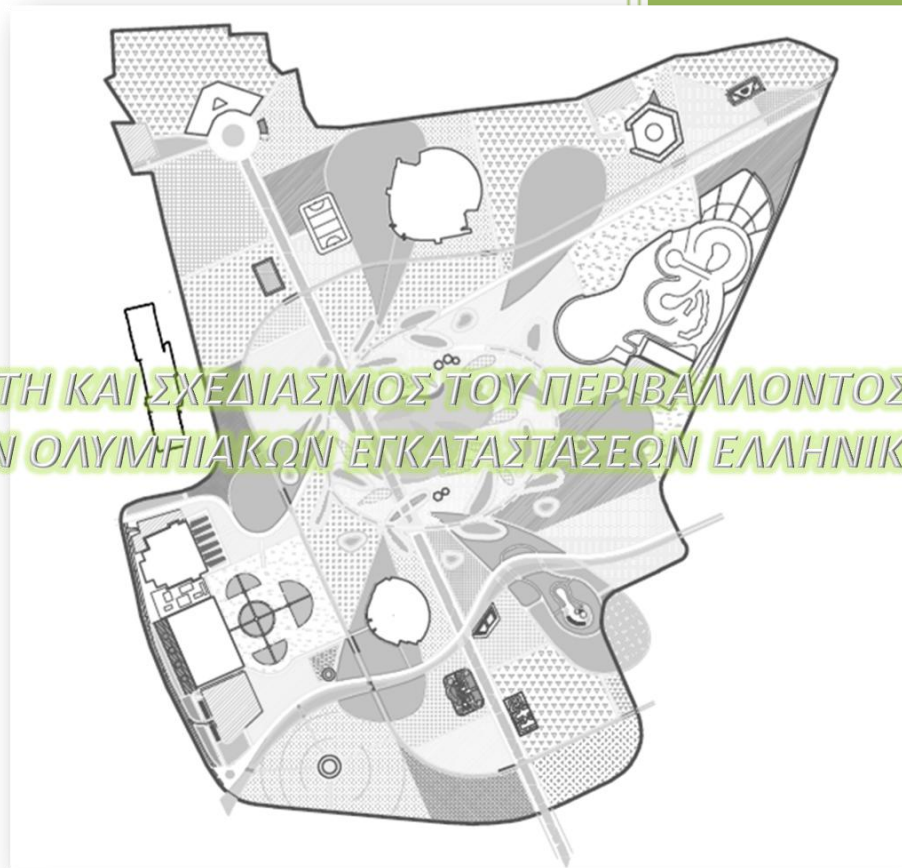


ΓΕΩΠΟΝΙΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ ΦΥΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΝΘΟΚΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ ΤΟΠΙΟΥ
Π.Μ.Σ. ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ ΤΟΠΙΟΥ

2011

«ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΥ
ΤΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ»



ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΔΙΑΤΡΙΒΗ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗΣ ΨΑΡΙΑΝΟΥ

ΓΕΩΠΟΝΙΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ ΦΥΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΝΘΟΚΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ ΤΟΠΙΟΥ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ ΤΟΠΙΟΥ

**«ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΥ ΤΩΝ
ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ»**

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΨΑΡΙΑΝΟΥ

Εξεταστική επιτροπή:

Μ. Παπαφωτίου, Αναπληρώτρια Καθηγήτρια (Επιβλέπουσα)

Π. Νεκτάριος, Επίκουρος Καθηγητής (μέλος)

Α. Παρασκευοπούλου, Λέκτορας (μέλος)

ΑΘΗΝΑ 2011

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Εκφράζονται ευχαριστίες σε όλους όσους βοήθησαν για τη διεκπεραίωση αυτής της μελέτης. Ευχαριστώ θερμά την επιβλέπουσα Αναπληρώτρια Καθηγήτρια και Διευθύντρια του Εργαστηρίου Ανθοκομίας και Αρχιτεκτονικής Τοπίου, Γεωπονικού Πανεπιστημίου Αθηνών, κα. Μαρία Παπαφωτίου, για την καθοδήγηση και τις χρήσιμες υποδείξεις της κατά τη διάρκεια της μεταπτυχιακής μου μελέτης.

Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Επίκουρο Καθηγητή κ. Παναγιώτη Νεκτάριο και τη Λέκτορα κα. Αγγελική Παρασκευοπούλου που δέχθηκαν να βαθμολογήσουν την εργασία μου.

Ιδιαίτερες ευχαριστίες θα ήθελα να εκφράσω στην οικογένειά μου και ειδικότερα στους γονείς μου Τηλέμαχο και Αργυρώ, καθώς και την αδερφή μου Δήμητρα, για την υπομονή και τη συμπαράστασή τους σε όλη τη διάρκεια της εκπόνησης αυτής της μελέτης και γενικότερα των μεταπτυχιακών μου σπουδών.

Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω την εταιρεία Ολυμπιακά Ακίνητα Α.Ε. αλλά και το τμήμα Αρχιτεκτονικής στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο για το υλικό και τις πληροφορίες που μου παρείχαν, στοιχεία απαραίτητα για την εκπόνηση της παρούσας μεταπτυχιακής διατριβής.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη	6
Abstract	7
1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	8
1.1. Γενικά	8
1.2. Αντικείμενο της μελέτης	10
1.3. Μεθοδολογία εκπόνησης της μελέτης	10
2. ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΣΤΗ ΜΕΤΑΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΕΠΟΧΗ	12
2.1. Ο Ρόλος του αστικού σχεδιασμού στη μεταολυμπιακή εποχή	12
2.2. Ο ρόλος των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων στον αστικό σχεδιασμό	14
2.3. Ολυμπιακή κληρονομιά	16
2.4. Περιπτώσεις Ολυμπιακών Πάρκων στη μεταολυμπιακή εποχή	17
2.4.1. Ολυμπιακό Πάρκο Μονάχου	17
2.4.2. Ολυμπιακό Πάρκο του Σύδνεϋ	18
3. ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΑ ΠΑΡΚΑ ΚΑΙ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΠΡΩΝΗΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ	23
3.1. Οι πράσινες επιφάνειες στις μεγαλουπόλεις	23
3.2. Ο ρόλος του Μητροπολιτικού Πάρκου	27
3.3. Μητροπολιτικά πάρκα και επισκεψιμότητα	29
3.4. Περιπτώσεις Μητροπολιτικών Πάρκων	30
3.4.1. <i>Buen Retiro</i> , Μαδρίτη	30
3.4.2. <i>Central park</i> , Νέα Υόρκη	31
3.4.3. <i>Regent's park</i> , Λονδίνο	33
3.5. Αναπλάσεις πρώην αεροδρομίων	36
3.5.1. Η επανάχρηση των αεροδρομίων	36
3.5.2. Περιπτώσεις επανάχρησης πρώην αεροδρομίων	38
4. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΥΠΟ ΜΕΛΕΤΗ ΧΩΡΟΥ	49
4.1. Ιστορικά στοιχεία πρώην αεροδρομίου Ελληνικού και ευρύτερης περιοχής	49
4.1.1. Πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού	49
4.1.2. Ιστορικά στοιχεία Δήμου Ελληνικού	51
4.2. Θέση	53
4.2.1. Ο Δήμος Ελληνικού	53
4.2.2. Περιοχή πρώην Αερολιμένα Ελληνικού	54
4.2.3. Ο υπό μελέτη χώρος	57

4.3. Ιδιοκτησιακό καθεστώς.....	59
4.4. Νομοθεσιακό καθεστώς	60
4.5. Δημογραφικά και οικιστικά στοιχεία ευρύτερης περιοχής.....	62
4.5.1. Πληθυσμιακά στοιχεία των τεσσάρων δήμων σε επαφή με το χώρο του πρώην αεροδρομίου.....	62
4.5.2. Οι κυρίαρχες χρήσεις γης στους τέσσερις δήμους.....	64
4.6. Προσβασιμότητα.....	67
4.7. Φυσικό περιβάλλον	72
4.7.1. Γεωμορφολογία	72
4.7.2. Γεωλογικά - Γεωτεχνικά στοιχεία.....	72
4.7.3. Υδρολογικά και υδρογεωλογικά δεδομένα.....	73
4.7.4. Κλιματικές συνθήκες περιοχής	75
4.7.5. Βλάστηση.....	78
4.8. Υφιστάμενη Κατάσταση	81
4.8.1. Οι εγκαταστάσεις του Ολυμπιακού Πόλου Ελληνικού.....	81
4.8.2. Τα Ολυμπιακά Ακίνητα του Ελληνικού αναλυτικά	82
4.8.3. Χαρακτηριστικά εδαφών	87
4.8.4. Κίνηση – Περιφράξεις	94
4.8.5. Λειτουργικότητα και σχεδιαστικές γραμμές του υφιστάμενου περιβάλλοντος χώρου των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων Ελληνικού.....	96
5. ΑΡΧΕΣ ΚΑΙ ΑΞΟΝΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ	98
6. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΣΥΝΘΕΤΙΚΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ	103
6.1. Βασικές σχεδιαστικές αρχές.....	103
6.2. Λειτουργικές ενότητες	105
6.3. Δομή - Διάρθρωση	109
6.3.1. Είσοδοι	110
6.3.2. Διαμόρφωση ορίων.....	112
6.3.3. Κυκλοφορία και στάθμευση οχημάτων.....	114
6.3.4. Εσωτερικό δίκτυο διακίνησης.....	114
6.4. Διαμόρφωση και οργάνωση των λειτουργικών ενοτήτων	121
6.4.1. Αναψυχή.....	121
6.4.2. Άθληση	135
6.4.3. Πολιτισμός.....	139
6.4.4. Εκπαίδευση	144
6.4.5. Παιδικό παιχνίδι.....	149

6.4.6. Τουρισμός - Διασκέδαση	150
6.4.7. Χώροι στάθμευσης.....	152
6.5. Φωτισμός	154
6.6. Φυτεύσεις	156
6.6.1. Υφιστάμενο δυναμικό πρασίνου	156
6.6.2. Αρχές οργάνωσης του πρασίνου	156
6.6.3. Διάρθρωση πρασίνου	158
6.7. Διαχείριση του πάρκου	170
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	172
ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ	174
ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΠΙΣΥΝΑΠΤΟΜΕΝΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ.....	176
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΧΕΔΙΩΝ (άνευ κλίμακας).....	177

Περίληψη

Αντικείμενο της παρούσας μεταπτυχιακής μελέτης είναι η καταγραφή και αποτύπωση της υφιστάμενης διαμόρφωσης του περιβάλλοντος χώρου των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων Ελληνικού και η σχεδιαστική πρόταση αναδιαμόρφωσής του.

Χαρακτηριστικό γνώρισμα των σημερινών μεγαλουπόλεων αποτελεί η έλλειψη χώρων πρασίνου, γεγονός που οδηγεί στην υποβάθμιση του αστικού μικροκλίματος αλλά και στη διατάραξη της φυσικής και ψυχικής υγείας των κατοίκων. Η αναδιαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου (έκτασης 1415 στρεμμάτων) των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων Ελληνικού, μπορεί να συντελέσει στο να βελτιωθεί η παραπάνω κατάσταση, αλλά για να επιτελέσει το στόχο της πρέπει να συνδυάζει με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, την ανάπτυξη του φυσικού περιβάλλοντος με την κάλυψη των αναγκών αναψυχής του σύγχρονου ανθρώπου.

Για το σκοπό αυτό, προτείνεται η δημιουργία πάρκου με θέμα την ιστορική χρήση του χώρου, για τη διεξαγωγή των αγωνισμάτων των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας 2004. Το πάρκο αυτό περιλαμβάνει εκτεταμένο δίκτυο διακίνησης πεζών που οδηγεί σε ποικίλες λειτουργίες και δραστηριότητες, οι οποίες συνθέτουν στοιχεία φυσικού περιβάλλοντος και προσελκύουν την ανθρώπινη παρουσία.

Πιο συγκεκριμένα, προτείνεται η υποδιαίρεση του πάρκου σε θεματικές ενότητες που, είτε χαρακτηρίζονται αποκλειστικά από βλάστηση είτε σε συνδυασμό με αυτή εξυπηρετούν λειτουργίες και δραστηριότητες πολιτιστικού, κοινωνικού, ψυχαγωγικού, αθλητικού, εκπαιδευτικού χαρακτήρα (Μουσείο Πολιτικής Αεροπορίας, Επιστημονικό – Εκπαιδευτικό Ενυδρείο, *Scatepark*, Πάρκο Ειδικής Κυκλοφοριακής Αγωγής, Κέντρο Ιππασίας κλπ.).

Οι κυρίαρχες παράμετροι, που τίθενται ως βάση για την πορεία του σχεδιασμού, είναι η δημιουργία ενός πνεύμονα πρασίνου που θα επιδράσει ευμενώς σε ότι αφορά τις βιοκλιματικές συνθήκες της περιοχής, η λειτουργική διασύνδεση του πάρκου με τον περιβάλλοντα αστικό ιστό, καθώς και ο ρόλος του ως συνδετικός κρίκος του παραλιακού μετώπου με τον αστικό ιστό στα ανατολικά του, η ανάδειξη της ιστορικής ταυτότητας του χώρου και η αειφόρος διαχείριση των υδάτινων πόρων.

Abstract

The scope of the present thesis is the recording and protraction of the existing arrangement of the existing landscaping of the Olympic Venues in Hellinikon and the design proposal for its remodeling.

Feature of the contemporary metropolis is the lack of green spaces, which leads to the degradation of the urban microclimate as well as to derangement of citizens' physical and mental health. The redevelopment of the surrounding area (354 acres of land) of the Greek Olympic Venues can help to improve this situation, but to accomplish this objective it should combine, on the best possible way, the development of the natural environment with the satisfaction of the modern man's leisure needs.

For this purpose, the creation of a park is recommended, the theme of which will be the historical use of the area, for having held some of the competitions of the Olympic Games of 2004. The park will consist of an extensive network of pedestrians which will lead to a variety of operations and activities, composing the elements of natural environment which attract the human presence.

In detail, it is proposed that the park will be divided into thematic sections qualified either by vegetation or in combination with specific operations and activities of cultural, social, entertainment, sports, educational character (Museum of Aviation, Science - Educational - Aquarium, Scatepark, Special Education Park Road, Equestrian Center, etc.).

The prevalent parameters, on which the progress of our planning were based were to create a green "lung" that will impact favorably in terms of bioclimatic conditions in the area, the functional interconnection of the park with the surrounding urban area and the park's role as a link between the coastal "front" and the urban area located east of the park, the emphasis and exploitation of the historical identity of the area and the sustainable use of water resources.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1. Γενικά

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες αποτελούν αναμφισβήτητα το σπουδαιότερο αθλητικό γεγονός παγκοσμίως και για αυτόν το λόγο οι πόλεις που τους φιλοξενούν τυγχάνουν σημαντικής αναγνώρισης και δόξας κατά τη περίοδο της διεξαγωγής των Αγώνων και σε πολλές περιπτώσεις και μετά το πέρας τους.

Είναι αλήθεια πως αυτό το σπουδαίο αθλητικό γεγονός «ουσιαστικά σφραγίζει» την εκάστοτε πόλη που το διοργανώνει, ενώ αξιοσημείωτο είναι ότι η επιρροή των Ολυμπιακών Αγώνων στις πόλεις «οικοδεσπότες», είναι πιο μεγάλη από το 1984 και ύστερα, εξαιτίας των περισσότερων συμμετεχόντων αθλητών, της μεγαλύτερης ποικιλίας αθλημάτων, της κυρίαρχης παρουσίας των Μ.Μ.Ε., αλλά και των χορηγών (Cashman, 2002).

Η επιρροή των Ολυμπιακών Αγώνων στις διοργανώτριες πόλεις ποικίλλει. Κυρίως όμως σχετίζεται με αλλαγές στο σχεδιασμό της πόλης και στο φυσικό περιβάλλον, με την ανάδειξη της κουλτούρας της πόλης και της χώρας σε παγκόσμιο επίπεδο, αλλά και με βελτιώσεις στις αεροπορικές, οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές. Επίσης συνδέεται με αυξημένους φόρους, αλλαγές στη διακυβέρνηση και τη δημόσια λήψη αποφάσεων, καινοτομίες στην πολιτική και στις πολιτικές σχέσεις, με πιθανή αύξηση του τουρισμού και της επιχειρηματικής δραστηριότητας, τη δημιουργία νέων αθλητικών χώρων που έχουν δυνατότητα για μεταολυμπιακή δημόσια χρήση και τέλος με τον εθελοντισμό (Cashman, 2002).

Όσον αφορά τις αθλητικές εγκαταστάσεις, αξίζει να σημειώσουμε πως η πλειοψηφία των αθλητικών χώρων που δημιουργούνται στα πλαίσια των Ολυμπιακών Αγώνων, (όπως και οι χώροι φιλοξενίας των αθλητών, των εκπροσώπων του τύπου και των μελών της Διεθνούς Ολυμπιακής επιτροπής) δε θα πρέπει να σχεδιάζονται με μοναδικό σκοπό τη διεκπεραίωση των Αγώνων, αλλά και τη συνεισφορά στην ανάπτυξη και αναβάθμιση της διοργανώτριας πόλης (Millet, 1997). Αν αυτό δε ληφθεί υπόψη και οι εγκαταστάσεις δεν έχουν σημαντική μεταολυμπιακή χρήση, κινδυνεύουν να

εξελιχθούν στους λεγόμενους «λευκούς ελέφαντες» και να επιβαρύνουν τους φορολογούμενους πολίτες (Cashman, 2002).

Οι «λευκοί ελέφαντες» (ογκώδεις ολυμπιακές εγκαταστάσεις περιορισμένης ή ανύπαρκτης χρήσης) ειδικά εάν βρίσκονται σε πυκνοδομημένες πόλεις όπως η πόλη της Αθήνας, περιορίζουν κι άλλο τους ελεύθερους χώρους αλλά και τους χώρους πρασίνου. Την ίδια ώρα, η ύπαρξη των πράσινων πνευμόνων μέσα στην πόλη είναι απαραίτητη τόσο για την αντιμετώπιση της περιβαλλοντικής υποβάθμισης, αλλά και κατ' επέκταση για την εξάλειψη του φαινομένου της κλιματικής αλλαγής.

Συγκεκριμένα, μετά τα έργα που έγιναν εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων, στα οποία περιλαμβάνονται φυσικά και η δημιουργία των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων, οι ελεύθεροι χώροι και το πράσινο στην Αθήνα μειώθηκαν κι άλλο, ενώ σήμερα πλέον το πράσινο στην πρωτεύουσα πλησιάζει μόλις τα 2,55 m² ανά κάτοικο (Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας & Δημοσίων Έργων, 1994). Παράλληλα, σε πανευρωπαϊκό επίπεδο (σε μεγάλες πρωτεύουσες) η αντίστοιχη τιμή κυμαίνεται από 25 μέχρι και 50 m² πρασίνου ανά κάτοικο.

Στην περίπτωση των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων Ελληνικού, τα Ολυμπιακά Ακίνητα και οι πλακοστρώσεις επικρατούν αισθητά του πρασίνου, ενώ οι χρήσεις των Ολυμπιακών κτιρίων έχουν αλλάξει στις περισσότερες των περιπτώσεων. Ο σχεδιασμός της συγκεκριμένης περιοχής είχε προφανώς ως κεντρικό άξονα την αποτελεσματική κάλυψη των απαιτήσεων που θέτει η αθλητική υπόσταση του Ολυμπιακού Συγκροτήματος και μόνο. Φυσικά, οι ανάγκες των όμορων Δήμων σε χώρους πρασίνου και ελεύθερους χώρους, δεν αφήνουν περιθώρια για μεγάλες σε έκταση πλακοστρωμένες επιφάνειες με Ολυμπιακά Ακίνητα που στις περισσότερες περιπτώσεις υπολειτουργούν.

1.2. Αντικείμενο της μελέτης

Αντικείμενο της παρούσας μεταπτυχιακής διατριβής είναι η μελέτη του περιβάλλοντος χώρου των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων στο βορειοδυτικό τμήμα της έκτασης του πρώην αεροδρομίου Ελληνικού, νότια του λεκανοπεδίου Αττικής, καθώς και η σχεδιαστική πρόταση διαμόρφωσης χώρων πρασίνου και αναψυχής που θα πλαισιώνουν τα Ολυμπιακά Ακίνητα. Επιδιώκεται λοιπόν, η δημιουργία χώρων με λειτουργίες και χρήσεις που θα εξυπηρετούν όχι μόνο τους κατοίκους των όμορων δήμων, αλλά και γενικότερα τους κατοίκους του λεκανοπεδίου Αττικής. Εξάλλου η έκταση του υπό μελέτη χώρου (1801 στρέμματα συμπεριλαμβανομένων των Ολυμπιακών Ακινήτων) επιτρέπει τη δημιουργία χώρου πρασίνου και αναψυχής, υπερτοπικής σημασίας.

Στόχος του σχεδιασμού των περιβαλλόντων χώρων του Ολυμπιακού Συγκροτήματος του Ελληνικού είναι η μεγιστοποίηση των δυνατών χρήσεων, που θα αξιοποιούν όλη την έκτασή τους χωρίς να παρεμποδίζουν την ανάπτυξη της βλάστησης. Έτσι θα επιτρέπεται η ισόρροπη ανάπτυξη του φυσικού στοιχείου και των ανθρώπινων δραστηριοτήτων και θα εξασφαλίζεται η εναρμόνιση του φυσικού και του δομημένου περιβάλλοντος λειτουργικά αλλά και αισθητικά.

1.3. Μεθοδολογία εκπόνησης της μελέτης

Για την εκπόνηση της παρούσας μελέτης υιοθετήθηκαν οι παρακάτω μέθοδοι και πραγματοποιήθηκαν τα ακόλουθα στάδια εργασίας:

Θεωρητικά στοιχεία

Για την ολοκληρωμένη παρουσίαση και αντιμετώπιση του θέματος κρίθηκε απαραίτητη η παράθεση βιβλιογραφικών στοιχείων σχετικά με την αξιοποίηση Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων και περιβαλλόντων χώρων στη μεταολυμπιακή εποχή σε διεθνές επίπεδο, με την ανάπτυξη μητροπολιτικών πάρκων σε μεγάλες πρωτεύουσες και με την αξιοποίηση πρώην εγκαταστάσεων αεροδρομίου.

Αυτοψία στην υπό μελέτη περιοχή

Πραγματοποιήθηκαν επανειλημμένες επισκέψεις στην περιοχή μελέτης όπου έγινε λεπτομερής καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης και συλλέχθηκε φωτογραφικό υλικό.

Συλλογή απαραίτητων στοιχείων

Ελήφθησαν στοιχεία από διάφορους φορείς (Ολυμπιακά Ακίνητα Α.Ε., Ε.Μ.Π., Εθνική Στατιστική Υπηρεσία, Υ.Π.Ε.Κ.Α. κ.α.) τα οποία αφορούν τις φυσικές, κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες της περιοχής μελέτης.

Σύνταξη μελέτης

Με βάση τα παραπάνω, διατυπώθηκαν συγκεκριμένα ζητήματα προς επίλυση, καθορίστηκαν οι στόχοι της μελέτης, αναλύθηκαν οι βασικές ιδέες και οι άξονες σχεδιασμού, εκφράστηκαν λεπτομερειακές προτάσεις και τέλος πραγματοποιήθηκε η σχεδίαση του χώρου καθώς και η ανάλυσή του.

2. ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΣΤΗ ΜΕΤΑΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΕΠΟΧΗ

2.1. Ο Ρόλος του αστικού σχεδιασμού στη μεταολυμπιακή εποχή

Στις σύγχρονες κοινωνίες με την υψηλή τεχνολογία και τη γρήγορη πληροφόρηση, το θέμα δεν είναι να αφήνουμε τη φύση να αποκαταστήσει την ισορροπία ανάμεσα στο φυσικό και στο τεχνητό περιβάλλον, αλλά να παρεμβαίνουμε στο τεχνητό περιβάλλον και να το εναρμονίζουμε με το φυσικό κόσμο. Το όραμα του Thomas More για την ιδανική πόλη, σύμφωνα με το οποίο η φύση και το δομημένο περιβάλλον συνυπάρχουν αρμονικά, εξακολουθεί και πρέπει να συνεχίζει να αποτελεί όραμα για κάθε σχεδιαστή και αρχιτέκτονα.

Ο αστικός σχεδιασμός που απαιτείται για τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων πρέπει να εξυπηρετεί τον παραπάνω σκοπό. Εξάλλου, έτσι όπως ο αγώνας του αθλητή των Ολυμπιακών βασίζεται στην πλήρη εναρμόνιση του σώματος και του πνεύματος, παρομοίως και το σχέδιο διεξαγωγής των Αγώνων πρέπει να εξασφαλίζει την εναρμόνιση της πόλης με τη φύση, των κτιρίων με τους φυσικούς περιβάλλοντες χώρους τους, καθώς και του ίδιου του ανθρώπου με το περιβάλλον και τη κοινωνία. Πλέον, στις σημερινές οργανωμένες κοινωνίες, δε χρησιμοποιούμε το περιβάλλον για τις ανάγκες μας, αλλά προσαρμόζουμε τις ανάγκες μας στο περιβάλλον, ενώ όπου οι συνθήκες το επιτρέπουν, παρεμβαίνουμε για να διορθώσουμε τις ανισορροπίες που μπορεί να έχουν προκύψει από την επιβολή μας στη φύση στο παρελθόν.

Σε μια πόλη η διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων μπορεί να συμβάλλει στην εναρμόνιση του φυσικού με το δομημένο περιβάλλον και αυτό μπορεί να επιτευχθεί με:

α) τη συμπερίληψη όλων των κτιρίων που κατασκευάζονται για τους Ολυμπιακούς Αγώνες σε ένα ευέλικτο πρόγραμμα **μεταολυμπιακής** χρήσεως, το οποίο όχι μόνο θα «ενσωματώνει» τα νέα κτίρια στην καθημερινή λειτουργία της πόλης, αλλά θα φροντίζει επίσης η χρήση τους να αποτελεί κεντρικό πόλο αποκατάστασης των περιοχών στις οποίες τα ίδια κατασκευάζονται.

β) την εξάλειψη των οικολογικών ανισορροπιών μέσω της δημιουργίας πράσινων ζωνών και χώρων αναψυχής, τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και τη χρήση φιλικών προς στο περιβάλλον υλικών.

γ) την εξάλειψη των λειτουργικών ανισορροπιών που παρουσιάζει η διοργανώτρια πόλη, μέσω παρεμβάσεων στο δημόσιο δίκτυο μεταφορών, στις επικοινωνίες, στην αισθητική καθώς και στην ποιότητα του περιβάλλοντος κ. α.

Γενικότερα, στη μεταολυμπιακή περίοδο η βασική πρόκληση είναι η διοργανώτρια πόλη να «επενδύσει» σε αυτό που ήδη έχει κερδίσει από το γεγονός ότι φιλοξένησε τους Ολυμπιακούς Αγώνες (Chalip 2002).

Άλλωστε, μια επιτυχημένη Ολυμπιάδα σε επίπεδο οργάνωσης αλλά και οικονομικής διαχείρισης, αφήνει μια «θετική» κληρονομιά στην πόλη «οικοδεσπότη» που αφορά σε καινούριες και αναβαθμισμένες αθλητικές εγκαταστάσεις και χώρους, νέα και βελτιωμένη υποδομή, διεθνή αναγνώριση και φήμη, αύξηση τουρισμού, νέες μορφές εμπορίου, ευκαιρίες επενδύσεων και μάρκετινγκ, καθώς και αύξηση συμμετοχής στα αθλήματα (Sydney Olympic Games Review Committee, 1990).

Η μεταολυμπιακή χρήση καθορίζεται και από τον αστικό σχεδιασμό και επανασχεδιασμό μιας πόλης η οποία πρόκειται να φιλοξενήσει τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Η ίδια, δεν είναι τίποτα λιγότερο ή περισσότερο από μια τεράστια εικόνα του μέλλοντος την οποία «σκιτσογραφούμε» στο παρόν. Κοινωνικά και πολιτιστικά παραμελημένες περιοχές μπορούν να αποκτήσουν νέο περιεχόμενο μέσω των εμβληματικών κτιρίων που θα κατασκευαστούν σε αυτές, αλλά και με τη δημιουργία νέων λειτουργιών.

2.2. Ο ρόλος των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων στον αστικό σχεδιασμό

Τα εμβληματικά κτίρια μιας πόλης είναι συμβολικής σημασίας. Οι κάτοικοι συχνά αναγνωρίζουν σε αυτά την πολιτισμική και κοινωνική τους ταυτότητα όχι μόνο αντιμετωπίζοντάς τα σαν κτίρια καθ' αυτό, που έτσι κι αλλιώς είναι ξεχωριστά λόγω ιστορικής σημασίας, αλλά και εξ' αιτίας του ρόλου που παίζουν τα ίδια στην καθημερινή ζωή των κατοίκων. Αποτελούν κελύφη ζωής και δίνουν χαρακτήρα στην ποιότητα και ψυχολογία μιας πόλης.

Για αυτόν το λόγο, τα αθλητικά κέντρα που κατασκευάζονται για τους Ολυμπιακούς Αγώνες αποτελούν μια πρόκληση για οποιονδήποτε αρχιτέκτονα για να εκφράσει το όραμά του και τις ιδέες του αλλά και την αισθητική του προσέγγιση στον κόσμο στον οποίο ζει και σε αυτόν που βλέπει να έρχεται.

Κτίζοντας ένα αθλητικό κέντρο καλύπτουμε μια ανάγκη αλλά ταυτόχρονα βάζουμε και μία σφραγίδα στο μέλλον μιας ολόκληρης περιοχής. Συχνά αλλάζουμε περιεχόμενο ή και τρόπο ζωής κι όταν έχουμε πολλά ίδια κτίρια, τη φυσιογνωμία μιας ολόκληρης πόλης.

Ένα στάδιο ή ένα αθλητικό κέντρο αποτελούν εμβληματικά έργα αρχιτεκτονικής, πολλαπλής σημασίας και ποικίλου συμβολισμού. Ως πόλοι έλξης που **αναπτύσσουν τριγύρω τους μια ποικιλία δραστηριοτήτων**, εκδηλώνουν τα χαρακτηριστικά της ποιότητας τους στο υπόβαθρο του χώρου και χρόνου (με την προϋπόθεση βέβαια ότι δεν είναι κατασκευασμένα ως κτίρια μιας χρήσης). Αναμφισβήτητα, τα κτίρια αθλημάτων ή τα ολυμπιακά αθλητικά κέντρα γίνονται ορόσημα μιας πόλης καθώς και σημεία προσανατολισμού τόσο για τους κατοίκους της πόλης όσο και για τους επισκέπτες της.

Άλλωστε, ο αστικός σχεδιασμός των σημερινών μεγαλουπόλεων έχει δύο κύριους στόχους: την απελευθέρωση παραγωγικού χρόνου και την απελευθέρωση χώρων για τη πιο γρήγορη κίνηση του κόσμου, των αγαθών και των υπηρεσιών. Συνεπώς, τα εμβληματικά κτίρια πρέπει να απορροφούν στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό τις δραστηριότητες για τις οποίες έχουν κατασκευαστεί και να έχουν παράλληλα την ευελιξία να υπηρετούν, μετά από προσαρμογή, ένα μεγαλύτερο εύρος οικονομικής,

κοινωνικής και πολιτιστικής ζωής στη πόλη. Ένα αθλητικό κέντρο για παράδειγμα, θα μπορούσε να λειτουργήσει παράλληλα ως κέντρο πολιτισμού, ως χώρος συναυλιών και ως χώρος εκθέσεων, συνεδρίων, σεμιναρίων κ.α. Εξάλλου σήμερα, με τα δεδομένα των χαρακτηριστικών των μεγάλων πόλεων, τα εμβληματικά κτίρια δε μπορούν να χαρακτηρίζονται από τη στατική φύση που χαρακτηρίζει τα κτίρια του παρελθόντος. Τα νέα δεδομένα στην αρχιτεκτονική επικαλούνται ανθεκτικές αλλά «ελαφριές» κατασκευές που μπορούν εύκολα να αναδιαμορφωθούν για να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες του κτιρίου ανάλογα με την εκάστοτε λειτουργία του. Τέλος, οι πολλαπλές λειτουργίες ενός κτιρίου είναι ό, τι του δίνει ζωή, πέρα από τη συμβολική του σημασία ως σημείο αναφοράς και αναγνώρισης (Συναδινός Π., 2001).

2.3. Ολυμπιακή κληρονομιά

Όπως αναφέραμε και παραπάνω, μια επιτυχημένη Ολυμπιάδα σε επίπεδο διοργάνωσης και οικονομικής διαχείρισης, αφήνει μια καλή «κληρονομιά» στη διοργανώτρια πόλη. Παρ' όλ' αυτά, από μια σύγχρονη οικονομική άποψη, οι αθλητικές εγκαταστάσεις μπορεί να μην αποτελούν το κύριο πλεονέκτημα των Αγώνων.

Στους Ολυμπιακούς Αγώνες της Βαρκελώνης το 1992, οι εγκαταστάσεις των καταδύσεων καθώς και του μπίτζμπολ, χρειάστηκε να κατεδαφιστούν επειδή υποχρησιμοποιούνταν. Στην Ατλάντα αντίστοιχα, ο Ολυμπιακός στίβος καταργήθηκε αμέσως μετά τους αγώνες, ενώ το Ολυμπιακό Στάδιο έπρεπε να μετατραπεί για τους επαγγελματίες του μπίτζμπολ έτσι ώστε να αποφέρει επαρκή έσοδα για να επιβιώσει. Επίσης, οι Ολυμπιακές κολυμβητικές εγκαταστάσεις αγωνίζονται ακόμα για να καλύψουν τα έξοδα λειτουργίας τους. Στο Σύδνεϋ, τα δύο κύρια στάδια που κατασκευάστηκαν για τους Αγώνες, απαιτούν 200 εκδηλώσεις ανά έτος για την κάλυψη των δαπανών -υπερδιπλάσιο ποσό από το τρέχον ποσοστό κρατήσεων. Η Ολυμπιακή πισίνα κολύμβησης του Σύδνεϋ είναι τόσο ακριβή να ενοικιαστεί που τα εθνικά πρωταθλήματα προγραμματίστηκαν για μια εναλλακτική και φτηνότερη εγκατάσταση στη πόλη του Σύδνεϋ.

Βέβαια, οι Αγώνες μπορούν να παρέχουν ένα ζωτικής σημασίας κίνητρο για αστική ανάπτυξη (Hughes, 1993). Στην περίπτωση του Σύδνεϋ, υπήρξε ουσιαστική υποδομή για τη φιλοξενία των Αγώνων που έμεινε σαν κληρονομιά στους πολίτες της πόλης. Βελτιώθηκαν αθλητικές εγκαταστάσεις, κατασκευάστηκαν νέοι δρόμοι, επεκτάθηκε το αεροδρόμιο, η χωρητικότητα των δωματίων των ξενοδοχείων αυξήθηκε κατά 25%., πλατύνθηκαν τα πεζοδρόμια, εγκαταστάθηκαν νέα έπιπλα δρόμου και γενικά αναβαθμίστηκαν και εξωραϊστήκαν οι δημόσιοι χώροι (*public landscaping*) (Chalip, 2002).

2.4. Περιπτώσεις Ολυμπιακών Πάρκων στη μεταολυμπιακή εποχή

2.4.1. Ολυμπιακό Πάρκο Μονάχου

Το Ολυμπιακό Πάρκο στο Μόναχο Γερμανίας (Εικ. 1), είναι ένα πάρκο που κατασκευάστηκε για τους θερινούς Ολυμπιακούς Αγώνες του 1972. Όντας στην περιοχή του Μονάχου που είναι γνωστή ως "*Oberwiesefeld*" (περιοχή άνω λιβαδιού), το Πάρκο συνεχίζει σήμερα να χρησιμεύει ως χώρος για πολιτιστικές, κοινωνικές και θρησκευτικές εκδηλώσεις.



Εικόνα 1. Σημερινή άποψη του Ολυμπιακού Πάρκου Μονάχου (Πηγή: <http://www.olympiapark.de/en/home/olympic-park/olympiapark-muenchen-gmbh/>)

Το συγκεκριμένο πάρκο αποτελεί σήμερα ένα Διεθνές κέντρο εκδηλώσεων, αθλητικό και ψυχαγωγικό πάρκο αλλά και τουριστικό θέρετρο με παγκόσμια φήμη. Με τη μοναδική αρχιτεκτονική των κτιρίων, το πάρκο αυτό, έχει ήδη δεχτεί πάνω από 170 εκατομμύρια εγγεγραμμένους χρήστες, από τους οποίους τα 96 εκατομμύρια επισκέπτονται 9.941 αθλητικές, πολιτιστικές και εμπορικές εκδηλώσεις και τα περίπου 74 εκατομμύρια είναι επισκέπτες στις ψυχαγωγικές και τουριστικές εγκαταστάσεις. Για το οικονομικό έτος 2007 και μόνο, καταγράφηκαν 4,1 εκατομμύρια επισκέπτες. Τα 2 εκατομμύρια από αυτούς επισκέφτηκαν 330 εκδηλώσεις ενώ τα 2,1 εκατομμύρια τις ψυχαγωγικές εγκαταστάσεις

Από τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1972, έχουν καταγραφεί 31 παγκόσμια, 12 ευρωπαϊκά και 93 γερμανικά πρωταθλήματα, καθώς και ένα ευρύ φάσμα άλλων σημαντικών αθλητικών γεγονότων, αλλά και συναυλίες με ποπ, ροκ και κλασσικούς καλλιτέχνες της μουσικής σκηνής, εμπορικές εκθέσεις, συνέδρια και εκδηλώσεις. Με τα ποίκιλα σημεία έλξης τους, οι δραστηριότητες αναψυχής καθώς και οι τουριστικές εγκαταστάσεις (Εικ. 2), σημειώνουν ανάλογη επιτυχία. Μεγάλη επισκεψιμότητα

σημειώνει και το Ενυδρείο του πάρκου του οποίου ένα από τα κυριότερα χαρακτηριστικά είναι το ενυδρείο των 400.000 λίτρων με μια γυάλινη σήραγγα δέκα μέτρων, την οποία οι επισκέπτες μπορούν να περπατήσουν ενώ από πάνω τους κολυμπούν οι καρχαρίες και οι θαλάσσιες χελώνες.



Εικόνα 2. Απεικόνιση λειτουργιών στο Ολυμπιακό Πάρκο Μονάχου (Πηγή: <http://www.olympiapark.de/en/home/olympic-park/event-locations/>)

Συνοψίζοντας, με αυτή την ποικιλία αλλά και το συνδυασμό των διαφόρων εκδηλώσεων και εγκαταστάσεων αναψυχής όπως και των αντίστοιχων αξιοθέατων, το Ολυμπιακό Πάρκο του Μονάχου έχει εξελιχθεί σε ένα από τα σημαντικότερα κέντρα του είδους του (Πηγή: <http://www.olympiapark.de/en/home/tours-sightseeing/>).

2.4.2. Ολυμπιακό Πάρκο του Σύδνεϋ

Το 1997, η «PWP» (εταιρεία αρχιτεκτονικής τοπίου) ανέλαβε το σχεδιασμό του Ολυμπιακού Πάρκου του Σύδνεϋ. Η έκταση που θα καταλάμβανε το πάρκο στην περιοχή «Homebush Bay» (προάστιο στο δυτικό Σύδνεϋ, πολιτεία της Νότιας Νέας

Ουαλίας, Αυστραλία) θα ήταν ελαφρά μεγαλύτερη του «*Central Park*» της Ν. Υόρκης, αλλά σε αντίθεση με το «*Central Park*» ή το «*Golden Gate Park*» στο Σαν Φρανσίσκο, δε βρισκόταν μέσα σε αστικό δίκτυο και ως εκ τούτου δεν είχε κάποια επίσημα όρια. Έτσι, τα διάφορα κρατικά και ομοσπονδιακά αγροτεμάχια, συμπεριλαμβανομένου του «*Bicentennial Park*» (πρόσφατα χτισμένο πάνω σε χώρο υγειονομικής ταφής απορριμμάτων), συμπεριλήφθηκαν μαζί. Εξ ου και η ονομασία «*Millennium Parklands*». Αυτά τα «αγροτεμάχια» μπορεί να επεκταθούν με την πάροδο του χρόνου, πιθανότατα με πρόσθετες εκτάσεις στην περιοχή του ποταμού «*Parramatta*» καθώς και της «*Homebush*» ακτής (Πηγή: επίσημη ιστοσελίδα της Εταιρείας «*PWP*»: http://www.pwpla.com/prj_project_details.php?prjid=24).



Εικόνα 3. Άποψη του Ολυμπιακού Πάρκου του Σύδνεϋ όπου είναι έντονο το φυσικό στοιχείο με τις λίμνες και τα λιβάδια (Πηγή: http://en.wikipedia.org/wiki/File:Syd_olympic_park_landscape.jpg)

Στην ουσία, η περιοχή σχεδιάστηκε εκ νέου για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2000. Οι εγκαταστάσεις που κατασκευάστηκαν εξακολουθούν να χρησιμοποιούνται και σήμερα για αθλητικές και πολιτιστικές εκδηλώσεις, αλλά και μια σειρά από αθλητικές συναντήσεις παγκόσμιας κλάσης. Με την επιτυχή ολοκλήρωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2000, το Ολυμπιακό Πάρκο του Σύδνεϋ (Εικ 3,4,5) έχει υποστεί μια σειρά σημαντικών εργασιών ανάπτυξης για την μετατροπή του σε μια πολυδύναμη μονάδα πολλαπλών εγκαταστάσεων που έχουν κυριολεκτικά επαναπροσδιορίσει την περιοχή (Πηγή: Wikipedia http://en.wikipedia.org/wiki/Sydney_Olympic_Park).

Υπάρχουν πολλά πράγματα για τους τουρίστες και τους ντόπιους να κάνουνε στο Ολυμπιακό Πάρκο του Σύδνεϋ ένα από τα καλύτερα τουριστικά θέλγητρα της Αυστραλίας.

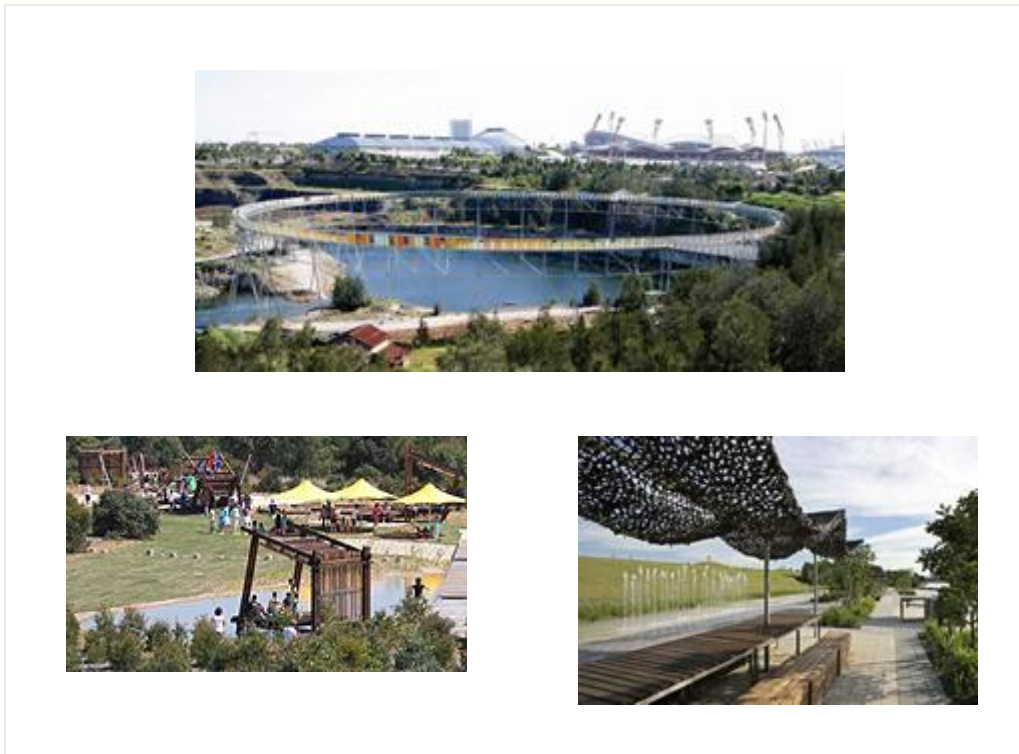


Εικόνα 4. Άποψη του Ολυμπιακού Πάρκου του Σύδνεϋ από δορυφορική λήψη (Πηγή: http://image03.webshots.com/3/5/22/48/8852248TQfCqskwzs_fs.jpg)

Εκτός από τις περιηγήσεις στο Ολυμπιακό Πάρκο, υπάρχει και η ενοικίαση ποδηλάτων, μια σειρά από επιλογές για φαγητό, διαμονή κ.α.

Ένα τμήμα του πάρκου, το λεγόμενο «*Common Wentworth*» είναι ένας μεγάλος ανοιχτός χώρος αναψυχής με εγκαταστάσεις που περιλαμβάνουν δύο καταφύγια πικνικ, μπάμπεκιου, παιδική χαρά, πεζόδρομο, ποδηλατόδρομο, τουαλέτες, χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων και είναι όλες πλήρως προσβάσιμες. Τον Οκτώβριο του 2007 άνοιξε σε αυτό το τμήμα και μια νέα ιδιαίτερη «παιδική χαρά περιπέτειας» η οποία διαθέτει ένα τεράστιο σκάμμα, πίστες αναρρίχησης, κούνιες και πολλά άλλα ευρηματικά παιχνίδια.

Το «*Common Wentworth*» διαθέτει και εργοστάσιο ανακύκλωσης νερού αλλά έχει και σημαντική αξία ως κύριος βιότοπος για 2 σπάνια είδη βατράχων, καθώς και διάφορα είδη υδρόβιων πτηνών και εντόμων με τα οποία τρέφονται τα πουλιά (Πηγή: <http://www.sydneyolympicpark.com.au/>).



Εικόνα 5. Διαφορετικές απόψεις του Ολυμπιακού Πάρκου του Σύδνεϋ. Εντύπωση προκαλεί το «δαχτυλίδι περιπάτου» (πάνω φωτογραφία) καθώς και το «πάρκο περιπέτειας» (φωτογραφία κάτω αριστερά) (Πηγή: http://www.sydneyolympicpark.com.au/Visiting/venues_and_parks/brickpit_ring_walk)

Δίπλα στις αθλητικές εγκαταστάσεις έχουν δημιουργηθεί και κτίρια γραφείων που ενοικιάζονται καθώς και δύο ξενοδοχεία που ολοκληρώθηκε η κατασκευή τους το 2008.

Κάθε χρόνο διοργανώνονται στο πάρκο πάνω από 5000 εκδηλώσεις στις οποίες συμπεριλαμβάνονται αθλητικές εκδηλώσεις, μουσικά φεστιβάλ, υπαίθριες παραστάσεις κ.α. Επίσης, περισσότεροι από 8,2 εκατομμύρια άνθρωποι το επισκέπτονται ετησίως για αναψυχή, διασκέδαση, πολιτιστικές, αθλητικές και εκπαιδευτικές δραστηριότητες.

Παρ' όλ' αυτά, κάποιες από τις εγκαταστάσεις έχουν αλλάξει λειτουργία από την αρχική τους, όπως είναι το στάδιο του Μπέιζμπολ το οποίο έχει μετατραπεί στο «*Sydney Showground*» (χώρος εκδηλώσεων πολλαπλής φύσεως), το πρώην «*Sydney Superdome*» γνωστό σήμερα ως «*Acer Arena*» και το Ολυμπιακό Στάδιο το σημερινό «*ANZ Stadium*».

Οι τελευταίοι δύο χώροι είναι σήμερα ιδιαίτερα επιτυχημένοι, με το «*ANZ Stadium*» που ενήργησε ως ο τόπος συνάντησης για 49 μεγάλα αθλητικά γεγονότα μέσα στο έτος 2007, καθώς και το «*Acer Arena*» που το 2005 κατατάχθηκε στη δεύτερη θέση παγκοσμίως, ως χώρος με τις περισσότερες συνολικές εισπράξεις στην κατηγορία του, μετά από το «*Madison Square Garden*» της Νέας Υόρκης. Τέλος, το Δεκέμβριο του 2009 αλλά και του 2010, διοργανώθηκαν σε εγκαταστάσεις του Ολυμπιακού Πάρκου και διαγωνισμοί με αγωνιστικά αυτοκίνητα («*V8 Supercar*») (Πηγή: http://en.wikipedia.org/wiki/Sydney_Olympic_Park).

3. ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΑ ΠΑΡΚΑ ΚΑΙ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΠΡΩΗΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ

3.1. Οι πράσινες επιφάνειες στις μεγαλουπόλεις

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 πολλές μεσογειακές πόλεις οι κάτοικοι τους απολαμβάνουν μεγάλες εκτάσεις πρασίνου.

Ελεύθεροι χώροι είναι οι εκτάσεις χωρίς κτίρια, οι δρόμοι, οι πεζόδρομοι, οι πλατείες, οι παιδικές χαρές, οι παραλίες όταν οι πόλεις είναι παραθαλάσσιες, τα ρέματα μέσα στις πόλεις, οι ανοιχτοί αρχαιολογικοί χώροι, τα πάρκα ή άλση, οι κήποι, οι ανοιχτές και χωρίς κτίρια αθλητικές εγκαταστάσεις (Μπελαβίλας Ν. και Βαταβάλη Φ., 2009). Η πολεοδομική νομοθεσία ορίζει με ακρίβεια τα χαρακτηριστικά αυτών των χώρων και τις επιτρεπόμενες σε αυτούς υπαίθριες ή στεγασμένες χρήσεις (Βλ. σχετικά: *Κώδικας Βασικής Πολεοδομικής Νομοθεσίας*, άρθρο 246, παρ. 1 έως 4). Εξ' αυτών **πράσινοι χώροι** νοούνται όσοι έχουν κύρια χρήση το πράσινο, με μεγάλη φυτοκάλυψη στο μεγαλύτερο ποσοστό της έκτασης. Δεν νοούνται ως πράσινοι χώροι όσοι καταλαμβάνονται από γήπεδα ή στάδια, οι ελεύθεροι χώροι με σκληρές επιφάνειες χωρίς ή με λίγο πράσινο (πλατείες), οι ελεύθεροι χώροι στάθμευσης και προφανώς οι χώροι οι οποίοι έχουν κύρια χρήση εγκατεστημένη σε κτιριακές υποδομές (αναψυχή, εμπόριο, αθλητισμός, κ.α.) ακόμη και αν οι ακάλυπτοι τους χώροι πλαισιώνονται από πράσινο.

Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία (Πηγή: ΦΕΚ 285/05.03.2004), το επιθυμητό μέγεθος ελεύθερων χώρων ανά κάτοικο ορίζεται στα 8 m². Επιθυμητό είναι, το ίδιο να κατανέμεται σε νησίδες πρασίνου, πλατείες, παιδικές χαρές, πάρκα και πάρκα πόλης, τα οποία να είναι με τέτοιο τρόπο τοποθετημένα στον αστικό ιστό, ώστε να είναι άμεσα προσβάσιμα.

Την τελευταία δεκαετία κυρίως, η έννοια του πάρκου διολίσθησε από την ιστορική της έννοια, ως μεγάλου χώρου πρασίνου σε ασαφείς συνήθως προσδιορισμούς συγκροτημάτων όπου η κύρια χρήση τους είναι η αναψυχή ή το εμπόριο. Το δε πράσινο αναπτύσσεται λίγο ή καθόλου σε δομημένες και επιστρωμένες με σκληρές επιφάνειες εκτάσεις.

Όπως προαναφέρθηκε, ο διαχωρισμός, η κατηγοριοποίηση, αλλά και η διάταξη των πράσινων χώρων σε μία πόλη είναι σημαντικός παράγοντας για τη βέλτιστη απόδοση του πρασίνου στο αστικό περιβάλλον, ενώ η ποιότητα ζωής μίας συνοικίας ή μίας πόλης επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό και από τη δυνατότητα πρόσβασης όλων των κατοίκων στους πράσινους χώρους. Κρίσιμη θεωρείται η απόσταση των 15 λεπτών από τα μικρά και συνοικιακά πάρκα και τις πλατείες, η οποία δίνει τη δυνατότητα στον καθένα να μπορεί εύκολα να φθάσει σε αυτά. Εξίσου σημαντική όμως είναι και η γενική διάταξη των **υπερτοπικών χώρων** στη συνολική έκταση της πόλης, η οποία πρέπει να έχει μία ίση κατανομή, αλλιώς το πλεονέκτημα της ύπαρξης τους αποτελεί να γίνει προνόμιο λίγων μόνο κατοίκων και όχι του συνόλου. Έτσι, η απόσταση των υπερτοπικών χώρων από περιοχές κατοικίας της πόλης μπορεί μεν να είναι μεγαλύτερη των 15 λεπτών που θεωρείται κρίσιμη για τα μικρά, συνοικιακά πάρκα και πλατείες, αλλά δεν πρέπει να είναι απαγορευτική ή αποτρεπτική για την πρόσβαση του συνόλου των κατοίκων της πόλης, τους οποίους ένας υπερτοπικός χώρος καλείται να εξυπηρετεί.

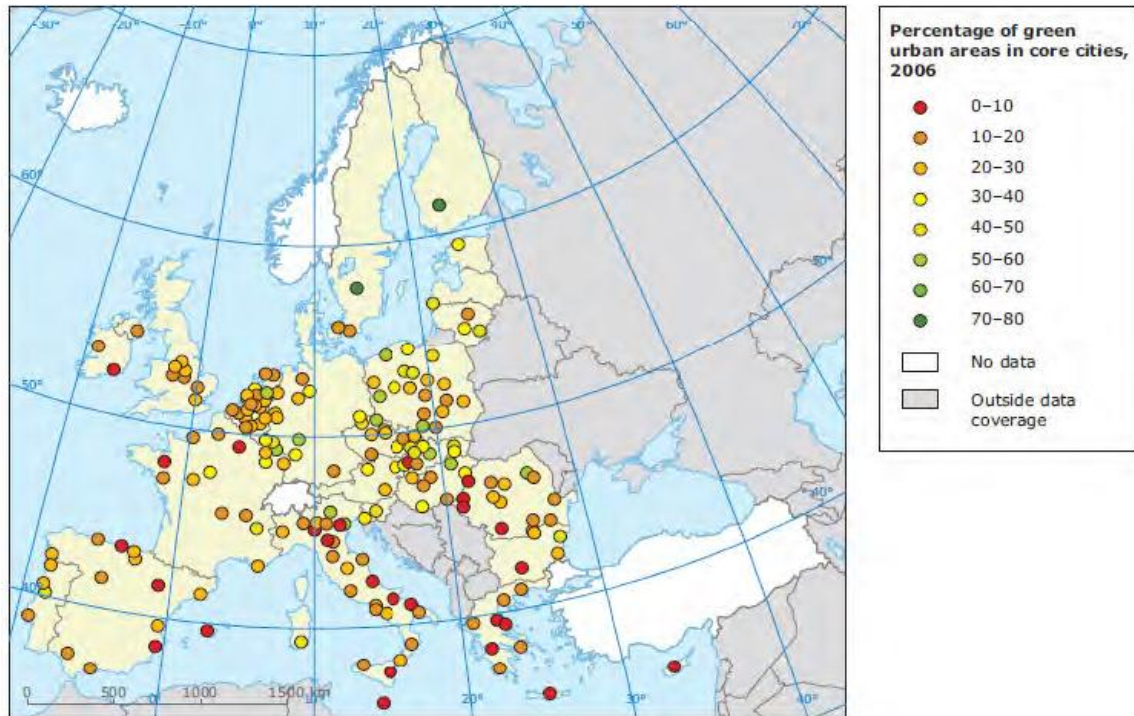
Οι μεγάλες ελληνικές πόλεις υστερούν εμφανώς έναντι των υπόλοιπων ευρωπαϊκών πόλεων στην αναλογία διαθέσιμων χώρων πρασίνου ανά κάτοικο. Όπως έχει προαναφερθεί, σύμφωνα με τις καταγραφές του ΥΠΕΧΩΔΕ του 1994 η Αθήνα βρίσκεται στο τέλος του ευρωπαϊκού καταλόγου με 2,55 m² ανά κάτοικο, ενώ στη Θεσσαλονίκη κάθε κάτοικος απολαμβάνει μόλις 2,73 m² χώρων πρασίνου (Πίνακας 1). Τα ελληνικά μεγέθη αυτά, όχι μόνο υστερούν κατά πολύ από τα θεσμοθετημένα επιθυμητά πρότυπα της ελληνικής νομοθεσίας, αλλά απέχουν εξαιρετικά από την εικόνα που παρουσιάζεται εκτός Ελλάδας (Πηγή: Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας & Δημοσίων Έργων (1994), *ΑΤΤΙΚΗ SOS: «Αστικό περιαστικό πράσινο - οάσεις πρασίνου και ποιότητας ζωής»*).

