

# ΣΤΑΔΙΟ ΤΗΣ ΑΕΚ ΣΤΗ ΝΕΑ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ

ΕΚΘΕΣΗ ΟΜΑΔΑΣ ΕΙΔΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΩΝ

Ιούλιος 2015

## **ΕΚΘΕΣΗ ΟΜΑΔΑΣ ΕΙΔΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΣΤΑΔΙΟ ΑΕΚ ΝΕΑΣ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑΣ**

### **ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ**

#### **1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

#### **2. ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ**

#### **3. Η ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΤΟΥ ΣΤΑΔΙΟΥ**

##### **3.1. ΚΤΙΡΙΟΛΟΓΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ**

##### **3.2. ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΕΡΚΙΔΩΝ ΘΕΑΤΩΝ**

##### **3.3. ΕΛΑΦΡΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΣΤΡΕΨΙΜΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΕΙΦΟΡΙΑ**

#### **4. Η ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ**

##### **4.1. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ**

##### **4.2. ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ**

##### **4.3. Η ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ**

##### **4.4. ΟΙ ΑΜΕΣΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ**

##### **4.5. ΟΙ ΕΜΜΕΣΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ**

##### **4.6. ΠΙΘΑΝΕΣ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ**

#### **5. ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΕΙΦΟΡΙΑΣ**

##### **5.1. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΑΕΙΦΟΡΙΑ**

##### **5.2. ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΕΙΦΟΡΙΑ**

#### **6. ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΟΥ ΣΤΑΔΙΟΥ**

##### **6.1. Η ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ**

##### **6.1.1. ΟΙ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΘΕΑΤΩΝ ΠΡΟΣ/ΑΠΟ ΤΟ ΣΤΑΔΙΟ ΥΠΟ ΣΥΝΗΘΕΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ**

##### **6.1.2. ΕΝΑ ΑΝΤΙΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ: ΤΟ ΣΤΑΔΙΟ "Γ. ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ" ΣΤΟ ΝΕΟ ΦΑΛΗΡΟ**

##### **6.1.3. ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΓΙΑ ΤΟ ΣΤΑΔΙΟ ΤΗΣ ΑΕΚ ΣΤΗ ΝΕΑ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ**

##### **6.1.4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ**

##### **6.2. Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ**

##### **6.2.1. Η ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ Η ΦΕΡΟΥΣΑ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ**

##### **6.2.2. Η ΠΕΡΙΜΕΤΡΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

##### **6.2.3 ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΤΕΧΝΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΤΑΔΙΟ ΤΗΣ ΑΕΚ ΣΤΗ ΝΕΑ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ**

##### **6.2.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

#### **7. ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

## ΕΚΘΕΣΗ ΟΜΑΔΑΣ ΕΙΔΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΣΤΑΔΙΟ ΑΕΚ ΝΕΑΣ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑΣ

Αθήνα, Ιούλιος 2015

### 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα έκθεση αποτελεί τη γνωμοδότηση της ομάδας ειδικών επιστημόνων - με ειδικότητες αρχιτεκτονικής, αρχιτεκτονικής μεγάλων σταδίων, πολεοδομίας και περιβάλλοντος - για το ζήτημα της κατασκευής του Σταδίου της ΑΕΚ στη Νέα Φιλαδέλφεια. Η ομάδα εκλήθη στις 4 Μαρτίου 2015 από τον Δήμαρχο Φιλαδέλφειας-Χαλκηδόνας Άρη Βασιλόπουλο με σχετική επιστολή στην οποία ανέφερε:

*"Ο Δήμος Φιλαδέλφειας- Χαλκηδόνας στην προσπάθεια του να προωθήσει το Έργο Μελέτης και Κατασκευής Σταδίου της ΑΕΚ, σας προσκαλεί και σας παρακαλεί να μετέχετε σε συνάντηση -σύσκεψη, προκειμένου να έχει τη γνώμη σας ως ειδικών, για τη δυνατότητα κατασκευής Σταδίου UEFA κατηγορίας IV ELITE, εντός του περιγράμματος του προϋφιστάμενου γηπέδου, χωρίς τη χρήση τμήματος του Άλσους Νέας Φιλαδέλφειας".*

Στην ομάδα των ειδικών επιστημόνων συμμετείχαν οι:

- **Geraint John**, Καθηγητής Αρχιτεκτονικής University of Luton, Χρυσό Μετάλλιο 2014 Διεθνούς Ολυμπιακής Επιτροπής - IOC, πρώην Διευθυντής του τμήματος Αθλητισμού και Αναψυχής της Διεθνούς Ένωσης Αρχιτεκτόνων-UIA,
- **Gar Holohan**, Διευθυντής του τμήματος Αθλητισμού και Αναψυχής της Διεθνούς Ένωσης Αρχιτεκτόνων-UIA,
- **Νίκος Φιντικάκης**, Μέλος του Συμβουλίου της Διεθνούς Ένωσης Αρχιτεκτόνων - UIA και Δ/ντής του Προγράμματος UIA –ARES «Αρχιτεκτονική και Ανανεώσιμες πηγές ενέργειας»,
- **Αντώνης Μαούνης**, Πρόεδρος του Δ.Σ του Τμήματος Αττικής του Συλλόγου Αρχιτεκτόνων Διπλωματούχων Ανωτάτων Σχολών - Πανελλήνιας Ένωσης Αρχιτεκτόνων ΣΑΔΑΣ ΠΕΑ,
- **Νίκος Μπελαβίλας**, Αναπληρωτής Καθηγητής Πολεοδομίας, Διευθυντής Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

Η ομάδα ζήτησε από τον Δήμο Φιλαδέλφειας-Χαλκηδόνας τη διοργάνωση ειδικής σύσκεψης με τη συμμετοχή των μελετητών του Σταδίου της ΑΕΚ, προκειμένου να ενημερωθεί διεξοδικά και αξιόπιστα από τους ίδιους, σχετικά με τα μεγέθη, τα τεχνικά και ποιοτικά στοιχεία του Σταδίου. Η σύσκεψη πραγματοποιήθηκε στις 30

Μαρτίου 2015 στο Δημαρχείο Φιλαδέλφειας-Χαλκηδόνας. Σε αυτή παρουσιάστηκαν οι μελέτες του Σταδίου. Ζητήθηκαν επί πλέον στοιχεία τα οποία και προσκομίστηκαν τις αμέσως επόμενες ημέρες.<sup>1</sup>

Με αφορμή τη συγκεκριμένη σύσκεψη, εξεδόθη η παρακάτω ανακοίνωση του Δήμου Φιλαδέλφειας-Χαλκηδόνας :

*"Κατά την παρουσίαση του έργου που έγινε από την πλευρά της ομάδας των μελετητών και τις διευκρινιστικές ερωτήσεις που έγιναν από την πλευρά των ειδικών επιστημόνων, έγινε από κοινού αποδεκτό ότι ο διάλογος αυτός οφείλει να συνεχιστεί, κατ' αρχήν με πλήρη ενημέρωση του Δήμου επί όλων των μελετών και των θεμάτων που έχει ήδη επεξεργαστεί η πλευρά της ΑΕΚ: Όλων όσων βρίσκονται ακόμα στο στάδιο της μελέτης και διερεύνησης, όσων έχουν ήδη υποβληθεί σε δημόσιες υπηρεσίες, καθώς και όσων έχουν ήδη εγκριθεί από αυτές.*

*Με ικανοποίηση διαπιστώσαμε ότι γίνεται αποδεκτό από όλους πως η δημόσια ασφάλεια και η προστασία του περιβάλλοντος αποτελούν αξίες πρώτης προτεραιότητας. Ελπίζουμε να συνεχιστεί ο θετικός διάλογος με στόχο την αναζήτηση μιας αποδεκτής ισορροπίας μεταξύ των αναγκών της ομάδας της ΑΕΚ και της ποιότητας ζωής των κατοίκων, του παραδοσιακού οικιστικού περιβάλλοντος και των εύρυθμων συνθηκών κυκλοφορίας κυρίως κατά τη διάρκεια διεξαγωγής των αγώνων, με ιδιαίτερη ευαισθησία στην προστασία του Άλσους".<sup>2</sup> Σε αυτή την κατεύθυνση και με αυτό το πνεύμα κινείται και η παρούσα έκθεση.*

## **2. ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ**

Τα πρώτα στοιχεία και συμπεράσματα από την επισκόπηση των μελετών όπως αυτές παρουσιάστηκαν ή/και προσκομίστηκαν στην ομάδα ειδικών επιστημόνων είναι τα εξής:

Κατά τη συνάντηση που πραγματοποιήθηκε στα γραφεία του Δήμου Φιλαδέλφειας-Χαλκηδόνας παρουσιάστηκαν από την πλευρά των μελετητών της ΑΕΚ τα γενικά και τμήμα των ειδικών σχεδίων του συνόλου ή τμημάτων του Σταδίου στη Νέα Φιλαδέλφεια. Πρόκειται ως γνωστόν για στάδιο χωρητικότητας 30.000 θέσεων. Επιδιώκεται η ένταξη του στην κατηγορία σταδίων Elite IV της UEFA.

Παράλληλα με τα σχέδια του Σταδίου, παρουσιάστηκαν επίσης το τοπογραφικό σχέδιο και το σχέδιο γενικής διάταξης που απεικονίζουν σειρά νέων έργων στον δημόσιο χώρο της πόλης, και ειδικότερα μια υπόγεια σήραγγα κυκλοφορίας και την

<sup>1</sup> Ευχαριστίες απευθύνονται στα τεχνικά στελέχη του Δήμου Φιλαδέλφειας-Χαλκηδόνας, στους συναδέλφους μελετητές του Σταδίου της ΑΕΚ, στον Επικ. Καθηγητή ΔΠΘ κ. Γιώργο Πατρίκιο για την παροχή στοιχείων και μελετών, όπως και στους ερευνητές του Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος ΕΜΠ κ.κ. Πολίνα Πρέντου και Daniel Coombes για τη βοήθεια τους στην επεξεργασία των δεδομένων.

<sup>2</sup> Γραφείο Επικοινωνίας και Δημοσίων Σχέσεων Δήμου Φιλαδέλφειας-Χαλκηδόνας, Δελτίο Τύπου 30 Μαρτίου 2015.

πεζοδρόμηση υφιστάμενου γειτονικού δρόμου, δημιουργώντας έτσι μια ευρύτερη πλατεία στη νότια πλευρά του Σταδίου.

Στην παρουσίαση και στην συζήτηση που ακολούθησε δεν αναπτύχθηκαν από πλευράς ΑΕΚ θέματα όπως στοιχεία ένταξης του προτεινόμενου γηπέδου στις γύρω κατοικημένες και δασικές περιοχές, στρατηγική για την κυκλοφορία οχημάτων καθώς και διαγράμματα κυκλοφορίας (εισόδου - εξόδου) των πεζών (συμπεριλαμβανομένων των εξόδων κινδύνου). Επίσης, δεν έγινε παρουσίαση της ανάλυσης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων του προτεινόμενου σχεδιασμού.

Μια λεπτομερής αξιολόγηση κτιριολογική και περιβαλλοντική των επιπτώσεων της πρότασης είναι αναγκαία για να διασφαλιστεί ότι :

- α) η δημόσια ασφάλεια δεν είναι σε κίνδυνο, και
- β) ότι οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις δεν αναιρούν την προτεινόμενη ανάπτυξη με βάση το νέο Στάδιο της ΑΕΚ.

