

Γεωγραφίες

Αρ. 31 (2018)

Γεωγραφίες, Τεύχος 31, 2018



ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΧΩΡΟ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Φαίδων Γεωργιάδης

Το πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού: μια ιστορία υφαρπαγής δημόσιας γης προς όφελος του διεθνούς real estate

Το «μεγαλύτερο οικόπεδο της Μεσογείου», όπως έχει ονομαστεί, αποτελεί από τη δεκαετία του 1980 ένα διαχρονικό σκάνδαλο απαξίωσης και υφαρπαγής δημόσιας περιουσίας για λογαριασμό ιδιωτικών κερδοσκοπικών κεφαλαίων. Η περίπτωση του Ελληνικού είναι όμως και εμβληματική για την ιστορία της ελληνικής πολεοδομίας, για το πώς ο σχεδιασμός του χώρου υπηρετεί συγκεκριμένα συμφέροντα, άλλοτε της ευρύτερης κοινωνίας και άλλοτε του κεφαλαίου. Είναι ένα ακόμη αποτύπωμα στο χώρο της παλινωδίας των κυβερνητικών επιλογών δεκάδων κυβερνήσεων της ΝΔ, ΠΑΣΟΚ και ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ αλλά και της λησμοσύνης των μεγαλόσχημων υποσχέσεων που είχαν δώσει για το Ελληνικό. Ζητήσαμε από δυο μέλη της *Ανοιχτής Πρωτοβουλίας Φορέων και Προσώπων για το Ελληνικό, Επιτροπής Αγώνα για το Μητροπολιτικό Πάρκο στο Ελληνικό*, τον κύριο Φαίδωνα Γεωργιάδη, αρχιτέκτονα-πολεοδόμο και την κυρία Ελένη Πορτάλιου, Ομότιμη Καθηγήτρια ΕΜΠ, να περιγράψουν το ιστορικό των μελετών και των εξελίξεων για το Ελληνικό και την κριτική για τις τελευταίες προτάσεις real estate. Τους ευχαριστούμε για την άμεση και ουσιαστική ανταπόκριση.

Οι ΓΕΩΓΡΑΦΙΕΣ

ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΧΩΡΟ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Φαίδων Γεωργιάδης¹

Από το 1976 μέχρι το 1995

ΤΟ 1976-78 λαμβάνεται η απόφαση για την μεταφορά του αεροδρομίου στα Σπάτα και ξεκινούν οι απαλλοτριώσεις.

Το 1985 στο πρώτο Ρυθμιστικό της Αθήνας και που θεσμοθετείται και στα πλαίσια του προγράμματος προστασίας της πρωτεύουσας με Υπουργό τον Αντώνη Τρίτση επικρατεί μια άλλη σκέψη που παγώνει – για λίγο – την διαδικασία μεταφοράς του αεροδρομίου.

¹ Αρχιτέκτων-Πολεοδόμος, geoph@otenet.gr

Η Αθήνα του '80

Την δεκαετία του '80 στο λεκανοπέδιο της Αθήνας σε μία σχετικά μικρή έκταση 300 τετραγωνικών χιλιομέτρων έχει συσσωρευτεί το 35% του πληθυσμού της χώρας, το 40% του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος, το 50% της βιομηχανικής δραστηριότητας.

Η Αθήνα μετά από 5000 χρόνια ιστορίας είχε βίαια υπερβεί την φέρουσα ικανότητα του τόπου, η πόλη είχε καταλάβει το σύνολο σχεδόν των 300Km² του λεκανοπεδίου της Αθήνας, συγκοινωνιακό και μια υπέρμετρη συσσώρευση ατμοσφαιρικών ρύπων, καύσωνες και θάνατοι ατόμων ευαίσθητων ομάδων πληθυσμού δημιουργούν την πίεση για λήψη μέτρων προστασίας. Πολιτικά, το πνεύμα «Αλλαγής» νέα μυαλά στην εξουσία επιτρέπουν την θεσμοθέτηση δραστηριών μέτρων που εκπορεύονται από συστηματικές μελέτες που είχαν προηγηθεί. Ιδρύεται η Χωροταξία για πρώτη φορά στην Ελλάδα.