ΠΙΝΑΚΑΣ 1	
Πόλη	σε m ² / κάτοικο
Αθήνα	2,55
Θεσσαλονίκη	2,73
Λονδίνο	9,00
Παρίσι	8,54
Ρώμη	9,00
Βιέννη	20,00
Βαρσοβία	18,00
Άμστερνταμ	27,00
Ρότερνταμ	28,00
Χάγη	27,00
Ζυρίχη	10,00
Βόννη	35,00
Μπορντό	2,00
Βερολίνο	13,00
Ουάσιγκτον	50,00

Πίνακας 1. Αναλογία χώρων πρασίνου ανά κάτοικο μεταξύ Αθήνας και άλλων πόλεων (1994). (Πηγή: Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (1994), ΑΤΤΙΚΗ SOS: «Αστικό περιαστικό πράσινο – οάσεις πρασίνου και ποιότητας ζωής» <http://www.minenv.gr/4/44/4401/440102/44010201/g4401020102.html>)

Από το 1994 που υπήρξε η τελευταία επίσημη καταγραφή για την Αθήνα, τα ποσοστά αυτά έχουν μειωθεί καθώς στην πόλη δεν προστέθηκαν πάρκα, αλλά αντίθετα οικοδομήθηκε ένα σημαντικό μέρος των ελεύθερων χώρων και αυξήθηκε ο πληθυσμός (Μπελαβίλας. Ν. και Βαταβάλη Φ., 2009).

Ανάλογοι γενικότεροι δείκτες τοποθετούν τις μεσογειακές πόλεις χαμηλά σε σχέση με τις υπόλοιπες πόλεις (Εικ. 6).



Εικόνα 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>. European Commission, Directorate General Enterprise and Industry. (2010, July 23). Land use and land cover data for Large Urban Zones with more than 100.000 inhabitants as defined by the Urban Audit (temporal coverage: 2005-2007, publication 2010, May 28). GMES Urban Atlas [Database]. Brussels: European Commission, DG Enterprise and Industry. <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/urban-atlas177> }

3.2. Ο ρόλος του Μητροπολιτικού Πάρκου

Ο ρόλος του μητροπολιτικού πάρκου στις σύγχρονες πόλεις είναι διαφορετικός από αυτόν του τοπικού ή του μικρού συνοικιακού πάρκου. Ο τύπος των τοπικών πάρκων που δημιουργούνται στις περιορισμένες, ποσοτικά αλλά και σε μέγεθος, ελεύθερες εκτάσεις των μεγαλουπόλεων, είναι αναγκαίος σε συνδυασμό με τα Μητροπολιτικά Πάρκα, όχι αντί αυτών. Με λίγα λόγια, αν και η δημιουργία των τοπικών αστικών πάρκων είναι αναγκαία, τα ίδια δε μπορούν να υποκαταστήσουν τα μητροπολιτικά τα οποία είναι αναγκαία και ζωτικής σημασίας για την περιβαλλοντική αναβάθμιση των πόλεων που τα φιλοξενούν. Εδώ να σημειώσουμε πως η έννοια του μητροπολιτικού ή/και του περιφερειακού πάρκου το οποίο υφίσταται στη διεθνή νομοθεσία, δεν υφίσταται στην ελληνική νομοθεσία. Μια εύστοχη και αρκετά ακριβής διατύπωση είναι η παρακάτω: «Μητροπολιτικής σημασίας υποδομές και χώροι νοούνται εκείνοι που το μέγεθος και η εμβέλειά τους ξεπερνά το τοπικό επίπεδο είτε αυτό νοείται σαν μια γειτονιά, μια πολεοδομική ενότητα ή ένας δήμος - και εκτείνεται αν όχι σε όλο, πάντως σε σημαντικό τμήμα του όλου Πολεοδομικού Συγκροτήματος» (ΤΕΕ/ ΤΚΜ, Έκθεση για την «Αξιοποίηση ελεύθερων χώρων του ΠΣΘ- Μετεγκατάσταση ΔΕΘ», 2008).

Κάποια βασικά κριτήρια εκτίμησης της μητροπολιτικής σημασίας χώρων είναι τα εξής:

- ύπαρξη ή έλλειψη χρήσεων και συχνότητα εφήμερων δραστηριοτήτων υπερτοπικού χαρακτήρα συμβατών με τη χρήση του ελεύθερου χώρου
- ακτίνα επιρροής με βάση την προσβασιμότητα, πλήθος και ποικιλία χρηστών
- ένταξη χώρων σε υφιστάμενα και εν δυνάμει δίκτυα ελεύθερων χώρων
- αρχαιολογική, ιστορική ή αρχιτεκτονική σημασία
- συγκριτική ύπαρξη ή έλλειψη άλλων χώρων εντός του δήμου και των όμορων δήμων (Ερευνητικό πρόγραμμα ΕΜΠ – ΤΕΔΚΝΑ, 2010)

Η Αθήνα διαθέτει ένα μητροπολιτικό πάρκο, το «Αντώνης Τρίτσης». Την ίδια ώρα στο Γουδί, το οποίο θα μπορούσε να αποτελέσει το χώρο για τη δημιουργία ενός ακόμη μητροπολιτικού πάρκου, από τα αρχικά 3.500 στρέμματα έχουν απομείνει μόλις 900 στρέμματα αμιγούς πρασίνου. Τέλος, το πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού θα μπορούσε

να αποτελέσει ένα από τα μεγαλύτερα μητροπολιτικά πάρκα της Ευρώπης με έκταση περίπου 5.300 στρεμμάτων.

3.3. Μητροπολιτικά πάρκα και επισκεψιμότητα

Ένας σημαντικός παράγων, για τη βιωσιμότητα αλλά και την ομαλή ένταξη ενός πάρκου στον αστικό ιστό είναι όπως προαναφέρθηκε η επισκεψιμότητα. Πριν τη δημιουργία ενός Μητροπολιτικού πάρκου είναι εξαιρετικά σημαντικό να εξεταστεί αν μια τέτοια επένδυση θα έχει ανταπόκριση και αν θα αξιοποιηθεί από το κοινό. Δεδομένου ότι στην Ελλάδα δεν υπάρχει κάποιο πάρκο αντίστοιχης κλίμακας από το οποίο να μπορούν να αντληθούν στοιχεία, εξετάζονται πιο κάτω χαρακτηριστικές ευρωπαϊκές και αμερικανικές περιπτώσεις.

Όσον αφορά στις ευρωπαϊκές περιπτώσεις, σύμφωνα με δημοσιευμένα στοιχεία, τα δέκα μεγαλύτερα πάρκα του Λονδίνου δέχθηκαν κατά τη διάρκεια του 2007, 29 εκατομμύρια επισκέπτες, δηλαδή οκτώ φορές περίπου τον πληθυσμό της Αθήνας. Ο Βοτανικός τους κήπος, παρότι βρίσκεται σε μεγάλη απόσταση από το κέντρο της πόλης, δέχθηκε σχεδόν 2 εκατομμύρια επισκέπτες. Οι επιστήμονες που εργάζονται εκεί, έκαναν σε ένα έτος 424 επιστημονικές και ερευνητικές δημοσιεύσεις. Στα θερμοκήπια και στα παρτέρια του αναφύονται 5.500 διαφορετικά είδη φυτών. Κατά το ίδιο έτος, οι εργαζόμενοι στον Κήπο αφιέρωσαν 7.600 εργατομήρες στην έρευνα και την εκπαίδευση, προστατεύοντας έμπρακτα τη βιοποικιλότητα των φυτών (Πηγή: *UK Department for Culture, Media and Sport, Royal Parks, 2007*).

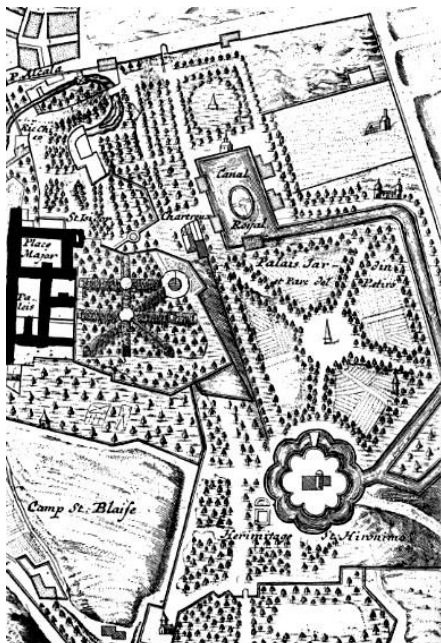
Η εικόνα του *Hyde Park* του Λονδίνου, του *Central Park* της Νέας Υόρκης, του *Prater* της Βιέννης, του *Buen Retiro* της Μαδρίτης, του *Gorky* της Μόσχας, με χιλιάδες περιπατητές, ποδηλάτες, ζευγάρια, ηλικιωμένους και παιδιά είναι μία εικόνα καθημερινότητας που δίνει ευκαιρίες για χαλάρωση, παιχνίδι και άθληση στους κατοίκους της πόλης.

Στις ΗΠΑ, το *Central Park*, ένας αμιγής χώρος υψηλού πρασίνου στο κέντρο της Νέας Υόρκης, έχει έκταση 3.372 στρεμμάτων και δέχεται 25 εκατομμύρια επισκέπτες ετησίως. Το ανάλογό του, *Golden Gate Park*, στο Σαν Φραντσίσκο της Καλιφόρνιας, με έκταση 4.120 στρεμμάτων δέχεται 13 εκατομμύρια επισκέπτες και αντίστοιχα το *Chicago Lincoln Park*, 20 εκατομμύρια επισκέπτες (Πηγή: *O' Neill, H. & Associates, 2009*).

3.4. Περιπτώσεις Μητροπολιτικών Πάρκων

3.4.1. *Buen Retiro*, Μαδρίτη

Το ιστορικό αυτό πάρκο (Εικ. 7), των 1300 στρεμμάτων βρίσκεται στην καρδιά της Μαδρίτης και είναι αναμφισβήτητα ο πιο δημοφιλής περίπατος στην πόλη, τόσο για τους κατοίκους, όσο και για τους τουρίστες. Το πάρκο δημιουργήθηκε μεταξύ του 1630 και 1640 σαν Βασιλικός Κήπος, όπως και τόσα άλλα. Έως το 1808, οπότε χρησιμοποιήθηκε ως στρατώνας από το γαλλικό στρατό, υπήρξε Βασιλικός Κήπος. Υπέστη διάφορες αλλαγές ανάλογα με τις μόδες της κάθε εποχής. Το 1817 άνοιξε για πρώτη φορά στο κοινό ενώ το 1868 πέρασε στην ιδιοκτησία του δήμου. Η ομορφιά του πάρκου βασίζεται κυρίως στην ανεπτυγμένη χλωρίδα, στα ψηλά δένδρα, στους ωραίους θάμνους, στην ύπαρξη νερού και στα ωραιότατα ιστορικά κτίρια. Παρά τη μεγάλη δημοτικότητα του πάρκου, αμέλεια, έλλειψη μεθοδικού προγραμματισμού και βανδαλισμοί, είχαν σαν αποτέλεσμα την παρακμή του.



Εικόνα 7. Σχέδιο κάτοψης και άποψη λίμνης του πάρκου Buen Retiro, Μαδρίτης (Πηγές: http://www.gardenvisit.com/assets/madge/tem7082seg481/original/tem7082seg481_original.jpg <http://images.travelpod.com/users/translucent/4.1253649710.el-parque-del-buen-retiro.jpg>)

Έτσι, από το 1990 άρχισε ένα μεγάλο πρόγραμμα αποκατάστασης: κόπηκαν τα άρρωστα φυτά, φυτεύτηκαν καινούρια δέντρα και θάμνοι, επαναχαράχθηκαν και στρώθηκαν μονοπάτια και δρόμοι. Επίσης, ανακαινίστηκαν τα υπάρχοντα κτίρια και δόθηκαν για χώρους αναψυχής. Τέλος, καφενεία, περίπτερα, πάγκοι, σήματα,

φωτισμός, σχεδιάστηκαν εξαρχές, όπως επίσης βρέθηκαν χώροι για παιχνίδια και ανεπίσημη άθληση. Το μεγαλύτερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει σήμερα ο Δήμος είναι η αντιμετώπιση των βανδαλισμών και των κλοπών.

Σήμερα το πάρκο περιλαμβάνει γκαλερί, χώρους αναψυχής ενώ χρησιμοποιείται και για διεθνείς εκδηλώσεις και αποτελεί ένα από τα καλύτερα αξιοθέατα της Μαδρίτης (Πηγή: Ο.Ρ.Σ.Α. – Ε.Μ.Π., 1998).

3.4.2. *Central park*, Νέα Υόρκη

Μέχρι το 1840, η περιοχή που βρίσκεται σήμερα το μητροπολιτικό πάρκο *Central Park*, ήταν βαλτότοπος με πολλά χοιροστάσια. Η Νέα Υόρκη ήταν πολύ μικρότερη σε έκταση και αριθμούσε περίπου τους 300.000 κατοίκους. Για πάρκο την εποχή εκείνη οι κάτοικοι χρησιμοποιούσαν το χώρο του νεκροταφείου Γκρηνγούντ του Μπρούκλιν όπου τα παιδιά έπαιζαν ανάμεσα σε μνημεία, ενώ διέκοπταν το παιχνίδι σε κάθε νεκρική πομπή. Στις εκλογές του 1851 ο υποψήφιος δήμαρχος που είχε εξαγγείλει δημιουργία νέου πάρκου κέρδισε και αμέσως έδωσε εντολή για εύρεση χώρου και ανάπτυξη ενός προτύπου πάρκου. Έτσι, το 1857 άρχισε η δημιουργία του *Central Park* έκτασης 3.372 στρεμμάτων.

Όπως προαναφέρθηκε, το *Central Park* (Εικ. 8, 9), έχει 25 εκατομμύρια επισκέπτες ετησίως. Αρχιτέκτονας του πάρκου είναι ο *Frederick Law Olmsted*. Χαρακτηριστικό του πάρκου είναι πως αν και στα περισσότερα σημεία του φαίνεται φυσικό, πρόκειται για σχεδόν εξ' ολοκλήρου διαμορφωμένο χώρο. Περιέχει τεχνητές λίμνες, εκτεταμένα μονοπάτια πεζοπορίας, δυο πίστες για πατινάζ, ένα ζωολογικό κήπο, ένα καταφύγιο άγριας ζωής, ένα ανοιχτό θεατρικό χώρο, μεγάλες περιοχές με γρασίδι για σπορ ή ξεκούραση καθώς και παιδικές χαρές.



Εικόνα 8. Αεροφωτογραφία του Μητροπολιτικού Πάρκου *Central Park* στη Νέα Υόρκη των Η.Π.Α. (Πηγή: http://3.bp.blogspot.com/_YQ7v4qfZtXQ/TCbzQjHgXRI/AAAAAAAAAMc/VB00vDgWkbM/s1600/central-park-new-york-wallpaper.jpg)

Ο χώρος του πάρκου αποτελεί μια όαση για τα μεταναστευτικά πουλιά ενώ ο μήκος 10 χιλιομέτρων περιμετρικός δρόμος είναι γεμάτος με τζόγκερς, δικυκλιστές και σκέιτερς ιδίως τα Σαββατοκύριακα και μετά τις επτά το απόγευμα που απαγορεύεται η κυκλοφορία των οχημάτων (Πηγή: <http://el.wikipedia.org/>).



Εικόνα 9. Άποψη του *Central Park*. Τα εντυπωσιακά φυλλοβόλα, το παγοδρόμιο και το πλαισίωμα από τους ουρανοξύστες κάνουν αίσθηση στη συγκεκριμένη άποψη του πάρκου (Πηγή: <http://hannasyalala.com/wp-content/uploads/2009/03/central-park-new-york.jpg>)

3.4.3. *Regent's park*, Λονδίνο

Αρχικά (επί Ερρίκου VIII), η περιοχή *Regent's Park* αποτελούσε μέρος ενός μεγάλου δάσους και ήταν τόπος κυνηγιού. Το 1650 κόπηκαν 16.000 δένδρα για να πληρωθούν χρωστούμενοι μισθοί του ιππικού. Μετά από αυτήν την αποψίλωση και ως το 1811, η περιοχή του πάρκου αποτελούσε χώρο βοσκής. Το 1811 ο χώρος διατέθηκε για την ανέγερση πολυτελών κατοικιών μέσα σε πάρκο. Ο αρχιτέκτων *John Nash* εκπόνησε ένα φιλόδοξο σχέδιο κατοικιών, καθώς και το σχέδιο του πάρκου. Το σχέδιο αυτό ποτέ δεν αποπερατώθηκε, όμως η μορφή του πάρκου, καθώς και μια σειρά κτιρίων που το πλαισιώνουν, παρέμειναν ίδια ως σήμερα. Το 1836 πιέσεις πολιτικές και κοινωνικές ανάγκασαν τα ανάκτορα να ανοίξουν το πάρκο για την αναψυχή των πολιτών. Από τότε παρόλο που υπήρξαν μικρές αλλαγές και προσθήκες, όπως το θερινό θέατρο, το αναψυκτήριο, τα γήπεδα του τένις, το πάρκο λειτουργεί σύμφωνα με το σχέδιο του *Nash*. Υπάρχει ο εσωτερικός κυκλικός χώρος με ωραίους διακοσμητικούς κήπους, ο

εξωτερικός χώρος που περιβάλλει τον κυκλικό κήπο, με την μεγάλη αλέα περιπάτου, δένδρα, λίμνη, χώρους για πικ – νικ, χώρους παιχνιδιών (ποδόσφαιρο, τένις, κρίκετ και άλλα, όχι όμως σε επίπεδο αγώνων).



Εικόνα 10. Άποψη του *Regent's Park* από αεροφωτογραφία

(Πηγή:http://www.bbc.co.uk/london/content/images/2007/10/24/regents_park_470x342.jpg)

Η συντήρηση του πάρκου είναι εντατικότερη, η αλλαγή των διακοσμητικών στοιχείων αρκετά συχνή, φυτεύονται δε συστηματικά νέα δένδρα τα οποία εν καιρώ θα αντικαταστήσουν τα υπάρχοντα. Το πάρκο αυτό (Εικ. 10,11), καθώς και τα υπόλοιπα αστικά πάρκα του Λονδίνου, είναι εξαιρετικά δημοφιλές και χρησιμοποιείται όλες τις εποχές του χρόνου, από όλες τις ηλικίες και κοινωνικές τάξεις. Ιστορικά πάρκα υπάρχουν πάμπολλα στην Ευρώπη και είναι αυτά τα οποία κατανοούνται και αγαπιούνται από το μεγάλο κοινό, δεν παρουσιάζουν εκπλήξεις, ανταποκρίνονται σε παραδόσεις, ικανοποιούν αισθητικές ανάγκες, καθώς και ψευδαισθήσεις της προσιτότητας της φύσης και ας είναι φανερά δαμασμένη (Πηγή: Ο.Ρ.Σ.Α. – Ε.Μ.Π., 1998).



Εικόνα 11. Άποψη του Regent's Park στο Λονδίνο όπου ξεχωρίζουν οι διάδρομοι, τα παρτέρια και οι δεντροστοιχίες (Πηγή: <http://thebesttraveldestinations.com/wp-content/uploads/2010/02/Regents-Park-London1.jpg>)

3.5. Αναπλάσεις πρώην αεροδρομίων

3.5.1. Η επανάχρηση των αεροδρομίων

Οι πολιτικές ανατροπές στην Ευρώπη καθώς και η κατάρρευση του ανατολικού μπλοκ στις αρχές της δεκαετίας του 1990, οδήγησαν τη στρατιωτική οργάνωση της Ευρώπης και των ΗΠΑ σε σημαντικές αλλαγές. Ο περιορισμός της στρατιωτικής παρουσίας του ΝΑΤΟ στην Ευρώπη αποτελούσε τη μια από αυτές. Αποτέλεσμα αυτών των κινήσεων ήταν το κλείσιμο στρατιωτικών και αεροπορικών βάσεων αλλά και η υποδοχή άλλων χρήσεων σε αυτούς τους χώρους.

Στην Αγγλία, το 1992 πραγματοποιήθηκε το κλείσιμο της πρώτης αμερικανικής αεροπορικής βάσης, που δεν ήταν άλλη από αυτή του «*Greenham Common*» ενώ τη διαδέχθηκαν οι βάσεις της βρετανικής αεροπορίας «*Bentwaters*» και «*Woodbridge*». Επίσης το ίδιο έτος έκλεισε και η αμερικανική αεροπορική βάση *Maurice Rose* στην Φραγκφούρτη.

Στα πλαίσια ενός μεγάλου προγράμματος αναδιάρθρωσης της στρατιωτικής δύναμης για επιχειρησιακούς και οικονομικούς λόγους, στο έτος 1999, εγκαταλείφθηκαν αρκετά στρατιωτικά αεροδρόμια στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής. Παραδειγματικά, στην Καλιφόρνια, στη δεκαετία 2000-2010 έκλεισαν περίπου 20 τέτοιες εγκαταστάσεις.

Στα πολιτικά αεροδρόμια της Ευρώπης (πολλά από τα οποία είχαν κατασκευαστεί την δεκαετία του 1930), η αυξημένη κίνηση των επιβατών κατά τη διάρκεια των τελευταίων 20 χρόνων, καθώς και η αδυναμία των αεροδρομίων να ανταποκριθούν στις σημερινές ανάγκες διαχείρισης της κίνησης, είχε ως αποτέλεσμα την κατασκευή νέων αεροδρομίων και συνεπώς την εγκατάλειψη των παλαιότερων. Χαρακτηριστικές περιπτώσεις αποτελούν το αεροδρόμιο στο *Riem* του Μονάχου το οποίο σταμάτησε να λειτουργεί το 1992, το αεροδρόμιο *Tempelhof* του Βερολίνου (η λειτουργία του διακόπηκε το 2008), καθώς και το *Tegel* του Βερολίνου (θα σταματήσει να λειτουργεί το 2012).

Ανάμεσα στις Η.Π.Α., στη Μεγάλη Βρετανία καθώς και στη Γερμανία, διακρίνεται μια βασική διαφορά στην αντιμετώπιση των εκτάσεων που ελευθερώνονται. Πιο

συγκεκριμένα, στην περίπτωση των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής, οι εκτάσεις των αεροδρομίων πωλούνται σε ιδιώτες σε σύντομο χρονικό διάστημα από την απενεργοποίησή τους και αφού ο φορέας (συνήθως το Υπουργείο Άμυνας) προχωρήσει σε απορρυπάνσεις των εδαφών.

Επιπροσθέτως, οι παρεμβάσεις των δήμων γίνονται με την επιβολή περιορισμών δόμησης αλλά και ειδικών όρων διατήρησης και προστασίας του περιβάλλοντος. Την ίδια στιγμή, στη Μεγάλη Βρετανία, κρίσιμο βάρος έχουν τα ζητήματα περιβάλλοντος στις αποφάσεις της τοπικής αυτοδιοίκησης για να επιτρέψει την οικιστική ανάπτυξη μιας τέτοιας περιοχής. Για παράδειγμα, η πρόταση δημιουργίας μιας αστικής ενότητας 2.250 κατοικιών, αλλά και χώρων γραφείων και αναψυχής στο πρώην στρατιωτικό αεροδρόμιο *Acaster Malbis* κοντά στο *York*, είχε ισχυρές αντιδράσεις από την τοπική αυτοδιοίκηση επειδή μέρος του χώρου βρίσκονταν μέσα στις πόλης την πράσινη ζώνη.

Η θέση των χώρων των πρώην αεροδρομίων σε σχέση με τα δίκτυα μεταφοράς ή τον αστικό ιστό, παίζουν καθοριστικό ρόλο στις νέες χρήσεις που θα δοθούν στις περιοχές που απελευθερώνονται. Έτσι υπάρχουν περιπτώσεις επιχειρηματικών πάρκων όπως το *Bentwaters* και το *Greenham Commons* της Μεγάλης Βρετανίας, βιοτεχνικών/βιομηχανικών χώρων όπως το αεροδρόμιο του *Derby* στο *Burnaston* της Μ. Βρετανίας που έκλεισε το 1990 ενώ από το 1999 υποδέχτηκε εγκαταστάσεις του εργοστασίου της *Toyota* αλλά και πάρκων με μεικτές χρήσεις σαν αυτό του *El Toro* στις ΗΠΑ (Πηγή: Bell P., Gallent N. and Howe J., 2001).

Διαδεδομένο φαινόμενο είναι και η επανάχρηση επιμέρους αεροπορικών εγκαταστάσεων. Για παράδειγμα, στο αεροδρόμιο του Λίβερπουλ Αγγλίας, το *Spreke* που είναι ένας τερματικός σταθμός σταμάτησε να λειτουργεί το 1986, ενώ στα τέλη της δεκαετίας του 1990 ανακαινίστηκε ως ξενοδοχείο.

Όσον αφορά τη Γερμανία, η γη των πρώην αεροδρομίων, μεταβιβάζεται κατά κανόνα στην τοπική αυτοδιοίκηση, η οποία έχει αποφασιστικό ρόλο στις νέες χωροθετήσεις και στις διαδικασίες ανάπτυξης του χώρου. Είναι χαρακτηριστικό πως στη χώρα αυτή, έχει αναπτυχθεί τα τελευταία χρόνια μια διαφορετική προσέγγιση στο ζήτημα των βιομηχανικών περιοχών (*brownfields*) που παύουν να λειτουργούν. Πιο συγκεκριμένα,

σε αντίθεση με τις απόψεις που θέλουν την πλήρη και εντατική ανάπλαση των χώρων αυτών, εισάγεται η προσέγγιση της ελάχιστης παρέμβασης και της αποδοχής της φύσης ως δημιουργικού μηχανισμού. Η μέθοδος αυτή εφαρμόστηκε σε μεγάλη κλίμακα στην περιοχή του Ρουρ, όπου μετά την αποβιομηχάνιση τεράστιες βιομηχανίες σταμάτησαν να λειτουργούν. Το διάστημα 1989-1999, η ανάπλαση της περιοχής βασίστηκε στο τοπίο αναδεικνύοντας τη σχέση του βιομηχανικού και του φυσικού τοπίου. Επίσης, η περιοχή αντιμετωπίστηκε ως πολιτιστική κληρονομιά. Το *Emscher Park* περιλαμβάνει σημειακές παρεμβάσεις στα βιομηχανικά κελύφη ενώ ταυτόχρονα ενισχύει το φυσικό στοιχείο αλλά επιδιώκει και την επιστροφή και την κατάδειξη του ιδιαίτερου χαρακτήρα του τοπίου μέσω έργων τέχνης («*land art*»).

Η άποψη αυτή φαίνεται να έχει επηρεάσει ιδιαίτερα την περίπτωση της ανάπλασης του αεροδρομίου *Maurice Rose* στην Φραγκφούρτη και μέχρι στιγμής και την χρήση του αεροδρομίου *Tempelhof* στο Βερολίνο.

Αντιθέτως, στην περίπτωση της ανάπλασης του *Riem* στο Μόναχο, ακολουθείται ένα μοντέλο εντατικής αστικής ανάπτυξης και μετατροπής του χώρου σε μια γειτονιά της πόλης.

3.5.2. Περιπτώσεις επανάχρησης πρώην αεροδρομίων

3.5.2.1. *Greenham Common, M. Βρετανία*

Το 1941 δημιουργήθηκε το στρατιωτικό αεροδρόμιο στο *Greenham Common*, το οποίο λειτούργησε ως αμερικανική βάση από το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου έως το 1991 που έκλεισε οριστικά. Τη δεκαετία του 1980 έγινε παγκοσμίως γνωστό εξαιτίας του αποκλεισμού της βάσης από γυναικείες οργανώσεις με αφορμή τη χρήση του χώρου από αεροπλάνα που διέθεταν εξοπλισμό πυρηνικών κεφαλών (Πηγή: *New Greenham Park. The sustainable business park. Newbury, UK: NGP* <http://www.new-greenham-park.co.uk/>).



Εικόνα 12. Το *Greenham Common* στη Μ. Βρετανία από αεροφωτογραφία (Πηγή: <http://www.sustainable-greenham.org/images/Picture7reduced.jpg>)



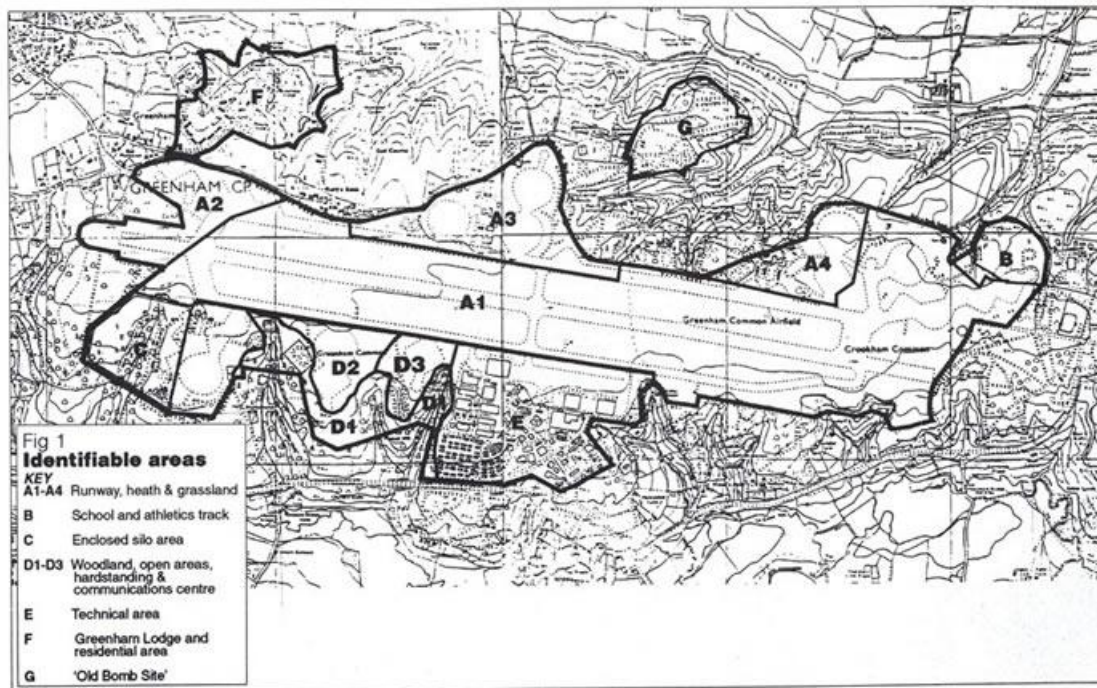
Εικόνα 13. Αεροδρόμιο *Greenham Common*. Απορρύπανση και αποξήλωση διαδρόμου προσγείωσης (Πηγή: <http://www.sustainable-greenham.org/sec-act07.php>)

Η έκταση, μεγέθους περίπου 300 εκταρίων (3000 στρέμματα), το 1997 πωλήθηκε έναντι επτά εκατομμυρίων αγγλικών λιρών στο «*Greenham Common Trust*», ενώ από την έκταση αυτή, τμήμα μεγέθους 240 εκταρίων (2400 στρέμματα) δόθηκε στην τοπική αυτοδιοίκηση έναντι του συμβολικού ποσού της μίας λίρας για την αποκατάσταση του τοπίου. Στο υπόλοιπο τμήμα των 60 εκταρίων (600 στρέμματα), ιδρύθηκε ένα επιχειρηματικό πάρκο που περιλαμβάνει γραφεία, αποθήκες, χώρους διανομής, ελαφρές βιομηχανικές μονάδες, επιχειρηματική θερμοκοιτίδα, αλλά και χώρους εξυπηρέτησης του συγκροτήματος. Του επιχειρηματικού πάρκου τα κέρδη, ενισχύουν την οικολογική αποκατάσταση του τοπίου αλλά και τις τοπικές ομάδες και



Εικόνα 14. Αγελάδες στο *Greenham Common* (Πηγή: <http://www.sustainable-greenham.org/pri-common01.php>)

φιλανθρωπικές οργανώσεις. Είναι χαρακτηριστικό πως στα πρώτα πέντε χρόνια της δημιουργίας του, το *Greenham Common Trust* (Εικ 12, 13, 14, 15) έδωσε 690.000 λίρες σε πάνω από 240 τοπικές οργανώσεις και φορείς, 770.000 λίρες για την αποκατάσταση της πανίδας και χλωρίδας και περίπου δύο εκατομμύρια λίρες σε τοπικά νοσοκομεία και οργανισμούς υγείας της περιοχής (Πηγή: <http://www.greenham-common-trust.co.uk/basic.htm> και <http://www.sustainable-greenham.org>).



Εικόνα 15. Αεροδρόμιο *Greenham Common*. Γενική διάταξη του συνόλου του χώρου (Πηγή: http://www.sustainable-greenham.org/images/runway_plan.jpg)

Στην προς αποκατάσταση περιοχή, μεγάλα τμήματα κηρύχθηκαν *SSSI* (*Sites of Special Scientific Interest*), ως περιοχές που χρήζουν προστασίας της φύσης και ειδικής φροντίδας. Για την αποκατάσταση, διαχείριση και συντήρηση του τοπίου, οργανωμένες ομάδες εθελοντών συμμετέχουν ενεργά.

Είναι αξιοσημείωτο πως έχουν διατηρηθεί στοιχεία της ιστορίας της περιοχής, όπως κάποια κτίρια αλλά και τμήμα του διαδρόμου προσγείωσης. Επίσης, εκτεταμένες εργασίες απορρύπανσης εδαφών έχουν πραγματοποιηθεί σε διάφορα σημεία της περιοχής. Το *Greenham Common Trust* βραβεύτηκε το 2003 με το βραβείο «*Queen's Award for Enterprise: Sustainable Development*», για τη συμβολή του στην ισορροπία και στην ανάπτυξη της περιοχής. Το *Greenham* αποτελεί ένα βραβευμένο παράδειγμα της αειφόρου ανάπτυξης - καταδεικνύοντας πώς η δημιουργική σκέψη και η συνεργασία μπορούν να βελτιώσουν το περιβάλλον, να προωθήσουν νέες επιχειρήσεις και να αποφέρουν πολλά κοινωνικά οφέλη.



Εικόνα 16. Έδαφος υπό βιοαποκατάσταση στο *Greenham Common*, δίνει προσωρινά την αίσθηση μιας «ερημικής» εικόνας. (Πηγή: <http://www.greenham-common-trust.co.uk/restore.htm>)

Τέλος, αξίζει να αναφέρουμε ότι με τα έσοδα του επιχειρηματικού πάρκου πραγματοποιήθηκε και η διαδικασία της βιοαποκατάστασης του ρυπασμένου από τα καύσιμα εδάφους (Εικ 16). Αυτή η ρύπανση προήλθε από τα 60 χρόνια αποθήκευσης των αεροπορικών καυσίμων σε μεγάλες υπόγειες δεξαμενές (λόγω σταδιακής διαρροής), σε πάνω από 25 τοποθεσίες γύρω από την περίμετρο του *Greenham Common*. Στην ουσία, η βιοαποκατάσταση είναι μια διαδικασία κατά την οποία βακτηρίδια με ιδιότητα να διαλύουν τα καύσιμα, ψεκάζονται πάνω στο ρυπασμένο έδαφος. Έτσι, αποφεύγεται η χρήση των χημικών ουσιών και λύνεται το πρόβλημα με φυσικό τρόπο. Αυτή η καινοτόμος διεργασία, αναπτύχθηκε ειδικά για την περιοχή και πραγματοποιήθηκε με επιτυχία στις ρυπασμένες περιοχές όπου χρησιμοποιήθηκε. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να δημιουργηθούν από τις εκσκαφές, μεγάλης κλίμακας «βιο-σφορί» με το ρυπασμένο υλικό, που υποβάλλονται σε θεραπεία. Η διαδικασία της βιοαποκατάστασης ολοκληρώθηκε το 2003 (Πηγή: <http://www.greenham-common-trust.co.uk/restore.htm>).

3.5.2.2. *Maurice Rose, Φραγκφούρτη, Γερμανία*

Στην περιοχή του *Bonames* στα περίχωρα της Φραγκφούρτης, κατασκευάστηκε ως αμερικανική βάση, μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, το αεροδρόμιο *Maurice Rose* και λειτούργησε μέχρι το 1992. Υπηρεσίες ευρέσεως εργασίας για μακροχρόνια άνεργους εγκαταστάθηκαν στην περιοχή το 1994, ενώ άρχισαν σταδιακά οι υπαίθριοι χώροι να χρησιμοποιούνται για ποδήλατο, «skate board» και «roller skating». Είναι χαρακτηριστικό πως ταυτόχρονα, η φύση άρχισε να διεισδύει ανάμεσα στις σκληρές επιφάνειες του συγκροτήματος (Εικ 18).



Εικόνα 17. Πρώην αεροδρόμιο *Maurice Rose* στη Γερμανία. Χρήση αποξηλωμένων στοιχείων οπλισμένου σκυροδέματος για επαναδιαμόρφωση του τοπίου (Πηγή: <http://www.anewfuckingwilderness.com/wp-content/uploads/2010/04/bonames-300x202.jpg>)



Εικόνα 18. Μέρος στο πρώην αεροδρόμιο *Maurice Rose*, με ένα «φυσικό μωσαϊκό» από ευρείας ποικιλίας ενδιαιτημάτων φυτών όπου η βλάστηση μπορεί να εγκατασταθεί με ποικίλα μοτίβα μέσω της φυσικής διαδοχής (Πηγή: <http://www.vulgare.net/wp-content/uploads/4.jpg>).

Ο Δήμος της Φραγκφούρτης το 2003 πήρε στη δικαιοδοσία του το χώρο και επεχείρησε μια παρέμβαση που θα ενίσχυε τον φυσικό χαρακτήρα της περιοχής με ελάχιστο κόστος. Επελέγη μια στρατηγική η οποία θα βοηθούσε τη σταδιακή επιστροφή της φύσης, θα είχε λαϊκή στήριξη και θα διατηρούσε την ιστορική ταυτότητα της περιοχής, κόντρα στη λύση της κατεδάφισης των κτιρίων που θεωρήθηκε έργο μεγάλου κόστους. Έτσι λοιπόν, διατηρήθηκε το ένα τρίτο του διαδρόμου προσγείωσης ώστε να μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως ζώνη αναψυχής (Εικ. 19) (ποδήλατο, *skate*, κ.α.), ενώ το υπόλοιπο έσπασε σε κομμάτια διαφορετικών μεγεθών που αφέθηκαν στη θέση τους δημιουργώντας μικρά κοιλώματα που επέτρεπαν την



Εικόνα 19. Αεροδρόμιο *Maurice Rose*. Χρήση του υπάρχοντος διαδρόμου προσγείωσης (Πηγή: <http://www.eurohypo.com/media/pdf/iula/Topos56Sonderdruck2.pdf>)

ανάπτυξη της γλωρίδας (Εικ. 21). Αξίζει να αναφέρουμε πως το Ερευνητικό Ινστιτούτο «*Senckenberg*», παρακολουθεί την εξέλιξη αυτή και τους ρυθμούς επιστροφής της φύσης. Επιπροσθέτως, κάποιες από τις πλάκες του μπετόν στοιβάχτηκαν, δημιουργώντας γλυπτές κατασκευές διαφορετικού ύψους (Εικ. 17), ενώ δένδρα φυτεύτηκαν είτε σε συστάδες, είτε ανάμεσα στα κενά που δημιουργήθηκαν από το σπάσιμο των σκληρών επιφανειών. Διαφορετικά τμήματα της περιοχής σηματοδοτούνται από παρεμβάσεις μικρής κλίμακας (χαμηλοί τοίχοι, ξύλινες πλατφόρμες).



Εικόνα 20. Πρώην αεροδρόμιο *Maurice Rose*. Μικρές επεμβάσεις στους διαδρόμους προσγείωσης και κίνησης
(Πηγή: <http://www.publicspace.org/timthumb.php?src=/app/webroot/files/urbanps/projects/D079-13B.jpg&w=1000&h=714&zc=1&q=95>)

Τα κτίρια διατηρήθηκαν ενώ κάποια φιλοξενούν διάφορες χρήσεις (π.χ. το γραφείο ευρέσεως εργασίας) όπως για παράδειγμα ο πύργος ελέγχου στον οποίο δημιουργήθηκε καφέ. Το διάστημα 2002-2004 έγιναν παρεμβάσεις σε μια έκταση 22 στρεμμάτων και το κόστος ανήλθε σε 99.000 €. Τέλος, είναι αξιοσημείωτο το γεγονός, ότι το έτος 2006 το συγκεκριμένο έργο κέρδισε το *Βραβείο Γερμανικής Αρχιτεκτονικής Τοπίου* (Πηγή: *The International Review of Landscape Architecture and Urban Design A&W Architektur & Wohnen under the patronage of Prof. Dr. Klaus Töpfer*, 2006).



Εικόνα 21. Αεροδρόμιο *Maurice Rose*. Θραύση σκληρών επιφανειών και φύτευση στα κενά
(Πηγή:http://3.bp.blogspot.com/_Zb_A2nLRnfA/RokkxRjOS_I/AAAAAAAAAeM/JLlSkx0uVni/s400/DSCN4232.JPG)

3.5.2.3. *Bentwaters* και *Woodbridge*, *M. Βρετανία*

Το 1942 κατασκευάστηκαν τα στρατιωτικά αεροδρόμια *Bentwaters* και *Woodbridge* στο *Suffolk* της *M. Βρετανίας* τα οποία είναι πολύ κοντά το ένα στο άλλο. Σήμερα, το πάρκο πλέον *Bentwatersparks* (Εικ 22, 24) καταλαμβάνει έκταση 4.000 στρεμμάτων περίπου, από τα οποία, τα 160 στρέμματα φιλοξενούν επιχειρηματικό πάρκο. Τα κτίρια της βάσης έχουν διατηρηθεί, συντηρηθεί και ανακαινιστεί και επαναχρησιμοποιούνται ως γραφεία ή αποθηκευτικοί χώροι για τις εταιρείες που στεγάζονται στο πάρκο, ενώ είναι χαρακτηριστικό ότι διατίθενται προς ενοικίαση ακόμη και οι υπόγειες δεξαμενές καυσίμων του αεροδρομίου (Πηγές: <http://www.bentwatersparks.com> και <http://www.twinbases.org.uk>).



Εικόνα 22. Πρώην Αεροδρόμιο *Bentwaters* στη Μ. Βρετανία. Διακρίνονται οι υποδομές (κτίρια και διάδρομοι) που έχουν διατηρηθεί (Πηγή: <http://www.bentwatersparks.com/>)



Εικόνα 23. Υποδομές που έχουν διατηρηθεί στο πρώην αεροδρόμιο - Αποθήκες βομβών (Πηγή: http://www.oceanskypictures.com/images/botw_locations/stores_5.JPG)

Αμέσως μετά το κλείσιμο των βάσεων, η συντήρηση των κτιρίων και των εγκαταστάσεων για να μην επέλθει υποβάθμιση από την εγκατάλειψη, αποτέλεσε προτεραιότητα για το Υπουργείο Άμυνας. Η χαρακτηριστική ταυτότητα των στρατιωτικών κτιρίων (Εικ. 23) αλλά και το υψηλό κόστος κατεδάφισής τους αποτέλεσαν τις αιτίες επανάχρησης των εγκαταστάσεων από τους επόμενους ιδιοκτήτες.

Το 2007 εγκαινιάστηκε το *Bentwaters Cold War Museum*, έξω από το επιχειρηματικό πάρκο. Το μουσείο το διαχειρίζονται εθελοντές.

Τέλος, αξίζει να αναφέρουμε πως ο χώρος χρησιμοποιείται συστηματικά για κινηματογραφικά γυρίσματα.



Εικόνα 24. Άποψη του πρώην αεροδρομίου *Bentwatersparks*, από αεροφωτογραφία (Πηγή: <http://www.secret-bases.co.uk/IMG/bentwaters2.jpg>)

4. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΥΠΟ ΜΕΛΕΤΗ ΧΩΡΟΥ

4.1. Ιστορικά στοιχεία πρώην αεροδρομίου Ελληνικού και ευρύτερης περιοχής

4.1.1. Πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού

Το πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού άρχισε να κατασκευάζεται το 1938 στην περιοχή *Χασάνι* (Εικ.25), με διάδρομο προσγειώσεως 1.800 μέτρων, μετά από απαλλοτρίωση τμημάτων των τότε κοινοτήτων Κομνηνών και Ελληνικού. Ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος όμως δεν επέτρεψε την ολοκλήρωσή του. Κατά τη περίοδο δε της Γερμανό-Ιταλικής κατοχής επίσπευσαν οι Γερμανοί την επέκτασή του για δικούς τους σκοπούς. Αντίθετα η συμμαχική αεροπορία επεδίωξε να παρεμποδίσει τη συμπλήρωσή του με συνέπεια επί σειράς επιδρομών, κυρίως νυκτερινών βομβαρδισμών προς αποφυγή θυμάτων εκ των εργαζομένων εκεί Ελλήνων.



Εικόνα 25. Ιστορική αεροφωτογραφία της περιοχής του αεροδρόμιου Ελληνικού το 1937 (Πηγή: Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας)

Από τους βομβαρδισμούς εκείνους είχαν προκληθεί πολλές ζημιές ακόμη και στους παρακείμενους οικισμούς. Κατά την αποχώρησή τους οι Γερμανοί κατέστρεψαν και υπονόμωσαν τους διαδρόμους του.

Μετά τη λήξη όμως του πολέμου, οι ζημιές αυτές επιδιορθώθηκαν και το 1950 το αεροδρόμιο απέκτησε και δεύτερο διάδρομο με μήκος 2.250 μέτρα ενώ ο πρώτος αυξήθηκε και αυτός στα 2.250 μέτρα. Το 1958 ο κύριος διάδρομος αυξήθηκε πάλι, με μήκος τα 3.000 μέτρα. Το 1969 εγκαινιάστηκε ο Ανατολικός Αεροσταθμός, ο οποίος έχει σχεδιαστεί από τον γνωστό Φιλανδό αρχιτέκτονα Έρο Ζάρινεν. Τη δεκαετία του 1970 ο κυρίως διάδρομος επιμηκύνθηκε στα 3.500 μέτρα, ενώ το 1976 η Ελληνική Κυβέρνηση ανέθεσε σε Κοινοπραξία της «Aerorports de Paris» και του Αεροδρομίου της Φρανκφούρτης την επιλογή της κατάλληλης τοποθεσίας για την μεταφορά του αεροδρομίου. Η τοποθεσία που επιλέχθηκε τελικά ήταν τα Σπάτα αλλά η κατασκευή προσωρινά αναβλήθηκε. Την δεκαετία του 1990 το αεροδρόμιο εξυπηρετούσε από 10 έως 12 εκατομμύρια επιβάτες το χρόνο. Τελικά, στις 28 Μαρτίου του 2001, το αεροδρόμιο κλείνει και δίνει τη σκυτάλη στο Διεθνές Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος στα Σπάτα, που είχε ήδη διαμορφωθεί.

Μετά το κλείσιμο του αεροδρομίου, κατασκευάστηκαν σε αυτό λόγω των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, δύο γήπεδα μπίτζμπολ χωρητικότητας 8.700 και 4.000 θέσεων το καθένα, ένα Κέντρο Κάνοε - Καγιάκ - Σλάλομ, ένα κλειστό γήπεδο 14.100 θέσεων και μία αίθουσα Ξιφασκίας 5.000 θέσεων. Επίσης, εκεί κατασκευάστηκε αμαξοστάσιο του τραμ της Αθήνας και του ΟΑΣΑ (ΕΘΕΛ) (Πηγή: Δήμος Ελληνικού).

4.1.2. Ιστορικά στοιχεία Δήμου Ελληνικού

Η παλιά ονομασία της περιοχής του Δήμου Ελληνικού, ο οποίος τον Ιανουάριο του 2011 συγχωνεύτηκε με το Δήμο της Αργυρούπολης (Πρόγραμμα Καλλικράτης), ήταν «Λοιμικό», λόγω του λοιμοκαθατηρίου που υπήρχε εκεί. Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα εισήχθη η ονομασία «Ελληνικό», ως πιο εύηχη παραλλαγή της προηγούμενης ονομασίας.

Ο Δήμος Ελληνικού είχε τις ρίζες του στην αρχαιότητα και η τοπωνυμία του ερμηνεύεται ως καταγόμενη από το μνημειακό ερείπιο ευμεγέθους ταφικού κτίσματος, το οποίο έως τα μέσα του αιώνα έστεκε ακόμη στη θέση του, όχι μακριά από το μέσον του διαδρόμου απογειώσεως. Σήμερα σώζεται μεταφερόμενο στη νέα του θέση, στον περιφραγμένο χώρο της Υ.Π.Α. Παρ' όλ' αυτά, η ονομασία «Ελληνικό» δεν επεκράτησε πολύ εκείνη την εποχή, παρά μόνο μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, αφού ως τότε χρησιμοποιούνταν παράλληλα η ονομασία «Χασάνι», λόγω ενός πύργου κάποιου Τουρκαλβανού ονόματι Χασάν (Κορρές, 1999).



Εικόνα 26. Εικόνα εποχής στο Δήμο Ελληνικού (Πηγή: <http://www.elliniko.gr/>)

Από την εγκατάσταση των πρώτων κατοίκων το 1925 (μετά τη Μικρασιατική εκστρατεία του 1922) που ήταν στην πλειοψηφία τους πρόσφυγες από τον Πόντο, το Ελληνικό αποτελούσαν οι κοινότητες Κομνηνών (Χασάνι) και Ελληνικού που ήταν προσαρτημένες σε άλλες κοινότητες και δήμους (Καλαμακίου, Ευρυάλης, Αλίμου).

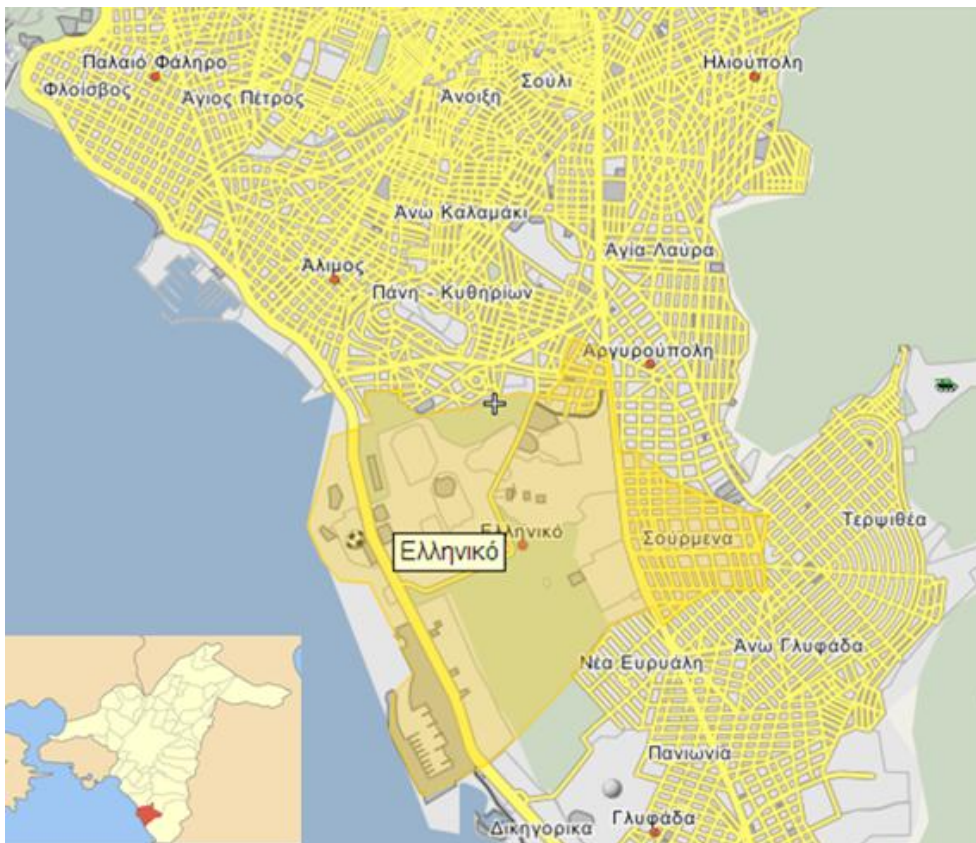
Ως κοινότητα, το Ελληνικό αναγνωρίστηκε το 1930 μέχρι που συγχωνεύθηκε με τη κοινότητα Καλαμακίου και δημιουργήθηκε ο σημερινός Δήμος Αλίμου. Αποσπάστηκε από τον Δ. Αλίμου και επανασυστάθηκε σε κοινότητα το 1975, ενώ αναγνωρίστηκε σε Δήμο το 1982 με το προεδρικό διάταγμα 554/82.

Από το 1938 ως το 2001 στο Ελληνικό λειτουργούσαν στην αρχή ένα, στη συνέχεια δύο και από το 1970 τρία αεροδρόμια. Σε αυτά περιλαμβάνονται το ομώνυμο Αεροδρόμιο Αθηνών ή Ανατολικό, το Αεροδρόμιο Εσωτερικού, ή Δυτικό και το πολεμικό αεροδρόμιο της αμερικανικής βάσης που εξυπηρετούσε και την ελληνική αεροπορική βάση Ελληνικού (Πηγή: Δήμος Ελληνικού).

4.2. Θέση

4.2.1. Ο Δήμος Ελληνικού

Ο Δήμος Ελληνικού, (που όπως προαναφέρθηκε συνενώθηκε με το Δήμο Αργυρούπολης τον Ιανουάριο του 2011), περιλαμβάνεται στο πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας. Βρίσκεται στη νοτιοανατολική Αττική και αναπτύσσεται ανάμεσα στον ορεινό όγκο του Υμηττού, στους νοτιοδυτικούς πρόποδες σε υψόμετρο 60 - 100 μέτρων, και στην παραλία του Σαρωνικού. Είναι συνολικής έκτασης 7,5 τετραγωνικών χιλιομέτρων εκ των οποίων τα 5,5 καταλαμβάνει το πρώην Αεροδρόμιο Ελληνικού.



Εικόνα 27. Ο Δήμος Ελληνικού στο Νομό Αττικής (Πηγή: <http://wikimapia.org/#lat=37.9007974&lon=23.7313271&z=14&l=14&m=w>)

Ο Δήμος Ελληνικού συνορεύει με το Δήμο Αλίμου στα Βόρεια, με το Δήμο Αργυρούπολης στα Ανατολικά και με το Δήμο Γλυφάδας στα Νότια, ενώ στα δυτικά συνορεύει με το Σαρωνικό (Πηγή: Δήμος Ελληνικού).

4.2.2. Περιοχή πρώην Αερολιμένα Ελληνικού

Αερολιμένας Ελληνικού

Ο υπό μελέτη χώρος εντοπίζεται στην περιοχή του πρώην Αερολιμένα Ελληνικού η οποία αποτελεί αποτέλεσμα διαδοχικών μεταμορφώσεων και παρακαταθήκη επάλληλων ιστορικών γεγονότων και αναμνήσεων. Καταλαμβάνεται κυρίως από τις εγκαταστάσεις και την υποδομή του άλλοτε Πολιτικού Αεροδρομίου, της Πολεμικής Αεροπορίας και της άλλοτε Αμερικανικής στρατιωτικής βάσης, που περιλαμβάνουν τους διαδρόμους προσγείωσης, τροχοδρόμησης και τα πεδία



Εικόνα 28. Αεροφωτογραφία του πρώην αεροδρομίου Ελληνικού (Πηγή: Google earth 2010)

ελιγμών, από τα πολυάριθμα κτίρια με ποικίλα χαρακτηριστικά, καθώς και από τις αθλητικές εγκαταστάσεις του Ολυμπιακού Συγκροτήματος Ελληνικού .

Η περιοχή του πρώην αεροδρομίου βρίσκεται στο νότιο τμήμα του Λεκανοπεδίου, παράλληλα με την ακτή του Σαρωνικού Κόλπου, σε μέση απόσταση 11,5 km από το

κέντρο της Αθήνας. Επίσης βρίσκεται μεταξύ δύο ζωνών με διαφορετικά χαρακτηριστικά, την **παραλιακή ζώνη** στα δυτικά και την **ενδοχώρα** στα ανατολικά. Περιβάλλεται από περιοχές με κύρια χρήση την κατοικία μεσαίας πυκνότητας και συνορεύει με τέσσερις Δήμους. Στο Βορρά με το Δήμο Αλίμου, στα ΒΑ με το Δήμο Αργυρούπολης, στα Ανατολικά -αλλά και Δυτικά- με οικιστικές περιοχές του Δήμου Ελληνικού και στα ΝΑ και Νότια με το Δήμο της Γλυφάδας.