Εντός του πλαισίου της παρούσας έκθεσης δεν θα εξεταστούν τα θέματα του σχεδιασμού του γηπέδου, εντός του γεωμετρικού του περιγράμματος, με κάθε λεπτομέρεια.

Παράλληλα όμως, από την επισκόπηση των μεγεθών και των συνοδευτικών κυκλοφοριακών στοιχείων τα οποία προσκομίστηκαν, δίνεται η δυνατότητα αξιολόγησης του έργου στην κλίμακα όχι της εσωτερικής αρχιτεκτονικής του, αλλά της πολεοδομικής, κυκλοφοριακής και κοινωνικής του βαρύτητας όπως και της ομαλής ή όχι ένταξης του, μαζί με τα συνοδά του έργα, στον πολεοδομικό και κοινωνικό ιστό της Νέας Φιλαδέλφειας.

Όπως προκύπτει και από τα στοιχεία που παρουσιάζονται εκτενώς πιο κάτω, εκτός από την αναζήτηση ειδικής μελέτης αξιολόγησης των επιπτώσεων στους στόχους του Αθλητικού Συλλόγου και της κοινωνίας της Νέας Φιλαδέλφειας, θα πρέπει επίσης να αναζητηθούν για τη πληρέστερη αξιολόγηση του έργου, οι πολιτικές σε σχέση με τη βιωσιμότητα του έργου και την προσβασιμότητα κατά τη διάρκεια των αγώνων.

### **3. Η ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΤΟΥ ΣΤΑΔΙΟΥ**

#### **3.1. ΚΤΙΡΙΟΛΟΓΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ**

Από τη γενική αξιολόγηση των κτιριολογικών δεδομένων του νέου Σταδίου προκύπτουν τα παρακάτω ερωτήματα, που δημιουργούν την ανάγκη απάντησης και περαιτέρω διευκρινήσεων .

1. Δεδομένου ότι το προτεινόμενο νέο Στάδιο έχει εμβαδόν 23.496 μ<sup>2</sup> έναντι 24.100 μ<sup>2</sup> του κατεδαφισθέντος παλαιού σταδίου, γιατί παρ όλα αυτά αναζητείται πρόσθετος χώρος οικοπέδου; Σημειωτέον ότι το υπάρχον οικόπεδο είναι 26.730 μ<sup>2</sup>.
2. Ποιοι είναι οι κτιριολογικοί λόγοι που επέβαλαν τη μετατόπιση του νέου Σταδίου προς Βορρά και Ανατολή απελευθερώνοντας 5.400 μ<sup>2</sup> προς Νότο με συνέπεια να καθίσταται αναγκαία η παραχώρηση πρασίνου από το γειτονικό άλσος αστικού πρασίνου;
3. Ποιοί είναι οι κτιριολογικοί λόγοι που επέβαλαν τη κατάργηση του στίβου, αλλά και άλλων αθλητικών δραστηριοτήτων που υπήρχαν στο κατεδαφισμένο στάδιο;
4. Σύμφωνα με τους κανονισμούς της UEFA για Στάδιο Elite η ελάχιστη απαιτούμενη χωρητικότητα είναι 8.000 θεατές, αναφέρεται όμως ότι δεν έχει επιλεχτεί ποτέ Στάδιο με χωρητικότητα μικρότερη των 40.000 θεατών για πραγματοποίηση τελικού αγώνα πρωταθλήματος. Ως εκ τούτου εύλογο είναι το ερώτημα γιατί προτείνεται Στάδιο 30.000 θεατών, το μέγεθος του οποίου είναι μικρότερο του αντικειμενικά κατώτατου ορίου της διοργάνωσης ανάλογων αγώνων; Το ερώτημα αυτό γίνεται μείζον, λαμβανομένων υπόψη των επιπτώσεων ενός σταδίου 30.000 θέσεων στον αστικό ιστό, στην περιβαλλοντική και κοινωνική αειφορία, στην κυκλοφορία και την ασφάλεια του κοινού και των κατοίκων.

#### **3.2. ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΕΡΚΙΔΩΝ ΘΕΑΤΩΝ**

1. Ενώ η προτεινόμενη διάταξη των κερκίδων προβλέπει περίπου ισομερή περιμετρική κατανομή των θεατών, γιατί δεν αναζητήθηκαν κι άλλες εναλλακτικές λύσεις, οι οποίες είναι δυνατόν να περιορίσουν την ανάγκη επέκτασης προς το Άλσος ανατολικά, διατηρώντας το ίδιο αριθμό θεατών και μάλιστα εντάσσοντας και τον αθλητικό στίβο;
2. Αναζητείται η τεκμηρίωση του προτεινόμενου ελάχιστου πλάτους καθίσματος, δεδομένο ότι σύμφωνα με τους κανονισμούς της UEFA είναι αποδεκτό και μικρότερο πλάτος με συνέπεια τον περιορισμό της ανάγκης επέκτασης του οικοπέδου.

3. Θα πρέπει τέλος να τεκμηριωθεί κατά πόσο το διάγραμμα ορατότητας θεατών του Σταδίου εξυπηρετεί και τις θέσεις των ΑΜΕΑ στο Α' διάζωμα.

### **3.3. ΕΛΑΦΡΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΣΤΡΕΨΙΜΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΕΙΦΟΡΙΑ**

Η τεκμηρίωση της προτεινόμενης κατασκευής σταδίου 30.000 θέσεων, πρέπει να συνοδεύεται από εναλλακτικές προτάσεις σε σχέση με το συνολικό βάρος της, ύψος της και αναστρεψιμότητα της, έτσι ώστε να είναι δυνατή η βέλτιστη ένταξη στο περιβαλλοντικό πολεοδομικό ιστό όπως επίσης η οικονομία κατασκευής του έργου. Συγκεκριμένα εγείρονται ερωτήματα ως προς την αναγκαιότητα κατασκευής μίας τόσο δαπανηρής στατικής λύσης - σχετιζόμενα με την οικονομική αειφορία δηλαδή - την σχέση κόστους - οφέλους όπως και το ενεργειακό αποτύπωμα της συγκεκριμένης κατασκευαστικής λύσης. Ας σημειωθεί εδώ ότι η έννοια του οικονομικού κόστους δεν περιορίζεται στην κατασκευή του Σταδίου. Θα πρέπει να περιλάβει και την απαιτούμενη σοβαρή τροποποίηση του οδικού και αστικού σιδηροδρομικού δικτύου για την εξυπηρέτηση ενός τέτοιου σταδίου, όπως διαπιστώνουμε στην συνέχεια, εκτός του ήδη προβλεπόμενου πλαισίου κυκλοφοριακής αναβάθμισης της περιοχής.

## **4. Η ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ**

### **4.1. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ**

Η προτεινόμενη ανάπτυξη ενός σταδίου σε μια ευαίσθητη αστική περιοχή, δίπλα σε ένα πάρκο, απαιτεί η Περιβαλλοντική αξιολόγηση που επιβάλλεται με την παράγραφο 5α, του άρθρου 42, του νόμου 4277/14, να συμφωνεί με τις απαιτήσεις των οδηγιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της UEFA, συμπεριλαμβανομένων αυτών που αναφέρονται στην έκθεση αυτή, λόγω μιας σειράς παραγόντων,.

### **4.2. ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ**

Το στάδιο αποτελεί έργο αστικής ανάπτυξης που οφείλει να ακολουθεί τις απαιτήσεις της *Οδηγίας 2011/92/ΕΕ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 13 Δεκεμβρίου 2011, για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ [ΕΡΓΑ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 4(2) σημείο 10.β.*

### **4.3. Η ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ**

Λόγω της πιθανότητας περιβαλλοντικών επιπτώσεων που προκύπτουν από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της τοποθεσίας, λαμβάνοντας υπόψη ιδιαιτέρως τις απαιτήσεις της *Οδηγίας 2011/92/ΕΕ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 13 Δεκεμβρίου 2011, για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ [ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΠΟΥ ΜΝΗΜΟΝΕΥΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 4(3)] Σημεία 2,α, γ (iv), (viii), 3<sup>α</sup>,ε, δηλαδή:*

- Την υπάρχουσα χρήση γης.
- Την ικανότητα ενσωμάτωσης του φυσικού περιβάλλοντος με ιδιαίτερη προσοχή στη φυτική βιοποικιλότητα.
- Το ιστορικό και πολιτιστικό τοπίο.

### **4.4. ΟΙ ΑΜΕΣΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ**

Ειδική προσοχή πρέπει να δοθεί στις σημαντικές επιπτώσεις στη γειτονική κατοικημένη περιοχή, λόγω των αλλαγών που θα προκύψουν στην κυκλοφορία των οχημάτων, των πεζών και των μέσων μαζικής μεταφοράς, καθώς και στις επιπτώσεις από το θόρυβο και την ατμοσφαιρική μόλυνση, καθώς και τα προβλήματα επικινδυνότητας για την ασφάλεια των γύρω κατοίκων.



#### **4.5. ΟΙ ΕΜΜΕΣΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ**

Το έργο δεν μπορεί να εξεταστεί χωριστά από τις εργασίες που απαιτούνται, όπως αναπτύσσεται στην συνέχεια, από τις δημοτικές αρχές για αναβάθμιση, επέκταση ή τροποποίηση των δρόμων και των υποδομών μαζικής μεταφοράς στην περιοχή.

#### **4.6. ΠΙΘΑΝΕΣ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ**

Ενδέχεται να υπάρξουν περαιτέρω απαιτήσεις - της νομοθεσίας περί ασφάλειας - και η ανάγκη ειδικής έρευνας που θα ερευνήσει την πιθανότητα η τοποθεσία να βρίσκεται σε μία από τις σεισμικές ζώνες κινδύνου-και ειδικότερα σε σχέση με μικροζωνική σεισμικότητα εντός της σεισμογενούς ζώνης της Αττικής.

## **5. ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΕΙΦΟΡΙΑΣ**

### **5.1. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΑΕΙΦΟΡΙΑ**

Διαπιστώθηκε ότι ως προς τις μακρο-επιπτώσεις της ύπαρξης του νέου σταδίου δεν έχει αξιολογηθεί επαρκώς το οικολογικό βάρος του στον πολεοδομικό και κοινωνικό ιστό της πόλης. Ειδικότερα η κατασκευή διαμορφώνει εκ των πραγμάτων μία μεγάλη κλίμακας θερμική νησίδα στην καρδιά της Νέας Φιλαδέλφειας. Είναι πλέον επιστημονικά τεκμηριωμένο ότι το φαινόμενο της θερμικής νησίδας αλλάζει το τοπικό μικροκλίμα σε βάθος αρκετών οικοδομικών τετραγώνων περί τη νησίδα και σε μία κλίμακα 3-8 βαθμών Κελσίου. Συμβάλει επίσης στην παγίδευση αέριων ρύπων και εμποδίζει την ομαλή κυκλοφορία των αέριων ρευμάτων δροσισμού κατά τη διάρκεια των θερμών μηνών.

