



«Μελέτη βιωσιμότητας του Σ.Σ. Αγίων Αναργύρων»

Παραδοτέο 2^ο : Στρατηγική προσέγγισης – Διαμόρφωση σεναρίου αξιοποίησης



Περιεχόμενα

1. Εισαγωγή.....	2
2. Διαμόρφωση βασικού σεναρίου αξιοποίησης.....	3
2.1 Βασικές κατευθύνσεις για την αξιοποίηση της έκτασης.....	3
2.2 Χωροταξική οργάνωση	4
2.3 Στρατηγική προσέγγισης για την υλοποίηση και διαχείριση των δραστηριοτήτων του σεναρίου αξιοποίησης.....	10
Παράρτημα Ι: Μουσείο Μεταφορικών Συστημάτων	13
Παράρτημα ΙΙ: Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής.....	22

1. Εισαγωγή

Η στρατηγική προσέγγισης και η διαμόρφωση του σεναρίου ανάπτυξης και αξιοποίησης της έκτασης στην περιοχή του Σ.Σ. Αγίων Αναργύρων, βασίζεται στην ανάλυση και αξιολόγηση του χώρου, καθώς και σε ένα πλαίσιο αρχών/στρατηγικών αξιοποίησης που διατυπώθηκε στις διαβουλεύσεις που πραγματοποιήθηκαν με τη Διοίκηση της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.. Στη βάση αυτή, διαμορφώνονται και οι δράσεις που περιγράφονται στη συνέχεια.

Έχει παρατηρηθεί ότι η ανάπλαση σε χώρους χρήσεων που απαξιώθηκαν (π.χ. βιομηχανίες, σταθμοί, λιμάνια, κλπ), αναβαθμίζει τόσο την ευρύτερη περιοχή, όσο και περιοχές που γειτνιάζουν με αυτή. Η έκταση του σταθμού των Αγ. Αναργύρων αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα περιοχής ενταγμένης στον αστικό ιστό που η απομάκρυνση της παλαιάς χρήσης (σιδηροδρομικός σταθμός) είχε ως αποτέλεσμα την υποβάθμιση της περιοχής. Η ανάπλασή της, λόγω του μεγέθους και της θέσης της, αναμένεται να ασκήσει μεγάλη επιρροή στην αστική ανάπτυξη της περιοχής και να αναβαθμίσει ουσιαστικά την ποιότητα ζωής των δημοτών των Αγ. Αναργύρων.

Από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της έκτασης, όπως παρουσιάστηκε στο 1^ο Παραδοτέο, προέκυψαν οι περιορισμοί που επιβάλλονται από τις χρήσεις γης και τις υφιστάμενες γραμμές, οι οποίοι συμβάλουν στην διαμόρφωση του πλαισίου για την κατάρτιση του σεναρίου αξιοποίησης. Εντός αυτού του πλαισίου, πραγματοποιείται αξιολόγηση των υποδομών και των προσβάσεων της έκτασης με στόχο να επιτευχθεί η βέλτιστη χωροταξική οργάνωση και ολοκληρωμένη διαχείριση του χώρου, καθώς και η καλύτερη αξιοποίηση των υφιστάμενων εγκαταστάσεων.

2. Διαμόρφωση βασικού σεναρίου αξιοποίησης

2.1 Βασικές κατευθύνσεις για την αξιοποίηση της έκτασης

Βασικός στόχος του σεναρίου αξιοποίησης είναι η έκταση να ενοποιήσει το οικιστικό σύνολο και να λειτουργήσει ως μια ευρεία, προσπελάσιμη ζώνη στην αστική περιοχή των Αγ. Αναργύρων. Με τον τρόπο αυτό, αναβαθμίζεται το σημείο από τοπικής σημασίας που είναι σήμερα σε σημείο υπερτοπικού ενδιαφέροντος με πολυχρηστικό χαρακτήρα, με αποδέκτες τόσο την τοπική κοινωνία όσο και τους επισκέπτες της περιοχής. Για το σκοπό αυτό θα πρέπει η επιλογή των νέων δραστηριοτήτων και η χωροθέτηση τους στην έκταση να διασφαλίζει την απαιτούμενη:

- ✓ Λειτουργικότητα
- ✓ Ευελιξία και επεκτασιμότητα
- ✓ Αποδοτική διάθεση οικονομικών πόρων

Στην ανάπτυξη του σεναρίου δίνεται έμφαση στην πολεοδομική σημασία της έκτασης για την αναβάθμιση του κέντρου των Αγ. Αναργύρων, καθώς θα λειτουργήσει ως άξονας σύνδεσης του Πάρκου Περιβαλλοντικής Ευαισθητοποίησης που βρίσκεται στα βόρεια της έκτασης με την πλατεία Αγ. Αναργύρων στα νότια. Το γεγονός αυτό καταδεικνύει την ανάγκη ύπαρξης ουσιαστικής συνεργασίας με τον Δήμο Αγίων Αναργύρων.

Σημαντική παράμετρος για την ομαλή ένταξη των εγκαταστάσεων στον πολεοδομικό ιστό, αποτελεί η εξασφάλιση ικανοποιητικών συνθηκών προσπελασιμότητας, προκειμένου οι δραστηριότητες που θα εγκατασταθούν στην έκταση να λειτουργούν απρόσκοπτα, ελαχιστοποιώντας τις οχλήσεις προς τις παρακείμενες χρήσεις.

Η εξασφάλιση τόσο της εσωτερικής συνοχής της έκτασης, όσο και η ανάπτυξη συμπληρωματικών λειτουργικών σχέσεων με την ευρύτερη χωροταξική κοινότητα, είναι καθοριστικής σημασίας για την ανάδειξη του χώρου και την ενίσχυση της εσωτερικής οικιστικής δικτύωσης της περιοχής.

Η επιλογή των χρήσεων πραγματοποιείται με τρόπο συμβατό με τον ιδιαίτερο χαρακτήρα της έκτασης και με γνώμονα τη διατήρηση και ανάδειξη της

φυσιογνωμίας του χώρου. Παράλληλα παρέχεται η δυνατότητα ανάπτυξης συνθετικών δράσεων που ενδυναμώνουν τη βιωσιμότητα του σχεδίου αξιοποίησης και την προσέλκυση του ενδιαφέροντος των επενδυτών στην αναπτυξιακή διαδικασία. Με βάση αυτή τη λογική και μέσω επανάχρησης των αξιόλογων κτιρίων της έκτασης, δίνεται έμφαση στα στοιχεία ταυτότητας και αναγνωρισιμότητας του χώρου.

Η διατήρηση και ανάδειξη του χαρακτήρα της έκτασης ενδυναμώνεται μέσω της δημιουργίας Μουσείου Μεταφορικών Συστημάτων στις παλιές εγκαταστάσεις του αμαξοστασίου. Η δημιουργία Πάρκου Κυκλοφοριακής Αγωγής λειτουργεί συνεργατικά, διατηρώντας τη θεματολογία του χώρου γύρω από τον τομέα των Μεταφορών. Τέλος, η δημιουργία χώρων αναψυχής, εστίασης, υπαίθριου κινηματογράφου και λοιπών εμπορικών δραστηριοτήτων αναμένεται να συμβάλλει καθοριστικά στην αύξηση των επισκεπτών, ενώ η διαμόρφωση χώρων πρασίνου και πολιτισμού συμβάλλει ουσιαστικά στην αναβάθμιση της ζωής κατοίκων.

