

Ανώτατο Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα (Α.Τ.Ε.Ι.) ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Τ.Ε.

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΜΙΑΣ ΕΚΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ
(ΠΡΩΗΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ) ΚΑΙ**

ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ ΩΣ ΘΕΜΑΤΙΚΟ ΠΑΡΚΟ

**RECONSTRUCTION OF A PART OF HELLINIKON
(FORMER AIRPORT OF ATHENS) AND CONFIGURATION
OF IT AS A THEME PARK**

THEMED Surveillance Control room

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ:

ΟΔΥΣΣΕΑΣ- ΘΩΜΑΣ ΚΟΥΔΟΥΜΝΑΚΗΣ-ΤΖΕΤΗΣ

ΕΠΟΠΤΕΥΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:

ΕΥΘΥΜΙΑΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

ΠΑΤΡΑ 2014

ΕΛΛΗΝΙΚ
Μετροπολιτικό πάρκο, μεική ζώνη
και αναψυχής ή «ανάλαγμα» γ
χώρους πρασίνου σε συνοικίες που σε
Και πόσο ρεαλιστικό είναι το τελευταίο
© ΕΡΕΥΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ- ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η ιδέα αυτής της πτυχιακής προήλθε από την ενασχόληση μου με τον σχεδιασμό θεματικών- ψυχαγωγικών πάρκων και την ανάπλαση χώρων των οποίων η χρήση για την οποία αρχικά δημιουργήθηκαν έπαψε να υπάρχει. Μελετώντας όλα τα σχέδια που είχαν υποβληθεί για την νέα χρήση του παλαιού αεροδρομίου του Ελληνικού είχα την έμπνευση να προσπαθήσω να δημιουργήσω ένα πάρκο θεματικό-ψυχαγωγίας και επιχειρηματικότητας σε τμήμα του παλαιού αεροδρομίου του Ελληνικού. Εδώ θα πρέπει να αναφερθώ ότι εκτός από τις γνώσεις που απέκτησα κατά την διάρκεια της φοίτησης μου στο τμήμα Ανακαίνισης και Αποκατάστασης Κτηρίων στο Α.Τ.Ε.Ι. Πάτρας πολύ χρήσιμο ήταν και ένα διαδουκτικό, διαδραστικό εκπαιδευτικό μάθημα «Theme Park Design workshop», imagineeringclass.com. το οποίο ολοκλήρωσα με επιτυχία. Το συγκεκριμένο μάθημα περιείχε 54 εκπαιδευτικά μαθήματα με video, 54 διαδραστικές συζητήσεις με τους υπόλοιπους συμμετέχοντες και τους διδάσκοντες, 12 τεστ και ένα τελικό διαγώνισμα καθώς και την δημιουργία ενός θεματικού αξιοθέατου (thematic attraction) που θα μπορούσε να αποτελέσει τμήμα ενός θεματικού πάρκου. Στα πλαίσια αυτής της εργασίας ανέπτυξα την ιδέα και σχεδίασα ένα θεματικό αξιοθέατο «τα ταξίδια του Οδυσσέα», στηριζόμενος στην Ελληνική μυθολογία. Το συγκεκριμένο έχω περιλάβει ως ένα τμήμα της παρούσης πτυχιακής ως παράδειγμα διαφόρων θεματικών ενοτήτων που θα μπορούσαν να συμπεριληφθούν σε ένα θεματικό πάρκο. Την ιδέα ενός θεματικού πάρκου στο Ελληνικού επίσης μου την έδωσε η μελέτη του Μαΐου 2007 από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος της Αθήνας/ ΕΜΠ: Ανάπτυξη του χώρου του Αεροδρομίου Ελληνικού, Ολοκλήρωση και Επικαιροποίηση Ερευνητικού Προγράμματος. Στη συγκεκριμένη μελέτη όπου ένα σενάριο αναφέρει την δημιουργία Θεματικού Πάρκου αναψυχής, καθώς και κέντρων εικόνας και εικονικής πραγματικότητας (virtual Reality).

Τέλος Θα ήθελα θερμά να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή Κύριο Ιωάννη Ευθυμιάδη, που μου έδωσε την ευκαιρία της εκπόνησης της πτυχιακής εργασίας και για την πολύτιμη βοήθεια που μου προσέφερε. Ακόμη θα ήθελα να ευχαριστήσω και όλα τα άτομα του στενού οικογενειακού μου περιβάλλοντος που

μου έδωσαν την ευκαιρία να ακολουθήσω τις ακαδημαϊκές μου επιδιώξεις και τους φίλους μου για την συμπαράστασή τους.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα πτυχιακή περιλαμβάνει πρόταση για την ανάπλαση τμήματος (ζώνη Ανάπτυξης) του χώρου του Παλαιού Αεροδρομίου του Ελληνικού ως χώρου πρασίνου, χώρου αναψυχής-θεματικού πάρκου και εμπορικού πάρκου.

Η έκταση του χώρου του Ελληνικού είναι 5350 περίπου στρέμματα. Στην έκταση αυτή περιλαμβάνεται ο κεντρικός αερολιμένας, αρμοδιότητας της Υπηρεσίας Πολιτικής αεροπορίας (4067 στρέμματα), η έκταση της πρώην βάσης της πολεμικής αεροπορίας των ΗΠΑ (551 στρέμματα), της οποίας η διαχείριση σήμερα ανήκει στην Κτηματική εταιρία του Δημοσίου (ΚΕΔ) και η βάση της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας (587 στρέμματα). Οι αριθμοί αυτοί προκύπτουν από υπολογισμούς που έγιναν από ερευνητικό πρόγραμμα του ΕΜΠ¹. Το μέγιστο πλάτος της έκτασης υπολογίζεται στα 2211 μ. (από Δυτικά προς Ανατολάς) και το μέγιστο μήκος είναι 3940 μ. Η απόσταση του αεροδρομίου του Ελληνικού από το κέντρο της Αθήνας είναι περίπου 12 χλμ. και από τον Πειραιά 8 χλμ. Η απόσταση του δυτικού άκρου του αεροδρομίου από την θάλασσα είναι περίπου 500 μ. και η απόσταση του ανατολικού άκρου από το όρος Υμηττός είναι περίπου 1 χλμ.

Η παρούσα εργασία ανάπλασης τμήματος του χώρου του Ελληνικού έχει οργανωθεί σε 4 ενότητες (4 κεφάλαια) και 2 παραρτήματα. Στο πρώτο κεφάλαιο αναπτύσσεται το ιστορικό του αεροδρομίου του Ελληνικού (Δημιουργία του διεθνούς αεροδρομίου Ελληνικού, Ολυμπιακές αερογραμμές) και περιλαμβάνει και μικρό ιστορικό της περιοχής πριν την δημιουργία του «Ελληνικού». Σε αυτό το κεφάλαιο παρατίθεται και ιστορικό των διαφόρων μελετών που έχουν γίνει για την αξιοποίηση του χώρου του Ελληνικού. Στο δεύτερο κεφάλαιο αναπτύσσεται η διεθνής και Ευρωπαϊκή εμπειρία δημιουργίας μητροπολιτικών πάρκων, θεματικών πάρκων και χώρων αναψυχής, εμπορικών πάρκων καθώς και αναπλάσεων πρώην αεροδρομίων. Στο τρίτο κεφάλαιο επιχειρείται η καταγραφή και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης στο Ελληνικό (κτήρια, ολυμπιακές εγκαταστάσεις), δομή και κατάσταση των υπάρχοντων κτηρίων, τι μπορεί να παραμείνει και να χρησιμοποιηθεί με νέα χρήση. Ειδικά περιγράφονται μερικές εγκαταστάσεις με

¹ Βασενχόβεν, Λ., κ.α. (1996, Μάρτιος & Ιούνιος). Ανάπτυξη του χώρου του Αεροδρομίου του Ελληνικού [α' φάση ερευνητικού προγράμματος]. Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σπουδαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής ανάπτυξης & Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας.

ιστορική σημασία και ειδικής Αρχιτεκτονικής μελέτης για το πρώην Αεροδρόμιο του Ελληνικού. Περιγράφεται επίσης και ο Περιβάλλον Χώρος του Αεροδρομίου (σκληρές επιφάνειες, οδόστρωμα, διάδρομοι προσγείωσης) καθώς και αυτοφυή βλάστηση της περιοχής. Αναφέρονται μερικές προηγούμενες μελέτες ειδικά για κτήρια που θα παραμείνουν και πιθανή διαμόρφωση περιβάλλοντος χώρου. Στο τέταρτο κεφάλαιο παρουσιάζεται το σχέδιο της παρούσης μελέτης ανάπλασης τμήματος του Ελληνικού. Περιγράφονται αναλυτικά τα δομημένα κτήρια (αρχιτεκτονικός σχεδιασμός, υλικά) του εμπορικού τμήματος του πάρκου, η θεματική ενότητα Ψυχαγωγίας, καθώς και η διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου. Αναφέρονται τα τελικά συμπεράσματα της μελέτης καθώς και η επιχειρηματική και σχεδιαστική (αρχιτεκτονική) χρησιμότητα της παρούσης μελέτης ανάπλασης τμήματος του Ελληνικού. Πως η δημιουργία ενός τέτοιου πρωτοποριακού Μητροπολιτικού Πάρκου δημιουργεί δυνατότητες αναψυχής, άθλησης και πολιτισμού με την βοήθεια και εικονικής πραγματικότητας καθώς και η δυνατότητα επιχειρηματικής εκμετάλλευσης για την περιφέρεια της Πρωτεύουσας και της Αττικής. Τα παραρτήματα περιέχουν τα Αρχιτεκτονικά σχέδια και εικόνες φωτορεαλιστικής απεικόνισης του χώρου.

SUMMARY

The present study is a dissertation for the bachelor degree and deals with the reconstruction of part of Hellinikon (Former Airport of Athens) and its configuration as a Theme Park containing thematic unities (sections). The thematic areas include a commercial area, an area containing rides and a special virtual reality ride that deals with Greek mythology. The area around the buildings is designed with a view of uniting the different areas, providing leisurely paths for walks, bicycling and also green areas. Water is a key feature in the form of small lakes and rivulets as to unite the whole area with the waterfront of the Hellinikon. The object of the study was an architectural design of the buildings that remind visitors of the historical presence of the “airport”.

The area of the Old Hellinikon Airport covers approximately 5300 acres. The area includes the central Airport Buildings (4067 acres approximately) that belongs to the Civil Aviation Department, the ex-airbase of the United States (approximately 551 acres), and the Greek Air force Base (approximately 587 acres). The approximate area in acres is a result of the study done by the National Polytechnic School of Athens in collaboration with a government agency for the organization of the development of the metropolitan park². The area with the largest width span from West to East is approximately 2211 m. and the area with the largest length again from West to East is 3940 m. The distance of the old Hellinikon Airport from the center of Athens is 12 Km and from the major port of Piraeus is 8 Km. The distance of the West side of the Airport from the sea is 500 m and its distance from the East border from the mountain of Hymettus is approximately 1 Km.

The object of the current work of the reconfiguration of part of the old Airport of the Hellinikon has been organized into 4 sections (chapters) and 2 annexes. The first chapter deals with the historical perspective of the area before the building of the Airport and the history of the creation (building) of the “Hellinikon Airport”. This same chapter also deals with all the different plans that were commissioned from the time that the new Airport in Spata (Eleftherios Venizelos, Athens Airport) was

² Βασενχόβεν, Λ., κ.α. (1996, Μάρτιος & Ιούνιος). Ανάπτυξη του χώρου του Αεροδρομίου του Ελληνικού [α΄ φάση ερευνητικού προγράμματος]. Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σπουδαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής ανάπτυξης & Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας.

functional and after the decision of the reconfiguration of the “Hellinikon” into a Metropolitan Park/ commercial Park. These studies were commissioned from the government to the National Polytechnic of Athens and different other organization as well as international Architectural firms. The second chapter deals with the international and European experience with the creation of Metropolitan Parks, thematic parks and recreational areas, combinations of commercial and recreational use and re-use, reconfiguration of old Airports that were put out of commission. The third chapter attempts to list and evaluate the current situation in terms of buildings and the surrounding space of the Hellinikon (buildings, general condition of surrounding spaces, and condition of airstrips). It also deals with the architecture of certain special buildings and propositions made of what could remain and be renovated for a different use and what needs to be demolished. A description is also made of the native vegetation of the area. Finally the 4th chapter deals with a description of the current study of the reconfiguration of part of Hellinikon into a thematic park that also includes a commercial park. The chapter includes analytical description of the architectural design of the buildings, their intended use and the materials that are used for their construction. The surrounding space between the three separate thematic configurations (commercial park, rides and a ride combining virtual reality and Greek mythology) are also described in detail. These spaces are to be used for leisurely walks, bicycling and in general areas for relaxing and enjoying the natural environmental surroundings of the area. One has to remember that the area of the Hellinikon combines an extraordinary view of the seaside and also the mountain of Hymettus. The orientation of the buildings is done in such a way as to take maximum advantage of the surrounding view. The study concludes with the usefulness of the configuration of Hellinikon as a thematic-recreational park. The commercial returns of such an endeavor are discussed as well as the usefulness of the area in terms of attracting tourists to Athens and also the general area of Attica. Special mention is made in terms of the architectural design of the buildings to remind visitors of the Hellinikon Airport. The annexes contain the architectural designs of the components of the thematic park as well as photorealistic views of the different areas, buildings and surrounding spaces so as to give the reader of this project a “virtual reality” perspective of the development.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ-ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	2
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	4
SUMMARY	6
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	10
Α ΜΕΡΟΣ	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1.: Το Ιστορικό του Ελληνικού και Ευρύτερου Χώρου	
1.1. Ιστορική Αναδρομή Περιοχής Ελληνικού	12
1.2. Το Ιστορικό του Αεροδρομίου και Μελέτες Ανάπλασης του Χώρου	13
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. : Διεθνής Εμπειρία Αναπλάσεων- Μητροπολιτικά Πάρκα, Θεματικά Πάρκα, Πρώην Αεροδρόμια	
2.1. Μητροπολιτικά Πάρκα	23
2.1. Θεματικά (Ψυχαγωγικά) Πάρκα	30
2.3. Επανάχρηση- Ανάπλαση Πρώην Αεροδρομίων	38
2.3.1. Στρατιωτικά Αεροδρόμια Bentwaters και Woodbridge, Μ. Βρετανία	40
2.3.2. Greenham Common, Μ. Βρετανία	41
2.3.3. Στρατιωτική Αεροπορική Βάση El Toro- Orange County Great Park, ΗΠΑ	42
2.3.4. Επανάχρηση Αεροδρομίων στην Γερμανία	
2.3.4.1. Riem, Μόναχο, Γερμανία	41
2.3.4.2. Το Αεροδρόμιο Tempelhof στο Βερολίνο	46
2.3.4.3. Το Αεροδρόμιο Maurice Rose στη Φρανκφούρτη	48
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. : Καταγραφή και Αξιολόγηση Υφιστάμενης Κατάστασης στο Ελληνικό- Κτήρια και Περιβάλλον	
3.1. Κτιριακή Υποδομή	51
3.1.1. Π.Μ.- Εργοστάσιο Αεροσκαφών	56
3.1.2. ΕΤΑ (Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα)	57
3.1.3. ΥΠΑ (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας)	58
3.1.4. Εθνικό Αθλητικό Κέντρο Νεότητας του Αγίου Κοσμά	58

Β' ΜΕΡΟΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4.: Το σχέδιο Ανάπλασης ενός Τμήματος του Παλαιού Ελληνικού σε Θεματικό Πάρκο

4.1. Σκοπός της Πτυχιακής Εργασίας	65
4.2. Πορεία Μέχρι την Τελική Ιδέα	67
4.3. Γενική Περιγραφή του Χώρου Ανάπλασης	69
4.3.1. Ειδική Περιγραφή των Κτηρίων	70
4.3.2. Χώροι Ψυχαγωγίας	78
4.3.3. Περιγραφή Περιβάλλοντος Χώρου	84
4.3.3.1. Χώροι Προσέλευσης επισκεπτών	84
4.3.3.2. Κυκλοφορία στο Πάρκο, Χώροι Υποδοχής	85
4.4. Υλικά που χρησιμοποιήθηκαν και Αρχιτεκτονική Δομή του Χώρου σε σχέση με τη Ζώνη Ανάπτυξης	86
4.5. Θεματικά Πάρκα ως Νέα Επιχειρηματικά Μοντέλα	89
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	91
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ	93
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	
Σχέδια Πρότασης	94
Φωτορεαλιστική Απεικόνιση	103

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η σημασία του Ελληνικού για την Αθήνα και ειδικότερα για το ΝΑ Λεκανοπέδιο ήταν πάντοτε τεράστια, λόγω της λειτουργίας του αεροδρομίου, αλλά είναι βέβαιο ότι θα διατηρηθεί και στο μέλλον με την ανάπτυξη της περιοχής. Το Ελληνικό είναι ένας χώρος στρατηγικής σημασίας για όλη την Πρωτεύουσα, αλλά ιδιαίτερα για την ΝΑ ενότητα του Λεκανοπεδίου της Αθήνας. Οι λόγοι αυτής της σημασίας είναι πολλοί αλλά ενδεικτικά αναφέρονται μερικοί οι οποίοι διατηρούν πάντα την σπουδαιότητά τους και μετά την απομάκρυνση του αεροδρομίου:

- Η κομβικότητα του λόγω της παρουσίας του αεροδρομίου επί πολλές δεκαετίες ως ισχυρότατου πόλου έλξης. Είναι επίσης σημείο εύκολα προσπελάσιμο από το κέντρο της Αθήνας και του Πειραιά. Η κατασκευή των γραμμών του Μετρό και του Τραμ βελτίωσε κατακόρυφα την προσπελασιμότητα του χώρου.
- Η ψυχολογική του βαρύτητα, δεδομένου ότι αποτελεί «τοπόσημα» (landmark) στο γεωγραφικό χώρο της Αθήνας.
- Ο χώρος του πρώην αεροδρομίου συνοδεύεται από ιστορικές μνήμες πολλών δεκαετιών, όπως η μεταπολεμική ιστορία της χώρας μας, τόσο ως το «παράθυρο» προς τον έξω κόσμο, όσο και ως χώρος προσοπικών αναμνήσεων πολλών γενιών Ελλήνων της διασποράς.
- Η θέση του στη φυσική γεωγραφία της Αττικής, κάτω από τον Υμηττό και πάνω από την ακτή του Σαρωνικού κόλπου.
- Η συγκέντρωση γύρω από τον χώρο του Ελληνικού σημαντικών λειτουργιών (αθλητισμού, αναψυχής, εμπορίου), που θα παραμείνουν και στο μέλλον. Ιδιαίτερα οι λειτουργίες που κύρια έχουν να κάνουν με την αναψυχή διατηρούν τον ευρύτερο χώρο ζωντανό όλες τις ώρες της ημέρας.
- Κεντροβαρικό σημείο σε μια ευρύτερη οικιστική ζώνη από την οποία απουσιάζει εντελώς το αστικό πράσινο.
- Στην ευρύτερη περιοχή εμφανίζεται ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 αυξημένη δυναμική στο ρυθμό αύξησης του πληθυσμού συγκριτικά με την Περιφέρεια της Πρωτεύουσας ³.

³http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/BUCKET/General/A1602_SAM01_DT_DC_00_2011_02_F_GR.pdf

- Στην περιοχή εμφανίζεται από το 1996 εκτεταμένη παρουσία χρήσεων τουρισμού- αναψυχής και αθλητισμού, κυρίως κατά μήκος της παραλιακής ζώνης η οποία αποτελεί σημαντικό πόλο έλξης για ολόκληρο το λεκανοπέδιο και απευθύνεται σε ευρεία γκάμα ενδιαφερόντων και εισοδημάτων.

Τα συγκριτικά πλεονεκτήματα του χώρου καθιστούν φανερό ότι τι πρώην αεροδρόμιο και έχει τεράστιες δυνατότητες να αποτελέσει ένα στρατηγικής σημασίας πόλο στην Αττική και παρέχει μοναδική ευκαιρία χωροθέτησης και εγκατάστασης λειτουργιών απαραίτητων για μια σύγχρονη Ευρωπαϊκή πρωτεύουσα. Θεωρείται όμως απαραίτητο να διασφαλισθεί από την μια πλευρά η ήδη υπάρχουσα δυναμική του χώρου και από την άλλη να εξασφαλισθεί η κατά το δυνατό μεγαλύτερη συμβατότητα των μελλοντικών χρήσεων με τον περιβάλλοντα χώρο. Εξάλλου η απουσία της έννοιας του άλσους ή του πάρκου, ενός χώρου ελκυστικού και μοναδικού για ψυχαγωγία για ολόκληρο το λεκανοπέδιο, καθιστά τον χώρο μοναδικό. Θα μπορούσε να μεταμορφωθεί σε χώρο μητροπολιτικής εμβέλειας που θα συνδυάζει καινοτομικές μορφές διασκέδασης, μάθησης, αθλοπαιδιών και δραστηριότητες επιχειρηματικού χαρακτήρα.

Όλες οι μέχρι σήμερα μελέτες για την ανάπτυξη του χώρου (βλ. Κεφάλαια 1 & 2 όπου αναφέρονται αναλυτικά) έχουν ως παράδειγμα αναπλάσεις χώρων από την Ευρωπαϊκή και διεθνή εμπειρία ώστε να γίνει μια επισκόπηση δυνατών μελλοντικών χρήσεων που μπορούν να αναπτυχθούν και να επιβιώσουν στο χώρο του Ελληνικού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΥΡΥΤΕΡΟΥ ΧΩΡΟΥ

1.1 Ιστορική Αναδρομή περιοχής Ελληνικού

Η περιοχή που σήμερα ονομάζεται Ελληνικό άρχισε να κατοικείται το 1925 μετά τη μικρασιατική καταστροφή από Πόντιους πρόσφυγες προερχόμενοι από τα Σούρμενα του Πόντου. Πριν από αυτό αναφέρεται ως ακατοίκητος χώρος, άγονος και άνυδρος με αγροτικό χαρακτήρα, που αποτελούσε ως το 1830 βοσκοτόπι ιδιοκτησίας του Τούρκου Πασά Χασάν (Χασάνι Τσιφλίκι) που εκτεινόταν ως τη Βούλα. Το 1925 -26 αρχίζει ο εποικισμός από Πόντιους, με μέριμνα της Επιτροπής Αποκατάστασης Προσφύγων που είχε ως πρόεδρο τον Μοργκεντάου (πρέσβη των ΗΠΑ στην Κωνσταντινούπολη το 1914), και στη συνέχεια και από Θράκες με την ανταλλαγή των πληθυσμών^{4, 5}.

Τα Σούρμενα ανήκαν στην Κοινότητα Καλαμακίου μέχρι το 1929, οπότε αποσπώνται και γίνονται δύο κοινότητες: Α. Κοινότητα Ελληνικού με το Διάταγμα 8-3-1930 ΦΕΚ Α΄ 80/1930 και Β. Κοινότητα Κομνηνών (Χασάνι) με το Βασιλικό Διάταγμα 4-7-1929 ΦΕΚ Α΄ 221/1929. Η κυβέρνηση Μεταξά αποφασίζει στην περιοχή να δημιουργηθεί αεροδρόμιο. Οι κάτοικοι δεν αντιδρούν πιστεύοντας ότι δεν θα τους επηρεάσει το θέμα. Γίνονται οι πρώτες απαλλοτριώσεις και το 1937 ο ίδιος ο Μεταξάς βάζει το θεμέλιο λίθο γκρεμίζοντας τα σπίτια στο Χασάνι. Το 1937 αρχίζει η κατασκευή της Λεωφόρου Βουλιαγμένης που ολοκληρώνεται το 1938 και έτσι δρομολογείται η πρώτη λεωφορειακή γραμμή για το Κέντρο, που είχε αφετηρία στην οδό Ακαδημίας.

Το 1943 με τη Γερμανική Κατοχή δίνεται η εντολή εκκένωσης της περιοχής και οι κάτοικοι βρίσκουν καταφύγιο σε σπίτια στην Καλλιθέα, την Κοκκινιά και τη Νέα Σμύρνη. Η περιοχή διαμορφώνεται σε εικονικό αεροδρόμιο με απώτερο σκοπό να μη βομβαρδιστούν οι πραγματικές εγκαταστάσεις. Οι βομβαρδισμοί επέτειναν την καταστροφή και την ερήμωση. Στην Κατοχή οι κοινότητες Γλυφάδας και Ελληνικού καταργούνται και στη θέση τους δημιουργείται ο Δήμος Ευρυάλης με το Νόμο

⁴ <http://www.elliniko-argyroupoli.gr/article.php?id=10>

⁵ http://www.air-born.gr/planespotting/Hellas/LGAT/ab_planespotting_LGAT_hl.php

239/1943 ΦΕΚ Α΄ 174/1943. Δύο χρόνια αργότερα με αναγκαστικό Νόμο του 1945 αποσπάστηκε από το Δήμο Ευρυάλης και ανασυστάθηκε ως Κοινότητα Ελληνικού. Με τη λήξη του πολέμου τον Οκτώβριο του '44 οι παλιοί κάτοικοι των Σουρμένων επιστρέφουν από τη «δεύτερη εξορία» όπως οι ίδιοι λένε και ξαναχτίζουν τα σπίτια τους. Η ανάγκη για χρήματα τους κάνει να πουλήσουν μέρος του κλήρου τους κυρίως σε άλλους Πόντιους πρόσφυγες. Η περίοδος '45-'55 είναι περίοδος ανοικοδόμησης. Τα σπίτια είναι μονοκατοικίες με αυλές εσωτερικές. Παραμένει περιοχή εργατική με χαμηλά εισοδήματα (κυρίως εργάτες – οικοδόμοι). Το 2010 με τον Καλλικράτη καταργήθηκε και αποτέλεσε με το Δήμο Αργυρούπολης το δήμο Ελληνικού – Αργυρούπολης.

1.2 Το Ιστορικό του Αεροδρομίου και μελέτες ανάπτυξης του χώρου

Το Διεθνές Αεροδρόμιο Ελληνικού ή απλά Ελληνικό (επίσημως Κρατικός Αερολιμένας Αθηνών) ήταν το διεθνές αεροδρόμιο της Αθήνας για πάνω από 60 χρόνια, μέχρι το Μάρτιο του 2001, οπότε και έκλεισε, αντικαθιστούμενο από το Διεθνές Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος. Ο κωδικός του κατά την IATA ήταν ATH (που τώρα χρησιμοποιείται από το Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος) ενώ τώρα είναι HEW, και ο κωδικός του κατά τον ICAO ήταν LGAT. Μέχρι το 1937, η πολιτική αεροπορία χρησιμοποιούσε το αεροδρόμιο του Τατοΐου για αερομεταφορές και τις εγκαταστάσεις στο Φαληρικό Ορμο και στο Μεγάλο Πεύκο για υδροπλάνα. Την ίδια χρονιά ήταν που άρχισαν να εγκαθίστανται και οι πρώτες υποδομές του Αεροδρομίου.

Η περιοχή όπου εντάσσεται σήμερα το παλαιό Αεροδρόμιο του Ελληνικού, συμπεριλαμβανόμενης και της πρώην Αμερικάνικης βάσης και της πολεμικής αεροπορίας καταλαμβάνει χώρο περίπου 5500 στρεμμάτων. Το 1937 πραγματοποιήθηκε η πρώτη απαλλοτρίωση του χώρου, μιας έκτασης 2.150 στρεμμάτων, από το Ελληνικό Δημόσιο (Υπουργείο Εθνικής Αμυνας) για να μπορέσουν να καλυφθούν οι ανάγκες ενός πολιτικού αεροδρομίου που μέχρι τότε δεν υπήρχε στην Ελλάδα (ΦΕΚ 360/Α/15-9-1937)⁶, (Εικ. 1). Από το 1937 και μετά πραγματοποιήθηκαν σταδιακές απαλλοτριώσεις τις περιόδους 1942-1944 και

⁶ Βασενχόβεν, Λ., κ.α. (1996, Μάρτιος & Ιούνιος). Ανάπτυξη του χώρου του Αεροδρομίου του Ελληνικού [α΄ φάση ερευνητικού προγράμματος]. Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σπουδαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής ανάπτυξης & Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας.

1948-1960. Αυτές οι απαλλοτριώσεις προσπάθησαν να καλύψουν τις συνεχώς



Εικ. 1. Αεροφωτογραφία της περιοχής του αεροδρομίου Ελληνικού το 1937. Πηγή: Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας. (1937/2010). *Αεροφωτογραφία της περιοχής του αεροδρομίου Ελληνικού*. Αθήνα: ΟΡΣΑ.

αυξανόμενες ανάγκες. Αποτέλεσμα αυτού ήταν η σημαντική τελική αύξηση της έκτασης του χώρου. Μέχρι το 1950 έγιναν οι κατάλληλες εγκαταστάσεις και κατασκευές (διάδρομοι, παράλληλοι ταχυδρόμοι, κτιριακές εγκαταστάσεις κλπ) που το κατέστησαν ικανό να λειτουργήσει ως το μόνο Διεθνές Αεροδρόμιο της χώρας.

Το 1953 εγκαταστάθηκε σε ένα κομμάτι του χώρου η Αμερικάνικη Βάση που εξυπηρετούσε τις στρατιωτικές μεταφορές των Η.Π.Α. Στα μέσα της δεκαετίας του 60 η περιοχή γύρω από το χώρο του Αεροδρομίου πυκνοκατοικήθηκε και άρχισε να αναπτύσσεται τουριστικά δημιουργώντας προβλήματα επέκτασης του Αεροδρομίου ενώ ταυτόχρονα μεγάλωναν οι ανάγκες του, κύρια λόγω της συνεχούς αυξανόμενης κίνησης. Το 1969 η Ολυμπιακή Αεροπορία ξεκίνησε να χρησιμοποιεί αποκλειστικά το Δυτικό Αεροσταθμό του Αεροδρομίου. Από τότε μέχρι σήμερα εκτελούνται συνεχή βελτιωτικά έργα που αφορούν τις κτιριακές εγκαταστάσεις της.

Γενικά κατά την περίοδο της εντατικότερης χρήσης του, στα τέλη της δεκαετίας του 1980, το Αεροδρόμιο του Ελληνικού χωριζόταν σε τέσσερις υποπεριοχές:

- Η πρώτη, με κέντρο τον Δυτικό Αεροσταθμό υπήρξε επί δεκαετίες η έδρα της Ολυμπιακής Αεροπορίας, που ιδρύθηκε από τον Αριστοτέλη Ωνάση.
- Η δεύτερη, με κέντρο τον Ανατολικό Αεροσταθμό, έργο του Eero Saarinen, υπήρξε κόμβος των διεθνών πτήσεων των λοιπών αεροπορικών εταιρειών και της ιδιωτικής επαγγελματικής και ερασιτεχνικής αεροπλοΐας.
- Η τρίτη καταλαμβάνονταν από την Βάση της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας, με εγκατάσταση συντήρησης αεροσκαφών.
- Η τέταρτη καταλαμβάνονταν από την Αμερικανική Στρατιωτική Βάση (έκλεισε το 1991)⁷.

Το 1977 απαλλοτριώθηκε έκταση περίπου 16.420 στρεμμάτων στα Σπάτα και με το Νόμο 811/78 ιδρύθηκε η “Αερολιμήν Αθηνών Α.Ε” που ανέλαβε την κατασκευή και λειτουργία του Νέου Αερολιμένα στα Σπάτα. Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι ήδη από τη δεκαετία του 50 έγιναν προσπάθειες αντιμετώπισης του θέματος του Αεροδρομίου. Ακολούθησαν μια σειρά από μελέτες που εξέτασαν τη δυνατότητα συνέχισης της λειτουργίας του Αεροδρομίου του Ελληνικού καθώς και τη δυνατότητα μεταφοράς του. Η σωρεία των μελετών αυτών ήταν απόρροια της αδυναμίας της κυβέρνησης να πάρει απόφαση και να δώσει λύσεις σχετικά με το μέλλον του Ελληνικού. Οι κυριότερες από τις προτάσεις προβλέπανε :

- τη διατήρηση του χώρου του Ελληνικού ως του μονίμου και βασικού αεροδρομίου της Αθήνας, είτε,
- τη διατήρηση του Ελληνικού αλλά με παράλληλη ανάπτυξη άλλων βοηθητικών αεροδρομίων που σκοπό θα είχαν την ανακούφιση του Αεροδρομίου του Ελληνικού από την συνεχώς αυξανόμενη κίνηση, είτε τέλος
- την μεταφορά του Αεροδρομίου σε άλλη θέση. Οι σημαντικότερες πιθανές θέσεις ήταν εκείνες των Σπάτων, Μακρονήσου, Τανάγρας, Ορωπού και Μεγάρων, (Μελέτη του ΤΕΕ για το αεροδρόμιο, ΤΕΕ Μάιος 1976)^{8, 9}.

⁷ Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού, Συνοπτική Παρουσίαση Μελέτης Διαμόρφωσης, (Νοέμβριος 2007), Υπουργείο Περιβάλλοντος και Δημοσίων Έργων, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας.

⁸ Μελέτη του ΤΕΕ για το αεροδρόμιο (ΤΕΕ Μάιος 1976)

⁹ Μελέτη σκοπιμότητας νέου αεροδρομίου στα Σπάτα (Αερολιμήν Αθηνών Α.Ε. Νοέμβριος 1982)

Τον Ιούνιο του 1991 (28-6-91), εκκενώθηκε ο χώρος της Αμερικάνικης Βάσης. Μετά το κλείσιμο η έκταση με τις κτιριακές εγκαταστάσεις της περιήλθαν στο Ελληνικό Δημόσιο (Υπουργείο Οικονομικών) και τη φύλαξη τους ανέλαβε το ΓΕΑ που διαθέτει Αεροπορική Βάση ακριβώς δίπλα. Η Κτηματική Υπηρεσία του Δημοσίου ανέλαβε τη διαχείριση της. Παραχώρησε τμήματα της εκτάσεως σε διάφορους φορείς αφού πρώτα έλαβε γνώση των αναγκών σε χώρους που χρειάζονταν και αφού τους συνέστησε να αποφύγουν τις επεμβάσεις στον περιβάλλοντα χώρο και την κατασκευή νέων μόνιμων κτηρίων μια και η χρησιμοποίηση των χώρων αυτών θα ήταν προσωρινή μέχρι την οριστική μετεγκατάσταση του Αερολιμένα στα Σπάτα. Με το νομοσχέδιο για την κύρωση σύμβασης ανάπτυξης του νέου Διεθνούς Αεροδρομίου στα Σπάτα υπογράφηκε σύμβαση μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του ομίλου Hochtief η οποία όριζε την κατασκευή, ανάπτυξη, λειτουργία και εκμετάλλευση του νέου Αεροδρομίου της Αθήνας στα Σπάτα. Έτσι, με την μεταφορά του Αεροδρομίου, αποδεδεσμεύτηκε ένας σημαντικός σε έκταση χώρος στο Ελληνικό (Εικ. 2).



Εικ. 2: Η περιοχή του αεροδρομίου πριν την παύση της λειτουργίας του το 2001 και μέχρι το 2009. Πηγές: Γεωγραφική Υπηρεσία Στρατού. *Αεροφωτογραφία περιοχής του αεροδρομίου του Ελληνικού πριν την παύση της λειτουργίας του* (χωρίς ημερομηνία). Αθήνα: ΓΥΣ. Google – Wikimapia. (2009-2010). *Maps, aerial photos & photos* [Database]. <http://maps.google.com> & www.wikimapia.org.

Η διαθεσιμότητα και η κατάλληλη διαχείριση αυτής της έκτασης παρέχει μια μοναδική ευκαιρία για να καλυφθούν σε σημαντικό βαθμό τα ελλείμματα της

Αθήνας σε αστικούς υπαίθριους χώρους και χώρους πρασίνου και να βελτιωθούν οι γενικές περιβαλλοντικές συνθήκες της Αττικής στο σύνολό της.

Οι πιο πρόσφατες μελέτες για το Ελληνικό έγιναν κάτω από τη λογική της οριστικής απομάκρυνσης του αεροδρομίου σύμφωνα και με τον νόμο 811/78 και εξέτασαν πιθανές λύσεις μελλοντικής ανάπτυξης του χώρου.

Η πρώτη απ' αυτές πραγματοποιήθηκε το 1981 από την ΔΕΠΟΣ (Δημόσια Επιχείρηση Πολεοδομίας και Στέγασης) η οποία ανέλαβε από την "Αερολιμήν ΑΕ" τη μελέτη μελλοντικής ανάπτυξης του χώρου του Αεροδρομίου. Η πρόταση κινήθηκε στο πλαίσιο της συνολικής οικιστικής ανάπτυξης του χώρου και δεν εξέτασε την πιθανή δημιουργία κάποιων σημαντικών πυρήνων πρασίνου ή την ενίσχυση άλλων δραστηριοτήτων που απουσιάζουν στην περιοχή αλλά και συνολικά στο Λεκανοπέδιο.

Το 1990 η ΑΝΔΗΠ ανέλαβε την εκπόνηση μελέτης αξιοποίησης του χώρου των Πολεμικών Βάσεων. Σημαντικός στόχος αυτής της μελέτης ήταν η δημιουργία ενός υπερτοπικού πόλου πρασίνου και αναψυχής, ενός "ζωντανού πάρκου" που η λειτουργία του θα εκτεινόταν σε όλο το εικοσιτετράωρο και όπου θα συνυπήρχαν πολλαπλές επικαλυπτόμενες δραστηριότητες τόσο αναψυχής όσο και πολιτισμού.

Το 1994 οι γειτονικοί Δήμοι Αλίμου, Αργυρούπολης, Γλυφάδας και Ελληνικού ανέθεσαν την εκπόνηση μελέτης στην εταιρεία Intratech Ltd η οποία υπέβαλε δύο μελέτες. Η πρώτη προέβλεπε ανάπτυξη του 65% της περιοχής και μετατροπή σε πάρκο του 35% της έκτασης, ενώ η δεύτερη προέβλεπε ανάπτυξη του 72% και δημιουργία πάρκου σε ποσοστό 28%.

- 1995-1999 ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (ΟΡΣΑ) ανέθεσε μελέτη στο Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ), η οποία προέβλεπε ανάπτυξη του 21% της περιοχής και δημιουργία πάρκου στο 79%¹⁰.