Επισημαίνεται ότι η περιοχή του Ελληνικού αποτελεί τη μόνη σύνδεση της παραλιακής ζώνης κατά μήκος του Σαρωνικού Κόλπου με την «ενδοχώρα» στους πρόποδες του όρους του Ύμηττου.

Παραλιακή ζώνη και ενδοχώρα

Η **παραλιακή ζώνη** στα Νότια της Αθήνας, αναπτύγματος περίπου 30 χιλιομέτρων, ξεκινά από τον Πειραιά και καταλήγει στη Βάρκιζα. Η περιοχή του Ελληνικού βρίσκεται στο μέσο της ζώνης αυτής και τα όριά της ορίζονται δυτικά από την Λεωφόρο Ποσειδώνος, η οποία συγκεντρώνει χρήσεις αθλητισμού, τουρισμού και αναψυχής και έχει γίνει σημαντικός πόλος θερινής κυρίως αναψυχής και νυχτερινής διασκέδασης για ολόκληρο το Λεκανοπέδιο.

Η παραλιακή ζώνη γύρω από το πρώην αεροδρόμιο του Ελληνικού συγκεντρώνει κατοικίες υψηλού εισοδήματος καθώς και ένα ευρύ φάσμα λειτουργιών που ποικίλουν από νυχτερινά κέντρα και ακτές ελεγχόμενης εισόδου έως και αθλητικές εγκαταστάσεις και λέσχες. Συγκεκριμένα στα δυτικά του πρώην αεροδρόμιου βρίσκονται το Ολυμπιακό Ιστιοπλοϊκό Κέντρο του Αγίου Κοσμά και το Εθνικό Αθλητικό Κέντρο Νεότητας Αγίου Κοσμά (ΕΑΚΝ).

Η αβαθής (1-4 km) **ενδοχώρα** μεταξύ της ακτής και του όρους του Ύμηττου, έκταση με ήπιες κλίσεις αλλά και αρκετές τοπικές εξάρσεις, είναι κατοικημένη από την αρχαιότητα. Σήμερα η ενδοχώρα συνορεύει με τα ανατολικά όρια του πρώην αεροδρομίου τα οποία ορίζονται από τη Λεωφόρο Βουλιαγμένης. Κατά μήκος αυτού του σημαντικού άξονα Βορρά Νότου, βρίσκεται αριθμός πολυκαταστημάτων, καθώς και εξειδικευμένες μεγάλες αγορές (έπιπλα, φωτιστικά, εισαγόμενα είδη κλπ). Η υπόλοιπη περιοχή αποτελείται κυρίως από κτίρια κατοικιών μέσου εισοδήματος. Επισημαίνεται ότι η μη προσβάσιμη και ιδιαίτερα εκτεταμένη περιοχή του πρώην

αεροδρομίου Ελληνικού, σε συνδυασμό με την πρωταρχική αντιληπτική δομή της ευρύτερης περιοχής, που καθορίζεται από διαδρομές/κινήσεις παράλληλες και όχι κάθετες προς την ακτή, είχε ως αποτέλεσμα την λειτουργική αποκοπή της ενδοχώρας από την παραλιακή ζώνη στο συγκεκριμένο σημείο (Πηγή: ΕΜΠ, Σπουδαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής Ανάπτυξης, 1996-1999).

4.2.3. Ο υπό μελέτη χώρος

Η υπό μελέτη περιοχή εντοπίζεται στο βορειοδυτικό τμήμα της έκτασης του πρώην αεροδρομίου Ελληνικού όπου βρίσκονται οι Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις Ελληνικού ή αλλιώς «Ολυμπιακό Συγκρότημα Ελληνικού» ή «Ολυμπιακός Πόλος Ελληνικού» (Εικ. 29, 30). Η συγκεκριμένη περιοχή του αεροδρομίου βρίσκεται εντός των ορίων του Δήμου Ελληνικού ενώ οι εγκαταστάσεις δημιουργήθηκαν για τους θερινούς Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004. Εδώ αξίζει να σημειώσουμε ότι υπάρχουν δύο Ολυμπιακοί πόλοι, ο Ολυμπιακός Πόλος του Ελληνικού και ο Ολυμπιακός Πόλος του Αγ. Κοσμά, τα όρια των οποίων καθορίστηκαν με το Ν. 3342 (ΦΕΚ 131 Α'/06.06.2005).



Εικόνα 29. Η περιοχή μελέτης (Πηγή αεροφωτογραφίας: Google maps)

Η συνολική έκταση του Ολυμπιακού Πόλου Ελληνικού καταλαμβάνει **1801,141 στρέμματα** δηλαδή το 29% της συνολικής έκτασης του πρώην αερολιμένα, ενώ τα κτίρια 386.26 στρέμματα. Να σημειώσουμε πως η συνολική επιφάνεια του πρώην αεροδρομίου ανέρχεται στα 5.287 στρέμματα σύμφωνα με την τελευταία μέτρηση, ενώ η έκταση του χώρου που προσδιορίζεται ως Μητροπολιτικό Πάρκο υπολογίζεται στα 6.263 στρέμματα επειδή συμπεριλαμβάνει την παράκτια ζώνη (Πηγή: Ερευνητικό Πρόγραμμα Ε.Μ.Π. & Τ.Ε.Δ.Κ.Ν.Α. για τους Δήμους Αλίμου, Αργυρούπολης, Γλυφάδας & Ελληνικού 2010).

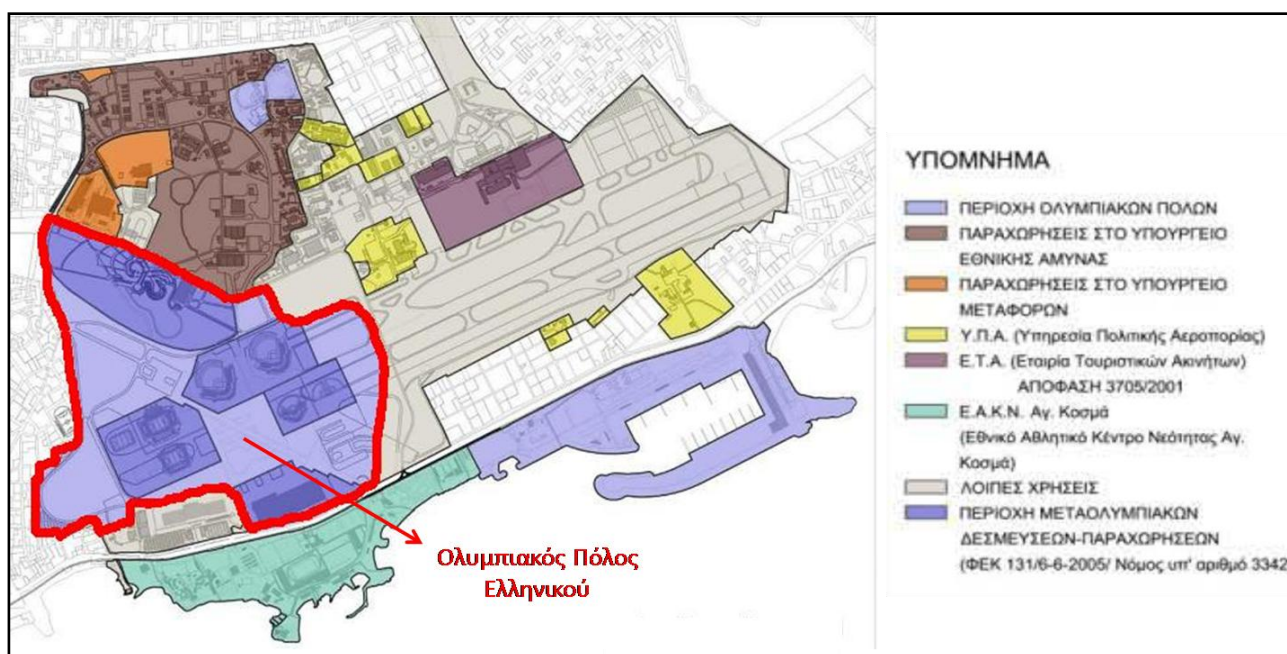


Εικόνα 30. Πανοραμική Άποψη των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων Ελληνικού (Πηγή: <http://anarchypress.files.wordpress.com/tatoi-expo38.jpg>)

4.3. Ιδιοκτησιακό καθεστώς

Το σύνολο της έκτασης του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού ανήκει στο Δημόσιο. Ωστόσο, οι διαδοχικές παραχωρήσεις της χρήσης εκτάσεων σε ένα πλήθος φορέων, είτε δημοσίου είτε ιδιωτικού δικαίου, έχουν διαμορφώσει ένα ιδιαίτερα σύνθετο καθεστώς ως προς τη λειτουργία του χώρου (Εικ. 31).

Όσον αφορά τα Ολυμπιακά Ακίνητα του Ελληνικού, έχει παραχωρηθεί η διαχείριση και αξιοποίηση τους στην Ολυμπιακά Ακίνητα Α.Ε. (Ν. 3016/2002, ΦΕΚ 110/Α/17.05.2002 και Ν. 3342/2005 3342 /2005, ΦΕΚ 131/Α'/6.6.2005), της οποίας το μετοχικό κεφάλαιο ανήκει στο σύνολό της στην εταιρεία τουριστικής ανάπτυξης Α.Ε. που έχει μοναδικό μέτοχο το ελληνικό δημόσιο.



Εικόνα 31. Θεσμικές δεσμεύσεις - παραχωρήσεις στον πρώην Αερολιμένα Ελληνικού (Πηγή: Ερευνητικό Πρόγραμμα Ε.Μ.Π. & Τ.Ε.Δ.Κ.Ν.Α., 2010)

Αξίζει να σημειώσουμε πως η Ολυμπιακά Ακίνητα Α.Ε. παραχώρησε τον Δεκέμβριο του 2006 τη μακροχρόνια εκμετάλλευση της Ολυμπιακής Εγκατάστασης Ελληνικού Κανό – Καγιάκ - Σλάλομ σε κοινοπραξία εταιρειών, η οποία έχει συστήσει ανώνυμη εταιρεία Πάρκων Αναψυχής (Πηγή: www.olympicproperties.gr/).

4.4. Νομοθεσιακό καθεστώς

Η ανάληψη των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 από την Αθήνα, δημιούργησε νέα δεδομένα για την έκταση του πρώην αεροδρομίου Ελληνικού, στην οποία αποφασίστηκε να χωροθετηθούν σημαντικές αθλητικές εγκαταστάσεις. Η χωροθέτηση των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων συνδέθηκε εξάλλου και με την προοπτική της αξιοποίησής τους στη μεταολυμπιακή περίοδο. Παρακάτω παρατίθενται οι κυριότερες θεσμικές ρυθμίσεις της περιόδου:

Με το **Ν. 2730/1999** προσδιορίζεται ο χώρος του αεροδρομίου Ελληνικού ως περιοχή υποδοχής Ολυμπιακών αθλητικών εγκαταστάσεων. Με τον ίδιο νόμο (άρθρο 1, παρ.2γ.) τροποποιείται το ΡΣΑ του 1985 και ειδικότερα το άρθρο 15 παράγραφος 2.3, καθώς προστίθεται η πρόβλεψη για: δημιουργία συστήματος πόλων υπερτοπικής σημασίας στους οποίους χωροθετούνται Ολυμπιακά Έργα καθώς και συμπληρωματικές αθλητικές εγκαταστάσεις, όπου οι πόλοι αυτοί θα εξυπηρετούν μετά την τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων συνδυασμένες λειτουργίες αθλητισμού, αναψυχής, κοινωνικών εξυπηρετήσεων και πολιτισμού της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας. Στους πόλους αυτούς περιλαμβάνεται και το Ελληνικό.

Ταυτόχρονα, με το νόμο – πλαίσιο για το Χωροταξικό Σχεδιασμό (**Ν. 2742/1999**) δίνεται η δυνατότητα σύστασης νομικών προσώπων ιδιωτικού δικαίου ως φορέων διαχείρισης περιβαλλοντικών έργων και προγραμμάτων. Σε αυτά περιλαμβάνεται και το Ελληνικό, για το οποίο συνεχίζουν να εφαρμόζονται και οι διατάξεις του Ν. 2338/1995. Μετά το 2001 μια σειρά νόμων, υπουργικών αποφάσεων και προεδρικών διαταγμάτων ρυθμίζουν το καθεστώς λειτουργίας και διαχείρισης των εγκαταστάσεων εντός της έκτασης του αεροδρομίου:

Ν. 2941/2001: Χαρακτηρίζεται το κτιριακό συγκρότημα του ανατολικού αερολιμένα ως *τουριστικό δημόσιο κτήριο*.

Ν. 2912/2001: Με το άρθρο 41 θεσμοθετείται στο Ελληνικό *πόλος Ολυμπιακών εγκαταστάσεων*, ο οποίος ήταν ο σημαντικότερος των Ολυμπιακών Αγώνων μετά από αυτόν του ΟΑΚΑ. Σε αυτόν φιλοξενήθηκαν τελικά τα αθλήματα του κανόε-καγιάκ-

σλάλομ, της καλαθοσφαίρισης, της ξιφασκίας, του σόφτμπολ, του μπέιζμπολ και του χόκεϊ.

Υ.Α. 10930/2002 και Υ.Α. 18200/2002: Αφορούν τους *όρους, περιορισμούς δόμησης και χρήσεις γης στην έκταση του Ελληνικού, όπου επρόκειτο να χωροθετηθούν οι Ολυμπιακές εγκαταστάσεις.*

Υ.Α. 23766/5390/2002: Αφορά στην κατάργηση του αερολιμένα Αθηνών(Ελληνικό).

Χρήσεις γης που υφίστανται και διατηρούνται ή προγραμματίζονται κατά θέση :

— Εκθεσιακό – Συνεδριακό Κέντρο (Εταιρεία Τουριστικής Ανάπτυξης ΑΕ)

— Πρώην Ολυμπιακές εγκαταστάσεις (Ολυμπιακά Ακίνητα ΑΕ)

Στο *άρθρο 23* του Ν. 3342/2005 (ΦΕΚ 131 Α'/06.06.2005, *Βιώσιμη ανάπτυξη και κοινωνική αξιοποίηση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων, αδειοδότηση, χρήσεις, λειτουργίες τους – Διάρθρωση, οργάνωση και λειτουργία Γενικής Γραμματείας Ολυμπιακής Αξιοποίησης*) αναφέρεται ότι:

Στις *Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις του Ελληνικού* και εντός του περιγράμματος των υφιστάμενων εγκαταστάσεων επιτρέπονται, πλην των χρήσεων που δόθηκαν για την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων και οι *εξής λειτουργίες και χρήσεις:*

α. Ολυμπιακή Εγκατάσταση Κανόε – Καγιάκ - Σλάλομ: στις μεν υφιστάμενες εγκαταστάσεις επιτρέπονται εμπορικά καταστήματα ενοικίασης ή αγοράς αθλητικών ειδών, χώροι εστίασης κοινού, στον δε περιβάλλοντα χώρο: θεματικό πάρκο (αθλητικό), υδροπάρκο.

β. Ολυμπιακή Εγκατάσταση Καλαθοσφαίρισης και Ξιφασκίας: πολιτιστικές εκδηλώσεις, εμπορικά καταστήματα, χώροι εστίασης κοινού, εκθέσεις.

γ. Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις Μπέιζμπολ, Σόφτμπολ και Χόκεϊ: βοηθητικοί χώροι των αθλητικών χρήσεων, πολιτιστικές εκδηλώσεις, χώροι εστίασης κοινού.

4.5. Δημογραφικά και οικιστικά στοιχεία ευρύτερης περιοχής

4.5.1. Πληθυσμιακά στοιχεία των τεσσάρων δήμων σε επαφή με το χώρο του πρώην αεροδρομίου

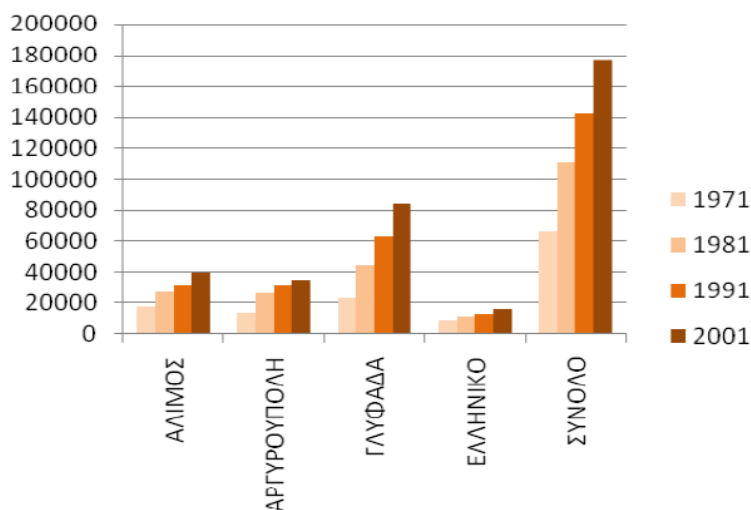
Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, η άμεση οικιστική περιοχή στην οποία εντοπίζεται ο χώρος μελέτης είναι η οικιστική περιοχή του πρώην Δήμου Ελληνικού με μόνιμο πληθυσμό 16.223 κατοίκους (απογραφή 2001). Ο ίδιος, αναπτύσσεται ανάμεσα στον ορεινό όγκο του Υμηττού ανατολικά, στην ακτή του Σαρωνικού, δυτικά και εκτείνεται από τα όρια με το Δήμο Αλίμου προς βορρά, μέχρι τα όρια με το Δήμο Γλυφάδας προς νότο. Η έκταση του Δήμου είναι 7.420 στρέμματα, από τα οποία μόνο τα 1.920 στρέμματα καλύπτει η κατοικημένη έκταση. Τα υπόλοιπα, 5.500 στρέμματα, καταλαμβάνει ο χώρος του πρώην αεροδρομίου. Ο Δήμος εμφανίζεται γεωγραφικά κατακερματισμένος, λόγω του χώρου του πρώην αεροδρομίου και των ελεύθερων λεωφόρων Βουλιαγμένης και Ποσειδώνος που τον διασχίζουν.

Αξίζει να σημειώσουμε πως οι Δήμοι Αλίμου, Αργυρούπολης, Γλυφάδας και Ελληνικού αποτελούν έναν πρώτο οικιστικό δακτύλιο σε επαφή με το χώρο του πρώην αεροδρομίου. Αναπτύσσονται μεταξύ του ορεινού όγκου του Υμηττού και του παράκτιου μετώπου, σε απόσταση περίπου 12 χιλιομέτρων από το κέντρο της Αθήνας. Κατοικούνται δε από έναν πληθυσμό **177.000 κατοίκων** περίπου (Πίνακας 2) (Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδας, (1971-2001). *Απογραφή πληθυσμού* Βάση Δεδομένων, Αθήνα: ΕΣΥΕ).

Πληθυσμός	1971	1981	1991	2001
Άλιμος	18.012	27.036	32.024	39.800
Αργυρούπολη	13.956	26.108	31.530	35.076
Γλυφάδα	23.449	44.018	63.306	83.665
Ελληνικό	8.855	11.498	13.517	16.223
Σύνολο	66.243	110.641	142.368	176765

Πίνακας 2. Εξέλιξη πληθυσμού 1971-2001 στους όμορους δήμους
Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδας, (1971-2001). *Απογραφή πληθυσμού* [Βάση Δεδομένων].
Αθήνα: ΕΣΥΕ. <http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGE-database>

Οι περιοχές αυτές αναπτύχθηκαν κυρίως κατά το β' μισό του 20ου αιώνα. Νωρίτερα αποτελούσαν αραιοκατοικημένα προάστια της πρωτεύουσας, με πυρήνες προσφύγων του 1922 στο Ελληνικό και την Αργυρούπολη. Τη μεγαλύτερη πληθυσμιακή αύξηση είχε ο Δήμος Γλυφάδας, ο πληθυσμός του οποίου αυξήθηκε κατά 2,5 φορές από το 1971 έως το 2001 (Εικ.32).



Εικ. 32. Συγκριτική αύξηση πληθυσμού 1971-2001 στους όμορους δήμους. Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδας. (1971-2001). Απογραφή πληθυσμού [Βάση Δεδομένων]. Αθήνα: ΕΣΥΕ. <http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGE-database>

Πιο αναλυτικά:

Ο Δήμος Αλίμου, με μόνιμο πληθυσμό 39.800 κατοίκους το 2001 και έκταση 5.550 στρέμματα, εκτείνεται από τη λεωφόρο Βουλιαγμένης ανατολικά, μέχρι την ακτή του Σαρωνικού δυτικά, και από τα όρια με τους Δήμους Π. Φαλήρου και Αγίου Δημητρίου προς βορρά, μέχρι το χώρο του πρώην αεροδρομίου προς νότο.

Ο Δήμος Αργυρούπολης, με μόνιμο πληθυσμό 35.076 κατοίκους το 2001 και έκταση 3.044 στρέμματα, εκτείνεται από τον ορεινό όγκο του Υμηττού ανατολικά, μέχρι τη λεωφόρο Βουλιαγμένης και τα όρια με το Δήμο Αλίμου δυτικά, και από τα όρια με το Δήμο Ηλιούπολης προς βορρά, μέχρι τα όρια με το Δήμο Ελληνικού προς νότο (ο Δήμος συνενώθηκε τον Ιανουάριο του 2011 με το Δήμο Ελληνικού, στα πλαίσια του προγράμματος Καλλικράτη).

Ο Δήμος Γλυφάδας, με μόνιμο πληθυσμό 83.665 κατοίκους το 2001 και έκταση 11.000 στρέμματα, αναπτύσσεται ανάμεσα στον ορεινό όγκο του Υμηττού ανατολικά και

στην ακτή του Σαρωνικού δυτικά. Εκτείνεται από το νότιο όριο του χώρου του αεροδρομίου, προς βορρά, μέχρι τα όρια του Δήμου Βούλας προς νότο.

4.5.2. Οι κυρίαρχες χρήσεις γης στους τέσσερις δήμους

Η κύρια χρήση γης στους δήμους που περιβάλλουν το χώρο του πρώην αεροδρομίου είναι η **κατοικία** με περιορισμένης έκτασης τοπικά κέντρα. Στις ζώνες των μεγάλων κυκλοφοριακών αξόνων κυριαρχούν οι χρήσεις εμπορίου και υπηρεσιών.

Οι αντίστοιχες οικιστικές περιοχές αναπτύχθηκαν κυρίως από τη δεκαετία του 1930-1940, αρχικά ως αγροτικές περιοχές και περιοχές εξοχικής κατοικίας. Αυτές οι περιοχές στη συνέχεια μετατράπηκαν σε περιοχές πρώτης κατοικίας. Μετά το 1922, όπως έχει προαναφερθεί, κυρίως στους Δήμους Αργυρούπολης και Ελληνικού, εγκαταστάθηκαν και πρόσφυγες από τη Μικρά Ασία.

Τοπικά κέντρα με χρήσεις εμπορίου, διοίκησης και υπηρεσιών, συναντώνται σε κάθε Δήμο. Στο Δήμο Αλίμου, το κέντρο του αναπτύσσεται κατά μήκος των οδών Θεομήτωρος και Καλαμακίου. Στο Δήμο Αργυρούπολης, αυτό αναπτύσσεται κατά μήκος της λεωφόρου Κύπρου. Στο Δήμο Γλυφάδας το κέντρο του αναπτύσσεται επί της λεωφόρου Ποσειδώνος και σε βάθος 3-4 οικοδομικών τετραγώνων προς το εσωτερικό του Δήμου. Στο Δήμο Ελληνικού, τέλος, χρήσεις τοπικού κέντρου συναντώνται κυρίως επί των οδών Ιασωνίδου και Πλαπούτα.

Ακόμη, καταστήματα λιανικού εμπορίου τοπικής εμβέλειας για την εξυπηρέτηση των καθημερινών αναγκών των κατοίκων βρίσκονται, εκτός από τα τοπικά κέντρα του εκάστοτε Δήμου, και διάσπαρτα στις περιοχές κατοικίας.

Στο κέντρο της Γλυφάδας, σε αντίθεση με τους υπόλοιπους δήμους, συναντώνται πολλές υπηρεσίες δημόσιας διοίκησης, όπως, ΔΟΥ, πολεοδομία, ΙΚΑ κ.α.

Οι υπόλοιπες χρήσεις, πλην της κατοικίας, έχουν περιορισμένη παρουσία στην περιοχή, στο εσωτερικό των Δήμων. Αντίθετα κατά μήκος των δύο μητροπολιτικών κυκλοφοριακών αξόνων (λεωφόροι Βουλιαγμένης και Ποσειδώνος) συναντώνται σημαντικές χρήσεις εμπορίου στον πρώτο, και αναψυχής και τουρισμού στον δεύτερο.

Όσον αφορά το **δευτερογενή τομέα**, και ειδικότερα τη μεταποίηση, μικρές μονάδες συναντώνται στην περιοχή του Δήμου Αλίμου. Εκεί, από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) του Δήμου (36Δ/1987), έχουν χωροθετηθεί ζώνες για χρήση Βιομηχανικού Πάρκου (ΒΠΑ)/Βιοτεχνικού Πάρκου (ΒΙΟΠΑ) σε περιοχές του Δήμου σε γειτνίαση με τη λεωφόρο Βουλιαγμένης. Πρόκειται για μονάδες επισκευής σκαφών, συνεργεία αυτοκινήτων, μονάδες που σχετίζονται με τον εξοπλισμό παραθερισμού και μονάδες που κατασκευάζουν ή επισκευάζουν είδη οικιακού εξοπλισμού.

Κατά μήκος των μεγάλων οδικών αξόνων που διασχίζουν τους τέσσερις Δήμους (λεωφόροι Βουλιαγμένης και Ποσειδώνος) συναντώνται καταστήματα εμπορίου υπερτοπικής εμβέλειας. Χαρακτηριστικό των καταστημάτων αυτών, είναι οι μεγάλοι χώροι στάθμευσης που διαθέτουν, για την καλή εξυπηρέτηση των Ι.Χ. αυτοκινήτων.

Ο τομέας αναψυχής, αθλητισμού και τουρισμού έχει εκτεταμένη παρουσία στην περιοχή μελέτης των τεσσάρων Δήμων. Οι εγκαταστάσεις βρίσκονται, σχεδόν αποκλειστικά, στην παράκτια ζώνη και, σε μικρότερο βαθμό, στις οικιστικές περιοχές των Δήμων μεταξύ των λεωφόρων Ποσειδώνος και Βουλιαγμένης. Κύριο χαρακτηριστικό τους είναι ότι δεν απευθύνονται, κατά κύριο λόγο, στις γειτονικές περιοχές κατοικίας.

Βέβαια οι **αθλητικές εγκαταστάσεις** που βρίσκονται στην περιοχή αυτή, δεν είναι αθλητικές εγκαταστάσεις μαζικού αθλητισμού και αναψυχής, αλλά απευθύνονται σε συγκεκριμένες ομάδες. Συγκεκριμένα, στην περιοχή βρίσκονται οι εγκαταστάσεις πρωταθλητισμού του Αγίου Κοσμά και του Ολυμπιακού Πόλου Ιστιοπλοΐας.

Όσον αφορά τους ελεύθερους χώρους και τους χώρους αστικού πρασίνου στην περιοχή των τεσσάρων Δήμων, οι χώροι αυτοί είναι περιορισμένοι και είναι, κυρίως, τοπικής σημασίας. Εξάιρεση αποτελεί η έκταση του *Γκολφ Γλυφάδας*, ενός χώρου πρασίνου και αθλητισμού υπερτοπικής εμβέλειας.

(Πηγή: Ερευνητικό Πρόγραμμα Ε.Μ.Π. & Τ.Ε.Δ.Κ.Ν.Α. 2010)

Εδώ να σημειώσουμε πως όσον αφορά τον τομέα της Εκπαίδευσης, στο Δήμο Ελληνικού συγκεκριμένα, λειτουργούν 4 Δημοτικά Σχολεία, 6 Νηπιαγωγεία, 2

Γυμνάσια, 1 Ενιαίο Λύκειο, 1 ΕΠΑΛ, καθώς και Γυμνάσιο και Λύκειο Διαπολιτισμικής Εκπαίδευσης. Επίσης υπάρχουν 4 παιδικοί σταθμοί.

Παράλληλα, στον τομέα του πολιτισμού συμπεριλαμβάνονται αθλητικοί, πολιτιστικοί, εξωραϊστικοί, και εθnikοτοπικοί σύλλογοι, αλλά και πιο ειδικά το Μαρίνειο Μορφωτικό Κέντρο με πλούσια δανειστική βιβλιοθήκη, το Αθλητικό Κέντρο, το Δημοτικό Ωδείο, χορωδία, εργαστήριο ζωγραφικής, θεατρικό εργαστήριο, θεατρική ομάδα, Κοινωνική υπηρεσία με τράπεζα αίματος, προληπτική ιατρική, σχολές γονέων και άλλα προγράμματα, σταθμός μεταφόρτωσης. (Πηγή: Δήμος Ελληνικού)

4.6. Προσβασιμότητα

Η προσπελασιμότητα ενός μητροπολιτικού χώρου πρασίνου με τη δημόσια συγκοινωνία και ειδικότερα με τα μέσα σταθερής τροχιάς, τα οποία μπορούν να προσφέρουν μεγαλύτερο και ταχύτερο μεταφορικό έργο από και προς ένα πάρκο μητροπολιτικής σημασίας, αποτελεί βασικό παράγοντα επιτυχίας για τον χώρο αυτό και έχει δυνάμει και παιδευτικό χαρακτήρα για τις συνήθειες και τρόπους μετακίνησης των κατοίκων μιας μεγαλούπολης στο σύνολό της. Όσο πιο εύκολη είναι η προσβασιμότητα του πάρκου με τα δημόσια μέσα μεταφοράς, τόσο η επισκεψιμότητα του πάρκου είναι δυνατό να είναι πιο μεγάλη. Παρακάτω περιγράφεται το υφιστάμενο οδικό δίκτυο, τα μέσα σταθερής τροχιάς καθώς και οι λεωφορειακές γραμμές που αφορούν στην περιοχή μελέτης.

Υφιστάμενο Οδικό Δίκτυο

Η περιοχή του αμέσου περιβάλλοντος του Ελληνικού διαθέτει εύκολη πρόσβαση από και προς τα κέντρα της Αθήνας και του Πειραιά, καθώς και την ακτή του Σαρωνικού και την δυτική πλευρά της χερσονήσου της Αττικής, μέχρι το άκρο της, το Σούνιο. Δύο κύριοι άξονες του αρτηριακού δικτύου της Αθήνας καθορίζουν το δυτικό και ανατολικό όριο της περιοχής του Ελληνικού, ενώ ένας εγκάρσιος προς αυτούς άξονας, η **Λεωφόρος Αλίμου** παράλληλη με το βόρειο όριο συμπληρώνει την εικόνα του περιβάλλοντος αρτηριακού δικτύου.

Η **Λεωφόρος Ποσειδώνος** διέρχεται κατά μήκος της ακτής του Σαρωνικού Κόλπου και είναι μια σηματοδοτούμενη αρτηρία με έξι λωρίδες κυκλοφορίας. Προς Βορρά οδηγεί στην πόλη του Πειραιά, καθώς και στην περιοχή του κέντρου της Αθήνας διαμέσου της Λεωφόρου Συγγρού. Προς Νότο οδηγεί στα παραλιακά προάστια και το Σούνιο, έναν αρχαιολογικό χώρο μεγάλης σημασίας και φυσικής ομορφιάς στην άκρη της χερσονήσου της Αττικής.

Η **Λεωφόρος Βουλιαγμένης**, βρίσκεται στα ανατολικά όρια της περιοχής. Προς Βορρά οδηγεί απ' ευθείας στο κέντρο της Αθήνας και προς Νότο προς τους ίδιους προορισμούς με τη Λεωφόρο Ποσειδώνος. Λειτουργεί σαν ταχεία λεωφόρος με παράπλευρους δρόμους και έξι λωρίδες κυκλοφορίας. Τα λοιπά όρια ορίζονται από

δρόμους τοπικής μόνον σημασίας. Τόσο η θέση του, όσο και η ύπαρξη των δύο λεωφόρων καθορίζουν την αντίληψη του χώρου του Ελληνικού μέσα από το πρίσμα των κινήσεων Β-Ν στο λεκανοπέδιο.

Υφιστάμενες Λεωφορειακές Γραμμές

Κατά μήκος της Λεωφόρου Ποσειδώνος και της Λεωφόρου Βουλιαγμένης διέρχονται λεωφορειακές γραμμές κορμού, που διασυνδέουν την περιοχή με το κέντρο της Αθήνας, το Φάληρο και τον Πειραιά. Η περιοχή εξυπηρετείται επίσης από αριθμό γραμμών νοτίων προαστίων και από τοπικές λεωφορειακές γραμμές. Η λεωφορειακή εξυπηρέτηση από άποψη συχνότητας και άνεσης κρίνεται ικανοποιητική. Οι στάσεις λεωφορείου που εξυπηρετούν την περιοχή μελέτης είναι η στάση 1^η *Αεροπορίας* στην οδό Αεροπορίας στο βορειοδυτικό τμήμα της περιοχής μελέτης (παράλληλα της Ολυμπιακής Εγκατάστασης Κανόε – Καγιάκ – Σλάλομ), καθώς και οι στάσεις 1^η, 2^η *Αγ. Κοσμά* και *Ελληνικό* στη Λεωφόρο Ποσειδώνος. Οι γραμμές και οι διαδρομές των Λεωφορείων αναφέρονται στον πίνακα 3.

(Πηγή: Ο.Ρ.Σ.Α. & Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Νοέμβριος 2007)

Υφιστάμενες Υποδομές Μέσων Σταθερής Τροχιάς

Το πιο σημαντικό πλεονέκτημα των μέσων σταθερής τροχιάς είναι ότι οι χρόνοι της μετακίνησης, με δεδομένη την αξιοπιστία του δικτύου σταθερής τροχιάς, είναι σταθεροί και ανεπηρέαστοι από τις περιόδους αιχμής των μετακινήσεων. Αντίθετα, αυτή η προσπελασιμότητα δεν εξασφαλίζεται για τις μετακινήσεις με Ι.Χ. και λεωφορεία, σε οποιοδήποτε σενάριο αναβάθμισης και επέκτασης οδικού δικτύου από όσα έχουν κατά καιρούς παρουσιαστεί (Πηγή: Ερευνητικό Πρόγραμμα Ε.Μ.Π. & Τ.Ε.Δ.Κ.Ν.Α. για τους Δήμους Αλίμου, Αργυρούπολης, Γλυφάδας & Ελληνικού 2010).

Η πρόσβαση με μέσα σταθερής τροχιάς στην περιοχή μελέτης, είναι δυνατή σήμερα μόνο με τη γραμμή του τραμ κατά μήκος της λεωφόρου Ποσειδώνος. Από τις στάσεις του τραμ εξυπηρετείται η παράκτια ζώνη και το τμήμα του χώρου που γειτνιάζει με τη λεωφόρο Ποσειδώνος (παραλιακή λεωφόρος). Ωστόσο, με την επέκταση της γραμμής Μ2 του μετρό, η οποία σύμφωνα με την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. αναμένεται να παραδοθεί στο κοινό εντός του έτους 2011, η πρόσβαση στον πρώην αερολιμένα Ελληνικού θα είναι εφικτή και από δύο νέους σταθμούς μετρό που θα βρίσκονται

κοντά στο Πάρκο. Ακολουθούν αναλυτικά στοιχεία για τις στάσεις μετρό και τραμ που αφορούν στην περιοχή μελέτης.

Μετρό

Η Γραμμή 2 του Μετρό έχει προς το παρόν κοντινότερο σταθμό στην περιοχή μελέτης, το σημερινό τερματικό σταθμό του Αγίου Δημητρίου. Η επιβίβαση στο μετρό αν γίνει για παράδειγμα από το κέντρο της Αθήνας, από τη στάση *Σύνταγμα*, ο επιβάτης θα φτάσει στο σταθμό *Αγ. Δημήτριο* σε 10 λεπτά. Ωστόσο, όπως προαναφέραμε, τέσσερις νέοι σταθμοί μετρό εκ των οποίων οι δύο βρίσκονται ανατολικά της περιοχής μελέτης και επί της Λεωφόρου Βουλιαγμένης, αναμένεται να παραδοθούν στο κοινό εντός του 2011, αφού βρίσκονται στα τελικά στάδια κατασκευής τους (Εικ. 33).



Εικόνα 33. Η κατασκευή του σταθμού μετρό «Ελληνικό» (2010, 3 Μαρτίου). Έργο: επέκταση μετρό προς Ελληνικό (ΥΠΕΧΩΔΕ με συγχρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση). Προϋπολογισμός: 330.699.000 €. Μήκος: 5,5 χλμ. Νέες στάσεις: 4 (Ηλιούπολη, Άλιμος, Αργυρούπολη, Ελληνικό). Φορέας εκτέλεσης: Αττικό Μετρό Α.Ε. Κατασκευή έργου: Άκτωρ Α.Τ.Ε.-Siemens A.G.-Vinci Construction Grands Projects (Πηγή: Φωτογραφικό Αρχείο Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος, Ε.Μ.Π.)

Πρόκειται για τους σταθμούς «Αργυρούπολη» και «Ελληνικό» που βρίσκονται ουσιαστικά, στα όρια του πρώην αερολιμένα Ελληνικού. Με την παράδοση αυτών των σταθμών στο κοινό, ο υπό μελέτη χώρος, θα εξυπηρετείται ακόμη περισσότερο αφού η διαδρομή Σύνταγμα – Ελληνικό θα πραγματοποιείται σε 14 λεπτά (Εικ. 34) (Πηγή: Επίσημη ιστοσελίδα ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. : <http://www.ametro.gr/page/>).

Γραμμή Τραμ

Η Γραμμή Τραμ διατρέχει τη δυτική πλευρά της Λεωφόρου Ποσειδώνος και συνδέει την περιοχή του Ελληνικού με την Αθήνα - Σύνταγμα, το Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας στο Φάληρο και το προάστιο της Γλυφάδας. Πιο συγκεκριμένα, για την πρόσβαση στην περιοχή μελέτης π.χ. από το κέντρο της Αθήνας, η επιβίβαση γίνεται από το Σύνταγμα με κατεύθυνση προς Γλυφάδα (Πιν. 3). Οι στάσεις τραμ που αφορούν στον υπό μελέτη χώρο είναι οι εξής: «Λουτρά Αλίμου», «Ελληνικό», «1^η Αγ. Κοσμά» και «2^η Αγ. Κοσμά» (Πηγή: <http://www.tramsa.gr/>). Το Αμαξοστάσιο του τραμ βρίσκεται στο βόρειο άκρο της περιοχής του Ελληνικού, ενώ μία υπηρεσιακή γραμμή σύνδεσης του αμαξοστασίου με την παραλιακή γραμμή διασχίζει το πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού από τα δυτικά προς τα βορειοανατολικά (Εικ.34) (Πηγή: Ο.Ρ.Σ.Α. & Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 2007).

ΜΕΣΟ	ΓΡΑΜΜΗ	ΔΙΑΔΡΟΜΗ
ΤΡΑΜ	5 - «Πλάτων»	Σύνταγμα - Βούλα
	3 – «Θουκυδίδης»	Παλαιό Φάληρο - Βούλα
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	X27	Μετρό Αγ. Δημητρίου -Παλαιές Αφίξεις Ολυμπιακής
	103	Αθήνα-Αμαξοστάσιο Ελληνικού
	B2	Αθήνα-Αμαξοστάσιο Ελληνικού
	140	Πολύγωνο-Γλυφάδα
	141	Κυκλική γραμμή Μετρό Δάφνης μέσω Ελληνικού
	A1	Πειραιάς - Βούλα
	A2	Ακαδημία - Βούλα
	Γ1	Πειραιάς - Βάρκιζα

Πίνακας 3. Γραμμές λεωφορείων και Τραμ και διαδρομές (Πηγή: <http://www.tramsa.gr/> & <http://www.oasa.gr/>)

Συνοπτικά, οι Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις είναι προσβάσιμες οδικά από την Λ. Βουλιαγμένης, τη Λ. Ποσειδώνος και τη Λ. Αλίμου, ενώ χρησιμοποιώντας κανείς μέσα αστικής συγκοινωνίας μπορεί να προσεγγίσει την εγκατάσταση μέσω μετρό, τραμ και λεωφορείου.



Εικόνα 34. Σχηματική απεικόνιση του συγκοινωνιακού και κύριου οδικού δικτύου στην περιοχή μελέτης. Σύμφωνα με την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., η διαδρομή με το μετρό από τη στάση «Σύνταγμα» μέχρι τη στάση «Ελληνικό» (η επέκταση υπολογίζεται να παραδοθεί στο κοινό εντός του έτους 2011) θα διαρκεί 15'.

4.7. Φυσικό περιβάλλον

4.7.1. Γεωμορφολογία

Η φυσική μορφή της περιοχής και πριν από τη διαμόρφωση του χώρου σε αεροδρόμιο, ήταν σχεδόν επίπεδη και οριζόντια. Μικροεξάρσεις εντοπίζονταν μόνον στο βόρειο και το βορειοδυτικό μέρος της. Τη διέτρεχαν **τρία μικρορέματα**, με σημαντικότερο αυτό των **Τραχώνων**, με κατεύθυνση ΒΑ – ΝΔ, από τον Υμηττό προς τη θάλασσα. Οι αρχικές (1938-43) και οι μεταγενέστερες εργασίες διαμόρφωσης του αεροδρομίου αλλοίωσαν πλήρως την μορφή του φυσικού τοπίου απαλείφοντας τις μικροεξάρσεις και τα μικρορέματα που υπήρχαν, προκειμένου να δημιουργηθεί ενιαίος επίπεδος χώρος. Σήμερα διατηρούνται στην περιοχή περιορισμένα μόνο υπολείμματα του φυσικού τοπίου στο ΒΑ τμήμα του.

4.7.2. Γεωλογικά - Γεωτεχνικά στοιχεία

Η ευρύτερη περιοχή του πρώην αερολιμένα Ελληνικού δομείται από τα αρχαιότερα προς τα νεώτερα στρώματα από:

- Πλειοκαινικούς μαργαϊκούς ασβεστόλιθους και ψαμμίτες, επικλυσιογενή ιζήματα θαλάσσιας ή παράκτιας φάσης. Στη βάση τους απαντούν κροκαλοπαγή (με μεγέθη κροκάλων που κυμαίνονται από 5 έως 20 εκατοστά) με παρεμβολές ψαμμιτών και ψαμμούχων μαργών. Στα ανώτερα μέλη εναλλάσσονται με λιμναία και χερσαία ιζήματα, κυρίως κροκαλοπαγή και η διάκρισή τους από τους υπερκείμενους σχηματισμούς του Πλειστοκαίνου είναι εξαιρετικά δύσκολη.
- Πλειστοκαινικούς κώνους κορημάτων που εξελίσσονται σε πολλές περιοχές σε συνεκτικά κροκαλοπαγή.

Σε ένα μικρό μόνο τμήμα του Πάρκου και συγκεκριμένα στο ΒΑ άκρο του, στον υφιστάμενο λοφίσκο, εμφανίζεται η ενότητα των λεπτοστρωματοδών Αθηναϊκών σχιστόλιθων – ασβεστόλιθων του ανωτέρου Κρητιδικού σε επαφή με Ανωμειοκαινικούς ασβεστόλιθους θαλάσσιας φάσης.

Για τη διερεύνηση των υδρογεωλογικών συνθηκών της περιοχής του Ελληνικού έχουν εκτελεστεί από το ΙΓΜΕ/Δ/νση Υδρογεωλογίας, γεωτρήσεις με γεωτρύπανο στις οποίες έχουν καταγραφεί:

- στα ανώτερα στρώματα και σε βάθη από 0 έως 10 μέτρα περίπου άργιλοι καστανού χρώματος και τεφροκίτρινοι πηλοί, με ποικίλα ποσοστά συμμετοχής χαλίκων κυρίως ασβεστολιθικής και σχιστολιθικής σύστασης,
- ασύνδετοι χάλικες ποικίλης σύστασης, όπου και χρειάστηκε σωλήνωση των γεωτρήσεων, σε βάθη από 28 έως 40 μέτρα και με πάχη που κυμαίνονται από λίγα έως και πάνω από 65 μέτρα.

Οι ασύνδετοι χάλικες αποτελούν και το υδροφόρο στρώμα στην περιοχή, με πάχος υδροφόρου ορίζοντα από 5 έως 15 μέτρα περίπου. Ιδιαίτερα στην περιοχή της εγκατάστασης Κανόε – Καγιάκ - Σλάλομ και πλησίον του ρέματος Τραχώνων, η γεώτρηση Γ6 έδωσε πάχος υδροφόρου ορίζοντα 100 μέτρα περίπου που αντιστοιχεί σε αργίλους, πηλούς, ψαμμίτες, αργιλοπηλούς και ασύνδετους χάλικες.

(Πηγή: Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. & Ο.Ρ.Σ.Α., Νοέμβριος 2007)

4.7.3. Υδρολογικά και υδρογεωλογικά δεδομένα

Αντιπλημμυρική Προστασία

Το σύστημα των επιφανειακών και υπογείων υδάτων της περιοχής του Ελληνικού φαίνεται να έχει καταστραφεί, ενώ **δεν υπάρχει αντιπλημμυρική προστασία** στην περιοχή του αεροδρομίου στα δυτικά της Λεωφόρου Ποσειδώνος ή στις αθλητικές εγκαταστάσεις του Άγιου Κοσμά. Τα φυσικά ρέματα, που κατέβαιναν από τον Υμηττό προς τη θάλασσα, έχουν επιχωθεί ή διευθετηθεί σε οχετούς. Οι φυσικές μαλακές επιφάνειες έχουν σε μεγάλη έκταση δομηθεί ή οδοστρωθεί οπότε τα όμβρια δεν μπορούν πλέον να απορροφηθούν φυσιολογικά από το έδαφος για την αναπλήρωση των υπόγειων υδάτων. Αντί αυτού μετατρέπονται γρήγορα σε πλημμύρα που κατακλύζει ολόκληρες περιοχές και τελικά απορρέει στη θάλασσα μεταφέροντας ακατέργαστους ρυπαντές.

Αποχέτευση Όμβριων

Τα υφιστάμενα ή κατά καιρούς μελετηθέντα δίκτυα όμβριων είναι σήμερα ανεπαρκή αφού έχουν διαστασιολογηθεί με παραδοχές της δεκαετίας του '60. Επίσης στο χώρο του Αεροδρομίου έχουν κατασκευαστεί διάφοροι αγωγοί όμβριων κυρίως για τις ανάγκες μόνο των διαδρόμων προσγείωσης, με εκβολές στο Χείμαρρο Τράχωνες ή απευθείας στη θάλασσα στον Άγιο Κοσμά.

(Πηγή: Τεχνική Έκθεση: «Αποχέτευση όμβριων, αντιπλημμυρική προστασία και ανασύσταση ρεμάτων. (1^η, 2^η και 3^η φάση)», Ανάδοχος: Α. Νικολόπουλος)

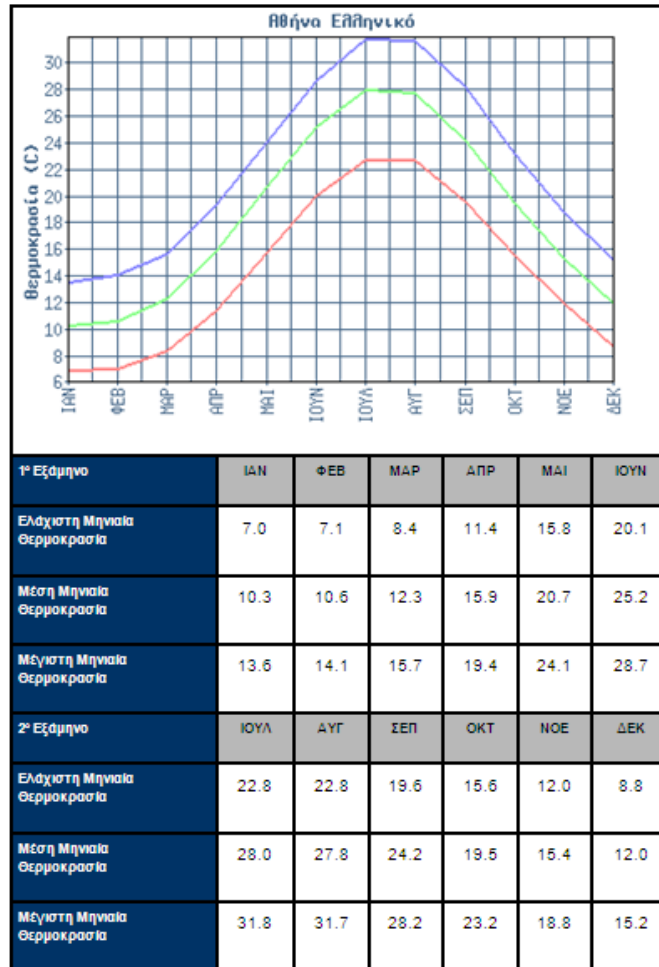
4.7.4. Κλιματικές συνθήκες περιοχής

Η περιοχή μελέτης ανήκει στον ημίξηρο βιοκλιματικό όροφο του μεσογειακού κλίματος, με χειμώνα ήπιο. Από δεδομένα της Εθνικής Μετεωρολογικής Υπηρεσίας για τη χρονική περίοδο 1955 – 1997, για την περιοχή Αθήνα Ελληνικό, η απόλυτη μέγιστη τιμή θερμοκρασίας ανέρχεται στους 42° C ενώ η απόλυτη ελάχιστη στους - 3,2° C. Η μέση ετήσια τιμή θερμοκρασίας είναι 18,5° C, ενώ η αντίστοιχη τιμή για την υγρασία είναι 60,5%, για τη βροχόπτωση 30,4 mm και για την ένταση ανέμου 7 *Kt* (ταχύτητα ανέμου 12,964km/h, κλίμακα *Beaufort* 3). Επίσης είναι αξιοσημείωτο πως τους 9 από τους 12 μήνες του χρόνου επικρατούν άνεμοι από Βόρειες διευθύνσεις. (Περιοχή μετρήσεων: Αθήνα Ελληνικό: Γ. Μήκος (Lon) 23°44'0" / Γ. Πλάτος (Lat) 37°44'0", Ύψος 10,25μ.). Να σημειώσουμε πως η Ε.Μ.Υ. εδρεύει σήμερα στις εγκαταστάσεις του πρώην ανατολικού αεροδρομίου Αθηνών στο Ελληνικό Αττικής.

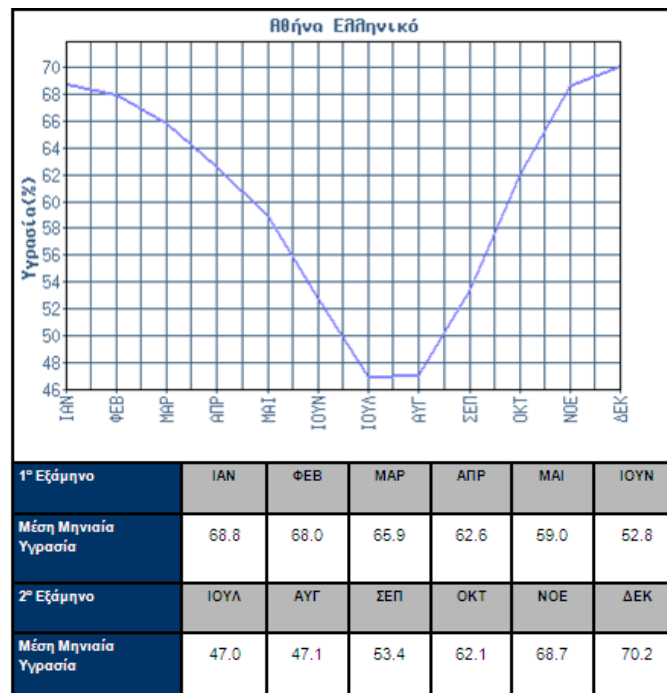


Εικόνα 35. Η Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία στις εγκαταστάσεις του πρώην Αερολιμένα Ελληνικού(Πηγή:<http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CF%81%CF%87%CE%B5%CE%AF%CE%BF:HNMS.JPG>)

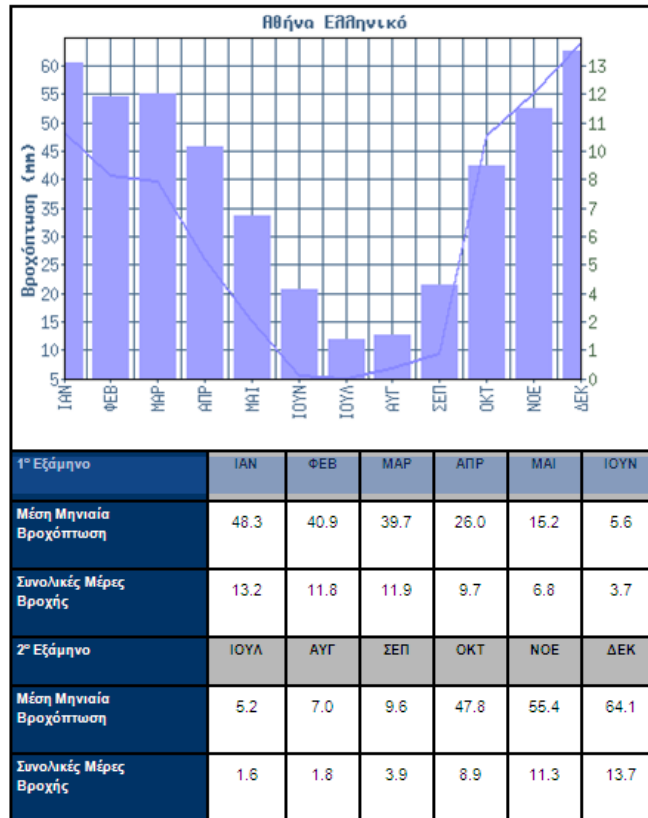
Ακολουθούν πίνακες δεδομένων της χρονικής περιόδου 1955-1997, με τις μηνιαίες τιμές *θερμοκρασίας*, *υγρασίας*, *βροχόπτωσης* αλλά και *έντασης ανέμου* στην περιοχή Ελληνικού από στοιχεία της Εθνικής Μετεωρολογικής Υπηρεσίας.



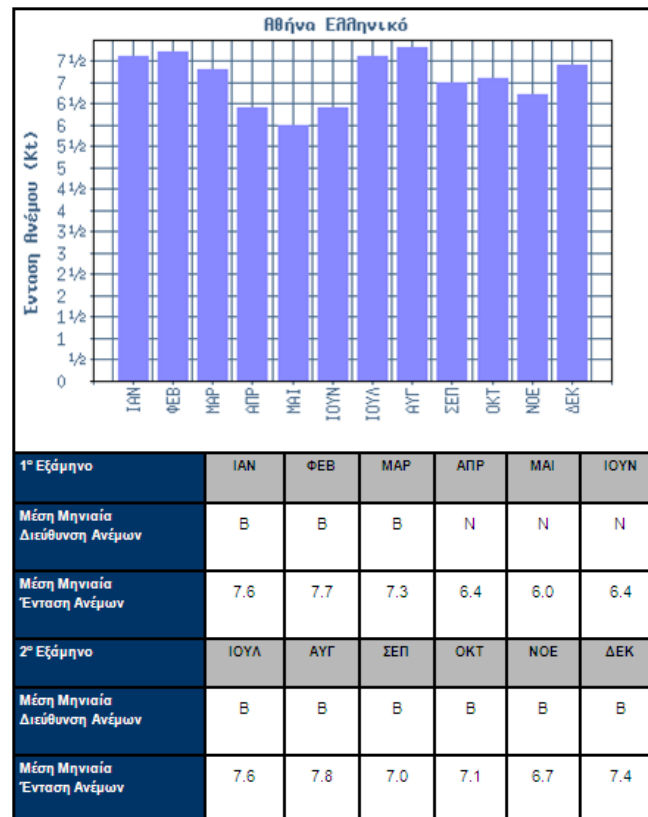
Πίνακας 4. Δεδομένα θερμοκρασίας στην περιοχή του Ελληνικού για την περίοδο 1955-1997. Η μέση ετήσια τιμή θερμοκρασίας που προκύπτει από τα δεδομένα είναι 18,5° C. (Πηγή: Ε.Μ.Υ.)