2.2 Χωροταξική οργάνωση

Στην παρούσα ενότητα καταγράφονται οι θέσεις για την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων που σχεδιάζεται να λειτουργήσουν στην έκταση. Οι δραστηριότητες/χρήσεις σύμφωνα με το σενάριο αξιοποίησης είναι:



Εικόνα 1: Προτεινόμενες δραστηριότητες/χρήσεις

Οι βασικές δραστηριότητες που αναπτύσσονται στην έκταση είναι οι εμπορικές δραστηριότητες, το πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής και το μουσείο μεταφορικών συστημάτων. Οι δραστηριότητες αυτές, πλαισιώνονται από δραστηριότητες ψυχαγωγικού χαρακτήρα όπως υπαίθριος κινηματογράφος, αναψυκτήρια και χώροι εστίασης. Για όλες τις παραπάνω χρήσεις προβλέπεται η χωροθέτηση υπαίθριων χώρων στάθμευσης πλησίον των χρήσεων. Στον χάρτη της εικόνας που ακολουθεί αποτυπώνεται ο εν λόγω σχεδιασμός.



Εικόνα 2:Χωροθέτηση Δραστηριοτήτων



Το Μουσείο Μεταφορικών Συστημάτων ανήκει στην κατηγορία πολιτιστικών χρήσεων και μπορεί να χωροθετηθεί εντός της περιοχής πρασίνου σε υφιστάμενα κτίρια. Το συγκρότημα των κτιρίων Α1, Α2, Α3, Α4 και Α5 (κτίρια αμαξοστασίου) κρίνεται ως καταλληλότερο σε σχέση με τα υπόλοιπα υφιστάμενα κτίρια της έκτασης για να φιλοξενήσει τη συγκεκριμένη δραστηριότητα. Το συγκρότημα διαθέτει μεγάλους εσωτερικούς ελεύθερους χώρους με μεγάλο καθαρό ύψος και ικανοποιητικό μέγεθος για να καλύψει τις κτιριακές ανάγκες ενός μουσείου μεταφορικών συστημάτων. Τονίζεται ότι τα εν λόγω κτίρια βρίσκονται εντός περιοχής χαρακτηρισμένης ως κοινόχρηστου πρασίνου, ως εκ τούτου είναι απαραίτητο να προβλεφθούν οι κατάλληλες ενέργειες, όπως διαχειριστική μελέτη κοινοχρήστου πρασίνου ή η τροποποίηση του Γ.Π.Σ., ώστε να είναι δυνατή η υλοποίηση εργασιών και η αδειοδότηση των εγκαταστάσεων για την συγκεκριμένη χρήση. Στο Παράρτημα Ι, καταγράφονται αναλυτικότερες πληροφορίες αναφορικά με τα Μουσεία Μεταφορικών Συστημάτων.



Το πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής μπορεί να χωροθετηθεί στο κεντρικό τμήμα της έκτασης μεταξύ του μουσείου και του πάρκου ανακύκλωσης που βρίσκεται στην έκταση του Υπουργείου Γεωργίας. Στο Παράρτημα ΙΙ καταγράφονται αναλυτικότερες πληροφορίες αναφορικά με τα Πάρκα Κυκλοφοριακής αγωγής.



Οι εμπορικές χρήσεις δύναται να χωροθετηθούν εντός των οικοδομικών τετραγώνων τα οποία σύμφωνα με το γενικό πολεοδομικό πλαίσιο έχουν χρήση κατοικίας ή υπερτοπική χρήση. Από τις επαφές που πραγματοποιήθηκαν με τη διοίκηση της ΓΑΙΑΟΣΕ, οι εμπορικές δραστηριότητες επιλέγεται να υλοποιηθούν στα Ο.Τ. 201 και 204. Το εμβαδόν του Ο.Τ. 204 που βρίσκεται εντός της υπερτοπικής χρήσης είναι 562 m² και εντός της περιοχής κατοικίας 960 m², οπότε στο Ο.Τ. 204 δύναται να κατασκευαστούν 2.435 m² εμπορικών χρήσεων. Στο Ο.Τ. 201 που βρίσκεται εξ ολοκλήρου σε περιοχή κατοικίας δύναται να κατασκευαστούν 2.434 m² εμπορικών χρήσεων. Σημειώνεται ότι στο Ο.Τ. 204, ένα τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής διέρχεται μέσα από το οικοδομικό τετράγωνο και θα απαιτηθεί η απομάκρυνση της.



Εντός της περιοχής πρασίνου σε υφιστάμενα κτίρια μπορούν να φιλοξενηθούν και οι χώροι ψυχαγωγίας και αναψυχής (αναψυκτήρια και χώροι εστίασης). Αυτοί οι χώροι μπορούν να στεγαστούν με μικρές παρεμβάσεις στο κτίριο του σταθμού (Σ) που είναι σε πολύ καλή κατάσταση, ενώ δευτερεύοντος με πιο εκτεταμένες παρεμβάσεις μπορούν να αξιοποιηθούν για αυτές τις χρήσεις τα κτίρια K9, K10, K11 βόρεια των κτιρίων του αμαξοστασίου. Επίσης για τις εν λόγω χρήσεις πρέπει να διασφαλιστεί ότι το κτίριο του Σταθμού δεν θα είναι απαραίτητο σε περίπτωση επαναλειτουργίας του ενεργού δικτύου του ΟΣΕ, ενώ για τα κτίρια εντός της περιοχής κοινόχρηστου πρασίνου να προβλεφθούν οι όποιες ενέργειες για την δυνατότητα αξιοποίησής τους, όπως αναφέρεται ανωτέρω.



Ο υπαίθριος κινηματογράφος μπορεί να χωροθετηθεί στον χώρο του υπερτοπικού πολεοδομικού κέντρου, στο βόρειο τμήμα της έκτασης. Ο χώρος κατά περίπτωση θα μπορεί να χρησιμοποιηθεί και ως υπαίθρια θεατρική σκηνή.



Για κάθε δραστηριότητα θα προβλέπονται ανάλογου μεγέθους χώροι στάθμευσης για τους επισκέπτες, οι οποίοι θα χωροθετούνται πλησίον των κτιρίων/δραστηριοτήτων. Ήδη στο χώρο υπάρχει διαμορφωμένος ένας υπαίθριος χώρος 24 θέσεων στάθμευσης, ο οποίος βρίσκεται νότια των κτιρίων του αμαξοστασίου και αποτελείται από αντιανεμικά σκίαστρα που στηρίζονται σε μεταλλικό σκελετό. Τα εν λόγω σκίαστρα είναι σε καλή κατάσταση και θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ως χώρος στάθμευσης του μουσείου. Επίσης, με κατάλληλες παρεμβάσεις τα μεταλλικά στέγαστρα που βρίσκονται απέναντι από τα σκίαστρα, θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν συμπληρωματικά για στάθμευση των επισκεπτών του μουσείου, ενώ τα κτίρια που συνορεύουν με αυτά, δεν εκτιμάται ότι είναι σε κατάσταση που αξίζει να αξιοποιηθούν και προτείνεται η κατεδάφιση και απομάκρυνσή τους. Για τις εμπορικές χρήσεις θα ληφθεί υπόψη ο προβλεπόμενος από το Νόμο αριθμός θέσεων στάθμευσης ανάλογα με τη εμπορική δραστηριότητα που θα αναπτυχθεί. Για τις θέσεις αυτές υπάρχει επαρκής υπαίθριος χώρος ανατολικά και δυτικά των οικοδομικών τετραγώνων που αναπτύσσονται οι εν λόγω χρήσεις. Για την εξυπηρέτηση των δραστηριοτήτων στην βόρεια πλευρά της έκτασης, υπάρχει η δυνατότητα δημιουργίας χώρου στάθμευσης εντός της περιοχής