Το Ρυθμιστικό του '85 προτάσσει την ανασυγκρότηση του αστικού ιστού, την βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, την ανάσχεση της εξάπλωσης της πόλης, την σταθεροποίηση του πληθυσμού με απώτερη προοπτική τη μείωση του. Προτείνει με ιδιαίτερα σύγχρονο τρόπο την οργάνωση των παραδοσιακών μητροπολιτικών και δημοτικών παραδοσιακών κέντρων, την ανάδειξη της ιστορικής φυσιογνωμίας της Αθήνας, την ανάπτυξη των μαζικών μεταφορών. Απομακρύνει ρυπαίνουσες μεταποιητικές μονάδες ενώ παράλληλα εγκαθιδρύει οργανωμένους υποδοχείς παραγωγικών δραστηριοτήτων. Επιζητεί την οικολογική ανασυγκρότηση, αναζητεί χώρους για την δημιουργία εκτάσεων πρασίνων που λείπουν δραματικά, επιβάλλει την προστασία των ορεινών όγκων, των ακτών καθώς και των αγροτικών περαστικών εκτάσεων της πόλης.

Το αεροδρόμιο, σε αυτήν την λογική αν και ιδιαίτερα οχλούσα χρήση εντός οικιστικού ιστού, ήταν προτιμότερο να διατηρηθεί εντός πόλης. Διαφορετικά, αυτό με τα συγκοινωνιακά έργα που θα κατασκευάζονταν, θα προκαλούσαν την ανεπιθύμητη αλλά και αναπόφευκτη επέκταση του Μητροπολιτικού Συγκροτήματος στην πεδιάδα των Σπάτων, όπως και έγινε. Το πάγωμα της διαδικασίας δεν κράτησε μεγάλο χρονικό διάστημα.

Το 1991, μελέτες ανατίθενται, αναθεωρείται το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας και θεσμοθετείται η χωροθέτηση του αεροδρομίου στα Σπάτα. Το 1995 επικυρώνεται η σύμβαση (ν.2338/1995) για την κατασκευή του αεροδρομίου στα Σπάτα οπότε και τότε μπορεί να θεωρηθεί ότι ξεκινά η αναζήτηση της αξιοποίησης του χώρου του αεροδρομίου. Ο ίδιος ο νόμος μάλιστα δίνει την κατεύθυνση, καθώς ορίζει ότι η κύρια χρήση του χώρου είναι αυτή της Μητροπολιτικής Ζώνης Πρασίνου» το οποίο ευθέως συνδέει την αναμενόμενη επιβάρυνση της πεδιάδας των Σπάτων με την «αναβάθμιση της Αθήνας» δια της μητροπολιτικής ζώνης πρασίνου, δημιουργείται δηλαδή ένα ισχυρό «περιβαλλοντικό αντιστάθμισμα».

Η περίοδος 1995 – 2003

Οι μελέτες για το μέλλον της έκτασης που θα απελευθερώνονταν, ξεκίνησαν άμεσα.

Το 1995 ανατίθεται από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας (ΟΡΣΑ) στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ) υπο την επίβλεψη του καθηγητή Λουδοβίκου Βασενχόφεν το Ερευνητικό πρόγραμμα, «Ανάπτυξη του χώρου

του αεροδρομίου Ελληνικού» με στόχο την διερεύνηση και σχεδιασμός της μελλοντικής ανάπτυξης του χώρου το οποίο και εξελίσσεται χωρίς να ολοκληρωθεί μέχρι το 1999.