Πίνακας 5. Δεδομένα υγρασίας στην περιοχή του Ελληνικού για την περίοδο 1955-1997. Η μέση ετήσια τιμή υγρασίας που προκύπτει από τα δεδομένα είναι 60, 5 %. (Πηγή: Ε.Μ.Υ.)



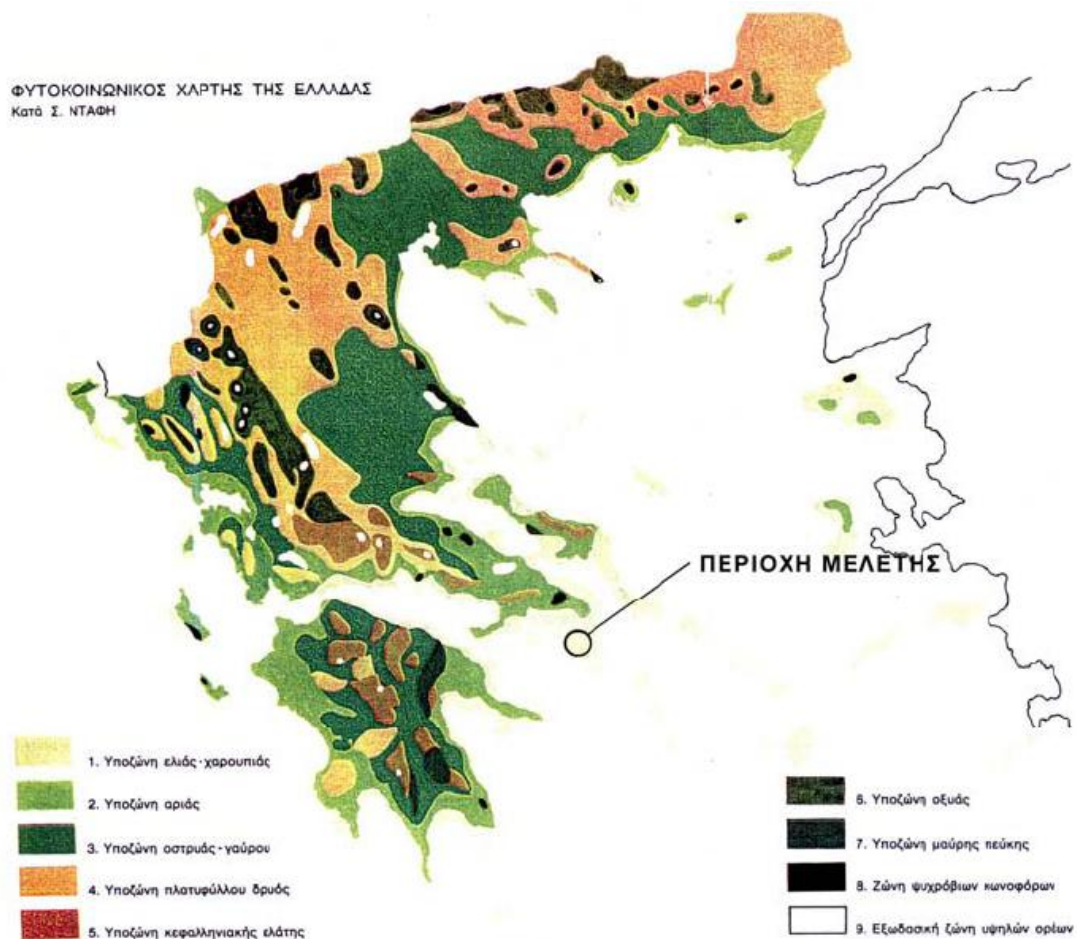
Πίνακας 6. Δεδομένα βροχόπτωσης στην περιοχή του Ελληνικού για την περίοδο 1955-1997. Η μέση ετήσια τιμή βροχόπτωσης που προκύπτει από τα δεδομένα είναι 30, 4 mm βροχής. (Πηγή: Ε.Μ.Υ.)



Πίνακας 7. Δεδομένα έντασης ανέμων στην περιοχή του Ελληνικού για την περίοδο 1955-1997. Η μέση ετήσια τιμή έντασης ανέμων που προκύπτει από τα δεδομένα, είναι 7 Kt (κλίμακα Beaufort 3). Παρατηρούμε πως τους 9 από τους 12 μήνες του χρόνου επικρατούν άνεμοι από Βόρειες διευθύνσεις. (Πηγή: Ε.Μ.Υ.)

4.7.5. Βλάστηση

Όπως προαναφέρθηκε, η περιοχή μελέτης ανήκει στον ημίξηρο βιοκλιματικό όροφο του μεσογειακού κλίματος με χειμώνα ήπιο. Ο αντίστοιχος όροφος βλάστησης είναι του *Oleo-Ceratonion* με χαρακτηριστικά είδη την *Pistacia lentiscus* (σχίνος) και την *Olea oleaster* (αγριελιά) (Εικ. 36). Η βλάστηση αυτή έχει αλλοιωθεί συντριπτικά από τη δράση του ανθρώπου στην ευρύτερη περιοχή, ενώ τη θέση της κλιματικής βλάστησης έχουν καταλάβει οι δευτερογενείς διαπλάσεις των φρύγανων. Χαρακτηριστική εικόνα της φυσιογνωμίας της περιοχής κατά το παρελθόν, ενδεικτική των συνθηκών που περιγράφηκαν, αποτελεί η περιοχή στα Ανατολικά του πρώην Αεροδρομίου όπου βρίσκονται οι εγκαταστάσεις της Υπηρεσίας Πολ. Αεροπορίας (ΥΠΑ) (Πηγή: Σ. Ντάφης, Ε. Παπαστεργιάδου, Κ. Γεωργίου, Δ. Μπαμπαλώνας, Θ. Γεωργιάδης, Μ. Παπαγεωργίου, Θ. λαζαρίδου και Β. Τσιαούση, 1997).



Εικόνα 36. Φυτοκοινωνικός χάρτης της Ελλάδας. Η περιοχή μελέτης βρίσκεται στην Υποζώνη ελιάς - χαρουπιιάς (Πηγή: Σ. Ντάφης et al, 1997)

Σήμερα η περιοχή του αεροδρομίου αποτελείται κατά 41% από μαλακές (γρασίδι και μικρής πυκνότητας βλάστηση) ή χέρσες επιφάνειες, και κατά 59% από τεχνητές και δομημένες επιφάνειες (κτίρια, πεδία ελιγμών, διάδρομοι προσγείωσης - απογείωσης, δρόμοι κλπ ασφαλτοστρωμένες επιφάνειες). Η βλάστηση, που υπάρχει σήμερα, μπορεί να διακριθεί σε τρεις κατηγορίες:

- Δένδρα και θάμνοι της μεσογειακής χλωρίδας
- Δένδρα και θαμνοστοιχίες καλλωπιστικών ειδών (Εικ. 37, 38)
- Ποώδης βλάστηση (χλοοτάπητας) από ετήσια φυτά (Κ. Κλουτσινώτη, Οργανισμός Αθήνας).



Εικόνα 37. Καλλωπιστικά φυτά στους διαδρόμους των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων (Πηγή: Φωτογραφικό αρχείο, Ψαριανού Α., Οκτώβριος 2010)



Εικόνα 38. Καλλωπιστικοί θάμνοι σε γραμμική φύτευση στους περιβάλλοντες χώρους του Ολυμπιακού Πόλου Ελληνικού (Πηγή: Φωτογραφικό αρχείο, Ψαριανού Α., Οκτώβριος 2010)

Ενδεικτικά, ανάμεσα στα είδη που παρατηρήσαμε στους περιβάλλοντες χώρους του Ολυμπιακού Πόλου είναι: *Olea europaea* (Ελιά), *Nerium oleander* (Πικροδάφνη), *Albizzia julibrissin* (Αλβίζια), *Populus nigra* (Λεύκη), *Phoenix dactylifera* (Φοίνικας), *Platanus orientalis* (Πλάτανος), *Eucalyptus globules* (Ευκάλυπτος), *Bougainvillea spectabilis* (Βουκαμβίλια), *Laurus nobilis* (Δάφνη Απόλλωνος), *Salix alba* (Ιτιά), *Morus plataniifolia* (Μουριά), *Pinus halepensis* (Πεύκο), *Cupressus sempervirens* (Κυπαρίσσι), *Pyracanthus coccinea* (Πυράκανθος), *Euonymus aureo marginatus* (Ευώνυμο χρυσόφυλλο), *Abelia grandiflora* (Αβέλια), *Lantana camara* (Λαντάνα), *Lavandula officinalis* (Λεβάντα), *Ligustrum texanum* (Λιγουστρίνι), *Pistacia lentiscus* (Σχίνος), *Bamboo sp.* (Καλάμι) κ.α.

4.8. Υφιστάμενη Κατάσταση

4.8.1. Οι εγκαταστάσεις του Ολυμπιακού Πόλου Ελληνικού

Το Ολυμπιακό Συγκρότημα Ελληνικού περιλαμβάνει συνολικά 2 κλειστές και 4 υπαίθριες εγκαταστάσεις, με τεχνολογικό εξοπλισμό των υψηλότερων προδιαγραφών. Σήμερα, τα κλειστά συγκροτήματα φιλοξενούν συχνά εκδηλώσεις, παρουσιάσεις, συναυλίες, εκθέσεις, παραστάσεις και ενίοτε αγώνες ομάδας της Α' εθνικής κατηγορίας (το Κλειστό Γήπεδο). Παράλληλα, από τις ανοικτές εγκαταστάσεις, το γήπεδο του Μπέιζμπολ έχει παραχωρηθεί με υπενοικίαση λίγων χρόνων στον Π.Α.Ε. Εθνικό, ενώ το Κανόε – Καγιάκ – Σλάλομ έχει παραχωρηθεί για μακροχρόνια εκμετάλλευσή σε κοινοπραξία εταιρειών. Παρ' όλ' αυτά, όλες οι ανοικτές εγκαταστάσεις αποτελούν και χώρους ανάπτυξης καλλιτεχνικών και πολιτιστικών δράσεων κατά την θερινή σεζόν (Πηγή: Ολυμπιακά Ακίνητα Α.Ε.).

Τις νεόδμητες Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις, αποτελούν κτίρια σύμμεικτης κατασκευής (μπετόν - μέταλλο) τα οποία κατασκευάστηκαν την προ-ολυμπιακή περίοδο (2000-2004) για να στεγάσουν Ολυμπιακά αθλήματα και προπονητήρια. Στην περίπτωση του κέντρου Κανόε – Καγιάκ - Σλάλομ πέρα από τη νέα κατασκευή, εντοπίζεται και ένα παλιό κτίριο της Ολυμπιακής (πρώην Cargo) το οποίο αναδιαμορφώθηκε για τις ανάγκες των αγώνων. Σε αναδιαμορφωμένα κελύφη στεγάστηκαν και τα αθλήματα της ξιφασκίας και της καλαθοσφαίρισης. Πρόκειται για μεταλλικά κτίρια, τα οποία αποτελούσαν υπόστεγα αεροσκαφών κατά τη λειτουργία του αεροδρομίου. Γενικά ως νεότερες κατασκευές, τα κτίρια του Ολυμπιακού Πόλου είναι σε πολύ καλή κατάσταση. Παρότι κάποιες από τις κατασκευές δεν αξιοποιούνται και παραμένουν εγκαταλειμμένες, δεν έχει παρέλθει μεγάλο χρονικό διάστημα από το χρόνο λειτουργίας τους ώστε να παρουσιάσουν σημάδια φθοράς (Πηγή: Ερευνητικό πρόγραμμα ΕΜΠ – ΤΕΔΚΝΑ, 2010).

4.8.2. Τα Ολυμπιακά Ακίνητα του Ελληνικού αναλυτικά

Το Ολυμπιακό Συγκρότημα Ελληνικού αποτελείται από τις παρακάτω εγκαταστάσεις:

Ολυμπιακό Κέντρο Χόκεϊ

Το Ολυμπιακό Κέντρο Χόκεϊ (Εικ. 39) φιλοξένησε το άθλημα του χόκεϊ (επί Χόρτου). Η εγκατάσταση περιλαμβάνει δύο γήπεδα. Το μεγαλύτερο φιλοξενεί 7.200 θεατές - 5.200 στους Ολυμπιακούς Αγώνες - και το μικρότερο, 2.100 θεατές, αλλά μόνο 1.200 στους Αγώνες. Σήμερα έχει διατηρηθεί και χρησιμοποιείται ενίοτε για διεξαγωγή πανελληνίων πρωταθλημάτων τοξοβολίας (Πηγή: Ολυμπιακά Ακίνητα Α.Ε.).



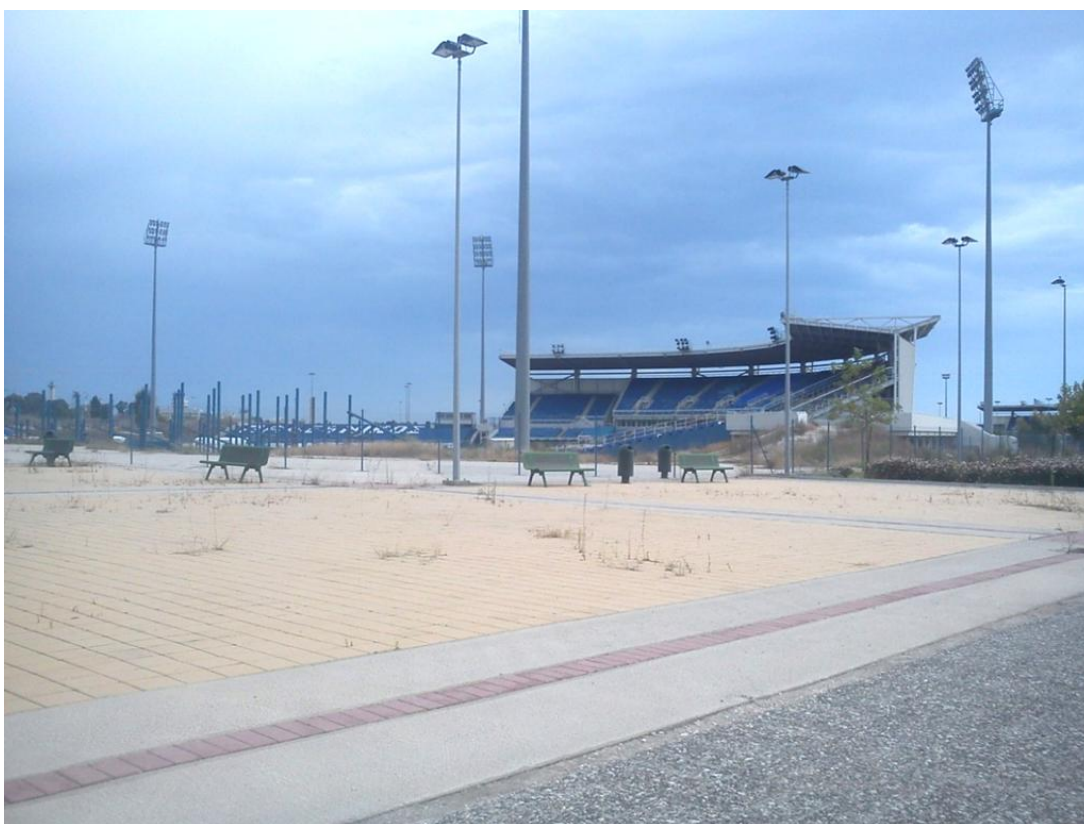
Εικόνα 39. Η Ολυμπιακή Εγκατάσταση Χόκεϊ σήμερα (Πηγή: Ιδιωτικό αρχείο Ψαριανού Α., Οκτώβριος 2010)

Ολυμπιακό Κέντρο Μπέιζμπολ

Το Ολυμπιακό Κέντρο Μπέιζμπολ (Εικ. 40) αποτελείται από δύο γήπεδα. Το μεγαλύτερο, 8.700 θεατών - 6.700 κατά τους Αγώνες - και το μικρότερο με 4.000

θεατές - 3.300 στους Αγώνες. Στους Παραολυμπιακούς Αγώνες φιλοξένησε το άθλημα της τοξοβολίας.

Ανάμεσα στα δύο γήπεδα, είχε διαμορφωθεί η αναγκαία υποδομή (κυκλοφοριακή και βασικών εγκαταστάσεων) προκειμένου να εγκατασταθούν με προσωρινές κατασκευές οι υποστηρικτικές εγκαταστάσεις που απαιτούνταν κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων (*Olympic Overlays*). Σήμερα φιλοξενείται η ποδοσφαιρική ομάδα Π.Α.Ε. Εθνικός (Πηγή: Ολυμπιακά Ακίνητα Α.Ε. και επίσημη ιστοσελίδα Π.Α.Ε. Εθνικός: <http://www.ethnikos.gr/stadio.htm>).



Εικόνα 40. Σημερινή εικόνα του γηπέδου του Μπέιζμπολ στις Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις Ελληνικού (Πηγή: ιδιωτικό αρχείο Ψαριανού Α., Οκτώβριος 2010)

Ολυμπιακό Κέντρο Σόφτμπολ

Το Ολυμπιακό Κέντρο Σόφτμπολ (Εικ. 41) αποτελείται από ένα κυρίως γήπεδο, 4.800 θεατών - 3.400 στους Ολυμπιακούς Αγώνες, από δύο μικρότερα γήπεδα ως χώροι προθέρμανσης, από χώρους κερκίδων, εξυπηρέτησης των αθλητών και των παραγόντων, διοίκησης αγωνίσματος, εκπροσώπων τύπου κλπ. Ανάμεσα στο γήπεδο

και τα προθερμαντήρια, είχαν εγκατασταθεί επίσης, με προσωρινές κατασκευές, οι υποστηρικτικές εγκαταστάσεις που απαιτούνταν κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων (Olympic Overlays) (Πηγή: Ολυμπιακά Ακίνητα Α.Ε.).



Εικόνα 41. Η Ολυμπιακή Πλατεία σήμερα και το γήπεδο του Σόφτμπολ στο φόντο (Πηγή: ιδιωτικό αρχείο Ψαριανού Α. , Οκτώβριος 2010)

Κλειστό Γήπεδο

Το μεγάλο υπόστεγο της πρώην επισκευαστικής βάσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας, στο δυτικό τμήμα του Ολυμπιακού Πόλου του Ελληνικού, προσαρμόστηκε, ανακαινίστηκε και επεκτάθηκε, προκειμένου να φιλοξενήσει τη διεξαγωγή των αγωνισμάτων προκριματικών Καλαθοσφαίρισης (Basketball), τελικών Χειροσφαίρισης (Handball) κατά τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004. Η εγκατάσταση (Εικ. 42) έχει χωρητικότητα 15.000 θεατών για την καλαθόσφαιρα, με 10.700 να χρησιμοποιούνται στη διάρκεια των Αγώνων. Για τη χειροσφαίριση, 13.500 θεατές, με 10.300 κατά τη διάρκεια των Αγώνων. Στους Παραολυμπιακούς Αγώνες στο Κλειστό Γήπεδο διοργανώθηκε το άθλημα ράγκμπι με αμαξίδιο. Σήμερα ο χώρος

φιλοξενεί αγώνες ομάδας της Α' εθνικής κατηγορίας και ενίοτε συναυλίες, παρουσιάσεις και επιδείξεις (Πηγή: Ολυμπιακά Ακίνητα Α.Ε.).



Εικόνα 42. Το «Κλειστό Γήπεδο» όπως είναι σήμερα (Πηγή: Ιδιωτικό αρχείο Ψαριανού Α., Οκτώβριος 2010)

Κέντρο Ξιφασκίας

Το δεύτερο υπόστεγο της πρώην επισκευαστικής βάσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας στο δυτικό τμήμα του Ολυμπιακού Πόλου του Ελληνικού, αναπλάστηκε προκειμένου να φιλοξενήσει το αγώνισμα της ξιφασκίας το 2004 (Εικ.43). Η χωρητικότητα του είναι 8.500 θέσεων (5.000 για τους τελικούς και 3.500 για τους προκριματικούς). Στους Παραολυμπιακούς Αγώνες, η Αίθουσα Ξιφασκίας φιλοξένησε την ξιφασκία με αμαξίδιο. Σήμερα αποτελεί κατά κύριο λόγο χώρο εκθέσεων (Πηγή: Ολυμπιακά Ακίνητα Α.Ε.).



Εικόνα 43. Η Ολυμπιακή Εγκατάσταση του Κέντρου Ξιφασκίας (Πηγή: <http://www.stadia.gr/2004/fencing-helliniko.jpg>)

Ολυμπιακό Κέντρο Κανόε - Καγιάκ - Σλάλομ

Το Ολυμπιακό Κέντρο Κανόε - Καγιάκ – Σλάλομ (Εικ. 44) φιλοξένησε τα αγωνίσματα του Κανόε – Καγιάκ - Σλάλομ στους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004. Αποτελείται από την αγωνιστική διαδρομή, προπονητήριο και λίμνη σε φυσική μορφή για προθέρμανση. Η συνολική έκτασή του είναι 288.000m². Μπορεί να φιλοξενήσει 7.600 θεατές αλλά κατά τη διάρκεια των Αγώνων χρησιμοποιήθηκαν 6.700 θέσεις. Η εταιρεία Ολυμπιακά Ακίνητα Α.Ε. παραχώρησε το Δεκέμβριο του 2006 την μακροχρόνια εκμετάλλευση του Ολυμπιακού Κανόε – Καγιάκ - Σλάλομ σε κοινοπραξία εταιρειών, η οποία έχει συστήσει την ανώνυμη εταιρεία Πάρκα Αναψυχής (Πηγή: Ολυμπιακά Ακίνητα Α.Ε.).



Εικόνα 44. Οι Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις του Κανόε – Καγιάκ – Σλάλομ (Πηγή: www.olympicproperties.gr)

4.8.3. Χαρακτηριστικά εδαφών

Τα κτίρια που έχουν διατηρηθεί σήμερα στο πρώην Αεροδρόμιο Ελληνικού και εντός των ορίων της περιοχής μελέτης, είναι τα κτίρια των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων. Ακολουθεί λίστα με τα κτίρια που έχουν κατεδαφιστεί και διατηρηθεί, στον Ολυμπιακό Πόλο Ελληνικού, καθώς και οι επιφάνειες κάλυψής τους σε τετραγωνικά μέτρα αλλά και η ιδιότητά τους (Πιν. 8).

ΠΕΡΙΟΧΗ 2010	ΠΕΡΙΟΧΗ 1999	Α/Α	Π.Α/Α	ΚΤΙΡΙΟ	ΚΑΛΥΨΗ (m ²)		
Ολυμπιακός Πόλος	Δυτικός Αερολιμένας Περιοχή Ολυμπιακής	κατεδαφίστηκε	• 51	Κτίριο Αποθήκης Φιαλών Οξυγόνου	280		
		κατεδαφίστηκε	• 51A	Κτίριο (σε επαφή με τα κτίρια 53B,54)	60		
κ.δ. Ο.Π.	κ.δ. Δυτ. Αερ. Ο.Α.	κατεδαφίστηκε	• 51B	"	60		
		κατεδαφίστηκε	• 51Γ	"	20		
		κατεδαφίστηκε	• 51Δ	"	60		
		κατεδαφίστηκε	• 52	Οικ. Συντήρησης ΤΔ	350		
		1	• 53	Χώρος αθλητισμού, εκθέσεων, συναυλιών Δ.Τ.Υ. Υπόστεγο Α/Φ 727	355500		
			• 53B	Χώρος αθλητισμού, εκθέσεων, συναυλιών Δ.Τ.Υ. Παλαιό Υπόστεγο Α/Φ			
			• 54	Χώρος αθλητισμού, εκθέσεων, συναυλιών Κτίριο Παλαιών Γραφείων Συνεργ. Δ.Τ.Υ.			
			• 55	Χώρος αθλητισμού, εκθέσεων, συναυλιών Νέα Κτίρια Αποθηκών Συνεργείων και Γραφείων της Δ.Τ.Υ.			
			• 56	Χώρος αθλητισμού, εκθέσεων, συναυλιών Υπόστεγο Α/Φ			
		κατεδαφίστηκε	• 57	Ευλουργείο Ο.Α.	180		
		κατεδαφίστηκε	• 58	Συνεργείο Ο.Α. (Εφοδ. Εδάφους - ΣΙΔΗΡ ΔΤΥ)	170		
		κατεδαφίστηκε	• 59	Συνεργείο Ο.Α. (Εφοδ. Εδάφους Πυρόσβεσης)	380		
		-	-	2		Χώρος αθλητισμού, εστίασης κοινού, πολιτιστικών εκδηλώσεων	3880
				3		Χώρος αθλητισμού, εστίασης κοινού, πολιτιστικών εκδηλώσεων	12830
				4		Χώρος αθλητισμού, εστίασης κοινού, πολιτιστικών εκδηλώσεων	6690
		Νησίδια Ο.Α. κοντά στο δοκιμαστήριο κινητήρων	5	• 93	Χώρος θεματικού πάρκου και υδροπάρκου, χώρος καταστημάτων, εστίασης κοινού Πρώην Cargo (Εμπορευματικός Σταθμός)	7200	
		Περιοχή Ολυμπιακής (Νησίδια δίπλα στον κ.δ. Περ. Ο.Α.)	κατεδαφίστηκε	• 108	Αποθήκη	70	
		Ο.Α. Σε νησίδια που ανήκει στην Πολιτική Αεροπορία κ.δ. Ο.Α. Π.Α.	κατεδαφίστηκε	121	δοκιμαστήριο κινητήρων	150	
		Ξ (Ο.Τ.Α. Περιοχή) κ.δ. Περ. Ξ	Ξ	6	107	Γήπεδο προπόνησης Softball Κτίριο	160
κατεδαφίστηκε	172			Κτίριο	100		
Ο (Ο.Τ.Α. Περιοχή) κ.δ. Περ. Ο	Ο	κατεδαφίστηκε	129	Κτίριο	100		
		κατεδαφίστηκε	135	"	110		
		κατεδαφίστηκε	136	"	110		
		κατεδαφίστηκε	137	"	110		
		κατεδαφίστηκε	138	"	110		
		κατεδαφίστηκε	170	"	30		
		κατεδαφίστηκε	180	"	10		
		κατεδαφίστηκε	185	"	20		
		κατεδαφίστηκε	186	"	50		
		κατεδαφίστηκε	188	"	90		
		κατεδαφίστηκε	190	"	20		
7	-	Γήπεδο προπόνησης Softball	280				

Πίνακας 8. Λίστα με τα κτίρια που έχουν κατεδαφιστεί και διατηρηθεί, καθώς και οι επιφάνειες κάλυψής τους σε τετραγωνικά μέτρα αλλά και η περιοχή και ιδιότητά τους (Πηγή: Ερευνητικό Πρόγραμμα Ε.Μ.Π. – ΤΕΔΚΝΑ, 2010)

Στην περιοχή μελέτης κυριαρχούν οι σκληρές επιφάνειες από άσφαλτο και τσιμέντο και οι καλυμμένες από χώμα επιφάνειες, χαμηλή φύτευση και φύτευση χαμηλής ποιότητας. Αντίθετα, η πυκνή και υψηλή φύτευση και οι δενδροφυτεμένες περιοχές εντοπίζονται σε λίγα σημεία (Εικ. 45, 46, 47).



Εικόνα 45. Χαμηλή φύτευση και το Ολυμπιακό Κέντρο Μπέιζμπολ στο φόντο (Πηγή: ιδιωτικό αρχείο Ψαριανού Α., Οκτώβριος 2010)



Εικόνα 46. Παρτέρια από μπετόν και παγκάκια (Πηγή: ιδιωτικό αρχείο Ψαριανού Α.)



Εικόνα 47. Δεξαμενές με ανενεργά συντριβάνια (Πηγή: ιδιωτικό αρχείο Ψαριανού Α.)

Αναλυτικότερα, οι σκληρές επιφάνειες διακρίνονται στο οδικό δίκτυο, στις αστικές διαμορφώσεις και στον περιβάλλοντα χώρο κτιρίων. Μελετώντας το σύνολο της περιοχής διαπιστώνεται ότι το σύνολο του οδικού δικτύου διαμορφώνεται με ασφαλτο και βρίσκεται σε αρκετά καλή κατάσταση, αφού δεν παρουσιάζει ιδιαίτερες φθορές. Μέσα από το πάχος των σκληρών επιφανειών κάνει την εμφάνισή της χαμηλή βλάστηση (Εικ. 48).



Εικόνα 48. Εμφάνιση χαμηλής βλάστησης μέσα από τις σκληρές επιφάνειες των περιβαλλόντων χώρων των Εγκαταστάσεων (Πηγή: ιδιωτικό αρχείο Ψαριανού Α. , Οκτώβριος 2010)



Εικόνα 49. Τοπίο μπροστά από το Ολυμπιακό Κέντρο του Σόφτμπολ με φυτεμένες και αφύτευτες επιφάνειες (Πηγή: ιδιωτικό αρχείο Ψαριανού Α., Οκτώβριος 2010)

Οι αστικές διαμορφώσεις που πραγματοποιήθηκαν για τις ανάγκες των Ολυμπιακών Αγώνων και εντοπίζονται στην περιοχή του Ολυμπιακού Πόλου του Ελληνικού, επρόκειτο για διαμορφώσεις με κυβόλιθους, καθίσματα και φωτιστικά σώματα (Εικ. 50). Οι υπόλοιπες σκληρές επιφάνειες που εντοπίζονται, είναι διαμορφωμένοι και αδιαμόρφωτοι χώροι στάθμευσης (Εικ. 51, 52) από άσφαλτο και τσιμέντο, αλλά και προαύλιοι χώροι διαμορφωμένοι από τσιμέντο ανάμεσα και γύρω από την πλειοψηφία των κτιρίων.



Εικόνα 50. Φύτευση και παγκάκια στους κεντρικούς διαδρόμους του Ολυμπιακού Συγκροτήματος (Πηγή: ιδιωτικό αρχείο Ψαριανού Α., Οκτώβριος 2010)



Εικόνα 51. Αδιαμόρφωτοι χώροι στάθμευσης πίσω από το Ολυμπιακό Κέντρο Ξιφασκίας όπου σήμερα φιλοξενούνται εκθέσεις (Πηγή: ιδιωτικό αρχείο Ψαριανού Α., Οκτώβριος 2010)

Ο υπαίθριος χώρος των κτιρίων που βρίσκονται σε χρήση είναι σε καλή κατάσταση, αφού συντηρείται από τους χρήστες του κτιρίου. Όσον αφορά τις ελεύθερες επιφάνειες, αυτές διακρίνονται σε επιφάνειες καλυπτόμενες από χώμα και χαμηλή φύτευση, επιφάνειες με πυκνή και υψηλή φύτευση και επιφάνειες με δενδροφυτεύσεις. Ο περιβάλλον χώρος των εγκαταστάσεων του Ολυμπιακού Πόλου καλύπτεται κυρίως από πολύ χαμηλή φύτευση καθώς υπάρχουν λίγα δέντρα (Εικ. 52).



Εικόνα 52. Από τις λίγες «εικόνες» με φυτεύσεις δέντρων ανάμεσα στους Ολυμπιακούς διαδρόμους (Πηγή: ιδιωτικό αρχείο Ψαριανού Α., Οκτώβριος 2010)

Πρέπει να αναφερθεί ότι τα τελευταία χρόνια έχουν οργανωθεί και υλοποιηθεί τρεις δενδροφυτεύσεις στο πρώην Αεροδρόμιο Ελληνικού. Από αυτές, εντός της περιοχής μελέτης έχει πραγματοποιηθεί η **μία** την οποία έχει υλοποιήσει ο Δήμος Ελληνικού και εντοπίζεται δυτικά του Ολυμπιακού Κέντρου Κανόε – Καγιάκ – Σλάλομ. Η ίδια φαίνεται και στην κάτοψη που ακολουθεί (βλ. υπόμνημα - «νέες δενδροφυτεύσεις»), με τα χαρακτηριστικά εδαφών της υπό μελέτη περιοχής (Εικ. 53) (Πηγή: Ερευνητικό πρόγραμμα ΕΜΠ – ΤΕΔΚΝΑ, 2010).



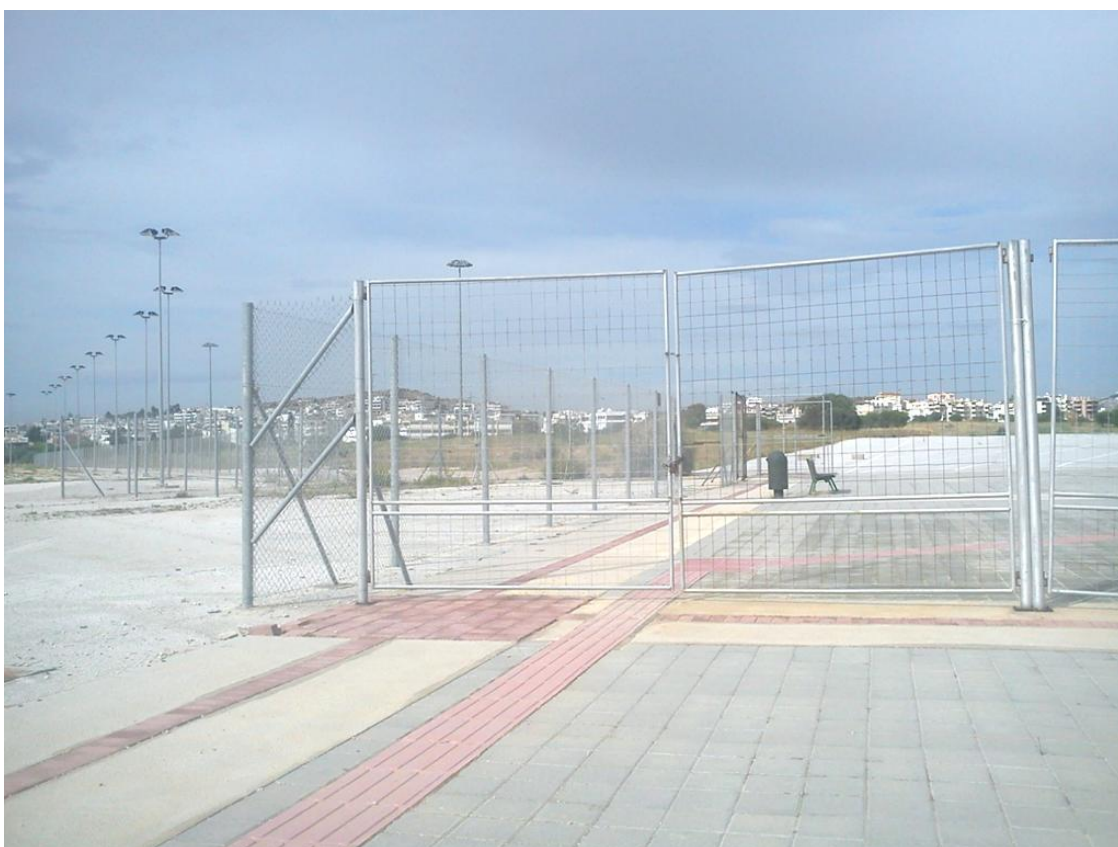
ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΔΟΜΗΣΗ
- ΣΚΛΗΡΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ
- ΧΩΜΑ - ΧΑΜΗΛΗ ΦΥΤΕΥΣΗ
- ΨΗΛΗ ΦΥΤΕΥΣΗ
- ΝΕΕΣ ΔΕΝΤΡΟΦΥΤΕΥΣΕΙΣ
- ΤΕΧΝΗΤΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΝΕΡΟΥ

Εικόνα 53. Κάτοψη με τα χαρακτηριστικά εδαφών στην περιοχή μελέτης (Πηγή: Ερευνητικό Πρόγραμμα Ε.Μ.Π. – ΤΕΔΚΝΑ, 2010)

4.8.4. Κίνηση – Περιφράξεις

Σε όλη την περίμετρο της περιοχής μελέτης, παρατηρήθηκαν περιφράξεις (Εικ. 54) που δυσκολεύουν την πρόσβαση στο εσωτερικό του χώρου (τελευταία επίσκεψη Οκτώβριος 2010). Η είσοδος στις Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις και τους περιβάλλοντες χώρους, είναι δυνατή μόνο από δύο σημεία, όπου και υπάρχει σημειακή διακοπή των περιμετρικών περιφράξεων. Το ένα σημείο πρόσβασης εντοπίζεται στο βορεινό όριο του πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού, στο Δήμο Αλίμου από όπου εξυπηρετείται και η εγκατάσταση του Κανόε - Καγιάκ – Σλάλομ (οδός Αεροπορίας).





Εικόνα 54. Περιφράξεις στους περιβάλλοντες χώρους του Ολυμπιακού Πόλου Ελληνικού (Πηγή: ιδιωτικό αρχείο Ψαριανού Α. , Οκτώβριος 2010)

Το δεύτερο σημείο πρόσβασης είναι από το δυτικό αερολιμένα στη λεωφόρο Ποσειδώνος. Αλλά και στο εσωτερικό της περιοχής μελέτης συναντάμε φυλασσόμενα όρια και περιφράξεις γύρω από τις αθλητικές εγκαταστάσεις. Συγκεκριμένα, οι εγκαταστάσεις του Κανόε - Καγιάκ - Σλάλομ, το Κλειστό Γήπεδο και τα ανοικτά γήπεδα, το καθένα περιβάλλεται από τη δική του περίφραξη (Εικ. 55).



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΕΣΩΤΕΡΙΚΑ ΟΡΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ
-  ΕΣΩΤΕΡΙΚΑ ΟΡΙΑ - ΠΕΡΙΦΡΑΣΕΙΣ

Εικόνα 55. Όρια και περιφράξεις στον Ολυμπιακό Πόλο Ελληνικού (Πηγή: Ερευνητικό Πρόγραμμα Ε.Μ.Π. – ΤΕΔΚΝΑ, 2010)

4.8.5. Λειτουργικότητα και σχεδιαστικές γραμμές του υφιστάμενου περιβάλλοντος χώρου των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων Ελληνικού

Στον υφιστάμενο περιβάλλοντα χώρο των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων Ελληνικού, πραγματοποιήθηκαν ειδικές αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις.

Πιο συγκεκριμένα, δημιουργήθηκε μια μεγάλη πλατεία, οι τέσσερις πλευρές της οποίας οδηγούν στις εισόδους ελέγχου προς τους άμεσα περιβάλλοντες των αγωνιστικών εγκαταστάσεων χώρους. Επιπλέον, οι εισοδοί - έξοδοι κοινού συνδέονται με έναν κύριο άξονα (πεζόδρομος), ο οποίος την τέμνει διαγωνίως (Εικ. 56).



Εικόνα 56. Πανοραμική άποψη των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων Ελληνικού και περιβαλλόντων χώρων. Ξεχωρίζουν ειδικές αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις όπως η πλατεία, ο λοφίσκος, διαγώνιος άξονας (Πηγή: www.olympicproperties.gr)

Στα άκρα του άξονα και πλευρικά των εισόδων - εξόδων δημιουργήθηκαν μεγάλοι χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων. Επίσης, ο πεζόδρομος, προεκτεινόμενος προς νότο και με την κατασκευή μιας πεζογέφυρας, συνδέει το χώρο των εγκαταστάσεων με τη

Λεωφόρο Ποσειδώνος, τις εγκαταστάσεις του Αγ. Κοσμά και τη στάση του τραμ και των αστικών συγκοινωνιών.

Στο χώρο της πλατείας δημιουργήθηκαν ένας τεχνητός λοφίσκος, μία τεχνητή δεξαμενή και άλλα υδάτινα στοιχεία με πίδακες και δενδροφυτεμένες ζώνες - παρτέρια.

Τέλος, το συγκρότημα των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων περιβάλλεται από μια Περιμετρική οδό, η οποία εξυπηρετεί τη σύνδεση των ειδικών εγκαταστάσεων μεταξύ τους και με το κύριο αρτηριακό και λοιπό οδικό δίκτυο της περιοχής.

Κάτοψη με την τοπογραφία του Ολυμπιακού Πόλου Ελληνικού παρουσιάζεται στο Παράρτημα Σχεδίων του παρόντος τεύχους (Αρ. Σχεδίου: 1).

5. ΑΡΧΕΣ ΚΑΙ ΑΞΟΝΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ

Στηριζόμενοι στα στοιχεία που έχουν προαναφερθεί για την υφιστάμενη κατάσταση στην περιοχή μελέτης, στοιχεία που αφορούν σε φυσικά – τοπογραφικά χαρακτηριστικά του χώρου αλλά και σε κοινωνικές παραμέτρους, προκύπτει η ανάγκη της αναδιαμόρφωσης των περιβαλλόντων χώρων των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων. Συνάμα, προτείνεται η μετατροπή του χώρου σε πάρκο αναψυχής υπερτοπικής σημασίας, το οποίο θα βελτιώσει ποικιλοτρόπως την υπάρχουσα κατάσταση, λαμβάνοντας υπόψιν και την ενδεχόμενη μελλοντική διαμόρφωση της συνορεύοντος περιοχής του πρώην αεροδρομίου, σε χώρο πρασίνου.

Οι βασικές κατευθύνσεις για το σχεδιασμό και την ανάπλαση του περιβάλλοντος χώρου των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων Ελληνικού είναι:

- ❖ Τόσο από οπτική όσο και από λειτουργική άποψη, ο σχεδιασμός να εξασφαλίζει την **ευδιάκριτη δομή**, την ευανάγνωστη ταυτότητα και τη σωστή λειτουργία των επί μέρους υπαίθριων χώρων. Επίσης, την πλήρη εκμετάλλευση των δυνατοτήτων για πλούσιους και πλήρεις από άποψη χρήσεων και χαρακτήρα, υπαίθριους χώρους και τοπίου.
- ❖ Η δημιουργία ενός χώρου **ανάπτυξης της κοινωνικότητας** με τη συγκέντρωση δραστηριοτήτων. Οι δραστηριότητες αυτές θα αφορούν την αναψυχή, τη ψυχαγωγία, την άθληση, την εκπαίδευση και τη διασκέδαση σε τέτοιο βαθμό ώστε ο συνολικός χώρος να μη χαρακτηρίζεται μονοσήμαντα, ενώ δημιουργούνται περιοχές μικτών χρήσεων και για να αποφεύγονται κατά το δυνατόν οι μετακινήσεις. Ο χώρος με τις ιδιότητές του θα συμβάλλει στη βελτίωση των ανθρώπινων σχέσεων, γεγονός το οποίο επιτελείται σε όλα τα υπερτοπικής σημασίας πάρκα του εξωτερικού.
- ❖ Ένας ακόμη στόχος του σχεδιασμού είναι η ανάδειξη της **ιστορικότητας του χώρου** με τη δημιουργία ανάλογων θεματικών χώρων οι οποίοι θα υπενθυμίζουν τον ιστορικό χαρακτήρα της περιοχής ως τόπου στον οποίο διαδραματίστηκαν μέρος των αθλημάτων των Ολυμπιακών Αγώνων Αθήνας 2004, αλλά και ως χώρου που προϋπήρξε το μεγαλύτερο αεροδρόμιο της

χώρας. Την ίδια στιγμή οι χώροι αυτοί θα έχουν ψυχαγωγικές και εκπαιδευτικές λειτουργίες. Αυτός ο στόχος επιτυγχάνεται με α) τη διατήρηση του ενός αεροδιαδρόμου και χρήση του ως δενδροφυτεμένου διαδρόμου περιπάτου, ποδηλασίας και αναψυχής β) τη δημιουργία Μουσείου Πολιτικής Αεροπορίας σε πρώην υπόστεγο επισκευής αεροπλάνων γ) τη διατήρηση και μεταφορά της Ολυμπιακής Πλατείας με τους πέντε Ολυμπιακούς κύκλους - καθιστικά δ) τη δημιουργία διαδρόμου - περιπάτου με τη μορφή «στεφανιού ελιάς» εμπνευσμένο από το σύμβολο της Ολυμπιάδας 2004, του οποίου κιάλας ο νοητός κύκλος περιβάλλει και «συνδέει» τα Ολυμπιακά Ακίνητα ε) και τη διατήρηση όπως επιβάλλει και η νομοθεσία, των Ολυμπιακών Ακινήτων του Σόφτμπολ, του Χόκεϋ, του Μπέιζμπολ (ένα γήπεδο από τα υπάρχοντα για το καθένα) , του Κλειστού Γηπέδου, του Κέντρου Ξιφασκίας και του Κανόε – Καγιάκ – Σλάλομ.

- ❖ Η δημιουργία ενός **πυρήνα πρασίνου** που θα επιδράσει ευμενώς σε ότι αφορά τις βιοκλιματικές συνθήκες της περιοχής, καθώς και την οικολογική αποκατάσταση του φυσικού τοπίου, το οποίο έχει επιβαρυνθεί από την λειτουργία του πρώην Αερολιμένα Ελληνικού. Για αυτό το σκοπό, γίνεται χρήση φυτών που ευδοκιμούν στην περιοχή, ενώ ταυτόχρονα διατηρούνται ή μεταφυτεύονται τα υφιστάμενα όπου αυτό κρίνεται απαραίτητο. Επίσης, πραγματοποιούνται φυτεύσεις που προστατεύουν από τους βόρειους ανέμους που χαρακτηρίζουν την περιοχή, ενώ γίνεται χρήση φυλλοβόλων που επιτρέπουν την είσοδο των «νοτιάδων» το χειμώνα. Τέλος, δημιουργούνται σχεδόν αποκλειστικά υπαίθριοι χώροι στάθμευσης, οι οποίοι δενδροφυτεύονται. Έτσι είναι δυνατή και η χρήση μεγάλου μεγέθους δέντρων στις επιφάνειές τους, επιτυγχάνοντας καλύτερες βιοκλιματικές συνθήκες, σε αντίθεση με τους υπόγειους χώρους στάθμευσης όπου υπάρχουν περιορισμοί.

- ❖ Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στο να δημιουργηθούν μεγάλες, φυσικού τύπου, **ανοιχτές περιοχές και χώροι πρασίνου**, για ήρεμη αναψυχή κατάλληλοι για ατομικές και ομαδικές υπαίθριες δραστηριότητες του ευρύτερου δυνατού φάσματος, καθώς επίσης και κοινωνικές και συλλογικές λειτουργίες.

- ❖ Η προσφορά ενεργών ζωνών σε διαφορετικές ώρες της ημέρας, της εβδομάδας και του χρόνου, παρέχοντας τη δυνατότητα πολλαπλών χρήσεων των ίδιων επιφανειών και προσφέροντας ταυτόχρονα το πλεονέκτημα της αυξημένης **ασφάλειας**. Αυτό επιτυγχάνεται με α) τη χρήση εμπορικού κέντρου που εκτός από τα εμπορικά καταστήματα τα οποία θα είναι ανοικτά πολλές ώρες θα διαθέτει και πολυκινηματογράφο β) τη χρήση μουσείων, εκθεσιακών χώρων, καφετεριών, κέντρου ιπασίας, θεματικών πάρκων (Σκέιτπαρκ, Πάρκο Ειδικής Κυκλοφοριακής Αγωγής για παιδιά) και τη διοργάνωση συναυλιών και πολιτιστικών εκδηλώσεων στα ανοικτά γήπεδα γ) τη χάραξη του τραμ, ώστε να διασχίζει την περιοχή των εγκαταστάσεων δ) τις μεγάλες ανοιχτές επιφάνειες και ελεύθερες οπτικές προσβάσεις που συντείνουν επίσης στην ασφάλεια του χώρου.

- ❖ Η **αιιφόρος διαχείριση υδάτινων πόρων** που εξασφαλίζεται με α) την ανασύσταση του ενός εκ των ρεμάτων που διέσχιζαν κάθετα τον πρώην αερολιμένα Ελληνικού, καθώς και τον εμπλουτισμό του με νερό όμβριων υδάτων που θα συλλέγονται μέσω εκτεταμένου αντιπλημμυρικού δικτύου τάφρων β) τη δημιουργία στεγανοποιημένης δεξαμενής (λίμνης) που θα λαμβάνει και αποταμιεύει νερό από το υφιστάμενο ρέμα των Τραχώνων το οποίο, όπως έχει προαναφερθεί, βρίσκεται ακριβώς στο βόρειο όριο της περιοχής μελέτης και εκβάλλει στο Σαρωνικό γ) την αποτροπή του φαινομένου της υφαλμύρωσης μέσω της άρδευσης της περιοχής με χρήση του γλυκού νερού που θα αποταμιεύει η δεξαμενή (λίμνη) σε συνδυασμό βέβαια με τη χρήση νερού από το ένα εκ των τριών πηγαδιών που βρίσκεται στην περιοχή του πρώην αεροδρομίου και χρησιμοποιείται για άρδευση.

- ❖ Η μείωση εξάρτησης από τα οχήματα ιδιωτικής χρήσης, με α) την προσθετική **γραμμή τραμ** η οποία διέρχεται από το πάρκο, έτσι ώστε να εξυπηρετεί όλη την περιοχή του πρώην αεροδρομίου Ελληνικού και συνδέεται με τη γραμμή μετρό Μ2, καθώς και με τη γραμμή τραμ Φάληρο – Βούλα ή Σύνταγμα – Βούλα, β) δημιουργία δικτύου **ποδηλατοδρόμου**.

- ❖ Η βελτίωση της εικόνας και **ελκυστικότητας** της Αττικής, αφού το πάρκο θα είναι από τα μοναδικά στη χώρα με μητροπολιτικό χαρακτήρα, σύγχρονο, πολυλειτουργικό και θα «τραβήξει» τα βλέμματα και παγκοσμίως.
- ❖ Η αύξηση της **επισκεψιμότητας** του πάρκου μέσω των πολλαπλών λειτουργιών και δραστηριοτήτων (πολιτιστικοί χώροι, παιδότοποι, χώροι άθλησης, χώροι αναψυχής, χώροι εκπαιδευτικού χαρακτήρα, κτλ.) αλλά και μέσω της ενίσχυσης της προσβασιμότητας με τη δημιουργία προσθετικής γραμμής τραμ που συνδέεται με το μετρό, δικτύου ποδηλατοδρόμων και πολλαπλών χώρων στάθμευσης.
- ❖ Η ενίσχυση της ιδέας των **εναλλακτικών πηγών ενέργειας και ανακύκλωσης υλικών** όχι μόνο μέσω της ορθολογικής διαχείρισης των υδάτων που προαναφέρθηκε, αλλά και μέσω της χρήσης «φωτιστικών - ανεμογεννητριών πάρκου» που θα έχουν περισσότερο συμβολικό χαρακτήρα αφού θα αξιοποιούν αιολική ενέργεια απλά για να φωτίζουν τη νύχτα. Επιπροσθέτως, στην εξοικονόμηση ενέργειας θα συμβάλλει και η χρήση τραμ και ποδηλάτου.
- ❖ Ενσωμάτωση **εκπαιδευτικού και πολιτιστικού χαρακτήρα** στο πάρκο με α) τη δημιουργία θεματικού κήπου στον οποίο θα έχουν πρόσβαση οι επισκέπτες εμπλουτίζοντας τις γνώσεις τους, σε θεωρητικό και πρακτικό επίπεδο, σε θέματα φυσικού περιβάλλοντος β) τη δημιουργία Επιστημονικού - Εκπαιδευτικού Ενυδρείου και πάρκου Ειδικής Κυκλοφοριακής Αγωγής για παιδιά γ) τη δημιουργία πολυώροφης μεταλλικής κατασκευής με ποικιλία αναρριχώμενων φυτών δ) τη χρήση πρώην υπόστεγου επισκευής αεροπλάνων ως χώρου εκθέσεων ε) τη χρήση δεύτερου πρώην υπόστεγου επισκευής αεροπλάνων ως Μουσείο Πολιτικής Αεροπορίας στ) τη χρήση ανοικτών γηπέδων για υπαίθριες συναυλίες και εκδηλώσεις.
- ❖ **Λειτουργική διασύνδεση** του πάρκου με τον περιβάλλοντα αστικό ιστό αλλά και σύνδεση του ίδιου του αστικού ιστού με τη θάλασσα που επιτυγχάνεται με α) την προσθετική γραμμή τραμ που συνδέεται με μετρό και αποτελεί μέσο διασύνδεσης της «πόλης» με το πάρκο β) τη δημιουργία εσωτερικών του πάρκου ποδηλατοδρόμων με δυνατότητα σύνδεσης - επέκτασης σε δίκτυο

ποδηλατοδρόμων που θα εκτείνεται σε όλη την Αττική γ) την τοποθέτηση αρκετών εισόδων του πάρκου στην περιοχή γειτνίασής του με τον αστικό ιστό δ) τη δημιουργία πρωτεύοντος διαδρόμου που διασχίζει το πάρκο από ανατολικά προς τα δυτικά και συνδέει τον αστικό ιστό με το παραλιακό μέτωπο ε) τη δημιουργία δεύτερου, παράλληλου με το ανασυσταμένο ρέμα, πρωτεύοντος διαδρόμου, που θα ξεκινά από τον αστικό ιστό στα ανατολικά του πάρκου, κοντά στη Λεωφόρο Βουλιαγμένης και θα καταλήγει στη μεγάλη πεζογέφυρα στη Λεωφόρο Ποσειδώνος, οδηγώντας στη θάλασσα.

- ❖ Η απόδοση **ρομαντικού χαρακτήρα** στο πάρκο με τη δημιουργία λίμνης, δυνατότητα ενοικίασης λέμβων για βαρκάδα, ανασύσταση ρέματος, και δημιουργία γεφυρακίων, διαδρομές ιππασίας, λιβαδικών βλαστήσεων, δημιουργία κυκλικού περιπάτου που πλαισιώνει και έχει θέα τη λίμνη, δημιουργία λόφου με παρατηρητήριο-καφέ, σχεδόν ολοκληρωτική απουσία δρόμων κυκλοφορίας οχημάτων στο πάρκο κ.α.

6. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΣΥΝΘΕΤΙΚΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

6.1. Βασικές σχεδιαστικές αρχές

Λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές και τους άξονες σχεδιασμού της πρότασης όπως αυτές αναλύθηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο, προτείνεται η διαμόρφωση των περιβαλλόντων χώρων των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων και μετατροπή του χώρου σε πάρκο αναψυχής υπερτοπικής σημασίας, με τη χρήση σχεδιαστικών γραμμών, οι οποίες θα επιτελούν τις εξής βασικές και αλληλένδετες λειτουργίες:

- θα αναδεικνύουν το «στεφάνι ελιάς» - διάδρομος περιπάτου, εμπνευσμένο από το σύμβολο της Ολυμπιάδας 2004, ως κεντρικό σημείο του πάρκου. Σε αυτό θα συντελεί α) το γεγονός ότι το «στεφάνι» θα τοποθετηθεί κεντρικά του πάρκου πλαισιώνοντας τη λίμνη, β) με αυτό θα διασταυρώνεται ο πρώην αεροδιάδρομος ο οποίος θα αποτελεί το βασικό άξονα κίνησης στο πάρκο γ) με το «στεφάνι» θα συνδέεται ένας βασικός πρωτεύον διαδρόμους του πάρκου δ) γύρω από το «στεφάνι» θα αναπτύσσονται οι περισσότερες δραστηριότητες και λειτουργίες.
- θα ενώνουν νοητά τα Ολυμπιακά Ακίνητα μέσω του κυκλικού διαδρόμου του «στεφανιού ελιάς» (το οποίο περιβάλλεται από αυτά) και των μεγάλων «φύλλων» αποτελούμενων από επιφάνειες ίδιας φύτευσης, που θα ξεκινούν από το ίδιο το «στεφάνι», θα απλώνονται στο πάρκο και θα «αγκαλιάζουν» τις Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις ή θα οδηγούν σε αυτές.
- θα ευνοούν τη λειτουργική διασύνδεση του πάρκου με τον περιβάλλοντα αστικό ιστό αλλά και τη σύνδεση του αστικού ιστού που βρίσκεται στο ανατολικό όριο του πρώην Αερολιμένα Ελληνικού με το παραλιακό μέτωπο στα δυτικά του πάρκου. Αυτό θα επιτυγχάνεται με α) την πρόσθετη γραμμή τραμ που συνδέεται με μετρό και αποτελεί μέσο διασύνδεσης της «πόλης» με το πάρκο β) τη δημιουργία εσωτερικών του πάρκου ποδηλατοδρόμων με δυνατότητα σύνδεσης - επέκτασης σε δίκτυο ποδηλατοδρόμων που θα εκτείνεται σε όλη την Αττική γ) τη δημιουργία δύο πρωτευόντων διαδρόμων που θα διασχίζουν το πάρκο από τα

ανατολικά προς στα δυτικά συνδέοντας το παραλιακό μέτωπο στα δυτικά του πάρκου με τον περιβάλλοντα αστικό ιστό στα ανατολικά.