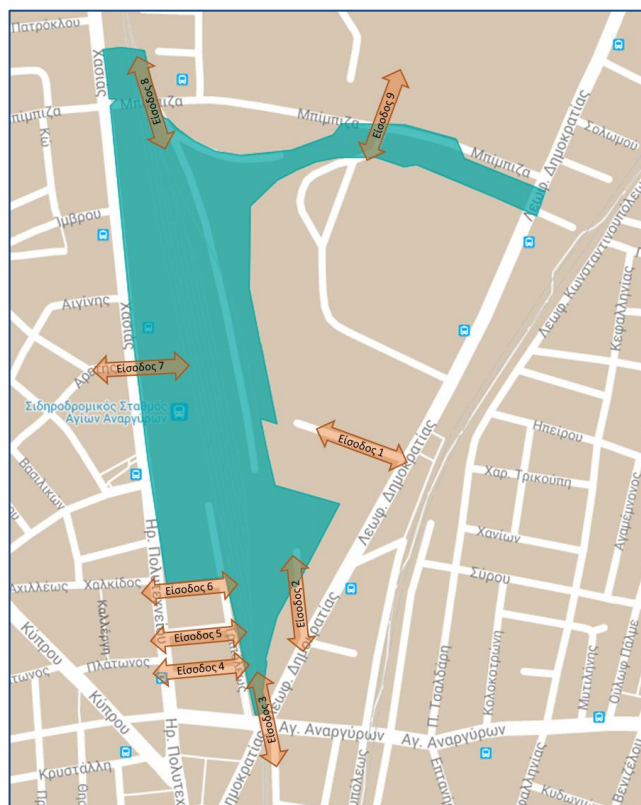
υπερτοπικής χρήσης, ανάμεσα στον υπαίθριο κινηματογράφο και στο Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής.

Όπως περιγράφεται στο 1^ο παραδοτέο, περιμετρικά της έκτασης υπάρχει πυκνό δίκτυο αδιαμόρφωτων προσβάσεων. Οι πολλαπλές προσβάσεις συμβάλουν στην εύκολη και σύντομη προσέγγιση από όλες τις περιοχές που γειτνιάζουν με το ακίνητο, ενώ ο διαχωρισμός των προσβάσεων για πεζούς και οχήματα, εξασφαλίζει υψηλό βαθμό οδικής ασφάλειας.

Εξετάζοντας τις δυνητικές προσβάσεις τόσο από πλευράς οδικής ασφάλειας, όσο και εξυπηρέτησης των μελλοντικών αναγκών που θα προκύψουν μετά τη χωροθέτηση των νέων χρήσεων, διαπιστώνονται τα εξής:

Οι υφιστάμενες αδιαμόρφωτες προσβάσεις που θα μπορούσαν να διαμορφωθούν σε προσβάσεις πεζών εξασφαλίζοντας ασφαλή και γρήγορη πρόσβαση είναι:

- ✓ Νότια, η είσοδος επί του υφιστάμενου πεζοδρόμου Τριπόλεως (είσοδος 4, 5) με άμεση πρόσβαση για τις χρήσεις που θα χωροθετηθούν στο νότιο τμήμα της έκτασης. Η Είσοδος 3 παρουσιάζει υψηλό κίνδυνο οδικής ασφάλειας εξαιτίας της αυξημένης κυκλοφορίας στον κόμβο τόσο για πεζούς όσο και για τα οχήματα.



Εικόνα 3: Χάρτης με τις προσβάσεις της έκτασης

- ✓ Δυτικά, η Είσοδος 7 για την εξυπηρέτηση του δυτικού τμήματος της έκτασης και ειδικότερα την πρόσβαση στο Μουσείο Μεταφορικών Συστημάτων, καθώς και όσους προσεγγίζουν την περιοχή μέσω των λεωφορειακών

γραμμών με επιβίβαση/αποβίβαση στη στάση επί της Λεωφ. Ηρώων Πολυτεχνείου

- ✓ Ανατολικά, η Είσοδος 2 κυρίως για την εξυπηρέτηση των επιβατών που προσεγγίζουν την περιοχή κάνοντας χρήση των λεωφορειακών γραμμών με επιβίβαση/αποβίβαση στη στάση «Εμπορικό Κέντρο» επί της Λεωφ. Δημοκρατίας
- ✓ Βόρεια, η Είσοδος 8, για την εξυπηρέτηση των χρήσεων που θα χωροθετηθούν στο βόρειο τμήμα της έκτασης καθώς βρίσκεται σε απόσταση 30 μέτρων από το σηματοδοτούμενο κόμβο και επιτρέπει στους πεζούς να διασχίσουν με ασφάλεια την οδό Μπίμπιζα από τη διάβαση του κόμβου.
- ✓ Η δημιουργία μιας εισόδου πεζών που θα συνδέει χώρο του Υπ. Γεωργίας που στεγάζει τις υπηρεσίες του Δήμου και το πάρκο ανακύκλωσης θα διευκόλυνε σημαντικά τους επισκέπτες που θέλουν να επισκεφτούν και τους δύο χώρους.

Για την πρόσβαση των οχημάτων καταλληλότερες προς διαμόρφωση κρίνονται:

- Δυτικά, η Είσοδος 7 για την εξυπηρέτηση των χρήσεων που θα χωροθετηθούν στο μέσο της έκτασης και άμεση πρόσβαση στους χώρους στάθμευσης νότια του Μουσείου.
- Ανατολικά, η Είσοδος 1 που οδηγεί περίπου στο μέσο της έκτασης και εξυπηρετεί τόσο τις χρήσεις που θα χωροθετηθούν ανατολικά όσο και νότια
- Βόρεια, η Είσοδος 9 που βρίσκεται σε μικρή απόσταση από την είσοδο του Περιβαλλοντικού Πάρκου Αντώνης Τρίτσης

Σημαντική Παρατήρηση: Οι προσβάσεις πεζών και οχημάτων αποτελούν βασικό εργαλείο για τη βελτιστοποίηση της λειτουργικότητας όλων των δραστηριοτήτων αλλά και της προβολής των εμπορικών και επιχειρηματικών αναπτύξεων που θα υπάρξουν εντός της έκτασης. Στο παραπάνω πλαίσιο η άποψη του συμβούλου είναι ότι θα πρέπει να υπάρξει μέριμνα για την υλοποίηση MASTER PLAN που μεταξύ των άλλων θα περιλαμβάνει και μελέτη προσβάσεων που θα καταλήγει σε κόμβο/κόμβους εισόδου οχημάτων και πεζών. Επιπλέον, για τις δραστηριότητες που θα αναπτυχθούν σε περιοχή κοινόχρηστου πρασίνου πρέπει να γίνουν οι απαραίτητες ενέργειες, όπως διαχειριστικές μελέτες κοινόχρηστου πρασίνου ή

τροποποιήσεις στο Γ.Π.Σ. ώστε να εξασφαλιστεί η απρόσκοπτη υλοποίηση των δραστηριοτήτων και χρήσεων που προβλέπονται στο σενάριο αξιοποίησης.

2.3 Στρατηγική προσέγγισης για την υλοποίηση και διαχείριση των δραστηριοτήτων του σεναρίου αξιοποίησης

Το σενάριο για την αξιοποίηση της έκτασης του Σ.Σ. Αγίων Αναργύρων περιλαμβάνει την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων που αναφέρονται στις προηγούμενες ενότητες. Στην παρούσα ενότητα, διαμορφώνεται το βασικό σενάριο αναφορικά με την στρατηγική προσέγγιση για την υλοποίηση των εν λόγω δραστηριοτήτων.

Στην στρατηγική προσέγγισης, βασικό ρόλο έχει η αναγνώριση των εμπλεκόμενων μερών και των απαιτήσεων για την υλοποίηση των δραστηριοτήτων. Στο πλαίσιο αυτό είναι δυνατή η δημιουργία εναλλακτικών οικονομικών σεναρίων για την υλοποίηση και διαχείριση των δραστηριοτήτων, καθώς και η συγκριτική αξιολόγηση αυτών.