Κατατίθενται σενάρια ανάπτυξης με τις ονομασίες: α. Θεματικά Πάρκα: Θεματική αναψυχή στο σύνορο της Αθήνας με το Σαρωνικό, β. Τέχνες και Λόγος: Δημιουργία πολιτιστικού πόλου, γ. Διεθνής Έκθεση και κέντρο εκθέσεων και συνεδρίων, και δ. Αθλητισμός.

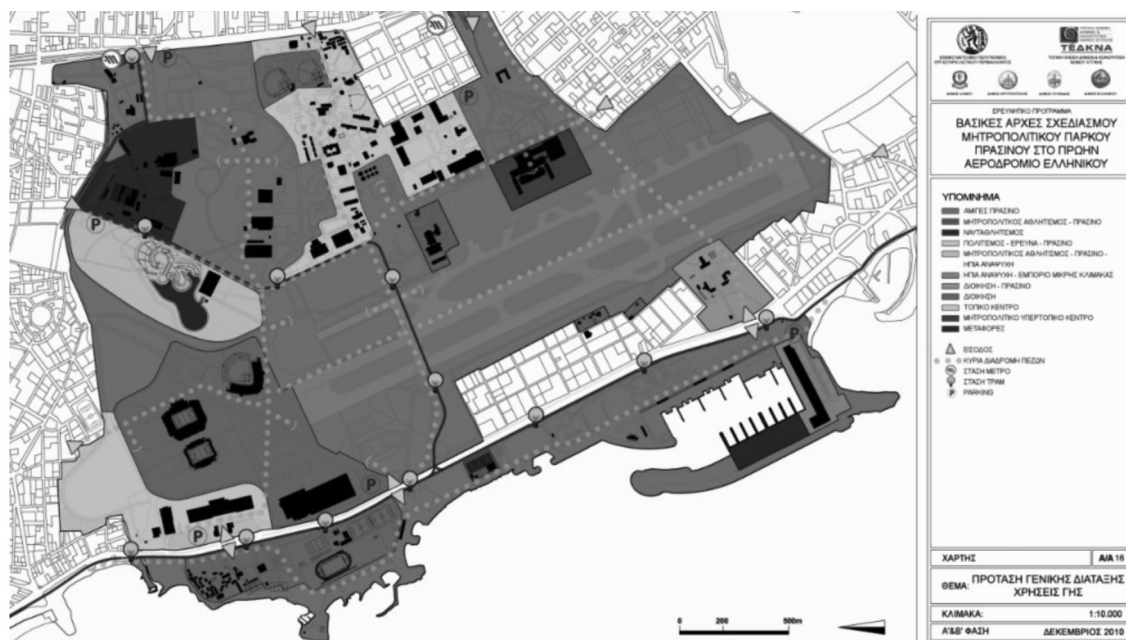
Η αυτοχρηματοδότηση του έργου αποτελεί προϋπόθεση της ανάθεσης της μελέτης και υπολογίζεται στην αξιοποίηση του 20% της έκτασης δηλαδή 1.000 στρέμματα με χρήσεις κυρίως του τριτογενούς τομέα – επιχειρήσεων. Η ολοκλήρωση του Ερευνητικού προγράμματος και εντέλει των αποφάσεων προϋπέθετε την υλοποίηση της τελικής φάσης και της διαβούλευσης που ποτέ δεν πραγματοποιήθηκε.

Η περίοδος 2003 – 2009 σηματοδοτείται από την επιλογή ΟΡΣΑ / ΥΠΕΧΩΔΕ να προχωρήσουν σε διεθνή αρχιτεκτονικό διαγωνισμό ιδεών βάσει ενός προγράμματος όπου οι βασικές απαιτήσεις – κατευθυντήριες γραμμές είναι οι ακόλουθες:

- Δημιουργία μητροπολιτικού πάρκου 4000 στρ.
- Μέσος συντελεστής δόμησης 0,25 στην έκταση των 5.250 στρ. (1.312.500 τμ)
- Ζώνες πολεοδομικής ανάπτυξης 1000 στρ. με δόμηση 1.000.000 τμ
- 312.500 δόμηση εντός του Πάρκου (εκθεσιακό κέντρο, Υδροπάρκο, Αθλητικές εγκαταστάσεις κλπ)
- Αυτοχρηματοδότηση του έργου και άμεση οικονομική ωφέλεια 300.000.000€ για το Ελληνικό Δημόσιο.