- θα επιμερίζουν το σύνολο του χώρου σε μικρότερες εκτάσεις με τέτοιο τρόπο που σε συνδυασμό με τη δημιουργία της λίμνης και την ανασύσταση του ρέματος, θα δημιουργούν την αίσθηση από ψηλά, του «μωσαϊκού» καλλιεργείων που διακόπτεται από την παρουσία των φυσικών σχηματισμών του ρέματος και της λίμνης.

6.2. Λειτουργικές ενότητες

Με τη δημιουργία ενός δικτύου διαδρομών κυκλοφορίας στο εσωτερικό του, το πάρκο επιμερίζεται σε χώρους οι οποίοι είτε χαρακτηρίζονται αποκλειστικά από την παρουσία βλάστησης, είτε σε συνδυασμό με αυτήν εξυπηρετούν συγκεκριμένες λειτουργίες και δραστηριότητες. Συνοπτικά, οι χρήσεις με τα επιμέρους στοιχεία που τις αποτελούν και που ενσωματώνονται στη λειτουργία του πάρκου είναι:

A) Αναψυχή

Η προσεκτική και επιστημονική διαμόρφωση και οργάνωση του πάρκου τόσο από άποψη πρασίνου όσο και από άποψη δραστηριοτήτων, θα αποτελέσει τη σημαντικότερη όαση αναψυχής όχι μόνο για τους κατοίκους των γειτονικών δήμων αλλά και του ευρύτερου λεκανοπεδίου της Αττικής. Το πάρκο θα αποτελεί χώρο εκτόνωσης της πόλης με την συγκέντρωση ποικίλων δραστηριοτήτων που αφορούν τον ελεύθερο χρόνο των επισκεπτών. Θα γίνει πόλος έλξης της πόλης για όλες τις ηλικίες, για ξεκούραση και απόλαυση των ωφελημάτων που προσφέρει το πράσινο.

Οι πόλοι έλξης που δημιουργούνται είναι:

- Η «Ολυμπιακή Πλατεία»
- Αναψυκτήρια σε πολλά σημεία ενδιαφέροντος του πάρκου (μουσείο, λόφος, ενυδρείο, λίμνη, κέντρο ιππασίας, εμπορικό κέντρο, παιδότοποι)
- Ανασυσταμένο ρέμα που διατρέχει το πάρκο με παραρεμάτιο διάδρομο αναψυχής
- Η λίμνη και ο κυκλικός περίπατος που την περιβάλλει
- Χώροι πρασίνου με καθιστικά κατά μήκος του δικτύου διαδρομών
- Σημεία θέας στη θάλασσα και στο πάρκο (λόφος με παρατηρητήριο - καφέ, εμπορικό κέντρο, κατασκευή με αναρριχώμενα)
- Ο «πράσινος» άξονας, πρώην αεροδιάδρομος και νυν βασικός άξονας κίνησης του πάρκου.

B) Άθληση

Εκτός από τις υφιστάμενες Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις του πάρκου που κάποιες από αυτές συνδυάζουν τη χρήση της άθλησης και με άλλες χρήσεις, δημιουργούνται και α) Κέντρο Ιππασίας στο νοτιοανατολικό τμήμα του πάρκου που θα προσφέρει διαδρομές στη λίμνη και στο ποτάμι, β) «Σκέιτπαρκ» (skatepark) με ειδικά διαμορφωμένες πίστες σκέιτμπορντ (*skateboard*) γ) διαδρομές ποδηλάτου διπλής κατεύθυνσης.

Γ) Πολιτισμός

Εδώ συγκαταλέγονται

- Το **Μουσείο Πολιτικής Αεροπορίας** με υπαίθρια έκθεση αεροσκαφών (χώρος του πρώην β' υπόστεγου της πρώην επισκευαστικής βάσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας) σημερινό «Κέντρο Ξιφασκίας», στο δυτικό τμήμα του Ολυμπιακού Πόλου του Ελληνικού.
- Το **Επιστημονικό - Εκπαιδευτικό Ενυδρείο** που δημιουργείται στο βορειοδυτικό τμήμα του πάρκου.
- Η Ολυμπιακή Εγκατάσταση «Κλειστό Γήπεδο» (μεγάλο υπόστεγο της πρώην επισκευαστικής βάσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας) στο δυτικό τμήμα του Ολυμπιακού Πόλου του Ελληνικού, η οποία αποτελεί ένα εντυπωσιακό κτίριο με μεγάλα ανοίγματα με τζαμαρίες και όμορφα διαμορφωμένο εξωτερικό χώρο, διατηρείται όπως είναι και της δίδεται η χρήση του **Εκθεσιακού χώρου**.
- Οι Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις του Μπέιζμπολ και του Σόφτμπολ που διατηρείται η χρήση τους και ως **συναυλιακοί χώροι και χώροι πολιτιστικών εκδηλώσεων**.

Δ) Εκπαίδευση

Δίπλα στην περιοχή του Επιστημονικού – Εκπαιδευτικού Ενυδρείου δημιουργείται **πολυώροφη μεταλλική κατασκευή με ποικιλία αναρριχώμενων φυτών**. Η κατασκευή, τα χαρακτηριστικά της οποίας περιγράφονται σε επόμενη ενότητα, θα έχει εκπαιδευτικό χαρακτήρα λόγω των διαφορετικών ειδών φυτών που θα αναρριχώνται σε αυτήν.

Επίσης, κοντά στην περιοχή του Επιστημονικού – Εκπαιδευτικού Ενυδρείου δημιουργείται και **θεματικός κήπος** που θα αποτελείται από 5 θεματικές ενότητες και θα δίνει την ευκαιρία στους επισκέπτες του πάρκου, αλλά και στους μαθητές των γύρω

σχολικών συγκροτημάτων και της ευρύτερης περιοχής, να έρχονται σε επαφή με την καλλιέργεια της γης και να ευαισθητοποιούνται σε θέματα που αφορούν το φυσικό περιβάλλον και την οικολογία.

Στον εκπαιδευτικό χαρακτήρα του πάρκου συγκαταλέγεται και το **Πάρκο Ειδικής Κυκλοφοριακής Αγωγής** για παιδιά που τοποθετείται στα νοτιοανατολικό τμήμα του πάρκου.

Τέλος, ο εκπαιδευτικός χαρακτήρας του πάρκου συμπληρώνεται και με τις δραστηριότητες που αναφέραμε στην ενότητα του πολιτισμού (Επιστημονικό – Εκπαιδευτικό Ενυδρείο, Μουσείο Πολιτικής Αεροπορίας κ.α.).

Ε) Παιδικό παιχνίδι

Με το σχεδιασμό του πάρκου προβλέπεται η χωροθέτηση και διαμόρφωση **4 παιδότοπων** που θα βρίσκονται στα παρακάτω σημεία: κοντά στο Μουσείο Πολιτικής αεροπορίας (στα ανατολικά του), κοντά στο Επιστημονικό – Εκπαιδευτικό Ενυδρείο (βόρειο τμήμα του πάρκου), στην περιοχή του Εμπορικού κέντρου και στο Πάρκο Ειδικής Κυκλοφοριακής Αγωγής για παιδιά (ως τμήμα του).

ΣΤ) Τουρισμός – Διασκέδαση

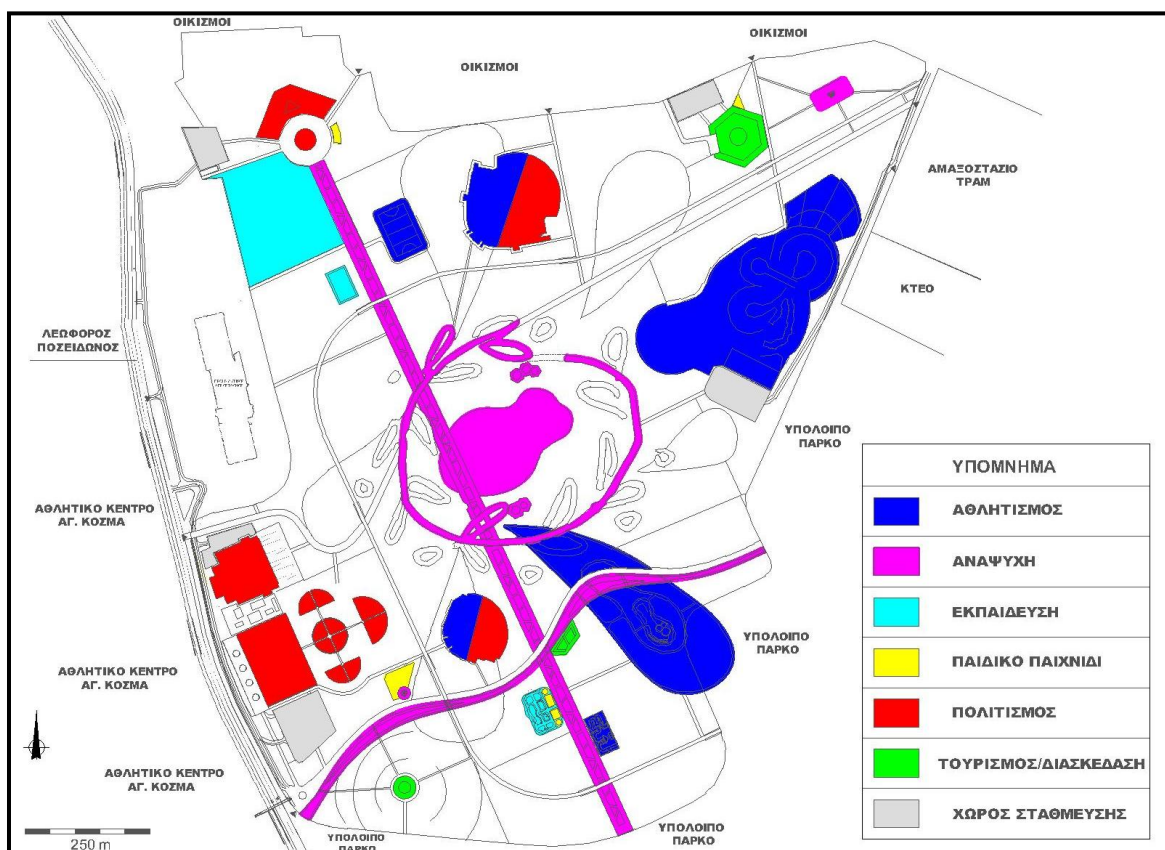
Δημιουργείται χώρος **Εμπορικού κέντρου** στα βορειοανατολικά του πάρκου που θα διαθέτει και αίθουσες κινηματογράφου. Το ίδιο, θα έχει στον τελευταίο όροφό του, καφέ - εστιατόριο με θέα στο Σαρωνικό και στο υπόλοιπο πάρκο, αφού το ευνοεί και η θέση του (είναι σε ψηλότερο σημείο συγκριτικά με τους υπόλοιπους χώρους του πάρκου). Επιπροσθέτως, διαμορφώνεται **λόφος με παρατηρητήριο - καφέ** κοντά στην κύρια είσοδο του πάρκου, στην οποία οδηγούνται οι επισκέπτες από τη πεζογέφυρα της λεωφόρου Ποσειδώνος («2^η στάση Αγ. Κοσμά», λεωφ. & τραμ). Τέλος, στις χρήσεις διασκέδασης και τουρισμού μπορούν να καταταχθούν και οι καφετέριες που προαναφέρθηκαν στη χρήση αναψυχής.

Η) Χώροι στάθμευσης οχημάτων

Χωροθετούνται και διαμορφώνονται περιφερειακά του πάρκου, 5 υπαίθριοι χώροι στάθμευσης εκ των οποίων ο ένας συνδυάζεται και με τη χρήση υπόγειου. Αυτοί βρίσκονται:

- στην περιοχή του Μουσείου Πολιτικής Αεροπορίας (δυτικά του πάρκου)
- δίπλα στο κτίριο Εκθέσεων (δυτικά του πάρκου), συνδυάζεται και με υπόγειο χώρο στάθμευσης
- δίπλα στο Επιστημονικό - Εκπαιδευτικό Ενυδρείο (βορειοδυτικό τμήμα πάρκου)
- στην περιοχή του Εμπορικού κέντρου (βορειοανατολικά του πάρκου)
- στην περιοχή του Κανόε – Καγιάκ - Σλάλομ (δυτικό όριο πάρκου)

Ακολουθεί αναλυτική περιγραφή των προτεινόμενων λειτουργικών χώρων, του δικτύου διακίνησης και των φυτεύσεων του πάρκου, στις επόμενες ενότητες. Οι λειτουργικές ενότητες του πάρκου απεικονίζονται στην εικόνα που ακολουθεί (Εικ. 57) και στο Παράρτημα Σχεδίων του παρόντος τεύχους (Αρ. Σχεδίου: 3).



Εικόνα 57. Απεικόνιση των λειτουργικών ενότητων ανά χρήση στο προτεινόμενο πάρκο (Αρ. Σχεδίου 3, Παράρτημα Σχεδίων)

6.3. Δομή - Διάρθρωση

Όσον αφορά την κτιριακή υποδομή του χώρου, διατηρούνται όλες οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις Ολυμπιακών Ακινήτων εκτός των βοηθητικών γηπέδων και προπονητηρίων χόκεϋ, μπίτζμπολ και σόφτμπολ. Στην ουσία δηλαδή, διατηρείται ένα γήπεδο ανά άθλημα.

Εδώ να σημειώσουμε, πως η θέση του βασικού γηπέδου μπίτζμπολ αλλάζει. Το ίδιο, ανασυστάται περιφερειακά του πάρκου, στο βόρειο τμήμα του, με σκοπό την άρση στο δυνατό βαθμό, του κατακερματισμού του χώρου αλλά και την καλύτερη λειτουργία και την ελκυστικότητα του πάρκου. Η συγκεκριμένη επιλογή γίνεται στα πλαίσια της μεγάλης κλίμακας έργου που αποτελεί η δημιουργία ενός μητροπολιτικού πάρκου και της σχετικά απλής κατασκευής της εν λόγω εγκατάστασης, η οποία είναι υπαίθρια και αποτελείται από τμήμα κερκίδων και γήπεδο.

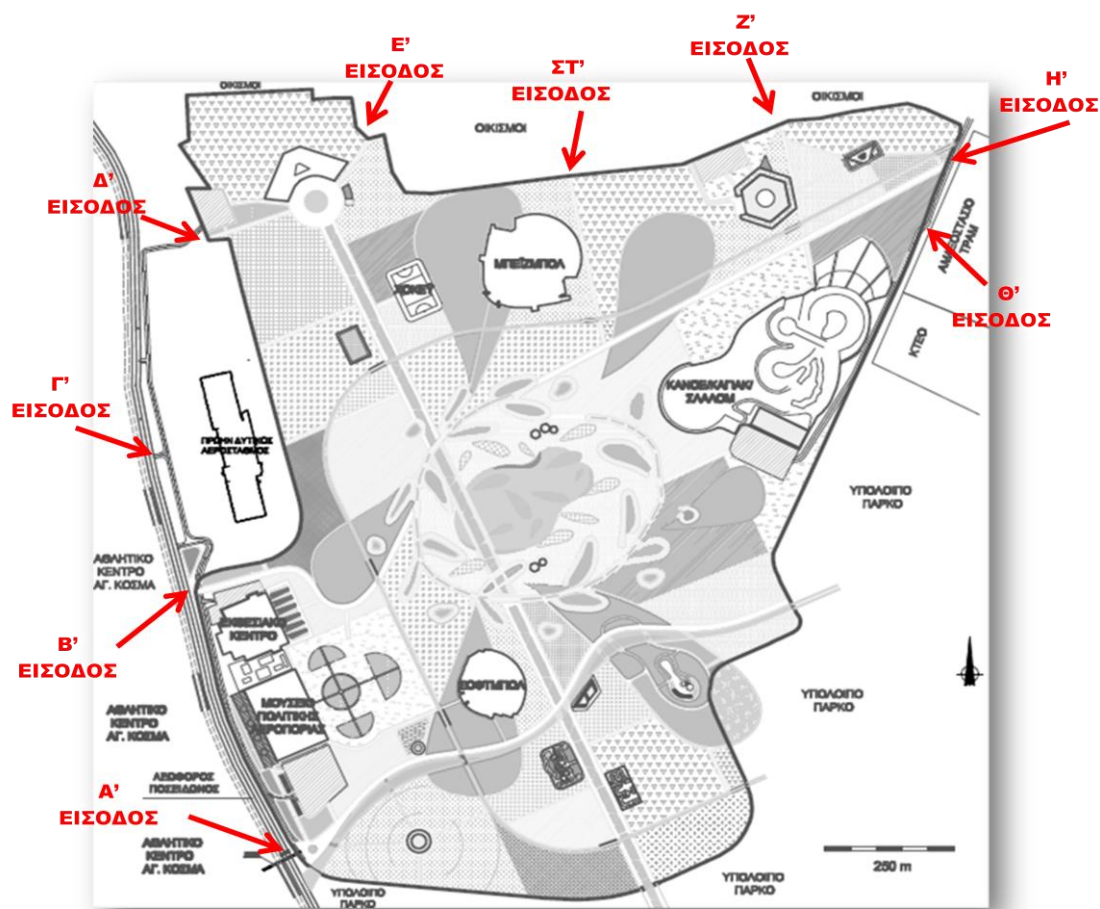
Επιπροσθέτως, προτείνεται η ανασύσταση του ενός εκ των ρεμάτων που διέτρεχαν την περιοχή πριν υποστούν επίχωση ή διευθέτηση σε οχετούς, καθώς και η δημιουργία λίμνης κεντρικά του χώρου (με διαμόρφωση πρανών μικρής κλίσης στο παραλίμνιο χώρο), η οποία θα λαμβάνει νερό μέσω υπόγειου αγωγού, από το γειτνιάζον με το βόρειο όριο του χώρου, ρέμα Τραχώνων. Εδώ να σημειώσουμε, πως μέρος του χώματος της εκσκαφής της λίμνης θα χρησιμοποιηθεί για επίχωση για τα πρανή της λίμνης και για τη δημιουργία του πρανούς που οδηγεί στο παρατηρητήριο - καφέ. Τέλος, δημιουργείται εκτεταμένο δίκτυο αντιπλημμυρικών τάφρων για τη συλλογή των όμβριων υδάτων και αποστολή τους στο ανασυσταμένο ρέμα που διαμορφώνεται και εκβάλλει στη θάλασσα του Σαρωνικού.

Ο σχεδιασμός του πάρκου επιδιώκει να είναι προσπελάσιμο από όλους και βεβαίως από άτομα με ειδικές ανάγκες. Όλες οι περιοχές του πάρκου θα είναι προσβάσιμες χωρίς σκαλοπάτια, ακόμα και εκεί που προβλέπονται αναβαθμοί θα υπάρχουν εναλλακτικές διαδρομές πρόσβασης. Κάτοψη της προτεινόμενης διαμόρφωσης των περιβαλλόντων χώρων των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων Ελληνικού, παρουσιάζεται στο Παράρτημα Σχεδίων: Σχέδιο Γενικής Διάταξης, Αρ. Σχεδίου: 2.

6.3.1. Είσοδοι

Ο χώρος που διαμορφώνεται θα αποτελεί κομβικό σημείο για την πόλη της Αθήνας και ο κάθε επισκέπτης του θα μπορεί να το προσεγγίσει εύκολα από όλα τα σημεία του ορίζοντα και με όλα τα μέσα μεταφοράς, όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενο κεφάλαιο.

Η είσοδος των επισκεπτών θα πραγματοποιείται από εννέα συνολικά σημεία και είσοδοι είναι διατεταγμένοι έτσι ώστε να εξυπηρετούνται οι επισκέπτες από όλα τα σημεία κατεύθυνσης. Ακολουθεί η απεικόνιση των εισόδων (Εικ. 58).



Εικόνα 58. Απεικόνιση των εισόδων του πάρκου

Πιο συγκεκριμένα:

Α' είσοδος. Η είσοδος αυτή βρίσκεται στη δυτική πλευρά του πάρκου στην οδό Λεωφόρο Ποσειδώνος και συμπίπτει με την υπάρχουσα είσοδο των πεζών για τους εκθεσιακούς χώρους του πάρκου. Αποτελεί την κύρια είσοδο λόγω του μεγέθους της,

της πεζογέφυρας που περνά πάνω από την Ποσειδώνος και καταλήγει στην ίδια, των στάσεων τραμ και λεωφορείων (στάση 2^η Αγ. Κοσμά) που βρίσκονται επί της παραλιακής λεωφόρου σε εκείνο το σημείο, του γεγονότος ότι απέχει μόνο λίγα μέτρα από το ανασυσταμένο ρέμα (αφού οδηγεί στον παραποτάμιο διάδρομο του πάρκου), από την είσοδο του Μουσείου Πολιτικής Αεροπορίας και από το παρατηρητήριο – καφέ.

Β' είσοδος. Βρίσκεται και αυτή στη δυτική πλευρά του πάρκου στην παραλιακή λεωφόρο και χρησιμοποιείται για την πρόσβαση των πεζών στον Εκθεσιακό χώρο. Σε σχέση με τη Λεωφόρο Ποσειδώνος βρίσκεται στο ύψος ανάμεσα στις στάσεις τραμ «1^η Αγ. Κοσμά» και «Ελληνικό» σε απόσταση περίπου 150 μέτρων από αυτές.

Γ' είσοδος. Βρίσκεται δυτικά, στη Λεωφόρο Ποσειδώνος και είναι στην ουσία η βασική για την είσοδο των οχημάτων στο πάρκο και από τα δύο ρέματα της Λεωφόρου Ποσειδώνος. Οδηγεί σε περιφερειακούς δρόμους του πάρκου και καταλήγει στους χώρους στάθμευσης ή του χώρου Εκθέσεων ή του Μουσείου Πολιτικής Αεροπορίας ή του Εκπαιδευτικού – Επιστημονικού Ενυδρείου. Στο ύψος εκείνο της παραλιακής υπάρχει σχετικά κοντά η στάση τραμ «Ελληνικό».

Δ' είσοδος. Βρίσκεται στην παραλιακή Λεωφόρο, στο ύψος του Εκπαιδευτικού – Επιστημονικού Ενυδρείου, στην οδό Ι. Βάφη (κάθετη στην Ποσειδώνος) και θα εξυπηρετεί πεζούς επισκέπτες, ερχόμενους από τη διάβαση πεζών που υπάρχει σε εκείνο το ύψος στην Ποσειδώνος. Εκεί βρίσκεται και η στάση τραμ «Λουτρά Αλίμου». Οι επισκέπτες θα χρησιμοποιούν την είσοδο για την επίσκεψή τους στο Ενυδρείο αλλά και την πρόσβασή τους στον κεντρικό άξονα του πάρκου (πρώην αεροδιάδρομος).

Ε' είσοδος. Εντοπίζεται στο βόρειο όριο του πάρκου, το οποίο γειτνιάζει με τον αστικό ιστό του Αλίμου (όριο με Δήμο Ελληνικού), και η χρήση της θα γίνεται κυρίως από τοπικούς επισκέπτες για την είσοδο στο Επιστημονικό - Εκπαιδευτικό Ενυδρείο αλλά και στον κεντρικό άξονα του πάρκου. Εκεί καταλήγει η οδός Γερούλανου.

ΣΤ' είσοδος. Βρίσκεται επίσης στο βόρειο όριο του πάρκου στην οδό Αγ. Διονυσίου και θα εξυπηρετεί κυρίως τους επισκέπτες που θα προέρχονται επίσης από τον αστικό

ιστό Αλίμου. Η είσοδος αυτή θα χρησιμοποιείται κυρίως για τους επισκέπτες του Μπέιζμπολ.

Z' είσοδος. Βρίσκεται στα βορειοανατολικά του πάρκου και θα εξυπηρετεί τα οχήματα που θα σταθμεύουν στον υπαίθριο χώρο στάθμευσης του Εμπορικού κέντρου. Βρίσκεται επίσης στα βορειοανατολικά, στη νοητή επέκταση της οδού Ελικωνίδων και θα εξυπηρετεί επισκέπτες του εμπορικού κέντρου και της Ολυμπιακής πλατείας.

H' είσοδος. Βρίσκεται ανατολικά του πάρκου στην οδό Αεροπορίας, όπου υπάρχει και η ομώνυμη στάση λεωφορείου, και οδηγεί σε έναν από τους βασικούς άξονες του πάρκου που συνδέεται τμηματικά με τον κυκλικό περίπατο του «στεφανιού ελιάς» και κατόπιν καταλήγει στο παραλιακό μέτωπο στη 3^η Είσοδο. Θα δέχεται επισκέπτες από τον αστικό ιστό του Αλίμου αλλά και της ευρύτερης περιοχής Αθηνών λόγω της στάσης λεωφορείου. Κοντά της είναι το εμπορικό κέντρο και η Ολυμπιακή πλατεία.

Θ' είσοδος. Βρίσκεται ανατολικά του πάρκου, εκεί που καταλήγει η οδός Αεροπορίας (προς τα νότια) και οδηγεί στο χώρο στάθμευσης του Κανόε – Καγιάκ – Σλάλομ. Χρησιμοποιείται κυρίως από οχήματα. Από το χώρο στάθμευσης οδηγούνται οι επισκέπτες σχετικά γρήγορα, εκτός από τις εγκαταστάσεις του Κανόε – Καγιάκ – Σλάλομ και στη λίμνη αλλά και στο κέντρο ιππασίας.

6.3.2. Διαμόρφωση ορίων

Περίφραξη

Προτείνεται η κατασκευή και τοποθέτηση περίφραξης συνολικού ύψους 2 m, αποτελούμενης από μεταλλικό φράχτη πάνω σε τοιχίο, στα όρια του πάρκου που γειτνιάζουν με τον αστικό ιστό. Η επιλογή της δικαιολογείται για την ύπαρξη οπτικής επαφής ανάμεσα στο πάρκο και την οικιστική περιοχή στο επίπεδο του εδάφους καθώς και για την ανεμπόδιστη ροή ψυχρών αέριων μαζών από το πάρκο στον αστικό ιστό δια μέσου των μεταλλικών στοιχείων της περίφραξης. Το χρώμα της μεταλλικής περίφραξης προτείνεται πράσινο σκούρο για να υπάρχει χρωματική αρμονία ανάμεσα σε αυτή και το φυτικό υλικό που θα εγκατασταθεί τόσο εντός του πάρκου, όσο και εκτός, με την ανάλογη φυτοτεχνική διαμόρφωση που θα γίνει στα υφιστάμενα

πεζοδρόμια. Στα όρια του πάρκου που γειτνιάζουν με η Λεωφόρο Ποσειδώνος προτείνεται περίφραξη με μεταλλικό φράχτη χωρίς τοιχίο (Εικ.59).



Εικόνα 59. Απεικόνιση προτεινόμενης περίφραξης για το τμήμα του πάρκου που θα βλέπει στο παραλιακό μέτωπο (Πηγή: http://www.ironews.com/wp-content/uploads/wrought_iron_fence.jpg)

Η διαμόρφωση της περίφραξης των εισόδων του πάρκου θα γίνει με συρόμενες μεταλλικές καγκελόπορτες κατασκευασμένες ανάλογα με την υπόλοιπη μεταλλική περίφραξη. Η περίφραξη κρίνεται απαραίτητη κυρίως για την προστασία του χώρου από βανδαλισμούς ιδιαίτερα κατά τις νυχτερινές ώρες αλλά και για την ελεγχόμενη είσοδο και έξοδο των επισκεπτών. Για την καλύτερη βέβαια περιφρούρησή του προτείνεται να φυλάσσεται από προσωπικό ασφαλείας όλο το εικοσιτετράωρο.

Στόχος των παραπάνω παρεμβάσεων είναι η αισθητική βελτίωση της περιοχής, η αρμονική μετάβαση των επισκεπτών από το δομημένο χώρο στο φυσικό περιβάλλον του πάρκου και αντίστροφα, καθώς και η δημιουργία οπτικού φράγματος προστασίας του εσωτερικού του πάρκου από την κυκλοφορία των οχημάτων στους γύρω χώρους.

6.3.3. Κυκλοφορία και στάθμευση οχημάτων

Η *κυκλοφορία των οχημάτων* εντός του πάρκου γίνεται περιφερειακά σε ένα πολύ μικρό τμήμα της περιοχής μελέτης. Συγκεκριμένα, διατηρείται με ελάχιστες τροποποιήσεις μόνο ο δρόμος οχημάτων που συμπίπτει με το δυτικό όριο της περιοχής μελέτης και είναι παράλληλος με τη Λεωφόρο Ποσειδώνος. Ο ίδιος οδηγεί σε μεγάλους χώρους στάθμευσης του Εκπαιδευτικού – Επιστημονικού Ενυδρείου, του Εκθεσιακού χώρου και του Μουσείου Πολιτικής Αεροπορίας, ενώ στο τμήμα από το Μουσείο Πολιτικής Αεροπορίας έως το Εκθεσιακό κέντρο συνοδεύεται και από ποδηλατόδρομο. Εδώ να σημειωθεί, πως για την κάλυψη τροφοδοσίας των εγκαταστάσεων όπου αυτή κρίνεται απαραίτητη, εκτός από κάποια τμήματα δρόμων που έχουν προβλεφθεί, μπορούν να χρησιμοποιηθούν και ο βασικός άξονας κίνησης, καθώς και δύο πρωτεύοντες διάδρομοι αφού έχουν πεζοδρομηθεί με ανάλογο **υλικό αντοχής**.

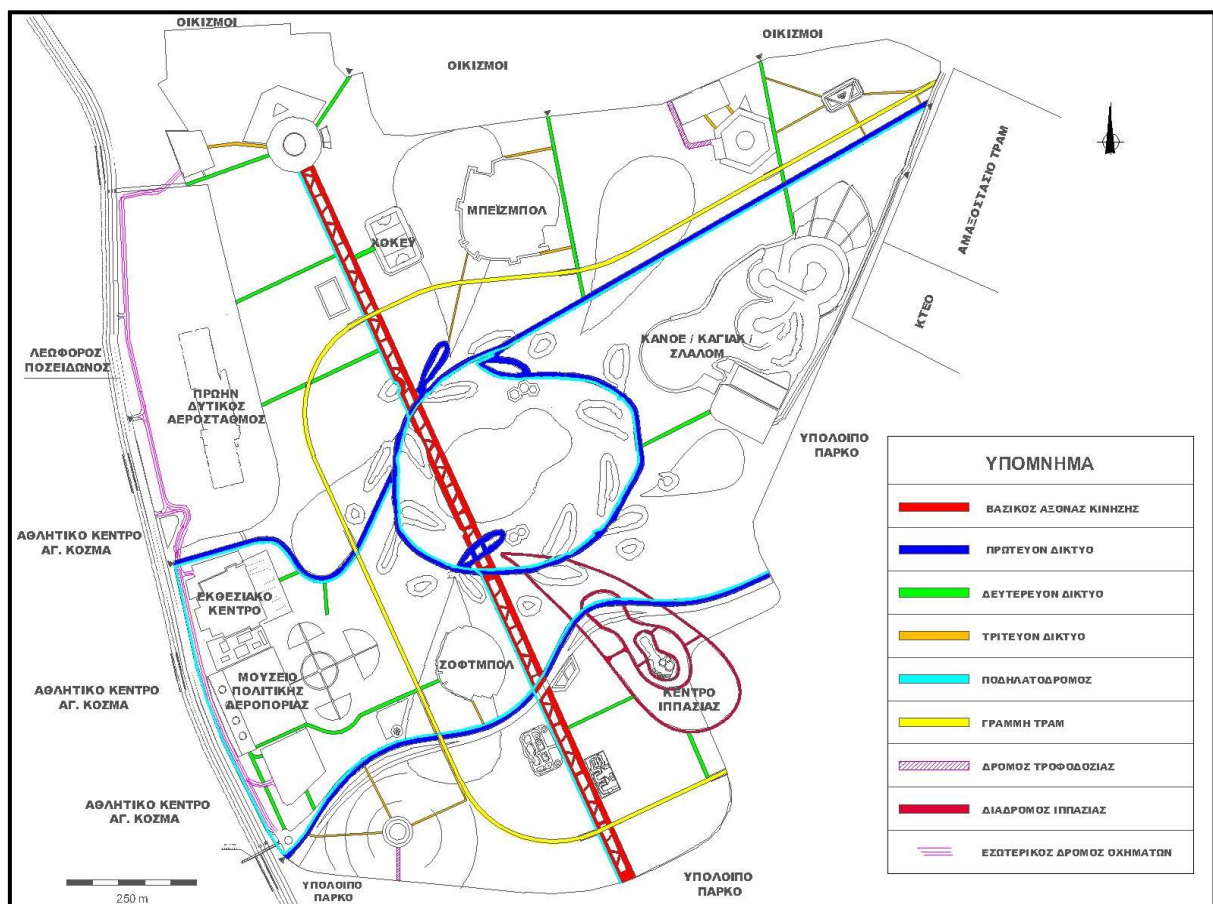
Όσον αφορά τη *στάθμευση των οχημάτων*, όπως προαναφέρθηκε σε προηγούμενη ενότητα, χρησιμοποιούνται 5 μεγάλοι υπαίθριοι δενδροφυτεμένοι χώροι στάθμευσης εκ των οποίων ο ένας συνδυάζεται και με υπόγειο. Ο χώρος στάθμευσης που βρίσκεται στο Μουσείο Πολιτικής Αεροπορίας, έχει χωρητικότητα 580 οχημάτων αφού αναμένεται να έχει την πιο μεγάλη χρήση από όλους τους υπόλοιπους, όντας πολύ κοντά στη πιο βασική είσοδο του πάρκου, αλλά και δίπλα στο Μουσείο. Αντίστοιχα, ο χώρος στάθμευσης που βρίσκεται στο χώρο Εκθέσεων έχει χωρητικότητα 200 οχημάτων στον υπαίθριο χώρο και 400 στον υπόγειο (η χρήση του υπαίθριου χώρου στάθμευσης θα γίνεται κυρίως για ανάγκες τροφοδοσίας). Επίσης, ο χώρος στάθμευσης στο Εκπαιδευτικό – Επιστημονικό Ενυδρείο έχει χωρητικότητα 290 οχημάτων, ο αντίστοιχος στο εμπορικό κέντρο 250 οχημάτων, ενώ στο Κανόε – Καγιάκ – Σλάλομ 450 οχημάτων αφού θα χρησιμοποιείται κυρίως από οχήματα που θα έρχονται από τη Λεωφόρο Αλίμου και θα καταλήγουν στην οδό Αεροπορίας.

6.3.4. Εσωτερικό δίκτυο διακίνησης

Βασική αρχή του σχεδιασμού είναι η δημιουργία στην περιοχή μελέτης ενός ενιαίου εκτεταμένου δικτύου κίνησης των πεζών αλλά και ποδηλάτων που θα διευκολύνει τον προσανατολισμό μέσα στο χώρο και θα ενθαρρύνει τους επισκέπτες να εξερευνήσουν

το πάρκο σε μεγαλύτερο βαθμό. Επιπρόσθετες βασικές αρχές σχεδιασμού είναι η δυνατότητα σύνδεσης – επέκτασης των εσωτερικών ποδηλατοδρόμων σε δίκτυο ποδηλατοδρόμων που θα εκτείνεται σε όλη την Αττική, η δυνατότητα διασύνδεσης του προτεινόμενου εσωτερικού δικτύου τραμ με τις γραμμές μετρό και τραμ, καθώς και η απουσία δρόμων κυκλοφορίας οχημάτων στο πάρκο.

Το εσωτερικό δίκτυο κίνησης απεικονίζεται στην εικόνα που ακολουθεί (Εικ. 60), ενώ το αντίστοιχο σχέδιο περιλαμβάνεται στο Παράρτημα Σχεδίων του παρόντος τεύχους (Αρ. Σχεδίου: 4). Παρακάτω γίνεται περιγραφή του προτεινόμενου δικτύου.



Εικόνα 60. Απεικόνιση προτεινόμενου εσωτερικού δικτύου κυκλοφορίας πάρκου (Αρ. Σχεδίου: 4, Παράρτημα Σχεδίων)

Βασικός άξονας κίνησης

Ο βασικός άξονας κίνησης στο πάρκο, συμπίπτει με τον έναν εκ των δύο αεροδιαδρόμων του πρώην Αερολιμένα Ελληνικού και συνεπώς είναι ευθύγραμμος και το πλάτος του είναι τριάντα (30) μέτρα (όσο και το πλάτος του πρώην

αεροδιάδρομου). Από το πλάτος του, τα τρία (3) μέτρα καταλαμβάνει ο ποδηλατόδρομος διπλής κατευθύνσεως και τα δώδεκα (12) μια ζώνη με κύρια χρήση της, τις ποικίλες φυτεύσεις (η περιγραφή της γίνεται σε επόμενη ενότητα). Ο άξονας αυτός, εκτός από ιστορικό χαρακτήρα έχει και ρόλο «συλλεκτήριου» αφού διέρχονται ή καταλήγουν σε αυτόν η πλειοψηφία των δρόμων. Διατρέχει το πάρκο από τα βόρεια προς τα νότια, ξεκινώντας από το Εκπαιδευτικό Επιστημονικό Ενυδρείο στα βόρεια και καταλήγοντας στο νότιο όριο του πάρκου όπου συναντά το μελλοντικό υπόλοιπο πάρκο. Έτσι αποκτά και ρόλο συνδετικού κρίκου με τη γειτνιάζουσα περιοχή.

Πιο συγκεκριμένα, από τον κεντρικό άξονα κίνησης διέρχονται και οι τρεις πρωτεύοντες διάδρομοι (οι οποίοι περιγράφονται στην επόμενη παράγραφο), ενώ ο ίδιος περνά πάνω από το ανασυσταμένο ρέμα με γέφυρα και επιπλέον διασχίζει τη λίμνη (περιγραφή της συγκεκριμένης κατασκευής γίνεται σε επόμενη ενότητα).

Συνοπτικά, στο διάβα του κεντρικού άξονα κίνησης, συναντά κανείς το Εκπαιδευτικό – Επιστημονικό – Ενυδρείο, το θεματικό κήπο, την πολυώροφη κατασκευή με τα αναρριχώμενα φυτά (περιγραφή της δίδεται σε επόμενη ενότητα), το Σόφτμπολ που λειτουργεί και ως συναυλιακός χώρος, το Χόκεϋ, το Σκέιτπαρκ (Skatepark), το Πάρκο Ειδικής Κυκλοφοριακής Αγωγής για παιδιά, τη λίμνη, το ρέμα και τις καφετέριες.

Πρωτεύοντες διάδρομοι

Δημιουργούνται **τρεις** πρωτεύοντες διάδρομοι **πλάτους δώδεκα (12) μέτρων**. Οι δύο από τους τρεις πρωτεύοντες διαδρόμους, θα διασχίζουν το πάρκο από τα ανατολικά στα δυτικά και θα έχουν και συνδετικό ρόλο για τον αστικό ιστό που βρίσκεται πάνω από το ανατολικό όριο του πρώην Αερολιμένα Ελληνικού. Ο τρίτος είναι το «στεφάνι ελιάς» περιπάτου. Και στους τρεις περιλαμβάνεται ποδηλατόδρομος πλάτους τριών (3) μέτρων.

Πιο αναλυτικά, ο πρώτος πρωτεύον διάδρομος ξεκινά από ανατολικά, οδηγεί αρχικά στο διάδρομο του «στεφανιού ελιάς» και καταλήγει στην παραλιακή Λεωφόρο, ενώ είναι κατά κύριο λόγο ευθύγραμμος. Εξαίρεση αποτελεί το καμπυλόγραμμο τμήμα του λίγο πριν και αφότου συναντήσει το διάδρομο του «στεφανιού ελιάς», με το οποίο ενσωματώνεται για ένα μικρό διάστημα, ακολουθώντας ύστερα περιφερειακά το ένα από τα μεγάλα «φύλλα» του στεφανιού (επιφάνειες ίδιας φύτευσης). Όπως,

προαναφέραμε, περιλαμβάνει και ποδηλατόδρομο. Εκτός από το συνδυαστικό χαρακτήρα του, όσον αφορά τον αστικό ιστό και το παραλιακό μέτωπο, παίζει πολύ βασικό ρόλο αφού σε αυτόν, και από τις δύο πλευρές του, καταλήγουν αρκετοί τριτεύοντες δρόμοι που οδηγούν άμεσα στο εμπορικό κέντρο, στην Ολυμπιακή πλατεία, στο Μπέιζμπολ, στο Κανόε – Καγιάκ – Σλάλομ, στη λίμνη, στο Εκθεσιακό Κέντρο και στην υπαίθρια έκθεση του μουσείου Πολιτικής Αεροπορίας. Τέλος, παράλληλα με αυτόν, σχεδόν σε όλο του το μήκος του, θα κινείται η γραμμή του τραμ.

Ο δεύτερος πρωτεύον διάδρομος είναι καμπυλωτός και κινείται παράλληλα με το ανασυσταμένο ποτάμι, ξεκινώντας από το ανατολικό όριο της περιοχής μελέτης και καταλήγοντας στην πεζογέφυρα στην οδό Ποσειδώνος με κατεύθυνση Α-Δ. Οπότε, εκτός από το συνδυαστικό ρόλο αποκτά και χαρακτήρα περιπάτου αναψυχής, αφού δίπλα του ρέει το ποτάμι δίνοντας όμορφες εικόνες στους περιπατητές. Όπως προαναφέρθηκε περιλαμβάνει και ποδηλατόδρομο. Ο ίδιος διέρχεται από τον κεντρικό άξονα κίνησης, ενώ στο διάβα του συναντά κανείς το Κέντρο Ιππασίας, καφετέριες, το Σόφτμπολ, το Πάρκο Ειδικής Κυκλοφοριακής Αγωγής για παιδιά, τον παιδότοπο με κιόσκι – αναψυκτήριο καθώς και το λόφο με το παρατηρητήριο - καφέ.

Αξίζει να σημειωθεί πως οι ποδηλατοδρόμοι των δύο πρώτων πρωτεύοντων διαδρόμων που μόλις περιγράφηκαν, συνδέονται μεταξύ τους και μέσω του τμήματος του ποδηλατοδρόμου που βρίσκεται παράλληλα με το δρόμο οχημάτων ανάμεσα στο Εκθεσιακό Κέντρο και στο Μουσείο Πολιτικής Αεροπορίας.

Τον τρίτο πρωτεύοντα διάδρομο τον αποτελεί το «στεφάνι ελιάς» - περίπατος. Αυτός ο διάδρομος είναι κυκλικός, είναι τοποθετημένος κεντρικά στην περιοχή μελέτης και πλαισιώνει τη λίμνη αποτελώντας ευχάριστο περίπατο αλλά και ποδηλατόδρομο γύρω από αυτήν. Από αυτόν διέρχεται ο βασικός άξονας κίνησης (τέμνοντάς τον σε δύο σημεία) αλλά και ο πρώτος πρωτεύον που αναφέραμε, ο οποίος συνδέεται με το στεφάνι για ένα μικρό τμήμα και ύστερα «βγαίνει» από αυτό. Επιπροσθέτως, στον κυκλικό αυτό διάδρομο καταλήγουν άμεσα δευτερεύοντες και τριτεύοντες διάδρομοι που το συνδέουν με το Κέντρο Ιππασίας, το Μπέιζμπολ, το Εκθεσιακό κέντρο (το συγκεκριμένο καταλήγει μέσω πρωτεύοντος διαδρόμου) και το χώρο στάθμευσης του Κανόε – Καγιάκ – Σλάλομ.



Εικόνα 61. Απεικόνιση προτεινόμενης πλακόστρωσης βασικού άξονα κίνησης (Πηγή: http://www.koursounis.gr/upload/img_4a0c0b5a00003.JPG)

Δευτερεύοντες και Τριτεύοντες διάδρομοι

Μικρότεροι διάδρομοι πλάτους έξι (6) αλλά και τριών (3) μέτρων κυρίως ευθύγραμμοι, οδηγούν από το πρωτεύον οδικό δίκτυο στους επιμέρους χώρους του πάρκου. Οι διάδρομοι αυτοί βρίσκονται σε αρμονία με τους υπόλοιπους διαδρόμους του ήδη διαμορφωμένου τμήματος του πάρκου (Εικ. 60).

Εδώ να προστεθεί πως κατά μήκος του δικτύου διακίνησης δημιουργούνται πλατώματα, στα οποία τοποθετούνται καθιστικά, ενώ στις εκατέρωθεν περιοχές τους χωροθετούνται οι λειτουργικές ενότητες του πάρκου και οι χώροι φύτευσης. Όλοι οι διάδρομοι μέσα στο πάρκο πλακοστρώνονται (Εικ. 61, 62) και οριοθετούνται με κράσπεδο.



Εικόνα 62. Απεικόνιση προτεινόμενης πλακόστρωσης πρωτεύοντων διαδρόμων η οποία ταιριάζει με την προτεινόμενη πλακόστρωση του βασικού άξονα κίνησης (Πηγή: <http://www.all4dom.gr/Images/Small/REC-1158.jpg>)

Γραμμή τραμ

Η γραμμή τραμ επιβατικής χρήσης του πάρκου διασχίζει το πάρκο με τέτοιο τρόπο, ώστε σε συνδυασμό με το εσωτερικό δίκτυο διακίνησης, καλύπτονται όλες οι μεγάλες ενότητες του πάρκου, όπως και ο ελεύθερος πυρήνας του. Επιπροσθέτως, συνδέει την υφιστάμενη γραμμή τραμ *Βούλα – Παλαιό Φάληρο* ή *Βούλα – Σύνταγμα*, με το σταθμό του μετρό «Αργυρούπολη» (που είναι σε τελικό στάδιο κατασκευής). Οι επισκέπτες του χώρου που έρχονται από απομακρυσμένες περιοχές, θα μπορούν να αποβιβαστούν στη στάση μετρό «Αργυρούπολη», να επιβιβαστούν στο τραμ και να έχουν πρόσβαση σε όποιο σημείο του πάρκου θέλουν.

Πιο αναλυτικά, η γραμμή τραμ θα ξεκινά από τη στάση μετρό «Αργυρούπολη» (στην επέκταση της οδού Τήνου, κάθετα στη Βουλιαγμένης και πολύ κοντά στη στάση μετρό) και θα κινείται με κατεύθυνση Α-Δ. Το τραμ θα περνά περιφερειακά των εγκαταστάσεων του αμαξοστάσιου του τραμ και του ΚΤΕΟ, θα διασχίζει την οδό Αεροπορίας και θα εισέρχεται στο πάρκο από την 9^η είσοδό του, κινούμενο παράλληλα με τον πρωτεύον διάδρομο που κατευθύνεται προς το «στεφάνι - ελιάς». Αφού διασχίσει το βασικό άξονα κίνησης (πρώην αεροδιάδρομος), στρίβει και

κινείται πλέον με κατεύθυνση B-N (παράλληλα με τον βασικό άξονα κίνησης). Τέλος, στο ύψος του λόφου με το παρατηρητήριο - καφέ ξαναστρίβει παίρνοντας κατεύθυνση Δ-Α μέχρι που να διασχίσει το ανατολικό όριο της περιοχής μελέτης. Από εκεί κινείται με προορισμό τη στάση τραμ «παραλία Γλυφάδας» (διασχίζοντας όλο το πρώην αεροδρόμιο στο μέσον του) όπου και συνδέεται με τη γραμμή *Βούλα – Παλαιό Φάληρο* ή *Βούλα – Σύνταγμα* (Εικ. 60).

Εδώ να σημειωθεί πως προτείνεται η χωροθέτηση 8 στάσεων του τραμ, οι οποίες θα είναι τοποθετημένες σε κομβικά σημεία και θα έχουν μέση απόσταση τα 400 m.

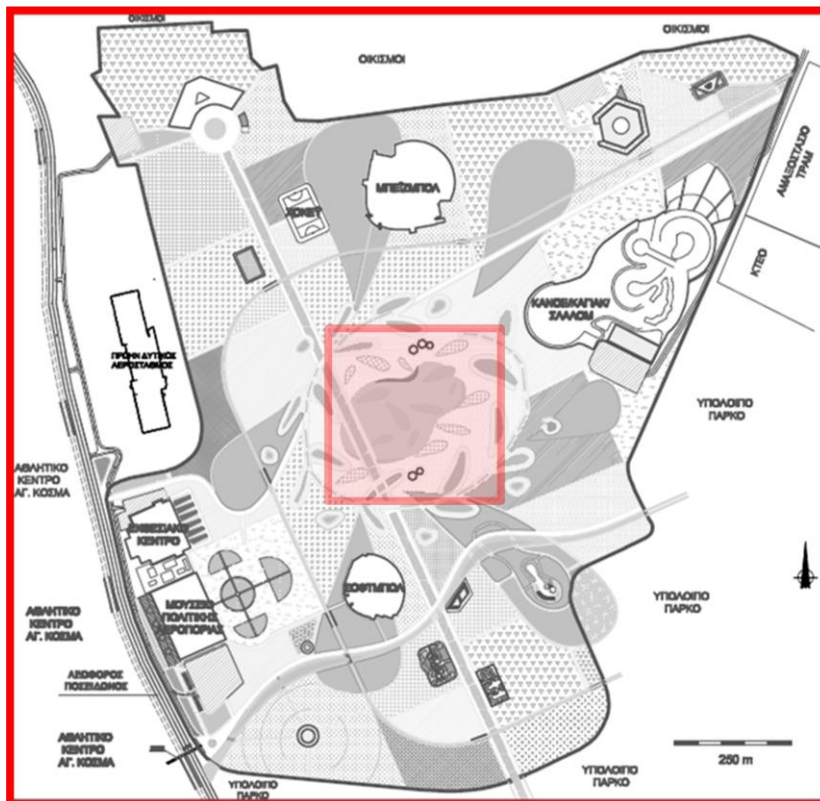
6.4. Διαμόρφωση και οργάνωση των λειτουργικών ενότητων

Στη συνέχεια της μελέτης, ακολουθεί αναλυτική παράθεση των χαρακτηριστικών κάθε λειτουργικής ενότητας σύμφωνα με την ομαδοποίησή τους ανά χρήση γης (αναψυχή, άθληση, πολιτισμός, εκπαίδευση, παιδικό παιχνίδι, τουρισμός - διασκέδαση).

6.4.1. Αναψυχή

Η λίμνη

Δημιουργείται τεχνητή λίμνη σχεδόν κεντρικά του πάρκου (Εικ. 63) που θα πλαισιώνεται από το διάδρομο του «στεφανιού ελιάς», καθιστώντας τον κυκλικό περίπατο ευχάριστο με τις ωραίες εικόνες που θα δίνει στους περιπατητές. Η ίδια, θα είναι ουσιαστικά ταμιευτήρας γλυκού νερού αφού θα λαμβάνει και αποθηκεύει νερό από το ρέμα των Τραχώνων (στο βόρειο όριο του πάρκου) και θα το χρησιμοποιεί και για λόγους άρδευσης. Χρησιμοποιώντας το νερό της λίμνης για λόγους άρδευσης, θα υπάρχει και το όφελος της ανανέωσης των νερών της λίμνης και οξυγόνωσής τους, γεγονός που περιορίζει φαινόμενα ευτροφισμού και διαταραχής της βιολογικής ισορροπίας της. Παρ' ολ' αυτά, για την αποφυγή τέτοιων φαινομένων, θα υπάρχει φίλτρο που θα αποτρέπει τη βρωμιά, αποσυνθέτοντας τα βλαβερά υπολείμματα από τη προσθήκη μικροοργανισμών που εγκαθίστανται στο εσωτερικό της λίμνης, καθώς και η δυνατότητα χρήσης αντλίας που θα βοηθάει στην συνεχόμενη κυκλοφορία του νερού αλλά και στην αποστολή του στο φίλτρο όπου και θα καθαρίζεται. Επιπροσθέτως, ο παραλίμνιος υγρότοπος που θα δημιουργηθεί με την παραλίμνια βλάστηση (θα αναλυθεί σε επόμενη ενότητα), θα συγκρατεί τους διάφορους ρυπαντές αποτρέποντας την είσοδό τους σε αυτήν, βελτιώνοντας με αυτόν τον τρόπο την ποιότητα των νερών. Ταυτόχρονα, θα γίνει χρήση υδρόβιων φυτών που θα απορροφούν τις θρεπτικές ουσίες του νερού, απελευθερώνοντας οξυγόνο και περιορίζοντας την ανάπτυξη των αλγών.



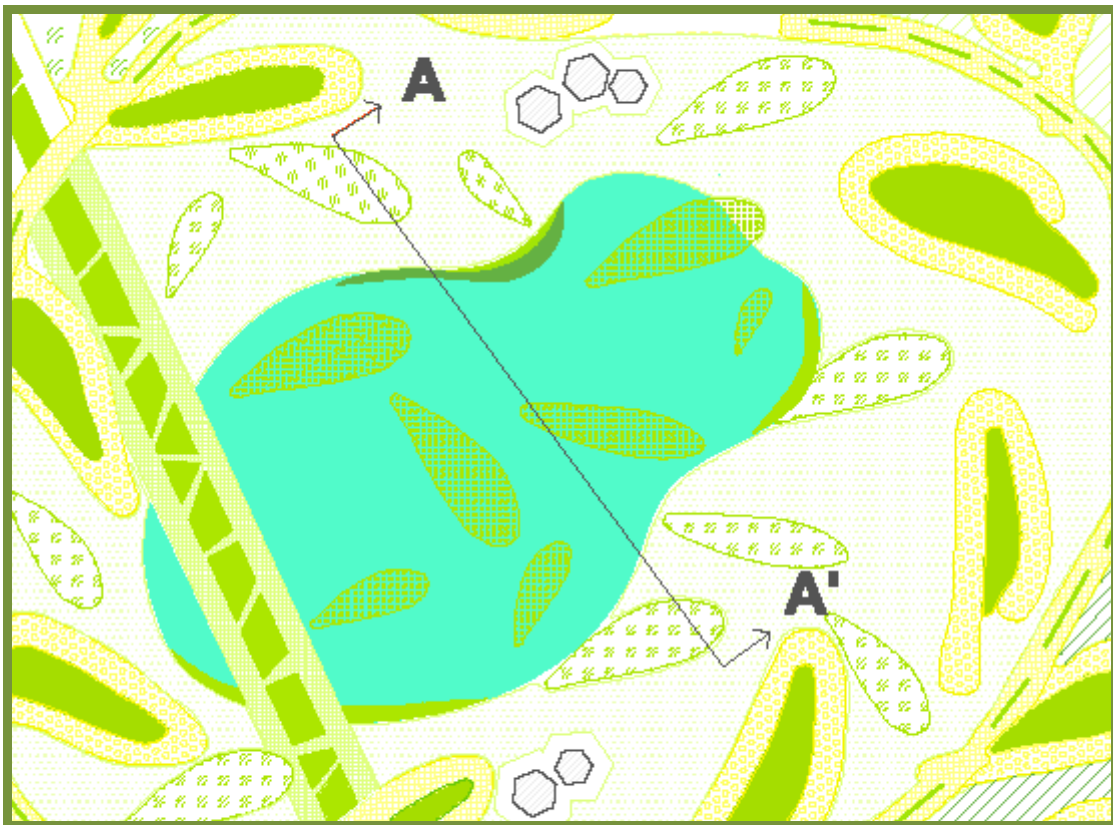
Εικόνα 63. Απεικόνιση της θέσεως της λίμνης στο πάρκο

Πιο αναλυτικά, η λίμνη θα έχει επιφάνεια έκτασης 33 στρεμμάτων, το μέγιστο βάθος της θα φτάνει τα 2 m (κεντρική περιοχή λίμνης), θα έχει στεγανοποιημένο πυθμένα με στρώση αργίλου πάχους 30 cm και γύρω της διαμορφώνονται πρανή με ελαφριά κλίση. Στο σημείο του ρέματος Τραχώνων από όπου θα γίνεται η λήψη του νερού, το υψόμετρο είναι +30,00 m ενώ στην περιοχή δημιουργίας της λίμνης το υψόμετρο είναι +11,00 m . Λόγω της υψομετρικής διαφοράς, πιθανότατα να μην κρίνεται απαραίτητη η χρήση αντλίας για την προώθηση του νερού (αυτό θα εξαρτηθεί από τις απώλειες ενέργειας).