Τα κύρια μέρη που εμπλέκονται στο σενάριο αξιοποίησης είναι:

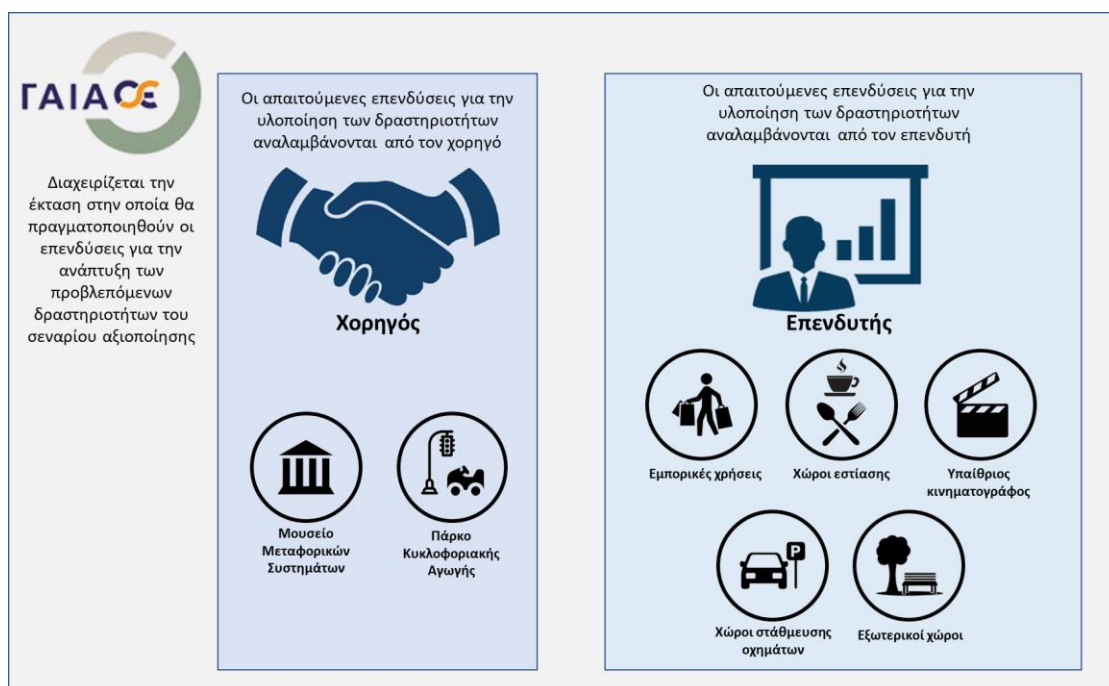
Η ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.: αποτελεί διαχειρίστρια της έκτασης. Είναι η άμεσα ενδιαφερόμενη για την βιώσιμη αξιοποίηση της έκτασης με το μικρότερο δυνατό ρίσκο. Τα αναμενόμενα έσοδα από την αξιοποίηση της έκτασης, πηγάζουν κυρίως από τη μίσθωσή της, ενώ επιπλέον έσοδα μπορεί να προκύψουν σε περιπτώσεις διαχείρισης ορισμένων από τις δραστηριότητες που αναπτύσσονται.

Ο επενδυτής: μπορεί να είναι ένας ή περισσότεροι, όμως για τις ανάγκες της μελέτης αντιμετωπίζεται ως μονάδα. Αποτελεί τον βασικό μισθωτή και διαχειριστή των σημείων εντός της έκτασης που θα φιλοξενήσουν τις εμπορικές δραστηριότητες (εμπορικές χρήσεις εντός των οικοδομικών τετραγώνων, αναψυκτήρια και χώροι εστίασης στο κτίριο του σταθμού και στα κτίρια βόρεια του μουσείου, κινηματογράφος- θέατρο στο βόρειο τμήμα της έκτασης).

Ο Χορηγός: μπορεί να είναι ένας ή περισσότεροι. Αποτελεί πηγή χρηματοδότησης όμως δεν είναι απαραίτητο να εμπλέκεται άμεσα με τη διαχείριση της δραστηριότητας που χρηματοδοτεί. Ο λόγος που προβαίνει στη χρηματοδότηση έχει καθαρά κοινωνικό χαρακτήρα και οι δραστηριότητες που θα χρηματοδοτηθούν από

χορηγία έχουν σαφή συνεισφορά στο κοινωνικό σύνολο. Τέτοιου είδους δραστηριότητες, από αυτές που προβλέπονται στο σενάριο αξιοποίησης, είναι το Μουσείο Μεταφορικών Συστημάτων και το Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής.

Στο σχήμα που ακολουθεί παρουσιάζεται ο ρόλος των εμπλεκόμενων μερών σχετικά με τις απαιτούμενες επενδύσεις για την υλοποίηση των δραστηριοτήτων που προβλέπονται στο βασικό σενάριο αξιοποίησης. Σημειώνεται ότι, στο πλαίσιο της συγκριτικής αξιολόγησης, που πραγματοποιείται στο τρίτο παραδοτέο, εξετάζονται και εναλλακτικές περιπτώσεις, πέραν του βασικού σεναρίου αξιοποίησης.



Εικόνα 4: Ο ρόλος των εμπλεκόμενων μερών σχετικά με τις απαιτούμενες επενδύσεις για την υλοποίηση των δραστηριοτήτων

Το βασικό σενάριο αξιοποίησης βασίζεται στην αρχή ότι η διαχείριση των εμπορικών δραστηριοτήτων θα πραγματοποιείται από τον ίδιο φορέα/ πρόσωπο που θα υλοποιεί τις εγκαταστάσεις της δραστηριότητας.

Υπό αυτή τη θεώρηση, η κατασκευή των εγκαταστάσεων που θα στεγάσουν τις εμπορικές δραστηριότητες που θα χωροθετηθούν στα Ο.Τ. 201 και Ο.Τ. 204, η ανακαίνιση/ανακατασκευή των υφιστάμενων εγκαταστάσεων που θα στεγάσουν τους χώρους εστίασης και αναψυχής, καθώς και η διαμόρφωση του υπαίθριου κινηματογράφου θα αναληφθεί από τον επενδυτή ο οποίος θα έχει και την εμπορική εκμετάλλευση των χώρων αυτών.

Επειδή:

- η αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση
- ο ενιαίος σχεδιασμός και η ομαλή ενοποίηση του περιβάλλοντος χώρου
- η διαμόρφωση των υπαίθριων χώρων στάθμευσης και των προσβάσεων της έκτασης

έχει καθοριστική σημασία στην προσέλκυση/ικανοποίηση των επισκεπτών στις εμπορικές δραστηριότητες που θα εγκατασταθούν, στο βασικό σενάριο προβλέπεται οι εργασίες αναβάθμισης του χώρου να αναληφθούν επίσης από τον επενδυτή.

Αναφορικά με το Μουσείο Μεταφορικών Συστημάτων, στο βασικό σενάριο προβλέπεται ότι το κόστος των απαραίτητων εργασιών για την ανακαίνιση των κτιρίων του παλαιού αμαξοστασίου αλλά και για τη διαμόρφωση του μουσείου θα αναληφθεί από χορηγό. Επίσης από τη χρηματοδότηση χορηγού θα κατασκευαστούν οι απαραίτητες υποδομές και θα αποκτηθεί ο ανάλογος εξοπλισμός για την λειτουργία το Πάρκου Κυκλοφοριακής αγωγής.

Η προσέγγιση σχετικά με την αξιοποίηση της έκτασης του Σ.Σ. Αγίων Αναργύρων, σε επίπεδο βασικών κατευθύνσεων αξιοποίησης, στην χωροθέτηση των δραστηριοτήτων και στη στρατηγική υλοποίησής τους, αποτελεί τη βάση για τη διαμόρφωση των τελικών απαιτήσεων και τη διερεύνηση των εναλλακτικών οικονομικών σεναρίων που αναπτύσσονται και αξιολογούνται συγκριτικά στο 3^ο παραδοτέο της μελέτης.