Κατατέθηκαν 159 προτάσεις και το Α' βραβείο απονεμήθηκε στην ομάδα DZO Serero Fernandez Philippe Coignet. Η μελέτη εξειδικεύτηκε στην συνέχεια με το σχέδιο γενικής διάταξης, το πρόγραμμα ανάπτυξης και ειδικές μελέτες ως προς το συγκοινωνιακό, το αποχετευτικό, την αντιπλημμυρική προστασία και το αρδευτικό.

Το 2010 παραδίδεται η μελέτη που με πρωτοβουλία των 4 Δήμων, Ελληνικού, Αργυρούπολης, Αλίμου και Γλυφάδας, είχε ανατεθεί από την Τοπική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων (ΤΕΔΚΝΑ) στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος) με επιστημονικό υπεύθυνο τον καθηγητή Νίκο Μπελαβίλα. Η μελέτη «Βασικές αρχές σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου στο πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού» κινείται στην κατεύθυνση υλοποίησης Μητροπολιτικού Πάρκου, διατηρώντας τα αξιόλογα προς διατήρηση κτίρια δόμησης 400.000 τμ εκ των 750.000 τμ στο σύνολο της έκτασης. Ως προς την χρηματοδότηση του έργου προκρίνεται Πάρκο με μικρό κατασκευαστικό κόστος, δημόσιοι πόροι και κοινοτικές επιχορηγήσεις. Για την λειτουργία του Πάρκου οι προβλεπόμενες χρήσεις εξασφαλίζουν την αυτοχρηματοδότηση της λειτουργίας του.



Η πρόταση του ΕΜΠΙ-ΤΕΑΚΝΑ 2010

Το 2011 ο Joseph Acebiilo προσκαλείται (Ισπανός αρχιτέκτονας- πολεοδόμος) από τον τότε πρωθυπουργό Γιώργο Παπανδρέου να εκπονήσει πρόταση για την έκταση του Ελληνικού. Η έλευση του απασχόλησε ιδιαίτερα την επικαιρότητα χωρίς όμως η ίδια πρόταση να διαδραματίσει καμία σημασία. Είναι η πρώτη όμως μελέτη που κινείται στα πλαίσια της κρίσης με μεγέθη δόμησης 3.000.000 τμ προσαρτώντας το παράκτιο μέτωπο.

Τον Δεκέμβριο του **2011** το ΤΑΙΠΕΔ (Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου) προκηρύσσει διεθνή διαγωνισμό και στο τεύχος της πρόσκλησης ενδιαφέροντος αναφέρεται σε έκταση που περιλαμβάνει και το παράκτιο μέτωπο, το δημόσιο διατηρεί μειοψηφικό πακέτο και ρόλο στις αποφάσεις, ο συντελεστής δόμησης παρουσιάζεται ως «τουλάχιστον 0,4».

