

παραχώρηση αεροδρομίου:

ΕΓΚΛΗΜΑ ΣΕ ΒΑΡΟΣ ΤΟΥ ΛΑΟΥ

Κρίσιμο πολιτικό στόχο για την κυβέρνηση φαίνεται να αποτελεί η ολοκλήρωση της διαδικασίας εκποίησης του χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού. Μετά από διαδοχικές αποτυχίες, καθυστερήσεις, «ατυχήσαντες» καταριανούς[1] και κάθε είδους «μαγειρέματος» των συμβατικών όρων με τους τελικά υποψηφίους επενδυτές, η κατάθεση των δεσμευτικών (οικονομικών) προσφορών έχει οριστεί για τις 27 Φεβρουαρίου και η τελική επιλογή ανάδοχου μέχρι το τέλος Μαρτίου.

Από τους 9 αρχικά ενδιαφερόμενους υποψήφιους επενδυτές το 2012, μετά την ολοκλήρωση και της Β΄ Φάσης το 2013, τρία είναι τα εναπομείναντα υποψήφια σχήματα που έχουν την δυνατότητα κατάθεσης προσφορών, οι εταιρείες Lamda Development, London & Regional Properties και Elbit, ενώ τελικά στον ανάδοχο θα αποδοθεί το 100% των μετοχών της «Ελληνικό Α.Ε.», την «αξιοποίηση» της οποίας έχει αναλάβει το «Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.» (Τ.Α.Ι.Π.Ε.Δ.) ήδη από το 2011 (Ν. 3985 & 3986/2011) στο πλαίσιο του «Προγράμματος Αποκρατικοποιήσεων» και του «Μεσοπρόθεσμου Προγράμματος Δημοσιονομικής Σταθερότητας».

Με την υπογραφή της σύμβασης θα περιέλθει στον ανάδοχο το 100% των μετοχών της «Ελληνικό Α.Ε.», η πλήρης κατοχή του 30% της έκτασης του χώρου με σκοπό την πώληση κυρίως κατοικιών και το υπόλοιπο 70% του χώρου με τη μορφή μακροχρόνιας μίσθωσης 99 ετών[2]. Το «σχέδιο ανάπτυξης» που θα καταθέσει ο ανάδοχος δεσμεύεται από τις γενικές διατάξεις και όρους που προβλέπει ο Ν. 4062/12 (ΦΕΚ 70/Α/30-3-2012).

Οι ρυθμίσεις του Ν. 4062/12 και η επελαύνουσα ανάπτυξη

Έχουμε ήδη αναφέρει[3] ότι με την ψήφιση του νόμου 4062 στις 22/3/2012 άνοιξε ο δρόμος για το ξεπούλημα του ευρύτερου χώρου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού, αποδεικνύοντας ότι το πρώην αεροδρόμιο βρίσκεται στην πρώτη γραμμή των απαιτούμενων θυσιών, από την πολιτική της κυβέρνησης, των μνημονίων, της ΕΕ και του ΔΝΤ, ως ένα πολιτικό «πείραμα» που θα οδηγήσει άμεσα στο ξεπούλημα κάθε μικρού και μεγάλου ελεύθερου χώρου, δημόσιας γης, νησίδων, ορυκτού πλούτου, εγκαταστάσεων κ.α., αλλά και των ΔΕΚΟ που μαζί με τα σχολεία, την υγεία, την κοινωνική ασφάλιση, τα εργατικά και δημοκρατικά δικαιώματα θα θυσιάστουν, όπως οι εργαζόμενοι και η κοινωνική πλειοψηφία, για τις ανάγκες της αστικής τάξης.

Ο Ν. 4062/12[4] δεν περιγράφει απλά ένα περιβαλλοντικό έγκλημα, αλλά ένα έγκλημα ενάντια στα συμφέροντα και τις διεκδικήσεις ολόκληρου του ελληνικού λαού, ενώ μέσα από τις διατάξεις του «κονιορτοποιείται» κάθε είδους ισχύουσα πολεοδομική νομοθεσία καθώς διαμορφώνεται ένα ελαστικό πλαίσιο χρήσεων και όρων δόμησης που οδηγεί σε μία άνευ προηγουμένου καταστροφική παρέμβαση και στην άνευ όρων παράδοση του χώρου σε κάθε είδους επιχειρηματική ανάπτυξη και ανεξέλεγκτη ουσιαστικά οικοδομική δραστηριότητα.



Αποκαλύπτουμε τα σχέδια της “Ελληνικό Α.Ε.” – Η παραχώρηση του αεροδρομίου είναι έγκλημα σε βάρος του λαού!

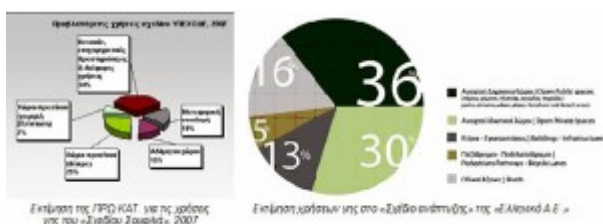
Σύμφωνα λοιπόν με τις εκτρωματικές προβλέψεις του Ν. 4062/12 αλλά και την αναλυτική ερμηνεία που έχει κάνει η «Ελληνικό Α.Ε.» μέσα από την εκπόνηση ενός «πολεοδομικού μοντέλου ανάπτυξης» για το χώρο του πρώην αεροδρομίου, έκτασης 6.205,677στρ. σύμφωνα με τοπογραφική αποτύπωση του 2012 και χωρίς να περιλαμβάνεται ο χώρος του γκολφ Γλυφάδας, προβλέπονται:

- Η πλέον μικρότερη έκταση ανοιχτών δημόσιων χώρων, μικρότερη του 1/3 του χώρου (2.000στρ.), έκταση που σε καμία περίπτωση δεν αποτελεί χώρο πρασίνου, αλλά αντίθετα, εκτός από πράσινο, προβλέπεται πληθώρα χρήσεων, αναψυχής, αθλητισμού, πολιτισμού, κοινωφελών λειτουργιών και πρότυπων αστικών υποδομών, δρόμοι και προφανώς δομημένοι χώροι. Εξάλλου, ρητά αναφέρεται στο Ν. 4062/12, αρ. 2, Παρ. ε, ότι: «Η κάλυψη των, πάσης φύσεως, μόνιμων κτιρίων που θα ανεγερθούν για την εξυπηρέτηση του Πάρκου δεν μπορεί να υπερβαίνει το 10% της συνολικής επιφάνειας της πιο πάνω έκτασης». Όμοια, «δρόμοι και τεχνικά έργα, καθώς και ρέματα, τα οποία διέρχονται από την πιο πάνω έκταση, δεν συνιστούν κατάτμηση αυτής». Εξαιρετικά σημαντική είναι επίσης η πρόβλεψη για κατασκευή στο χώρο του «πάρκου» ενός υψηλού κτιρίου, δηλαδή ουρανοξύστη.