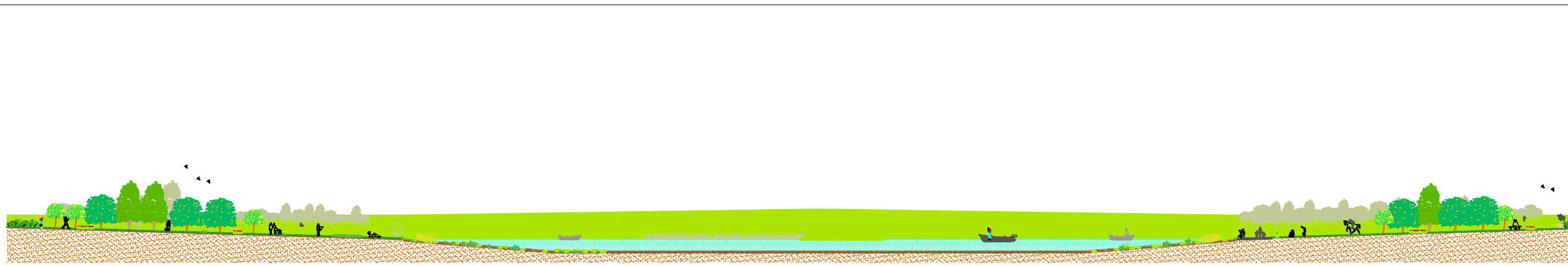
Εδώ να συμπληρωθεί πως στόχος είναι η ζωή στη λίμνη να είναι πλούσια και σε πανίδα εκτός από το φυτικό υλικό. Η κίνηση, οι ήχοι, τα χρώματα των ψαριών, τα πτηνά, θα ζωντανεύουν τη λίμνη δημιουργώντας ένα μικρό οικοσύστημα. Εκτός από τα ψάρια, η λίμνη θα φιλοξενεί και βατράχια και πάπιες, ενώ θα προσελκύει πολλές λιβελούλες και άλλα έντομα. Εκτός λοιπόν από πόλο έλξης και διασκέδασης για παιδιά και ενήλικες, η λίμνη θα έχει και διδακτικό χαρακτήρα.

Τέλος, στην επιφάνεια της λίμνης θα επιπλέουν έτοιμα καλάθια φύτευσης με υδροχαρή φυτά τα οποία σε συνδυασμό μεταξύ τους θα δημιουργούν από ψηλά την εικόνα φύλλων που τα έχει «φυσήξει ο άνεμος» από το «στεφάνι ελιάς» στη λίμνη. Τα ίδια θα περιλαμβάνουν και μερικές επιπλέουσες φωλιές πουλιών. Να σημειωθεί εδώ, πως στη λίμνη θα υπάρχει και η δυνατότητα χρήσης βαρκών από το κοινό, για αναψυχή, ενώ στον παραλίμνιο χώρο θα έχουν πρόσβαση και τα άλογα από το Κέντρο Ιππασίας το οποίο γειτονεύει με τη λίμνη, γεγονός που προσδίδει και ρομαντικό χαρακτήρα στο τοπίο.

Ακολουθεί εικόνα με κάτοψη της λίμνης και οριοθέτηση τομής (Εικ. 64) και κατόπιν σχέδιο Τομής / Όψης Α – Α΄ της λίμνης υπό κλίμακα 1:250.



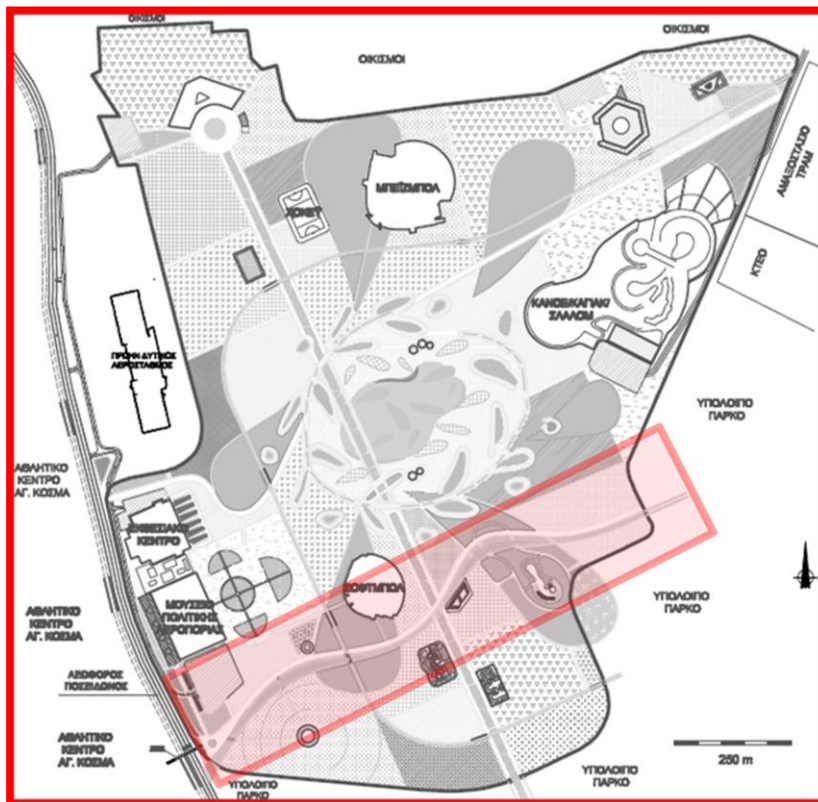
Εικόνα 64. Κάτοψη της λίμνης και οριοθέτηση τομής.



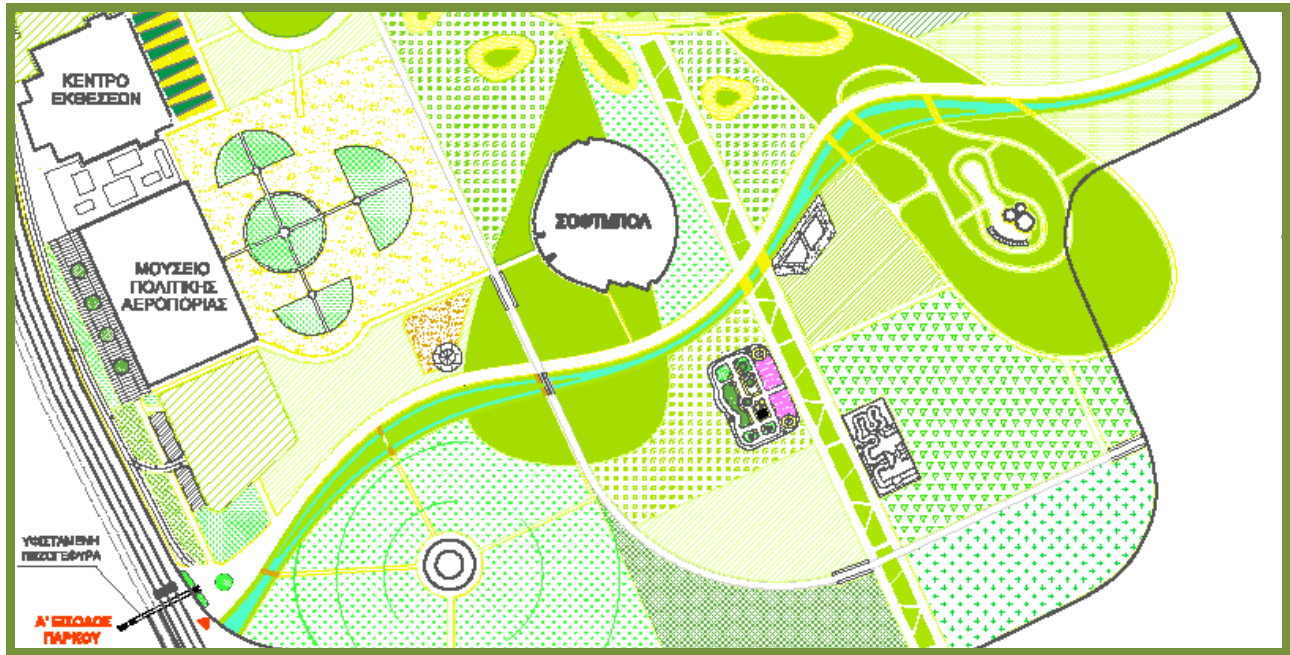
ΤΟΜΗ/ΨΗ ΛΙΜΝΗΣ Α - Α'
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:250

Το ρέμα

Πρόκειται για την επαναχάραξη και ανασύσταση ρέματος στα ίχνη του ενός εκ των τριών ρεμάτων που διέτρεχαν την περιοχή πριν τη δημιουργία του πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού, όπως προαναφέραμε στην ενότητα με τα γεωμορφολογικά στοιχεία στην ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης. Το ανασυσταμένο ρέμα (Εικ. 65) διασχίζει το πάρκο από τα ανατολικά προς τα δυτικά (διασχίζει κάθετα τις ισοϋψείς της περιοχής) και εκβάλλει στη θάλασσα του Αγ. Κοσμά περνώντας κάτω από την Ποσειδώνος. Εντός των ορίων της μελέτης έχει μήκος 1.1 km. Μέσα σε αυτό εντοπίζονται δύο φυτεμένες νησίδες, ενώ για τη σύνδεση των δυο πλευρών του πάρκου που οριοθετούνται, δημιουργούνται γέφυρες. Το ρέμα θα εμπλουτίζεται με νερό από εκτεταμένο σύστημα αντιπλημμυρικών τάφρων που θα δημιουργηθεί σε όλο το πάρκο.



Εικόνα 65. Απεικόνιση της θέσης του ανασυσταμένου ρέματος στο πάρκο.



Εικόνα 66. Κάτοψη ανασυσταμένου ρέματος πάρκου.

Από τη βόρεια πλευρά του, το ρέμα θα έχει παραρεμάτιο διάδρομο αναψυχής που αποτελεί και έναν από τους πρωτεύοντες διαδρόμους που περιγράφηκαν σε προηγούμενη ενότητα. Αυτός θα ξεκινά από τη βασικότερη είσοδο του πάρκου στο παραλιακό μέτωπο (2^η στάση Αγ. Κοσμά και πεζογέφυρα) προσελκύοντας τους επισκέπτες (Εικ. 66).

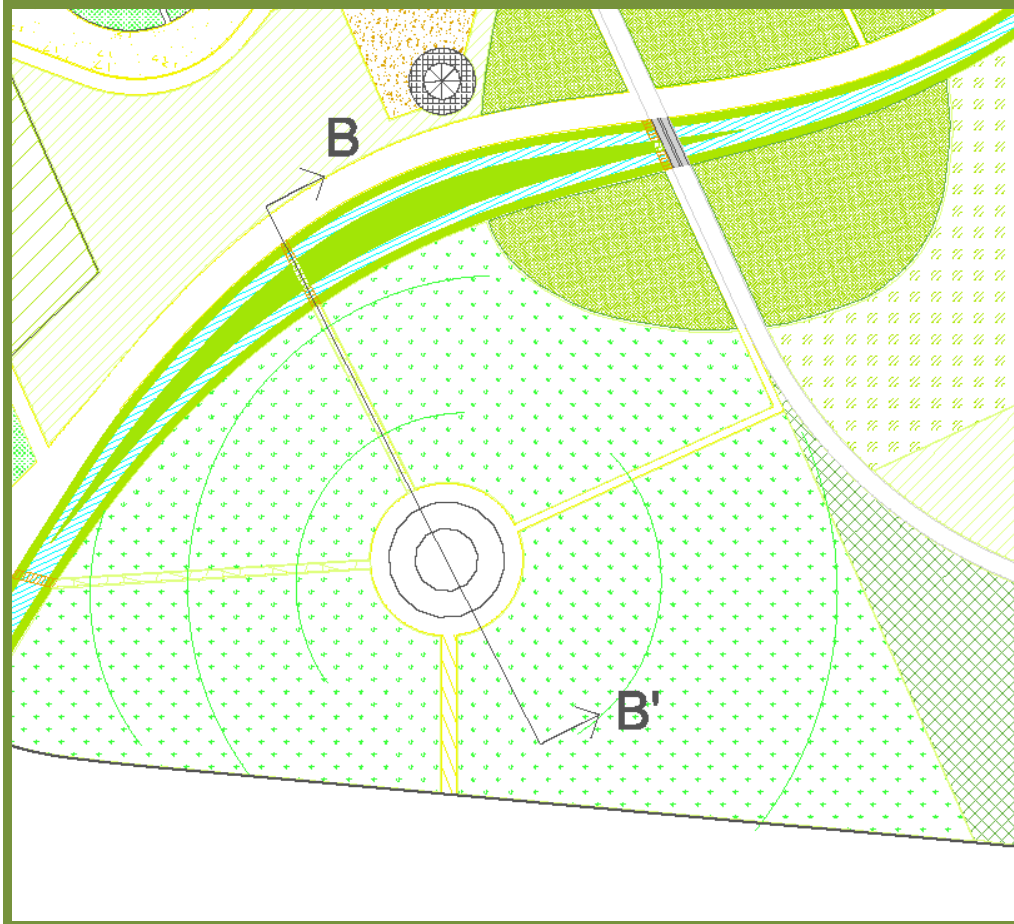
Λόφος με παρατηρητήριο - καφέ

Δημιουργείται λόφος με παρατηρητήριο - καφέ κοντά στην κύρια είσοδο του πάρκου (Εικ. 67), στην οποία οδηγούνται οι επισκέπτες από τη πεζογέφυρα της λεωφόρου Ποσειδώνος («2^η στάση Αγ. Κοσμά», λεωφ. & τραμ). Η θέση αυτή είναι κατάλληλη για τη συγκεκριμένη χρήση αφού οι τουρίστες και οι κάτοικοι των γειτονικών δήμων και του ευρύτερου λεκανοπεδίου, διαλέγουν συχνά το τμήμα αυτό της παραλιακής λεωφόρου για την αναψυχή και διασκέδασή τους.

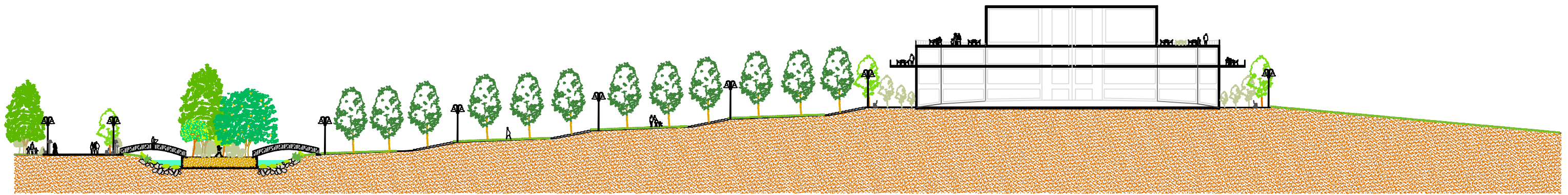


Εικόνα 67. Απεικόνιση της θέσης του λόφου με το παρατηρητήριο – καφέ στο πάρκο.

Για τη δημιουργία του λόφου διαμορφώνονται πρανή με κλίση 7% από την πλευρά του ρέματος. Για αυτόν το λόγο δημιουργούνται διαδρομές για τους πεζούς με πλατιά σκαλοπάτια ανά τακτά διαστήματα και με αυτόν τον τρόπο ο πεζός έχει την αίσθηση κλίσης της τάξεως 3%. Από την ανατολική μεριά του λόφου η κλίση διαμορφώνεται στο 2-3 % αφού το υψόμετρο αυξάνεται ελαφρώς. Στο λόφο το υψόμετρο θα είναι +14,00 m και το ύψος του «παρατηρητηρίου – καφέ», με τα πολλά ανοίγματα με τζαμαρίες, 15 m. Στόχος είναι η όμορφη θέα στη θάλασσα του Σαρωνικού και στο πάρκο, καθώς και η αναβίωση της αίσθησης του «αποχαιρετισμού» στο αεροδρόμιο, μιας και από εκείνη τη θέση θα φαίνεται και ο βασικός άξονας κίνησης – πρώην αεροδιάδρομος. Ακολουθεί εικόνα με την κάτοψη του λόφου και οριοθέτηση τομής (Εικ. 68) και κατόπιν σχέδιο με την Τομή/Οψη Β – Β' υπό κλίμακα 1:250.



Εικόνα 68. Κάτοψη του λόφου με το «παρατηρητήριο – καφέ» και οριοθέτηση τομής.



ΤΟΜΗ/ΨΗ Β - Β' ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΟΦΟΥ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:250

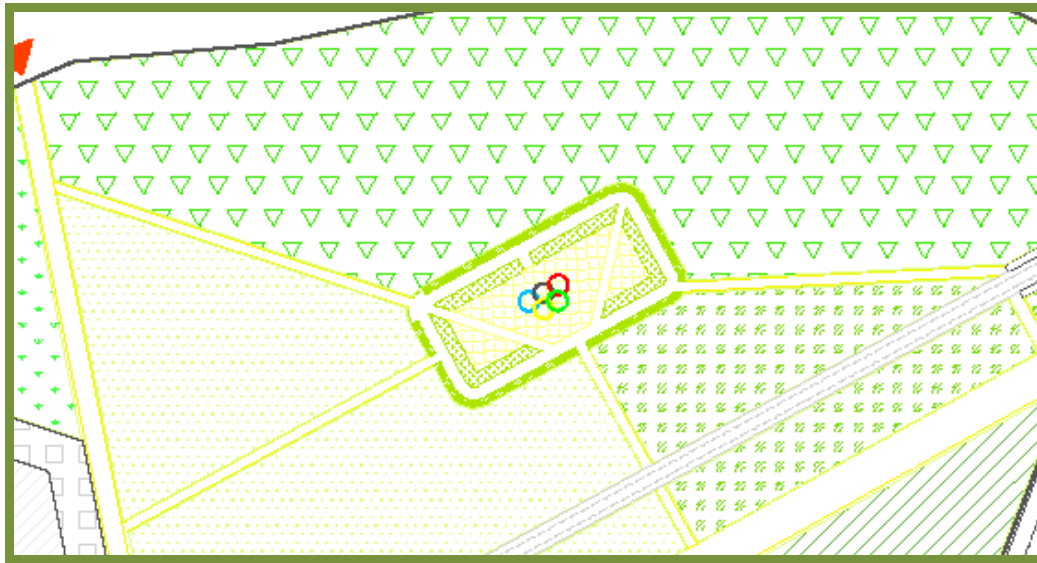
Ολυμπιακή πλατεία

Η Ολυμπιακή Πλατεία δημιουργείται στο βορειοανατολικό τμήμα του πάρκου (Εικ. 69), πολύ κοντά στα όριά του, στη στάση τραμ του πάρκου, το Εμπορικό Κέντρο και δύο εισόδους του πάρκου (η μία είναι βασική είσοδος από την οδό Αεροπορίας). Έχει έκταση 3 στρεμμάτων ενώ στο κέντρο της είναι τοποθετημένοι οι πέντε ολυμπιακοί κύκλοι που διατηρούνται από την παλιά Ολυμπιακή Πλατεία του Ολυμπιακού Πόλου Ελληνικού. Πρόκειται για μεταλλικούς κύκλους - καθιστικά που φρεσκάρονται και επαναχρησιμοποιούνται, αποδίδοντας ιστορικό ύφος στην Πλατεία και στο πάρκο.



Εικόνα 69. Η θέση της Ολυμπιακής Πλατείας στο πάρκο.

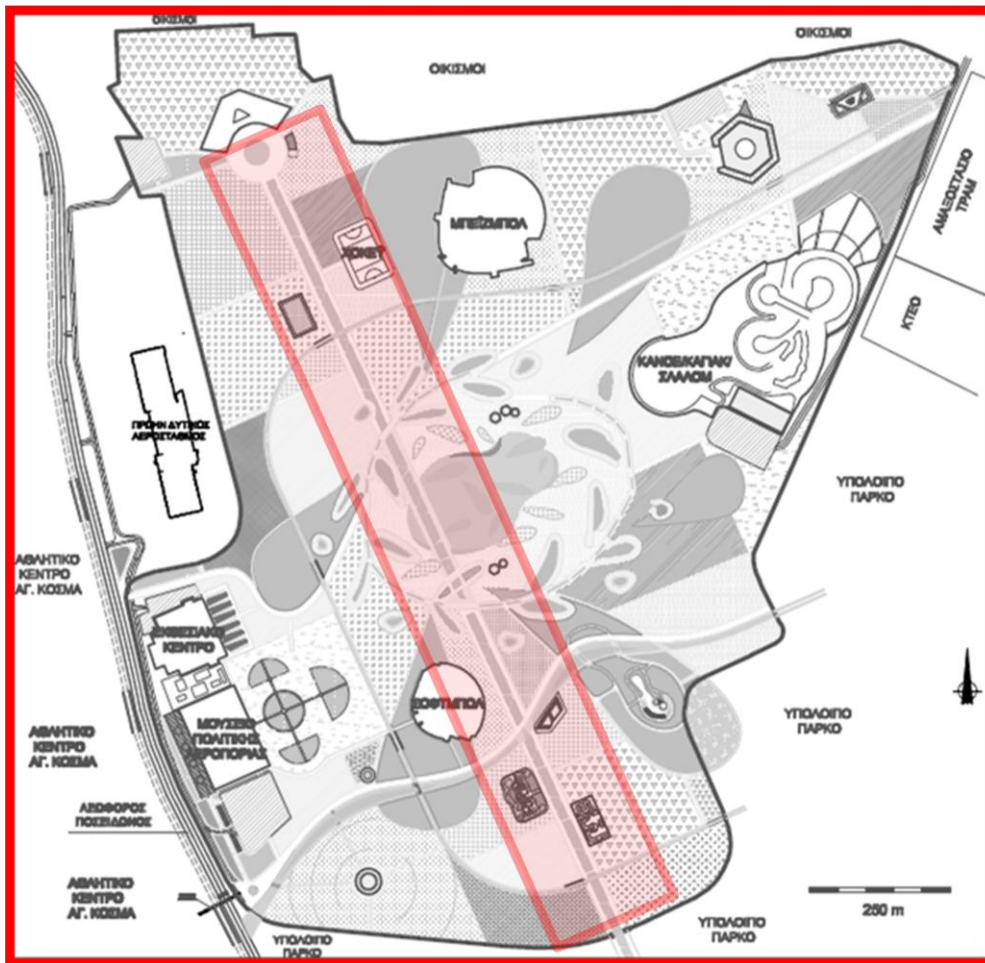
Η θέση επιλέχθηκε βάση του γεγονότος ότι σε εκείνο το σημείο η πλατεία θα βρίσκεται πάρα πολύ κοντά στον αστικό ιστό, οπότε οι κάτοικοι θα έχουν πολύ εύκολη πρόσβαση και θα θυμίζει λίγο και «πλατεία γειτονιάς» (Εικ. 70).



Εικόνα 70. Κάτοψη Ολυμπιακής Πλατείας

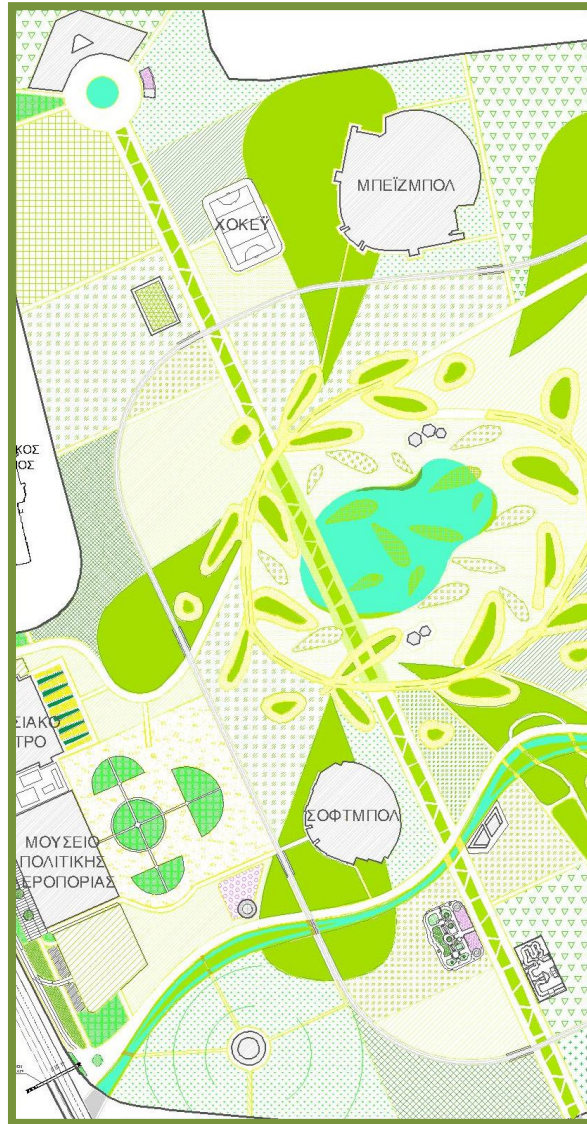
«Πράσινος Άξονας» (πρώην αεροδιάδρομος)

Δημιουργείται στη θέση του πρώην αεροδιάδρομου ο βασικός άξονας κίνησης του πάρκου (Εικ. 71) με πλάτος 30 m εκ των οποίων τα 3 m καταλαμβάνει ο ποδηλατόδρομος και τα 12 m μια πράσινη ζώνη με ποικίλες φυτεύσεις (εξ ου και η ονομασία «Πράσινος Άξονας»), καθιστικά, κρήνες και σε κάποια σημεία κιόσκια ανάπαυσης ή χώρους για «παραστάσεις δρόμου». Η ίδια θα διακόπτεται κατά μέσο όρο ανά 35 m για να επικοινωνούν οι δυο πλευρές που καθορίζει και θα προσφέρει στους περπατητές δροσιά, κάνοντας πιο ευχάριστη τη βόλτα τους. Η φύτευση θα υπάρχει και εκατέρωθεν των πλευρών του βασικού άξονα για καλύτερη σκίαση. Στην ουσία η ζώνη αυτή θα αποτελείται από μικρά επί μέρους παρκάκια που θα αποτελούνται από συνδυασμό παρτεριών φύτευσης και μικρών, σε έκταση, πλακοστρωμένων επιφανειών όπου θα βρίσκονται τα παγκάκια, τα κιόσκια, οι κρήνες κ.τ.λ. Τα είδη δένδρων που προτείνονται για τις φυτεύσεις στον Πράσινο Άξονα αναφέρονται σε επόμενη ενότητα (6.6.3.).



Εικόνα 71. Η θέση του «Πράσινου Άξονα» στο πάρκο

Να σημειωθεί, πως ο «Πράσινος άξονας», στο τμήμα του που βρίσκεται εντός του νοητού κύκλου του «Στεφανιού Ελιάς», θα αλλάξει πλακόστρωση και θα έχει κυβόλιθο με πολύ μικρά τετράγωνα (0.1m x 0.1m) και γρασίδι ενδιάμεσα, έτσι ώστε να δίνεται πιο φυσική όψη εντός του παραλίμιου χώρου. Επίσης, όταν ο ίδιος συναντά τη λίμνη, το οδόστρωμά του κατασκευάζεται πάνω σε επίχωμα το οποίο θα εδράζεται στον πυθμένα της λίμνης και θα έχει τα απαραίτητα ανοίγματα (αγωγούς) για τη διέλευση του νερού.



Εικόνα 72. Κάτοψη «Πράσινου Άξονα»

Εδώ να προσθέσουμε, πως στο σημείο που ο «Πράσινος άξονας» (Εικ. 72) συναντά το «στεφάνι ελιάς», ο ποδηλατόδρομός του, διακόπτεται και συνδέεται προσωρινά με τον ποδηλατόδρομο του «στεφανιού ελιάς» μέχρι το σημείο που ο βασικός άξονας κίνησης «βγαίνει» από το «στεφάνι». Επίσης, ο πρώην αεροδιάδρομος, όταν συναντά το ρέμα συνεχίζεται με γέφυρα.

Κατά μήκος του «Πράσινου άξονα» θα υπάρχουν και **φωτιστικά πάρκου – ανεμογεννήτριες** (Εικ. 73), τα οποία θα είναι μικρές ανεμογεννήτριες πάρκου που θα αξιοποιούν τον άνεμο μόνο για να φωτίζουν τη νύχτα. Εκτός από το ρόλο που θα έχουν ως φωτιστικά, θα ενθαρρύνουν την ιδέα της χρήσης εναλλακτικών πηγών ενέργειας, ενώ ταυτόχρονα θα έχουν συμβολικό χαρακτήρα λόγω της αξιοποίησης του

στοιχείου του αέρα στον πρώην αεροδιάδρομο όπου απογειώνονταν και προσγειώνονταν αεροσκάφη.

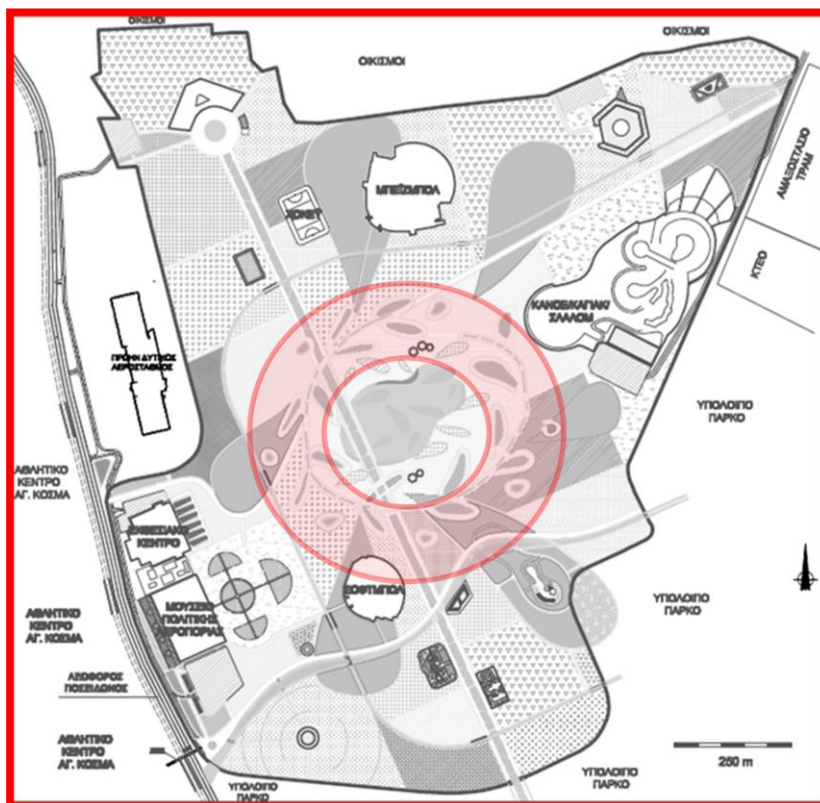


Εικόνα 73. Προτεινόμενα «φωτιστικά – ανεμογεννήτριες» πάρκου (Πηγή: <http://www.igreenspot.com/spiral-wind-powered-bright-led-light/>)

Οι δραστηριότητες τις οποίες συναντά κανείς κατά μήκος του άξονα, καθώς και ο λειτουργικός του ρόλος ως βασικός άξονας κίνησης έχουν περιγραφεί ήδη σε προηγούμενη ενότητα (6.2.1).

Περίπατος «στεφανιού – ελιάς»

Κεντρικά του πάρκου και γύρω από τη λίμνη δημιουργείται διάδρομος περιπάτου (Εικ. 74) που έχει τη μορφή του συμβόλου του στεφανιού ελιάς της Ολυμπιάδας 2004. Ο σχεδιασμός του πάρκου αναδεικνύει ιδιαίτερα το στεφάνι αυτό, λόγω άλλωστε και του ιστορικού χαρακτήρα της περιοχής (φιλοξενία Αγώνων) και της ύπαρξης ακόμα Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων σε αυτή.



Εικόνα 74. Θέση του στεφανιού – ελιάς στο πάρκο

Ο διάδρομος του στεφανιού ελιάς θα έχει πλακόστρωση απόχρωσης ανοιχτού μπεζ (μονόχρωμη πλακόστρωση) για να ξεχωρίζει από την πλακόστρωση των άλλων πρωτεύοντων διαδρόμων (πολύχρωμη πλακόστρωση) (Εικ 62.). Το πλάτος του διαδρόμου όπως προαναφέραμε, είναι 12 m και σε αυτά περιλαμβάνεται ο ποδηλατόδρομος (3 m) αλλά και ζώνες με παρτέρια φύτευσης φυλλοβόλων δέντρων. Τα παρτέρια θα είναι πλάτους 2 m και θα τοποθετηθούν στο μέσον και κατά μήκος του πρωτεύοντος διαδρόμου για την πιο ευχάριστη βόλτα των επισκεπτών κατά τους καλοκαιρινούς μήνες. Η επιλογή των φυλλοβόλων δέντρων έγινε και για να είναι ακόμη πιο ευδιάκριτο από ψηλά, το «στεφάνι – ελιάς» κατά τους περισσότερους μήνες του χρόνου.

Τα μικρά «φύλλα» του «στεφανιού» αποτελούνται στο εξωτερικό τους πλαίσιο, από μίξη φυτών μπεζ αποχρώσεων (λιγουστρίνια κ.α.) έτσι ώστε να φαίνονται φυσική συνέχεια της μπεζ πλακόστρωσης του κυκλικού διαδρόμου. Εξαίρεση θα αποτελούν, τρία από αυτά, καθώς και ένας «καρπός ελιάς» όπου δε θα υπάρχει φύτευση μπεζ απόχρωσης, αλλά θα συνεχίζεται κανονικά ο διάδρομος για λειτουργικούς σκοπούς. Όσον αφορά το εσωτερικό τους, θα έχουν πάντα την ίδια δενδρώδη φύτευση η οποία

θα είναι ίδια με τη φύτευση των μεγάλων «φύλλων» που ξεκινούν από το στεφάνι και απλώνονται στο πάρκο. Ακολουθεί κάτοψη του στεφανιού ελιάς (Εικ. 75).



Εικόνα 75. Κάτοψη του περιπάτου «στεφανιού ελιάς» (άνευ κλίμακας)

Αναψυκτήρια

Δημιουργείται σύστημα καφετεριών – εστιατορίων στο βορειοανατολικό τμήμα του πάρκου με θέα στο ρέμα (αφού βρίσκονται δίπλα σε αυτό). Η έκταση μαζί με τις αυλές με τα τραπέζια των κτιρίων είναι 2 στρέμματα. Η περιοχή βρίσκεται και ακριβώς δίπλα στον πρώην αεροδιάδρομο, νυν βασικό άξονα κίνησης, αλλά και στο Σόφτμπολ, στο Πάρκο Ειδικής Κυκλοφοριακής Αγωγής, καθώς και στο Κέντρο Ιππασίας.

Επιπροσθέτως, δημιουργείται σύστημα καφετεριών - εστιατορίων στον παραλίμνιο χώρο. Το ένα είναι βόρεια της λίμνης και έχει έκταση 1,4 στρέμματα

συμπεριλαμβανομένων των αυλών και το άλλο έχει έκταση 1,2 στρέμματα επίσης συνυπολογίζοντας τις αυλές. Τα δύο συστήματα βρίσκονται δίπλα στον πρωτεύον διάδρομο και κυκλικό περίπατο του «στεφανιού – ελιάς» από όπου θα έχουν πρόσβαση οι επισκέπτες του πάρκου σε αυτά. Φυσικά, θα προσφέρουν όμορφη θέα στη λίμνη και στην παραλίμνια περιοχή με το λιβάδι και την υπόλοιπη βλάστηση και σε αυτό στηρίχθηκε και η επιλογή της θέσης τους.

Τέλος, αναψυκτήρια δημιουργούνται και ως μέρη του Πάρκου Ειδικής Κυκλοφοριακής Αγωγής, του παιδότοπου δίπλα στο Εκπαιδευτικό – Επιστημονικό – Ενυδρείο και του παιδότοπου δίπλα στο Μουσείο Πολιτικής Αεροπορίας.

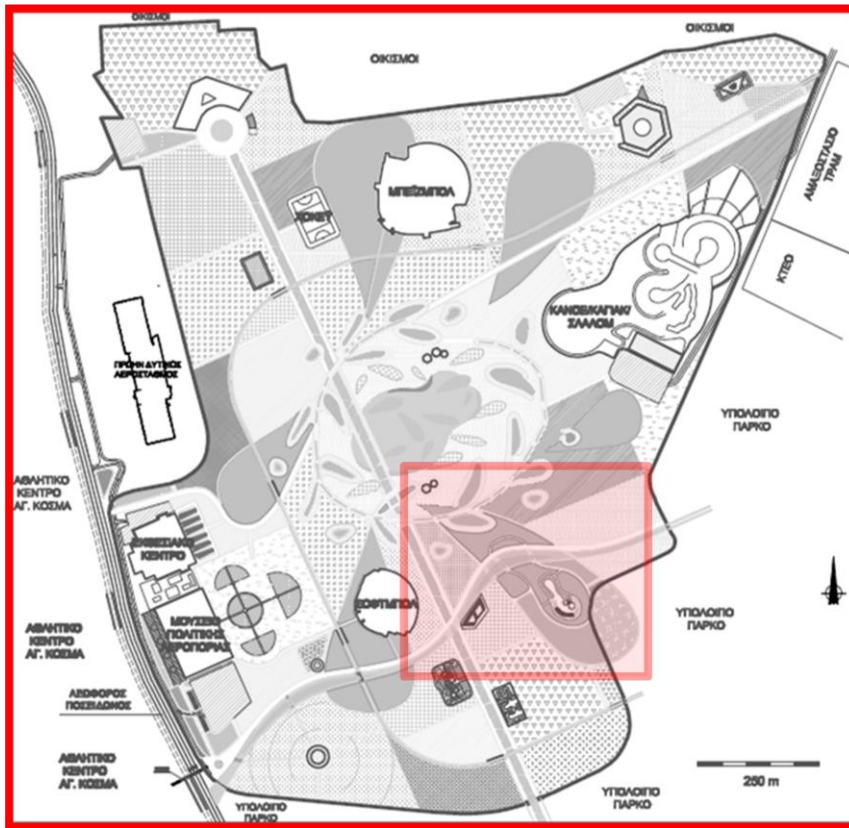
6.4.2. Άθληση

Κέντρο Ιππασίας

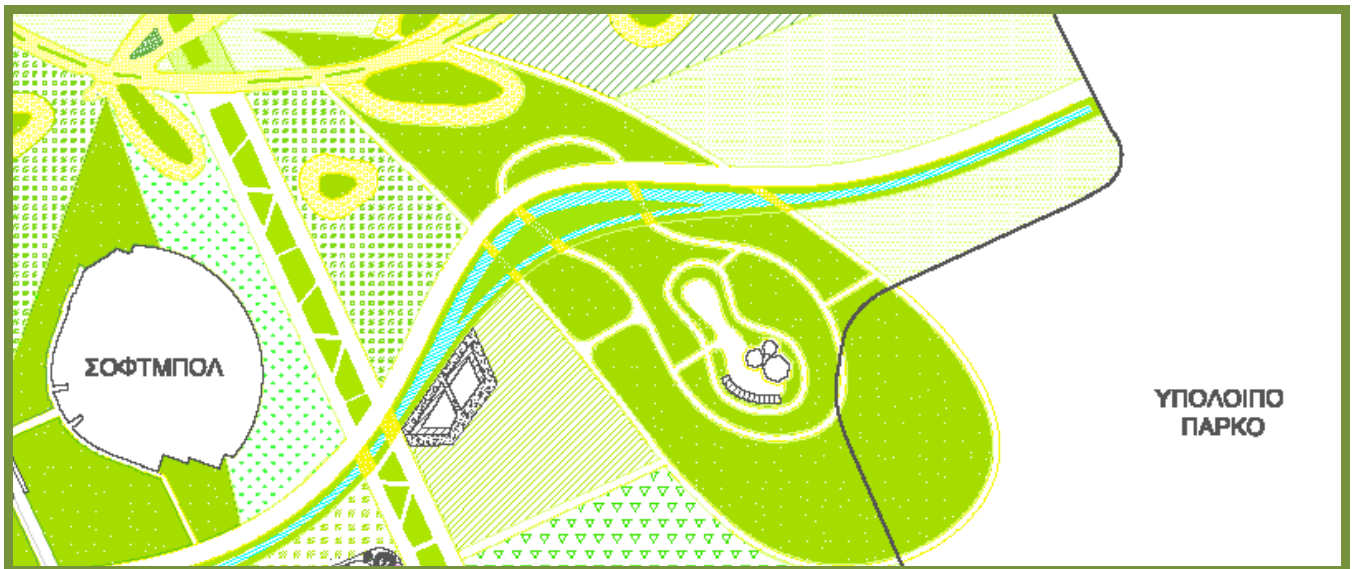
Το Κέντρο Ιππασίας δημιουργείται στο νοτιοανατολικό τμήμα του πάρκου (Εικ. 76) σε ένα από τα μεγάλα «φύλλα» του «στεφανιού ελιάς», διαθέτει διαδρομές αλόγων πλάτους 4 m και συνολικού μήκους 3,4 χιλιομέτρων, αλλά και μια κεντρική αυλή έκτασης περίπου 2 στρεμμάτων από όπου θα ξεκινούν τα άλογα, με 12 στάβλους και κτίρια που αποτελούν εγκαταστάσεις προσωπικού, αναψυκτήριου κτλ.

Τα άλογα θα έχουν πρόσβαση για βόλτες και στον παραλίμνιο χώρο. Επίσης, οι διαδρομές θα περνάνε πάνω από το ανασυσταμένο ρέμα μέσω γεφυρών ενώ κάποιες από αυτές θα διασχίζουν και τη μία «φυτεμένη νησίδα» του ρέματος.

Η πρόταση αυτή έχει ως στόχο την απόδοση ρομαντικού χαρακτήρα στο τοπίο δεδομένου ότι οι κάτοικοι του λεκανοπεδίου δεν θα έχουν πολλές εικόνες από βόλτες με άλογα σε λίμνη. Επιπροσθέτως, η δημιουργία του Κέντρου Ιππασίας θα αποτελεί μια έκπληξη και ταυτόχρονα μια ευκαιρία για τους επισκέπτες του πάρκου που ποτέ δεν έχουν επισκεφτεί κάποιο ιππικό όμιλο, συναντώντας αυτές τις εγκαταστάσεις να διευρυνθούν οι ορίζοντές τους. Ακολουθεί κάτοψη του προτεινόμενου Κέντρου Ιππασίας (Εικ. 77).



Εικόνα 76. Η θέση του Κέντρου Ισπασίας στο πάρκο.



Εικόνα 77. Κάτοψη του Κέντρου Ισπασίας

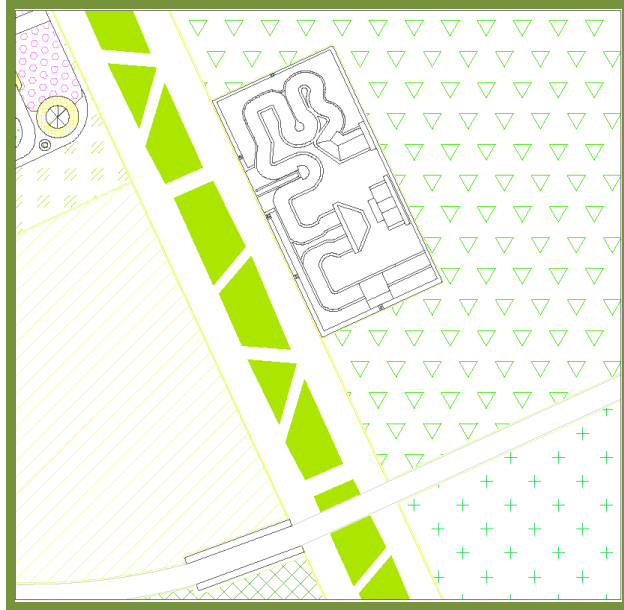
«Σκέιτπαρκ» (Skatepark)

Στο νοτιοανατολικό τμήμα του πάρκου και ανατολικά του αεροδιαδρόμου, δημιουργείται «Σκέιτπαρκ» (Εικ.78), το οποίο είναι πάρκο για σκέιτμπορντ (skateboard), έκτασης 3 στρεμμάτων. Εδώ να σημειώσουμε πως σήμερα, υπάρχει ένα αντίστοιχο πάρκο αλλά πολύ μικρότερης έκτασης στη Λάρισα και ένα παλαιότερο στη Χαλκίδα. Στην Αθήνα δεν υπάρχει κάτι αντίστοιχο, απλώς δήμοι έχουν τοποθετήσει κάποιες ράμπες ή απλές πίστες σε πλατείες ή πάρκα.

Δεδομένου λοιπόν ότι η κοινότητα των «σκέιτερ» στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια αυξάνεται ραγδαία, με αποτέλεσμα παιδιά όλο και μικρότερης ηλικίας να ασχολούνται με το συγκεκριμένο χόμπι, προτείνεται η κατασκευή Σκέιτπαρκ (Skatepark), καθώς λειτουργεί και ως μικρογραφία δρόμου (Εικ. 79). Συνεπώς, είναι χρήσιμο να κάνουν προπόνηση εκεί, ιδίως τα μικρότερα παιδιά, και ύστερα να βγαίνουν στις πραγματικές συνθήκες.



Εικόνα 78. Η θέση του Σκέιτπαρκ στο πάρκο



Εικόνα 79. Κάτοψη του Σκέιτπαρκ (Skatepark)

Η θέση του σκέιτπαρκ στο πάρκο επιλέχθηκε κοντά σε στάση της πρόσθετης γραμμής του τραμ που δημιουργείται, για εύκολη προσβασιμότητα από τους λάτρεις του σπορ από το ευρύτερο λεκανοπέδιο και κοντά στο Πάρκο Ειδικής Κυκλοφοριακής Αγωγής λόγω της συσχέτισης των δύο λειτουργιών (κυκλοφορία). Θα υπάρχει και δυνατότητα εννοκίασης σανίδων σκέιτ.



Εικόνα 80. Το μεγαλύτερο σκέιτπαρκ στον κόσμο στην πόλη *New Jiangwan*, Σαγκάη, Κίνας (Πηγή: http://pre.cloudfront.goodinc.com/posts/post_full_1286563043normal_IMG_8688.jpeg)

6.4.3. Πολιτισμός

Εκθεσιακός χώρος

Πρόκειται για την Ολυμπιακή Εγκατάσταση «Κλειστό Γήπεδο» (μεγάλο υπόστεγο της πρώην επισκευαστικής βάσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας) στο δυτικό τμήμα του Ολυμπιακού Πόλου του Ελληνικού (Εικ. 81), η οποία αποτελεί ένα εντυπωσιακό κτίριο με μεγάλα ανοίγματα με τζαμαρίες και όμορφα διαμορφωμένο εξωτερικό χώρο, διατηρείται όπως είναι και της δίδεται η χρήση του **Εκθεσιακού χώρου**.



Εικόνα 81. Η θέση του Εκθεσιακού Χώρου στο πάρκο

Μπείζμπολ και Σόφτμπολ

Πρόκειται για τις Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις του Μπείζμπολ και του Σόφτμπολ που διατηρείται η χρήση τους και χρησιμοποιούνται επίσης ως **συναυλιακοί χώροι και χώροι πολιτιστικών εκδηλώσεων**.

Το Επιστημονικό – Εκπαιδευτικό Ενυδρείο

Στο βορειοδυτικό τμήμα του χώρου μελέτης δημιουργείται Επιστημονικό – Εκπαιδευτικό Ενυδρείο (Εικ. 82). Πρόκειται για επιστημονικού, εκπαιδευτικού και

τουριστικού χαρακτήρα ενυδρείο κατά τα πρότυπα των μεγάλων ενυδρείων της Μεσογείου και θα είναι το πιο σημαντικό στην πρωτεύουσα.

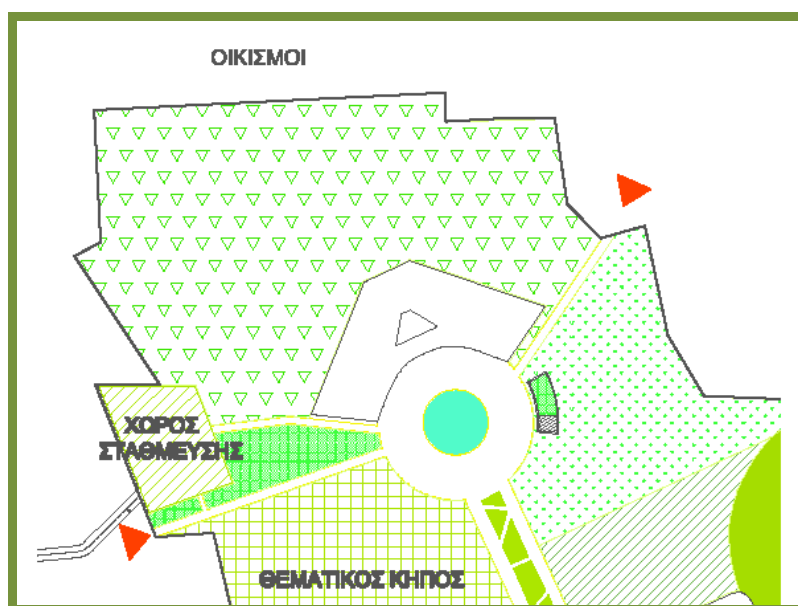
Στη μεγάλη κυκλική δεξαμενή με ποικίλα είδη ψαριών που διαθέτει το κτίριο του Ενυδρείου, μπροστά από την είσοδό του, «τερματίζει» όμορφα ο πρώην αεροδιάδρομος και νυν βασικός άξονας κίνησης του πάρκου. Στο κτίριο έχει δοθεί το σχήμα του γράμματος «Α» το οποίο παραπέμπει και στη λέξη του νερού «*aqua*». Η επιφάνεια κάλυψης του κτιρίου είναι 8.830 m² και έχει μεγάλο χώρο στάθμευσης (όπως προαναφέραμε), ενώ η πρόσβαση από τους επισκέπτες πραγματοποιείται από δύο σημεία.



Εικόνα 82. Η θέση του Επιστημονικού – Εκπαιδευτικού Ενυδρείου στο πάρκο.

Το Επιστημονικό – Εκπαιδευτικό Ενυδρείο (Εικ. 83) θα έχει την ικανότητα προσέλκυσης κοινού καθ' όλη τη διάρκεια της εβδομάδας με επισκέψεις σχολείων και επισκεπτών ακόμα και από άλλες πόλεις. Η πρόταση του Ενυδρείου θα είναι ελκυστική για όλες τις ηλικίες, θα συμβάλλει θετικά στην εικόνα της περιοχής, θα ενθαρρύνει τη γνώση και την επαφή με το μεσογειακό θαλάσσιο κόσμο, θα προσελκύει άτομα υψηλού μορφωτικού επιπέδου, μέσω της δημιουργίας θέσεων

εργασίας υψηλών απαιτήσεων και θα συμβάλει στην αύξηση των εσόδων για τη συντήρηση του πάρκου.



Εικόνα 83. Κάτοψη του Επιστημονικού – Εκπαιδευτικού Ενυδρείου

Πιο συγκεκριμένα, στο χώρο αυτό, εκατοντάδες είδη και χιλιάδες οργανισμοί θα αποκαλύπτουν τη γοητεία της συμπεριφοράς τους, τα ποίκιλα σχήματα και χρώματα του δικού τους κόσμου, τις συνήθειες και τις ανάγκες τους. Το Επιστημονικό – Εκπαιδευτικό Ενυδρείο θα αναλαμβάνει να εκλαϊκεύσει και να προσαρμόσει την επιστημονική γνώση και την έρευνα για το θαλάσσιο κόσμο με έμφαση στη μεσόγειο και στις ελληνικές θάλασσες. Διαθέτοντας τις υποδομές για τη διατήρηση ζωντανών θαλάσσιων ειδών, θα προσφέρει τη δυνατότητα στους μαθητές να τα μελετήσουν ζωντανά σε εργαστηριακές συνθήκες και με τη χρήση στερεοσκοπίων – μικροσκοπίων αλλά και να κάνουν εξειδικευμένες παρατηρήσεις στα μεγάλα ενυδρεία.

Τέλος, ο χώρος θα είναι εξοπλισμένος με σύγχρονα οπτικοακουστικά συστήματα, μεγάλης χωρητικότητας ατόμων, ενώ καθημερινά θα προβάλλονται ντοκιμαντέρ και ταινίες σχετικά με τα θαλάσσια οικοσυστήματα και θα προσφέρεται αίθουσα για τη διοργάνωση συνεδρίων, συνεδριάσεων, εκδηλώσεων, κοινωνικών δραστηριοτήτων και θεματικών εκθέσεων.

Μουσείο Πολιτικής Αεροπορίας

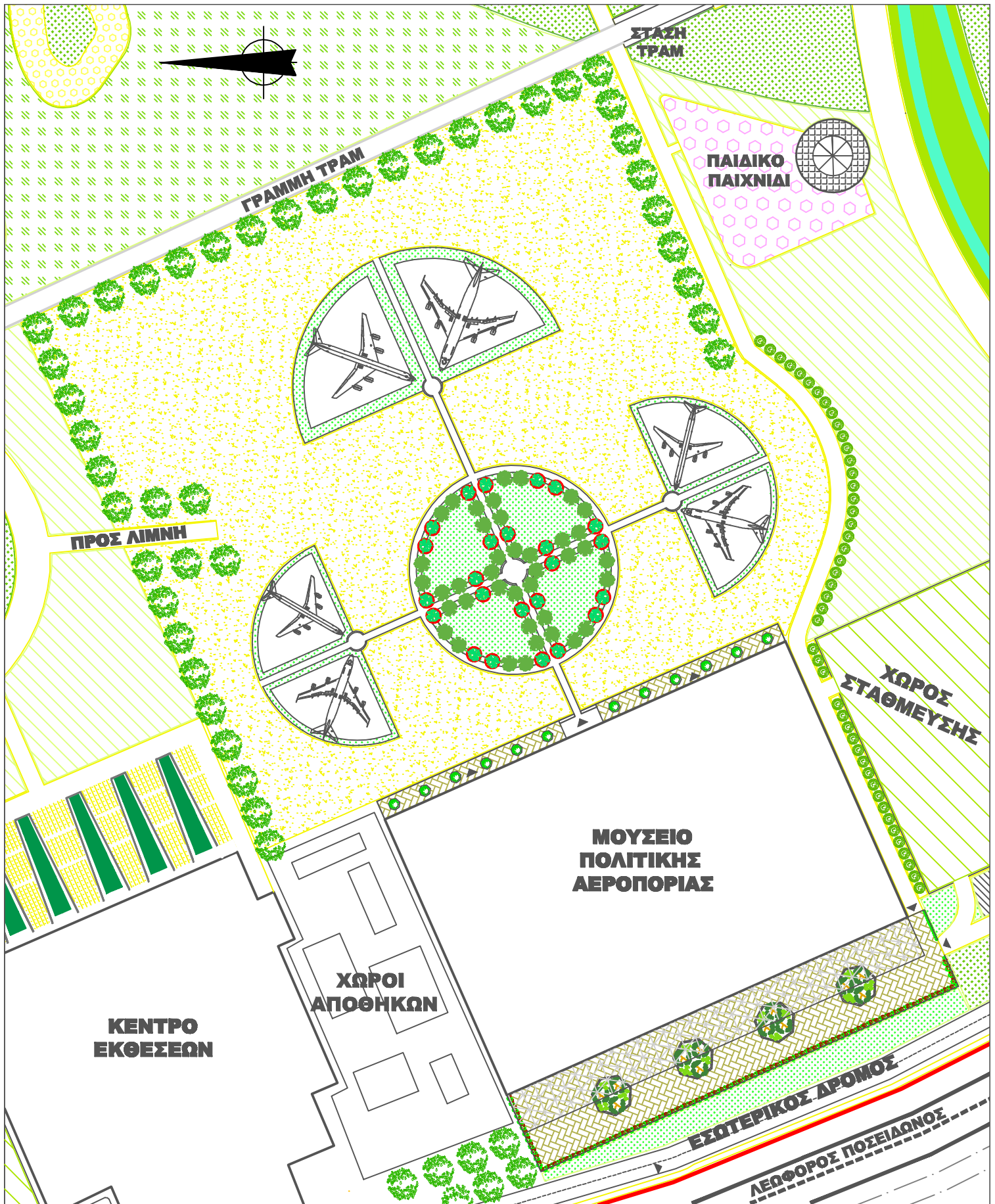
Το Μουσείο Πολιτικής Αεροπορίας δημιουργείται στο νοτιοδυτικό τμήμα της περιοχής μελέτης (Εικ. 84), στη βασική είσοδο του πάρκου από τη Λεωφόρο Ποσειδώνος (2^η στάση Αγ. Κοσμά) και είναι ο πρώην χώρος του β' υπόστεγου της πρώην επισκευαστικής βάσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας και νυν εκθεσιακός χώρος γνωστός ως «Κέντρο Ξιφασκίας». Η είσοδος του θα «βλέπει» στην παραλιακή λεωφόρο, ενώ από την ακριβώς απέναντι μεριά του, θα διαθέτει υπαίθρια έκθεση αεροσκαφών που θα εκτείνεται σε έναν χώρο 35 στρεμμάτων, με ιδιαίτερη αρχιτεκτονική διαμόρφωση.



