιχείο συγκοινωνιακής υποδομής, μη συνδεδεμένο με ΜΜΜ, είναι και οι δύο μαρίνες, του Αγίου Κοσμά που είναι ενταγμένη στον ίδιο το ΜΠΕΑ και της Γλυφάδας, εκτός αλλά σχεδόν σε επαφή με το ΜΠΕΑ.

²⁹ Οι όροι «γενική κατοικία» και «αμιγής κατοικία» στην Απογραφή της Αττικών Μετρό δεν χρησιμοποιούνται με αυστηρότητα και δεν παραπέμπουν πλήρως στους αντίστοιχους θεσμικούς όρους. Υποδηλώνουν, ωστόσο, αντίστοιχα, έμφαση σε κατοικία με μικρό αριθμό διάσπαρτων άλλων χρήσεων τοπικής εμβέλειας, και μεγαλύτερη παρουσία άλλων χρήσεων (με ότι αυτό συνεπάγεται, σε επίπεδο ενδεχόμενων συγκρούσεων αλλά και εντονότερου αστικού χαρακτήρα).



3.5 Σημερινή κατάσταση στο εσωτερικό της περιοχής του ΜΠΕΑ

Η κατάσταση και εικόνα του χώρου δημιουργίας του ΜΠΕΑ είναι σήμερα σύνθετη, αλλά συνολικά προβληματική. Στο χώρο υπάρχει ήδη μεγάλος αριθμός χρήσεων γης, κτηριακών υποδομών και κατασκευών, που ανάγονται σε διάφορες χρονικές περιόδους: περίοδος λειτουργίας του Αερολιμένα, Ολυμπιακή περίοδο, μεταγενέστερη περίοδος. Ο χάρτης που ακολουθεί απεικονίζει τις διάφορες υπάρχουσες δραστηριότητες, ενώ η επόμενη δορυφορική εικόνα αποδίδει την πραγματική κατάσταση σήμερα.



Στο χώρο του πρώην Αερολιμένα, ειδικότερα, οι διάφορες δραστηριότητες και εγκαταστάσεις έχουν προκύψει προφανώς χωρίς συνολικό σχεδιασμό, με αποτέλεσμα την έλλειψη συνεργειών και συνολικού χαρακτήρα, το λειτουργικό κατακερματισμό, και δυνητικές συγκρούσεις χρήσεων γης. Επιπλέον, ένα πολύ σημαντικό ποσοστό της έκτασης, το 65%,

καλύπτεται σήμερα από τεχνητές επιφάνειες (κτήρια ή άλλες κατασκευές, σε σημαντικό βαθμό μη αξιοποιήσιμα). Το υπόλοιπο 35% καλύπτεται κυρίως από χωμάτινες επιφάνειες και είναι κατά βάση χέρσο, με ελάχιστες τμήματα πραγματικού πρασίνου. Σε κάθε περίπτωση, το φυσικό έδαφος και το ανάγλυφο έχουν αλλοιωθεί από τις συνεχείς επί δεκαετίες παρεμβάσεις. Επιπλέον, σε μεγάλο τμήμα του ο χώρος είναι μη προσπελάσιμος από το κοινό.

Η εικόνα στην παράκτια ζώνη (δύο τμήματα του Αγίου Κοσμά) είναι κάπως καλύτερη, ιδίως στο ΟΚΙ. Υπάρχουν ωστόσο και εδώ προβλήματα πρόσβασης προς τη θάλασσα, καθώς και λειτουργικότητας στο ΕΑΚΝΑ.

4 ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ, ΚΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑ, ΤΟΥ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟΥ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

4.1 Αναπτυξιακός προγραμματισμός

4.1.1 ΕΣΠΑ 2007–2013

Το Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Ανάπτυξης 2007-2013 (ΕΣΠΑ) είναι το βασικό προγραμματικό αναπτυξιακό κείμενο της χώρας, σήμερα και για τα αμέσως επόμενα χρόνια, αν και πρέπει να υπογραμμιστεί ότι συντάχθηκε πριν από την εκδήλωση της κρίσης και αυτό επηρεάζει εξ αντικειμένου την επικαιρότητά του. Το ΕΣΠΑ περιλαμβάνει θεματικές και χωρικές προτεραιότητες, γενικού χαρακτήρα μεν που ορισμένες, όμως, έχουν σημασία για τον ΜΠΕΑ.

Από τις θεματικές προτεραιότητες (γενικούς στόχους), επισημαίνονται οι εξής (σσ. 43 κε.):

- Ο θεματικός Γενικός Στόχος 1 αναφέρεται στην «αύξηση της εξωστρέφειας και των εισροών Ξένων Άμεσων Επενδύσεων», και εξειδικεύεται περαιτέρω στα εξής: στοχευμένη προσέλκυση επενδυτών, βελτίωση της εξωστρέφειας του ελληνικού παραγωγικού συστήματος, αξιοποίηση του πλεονεκτήματος της χώρας ως πύλης πρόσβασης στην ευρύτερη περιοχή της νοτιοανατολικής Ευρώπης, εδραίωση της χώρας ως διεθνούς επιχειρηματικού και οικονομικού κέντρου. Ο στόχος αυτός όχι μόνο παραμένει προφανώς απολύτως επίκαιρος σήμερα, αλλά η σημασία του έχει αυξηθεί κατακόρυφα και η επίτευξή του αποτελεί μια από τις κύριες προϋποθέσεις επιβίωσης της ελληνικής οικονομίας.
- Ο θεματικός Γενικός Στόχος 3 αναφέρεται στη «διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος της χώρας», και εξειδικεύεται περαιτέρω στον εμπλουτισμό, και στη διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος της χώρας. Το δεύτερο σκέλος του στόχου εστιάζει στην αξιοποίηση φυσικού και πολιτιστικού αποθέματος για την επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου, και θα επιτευχθεί με τη δυναμική ανάπτυξη των ειδικών και εναλλακτικών μορφών τουρισμού, καθώς και συμπλήρωσης και αναβάθμισης των υποδομών για την ανάπτυξη παραδοσιακών, ειδικών και εναλλακτικών μορφών τουρισμού.
- Ο θεματικός Γενικός στόχος 5 έχει ως αντικείμενο την « ενίσχυση της Έρευνας, Τεχνολογίας και [η] προώθηση της Καινοτομίας σε όλους τους κλάδους ως βασικό παράγοντα αναδιάρθρωσης της ελληνικής οικονομίας και μετάβασης στην οικονομία της γνώσης».

Όσον αφορά τις χωρικές προτεραιότητες, το ΕΣΠΑ θέτει ως κεντρικό στόχο για την Αττική την «Ενίσχυση του διεθνούς ρόλου της Περιφέρειας [Αττικής], ως ευρωπαϊκής μητρόπολης στο χώρο της νοτιοανατολικής Ευρώπης και της Μεσογείου» (σσ. 6970). Για την επίτευξη του

στόχου, προβλέπονται μεταξύ άλλων έμφαση θα δοθεί σε παρεμβάσεις που θα στοχεύουν στο *μετασχηματισμό του αστικού τοπίου*³⁰ μέσω της αναζωογόνησης συγκεκριμένων περιοχών, την εφαρμογή εκτεταμένων *αναπλάσεων*, πχ.--ευρείας κλίμακας παρεμβάσεις που αφορούν είτε στην *αξιοποίηση μητροπολιτικών πάρκων*, είτε στην αξιοποίηση ζωνών με σημαντικές προοπτικές προσέλευσης δραστηριοτήτων υψηλής προστιθέμενης αξίας (... *αναψυχή, τουρισμός-πολιτισμός, ναυτιλία*.), και η πιλοτική αξιοποίηση περιοχών με ρητή αναφορά στο *παραλιακό μέτωπο της Αττικής* αλλά και την αξιοποίηση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων και ανάδειξη εγκαταστάσεων και λειτουργιών μητροπολιτικού χαρακτήρα..