Παράρτημα Ι: Μουσείο Μεταφορικών Συστημάτων¹

Η κοινωνιολογική, ανθρωπολογική και φιλοσοφική θεώρηση του μουσειακού θεσμού τις τελευταίες δεκαετίες έθεσε τις βάσεις για τον επαναπροσδιορισμό του ρόλου των μουσείων στην κοινωνία. Λειτουργώντας ως ανοικτά συστήματα εκπαίδευσης τα μουσεία μπορούν να προσφέρουν:

- ✓ Στην ψυχαγωγία
- ✓ Στη μάθηση
- ✓ Στην κοινωνική συναναστροφή
- ✓ Στην ενδυνάμωση του κοινωνικού και εκπαιδευτικού χαρακτήρα τους
- ✓ Στη δημιουργία ενός ενεργητικού κοινού

Τα τελευταία χρόνια βιώνουν πολλαπλές πιέσεις για τον επαναπροσδιορισμό της θεσμικής τους υπόστασης, των αξιών και των στρατηγικών τους προτεραιοτήτων, με στόχο να ανταποκριθούν στις κοινωνικές, πολιτικές, τεχνολογικές και οικονομικές προκλήσεις, που ως σύνολο καθορίζουν τον σύγχρονο κόσμο. Οι πιεστικές προκλήσεις φέρνουν σήμερα τα μουσεία και τους διαχειριστές τους προ μεγάλων διλημμάτων και απαιτούν ευελιξία και ευρηματικότητα, σε μια προσπάθεια να ακολουθήσουν τις πολυάριθμες αλλαγές σε όλα τα πεδία της κοινωνικής ζωής. Η συμμετοχικότητα, η προσαρμοστικότητα, η ευρηματικότητα, η δημιουργικότητα, η συμμετοχική δημοκρατία, η κοινωνική δικαιοσύνη και η εν-συναίσθηση αποτελούν πλέον έννοιες-κλειδιά στη μουσειολογία. Επιπλέον, η δυνατότητα αξιοποίησης των μέσων κοινωνικής δικτύωσης ως εργαλείων για ελκυστικότερη πρόσβαση στην πληροφορία και η καινοτομία αποτελεί ζητούμενο με ιδιάζουσα σημασία για εξέλιξη των Μουσείων.

¹ Πηγές:

Γ. Μπίκος, Α. Κανιάρη «Τα μουσεία στον 21ο αιώνα: προκλήσεις, αξίες, ρόλοι, πρακτικές», 2014

«Measuring Museum Impacts», The Learning Museum Network Project, 2013

«New trends in museums of the 21st century» The Learning Museum Network Project, 2013

«Learning Facilities and Learning Spaces in Museums», The Learning Museum Network Project 2013

Σε ατομικό επίπεδο το μουσείο αποτελεί περιβάλλον οικειοθελούς μάθησης μέσω αντικειμένων, με τρόπους πολυαισθητηριακούς και καινοτόμους, ενώ σε κοινωνικό επίπεδο βοηθά στην:

- ✓ Ενδυνάμωση της κοινωνίας (μουσεία ως εκπαιδευτικοί πόροι για την κοινωνία, πεδία για την απόκτηση νέας γνώσης, υποδομές ψυχαγωγίας)
- ✓ Κοινωνική συνοχή (ενεργή εμπλοκή)
- ✓ Οικονομία (τουρισμός, πολιτειακή ταυτότητα, επαγγελματική απασχόληση)
- ✓ Αστική αναγέννηση (προστιθέμενα οφέλη για τον τόπο αφού λειτουργούν ως κυψέλες δημιουργικότητας)
- ✓ Ιστορική αξία (δημόσια αρχεία, μεταβίβαση πολιτιστικής πληροφορίας, εμπειρίες από το παρελθόν, αίσθηση του ανήκειν)
- ✓ Κοινωνική αξία (τοπικότητα, ταυτότητα /χρήση δημόσιων χώρων)
- ✓ Δημοκρατία (βήμα διαλόγου-ανταλλαγής ιδεών)
- ✓ Ποιότητα ενημέρωσης (χωρίς προκαταλήψεις, αντικειμενική, αξιόπιστη)
- ✓ Εμπιστοσύνη (υπηρεσίες προς τους πολίτες)
- ✓ Σχέσεις/συνεργασίες (σε τοπικό, εθνικό, διεθνές επίπεδο)



Εικόνα 5: Σχέσεις μεταξύ των απαιτήσεων λειτουργίας ενός Μουσείου και των αποτελεσμάτων από τη λειτουργία του

Η συμβολή του μουσείου στην πολιτιστική παραγωγή, στην ευρύτερη οικονομική και κοινωνική ζωή και στις ποικίλες εκφράσεις της (π.χ. δημιουργική βιομηχανία, κοινωνική συνοχή, εκπαίδευση, τοπική οικονομία κ.ά.) εξαρτάται από τη δημόσια ταυτότητα και αξία ενός μουσείου, η οποία διαμορφώνεται από τις μεθόδους που αναπτύσσει, τη φιλοσοφία, το ήθος και την πρακτική κάθε πολιτιστικού οργανισμού, τους τρόπους με τους οποίους επικοινωνεί με το κοινωνικό σύνολο και ικανοποιεί τις ανάγκες του.

Η προσέγγιση των μουσείων και η διαχείρισή τους απαιτεί ουσιαστικότερη αξιοποίηση των δυνατοτήτων και πόρων των μουσείων. Σε ευρωπαϊκές πόλεις έχουν αναπτυχθεί πολιτικές και στρατηγικές με στόχο την ανάδειξη:

- Των πολλαπλών γνώσεων και ερεθισμάτων που πηγάζουν από τις μουσειακές συλλογές
- Της ερευνητικής και εκπαιδευτικής διάστασης των μουσείων ως πεδίων διασύνδεσης των ανθρώπων με τη γνώση, τη δημιουργικότητα και την έμπνευση
- Της εποικοδομητικής συνεργασίας για εθνικές και διεθνείς «συμμαχίες» και συμπράξεις για την υλοποίηση δράσεων μεταξύ των μουσείων

Τα μουσεία πλέον δε λειτουργούν απλά ως χώροι έκθεσης αντικειμένων, αλλά έχουν μεταμορφωθεί σε πιο δυναμικούς χώρους, περισσότερο προσιτούς στο ευρύτερο κοινό, το οποίο συνειδητοποιεί τον ανερχόμενο κοινωνικό ρόλο του μουσείου στο πλαίσιο της εκπαίδευσης και της εξέλιξης της κοινωνίας. Το μουσείο μεταφέρει μηνύματα όχι μόνο μέσα από τις εκθέσεις του, αλλά και από το κτίριο που στεγάζεται, τις δραστηριότητες που διοργανώνει, τα έντυπα που εκδίδει, τη συμμετοχή του σε συλλογικές δράσεις, κλπ.