Εικόνα 84. Η θέση του Μουσείου Πολιτικής Αεροπορίας στο πάρκο

Η επιλογή για τη δημιουργία του συγκεκριμένου μουσείου, στηρίχθηκε και στο γεγονός, ότι η Ελλάδα είναι σήμερα η μόνη χώρα που δεν διαθέτει Μουσείο Πολιτικής Αεροπορίας στην Ευρώπη. Επίσης, μέσω της δημιουργίας του μουσείου, οι μνήμες της Ελληνικής Πολιτικής Αεροπορίας, θα βρουν τη θέση τους σε ένα χώρο εκθεσιακό που σηματοδότησε την εξέλιξη της Πολιτικής Αεροπορίας στη χώρα και είναι το πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού.

Τα αντικείμενα – σύμβολα του πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού θα βγουν από την αφάνεια και θα συναντήσουν τα εμβληματικά αεροπλάνα που διεσώθησαν και αγοράστηκαν από το ΠΟΛ.Κ.Ε.Ο.Α. (Πολιτιστικό Κέντρο Εργαζόμενων Ολυμπιακής Αεροπορίας). Τα σύμβολα αυτά, σε συνδυασμό με τη «χρυσή» εποχή του Αριστοτέλη Ωνάση, τις εγκαταστάσεις που αποτελούν μνημεία πολιτισμού και το μεγάλο μερίδιο της ιστορίας που κουβαλούν, θα συνθέτουν ένα εξαιρετικό θέαμα για τους πολίτες της χώρας μας αλλά και του κόσμου ολόκληρου. Ακολουθεί η εικόνα με κάτοψη του Μουσείου Πολιτικής Αεροπορίας άνευ κλίμακας (Εικ. 85), ενώ το αντίστοιχο σχέδιο περιλαμβάνεται στο Παράρτημα Σχεδίων (Αρ. Σχεδίου 5).

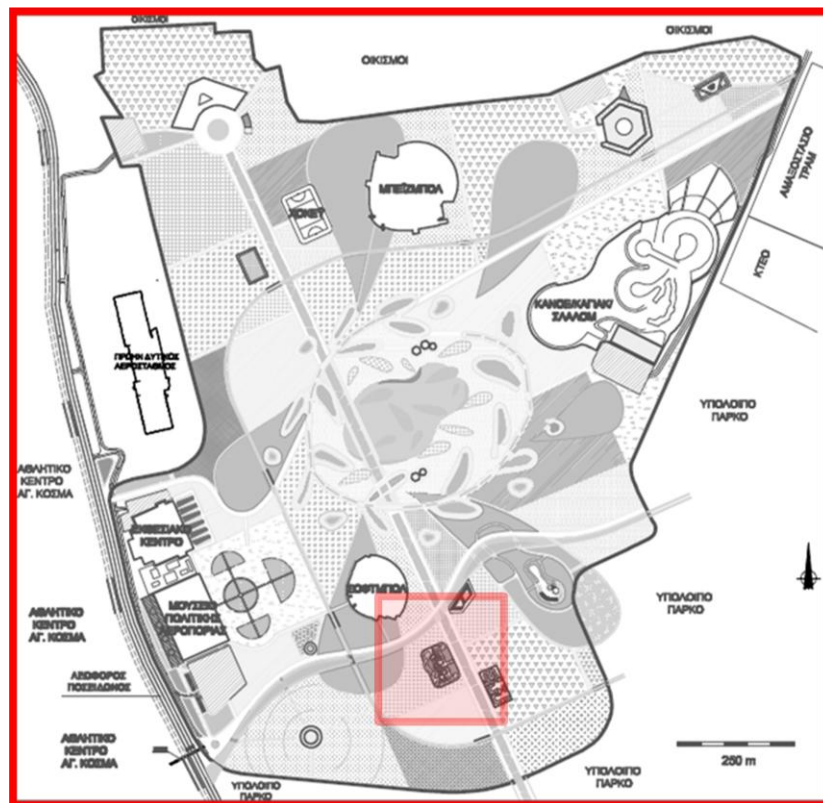


Εικόνα 85. Κάτοψη του Μουσείου Πολιτικής Αεροπορίας (άνευ κλίμακας)

6.4.4. Εκπαίδευση

Πάρκο Ειδικής Κυκλοφοριακής Αγωγής για παιδιά

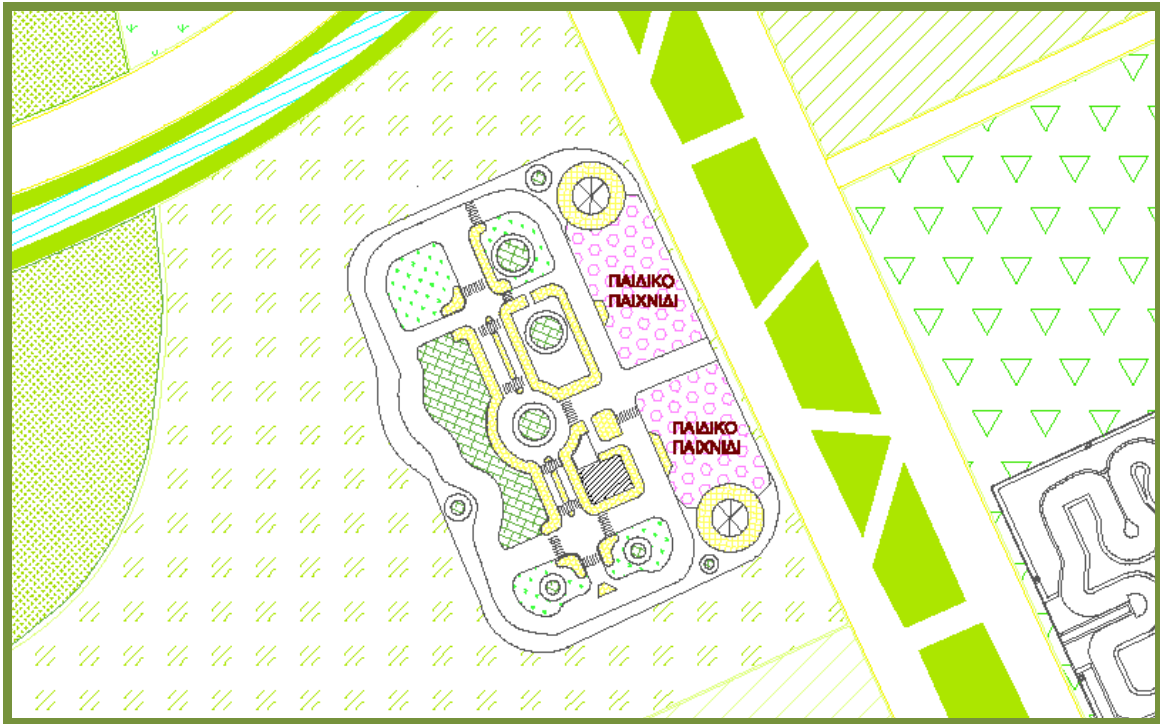
Κοντά στις εγκαταστάσεις του Σκέιτπαρκ δημιουργείται Πάρκο Ειδικής Κυκλοφοριακής Αγωγής για παιδιά (Εικ. 86), με έκταση 5 στρέμματα (το ένα στρέμμα το αποτελούν παιδότοπος – αναψυκτήρια). Πρόκειται για χώρο εκπαίδευσης παιδιών στα ζητήματα κυκλοφοριακής αγωγής. Σε αυτό, τα παιδιά ηλικίας 7 - 14 ετών θα εκπαιδεύονται στην ασφάλεια, θεωρητικά μέσω εκπαιδευτικών προγραμμάτων εγκεκριμένων από το Υπουργείο Παιδείας και το Παιδαγωγικό Ινστιτούτο, και πρακτικά οδηγώντας στη πίστα εξάσκησης. Παράλληλα, θα διασκεδάζουν παίζοντας στους παιδότοπους του πάρκου.



Εικόνα 86. Η θέση του Πάρκου Ειδικής Κυκλοφοριακής Αγωγής στο πάρκο

Το Πάρκο Ειδικής Κυκλοφοριακής Αγωγής για παιδιά (Εικ. 87) αποτελεί προσομοίωση του αστικού και περιαστικού οδικού δικτύου. Απαρτίζεται από τα βασικότερα και σημαντικότερα δομικά στοιχεία του οδικού δικτύου, τα οποία έχουν κατασκευαστεί σε σμίκρυνση σε σχέση με τα αντίστοιχα πραγματικά. Περιλαμβάνει

δρόμους, πεζοδρόμια, διαβάσεις πεζών, νησίδες διαφόρων τύπων, ποδηλατολωρίδες, κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση. Διαθέτει επίσης τροχαίο εξοπλισμό (ποδήλατα, ηλεκτροκίνητα παιδικά οχήματα) απαραίτητα για τη διεξαγωγή του μαθήματος (Εικ. 88). Θα υποδέχεται καθημερινά κατά τις πρωινές ώρες εργασίμων ημερών Δημοτικά και Γυμνάσια από όλη την Ελλάδα.



Εικόνα 87. Κάτοψη του Πάρκου Ειδικής Κυκλοφοριακής Αγωγής για παιδιά. Αποτελείται από το ομώνυμο πάρκο και από παιδότοπο που περιλαμβάνει και στρογγυλά κίσκια με αναψυκτήρια.

Τα παιδιά θα μαθαίνουν σωστή συμπεριφορά τόσο σαν πεζοί όσο και σαν μελλοντικοί οδηγοί. Οι γονείς την ώρα που τα παιδιά τους θα εκπαιδεύονται με απόλυτη ασφάλεια ή ψυχαγωγούνται στα γήπεδα του πάρκου, μπορούν να χαλαρώνουν στο όμορφο φυσικό περιβάλλον και να απολαύσουν τον καφέ τους στα αναψυκτήρια των εγκαταστάσεων. Το πάρκο τοποθετείται κοντά σε προτεινόμενη στάση τραμ για εύκολη προσβασιμότητα.

Εδώ, να σημειωθεί, ότι αυτή η πρόταση γίνεται και λόγω ευαισθητοποίησης για το γεγονός ότι η Ελλάδα κατέχει την τρίτη υψηλότερη θέση στους δείκτες θνησιμότητας από τροχαία ατυχήματα μεταξύ παιδιών, εφήβων και νέων έως 25 ετών στην Ε.Ε. (στοιχεία Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας) με 14 θανάτους ανά 100.000 άτομα. Η

κυκλοφοριακή αγωγή των παιδιών αποτελεί αναμφισβήτητα μακροπρόθεσμη και χρυσή επένδυση για την ύπαρξη συνειδητών πεζών και οδηγών στο μέλλον.



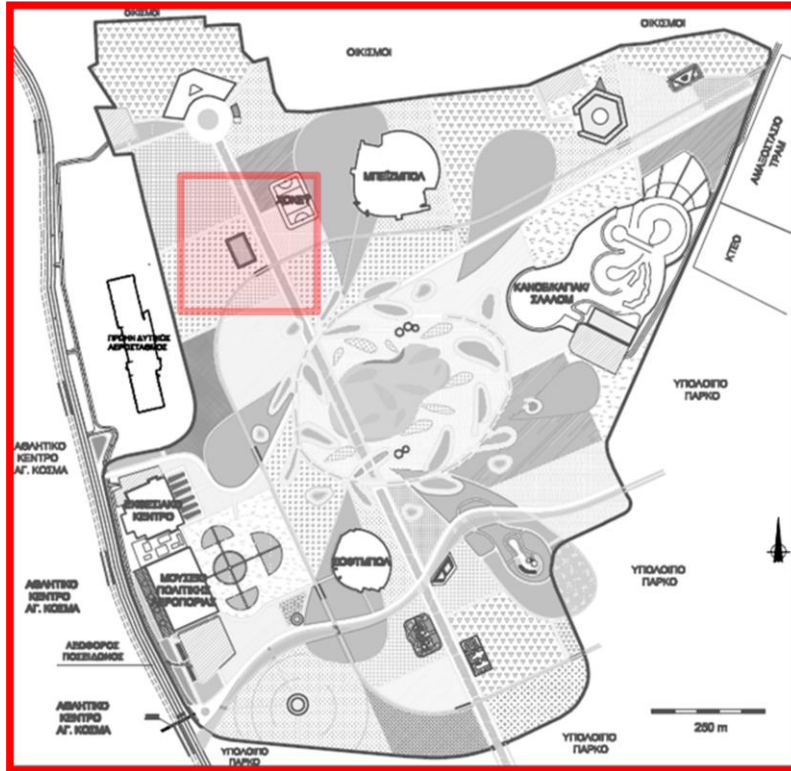
Εικόνα 88. Εικόνα από Πάρκο Ειδικής Κυκλοφοριακής Αγωγής (Πηγή: http://1.bp.blogspot.com/_uxEfY5y7I-I/TQKa-_V_oI/AAAAAAAAEJ8/f5pb56vwXC0/s1600/parko.JPG)

Πολυώροφη Κατασκευή με Αναρριχώμενα

Πρόκειται για τριώροφη κατασκευή με μεταλλικό σκελετό η οποία στην ουσία αποτελεί ένα μεταλλικό «πλέγμα» το οποίο με τα χρόνια θα καλυφθεί από αναρριχώμενα φυτά. Η κατασκευή που είναι εμπνευσμένη από το «MFO park» (Εικ. 91) στη Ζυρίχη Ελβετίας, θα είναι ορθογώνιου σχήματος και θα έχει ύψος 17 m , μήκος 60 m και πλάτος 35 m.

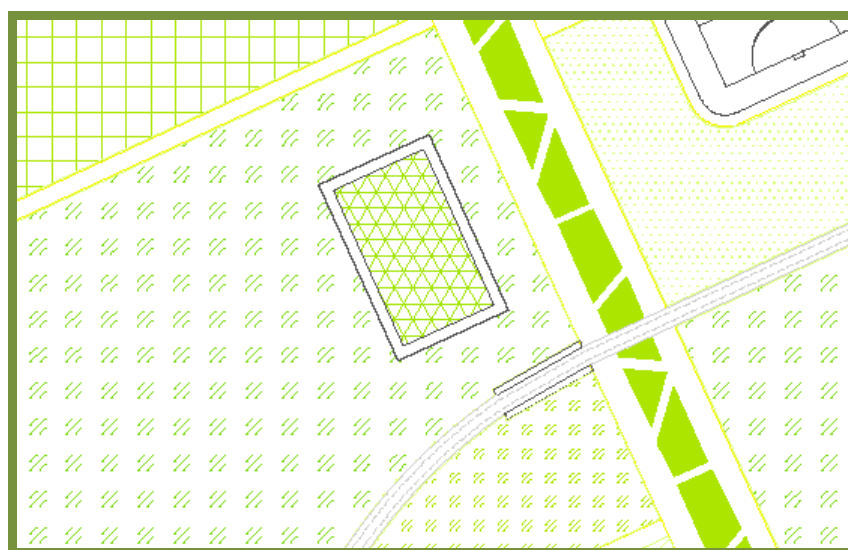
Τοποθετείται στην ίδια περιοχή που βρίσκεται και ο θεματικός κήπος, κοντά στο Επιστημονικό Εκπαιδευτικό Ενυδρείο (Εικ. 89), και δίνει μια ευκαιρία στους επισκέπτες του πάρκου να ζήσουν τη «μαγεία» που μπορούν να δημιουργήσουν τα αναρριχώμενα φυτά αλλά και να γνωρίσουν ποικιλίες αναρριχώμενων φυτικών ειδών όπως είναι τα *Wisteria sinensis* (Γλυτσίνια), *Lathyrus odoratus* (Μοσχομπίζελο) κ.α.

Πιο αναλυτικά, στο επίπεδο της γης θα υπάρχει ορθογώνια ελεύθερη επιφάνεια την οποία θα καθορίζουν δύο μακρόστενες παράλληλες τριώροφες κατασκευές. Επίσης θα είναι και άλλες δύο μικρότερου μήκους κατασκευές που θα ενώνουν τις προηγούμενες και θα είναι επίσης παράλληλες μεταξύ τους. Τα τείχη των κατασκευών θα είναι στην ουσία «φυτικά» αφού θα αναρριχώνται στα μεταλλικά καλώδια που θα τα αποτελούν, ποικιλίες αναρριχώμενων φυτών.



Εικόνα 89. Θέση πολυώροφης κατασκευής με αναρριχώμενα στο πάρκο

Περπατώντας μέχρι το κέντρο στο πρώτο επίπεδο (έδαφος), οι επισκέπτες θα μπορούν να εισέλθουν στο μεταλλικό πλέγμα, ανεβαίνοντας τη σκάλα η οποία θα οδηγεί σε περιφερειακούς διαδρόμους ξύλινου καταστρώματος, πλαισιωμένους από αναρριχώμενα φυτά. Αυτοί θα έχουν θέα κυρίως στον εσωτερικό εναέριο χώρο κάτω.



Εικόνα 90. Κάτοψη πολυώροφης κατασκευής με αναρριχώμενα άνευ κλίμακας

Πάνω από το τελευταίο επίπεδο (στο τελευταίο σημείο που θα φτάνουν οι σκάλες) θα υπάρχει μια μικρή ανοικτή επιφάνεια παρατηρητηρίου. Στο ισόγειο επίπεδο θα βρίσκονται παγκάκια, μικρές δεξαμενές νερού, καθώς και η έναρξη των μεταλλικών καλωδίων στα οποία θα αναρριχώνται φυτά και θα έχουν κωνικό σχήμα προς την οροφή (η κορυφή του «κώνου» θα συναντά τη γη). Ανάλογα με την εποχή επίσκεψης της κατασκευής (Εικ. 90) τα «φυτικά τείχη» της θα είναι αραιά, πλήρης, ή πολύχρωμα. Εδώ να σημειώσουμε πως μια υπερυψωμένη «τάφος» θα επιτρέπει ένα δεύτερο επίπεδο αναρρίχησης των φυτών και θα συντελεί στην ενσωμάτωση της φυτικής δομής κατά τρόπο που η τελευταία δεν θα βλάπτει την ακεραιότητα της πρώτης.



Εικόνα 91. MFO park Ζυρίχης -Το πάρκο – μεταλλικό πλέγμα αναρριχώμενων φυτών πριν προλάβει να σχηματίσει τα «φυτικά του τείχη» (Πηγή: <http://www.burckhardtpartner.ch/projectimages/mfo/bild5.jpg/image>).

Θεματικός κήπος

Δημιουργείται θεματικός κήπος που περιλαμβάνει 5 θεματικές ενότητες, κοντά στο Επιστημονικό - Εκπαιδευτικό – Ενυδρείο στο βορειοδυτικό τμήμα του πάρκου (Εικ. 92).

Οι θεματικές ενότητες από τις οποίες αποτελείται ο κήπος είναι:

- Κήπος κωνοφόρων νάνων φυτών
- Κήπος αρωματικών
- Θαμνόκηπος
- Κήπος ανθόφυτων
- Ροδόκηπος

Περαιτέρω ανάλυση ακολουθεί στην ενότητα 6.6 «Φυτεύσεις».



Εικόνα 92. Η θέση του θεματικού κήπου στο πάρκο

6.4.5. Παιδικό παιχνίδι

Δημιουργούνται παιδότοποι στα εξής σημεία του πάρκου:

- Κοντά στο Μουσείο Πολιτικής Αεροπορίας (παιδική χαρά μαζί με αναψυκτήριο) όπου προβλέπεται η χωροθέτηση και διαμόρφωση παιδότοπου για νήπια (< 6 ετών) και για μεγαλύτερα παιδιά (>6 ετών)
- Κοντά στο Εκπαιδευτικό – Επιστημονικό - Ενυδρείο όπου δημιουργείται μικρότερος παιδότοπος με έκταση 358 m², (με μικρό κiosk αναψυκτικών)
- Στην περιοχή του Εμπορικού κέντρου με έκταση 344 m²
- Στο Πάρκο Ειδικής Κυκλοφοριακής Αγωγής για παιδιά (αποτελεί τμήμα του) όπου είναι οργανωμένος παιδότοπος με φουσκωτά παιχνίδια, τραμπολίνο και κλασικές παιδικές χαρές. Η συνολική έκτασή του είναι 1 στρέμμα.

Εδώ να σημειώσουμε πως και στις τέσσερις περιπτώσεις, για τη δημιουργία παιδότοπων επιλέχθηκαν περιοχές που όχι μόνο τις χαρακτηρίζει μεγάλη επισκεψιμότητα από παιδιά, αλλά υπάρχει γενικότερα και μεγάλη διέλευση κόσμου (μουσείο, ενυδρείο, εμπορικό κέντρο, πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής καθώς και στάσεις τραμ σε ορισμένες περιπτώσεις), γεγονός που προσδίδει μεγαλύτερη ασφάλεια στους χώρους του παιδικού παιχνιδιού.

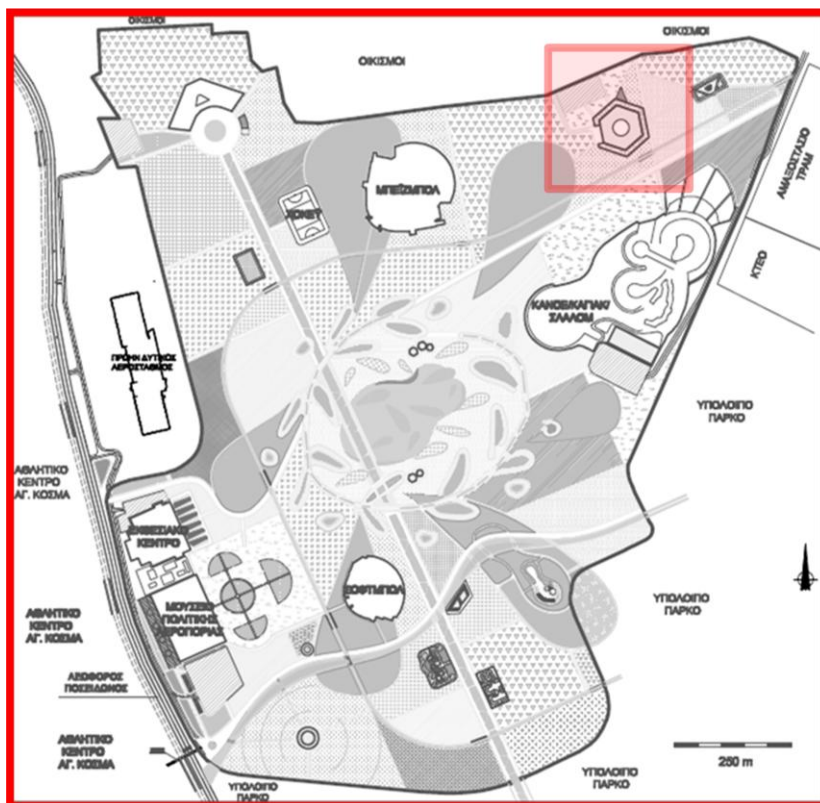
Οι περισσότεροι παιδότοποι διαθέτουν κούνιες, τραμπάλες, μύλο, μονόζυγο, ξύλινα ζωάκια με ελατήριο, καθιστικά σημεία, πολυόργανα με πύργους και τσουλήθρες. Επίσης περιφράσσονται από χαμηλή ξύλινη περίφραξη. Τα περισσότερα παιχνίδια είναι κατασκευασμένα από ξύλο και πλαστικό με στρογγυλεμένες άκρες, ενώ οι παιδότοποι είναι τοποθετημένοι είτε σε ειδικές ελαστικές επιφάνειες, είτε σε επιφάνειες στρωμένες με ψιλό χαλίκι. Με τις παραπάνω επιλογές αυξάνεται η ασφάλεια των παιδιών από κάθε είδους τραυματισμό. Τέλος, οι διάδρομοι διακίνησης στο εσωτερικό των παιδότοπων προτείνεται να κατασκευαστούν από ειδική εμποτισμένη ξυλεία.

6.4.6. Τουρισμός - Διασκέδαση

Εμπορικό κέντρο

Δημιουργείται Εμπορικό κέντρο με 3 ορόφους και σχήμα πολυγωνικό, στο βορειοανατολικό τμήμα του πάρκου (Εικ. 93) με επιφάνεια κάλυψης 10,4 στρέμματα. Συνοδεύεται από χώρο στάθμευσης και τροφοδοσίας. Διαθέτει και αίθουσες κινηματογράφου.

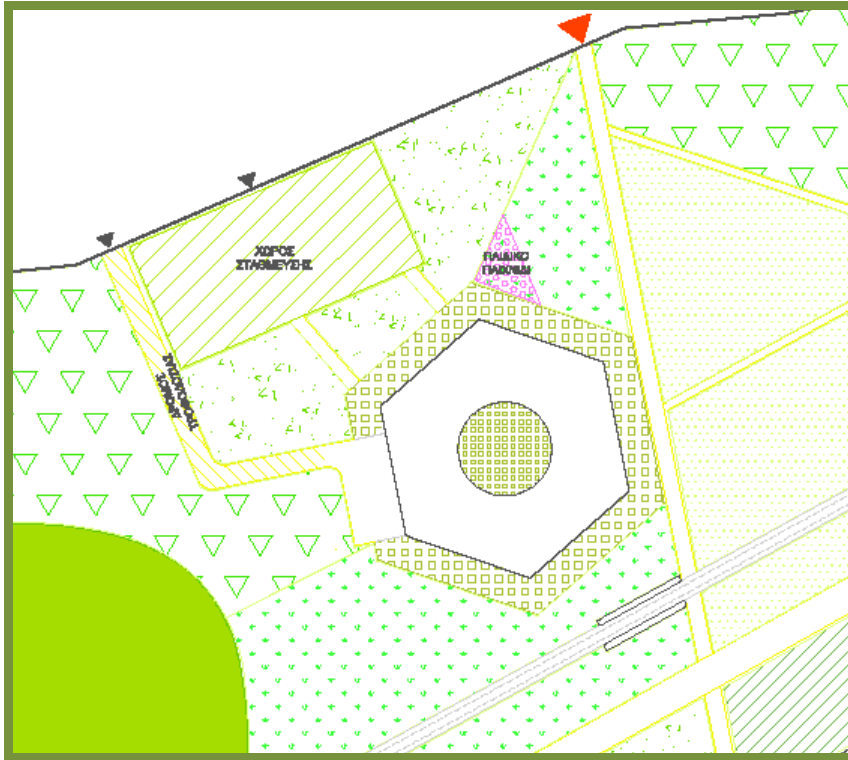
Στον τελευταίο όροφό του θα έχει καφέ – εστιατόριο με όμορφη θέα στο Σαρωνικό και σε όλο το πάρκο αφού βρίσκεται σε υψόμετρο 28 m έναντι των 5 m που έχει το πάρκο στην είσοδό του στο δυτικό όριό του (2^η στάση Αγ. Κοσμά και πεζογέφυρα, Ποσειδώνος).



Εικόνα 93. Η θέση του Εμπορικού Κέντρου στο πάρκο

Η θέση επιλέχθηκε να είναι περιφερειακά του πάρκου έτσι ώστε να μην αποτελεί το μεγάλο κτίριό του «παραφωνία» στον κατά κύριο λόγο φυσικό χαρακτήρα του πάρκου. Άλλος ένας λόγος είναι πως πολύ κοντά σε εκείνο το τμήμα του πάρκου, αλλά έξω από το όριό του, βρίσκεται πολύ μεγάλο κατάστημα υπεραγοράς γνωστής εταιρείας, το οποίο επισκέπτονται κάτοικοι από πολλές περιοχές της Αθήνας και αυτό παίζει συμπληρωματικό ρόλο στην εμπορική επιτυχία του Εμπορικού Κέντρου και κατ' επέκταση στη βιωσιμότητα του πάρκου, αφού το τελευταίο αποτελεί δημόσια ιδιοκτησία και ο χώρος στην περιοχή του Εμπορικού θα ενοικιάζεται σε ιδιώτες. Τέλος, η ύπαρξη του Εμπορικού κέντρου (Εικ. 94) θα συμβάλλει στην ενίσχυση της αίσθησης της ασφάλειας αφού τα μαγαζιά, καφετέριες κτλ στο Εμπορικό θα είναι ανοιχτά πολλές ώρες και όπως συνηθίζεται θα υπάρχει και προσωπικό ασφαλείας.

Στην κατηγορία του «Τουρισμού – Διασκέδασης» κατατάσσεται και ο λόφος με παρατηρητήριο - καφέ, που προηγήθηκε η περιγραφή του στην κατηγορία «Αναψυχή» αλλά και οι καφετέριες που προαναφέρθηκαν.



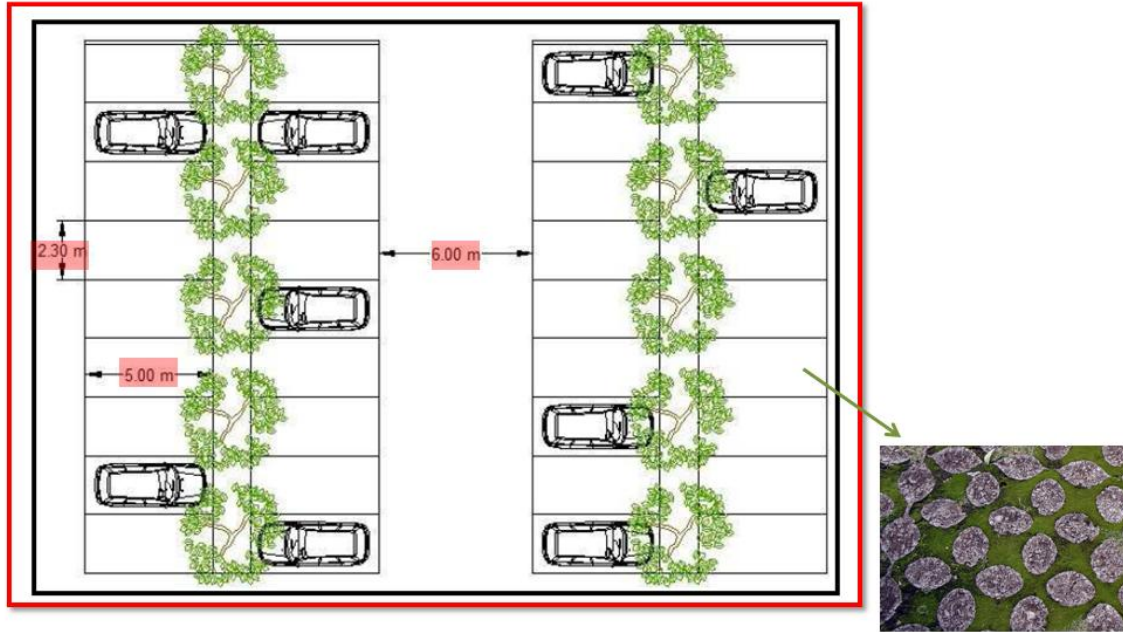
Εικόνα 94. Κάτοψη του εμπορικού κέντρου (άνευ κλίμακας).

6.4.7. Χώροι στάθμευσης

Δημιουργούνται ιδιαίτερα μεγάλοι υπαίθριοι χώροι στάθμευσης, εκ των οποίων ο ένας σε συνδυασμό με υπόγειο χώρο στάθμευσης, σε πέντε σημεία. Η χωρητικότητά τους και θέση τους αναφέρθηκε σε προηγούμενη ενότητα. Η διαμόρφωση των χώρων στάθμευσης γίνεται με διάταξη των θέσεων υπό γωνία 90° με μήκος θέσης 5 m και πλάτος 2,3 m . Μεταξύ των θέσεων αφήνονται παρτέρια πλάτους 2 m για να φυτευτούν δέντρα για σκίαση και επίτευξη καλύτερων βιοκλιματικών συνθηκών. Επίσης, στις θέσεις στάθμευσης χρησιμοποιείται υλικό που μειώνει τις απορροές και έχει καλύτερο αισθητικό αποτέλεσμα (Εικ. 95). Τέλος πραγματοποιούνται φυτεύσεις και περιφερειακά των χώρων στάθμευσης αλλά και όπου υπάρχει δυνατότητα.

Χρησιμοποιούνται σχεδόν αποκλειστικά υπαίθριοι χώροι στάθμευσης, για να είναι εφικτή και η χρήση μεγάλου μεγέθους δέντρων για καλύτερες βιοκλιματικές συνθήκες.

Η θέση των χώρων στάθμευσης και η χωρητικότητά τους έχουν αναλυθεί σε προηγούμενη ενότητα (6.3.3).



Εικόνα 95. Απεικόνιση δενδροφυτεμένων χώρων στάθμευσης οχημάτων του πάρκου που προτείνονται, καθώς και προτεινόμενη χρήση υλικού στις θέσεις στάθμευσης, που μειώνει τις απορροές και έχει ωραίο αισθητικό αποτέλεσμα.

6.5. Φωτισμός

Ιδιαίτερη σημασία τόσο από αισθητικής όσο και από λειτουργικής πλευράς έχει ο φωτισμός του πάρκου κατά τις βραδινές ώρες. Με το φωτισμό αυξάνεται ο χρόνος λειτουργίας του πάρκου σε ημερήσια βάση και επιτυγχάνεται έντονη ανθρώπινη παρουσία ιδιαίτερα κατά τις απογευματινές και βραδινές ώρες της ημέρας. Επιπλέον, το πάρκο προφυλάσσεται από τυχόν καταστροφές και βανδαλισμούς, ενώ εξυπηρετείται η οριοθέτηση των λειτουργικών χώρων και η κίνηση των επισκεπτών. Σημαντική είναι και η αισθητική του φωτισμένου τοπίου. Συγκεκριμένα, προτείνεται:

- Ο έντονος φωτισμός του βασικού άξονα κίνησης (πρώην αεροδιάδρομος) με τη χρήση (όπως έχει προαναφερθεί), ανεμογεννητριών – φωτιστικών πάρκου σε συνδυασμό με μεγαλύτερα σε ύψος και ένταση φωτιστικά ανά αραιά διαστήματα, για καλύτερο αποτέλεσμα λόγω του μεγάλου πλάτους του διαδρόμου.
- Για τους πρωτεύοντες διαδρόμους, ο έντονος σχετικά φωτισμός με φωτιστικά κορυφής (παραρεμάτιος διάδρομος, κυκλικός διάδρομος στεφανιού ελιάς που πλαισιώνει τη λίμνη και ο πρωτεύον διάδρομος που ξεκινά από την οδό Αεροπορίας)
- Τοποθέτηση φωτιστικών σωμάτων υψηλού φωτισμού σε όλες τις εισόδους του πάρκου, καθώς και στους χώρους στάθμευσης οχημάτων,
- Για τους αθλητικούς χώρους η διατήρηση των προβολέων.
- Η προσθήκη προβολέων στο Πάρκο Ειδικής Κυκλοφοριακής Αγωγής και στο Σκέιτπαρκ (Skatepark).
- Περιμετρικά του πάρκου και όπου υπάρχουν τοιχία, προτείνονται φωτιστικά τύπου χελώνας.
- Η ανάδειξη μέσω φωτισμού, του Μουσείου Πολιτικής Αεροπορίας, του Εκπαιδευτικού – Επιστημονικού Ενυδρείου, του Εμπορικού Κέντρου, του Θεματικού Κήπου (και γενικά των παρτεριών ιδιαίτερου κάλους), της Ολυμπιακής Πλατείας, του Παρατηρητηρίου - Καφέ και του Εκθεσιακού Κέντρου.

- Η λίμνη να έχει έμμεσο φωτισμό μόνο, από τις κοντινές καφετέριες και από τον κυκλικό διάδρομο του στεφανιού ελιάς. Παρομοίως και το ρέμα από το φωτισμό του παραρεμάτιου διαδρόμου.
- Οι δευτερεύοντες και τριτεύοντες διάδρομοι να έχουν κυλινδρικά φωτιστικά σώματα ύψους περίπου ενός μέτρου.

6.6. Φυτεύσεις

6.6.1. Υφιστάμενο δυναμικό πρασίνου

Η υπάρχουσα βλάστηση, όπως έχει ήδη αναφερθεί (4.2.5.), στην περιοχή των περιβαλλόντων χώρων των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων Ελληνικού είναι περιορισμένη αφού επικρατούν οι πλακοστρώσεις. Συνίσταται κυρίως από χαμηλή φύτευση και διάσπαρτα δέντρα που είναι άναρχα φυτεμένα. Έντονη είναι η παρουσία καλλωπιστικών φυτών. Παρ' όλ' αυτά, η συνολική ποσότητα του φυτικού υλικού που έχει χρησιμοποιηθεί, λόγω της τεράστιας επιφάνειας της περιοχής μελέτης, δεν είναι αμελητέα και κρίνεται απαραίτητο να ενσωματωθεί στο γενικό σχεδιασμό της φυτοτεχνικής διαμόρφωσης του πάρκου, όσο είναι δυνατό, φυσικά και μέσω μεταφυτεύσεων σε νέες θέσεις. Να σημειώσουμε, πως η μικρή παρουσία πρασίνου στους περιβάλλοντες χώρους των Ολυμπιακών Ακινήτων, διευκολύνει σημαντικά το σχεδιασμό. Είδη που παρατηρήθηκαν στην περιοχή μελέτης έχουν αναφερθεί σε προηγούμενη ενότητα (4.2.5.).

6.6.2. Αρχές οργάνωσης του πρασίνου

Με σκοπό τη δημιουργία ενός χώρου με υψηλή αισθητική, λειτουργική και βιοκλιματική αξία προτείνεται η οργάνωση του πρασίνου να γίνει σύμφωνα με τις παρακάτω αρχές και κατευθύνσεις:

- Δημιουργία εκτεταμένων ενοτήτων υψηλού και πυκνού πρασίνου αειθαλών – κωνοφόρων και φυλλοβόλων πλατύφυλλων και αρμονική αναλογία υψηλής – χαμηλής βλάστησης καθώς και καλυμμένων – ανοικτών εκτάσεων.
- Δημιουργία πρασίνου το οποίο πλαισιώνει τις αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις, εναρμονίζεται με αυτές και το ευρύτερο περιβάλλον, χωρίς να αλλοιώνει το χαρακτήρα του.
- Ενσωμάτωση του υφιστάμενου δυναμικού πρασίνου, στον γενικό σχεδιασμό ώστε να υπάρξει επιτυχής σύνδεση των παλαιών και νέων φυτοτεχνικών διαμορφώσεων.
- Δημιουργία περιφερειακής υψηλής και πυκνής βλάστησης κατά μήκος τμημάτων των ορίων του πάρκου που δεν υπάρχουν υφιστάμενα κτίρια να λειτουργήσουν ως ηχοπετάσματα, έτσι ώστε να δημιουργηθούν κυρίως ηχητικά

φράγματα προστασίας από την κυκλοφορία των οχημάτων στις περιβάλλουσες οδούς.

- Εξασφάλιση της θέας της λίμνης από το επίπεδο του κυκλικού διαδρόμου περιπάτου του «στεφανιού ελιάς».
- Συμμετοχή του πρασίνου στη σύνθεση και τη σηματοδότηση των λειτουργικών ενοτήτων του πάρκου με διαφοροποίηση των χώρων στάσης από τους χώρους κίνησης, τον τονισμό των διαδρομών, των διασταυρώσεων και πορειών, καθώς και την έμφαση των εισόδων κάθε ενότητας.
- Αυξημένη λειτουργικότητα του πρασίνου με την κατάλληλη επιλογή ειδών και την διάταξή τους στον χώρο ώστε να προσφέρει σκίαση ή ηλιασμό, προστασία από βόρειους ανέμους, από θόρυβο και ρύπανση και ιδιαίτερα διαμόρφωση μικροκλίματος που θα βελτιώσει τις βιοκλιματικές συνθήκες εντός του πάρκου αλλά και στην ευρύτερη περιοχή.
- Χρησιμοποίηση ποικιλομορφίας φυτικών ειδών προκειμένου να δημιουργηθεί ένα περιβάλλον υψηλής αισθητικής και οικολογικής αξίας που θα διεγείρει τις ανθρώπινες αισθήσεις προσφέροντας ψυχική ικανοποίηση στον επισκέπτη.
- Ενίσχυση της παρόδιας βλάστησης σε συνδυασμό με την δημιουργία νέων και την ανακατασκευή ορισμένων παλαιών πεζοδρομίων, μεταξύ του πάρκου και του δομημένου περιβάλλοντος, με σκοπό την οπτική και ηχητική προστασία από την κυκλοφορία των γύρω δρόμων, αλλά και την διείσδυση του πρασίνου στον αστικό ιστό της πόλης.
- Επιλογή φυτικών ειδών σύμφωνα με τις οικολογικές απαιτήσεις και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους σε σχέση με τις επικρατούσες στην περιοχή κλιματολογικές συνθήκες. Προτιμούνται είδη τα οποία είναι ανθεκτικά στις ξηροθερμικές συνθήκες της περιοχής και χωρίς μεγάλες απαιτήσεις σε συντήρηση.

6.6.3. Διάρθρωση πρασίνου

Όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενη ενότητα, οι φυτεύσεις θα επιμερίζουν το σύνολο του χώρου σε μικρότερες εκτάσεις, με τέτοιο τρόπο που θα δημιουργούν την αίσθηση από ψηλά, του «μωσαϊκού» καλλιέργειών που διακόπτεται από την παρουσία των φυσικών σχηματισμών του ρέματος και της λίμνης, χωρίς να χάνεται ο ενιαίος χαρακτήρας του πάρκου. Το «μωσαϊκό» αυτό θα απαρτίζεται από τμήματα που αποτελούνται από είδη φυτεύσεων που θα αναλυθούν στη συνέχεια. Κύριο χαρακτηριστικό των φυτεύσεων θα είναι ότι θα αποτελούνται στην πλειοψηφία τους από φυτά της Μεσογείου, θα ενσωματώνουν το υφιστάμενο δυναμικό πρασίνου και θα λαμβάνουν υπόψη τις εδαφοκλιματικές συνθήκες της περιοχής. Εδώ να σημειωθεί πως θα χρησιμοποιηθεί μεγάλος αριθμός ειδών δέντρων και θάμνων με σκοπό να επιτευχθεί ποικιλομορφία και εναλλαγή εικόνων και σκηνικών που θα έχει ως αποτέλεσμα την υψηλή αισθητική αξία του χώρου, ενώ θα συμβάλλει στον εκπαιδευτικό του χαρακτήρα. Οι φυτεύσεις που επιλέγονται είναι οι ακόλουθες:

- Λιβαδική βλάστηση
- Χλοοτάπητας
- Εδαφοκαλυπτικά φυτά
- Χαμηλή θαμνώδης φύτευση
- Αραιή φύτευση
- Φρυγανώδης βλάστηση
- Αείφυλλοι σκληρόφυλλοι θαμνώνες
- Κωνοφόρα δέντρα
- Ξηροφυτική δασική βλάστηση
- Υψηλή πυκνή φύτευση
- Δενδρόνας Α και Β
- Θεματικός κήπος
- Φύτευση παραρεμάτων και παραλίμνιων περιοχών
- Φύτευση φύλλων στεφανιού ελιάς

Παρακάτω αναλύεται το περιεχόμενο του κάθε είδους φύτευσης:

Λιβαδική βλάστηση

Πρόκειται για μικρές εκτάσεις γης, που αποτελούνται από ποώδη φυτά, μονοετή ή πολυετή (λαψάνες, παπαρούνες, ανεμώνες, ασφόδελους). Χρησιμοποιείται, για την απόδοση λιβαδικού τοπίου, στον παραλίμνιο χώρο, στο χόκει, ανατολικά του χώρου ιππασίας και στο βορειοανατολικό όριο του πάρκου.

Στον παραλίμνιο χώρο η επιλογή έγινε για την επίτευξη ρομαντικού ύφους αλλά και για τη προσβασιμότητα που εξασφαλίζει η χαμηλή βλάστηση στους επισκέπτες αλλά και στα άλογα. Παράλληλα, στο βορειοανατολικό όριο του πάρκου επιλέχθηκε η ίδια βλάστηση για να υπάρχει οπτική ορατότητα από τον πρωτεύον διάδρομο στην Ολυμπιακή Πλατεία για λόγους ασφαλείας, αφού την περιβάλλει ήδη πυκνή και υψηλή φύτευση από τη βόρεια πλευρά της. Η λιβαδική βλάστηση μπορεί να ενισχυθεί και με σπορά.

Χλοοτάπητας

Εδώ χρησιμοποιείται η αγριάδα, φυτό που εάν το συναντήσουμε στον αγρό το αποκαλούμε ζιζάνιο, αλλά στην περίπτωσή μας το σπέρνουμε για τη δημιουργία χλοοτάπητα σε ποσότητα 10-15 g/m². Επιλέχθηκε γιατί δεν έχει ιδιαίτερες απαιτήσεις όσον αφορά το έδαφος, αναζητά μεγάλη ηλιοφάνεια και έχει ιδιαίτερη αντοχή στο πάτημα και την ξηρασία οπότε εξοικονομείται νερό.

Χρήση χλοοτάπητα αγριάδας γίνεται στην περιοχή του Επιστημονικού – Εκπαιδευτικού Ενυδρείου, παράπλευρα των δρόμων μέσω των οποίων οδηγείται ο επισκέπτης σε αυτό (και από τις δύο εισόδους του), αλλά και στον παιδότοπο του Ενυδρείου για να υπάρχει οπτική ορατότητα από τους περιβάλλοντες χώρους (για λόγους ασφαλείας). Επίσης, χρησιμοποιείται στην υπαίθρια έκθεση των αεροσκαφών του Μουσείου Πολιτικής Αεροπορίας, καθώς και σε μεγάλο τμήμα των περιβαλλόντων χώρων του μουσείου, για καλλωπιστικούς σκοπούς και για την ανάδειξη του κτιρίου. Επιπλέον, χλοοτάπητας χρησιμοποιείται σε τμήματα και των τριών εισόδων του πάρκου από το παραλιακό μέτωπο, για καλλωπιστικούς σκοπούς αλλά και σε όλο το λόφο με το καφέ – παρατηρητήριο (στους διαδρόμους που οδηγούν στο καφέ, συνδυάζεται με δενδροστοιχίες για σκιά). Χρησιμοποιείται και μπροστά από τα γήπεδα του Μπέιζμπολ και του Σόφτμπολ για λόγους οριοθέτησης, αλλά και μπροστά από το Εμπορικό κέντρο.

Εδαφοκαλυπτικά φυτά και αραιή φύτευση

Το συγκεκριμένο είδος φύτευσης περιλαμβάνει ποικιλία εδαφοκαλυπτικών φυτών που δημιουργούν όμορφους σχηματισμούς, καθώς και σποραδική φύτευση με καλλωπιστικούς θάμνους και φυτά. Εδαφοκαλυπτικά φυτά που χρησιμοποιούνται είναι: το *Mesembryanthemum sp.* (μπούζι), *Hedera helix* (κισσός), *Juniperus horizontalis* (γιουνίπερος οριζοντιόκλαδος), *Vinca minor* και *Vinca major* (2 ειδών βίνγκα), *Ajuga reptans* (Αγιούκα) κ.α. Η φύτευση αυτή δημιουργείται στο νοτιοανατολικό τμήμα του πάρκου, στην περιοχή του συστήματος - καφετεριών με σκοπό την εναλλαγή εικόνων αλλά και για καλλωπιστικούς σκοπούς (όμορφη ποικιλία εδαφοκαλυπτικών) αφού γειτνιάζει με τον βασικό άξονα κίνησης και με τις πίσω αυλές των καφετεριών.

Χαμηλή θαμνώδης φύτευση

Η φύτευση αυτή περιλαμβάνει χλοοτάπητα και γραμμική φύτευση αειθαλών και φυλλοβόλων θάμνων. Εντοπίζεται στο βορειοδυτικό τμήμα του πάρκου και στο νοτιοδυτικό τμήμα κοντά στο Πάρκο Ειδικής Κυκλοφοριακής Αγωγής για παιδιά και το Σκέιτπαρκ (Skaterpark). Χρησιμοποιείται για εναλλαγή εικόνων με τις γειτνιάζοντες φυτεύσεις και ειδικότερα, στη δεύτερη περίπτωση, για να αναδείξει ένα από τα μεγάλα «φύλλα» του «στεφανιού ελιάς» μέσω της αντίθεσης που θα δημιουργούν τα διαφορετικά ύψη των δύο φυτεύσεων.

Αραιή φύτευση

Αποτελείται από αραιή φύτευση με μεμονωμένα, φυλλοβόλα κυρίως, δέντρα σε συνδυασμό με φυλλοβόλους και αειθαλείς θάμνους που τοποθετούνται σε ομάδες. Χρησιμοποιούνται με ποικίλους συνδυασμούς τα είδη *Abelia grandiflora* (Αβέλια), *Lantana camara* (Λαντάνα), *Lavandula officinalis* (Λεβάντα), *Prunus pissardi* (Καλλωπιστική δαμασκηλιά), *Vitex agnus-castus* (Λυγαριά), *Laurus nobilis* (Δάφνη Απόλλωνος) *Pyracanthus coccinea* (Πυράκανθος), *Tamarix sp.* (Αλμυρίκι), τα περισσότερα από τα οποία είναι είδη που ήδη που προϋπήρχαν στην περιοχή μελέτης (4.7.5) και είτε ενσωματώθηκαν, είτε μεταφυτεύθηκαν σε νέες θέσεις.

Εντοπίζεται στις εξής περιοχές του πάρκου: στην περιοχή του Μουσείου Πολιτικής Αεροπορίας δίπλα στον παιδότοπο με το κιόσκι - αναψυκτήριο για να υπάρχει οπτική ορατότητα από τον πρωτεύοντα διάδρομο (για λόγους ασφαλείας) και γειτονικά των μεγάλων «φύλλων» του στεφανιού για να ξεχωρίζει η πιο πυκνή φύτευσή τους.

Φρυγανώδης βλάστηση

Αποτελείται από χαμηλούς θάμνους και ποώδη φυτά, χωρίς αυτό να αποκλείει και την ύπαρξη δέντρων. Κάποια ενδεικτικά είδη που θα περιλαμβάνει είναι: *Anthyllis hermanniae* (αλογοθύμαρο), *Sarcopoterium spinosum* (στουβιά), *Coridothymus capitatus* (θρούμπι), *Phlomis fruticosa* (ασφάκα), *Cistus creticus* (λαδανιά), *Teucrium polium* (στομαχοβότανο), *Origanum heracleoticum* (ρίγανη), *Helichrysum stoechas* (αμάραντο), κ.ά. Ανάμεσα στα φρύγανα αναπτύσσονται και πολλά ποώδη φυτά όπως: οι ανεμώνες, τα κυκλάμινα, οι κρίνοι, πολλά ορχεοειδή κ.ά.

Εδώ να προστεθεί πως με τη συγκεκριμένη πρόταση επιτυγχάνεται και η εξοικονόμηση νερού, αφού τα φρύγανα είναι γνωστά για τις μικρές απαιτήσεις του σε νερό λόγω της χαμηλής εξατμισοδιαπνοής που τα διακρίνει.

Στο πάρκο, η συγκεκριμένη βλάστηση εντοπίζεται γειτονικά των φυτεύσεων των μεγάλων «φύλλων» του «στεφανιού – ελιάς», έτσι ώστε να δημιουργείται αντίθεση και να ξεχωρίζει από ψηλά η μορφή των μεγάλων «φύλλων» που ξεκινούν από το «στεφάνι» και απλώνονται στο πάρκο. Επίσης, φρυγανώδης βλάστηση επιλέγεται στην περιοχή όπου βρίσκεται η πολυώροφη κατασκευή με τα αναρριχώμενα, έτσι ώστε να αναδεικνύεται η ίδια (λόγω υψομετρικής διαφοράς), καθώς και στην περιοχή της Ολυμπιακής Πλατείας με σκοπό να υπάρχει ορατότητα προς τον πρωτεύοντα διάδρομο για λόγους ασφαλείας (από τη βόρεια πλευρά της έχει υψηλή πυκνή φύτευση).

Αείφυλλοι σκληρόφυλλοι θαμνώνες

Αυτή η φύτευση θα αποτελείται κυρίως από ψηλούς θάμνους και δέντρα όπως το *Juniperus phoenicea* L. (Αόρατος ή Άρκευθος ή Φοινικική), *Olea europaea* (ελιά), *Arbutus andrachne* (αντροκλιά), *Acer negundo* (σφένδαμο) κ.α. Επιλέγονται είδη πάντα στο ύψος της Ελληνικής υπαίθρου. Η συγκεκριμένη φύτευση χρησιμοποιείται στο ανατολικό όριο του πάρκου κοντά στο χώρο στάθμευσης του Κανόε – Καγιάκ - Σλάλομ.

Κωνοφόρα δέντρα

Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει σε μεγάλη έκταση τα κωνοφόρα: *Pinus halepensis* (Πεύκη η Χαλέπιος), *Cupressus sempervirens* (Κυπαρίσσι το κοινό), *Cedrus atlantica* (Κέδρος του Άτλαντα), *Cedrus deodora* (Κέδρος των Ιμαλάων), *Pinus pinea*

(Κουκουναριά), *Pinus maritima* (Πεύκη παράλιος), *Cupressus arizonica* (Κυπαρίσσι Αριζόνας).

Στο νότιο όριο του πάρκου όπου επιτυγχάνει εναλλαγή εικόνων από τις γειτνιάζοντες περιοχές που χαρακτηρίζονται από αραιή βλάστηση και χρήση χλοοτάπητα. Επίσης δίπλα ακριβώς βρίσκεται το Πάρκο Ειδικής Κυκλοφοριακής Αγωγής για παιδιά και το Σκέιτπαρκ (Skatepark) οπότε τα παιδιά μπορούν αμέσως μετά το παιχνίδι να επισκεφτούν με τους γονείς τους το μίνι – δάσος με τα κωνοφόρα. Επιπροσθέτως, έχει και ρόλο σκίασης - δροσιάς στο βασικό άξονα κίνησης στα τμήματα με τον οποίο συνορεύει.

Ξηροφυτική δασική βλάστηση

Εδώ περιλαμβάνονται πεύκα και ορθόκλαδα κυπαρίσσια σε συνδυασμό με χαμηλή θαμνώδη βλάστηση που δημιουργεί υποόροφο (π.χ. σχίνοι). Έχει επιλεγθεί σε περιοχή του βορειοδυτικού τμήματος του πάρκου για εναλλαγή εικόνων, αφού γειτνιάζει με χαμηλές φυτεύσεις, αλλά και για λόγους απόδοσης δροσιάς στον πρώην αεροδιάδρομο με τον οποίο συνορεύει. Επίσης, έχει επιλεγθεί και στο νοτιοανατολικό τμήμα της περιοχής μελέτης κοντά στο Κανόε – Καγιάκ – Σλάλομ για λόγους σκίασης.

Υψηλή πυκνή φύτευση

Πρόκειται για υψηλό πυκνό πράσινο αποτελούμενο κυρίως από κωνοφόρα αλλά και άλλα αειθαλή δέντρα, που θα δημιουργήσουν μια συμπαγή φυτική μάζα, πετυχαίνοντας τη μεγαλύτερη δυνατή προστασία των επισκεπτών από τους θορύβους, ή τη ρύπανση, ή το αντιαισθητικό περιβάλλον ή από τους ανέμους. Ενδεικτικά αναφέρουμε ορισμένα είδη: *Cupressus sempervirens* (κυπαρίσσι κοινό), *Cupressus arizonica* (κυπαρίσσι Αριζόνας), *Cupressocyparis leylandii* (λεύλαντ), *Pinus pinea* (κουκουναριά), *Quercus ilex* (αριά), *Eucalyptus globulus* (ευκάλυπτος) κλπ., ενώ από αειθαλείς θάμνους μπορούν να χρησιμοποιηθούν για υποόροφο *Nerium oleander* (πικροδάφνη), *Myrtus communis* (μυρτιά), *Pistacia lentiscus* (σχίνος), *Viburnum tinus* (βιβούρνο), *Elaeagnus angustifolia* (ελαίαγνος), *Pittosporum tobira* (πιττόσπορο), *Laurus nobilis* (Δάφνη Απόλλωνος) κλπ. Πολλά από τα φυτά που αναφέρθηκαν υπήρχαν ήδη στην περιοχή μελέτης και ενσωματώθηκαν ή μεταφυτεύτηκαν (4.7.5) .