### **5.2. ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΕΙΦΟΡΙΑ**

Ο έλεγχος των επιπτώσεων από την παρουσία ενός αθλητικού σταδίου 30.000 θέσεων, οφείλει να λάβει υπόψη τις απαιτήσεις διεθνών και ευρωπαϊκών διακηρύξεων και συμβάσεων· ενδεικτικά: της Ευρωπαϊκής Σύμβασης του Τοπίου (Νόμος 3827/10), όσο και του επιστημονικού πλαισίου της, όπως οι Αρχές για την Προστασία και Διατήρηση Ιστορικών Πόλεων, Οικισμών και Αστικών περιοχών (Γενική Συνέλευση του Διεθνούς Συμβουλίου Μνημείων και Τοποθεσιών ICOMOS το 2011 στην Βαλέττα) και ο Χάρτης για την Διατήρηση των Ιστορικών Πόλεων και Αστικών Περιοχών (ΓΣ ICOMOS στην Ουάσιγκτον το 1987). Η διατήρηση και ανάδειξη της ιστορικής ταυτότητας του οικισμού (Βαλέττα άρθρο 2<sup>γ</sup>), η διατήρηση της αυθεντικότητάς του (Βαλέττα άρθρο 4<sup>α</sup>1), που περιλαμβάνει μεγάλο εύρος αντικειμένων διατήρησης, όπως την χρήση ως στοιχείο ταυτότητας (Βαλέτα άρθρο 2), στοιχεία πολεοδομίας (Βαλέτα άρθρο 1<sup>α</sup>) και ρυμοτομίας (Βαλέτα άρθρο 4<sup>α</sup>1α), έως τη συνολική προστασία του κοινωνικού ιστού από ισχυρές επεμβάσεις κυκλοφορίας και στάθμευσης (Ουάσιγκτον άρθρο 12), αποτελούν μερικές από τις απαιτήσεις που πρέπει να ελεγχθούν και συναρτώνται με τα ζητήματα κυκλοφορίας και ασφάλειας του Σταδίου, που θίγονται στη συνέχεια.

Η όχι απλή γειτνίαση, αλλά η επαφή του Σταδίου με τον παραδοσιακό οικισμό της Νέας Φιλαδέλφειας και την περιοχή αμιγούς κατοικίας δημιουργεί σοβαρά ερωτήματα συνύπαρξης με τη καθημερινή ζωή των περιοίκων.

Ο υφιστάμενος οικισμός που έχει χαρακτηριστεί προστατευμένος παραδοσιακός με Προεδρικό Διάταγμα (ΦΕΚ 467Δ/18.06.2001), αποτελεί εξαίρεση ανάμεσα σε άλλους παραδοσιακούς οικισμούς. Με πολεοδόμηση και κατασκευή από δημόσιες υπηρεσίες αποκατάσταση προσφύγων από την Μικρά Ασία, ρυμοτομημένος με χαρακτηριστικές ελλειψοειδείς χαράξεις, αναπτύχθηκε στο πνεύμα των ευρωπαϊκών κηπουπόλεων, με σχεδιασμένες κατασκευές σε πλαίσια λιτότητας που συνδυάζουν

στοιχεία του μοντέρνου κινήματος της εποχής του (επαναληπτικότητα) με μορφολογικά στοιχεία (στέγες, φουρούσια) εκλεκτικισμού και λαϊκής αρχιτεκτονικής.

Το πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας διαθέτει μόνον δύο τέτοιες ζώνες ήπιας δόμησης, αμιγούς κατοικίας με καλό πολεοδομικό σχεδιασμό και ιστορικότητα, οι οποίες σχεδιάστηκαν και κατασκευάστηκαν την ίδια εποχή. Είναι η κηπούπολη της Φιλοθέης, η οποία σχεδιάστηκε μέσω οικοδομικού συνεταιρισμού και η κηπούπολη της Νέας Φιλαδέλφειας η οποία σχεδιάστηκε ως πρότυπος προσφυγικός οικισμός. Άλλοι νεώτεροι οικισμοί αυτής της ποιότητας βρίσκονται στη Βουλιαγμένη και στις βορειότερες της Κηφισιάς περιοχές, χωρίς όμως να διαθέτουν την ποιότητα του πολεοδομικού σχεδιασμού της Νέας Φιλαδέλφειας και της Φιλοθέης. Επειδή πιθανόν η πιο πάνω σύγκριση ξενίζει, σημειώνεται ότι ανεξαρτήτως της κοινωνικής κατάστασης και του εισοδηματικού επιπέδου των κατοίκων του, σε οποιαδήποτε ευρωπαϊκή ή βορειοαμερικανική πόλη δεν θα ήταν ανεκτή η εγκατάσταση ενός τέτοιου πολεοδομικού και οικολογικού βάρους σε έναν τέτοιο οικισμό.

## **6. ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΟΥ ΣΤΑΔΙΟΥ**

Η προβλεπόμενη θέση του Σταδίου της ΑΕΚ βρίσκεται εντός του αστικού ιστού και σε επαφή με το κέντρο της πόλης της Νέας Φιλαδέλφειας.

Μία βασική παράμετρος η οποία θα καθορίσει τη εύρυθμη λειτουργία του Σταδίου είναι η μετακίνηση των θεατών από και προς αυτό. Η ίδια συνθήκη θα παίζει σημαντικό ρόλο για την ομαλή ένταξη του σταδίου στην πόλη της Νέας Φιλαδέλφειας.

Μία δεύτερη παράμετρος, η οποία έχει σχέση με την ασφάλεια του Σταδίου και κατ' επέκταση με την ασφάλεια της εγγύς περιοχής της πόλης, είναι η δυνατότητα ομαλής εκκένωσης του Σταδίου σε "συνθήκες πανικού" δηλαδή σεισμού, επεισοδίων, ατυχήματος ή εν γένει εκτάκτων συνθηκών.

### **6.1. Η ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ**

#### **6.1.1. ΟΙ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΘΕΑΤΩΝ ΠΡΟΣ/ΑΠΟ ΤΟ ΣΤΑΔΙΟ ΥΠΟ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ**

Η μετακίνηση των 30.000 θεατών του γηπέδου γίνεται σε δύο φάσεις: Τη φάση προσέλευσης, η οποία είναι σχετικά αργή και διαρκεί κατά μέσον όρο 2 ώρες, και τη φάση αναχώρησης, η οποία είναι σχετικά συντομότερη και διαρκεί περίπου 1 ώρα. Από τη διεθνή και ελληνική εμπειρία γνωρίζουμε ότι οι θεατές προσέρχονται με διαφορετικούς ρυθμούς, αλλά αναχωρούν με τον ίδιο ρυθμό, ταυτόχρονα και όλοι μαζί, αμέσως μετά τη λήξη του αγώνα, με έναν μικρό αριθμό να αναχωρεί ενίοτε λίγο προ της λήξης του.

Σύμφωνα με τη διεθνή πρακτική σε πολλά στάδια πλέον επιδιώκεται ο περιορισμός της μετακίνησης με ΙΧ οχήματα. Οι θεατές είναι επιθυμητό να μετακινούνται με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ), ιδιαίτερα με Μέσα Σταθερής Τροχιάς (ΜΣΤ) τα οποία έχουν υψηλότερες χωρητικότητες και συχνότητες από τα συμβατικά λεωφορεία. Σε αυτή την περίπτωση, είναι επίσης δόκιμο τα αθλητικά στάδια να καλύπτονται από περισσότερους από έναν σταθμούς ΜΣΤ ώστε να αποφεύγεται η μεγάλη ροή πλήθους προς έναν σταθμό, με βασική επιδίωξη τη διασπορά της σε περισσότερους σταθμούς. Όμως, παρά τις προθέσεις αποτροπής μετακινήσεων με ιδιωτικά οχήματα, είναι απολύτως απαραίτητο να υπάρχει μία ελάχιστη υποδομή για υποδοχή ΙΧ αυτοκινήτων. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, σύμφωνα με ελληνικά standards για τη στάθμευση, για το συγκεκριμένο στάδιο απαιτούνται κατ' ελάχιστον 3.000 θέσεις στάθμευσης. Οι θέσεις αυτές καλύπτουν έναν χώρο 75.000 τ.μ. Στην πραγματικότητα, οι ανάγκες στάθμευσης οι οποίες θα προκύπτουν είναι κατά πολύ μεγαλύτερες αυτών των μεγεθών.

Η ελληνική εμπειρία από τη λειτουργία μεγάλων σταδίων εντός ή εκτός πόλεων είναι μακρά και εξ' αυτής είναι γνωστές οι συμπεριφορές και οι συνήθειες των

θεατών σε μαζική κλίμακα. Αυτές δεν μπορεί παρά να ληφθούν υπ' όψη καθώς θεωρείται άκρως αντιεπιστημονική η άποψη πως, ειδικά για ένα στάδιο, θα αλλάξει εντός ενός μικρού χρονικού διαστήματος, ή ειδικά για αυτό το στάδιο, η συμπεριφορά ενός πλήθους 30.000 ατόμων.

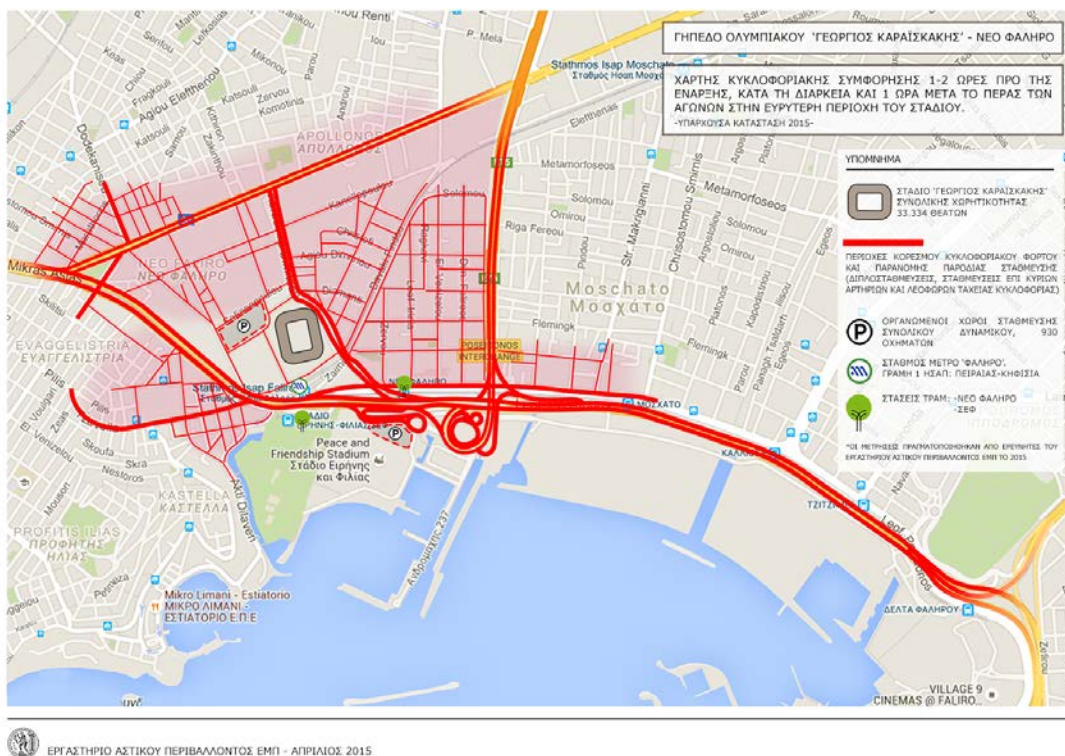
Ως προς τα μεγέθη, τα πλησιέστερα παραδείγματα προς σύγκριση είναι το Στάδιο "Γεώργιος Καραϊσκάκης" στο Νέο Φάληρο και το Ολυμπιακό Στάδιο στην Καλογρέζα.