¹⁰ Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας. (1996, 6 Μαΐου). *Πρακτικό επιτροπής επίβλεψης και παρακολούθησης ερευνητικού προγράμματος ΕΜΠ* [αρ. πρωτ. 2887/06.05.1996]. Αθήνα: ΟΡΣΑ.

- Το 2003-2004 ο ΟΡΣΑ με το ΥΠΕΧΩΔΕ προχώρησαν σε διεθνή αρχιτεκτονικό διαγωνισμό και η μελέτη που εκπονήθηκε προέβλεπε 22% ανάπτυξης και 78% δημιουργία πάρκου στην περιοχή¹¹.
- Το 2006-2007 η μελέτη ανετέθη στη γαλλική αρχιτεκτονική εταιρεία Serero και Fernandez Architects και Philippe Coignet Office of Landscape Morphology από κοινού και πάλι από το ΥΠΕΧΩΔΕ με τον ΟΡΣΑ. Και πάλι υπεβλήθησαν δύο μελέτες: η πρώτη προέβλεπε ανάπτυξη σε ποσοστό 22% και δημιουργία πάρκου σε ποσοστό 78% και η δεύτερη ανάπτυξη σε ποσοστό 10% και δημιουργία πάρκου σε ποσοστό 90%.
- Το 2007 εκπονήθηκε ακόμα μία μελέτη από το ΕΜΠ και την ανάθεση έκανε και πάλι ο ΟΡΣΑ. Η μελέτη αυτή προέβλεπε ανάπτυξη σε ποσοστό 21% και δημιουργία πάρκου σε ποσοστό 79%¹².
- Το 2010 την μελέτη εκπόνησε και πάλι το ΕΜΠ και η ανάθεση έγινε από τους Δήμους Αλίμου, Αργυρούπολης, Γλυφάδας και Ελληνικού. Η μελέτη προέβλεπε ποσοστό ανάπτυξης για την περιοχή 39% και 61% για τη δημιουργία πάρκου¹³.
- Τέλος, το 2011 η Ελληνική Κυβέρνηση ανέθεσε την εκπόνηση μελέτης στον Ισπανό Josep Acebillo, ο οποίος πρότεινε 30% ανάπτυξη της περιοχής και δημιουργία πάρκου σε ποσοστό 70%¹⁴.

Για να καταλήξουμε σήμερα στο πρόγραμμα που υπέβαλε η Lamda developments και το οποίο προβλέπει 25,7% ανάπτυξη και δημιουργία πάρκου σε ποσοστό 74,3% (Εικ. 3, 4 & 5).

Η λειτουργία του χώρου του Ελληνικού για την συγκεκριμένη χρήση του ως αεροδρόμιο βοήθησε στο να διατηρηθεί ένα σημαντικό κομμάτι έκτασης μέσα στο χώρο της Πρωτεύουσας σχεδόν ανέπαφο και να “διασωθεί” από την συμπίεστική

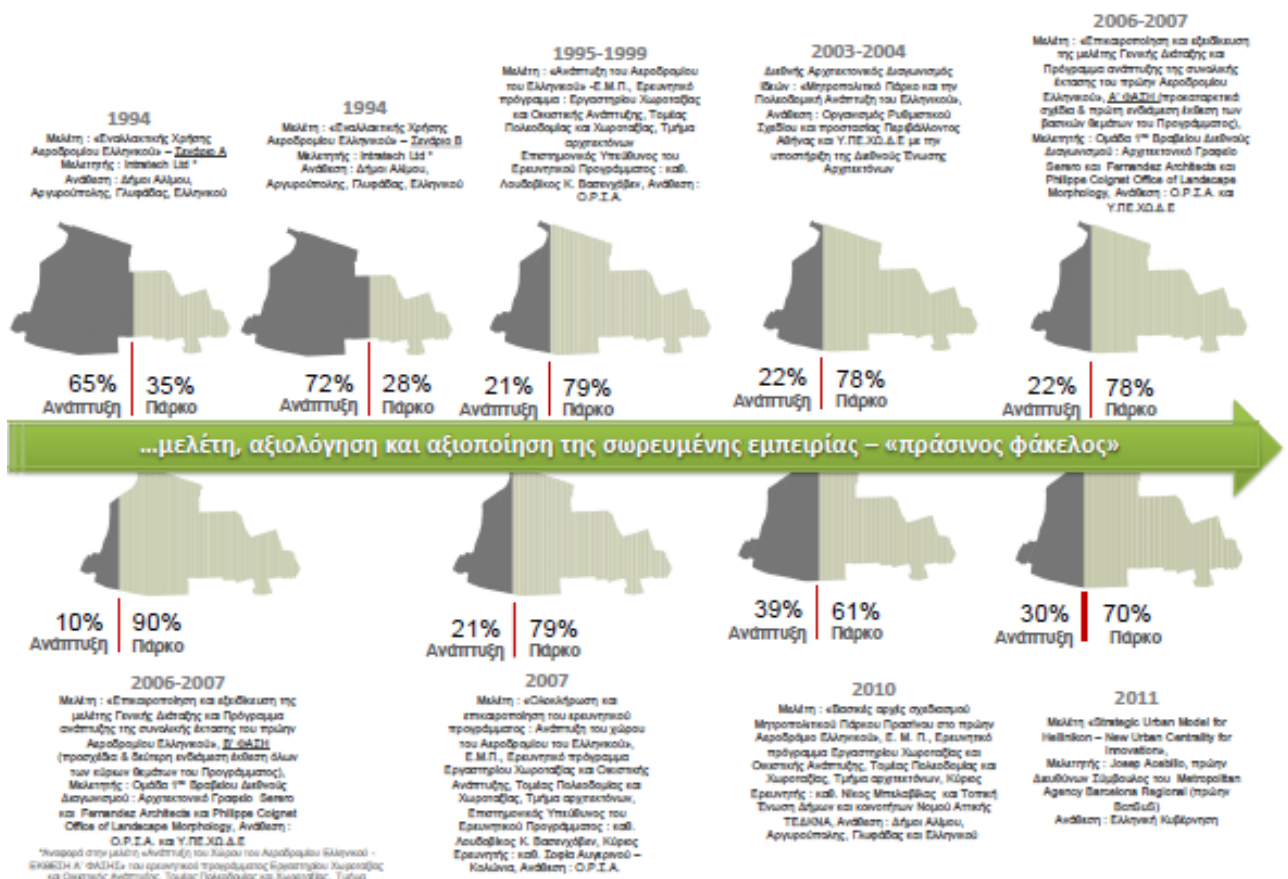
¹¹ Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων - Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας - Union Internationale des Architectes. (2003). *Διεθνής Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός Ιδεών: Ανάπτυξη και σχεδιασμός του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού*. Αθήνα: ΥΠΕΧΩΔΕ, ΟΡΣΑ.

¹² Αυγερινού – Κολώνια, Σ., Βασενχόβεν, Λ., κ.α. (2007, Μάρτιος). *Ολοκλήρωση και επικαιροποίηση προγράμματος «Ανάπτυξη του χώρου του αεροδρομίου του Ελληνικού»* [α΄ φάση ερευνητικού προγράμματος]. Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Εργαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής Ανάπτυξης & Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας.

¹³ ΕΜΠ & ΤΕΔΚΑ (2010). Βασικές αρχές σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου στο πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού. Ερευνητικό πρόγραμμα Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου και ΤΕΔΚΝΑ για τους δήμους Αλίμου, Αργυρούπολης, Γλυφάδας και Ελληνικού.

¹⁴ <http://www.vimaonline.gr/20/article/14964/axiopoisi-pr-aerodromiou-elliniku-9-meletes-apo-to-1994-eos-to-2010>

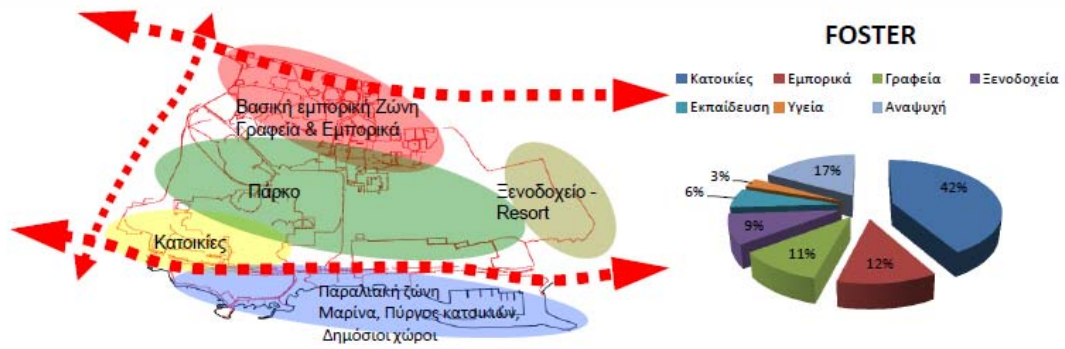
οικιστική ανάπτυξη που σάρωσε τα πάντα κάτω από την πίεση για άμεση στέγαση του αυξανόμενου πληθυσμού, αλλά και για κερδοσκοπία όλων και περισσότερων ατόμων. Σε μια μελλοντική ανάπτυξη του χώρου δεν θα είναι σκόπιμο να αγνοηθούν κάποια από τα “φυσικά” χαρακτηριστικά του (αεροδιάδρομοι, πύργος ελέγχου, παλιά υπόστεγα επισκευών αεροπλάνων κλπ), στοιχεία τα οποία προσδιορίζουν την ταυτότητα του και τα οποία μπορούν να αποτελέσουν σημαντικά αχνάρια της αλλοτινής του ιδιότητας. Μ’ αυτόν τον τρόπο διατηρώντας κάποια τέτοια στοιχεία αλλά προσδίδοντας τους άλλες χρήσεις - λειτουργίες μπορούμε να μεταλλάξουμε το χώρο χωρίς να εξαφανίσουμε τελείως το παρελθόν του. Επιπλέον η λειτουργία επί δεκαετιών του αεροδρομίου συνέβαλε στην ανάδειξη της περιοχής ως πόλου μητροπολιτικής εμβέλειας με αποτέλεσμα τη συγκέντρωση σημαντικών λειτουργιών στο χώρο γύρω από το αεροδρόμιο και την ανάλογη αύξηση των αξιών γης. Ταυτόχρονα, η σημασία της περιοχής συνδέεται και με την προνομιακή της θέση στη φυσική γεωγραφία του Λεκανοπεδίου, ανάμεσα στον Υμηττό και τις ακτές του Σαρωνικού. Η απόφαση για μεταφορά του αεροδρομίου στα Σπάτα και ταυτόχρονα η απελευθέρωση μιας έκτασης 5500 στρεμμάτων εντός του πυκνοδομημένου αστικού ιστού, δημιούργησε, έτσι, προσδοκίες, οραματισμούς και διεκδικήσεις. Αυτές αφορούν στην ιδιαίτερη περιβαλλοντική σημασία του χώρου, στην οικονομική του αξία αλλά και στην δυνατότητα κάλυψης τρεχουσών και μακροπρόθεσμων αναγκών του Λεκανοπεδίου.



Εικ. 3. Σχεδιάγραμμα μελετών αξιοποίησης του παλαιού αεροδρομίου του Ελληνικού (Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου ΤΑΙΠΕΔ: Αξιοποίηση Ελληνικού-Ενημέρωση ΜΜΕ-03-04-2014)



Εικ. 4. Μελέτη αξιοποίησης του παλαιού αεροδρομίου του Ελληνικού – όμιλος FOSTER (Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου ΤΑΙΠΕΔ: Αξιοποίηση Ελληνικού-Ενημέρωση ΜΜΕ-03-04-2014)



Εικ. 5. Μελέτη αξιοποίησης του παλαιού αεροδρομίου του Ελληνικού – όμιλος FOSTER (Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου ΤΑΙΠΕΔ: Αξιοποίηση Ελληνικού-Ενημέρωση ΜΜΕ-03-04-2014)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ-ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΑ ΠΑΡΚΑ, ΘΕΜΑΤΙΚΑ ΠΑΡΚΑ, ΠΡΩΗΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

2.1 Μητροπολιτικά Πάρκα

Η ευρωπαϊκή εμπειρία δείχνει ότι οι μεσογειακές πόλεις, κατά κανόνα υστερούν ως προς τις πράσινες επιφάνειες σε σχέση με τις πόλεις της κεντρικής και βόρειας Ευρώπης. Αυτό οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στη διαφορά του κλίματος. Όμως σε μερικές μεσογειακές πόλεις (Ρώμη 9 μ²/κάτοικο) οι κάτοικοί τους απολαμβάνουν μεγάλες εκτάσεις πρασίνου. Είναι σημαντικό να αναπτυχθεί εκ νέου, η έννοια της συμμετοχής του πρασίνου ως βασικού δείκτη ποιότητας της ζωής και του περιβάλλοντος στις πόλεις¹⁵. Ως πράσινες επιφάνειες της πόλης οι οποίες μετρούνται και συγκρίνονται σε σχέση με τη συνολική επιφάνεια της πόλης ή σε αναλογία ανά κάτοικο νοούνται οι επιφάνειες οι οποίες έχουν θεσμοθετημένη και κατοχυρωμένη αυτή τη χρήση και μάλιστα ως κύρια χρήση, είναι λειτουργικές, έχουν μία κρίσιμη μάζα ικανή να συγκροτήσει ένα πάρκο ή έναν κήπο και έχουν στην μεγαλύτερη έκτασή τους συμπαγείς φυτεύσεις και φυσικό έδαφος. Ο βασικός μετρήσιμος συντελεστής αυτής της συμμετοχής είναι η κατά κάτοικο αναλογία επιφάνειας χώρων πρασίνου.

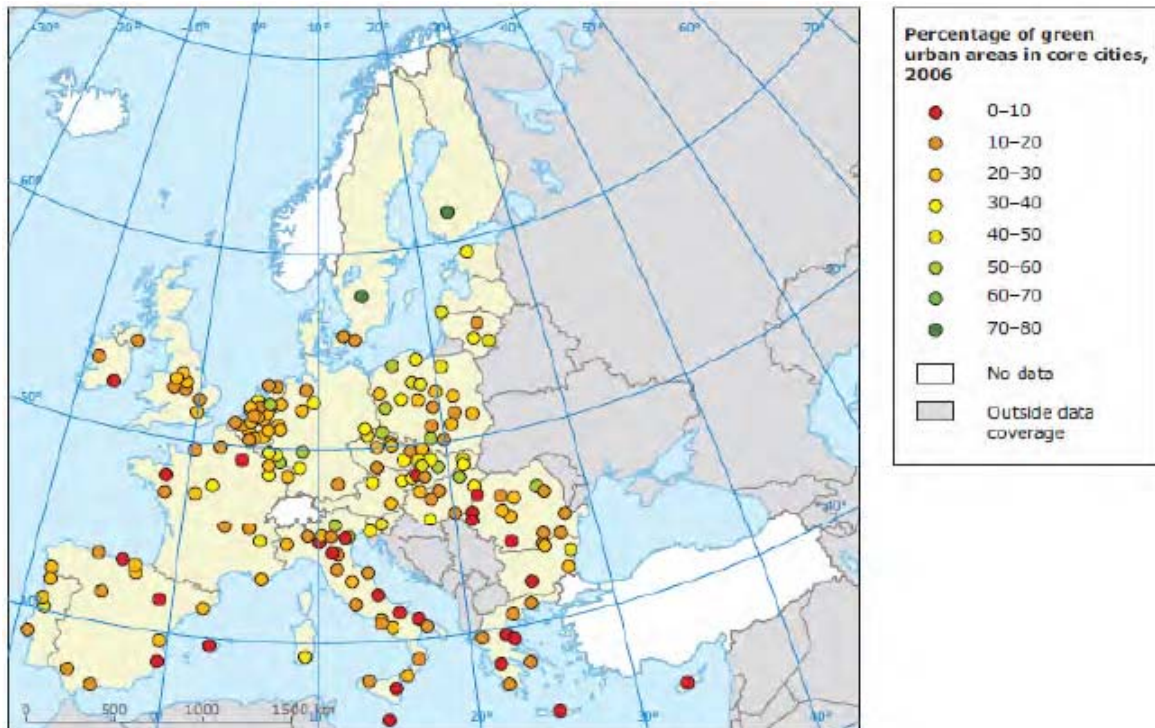
Οι μεγάλες ελληνικές πόλεις υστερούν εμφανώς έναντι των υπόλοιπων ευρωπαϊκών πόλεων στην αναλογία διαθέσιμων χώρων πρασίνου ανά κάτοικο. Σύμφωνα με τις καταγραφές του ΥΠΕΧΩΔΕ του 1994 η Αθήνα βρίσκεται στο τέλος του ευρωπαϊκού καταλόγου με 2,55 μ² ανά κάτοικο, ενώ στη Θεσσαλονίκη κάθε κάτοικος απολαμβάνει μόλις 2,73 μ² χώρων πρασίνου¹⁶.

Η Ιστορία των Μητροπολιτικών πάρκων στον Δυτικό Κόσμο ξεκίνησε στο Ηνωμένο Βασίλειο. Το Hyde Park του Λονδίνου παραδόθηκε στο κοινό από τον Κάρολο Α΄

¹⁵ Μπελαβίλας, Ν., & Βαταβάλη, Φ. (2009). *Οδηγός για το περιβάλλον: Πράσινο & ελεύθεροι χώροι στην πόλη*. Αθήνα: WWF Ελλάς. http://www.wwf.gr/images/pdfs/Odigos_AstikoPrasino.pdf

¹⁶ Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. (1994). *ΑΤΤΙΚΗ SOS: Αστικό περιαστικό πράσινο – οάσεις πρασίνου και ποιότητας ζωής*. Αθήνα: ΥΠΕΧΩΔΕ. <http://www.minenv.gr/4/44/4401/440102/44010201/g4401020102.html>

το 1635 αλλά η μεγάλη εποχή για τα δημόσια πάρκα άρχισε στις αρχές του 19^{ου} αιώνα με τα εγκαίνια του Reagent's Park¹⁷.



Εικ. 6. Ποσοστό αστικού πρασίνου σε Ευρωπαϊκές πόλεις [Share of green urban areas in European cities] (2006). Πηγή: European Environment Agency (EEA). (2010, November 28). *The European Environment: State and outlook 2010* [Report No. 1/2010] (p. 16, map 2.3). Copenhagen: EEA. <http://www.eea.europa.eu/soer/europe/urban-environment>. <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/urban-atlas>¹⁸

¹⁷ http://en.wikipedia.org/wiki/Regent's_Park

¹⁸ Σχετικά με τους ορισμούς και δείκτες που χρησιμοποιούνται, βλ. European Environment Agency (EEA). (2010, November 28). *The European Environment: State and outlook 2010* [Report No. 1/2010]. Copenhagen: EEA. <http://www.eea.europa.eu/soer/europe/urbanenvironment>: Για γενικούς δείκτες στην περίπτωση της Ελλάδας, βλ. και Εθνικό Κέντρο Περιβάλλοντος και Αειφόρου Ανάπτυξης. (ΕΚΠΑΑ). (2009, Ιούλιος). *Ελλάδα: Η κατάσταση του περιβάλλοντος 2008*. Αθήνα: ΕΚΠΑΑ. http://www.ekpaa.greekregistry.eu/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=49&Itemid=106&lang=en



Εικ. 7. Regent's Park c.1833

Τα κύρια χαρακτηριστικά του αγγλικού είδους πάρκου είναι ο συνδυασμός μιας γεωμετρικής δομής στη διάταξη των κτηρίων, με ένα φαινομενικά φυσικό τοπίο γεμάτο δένδρα, θάμνους, πρασιές και λίμνες¹⁹.

Στην Αμερική οι Νεοϋορκέζοι στα τέλη του 18ου αιώνα είχαν αντιληφθεί την ανάγκη κατασκευής πάρκων αλλά μόνο το 1844 ο Μπράϊαντ, συντάκτης της εφημερίδας *Evening Post*, πρότεινε επίσημα να διατεθεί η έκταση της νήσου Μανχάταν για την δημιουργία του Central Park όπως ονομάστηκε αργότερα. Το Central Park της Νέας Υόρκης, βρίσκεται στην καρδιά του Μανχάταν και έχει έκταση 3.372 στρεμμάτων. Δημιουργήθηκε το 1858, σε σχέδια των *Frederick Law Olmsted* και *Calvert Vaux*. Σήμερα δέχεται 25 εκατομμύρια επισκέπτες το χρόνο. Οι δύο άνδρες που ήταν υπεύθυνοι για την κατασκευή αυτού του πάρκου, πρωτοστάτησαν και στην κατασκευή πάρκων σε άλλες πόλεις της Β. Αμερικής. Τα σχέδια που κατέστρωσαν και εκτέλεσαν ήταν ευεργετικά όχι μόνο για τους κατοίκους της Ν. Υόρκης αλλά και για την ντόπια "άγρια" ζωή, επειδή κατάφεραν να εκμεταλλευθούν στο έπακρο τα φυσικά πλεονεκτήματα της περιοχής και να προσφέρουν με την σωστή διαμόρφωση και τα κατάλληλα φυτά, φιλόξενο περιβάλλον σε πολλά είδη της πανίδας, που διαφορετικά θα είχαν εγκαταλείψει τις γύρω οικιστικές περιοχές της πόλης²⁰.

¹⁹ Nicholson-Lord D. (1987). *The Greening of Cities*. Rourledge & Kegan Paul, London

²⁰ O' Neill, H. & Associates. (2009, May). *Valuing Central Park's contributions to New York City's economy*. New York, NY: Appleseed.
<http://www.appleseedinc.com/reports/centralpark-may2009.pdf>

Το επόμενο μεγάλο βήμα για τα πάρκα της Ν. Υόρκης έγινε αρκετά παράδοξα στην περίοδο της οικονομικής κρίσης, στα 1930, όταν 80.000 άνεργοι εργάτες που δεν ήταν δυνατόν να απορροφηθούν από την ιδιωτική βιομηχανία, προσλήφθηκαν για την εκτέλεση ενός κυβερνητικού σχεδίου που προέβλεπε την κατασκευή μεγάλων πάρκων μέσα στην πόλη. Στις αρχές της δεκαετίας του '30, στους πέντε δήμους της Νέας Υόρκης τα πάρκα κάλυπταν περίπου 60.000 στρέμματα. Στις αρχές της δεκαετίας του 1970 ο αριθμός αυτός έφθασε τα 162.000 περίπου στρέμματα.

Στην αλυσίδα των πάρκων αυτών προστέθηκε αργότερα μια περιοχή πολύ σημαντική για την επιβίωση της αυτόχθονης άγριας ζωής: Ο κόλπος της Τζαμάικα. Η περιοχή αυτή ως την δεκαετία του '60, ήταν αφιλόξενη, ανεκμετάλλευτη, βαριά ρυπασμένη και μολυσμένη από απορρίμματα και λύματα. Σήμερα μια έκταση 60.000 περίπου στρεμμάτων, που διαρρυθμίστηκε εξ' ολοκλήρου από τον άνθρωπο προσφέρεται ως καταφύγιο σε μια μεγάλη ποικιλία άγριας ζωής που επιβιώνει εκεί. Το φθινόπωρο και την άνοιξη χιλιάδες παρατηρητές πουλιών επισκέπτονται τον Κόλπο της Τζαμάικα στη Ν. Υόρκη όπου βρίσκουν καταφύγιο πολλά είδη αποδημητικών πουλιών. Η μεγάλη επιτυχία του Κόλπου της Τζαμάικα στην διατήρηση της αυτόχθονης άγριας ζωής οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι, αντίθετα από τα περισσότερα δημόσια ανθρωπογενή πάρκα των πόλεων, θεωρήθηκε "φυσικό πάρκο" και δόθηκε μεγάλη σημασία στην επιβίωση των ντόπιων μορφών βλάστησης και όχι στα θεαματικά και εντυπωσιακά εξωτικά εισαγόμενα είδη φυτών²¹. Συνολικά η πόλη της Ν. Υόρκης διαθέτει σήμερα περισσότερα από 1.700 πάρκα με έκταση 113.000 στρεμμάτων.

Παραδείγματα παρόμοια υπάρχουν και στην Ευρώπη όπως το Πάρκο Μπός του Άμστερνταμ, στην Ολλανδία, που κατασκευάστηκε στις αρχές του αιώνα μας ύστερα από εξαιρετικά προσεγμένες μελέτες που κράτησαν χρόνια και οφείλει την επιτυχία του στην μεγάλη σημασία που δόθηκε στην δημιουργία "φυσικών" συνθηκών μέσα σ' αυτό. Πριν αρχίσει η κατασκευή του, έγινε μια λεπτομερής μελέτη της οικολογίας της χλωρίδας και πανίδας σε συνδυασμό με την περιοχή και ο σχεδιασμός του πάρκου βασίστηκε στη βλάστηση που θα μπορούσε να

²¹ Ο.π.

ευδοκιμήσει σε έδαφος μόνο ενάμισι (1,5 μ) μέτρο επάνω από την επιφάνεια της θάλασσας. Τα δένδρα που σήμερα κυριαρχούν στο Πάρκο Μπός είναι η βαλανιδιά, η φιλύρα (φλαμουριά), ο μελιός, η λεύκα, η ιτιά και η οξιά σε διαφορετικά ποσοστά ανάλογα με το έδαφος. Από τα 9.000 περίπου στρέμματα της έκτασης του Πάρκου, σχεδόν τα μισά καλύπτονται από δένδρα. Η υπόλοιπη περιοχή αποτελείται από λίμνες και κοιλάδες με λιβάδια και ο μοναδικός λόφος που υπάρχει σχηματίστηκε από τις εκσκαφές για αποστραγγιστικά έργα και για τις λίμνες. Ήδη από το 1930 το Πάρκο Μπός αναπτύχθηκε σε ένα ακμάζον δασικό οικοσύστημα, απαραίτητο για την επιβίωση πολλών μορφών της αυτόχθονης χλωρίδας και πανίδας και απέχει λιγότερο από 6 χιλιόμετρα από το κέντρο του Άμστερνταμ²².

Στην Ιταλία υπάρχουν Εθνικά Πάρκα που καλύπτουν το 5% του εδάφους της χώρας και ένας πολύ μεγάλος αριθμός Περιφερειακών Πάρκων, στα οποία συγκαταλέγεται και το Parco Nord Milano (Εικ. 8), στην περιφέρεια της Λομβαρδίας, σε επαφή με την μητροπολιτική περιοχή του Μιλάνου. Στην περιφέρεια Λάτσιο, όπου ανήκει και η Ρώμη, υπάρχουν 14 τέτοια πάρκα και διαφόρων ειδών προστατευόμενες περιοχές²³.

²² Αυγερινού – Κολώνια, Σ., Βασενχόβεν, Λ., κ.α. (2007, Μάρτιος). *Ολοκλήρωση και επικαιροποίηση προγράμματος «Ανάπτυξη του χώρου του αεροδρομίου του Ελληνικού»* [α΄ φάση ερευνητικού προγράμματος]. Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Εργαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής Ανάπτυξης & Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας.

²³ www.parks.it



Εικ. 8. *Parco Nord Milano* – γενική άποψη

Από τα παραδείγματα νέων πάρκων σε σύγχρονες πόλεις ιδιαίτερα γνωστό είναι το πάρκο της *La Villette* στο Παρίσι, που περιλαμβάνει και το Μουσείο των Επιστημών, της Τεχνολογίας και της Βιομηχανίας. Δημιουργήθηκε σε μία έκταση 500 στρεμμάτων και έγινε αντικείμενο διεθνούς αρχιτεκτονικού διαγωνισμού. Την κατασκευή του ανέλαβε ειδικός φορέας, το *Etablissement Public du Parc de la Villette* ή *EPV* (Εικ. 9). Το πάρκο βρίσκεται μέσα στον ιστό της πόλης, στην θέση των παλιών σφαγείων, κοντά σε πολλά ιστορικά στοιχεία της πόλης και μέσα σε πυκνό δίκτυο γραμμών μεταφορών²⁴.

²⁴ Baljon, L. (1992), *Designing Parks*, Architectura & Natura Press, Amsterdam



PLAN DE LA VILLETTE

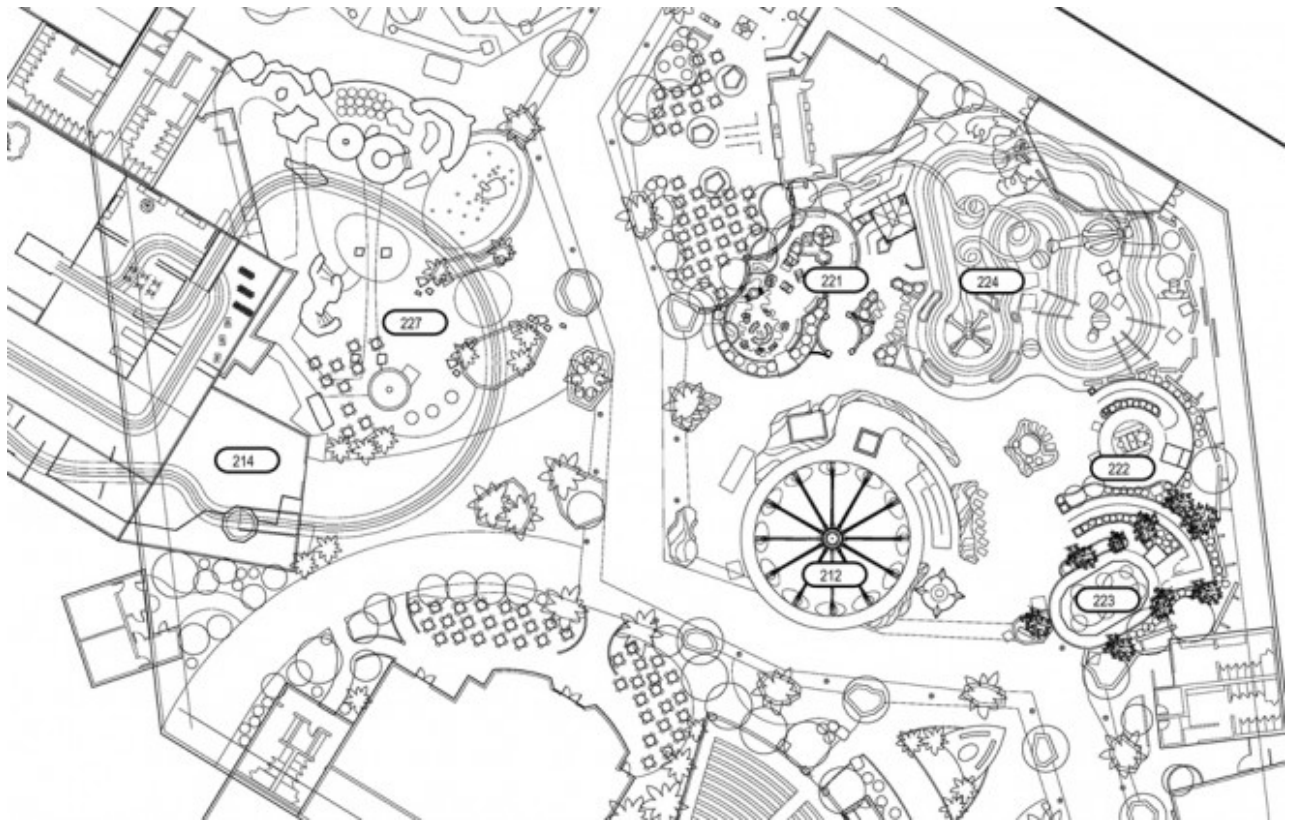
Εικ. 9. Πλάνο του πάρκου de la Villette στο Παρίσι ²⁵

Το πάρκο περιέχει χώρους αναψυχής, εστιατόρια, κέντρο επιστημών και συνεδρίων καθώς και πολλά ειδικά τμήματα με ειδικές θεματικές ενότητες. Έχει ειδικές διαμορφωμένες περιοχές για ποδηλατοδρομίες, στάθμευσης αυτοκινήτων και συνδέεται επαρκώς με δημόσια μέσα μαζικής μεταφοράς (μετρό και τραμ).

²⁵ <http://www.villette.com/ressources/documents/3/1020.planVillette-officiel.pdf>

Η ανάπλαση αστικών περιοχών από παλαιές χρήσεις σε μητροπολιτικά πάρκα έχει ξεκινήσει από το δεύτερο ήμισυ του 19^{ου} αιώνα σε όλη την Ευρώπη. Τα μητροπολιτικά πάρκα αποτελούν χώρους πρασίνου που βελτιώνουν το μικροκλίμα των πόλεων αλλά συγχρόνως αποτελούν σημεία συνάντησης και διασκέδασης όλων των κοινωνικών στρωμάτων. Μπορούν να συνδυάσουν ένα ήσυχο περίπατο στη φύση, παρέχουν προστασία στην τοπική πανίδα και αποτελούν ιδιαίτερο οικοσύστημα για αυτόχθονες μορφές ζώων. Μπορεί ακόμη να παρέχουν τμήματα ειδικής θεματικής ανάπτυξης και διασκέδασης.

2.2 Θεματικά (Ψυχαγωγικά) Πάρκα



Τα «θεματικά πάρκα διασκέδασης» αποτελούν γενικό όρο που περιλαμβάνει πάρκα με διάφορες μορφές roller coaster, αθλοπαιδίες, χώρους πρασίνου, ειδικά θέματα εικονικής πραγματικότητας για μεγάλη ομάδα ατόμων με ηλικίες που κυμαίνονται από μικρά παιδιά μέχρι ενήλικες. Προσφέρουν δηλαδή ένα μέρος όπου όλη οι οικογένεια μπορεί να διασκεδάσει, να περάσει ολόκληρη την ημέρα, να ξεκουραστεί, να χαρεί την φύση, να ασχοληθεί με ειδικές αθλοπαιδίες και να

παρακολουθήσει παραστάσεις ή να βρεθεί σε χώρους όπου διαδραματίζονται με την βοήθεια της τεχνολογίας ιστορίες εικονικής πραγματικότητας. Αυτές μπορεί να έχουν σχέση με γνωστά παραμύθια, να έχουν επιμορφωτικό χαρακτήρα (επιστημονικό, διαστημικό, ιστορικό, κ.α.) ή ακόμη θεατρικές παραστάσεις που ζωντανεύουν με τη χρήση νέας τεχνολογίας. Σε τέτοιου είδους θεματικά πάρκα μπορεί να συμπεριλαμβάνονται και εμπορικοί χώροι (διαφόρων ειδών καταστήματα) και ακόμη και ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις για την φιλοξενία ατόμων που επιθυμούν να περάσουν περισσότερες μέρες στο πάρκο²⁶.

Το παλαιότερο παράδειγμα ενός «θεματικού πάρκου» διασκέδασης μπορεί να θεωρηθεί το πάρκο «Tivoli Gardens» στην Κοπεγχάγη από το 1834²⁷.



Εικ. 10. Tivoli Gardens, Κοπεγχάγη

Το πάρκο «Tivoli Gardens» είχε την έμπνευση του από τους ρομαντικούς κήπους περιπάτου της Ευρώπης και έμοιαζε περισσότερο με τους παραδοσιακούς κήπους περιπάτου της Αγγλίας. Η κατασκευή του ξεκίνησε τον Μάιο του 1843 και στις 15 Αυγούστου άνοιξε τις πύλες του στο κοινό. Εκείνη την χρονιά μέχρι τον Οκτώβριο είχε δεχθεί 174,000 επισκέπτες.

²⁶ http://www.weitzlux.com/themeamusementparksattorney/history_4650.html

²⁷ http://www.pps.org/great_public_spaces/one?public_place_id=407



Εικ. 11. Είσοδος του πάρκου Tivoli Gardens

Ακόμη παλιότερο θεωρείται το Oktoberfest από το 1810 οπότε και ξεκίνησε στο Μόναχο. Καθιερώθηκε το 1811, οπότε έγιναν μεγάλες γιορτές για τους γάμους του Βασιλέα της Βαυαρίας Λουδοβίκου τον Α΄, οι οποίες έκτοτε καθιερώθηκαν. Όλες οι ζυθοποιίες του Μονάχου προσφέρουν μπύρα στους επισκέπτες σε χαρακτηριστικές σκηνές χωρητικότητας 2-3.000 ατόμων. Σερβιτόροι και τα τελευταία χρόνια και αρκετοί επισκέπτες φορούν τις παραδοσιακές βαυαρικές ενδυμασίες. Δεν είναι όμως μόνο φεστιβάλ μπύρας αλλά παρέχει και πολλά στοιχεία διασκέδασης που θεωρούνται χαρακτηριστικά των Θεματικών πάρκων²⁸.



Εικ. 12. Olympia Looping, Oktoberfest, Μόναχο

²⁸ <http://en.wikipedia.org/wiki/Oktoberfest>

Το πρώτο «θεματικό πάρκο» στην Αμερική δημιουργήθηκε το 1893 για την παγκόσμια έκθεση Columbian Exposition, στο Σικάγο²⁹. Ήταν το πρώτο που είχε σιδερένιο τροχό, η πρώτη μορφή των roller coasters. Το συγκεκριμένο πάρκο διέθετε και διάφορες άλλες μορφές διασκέδασης μέσω των περιπτέρων των πολιτειών και κρατών που συμμετείχαν και αποτέλεσε παράδειγμα για την ανάπτυξη των θεματικών πάρκων.



Εικ. 13. Ferris wheel- σιδερένιος τροχός στο Columbian World Exhibition, Σικάγο

Το πλέον θαυμαστό δημιούργημα της παγκόσμιας έκθεσης στο Σικάγο ήταν ο σιδερένιος τροχός, “Ferris Wheel”, δημιούργημα του Gale Ferris από τον οποίο πήρε και το όνομά του (Εικ. 13.) Περιείχε 36 «αμαξίδια». Με αυτό καθιερώθηκε και η αρχιτεκτονική των σιδερένιων τροχών και η κατοπινή δημιουργία πιο εξειδικευμένων roller coasters. Ο τεράστιος σιδερένιος τροχός κόστισε \$380,000 δολάρια, και μέχρι τον Σεπτέμβριο του 1893 είχε ήδη βγάλει το ποσό που ξοδεύτηκε για την δημιουργία του τροχού και επιπλέον κέρδος \$25,000 δολάρια.