Τελικά, ακόμα και σε σχέση με το «πάρκο» οι τελικά αδόμητοι χώροι, οποιασδήποτε χρήσης και λειτουργίας, θα αγγίζουν το 75% της έκτασης των 2.000στρ., δηλαδή σε μία έκταση 6.200στρ, η προβλεπόμενη τελικά δημόσια αδόμητη έκταση θα είναι της τάξης των

1.500στρ. ή το 25% της συνολικής έκτασης. Οι πολεοδόμοι τελικά κατάφεραν να σχεδιάσουν πάρκο χωρίς πάρκο...

Είναι ενδεικτική των προβλέψεων η σύγκριση με το «Σχέδιο Σουφλιά» του 2007[5]. Ενώ λοιπόν με το «Σχέδιο Σουφλιά» οι αδόμητοι δημόσιοι χώροι ανέρχονταν περίπου στο 50%, σήμερα αυτό φαντάζει «τεράστιο» μπροστά στο 25% των προβλέψεων του Ν. 4062/12 και της «Ελληνικό Α.Ε.».



Επιπλέον προβλέπονται:

- Η πολεοδόμηση εκτεταμένων περιοχών και η οικοδόμηση οικιστικών ενοτήτων με αμιγή και γενική κατοικία, καθώς και πολεοδομικά κέντρα γειτονιών. Στη κατηγορία της κατοικίας περιλαμβάνονται διάφοροι τύποι, όπως πολυκατοικίες, μονοκατοικίες - διπλοκατοικίες, κατοικία σε κτίρια μικτών χρήσεων καθώς επίσης και τουριστική κατοικία. Περίπου το 20% της γης διατίθεται για κατοικία[6], ενώ ο συνολικός αριθμός των κατοικιών εκτιμάται ότι θα ανέρχεται στις 11.000 και ο συνολικός πληθυσμός θα αγγίζει τις 45.000 κατοίκους[7].



- Επίσης, καθορίζονται εκτεταμένες ειδικές ζώνες, εντός των οποίων επιτρέπεται η ανάπτυξη κάθε είδους χρήσεων, περιλαμβάνοντας εκτός των άλλων τουριστικές εγκαταστάσεις, ξενοδοχεία, γήπεδα γκολφ, εμπορικές χρήσεις μεγάλης κλίμακας (mall), λιμενικές εγκαταστάσεις, θεματικά πάρκα, καζίνο, κατοικίες, ιδιωτικά νοσοκομεία, ιδιωτικά πανεπιστήμια, ερευνητικά κέντρα και κέντρα διασκέδασης.



- Επιτρέπεται γενικά η ανέγερση πολυόροφων κτηρίων (και ουρανοξύστες), με μόνους περιορισμούς α) μία ζώνη 100μ. από τα όρια του πρώην αεροδρομίου που γειτνιάζουν με οικιστικές περιοχές, ενώ τα επιτρέπει κατά μήκος της λ. Βουλιαγμένης και λ. Ποσειδώνος και β) περιορίζει σε ένα τα πολυόρωφα κτίρια στο χώρο του «πάρκου» και στην περιοχή της παραλίας του Αγ. Κοσμά.



- Επιτρέπει εκτεταμένες παρεμβάσεις στην παραλία, τη δυνατότητα προσχώσεων στο θαλάσσιο μέτωπο, ενώ συνολικά παραχωρούνται η παραλία και ο αιγιαλός δίνοντας τη δυνατότητα κατασκευής τεχνητών νησίδων και λιμενικών εγκαταστάσεων, χωρίς καμία απολύτως μέριμνα για τη φυσιογνωμία των ακτών της Αττικής, τα θαλάσσια οικοσυστήματα και το αστικό τοπίο.



- Καθορίζονται εξαιρετικά υψηλοί όροι εκμετάλλευσης της γης με Σ.Δ. που κυμαίνονται από 0,2 έως 2,2(!), οι οποίοι υπό όρους μπορεί να προσαυξάνονται κατά ποσοστό έως και 20% ανά ζώνη ανάπτυξης ή περιοχή προς πολεοδόμηση. Ο μέσος συντελεστής δόμησης θα είναι της τάξης του 0,5 - 0,6 και η συνολική δόμηση θα αγγίζει τα 3.000.000-3.200.000τ.μ., ενώ τέλος η κάλυψη (δομημένες επιφάνειες) θα ανέρχεται στο 35% της συνολικής έκτασης της περιοχής(!).

- Τέλος, ενδιαφέρον παρουσιάζει ο τρόπος που χωροθετείται το «πάρκο» με τη μορφή του «αστεριά»[8]. Δύο είναι οι κύριοι στόχοι αυτού του σχεδιασμού. Ο πρώτος στόχος είναι ο εγκλωβισμός των σημαντικότερων ελεύθερων και πράσινων χώρων που θα διαμορφωθούν στο εσωτερικό ενός δικτύου, οικιστικών, επιχειρηματικών, εμπορικών και τουριστικών δραστηριοτήτων, ξένων με τα υφιστάμενα οικιστικά και πολεοδομικά χαρακτηριστικά και λειτουργίες της περιοχής που στοχεύει άμεσα στον περιορισμό της προσπελασιμότητας και

οριακά τον αποκλεισμό του χώρου από τους κατοίκους των υπόλοιπων περιοχών. Επιχειρεί να διαμορφώσει ένα ιδιόμορφο οικονομικό και κοινωνικό «γκέτο» για «λίγους και εκλεκτούς». Ας προβληματιστεί κάποιος με ένα ανάλογο παράδειγμα – πόσοι και ποιοί Αθηναίοι απολαμβάνουν τον καφέ τους στο cafe του Ζαπείου; Ο δεύτερος στόχος που επιτυγχάνεται είναι ότι με την αύξηση του μήκους της περιμέτρου πολλαπλασιάζεται και ο αριθμός των δομημένων περιοχών με άμεση πρόσβαση και θέα στο πάρκο, προσδίδοντας έτσι ακόμη μεγαλύτερη αξία σε όλο το ακίνητο[9].



Και οι τρεις υποψήφιοι έχουν ήδη καταθέσει στην προσφορά τους σχέδια ανάπτυξης για το χώρο τα οποία προφανώς κινούνται τόσο στο πλαίσιο των γενικών πολεοδομικών διατάξεων Ν. 4062/12: «Για την κατάρτιση του Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού – Αγίου Κοσμά καθορίζονται οι ακόλουθες γενικές χρήσεις γης...» όσο και των αναπτυξιακών προδιαγραφών που έχουν μέχρι τώρα περιγραφεί στο «Πολεοδομικό Μοντέλο Ανάπτυξης» από την «Ελληνικό Α.Ε.». Πρέπει να θεωρείται δεδομένο ότι τόσο η πρόταση που θα επιλεγεί, όσο και η εφαρμογή της, θα κινηθεί σε ακόμα χειρότερες κατευθύνσεις από τα όσα μέχρι τώρα προβλέπονται.