4.1.2 ΠΕΠ Αττικής 2007-2013

Συνοψίζοντας την ανάλυσή του για το μητροπολιτικό χαρακτήρα της Αθήνας/Αττικής, το ΠΕΠ Αττικής 2007-2013 αναφέρει ότι ενώ η Αθήνα είναι μια από τις μεγαλύτερες πόλεις της Ευρώπης με βάση τον πληθυσμό, υστερεί σε σχέση με το μέγεθος της οικονομίας της και το επίπεδο ανάπτυξης της συγκρινόμενη με τις Δυτικές μητροπόλεις³¹ συγκρινόμενη, ωστόσο, με τις μητροπόλεις του Νότου και της Ανατολής φαίνεται ότι διατηρεί μια υπεροχή στους περισσότερους τομείς. Η έντονα τριτογεντοποιημένη οικονομία της δημιουργεί προϋποθέσεις ανάπτυξης σε ένα περιβάλλον όπου ο τριτογενής τομέας είναι ο κύριος μοχλός ανάπτυξης και δημιουργίας θέσεων εργασίας. Αν και η έκκεντρη θέση της δημιουργεί δυσκολίες ανάδειξης σημαντικού ρόλου σε όλο το εύρος του ενιαίου οικονομικού χώρου, αφήνει σημαντικά περιθώρια και ευκαιρίες ανάδειξης ενός ηγετικού προφίλ στη Νοτιοανατολική Ευρώπη και τη Μεσόγειο. Χωρικός σχεδιασμός³¹. Όσον αφορά τον τουρισμό, διαπιστώνεται ότι κατά τη δεκαετία 1995-2005, παρατηρήθηκε πτωτική τάση της τουριστικής κίνησης στην Περιφέρεια Αττικής, γεγονός που ήλθε σε αντίθεση με τη γενικότερη τάση ανόδου του τουριστικού ρεύματος στο σύνολο της χώρας³². Σημειώνεται ότι η τάση αυτή συνεχίζεται και σήμερα: κατά το 2011 η Αττική σημείωσε μείωση των διανυκτερεύσεων, ενώ στο ίδιο έτος ο ελληνικός τουρισμός συνολικά σημείωσε άνοδο.

Το ΠΕΠ Αττικής 2007 – 2013 περιλαμβάνει τους εξής γενικούς στόχους:

1. Βελτίωση της ελκυστικότητας της Περιφέρειας Αττικής ως διεθνές επιχειρηματικό κέντρο.
2. Βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας μέσω της ενθάρρυνσης της καινοτομίας, της επιχειρηματικότητας, της έρευνας και τεχνολογίας και της διάδοσης των νέων τεχνολογιών πληροφόρησης.
3. Βελτίωση της ποιότητας ζωής και προστασία του περιβάλλοντος.
4. Δημιουργία περισσότερων και καλύτερων θέσεων εργασίας.

³⁰ Η επισήμανση ορισμένων τμημάτων της παρούσας παραγράφου με πλάγια γράμματα γίνεται από τους συντάκτες του παρόντος, για να τονίσει ορισμένες επιλογές που ενδιαφέρουν ιδιαίτερα.

³¹ ΠΕΠ (Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αττικής) 2007-2013, Αθήνα, σελ. 12.

³² Ibid.: 51.

4.1.3 Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

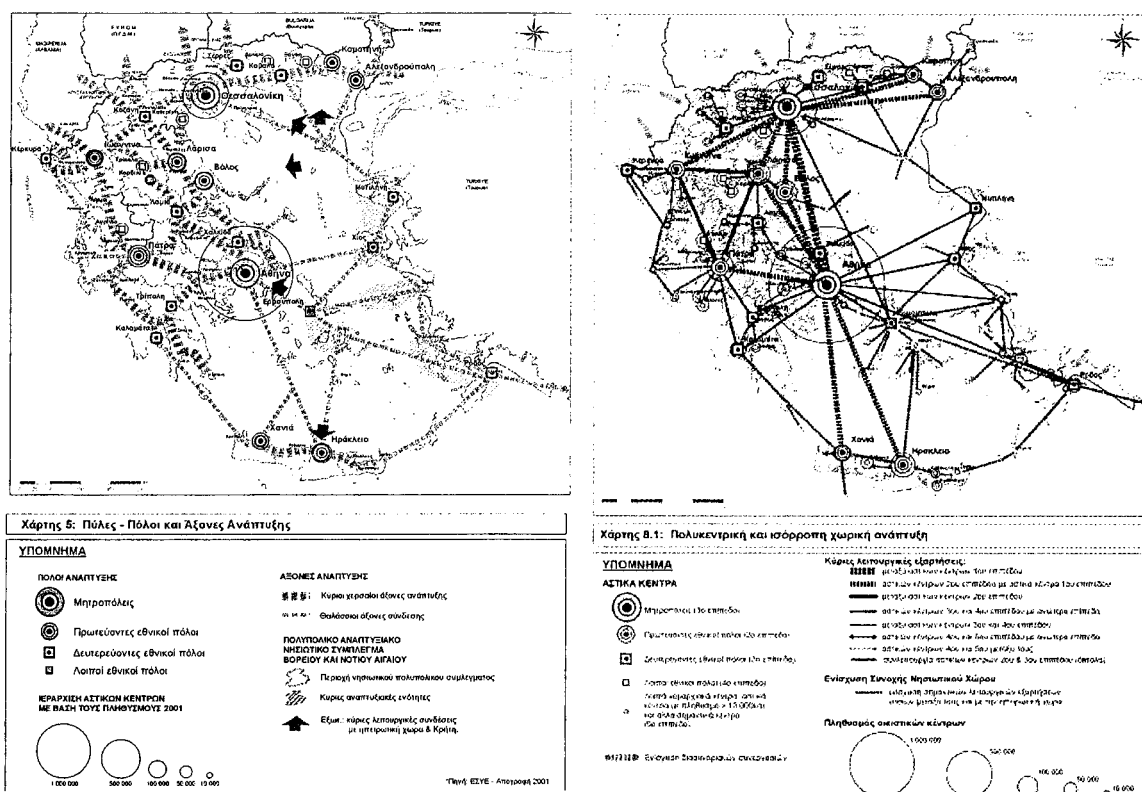
Το εγκεκριμένο από τη Βουλή Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης περιλαμβάνει, παρά το ότι κινείται σε πολύ στρατηγικό επίπεδο, ορισμένες θέσεις και κατευθύνσεις που χωρίς, προφανώς, αφορούν άμεσα την ανάπτυξη του ΜΠΕΑ έχουν εμφανή σχέση με αυτό.

- Θέτει, μεταξύ των στόχων του, την «ενίσχυση του ρόλου της χώρας – σε διεθνές, ευρωπαϊκό, μεσογειακό και βαλκανικό επίπεδο» (άρθρο 2.α).
- Επικυρώνει το ρόλο της Αθήνας ως κύριου εθνικού πόλου ανάπτυξης (μαζί με τη Θεσσαλονίκη). Στην έννοια αυτή (κύριου εθνικού πόλου ανάπτυξης) συμπεριλαμβάνονται σαφώς και ρητώς πολλαπλές διεθνείς παράμετροι (άρθρο 5.Β.1): ενίσχυση και εδραίωση του ρόλου της Αθήνας ως Πόλης-Πύλης και ως Περιφερειακού Μητροπολιτικού Πόλου της ΕΕ–Προώθηση του ρόλου της ως επιχειρηματικού κέντρου σύνδεσης της Ε.Ε. με την Νότιο-Ανατολική Μεσόγειο, τη Μέση Ανατολή, τα Βαλκάνια και τις Παρευξείνιες χώρες– Προσδιορισμός και ενίσχυση δραστηριοτήτων διεθνούς εμβέλειας.
- Εκτιμά ότι ο ρόλος αυτός θα ενισχυθεί περαιτέρω με απόλυτους όρους, αλλά παράλληλα θα μειωθεί με σχετικούς όρους, λόγω της μεγαλύτερης ενίσχυσης περιφερειακών πόλων ανάπτυξης³³, και συνεπώς η εξέλιξη αυτή δεν θα συντελέσει στην αύξηση των περιφερειακών ανισοτήτων. Διαπιστώνει, επίσης, αύξηση του ενδιαφέροντος για ειδικές μορφές τουρισμού, όπως, μεταξύ άλλων, ο πολιτιστικός και ο συνεδριακός (στο ίδιο: Ε14).
- Θέτει ως στόχο (άρθρο 3.4) την *ενίσχυση της ένταξης της Αθήνας στα διεθνή και ευρωπαϊκά μητροπολιτικά δίκτυα*. Στο άρθρο 3 παρ. 4 δίνει ειδικότερες σχετικές κατευθύνσεις, με συγκεκριμένους ρόλους για την Αθήνα (τον εκσυγχρονισμό της εθνικής οικονομίας, τις τεχνολογίες αιχμής και τον πολιτισμό), καθώς και για την αξιοποίηση του πολιτισμού (κληρονομιά και δημιουργίες) για την προσέλκυση επισκεπτών αλλά και για την ευρύτερη ακτινοβολία του τόπου. Επίσης (άρθρο 8.2.α) υιοθετεί την ενίσχυση του ρόλου των μητροπολιτικών κέντρων (Αθήνας-Θεσσαλονίκης) στο ευρωπαϊκό δίκτυο μητροπολιτικών κέντρων, παράλληλα με την αξιοποίηση του οικονομικού δυναμισμού τους για την αναζωογόνηση του εθνικού χώρου.
- Παρόμοιες κατευθύνσεις δίνει και στο άρθρο 4Β, όπου για την Αθήνα προσδιορίζει και τις εξής κύριες επιδιώξεις: ενίσχυση και εδραίωση του ρόλου της ως «πόλης-πύλης» και ως περιφερειακού μητροπολιτικού πόλου της ΕΕ, βελτίωση της ελκυστικότητάς της με την απόκτηση υψηλής ποιότητας περιβάλλοντος, ανάδειξή της σε «οικουμενική πολιτιστική μητρόπολη» και σε τουριστικό πόλο διεθνούς ακτινοβολίας με πολυσχιδή ταυτότητα. Επιπλέον, επαναλαμβάνει τη συμβατότητα μεταξύ της ανάδειξης του ρόλου της Αθήνας ως εθνικού μητροπολιτικού κέντρου και ως πόλου διάχυσης της αναπτυξιακής δυναμικής στο σύνολο του εθνικού χώρου, στο πλαίσιο της ισόρροπης και πολυκεντρικής περιφερειακής ανάπτυξης.
- Στο άρθρο 8 παρ. 2.1, παρέχει κατευθύνσεις για τη ρύθμιση του χώρου στην Αθήνα, που περιλαμβάνουν (σημείο γ) την πολυκεντρική οργάνωση της πόλης, την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος κατά προτεραιότητα σε περιοχές με ιδιαίτερη τοπολογική