²⁹ <http://columbus.iit.edu/>

Το 1897 το Steeplechase Park ήταν από τα πρώτα πραγματικά θεματικά πάρκα στο Coney Island στο Μπρούκλιν της Αμερικής³⁰ (Εικ. 14, 15). Είχε μεγάλη επιτυχία, συγκέντρωνε πολλούς επισκέπτες και απεδείχθη πολύ επικερδές. Λόγω του συγκεκριμένου πάρκου το 1910 άρχισαν να εμφανίζονται και άλλα σε όλη την χώρα. Η εισαγωγή του διάσημου Cyclone roller coaster το 1927 (Εικ. 15.) σημείωσε την απαρχή των πιο μοντέρνων roller coasters σαν την κύρια μορφή διασκέδασης στα θεματικά πάρκα και συνεχίζουν και στα πιο μοντέρνα πάρκα σήμερα.



Εικ. 14. Tilyou's Ferris Wheel, 125 feet σε διάμετρο και είχε 12 αμαξίδια το καθένα για 18 επιβάτες.



Εικ. 15. Steeplechase Park το 1903

³⁰ <http://www.westland.net/coneyisland/articles/steeplechase1.htm>



Εικ. 15. Steeplechase Park το 1927 με το Cyclone roller coaster

Η καλύτερη περίοδος για τα θεματικά πάρκα ήταν από την αρχή του 20^{ου} αιώνα μέχρι το 1920, το Coney Island αυτή την εποχή είχε 3 διαφορετικά θεματικά πάρκα διασκέδασης: Steeplechase Park, Luna Park (έναρξη το 1903), και Dreamland (έναρξη το 1904). Όμως με την μεγάλη οικονομική κρίση το 1930 και τον 2^ο παγκόσμιο πόλεμο το 1940, τα θεματικά πάρκα γνώρισαν μία περίοδο παρακμής. Επίσης επειδή οι περισσότερες κατασκευές την εποχή εκείνη ήταν από ξύλο, η φωτιά αποτελούσε συνεχή απειλή. Το 1911 το πάρκο Dreamland κάηκε ολοσχερώς και το 1944 το Luna Park επίσης καταστράφηκε σε πυρκαγιά.

Το 1950 διάφοροι λόγοι όπως η μεγάλη αστική ανάπτυξη και ο διαφορετικός τρόπος διασκέδασης του κόσμου ήταν η αιτία που έκλεισαν σχεδόν όλα τα παλιά θεματικά πάρκα. Αρκετά γκρεμίστηκαν για να δοθεί χώρος για αστική ανάπτυξη και το 1964 το Steeplechase Park έκλεισε οριστικά.

Το 1955 η Disneyland στο Αναχάιμ της Καλιφόρνιας αναζωογόνησε την βιομηχανία των Θεματικών πάρκων, με καινούργια διαμόρφωση που περιείχε όχι μόνο παιχνίδια αναψυχής του τύπου σιδερένιου τροχού αλλά και θεματικές περιοχές χρησιμοποιώντας νέες τεχνολογίες εικονικής πραγματικότητας. Τέτοιου είδους θεματικά πάρκα αναπτύχθηκαν παντού μέχρι το 1980 και ιδιαίτερα στην Αμερική αποτέλεσαν βιομηχανίες που απέφεραν δισεκατομμύρια κερδών.

Τα θεματικά πάρκα σήμερα αποτελούν κέντρα διασκέδασης και είτε αποτελούν πάρκα με ένα συγκεκριμένο θέμα ή πάρκα που εμπεριέχουν πολλές μορφές

διασκέδασης και διαχωρίζονται σε πολλές μικρές θεματικές ενότητες. Ο Walt Disney είναι μάλλον ο δημιουργός της ιδέας των μοντέρνων θεματικών πάρκων αλλά και αυτός για το κτίσιμο της Disneyland ίσως στηρίχτηκε στην ιδέα των Tivoli Gardens της Κοπεγχάγης και στα μέχρι τότε θεματικά πάρκα διασκέδασης που αναπτύχθηκαν σαν συμπλήρωμα διασκέδασης των παγκοσμίων εκθέσεων EXPO.

Ο Disney, αυτές τις επιρροές τις χρησιμοποίησε για μια τέλεια ανάμειξη διασκέδασης και επιμόρφωσης μέσω των ιστορικών, επιστημονικών και άλλων μικρών θεματικών ενότητων μέσα στο μεγάλο πάρκο (Εικ. 16, 17).

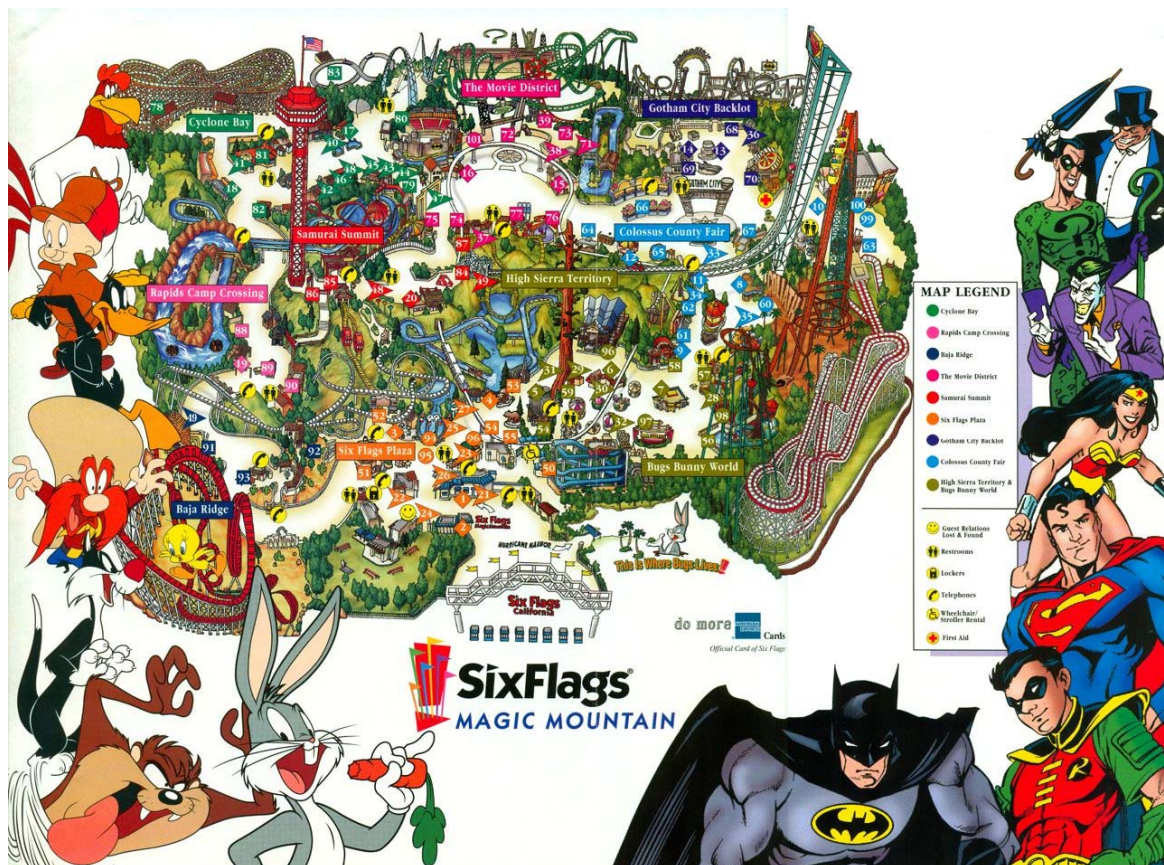
Την ίδια εποχή περίπου αναπτύσσεται και μία άλλη μορφή πάρκων διασκέδασης που περιέχουν ουσιαστικά μόνο διάφορες μορφές roller coasters όπως για παράδειγμα το Six Flags στο Texas που άνοιξε τις πύλες του το 1961 στο Arlington, του Τέξας. Το πρώτο Six Flags θεματικό πάρκο ήταν ιδέα του Angus Wynne. Μέχρι το 1968 το 2^ο πάρκο Six Flags άνοιξε στην Γεωργία της Αμερικής και το 1971 στο St. Louis στο Μισούρι. Επίσης το 1971 άνοιξε το Walt Disney World στην Φλόριντα και αποτελεί μέχρι σήμερα το μεγαλύτερο «κέντρο διασκέδασης» παγκοσμίως και πρότυπο θεματικών πάρκων (Εικ. 18).



Εικ. 16. Disneyland- Το πρώτο πολύ-θεματικό πάρκο



Εικ. 17. Disneyland- Το πρώτο πολύ-θεματικό πάρκο με διαφορετικές θεματικές ενότητες.



Εικ. 18. Six Flags- θεματικό πάρκο διασκέδασης με διαφορετικές μορφές roller coasters.

Πολύ-Θεματικά πάρκα στο είδος της Disneyland άνοιξαν και στην Ευρώπη όπως η Euro-Disneyland και το πάρκο του Asterix στην Γαλλία. Αποτελούν αρκετά επικερδείς επιχειρήσεις και σημαντικά κέντρα διασκέδασης για όλη την οικογένεια.

2.3 Επανάχρηση- Ανάπλαση πρώην Αεροδρομίων

Είναι λίγα τα παραδείγματα από την Ευρωπαϊκή αλλά και διεθνή εμπειρία ανάπλασης και αλλαγής χρήσης παλαιών εγκαταστάσεων αεροδρομίων, επειδή σπάνια ένα αεροδρόμιο οδηγείται σε πλήρη παύση της λειτουργίας του. Μερικά παραδείγματα είναι η αλλαγή χρήσης των μικρών και διάσπαρτων αεροδρομίων του Β' Παγκοσμίου Πολέμου στην Μ. Βρετανία.

Όμως από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 οι πολιτικές ανατροπές στην Ευρώπη και η κατάρρευση του ανατολικού μπλοκ, οδήγησαν σε σημαντικές αλλαγές στην στρατιωτική οργάνωση της Ευρώπης και των ΗΠΑ. Μια από αυτές τις αλλαγές αφορούσε τον περιορισμό της στρατιωτικής παρουσίας του NATO στην Ευρώπη. Το αποτέλεσμα αυτών των κινήσεων ήταν το κλείσιμο στρατιωτικών και δη αεροπορικών βάσεων και η ανάπλαση των χώρων για υποδοχή άλλων χρήσεων σε αυτούς τους χώρους. Το 1992 έκλεισε στην Αγγλία η πρώτη αμερικανική αεροπορική βάση, αυτή του *Greenham Common* και ακολούθησαν οι βάσεις της βρετανικής αεροπορίας *Bentwaters* και *Woodbridge*. Την ίδια χρονιά έκλεισε η αμερικανική αεροπορική βάση *Maurice Rose* στην Φραγκφούρτη³¹.

Το 1999 στα πλαίσια ενός μεγάλου προγράμματος αναδιάρθρωσης της στρατιωτικής δύναμης για επιχειρησιακούς και οικονομικούς λόγους εγκαταλείφθηκαν στρατιωτικά αεροδρόμια στις ΗΠΑ. Μόνο στην πολιτεία της Καλιφόρνια έκλεισαν την δεκαετία του 2000 περίπου 20 τέτοιες εγκαταστάσεις. Τέλος, η αυξημένη κίνηση επιβατών τα τελευταία 20 χρόνια σε πολιτικά αεροδρόμια της Ευρώπης πολλά από τα οποία είχαν κατασκευαστεί την δεκαετία του 1930 και η αδυναμία τους να ανταποκριθούν στις σημερινές ανάγκες διαχείρισης της κίνησης οδήγησε στην κατασκευή νέων αεροδρομίων και την εγκατάλειψη των παλαιότερων. Τέτοιες χαρακτηριστικές περιπτώσεις είναι τα αεροδρόμια *Tempelhof* του Βερολίνου, που σταμάτησε να λειτουργεί το 2008, το *Tegel* του Βερολίνου, που σταμάτησε να λειτουργεί το 2012, ή το αεροδρόμιο στο *Riem* του Μονάχου, που διέκοψε την λειτουργία του το 1992.

³¹ Bell, P., Gallent, N., & Howe, J. (2001). Re-use of small airfields: A planning perspective. *Progress in Planning*, 55(4), 232-252.

Υπάρχει διαφορά ανάμεσα στην αντιμετώπιση ανάπλασης των εκτάσεων στις ΗΠΑ, Μ. Βρετανία και Γερμανία. Στις ΗΠΑ οι εκτάσεις των αεροδρομίων πωλούνται σε σύντομο χρονικό διάστημα μετά την απενεργοποίησή τους σε ιδιώτες και αφού ο φορέας (συνήθως το Υπουργείο Άμυνας) προχωρήσει σε απορρυπάνσεις των εδαφών. Οι παρεμβάσεις των δήμων γίνονται με την επιβολή περιορισμών δόμησης και ειδικών όρων διατήρησης και προστασίας του περιβάλλοντος. Στη Μεγάλη Βρετανία, ζητήματα περιβάλλοντος έχουν κρίσιμο βάρος στις αποφάσεις της τοπικής αυτοδιοίκησης για να επιτρέψει την οικιστική ανάπτυξη μιας τέτοιας περιοχής. Η πρόταση για δημιουργία μιας αστικής ενότητας με 2.250 κατοικίες, χώρους γραφείων και αναψυχής στο πρώην στρατιωτικό αεροδρόμιο *Acaster Malbis* κοντά στο *York* συνάντησε ισχυρές αντιδράσεις από την τοπική αυτοδιοίκηση γιατί μέρος του χώρου βρισκόταν μέσα στην πράσινη ζώνη της πόλης. Οι χώροι των πρώην αεροδρομίων, παραλαμβάνουν νέες χρήσεις ανάλογα και με το πού βρίσκονται σε σχέση με τα δίκτυα μεταφοράς ή τον αστικό ιστό. Έτσι υπάρχουν περιπτώσεις επιχειρηματικών πάρκων (το *Bentwaters* και το *Greenham Commons* στη Μ. Βρετανία), βιοτεχνικών/ βιομηχανικών χώρων (το αεροδρόμιο του *Derby* στο *Burnaston* της Μ. Βρετανίας που έκλεισε το 1990 και από το 1999 υποδέχτηκε εγκαταστάσεις του εργοστασίου της *Toyota*) ή πάρκων με μεικτές χρήσεις (*El Toro* στις ΗΠΑ)³². Υπάρχει επίσης η επανάχρηση επιμέρους αεροπορικών εγκαταστάσεων όπως συνέβη στο αεροδρόμιο του Λίβερπουλ, το *Speke*, όπου ένας τερματικός σταθμός σταμάτησε να λειτουργεί το 1986 και στα τέλη της δεκαετίας του 1990 ανακαινίστηκε και λειτούργησε ως ξενοδοχείο.

Στην Γερμανία η γη των πρώην αεροδρομίων μεταβιβάζεται κατά κανόνα στην τοπική αυτοδιοίκηση, η οποία αποφασίζει για τις νέες χωροθετήσεις και στις διαδικασίες ανάπτυξης του χώρου.

³² ΕΜΠ & ΤΕΔΚΑ (2010). Βασικές αρχές σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου στο πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού. Ερευνητικό πρόγραμμα Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου και ΤΕΔΚΝΑ για τους δήμους Αλίμου, Αργυρούπολης, Γλυφάδας και Ελληνικού

2.3.1 Στρατιωτικά αεροδρόμια *Bentwaters* και *Woodbridge*, Μ. Βρετανία

Τα στρατιωτικά αεροδρόμια *Bentwaters* και *Woodbridge* κατασκευάστηκαν το 1942 και βρίσκονται στο *Suffolk* πολύ κοντά το ένα στο άλλο³³. Το *Bentwaters* καταλαμβάνει έκταση 4.000 στρεμμάτων περίπου. Από αυτά, τα 460 στρέμματα περίπου φιλοξενούν επιχειρηματικό πάρκο. Τα κτήρια της βάσης έχουν διατηρηθεί, συντηρηθεί και ανακαινιστεί και επαναχρησιμοποιούνται ως γραφεία ή αποθηκευτικοί χώροι για τις εταιρείες που στεγάζονται στο πάρκο. Είναι χαρακτηριστικό ότι διατίθενται προς ενοικίαση ακόμη και οι υπόγειες δεξαμενές καυσίμων του αεροδρομίου.



Εικ. 19. Αεροδρόμιο *Bentwaters*. Διακρίνονται οι υποδομές (κτήρια και διάδρομοι) που έχουν διατηρηθεί <http://www.bentwatersparks.com>.

Η προτεραιότητα για το Υπουργείο Άμυνας αμέσως μετά το κλείσιμο των βάσεων ήταν η συντήρηση των κτηρίων και των εγκαταστάσεων ώστε να μην υποβαθμιστούν από την εγκατάλειψη. Το υψηλό κόστος κατεδάφισης των κτηρίων αλλά και η χαρακτηριστική ταυτότητα των στρατιωτικών κτηρίων αποτέλεσαν της αιτίες επανάχρησης των εγκαταστάσεων από τους επόμενους ιδιοκτήτες. Έξω από

³³ *The site for the Twin Bases of RAF Bentwaters and RAF Woodbridge, past and present.* Suffolk, UK. <http://www.twinbases.org.uk>

το επιχειρηματικό πάρκο εγκαινιάστηκε το 2007 το *Bentwaters Cold War Museum* το οποίο διαχειρίζονται εθελοντές. Ο χώρος χρησιμοποιείται επίσης συστηματικά για κινηματογραφικά γυρίσματα.

2.3.2. Greenham Common, Μ. Βρετανία

Το στρατιωτικό αεροδρόμιο στο *Greenham Common* δημιουργήθηκε το 1941 και λειτούργησε ως αμερικανική βάση από το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου μέχρι το 1991 όποτε και έκλεισε οριστικά. Την δεκαετία του 1980 έγινε παγκόσμια γνωστό εξαιτίας του αποκλεισμού της βάσης από γυναικείες οργανώσεις με αφορμή την χρήση του χώρου από αεροπλάνα εξοπλισμένα με πυρηνικές κεφαλές³⁴. Το 1997 η έκταση, μεγέθους περίπου 300 εκταρίων πωλήθηκε έναντι 7 εκατομμυρίων αγγλικών λιρών στο *Greenham Common Trust*. Από την έκταση αυτή τμήμα μεγέθους 240 εκταρίων δόθηκε στην τοπική αυτοδιοίκηση έναντι του συμβολικού ποσού της 1 λίρας για να αποκατασταθεί το τοπίο ενώ στο υπόλοιπο τμήμα των 60 εκταρίων ιδρύθηκε ένα επιχειρηματικό πάρκο. Στο επιχειρηματικό πάρκο περιλαμβάνονται γραφεία, αποθήκες, χώροι διανομής, ελαφρές βιομηχανικές μονάδες, επιχειρηματικές μονάδες, καθώς και χώροι εξυπηρέτησης του συγκροτήματος. Τα κέρδη από το επιχειρηματικό πάρκο ενισχύουν την οικολογική αποκατάσταση του τοπίου, όπως και τοπικές ομάδες και φιλανθρωπικές οργανώσεις. Στα πρώτα πέντε χρόνια της δημιουργίας του, το *Greenham Common Trust* έδωσε £ 690.000 (881.339 €) σε πάνω από 240 τοπικές οργανώσεις και φορείς, £ 770.000 (983.553 €) για την αποκατάσταση της πανίδας και της χλωρίδας και πάνω από £ 2 εκ. (2,55 εκ €) σε τοπικά νοσοκομεία και οργανισμούς υγείας της περιοχής³⁵, ³⁶.

³⁴ New Greenham Park, Newbury, Berkshire: The sustainable business park. Newbury, UK: NGP. <http://www.new-greenham-park.co.uk/>

³⁵ *What we do*. Newbury, UK: Greenham Common Trust. <http://www.greenham-common-trust.co.uk/basic.htm>

³⁶ *Sustainable Greenham Common school resources*. Newbury, UK. <http://www.sustainable-greenham.org>



Εικ. 20. Αεροδρόμιο *Greenham Common*. Επιχειρηματικό Πάρκο.

Μεγάλα τμήματα της προς αποκατάσταση περιοχής κηρύχθηκαν ως περιοχές που χρήζουν ειδικής φροντίδας και προστασίας της φύσης. Οργανωμένες ομάδες εθελοντών συμμετείχαν ενεργά στην αποκατάσταση, διαχείριση και συντήρηση του τοπίου. Έχουν διατηρηθεί στοιχεία της ιστορίας της περιοχής, όπως κάποια κτήρια αλλά και τμήματα του διαδρόμου προσγείωσης. Έγιναν επίσης και εκτεταμένες εργασίες απορρύπανσης εδαφών σε διάφορα σημεία της περιοχής. Το 2003 το *Greenham Common Trust* βραβεύτηκε με το *Queen's Award for Enterprise: Sustainable Development*, για τη συμβολή του στην ισορροπία και στην ανάπτυξη της περιοχής.

2.3.3 Στρατιωτική αεροπορική βάση *El Toro- Orange County Great Park*, ΗΠΑ

Η στρατιωτική βάση *El Toro* στο Irving της Καλιφόρνιας λειτούργησε από το 1942 έως και το 1999 οπότε και έκλεισε στα πλαίσια ενός συνολικού επανασχεδιασμού των στρατιωτικών εγκαταστάσεων στις ΗΠΑ ³⁷. Το ίδιο έγινε στο ίδιο χρονικό διάστημα και για περίπου άλλες 20 στρατιωτικές βάσεις στην Καλιφόρνια.

Η στρατιωτική βάση *El Toro* καταλάμβανε έκταση περίπου 18700 στρέμματα. Μετάτο κλείσιμο της στρατιωτικής βάσης το Υπουργείο Άμυνας των ΗΠΑ

³⁷ http://en.wikipedia.org/wiki/Marine_Corps_Air_Station_El_Toro

προχώρησε κατά το διάστημα 2002-2005 σε εκτεταμένες απορρυπάνσεις της περιοχής και το 2005 πούλησε την έκταση για αστική ανάπτυξη αντί του ποσού 500 εκατομμυρίων ευρώ. Οι απορρυπάνσεις περιέλαβαν την απορρύπανση του εδάφους που είχε προκληθεί από οργανικές χημικές ουσίες κυρίως βιομηχανικοί διαλύτες που είχαν χρησιμοποιηθεί για τον καθαρισμό των αεροσκαφών. Οργανικά χημικά είχαν περάσει και στο υδροφόρο ορίζοντα σε έκταση μέχρι και 5 Κμ. δυτικά της περιοχής. Τον καθαρισμό του υδροφόρου ορίζοντα ανέλαβε η εταιρεία Irvine Desalter με οικονομική βοήθεια από το ναυτικό και την πολιτεία της Καλιφόρνιας³⁸.

Οι επενδυτές συμφώνησαν με την τοπική αυτοδιοίκηση την παραχώρηση χώρου έκτασης 5500 στρέμματα για τη δημιουργία πάρκου. Συμφώνησαν επίσης στην συνεισφορά του 50% του κόστους κατασκευής (συνολικό κόστος 307,6 εκ. €), καθώς και στην ετήσια καταβολή ποσού περί τα 6,15 - 6,92 εκ. € για τη συντήρηση και τη λειτουργία του πάρκου. Η αστική ανάπτυξη περιλαμβάνει 5.000 κατοικίες, 110.000 μ² εμπορίου και αναψυχής, 215.000 μ² για στέγαση φορέων και υπηρεσιών, 260.000 μ² χώρων ιατρικής έρευνας και 7.500 μ² γραφείων. Οι άξονες σχεδιασμού του πάρκου περιλαμβάνουν την διατήρηση της στρατιωτικής ιστορίας αλλά και την ανάδειξη της αγροτικής κληρονομιάς της περιοχής με έμφαση στην εξοικονόμηση ενέργειας και στον οικολογικό σχεδιασμό. Οι δραστηριότητες που χωροθετήθηκαν δίνουν έμφαση στην ενεργητική συμμετοχή των επισκεπτών. Περιλαμβάνονται αθλητικοί χώροι (3 γήπεδα ποδοσφαίρου και ανοικτοί χώροι άθλησης), όπως και εκθέσεις τέχνης και άλλες πολιτιστικές δραστηριότητες με την επανάχρηση στρατιωτικών κτηρίων. Επίσης περιλαμβάνονται η δημιουργία μιας φάρμας 400 στρεμμάτων που παράγει οργανικά προϊόντα και που περιβάλλεται από πορτοκαλεώνα 2.500 δένδρων, αγροτικό περίπτερο με καφέ αλλά και με υπαίθρια αγορά των προϊόντων της φάρμας, κοινοτικό κήπο όπου οι κάτοικοι μπορούν να καλλιεργούν ένα μικρό τμήμα γης, λίμνη που χρησιμοποιείται για τη συλλογή των νερών της περιοχής και για την άρδευση του πάρκου, βοτανικό κήπο και μια ζώνη για την άγρια πανίδα και χλωρίδα της περιοχής (Εικ. 21 & 22).

³⁸ <http://web.archive.org/web/20060626100906/http://irwd.com/WaterQuality/IDP/index.php>



Εικ. 21. Orange County Great Park στη στρατιωτική βάση El Toro. Preview Park. Διακρίνεται το αερόστατο.



Εικ. 22. Orange County Great Park στη στρατιωτική βάση El Toro. Ο σχεδιασμός των χώρων πρασίνου.

Το έργο άρχισε το 2009, προβλέπεται να ολοκληρωθεί σε φάσεις μέχρι το 2020 και να στοιχίσει τελικά 923,1 εκ. €. Από τα υπάρχοντα κτήρια, 120 κατεδαφίζονται ενώ κάποια άλλα επαναχρησιμοποιούνται. Τα υλικά των κατεδαφίσεων

προβλέπεται να ανακυκλωθούν και να χρησιμοποιηθούν στις διαμορφώσεις του πάρκου. Η πρώτη φάση περιλαμβάνει την δημιουργία ενός τμήματος του πάρκου (*Preview Park*) έκτασης 110 στρεμμάτων μέσα από το οποίο το κοινό θα καταλάβει τη μορφή που θα έχει το πάρκο τελικά. Στο τμήμα αυτό έχει εγκατασταθεί αερόστατο από το οποίο το κοινό θα μπορεί να παρακολουθεί από ψηλά την εξέλιξη των εργασιών στο χώρο (Εικ. 20)³⁹.

Πολύ κοντά στο χώρο του πρώην *El Toro* υπήρχε άλλη αεροπορική βάση, η *Marine Corps Air Station* που κατελάμβανε έκταση 6.400 στρεμμάτων. Η έκταση πουλήθηκε το 1992 για οικιστική ανάπτυξη.

2.3.4 Επανάχρηση αεροδρομίων στην Γερμανία

2.3.4.1. Riem, Μόναχο, Γερμανία

Το αεροδρόμιο στο *Riem* του Μονάχου κατασκευάστηκε το 1936 και λειτούργησε μέχρι και το 1992 οπότε εγκαινιάστηκε το νέο αεροδρόμιο *Franz-Josef-Strauss* κοντά στο *Freising*. Ένα μικρό διάστημα μετά την εγκατάλειψή του, ο χώρος φιλοξένησε μεγάλα γεγονότα, κυρίως συναυλίες μεγάλης κλίμακας. Ιδιοκτήτης του χώρου είναι ο δήμος (που συμμετείχε και στον φορέα διαχείρισης του νέου αεροδρομίου μαζί με το κράτος και το ομόσπονδο κρατίδιο). Από το 1996 άρχισε η κατασκευή για τη δημιουργία του *Messestadt Riem (Convention City Riem)*, ενός από τα μεγαλύτερα έργα αστικού σχεδιασμού του Δήμου του Μονάχου. Περιλαμβάνει εκθεσιακό κέντρο 140.000 μ², συνεδριακό κέντρο από τα μεγαλύτερα στη Γερμανία (χωρητικότητας 7.000 θέσεων, με 17 αίθουσες συνεδριάσεων), γραφεία 110.000 μ², επιχειρηματικό πάρκο έκτασης 12,6 εκταρίων, βιοτεχνικό πάρκο έκτασης 8,6 εκταρίων, 5.000 περίπου κατοικίες και διαμερίσματα σε έκταση 100 στρεμμάτων, υπηρεσίες και κοινόχρηστες εξυπηρετήσεις, πάρκο 1000 στρεμμάτων με λίμνη και εξυπηρετείται από νέο σταθμό μετρό. Το 2004 κατασκευάστηκε και μεγάλο εμπορικό κέντρο με 120 καταστήματα, χώρους αναψυχής και ξενοδοχεία. Οι μόνες κατασκευές του αεροδρομίου που παρέμειναν είναι το κτήριο του σταθμού και ο πύργος ελέγχου, που κηρύχθηκαν διατηρητέα,

³⁹ ΕΜΠ & ΤΕΔΚΑ (2010). Βασικές αρχές σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου στο πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού. Ερευνητικό πρόγραμμα Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου και ΤΕΔΚΝΑ για τους δήμους Αλίμου, Αργυρούπολης, Γλυφάδας και Ελληνικού.

καθώς και ένα ακραίο τμήμα του διαδρόμου προσγείωσης⁴⁰, (Εικ. 23). Το 2006 το πάρκο κέρδισε το Διεθνές βραβείο Αστικού Τοπίου.



Εικ. 23. Αεροδρόμιο *Riem*. Σχέδιο ανάπτυξης.

2.3.4.2. Το αεροδρόμιο *Tempelhof* στο Βερολίνο

Το αεροδρόμιο *Tempelhof* στο Βερολίνο διέκοψε τη λειτουργία του το 2008, όταν άρχισε να λειτουργεί το νέο διεθνές αεροδρόμιο στο *Schönefeld*. Πρόκειται για ένα ιστορικό αεροδρόμιο, με σημαντικό ρόλο τόσο στη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, όσο και στη διάρκεια του Ψυχρού Πολέμου όταν λειτουργούσε ως βασικό σημείο σύνδεσης του Δυτικού Βερολίνου με τη Δυτική Ευρώπη⁴¹.

Τον Αύγουστο του 2009 οι τοπικές αρχές του Βερολίνου ανακοίνωσαν ότι τα 3800 στρέμματα του πρώην αεροδρομίου *Tempelhof* θα μετατραπούν σε πάρκο και για το σκοπό αυτό προβλέφθηκε ένα σχετικό κονδύλι. Το «*Tempelhofer Park*», όπως ονομάστηκε το πάρκο, άνοιξε για το κοινό το Σαββατοκύριακο 8-9 Μαΐου 2010 με μία μεγάλη γιορτή στην οποία προσήλθαν περισσότεροι από 200.000 Βερολινέζοι. Από τότε το πάρκο φιλοξενεί καθημερινά χιλιάδες επισκέπτες οι οποίοι έχουν την ευκαιρία να κάνουν ποδήλατο και πατίνια, να παίξουν, να τρέξουν, να κάνουν πικνικ, να πετάξουν χαρταετό και γενικά να απολαύσουν μία ήσυχη βόλτα στην

⁴⁰ http://en.wikipedia.org/wiki/Munich-Riem_Airport

⁴¹ <http://www.tempelhoferfreiheit.de/en/>

καρδιά του Βερολίνου. Επίσης στο χώρο και ιδιαίτερα στις κτιριακές εγκαταστάσεις πραγματοποιούνται πολλές εμπορικές εκθέσεις και επιδείξεις.

Για τη διαμόρφωση του πάρκου διατηρήθηκε η δομή του αεροδρομίου και έγιναν πολύ περιορισμένες παρεμβάσεις για την απόδοση του χώρου σε δημόσια χρήση. Οι επιφάνειες των αεροδιαδρόμων και των βοηθητικών διαδρόμων του αεροδρομίου χρησιμοποιήθηκαν ως το βασικό δίκτυο κίνησης των επισκεπτών του πάρκου. Οι επιφάνειες από χώμα επίσης διατηρήθηκαν και καλύφθηκαν από γρασίδι. Μέρος του τεχνικού εξοπλισμού του αεροδρομίου συντηρήθηκε και εκτίθεται ως τεκμήριο της ιστορίας του χώρου. Αναμορφώθηκε η περίφραξη της έκτασης και διαμορφώθηκαν έξι σημεία εισόδου στο πάρκο. Ειδική μέριμνα υπήρξε για τα προστατευόμενα είδη πουλιών και εντόμων που φιλοξενούνται στο χώρο.

Το πάρκο είναι ανοιχτό καθημερινά από τις 7 το πρωί έως τη δύση του ήλιου και η είσοδος σε αυτό είναι ελεύθερη (Εικ. 24 & .25).



Εικ. 24. Εναέρια λήψη της περιοχής του αεροδρομίου *Tempelhof*



Εικ. 25. Χρήση του αεροδιαδρόμου για ψυχαγωγικές ενασχολήσεις των κατοίκων του Βερολίνου.

2.3.4.3. Το αεροδρόμιο *Maurice Rose* στη Φραγκφούρτη

Το αεροδρόμιο *Maurice Rose* κατασκευάστηκε στα περίχωρα της Φραγκφούρτης στην περιοχή του *Bonames*, μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο ως αμερικανική βάση και λειτούργησε μέχρι το 1992. Το 1994 εγκαταστάθηκαν υπηρεσίες ευρέσεως εργασίας για μακροχρόνια άνεργους ενώ οι υπαίθριοι χώροι άρχισαν σταδιακά να χρησιμοποιούνται για ποδήλατο, *skate board* και *roller skating*. Ταυτόχρονα η φύση άρχισε να διεισδύει ανάμεσα στις σκληρές επιφάνειες του συγκροτήματος. Το 2003 ο Δήμος της Φραγκφούρτης πήρε στη δικαιοδοσία του το χώρο και επεχείρησε μια παρέμβαση που με ελάχιστο κόστος θα ενίσχυε τον φυσικό χαρακτήρα της περιοχής. Η κατεδάφιση των κτηρίων θεωρήθηκε έργο μεγάλου κόστους έτσι επελέγη μια στρατηγική η οποία θα βοηθούσε την σταδιακή επιστροφή της φύσης, θα είχε λαϊκή στήριξη και θα διατηρούσε την ιστορική ταυτότητα της περιοχής. Διατηρήθηκε το 1/3 του διαδρόμου προσγείωσης ώστε να μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως ζώνη αναψυχής (ποδήλατο, *skate*, κλπ.). Το υπόλοιπο έσπασε σε κομμάτια διαφορετικών μεγεθών που αφέθηκαν στη θέση τους δημιουργώντας μικρά κοιλάματα που επιτρέπουν στην χλωρίδα να αναπτυχθεί. Το Ερευνητικό Ινστιτούτο *Senckenberg* παρακολουθεί την εξέλιξη αυτή και τους ρυθμούς επιστροφής της φύσης. Κάποιες από τις πλάκες του μπετόν στοιβάχτηκαν δημιουργώντας γλυπτές κατασκευές διαφορετικού ύψους. Δένδρα φυτεύτηκαν είτε σε συστάδες είτε ανάμεσα στα κενά που δημιουργήθηκαν

από το σπάσιμο των σκληρών επιφανειών. Άλλες παρεμβάσεις μικρής κλίμακας (χαμηλοί τοίχοι, ξύλινες πλατφόρμες) σηματοδοτούν διαφορετικά τμήματα της περιοχής (Εικ. 26). Τα κτήρια διατηρήθηκαν και κάποια φιλοξενούν διάφορες χρήσεις (π.χ. το γραφείο ευρέσεως εργασίας) ενώ στον πύργο ελέγχου δημιουργήθηκε καφέ ⁴². Παρεμβάσεις έγιναν το διάστημα 2002-2004 σε μια έκταση 22 στρεμμάτων και το κόστος ανήλθε σε 99.000 €. Το έργο κέρδισε το *Βραβείο Γερμανικής Αρχιτεκτονικής Τοπίου* το 2006.



Εικ. 26. Αεροδρόμιο *Maurice Rose*. Χρήση αποξηλωμένων στοιχείων οπλισμένου σκυροδέματος για επαναδιαμόρφωση του τοπίου.

Η μετατροπή πρώην αεροδρομίων όπως έχει αναφερθεί παραπάνω αποτελούν παραδείγματα αναφοράς και για το Ελληνικό, δείχνοντας τις προοπτικές που έχει η έκταση για την αναβάθμιση της ζωής των κατοίκων στην Αθήνα. Όπως έχει συμβεί και με αρκετά ακόμα ανενεργά αεροδρόμια στον κόσμο, οι εγκαταστάσεις μετατρέπονται σε χώρους αναψυχής και χώρους πρασίνου αλλά και εμπορικές εγκαταστάσεις μαζί με οικιστική ανάπτυξη. Ιδιαίτερα για την περιοχή της Αττικής περιοχές της έκτασης του Ελληνικού είναι μοναδικές.

⁴² Public Space (2012): [Umnutzung alter Flugplatz Maurice Rose Airfield. Partial dismantling of the old Bonames military aerodrome](#)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ- ΚΤΗΡΙΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Η περιοχή όπου εντάσσεται σήμερα το Αεροδρόμιο του Ελληνικού, συμπεριλαμβανομένης της έκτασης της πρώην Αμερικάνικης Βάσης και της Πολεμικής Αεροπορίας, καταλαμβάνει ένα χώρο 5.500 περίπου στρεμμάτων. Το ιστορικό παρελθόν του χώρου του αεροδρομίου και η συνοπτική εικόνα της εξελεγκτικής πορείας του μέσα από το πέρασμα του χρόνου η οποία και καθόρισε σημαντικά τα χαρακτηριστικά δεδομένα του αναπτύχθηκαν στο πρώτο κεφάλαιο αυτής της εργασίας. Συμπερασματικά μπορούμε να πούμε ότι ο χώρος του Ελληνικού από την αρχή της πρόσφατης ιστορίας του είχε επιλεγεί και δεσμευτεί για μια συγκεκριμένη χρήση, εκείνη του Αεροδρομίου. Η λειτουργία του αυτή βοήθησε στο να διατηρηθεί ένα σημαντικό κομμάτι έκτασης μέσα στο χώρο της Πρωτεύουσας σχεδόν ανέπαφο και να “διασωθεί” από την συμπιεστική οικιστική ανάπτυξη που σάρωσε τα πάντα κάτω από την πίεση για άμεση στέγαση του αυξανόμενου πληθυσμού, αλλά και για κερδοσκοπία όλων και περισσότερων ατόμων. Σε μια μελλοντική ανάπτυξη του χώρου δεν θα είναι σκόπιμο να αγνοηθούν κάποια από τα “φυσικά” χαρακτηριστικά του (αεροδιάδρομοι, πύργος ελέγχου, παλιά υπόστεγα επισκευών αεροπλάνων κλπ), στοιχεία τα οποία προσδιορίζουν την ταυτότητα του και τα οποία μπορούν να αποτελέσουν σημαντικά αχνάρια της αλλοτινής του ιδιότητας. Μ’ αυτόν τον τρόπο διατηρώντας κάποια τέτοια στοιχεία αλλά προσδίδοντας τους άλλες χρήσεις - λειτουργίες μπορεί να μεταλλαχθεί ο χώρος χωρίς να εξαφανιστεί τελείως το παρελθόν του.