Στόχος είναι τα μουσεία να:

- Αποδεικνύουν την υιοθέτηση περιβαλλοντικής συνείδησης με τη δημιουργία λιγότερο ενεργοβόρων μουσειακών υποδομών
- Αποδεικνύουν συνεχώς τη συνάφειά τους με την κοινωνία οργανώνοντας περισσότερες μουσειακές δράσεις με κοινωνικό νόημα και δημόσια αξία.
- Αναστοχάζονται με ευελιξία και διορατικότητα τη θεσμική τους υπόσταση:
 - επιχειρώντας αποτελεσματικότερη χρήση των μουσειακών τους συλλογών μέσω διεύρυνσης της κινητικότητάς τους
 - ενθαρρύνοντας συλλογικές αποφάσεις στη διοίκηση
 - υπολογίζοντας τη σημασία της καλής διαχείρισης των ανθρώπινων πόρων
 - επιδιώκοντας δικτυώσεις και συνεργασίες με άλλα μουσεία με στόχο την οργάνωση κοινών δράσεων και τη χρήση κοινών υποδομών.
- Προβληματίζονται σε σχέση με την αναγκαιότητα για ποιοτικό έλεγχο του έργου τους:
 - Αναθεωρώντας κατά διαστήματα το πλαίσιο πιστοποίησής τους
 - Στοχεύοντας σε ποιοτικές αλλά και βιώσιμες υποδομές
 - Επικαιροποιώντας τις δηλώσεις αποστολής τους με αναφορές στο ζήτημα της βιωσιμότητας ή ακόμη και συντάσσοντας ξεχωριστές δηλώσεις περί βιωσιμότητας (sustainability statements), όπως έχουν ήδη αρχίσει κάποια μουσεία να κάνουν.

Σήμερα στην Αθήνα λειτουργούν δυο μουσεία για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, το Σιδηροδρομικό Μουσείο Αθηνών του ΟΣΕ στα Σεπόλια και το Μουσείο Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων στο σταθμό του ηλεκτρικού στον Πειραιά. Όσον αφορά στα παλιά λεωφορεία αυτά ελλείπει κάποιου μουσείου προς το παρόν στεγάζονται στο παλιό αμαξοστάσιο της ΟΣΥ στο Γκάζι.

Το Σιδηροδρομικό Μουσείο Αθηνών (ή Μουσείο των Ελληνικών Σιδηροδρόμων), ιδρύθηκε το 1979 και αποτελείται από δύο κύρια κτίρια και τον προαύλιο χώρο που έχει διαμορφωθεί για υπαίθριες εκδηλώσεις, όπου περιλαμβάνεται και το παιδικό ψυχαγωγικό τρένο. Στα εκθέματα περιλαμβάνονται ατμάμαξες, επιβατικά οχήματα, διάφορα μοντέλα τροχαίου υλικού, τοπογραφικά όργανα, εξοπλισμός σταθμών, ένα μηχανουργείο με μηχανήματα κατασκευής περίπου το 1882, σχέδια και φωτογραφίες.

Η δημιουργία ενός Μουσείου Μεταφορικών Συστημάτων στο πρότυπο ανάλογων μουσείων του εξωτερικού παρέχει τη δυνατότητα στον επισκέπτη να έρθει σε επαφή με εκθέματα που μαρτυρούν την ιστορία του συστήματος μεταφορών, επισημαίνοντας την ισχυρή σχέση μεταφοράς και ανάπτυξης, του πολιτισμού και της κοινωνίας και περιγράφουν την εξέλιξη των μέσων μεταφοράς στην Ελλάδα.

Στα πλαίσια του διευρυμένου ρόλου του μουσείου, στόχος είναι να παρέχεται η δυνατότητα στον επισκέπτη:

1. να έρθει σε επαφή με παρουσιάσεις για τις σύγχρονες εξελίξεις των μεταφορικών συστημάτων
2. να συμμετέχει σε δράσεις περιβαλλοντικής και οικολογικής συνειδητοποίησης στον τομέα των μεταφορών
3. να συμμετέχει σε εκπαιδευτικά προγράμματα για την ανάπτυξη και διάδοση καινοτομιών σε θέματα τεχνολογίας
4. να λάβει μέρος σε δραστηριότητες ψυχαγωγικού και διαδραστικού χαρακτήρα.

Για να ανταποκριθεί σε αυτή την πρόκληση το μουσείο πρέπει να αναπτυχθεί και να εφαρμοστεί μια βελτιωμένη φιλοσοφία επισκεπτών με έμφαση στις "φιλικές προς τον επισκέπτη" λειτουργίες. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί μέσα από μια σειρά νέων

ψυχαγωγικών και εκπαιδευτικών εκδηλώσεων με στόχο διαφορετικές ηλικιακές ομάδες και διαδραστικά εργαλεία. Έμφαση θα πρέπει να δοθεί στις οικογένειες με παιδιά.

Η γειτνίαση της υπό εξέταση έκτασης με το περιβαλλοντικό πάρκο «Αντώνης Τρίτσης» θα πρέπει να αξιοποιηθεί ώστε να συνδυαστούν περιβαλλοντικές δράσεις που θα εξελίσσονται ταυτόχρονα και στους δυο χώρους. Παράλληλα η δημιουργία πάρκου κυκλοφοριακής αγωγής μπορεί να λειτουργήσει υποστηρικτικά σε δραστηριότητες εκπαιδευτικού και ψυχαγωγικού χαρακτήρα.

Αναγνωρίζοντας το γεγονός ότι οι δημόσιες συγκοινωνίες στην Αθήνα χρησιμοποιούνται πολύ λιγότερο σε σχέση με άλλες ευρωπαϊκές πόλεις, ένα μουσείο μεταφορών θα μπορούσε να προωθήσει δράσεις με στόχο την παρουσίαση των δημόσιων μεταφορών ως ελκυστικό μέσο μεταφοράς, διοργανώνοντας στοχοθετημένα προγράμματα για μαθητές από τα τοπικά σχολεία.

Πολιτικές και καλές πρακτικές για το θέμα της καλύτερης πρόσβασης και ευρύτερης συμμετοχής των πολιτών στο μουσείο θα πρέπει να βασίζεται σε:

- αναλυτική χαρτογράφηση των κοινωνικών ομάδων που αποτελούν ομάδες-στόχους, τον εντοπισμό των πιθανών εμποδίων που αναστέλλουν τη χρήση του μουσείου από τους πολίτες.
- εκτιμώμενο ύψος επένδυσης που χρειάζεται για την άρση των εμποδίων αυτών.
- απομάκρυνση των εμποδίων (φυσικών, οικονομικών, γεωγραφικών, πολιτιστικών και κοινωνικών).
- προσέγγιση και αναπτυξιακή προσπάθεια διεύρυνσης του αριθμού των επισκεπτών:
 - ενεργοποιώντας το ενδιαφέρον των πολιτών μέσω της εκπαίδευσης,
 - πράττοντας σε επίπεδο τοπικό,
 - προσαρμόζοντας τις υπηρεσίες στις ανάγκες των επισκεπτών,
 - διερευνώντας νέες ευκαιρίες που προέρχονται από το ψηφιακό περιβάλλον.

Για την "ενεργοποίηση" του μουσείου μέσα στην πόλη και στην κοινωνία την προβολή του ως πόλο έλξης μπορούν να εφαρμοστούν στρατηγικές που καθιστούν το μουσείο ελκυστικό όπως:

- Σύνδεση του μουσείου με την εκπαίδευση, συμμετοχή σε καλλιτεχνικά-πολιτιστικά προγράμματα, workshops
- Περιφερειακή και Εθνική συνεργασία μουσείων μέσα από οργανώσεις εκθέσεων, συνεδρίων, ανταλλαγή πολιτιστικού υλικού
- Διεθνή συνεργασία με σκοπό την ανταλλαγή εμπειριών πάνω σε θέματα μουσειακής πολιτικής, μετάδοση της πολιτιστικής κληρονομιάς και τη μύηση του κοινού στο πολιτισμό, την σύγχρονη τέχνη, τεχνολογικά επιτεύγματα, νέες τεχνολογίες
- Ενδυνάμωση του ψυχαγωγικού ρόλου του μουσείου μέσα από καινοτόμες ενέργειες με στόχο τη δημιουργία ενός κοινού το οποίο όχι μόνο θα επισκέπτεται το μουσείο αλλά και θα το ενεργοποιεί.