³³ Προοίμιο, τμήμα ΙΙΙ (Εκτιμώντας ...). Γ2.1 και Γ2.2.

σημασία (όπως στις εισόδους, στο κέντρο και στο παράκτιο μέτωπο της πόλης), την αναβάθμιση της αισθητικής του χώρου, και την ανάδειξη του πολιτιστικού περιβάλλοντος.

Η έμφαση στη διεθνή διάσταση του ρόλου της Αθήνας είναι σαφής και στους χάρτες του Γενικού Πλαισίου, όπως σε αυτούς που παρατίθενται και έχει ως αντικείμενο τις πύλες-πόλους και άξονες ανάπτυξης, και τη διάρθρωση του οικιστικού δικτύου. Στα υπομνήματα των χαρτών διαφοροποιούνται οι «πρωτεύοντες εθνικοί πόλοι» (2^ο επίπεδο) από τα «μητροπολιτικά κέντρα» (1^ο επίπεδο).



Σε σημαντικό βαθμό οι κατευθύνσεις αυτές αντανακλούν προβληματισμούς για την αδυναμία του σημερινού διεθνούς ρόλου της Αθήνας, καθώς και για την σκοπιμότητα ενίσχυσης αυτού του ρόλου τόσο προς όφελος της ίδιας της πόλης όσο και της χώρας συνολικά, που έχουν παρατεθεί στην ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης (τμ. 1.2 ...). Είναι σαφές, παράλληλα, ότι η ανάπτυξη του ΜΠΕΑ όχι απλώς δεν έρχεται σε αντίθεση, δηλ. είναι συμβατή, με τις κατευθύνσεις αυτές, αλλά συμβάλλει ενεργά στην προώθησή τους. Προωθεί υποδομές-πόρους που μπορούν να ενισχύσουν τις κατηγορίες δραστηριοτήτων για τις οποίες η Αθήνα παρουσιάζει συγκριτικό πλεονέκτημα και που ταυτόχρονα μπορούν να υποστηρίξουν το διεθνή της ρόλο τόσο μέσω της βελτίωσης της αναγνωρισιμότητας και προβολής της. Αναβαθμίζει περιοχή με ισχυρή υπάρχουσα και δυνητική αντιληπτική αξία, που βρίσκεται στο παράκτιο μέτωπο, αναφορά στο οποίο γίνεται ευθέως από το Γενικό Πλαίσιο. Η επικύρωση της συμβατότητας (και όχι ανταγωνιστικότητας) της ενίσχυσης αυτού του ρόλου με τον περιορισμό των περιφερειακών ανισοτήτων είναι επίσης εξαιρετικά σημαντική, γιατί δείχνει ότι

οι αναμενόμενες θετικές συνέπειες δεν θα προκαλέσουν, έστω και υποδεέστερης σημασίας, παρενέργειες, όπως θα μπορούσε ενδεχομένως να υποστηριχθεί σε άλλες εποχές.

4.1.4 Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τη Βιομηχανία

Για την Αθήνα αναφέρει ότι η πολιτική που πρέπει να εφαρμοστεί περιλαμβάνει την προσέλκυση στρατηγικών δραστηριοτήτων αιχμής και / ή διεθνούς προσανατολισμού (με την Αθήνα να επιδιώκει ισχυρό ρόλο σε επίπεδο ανατολικής Μεσογείου, ...) που έχουν ανάγκη το μητροπολιτικό περιβάλλον (άρθρο 4.Α.1).

Ο βασικός αναπτυξιακός στόχος για την Περιφέρεια Αττικής κατά την περίοδο 2007-2013 είναι η ενίσχυση του διεθνούς ρόλου της ως ευρωπαϊκής μητρόπολης στο χώρο της νοτιοανατολικής Ευρώπης και της Μεσογείου. (Παράρτημα, 5.), ενώ ειδικότερα για τη βιομηχανία η γενική κατεύθυνση είναι η διατήρηση και ενίσχυση του ρόλου της Μητροπολιτικής Περιοχής της Αθήνας ως τόπου εγκατάστασης δραστηριοτήτων για τις οποίες η μητροπολιτική χωροθέτηση αποτελεί βασικό όρο της αποτελεσματικής λειτουργίας τους, ιδιαίτερα αυτών που έχουν στρατηγική σημασία για την αναπτυξιακή διαδικασία σε εθνική κλίμακα και το διεθνή ρόλο της χώρας.

4.1.5 Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό

Το Ειδικό Πλαίσιο για τον Τουρισμό αναγνωρίζει τις μητροπολιτικές περιοχές ως διακριτή κατηγορία χώρου και δίνει κατευθύνσεις (άρθρο 5.Δ) που γενικά κατατείνουν στη βελτίωση της ποιότητας του τουριστικού προϊόντος, όπως η αναβάθμιση υφιστάμενων καταλυμάτων και κατά περίπτωση κατασκευή νέων καταλυμάτων 4 και 5 αστέρων, κυρίως σε περιοχές εντός σχεδίου ή σε ειδικές ζώνες, και οι αναπλάσεις. Επίσης, κάνει ρητή αναφορά στην επιτάχυνση των ρυθμών ανάπτυξης του θαλασσίου μετώπου της Αθήνας, Σχετικά με τον αστικό τουρισμό, εξάλλου, προβλέπει προώθηση κατά προτεραιότητα και στην Αθήνα (άρθρο 6.Β).

4.1.6 Το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας (ΡΣΑ) (ν. 1515/1985 όπως ισχύει σήμερα) περιλαμβάνει κατευθύνσεις και δράσεις που έχουν άμεση ή έμμεση σχέση με το χώρο του ΜΠΕΑ και τις συνέπειες της ανάπτυξής του. Πέρα από τους γενικούς στόχους, που στην πλειονότητά τους εξυπηρετούνται από την τελευταία³⁴, αυτή εξυπηρετεί σαφώς και τους πιο κάτω ειδικούς στόχους που ορίζονται στο άρθρο 3:

³⁴ Οι «γενικότεροι στόχοι» που καθορίζονται για την ευρύτερη περιοχή της Αθήνας (άρθρο 3.1) είναι οι ακόλουθοι: β) Η βελτίωση της ποιότητας ζωής για όλους τους κατοίκους της και η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος. δ) Η διεύρυνση των επιλογών κατοικίας και εργασίας, αναψυχής και ψυχαγωγίας σε κάθε περιοχή της πρωτεύουσας. Η ανάπτυξη του ΜΠΕΑ είναι συμβατό με όλους, και υποστηρίζει άμεσα τον (δ).