Εξάλλου ο χώρος του πρώην αεροδρομίου συνοδεύεται από ιστορικές μνήμες πολλών δεκαετιών. Ο χώρος του Ελληνικού συνδέεται άρρηκτα με:

- Τις ιστορικές μνήμες της μεταπολεμικής ιστορίας της χώρας μας, τόσο ως «παράθυρο» προς τον έξω κόσμο, όσο και ως χώρος προσωπικών αναμνήσεων πολλών γενεών Ελλήνων, ιδίως των Ελλήνων της διασποράς. Η διατήρηση κάποιων από τις εγκαταστάσεις του χώρου μπορεί να

συνεισφέρει στο να διατηρηθούν στο χώρο τα ίχνη των πολλαπλών του μεταμορφώσεων.

- Την γειτνίαση του με περιοχές και θέσεις με μακρόχρονη ιστορία αναψυχής και παραθερισμού (ακτές Σαρωνικού, Βουλιαγμένης και Γλυφάδας και παραθεριστικές βίλες του μεσοπολέμου στο Κάτω Ελληνικό).

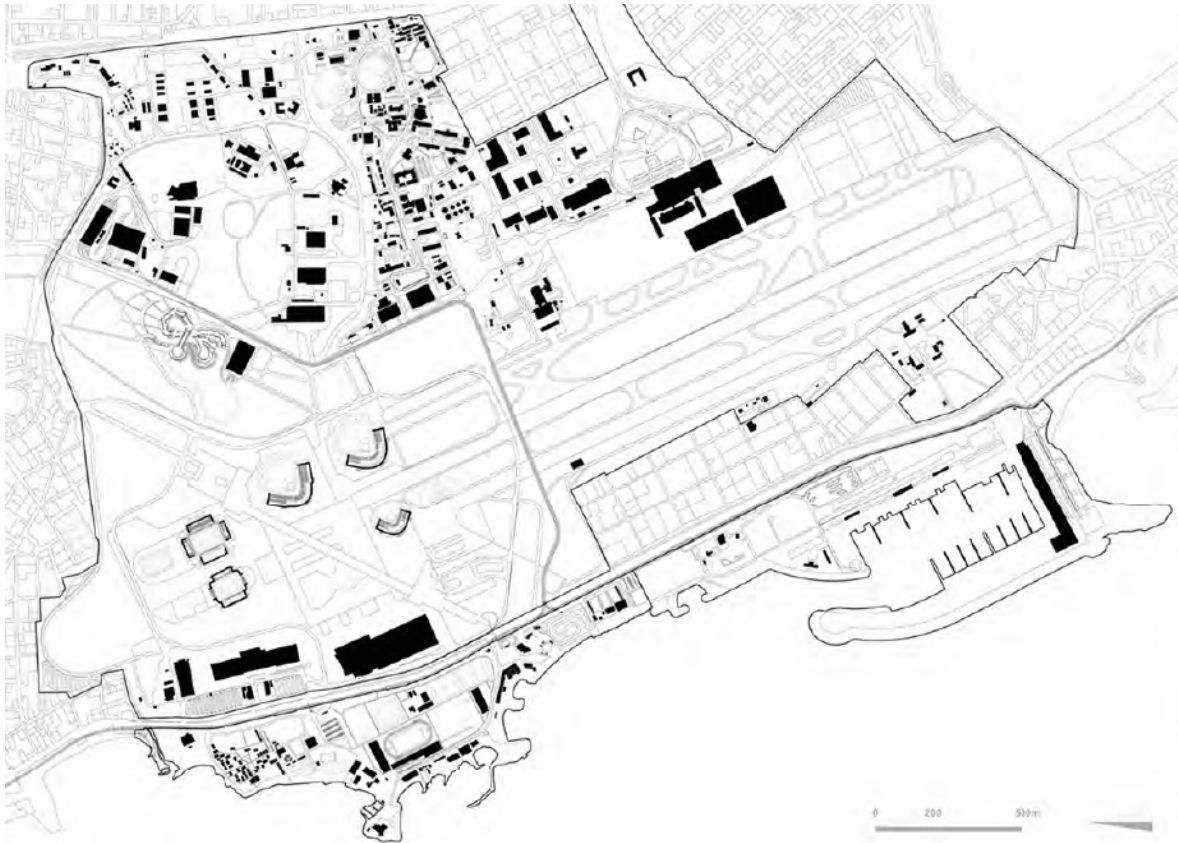
3.1 Κτηριακή Υποδομή

Η απογραφή των κτηρίων του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού έγιναν από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ) την περίοδο 1996-1999⁴³. Διαπιστώθηκε ότι το αεροδρόμιο έχει σημαντικό κτιριακό πλούτο με διάφορες δυνατότητες επανάχρησης, αλλά και μεγάλο αριθμό κτηρίων που χρήζουν κατεδάφισης. Στο χώρο του Ελληνικού υπάρχουν συνολικά 419 κτήρια⁴⁴. Από αυτά 126 βρίσκονται στο χώρο του Κρατικού Αερολιμένα Αθηνών (Κ.Α.Α.) στην περιοχή δηλαδή που χρησιμοποιούσαν η Υ.Π.Α. και η Ο.Α., 137 βρίσκονται στην περιοχή που καταλαμβάνει η Πολεμική Αεροπορία- 129 Πτέρυγα Μάχης (εκτός των κτηρίων της πρώην Αμερικανικής Βάσης), και 156 κτήρια βρίσκονται στο χώρο της πρώην Αμερικανικής Βάσης. Από το σύνολο των 5500 στρεμμάτων, το 41% περίπου καλύπτεται από φυσικές επιφάνειες, δηλαδή χώμα, χλοοτάπητα, χαμηλή αυτοφυή βλάστηση, σε ορισμένα τμήματα αραιά δένδρα και σε πολύ περιορισμένες εκτάσεις πυκνή βλάστηση με δένδρα. Το 59% καλύπτεται από τεχνητές επιφάνειες (κτίσματα, δρόμους, χώρους στάθμευσης, διαμορφώσεις, τεχνητές επιφάνειες ασφάλτου στο χώρο των αεροσκαφών).

Ορισμένα κτήρια είναι αξιόλογα και μπορούν πιθανώς να χρησιμοποιηθούν στα πλαίσια μελλοντικής ανάπτυξης του χώρου. Υπάρχουν και αρκετά λυόμενα κτήρια ή εντελώς ευτελή, που δεν προσφέρονται για αξιοποίηση και πρέπει να κατεδαφιστούν. Τα κτήρια που θεωρήθηκε ότι πρέπει να μείνουν στον χώρο και να αξιοποιηθούν είναι τα εξής (Εικ. 27 & 28):

⁴³ Βασενχόβεν, Λ., κ.α. (1996, Μάρτιος & Ιούνιος). Ανάπτυξη του χώρου του Αεροδρομίου του Ελληνικού [α' φάση ερευνητικού προγράμματος]. Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σπουδαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής ανάπτυξης & Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας.

⁴⁴ Αυγερινού – Κολώνια, Σ., Βασενχόβεν, Λ., κ.α. (2007, Μάρτιος). *Ολοκλήρωση και επικαιροποίηση προγράμματος «Ανάπτυξη του χώρου του αεροδρομίου του Ελληνικού»* [α' φάση ερευνητικού προγράμματος]. Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Εργαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής Ανάπτυξης & Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας.



Εικ. 27. Δομημένες περιοχές στην περιοχή του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού (με μαύρο φαίνονται οι περιοχές δόμησης)⁴⁵.

- Περιοχή Υπόστεγων αεροσκαφών της Πολεμικής Αεροπορίας και ελάχιστα μικρότερα κτήρια.
- Υπόστεγο αεροσκαφών και κτήρια για πτήσεις Charter της ΥΠΑ, κτήρια σε παραχωρηθείσες εκτάσεις (σε ΟΤΑ, κ.ά.), διάφορα μεγάλα κτήρια και μια ενότητα μικρών χαρακτηριστικών κτηρίων της πρώην Αμερικάνικης βάσης.
- Κτήριο του Ανατολικού Αεροσταθμού, όλες οι μεγάλες μονάδες που διαμορφώνουν σύνολο κοντά στην περίμετρο του χώρου, και το σύνολο του Πύργου Ελέγχου που εντοπίζεται στην καρδιά του πρώην αεροδρομίου, Πυροσβεστικού σταθμού και RADAR.

⁴⁵ ΕΜΠ & ΤΕΔΚΑ (2010). Βασικές αρχές σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου στο πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού. Ερευνητικό πρόγραμμα Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου και ΤΕΔΚΝΑ για τους δήμους Αλίμου, Αργυρούπολης, Γλυφάδας και Ελληνικού.

- Κτήριο Δυτικού αεροσταθμού και κτήρια Μονάδας Συντήρησης Αεροσκαφών, που ήδη αξιοποιήθηκαν ως αθλητικές εγκαταστάσεις και ως χώροι πολλαπλών χρήσεων.
- Σημαντικό τμήμα του χώρου καταλαμβάνουν τα γραφεία, οι εγκαταστάσεις και τα εργοτάξια των μέσων μαζικής μεταφοράς (MMM) (Αττικό Μετρό ΑΕ - TRAM ΑΕ -ΕΘΕΛ) που βρίσκονται στο βορειοανατολικό και νοτιοανατολικό τμήμα του χώρου και υπάγονται στο Υπουργείο Μεταφορών.
- Κτήρια Κεντρικής Υπηρεσίας ΥΠΑ και παλιές βίλες.
- Τρεις εκκλησίες που βρίσκονται στην έκταση του αεροδρομίου.

Να τονιστεί ότι η ακριβής έκταση του χώρου δεν είναι γνωστή και εκτιμήθηκε στα 5300 στρέμματα από την ερευνητική ομάδα του ΕΜΠ⁴⁶. Δεδομένου ότι από την πλευρά του Δημοσίου δεν υπήρξε λεπτομερής τοπογράφηση για το αεροδρόμιο Ελληνικού κατά τη διάρκεια των τελευταίων 20 ετών, συντέθηκε ενιαίο υπόβαθρο από την ερευνητική ομάδα του ΕΜΠ βάσει στοιχείων που συλλέχθηκαν από τους παρακάτω φορείς: Δήμος Ελληνικού, Αττικό Μετρό ΑΕ., Γενική Γραμματεία Αθλητισμού, Διεύθυνση Μελετών Αθλητικών Έργων, ΕΑΚΝ Αγίου Κοσμά⁴⁷, ΥΠΕΧΩΔΕ, Γενική Γραμματεία Δημόσιων Έργων, ΕΥΔΕ/Ο.Ε.209, ΟΡΣΑ. Τοπογραφικές αποτυπώσεις και μελέτες TRAM ΑΕ, Χρησιμοποιήθηκαν επίσης διαγράμματα συνοδεύοντα τα ΦΕΚ Δ' 254/05.03.2004, ΦΕΚ Α' 302/24.12.2003, Ν. 3207/2003, και ΦΕΚ Α' 131/06.06.2005, Ν. 3342/2005. Τα στοιχεία αυτά διασταυρώθηκαν με τις ιστορικές αεροφωτογραφίες του ΟΡΣΑ⁴⁸ και τις δορυφορικές εικόνες και εικόνες του *Google maps-Wikimapia*^{49 50}. Επίσης χρησιμοποιήθηκε και η μελέτη εξειδίκευσης των Serero-Fernandez του 2007⁵¹. Τα

⁴⁶ Ο.π.

⁴⁷ Γενική Γραμματεία Αθλητισμού, Διεύθυνση Μελετών Αθλητικών Έργων (2002). *ΕΑΚΝ Αγίου Κοσμά: Αναμόρφωση περιβάλλοντος χώρου* [ΑΤΤ-2Κ2]. Αθήνα: Γενική Γραμματεία Αθλητισμού, Διεύθυνση Μελετών Αθλητικών Έργων.

⁴⁸ Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων - Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας - Union Internationale des Architectes. (2003). *Διεθνής Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός Ιδεών: Ανάπτυξη και σχεδιασμός του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού*. Αθήνα: ΥΠΕΧΩΔΕ, ΟΡΣΑ.

⁴⁹ <https://plus.google.com/+wikimapia/>

⁵⁰ Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας. (1937/2010). *Αεροφωτογραφία της περιοχής του αεροδρομίου Ελληνικού*. Αθήνα: ΟΡΣΑ. Google – Wikimapia – Google Earth – Panoramio. (2009-2010). *Maps, aerial photos & photos* [Database]. <http://maps.google.com>, <http://www.wikimapia.org>, <http://www.google.com/earth/index.html> & <http://www.panoramio.com>

⁵¹ Serero, D., Fernandez, E., & Coignet, P./OLM. (2007, Ιανουάριος). *Επικαιροποίηση και εξειδίκευση της μελέτης γενικής διάταξης και πρόγραμμα ανάπτυξης της συνολικής έκτασης του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού* [3η φάση]. Αθήνα: ΥΠΕΧΩΔΕ-ΟΡΣΑ.

στοιχεία που αναφέρονται στις στρατιωτικές κατασκευές αυτής της περιοχής προέρχονται από μακροσκοπικές λήψεις εικόνων και από τη Μελέτη ΕΜΠ του 1996-1999⁵².



Εικ. 28. Θεσμικές δεσμεύσεις παραχωρήσεις των κτηρίων του Πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού⁵³.

Διαχωρισμός επίσης κρίθηκε σκόπιμο να γίνει και στην κατηγορία των περιοχών χωρίς χρήση. Οι χωρίς χρήση περιοχές αποτελούν και αυτές ιδιόζουσα περίπτωση στην περιοχή μελέτης καθώς βρίσκονται σε μεγάλη αφθονία λόγω της μετεγκατάστασης του αεροδρομίου. Σημειώνεται πληθώρα επιφανειών με εγκαταστάσεις χωρίς χρήση (εγκαταλειμμένα κτήρια). Πρόκειται κατά κύριο λόγο για κτιριακές υποδομές υπηρεσιών που συνόδευαν την λειτουργία του αεροσταθμού. Σε αυτή την κατηγορία ανήκουν τα εγκαταλειμμένα τελωνεία, οι παλαιές αποθήκες αφορολόγητων προϊόντων, γραφεία και εγκαταστάσεις πετρελαϊκών εταιριών καθώς και οι υποδομές συνοδευτικών λειτουργιών της Ολυμπιακής Αεροπορίας όπως ο παιδικός σταθμός της και το παρασκευαστήριο της *Olympic Catering*. Εδώ ανήκει επίσης και ο παλιός αεροσταθμός των πτήσεων *charter*. Επίσης μεγάλο εδαφικό χωρίο και ξεχωριστή κατηγορία

⁵² Βασενχόβεν, Λ., κ.α. (1999, Σεπτέμβριος). *Ανάπτυξη του χώρου του αεροδρομίου του Ελληνικού* [β' φάση ερευνητικού προγράμματος]. Αθήνα: ΕΜΠ & Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας.

⁵³ ΕΜΠ & ΤΕΔΚΑ (2010). Βασικές αρχές σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου στο πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού. Ερευνητικό πρόγραμμα Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου και ΤΕΔΚΝΑ για τους δήμους Αλίμου, Αργυρούπολης, Γλυφάδας και Ελληνικού..

αποτελούν οι αδόμητες διαμορφωμένες επιφάνειες του πρώην αεροδρομίου, όπως είναι οι διάδρομοι προσγείωσης και οι παράπλευροι βοηθητικοί διάδρομοι. Επιπλέον κατηγορία περιοχών χωρίς χρήση αποτελούν οι αδόμητες επιφάνειες με διαμορφώσεις των κλειστών πλέον Ολυμπιακών Πόλων. Τελευταία υποκατηγορία αποτελούν οι ελεύθεροι χώροι πρασίνου που εντάσσονται στις χωρίς χρήση περιοχές λόγω της μικρής τους έκτασης. Εδώ ανήκουν οι διαμορφώσεις του χώρου στάθμευσης του πρώην Ανατολικού Αερολιμένα, ένα μικρό κομμάτι του κέντρου ιστιοπλοΐας χωρίς περιμετρική περίφραξη και ένα μικρό μέρος του στρατοπέδου με υψηλή φύτευση.

Η κατηγορία τουρισμός-αναψυχή παρουσιάζει κάποιο ενδιαφέρον κυρίως λόγω του κτιρίου του πρώην Ανατολικού Αερολιμένα Αθηνών. Πρόκειται για σημαντικό από άποψη αρχιτεκτονικής αξίας κτήριο, το οποίο έχει παραχωρηθεί ως χώρος διεθνών και εμπορικών εκθέσεων. Όμως το κτήριο έχει εγκαταλειφθεί και οι εκθέσεις οργανώνονται σε ευτελή λυόμενα υπόστεγα στην αεροπορική πίστα στα δυτικά του. Ξεχωριστή υποκατηγορία αποτελούν τα κέντρα αναψυχής στην παραλιακή ζώνη.

Στο σύνολο της δομημένης έκτασης κυριαρχούν τα μικρά ύψη. Τα περισσότερα κτήρια είναι ισόγεια ή μονώροφα. Παρόλα αυτά σε κάποιες ενότητες εντοπίζονται ορισμένες κατασκευές με μεγαλύτερο ύψος, που δεν υπερβαίνει ωστόσο τα 12 μ (π.χ. FIR, υπόστεγα αεροπλάνων, ολυμπιακά γήπεδα μπάσκετ ξιφασκίας, προπονήτρια κατάδυσης, Ανατολικός και Δυτικός Αερολιμένας).

Παρόλο που δεν παρατηρούνται μεγάλα ύψη, δε συμβαίνει το ίδιο και γενικότερα με την κλίμακα κατασκευής. Εντοπίζονται δεκάδες κτήρια με πολύ μεγάλη κάλυψη (π.χ. *Olympic Catering*, υπόστεγα αεροπλάνων, πρώην κτήριο *Charters*, ολυμπιακές εγκαταστάσεις καλαθοσφαίρισης και ξιφασκίας, Ανατολικός και Δυτικός Αερολιμένας). Δεδομένου ότι δεν πρόκειται περί μιας περιοχής που προοριζόταν για πολεοδομική ανάπτυξη με όρους αστικού κέντρου, δεν έχει ακολουθηθεί κάποιο από τα θεσμικά πλαίσια που χρησιμοποιούνται σε διάφορες περιοχές του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Πρωτεύουσας. Δηλαδή τα έργα στο πρώην αεροδρόμιο έχουν εκτελεστεί αυτόνομα από διαφορετικούς φορείς χωρίς να εντάσσονται σε κάποιο γενικό πολεοδομικό καθεστώς και τον Γενικό Οικοδομικό Κανονισμό (ΓΟΚ). Τα περισσότερα κτήρια υπάγονται σε ειδικό

καθεστώς ως μεταφορικές υποδομές ή στρατιωτικές εγκαταστάσεις. Πρόκειται κυρίως για έργα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας. Τα δε ολυμπιακά έργα κατασκευάστηκαν με βάση τη νομοθεσία των χωροθετήσεων των ολυμπιακών αγώνων και με ειδικούς όρους αδειοδότησης και δόμησης. Η σχέση του κτιστού με το άκτιστο παρουσιάζει αρκετά ιδιαίτερο ενδιαφέρον, καθώς ανά ενότητα παρατηρούνται σημαντικές διαφοροποιήσεις. Πυκνή σχετικά δόμηση υπάρχει στην έκταση της Πρώην Αμερικάνικης Βάσης αλλά και στο νότιο τμήμα της στρατιωτικής βάσης 129 Π.Μ⁵⁴. Ένα άλλο στοιχείο της ταυτότητας των κτηρίων του παλαιού Αεροδρομίου είναι ότι συνυπάρχουν κτήρια όλων των εποχών, από τα τέλη της δεκαετίας του 1930 έως και το 2004, συνθέτουν ένα ιδιαίτερα ενδιαφέρον ιστορικά και αρχιτεκτονικά δομημένο περιβάλλον.

Αξίζει να περιγραφούν μερικά από το πλέον σημαντικά και λόγω της δομής τους αλλά και όσα παρουσιάζουν ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον.

3.1.1. 129 Πολεμική Μονάδα- Εργοστάσιο αεροσκαφών:

Στην περιοχή αυτή υπάρχουν διάφορες τυπολογίες κτηρίων με επικρατέστερες τις εξής: Στρατιωτικά τολλ, Στρατιωτικά *hangar*, ισόγειες και μονώροφες κατασκευές από οπλισμένο σκυρόδεμα, μεταλλικά υπόστεγα και πρόχειρες κατασκευές με φθηνά υλικά, οι οποίες χρησιμοποιούνται ως αποθηκευτικοί χώροι, συνεργεία κ.α.⁵⁵ (Εικ. 29).

⁵⁴ Ο.π.

⁵⁵ Ο.π.



Εικ. 29. Υπόστεγο ΜΜ στην περιοχή της 129 Π.Μ.

3.1.2. ΕΤΑ (Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα):

Στην περιοχή που παραχωρήθηκε στα Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα ανήκει το κτήριο του Ανατολικού Αερολιμένα. Η παραχώρησή του έγινε σύμφωνα με την απόφαση 3705/2001. Πρόκειται για ένα κτίσμα μεγάλου αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος, το οποίο έχει κριθεί διατηρητέο. Σχεδιασμένο από τον διάσημο αρχιτέκτονα *Saarinen*, στις αρχές της δεκαετίας του 1960 με ιδιαίτερα φονξιοναλιστικά στοιχεία, το κτήριο αποτελεί ίσως την πιο αξιόλογη αρχιτεκτονική κατασκευή στην περιοχή μελέτης. Είναι κατασκευασμένο από μπετόν, με μεγάλες για την εποχή γυάλινες επιφάνειες. Στην ίδια περιοχή εντοπίζονται και μία σειρά βοηθητικά κτίσματα του αεροδρομίου από οπλισμένο σκυρόδεμα (Εικ. 30).



Εικ. 30. Κτήριο του Ανατολικού Αερολιμένα

3.1.3. ΥΠΑ (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας):

Στην ενότητα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας παρατηρείται η μεγαλύτερη ποικιλία αρχιτεκτονικών τύπων κτηρίων, που διαφέρουν επιπλέον ως προς τη χρονολογία και τα υλικά κατασκευής. Πιο αναλυτικά εντοπίστηκαν οι εξής τυπολογίες: Μεταλλικές κατασκευές, Τολλ, προκατασκευασμένα κτήρια, τα οποία έχουν τοποθετηθεί την τελευταία δεκαετία. Κτήρια από οπλισμένο σκυρόδεμα, τα οποία αποτελούν και τα περισσότερα κτήρια. Χρήζουν ειδικής αναφοράς τα κτήρια των Κεντρικών Υπηρεσιών της ΥΠΑ τα οποία κατασκευάστηκαν το 1937 για να στεγάσουν το Αμερικανικό Κολέγιο Θηλέων. Η μεταστέγαση του κολεγίου και η εγκατάσταση των διοικητικών υπηρεσιών της ΥΠΑ σε αυτά έγινε το 1965. Πρόκειται για αρκετά αξιόλογες αρχιτεκτονικά κατασκευές, με λιτό ύφος, οι οποίες δεν εμφανίζουν σημάδια επιτήδευσης. Επίσης, ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν και τα κτήρια του παλαιού και νέου πύργου ελέγχου, ο οποίος κατασκευάστηκε στη δεκαετία του 1990. Τα υπόλοιπα κτήρια αυτής της τυπολογίας είναι συμβατικές κατασκευές οι οποίες δεν θεωρείται ότι παρουσιάζουν ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον.

3.1.4. Εθνικό Αθλητικό Κέντρο Νεότητας του Αγίου Κοσμά

Όσον αφορά το Εθνικό Αθλητικό Κέντρο Νεότητας του Αγίου Κοσμά αξίζει να αναφερθεί ότι το συγκρότημα του παλαιού Αγίου Κοσμά (διοίκηση, ξενώνες, διαμορφώσεις) είχε σχεδιαστεί από τον αρχιτέκτονα-πολεοδόμο Κωνσταντίνο

Δοξιάδη το 1959-1962⁵⁶. Παρότι το αθλητικό κέντρο έχει αλλάξει διαμόρφωση και καθεστώς λειτουργίας τα τελευταία χρόνια, τα κτήρια Δοξιάδη διατηρούνται πρεσβεύοντας τις σχεδιαστικές αρχές του μοντέρνου κινήματος.

Ανακεφαλαιώνοντας, εκτός από μερικά κτήρια ειδικής αρχιτεκτονικής αξίας, διαπιστώνεται ότι μεγάλο ποσοστό των κτηρίων είναι κατασκευασμένο από οπλισμένο σκυρόδεμα και παρά την γενικώς καλή κατάσταση της κατασκευής, δεν παρουσιάζει κάποιο ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον. Σημαντικό είναι και το ποσοστό των μεταλλικών κτηρίων, ενώ οι σύμμεικτες και πέτρινες κατασκευές αποτελούν ένα πολύ μικρό ποσοστό της συνολικής δόμησης.

3.2. Χαρακτηριστικά εδαφών, περιβάλλον χώρος των κτηρίων

Στην περιοχή του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού και της παραλιακής ζώνης του Αγίου Κοσμά, κυριαρχούν οι σκληρές επιφάνειες από άσφαλτο και τσιμέντο, και επιφάνειες καλυμμένες από χώμα, χαμηλή φύτευση και φύτευση χαμηλής ποιότητας. Αντίθετα, η πυκνή και υψηλή φύτευση και οι δεντροφυτεμένες περιοχές εντοπίζεται σε περιορισμένες περιοχές. Αναλυτικότερα, τις σκληρές επιφάνειες αποτελούν το οδικό δίκτυο, οι διάδρομοι προσγείωσης, οι αστικές διαμορφώσεις και ο περιβάλλον χώρος κτηρίων. Το σύνολο του οδικού δικτύου διαμορφώνεται με άσφαλτο και βρίσκεται σε αρκετά καλή κατάσταση. Βρίσκεται σήμερα σε χρήση και δεν παρουσιάζει ιδιαίτερες φθορές. Τα τμήματα των διαδρόμων προσγείωσης που έχουν παραμείνει μετά την απομάκρυνση του αεροδρομίου εγκαταλείφθηκαν και βρίσκονται σε κακή κατάσταση διατήρησης. Μέσα από το πάχος ασφάλτου των διαδρόμων (0,60μ) κάνει την εμφάνισή της χαμηλή βλάστηση (Εικ 31). Οι υπόλοιπες σκληρές επιφάνειες που εντοπίζονται στην περιοχή μελέτης είναι διαμορφωμένοι και αδιαμόρφωτοι χώροι στάθμευσης από άσφαλτο και τσιμέντο, αλλά και προαύλιοι χώροι διαμορφωμένοι από τσιμέντο ανάμεσα και γύρω από την πλειοψηφία των κτηρίων. Η κατάσταση των χώρων αυτών είναι ανάλογη με την κατάσταση των κτηρίων τα οποία περιβάλλουν. Έτσι, οι χώροι που περιβάλλουν εγκαταλειμμένα κτήρια βρίσκονται σε κακή κατάσταση με συσσωρευμένα απορρίμματα, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις η επιφάνεια κάλυψης παρουσιάζει ρωγμές. Αντίθετα, ο υπαίθριος χώρος των κτηρίων που

⁵⁶ Κύρτσης, Α. - Α. (επιμ.). (2006). *Κωνσταντίνος Α. Δοξιάδης: Κείμενα, σχέδια, οικισμοί*.

βρίσκονται σε χρήση είναι σε καλή κατάσταση, αφού συντηρείται από τους χρήστες των κτηρίων. Ως προς τις υπόλοιπες αδόμητες επιφάνειες, διακρίνονται σε επιφάνειες καλυπτόμενες από χώμα και χαμηλή φύτευση, επιφάνειες με πυκνή και υψηλή φύτευση, και επιφάνειες με δεντροφυτεύσεις.



Εικ. 31. Διάδρομος προσγείωσης στο πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού



Εικ. 32. Σχεδιάγραμμα χαρακτηριστικών των εδαφών του πρώην αεροδρομίου⁵⁷

⁵⁷ ΕΜΠ & ΤΕΔΚΑ (2010). Βασικές αρχές σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου στο πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού. Ερευνητικό πρόγραμμα Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου και ΤΕΔΚΝΑ για τους δήμους Αλίμου, Αργυρούπολης, Γλυφάδας και Ελληνικού

Διάσπαρτα δέντρα αναπτύσσονται στην περιοχή της πρώην Αμερικανικής Βάσης, που σήμερα χρησιμοποιείται από διάφορους φορείς, σε μικρότερες μη καλυμμένες με τσιμέντο και άσφαλο επιφάνειες, και στην παραλία του Αγίου Κοσμά. Στην πλειοψηφία τους πρόκειται για λεύκες ενώ συναντάμε και φοίνικες μπροστά από τον παλιό Ανατολικό Αερολιμένα και σε τμήμα της παραλίας του Αγίου Κοσμά, μπροστά από το Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής-πίστα κάρτ και τα αυθαίρετα νυχτερινά κέντρα.

Οι περιοχές με υψηλή και πυκνή φύτευση όπου κυριαρχούν τα κωνοφόρα είναι περιορισμένες. Οι πιο σημαντικές είναι στο βορειοανατολικό άκρο της περιοχής της Πολεμικής Αεροπορίας και του πάρκου του Δήμου Ελληνικού, περιμετρικά του λόφου που βρίσκεται επίσης μέσα στην περιοχή ελέγχου της Πολεμικής Αεροπορίας και στην περιοχή της κεντρικής διοίκησης της Πολιτικής Αεροπορίας. Τέλος, μία ακόμα περιοχή με σημαντικά πυκνή φύτευση βρίσκεται στην παραλιακή ζώνη του Αγίου Κοσμά και περιβάλλει τους ξενώνες των αθλητών, δημιουργώντας ένα όριο ανάμεσα στα γήπεδα άθλησης και τη λεωφόρο Ποσειδώνος. Εκεί συναντώνται επίσης λεύκες και ευκάλυπτοι. Πρέπει να αναφερθεί ότι τα τελευταία χρόνια έχουν οργανωθεί και υλοποιηθεί τρεις δεντροφυτεύσεις στην περιοχή μελέτης. Οι δύο από τις τρεις έχουν πραγματοποιηθεί από το Δήμο Ελληνικού και εντοπίζονται, η πρώτη μέσα στον Ολυμπιακό Πόλο, δυτικά του Ολυμπιακού Κέντρου Στάλομ Κανόε-Καγιάκ, και η δεύτερη δυτικά των διαδρόμων προσγγείωσης στα όρια με τον αστικό ιστό. Η τρίτη δεντροφύτευση πραγματοποιήθηκε από την οργανωτική επιτροπή των ολυμπιακών αγώνων Αθήνα 2004 και βρίσκεται στην παραλία του Αγίου Κοσμά, μέσα στον Ολυμπιακό Πόλο, βόρεια του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας. Γενικά το ποσοστό του υψηλού πρασίνου είναι δυσανάλογα μικρό σε σύγκριση με το σύνολο των αδόμητων επιφανειών. Επομένως υπάρχουν πολλές περιοχές όπου υπάρχει δυνατότητα να πραγματοποιηθούν νέα έργα πρασίνου. Εσωτερικά ο χώρος του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού είναι κατακερματισμένος λόγω των πολλών εσωτερικών περιφράξεων του χώρου.

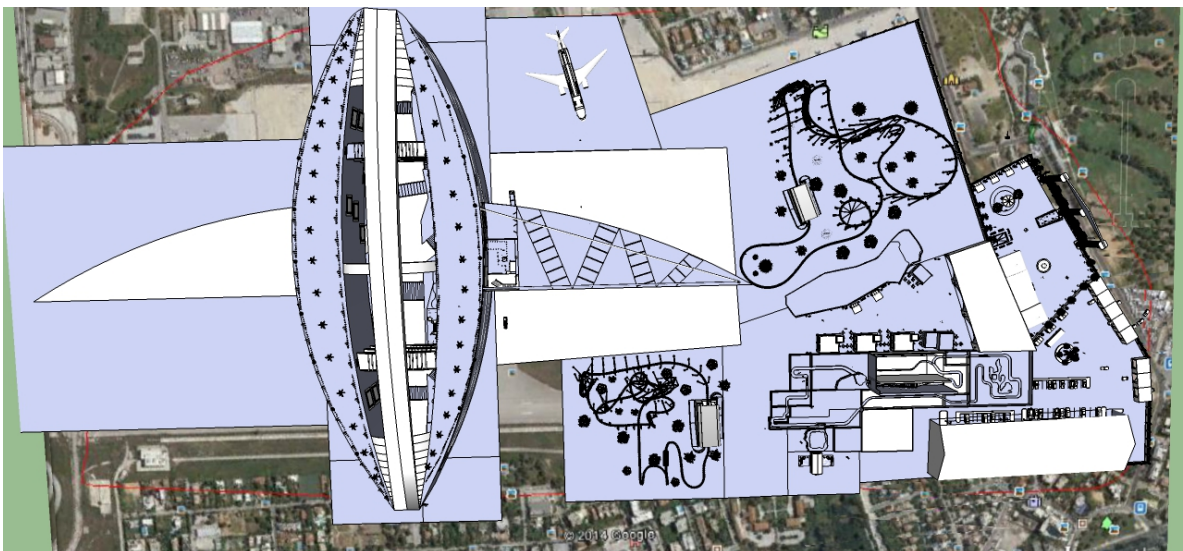
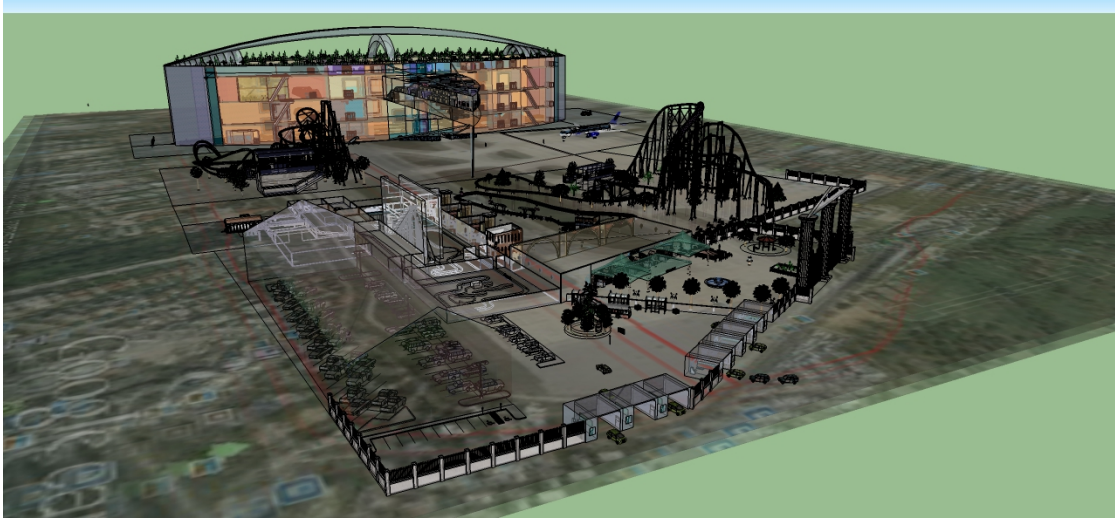
Συμπερασματικά τα δεδομένα του διαθέσιμου χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού συνοψίζονται ως εξής:

- Το μεγάλο μέγεθος και η κλίμακα του χώρου.
- Η θέση του χώρου στο πολεοδομικό συγκρότημα, η οποία είναι και ευνοϊκή εφόσον έχουν εξασφαλισθεί συνδέσεις με το κέντρο της Αθήνας (επέκταση μετρό και τραμ).
- Ο χώρος διαθέτει ήδη διαμορφωμένες εισόδους, κυρίως στην δυτική και ανατολική πλευρά και από την πλευρά του Ολυμπιακού Πόλου (ολυμπιακές εγκαταστάσεις).
- Η ακτινοβολία που είχε ο χώρος ως αεροδρόμιο, το παρελθόν του και ο διεθνής του χαρακτήρας παραπέμπουν σε μελλοντικές χρήσεις σημαντικής εμβέλειας, σε επίπεδο του μητροπολιτικού κέντρου της Αττικής αλλά και της χώρας.
- Ο κλειστός χαρακτήρας του χώρου με τις πολλές κατακερματισμένες περιοχές θα καταργηθεί εφόσον θα γίνει ανάπτυξη του χώρου και θα πρέπει να έχει τέτοια μορφή ώστε να αποκαθίσταται η συνέχεια με την ευρύτερη περιοχή.
- Με σκοπό την συνέχεια του χώρου με την ευρύτερη περιοχή είναι απαραίτητη η σύνδεση με τα φυσικά στοιχεία του Υμηττού και της θάλασσας που βρίσκονται σε πολύ μικρή απόσταση από τα άκρα της έκτασης. Τα ίχνη αυτών των συνδέσεων υπάρχουν και σήμερα σε κάποια μορφή και πρέπει να ενισχυθούν.
- Η υφιστάμενη διαίρεση του χώρου σε ενότητες με τελείως διαφορετικά χαρακτηριστικά δεν αποτελούσε ένδειξη για την κατανομή του χώρου στο μέλλον, καθώς οι ενότητες αυτές αντιπροσώπευαν κυρίως τις χρήσεις του αεροδρομίου και στρατιωτικών εγκαταστάσεων.
- Έντονος είναι και ο χωρισμός της έκτασης σε επάνω και κάτω μέρος, με βάση την κατανομή του κτιριακού αποθέματος και την ενδιάμεση παρουσία του άξονα του διαδρόμου προσγείωσης.
- Τα βασικά κτήρια της έκτασης είναι διατεταγμένα με τέτοιο τρόπο ώστε να σχηματίζουν σύνολα από μεγάλες μονάδες. Ίσως να μπορούν να αποτελέσουν πόλους μελλοντικής ανάπτυξης.
- Οι διάδρομοι προσγείωσης των αεροσκαφών κυριαρχούν στο σύνολο της έκτασης. Ο χειρισμός τους είναι καθοριστικής σημασίας για την μελλοντική εικόνα του χώρου. Η αποξήλωση είναι δαπανηρή οπότε μπορούν να

χρησιμοποιηθούν με άλλο τρόπο δημιουργικά σε μελλοντική ανάπτυξη όπως σαν τεράστιοι πεζόδρομοι για διάφορες δραστηριότητες. Εναλλακτικά τμήμα αυτών μπορεί να καλυφθεί από νέες δομές.