Το Στάδιο "Γεώργιος Καραϊσκάκης" διαθέτει ανάλογη χωρητικότητα - κατά 10% μεγαλύτερη (33.000 θεατές) - με το Στάδιο της ΑΕΚ στη Νέα Φιλαδέλφεια.

### **6.1.2. ΕΝΑ ΑΝΤΙΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ: ΤΟ ΣΤΑΔΙΟ "Γ. ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ" ΣΤΟ ΝΕΟ ΦΑΛΗΡΟ**

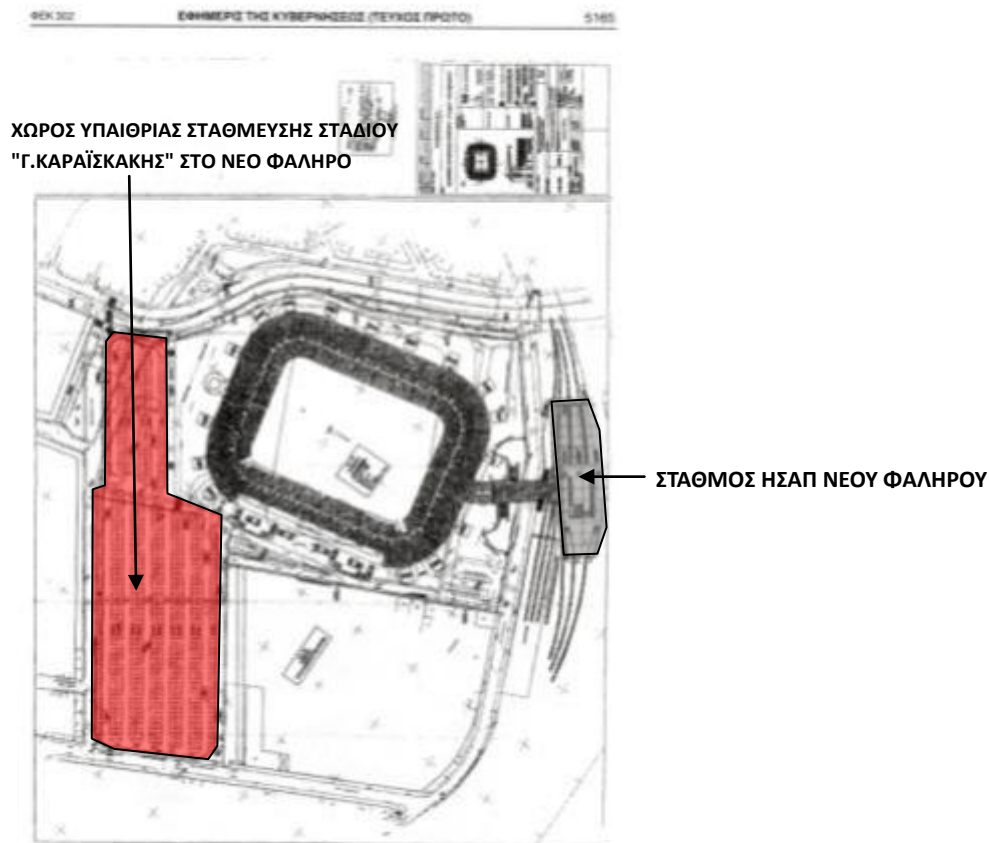
Η περίπτωση του Σταδίου "Γεώργιος Καραϊσκάκης" είναι ενδεικτική ενός σύγχρονου σταδίου με άνετες προσβάσεις από ΜΣΤ, λεωφορειακές γραμμές και μεγάλους οδικούς άξονες. Το στάδιο καλύπτεται τον Σταθμό της Γραμμής 1 Μετρό (ΗΣΑΠ) "Φάληρο" (απόσταση 170 μ.) και τον Τερματικό Σταθμό Τραμ "Νέο Φάληρο" (απόσταση 300 μ.). Καλύπτεται επίσης από δεκάδες λεωφορειακές γραμμές κορμού ή απλές γραμμές οι οποίες συνδέουν την έξοδο του σταδίου με τα κέντρα της Αθήνας και του Πειραιά. Βρίσκεται επάνω σε μεγάλους κυκλοφοριακούς άξονες και συγκεκριμένα στη συμβολή των ελεύθερων λεωφόρων Ποσειδώνος, (ΠΑΘΕ) Κηφισού και της πρωτεύουσας αρτηρίας οδού Πειραιώς.

Κατά τη διάρκεια των αγώνων, στο συγκεκριμένο στάδιο παρατηρείται η μαζική μετακίνηση θεατών με τους συρμούς του ΗΣΑΠ και του Τραμ και ταυτόχρονα συμβαίνει κυκλοφοριακός κορεσμός του συνόλου των κύριων αξόνων και του συνόλου των τοπικών οδών σε ακτίνα περίπου 500-1.000 μέτρων περί το στάδιο. Παρατηρείται επίσης η παράνομη στάθμευση επί πλατειών, πεζοδρομίων, λεωφόρων ταχείας κυκλοφορίας κ.α. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι οι τρεις μεγάλοι υπερτοπικοί άξονες επί των οποίων απαγορεύεται απολύτως η στάθμευση (Κηφισού, Ποσειδώνος και Πειραιώς) καταλαμβάνονται από σταθμευμένα οχήματα έως και σε σημεία που δημιουργούν υψηλότερους κινδύνους στην κυκλοφορία (Γέφυρα Λαμπράκη, Γέφυρα Κηφισού-Ποσειδώνος, Γέφυρα Κηφισού-Πειραιώς) (Εικόνα 1).



Εικόνα 1. Η περιοχή κυκλοφοριακού κορεσμού του Σταδίου "Γεώργιος Καραϊσκάκη" κατά τη διάρκεια των αγώνων. Παρατηρείται η πλήρης συμφόρηση του τριγώνου των ελευθέρων λεωφόρων Ποσειδώνος και Κηφισού, της κύριας αρτηρίας της οδού Πειραιώς όπως και όλων των τοπικών οδών εντός του τριγώνου. Η συμφόρηση οφείλεται στη ροή χιλιάδων οχημάτων και στην ανεξέλεγκτη παρόδια στάθμευση. Σημειώνονται οι δύο μεγάλοι θεσμοθετημένοι υπαίθριοι χώροι στάθμευσης, ο Σταθμός Μετρό "Φάληρο" και ο Τερματικός Σταθμός Τραμ "Νέο Φάληρο". Οι χώροι στάθμευσης και οι σταθμοί των ΜΣΤ βρίσκονται σχεδόν σε επαφή με το στάδιο. Πηγή: Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος ΕΜΠ, Απρίλιος 2015.

Επισημαίνεται ακόμη ότι το Στάδιο "Γ. Καραϊσκάκης" διαθέτει έναν χώρο υπαίθριας στάθμευσης ίσο σχεδόν με την έκταση του σταδίου στο δυτικό του τμήμα, αλλά για τις ανάγκες των θεατών λειτουργεί και ο χώρος υπαίθριας στάθμευσης του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας, στη νότια πλευρά του (Εικόνα 2).

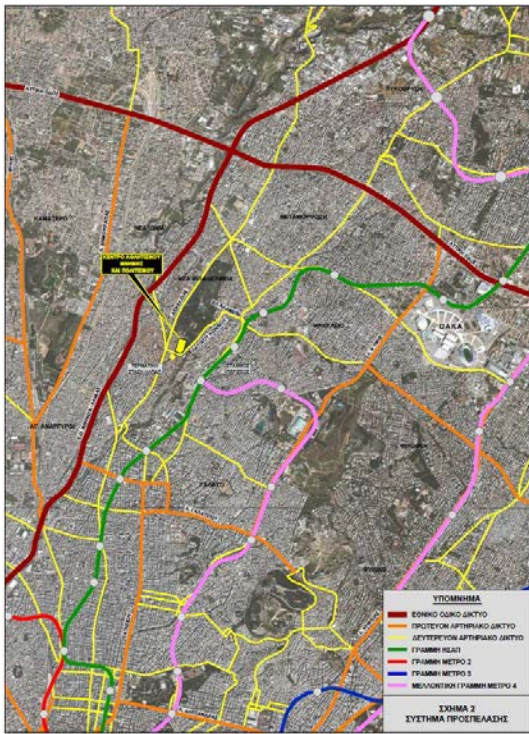


Εικόνα 2. Στάδιο "Γεώργιος Καραϊσκάκης" στο Νέο Φάληρο. Διακρίνεται ο υπαίθριος χώρος στάθμευσης του σταδίου και ο Σταθμός ΗΣΑΠ Νέου Φαλήρου. Ο επίσημος χώρος στάθμευσης έχει μέγεθος σχεδόν ίσο με την επιφάνεια του σταδίου. Το στάδιο εξυπηρετείται επίσης από τον μεγάλο υπαίθριο χώρο στάθμευσης του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας που βρίσκεται στην απέναντι πλευρά της λεωφόρου Ποσειδώνος. Οι δύο χώροι στάθμευσης συνδέονται με υπόγειες διαβάσεις και μεγάλη πεζογέφυρα. Πηγή: Ν. 3207/2003, ΦΕΚ 302Α/24.12.2003.

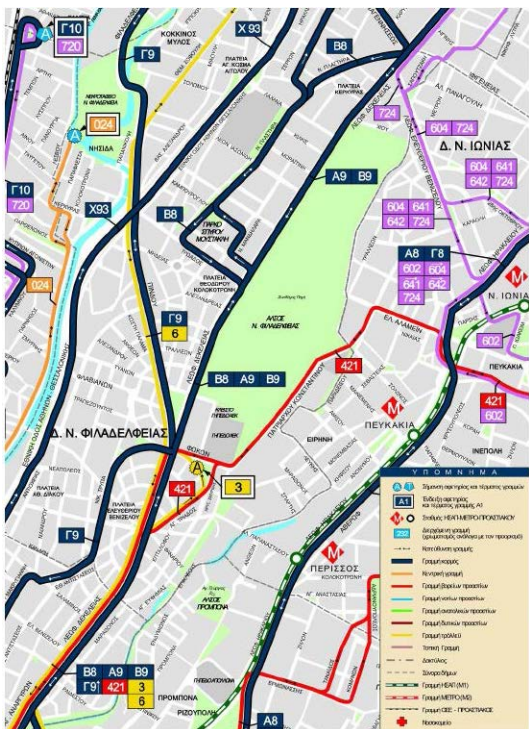
### 6.1.3. ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΓΙΑ ΤΟ ΣΤΑΔΙΟ ΤΗΣ ΑΕΚ ΣΤΗ ΝΕΑ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ

Το Στάδιο της ΑΕΚ στη Νέα Φιλαδέλφεια εξυπηρετείται από μία ελεύθερη λεωφόρο, τη λεωφόρο Κηφισού (ΠΑΘΕ) η οποία βρίσκεται σε σχετικά μεγάλη απόσταση (1 χλμ.) και από δύο δευτερεύουσες αρτηρίες, τη λεωφόρο Δεκελείας, η οποία βρίσκεται δίπλα στην περιοχή του Σταδίου, και τη λεωφόρο Ηρακλείου (800 μ.) (Εικόνα 3).