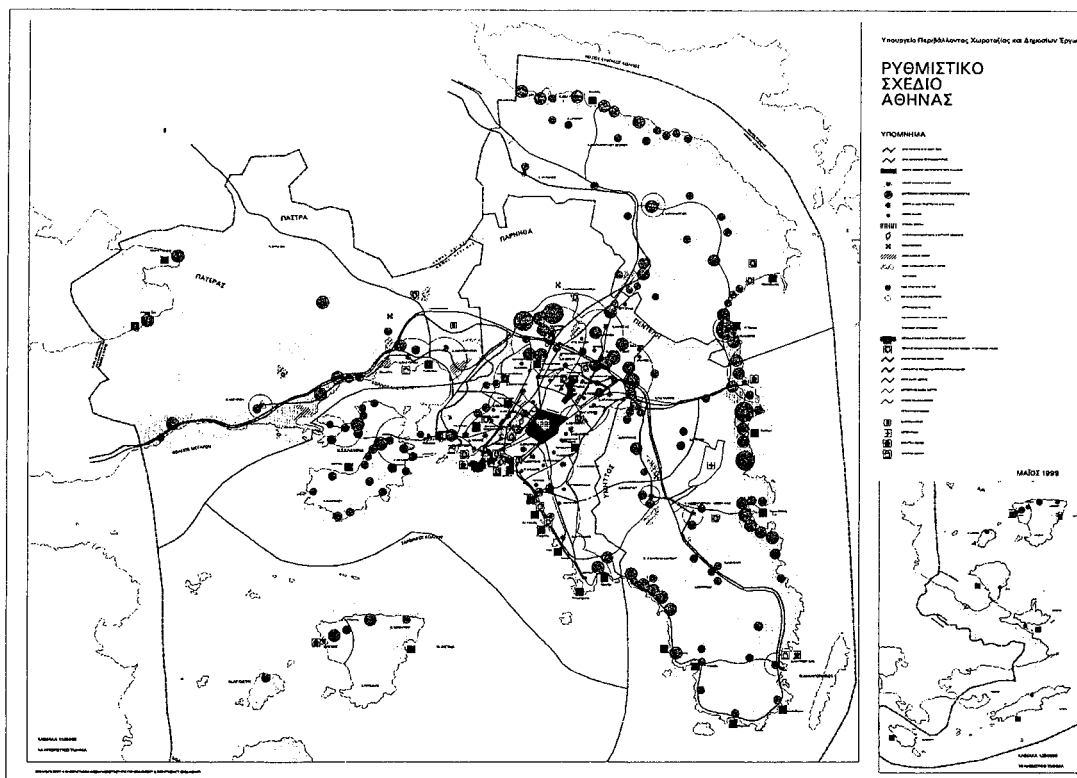
3γ) Η βελτίωση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής με βελτίωση της λειτουργίας της πόλης, ανακατανομή λειτουργιών και δραστηριοτήτων, ενίσχυση του συστήματος μαζικών μεταφορών, απομάκρυνση οχληρών εγκαταστάσεων και λειτουργιών από τις περιοχές κατοικίας.

4ε) Προγραμματισμό ποιοτικών παρεμβάσεων μεγάλης κλίμακας.

Στο άρθρο 15 περιλαμβάνονται πιο αναλυτικές κατευθύνσεις για μια σειρά από ζητήματα, μεταξύ των οποίων επισημαίνονται οι πιο κάτω, που στηρίζουν σαφώς την ανάπτυξη του ΟΠΦ::

2.1.2. Δημιουργία πολυκεντρικής πόλης. Η δημιουργία πολυκεντρικής πόλης επιδιώκεται με δημιουργία νέων δυναμικών κέντρων σε αδόμητη γη, και ... ιδιαίτερη ενίσχυση των κέντρων δήμων υπερτοπικής σημασίας. Το Ελληνικό, στο πλαίσιο αυτό, χαρακτηρίζεται ως δευτερεύον κέντρο της χωροταξικής υποενοτήτας Λεκανοπεδίου.

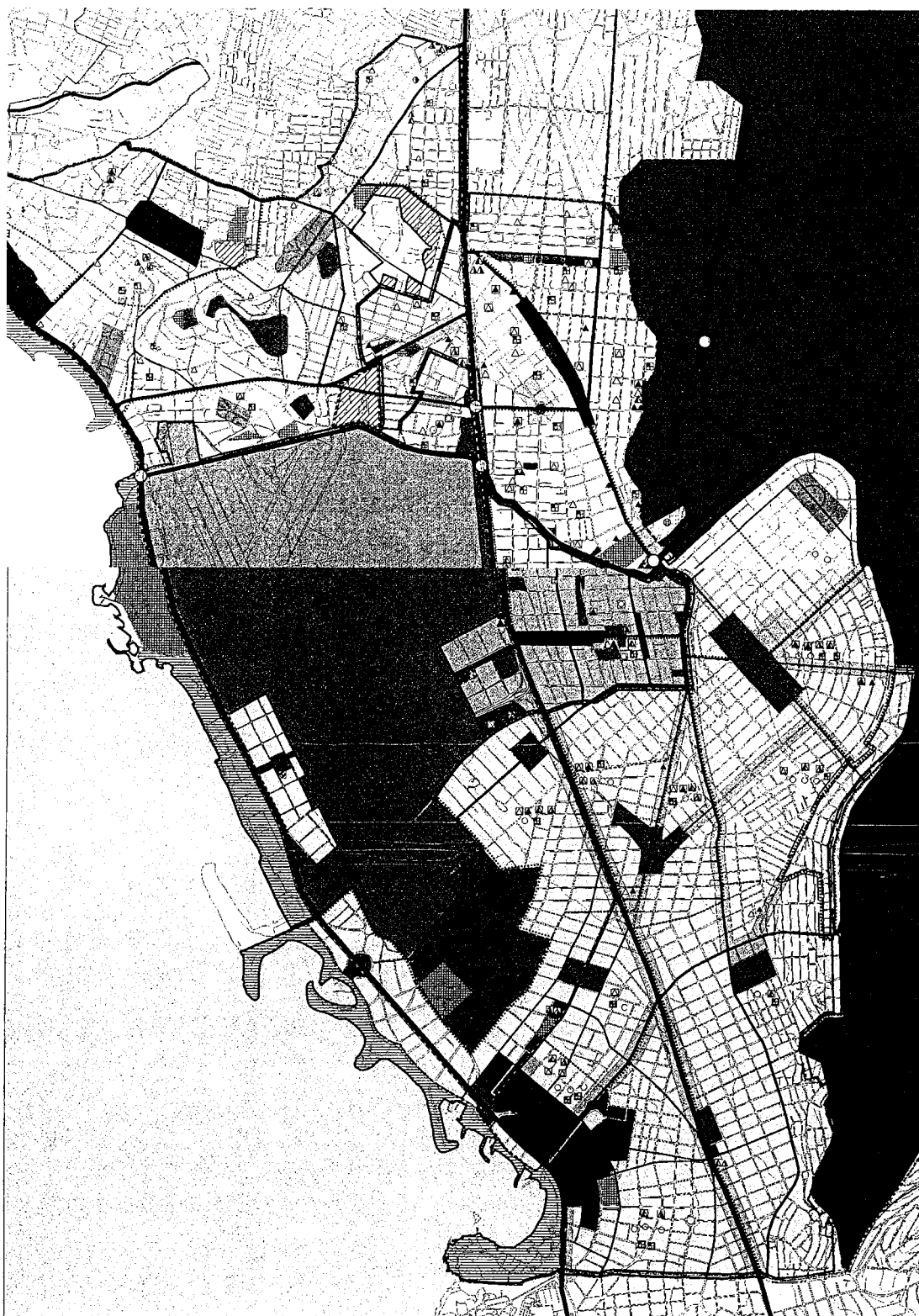
2.3.ε. Για την αναψυχή-ψυχαγωγία υπερτοπικής σημασίας, προβλέπεται δημιουργία **συστήματος πόλων υπερτοπικής σημασίας**, στους οποίους χωροθετούνται Ολυμπιακά Έργα, και μετά την τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων συνδυασμένες λειτουργίες αθλητισμού, τουρισμού-αναψυχής, κοινωνικών εξυπηρετήσεων και πολιτισμού της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας. **Δύο εκ των πόλων είναι ο Άγιος Κосμάς και το Ελληνικό.**



Η ανάπτυξη του ΜΠΕΑ είναι συμβατή με τις κατευθύνσεις αυτές.