Τα «ανταποδοτικά» ωφέλη του έργου: για ποιούς, πως και γιατί

Σε ότι λοιπόν αφορά την οικονομική ωφέλεια του ελληνικού δημοσίου, πέραν του φιλελεύθερου «οικονομικού βολонταρισμού» των κυβερνητικών επιτελείων, η πραγματικότητα δείχνει ότι σε καμία περίπτωση η «πώληση» του χώρου – ενός θεωρούμενου «παγκοσμίων διαστάσεων φιλέτου» – μπορεί να αποφέρει όχι τα προβλεπόμενα, αλλά και τα ελάχιστα οικονομικά οφέλη. Η άλλοτε προσδοκία των επενδυτών «έχει βρει ξέρα» στην πραγματικότητα του διεθνούς οικονομικού ανταγωνισμού στο χώρο του τουρισμού, της πολιτικής αστάθειας και κυρίως στην διεθνή οικονομική κρίση και τη διεθνή κατάσταση της κτηματαγοράς, γεγονός που οδήγησε μόνο τρεις υποψηφιότητες να έχουν τη δυνατότητα υποβολής δεσμευτικής πρότασης, ενώ τα άμεσα οικονομικά οφέλη από την υπογραφή της σύμβασης εκτιμώνται ότι θα είναι εξευτελιστικά, ακόμα και της τάξης των 500εκ.[10], δηλαδή περίπου 80€/τ.μ...

Επίσης, σε σχέση με τους υποψήφιους επενδυτές, στο βαθμό που και τα τρία σχήματα υποβάλλουν δεσμευτικές προσφορές φαίνεται ότι μόνο η συμφερόντων Ομίλου Λάτση Lamda Development διεκδικεί «με αξιώσεις» το έργο, καθώς η Elbit αντιμετωπίζει προβλήματα ρευστότητας και η London & Regional Properties φέρεται να ενδιαφέρεται για αξιοποίηση

μόνο τμήματος της συνολικής έκτασης[11]. Η Lamda Development είναι αυτή που έχει αναπτύξει και διαχειρίζεται τα εκτρωματικά «The MallAthens», «Golden Hall» και «Mediterranean Cosmos», ενώ έχει βάλει ήδη χέρι στη διαχείριση και αξιοποίηση της Μαρίνας Φλοίσβου για 40 χρόνια[12]. Την ίδια στιγμή, το ΤΑΙΠΕΔ έχει κατηγορηθεί για στελέχη με άμεση σχέση με τον «Όμιλο Λάτση» αλλά και για την εκχώρηση του εμπορικού κέντρου του Αμαρουσίου έναντι του αστρονομικού ποσού του μισού ευρώ (50 λεπτών!) ανά τετραγωνικό μέτρο![13] Τελικά δε θα είναι η πρώτη φορά που έχει «ακουστεί» ότι το ΤΑΙΠΕΔ «ευνοεί» έναν «εθνικό επενδυτή»... Δεν πρόκειται όμως για μία υπόθεση «διαφθοράς», είναι απλά ο καπιταλισμός και πώς, στη συγκεκριμένη περίπτωση, το κράτος στηρίζει όπως πάντα συγκεκριμένες μερίδες του ελληνικού κεφαλαίου (εφοπλιστικό - κατασκευαστικό) σε βάρος των συμφερόντων και των διεκδικήσεων του λαού και των εργαζομένων.

Σε ένα λοιπόν περιβάλλον έντονου πολιτικού και επιχειρηματικού παρασκηνίου[14] η πιθανολογούμενη σύμβαση[15] φαίνεται να παρέχει σημαντικές διευκολύνσεις στον τελικό ανάδοχο καθώς με τους συμβατικούς όρους επιχειρείται η εξασφάλιση αν όχι μεγιστοποίηση των κερδών του επενδυτή.

Την ίδια στιγμή που η «Ελληνικό Α.Ε.» περιγράφει την κατάρρευση της κτηματαγοράς, x την πτώση τιμών, το υψηλό ρίσκο, την οικονομική και πολιτική αβεβαιότητα[16] «χωρίζει» την υλοποίηση του επενδυτικού σχεδίου, με το οποίο βαρύνεται ο επενδυτής, σε 2 στάδια διάρκειας 5 ως 8 ετών. Πέραν του προφανώς ελάχιστου τιμήματος που θα καταβάλλει αρχικά ο ανάδοχος, το οποίο είναι σύνηθες να μην αφορά μόνο ίδια κεφάλαια, αλλά κυρίως χρηματοπιστηριακές αποδόσεις και τραπεζικό δανεισμό - όπως και τα επενδυτικά κεφάλαια, το πρώτο στάδιο αφορά κυρίως την «εμπορική εκμετάλλευση - προσοδοφόρα φάση», δηλαδή την κατασκευή εκείνων των τουριστικών, εμπορικών και επιχειρηματικών εγκαταστάσεων που θα του εξασφαλίσουν τη μέγιστη κεφαλαιακή απόδοση, δηλαδή στο παραλιακό μέτωπο, στον άξονα της λ. Βουλιαγμένης, πλησίον των σταθμών του ΜΕΤΡΟ κλπ. Ο επενδυτής σε αυτό το στάδιο υποχρεούται να κατασκευάσει μόνο ένα μέρος του «πάρκου» - που προφανώς θα μεγιστοποιήσει την επενδυτική αξία του δομημένου χώρου. Τα εκτιμώμενα επενδυτικά κόστη για τις «δημόσιες χρήσεις» δεν ξεπερνούν τα 200εκ. €, ενώ για τις «επιχειρηματικές χρήσεις» ανέρχονται το μέγιστο στο 1,2δισ €, που καμία σχέση έχουν με τη «δέσμευση» των πολλών δισ € που ακούγονται...[17]. Το δημόσιο θα ξαναδεί το «χρώμα του χρήματος» μετά το τέλος του πρώτου σταδίου ως ποσοστό επί των ετησίων κερδών με την προϋπόθεση όμως ότι η κερδοφορία θα υπερβεί ένα συγκεκριμένο «πλαφόν»[18] ή/και ποσοστό του επενδεδυμένου κεφαλαίου. Προφανώς αυτό αποτελεί και προϋπόθεση έναρξης του Β Σταδίου, της καθεαυτό Real Estate φάσης, όπου προβλέπεται η κατασκευή και πώληση του μεγαλύτερου μέρους των κατοικιών, πάντα υπό την προϋπόθεση βελτίωσης των συνθηκών

της κτηματαγοράς κ.ο.κ. Οι αναλυτικοί όροι ενδεχομένως θα δημοσιοποιηθούν μετά την ανάδειξη του αναδόχου, αλλά με δεδομένη την 99ετή παραχώρηση της έκτασης και τη διάρκεια της κρίσης υπάρχει το ενδεχόμενο τα «έσοδα» να αργήσουν μερικές δεκαετίες...