Σε επίπεδο ΜΣΤ εξυπηρετείται από τη Γραμμή 1 Μετρό (ΗΣΑΠ) με τους σταθμούς "Περισσός", ο οποίος απέχει σε ευθεία 600 μ. και πραγματική πορεία 800 μ., και "Πευκάκια", ο οποίος απέχει σε ευθεία 780 μ. και πραγματική πορεία 1,2 χλμ. (Εικόνα 4).



Εικόνα 3. Κυκλοφοριακά δεδομένα της Νέας Φιλαδέλφειας. Πηγή: Δικέφαλος 1924 Α.Ε.- Δ.Αργυρόπουλος, Δ.Οικονόμου, 2014.



Εικόνα 4. Το δίκτυο των λεωφορειακών γραμμών και της Γραμμής 1 Μετρό (ΗΣΑΠ) στην ευρύτερη περιοχή. Σημειώνεται ότι ο μεγάλος όγκος των λεωφορειακών γραμμών διέρχεται στα βόρεια, σε απόσταση μεγαλύτερη του 1 χλμ. από το στάδιο. Πηγή: ΟΑΣΑ.

Για τον υπολογισμό των κυκλοφοριακών και μεταφορικών δεδομένων για το στάδιο της ΑΕΚ επιχειρήθηκε προσομοίωση εναλλακτικών σεναρίων. Ακολουθώντας τις διεθνείς τάσεις και τις προθέσεις των αθλητικών διοργανωτών



υπολογίστηκε ότι ένα μεγάλο τμήμα των θεατών θα κινούνται πεζή. Αγνοώντας την αρνητική ελληνική εμπειρία και το συγκεκριμένο αντιπαράδειγμα που αναφέρθηκε ανωτέρω, λαμβάνεται ως παραδοχή ότι, σε βάθος χρόνου, το 25% των θεατών θα κινείται πεζή και ένα μεγάλο τμήμα από 25% έως 50% εκ των θεατών θα κινείται με ΜΜΜ, παρότι οι συνθήκες της Νέας Φιλαδέλφειας δεν το ευνοούν επί του παρόντος.

Παρά τις ευνοϊκές αυτές παραδοχές, παραμένει ένας σεβαστός αριθμός θεατών, που κυμαίνεται μεταξύ 25% και 50%, ο οποίος θα κινείται με ΙΧ οχήματα.

Έτσι διατυπώνονται δύο εναλλακτικά σενάρια: το Σενάριο Α (ευνοϊκό) με το 75% να κινούνται χωρίς ΙΧ και το Σενάριο Β (δυσμενές) με το 50% των θεατών να κινούνται χωρίς ΙΧ, τα οποία αναλύονται κατωτέρω:

<b>ΣΕΝΑΡΙΟ Α</b>	ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΩΝ ΘΕΑΤΩΝ	ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΘΕΑΤΩΝ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΙΧ	ΣΥΡΜΟΙ ΗΣΑΠ	ή ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (Μ <sup>2</sup> )
ΚΙΝΟΥΜΕΝΟΙ ΜΕ ΙΧ	25%	7.500	5.000			<b>125.000</b>
ΚΙΝΟΥΜΕΝΟΙ ΜΕ ΜΜΜ	50%	15.000		15	100	
ΚΙΝΟΥΜΕΝΟΙ ΠΕΖΗ	25%	7.500				
ΣΥΝΟΛΟ ΘΕΑΤΩΝ	100%	<b>30.000</b>				

**Πίνακας 1. Σενάριο Α: κατανομή της μετακίνησης των θεατών (με ΙΧ, με ΜΜΜ και πεζή).**


Σύμφωνα με το Α Σενάριο (ευνοϊκό σενάριο) μόλις το 25% των θεατών θα κινηθούν με ΙΧ οχήματα. Σε αυτή την περίπτωση εκτιμάται ότι θα απαιτηθούν θέσεις για 5.000 οχήματα τα οποία χρειάζονται 125 στρέμματα για στάθμευση (Εικόνα 5).

Εκ των υπολοίπων θεατών, στο Α Σενάριο, το 50% θα κινηθούν με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ). Για τη μετακίνηση τους θα απαιτηθούν 15 συρμοί ΗΣΑΠ ή 100 λεωφορεία ή συνδυασμός των δύο (Εικόνα 6). Οι υπόλοιποι 7.500 θεατές θα μετακινηθούν, σύμφωνα με αυτό το Σενάριο Α, πεζή από γειτονικές περιοχές.


ΝΕΟ ΣΤΑΔΙΟ ΑΕΚ 'ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ' - ΝΕΑ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ  
-ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΙΧ ΟΧΗΜΑΤΩΝ-


ΣΕΝΑΡΙΟ Α

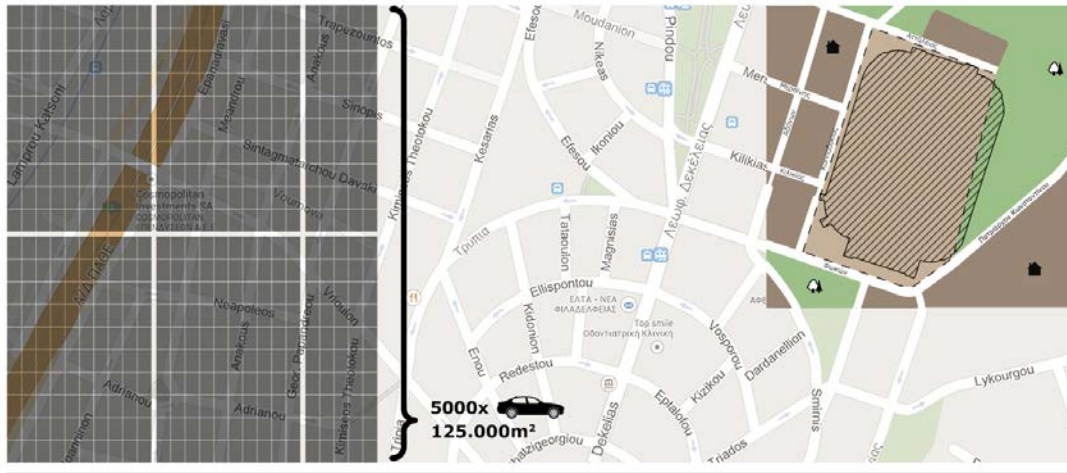
			ΟΧΗΜΑΤΑ ΙΧ	ΣΥΡΜΟΙ ΗΣΑΠ	Η ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΕΠΙΘΑΝΕΙΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (10P)
ΚΙΝΟΥΜΕΝΟΙ ΜΕ ΙΧ	25%	7.500	5.000	-	-	250.000
ΚΙΝΟΥΜΕΝΟΙ ΜΕ ΜΜΜ	90%	15.000	-	15	100	-
ΠΡΟΣΟΙ ΑΠΟ ΓΕΣΤΟΝΙΚΕΣ ΠΕΡΙΣΣΕΣ	25%	7.500	-	-	-	-
ΣΥΝΟΛΟ ΘΕΑΤΩΝ	100%	30.000				

10x 

  
**15.000**  
ΘΕΑΤΕΣ

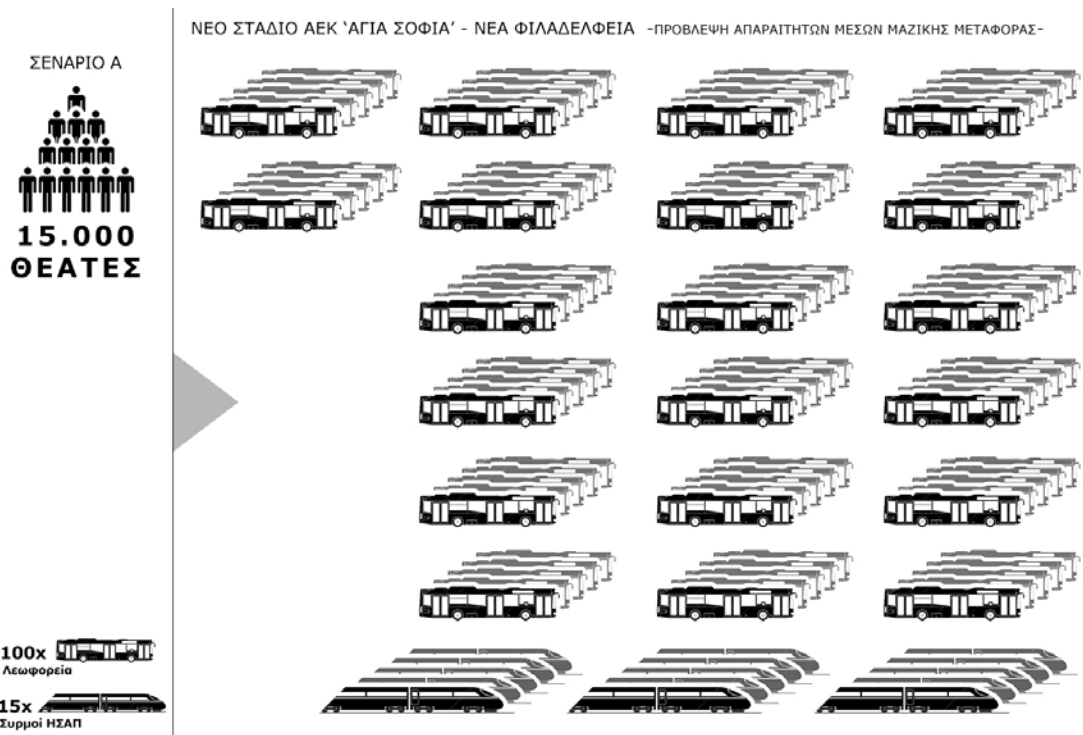
**100 x**   
Λεωφορεία  
**Η**

**15 x**   
Συρμόι ΗΣΑΠ



ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΕΜΠ - ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2015

Εικόνα 5. Με βάση το Σενάριο Α σημειώνεται η έκταση την οποία θα καταλάβουν τα σταθμευμένα οχήματα των θεατών σε σχέση με τα μεγέθη του Σταδίου και της πόλης της Νέας Φιλαδέλφειας. Πηγή: Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος ΕΜΠ, 2015.



ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΕΜΠ - ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2015

Εικόνα 6. Με βάση το Σενάριο Α σημειώνεται ο αριθμός των συρμών Μετρό ή/και λεωφορείων που θα απαιτηθούν για τη μεταφορά των θεατών. Πηγή: Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος ΕΜΠ, 2015.