Η περιοχή του Ελληνικού προσφέρει ευκαιρίες δράσης, συμμετοχής και βίωσης του χώρου σε μεγάλο φάσμα κοινωνικών ομάδων. Άρα πρέπει να χαρακτηρίζεται από πολύ-λειτουργικότητα. Ιδιαίτερη σημασία πρέπει να δοθεί στην ενίσχυση της τουριστικής δραστηριότητας στην Αθήνα και την Αττική με την δημιουργία ποιοτικού περιβάλλοντος πολιτισμού, αναψυχής και επιχειρηματικότητας με την κατασκευή κατάλληλων υποδομών.

B' ΜΕΡΟΣ



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΜΙΑΣ ΕΚΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΠΑΛΑΙΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΕ ΘΕΜΑΤΙΚΟ ΠΑΡΚΟ

4.1. Σκοπός της Πτυχιακής Εργασίας

Η ιδέα αυτής της πτυχιακής προήλθε από την ενασχόληση μου με τον σχεδιασμό θεματικών- ψυχαγωγικών πάρκων και την ανάπλαση χώρων των οποίων η χρήση για την οποία αρχικά δημιουργήθηκαν έπαψε να υπάρχει. Μελετώντας όλα τα σχέδια που είχαν υποβληθεί για την νέα χρήση του παλαιού αεροδρομίου του Ελληνικού από το 1999 και αναφέρονται αναλυτικά στο κεφάλαιο 1 της παρούσης μελέτης, είχα την έμπνευση να προσπαθήσω να δημιουργήσω ένα πάρκο θεματικό-ψυχαγωγίας και επιχειρηματικότητας σε τμήμα του παλαιού αεροδρομίου του Ελληνικού.

Εδώ θα πρέπει να αναφερθώ ότι εκτός από τις γνώσεις που απέκτησα κατά την διάρκεια της φοίτησης μου στο τμήμα Ανακαίνισης και Αποκατάστασης Κτηρίων στο Α.Τ.Ε.Ι. Πάτρας πολύ χρήσιμο ήταν και ένα διαδυκτιακό, διαδραστικό εκπαιδευτικό μάθημα «Theme Park Design workshop», imagineeringclass.com, το οποίο ολοκλήρωσα με επιτυχία. Το συγκεκριμένο μάθημα περιείχε 54 εκπαιδευτικά μαθήματα με video, 54 διαδραστικές συζητήσεις με τους υπόλοιπους συμμετέχοντες και τους διδάσκοντες, 12 τεστ και ένα τελικό διαγώνισμα καθώς και την δημιουργία ενός θεματικού αξιοθέατου (thematic attraction) που θα μπορούσε να αποτελέσει τμήμα ενός θεματικού πάρκου. Στα πλαίσια της εργασίας του συγκεκριμένου workshop ανέπτυξα την ιδέα και σχεδίασα ένα θεματικό αξιοθέατο «τα ταξίδια του Οδυσσέα», στηριζόμενος στην Ελληνική μυθολογία. Το συγκεκριμένο έχω περιλάβει ως ένα τμήμα της παρούσης πτυχιακής ως παράδειγμα διαφόρων θεματικών ενοτήτων που θα μπορούσαν να συμπεριληφθούν σε ένα θεματικό πάρκο.

Την ιδέα ενός θεματικού πάρκου στο Ελληνικού επίσης μου την έδωσε η μελέτη του Μαρτίου 2007 από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος της Αθήνας/ ΕΜΠ: Ανάπτυξη του χώρου του Αεροδρομίου Ελληνικού, Ολοκλήρωση και Επικαιροποίηση Ερευνητικού Προγράμματος. Η συγκεκριμένη μελέτη αναφέρει ένα σενάριο για την δημιουργία Θεματικού Πάρκου

αναψυχής, καθώς και κέντρων εικόνας και εικονικής πραγματικότητας (virtual Reality)⁵⁸. Χρησιμοποιώντας την συγκεκριμένη μελέτη και προσθέτοντας τις δικές μου ιδέες για την χρησιμότητα του συγκεκριμένου σεναρίου ανάπτυξης θεωρώ ότι:

- το σενάριο ενός Θεματικού Πάρκου συνδυάζεται πολύ καλά με πάρκο πρασίνου και ευνοεί τη δημιουργία φυτοκαλυμμένων εκτάσεων. Εδώ μπορεί να προστεθεί ότι μπορεί να χρησιμοποιηθεί και ο αυτόχθονος φυτικός πλούτος της περιοχής όπως αυτός αναλύεται στον περιβάλλοντα χώρο του Ελληνικού στο 3^ο κεφάλαιο.
- Χώρος του Ελληνικού είναι ιδιαίτερα μεγάλος, ακόμη και με τα μέτρα μεγάλων πάρκων ξένων χωρών ή και ακόμη παλαιών αεροδρομίων στην Ευρώπη και ΗΠΑ (που αναφέρονται και αναλύονται στο 2^ο κεφάλαιο της παρούσης μελέτης). Η ύπαρξη ενός ενιαίου χαρακτηριστικού δεν θα ήταν ίσως εφικτό ιδιαίτερα από την άποψη της οικονομικής διατηρησιμότητας σαν Μητροπολιτικό Πάρκο πρασίνου μόνο.
- Λόγω της ύπαρξης πολλών κτηρίων που θα πρέπει να παραμείνουν και λόγω της ύπαρξης διαφορετικών ενοτήτων του χώρου (βλέπε το 3^ο κεφάλαιο της παρούσης εργασίας) με διαφορετικά χαρακτηριστικά δεν είναι δυνατόν ο χώρος να αντιμετωπισθεί ως ενιαίος για την ανάπτυξή του. Ως εκ τούτου η ιδέα ανάπλασης τμήματος αυτού ως θεματικού πάρκου ταιριάζει απόλυτα με την ιδέα διαφορετικών διαμορφώσεων τμημάτων του Ελληνικού.
- Η ανάπτυξη θεματικού πάρκου προσφέρει πολλά στον νεανικό πληθυσμό και γενικά μπορεί να αποτελέσει πόλο έλξης για ψυχαγωγία ολόκληρης της οικογένειας. Ιδιαίτερα εφόσον η παρούσα μελέτη περιλαμβάνει και εμπορικό πάρκο, εστιατόρια, αίθουσα-μουσείο με προσομοίωση πτήσεων πάνω από την Αθήνα και χώρους ήπιας διασκέδασης και περιπάτου. Εξάλλου ο σκοπός του όλου συνδυασμού ήταν να συνδυάσει τον πολιτισμό, ιστορικότητα καθώς και αρχιτεκτονική κτηρίων τα οποία όλα θα θυμίζουν το «αεροδρόμιο του Ελληνικού». Οι τρεις ενότητες του Θεματικού Πάρκου

⁵⁸ Αυγερινού – Κολώνια, Σ., Βασενχόβεν, Λ., κ.α. (2007, Μάρτιος). *Ολοκλήρωση και επικαιροποίηση προγράμματος «Ανάπτυξη του χώρου του αεροδρομίου του Ελληνικού»* [α' φάση ερευνητικού προγράμματος]. Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Εργαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής Ανάπτυξης & Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας.

ενοποιούν μία περιοχή του Ελληνικού από την παράκτια ζώνη του Σαρωνικού μέχρι τους πρόποδες του Υμηττού.

- Μπορεί να έχει υψηλή ελκυστικότητα για επιχειρηματικές πρωτοβουλίες και για τον λόγο αυτό έχω σχεδιάσει και ένα εμπορικό κέντρο και εστιατόρια.
- Καταλαμβάνει μόνο ένα τμήμα του Ελληνικού και κάλλιστα μπορεί να συνδυαστεί με άλλες χρήσεις πολιτισμού, συνεδριακών χώρων, κέντρων τεχνών.
- Βοηθάει στην τουριστική ανάπτυξη της Αθήνας και γενικά της περιοχής της Πρωτεύουσας με την δημιουργία ποιοτικού περιβάλλοντος ψυχαγωγίας και πολιτισμού

4.2. Πορεία μέχρι την τελική ιδέα

Την ιδέα ανάπλασης μίας έκτασης του Ελληνικού όπως αναφέρεται και παραπάνω μου δόθηκε αρχικά λόγω της ειδικής μου ενασχόλησης με τον σχεδιασμό Θεματικών Πάρκων. Ασχολήθηκα αρκετό διάστημα με την μελέτη παρόμοιων χώρων ψυχαγωγίας που υπάρχουν στην Ευρώπη αλλά και διεθνώς. Μερικά παραδείγματα αυτών αναπτύσσω και στο 2^ο κεφάλαιο της παρούσης μελέτης (2.2 θεματικά -ψυχαγωγικά) πάρκα. Κατόπιν αυτού παρατήρησα ότι στον Ελληνικό χώρο και ακόμη και στην περιοχή των Αθηνών δεν υπάρχουν παρόμοια θεματικά πάρκα που να χωρίζονται σε ενότητες και να συνδυάζουν διασκέδαση, πολιτισμό και εμπορικό πάρκο. Έχουν αναπτυχθεί φυσικά στην Αθήνα διάφορα πάρκα διασκέδασης που όμως δεν είναι πολύ-λειτουργικά και δεν συνδυάζουν ότι θα μπορούσε να έχει ένα μεγάλο θεματικό πάρκο χωρισμένο σε ενότητες.

Το επόμενο έναυσμα μου δόθηκε από τις πολλαπλές μελέτες που έχουν γίνει για την περιοχή του Ελληνικού από το 1999 όταν έπαψε πλέον να λειτουργεί ως αεροδρόμιο. Όλες αυτές οι μελέτες αναπτύσσονται στο 1^ο κεφάλαιο της παρούσης μελέτης. Το ειδικό ενδιαφέρον μου για το Ελληνικό προήλθε και από το μεγάλο μέγεθος του, από την εύκολη προσβασιμότητα από συγκοινωνιακής πλευράς (μετρό, τραμ, Αττική οδός) για τον πληθυσμό της Αθήνας αλλά και για τους ξένους επισκέπτες της χώρας. Επίσης θεώρησα ότι η θέση του Ελληνικού είναι η πλέον κατάλληλη καθότι συνδυάζει πρόσβαση προς την ακτογραμμή του Σαρωνικού και τους πρόποδες του Υμηττού. Επίσης γειτνιάζει με περιοχές υψηλής τουριστικής

ανάπτυξης (Γλυφάδα, Βουλιαγμένη) ώστε εύκολα να αποτελέσει πόλο έλξης αλλά και να είναι ιδανικό μέρος για επιχειρηματική ανάπτυξη. Εξάλλου ιδιαίτερα το τελευταίο χρονικό διάστημα η περιοχή ελκύει διεθνείς προσφορές για ανάπτυξη και ανάπλαση υπαρχόντων χώρων (π.χ. Αστέρης Βουλιαγμένης).

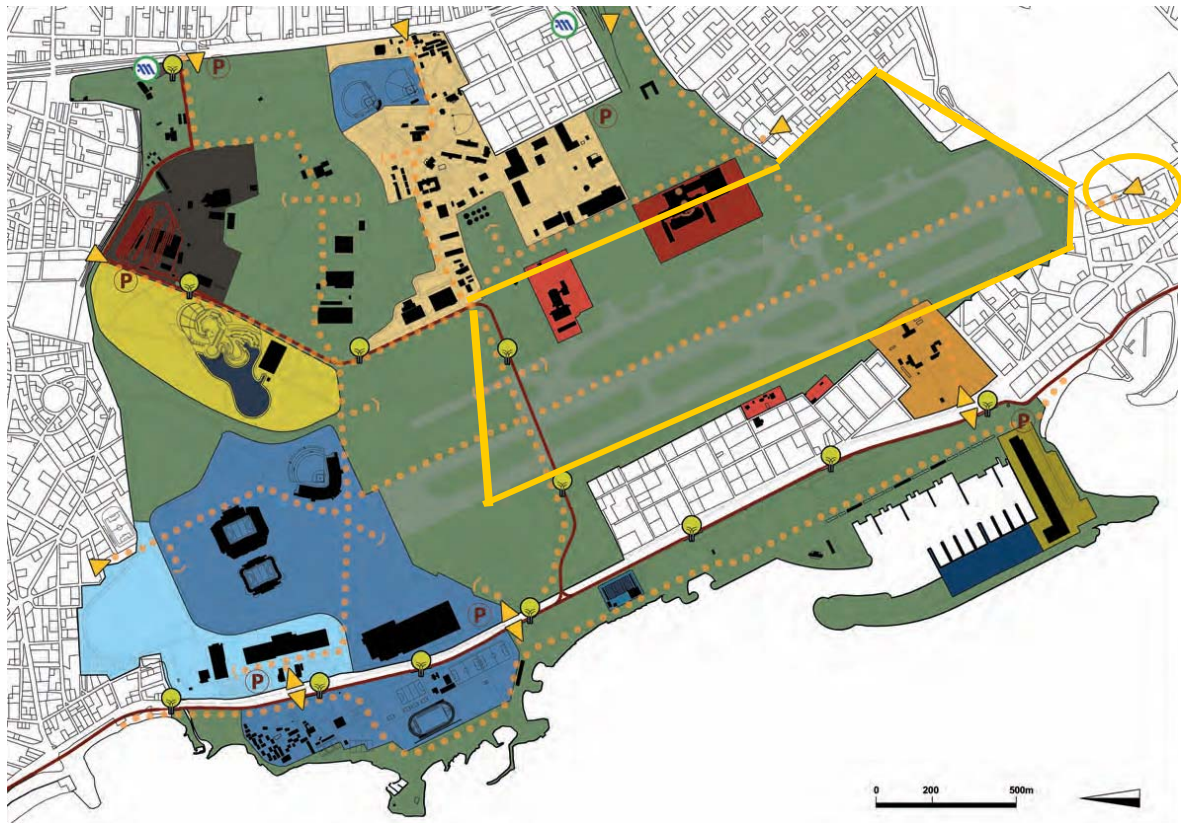
Το πλέον σημαντικό όμως έναυσμα ήταν η αγάπη μου για σχεδιασμό θεματικών πάρκων, roller coasters και παιχνιδιών (rides) που συνδυάζουν «βόλτα» αναψυχής με εικονική πραγματικότητα και σε μεταφέρουν νοητά στο χώρο της αναπαράστασης της ιστορίας.

Για την ολοκλήρωση της μελέτης πρώτα μελέτησα τα υπάρχοντα σχέδια του Ελληνικού και την υφιστάμενη κατάσταση τόσο τα υπάρχοντα κτήρια όσο και του περιβάλλοντος χώρου (αναλυτικά αναφέρονται στο 3^ο κεφάλαιο της παρούσης μελέτης). Κατόπιν επισκέφτηκα την περιοχή του Ελληνικού και έβγαλα αρκετές φωτογραφίες (μερικές παραθέτω στα παραρτήματα) και περπάτησα την περιοχή για να αποφασίσω την πλέον κατάλληλη περιοχή ανάπλασης. Χρησιμοποίησα αρκετά σχεδιαστικά προγράμματα εκτός του AutoCad την χρήση του οποίου διδάχτηκα στην διάρκεια της φοίτησης μου και άλλα με τα οποία ασχολήθηκα από μόνος μου. Τα αρχικά αρχιτεκτονικά σχέδια των κτηρίων που περιλαμβάνονται έγιναν με το AutoCad™ και κατόπιν μεταφέρθηκαν για φωτορεαλιστική απεικόνιση στο SketchUp™. Τα ειδικά rides (2 roller coasters και τα «Ταξίδια του Οδυσσέα») σχεδιάστηκαν και δημιουργήθηκαν με την βοήθεια του σχεδιαστικού προγράμματος “No Limits™”. Η κτιριακή υποδομή θα γίνει με υλικά φιλικά προς το περιβάλλον και το εμπορικό κέντρο ακολουθεί στην σχεδίαση του κανόνες «βιοκλιματικής-πράσινης» αρχιτεκτονικής ώστε να είναι όσον το δυνατό αυτοδύναμο και οικονομικό στην ενεργειακή κατανάλωση.

Συμπερασματικά νομίζω ότι η εργασία αυτή δίνει μια πολύ καλή προοπτική ανάπλασης μιας έκτασης του Ελληνικού τουλάχιστον σχεδιαστικά. Φυσικά είναι πέρα από τις δικές μου ικανότητες αλλά και από τις απαιτήσεις της παρούσης πτυχιακής να αναφερθώ σε οικονομοτεχνική μελέτη. Όμως μελετώντας προσεκτικά τις προηγούμενες μελέτες του ΕΜΠ για την ανάπλαση του Ελληνικού νομίζω ότι το θεματικό πάρκο θα μπορούσε να είναι επιχειρηματικά επικερδές.

4.3. Γενική Περιγραφή της έκτασης Ανάπλασης

Η έκταση ανάπλασης τοποθετείται στο Νότιο Τμήμα του Ελληνικού (Εικ. 33), όπου η κυρία είσοδος είναι από την περιοχή του Γκολφ της Γλυφάδας.



Εικ. 33: Έκταση ανάπλασης τμήματος του Ελληνικού φαίνεται σε κίτρινο πλαίσιο και η κύρια είσοδος με κίτρινο οβάλ.

Θα υπάρχει μια κεντρική μεγάλη είσοδος/ έξοδος πεζών στο βόρειο/ δυτικό-ανατολικό τμήμα εκεί που παλιά βρίσκονταν οι αεροδιάδρομοι. Ακριβώς δίπλα βρίσκεται η κεντρική είσοδος για Ι.Χ και Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (λεωφορεία τα οποία θα εξυπηρετούν μόνο τη μεταφορά από και προς το GREAT HELLINIKON) και αντίστοιχα και η έξοδος. Το Ελληνικό εξυπηρετείται και από το ΜΕΤΡΟ και ΤΡΑΜ οπότε θα πρέπει τα λεωφορεία τα ειδικά για το GREAT HELLINIKON να έχουν αφητηρία αντίστοιχα την τελευταία στάση του Μετρό (στάση Ελληνικό) και την τελευταία στάση του ΤΡΑΜ, η οποία προβλέπεται να επεκταθεί από το μηχανοστάσιο που βρίσκεται στις Ολυμπιακές εγκαταστάσεις. Θα υπάρχει μέσα στο πάρκο η εξασφάλιση επαρκών και κατάλληλων χώρων στάθμευσης ΙΧ αυτοκινήτων. Οι χώροι στάθμευσης βρίσκονται στα αριστερά της κυρίας εισόδου του πάρκου. Εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης του κοινού, όπως χώροι υποδοχής,

πληροφοριών, και εκδοτήρια εισιτηρίων υπάρχουν στην κεντρική είσοδο η οποία έχει σχεδιασθεί με Ελληνικούς κίονες. Υπηρεσίες υγιεινής (WC) θα βρίσκονται διάσπαρτα στο πάρκο και θα πληρούν τους ισχύοντες υγειονομικούς κανόνες με πρόβλεψη WC για άτομα μειωμένης κινητικότητας (ΑΜΚ). Θα υπάρξει επίσης πρόβλεψη για χώρους φύλαξης ζώων συνοδείας σε ειδικό ελεγχόμενο χώρο πλησίον της εισόδου (ειδικά kennels) για όσους επισκέπτες θα ήθελαν να αφήσουν εκεί τα ζώα τους όσο διάστημα βρίσκονται μέσα στο πάρκο. Επιπλέον θα υπάρχει πρόβλεψη για την ύπαρξη ιατρείου (Εικόνες στο παράρτημα 1 & 2).

Η δυνατότητα ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων του κοινού σε υπαίθριους ή τους κλειστούς χώρους και η ελεύθερη κυκλοφορία μεταξύ των επιμέρους πόλων έλξης θα γίνεται είτε χρησιμοποιώντας τα μονοπάτια πεζοπορίας, τα οποία είναι διακοσμημένα με αυτοφυή βλάστηση ή μέσω των ειδικών ποδηλατοδρόμων. Θα υπάρχει επιπλέον δυνατότητα κίνησης μέσα στην έκταση του πάρκου με ελαφρά οχήματα μεταφοράς και για τα άτομα με προβλήματα κινητικότητας (ΑΜΕΑ) θα παρέχονται ειδικά αμαξίδια στην είσοδο.

Τα υλικά κατασκευής, καθώς και η μέθοδος συναρμολόγησης και εγκατάστασης θα είναι φιλικά προς το περιβάλλον και θα πληρούν τους κανονισμούς, τις προδιαγραφές και τις οδηγίες ασφάλειας της Ε.Ε. και της εθνικής νομοθεσίας⁵⁹.

Η λειτουργία του πάρκου θα είναι συνεχής σε όλη την διάρκεια του έτους ιδιαίτερα λόγω των ειδικών καιρικών συνθηκών που επικρατούν στην Αττική, οπότε με αυτό τον τρόπο επιτυγχάνεται η ευρύτερη δυνατή αξιοποίηση της επένδυσης, ακόμη και εκτός τουριστικής περιόδου, από τον τοπικό πληθυσμό.

4.3.1 Ειδική Περιγραφή των Κτηρίων

Τα κτήρια που θα περιγραφούν σε αυτή την ενότητα περιλαμβάνουν το Θεματικό Εμπορικό Κέντρο (THEME MALL), το Θεματικό Εστιατόριο Αεροπλάνο και μαγαζιά εστίασης και καταστήματα πώλησης ειδών συναφών με την λειτουργία του θεματικού πάρκου που βρίσκονται μετά την κεντρική είσοδο του πάρκου. Η λογική

⁵⁹ Αριθμ. 16793/09 (ΦΕΚ 2086 Β/29-9-2009): Προδιαγραφές Ψυχαγωγικών Θεματικών Πάρκων για την υπαγωγή τους στο καθεστώς κινήτρων του ν.3299/2004.

σχεδιασμού των κτηρίων (εμπορικό κέντρο και θεματικό εστιατόριο αεροπλάνο) είναι να θυμίζουν ότι ο χώρος ανάπλασης είναι το παλαιό Αεροδρόμιο Ελληνικού.

Η κλιματική αλλαγή, η ενεργειακή απεξάρτηση από τρίτες χώρες και η αναγκαιότητα αναβάθμισης του υπάρχοντος κτηριακού αποθέματος οδήγησαν την Ευρώπη στην έκδοση της Κοινοτικής Οδηγίας 2002/91/EK περί ενεργειακής απόδοσης των κτηρίων. Η Χώρα μας, ως όφειλε απέναντι στις απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και κυρίως απέναντι στους Πολίτες της, εναρμόνισε την εθνική μας νομοθεσία με την Κοινοτική Οδηγία, σύμφωνα με τον Νόμο 3661/2008⁶⁰. Ο όρος βιοκλιματικός σχεδιασμός έχει καθιερωθεί διεθνώς και θεωρείται επιστημονικά δόκιμος, επειδή η ονομασία αυτή ανταποκρίνεται πληρέστερα στην αντίληψη εναρμόνισης των κτηρίων με το κλίμα και το περιβάλλον, διασφαλίζοντας παράλληλα βιολογικά άνετη διαβίωση του ανθρώπου μέσα στα κτήρια, αλλά και στον υπαίθριο χώρο. Όλα τα κτήρια έχουν σχεδιασθεί με τους κανόνες βιοκλιματικού σχεδιασμού ειδικά στοιχεία αυτού θα αναφέρονται στην ειδική περιγραφή κάθε κτιρίου.

ΘΕΜΑΤΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ (THEME MALL)

Είναι το weenie (ορολογία του Walt Disney) και έμπνευση κατά τη οποία κάτι μεγαλοπρεπές το οποίο είναι στο κέντρο τού πάρκου τραβάει τους επισκέπτες προς το μέρος του) του GREAT HELLINIKON. Είναι ένα υπερσύγχρονο εμπορικό κέντρο και μοναδικό στο είδος του καθώς πρόκειται για ένα θεματικό εμπορικό κέντρο και όχι ένα απλό MALL. Από το σχέδιο της κάτοψης βλέπουμε πως πρόκειται για ένα θεματικό εμπορικό κέντρο σε σχήμα αεροπλάνου (βλέπε εικόνες παραρτήματος).

Αποτελείται από τρεις ορόφους συν το ισόγειο και αμέτρητα μαγαζιά, καφετέριες, αίθουσες προβολής προσομοίωσης πτήσης πάνω απ τη Αθήνα και δύο φαντασμαγορικά εστιατόρια στα φτερά με θέα σε όλο το πάρκο, υπόσχεται να μη αφήσει κανέναν ασυγκίνητο.

Επίσης πρόκειται για ένα βιοκλιματικό κτήριο **τού οποίου το δώμα είναι σε όλη τού τη έκταση καταπράσινο με γρασίδι και θάμνους** κρατώντας τη ζέστη

⁶⁰ Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και κλιματικής αλλαγής-Υ.Π.Ε.Κ.Α. Ειδική Γραμματεία Επιθεώρησης περιβάλλοντος και ενέργειας. Ειδική Υπηρεσία επιθεωρητών ενέργειας, Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας, Τ.Ο.ΤΕΕ 20702-5/2010.

μακριά από το εσωτερικό του. Η σημασία του φυτεμένου δώματος καθώς και τεχνική περιγραφή της κατασκευής του αναφέρεται παρακάτω.

Η μέγιστη απορρόφηση της ηλιακής ακτινοβολίας τη θερινή περίοδο συμβαίνει στα δώματα, με αποτέλεσμα οι τελευταίοι όροφοι των κτηρίων να είναι περισσότερο επιβαρημένοι. Επομένως συνιστώνται:

- Δώματα ανοιχτού χρώματος ή με αντανακλαστική επιφάνεια ή με φύτευση (φυτεμένα δώματα).
- Εξωτερικοί τοίχοι ανοιχτού χρώματος, κυρίως οι δυτικού προσανατολισμού καθώς και φυτεμένοι τοίχοι με αναρριχητικά φυτά ή κατακόρυφοι κήποι.

Φύτευση δώματος του Θεματικού Εμπορικού Κέντρου (THEME MALL)

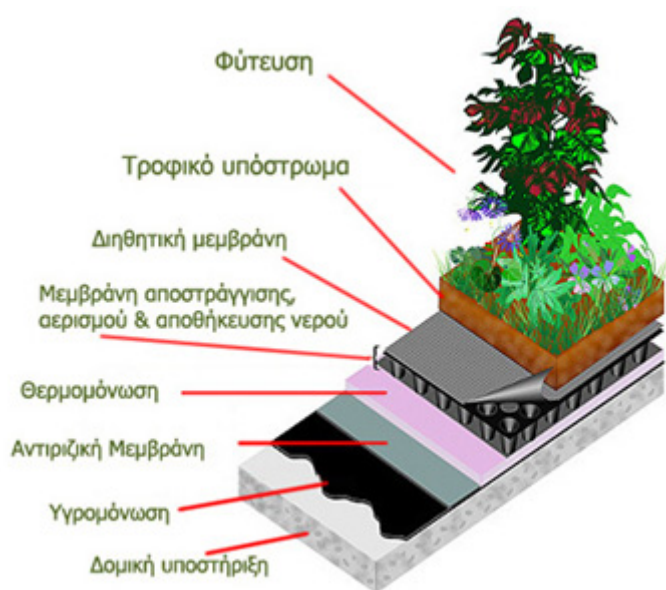
Οι πράσινες στέγες συμβάλλουν αποτελεσματικά στη βελτίωση του μικροκλίματος, γιατί απορροφούν μεγάλη ποσότητα της ηλιακής ακτινοβολίας, επομένως μειώνουν τη θερμοκρασία του αέρα στο άμεσο περιβάλλον, παράγουν οξυγόνο και φιλτράρουν τη σκόνη. Η εφαρμογή του έχει πολλαπλά ευεργετικά αποτελέσματα, όπως μείωση των επιφανειακών θερμοκρασιών και της θερμοκρασίας αέρα και σημαντική μείωση της παραγόμενης ποσότητας διοξειδίου του άνθρακα το οποίο και απορροφούν. Για το ελλαδικό κλίμα, η θερμοκρασία του αέρα πάνω από ένα φυτεμένο δώμα μπορεί να είναι κατά 17°C χαμηλότερη τον Ιούλιο (μέσος όρος), σε σχέση με τη θερμοκρασία του αέρα πάνω από ένα συμβατικό δώμα από τσιμεντένιες πλάκες⁶¹. Ως προς την ενεργειακή επίδραση των φυτεμένων-πράσινων στεγών στο ίδιο το κτήριο παρατηρούνται τα εξής:

- Η θερμοκρασία του αέρα στο εσωτερικό του κτηρίου με φυτεμένη στέγη μπορεί το καλοκαίρι να είναι από 3 έως και 10°C χαμηλότερη. Εξυπακούεται ότι αυτή η μείωση της θερμοκρασίας παρατηρείται στους τελευταίους ορόφους- κάτω από το δώμα- όταν πρόκειται για πολυώροφα κτήρια.
- Το χειμώνα μεταφέρεται λιγότερη θερμότητα από τον εσωτερικό χώρο προς τα έξω.

⁶¹Ανδρεαδάκη-Χρονάκη, Ε., (2006). «Βιοκλιματικός Σχεδιασμός – Περιβάλλον και Βιωσιμότητα», University Studio Press, Θεσσαλονίκη.

- Το δώμα που βρίσκεται κάτω από την «πράσινη» επιφάνεια προστατεύεται καλύτερα από τις καιρικές συνθήκες και τη διακύμανση των θερμοκρασιών χειμώνα και καλοκαίρι, γεγονός που συντείνει στην επιμήκυνση της διάρκειας ζωής του.

Επιπρόσθετα, τα φυτεμένα δώματα προσφέρουν σημαντική προστασία από θορύβους και συμβάλλουν στην ορθολογική διαχείριση του βρόχινου νερού. Η φύτευση των δωματίων αποτελεί στρατηγικής σημασίας συμβολή **για τον περιορισμό των αερίων ρύπων και μικροσωματιδίων στην ατμόσφαιρα**, τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας –κυρίως του κλιματισμού- την ανάκτηση ενός υγιούς και αισθητικά ευχάριστου περιβάλλοντος.



Εικ. 34. Τεχνική περιγραφή κατασκευής φυτεμένου δώματος⁶²

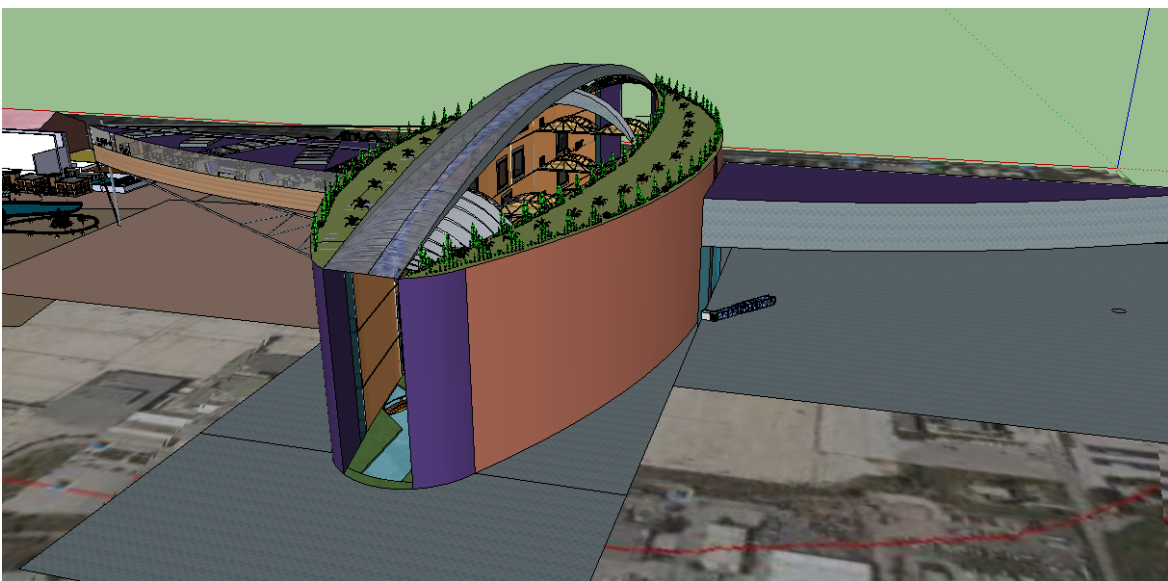
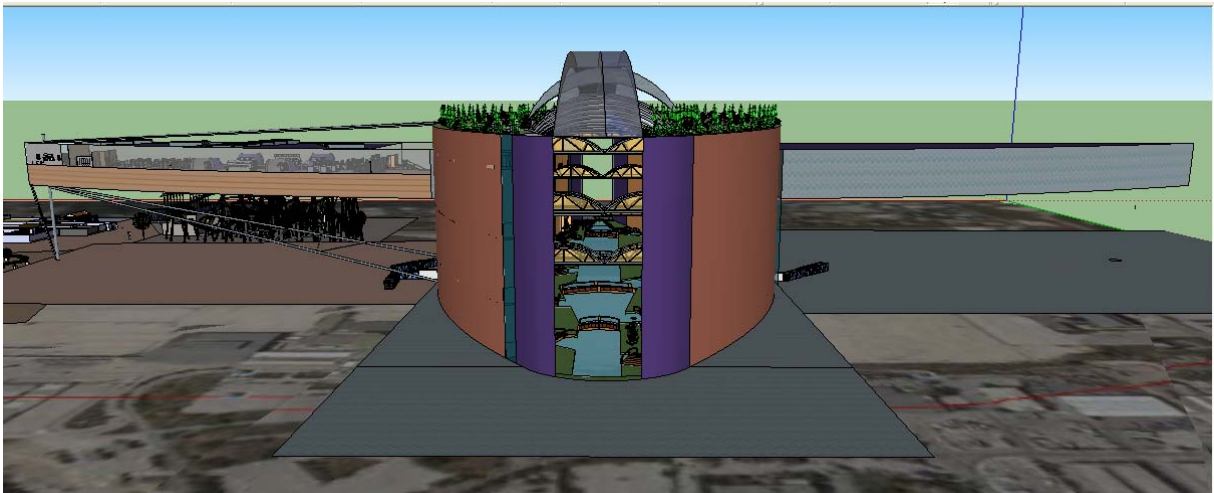
Ως προς την κατασκευή των φυτεμένων δωματίων απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή στην διάστρωση των αναγκαίων διαδοχικών στρώσεων. Συγκεκριμένα:

- Επάνω από την θερμομόνωση στρώνεται ειδική μεμβράνη για επιπλέον προστασία από το νερό και την υγρασία (Εικ. 34).
- Επάνω από την μεμβράνη, απλώνεται ένα δίκτυο για την προστασία του ριζικού πλέγματος των φυτών, αλλά και για να εμποδίζονται οι ρίζες να διεισδύσουν στην θερμομόνωση και να την καταστρέψουν.
- Στη συνέχεια, επάνω από ένα υπόστρωμα συγκράτησης υγρασίας και θρεπτικών συστατικών, τοποθετείται ένα σύστημα από μικρές

⁶² Ο.π.

συνδεδεμένες μεταξύ τους πλαστικές θήκες, για να συγκρατείται το νερό της βροχής ή το νερό άρδευσης τους θερινούς μήνες.

- Επάνω από αυτές τις κυψέλες στρώνεται ένα διηθητικό φύλλο (γεωύφασμα) που αφήνει μεν το νερό να περνάει, αλλά όχι το χώμα και άλλα ανεπιθύμητα σωματίδια.
- Ως τελική στρώση τοποθετείται ειδικό εδαφικό υλικό, αρκετά ελαφρύ, πορώδες και πλούσιο σε συστατικά απαραίτητα για την ανάπτυξη των φυτών. Όλα αυτά δημιουργούν ένα στρώμα πάχους από 10 έως 20 εκατοστών. Τέλος γίνεται η επιλογή των φυτών. Στο συγκεκριμένο δώμα θα επιλεγούν φυτά (θάμνοι και μικρά δένδρα) αυτοφυή της περιοχής της Αττικής.

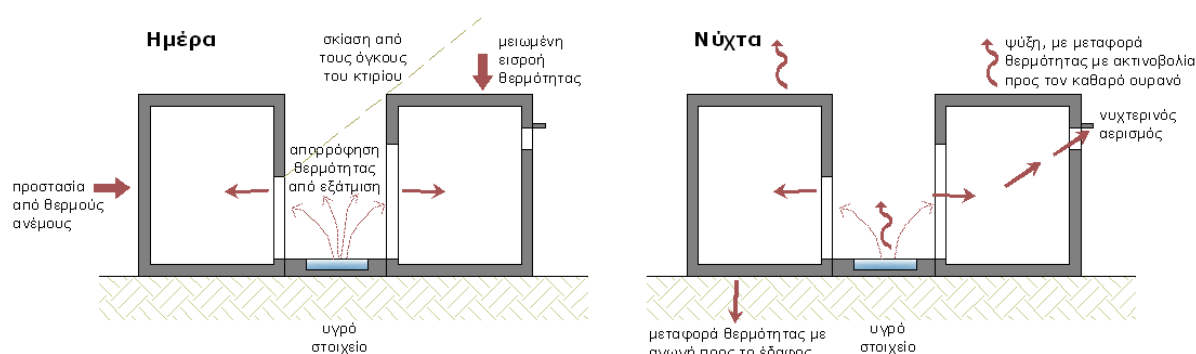


Εικ. 35. Θεματικό Εμπορικό Κέντρο (THEME MALL) με φυτεμένο δώμα.