Τελικά, η παραχώρηση του χώρου του πρώην αεροδρομίου αποτελεί για την κυβέρνηση κρίσιμο πολιτικό στόχο και έρχεται να εξυπηρετήσει συγκεκριμένες ανάγκες:

1. Αποτελεί την προμετωπίδα συνολικά του προγράμματος ιδιωτικοποιήσεων, πραγματικό και συμβολικό κριτήριο της συνολικής επιτυχίας του προγράμματος και της δυνατότητας της κυβέρνησης για μεγάλης κλίμακας ιδιωτικοποιήσεις την επόμενη περίοδο.[19]
2. Μέσα από αυτό το «super project» θέλει να συντηρήσει τα ιδεολογήματα και τη φιλολογία περί «ανάπτυξης», «θέσεων εργασίας», «εμπιστοσύνης των αγορών» κ.ο.κ.
3. Επιδιώκει να ευνοήσει συγκεκριμένες μερίδες του κεφαλαίου στην εσωτερική κι όχι μόνο αγορά.
4. Θέλει απεγνωσμένα να ανταποκριθεί στις «συμβατικές» υποχρεώσεις της για την επίτευξη του στόχου των ιδιωτικοποιήσεων και να «ρίξει» στη «μαύρη τρύπα» του χρέους οποιαδήποτε πιθανά οικονομικά οφέλη. Ενός στόχου που ενώ στο πλαίσιο του πρώτου πακέτου διάσωσης της Ελλάδας το 2010 είχε οριστεί στα 50δισ € ως το 2015, έχει αναθεωρηθεί προς τα κάτω στα 11δισ € έως το 2016, ενώ το ΤΑΙΠΕΔ μέχρι στιγμής έχει κλείσει συμφωνίες ύψους 4δισ € και έχει εισπράξει μόλις 2,6δισ € μέχρι το Δεκέμβριο του 2013.[20]
5. Επιδιώκει να διατηρήσει την επιχειρηματολογία περί «πάρκου» για να κρύψει από πίσω το καταφανές ξεπούλημα του χώρου.

Διεκδικήσεις του κινήματος ή «διεκδικητική ενσωμάτωση»;

Προσφάτως, σε σχέση με τη διεκδίκηση του χώρου του πρώην αεροδρομίου έχει αρχίσει συντεταγμένα να αναπτύσσεται μία «φιλολογία» σχετικά με τη δυνατότητα αποσπασματικών διεκδικήσεων τμημάτων του χώρου, με σκοπό την ικανοποίηση τοπικών αναγκών σε υποδομές και κοινωνικό εξοπλισμό, που προέρχεται από τις διοικήσεις των όμορων της περιοχής δήμων. Αυτές αφορούν:

- Την «παραχώρηση στους Δήμους Ελληνικού-Αργυρούπολης, Γλυφάδας και Αλίμου, έκταση περίπου 15- 20 στρ. μέσα στο πρώην αεροδρόμιο - εναλλακτικά σημεία έχουν προταθεί σε ΤΑΙΠΕΔ και ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΑΕ - για τη δημιουργία πρότυπου σταθμού διαχείρισης απορριμμάτων στη λογική της ανακύκλωσης, κομποστοποίησης, επανάχρησης των υλικών»[21]. Από ό,τι

φαίνεται η «Ελληνικό Α.Ε.» έχει συμπεριλάβει στο ενδεικτικό της σχέδιο α) Σταθμό μεταφόρτωσης απορριμάτων και κέντρο διαλογής ανακυκλώσιμων υλικών στο νοτιοανατολικό άκρο της έκτασης και β) μονάδα επεξεργασίας - ανακύκλωσης αστικών λυμάτων και κομποστοποίησης στο βορειοδυτικό άκρο της έκτασης, ενώ όπως αναφέρεται «οι παραπάνω εγκαταστάσεις μπορούν να εξυπηρετήσουν και γύρω δήμους»[22].



- «Τη δημιουργία δύο πάρκινγκ, το ένα κοντά στο σταθμό Ελληνικού και το άλλο κοντά στο σταθμό Αργυρούπολης - και τα δύο στους χώρους του πρώην αεροδρομίου»[23] και «να διατεθούν οι αναγκαίοι χώροι κοντά στους σταθμούς του μετρό «ΕΛΛΗΝΙΚΟ» και «ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ» για τη λειτουργία πάρκινγκ αυτοκινήτων. Ο δήμος μας έχει προτείνει λύσεις που μπορούν να εφαρμοστούν άμεσα, μέχρι να βρεθούν μόνιμες μετά από σχετική μελέτη»[24]. Προφανώς, η «Ελληνικό Α.Ε.» το μελέτησε το θέμα καθώς προτείνει τη δημιουργία δύο χώρων parking μέσα στο αεροδρόμιο, δίπλα στους σταθμούς του ΜΕΤΡΟ. Ειδικά το parking που αφορά το σταθμό Αργυρούπολης, επιλύει επόμενο αίτημα του δήμου Ελληνικού, αυτό της «διάνοιξης δίοδου-πεζόδρομου μέσα από την πρώην 129ΠΥ για την πρόσβαση των κατοίκων της Αγ. Παρασκευής στο σταθμό «ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ»[25] καθώς το parking δημιουργείται μέσα στην 129ΠΥ, από όπου οι κάτοικοι φυσικά και θα μπορούν να διέρχονται... Να επισημάνουμε εδώ ότι στο Ανοιχτό Δημοτικό Συμβούλιο για μεγάλα και κρίσιμα ζητήματα (Αεροδρόμιο - ΚΥΤ - Μετρό - Απορρίμματα)[26] που πραγματοποιήθηκε στις 18/12/13 απουσιάζει από τις σημαντικές αποφάσεις που ελήφθησαν η διεκδίκηση του χώρου της 129ΠΥ.



- «Τις κτιριακές υποδομές και τον περιβάλλοντα χώρο του Πολιτιστικού Κέντρου Ελληνικού που φιλοξενεί πλήθος πολιτιστικών εκπαιδευτικών και κοινωνικών εκδηλώσεων, το

πρόγραμμα καλοκαιρινής δημιουργικής απασχόλησης των παιδιών και το Μητροπολιτικό Κοινωνικό Ιατρείο Ελληνικού.»[27] Φαίνεται ότι η «Ελληνικό Α.Ε.» μεριμνά και για αυτό το ζήτημα καθώς ακριβώς στο χώρο του πολιτιστικού κέντρου και του μητροπολιτικού ιατρείου προτείνεται η δημιουργία κέντρου υγείας.