4.1.7 Πολεοδομικός σχεδιασμός επιπέδου ΓΠΣ

Η περιοχή του ΜΠΕΑ ανήκει σε, ή είναι σε επαφή με, τους προαναφερθέντες τέσσερις Δήμους: Ελληνικού, Γλυφάδας, Αργυρούπολης, και Αλίμου. Και οι τέσσερις διαθέτουν εγκεκριμένο ΓΠΣ. Σχετικός σχολιασμός ανά Δήμο ακολουθεί, μετά από ένα ενιαίο σχέδιο που απεικονίζει το χώρο του ΜΠΕΑ και του βασικό χάρτη των ΓΠΣ, ούτως ώστε να υπάρχει μια συνολική εικόνα για τις περιβάλλουσες θεσμοθετημένες γενικές χρήσεις γης (για στοιχεία υπομνήματος και συμβολισμού, βλ. τους χάρτες ανά δήμο).

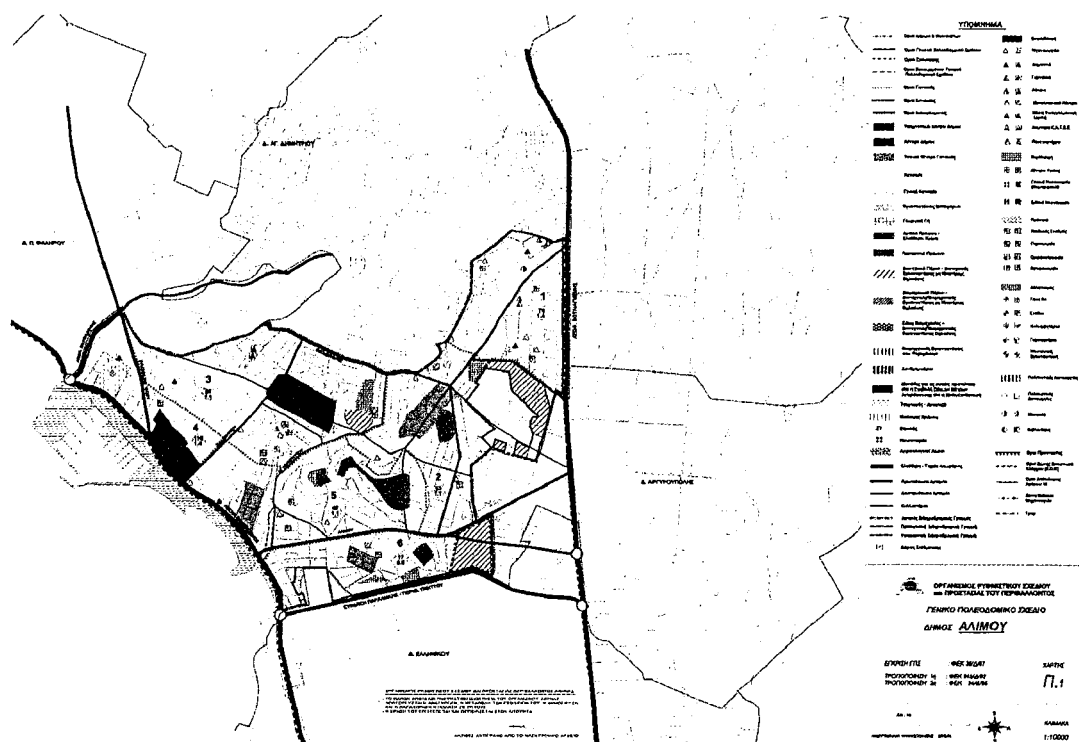


Όπως φαίνεται στο χάρτη, στην περιβάλλουσα ευρύτερη περιοχή (διαδημοτικής κλίμακας) κυριαρχούν εκτατικά οι χρήσεις κατοικίας (αμιγούς σε μεγαλύτερη ποσοστό στο σύνολο των εδαφικών περιοχών των δήμων αλλά περίπου σε ίση μοίρα με τη γενική κατοικία στην περιοχή που βρίσκεται εγγύτερα προς το χώρο του ΜΠΕΑ. Υπάρχουν επίσης ζώνες

κεντρικών λειτουργιών (δήμου ή γειτονιάς-όχι υπερτοπικών όπως προβλέπει το ΡΣΑ τουλάχιστον για το Ελληνικό) και διάφορες διάσπαρτες άλλες χρήσεις.

4.1.7.1 ΓΠΣ Αλίμου

Το 1987 εγκρίθηκε το ΓΠΣ του Δήμου Αλίμου (ΦΕΚ 36Δ/1987) για πληθυσμό 32.000 κατ. (1991). Οι μέσοι σδ ανά πολεοδομική ενότητα κινούνται μεταξύ 0,8 και 1,4. Από άποψη χρήσεων γης, εκτατικά κυριαρχεί η (αμιγής;) κατοικία, προβλέπονται δύο πολεοδομικά κέντρα δημοτικού επιπέδου, ΒΙΟΠΑ και άλλες χρήσεις. Το ΓΠΣ τροποποιήθηκε το 1992 (ΦΕΚ 945Δ/1992) με επέκταση ορίων και ζώνες διαφόρων χρήσεων (γενική κατοικία, πολεοδομικό κέντρο, ΒΙΠΑ, με σδ στο φάσμα 0,6-0,8 και 0,35 στην περιοχή αθλητικού κέντρου. Με τροποποίηση του ΓΠΣ το 1994 (ΦΕΚ 24Δ/1994) εντάχθηκε στο ΓΠΣ ζώνη ΒΙΠΑ-ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση, και έγιναν ορισμένες άλλες αλλαγές. Σημειώνεται ότι μια ζώνη ΒΙΟΠΑ για εγκαταστάσεις μη ιδιαιτέρως οχλούσες είναι σε επαφή με το ΒΑ τμήμα της έκτασης του Αερολιμένα. Στην παράκτια ζώνη (Δ της Λ. Ποσειδώνος) προβλέπεται τουρισμός-αναψυχή. (βλ. χάρτη).

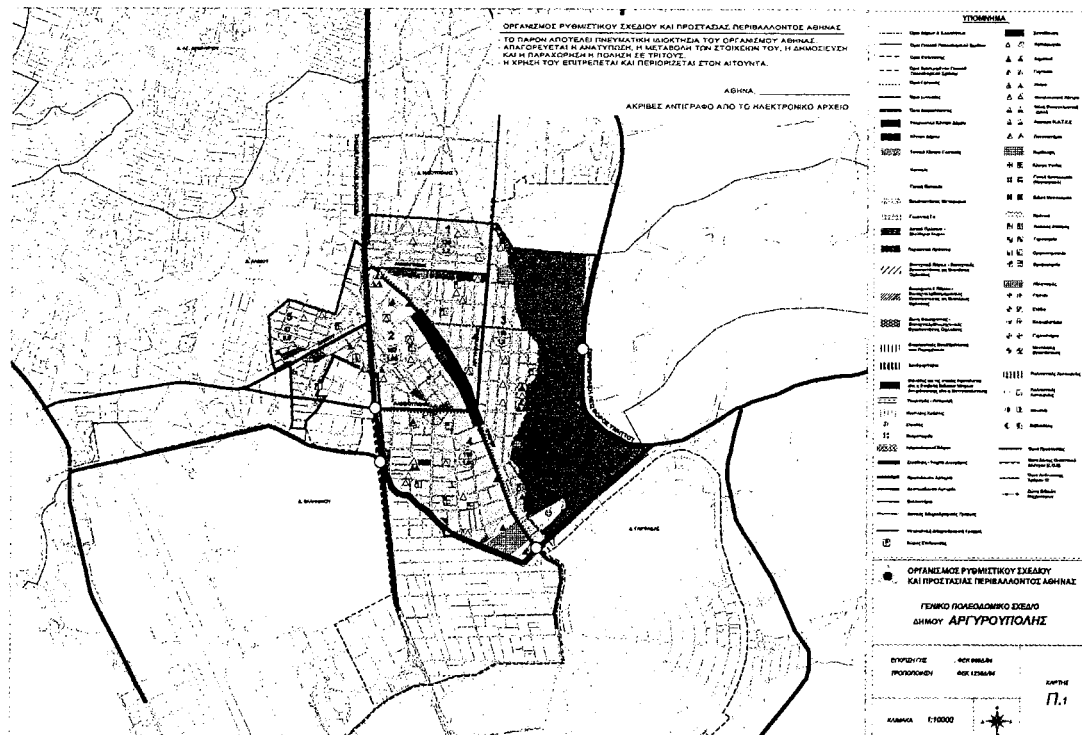


4.1.7.2 ΓΠΣ Αργυρούπολης

Το 1988 εγκρίθηκε το πρώτο ΓΠΣ Αργυρούπολης (ΦΕΚ 311Δ/1988), αλλά το 1994 έγινε νέα έγκριση ΓΠΣ (ΦΕΚ 666Δ/1994), για πληθυσμιακό μέγεθος 34.000 κατ. (ορίζοντας 1991). Οι μέσοι σδ κινούνται από 0,9 έως 1,2. Από άποψη χρήσεων γης, εκτατικά κυριαρχεί η (αμιγής;) κατοικία, ενώ προβλέπεται ένα γραμμικό πολεοδομικό κέντρο δημοτικής εμβέλειας, και