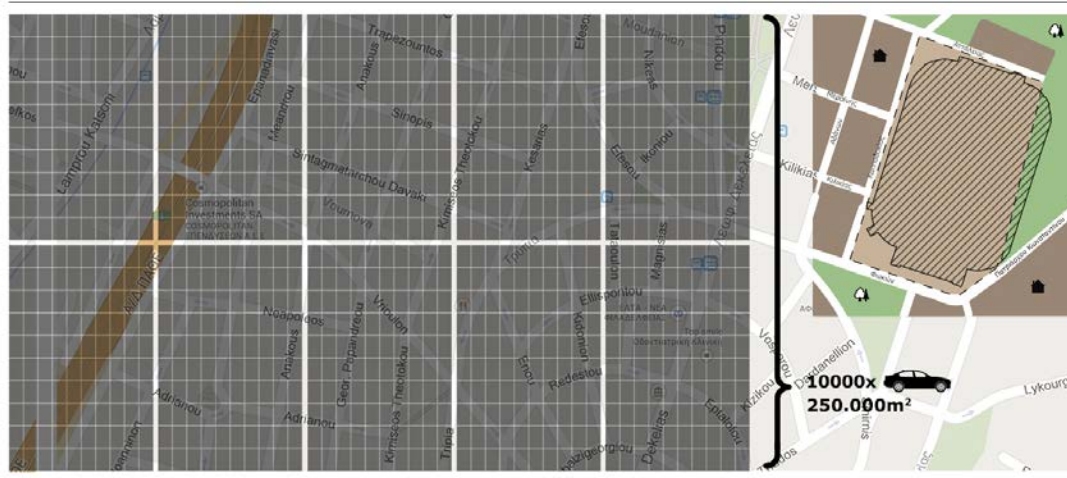
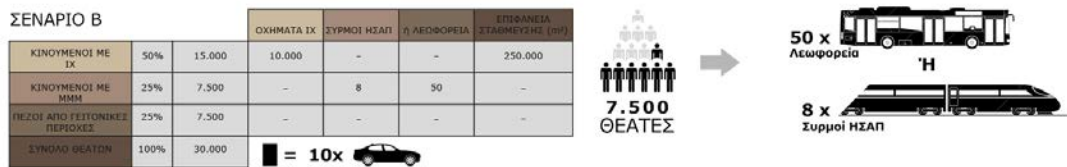
ΣΕΝΑΡΙΟ Β	ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΘΕΑΤΩΝ	ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΘΕΑΤΩΝ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΙΧ	ΣΥΡΜΟΙ ΗΣΑΠ	ή ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (Μ <sup>2</sup> )
ΚΙΝΟΥΜΕΝΟΙ ΜΕ ΙΧ	50%	15.000	10.000			<b>250.000</b>
ΚΙΝΟΥΜΕΝΟΙ ΜΕ ΜΜΜ	25%	7.500		8	50	
ΚΙΝΟΥΜΕΝΟΙ ΠΕΖΗ	25%	7.500				
ΣΥΝΟΛΟ ΘΕΑΤΩΝ		<b>30.000</b>				

Πίνακας 2. Σενάριο Β: κατανομή της μετακίνησης των θεατών (με ΙΧ, με ΜΜΜ και πεζή).

Σύμφωνα με το Β Σενάριο (δυσμενές σενάριο) το 50% των θεατών θα κινηθούν με ΙΧ οχήματα. Σε αυτή την περίπτωση εκτιμάται ότι θα απαιτηθούν θέσεις για 10.000 οχήματα ή 250 στρέμματα για τη στάθμευση τους (Εικόνα 7).

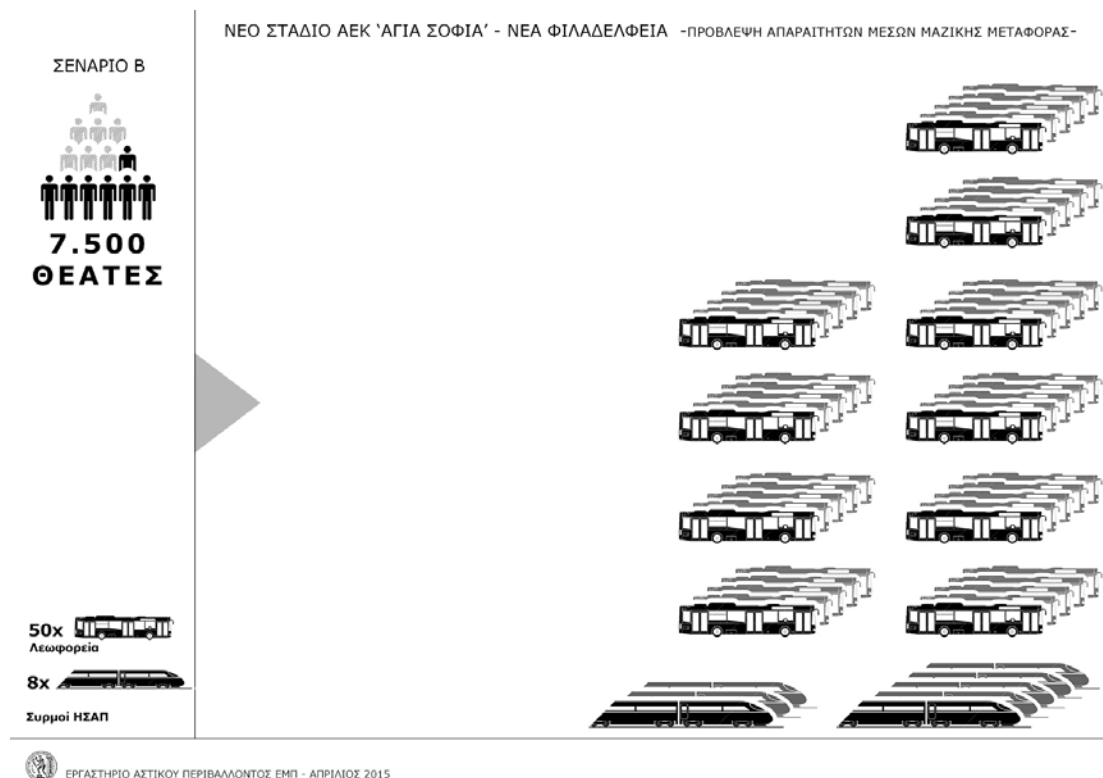
Εκ των υπολοίπων θεατών, στο Β Σενάριο, το 25% θα κινηθούν με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Για τη μετακίνηση τους θα απαιτηθούν 8 συρμοί ΗΣΑΠ ή 50 λεωφορεία ή συνδυασμός των δύο (Εικόνα 8).

ΝΕΟ ΣΤΑΔΙΟ ΑΕΚ 'ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ' - ΝΕΑ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ  
-ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΙΧ ΟΧΗΜΑΤΩΝ-



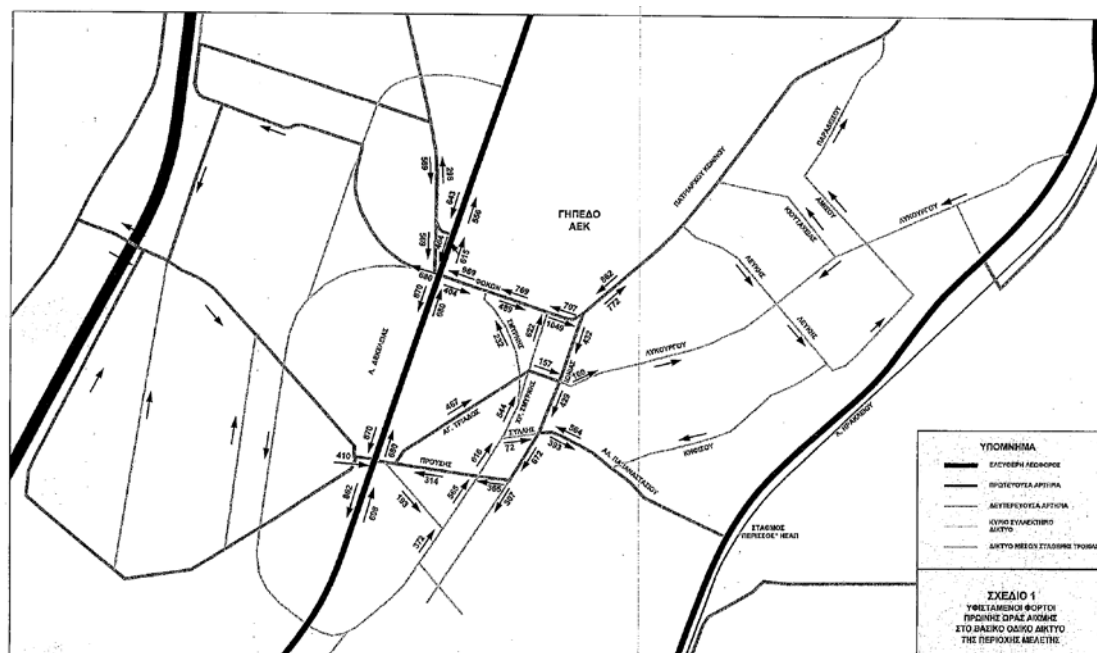
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΕΜΠ - ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2015

Εικόνα 7. Με βάση το Σενάριο Β σημειώνεται η έκταση την οποία θα καταλάβουν τα σταθμευμένα οχήματα των θεατών σε σχέση με τα μεγέθη του Σταδίου και της πόλης της Νέας Φιλαδέλφειας. Πηγή: Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος ΕΜΠ, 2015.



Εικόνα 8. Με βάση το Σενάριο Β σημειώνεται ο αριθμός των συρμών Μετρό ή/και λεωφορείων που θα απαιτηθούν για τη μεταφορά των θεατών. Πηγή: Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος ΕΜΠ, 2015.

Σύμφωνα με τα πραγματικά δεδομένα, στο ζήτημα της κυκλοφορίας των ΙΧ οχημάτων υπάρχει ένα σοβαρό πρόβλημα. Τα μεγέθη των οδών που θα αναλάβουν το βάρος της κίνησης αυτών των αριθμών ΙΧ οχημάτων είναι ιδιαίτερα μικρά. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι οι πρόσφατες κυκλοφοριακές μετρήσεις υπολογίζουν ότι ο κύριος άξονας που θα τροφοδοτήσει το στάδιο, δηλαδή η λεωφόρος Δεκελείας, εμφανίζει σε ώρες πρωινής αιχμής ροές της τάξης των 900 και 700 οχημάτων ανά κατεύθυνση (Εικόνα 9). Με τα σενάρια πραγματικού φόρτου του Σταδίου, αναμένεται να υπάρξουν ροές 5.000-10.000 οχημάτων επιπλέον των καθημερινών, μειωμένων μεν λόγω της ώρας διεξαγωγής των αγώνων, αλλά υπαρκτών ροών της πόλης. Επιπρόσθετα, πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι τα χιλιάδες αυτά ΙΧ οχήματα κατά την προσέλευση θα αναζητούν θέση στάθμευσης διαλύοντας την κυκλοφορία, κατά την αναχώρηση δε θα επιχειρούν να φύγουν ταυτόχρονα δημιουργώντας εμφράγματα στους γειτονικούς κόμβους.



Εικόνα 9. Υφιστάμενοι κυκλοφοριακοί φόρτοι στη Νέα Φιλαδέλφεια. Πηγή: Περιφέρεια Αττικής και "Δρόμος" ΕΠΕ, Σεπτέμβριος 2014.