Τη συνέχεια του βιοκλιματικού του σχεδιασμού έρχεται να συμπληρώσει η λίμνη με το καταπράσινο γρασίδι στο μέσον του χωρίσματος του θεματικού εμπορικού κέντρου.

Η χρήση του νερού

Σε περιοχές με κλίμα ζεστό και ξηρό, όπου η σχετική υγρασία είναι χαμηλή, η εξάτμιση του νερού προκαλεί πτώση της θερμοκρασίας του αέρα και αύξηση της σχετικής υγρασίας. Σε κτήρια παραδοσιακά ο τρόπος φυσικού δροσισμού συνδύαζε την ροή του ζεστού αέρα επάνω από νησίδες νερού, πριν την είσοδό του στο κτήριο (Εικ. 36).



Εικ. 36. Φυσική ψύξη κτηρίου μέσω εξάτμισης νερού την ημέρα και ακτινοβολία θερμότητας τη νύχτα.

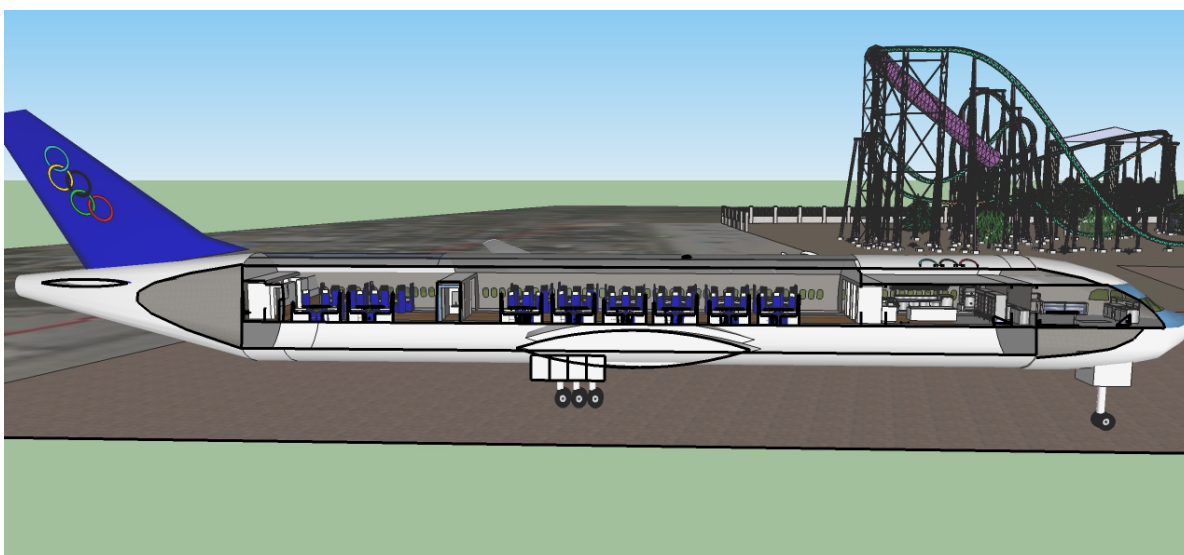
Σήμερα, επανέρχεται στην αρχιτεκτονική η χρήση μικρών δεξαμενών νερού σε κατάλληλες θέσεις, έτσι ώστε ο ζεστός εξωτερικός αέρας που διέρχεται επάνω από το νερό να προκαλεί εξάτμιση, λόγω της απορροφούμενης θερμότητας από την επιφάνεια του νερού και, συνεπώς, να εισέρχεται πιο δροσερός μέσα στο κτήριο, δημιουργώντας συνθήκες ευχάριστης δροσιάς. Η λίμνη με το καταπράσινο γρασίδι στο μέσον του χωρίσματος του θεματικού εμπορικού κέντρου προσφέρει ακριβώς αυτό εκτός από την καλαισθησία στο εσωτερικό περιβάλλον (Εικ. 35).

Όλα τα υλικά που θα χρησιμοποιηθούν για τη κατασκευή του θεματικού εμπορικού κέντρου θα είναι οικολογικά και πλήρως φιλικά προς το περιβάλλον. Στις μονώσεις του κελύφους του κτηρίου και των τοίχων του θα χρησιμοποιηθούν υλικά που θα αποτελούνται από φελλό, κυτταρίνη ή biofiber (βιοπολυμερές από καλαμπόκι). Για όλες τις υδραυλικές σωληνώσεις νερού θα χρησιμοποιηθούν υλικά από πολυπροπυλένιο, πολυαιθυλένιο, πολυβουτυλένιο ,ανοξειδωτο ασάλι και χαλκό. Για τα δάπεδα των καταστημάτων όπου χρησιμοποιηθούν πλακάκια θα

προτιμηθούν υλικά από λινόλαιο, φελλό, καουτσούκ και κεραμικά πλακάκια ενώ όπου χρησιμοποιηθεί ξύλο θα δοθεί ιδιαίτερη βάση τα προϊόντα να είναι χαμηλής ή μηδενικής έκλυσης φορμαλδεύδης. Οι καλωδιώσεις θα είναι από προϊόντα ελεύθερα αλογόνων, πολυαιθυλενίου, πολυπροπυλενίου ή καουτσούκ αντί του προβληματικού από περιβαλλοντικής άποψης PVC. Επίσης για τα υαλοστάσια θα τοποθετηθούν διπλοί υαλοπίνακες χαμηλής εκπεμπιμότητας με θερμοδιακοπή για βέλτιστα θερμικά αποτελέσματα και προστασία κατά τη καλοκαιρινή περίοδο. Τα χρώματα για τις χρωματουργικές εργασίες θα φέρουν οικολογική σήμανση όπως για παράδειγμα το οικολογικό σήμα της ευρωπαϊκής ένωσης ή θα είναι ισοδύναμα προϊόντα με φυσικά συστατικά.

ΘΕΜΑΤΙΚΟ ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΟ-ΑΕΡΟΠΛΑΝΟ

Η εμπειρία του φαγητού όπως δεν τη έχετε ζήσει ποτέ. Το συναντάμε αμέσως μετά από το τρενάκι «Η Πτήση Του Ίκαρου». Το συγκεκριμένο εστιατόριο είναι πραγματικό παλιό αεροπλάνο της Ολυμπιακής το οποίο έχει αναδιαμορφωθεί σε εστιατόριο χωρητικότητας 80 ατόμων δίνοντας τη ευκαιρία να απολαύσετε το φαγητό σας έχοντας παράλληλα μια υπέροχη θέα του πάρκου. Το στοιχείο το οποίο το κάνει ακόμα πιο εμπειρικό και μοναδικό είναι η γυάλινη οροφή του η οποία ανοίγει στη μέση αφήνοντας μια καθαρή οπτική επαφή με τον ουρανό αλλά και μια μοναδική εμπειρία ενός βραδύνου δείπνου (Εικ.37).



Εικ. 37. Θεματικό Εστιατόριο- Αεροπλάνο (Τομή)

Μαγαζιά εστίασης και καταστήματα πώλησης ειδών συναφών με την λειτουργία του θεματικού πάρκου

Ο κεντρικός δρόμος περιέχει μαγαζιά όπως εστιατόρια, καφετέριες, μπάρ τα οποία διαθέτουν και τραπέζια στον εξωτερικό τους χώρο. Στη μια πλευρά του κεντρικού δρόμου υπάρχει μια τεχνητή λίμνη όπου τη πλαισιώνουν παγκάκια (με σκιάστρα) και πράσινο με αυτοφυή βλάστηση (Εικ. 38 &39).



Εικ. 38. Κεντρικός δρόμος πάρκου με μαγαζιά και χώρους ξεκούρασης επισκεπτών.



Εικ. 39. Κεντρικός δρόμος πάρκου με μαγαζιά όπου φαίνεται και η είσοδος στο πάρκο.

Ο δρόμος οδηγεί στη ευθεία του στο εμπορικό κέντρο(mall) καθώς και στα υπόλοιπα παιχνίδια (rides) του GREAT HELLINIKON μέσω άλλων διακλαδώσεων του δρόμου όπως επίσης και στο θεματικό εστιατόριο αεροπλάνο του πάρκου. Τα κτήρια που πλαισιώνουν τον κεντρικό δρόμο είναι και αυτά κατασκευασμένα με υλικά φιλικά προ το περιβάλλον και με ειδική διαμόρφωση με φυτεύσεις του περιβάλλοντος χώρου.

4.3.2. Χώροι Ψυχαγωγίας

Οι χώροι ψυχαγωγίας περιλαμβάνουν τα παιχνίδια (roller coaster rides) του πάρκου καθώς και το «Ταξίδι του Οδυσσέα».

Τα πρώτα παιχνίδια(rides) που συναντάμε καθώς περνάμε από τον προθάλαμο της κεντρικής εισόδου είναι το «**Ταξίδι Του Οδυσσέα**» (Journey Of Odysseus). Πρόκειται για ένα **dark boat ride** όπως είναι η ορολογία του δηλαδή σε κλειστό χώρο με διαδρομές οι οποίες έχουν νερό και τα οχήματα (vehicles) που σε μεταφέρουν είναι βάρκες (στο συγκεκριμένο είναι μικρά αντίγραφα της τριήρης). Σε όλη τη διαδρομή εξελίσσεται το ταξίδι του Οδυσσέα στο οποίο πραγματικά νιώθεις ότι συμμετέχεις αληθινά μέσω τεχνικής εικονικής πραγματικότητας.

Στη συνέχεια και ακριβώς απέναντι από το Ταξίδι Του Οδυσσέα συναντάμε το πρώτο τρενάκι (roller coaster) του πάρκου με το όνομα «**Η Πτήση Του Ίκαρου**» (The Flight Of Icarus) το οποίο παραπέμπει στη γνωστή σε όλους μας ελληνική

μυθολογία. Πρόκειται για ένα γρήγορο τρενάκι (roller coaster) το οποίο αποτελείται από τρεις αναστροφές (inversions) δηλαδή πηγαίνει τρεις φορές ανάποδα προσομοιώνοντας τη πτήση του ίκαρου, φτάνοντας στο υψηλότερο σημείο των 43,07μ. Αρχίζει τη τρελή πτώση του κάτω από τον καυτό ήλιο (Εικ. 40 & 41).

Το αμέσως επόμενο με τη σειρά είναι ο «**Τιτάνας**» (Titan) από ένα επίσης πολύ ωραίο κομμάτι της ελληνικής μυθολογίας. Είναι ένα αρκετά γρήγορο τρενάκι(roller coaster) καθώς και απότομο με κοφτερές στροφές και αναστροφές(inversions)οι οποίες φτάνουν σε σύνολο τις τέσσερις. Με τη πτώση(drop) στα 43,90μ ξεκινάει ένα αξέχαστο ταξίδι.



Εικ. 40. Roller Coaster «Πτήση του Ίκαρου»



Εικ. 41. Κάτοψη του Roller Coaster «Πτήση του Ίκαρου»

Τεχνική Περιγραφή- κατασκευή των Roller Coasters

Roller coasters (The flight of Icarus-Titan)

Τα roller coasters αποτελούνται από τα εξής τμήματα:

- Τα οχήματα(vehicles)
- Τις ράγες(rails)
- Τα στηρίγματα (supports) της κατασκευής
- Το ride system που χρησιμοποιεί το εκάστοτε roller coaster
- Το σύστημα εκκίνησης του roller coaster

Τα οχήματα (vehicles) είναι κατασκευασμένα είτε από fiberglass είτε από αλουμίνιο και οι άξονες τους από χάλυβα. Οι ρόδες που χρησιμοποιούν είναι φτιαγμένες επί το πλείστον από ουρεθάνη η οποία ανήκει στη ευρύτερη οικογένεια πλαστικών και λόγω της σύνθεσης της είναι αρκετά εύχρηστη και χρησιμοποιείται για δημιουργία καλουπιών μέχρι και για δημιουργία μηχανημάτων. Αν δεν χρησιμοποιηθεί ουρεθάνη τότε χρησιμοποιείται κάποιο άλλο ισχυρό υλικό το οποίο να αντέχει στη μεγάλη φθορά.

Οι ράγες φτιάχνονται από συγκολλημένους σωλήνες χάλυβα κομμάτι-κομμάτι ενώνονται σαν πάζλ και στηρίζονται από ορθοστάτες χάλυβα οι οποίοι ενώνονται σε ένα τετραγωνικό σύστημα κιβωτίων από δοκούς ή στηρίζονται σε λεπτές/ μεσαιές/ χοντρές στρογγυλές χαλύβδινες δοκούς υποστήριξης. Σε επόμενο στάδιο οι χαλύβδινες επιφάνειες χρωματίζονται. Τα roller coaster είναι αρκετά πολύπλοκα στη κατασκευή τους καθώς χρειάζονται πάρα πολλά στηρίγματα, πολλούς τόνους χάλυβα αλλά και αμέτρητα παξιμάδια και μπουλόνια στις ενώσεις των

στηριγμάτων και επίσης έχουν και τεράστιες επιφάνειες χρωματισμού. Για παράδειγμα για το roller coaster Pepsi Max Big One στο Blackpool Pleasure Beach της Αγγλίας χρειάστηκαν 1.270 στηρίγματα με θεμέλια στο έδαφος, 2.215 τόνοι χάλυβα, 60.000 βίδες και οι επιφάνειες που χρωματίστηκαν είχαν συνολικό εμβαδόν 35.087 τετραγωνικά μέτρα.

Με τον όρο ride system εννοούμε το σύστημα το οποίο δίνει ζωή στο roller coaster δηλαδή τον εγκέφαλο που ελέγχει τα πάντα από το ξεκίνημα μέχρι και τη στιγμή που θα ξαναμπεί στον σταθμό για να ξανά-ξεκινήσει. Πρόκειται συνήθως για δύο υπέρ-υπολογιστές οι οποίοι συνεργάζονται συνεχώς και ανταλλάσσουν πληροφορίες ώστε να μη υπάρχει ούτε η ελάχιστη πιθανότητα σφάλματος. Αναλαμβάνει τους ελέγχους πριν, κατά τη διάρκεια και το τέλος της διαδρομής, Συλλέγει στοιχεία τα οποία αξιολογούνται κατά το κλείσιμο από τους εκάστοτε υπεύθυνους μηχανικούς οι οποίοι και επιβλέπουν την λειτουργία τους καθόλη τη διάρκεια για την ασφάλεια των επισκεπτών και αν κάτι δεν πάει καλά ενεργοποιείται άμεσα το σύστημα έκτακτης ανάγκης.

Ένα roller coaster μπορεί να ανεβαίνει στη κορυφή για να ξεκινήσει τη διαδρομή είτε με ασφάλινη αλυσίδα, η οποία το τραβάει είτε με καταπέλτη, ο οποίος είναι μια μπάρα η οποία τη στιγμή που βρίσκεται σε ευθεία ή κεκλιμένο επίπεδο το roller coaster έρχεται και κουμπώνει από κάτω από το βαγόνι και το τραβάει με δύναμη εκτοξεύοντας το. Άλλο ένα σύστημα εκκίνησης είναι αυτό το οποίο λειτουργεί με ηλεκτρομαγνητισμό (electromagnetic launch), δηλαδή το όχημα είναι φορτισμένο με αρνητικό φορτίο και μαγνήτες δεξιά και αριστερά σε όλη τη διάρκεια της εκκίνησης στις ράγες φορτισμένοι θετικά το μαγνητίζουν δίνοντας του τεράστια ώθηση και ταχύτητα. Τα δύο τελευταία είδη με τον καταπέλτη και τον ηλεκτρομαγνητισμό ανήκουν στη κατηγορία των launched coasters αυτών που εκτοξεύονται δηλαδή και αναπτύσσουν ιδιαίτερα μεγάλες ταχύτητες.

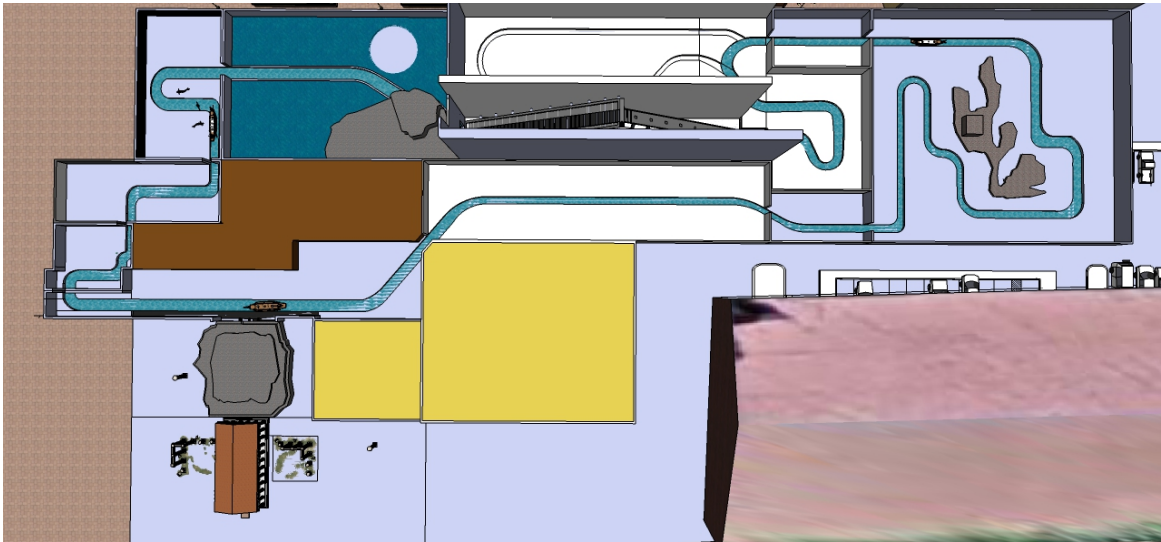
Το ταξίδι του Οδυσσέα(Dark Boat Ride)

Πρόκειται για ένα παιχνίδι (ride)το οποίο βρίσκεται σε κλειστό χώρο και αναπαριστά τη διαδρομή μέχρι τη επιστροφή του Οδυσσέα στην Ίθακη. Τα συγκεκριμένα rides χρησιμοποιούν νερό το οποίο ανακυκλώνεται μέσω αντλιών

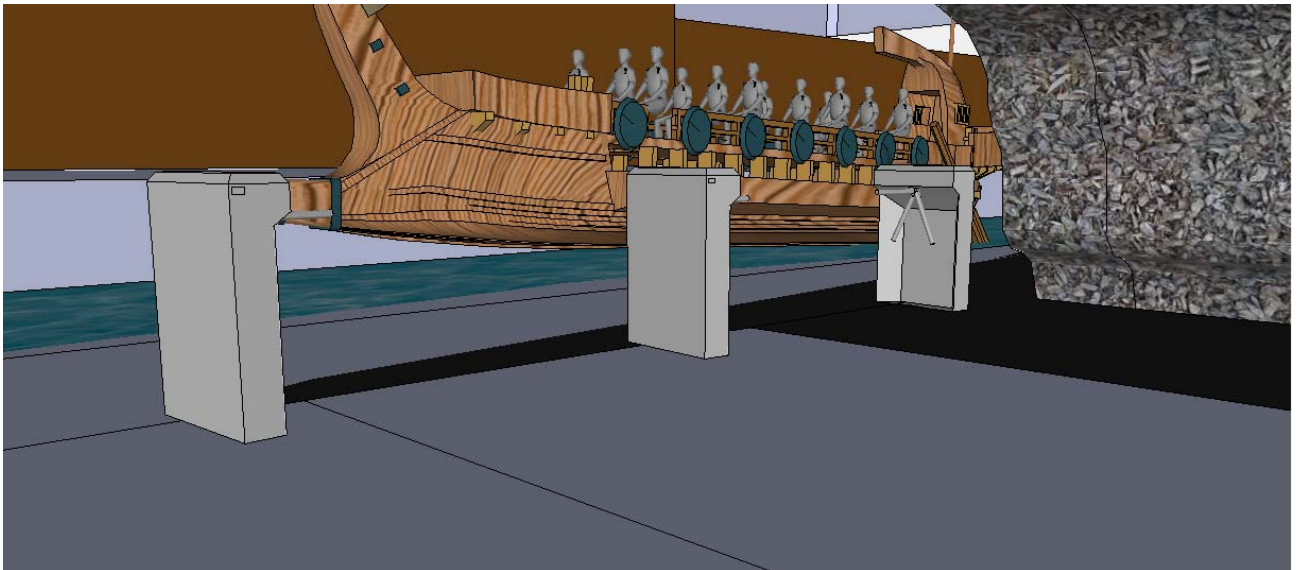
για τη μετακίνηση των οχημάτων τα οποία είναι βάρκες και συνήθως οδηγούνται μέσω διαδρομών ή και μέσω ραγών οι οποίες βρίσκονται κάτω από το νερό.

Το ταξίδι του Οδυσσέα χρησιμοποιεί τη τελευταία λέξη της τεχνολογίας και πολύ δημιουργικότητα για να νιώσουν πραγματικά οι επισκέπτες ότι ταξιδεύουν στη θάλασσα με μια τριήρη. Αντλίες οι οποίες στέλνουν το νερό στη αντίθετη κατεύθυνση ή μια από την άλλη δημιουργούν μία πραγματική ρουφήχτρα στη σκηνή της Σκύλλας και της Χάρυβδης. Απιονισμένο νερό και ελεγμένο για απουσία μικροβίων, ψεκάζεται από μικρά μπεκ δίνοντας τη αίσθηση ότι βρέχεσαι από το νερό της θάλασσας. Μεγάλες μονάδες κλιματισμού δημιουργούν μια κρύα ατμόσφαιρα, ενώ μεγάλες οθόνες υψηλής ευκρίνειας προβολής με ειδικούς προτζέκτορες, ζωντανεύουν τη Σκύλλα. Ακόμα στη σκηνή που οι επισκέπτες περνάνε από το νησί του Αιόλου αέρας με πίεση εκτοξεύεται προς το μέρος τους. Δηλαδή εκτός του ότι πρόκειται για ένα οπτικοακουστικό ride είναι ένα ride στο οποίο συμμετέχουν και οι ασθήσεις σου νιώθοντας τη θερμοκρασία να αλλάζει απότομα, το νερό να πέφτει πάνω σου και ο αέρας να σε χτυπάει.

Όπως και στα roller coasters και εδώ υπάρχει ride system που λειτουργεί με τον ίδιο τρόπο. Συλλέγοντας δηλαδή πληροφορίες, ελέγχοντας το που βρίσκεται η κάθε βάρκα (σε ποιόν τομέα της διαδρομής έχει φτάσει) ώστε πάντα να διατηρείται η ίδια απόσταση μεταξύ των αμαξιδίων (βαρκών) που ακολουθούν, αν οι αντλίες λειτουργούν σωστά σε όλα τα σημεία της διαδρομής ώστε το νερό να ρέει με τη ίδια ποσότητα και να μη υπάρξει υπερχείλιση (σε περίπτωση που οι αντλίες χαλάσουν σε κάποιο σημείο. Εάν υπάρξει πρόβλημα, μικροί χώροι που λειτουργούν σαν φράγματα και είναι κρυμμένοι από το υπόλοιπο ride ανοίγουν και αφήνουν νερό να περάσει στη κύρια διαδρομή του ride μέχρι το πρόβλημα να αποκατασταθεί. Επίσης σένσορες σε όλη τη διάρκεια της διαδρομής συνεργάζονται με το ride system πληροφορώντας έγκαιρα αν κάποια από τις βάρκες έχει κολλήσει σε κάποιο τμήμα και κάμερες ασφάλειας καταγράφουν τη διαδρομή ώστε να είναι όλοι οι υπεύθυνοι σίγουροι ότι οι επισκέπτες παραμένουν καθισμένοι μέσα στη βάρκα και είναι ασφαλείς (Εικ. 42 & 43).



Εικ. 42. Κάτοψη του Dark Ride «Το Ταξίδι του Οδυσσέα»



Εικ. 43. Τριήρης με επιβάτες στο «Ταξίδι του Οδυσσέα» όπου φαίνονται και οι σειρήνες.

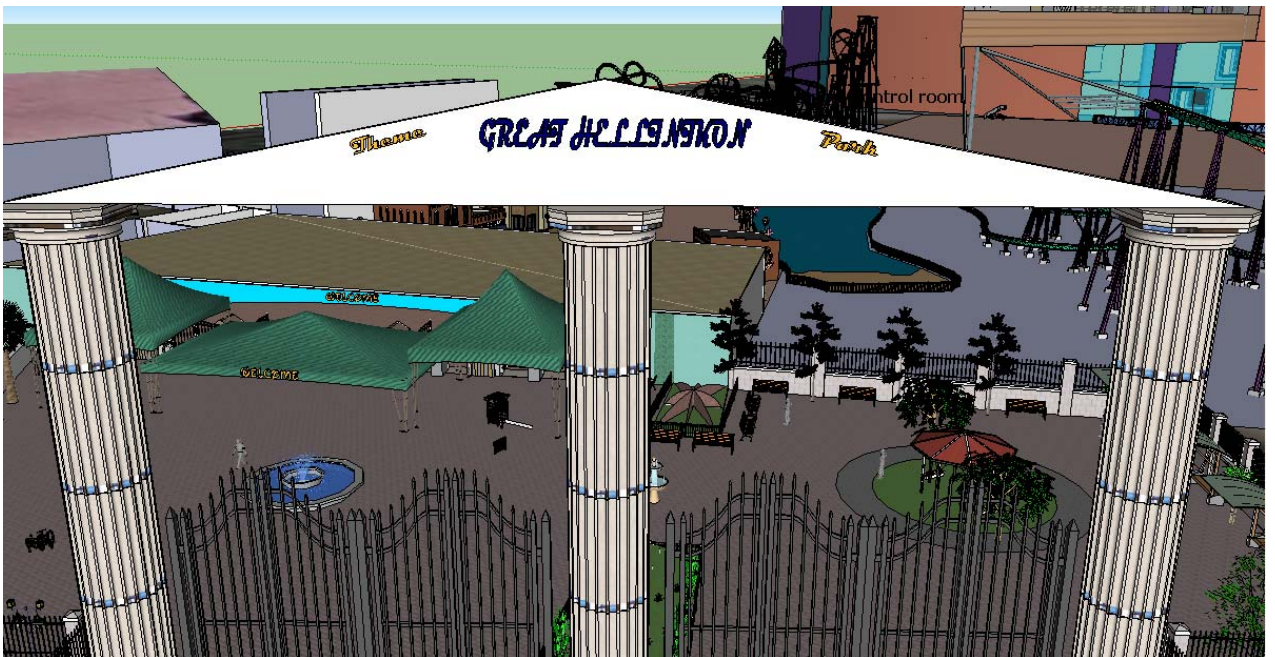
4.3.3. Περιγραφή Περιβάλλοντος Χώρου

Οι εξωτερικοί χώροι του πάρκου είναι κυρίως πλακόστρωτοι εκτός των χώρων στους οποίους βρίσκονται τα τρενάκια (roller coasters) οι οποίοι επί το πλείστον αποτελούνται από δύο διαφορετικά είδη μίγματος χαλικιού και ειδικά διαμορφωμένοι οδοί με πλακόστρωση οδηγούν τους επισκέπτες στις εισόδους.

Η βλάστηση –δέντρα, θάμνοι, ακόμη και καλλωπιστικά φυτά- που υπάρχουν στον περιβάλλοντα χώρο, συμβάλλει στην απορρόφηση της ηλιακής ακτινοβολίας, ενώ παράλληλα με τη διαδικασία της εξατμισοδιαπνοής μειώνει την θερμοκρασία του αέρα το καλοκαίρι. Η χρήση της βλάστησης στον εξωτερικό χώρο ρυθμίζει το μικροκλίμα του άμεσου περιβάλλοντος, μειώνοντας σημαντικά τις υψηλές εξωτερικές θερμοκρασίες. Η σύγχρονη αρχιτεκτονική, ανταποκρινόμενη στις ανάγκες των ανθρώπων, επιχειρεί να εισαγάγει την φύση και μέσα στα κτήρια.

4.3.3.1. Χώροι Προσέλευσης επισκεπτών

Ο κεντρικός δρόμος περιέχει μαγαζιά όπως εστιατόρια, καφετέριες, μπάρ τα οποία διαθέτουν και τραπέζια στον εξωτερικό τους χώρο. Στη μια πλευρά του κεντρικού δρόμου υπάρχει μια τεχνητή λίμνη όπου τη πλαισιώνουν παγκάκια (με σκιάστρα) και πράσινο. Ο δρόμος οδηγεί στη ευθεία του στο εμπορικό κέντρο(mall) καθώς και στα υπόλοιπα παιχνίδια(rides) του GREAT HELLINIKON μέσω άλλων διακλαδώσεων του δρόμου όπως επίσης και στο θεματικό εστιατόριο αεροπλάνο του πάρκου (Εικ. 44).



Εικ. 44. Είσοδος στο Πάρκο

4.3.3.2. Κυκλοφορία στο Πάρκο, Χώροι Υποδοχής

Από την είσοδο των πεζών εισερχόμαστε σε έναν μεγάλο χώρο αναψυχής/ συνάντησης με πράσινο, σιντριβάνια και παγκάκια πριν οδηγηθούμε στη κεντρική είσοδο για να εισέλθουμε μέσα στο πάρκο.

Αντίστοιχα από τη είσοδο των Ι.Χ και των ΜΜΜ εισερχόμαστε σε χώρο πάρκινγκ για Ι.Χ. Πρόκειται για κατασκευή η οποία θυμίζει παλιά αποθήκη με υπόστεγο.

Έξω από τον υπόστεγο χώρο υπάρχουν και άλλες θέσεις στάθμευσης όπως επίσης και θέσεις για ΑΜΕΑ. Τα ΜΜΜ μετά την είσοδο τους θα φτάνουν σε έναν κυκλικό κόμβο όπου θα υπάρχουν στάσεις για αποβίβαση και επιβίβαση των επισκεπτών. Οι επισκέπτες με Ι.Χ καθώς και οι επισκέπτες που έρχονται με ΜΜΜ θα οδηγούνται από τον χώρο στάθμευσης στο χώρο αναψυχής/ συνάντησης μέσω εισόδων που θα συνδέουν τους δύο αυτούς χώρους.

Η κεντρική πύλη αποτελείται ουσιαστικά από 5 εισόδους που τα μηχανήματα για τα μαγνητικά εισιτήρια στη μέση χωρίζονται σε άλλες δύο εισόδους η καθεμία άρα σε σύνολο φτάνουν τις δέκα. Επίσης στις δύο άκρες κάθε εισόδου πώλησης εισιτηρίων θα υπάρχουν μηχανήματα μέτρησης του αριθμού των επισκεπτών. Μετά τη είσοδο στο πάρκο ακολουθεί ένας χώρος σαν προθάλαμος ο οποίος οδηγεί στο κεντρικό δρόμο του GREAT HELLINIKON.

4.4. Υλικά που χρησιμοποιήθηκαν και Αρχιτεκτονική Δομή του Χώρου σε σχέση με τη Ζώνη Ανάπτυξης

Η χρησιμοποίηση των κατάλληλων υλικών, ιδιαίτερα των ψυχρών υλικών και η χρήση της βλάστησης –δέντρων, θάμνων, φυτών– στη διαμόρφωση των υπαίθριων χώρων καθώς και στις επιφάνειες των κτηρίων (δώματα και εξωτερικές τοιχοποιίες) συμβάλλει αφενός στη βελτίωση των συνθηκών θερμικής και οπτικής άνεσης του άμεσου περιβάλλοντος και αφετέρου στη δημιουργία ευνοϊκού μικροκλίματος, που συνεισφέρει στην εξοικονόμηση ενέργειας για τη θέρμανση και την ψύξη των κτηρίων και στη βελτίωση των συνθηκών της περιοχής του πάρκου. Η συμβολή αυτή εξειδικεύεται στα κατωτέρω:

- Στην προστασία των κτηρίων από τους ψυχρούς ανέμους το χειμώνα και κατά συνέπεια στον περιορισμό των απωλειών θερμότητας.
- Στον απρόσκοπτο ηλιασμό του υπαίθριου χώρου και των κτηρίων το χειμώνα για την εκμετάλλευση της ηλιακής ακτινοβολίας για θέρμανση.
- Στη μείωση της θερμοκρασίας του υπαίθριου χώρου το καλοκαίρι, και κατ' επέκταση στη μείωση της ενεργειακής κατανάλωσης για το δροσισμό των κτηρίων, όπως αναπτύχθηκε και στο προηγούμενο κεφάλαιο.
- Στο σκιασμό των κτηρίων το καλοκαίρι.

Φύτευση

Ο άνεμος και η ηλιακή ακτινοβολία είναι οι δύο σημαντικότεροι φυσικοί παράγοντες που αντιμετωπίζονται με τη διαμόρφωση του περιβάλλοντα χώρου, τα φυτά και τον αστικό εξοπλισμό. Η κατάλληλη γεωμετρική τοποθέτηση της βλάστησης και των δομικών στοιχείων στους ανοιχτούς χώρους δημιουργεί συνθήκες σκίασης τη θερινή περίοδο και ηλιασμού τη χειμερινή περίοδο, με παράλληλη διοχέτευση ή χειραγώγηση των ανέμων.

Ειδικότερα, ο σχεδιασμός της φύτευσης με δέντρα ή θάμνους ή χαμηλή βλάστηση στους υπαίθριους χώρους λειτουργεί αποτελεσματικά σε σχέση με τα κτήρια στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- ως ανεμοφράκτης για το χειμώνα, προστατεύοντας τα κτήρια,
- ως στοιχείο ελέγχου της ανεμορροής, κατευθύνοντας το δροσερό άνεμο το καλοκαίρι,
- ως στοιχείο σκιασμού από την ηλιακή ακτινοβολία των ανοικτών χώρων και των κτηρίων,
- ως πηγή δροσισμού το καλοκαίρι, παρέχοντας δροσιά μέσω της εξατμισοδιαπνοής,
- ως ρυθμιστής της θερμικής άνεσης, με τον έλεγχο της θερμοκρασίας, της υγρασίας και της ηλιακής ακτινοβολίας,
- ως φίλτρο του φυσικού φωτός όλο το χρόνο,
- ως φίλτρο της σκόνης και των μικροσωματιδίων.

Επίσης:

- προστατεύει από τη διάβρωση,
- μειώνει το θόρυβο από τον περιβάλλοντα χώρο,
- βελτιώνει την ποιότητα του αέρα και μειώνει τη μόλυνση της ατμόσφαιρας,
- μειώνει την οπτική όχληση και δημιουργεί ιδιωτικότητα.

Όλα τα παραπάνω έχουν ληφθεί υπόψη στην διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου του πάρκου.

Ιδιαίτερη προσοχή απαιτείται στην επιλογή της κατάλληλης φύτευσης. Δηλαδή για την προστασία των υπαίθριων χώρων και των κτηρίων από τους ψυχρούς ανέμους το χειμώνα επιλέγονται δέντρα ή φυτά αειθαλή. Αντίθετα, για τη διευκόλυνση του ηλιασμού των υπαίθριων χώρων το χειμώνα επιλέγονται δέντρα

και φυτά φυλλοβόλα. Το είδος του φυτού (θάμνοι, δένδρα, αναρριχόμενα, κλπ), το μέγεθος και το σχήμα του φυτού, όταν αυτό είναι πλήρως αναπτυγμένο, η αναλογία μεταξύ κορμού και κόμης, η πυκνότητα του φυλλώματος, η ταχύτητα της ανάπτυξης, η δυνατότητα διατήρησης ή όχι του φυλλώματος όλες τις εποχές (αιθαλή, φυλλοβόλα), ο χρόνος έναρξης ανάπτυξης του φυλλώματος, είναι μερικοί από τους παράγοντες που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη σε σχέση και με τον κύριο σκοπό της φύτευσης, για την επιλογή των πλέον κατάλληλων φυτικών ειδών. Η ποιότητα του εδάφους και οι ιδιαίτερες απαιτήσεις για την ανάπτυξη και διατήρηση της φύτευσης (ανάγκες σε νερό, ευκολία συντήρησης κοκ) πρέπει επίσης να αξιολογούνται. Πάντως τα τοπικά φυτικά είδη που ευδοκιμούν στην περιοχή θα πρέπει να προτιμώνται.

Υλικά επίστρωσης υπαίθριων χώρων

Το είδος των υλικών επίστρωσης των επιφανειών του υπαίθριου χώρου επηρεάζει καθοριστικά τόσο το θερμικό όσο και το οπτικό περιβάλλον. Υλικά με ανοιχτά χρώματα ή/ και ανακλαστικές επιφάνειες αποτρέπουν την υπερθέρμανση τη θερινή περίοδο, αλλά παράλληλα μπορεί να προκαλέσουν θάμβωση και ανάκλαση της θερμότητας προς τους χρήστες του χώρου και τις επιφάνειες των γύρω κτηρίων. Αντιθέτως, υλικά με σκουρόχρωμες επιφάνειες υπερθερμαίνονται, όταν εκτίθενται στην ηλιακή ακτινοβολία.

Η επικάλυψη των επιφανειών του υπαίθριου χώρου με βλάστηση παρεμποδίζει τις ανακλάσεις, ενώ ταυτόχρονα συνεισφέρει στο δροσισμό του αέρα μέσω της εξατμισοδιαπνοής του φυλλώματος. Έρευνες σχετικά με την αναπτυσσόμενη επιφανειακή θερμοκρασία υπαίθριων χώρων σε αστικές περιοχές στην Αθήνα τη θερινή περίοδο αναφέρουν διαφορά στην επιφανειακή θερμοκρασία των επικαλύψεων με γρασίδι και άσφαλο έως και 35,7°C ενώ για γρασίδι και πλάκες πεζοδρομίου έως και 27,6°C⁶³. Όταν η επιφάνεια που καλύπτεται με πράσινο είναι σημαντικού μεγέθους, τότε παρατηρούνται διαφορές της θερμοκρασίας του αέρα, έως και 8°C ανάμεσα σε φυτεμένες περιοχές και περιοχές με συμπαγή δομικά υλικά.

⁶³ Alexandri, E., (2001). «The Effect of Green Roofs on the Urban Climate. Case Study: Athens». MPhil Dissertation, Department of Architecture, University of Cambridge.