Η *οικονομική αξία* αποτυπώνει τις ευκαιρίες που παρέχει η ύπαρξη και λειτουργία ενός μουσείου τόσο σε επίπεδο μικροοικονομίας (εισπράξεις από τα εισιτήρια, τις επιχειρηματικές υπηρεσίες του μουσείου, όπως πωλητήριο και χώροι εστίασης, τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας) όσο και μακροοικονομίας για την τοπική κοινωνία (τουριστική ανάπτυξη με ποιοτικά κριτήρια, περιφερειακή ανάπτυξη, δημιουργία ταυτότητας τόπων, αστικό σχεδιασμό, σχέση του μουσείου με την αστική αναγέννηση και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στην περιοχή κ.ά.).



Η αξία του μουσείου μπορεί να ποσοτικοποιηθεί μέσω δεικτών όπως:

1. Χρήση
2. Αναγνώριση της επιστημονικής εγκυρότητας του μουσείου
 - Αριθμός προγραμμάτων διαχειριζόμενων από άλλους φορείς, για τα οποία ζητείται η συνδρομή του μουσείου
3. Διαμόρφωση σχέσεων
 - Αριθμός τοπικών, εθνικών και διεθνών συνεργασιών με μουσεία και κυβερνητικούς φορείς
 - Το οικονομικό μέγεθος των προγραμμάτων, αριθμός και φυσιογνωμία των βασικών εταίρων-συνεργατών
4. Προσέλκυση επενδύσεων
 - Το οικονομικό μέγεθος των κυβερνητικών επιχορηγήσεων (πάγιες δαπάνες και αρχικό κεφάλαιο)
 - Αριθμός και οικονομικό μέγεθος των χορηγιών (σε είδος και σε χρήμα)
5. Δυνατότητα προσέλκυσης δωρεών και κληροδοτημάτων

- Αριθμός και οικονομικό μέγεθος των δωρεών
 - Αριθμός και οικονομικό μέγεθος κληροδοτημάτων
6. Συνεισφορά στην τουριστική κίνηση
 7. Συνεισφορά στην τοπική οικονομία

Το 2012, η Ένωση Μουσείων Ολλανδίας ολοκλήρωσε μία ανάλυση κόστους-οφέλους, σύμφωνα με την οποία το καθαρό ετήσιο εισόδημα που παρήγαγαν τα μουσεία της χώρας ήταν περίπου ισοδύναμο με τη συνολική οικονομική ενίσχυση που τους παρείχε η ολλανδική κυβέρνηση, δηλαδή τα μουσεία δημιουργούσαν οικονομικούς πόρους αντίστοιχους με τις οικονομικές ενισχύσεις του κράτους (κάθε ευρώ που επενδύεται σε αυτά δημιουργεί ένα ακόμη ευρώ για την εθνική οικονομία).

Παράρτημα II: Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής

Τα Πάρκα Κυκλοφοριακής Αγωγής (Π.Κ.Α.) στοχεύουν στην εκπαίδευση των νέων σχολικής ηλικίας σε θέματα κυκλοφορίας πεζών, οχημάτων (ποδηλάτων – αυτοκινήτων), επιβατών οχημάτων, καθώς και σε γενικότερα ζητήματα οδικής ασφάλειας. Η εκπαίδευση γίνεται μέσα από ένα βιωματικό τρόπο, με αποτέλεσμα την καλύτερη αντίληψη των παιδιών πάνω σε θέματα οδικής ασφάλειας.

Με βάση την ευρωπαϊκή εμπειρία, αλλά και σύμφωνα με σχετικές εκθέσεις του Ο.Ο.Σ.Α., η εξάσκηση σε ειδική προστατευμένη υποδομή θεωρείται ως η προτιμότερη παιδαγωγική μέθοδος.

Όσον αφορά στην εκπαιδευτική διαδικασία στα Π.Κ.Α., αυτή απευθύνεται σε παιδιά ηλικίας από πέντε (5) έως και δώδεκα (12) ετών, με αντικείμενο την κυκλοφορία πεζών και οχημάτων (ποδηλάτων, αυτοκινήτων), καθώς και τη συμπεριφορά επιβατών και οχημάτων. Πρέπει να διευκρινιστεί ότι κύριος σκοπός είναι η εκμάθηση της σωστής συμπεριφοράς των πεζών και της πεζής κυκλοφορίας.

Τα παιδιά δεν εκπαιδεύονται ως οδηγοί οχημάτων. Διδάσκονται,

Ο ρόλος του Πάρκου Κυκλοφοριακής αγωγής στην Παιδεία Οδικής Ασφάλειας

Η ανάπτυξη “Παιδείας Οδικής Ασφάλειας” (Road Safety Culture) αποτελεί θεμελιώδη σκοπό του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Για την επίτευξη του σκοπού αυτού, απαιτούνται συνεχείς και συστηματικές συλλογικές προσπάθειες και μακρόπνοος σχεδιασμός. Αναγνωρίζεται σήμερα διεθνώς ότι η “Παιδεία Οδικής Ασφάλειας” είναι η στέρεη βάση για την επίτευξη επιμέρους στόχων για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

Η παιδεία οδικής ασφάλειας αναφέρεται στην ουσιαστική καλλιέργεια της προσωπικότητας του ατόμου, στον τρόπο σκέψης και συμπεριφοράς του, στα ενδιαφέροντά του, στις αξιολογήσεις, στις επιδιώξεις του, στην αίσθηση ορίων και στις επιθυμίες του. Στο πλαίσιο αυτό η οδική ασφάλεια πρέπει να αναδειχθεί σε αξία, να αναγνωρίζεται δηλαδή από ένα σύνολο ανθρώπων ως σημαντική για τους ίδιους και να αποτελέσει μέτρο αξιολόγησης προσώπων και συμπεριφοράς.

Με βάση τα στοιχεία της Ε.Ε. η χώρα μας παρουσιάζει έναν υψηλό δείκτη τροχαίων ατυχημάτων ανάμεσα στις χώρες της Ευρώπης, με ανυπολόγιστες συνέπειες.

Η επίδειξη προσοχής στις οδούς, από πεζούς, οδηγούς και επιβάτες, είναι μία ικανότητα επίκτητη και απαιτεί συντονισμένη και πλήρη εκπαίδευση. Η χρήση των οχημάτων δεν είναι προσωπική, αλλά αλληλεπιδρά και επεκτείνεται και πέρα από το στενό προσωπικό πεδίο του οδηγού, σε ευρύτερο, κοινωνικό πλέον πλαίσιο, ως εκ τούτου η αναγκαιότητα της εκπαίδευσης μεταβάλλεται σε αναγκαιότητα παιδείας.

Γι’ αυτό είναι χρέος όλων των εμπλεκόμενων φορέων να συμβάλουν στη σωστή ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των νέων στα θέματα οδικής παιδείας και ασφάλειας, καθώς είναι πολύ σημαντικό τα παιδιά από μικρή ηλικία να αναγνωρίζουν τους οδικούς κινδύνους και να μαθαίνουν πώς να τους αποφεύγουν.

Συνεπώς, θα μπορούσαμε να ορίσουμε πλέον, ως Κυκλοφοριακή Αγωγή, την απαιτούμενη διαπαιδαγώγηση του χρήστη του συστήματος κυκλοφορίας. Μια διαπαιδαγώγηση που θα επιτρέψει στον χρήστη, να αναπτύξει στην συνείδησή του τις ορθές συμπεριφορές, προκειμένου να είναι υγιής η αλληλεπίδρασή του με τους υπόλοιπους χρήστες. Επιπλέον, η διαπαιδαγώγηση αυτή θα πρέπει να εμπνεύσει και όχι απλώς να ενημερώσει, το σεβασμό προς τους κανόνες συμβίωσης.