Σε ότι αφορά τη χρήση του Μετρό και των λεωφορειακών γραμμών, τα δεδομένα δεν είναι καλύτερα. Ο Σταθμός "Περισσό" της Γραμμής 1 Μετρό (ΗΣΑΠ) δεν έχει σχεδιαστεί με προδιαγραφές εξυπηρέτησης σταδίου (όπως πχ ο Σταθμός "Φάληρο", με διπλές ράμπες εξόδους-εισόδους μεγάλου πλάτους για ροή πλήθους κλπ). Επίσης απέχει από την περιοχή του Σταδίου περί τα 800 μέτρα. Η ακτίνα αυτή υπερβαίνει κατά πολύ την επιθυμητή ακτίνα εξυπηρέτησης των ΜΣΤ που είναι 400-500 μέτρα. Η μεγάλη απόσταση λειτουργεί αποτρεπτικά για τους θεατές, με αποτέλεσμα την πιο εύκολη επιλογή της χρήσης ΙΧ αντί για τον ΗΣΑΠ. Η λειτουργία της γραμμής ΗΣΑΠ έχει αποδειχθεί ότι μπορεί να στηρίξει μεγέθη ανάλογα με αυτό του Σταδίου της Νέας Φιλαδέλφειας (Στάδιο "Γ. Καραϊσκάκης" και Ολυμπιακό Στάδιο). Ο προγραμματισμός κατασκευής της Γραμμής 4 Μετρό, με διέλευση από τον Περισσό, δημιουργεί προϋποθέσεις ώστε στο μέλλον το στάδιο να έχει βελτιωμένες συνθήκες για τη μετακίνηση των θεατών με ΜΣΤ. Η λειτουργία της Γραμμής 4 προβλέπεται σε 7 χρόνια από την υπογραφή της σύμβασης κατασκευής έως το Άλσος Βεΐκου, ενώ η επέκταση της έως τον Περισσό δεν έχει επίσημο προγραμματισμό. Επομένως, η γραμμή 4 δεν αναμένεται να λειτουργήσει κατά την επόμενη 10ετία τουλάχιστον.

#### 6.1.4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Εκτιμάται ότι και τα δύο σενάρια Α και Β είναι ιδιαίτερα ήπια. Κατά πάσα πιθανότητα και σύμφωνα με τα ελληνικά δεδομένα, για την επόμενη περίοδο, ο αριθμός των πεζών (χωρίς ΙΧ και χωρίς ΜΜΜ) θεατών θα είναι πολύ μικρότερος των 7.500, ανεβάζοντας ή τις ανάγκες για επιπλέον συρμούς ΗΣΑΠ ή/και για χώρους στάθμευσης. Σε ότι αφορά τις συνθήκες μετακίνησης με ΜΜΜ εκτιμάται ότι οριακά το στάδιο θα μπορέσει να εξυπηρετηθεί, και αυτό θα βελτιωθεί πιθανόν στο μέλλον. Σε ότι αφορά τις κυκλοφοριακές συνθήκες εντός της πόλης εκτιμάται ότι η Νέα Φιλαδέλφεια θα δεχθεί μία δραματική επιβάρυνση. Το οδικό δίκτυο δεν θα αντέξει λόγω μεγεθών το πλήθος των χιλιάδων οχημάτων κατά τις περιόδους διεξαγωγής

των αγώνων. Η επίπτωση αυτή στη ζωή της πόλης εκτιμάται ως εξόχως σημαντική.

## **6.2. Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ**

Σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς ασφαλείας και διαχείρισης πλήθους των σταδίων, και ειδικότερα των ποδοσφαιρικών σταδίων, το μέγεθος και η χωρητικότητα ενός τέτοιου χώρου καθορίζεται από ένα πλήθος παραμέτρων.

### **6.2.1. Η ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ Η ΦΕΡΟΥΣΑ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ**

Σε σχέση με το ζήτημα της φέρουσας ικανότητας, ειδικότερα, σημειώνεται ότι δεν είναι το βασικό τεχνικό μέγεθος των κτιριακών εγκαταστάσεων (έκταση, αριθμός θέσεων) αυτό που λαμβάνεται υπόψη για τον προσδιορισμό της χωρητικότητας ενός σταδίου, αλλά τέσσερα διαφορετικά μεγέθη<sup>3</sup>:

Α. Η φέρουσα χωρητικότητα ή ικανότητα (Holding Capacity) δηλαδή οι διαστάσεις, η έκταση και οι θέσεις των θεατών.

Β. Η χωρητικότητα ή ικανότητα εισόδου (Entry Capacity). Αυτή υπολογίζεται με βάση τον αριθμό των θεατών που μπορούν να εισέλθουν στο στάδιο ομαλά και με ασφάλεια, εντός χρόνου 60' συμπεριλαμβανομένων των ΑΜΕΑ.

Γ. Η χωρητικότητα ή ικανότητα εξόδου (Exit Capacity). Αυτή υπολογίζεται με βάση τον αριθμό των θεατών που μπορούν να εξέλθουν από το στάδιο ομαλά και με ασφάλεια εντός μέγιστου χρόνου 10' (επιθυμητός χρόνος 8').

Δ. Η χωρητικότητα ή ικανότητα επείγουσας εκκένωσης (Emergency Evacuation Capacity). Αυτή υπολογίζεται με βάση τον αριθμό θεατών που μπορούν να εξέλθουν από το στάδιο στον πιο πάνω χρόνο 8-10', ομαλά και με ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένων των ΑΜΕΑ σε συνθήκες πανικού, ισχυρών καιρικών φαινομένων, θεομηνίας, φυσικής (σεισμός) ή ανθρωπογενούς καταστροφής, (πυρκαγιά κ.α.).<sup>4</sup>

Η τελική ασφαλής χωρητικότητα ή ικανότητα του σταδίου (Final Maximum Safe Capacity) δεν είναι ο συνδυασμός αλλά το ελάχιστο εκ των πιο πάνω μεγεθών. Δηλαδή, εάν ένα στάδιο έχει δυνατότητα να φιλοξενήσει 40.000 θεατές λόγω μεγέθους αλλά σε διάρκεια 10' μπορεί να εκκενωθεί από 20.000 θεατές, τότε η επιτρεπόμενη χωρητικότητα του σταδίου είναι 20.000 θεατές.

### **6.2.2. Η ΠΕΡΙΜΕΤΡΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

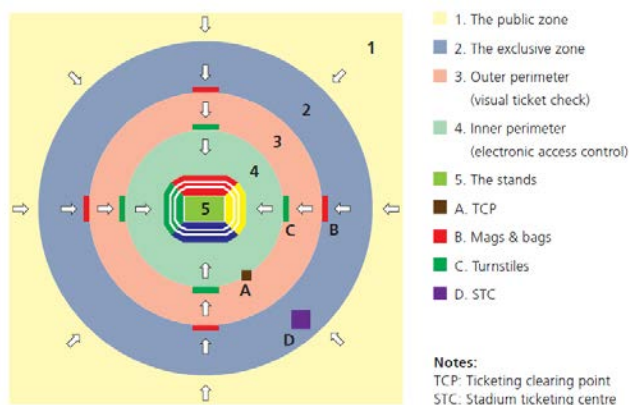
Τα στάδια οφείλουν να έχουν στην περίμετρο τους μία επαλληλία δακτυλίων-ζωνών, ικανού εύρους και έκτασης, η ύπαρξη των οποίων εγγυάται την ομαλή μετάβαση των θεατών από και προς τις κερκίδες υπό όποιες συνθήκες, συμπεριλαμβανομένων των επειγουσών συνθηκών κινδύνου, πανικού κλπ.

Οι δακτύλιοι αυτοί περιγράφονται επακριβώς στους επίσημους κανονισμούς ασφαλείας (Εικόνα 10) και στις βασικές δημοσιεύσεις τεχνικών προδιαγραφών.<sup>5</sup>

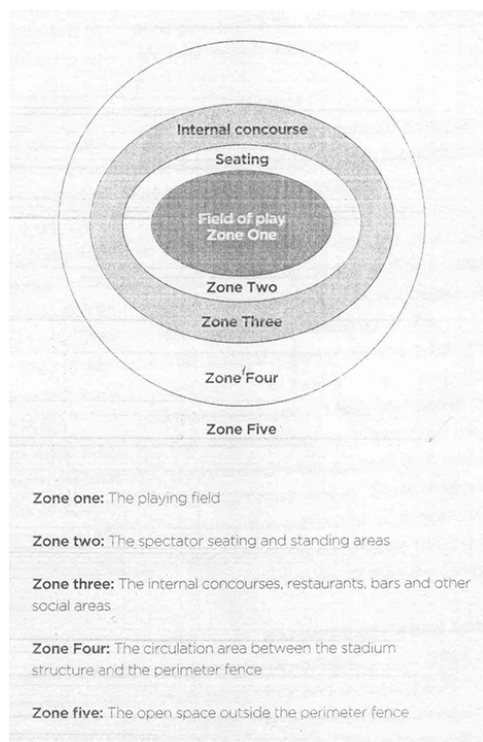
<sup>3</sup>.Βλ. σχετικά Fédération Internationale de Football Association, *FIFA Stadium Safety and Security Regulations*, p.98 Annexe D, [http://www.ffu.org.ua/files/ndocs\\_443.pdf](http://www.ffu.org.ua/files/ndocs_443.pdf) (τελευταία ανάκτηση 13.6.2015), "Final Maximum Safe Capacity" p.36-38.

<sup>4</sup> Fédération Internationale de Football Association, *FIFA Stadium Safety and Security Regulations*, [http://www.ffu.org.ua/files/ndocs\\_443.pdf](http://www.ffu.org.ua/files/ndocs_443.pdf) (τελευταία ανάκτηση 13.6.2015) p.22.

<sup>5</sup> Fédération Internationale de Football Association, *FIFA Stadium Safety and Security Regulations*, p.98 Annexe D, [http://www.ffu.org.ua/files/ndocs\\_443.pdf](http://www.ffu.org.ua/files/ndocs_443.pdf) (τελευταία ανάκτηση 13.6.2015) και Geraint John, Rod Sheard and Ben Vlckery, *Stadia: The populus design and development guide*, Routledge, Taylor and Francis Group, London and New York, 5th Edition, pp.31-32.



**Εικόνα 10. Οι εσωτερικοί και εξωτερικοί δακτύλιοι των σταδίων σύμφωνα με τις προδιαγραφές ασφαλείας της FIFA.** Πηγή: *FIFA Stadium Safety and Security Regulations*.



**Εικόνα 11. Οι εσωτερικοί και εξωτερικοί δακτύλιοι-ζώνες των σταδίων σύμφωνα με τις οδηγίες ασφαλείας του Stadia: Populus Design and Development Guide.** Πηγή: Geraint John, Rod Sheard and Ben Vlckery.