- Επίσης, ιδιαίτερη συζήτηση γίνεται στην περιοχή για την ανάγκη ενός διαδημοτικού νεκροταφείου που θα καλύψει ιδιαίτερα τις ανάγκες του δήμου Γλυφάδας. Ως γνωστόν, με πρωτοβουλία του δημάρχου Γλυφάδας Κόκκορη δημιουργήθηκε ένα παράνομο νεκροταφείο σε καμμένη έκταση, εντός της Α' Ζώνης Προστασίας του Υμηττού το 2012. Ο δήμος διώκεται για αυτό και έχουν επιβληθεί υψηλά διοικητικά πρόστιμα. Η «Ελληνικό Α.Ε.» μεριμνά όμως και για την επίλυση αυτού του προβλήματος αφού διαμορφώνει έναν εκτεταμένο χώρο νεκροταφείου στην περιοχή του λόφου Χασάνι.



- Τέλος, μεγάλη συζήτηση έχει ανοίξει και για το χώρο του ΚΥΤ στο όριο των δήμων Αργυρούπολης - Ελληνικού για την αποτροπή του σχεδίου επέκτασης - αναβάθμισης από 150/20kV σε ΚΥΤ 400/150kV και την αναγκαιότητα απομάκρυνσης του καθώς και των αυθαίρετων κατασκευών που το συνοδεύουν. Οι δημοτικές αρχές δεν έχουν προτείνει δημοσίως χώρο μετεγκατάστασης[28], άλλοι όμως[29] - θιασώτες των «εναλλακτικών λύσεων» και της «ήπιας ανάπτυξης» προτείνουν ήδη τη μεταφορά και του ΚΥΤ στο χώρο του πρώην αεροδρομίου ως «μία κάποια λύση»...

Το αδιέξοδο των διαχειριστικών λογικών

Δυστυχώς, το μόνιμο αποτέλεσμα «προτάσεων και λύσεων» που δε συνδέονται έμπρακτα με τη συνολική διεκδίκηση του χώρου δεν μπορούν παρά να καταλήγουν σε αποτελέσματα αρνητικά για τις ανάγκες του λαού και των εργαζόμενων, όσο και αν «μιλούν» στο όνομα τους. Η λογική των «ρεαλιστικών» λύσεων[30] σήμερα οδηγεί στην ενσωμάτωση από τον κυρίαρχο σχεδιασμό και όσο «λογικές και υλοποιήσιμες» φαντάζουν, τελικά, καταλήγουν να ενσωματώνονται ακόμα και σε ένα εκτρωματικό σχεδιασμό, όπως αυτόν της «Ελληνικό Α.Ε.». Τα παραπάνω παραδείγματα αποτελούν τη μεγαλύτερη απόδειξη της αποτυχίας όλων όσοι είναι θιασώτες των «εναλλακτικών προτάσεων» και της «ήπιας ανάπτυξης».

Και κατά το πρόσφατο παρελθόν, αλλά ακόμα και σήμερα, τόσο για μάχες που δίνονται για την προάσπιση του φυσικού περιβάλλοντος και των συμφερόντων των κατοίκων, όσο και για συνολικότερες μάχες που αφορούν το λαϊκό και εργατικό κίνημα, υπάρχει πληθώρα παραδειγμάτων, όπου ο πολιτικός στόχος που θέτουν πολιτικές δυνάμεις του χώρου της

«ευρύτερης» αριστεράς δεν είναι η συνολική ανατροπή της εκάστοτε αντιδραστικής ρύθμισης ή αντιλαϊκής πολιτικής, αλλά η προσπάθεια – κυρίως μέσω θεσμικών οδών και δευτερευόντως μέσω κινηματικών διαδικασιών – «ελάφρυνσης» των επιπτώσεων και «τροποποίησης» των ασκούμενων πολιτικών. Αυτές οι αντιλήψεις, που είτε δεν πιστεύουν στη νικηφόρα προοπτική των αγώνων, είτε αναπαράγουν πλευρές της κυρίαρχης πολιτικής σε ό,τι αφορά κυρίως την προσήλωση στην «ευρωπαϊκή προοπτική» της χώρας, οδήγησαν τις τελευταίες δεκαετίες στον «αφοπλισμό» του λαϊκού κινήματος, με αποκορύφωμα την πλήρη αποδιάρθρωση του εργατικού και συνδικαλιστικού κινήματος, την απογύμνωση του από πολιτικούς στόχους και την απονέκρωση και γραφειοκρατικοποίηση των δομών του.

Αυτές οι «διαχειριστικές λογικές» ήδη με την ένταξη της χώρας στην ΟΝΕ και ακόμα περισσότερο με την έναρξη της διεθνούς οικονομικής κρίσης, αποδεικνύεται ότι έχουν εξαιρετικά υψηλό τίμημα για τα λαϊκά συμφέροντα και αποτελούν ανάχωμα για την οικοδόμηση σήμερα των αναγκαίων κοινωνικών και πολιτικών αντιστάσεων για την ανατροπή της αντιλαϊκής πολιτικής κυβέρνησης – ΕΕ – ΔΝΤ.

Ειδικά σε σχέση με το χώρο του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού – αντίστοιχα και με το κίνημα ενάντια στους νέους αυτοκινητόδρομους στον Υμηττό – αυτές οι αντιλήψεις δίνουν ιδιαίτερη έμφαση στη διατύπωση ενός «εναλλακτικού» αναπτυξιακού σχεδίου για την περιοχή, μιας πιο «φιλικής στο περιβάλλον» χωροταξικής πολιτικής, που τελικά όμως αδυνατεί αλλά και δε θέλει να αντιληφθεί ότι δεν υπάρχει «ουδέτερος σχεδιασμός», ούτε και «πράσινο» μητροπολιτικό πάρκο, αλλά αντίθετα η χωροταξική πολιτική των τελευταίων ετών στη χώρα είναι απόρροια της ευρωπαϊκής περιφερειακής πολιτικής στο πλαίσιο της «ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης».

Αυτό εκφράζει εξάλλου και η προσπάθεια δημιουργίας «κινήματος από τα πάνω» με τη συγκρότηση ενός συνασπισμού πολιτικών φορέων, με πρωτοβουλία της δημοτικής αρχής Αργυρούπολης-Ελληνικού, της «Επιτροπής Αγώνα για το Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού» με βάση ακριβώς τα «αυταπόδεικτα» – αν μη τι άλλο – «πορίσματα» μιας πρόσφατης μελέτης του Ε.Μ.Π., ότι είναι τελικά «φτηνή και εφικτή» μία άλλη πολιτική «διαχείρισης», «ήπιας ανάπτυξης», «αυτοχρηματοδότησης», «ανταποδοτικότητας», που ταυτόχρονα θα στηρίζει τη μικρή και μεσαία επιχειρηματικότητα, την «τουριστική αναβάθμιση» της Αττικής κ.ο.κ.