Επιφάνειες νερού, όπως λεπτά στρώματα τρεχούμενου νερού, καταρράκτες, λίμνες ή σιντριβάνια, συνεισφέρουν επίσης στην μείωση της θερμοκρασίας του αέρα και κατά συνέπεια στο δροσισμό του χώρου.

Το Πάρκο στον περιβάλλοντα χώρο χρησιμοποιεί όλα τα παραπάνω για την καλαισθητή εμφάνιση του χώρου αλλά και για την δημιουργία του ευχάριστου μικροκλίματος. Η βλάστηση θα είναι αποτελείται κυρίως από αυτοφυή φυτά και δένδρα αλλά και σιντριβάνια έχουν τοποθετηθεί σε καίρια σημεία του πάρκου.

4.5. Θεματικά Πάρκα ως Νέα Επιχειρηματικά Μοντέλα

Με την Κοινή Υπουργική Απόφαση⁶⁴, ορίζονται τα θεματικά πάρκα ως εγκαταστάσεις ειδικής τουριστικής υποδομής, όπου προσφέρονται ψυχαγωγικές ή μορφωτικές υπηρεσίες στους επισκέπτες. Ο ορισμός τους είναι αρκετά ευρύς ώστε να περιλαμβάνει πολλά και διαφορετικά είδη, **δίνοντας έτσι την ευκαιρία να αναπτυχθούν πολλές και διαφορετικής θεματολογίας επιχειρήσεις.** Στην Κοινή Υπουργική Απόφαση ορίζονται τα ειδικά χαρακτηριστικά των πάρκων, οι προδιαγραφές για την επιλογή της θέσης και τα χωροταξικά κριτήρια, η διαδικασία έγκρισης εγκατάστασης, οι προδιαγραφές για τις εγκαταστάσεις, οι υποχρεωτικές λειτουργικές απαιτήσεις και η απόκτηση ειδικού σήματος λειτουργίας. Ορίζει ότι τα θεματικά πάρκα μπορούν να περιλαμβάνουν κτιριακές κατασκευές, υπαίθριες εγκαταστάσεις και εξοπλισμό υπαίθριων χώρων, διαμορφώσεις υπαίθριων χώρων, δίκτυα υποδομής, εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επισκεπτών, βοηθητικές εγκαταστάσεις και ελεύθερους χώρους.

Στη παρούσα πτυχιακή ο συνδυασμός των ειδικών κτηρίων (εμπορικό κέντρο, αεροπλάνο εστιατόριο, μαγαζιά εστίασης), τα δύο ειδικά roller-coasters καθώς και το διαδραστικό παιχνίδι (ride) «τα ταξίδια του Οδυσσεα» συνδυάζει την διασκέδαση και την πολιτιστική μας κληρονομιά μέσω της Ελληνικής Μυθολογίας.

⁶⁴ Αριθμ. 16793/09 (ΦΕΚ 2086 Β/29-9-2009): Προδιαγραφές Ψυχαγωγικών Θεματικών Πάρκων για την υπαγωγή τους στο καθεστώς κινήτρων του ω.3299/2004.

Τα θεματικά πάρκα αναμένεται να αποτελέσουν πόλο έλξης σημαντικού επενδυτικού ενδιαφέροντος, να δημιουργήσουν νέες θέσεις εργασίας και να συμβάλλουν στην ανάπτυξη λιγότερο αναπτυγμένων, μέχρι σήμερα, περιοχών. Από τα γνωστότερα θεματικά πάρκα του εξωτερικού είναι των αμερικανικών στούντιο της Disney, της Universal και της Warner Bros, το Bobbejaanland και το Walibi στο Βέλγιο, το Madurodam στην Ολλανδία, το Europa-Park στη Γερμανία, το ψυχαγωγικό πάρκο του Asterix και το Futuroscope στη Γαλλία και το πάρκο του Γκιούλιβερ στην Αγγλία. Μερικά από τα πιο ιστορικά έχουν περιγραφεί στο κεφάλαιο 2 της παρούσης εργασίας.

Όπως έχει αναφερθεί και παραπάνω ο χώρος του Ελληνικού αποτελεί την πλέον κατάλληλη τοποθεσία για την ανάπτυξη Θεματικού Πάρκου σε ένα τμήμα του. Βρίσκεται σε περιοχή η οποία δεν είναι πολύ μακριά από το κέντρο της πρωτεύουσας, συνδέεται επαρκώς με ΜΜΜ και βρίσκεται σε τοποθεσία η οποία έχει συνδεθεί με τουριστική ανάπτυξη από το παρελθόν. Καταλαμβάνει μόνο ένα τμήμα του Ελληνικού και κάλλιστα μπορεί να συνδυαστεί με άλλες χρήσεις πολιτισμού, συνεδριακών χώρων, κέντρων τεχνών κ.α. τα οποία θα αποτελέσουν έναν επιπλέον πόλο έλξης επισκεπτών. Βοηθάει στην τουριστική ανάπτυξη της Αθήνας και γενικά της περιοχής της Πρωτεύουσας με την δημιουργία ποιοτικού περιβάλλοντος ψυχαγωγίας και πολιτισμού.

Η ανάπτυξη και λειτουργία του Θεματικού Πάρκου σε τμήμα του παλαιού Ελληνικού, θα έχει προφανείς επιπτώσεις στην ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας και στην αύξηση των θέσεων απασχόλησης, αλλά και περιβαλλοντική και αισθητική αναβάθμιση της περιοχής. Διεθνώς αλλά και στην Ευρώπη τα Θεματικά –Ψυχαγωγικά πάρκα έχουν αποδειχθεί επικερδή επιχειρηματικά μοντέλα. Η κατάλληλη διαφημιστική προώθηση του Θεματικού Πάρκου θα στοχεύσει την αύξηση και μακροπρόθεσμη διατήρηση της επισκεψιμότητας κοινού όλων των ηλικιακών και οικονομικών κατηγοριών της ευρύτερης περιοχής της Πρωτεύουσας αλλά και τουριστών από όλη την Ελλάδα και ίσως και ξένους τουρίστες, όπως έχει συμβεί και σε άλλες Ευρωπαϊκές πόλεις.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Ανδρεαδάκη-Χρονάκη, Ε., (2006). «Βιοκλιματικός Σχεδιασμός – Περιβάλλον και Βιωσιμότητα», University Studio Press, Θεσσαλονίκη
2. Αυγερινού – Κολώνια, Σ., Βασενχόβεν, Λ., κ.α. (2007, Μάρτιος). *Ολοκλήρωση και επικαιροποίηση προγράμματος «Ανάπτυξη του χώρου του αεροδρομίου του Ελληνικού»* [α΄φάση ερευνητικού προγράμματος]. Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Εργαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής Ανάπτυξης & Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας.
3. Alexandri, E., (2001). «The Effect of Green Roofs on the Urban Climate. Case Study: Athens». MPhil Dissertation, Department of Architecture, University of Cambridge.
4. Αριθμ. 16793/09 (ΦΕΚ 2086 Β/29-9-2009): Προδιαγραφές Ψυχαγωγικών Θεματικών Πάρκων για την υπαγωγή τους στο καθεστώς κινήτρων του ω.3299/2004.
5. Baljon, L. (1992), *Designing Parks*, Architectura & Natura Press, Amsterdam
6. Βασενχόβεν, Λ., κ.α. (1996, Μάρτιος & Ιούνιος). *Ανάπτυξη του χώρου του Αεροδρομίου του Ελληνικού* [α΄φάση ερευνητικού προγράμματος]. Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σπουδαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής ανάπτυξης & Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας.
7. Βασενχόβεν, Λ., κ.α. (1999, Σεπτέμβριος). *Ανάπτυξη του χώρου του αεροδρομίου του Ελληνικού* [β΄φάση ερευνητικού προγράμματος]. Αθήνα: ΕΜΠ & Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας.
8. Bell, P., Gallent, N., & Howe, J. (2001). Re-use of small airfields: A planning perspective. *Progress in Planning*, 55(4), 232-252.
9. Γενική Γραμματεία Αθλητισμού, Διεύθυνση Μελετών Αθλητικών Έργων (2002). *ΕΑΚΝ Αγίου Κοσμά: Αναμόρφωση περιβάλλοντος χώρου* [ΑΤΤ-2Κ2]. Αθήνα: Γενική Γραμματεία Αθλητισμού, Διεύθυνση Μελετών Αθλητικών Έργων.
10. ΕΜΠ & ΤΕΔΚΑ (2010). Βασικές αρχές σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου στο πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού. Ερευνητικό πρόγραμμα Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου και ΤΕΔΚΝΑ για τους δήμους Αλίμου, Αργυρούπολης, Γλυφάδας και Ελληνικού.
11. Κύρτσης, Α. - Α. (επιμ.). (2006). *Κωνσταντίνος Α. Δοξιάδης: Κείμενα, σχέδια, οικισμοί*.

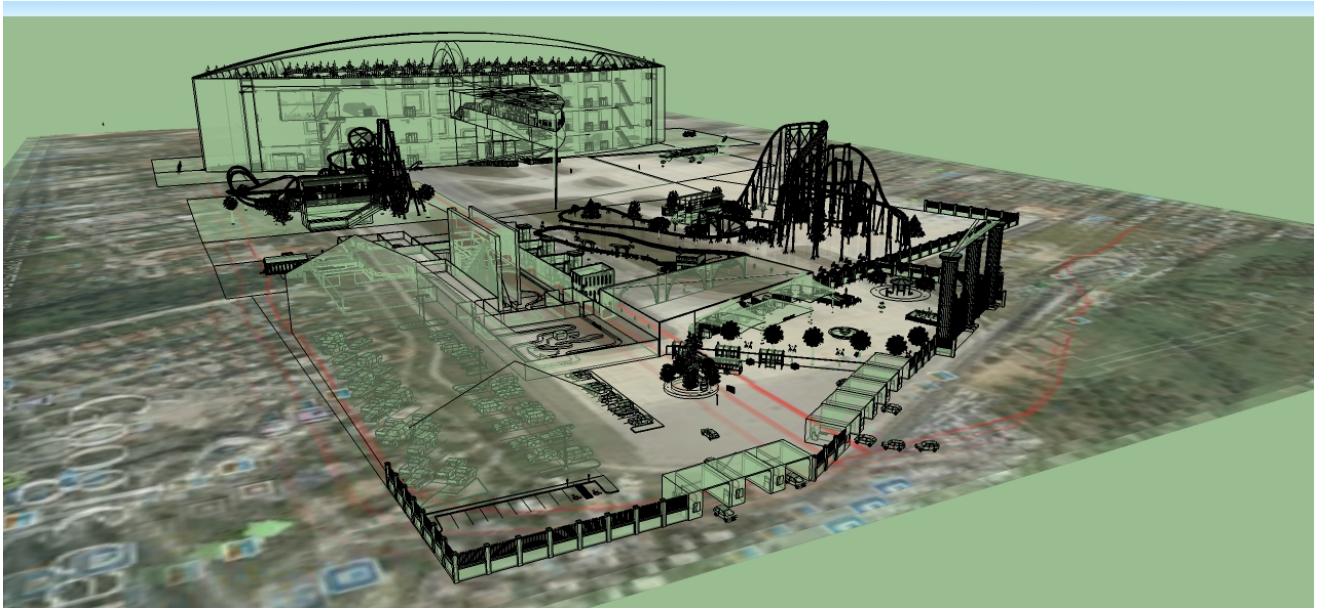
12. Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού, Συνοπτική Παρουσίαση Μελέτης Διαμόρφωσης, (Νοέμβριος 2007), Υπουργείο Περιβάλλοντος και Δημοσίων Έργων, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας.
13. Μελέτη του ΤΕΕ για το αεροδρόμιο (ΤΕΕ Μάιος 1976)
14. Μελέτη σκοπιμότητας νέου αεροδρομίου στα Σπάτα (Αερολιμήν Αθηνών Α.Ε. Νοέμβριος 1982)
15. Μπελαβίλας, Ν., & Βαταβάλη, Φ. (2009). *Οδηγός για το περιβάλλον: Πράσινο & ελεύθεροι χώροι στην πόλη*. Αθήνα: WWF Ελλάς.
16. Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας. (1996). *Πρακτικό επιτροπής επίβλεψης και παρακολούθησης ερευνητικού προγράμματος ΕΜΠ* [αρ. πρωτ. 2887/06.05.1996]. Αθήνα: ΟΡΣΑ.
17. Serero, D., Fernandez, E., & Coignet, P./OLM. (2007, Ιανουάριος). *Επικαιροποίηση και εξειδίκευση της μελέτης γενικής διάταξης και πρόγραμμα ανάπτυξης της συνολικής έκτασης του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού* [3η φάση]. Αθήνα: ΥΠΕΧΩΔΕ-ΟΡΣΑ.
18. Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων - Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας - Union Internationale des Architectes. (2003). *Διεθνής Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός Ιδεών: Ανάπτυξη και σχεδιασμός του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού*. Αθήνα: ΥΠΕΧΩΔΕ, ΟΡΣΑ.
19. Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. (1994). *ΑΤΤΙΚΗ SOS: Αστικό περιαστικό πράσινο – οάσεις πρασίνου και ποιότητας ζωής*. Αθήνα: ΥΠΕΧΩΔΕ.
20. Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και κλιματικής αλλαγής-Υ.Π.Ε.Κ.Α. Ειδική Γραμματεία Επιθεώρησης περιβάλλοντος και ενέργειας. Ειδική Υπηρεσία επιθεωρητών ενέργειας, Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας, Τ.Ο.ΤΕΕ 20702-5/2010.

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ

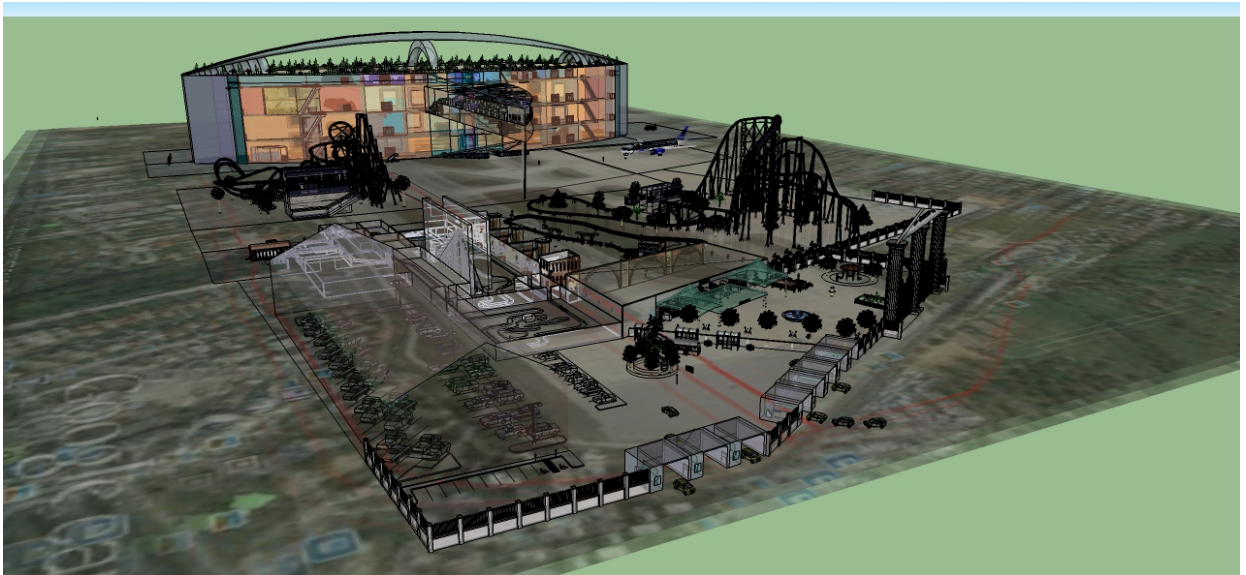
1. <http://www.elliniko-argyroupoli.gr/article.php?id=10>
2. http://www.airborn.gr/planespotting/Hellas/LGAT/ab_planespotting_LGAT_hl.php
3. http://www.wwf.gr/images/pdfs/Odigos_AstikoPrasino.pdf
4. <http://www.minenv.gr/4/44/4401/440102/44010201/g4401020102.html>
5. http://en.wikipedia.org/wiki/Regent's_Park
6. www.parks.it
7. http://www.villette.com/ressources/documents/3/1020_planVillette-officiel.pdf
8. http://www.weitzlux.com/themeamusementparksattorney/history_4650.html
9. http://www.pps.org/great_public_spaces/one?public_place_id=407
10. <http://en.wikipedia.org/wiki/Oktoberfest>
11. <http://columbus.iit.edu/>
12. <http://www.westland.net/coneyisland/articles/steeplechase1.htm>
13. New Greenham Park, Newbury, Berkshire: The sustainable business park. Newbury, UK: NGP. <http://www.new-greenham-park.co.uk/>
14. *What we do*. Newbury, UK: Greenham Common Trust. <http://www.greenham-common-trust.co.uk/basic.htm>
15. *Sustainable Greenham Common school resources*. Newbury, UK. <http://www.sustainable-greenham.org>
16. http://en.wikipedia.org/wiki/Marine_Corps_Air_Station_El_Toro
17. <http://web.archive.org/web/20060626100906/http://irwd.com/WaterQuality/IDP/index.php>.
18. http://en.wikipedia.org/wiki/Munich-Riem_Airport
19. Public Space (2012): [Umnutzung alter Flugplatz Maurice Rose Airfield. Partial dismantling of the old Bonames military aerodrome](http://www.english-cyprus.org.uk/umnutzung-alter-flugplatz-maurice-rose-airfield-partial-dismantling-of-the-old-bonames-military-aerodrome)
20. <https://plus.google.com/+wikimapia/>
21. Google – Wikimapia – Google Earth – Panoramio. (2009-2010). *Maps, aerial photos & photos* [Database]. <http://maps.google.com>, www.wikimapia.org, <http://www.google.com/earth/index.html> & <http://www.panoramio.com>
22. <http://www.vimaonline.gr/20/article/14964/axiopoisi-pr-aerodromiou-ellinikou-9-meletes-apo-to-1994-eos-to-2010>
23. http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/BUCKET/General/A1602_SAM_01_DT_DC_00_2011_02_F_GR.pdf

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Σχέδια Πρότασης



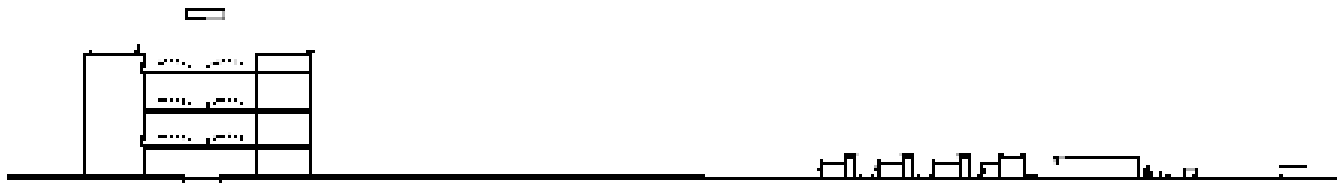
Εικ. 45. Κάτοψη όλης της έκτασης ανάπτυξης



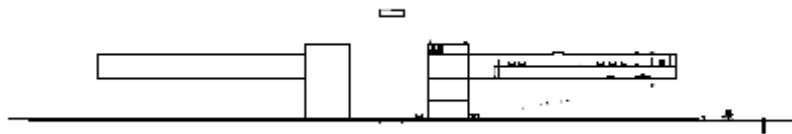
Εικ. 46. Κάτοψη όλης της έκτασης ανάπτυξης



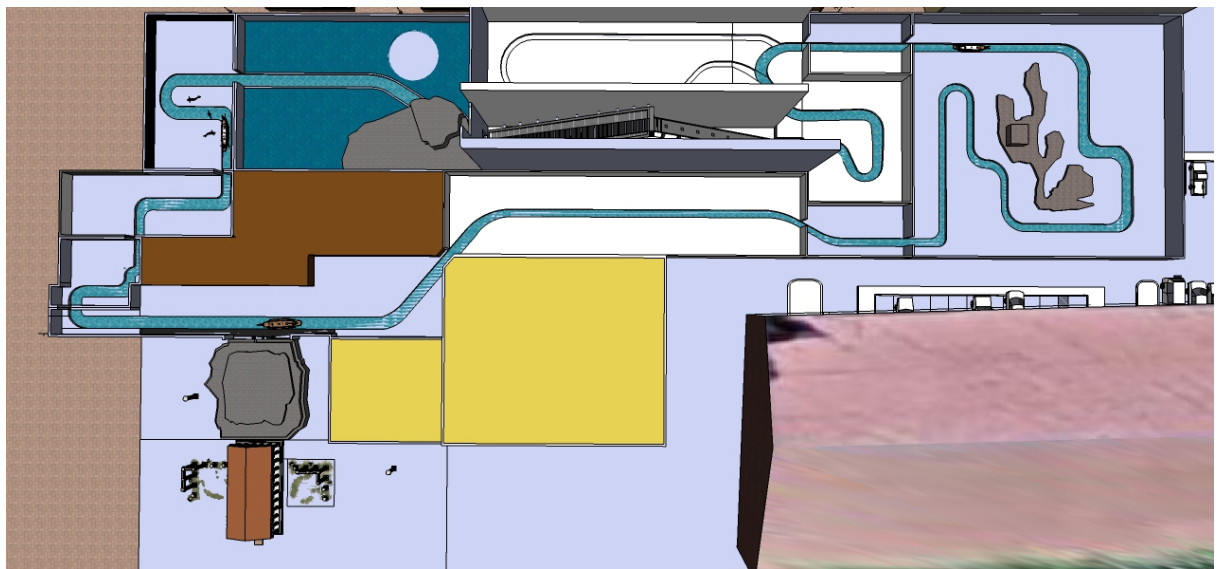
Εικ. 47. Τομή αεροπλάνου-εστιατορίου



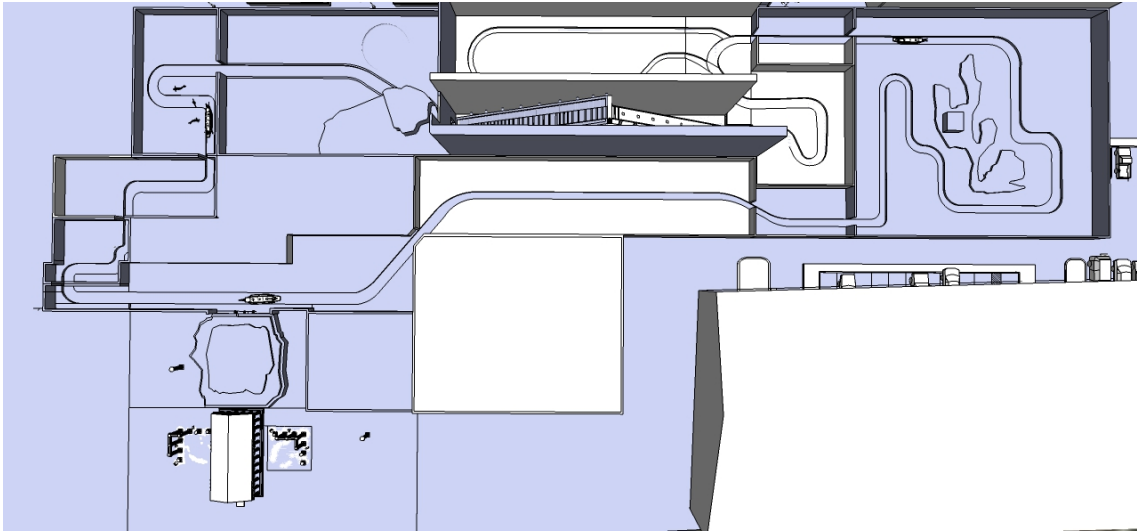
Εικ. 48. Τομή Εμπορικού κέντρου- MALL



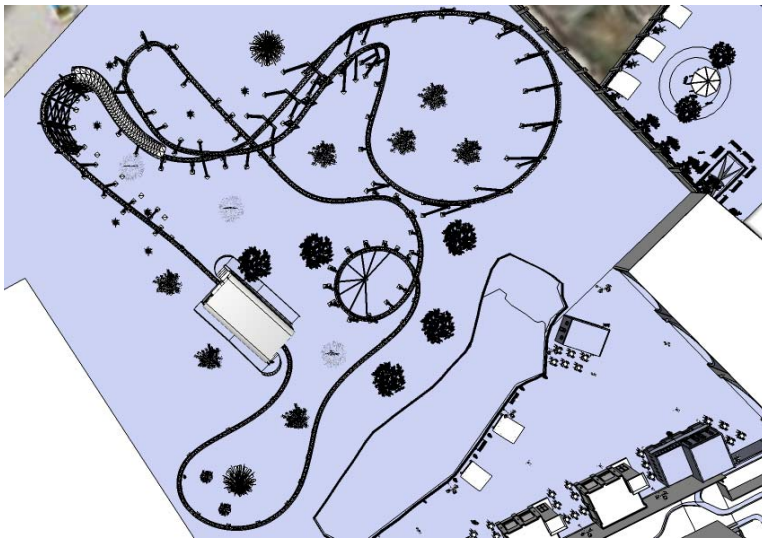
Εικ. 49. Τομή Εμπορικού κέντρου- MALL



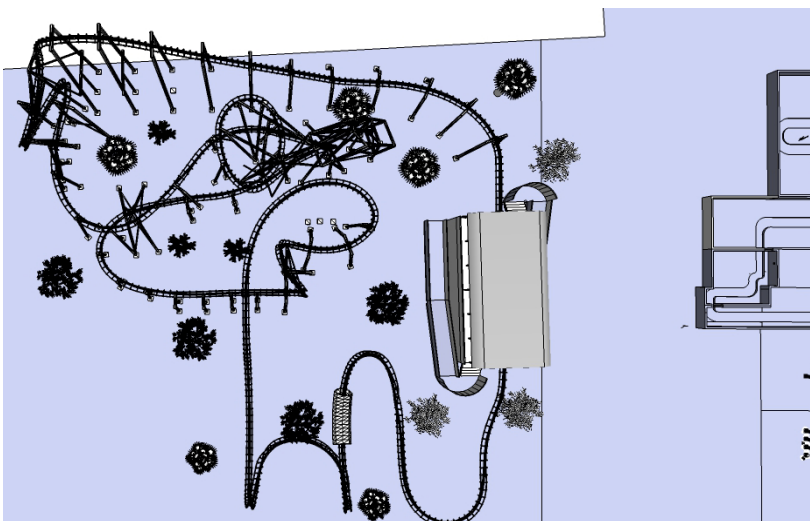
Εικ. 50. Κάτοψη «Ride of Odysseas»



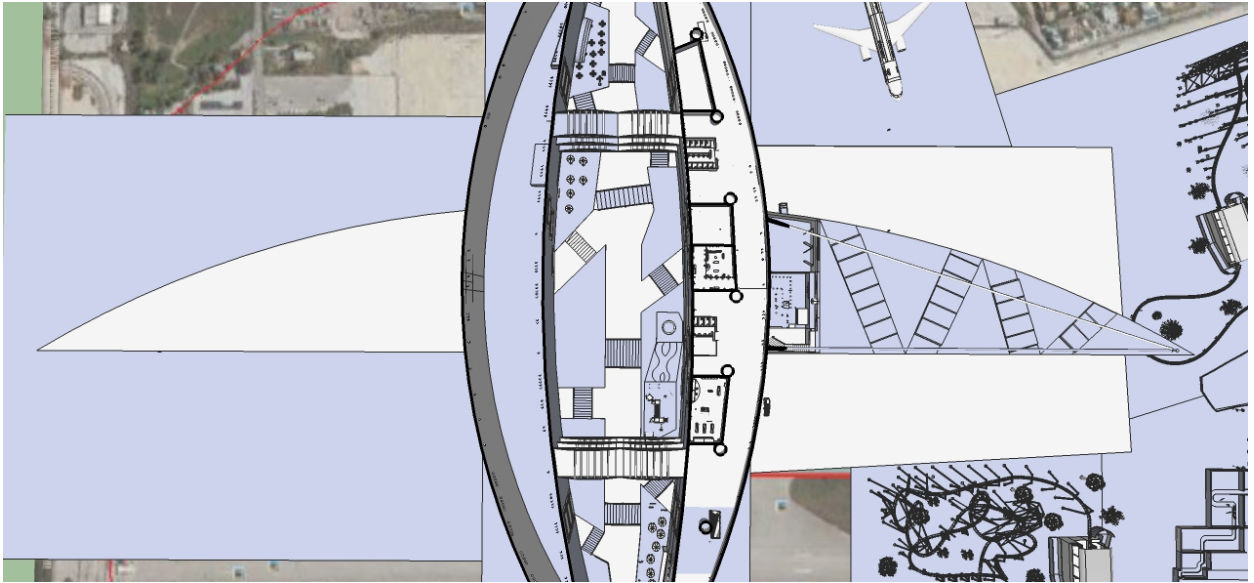
Εικ. 51. Κάτοψη «Ride of Odysseas»



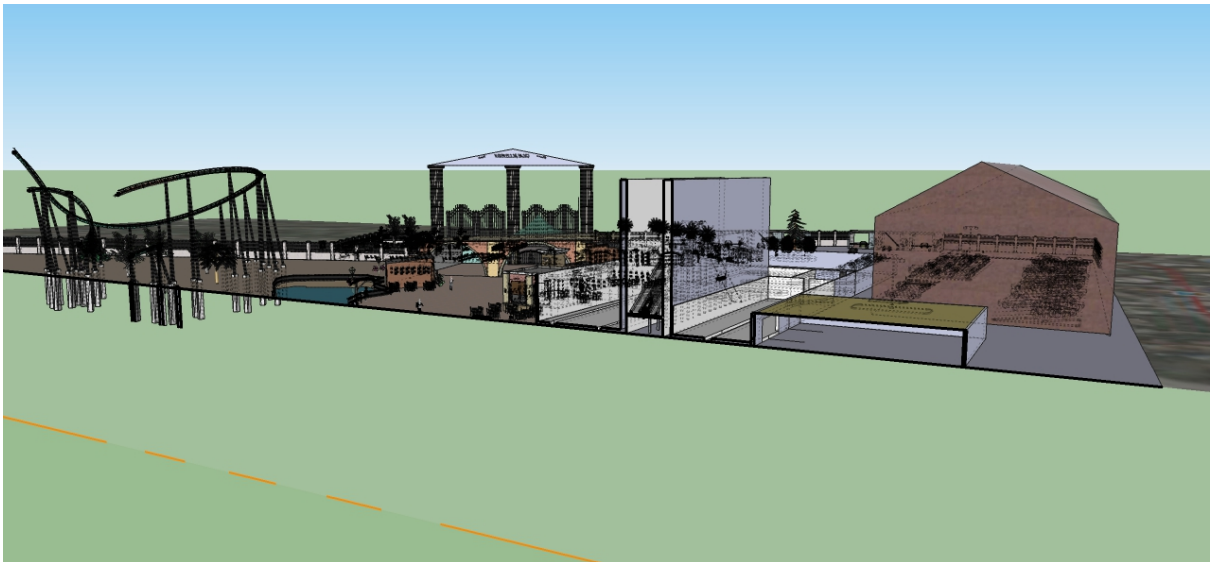
Εικ. 52. Κάτοψη roller coaster the flight of icarus