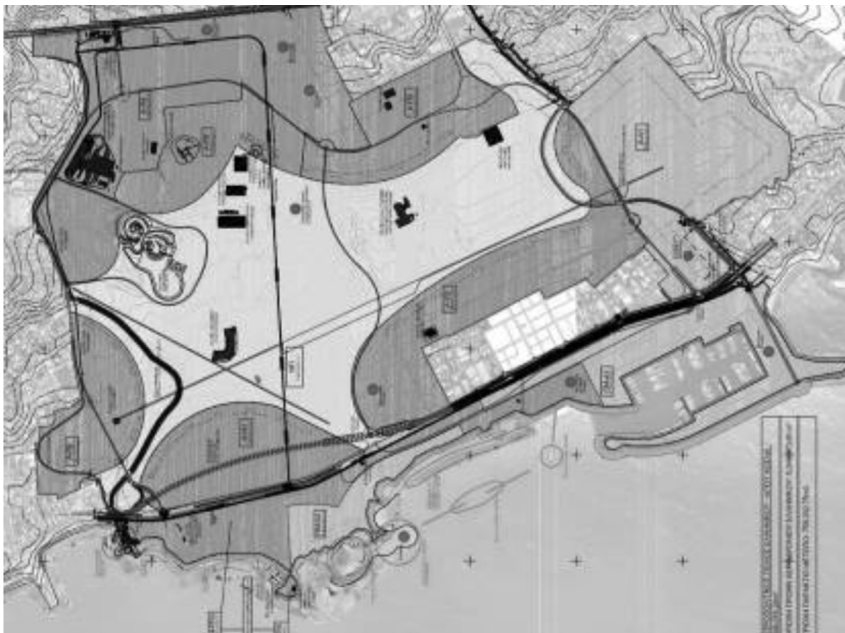
Το **2012** με το τέλος της πρώτης φάσης του διαγωνισμού δημοσιεύεται ο νόμος 4062/2012 για τον Μητροπολιτικό Πόλο Ελληνικού Αγίου Κοσμά (ΜΠΕΑ) που ορίζει το πλαίσιο του θεσμικού καθεστώτος της έκτασης και μεταξύ των οποίων ορίζεται συντελεστής δόμησης 0,5 (3.000.000τμ και πρόσθετος 0,6 (πρόσθετα 600.000τμ στον οποίο το δημόσιο συμμετέχει στην υπεραξία.

2013 το σχέδιο Πολλάλη εκπονείται από την Ελληνικό α.ε. εταιρία που έχει συσταθεί στην λογική να περιέλθουν σε εκείνη οι εκτάσεις του Ελληνικού Δημοσίου και στην συνέχεια να πωληθεί στα πλαίσια ενός Διαγωνισμού που βρίσκεται σε εξέλιξη. Η Ελληνικό α.ε. παρουσιάζεται ενδεικτική πρόταση για την διαμόρφωση της έκτασης που συνηθίζεται να ονομάζεται «Πολλάλη» από τον τότε πρόεδρο της και Καθηγητή Πολεοδομίας στο Harvard. Κινείται στα πλαίσια των ορίων που είχαν τεθεί από τον ν.4062/2012 δηλαδή των ανωτάτων μεγεθών δόμησης.

Το 2014 είναι η χρονιά που κατατίθεται και εγκρίνεται η μοναδική τεχνικοοικονομική προσφορά, το Επιχειρηματικό Σχέδιο, στο τέλος της διαδικασίας του Διαγωνισμού πώλησης των μετοχών της Ελληνικό α.ε. (και των 6.000 στρ.) LAMDA Development.

Στο Επιχειρηματικό και στο Σχέδιο Γενικής Διάταξης που το συνοδεύει η συνολική δόμηση ανέρχεται σε 2.893.000 τμ εκ των οποίων η δόμηση των κοινωφελών ανέρχεται σε 225.000 τ.μ. Το σχέδιο παρουσιάζεται επιλεκτικά από διοίκηση και επενδυτή και όχι στο σύνολο των κατατεθέντων καθώς θεωρείται ως μέρος ιδιωτικής συμφωνίας.

Το 2017 δημοσιοποιείται η Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων εν όψει του της έκδοσης του Προεδρικού διατάγματος του «Σχεδίου Ολοκληρωμένης Διάταξης» (Σ.Ο.Α.) όπου και περιγράφονται με ακρίβεια οι επιμέρους ζώνες ανάπτυξης. Όπως είχε διατυπωθεί από την διοίκηση αλλά και από τον ν.4422/20106 το ΣΟΑ είναι «ουσιαστικώς» το Επιχειρηματικό σχέδιο με λίγες αλλαγές που ως προς το χωρικό τους αποτύπωμα είναι εντέλει δυσμενέστερες. Η συνολική δόμηση ανέρχεται σε 3.000.000 εκ των οποίων οι 300.000 αφορούν κοινοφελείς που θα κατασκευασθούν από το δημόσιο.