Ακόμη πιο επικίνδυνες για τις κοινωνικές ανάγκες είναι οι λογικές που απορρέουν από κινήσεις όπως ο «συντονισμός των τριών όμορων δήμων», που δεν παραγνωρίζει απλά το ρόλο και τη λειτουργία των Ο.Τ.Α. ως κομμάτι του κρατικού μηχανισμού, αλλά δίνει

«πολιτικό οξυγόνο» στους πολιτικούς εκφραστές των μνημονίων στην περιοχή - τις δημοτικές παρατάξεις του ΠΑΣΟΚ και της ΝΔ. Είναι ενδεικτικό ότι ο σημερινός δήμαρχος Γλυφάδας πρωτοστάτησε στη δημιουργία του παράνομου νεκροταφείου, διώκεται για κατασπατάληση δημοσίου χρήματος και την ίδια στιγμή είναι μέλος του Δ.Σ. της Αττικό Παράκτιο Μέτωπο Α.Ε.[31] που ξεπουλά όλο το παραλιακό μέτωπο, ενώ ο δήμαρχος Αλίμου είναι στέλεχος του ΠΑΣΟΚ - με αυτούς δεν μπορούμε, ούτε πρέπει να είμαστε μαζί αλλά απέναντι. Οι κάτοικοι των γύρω δήμων δεν έχουν τίποτα να κερδίσουν από αυτή τη «συμμαχία», παρά μόνο να δουν στις κρίσιμες στιγμές τον αγώνα τους να ξεπουλιέται από τους πιο γνήσιους εκφραστές των μνημονιακών πολιτικών στην περιοχή.

Επί της ουσίας, όπως φαίνεται και μέσα από τα σχέδια της «Ελληνικό Α.Ε.» η δράση του «συντονισμού των δημοτικών αρχών» όλα αυτά τα χρόνια στόχευε, και ως αντιστάθμισμα στις επιπτώσεις του Καλλικράτη, σε ένα μέρος της νομής του χώρου με την εγκατάσταση δημοτικών υπηρεσιών, ενώ με τις σκέψεις για ΧΥΤΑ, διαδημοτικό νεκροταφείο κ.ο.κ. άνοιξε τελικά «κερκόπορτες» για την εγκατάσταση εντός του χώρου κάθε είδους χρήσης και δραστηριότητας οποιουδήποτε φορέα και όλα αυτά στο πλαίσιο πάντα του «οράματος» μιας «άλλης αξιοποίησης» και την «αγωνιστική» διαχείριση του εκάστοτε δήμου...

Αυτού του τύπου οι δομές ουδεμία σχέση έχουν ούτε με τα λαϊκά συμφέροντα, ούτε και με πραγματικές δημοκρατικές κινηματικές δομές. Αντίθετα, άνοιξαν το δρόμο σε «πολιτικές συμμαχίες» που είτε εκφράζουν ένα «θολό» αντιμνημονιακό λόγο και έναν στείρο περιβαλλοντικό αγώνα, είτε βοηθούν στο «ξέπλυμα» των πιο αντιδραστικών εκφραστών των μνημονίων στην περιοχή και καταλήγουν τελικά να εγκλωβίζουν τις αγωνιστικές διαθέσεις των κατοίκων μετατρέποντας τους σε χειροκροτητές και αγωνιστικό ακροατήριο.

Τη στιγμή λοιπόν που οι ανάγκες του κεφαλαίου για το ξεπέρασμα της κρίσης σαρώνουν κάθε είδους κοινωνική κατάκτηση, που ο λαός στενάζει κάτω από το βάρος της πολιτικής των μνημονίων της ΕΕ και του ΔΝΤ, που καλείται να πληρώσει ένα χρέος που δε δημιούργησε, που του αφαιρούνται κατακτήσεις ενός αιώνα και ο βασικός μισθός μόλις που ανέρχεται στα 400€, οι παραπάνω αντιλήψεις και πρακτικές σε σχέση με το αναγκαίο περιεχόμενο του κινήματος και τις δομές του, το ρόλο των θεσμικών φορέων και των Ο.Τ.Α. και η ιδεολογική εμμονή σε μία «άλλου τύπου» ανάπτυξη, στην «πάλη» για μια «ρεαλιστική λύση» και για έναν ετεροχρονισμένο «τίμιο συμβιβασμό», ανάμεσα στις λαϊκές διεκδικήσεις και τα σχέδια του κεφαλαίου, όχι μόνο δε συμβάλλουν στη δυνατότητα νικηφόρας διεκδίκησης του χώρου, αλλά αντίθετα εμμέσως πλην σαφώς αποδέχονται την ήττα και αφαιρούν την όποια δυνατότητα βαθέματος του αγώνα και σύνδεσής του με το συνολικό πολιτικό αγώνα που δίνει ο λαός αυτή την περίοδο για την ανατροπή της αντιλαϊκής

επίθεσης.

Σε αυτό το σημείο πρέπει να είμαστε καθαροί. Γνωρίζει η δημοτική αρχή Ελληνικού - Αργυρούπολης ότι το πλαίσιο των αιτημάτων της ενσωματώνεται ήδη από την «Ελληνικό Α.Ε.»; Με συναγωνιστική διάθεση την καλούμε αφενός να πάρει θέση και αφετέρου να αφήσει τις συνδιοργανώσεις και τις συμμαχίες με τους μνημονιακούς δημάρχους και να εμπιστευτεί τις αστείρευτες δυνατότητες του Λαϊκού Κινήματος.

Τι να κάνουμε για τη νικηφόρα διεκδίκηση

Σήμερα ο αγώνας για το αεροδρόμιο δε μπορεί παρά:

- Να διεκδικήσει το κατοχυρωμένο στη συνείδηση του λαού αίτημα για μετατροπή του πρώην αεροδρομίου σε πάρκο υψηλού πρασίνου, χωρίς επιχειρηματικές δραστηριότητες, χωρίς οικοπεδοποίηση και οικιστική ανάπτυξη, απέναντι σε διαχειριστικές λογικές «αυτοχρηματοδότησης του πάρκου», «άλλης αξιοποίησης» ή ακόμα και «πράσινης ανάπτυξης» που τα «αποτελέσματα» τους φαίνονται από τα φουγάρα του Θριασίου, στα κατεστραμμένα Μεσόγεια, στη «διπλή ανάπτυξη» του Ελαιώνα, στο «Μητροπολιτικό Πάρκο» στο Γουδί και επαναφέρουν από την πίσω πόρτα την κυρίαρχη πολιτική.
- Να ακολουθήσει το ισχυρό χνάρι της λαϊκής αυτοοργάνωσης, των λαϊκών επιτροπών και συνελεύσεων, τις νέες μορφές κοινωνικής αντίστασης που γεννά η διογκούμενη κοινωνική οργή. Μόνο αν οι κάτοικοι πάρουν τον αγώνα στα χέρια τους θα δημιουργηθούν οι όροι πραγματικής αντιπαράθεσης και ρήξης, θα δημιουργηθεί αυτή η δυναμική που απαιτείται για να δοθεί αυτή η μάχη με νικηφόρα προοπτική. Για αυτό και ο αγώνας δεν πρέπει να εγκλωβιστεί στο πλαίσιο ενός πολιτικού μετώπου διαμαρτυρίας ετερόκλητων πολιτικών ή/και θεσμικών φορέων, παρέχοντας άλλοθι σε όσους στηρίζουν ή και υλοποιούν την κυρίαρχη πολιτική όλα αυτά τα χρόνια.
- Να συναντήσει τον άκαμπτο αγώνα των κατοίκων της Χαλκιδικής και της Κερατέας, το κίνημα της ανυπακοής για τα εισιτήρια, τα διόδια, τα χαράτσια και τους πλειστηριασμούς, το κίνημα ενάντια στους αυτοκινητόδρομους αλλά και τους αγώνες για δημόσια δωρεάν εκπαίδευση και υγεία και την εντεινόμενη πάλη των εργαζομένων και της νεολαίας για τα δικαιώματά τους, ενάντια στην κυρίαρχη πολιτική.
- Να αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα και σημαντικό σταθμό της πάλης του λαού ενάντια στο μνημόνιο, που η επιτυχημένη της έκβαση θα συμβάλλει στην ανατροπή της κυβέρνησης και