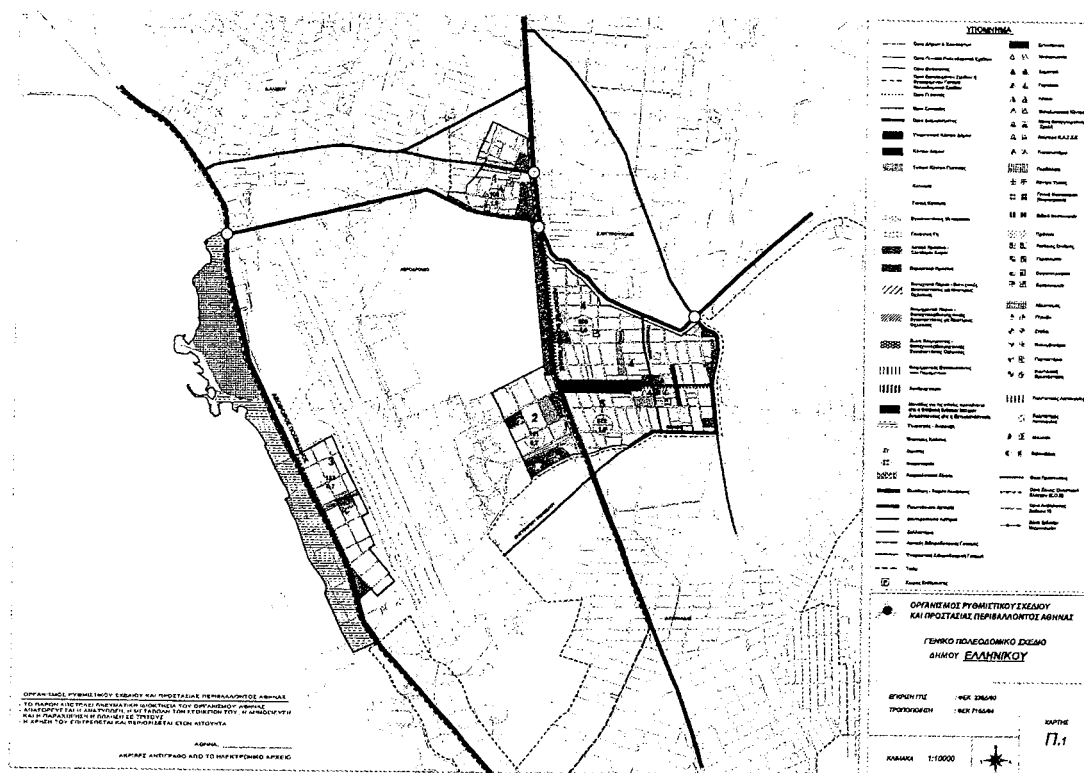
μεγάλος χώρος περιαστικού πρασίνου από το ανατολικό όριο του οικιστικού ιστού μέχρι την Περιφερειακή Λεωφόρο Υμηττού.

Το 1994 τροποποιήθηκε το ΓΠΣ (ΦΕΚ 1256Δ/1994), για την τροποποίηση και συμπλήρωση του οδικού (ορισμός της Λ. Βουλιαγμένης ως ελεύθερων-ταχέων λεωφόρων κλπ.) και σιδηροδρομικού δικτύου.



4.1.7.3 ΓΠΣ Ελληνικού

ΓΠΣ στο Δήμο Ελληνικού εγκρίθηκε το 1990 (ΦΕΚ 238Δ/1990) για πρώτη φορά, ενώ το 1994 εγκρίθηκε νεώτερη εκδοχή (ΦΕΚ 52/1994Δ). Το τελευταίο προβλέπει πληθυσμιακό μέγεθος 1991 της τάξης των 30.000 κατ. και τις χρήσεις γης. Οι μέσοι σδ ανά πολεοδομική ενότητα κυμαίνονται στο φάσμα 0,7–1,0. Το 1994 επίσης, το ΓΠΣ τροποποιήθηκε (ΦΕΚ 716Δ/1994), κυρίως για περιορισμένη επέκταση των ορίων κα για την τροποποίηση και συμπλήρωση του οδικού (ορισμός της παραλιακής Λεωφόρου Ποσειδώνος και της Λ. Βουλιαγμένης ως ελεύθερων-ταχέων λεωφόρων κλπ.) και σιδηροδρομικού δικτύου.



Στο κατά πολύ μεγαλύτερο τμήμα του Δήμου (εκτός της περιοχής του Αερολιμένα) ορίζεται γενική κατοικία, ενώ μια γραμμική ζώνη κεντρικών λειτουργιών δημοτικής εμβέλειας έχει οριστεί σε κατεύθυνση κάθετη προς το Α όριο της περιοχής του Αερολιμένα. Στην παραλιακή ζώνη του Δήμου ορίζεται (αμιγής;) κατοικία εσωτερικά της παραλιακής λεωφόρου και τουρισμός-αναψυχή στο παράκτιο τμήμα (περιοχή Αγίου Κοσμά). (βλ. χάρτη).

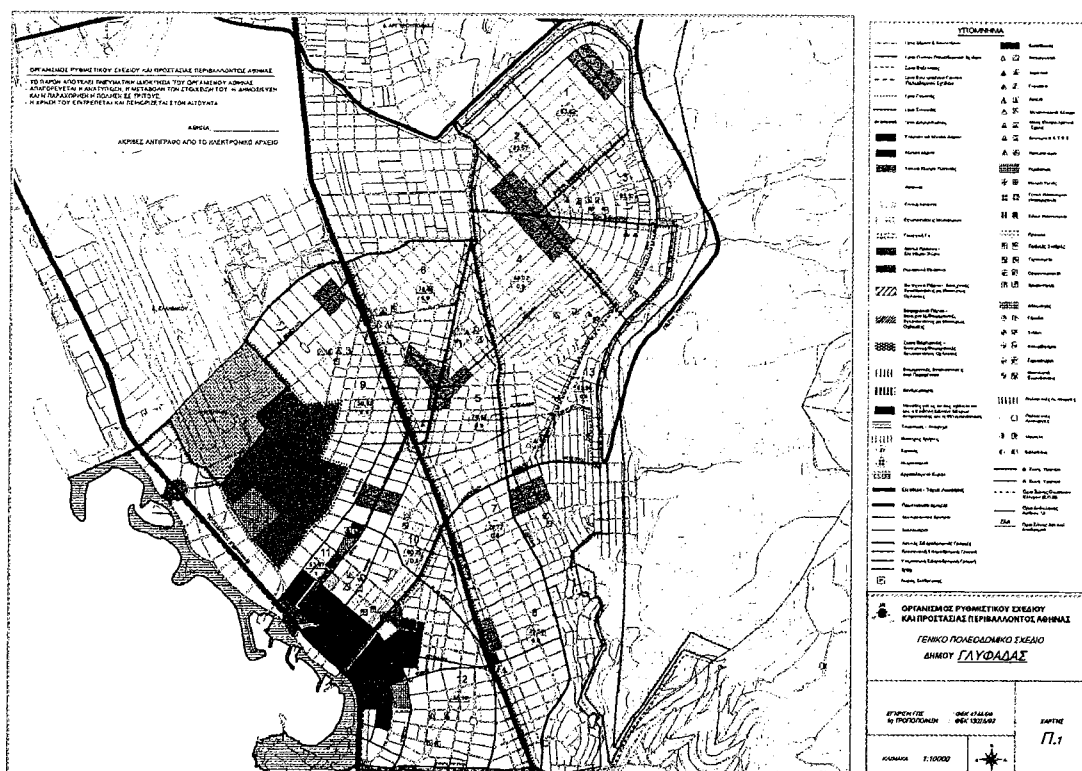
4.1.7.4 ΓΠΣ Γλυφάδας

Το πρώτο ΓΠΣ του Δήμου Γλυφάδας εγκρίθηκε το 1989 (ΦΕΚ 474Δ/1989). Το 1991 έγινε τροποποίηση του ΓΠΣ Γλυφάδας (ΦΕΚ 768Δ/1991) με τροποποιήσεις-συμπληρώσεις κυκλοφοριακού χαρακτήρα (χαρακτηρισμός ως ταχέων λεωφόρων των Λ. Βουλιαγμένης και Ποσειδώνος κá.).