Σύμφωνα με το Populus Design and Development Guide (Εικόνα 11), στην εξωτερική ζώνη 4 οι θεατές πρέπει να μπορούν να διαφύγουν σε περίπτωση ανάγκης εκκένωσης ευθείας και απρόσκοπτα από τις προηγούμενες ζώνες. Σε αυτή τη ζώνη πρέπει να μπορεί να αναπτυχθεί το πλήθος των θεατών με πυκνότητα 6 ατόμων/τ.μ. Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, τα αντίστοιχα μεγέθη τα οποία συνιστώνται για τους χώρους κίνησης πεζών σε εισόδους σταδίων υπάγονται στη Στάθμη Εξυπηρέτησης F (Εικόνα 12) με πυκνότητα μικρότερη από 0,6 μ<sup>2</sup>/άτομο έως 0,2 μ<sup>2</sup>/άτομο ή 1,5-5 άτομα/μ<sup>2</sup>.<sup>6</sup> Επισημαίνεται ότι αυτές οι ροές θεωρούνται ιδιαίτερα πυκνές με στενή επαφή των ατόμων που κάνει αδύνατες αντίθετες προς τη ροή

<sup>6</sup> Βλ. σχετικά "Έγκριση πολεοδομικών σταθεροτύπων (standards) και ανώτατα όρια πυκνοτήτων..." ΦΕΚ 285Δ/5.3.2004, σελ. 3347 και Geraint John, Rod Sheard and Ben Vlckery, *Stadia: Populus Design and Development Guide*, p. 31.

κινήσεις.

### ΣΤΑΘΜΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ F

Επιφάνεια πεζού: <math><0,6 \text{ τ.μ./πεζό}</math>  
Μοναδιαία Ροή: μεταβλητή  
Η κυκλοφορία είναι πολλή μεγάλη



<math><0,2 \text{ μ}^2/\text{όμιωδ}</math>  
στην επαφή

Εικόνα 12. Στάθμη εξυπηρέτησης F για κινήσεις πεζών σε εισόδους σταδίων σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία. Πηγή: ΦΕΚ 285Δ/5.3.2004.

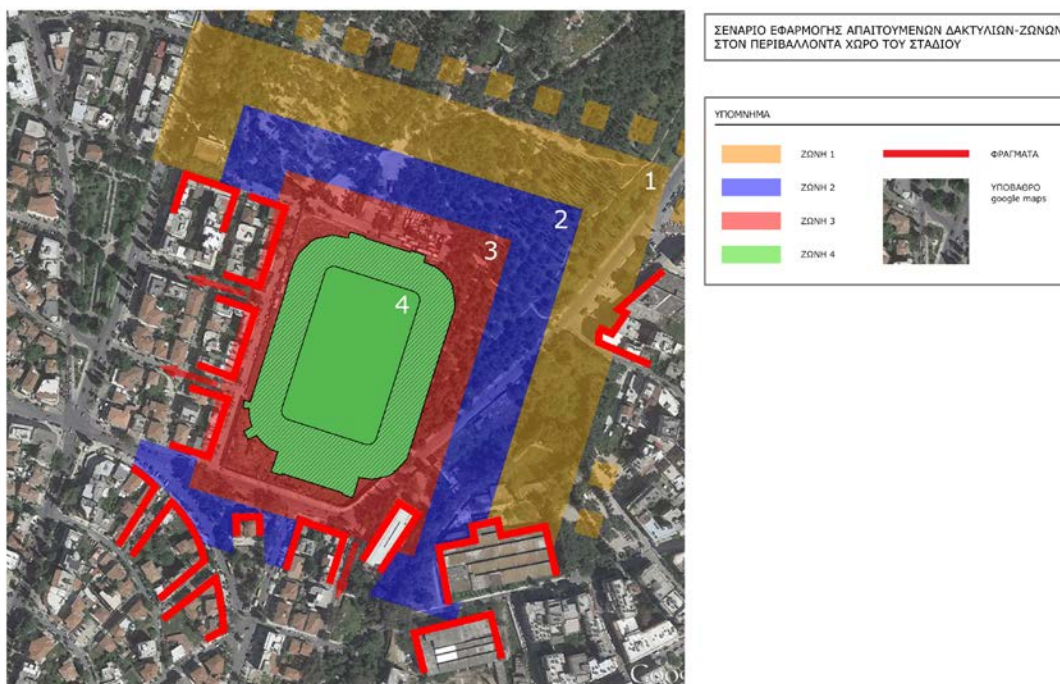
Αυτή η ζώνη βοηθάει επίσης για την ανεμπόδιστη μετακίνηση των θεατών από θύρα σε θύρα κατά την αναζήτηση της εισόδου. Η πορεία από την πόλη, τα αυτοκίνητα ή τα ΜΜΜ προς τις εξωτερικές ζώνες του σταδίου πρέπει να γίνεται επίσης απρόσκοπτα και ελεύθερα σε όλη την κρίσιμη για την κυκλοφορία του πλήθους εξωτερική περίμετρο.

### 6.2.3 ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΤΕΧΝΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΤΑΔΙΟ ΤΗΣ ΑΕΚ ΣΤΗ ΝΕΑ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ

Από τα τεχνικά δεδομένα του περί το στάδιο αστικού χώρου, τις διατάξεις των οδικών αξόνων και τη σχέση του με τον όμορο αστικό ιστό προκύπτουν μία σειρά ζητήματα:

1. Το στάδιο μπορεί να αναπτύξει τους απαραίτητους περιμετρικούς ελεύθερους και αδόμητους χώρους ασφαλούς μαζικής προσέλευσης-αναχώρησης των θεατών και επείγουσας εκκένωσης, προς τα βόρεια μέσω του Άλσους Νέας Φιλαδέλφειας και εν μέρει προς τα ανατολικά. Η διάταξη της πόλης αφήνει ελεύθερη ή σχετικά ελεύθερη την περίμετρο του Σταδίου κατά 280 περίπου μέτρα σε αυτούς τους προσανατολισμούς. Η πυκνή οικιστική δομή δημιουργεί ανυπέρβλητα φράγματα για την άνετη ανάπτυξη ανάλογων χώρων στα νότια και στα δυτικά. Εκεί η περίμετρος του Σταδίου είναι αποκλεισμένη ή σχεδόν αποκλεισμένη λόγω φραγμάτων σε μήκος 400 μέτρων περίπου (Εικόνα 13).
2. Οι απαραίτητες από τους κανονισμούς ζώνες-δακτύλιοι 1 (Δημόσια Ζώνη), 2 (Αποκλειστική Ζώνη) και 3 (Εξωτερική του Σταδίου ζώνη) στην πραγματικότητα μπορούν να αναπτυχθούν μόνο στη βόρεια (μέσω του Άλσους) και εν μέρει στην ανατολική πλευρά του Σταδίου σε ποσοστό περίπου 41% του συνολικού αναπτύγματος της περιμέτρου του Σταδίου.
3. Τα φράγματα των αστικών οικοδομικών τετραγώνων και οι πιθανές βυθίσεις οδών στο μήκος της ανοικτού ορύγματος βύθισης έως το τμήμα της κάλυψης αποτελούν στοιχεία που δεν επιτρέπουν την ύπαρξη των απαραίτητων επάλληλων δακτυλίων ελεύθερων χώρων ομαλής ροής και επείγουσας διαφυγής του πλήθους στις δύο πλευρές του Σταδίου, τη νότια και τη δυτική. Αυτό αφορά το 59% του συνολικού αναπτύγματος της περιμέτρου.





ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΕΜΠ - ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2015

Εικόνα 13. Σενάριο εφαρμογής απαιτούμενων δακτυλίων-ζωνών στον περιβάλλοντα χώρο του Σταδίου. Διακρίνεται η σχετικά άνετη ανάπτυξη τους στα βόρεια και στα ανατολικά (εντός του Άλσους Νέας Φιλαδέλφειας) όπως και η αδυναμία ανάπτυξης τους στα νότια και στα δυτικά λόγω της μεγάλης εγγύτητας των οικοδομικών τετραγώνων και άλλων στοιχείων του αστικού χώρου. Πηγή: Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος ΕΜΠ, 2015.

4. Σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς, η τελική ασφαλής φέρουσα ικανότητα και χωρητικότητα ενός σταδίου προσδιορίζεται από τα ελάχιστα μεγέθη. Στη συγκεκριμένη περίπτωση οι δακτύλιοι ελεύθερων χώρων ασφαλείας μπορούν να αναπτυχθούν στο 41% περίπου της περιμέτρου ενώ στο 59% της περιμέτρου του Σταδίου δεν μπορούν να αναπτυχθούν τέτοιοι δακτύλιοι-ζώνες ασφαλείας. Με αυτά τα δεδομένα, σημειώνεται ότι το στάδιο είναι πιθανόν να έχει τεχνική χωρητικότητα 30.000 θεατών αλλά να μην έχει τα απαιτούμενα standards ασφαλείας για αυτό, σύμφωνα με τους κανονισμούς της FIFA και την εθνική νομοθεσία. Σε αυτή την περίπτωση, θα πρέπει να λειτουργήσει μειώνοντας ανάλογα τον αριθμό των θεατών, έως τα επίπεδα που θα είναι ασφαλής αυτή η λειτουργία.

#### 6.2.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Το ζήτημα της ασφάλειας στις μετακινήσεις και στη δυνατότητα εκκένωσης του Σταδίου στη Νέα Φιλαδέλφεια εκτιμάται ως το σημαντικότερο εξ' όσων έχουν αναφερθεί πιο πάνω. Πιθανή αδυναμία κάλυψης των αναγκών ασφαλούς εισόδου-εξόδου και επείγουσας εκκένωσης συνιστά μείζονα λόγο για την επανεκτίμηση της δυνατότητας λειτουργίας του Σταδίου με τη συγκεκριμένη χωρητικότητα.

## **7. ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Κατά τη γενική εκτίμηση της ομάδας των ειδικών επιστημόνων οι οποίοι αξιολόγησαν τα δεδομένα του Σταδίου της ΑΕΚ της Νέας Φιλαδέλφειας προκύπτουν μία σειρά ερωτήματα και δύο βασικά συμπεράσματα.

Τα ερωτήματα αφορούν τα τεχνικά μεγέθη του Σταδίου, το ενεργειακό αποτύπωμα της κατασκευής του και το οικολογικό φορτίο το οποίο προσθέτει στην πόλη. Δεδομένου ότι δεν παρουσιάστηκαν εκ μέρους των μελετητών εναλλακτικές προτάσεις προς αξιολόγηση, συμπεραίνεται ότι η μελετητική ομάδα του Σταδίου κινήθηκε προς μία μοναδική λύση - την τελική - και δεν εξέτασε εναλλακτικές λύσεις, χωροθετήσεις, μορφές και μεγέθη, αποτιμώντας ταυτόχρονα το βάρος των επιπτώσεων στην πόλη και στο περιβάλλον προκειμένου να επιλέξει και με γνώμονα τα αποτελέσματα της αποτίμησης.

Αυτή η μονοδιάστατη επιλογή φαίνεται ότι έχει οδηγήσει στο εντυπωσιακό "στρίμωγμα" του κατά τα άλλα υπερσύγχρονου αθλητικού Σταδίου, σε ένα πυκνό αστικό ιστό με ιδιαίτερα χαμηλή εξυπηρέτηση από Μέσα Σταθερής Τροχιάς. Οι κίνδυνοι από την κυκλοφοριακή ασφυξία την οποία θα προκαλέσει η λειτουργία του και από την πιθανή αδυναμία του περιβάλλοντος αστικού χώρου να καλύψει τα ζητήματα ασφαλείας των θεατών, είναι δύο ζητήματα που επισημαίνονται ως ιδιαίτερα σοβαρά για να αγνοηθούν κατά την τελική αξιολόγηση του Σταδίου της ΑΕΚ στη Νέα Φιλαδέλφεια.