την ρήξη με την κυρίαρχη πολιτική, ΕΕ και ΔΝΤ. Την κρίση, τα χρέη και τα ελλείμματά τους δεν θα τα πληρώσουμε εμείς, γιατί απλούστατα δεν έχουμε, αφού δεν τα «φάγαμε μαζί».

Απαιτούμε - διεκδικούμε:

- Το πρώην αεροδρόμιο του Ελληνικού να γίνει Πάρκο Φυσικού Πρασίνου, πάρκο του λαού και όχι του κεφαλαίου. Οι υπάρχουσες ή άλλες υποδομές να αποδοθούν στις πραγματικές ανάγκες των κατοίκων της Αθήνας (μαζικό αθλητισμό, πολιτιστικές δραστηριότητες κ.α.).
- Να κατοχυρωθεί άμεσα η ελεύθερη και δωρεάν πρόσβαση στο χώρο του πρώην αεροδρομίου, στις ολυμπιακές εγκαταστάσεις και την παραλία του Αγίου Κοσμά και αυτό να είναι το μοναδικό καθεστώς λειτουργίας στο σύνολο του χώρου και των εγκαταστάσεων.
- Καμία οικοπεδοποίηση και οικιστική-οικοδομική «ανάπτυξη». Καμία εκχώρηση όλου ή τμήματος του χώρου σε ιδιώτες επιχειρηματίες για κανένα λόγο και με καμιά μορφή. Το κράτος - κεντρικό, περιφερειακό και τοπικό - να αναλάβει το κόστος για την κατασκευή και τη συντήρηση του πάρκου, χωρίς καμία αύξηση τελών και φορολογίας. Δεν εμπιστευόμαστε κανένα «πράσινο ταμείο» και καμιά «πράσινη αντιπαροχή» στα χέρια κράτους - εργολάβων. Οι εργαζόμενοι δεν θα πληρώσουν!
- Να απομακρυνθούν όλες οι χρήσεις και να απαγορευτούν όλες οι δραστηριότητες (πίστετες αυτοκινήτων, εκθέσεις, εγκαταστάσεις κινηματογραφήσεων, στρατιωτικές και αστυνομικές εγκαταστάσεις, κάμερες, κλπ), που υπονομεύουν τη μετατροπή του σε Πάρκο Φυσικού Πρασίνου.
- Κανένα νέο γήπεδο γκολφ - Να κλείσει το γκολφ της Γλυφάδας και ο χώρος να μετατραπεί άμεσα σε ανοιχτό πάρκο πρασίνου προσβάσιμο σε όλους τους κατοίκους.
- Αποκατάσταση της φυσικής παραλίας του Αγίου Κοσμά και απόδοσή της στους κατοίκους για ελεύθερη χρήση φυσικής θαλάσσιας αναψυχής και άθλησης. Το Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας να αποδοθεί εξ ολοκλήρου στο ναυταθλητισμό και να μην χτιστεί ούτε μέτρο τιμέντου.
- Απομάκρυνση των ξενυχτάδικων και κάθε ιδιωτικής εγκατάστασης από την παραλία τώρα! Όχι άλλη μαρίνα στο Σαρωνικό.
- Καμία νέα λεωφόρος στην περιοχή - Δωρεάν μαζικές μεταφορές για τους κατοίκους.
- Να σταματήσει η λειτουργία του κολαστηρίου «φιλοξενίας - δολοφονίας» μεταναστών στο ανατολικό αεροδρόμιο.

Ως σχήμα γειτονιάς, ως αριστερή αντικαπιταλιστική κίνηση πόλης θεωρούμε εξαιρετικά αναγκαία τόσο την κοινή δράση όλων των αγωνιζόμενων συλλογικοτήτων και κατοίκων, όσο

και την ενίσχυση των λαϊκών διεκδικήσεων με την οικοδόμηση σε κάθε περιοχή μορφών λαϊκής αυτοοργάνωσης και αγώνα, αναγκαίων κοινωνικών όρων για την αποτροπή της παράδοσης του χώρου του Ελληνικού στο κατασκευαστικό κεφάλαιο και για την απόδοσή του για τις ανάγκες των κατοίκων και του φυσικού περιβάλλοντος. Αγώνας συνδεδεμένος με την εναντίωση στις διαδικασίες του fast track και του ξεπουλήματος της δημόσιας περιουσίας και γενικότερα συνδεδεμένος με ένα κίνημα ρήξης με τις αντιλαϊκές πολιτικές κυβέρνησης/ΕΕ/ΔΝΤ και ανατροπής τους.

Για αυτό εκτιμούμε ότι είναι αναγκαία η έκφραση και η κοινή δράση όλου του αγωνιζόμενου κόσμου της περιοχής με τη δημιουργία μιας ανοιχτής, δημοκρατικής, αγωνιζόμενης Πρωτοβουλίας που θα συμβάλλει στο μαζικό λαϊκό αγώνα για το Ελληνικό. Την παραπάνω πρόταση την καταθέτουμε σε κάθε αγωνιζόμενη συλλογικότητα και κάτοικο της περιοχής. Σε κάθε περίπτωση το κίνημα πρέπει να αξιοποιήσει κάθε εξώστρεφη κινητοποίηση και με την πιο πλατιά ενότητα στο δρόμο να προασπίσει κάθε σπιθαμή του χώρου του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού.