Η συγκεκριμένη φύτευση δημιουργείται στο δυτικό όριο του πάρκου, δυτικά του κτιρίου Κέντρου Εκθέσεων. Αυτή η πλευρά του κτιρίου που «βλέπει» στην Ποσειδώνος, είναι ιδιαίτερα αντιαισθητική αφού εκεί υπάρχουν αποθήκες, υπόστεγα κτλ. Με τη χρήση της συγκεκριμένης βλάστησης, επιτυγχάνεται οπτική μόνωση. Επίσης, συνεχίζεται η χρήση της ίδιας φύτευσης στο τμήμα ανάμεσα στο Κέντρο Εκθέσεων και το Μουσείο Πολιτικής Αεροπορίας, όπου υπάρχει ανάλογη αντιαισθητική εικόνα. Πραγματοποιείται όμως και για λόγους επιπρόσθετης ηχομόνωσης από τη Λεωφόρο Ποσειδώνος στο εσωτερικό του πάρκου. Εδώ να σημειώσουμε πως τα δύο αυτά μεγάλα κτίρια μήκους 168 και 114 μέτρων, αποτελούν ικανά «ηχοπετάσματα» για μεγάλο τμήμα του δυτικού ορίου της περιοχής μελέτης που γειτνιάζει με τη Λεωφόρο Ποσειδώνος.

Υψηλή πυκνή φύτευση επιλέγεται και στο μεγαλύτερο τμήμα του βόρειου ορίου του πάρκου, για προστασία από τους βόρειους ανέμους αφού όπως ειπώθηκε και στην ενότητα με τις κλιματικές συνθήκες της περιοχής (4.7.4), τους 9 από τους 12 μήνες κατά μέσο όρο, επικρατούν στην περιοχή άνεμοι με βόρειες διευθύνσεις. Επιπροσθέτως, η φύτευση αυτή επιτυγχάνει την οπτική μόνωση από το πάρκο προς τον αστικό ιστό που η εικόνα με τις πολλές πολυκατοικίες σε απόσταση «αναπνοής» από το πάρκο δεν είναι καλαίσθητη.

Τέλος, η υψηλή φύτευση προστίθεται και σε περιοχή στο νοτιοανατολικό τμήμα του πάρκου, κοντά στην περιοχή με το Πάρκο Ειδικής Κυκλοφοριακής Αγωγής και το Σκέιτπαρκ (Skatepark) για εναλλαγή εικόνων με τις γειτνιάζοντες χαμηλές φυτεύσεις αλλά και για απόδοση δροσιάς στο βασικό άξονα κίνησης αφού θα συνορεύει και με αυτόν.

Δενδρώνας Α

Αυτή η φύτευση περιλαμβάνει τα είδη: *Schinus molle* (ψευδοπιπεριά), *Robinia pseudoacacia* (ροβίνια), *Sophora japonica* (σοφόρα), *Ceratonia siliqua* (χαρουπιά). Χρησιμοποιείται στο βορειοανατολικό τμήμα του πάρκου, κοντά στις εγκαταστάσεις του Κανόε – Καγιάκ – Σλάλομ, για λόγους σκίασης και εναλλαγών εικόνων (από χαμηλή σε υψηλή φύτευση)

Δενδρώνας Β

Η φύτευση αυτή περιλαμβάνει: *Araucaria excelsa* (αρωκάρια), *Prunus pissardii* (προύνος), *Cupressus arizonica* (κυπαρίσσι Αριζόνας), *Quercus ilex* (αριά). Χρησιμοποιείται στο νότιο όριο του πάρκου δίπλα στον πρώην αεροδιάδρομο, για λόγους σκίασης στον βασικό άξονα κίνησης (όσο είναι δυνατό) αλλά και καλλωπιστικούς.

Θεματικός κήπος

Δημιουργείται θεματικός κήπος στο βορειοδυτικό τμήμα του πάρκου δίπλα στο Εκπαιδευτικό – Επιστημονικό Ενυδρείο, ο οποίος θα περιλαμβάνει πέντε θεματικές ενότητες που θα τις οριοθετεί ένα δίκτυο διαδρόμων. Θα διαθέτει ενημερωτικές ταμπέλες σε όλες τις κατηγορίες και είδη φυτών, καθώς και κιόσκια ανάπαυσης με κρήνες και επιπλέον ενημερωτικό υλικό και χάρτες του κήπου (προστατευμένα με ειδικά υλικά). Στη συνέχεια τίθενται οι θεματικές ενότητες του κήπου και αναφέρονται ενδεικτικά κατηγορίες και φυτά που χρησιμοποιούνται:

- Κήπος κωνοφόρων νάνων φυτών: *Juniperus nana* (γιουνίπερος), *Taxus baccata* (τάξος), *Picea conica* (πιτσέα), *Cupressus lawsoniana "Minima Glauca"* (χαμαικύπαρις) κλπ.
- Κήπος αρωματικών: *Salvia officinalis* (φασκόμηλο), *Origanum vulgare* (ρίγανη), *Mentha piperita* (μέντα), *Rosmarinus officinalis* (δενδρολίβανο), *Thymus vulgaris* (θυμάρι), *Lavandula spica* (λεβάντα), *Ocimum basilicum* (βασιλικός) κλπ.
- Θαμνόκηπος: *Pittosporum tobira* (αγγελική), *Elaeagnus pungens* (ελαίαγνος), *Myrtus communis* (μυρτιά), *Veronica speciosa* (βερονίκη), *Westringia fruticosa* (βεστίτσια), *Dodonea viscosa purpurea* (δωδωναία) κ.α.
- Κήπος ανθόφυτων: *Matthiola incana* (βιολέτα), *Viola tricolor* (πανσές), *Verbena hybrida* (βερβένα), *Antirrhinum majus* (σκυλάκι), *Chrysanthemum sp.* (χρυσάνθεμο), *Begonia tuberosa* (βεγόνια), *Anemone coronaria* (ανεμώνη), *Cyclamen sp.* (κυκλάμινο), *Petunia x hybrida* (πετούνια) κλπ.
- Ροδώνας: χρησιμοποιούνται θαμνώδη, δενδρώδη και αναρριχώμενα είδη τριανταφυλλιάς σε ποικίλους χρωματισμούς.

Φύτευση παραρεμάτιων και παραλίμνιων περιοχών

Για τις παραρεμάτιες περιοχές, προτείνεται η εγκατάσταση δέντρων σε συστάδες ή μεμονωμένα. Τα δέντρα αυτά θα είναι κυρίως φυλλοβόλα κατάλληλα για συνθήκες αυξημένης υγρασίας του εδάφους. Προτείνονται λοιπόν τα πλατάνια, τα σφενδάμια, οι σημύδες και οι ιτιές. Ο αριθμός των δέντρων και η διάταξη τους θα είναι τέτοια που θα προσφέρει σκιασμό και ευχάριστο περιβάλλον ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες, αλλά παράλληλα θα επιτρέπει την θέαση από τα διάφορα σημεία του δικτύου διακίνησης. Επίσης, προτείνεται και η δημιουργία ορόφου με αειθαλείς και φυλλοβόλους θάμνους, των οποίων η πυκνότητα θα είναι μικρή για τον ίδιο λόγο. Ενδεικτικά για την περιοχή αυτή προτείνονται θάμνοι όπως κυδωνίαστρο, λυγαριά, βεϊγκέλια, ράμνος, βιβούρνο κλπ..

Όσον αφορά τη παραλίμνια φύτευση, στα όρια της λίμνης, θα υπάρχουν υδροχαρή φυτά όπως τύφα, νερόκρινος, καλαμιά, λυγαριά, κλπ. τα οποία θα φυτευτούν κατά θέσεις γύρω από αυτή, αλλά και δέντρα όπως σφενδάμια και μεμονωμένα κάποιες ιτιές.

Επίσης, μέσα και γύρω από τη λίμνη δημιουργούνται μερικά σκόρπια «φύλλα» που θα μοιάζουν σαν να τα έχει «αποσπάσει ο άνεμος» από το «στεφάνι-ελιάς». Αυτά θα έχουν το ίδιο μέγεθος με το εσωτερικό μέρος των μικρών «φύλλων» του στεφανιού ελιάς και θα αποτελούνται: τα «φύλλα» που είναι έξω από τη λίμνη (σκόρπια στο χώρο του λιβαδιού), από φύτευση με *Acacia dealbata* (μιμόζα), *Schinus molle* (ψευδοπιπεριά) και *Acer japonica* (σφενδάμι) ενώ τα «φύλλα» που είναι μέσα στη λίμνη από έτοιμα καλάθια φύτευσης υδρόβιων φυτών, τα οποία επιπλέουν στην επιφάνεια του νερού και συνδέονται μεταξύ τους δημιουργώντας σχήματα φύλλων.

Προτεινόμενα είδη υδρόβιων φυτών που είναι κατάλληλα για τεχνητές λίμνες είναι: *Acorus* (Άκορος), *Calla repens*, *Cyperus alternifolius* (Πάπυρος), *Iris sp.* (Ιριδα), *Lythrum salicaria* (Λύθρο), *Menyanthes trifoliata* (Μινυανθές), *Myosotis scorpioides* (Μυοσότιδα), αλλά και τα νούφαρα που ενώ χρειάζονται μόνο 20 cm για να αναπτύξουν το ριζικό τους σύστημα, το φύλλο τους μπορεί να φτάσει μέχρι και τα 50 cm διάμετρο.



Εικόνα 96. Προτεινόμενη παραρεμάτια απόληξη με πρανή μικρής κλίσης και παραρεμάτια βλάστηση (Πηγή: <http://images.travelpod.com/users/billnpat/1.1277632456.beautiful-canal-park-riga.jpg>)

Φύτευση φύλλων στεφανιού ελιάς

Στην φύτευση των μεγάλων «φύλλων» που ξεκινούν από το «στεφάνι ελιάς», αλλά και στη φύτευση στο εσωτερικό των μικρών «φύλλων» του ίδιου, περιλαμβάνονται: *Olea europaea* (ελιά), *Cercis siliquastrum* (κουτσουπιά) και *Ceratonia siliqua* (χαρουπιά). Η επιλογή αυτή γίνεται για τον ωραίο χρωματισμό που θα αποδώσει (γκριζοπράσινο χρώμα με ροζ - μωβ «πινελιές» την άνοιξη από τις κουτσουπιές), για να υπάρχει συνδυασμός αιθαλών και φυλλοβόλων και για το συμβολικό χαρακτήρα που έχει, αφού γίνεται έντονη χρήση ελιάς στα «φύλλα» του «στεφανιού – ελιάς». Όσον αφορά τη φύτευση του εξωτερικού τμήματος των μικρών «φύλλων», αυτή περιλαμβάνει φυτά σε μπεζ αποχρώσεις για να μοιάζουν με φυσική συνέχεια του μπεζ πλακοστρωμένου κυκλικού διαδρόμου του στεφανιού. Ενδεικτικά αναφέρουμε τα είδη: *Euonymus aureo marginatus* (Ευώνυμο χρυσόφυλλο), *Ligustrum texanum aureomarginatum* (Λιγουστρίνι πανασέ) και *Elaeagnus pungens limelight* (Ελαίαγνος πανασέ).

Εδώ αξίζει να αναφερθεί πως ένας επιπλέον στόχος του «στεφανιού - ελιάς», είναι να δώσει έμφαση στο Ολυμπιακό ιδεώδες και να προκαλεί ενδιαφέρον και θαυμασμό σε όποιον το βλέπει, από οποιοδήποτε σημείο στον κόσμο, μέσω δορυφορικών εικόνων. Για αυτό έχει δοθεί και ιδιαίτερη έμφαση στις επιφάνειες φύτευσής του.

Παρακάτω αναφέρονται κάποια επιπλέον **ειδικά στοιχεία** που αφορούν στη διάρθρωση πρασίνου.

Χώροι στάθμευσης

Στα παρτέρια πλάτους 2 m, που δημιουργούνται ανάμεσα στις θέσεις στάθμευσης χρησιμοποιούνται κυρίως αειθαλή και φυλλοβόλα δέντρα. Ενδεικτικό προτεινόμενο είδος η άκαρπη μουριά *Morus plataniifolia*.

Βασικός άξονας κίνησης (πρώην αεροδιάδρομος)

Εκατέρωθεν του βασικού άξονα κίνησης δημιουργούνται δενδροστοιχίες από αειθαλή δέντρα. Παρ' όλ' αυτά λόγω του μεγάλου πλάτους του (30 m), προστέθηκε και ζώνη δενδρώδους φύτευσης στο μέσον του με πλάτος 12 m, η οποία βέβαια θα διακόπτεται κατά μέσο όρο ανά 35 m για επικοινωνία των δύο πλευρών που ορίζει όπως έχει προαναφερθεί. Με αυτόν τον τρόπο, επιτυγχάνεται η σκιασμένη κίνηση των επισκεπτών. Δέντρο που προτείνεται για τις πλευρές του πρώην αεροδιαδρόμου είναι η Πεύκη η Χαλέπιος (*Pinus halepensis*) επειδή είναι ιδιαίτερα ψηλό δέντρο που ταιριάζει στη μεγάλη κλίμακα του πρώην αεροδιαδρόμου και επιπλέον ευδοκμεί και σε παραθαλάσσιες περιοχές και δημιουργεί ικανοποιητική σκιά (Εικ. 97).

Μέσα στη ζώνη επιλέγονται διαφορετικοί συνδυασμοί φυτεύσεων με δέντρα όπως αριά (*Quercus ilex*), χαρουπιά (*Ceratonia siliqua*), αλβίζια (*Albizia julibrissin*), ροβίνια (*Robinia pseudoacacia*), δάφνη Απόλλωνος (*Laurus nobilis*) και από θάμνους όπως βιβούρνο (*Viburnum tinus*), λιγούστρο (*Ligustrum japonicum*), αγγελική (*Pittosporum tobira*), (μυρτιά) *Myrtus communis*, λαντάνα (*Lantana camara*).



Εικόνα 97. Πεύκη η χαλέπιος, προτεινόμενο δέντρο για δενδροστοιχίες στις πλευρές του πρώην αεροδιάδρομου (Πηγή <http://fotohosting.info/images/dasosstrof.jpg>)

Υπόλοιπο δίκτυο διακίνησης

Κατά μήκος του υπόλοιπου δικτύου διακίνησης του πάρκου (πρωτεύοντες – δευτερεύοντες διάδρομοι), όπου δεν υπάρχει σκίαση από το είδος φύτευσης του συγκεκριμένου τμήματος του «μωσαϊκού» φυτεύσεων του πάρκου, προτείνεται η χρήση φυλλοβόλων και αειθαλών δέντρων σε ομάδες ανά είδος που θα επιτυγχάνουν σκιά, εναλλαγή εικόνων σε μορφές και χρωματισμούς αλλά και σηματοδότηση των πορειών και των διασταυρώσεων. Προτεινόμενα δέντρα είναι τα παρακάτω: *Albizia julibrissin* (ακακία Κωνσταντινουπόλεως), *Quercus ilex* (αριά), *Acacia cyanophylla* (ακακία κυανόφυλλη), *Morus platanifolia* (μουριά).

Στην περίμετρο του χώρου του παιδικού παιχνιδιού, του αθλητικού κέντρου καθώς και των διαφόρων κτιρίων γίνονται και γραμμικές φυτεύσεις θάμνων και δέντρων που έχουν ιδιαίτερο λειτουργικό χαρακτήρα (οριοθέτηση, προφύλαξη, σηματοδότηση προσβάσεων κ.α.).

Θα χρησιμοποιηθεί μεγάλος αριθμός ειδών δέντρων και θάμνων με σκοπό να επιτευχθεί ποικιλομορφία και εναλλαγή εικόνων και σκηνικών που θα έχει ως

αποτέλεσμα την υψηλή αισθητική αξία του χώρου, καθώς και την ενίσχυση του εκπαιδευτικού χαρακτήρα του πάρκου αφού σε πολλές περιπτώσεις θα γίνεται χρήση ενημερωτικών ταμπελών στα φυτικά είδη.

Πεζοδρόμια

Στην περιμετρική ζώνη εξωτερικά της μεταλλικής περίφραξης (πεζοδρόμια) του πάρκου η βλάστηση θα έχει αστικό χαρακτήρα και θα συμπληρώνει την εσωτερική ζώνη πυκνού πρασίνου. Προτείνεται η εγκατάσταση φυλλοβόλων και αειθαλών δέντρων όπως *Citrus aurantium* (νεραντζιά), *Acer negundo* (σφενδάμι), *Quercus ilex* (αριά) κλπ.

6.7. Διαχείριση του πάρκου

Τα σύγχρονα πάρκα και χώροι πρασίνου, ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν, ιδιαίτερα αυτά που εντοπίζονται στις νότιες μεσογειακές χώρες όπως η Ελλάδα, είναι η λειτουργία και η συντήρησή τους. Δεν έχει νόημα η δαπάνη για την κατασκευή τέτοιων χώρων, εάν δεν προβλέπεται η συντήρηση και σωστή λειτουργία τους που συνδέεται άμεσα με την προσέλευση του κόσμου.

Ο σχεδιασμός της φύτευσης του πάρκου πραγματοποιήθηκε με στόχο τη δημιουργία ενός περιβάλλοντος με χαμηλό κόστος συντήρησης του πρασίνου αφού επιλέγονται ως επί των πλείστων, είδη φυτών με περιορισμένες απαιτήσεις για την ανάπτυξη και συντήρησή τους και με ανθεκτικότητα σε ξηροθερμικές συνθήκες.

Στο χαμηλό κόστος συντήρησης του πρασίνου συντελεί και η ορθολογική διαχείριση του νερού που προβλέπει ο σχεδιασμός του πάρκου. Αυτή επιτυγχάνεται με κάλυψη μέρους των αναγκών σε νερό άρδευσης, με τη χρήση ύδατος από ταμειυτήρα γλυκού νερού που δημιουργείται (τεχνητή λίμνη με στεγανοποιημένο πυθμένα), ο οποίος λαμβάνει νερό από το γειτονικό ρέμα Τραχώνων, μέσω υπόγειου αγωγού. Οι υπόλοιπες ανάγκες σε νερό άρδευσης του πάρκου θα καλύπτονται από το ένα από τα τρία πηγάδια που εντοπίζονται στην περιοχή του πρώην αεροδρομίου, όπως γίνεται σήμερα. Τέλος, στο σωστό σύστημα διαχείρισης υδάτων στο πάρκο περιλαμβάνεται και η αντιπλημμυρική προστασία που επιτυγχάνεται με τη συλλογή των απορροών της περιοχής μέσω εκτεταμένου συστήματος τάφρων και η αποστολή τους σε ανασυσταμένο ρέμα της περιοχής, το οποίο εκβάλλει στη θάλασσα.

Παρ' όλ' αυτά απαιτούνται σημαντικές δαπάνες για τη λειτουργία του πάρκου και τη συντήρηση της βλάστησης. Για αυτόν το λόγο, στις ήδη υπάρχουσες χρήσεις που αποφέρουν κάποια έσοδα (μακροχρόνια εκμετάλλευση Κανόε-Καγιάκ-Σλάλομ από κοινοπραξία εταιρειών, αλλά και διοργάνωση εκδηλώσεων, εκθέσεων, συναυλιών, παραστάσεων και φιλοξενία ποδοσφαιρικών ομάδων στα Ολυμπιακά Ακίνητα) έχουν προστεθεί στο πάρκο και χρήσεις οι οποίες μπορούν να αποφέρουν αρκετά έσοδα. Τέτοιες χρήσεις είναι η λειτουργία αναψυκτηρίων, εστιατορίων, εμπορικού κέντρου, η ενοικίαση ποδηλάτων αλλά και σανίδων για σκέιτμπορντ (*skateboard*), η ενοικίαση λέμβων στη λίμνη, έσοδα από επιβολή μικρού εισιτηρίου στους επισκέπτες των

μουσείων (Μουσείο Πολιτικής Αεροπορίας και Επιστημονικό - Εκπαιδευτικό Ενυδρείο) εκτός των μαθητών και των σπουδαστών και αντίστοιχα στους επισκέπτες του Κέντρου Ιππασίας.

Τέλος, θα πρέπει να συστηθεί δημοτικός φορέας διαχείρισης του πάρκου με στόχο τη σωστή λειτουργία του, την αξιοποίηση των ενταγμένων δραστηριοτήτων καθώς και την ασφαλή λειτουργία του.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Μπελαβίλας Ν. και Βαταβάλη Φ. (2009). *Οδηγός για το περιβάλλον: Πράσινο & ελεύθεροι χώροι στην πόλη*. Αθήνα: WWF Ελλάς
- Ο.Ρ.Σ.Α.-Ε.Μ.Π. (1998), Ερευνητικό πρόγραμμα: «Μητροπολιτικό πάρκο στο Γουδί Α' Φάση», Αθήνα
- Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας & Δημοσίων Έργων (1994), *ΑΤΤΙΚΗ SOS: «Αστικό περιαστικό πράσινο - οάσεις πρασίνου και ποιότητας ζωής*
- Τεχνική Έκθεση: «Αποχέτευση όμβριων, αντιπλημμυρική προστασία και ανασύσταση ρεμάτων (1^η, 2^η και 3^η φάση)», Ανάδοχος: Ανδρέας Νικολόπουλος.
- Ο Ν.3342/2005 για τη μεταολυμπιακή χρήση των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων (ΦΕΚ 131 Α'/06.06.2005).
- Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδας (1971-2001), *Απογραφή πληθυσμού [Βάση Δεδομένων]*. Αθήνα: ΕΣΥΕ.
- ΦΕΚ 285/05.03.2004, «Έγκριση πολεοδομικών σταθερότυπων (standards) και ανώτατα όρια πυκνοτήτων που εφαρμόζονται κατά την εκπόνηση των γενικών πολεοδομικών σχεδίων, των σχεδίων χωρικής και οικιστικής οργάνωσης «ανοικτής πόλης» και των πολεοδομικών μελετών».
- Σ. Ντάφης, Ε. Παπαστεργιάδου, Κ. Γεωργίου, Δ. Μπαμπαλώνας, Θ. Γεωργιάδης, Μ. Παπαγεωργίου, Θ. λαζαρίδου και Β. Τσιαούση (1997). Οδηγία 92/43/ΕΟΚ. Το έργο των Οικοτόπων στην Ελλάδα: Δίκτυο ΦΥΣΗ 2000. Συμβόλαιο αριθμός Β4-3200/84/756. Γεν. Δ/ση XI ΕΕ, Μουσείο Γουλανδρή Φυσικής Ιστορίας - ΕΚΒΥ. 932 σελ.

- Κλουτσινώτη Κ., Οργανισμός Αθήνας, «Εξειδίκευση των γενικών κατευθύνσεων για την χλωρίδα της περιοχής μελέτης κατά τη διαμόρφωση του Πάρκου του Ελληνικού»
- ΕΜΠ, Σπουδαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής Ανάπτυξης (1996-1999), Ερευνητικό Πρόγραμμα «Ανάπτυξη του Χώρου του αεροδρομίου του Ελληνικού Α' & Β' Φάση» (Χάρτης θεσμικών δεσμεύσεων – παραχωρήσεων)
- Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας ΥΠΕΧΩΔΕ (2007), «Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού», Συνοπτική παρουσίαση μελέτης
- Ερευνητικό πρόγραμμα Ε.Μ.Π και Τ.Ε.Δ.Κ.Ν.Α. (2010), «Βασικές αρχές σχεδιασμού Μητροπολιτικού Πάρκου Πρασίνου στο πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού» (Α' Φάση)
- Ε.Μ.Π. & Τ.Ε.Δ.Κ.Ν.Α. (2010), Ερευνητικό Πρόγραμμα για τους Δήμους Αλίμου, Αργυρούπολης, Γλυφάδας & Ελληνικού
- Richard Cashman (2002), University lecture on the Olympics, part of the educational project of the Centre d'Estudis Olímpics (UAB) [International Chair in Olympism (IOC-UAB)], «Impact of the Games on Olympic host cities»
- Millet L. (1997). The games of the city. The keys to success: The social, sporting, economic and communications impact of Barcelona '92. Centre d'Estudis Olímpics I de l' Esport. Universitat Autnomade Barcelona. Pp. 188-202.
- P. Synadinos (2001), Olympic Review Index XXVII, 41, 39-41 (Olympism)
- Hughes, H. (1993): Olympic tourism and urban regeneration, *Festival management and event tourism*, 1, p. 157-162.

- L. Chalip (2002), «Using the Olympics to optimise tourism benefits» (<http://ceo.uab.cat/lec/pdf/chalip.pdf>)
- Sydney Olympic Games Review Committee (1990): *Report to the Premier of New South Wales*. Sydney (Sydney Olympic Games Review Committee.)
- Bell, P., Gallent, N. and Howe, J. (2001). Re-use of small airfields: A planning perspective. *Progress in Planning*, 55(4), 232-252.
- O' Neill, H. and Associates. (2009). *Valuing Central Park's contributions to New York City's economy* (p. 14). New York, NY: Appleseed.
- UK Department for Culture, Media and Sport, Royal Parks (2007), *The Royal Parks annual report and accounts 2006-2007* [House paper No. 0925 Session 2006-07, presented to the House of Commons]. UK: The Stationery Office, Crown

ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

- <http://www.olympiapark.de/en/home/tours-sightseeing/>
- http://en.wikipedia.org/wiki/Sydney_Olympic_Park
- http://www.pwpla.com/prj_project_details.php?prjid=24
- <http://www.sydneyolympicpark.com.au/>
- <http://www.bentwatersparks.com>. Twiv Bases. (n.d.) (The site for the Twin Bases of RAF Bentwaters and RAF Woodbridge, past and present. Suffolk, UK)
- <http://www.twinbases.org.uk>
- <http://www.new-greenham-park.co.uk/>
- <http://www.greenham-common-trust.co.uk/basic.htm>
- <http://www.sustainable-greenham.org>
- <http://www.eurohypo.com/media/pdf/iula/Topos56Sonderdruck2.pdf> («Special reprint from topos 56, International Urban Landscape Award 2006 of Eurohypo Aktiengesellschaft in cooperation with Topos – The International Review of

Landscape Architecture and Urban Design A&W Architektur & Wohnen under the patronage of Prof. Dr. Klaus Töpfer)

- <http://www.minenv.gr/4/44/4401/440102/44010201/g4401020102.html>
- <https://courses.arch.ntua.gr/goudi.html>
- <http://www.appleseedinc.com/reports/centralpark-may2009.pdf>
- <http://www.minenv.gr/4/44/4401/440102/44010201/g4401020102.html>, Αθήνα: ΥΠΕΧ ΩΔΕ
- <http://www.appleseedinc.com/reports/centralpark-may2009.pdf>
- <http://www.elliniko.gr/>
- <http://www.google.com/earth/index.html>
- <http://maps.google.com/>
- <http://www.bing.com/maps/explore/?org=aj#>
- <http://wikimapia.org/>
- www.olympicproperties.gr/
- <http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGE-database> Αθήνα: ΕΣΥΕ.
- <http://www.ametro.gr/page/>
- <http://www.tramsa.gr/>
- <http://www.oasa.gr/>
- <http://www.ethnikos.gr/stadio.htm>
- http://www.olympicproperties.gr/contents_gr.asp?id=10
- http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%94%CE%B9%CE%B5%CE%B8%CE%BD%CE%AD%CF%82_%CE%91%CE%B5%CF%81%CE%BF%CE%B4%CF%81%CF%8C%CE%BC%CE%B9%CE%BF_%CE%95%CE%BB%CE%BB%CE%B7%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%8D
- <http://www.la84foundation.org/OlympicInformationCenter/OlympicReview/2001/OREXXVII41/OREXXVII41zd.pdf>

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΠΙΣΥΝΑΠΤΟΜΕΝΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧ.	ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΚΛΙΜΑΚΑ
1	ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΥ ΠΟΛΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	1: 2500
2	ΣΧΕΔΙΟ ΓΕΝΙΚΗΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ (MASTER PLAN)	1:2500
3	ΔΟΜΗ - ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ	1:2500
4	ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΚΙΝΗΣΗΣ	1:2500
5	ΚΑΤΟΨΗ ΜΟΥΣΕΙΟΥ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	1:500
6	ΤΟΜΗ / ΟΨΗ Α – Α΄ ΛΙΜΝΗΣ	1:250
7	ΤΟΜΗ/ΟΨΗ Β – Β΄ ΛΟΦΟΥ & ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟΥ - ΚΑΦΕ	1:250

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΧΕΔΙΩΝ (άνευ κλίμακας)



ΓΕΩΠΟΝΙΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ ΤΜΗΜΑ ΦΥΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΝΘΟΚΟΜΙΑΣ & ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ ΤΟΠΙΟΥ	
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ ΤΟΠΙΟΥ	
ΘΕΜΑ	ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΥ ΤΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ
ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΥ ΠΟΛΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ
ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ: 1	ΑΝΕΥ ΚΛΙΜΑΚΑΣ
ΜΕΛΕΤΗΤΡΙΑ : ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΨΑΡΙΑΝΟΥ ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ : ΠΑΠΑΦΩΤΙΟΥ ΜΑΡΙΑ	
ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ: ΜΑΡΤΙΟΣ 2011	



ΥΠΟΜΝΗΜΑ	
ΧΩΡΟΙ - ΛΕΠΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ	
1. ΛΟΓΟΣ ΜΕ ΥΠΑΡΧΗΝΤΗΡΟ - ΚΑΒΕ	18. ΚΕΝΤΡΟ ΕΚΒΕΣΕΩΝ
2. ΣΚΕΪΤΑΡΚ (SKATEPARK)	19. ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΕ Β'
3. ΠΑΡΚΟ ΕΒΛΩΣ ΑΥΚΑΔΟΦΟΡΩΝΗΣ ΑΓΩΓΗΣ ΜΕ ΠΑΙΔΟΤΟΙΣ	20. ΑΡΑΒΗ
4. ΚΕΝΤΡΟ ΕΠΙΣΤΑΣΕ	21. ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΕ Γ'
5. ΑΜΑΡΥΚΤΗΡΑ - ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΑ	22. ΠΛΑΤΕΙΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕ ΚΑΚΟΚΑΤΑΚΤΑΚΤΑΚΩΝ
6. ΑΝΑΛΥΣΤΑΜΕΝΟ ΡΕΜΑ	23. ΟΛΥΜΠΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΑΝΟΕ - ΚΑΪΤΑΚ - ΛΑΚΩΝ
7. ΝΕΦΕΛΑ ΥΔΑΤΙΚΟΥ ΡΕΜΑΤΟΣ Α'	24. ΠΟΛΥΚΟΙΝΩΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΜΕ ΚΗΦΑΡΥΚΤΗΡΩΝ
8. ΠΛΑΜΗΝΗ ΚΑΡΑ	25. ΘΕΜΑΤΙΚΟΣ ΚΗΡΟΣ
9. ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΕ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ	26. ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΧΟΚΕΪ
10. ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΕ Α'	27. ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΜΕΣΙΣΜΑΤΩΝ
11. ΕΞΟΔΟΣ ΜΟΥΣΕΟΥ ΠΟΛΙΤΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	28. ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
12. ΜΟΥΣΕΙΟ ΠΟΛΙΤΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	29. ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ
13. ΥΠΑΡΧΟΝ ΕΚΚΕΣΗ ΜΟΥΣΕΟΥ ΠΟΛΙΤΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	30. ΠΑΙΔΟΤΟΙΣ
14. ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΟΦΤΒΟΛ	31. ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΕ Δ'
15. ΝΕΦΕΛΑ ΥΔΑΤΙΚΟΥ ΡΕΜΑΤΟΣ Β'	32. ΠΛΑΜΗΝΗ ΚΑΡΑ "ΕΠΥΡΟΛΕΪΟΥ" & ΚΗΦΑΡΥΚΤΗΡΩΝ
16. "ΠΡΑΞΙΝΟΣ" ΑΘΛΗΤΙΚΗ ΚΗΦΗΝΕΣ (ΠΡΟΗΝ ΚΗΦΑΡΥΚΤΗΡΩΝ)	33. ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ - ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΟ - ΦΥΛΙΟ
17. ΧΩΡΟΣ ΕΚΘΕΚΑΚΕΣ ΑΘΛΩΝ ΚΑΙ ΚΗΦΑΡΥΚΤΗΡΩΝ	34. ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΕ Ε'

ΦΥΤΙΚΟ ΥΛΙΚΟ	
ΔΕΛΦΙΝΗ ΒΑΣΙΛΕΪΔΗ	ΔΕΝΔΡΩΝΑΣ Α'
ΑΡΑΒΗ ΦΥΤΕΥΣΗ	ΑΥΤΕΣΗ "ΦΙΛΛΟΝ ΣΤΕΦΑΝΩΝ" ΜΕ ΕΙΣΕΙΣ ΚΟΥΤΣΟΥΒΕΣ ΔΟΡΟΤΕΣ
ΑΓΡΑΔΑ	ΦΥΤΕΥΣΗ ΜΕ ΧΡΕΙΟΚΥΛΛΟΥΣ ΒΑΝΙΚΟΥΣ
ΕΤΟΙΜΟΣ ΧΑΟΤΑΧΤΗΣ	ΜΥΛΑΛ' ΦΥΤΕΥΣΗ ΜΕ ΜΥΛΟΠΕΡΙΕΣ
ΧΑΛΚΗΝ ΘΑΜΝΙΩΔΗΣ ΦΥΤΕΥΣΗ	ΠΑΡΑΡΑΜΝΗ ΦΥΤΕΥΣΗ ΜΕ ΥΔΡΟΧΑΡΗ ΦΥΤΗ
ΕΛΑΦΟΚΑΥΤΗΤΑ ΦΥΤΑ & ΑΡΑΒΗ ΦΥΤΕΥΣΗ	ΦΥΤΕΥΣΗ ΔΑΡΥΠΕΡΩΝ ΜΕ ΚΑΛΟΝ ΦΥΤΗ
ΦΡΥΓΑΝΔΗΣ ΒΑΣΙΛΕΪΔΗ	ΚΑΛΑΦΗ ΦΥΤΕΥΣΗ ΜΕ ΥΔΡΟΦΙΛΑ ΦΥΤΑ
ΑΕΡΥΛΑΔΕ ΣΚΑΙΡΟΦΥΛΛΟΙ ΘΑΜΝΙΩΔΕΣ	ΖΩΝΗ ΦΥΤΕΥΣΕ ΒΑΣΙΚΟΥ ΑΘΩΝΑ ΚΤΗ-ΣΕ
ΘΕΜΑΤΙΚΟΣ ΚΗΡΟΣ	ΠΑΡΤΕΡΑ ΦΥΤΕΥΣΕ ΦΥΛΛΟΒΟΛΩΝ ΔΕΝΔΡΩΝ
ΦΙΡΦΟΥΤΗΝ ΔΑΣΗΝ ΒΑΣΙΛΕΪΔΗ	ΠΑΡΑΡΑΜΝΑ ΦΥΤΕΥΣΗ
ΥΦΑΝΗ ΠΥΚΝΗ ΦΥΤΕΥΣΗ	ΔΕΝΔΡΟΦΥΤΕΜΕΝΟΣ ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΕ
ΔΕΝΔΡΩΝΑΣ Β'	ΦΥΤΕΥΣΗ ΜΕ ΚΟΚΚΙΝΑ

ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ	
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΠΛΑΚΟΤΡΟΧΗ ΒΑΣΙΚΟΥ ΑΘΩΝΑ ΚΗΦΗΝΕΣ	
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΠΛΑΚΟΤΡΟΧΗ ΠΡΟΤΕΥΟΝΤΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ	
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΠΛΑΚΟΤΡΟΧΗ ΠΡΟΤΕΥΟΝΤΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΣΤΕΦΑΝΩΝ ΕΙΣΕΙΣ	
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΠΛΑΚΟΤΡΟΧΗ ΚΥΒΕΡΝΗΤΩΝ ΜΕ ΓΡΑΞΗ	
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΡΟΧΗ ΜΕ ΔΙΑΚΟΣΜΗΤΙΚΗ ΝΕΦΕΛΑ ΤΕΡΑΚΤΑ (ΥΠΑΡΧΟΝ ΕΚΚΕΣΗ ΜΟΥΣΕΟΥ ΠΟΛ. ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ)	
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΠΑΙΔΟΤΟΙΣ	
ΥΦΕΤΑΜΕΝΗ ΓΡΑΜΜΗ TRAM	
ΥΦΕΤΑΜΕΝΗ ΣΤΑΣΗ TRAM	
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΓΡΑΜΜΗ TRAM	
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΣΤΑΣΗ TRAM	
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΕΞΟΤΕΡΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΕ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΠΑΡΚΟΥ	
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΓΕΦΥΡΟΣ ΡΕΜΑΤΟΣ	
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΤΡΟΚΟΣΟΒΑΣ	
ΠΡΑΧΗ	
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΛΟΚΟΥ ΜΕ ΚΥΒΑΚΕΣ ΑΝΑ ΔΙΑΤΗΜΑΤΑ	

ΓΕΩΠΟΝΙΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΦΥΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΝΘΟΚΟΜΙΑΣ & ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ ΤΟΠΙΟΥ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ ΤΟΠΙΟΥ

ΘΕΜΑ: ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΥ ΤΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ

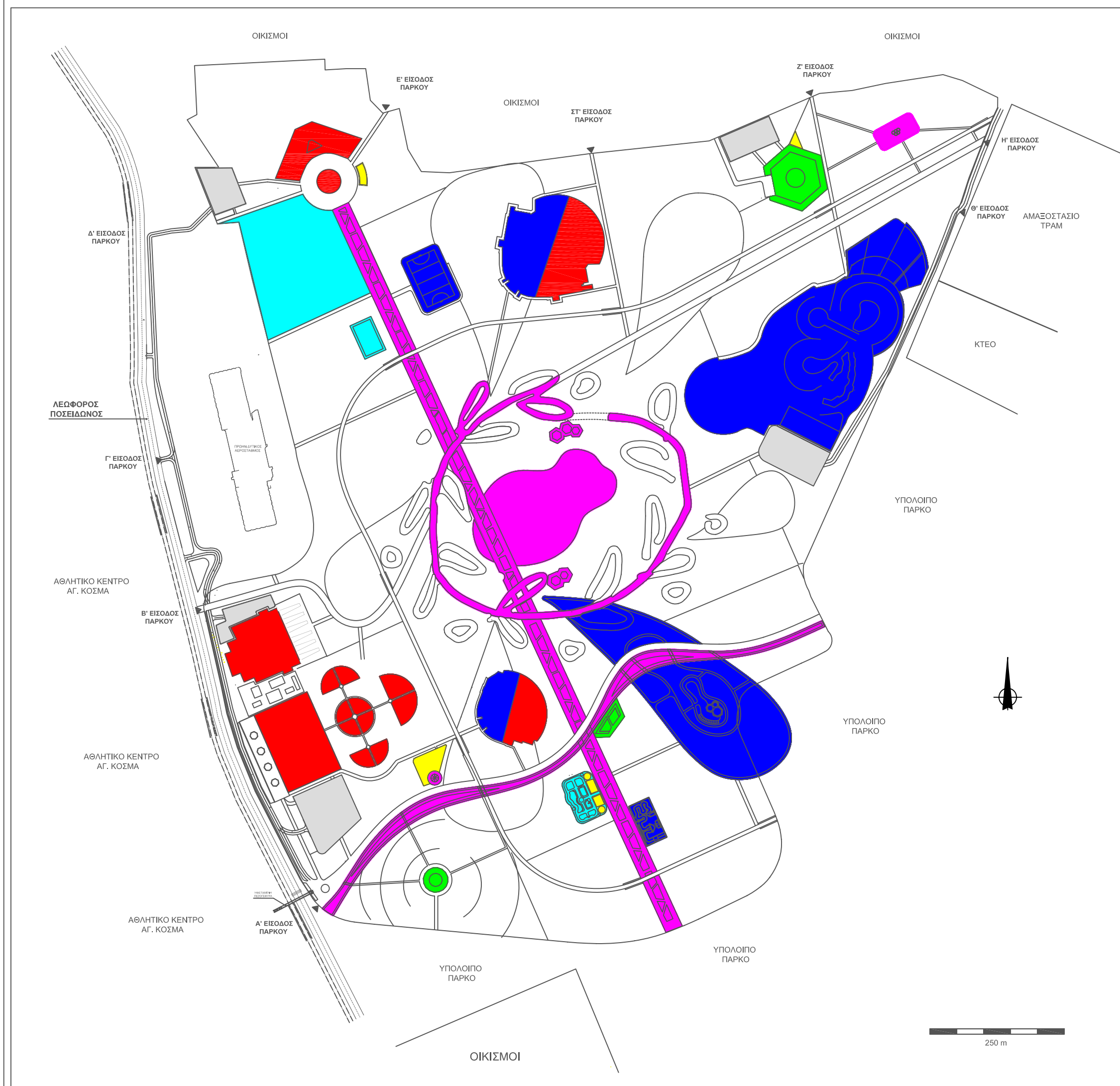
ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ: ΣΧΕΔΙΟ ΓΕΝΙΚΗΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ (MASTER PLAN)

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ: 2 ΑΝΕΥ ΚΛΙΜΑΚΑΣ

ΜΕΛΕΤΗΤΡΙΑ: ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΨΑΡΙΑΝΟΥ
ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ: ΠΑΠΑΦΩΤΙΟΥ ΜΑΡΙΑ

ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ: ΜΑΡΤΙΟΣ 2011





ΥΠΟΜΝΗΜΑ	
■	ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ
■	ΑΝΑΨΥΧΗ
■	ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
■	ΠΑΙΔΙΚΟ ΠΑΙΧΝΙΔΙ
■	ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ
■	ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ/ΔΙΑΣΚΕΔΑΣΗ
■	ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ



ΓΕΩΠΟΝΙΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΦΥΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΝΘΟΚΟΜΙΑΣ & ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ ΤΟΠΙΟΥ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ ΤΟΠΙΟΥ

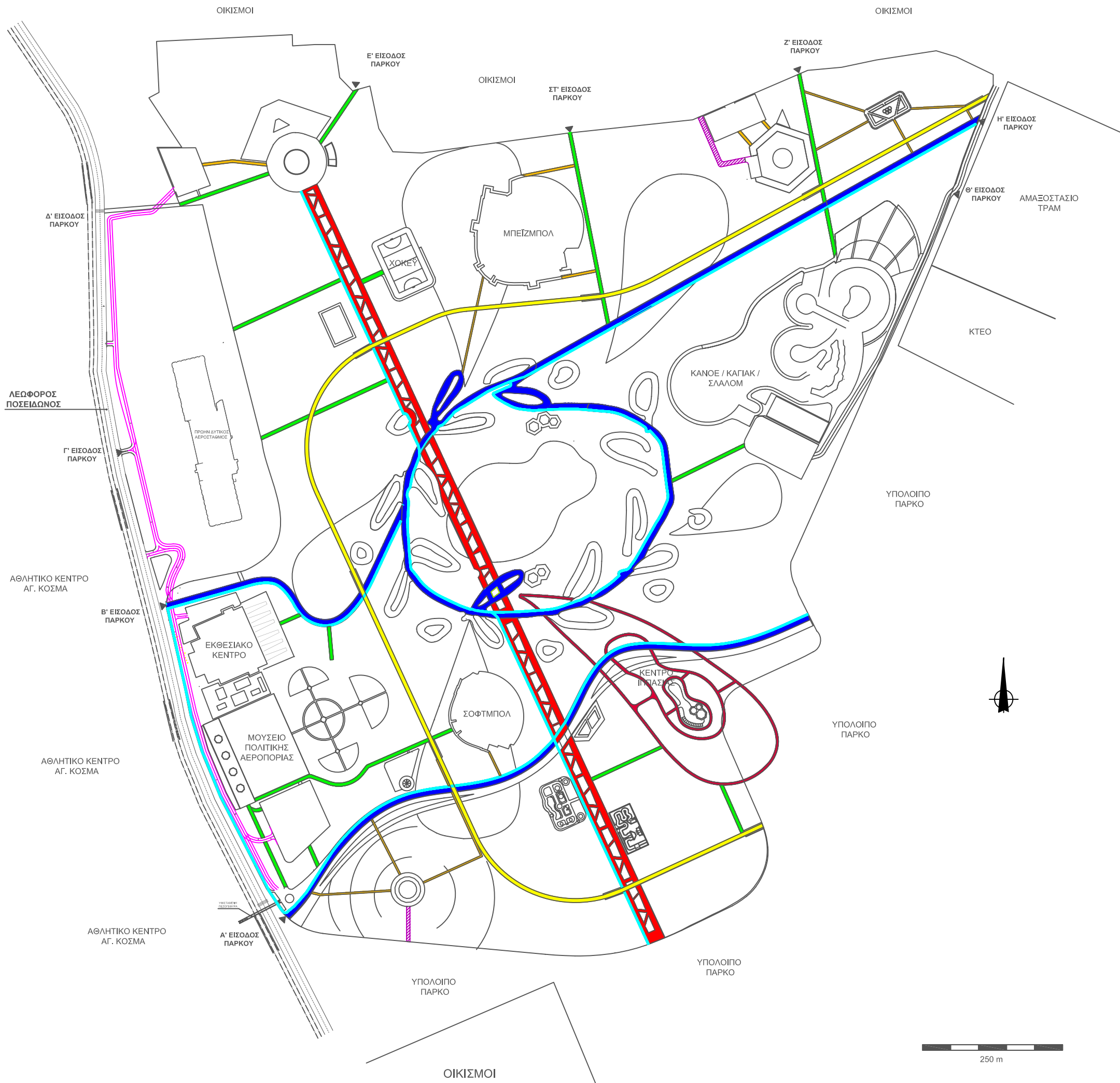
ΘΕΜΑ ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΧΩΡΟΥ ΤΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ

ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΟΜΗ - ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ: 3 ΑΝΕΥ ΚΛΙΜΑΚΑΣ

ΜΕΛΕΤΗΤΡΙΑ : ΔΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΨΑΡΙΑΝΟΥ
ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ : ΠΑΠΑΦΩΤΙΟΥ ΜΑΡΙΑ

ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
ΜΑΡΤΙΟΣ 2011



ΥΠΟΜΝΗΜΑ	
	ΒΑΣΙΚΟΣ ΛΕΩΝΑΣ ΚΙΝΗΣΗΣ
	ΠΡΩΤΕΥΟΝ ΔΙΚΤΥΟ
	ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝ ΔΙΚΤΥΟ
	ΤΡΙΤΕΥΟΝ ΔΙΚΤΥΟ
	ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
	ΓΡΑΜΜΗ ΤΡΑΜ
	ΔΡΟΜΟΣ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ
	ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ ΙΠΠΑΣΙΑΣ
	ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ



ΓΕΩΠΟΝΙΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΦΥΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΝΘΟΚΟΜΙΑΣ & ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ ΤΟΠΙΟΥ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ ΤΟΠΙΟΥ

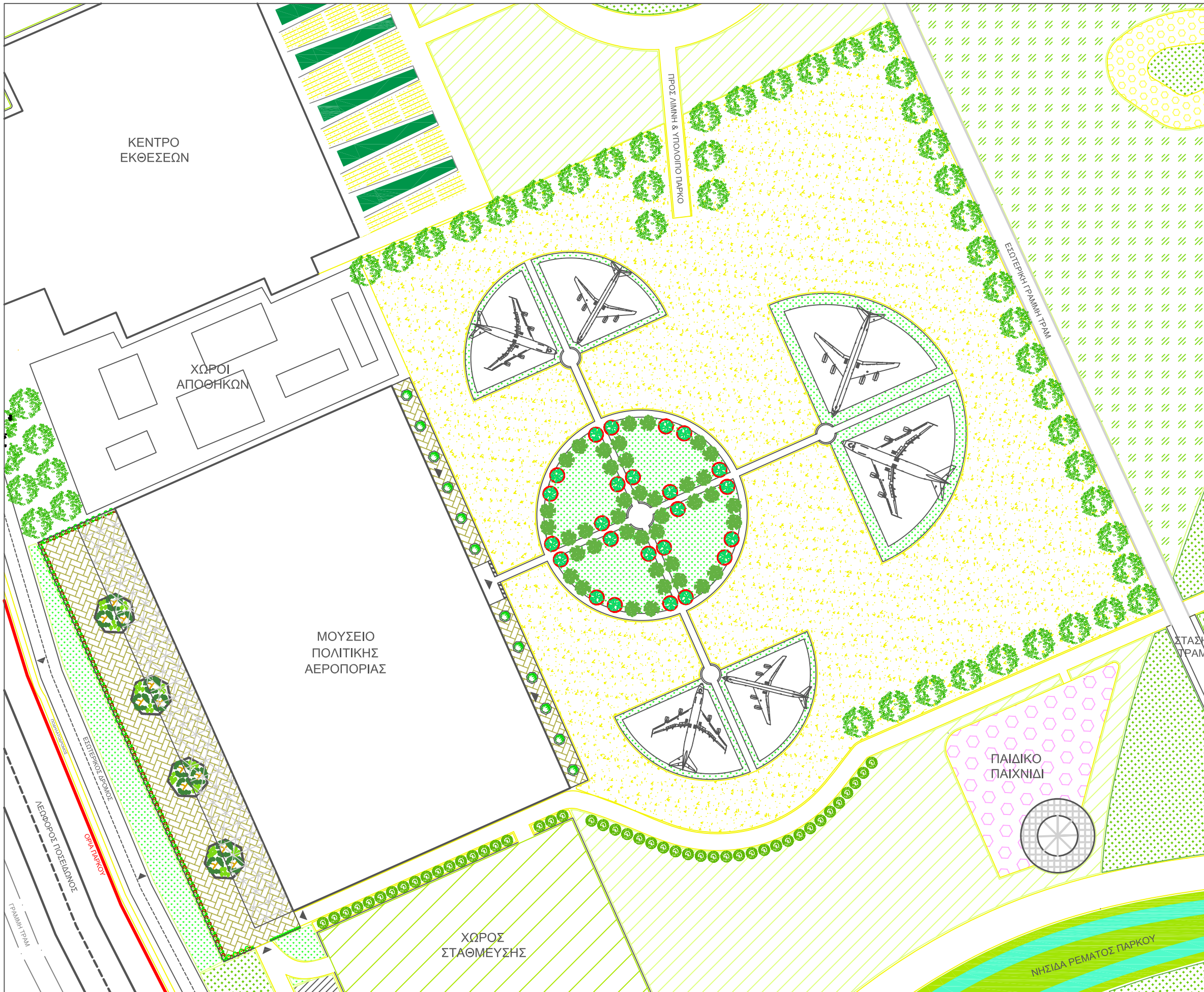
ΘΕΜΑ ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΧΩΡΟΥ ΤΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ

ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΚΙΝΗΣΗΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ: 4 ΑΝΕΥ ΚΛΙΜΑΚΑΣ

ΜΕΛΕΤΗΤΡΙΑ : ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΨΑΡΙΑΝΟΥ
ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ : ΠΑΠΑΦΩΤΙΟΥ ΜΑΡΙΑ

ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
ΜΑΡΤΙΟΣ 2011



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Α: ΦΥΤΙΚΟ ΥΛΙΚΟ

	Platanus orientalis		ΧΛΟΟΤΑΠΗΤΑΣ
	Morus platanifolia		ΑΡΑΗ ΦΥΤΕΥΣΗ
	Prunus pissardii		ΦΡΥΓΑΝΘΗΣ ΒΛΑΣΤΗΞΗ
	Ceratonia siliqua		ΦΥΤΕΥΣΗ ΜΕ ΕΛΙΕΣ, ΧΑΡΟΥΠΙΕΣ, ΚΟΥΤΣΟΥΠΙΕΣ
	Acacia dealbata		ΦΥΤΕΥΣΗ ΜΕ ΧΡΥΣΟΦΥΛΛΟΥΣ ΘΑΜΝΟΥΣ
	Κολλωπαστικοί θάμνοι		
	Lavandula officinalis		
	Olea europaea		

Β: ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ

	ΠΑΡΤΕΡΙ - ΚΑΘΙΣΤΙΚΟ Α'		ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ ΥΠΑΙΘΡΙΑΣ ΕΚΘΕΣΗΣ
	ΑΝΑΨΥΧΤΗΡΙΟ ΠΑΙΔΙΚΗΣ ΧΑΡΑΣ		ΔΙΑΚΟΣΜΗΤΙΚΗ ΨΗΦΙΔΑ ΧΡΩΜΑΤΟΣ ΤΕΡΑΚΟΤΑ
	ΚΑΘΙΣΤΙΚΑ ΥΠΑΙΘΡΙΑΣ ΕΚΘΕΣΗΣ		ΥΠΟΣΤΕΓΟ PLEXI - GLASS
	ΠΑΡΤΕΡΙ - ΚΑΘΙΣΤΙΚΟ Β'		ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΠΛΑΚΟΣΤΡΩΤΟ
	ΚΑΘΙΣΤΙΚΟ		

ΓΕΩΠΟΝΙΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΦΥΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΝΘΟΚΟΜΙΑΣ & ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ ΤΟΠΙΟΥ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ ΤΟΠΙΟΥ

ΘΕΜΑ
ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΧΩΡΟΥ ΤΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ

ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ
ΚΑΤΟΨΗ ΜΟΥΣΕΙΟΥ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

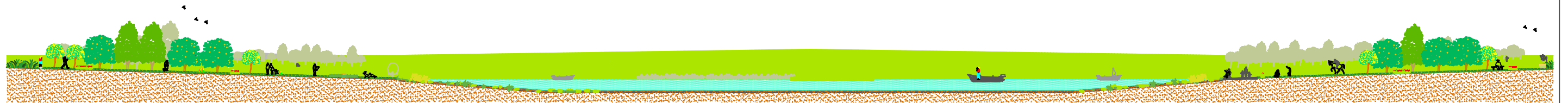
ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ: 5
ΑΝΕΥ ΚΛΙΜΑΚΑΣ

ΜΕΛΕΤΗΤΡΙΑ : ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΨΑΡΙΑΝΟΥ
ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ : ΠΑΠΑΦΩΤΙΟΥ ΜΑΡΙΑ

ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
ΜΑΡΤΙΟΣ 2011



ΚΑΤΩΦΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ
ΣΤΗΝ ΤΟΜΗ Α - Α'



ΤΟΜΗ/ΨΗ Α - Α'

ΓΕΩΠΟΝΙΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΦΥΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΝΘΟΚΟΜΙΑΣ & ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ ΤΟΠΙΟΥ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ ΤΟΠΙΟΥ

ΘΕΜΑ

ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΧΩΡΟΥ ΤΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ

ΤΙΤΛΟΣ
ΣΧΕΔΙΟΥ

ΤΟΜΗ/ΨΗ Α - Α' ΛΙΜΝΗΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ: 6

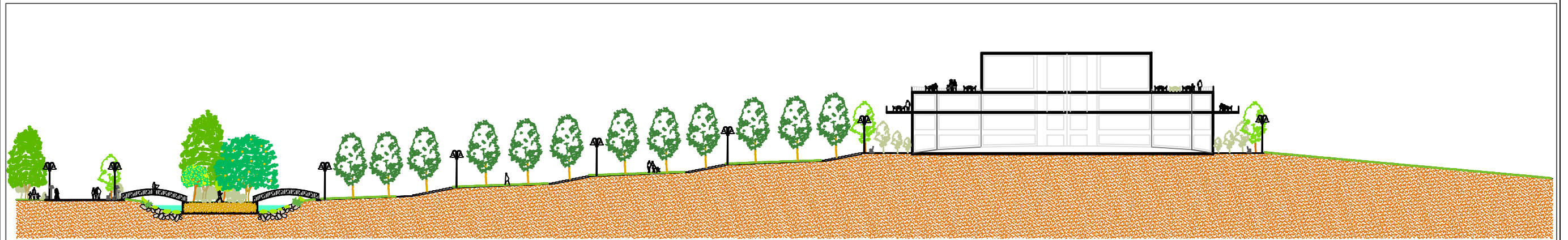
ΑΝΕΥ ΚΛΙΜΑΚΑΣ

ΜΕΛΕΤΗΤΡΙΑ : ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΨΑΡΙΑΝΟΥ
ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ : ΠΑΠΑΦΩΤΙΟΥ ΜΑΡΙΑ

ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
ΜΑΡΤΙΟΣ 2011



ΚΑΤΟΨΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ
ΣΤΗΝ ΤΟΜΗ Β-Β'



ΤΟΜΗ/ΨΗ Β - Β'

ΓΕΩΠΟΝΙΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΦΥΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΝΘΟΚΟΜΙΑΣ & ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ ΤΟΠΙΟΥ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ ΤΟΠΙΟΥ

ΘΕΜΑ

ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΧΩΡΟΥ ΤΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ

ΤΙΤΛΟΣ
ΣΧΕΔΙΟΥ

ΤΟΜΗ / ΟΨΗ Β - Β' ΛΟΦΟΥ &
"ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟΥ - ΚΑΦΕ"

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ: 7

ΑΝΕΥ ΚΛΙΜΑΚΑΣ

ΜΕΛΕΤΗΡΙΑ : ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΨΑΡΙΑΝΟΥ
ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ : ΠΑΠΑΦΩΤΙΟΥ ΜΑΡΙΑ

ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ:
ΜΑΡΤΙΟΣ 2011