Το ΣΟΑ της Lamda Development, 2017

Αξιολόγηση της εξέλιξης μελετών και προτάσεων

Την προ κρίσης περίοδο απασχόλησαν θέματα όπως η έκταση του Πάρκου και μάλιστα «υψηλού πρασίνου», θέματα ανταλλαγών γης και δημιουργίας χώρων πρασίνου και σε άλλα σημεία της πόλης, η φύση των αναπτυξιακών δραστηριοτήτων. Άλλα θέματα ήταν λυμένα όπως το ότι η ένταξη κατοικίας δεν καλύπτει ανάγκες μιας πόλης που ζεί μια «φούσκα ακινήτων» και μεταβαίνει σε περίοδο σημαντικού αποθέματος αδιάθετων κατοικιών ή ότι στο παράκτιο μέτωπο η εντα-

τικοποίηση της ακτής με την κατασκευή της νέας μαρίνας της Αθήνας ως Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας και των μεταολυμπιακών χρήσεων συνιστούν όριο μιας «ήπιας» ανάπτυξης κατά την διοίκηση. Το παράκτιο μέτωπο εντάσσεται στον σχεδιασμό στην λογική της σύνδεσης του με το Πάρκο χωρίς αλλαγές στο θεσμικό του καθεστώς.

Η περίοδος της κρίσης μεταβάλλει δραστικά τις προτεραιότητες :

- Προέχει το τίμημα ανεξάρτητα από το ύψος της δόμησης η οποία εκτοξεύεται σε ύψη 2,5 φορές παραπάνω από την θεωρούμενη εντατική λύση ΟΡΣΑ/ΥΠΕ-ΧΩΔΕ.
- Η αύξηση της δόμησης, ανεξάρτητα από το τι κατασκευάζεται αξιολογείται θετικά καθώς προβάλλεται το ύψος των επενδύσεων και οι θέσεις εργασίας επί αυθαίρετων
- Το σύνολο του παράκτιου μετώπου περνά στον ιδιώτη εντατικοποιείται και μάλιστα το βόρειο τμήμα του οικοπεδοποιείται
- Το Πάρκο αποκόπτεται από το παράκτιο μέτωπο αλλά και συρρικνώνεται καθώς στα 2.000 στρέμματα λόγω ασύμβατων χρήσεων και 350.000 τμ δόμησης η τελική έκταση αυτού που προ κρίσης θεωρείτο Πάρκο, περιορίζεται στο 1/3.
- Ο σχεδιασμός του χώρου, ιδιοκτησιακά δικαιώματα περνούν στον ιδιώτη και αντί της δημόσιας διαχείρισης της έκτασης εφαρμόζεται το νομικό πλαίσιο της ιδιωτικής πολεοδόμησης. Οι δήμοι χάνουν τις αρμοδιότητες επί των κοινοχρήστων και των κοινωφελών.

Η εξέλιξη των μελετών και προτάσεων διακρίνεται από την αντικρουόμενη βαρύτητα δύο παραμέτρων, κάλυψης αναγκών για την πόλη ή ανάγκες του προϋπολογισμού του Κράτους. Πριν ένταξη στις μνημονιακές υποχρεώσεις το Ελληνικό σχεδιάζεται κυρίως για τις ανάγκες της πόλης, μετά , επικρατεί η κερδοσκοπική αντίληψη ανάπτυξης του ακινήτου επιδιώκοντας αν και ανεπιτυχώς εντέλει, την αύξηση του τιμήματος πώλησης και την διόγκωση των οικονομικών μεγεθών, εις βάρος της πόλης και των κατοίκων της.