Πρωτοβουλία Κατοίκων στα Νότια

prwkat.blogspot.com - prwkat@gmail.com

[1] Βλ. και http://prwkat.blogspot.gr/2013/01/blog-post_20.html

[2] Βλ. Εφ. Ναυτεμπορική, φ. 25.410, 12/2/14

[3] Βλ. και http://prwkat.blogspot.gr/2012/04/blog-post_23.html

[4] Βλ. και http://prwkat.blogspot.gr/2012/03/blog-post_18.html

[5] Βλ. σχετικά <http://prwkat.blogspot.gr/2007/11/1112.html> και <https://docs.google.com/presentation/d/15hR8kGWJhWF4XADQyu8BMMx8ko0Yb4SlmIsuaj-kuRE/edit#slide=id.p31>

[6] <http://hellinikonproject.wordpress.com/>

[7] Παρουσίαση της «Ελληνικό Α.Ε. στο Δ.Σ. του ΤΕΕ στις 16/4/2012, <http://pollalis-hellinikon.com/wp/>

[8] <http://hellinikonproject.wordpress.com/>

[9] ο.π.

[10] <http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=413061>

[11] <http://www.capital.gr/News.asp?id=1942846> και
<http://www.capital.gr/News.asp?id=1943044>

[12] http://prwkat.blogspot.gr/2012/09/blog-post_6369.html

[13]

<http://leonidasvatikiotis.wordpress.com/2013/01/07/%CE%B9%CE%B4%CE%B9%CF%89%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%80%CE%BF%CE%B9%CE%AE%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82-%CF%87%CE%BF%CF%81%CF%8C%CF%82-%CE%B4%CE%B9%CF%83%CE%B5%CE%BA%CE%B1%CF%84%CE%BF%CE%BC%CE%BC%CF%85/>

[14] <http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=413061>

[15] Βλ. Εφ. Ναυτεμπορική, φ. 25.410, 12/2/14

[16] Παρουσίαση της «Ελληνικό Α.Ε.» στο Σύλλογο Πολιτικών Μηχανικών, PMI-ASCE, στις 24/1/2013, <http://pollalis-hellinikon.com/wp/>

[17] Στις 3/2/14 ο διευθύνων σύμβουλος της Lamda Development δήλωσε στο συνέδριο Global Capital Forum πως για την αξιοποίηση της έκτασης του πρώην αεροδρομίου στο Ελληνικό ο ανάδοχος θα πρέπει να επενδύσει περίπου 7 δισ. ευρώ, ενώ θα απαιτηθούν ακόμη 3 δισ. ευρώ για την υλοποίηση δευτερογενών έργων... - <http://www.capital.gr/News.asp?id=1951991>.

[18] <http://www.capital.gr/News.asp?id=1943044>

[19] <http://www.capital.gr/News.asp?id=1956777>

[20] ο.π.

[21] <http://www.elliniko-argyroupoli.gr/article.php?id=2965>

[22] <http://hellinikonproject.wordpress.com/>

[23] <http://www.elliniko-argyroupoli.gr/article.php?id=2938>

[24] <http://www.elliniko-argyroupoli.gr/article.php?id=2965>

[25] ο.π.

[26] ο.π.

[27] <http://www.elliniko-argyroupoli.gr/article.php?id=2938>

[28]

<http://enotitasaronikou.wordpress.com/2013/06/04/%CE%B4%CE%B7%CE%BC%CE%BF%CF%83-%CE%B5%CE%BB%CE%BB%CE%B7%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%85-%CE%B1%CF%81%CE%B3%CF%85%CF%81%CE%BF%CF%85%CF%80%CE%BF%CE%BB%CE%B7%CF%83-%CF%83%CF%85%CE%BD%CE%B1%CE%BD%CF%84/>

[29] «Αν λάβουμε υπόψη τα σχέδια για την λεγόμενη «αξιοποίηση» του χώρου του πρώην αεροδρομίου Ελληνικού και της παραλίας του Αγίου Κοσμά... είναι προφανές ότι το νέο τερατώδες πολεοδομικό συγκρότημα που σχεδιάζεται στο Ελληνικό, αν τελικά γίνει, θα έχει αυξημένες ανάγκες παροχής ηλεκτρικού ρεύματος. Κάτω από αυτές τις συνθήκες, νομίζουμε ότι ανεξάρτητα από το τι θα γίνει τελικά στον χώρο του πρώην αεροδρομίου, είναι αναγκαία η αναβάθμιση και λειτουργία του υπάρχοντος υποσταθμού του Ελληνικού σε ΚΥΤ 150/20kV. Αυτό σημαίνει ότι η γραμμή μεταφοράς 150/20kV από την Παλλήνη, θα μπορούσε να φτάνει υπογείως από την Ηλιούπολη μέχρι το Ελληνικό... Σύμφωνα με όσα προτείνονται παραπάνω, η περιοχή του σημερινού ΚΥΤ στα όρια Ηλιούπολης-Αργυρούπολης στον Υμηττό, θα επανέλθει στην προηγούμενη κατάσταση, δηλαδή θα λειτουργεί μια απλή Ζεύξη... Επίσης, θα καταργηθεί το υπάρχον παράνομο και αυθαίρετο ΚΥΤ 150/20kV και δεν θα κατασκευαστεί στο χώρο αυτό το προβλεπόμενο ΚΥΤ 400/150kV. Όσον αφορά τον χώρο του πρώην αεροδρομίου Ελληνικού, δεδομένης της πολύ μεγάλης έκτασής του, (6.000 στρέμματα), εκτιμάται ότι ο υποσταθμός ΚΥΤ της ΔΕΗ, έκτασης περίπου 50 στρεμμάτων, μπορεί να χωροθετηθεί με τέτοιο τρόπο που να μη βρίσκεται κοντά σε κατοικημένες περιοχές και να είναι, εξ αρχής υπογειοποιημένος και κλειστού τύπου.», Ανακοίνωση της Πρωτοβουλίας Πολιτών για την προστασία του Υμηττού της 25/4/2013.

[30] «Όλα τα παραπάνω αιτήματα είναι εύλογα και υλοποιήσιμα. Ιδιαίτερα τα αιτήματα που έχουν να κάνουν με το χώρο του πρώην αεροδρομίου και της παραλίας του Ελληνικού, όχι μόνο δεν εμποδίζουν την αξιοποίηση του προς όφελος της κοινωνίας, αλλά αντίθετα συμβάλλουν σε αυτή.», Απόσπασμα από την απόφαση του Δ.Σ. του Δήμου Ελληνικού - Αργυρούπολης της 18/12/2013 - <http://www.elliniko-argyroupoli.gr/article.php?id=2965>.

[31]

<http://www.euro2day.gr/news/economy/article/1123866/poioi-tha-trexouyn-to-project-athhnaik-h-riviera.html>

Παρακάτω σας παρουσιάζουμε κάποια από τα σημαντικότερα σχέδια της “Ελληνικό Α.Ε.”.

Αναλυτικότερα, μπορείτε να δείτε τα:

<http://pollalis-hellinikon.com/wp/>

<http://hellinikonproject.wordpress.com/>



•

•

•

•

•