Το 1992 εγκρίθηκε εκ νέου ΓΠΣ (ΦΕΚ 580Δ/1992), για πληθυσμό 57.000 κατ. (1991), καθορισμό μέσων σδ από 0,6 έως 1,0 ανάλογα με την πολεοδομική ενότητα, επέκταση του προγενέστερου ΓΠΣ, και καθορισμό χρήσεων γης. Τον ίδιο χρόνο έγινε τροποποίηση του ΓΠΣ (ΦΕΚ 1302Δ/1992), με επέκταση ορίων και ένταξη και άλλων χρήσεων μεγάλης έκτασης πλην κατοικίας (ελεύθεροι χώροι-αστικό πράσινο στην περιοχή γκολφ, και τουρισμός-αναψυχή στην περιοχή των Αστεριών), καθορισμό γραμμικών ζωνών γενικής κατοικίας, και καθορισμό αμιγούς κατοικίας στο μεγαλύτερο εκτατικά τμήμα του Δήμου. Υπάρχει επίσης σχετικά μεγάλης έκτασης πολεοδομικό κέντρο δημοτικής εμβέλειας³⁵, ενώ στο ΓΠΣ έχει

³⁵ Στο κείμενο αναφέρεται ότι πρόκειται για υπερτοπικό κέντρο (το προβλεπόμενο από το ΡΣΑ) αλλά στο χάρτη, λαμβανομένου υπόψη του χρησιμοποιούμενου χρωματικού ράστερ, χαρακτηρίζεται ως «κέντρο δήμου» και όχι ως «υπερτοπικό κέντρο».

συμπεριληφθεί και τμήμα της έκτασης του Αερολιμένος (σε αντίθεση με τη συνήθη πρακτική των ΓΠΣ των άλλων όμορων δήμων).



4.2 Υφιστάμενο κανονιστικό-σχεδιαστικό πλαίσιο δόμησης στο ΜΠΕΑ

Η περιοχή που καλύπτει ο Μητροπολιτικός Πόλος Ελληνικού-Αγίου Κοσμά αποτελείται, από άποψη θεσμικού πλαισίου, από τρία υποσύνολα: την έκταση του πρώην Αερολιμένα Ελληνικού, την περιοχή του Ολυμπιακού Πόλου Αγίου Κοσμά (μαρίνα) και την περιοχή των αθλητικών εγκαταστάσεων Αγίου Κοσμά.



Για τις περιοχές αυτές ισχύουν, ή ίσχυσαν στο πρόσφατο παρελθόν, οι ρυθμίσεις κανονιστικού χαρακτήρα (ως προς τις χρήσεις γης και όρους δόμησης) που αναφέρονται στη συνέχεια.

4.2.1 Νόμος 2730/1999

Ο ν. 2730/1999 «Σχεδιασμός, ολοκληρωμένη ανάπτυξη και εκτέλεση Ολυμπιακών Εργων και άλλες διατάξεις», όπως ισχύει, επέφερε τροποποιήσεις στο ΡΣΑ με την πρόβλεψη για τα Ολυμπιακά Έργα συστήματος πόλων υπερτοπικής σημασίας, (έχει αναφερθεί πιο πάνω), ενώ με το άρθρο 2 χωροθέτησε και καθόρισε γενικές χρήσεις για τις περιοχές υποδοχής Ολυμπιακών Εργων.

Για τον Αγίο Κοσμά και την ευρύτερη περιοχή του, που προσδιόρισε ως περιοχή υποδοχής του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας και των έργων υποστήριξής του, προέβλεψε ότι η περιοχή αυτή μετά την τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων θα λειτουργήσει ως υπερτοπικός πόλος αναψυχής, ναυταθλητισμού και πολιτισμού, με τις χρήσεις του άρθρου 8 του από 23.2/6.3.1987 προεδρικού διατάγματος (ΦΕΚ 166Δ'), όπως συμπληρώθηκε με την παράγραφο 18α του άρθρου 6 του ν. 2160/1993 (ΦΕΚ 118Α'), με εξαίρεση τις εξής χρήσεις : ξενοδοχεία, κέντρα διασκέδασης - αναψυχής, γήπεδα γκολφ, κατοικίες και καζίνο. Σημειώνεται ότι σε εφαρμογή του ν. 2730/1999 συντάχθηκε και εγκρίθηκε το ΕΣΟΑΠ Αγίου Κοσμά (βλ. πιο κάτω).

Ο χώρος του Αεροδρομίου του Ελληνικού καθορίστηκε ως περιοχή υποδοχής Ολυμπιακών αθλητικών εγκαταστάσεων και των αναγκαίων έργων ανάπτυξης και υποστήριξής τους, και εγκρίθηκε σχέδιο γενικής διάταξης των παραπάνω εγκαταστάσεων και των δικτύων υποδομής.

4.2.2 ΕΣΟΑΠ Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά

Με το ΕΣΟΑΠ του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά (πδ της ΦΕΚ 138Δ/2002) ορίστηκαν χρήσεις γης κατά ζώνες, όροι δόμησης, και η γενική διάταξη των κτηρίων. Προσδιορίστηκαν επίσης τρεις ζώνες για την ολυμπιακή περίοδο, και δύο ζώνες με επιμέρους περιοχές σε κάθε μια για την μεταολυμπιακή περίοδο. Το σχέδιο που ακολουθεί απεικονίζει τις ρυθμίσεις αυτές για τη μεταολυμπιακή περίοδο. Σημειώνεται ότι στις χρήσεις γης και τους όρους δόμησης επήλθαν, μεταγενέστερα, αλλαγές με το ν. 3342/2005 (βλ. αμέσως μετά το σχέδιο).

Με το ν.3342/2005 «Βιώσιμη ανάπτυξη και κοινωνική αξιοποίηση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων κλπ.» επιφέρθηκαν ορισμένες τροποποιήσεις τις προβλέψεις του ν2730/1999.

Για τις Ολυμπιακές εγκαταστάσεις Ελληνικού (άρθρο 23), πλην των χρήσεων που προέβλεψε ο ν.2730/1999, προστέθηκαν οι εξής λειτουργίες και χρήσεις: (α) Στην Ολυμπιακή εγκατάσταση σλάλομ: εμπορικά καταστήματα αθλητικών ειδών και χώροι εστίασης κοινού (στις υφιστάμενες εγκαταστάσεις), και θεματικό πάρκο (αθλητικό), υδροπάρκο (περιβάλλον χώρος). (β) Στην Ολυμπιακή εγκατάσταση καλαθοσφαίρισης και ξιφασκίας: πολιτιστικές εκδηλώσεις, εμπορικά καταστήματα, χώροι εστίασης κοινού, εκθέσεις. (γ) Στις Ολυμπιακές εγκαταστάσεις μπάδμιντον, σόφτμιντον και χόκεϊ: βοηθητικοί χώροι αθλητικών χρήσεων, πολιτιστικές εκδηλώσεις, χώροι εστίασης κοινού.

Για το Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά (άρθρο 24), πλην των χρήσεων που προέβλεψε ο ν.2730/1999, προστέθηκαν διάφορες λειτουργίες και χρήσεις στις ζώνες Ι και ΙΙ. Επίσης, ορίστηκε σδ 0,15 και ποσοστό κάλυψης 15%, και ορισμένοι άλλοι όροι δόμησης. Τέλος, προσδιορίστηκε ότι οι ρυθμίσεις του πδ 1/5.3.2004 (ΦΕΚ 254Δ) για τις χρήσεις στην παραλιακή ζώνη της Αττικής δεν έχουν εφαρμοστή στην περιοχή του ΟΚΙ Αγίου Κοσμά, πλην των παρ. 8, 9 και 10 του ενλόγω πδ.