Εικ. 53. Κάτοψη roller coaster TITAN



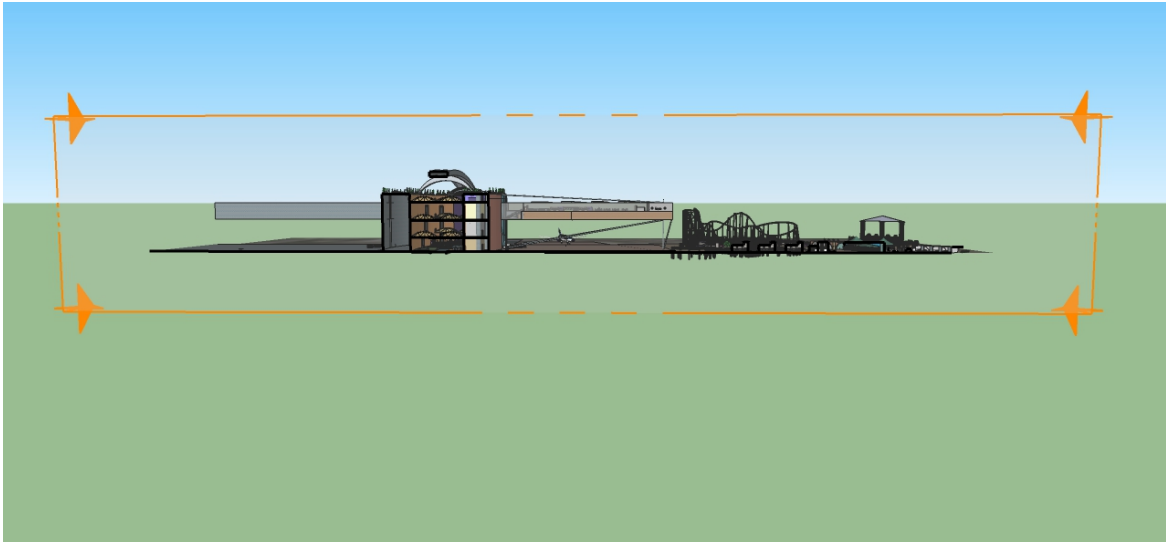
Εικ. 54. Κάτοψη Εμπορικού Κέντρου



Εικ. 55. Τομή Α Θεματικού Πάρκου



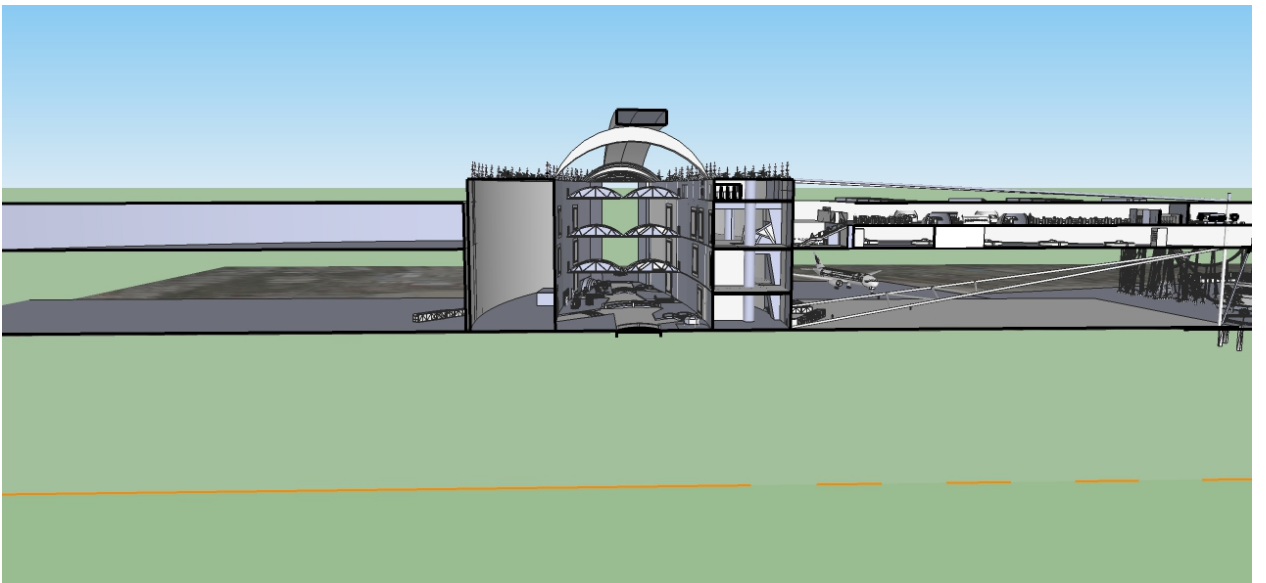
Εικ. 56. Τομή Α-Α Θεματικού πάρκου



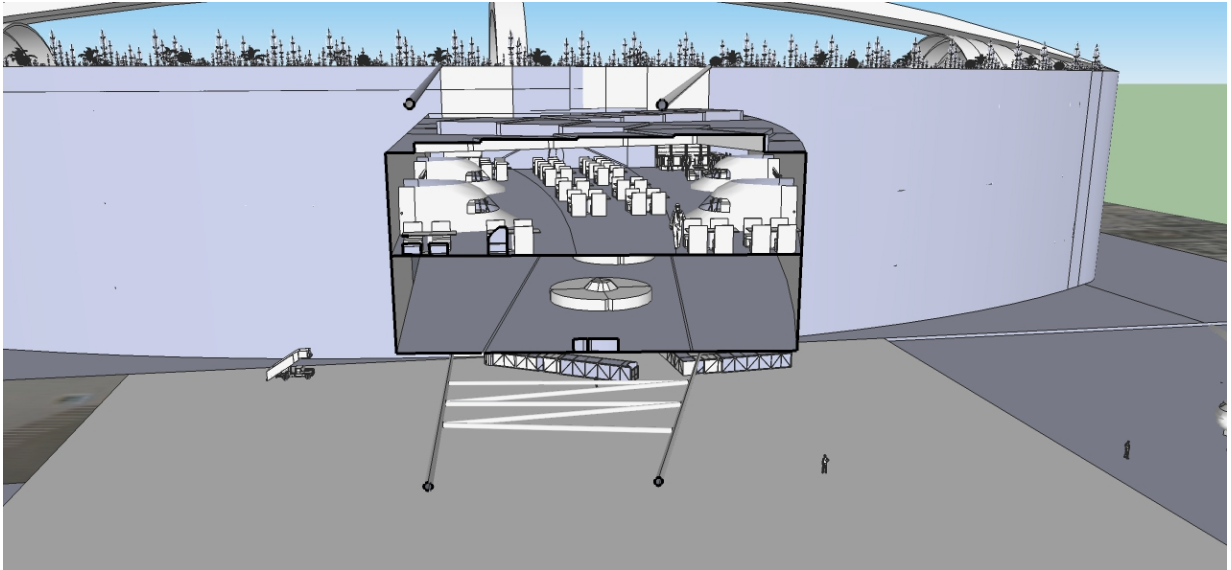
Εικ. 57. Τομή Β-Β2 Θεματικού Πάρκου



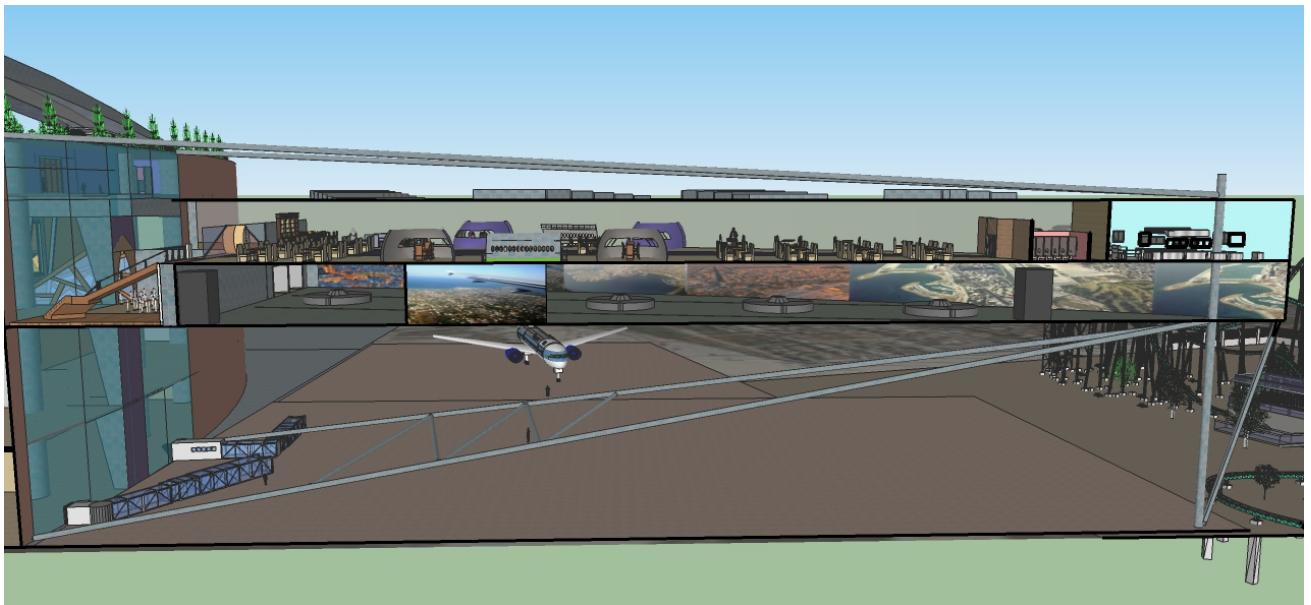
Εικ. 58. Τομή Β-Β Θεματικού Πάρκου



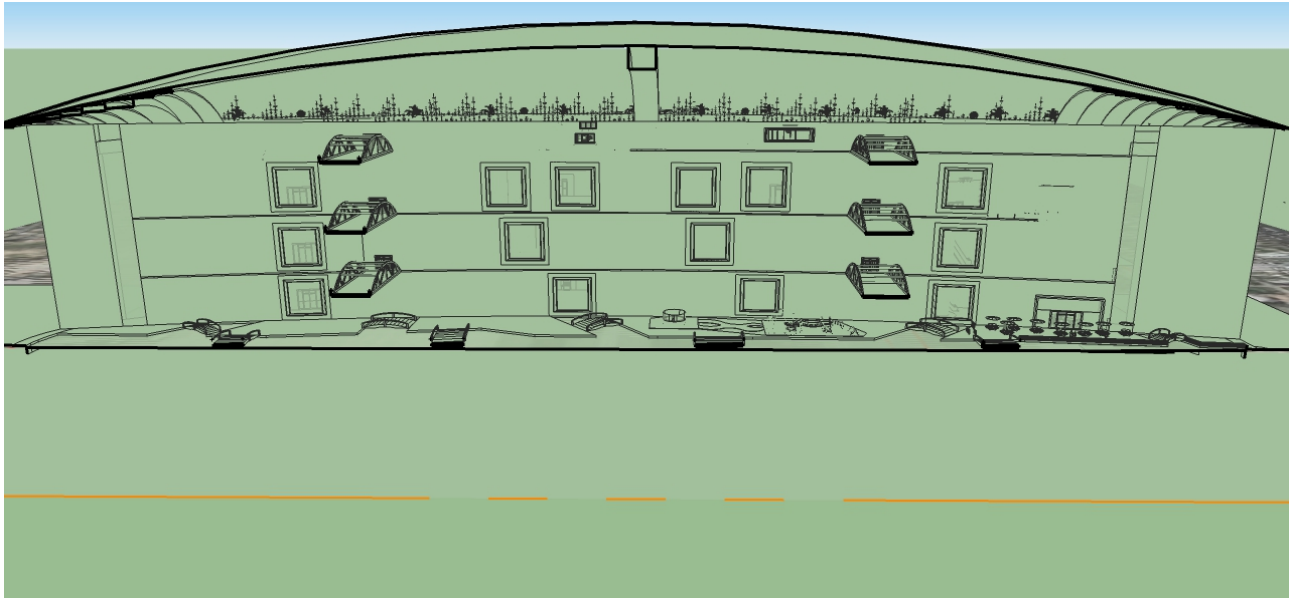
Εικ. 59. Τομή Εμπορικού Κέντρου



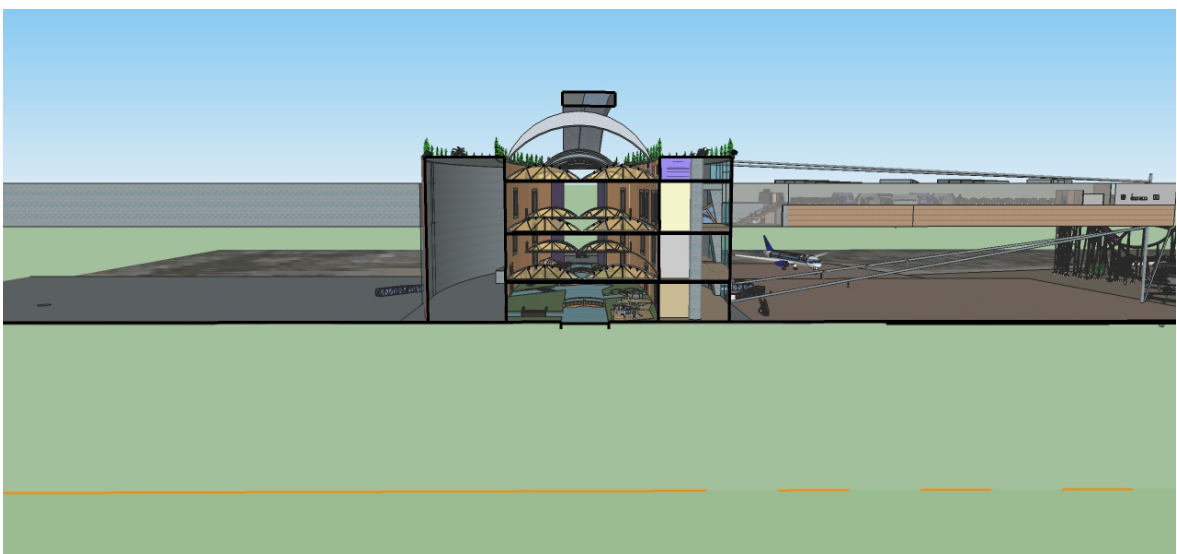
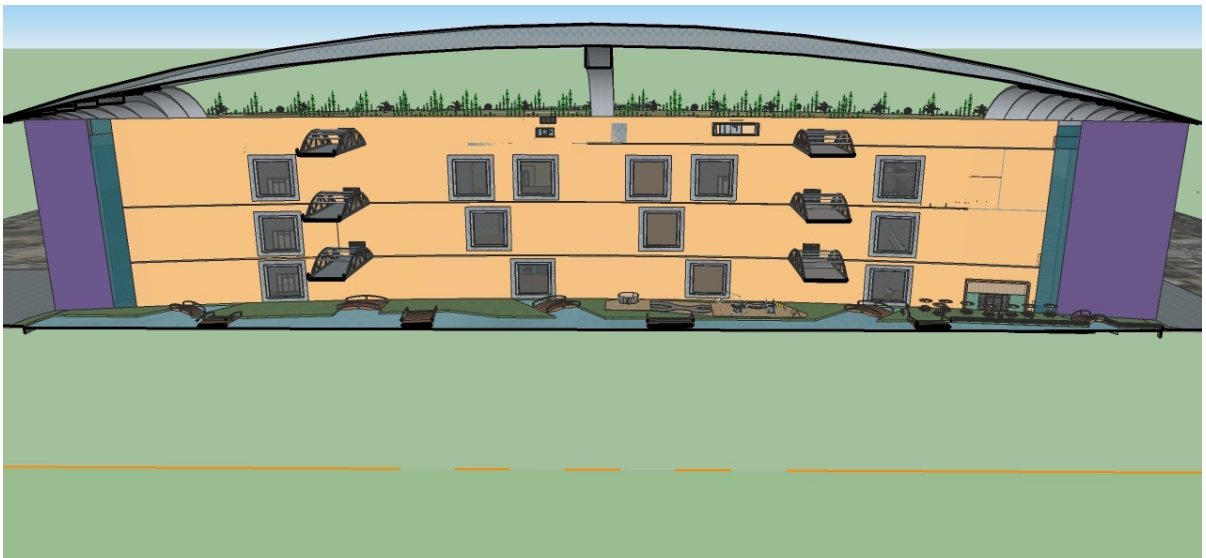
Εικ. 60. Τομή Φτερού Εμπορικού Κέντρου



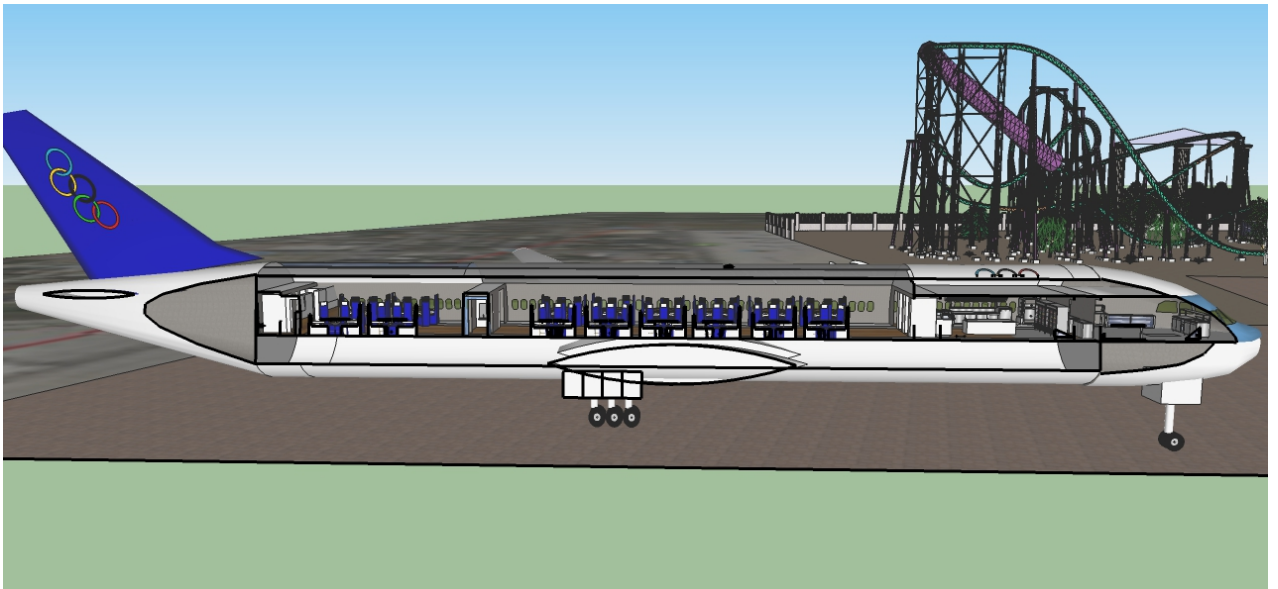
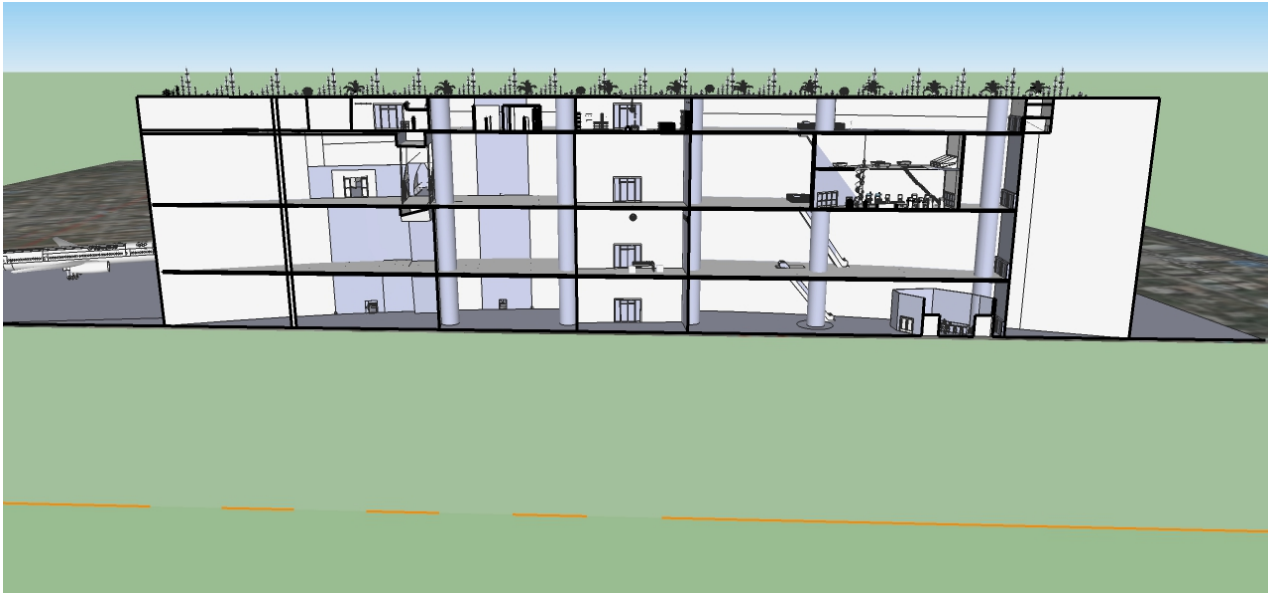
Εικ. 61. Τομή φτερού Εμπορικού Κέντρου



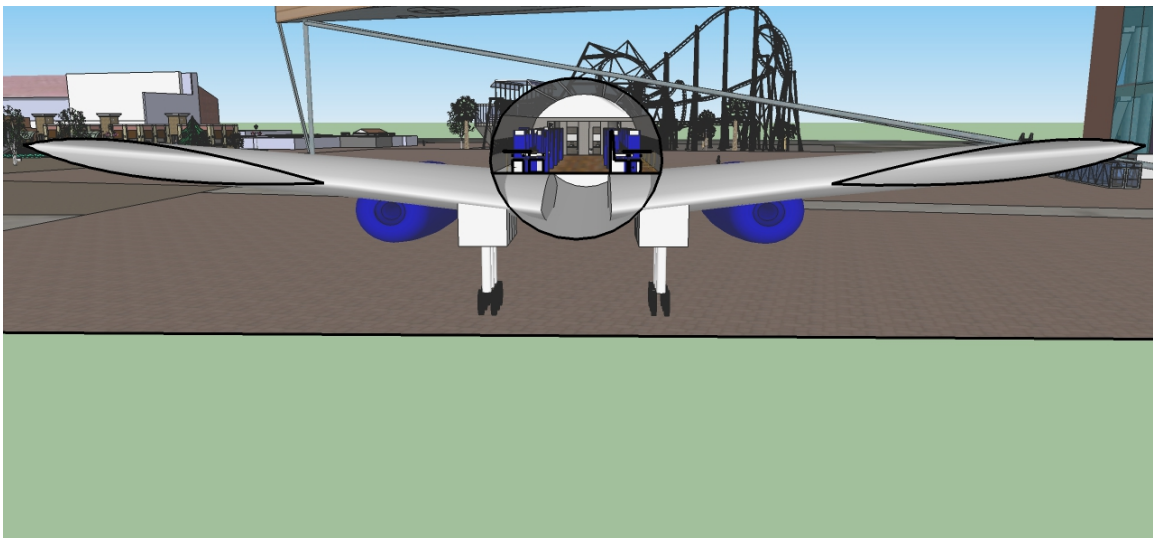
Εικ. 62. Τομή εμπορικού κέντρου Γ-Γ2.1



Εικ. 63. Τομή Εμπορικού Κέντρου

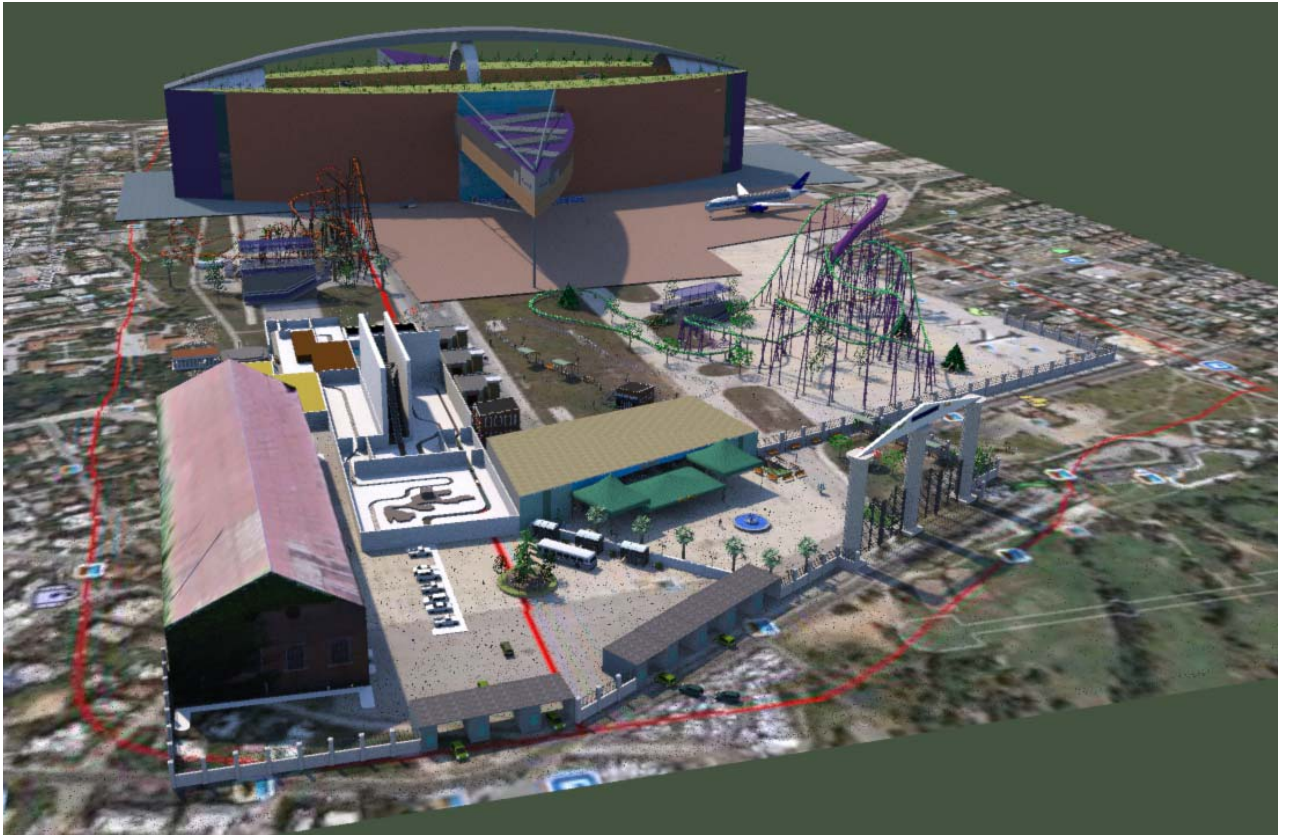


Εικ. 64. Τομή Θεματικού Εστιατορίου

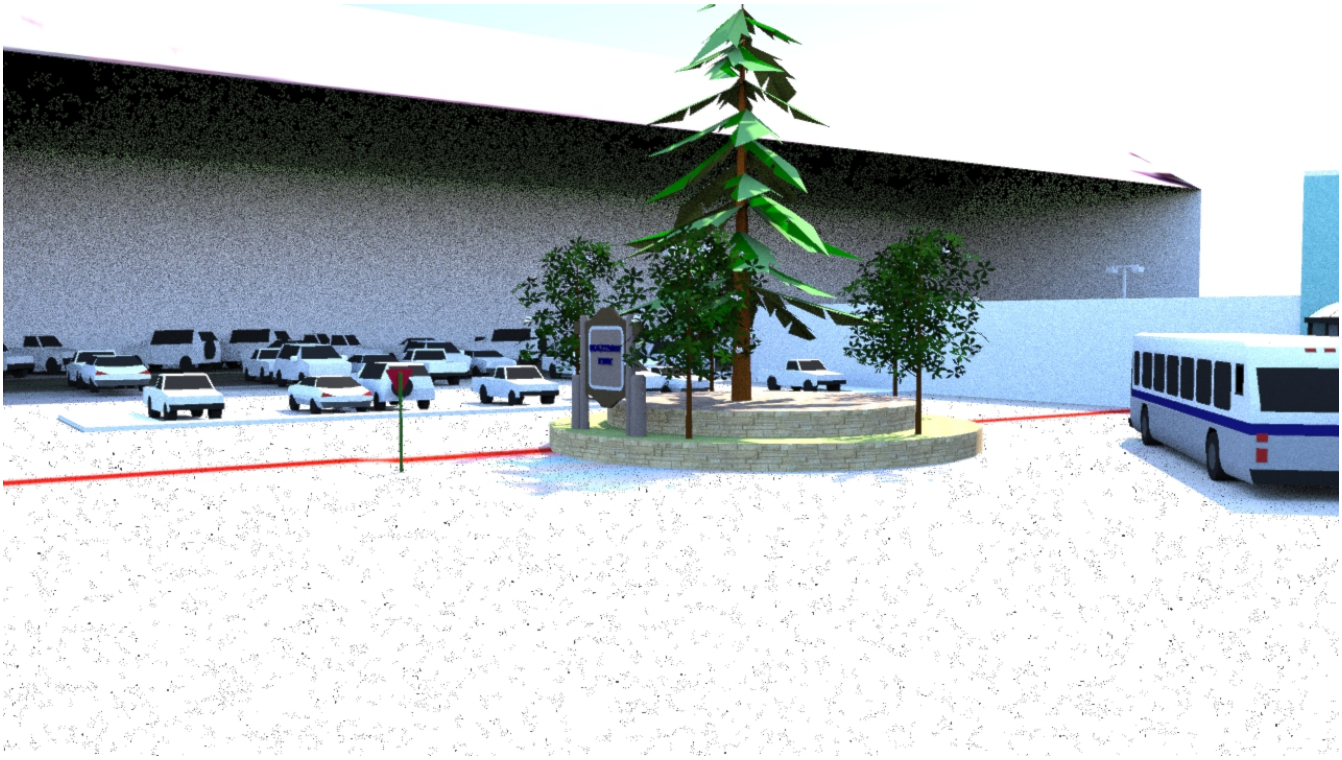


Εικ. 65. Τομή Θεματικού Εστιατορίου

Φωτορεαλιστική Απεικόνιση



Είσοδος Θεματικού Πάρκου

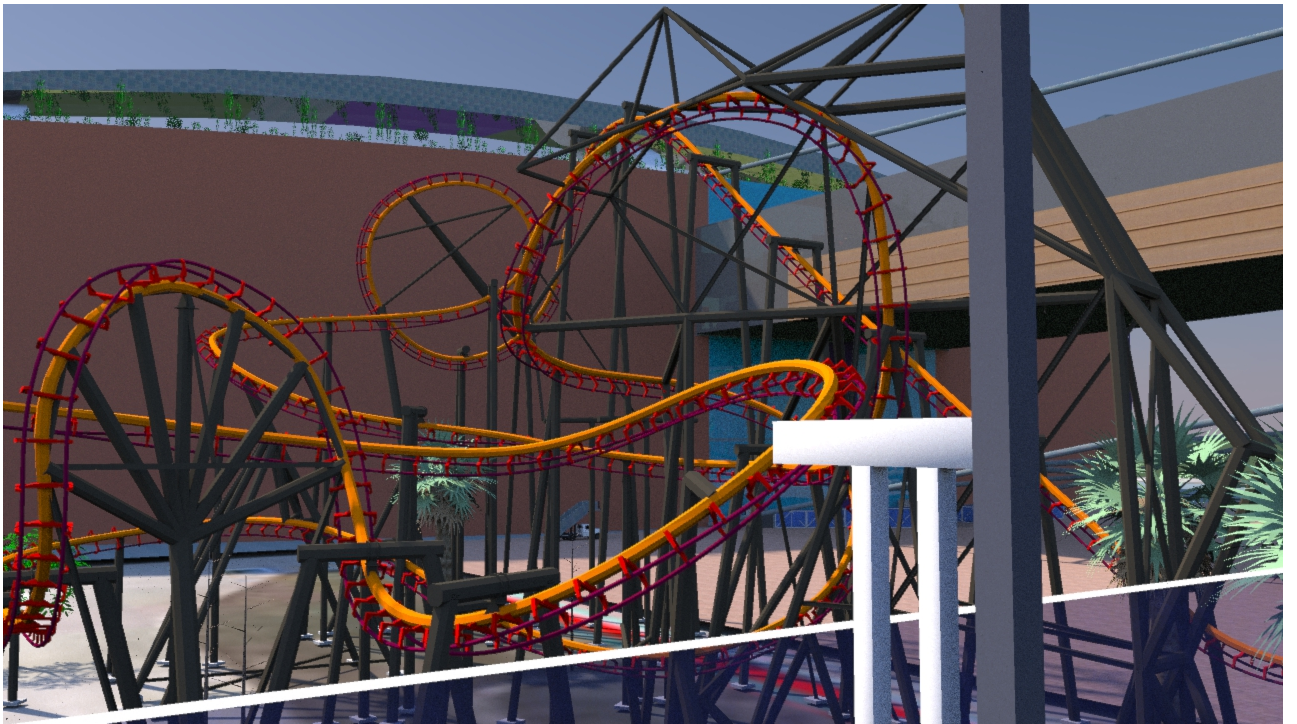


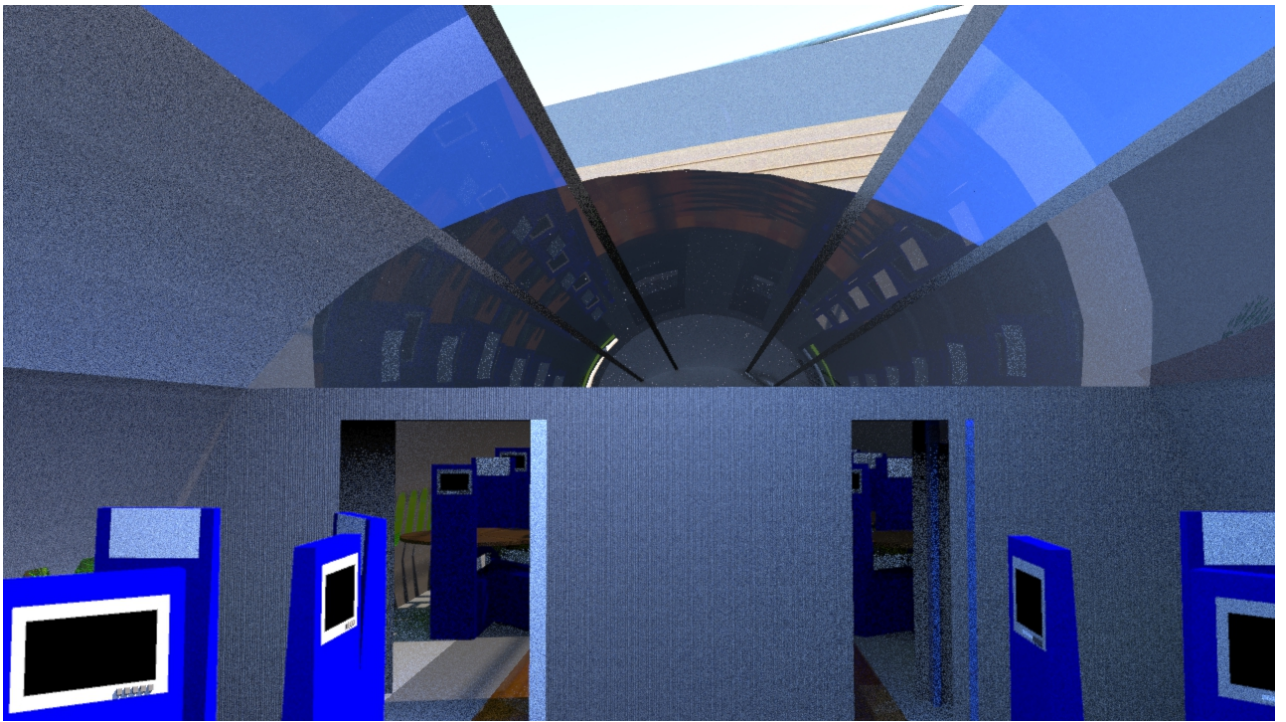
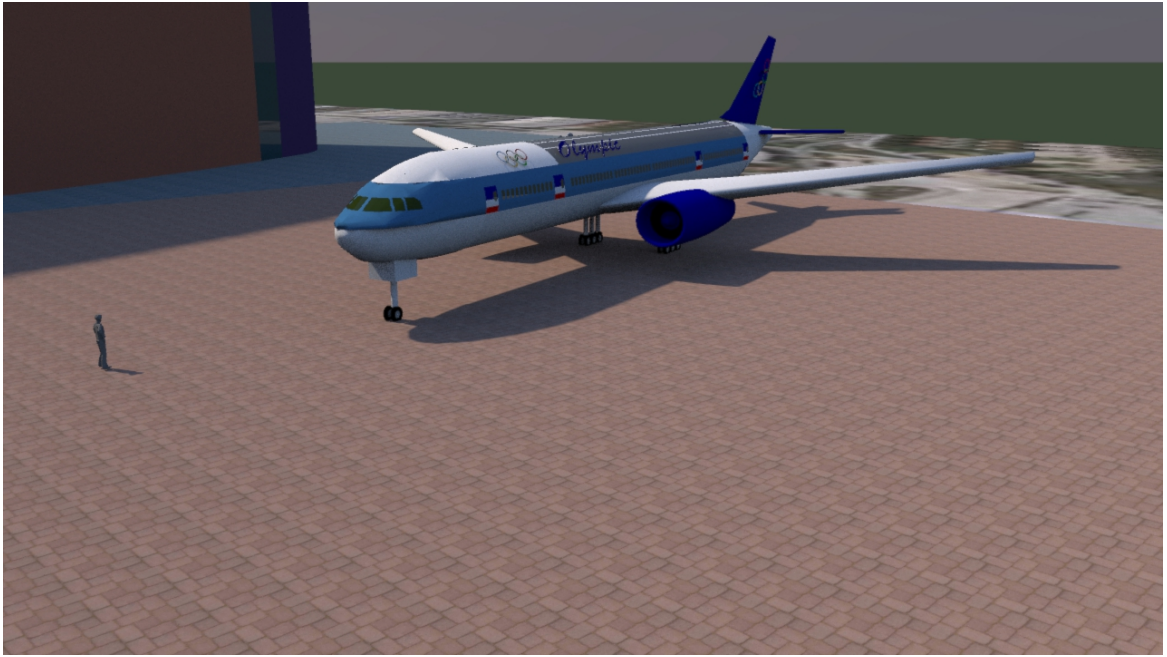


Κεντρικός Δρόμος

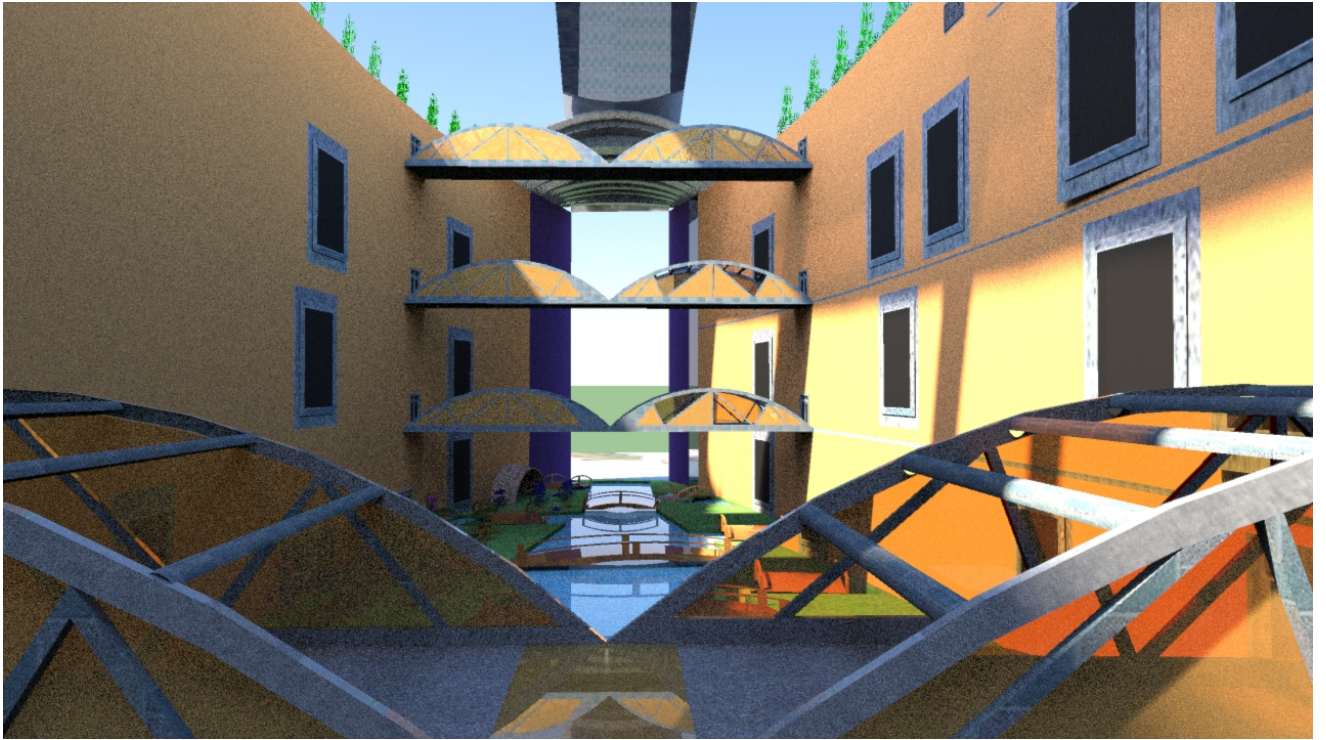


«Το Ταξίδι του Οδυσσέα»

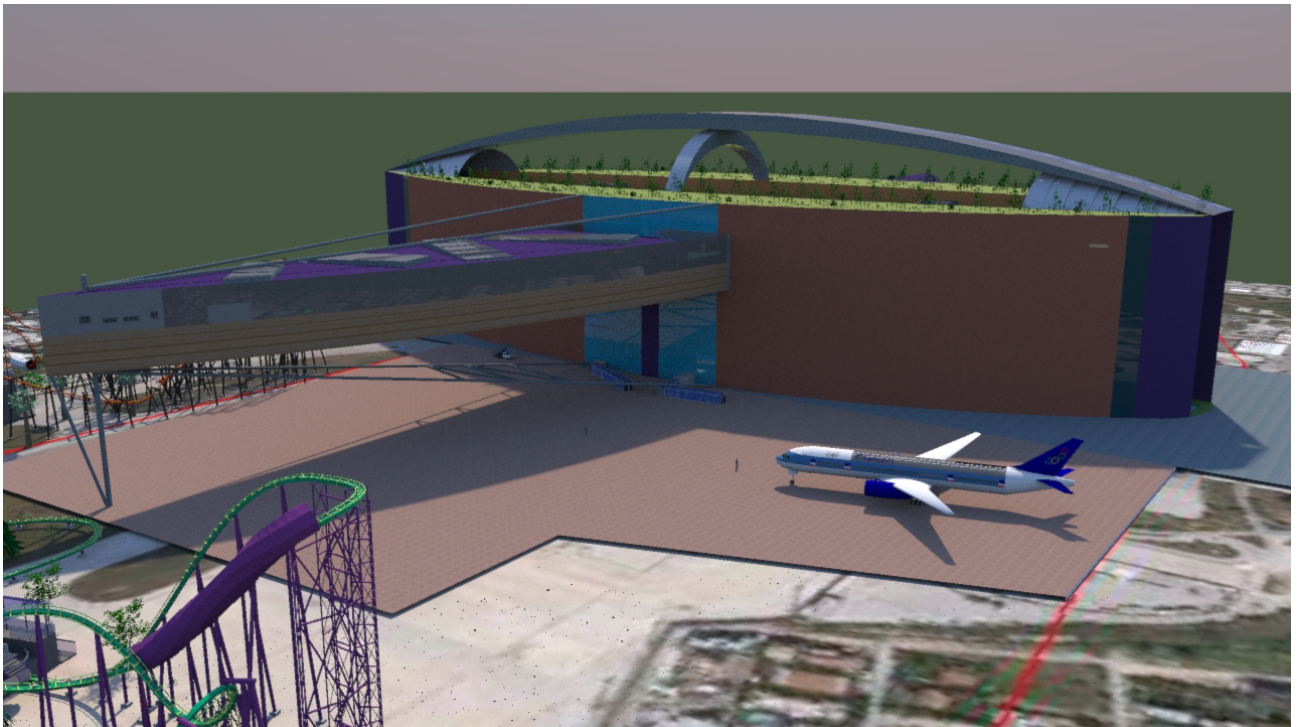




Εσωτερικό Θεματικού Εστιατορίου- Αεροπλάνο



Εσωτερικό Εμπορικού Κέντρου



Νυκτερινή Άποψη