Υπ’ αυτήν την έννοια, μια τέτοιου είδους διαπαιδαγώγηση, θα πρέπει να υλοποιείται στον άνθρωπο, από τα νηπιακά του ακόμα χρόνια (χρόνια κατά τα οποία η εντύπωση εικόνων, είναι πρωταγωνιστική). Θα πρέπει να υλοποιείται με ευθύνη της ίδιας της κοινωνίας, υπό τους κατάλληλους για αυτό φορείς.

Πηγές:

- ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, «Ανάπτυξη Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα , 2011-2020», 2011
- CARE (EU road accidents database) or national publications European Commission / Directorate General Energy and Transport
- Ε. Κορδολαίμης, «Κυκλοφοριακή Αγωγή στην εκπαίδευση», 2010
- ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ, ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ, «Οδηγός Εκπαίδευσης Κυκλοφοριακής Αγωγής», 2005

όμως, κανόνες κυκλοφορίας οχημάτων, διότι αφενός με τον τρόπο αυτό βελτιώνεται η κυκλοφορία τους ως πεζοί και αφετέρου επιδιώκεται η διαμόρφωση σωστής γενικότερης κυκλοφοριακής συμπεριφοράς.

Βασικοί στόχοι των Π.Κ.Α. είναι:

- Δημιουργία της αντίληψης του αποτελέσματος της συμπεριφοράς του πεζού και του οδηγού στο δρόμο
- Ενίσχυση του αισθήματος προσωπικής ευθύνης για τη διαφύλαξη της ζωής
- Ανάπτυξη της αντίληψης και επακόλουθα της εφαρμογής των σταθερών αρχών της κυκλοφοριακής αξίας και ασφάλειας
- Αναγνώριση της αναγκαιότητας των νόμων και κανόνων κυκλοφορίας και έμπνευση μιας αυτοπειθαρχημένης εμμονής σε αυτούς
- Διέγερση του ενδιαφέροντος και της επιθυμίας για ενεργή συμμετοχή στο πεδίο της κυκλοφοριακής ασφάλειας
- Απόκτηση επιστημονικής συμπεριφοράς στην εκτίμηση πιθανών οδικών κινδύνων
- Εκπαίδευση σε στοιχειώδεις ειδικές τεχνικές, όπως στην οδήγηση
- Ικανότητα διαχωρισμού θετικών παρεμβάσεων (σηματοδότες, διαβάσεις, τροχονόμοι) από τις αρνητικές (έλλειψη των παραπάνω στοιχείων)
- Οραματισμό της μελλοντικής κυκλοφορίας

Πρότυπο Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής²

Ο σχεδιασμός του πρότυπου Π.Κ.Α., αποτελεί προσομοίωση του συνήθους αστικού και περιαστικού οδικού δικτύου, μικρότερων κατ' αναλογία διαστάσεων σε σύγκριση με τα πραγματικά, αφού προορίζεται για την εκπαίδευση μικρών παιδιών- μαθητών. Οι προδιαγραφές για την κατασκευή του πάρκου είναι καθορισμένες από το ΥΜΕ, ενώ από την μέχρι τώρα εμπειρία, από ήδη κατασκευασμένα Π.Κ.Α., ο χώρος που απαιτείται για τη δημιουργία του είναι περίπου 4-7 στρέμματα. Μια ενδεικτική κάτοψη ενός Π.Κ.Α. παρουσιάζεται στην επόμενη σελίδα.

² ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ, ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ, «Οδηγός Εκπαίδευσης Κυκλοφοριακής Αγωγής», 2005



Εικόνα 6: Κάτοψη πρότυπου Π.Κ.Α.

Το Π.Κ.Α. απαρτίζεται περιμετρικά από περιφερειακή οδό, χαρακτηριστικών περιαστικού τύπου, όπου επιτρέπεται η ανάπτυξη σχετικά μεγάλων ταχυτήτων από τα αυτοκίνητα, τα πεζοδρόμια διαθέτουν μικρό πλάτος ή δεν υφίστανται καθόλου, καθώς επίσης υπάρχουν ελάχιστες ή δεν υπάρχουν καθόλου διαβάσεις πεζών.

Το εσωτερικό οδικό δίκτυο περιλαμβάνει μονόδρομες και αμφίδρομες αστικού τύπου οδούς. Σ' αυτές, οι επιτρεπόμενες ταχύτητες είναι μικρότερες από την αντίστοιχη του περιφερειακού δακτυλίου. Τα περισσότερα πεζοδρόμια είναι μεγάλου πλάτους και συνδέονται με διαβάσεις πεζών τύπου ζέβρας. Επιπροσθέτως, ο κεντρικός οδικός άξονας περιλαμβάνει νησίδια διαχωρισμού των λωρίδων αντίθετης κατεύθυνσης, στο μεγαλύτερο μήκος του.

Στις συμβολές των οδών δημιουργούνται διαφόρων τύπων ισόπεδοι κόμβοι. Ειδικότερα απαντώνται:



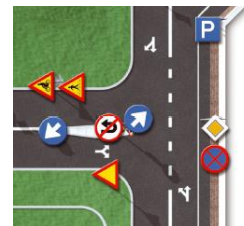
Κόμβοι σχήματος "Τ"



Κόμβοι σχήματος σταυρού



Κυκλικός κόμβος



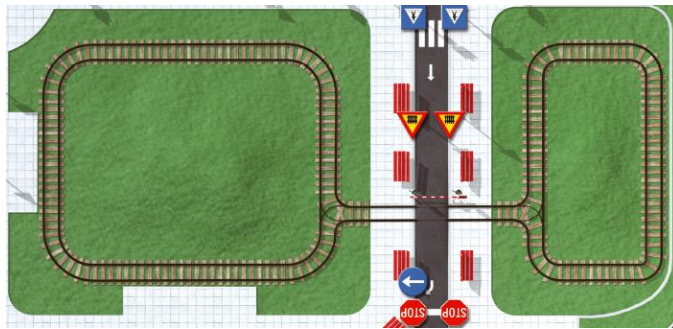
Κόμβοι που περιλαμβάνουν νησίδια σχήματος σταγόνας

Επίσης, ποδηλατολωρίδες αναπτύσσονται παράλληλα με ορισμένες εσωτερικές οδούς, ενώ προβλέπεται και υποδομή πεζοδρόμου – ποδηλατοδρόμου διαχωρισμένης κυκλοφορίας, στο βόρειο άκρο της οποίας υπάρχει υπερυψωμένη διάβαση πεζών.



Ποδηλατολωρίδες

Το Π.Κ.Α. περιλαμβάνει και ισόπεδη σιδηροδρομική διάβαση η οποία πλαισιώνεται από κινητό φράγμα ασφαλείας και φωτεινό σηματοδότη.



Ισόπεδη σιδηροδρομική διάβαση

Σημειώνεται επιπλέον ότι προβλέπεται κατάλληλος χώρος στάθμευσης, καθότι η υποδομή του συνοδεύεται, απαραίτητως, από τροχαιο εξοπλισμό, δηλαδή ηλεκτροκίνητα οχήματα και

ποδήλατα διαφόρων διαστάσεων. Τέλος, αναπόσπαστο στοιχείο του Π.Κ.Α. αποτελεί το αμφιθέατρο, χώρος όπου ο εκπαιδευτής μπορεί να συγκεντρώσει τους μαθητές – επισκέπτες του Π.Κ.Α. Όπως είναι προφανές, η υποδομή του Π.Κ.Α. πλαισιώνεται από την κατάλληλη οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση, εναρμονισμένη με τις διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.).



Π.Κ.Α. Δήμου Ελευσίνας



Π.Κ.Α. Δήμου Καρπενησίου



Π.Κ.Α. Δήμου Ελευσίνας



Π.Κ.Α Ταύρου

Εικόνα 7: Ενδεικτικές εικόνες υφιστάμενων Π.Κ.Α.