4.2.4 Θεσμικό πλαίσιο δόμησης στην περιοχή του πρώην Αερολιμένα Ελληνικού

Στο χώρο του πρώην Αερολιμένα Ελληνικού ισχύουν σήμερα οι χρήσεις και όροι δόμησης που αναφέρονται στο σκαρίφημα που ακολουθεί. Στο ίδιο σκαρίφημα υπάρχει το όριο του ακινήτου του πρώην αερολιμένα, καθώς και διάφορες υπάρχουσες εγκαταστάσεις. Σημειωτέον ότι τα όρια της περιοχής υποδοχής των Ολυμπιακών Αθλητικών Εγκαταστάσεων εντός του πρώην Αερολιμένα καθορίστηκαν με την ΚΥΑ 38772/6878 ΦΕΚ 1018Δ/2001.

- **OSTATNE** AKCIE: OT KUPNEJ CENY PLEŠN NA AKCIONÁRI
 + 23,3% (20% akcie "dobrovoľne" + 3,3% akcie z príslušného podniku)
 (akcie "dobrovoľne")
- **OSTATNE** AKCIE: BAKRY 12% (KUPENÉ AKCIE, AKCIE KUPENÉ NA
 GAMPIANOVU KREDITNÚ KARTU, AKCIE KUPENÉ NA
 KARTU "DOBROVOĽNÉ")
- ☐ **OSTATNÉ AKCIE** (AKCIE NA AKCIONÁRI) (AKCIE KUPENÉ NA
 KARTU "DOBROVOĽNÉ")

[illegible]

1707 1708 1709 1710 1711 1712 1713 1714 1715 1716 1717 1718 1719 1720 1721 1722 1723 1724 1725 1726 1727 1728 1729 1730 1731 1732 1733 1734 1735 1736 1737 1738 1739 1740 1741 1742 1743 1744 1745 1746 1747 1748 1749 1750 1751 1752 1753 1754 1755 1756 1757 1758 1759 1760 1761 1762 1763 1764 1765 1766 1767 1768 1769 1770 1771 1772 1773 1774 1775 1776 1777 1778 1779 1780 1781 1782 1783 1784 1785 1786 1787 1788 1789 1790 1791 1792 1793 1794 1795 1796 1797 1798 1799 1800 1801 1802 1803 1804 1805 1806 1807 1808 1809 1810 1811 1812 1813 1814 1815 1816 1817 1818 1819 1820 1821 1822 1823 1824 1825 1826 1827 1828 1829 1830 1831 1832 1833 1834 1835 1836 1837 1838 1839 1840 1841 1842 1843 1844 1845 1846 1847 1848 1849 1850 1851 1852 1853 1854 1855 1856 1857 1858 1859 1860 1861 1862 1863 1864 1865 1866 1867 1868 1869 1870 1871 1872 1873 1874 1875 1876 1877 1878 1879 1880 1881 1882 1883 1884 1885 1886 1887 1888 1889 1890 1891 1892 1893 1894 1895 1896 1897 1898 1899 1900 1901 1902 1903 1904 1905 1906 1907 1908 1909 1910 1911 1912 1913 1914 1915 1916 1917 1918 1919 1920 1921 1922 1923 1924 1925 1926 1927 1928 1929 1930 1931 1932 1933 1934 1935 1936 1937 1938 1939 1940 1941 1942 1943 1944 1945 1946 1947 1948 1949 1950 1951 1952 1953 1954 1955 1956 1957 1958 1959 1960 1961 1962 1963 1964 1965 1966 1967 1968 1969 1970 1971 1972 1973 1974 1975 1976 1977 1978 1979 1980 1981 1982 1983 1984 1985 1986 1987 1988 1989 1990 1991 1992 1993 1994 1995 1996 1997 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 2031 2032 2033 2034 2035 2036 2037 2038 2039 2040 2041 2042 2043 2044 2045 2046 2047 2048 2049 2050 2051 2052 2053 2054 2055 2056 2057 2058 2059 2060 2061 2062 2063 2064 2065 2066 2067 2068 2069 2070 2071 2072 2073 2074 2075 2076 2077 2078 2079 2080 2081 2082 2083 2084 2085 2086 2087 2088 2089 2090 2091 2092 2093 2094 2095 2096 2097 2098 2099 2100 2101 2102 2103 2104 2105 2106 2107 2108 2109 2110 2111 2112 2113 2114 2115 2116 2117 2118 2119 2120 2121 2122 2123 2124 2125 2126 2127 2128 2129 2130 2131 2132 2133 2134 2135 2136 2137 2138 2139 2140 2141 2142 2143 2144 2145 2146 2147 2148 2149 2150 2151 2152 2153 2154 2155 2156 2157 2158 2159 2160 2161 2162 2163 2164 2165 2166 2167 2168 2169 2170 2171 2172 2173 2174 2175 2176 2177 2178 2179 2180 2181 2182 2183 2184 2185 2186 2187 2188 2189 2190 2191 2192 2193 2194 2195 2196 2197 2198 2199 2200 2201 2202 2203 2204 2205 2206 2207 2208 2209 2210 2211 2212 2213 2214 2215 2216 2217 2218 2219 2220 2221 2222 2223 2224 2225 2226 2227 2228 2229 2230 2231 2232 2233 2234 2235 2236 2237 2238 2239 2240 2241 2242 2243 2244 2245 2246 2247 2248 2249 2250 2251 2252 2253 2254 2255 2256 2257 2258 2259 2260 2261 2262 2263 2264 2265 2266 2267 2268 2269 2270 2271 2272 2273 2274 2275 2276 2277 2278 2279 2280 2281 2282 2283 2284 2285 2286 2287 2288 2289 2290 2291 2292 2293 2294 2295 2296 2297 2298 2299 2300 2301 2302 2303 2304 2305 2306 2307 2308 2309 2310 2311 2312 2313 2314 2315 2316 2317 2318 2319 2320 2321 2322 2323 2324 2325 2326 2327 2328 2329 2330 2331 2332 2333 2334 2335 2336 2337 2338 2339 2340 2341 2342 2343 2344 2345 2346 2347 2348 2349 2350 2351 2352 2353 2354 2355 2356 2357 2358 2359 2360 2361 2362 2363 2364 2365 2366 2367 2368 2369 2370 2371 2372 2373 2374 2375 2376 2377 2378 2379 2380 2381 2382 2383 2384 2385 2386 2387 2388 2389 2390 2391 2392 2393 2394 2395 2396 2397 2398 2399 2400 2401 2402 2403 2404 2405 2406 2407 2408 2409 2410 2411 2412 2413 2414 2415 2416 2417 2418 2419 2420 2421 2422 2423 2424 2425 2426 2427 2428 2429 2430 2431 2432 2433 2434 2435 2436 2437 2438 2439 2440 2441 2442 2443 2444 2445 2446 2447 2448 2449 2450 2451 2452 2453 2454 2455 2456 2457 2458 2459 2460 2461 2462 2463 2464 2465 2466 2467 2468 2469 2470 2471 2472 2473 2474 2475 2476 2477 2478 2479 2480 2481 2482 2483 2484 2485 2486 2487 2488 2489 2490 2491 2492 2493 2494 2495 2496 2497 2498 2499 2500 2501 2502 2503 2504 2505 2506 2507 2508 2509 2510 2511 2512 2513 2514 2515 2516 2517 2518 2519 2520 2521 2522 2523 2524 2

ΣΥΝΤΑΞΗ ΦΑΚΕΛΟΥ ΜΕ ΤΑ ΤΕΧΝΙΚΑ, ΜΙΧΘΗΔΑΚΑ ΚΑΙ
ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΕΚΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡ.
ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ

©2000 BY ARIZONA STATE UNIVERSITY

Mr. [redacted] ANALYST'S FILE			
Mr. [redacted]	<u>RECEIVED 7-7-58</u> <u>UNITED STATES P.O.</u> <u>Albany, N.Y. 12212-4800</u> <u>TS: [redacted] [redacted] [redacted] [redacted]</u> <u>TS: [redacted] [redacted] [redacted] [redacted]</u>		
TELETYPE UNIT FILE	ALBANY TELETYPE UNIT FILE 12212-4800		
CONFIDENTIAL	CONFIDENTIAL		
DATA #3	REPRODUCIBLE		
REPRODUCIBLE			
DATA #4	REPRODUCIBLE		
DATA #5	REPRODUCIBLE		

APPENDIX 1: THE 1000 GENOMES PROJECT

