



**«Μελέτη βιωσιμότητας του Σ.Σ. Αγίων Αναργύρων»**  
**Παραδοτέο 1<sup>ο</sup> : Υφιστάμενη κατάσταση**



## Περιεχόμενα

|                                                                               |    |
|-------------------------------------------------------------------------------|----|
| Βασικές παράμετροι του έργου και χρονοδιάγραμμα.....                          | 2  |
| 1. Εισαγωγή.....                                                              | 3  |
| 2. Ο παλαιός σιδηροδρομικός σταθμός των Αγίων Αναργύρων .....                 | 3  |
| 2.1 Θέση της έκτασης του παλαιού σιδηροδρομικού σταθμού Αγίων Αναργύρων ..... | 4  |
| 3. Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης.....                                        | 6  |
| 3.1 Υφιστάμενες χρήσεις σύμφωνα με το Γενικό πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ).....    | 7  |
| 3.2 Διαμόρφωση έκτασης .....                                                  | 11 |
| 3.3 Σιδηροδρομικές γραμμές .....                                              | 13 |
| 3.4 Κτιριακές υποδομές .....                                                  | 15 |
| 3.5 Προσβάσεις στους χώρους της έκτασης.....                                  | 23 |
| 4. Συμπεράσματα και προτεινόμενες δραστηριότητες .....                        | 28 |

## Βασικές παράμετροι του έργου και χρονοδιάγραμμα

Οι βασικές παράμετροι για την εξέλιξη του έργου και τη βέλτιστη αντιμετώπιση των ζητημάτων που τίθενται είναι:

1. Η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης
2. Η στρατηγική προσέγγισης για την διαμόρφωση του σεναρίου αξιοποίησης
3. Η αξιολόγηση της βιωσιμότητας του σεναρίου αξιοποίησης

Η εκπόνηση της παρούσας μελέτης ακολουθεί τα παραπάνω βήματα ανάλυσης καθένα από τα οποία, αποτελεί επιμέρους παραδοτέο. Στόχος είναι να αναλυθεί η υφιστάμενη κατάσταση και να διαμορφωθεί ένα βιώσιμο σενάριο αξιοποίησης βάσει των προσεγγίσεων που διατυπώθηκαν από τη Διοίκηση της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.

Στη συνέχεια καταγράφεται σε διάγραμμα τύπου Gantt το χρονοδιάγραμμα των εργασιών για κάθε φάση της μελέτης.

| Εργασίες ανά φάση                                                     | Εβδομάδες      |                |                |                |                |                |                |                |                |                 |
|-----------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|
|                                                                       | 1 <sup>η</sup> | 2 <sup>η</sup> | 3 <sup>η</sup> | 4 <sup>η</sup> | 5 <sup>η</sup> | 6 <sup>η</sup> | 7 <sup>η</sup> | 8 <sup>η</sup> | 9 <sup>η</sup> | 10 <sup>η</sup> |
| <b>Φάση 1 – Υφιστάμενη κατάσταση</b>                                  |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                 |
| Συλλογή στοιχείων                                                     |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                 |
| Επιτόπου αυτοψίες                                                     |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                 |
| Σύνταξη 1 <sup>ου</sup> παραδοτέου                                    |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                 |
| <b>Φάση 2 – Στρατηγική προσέγγισης</b>                                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                 |
| Διαβουλεύσεις με τα εμπλεκόμενα μέρη                                  |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                 |
| Οριστικοποίηση και κωδικοποίηση βασικού σεναρίου αξιοποίησης          |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                 |
| Διαμόρφωση απαιτήσεων                                                 |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                 |
| Σύνταξη 2 <sup>ου</sup> παραδοτέου                                    |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                 |
| <b>Φάση 3 – Αξιολόγηση βιωσιμότητας</b>                               |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                 |
| Καταγραφή απαιτήσεων για την υλοποίηση του σεναρίου αξιοποίησης       |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                 |
| Ανάπτυξη και παραμετροποίηση χρηματοοικονομικών προτάσεων και δεικτών |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                 |
| Συγκριτική αξιολόγηση σεναρίων αξιοποίησης και εξαγωγή συμπερασμάτων  |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                 |
| Σύνταξη 3 <sup>ου</sup> παραδοτέου                                    |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                 |

## 1. Εισαγωγή

Το παρόν παραδοτέο έχει βασικό στόχο την αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης της έκτασης ιδιοκτησίας της ΓΑΙΑΟΣΕ, στον παλαιό σταθμό Αγ. Αναργύρων και την ανάδειξη των κρίσιμων σημείων και των περιορισμών που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη στην ανάπτυξη του σεναρίου αξιοποίησης.

Κυρίαρχη παράμετρος του σχεδιασμού είναι η ανάδειξη της ιστορίας του χώρου του σιδηροδρομικού σταθμού που αποτελεί τοπόσημο για την περιοχή. Η επιλογή των δραστηριοτήτων πραγματοποιείται με στόχο ο χώρος:

- ✓ να διατηρήσει την ταυτότητα του
- ✓ να συμβάλει στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής
- ✓ να προσελκύσει το εμπορικό ενδιαφέρον

Ήδη στην περιοχή, στα πλαίσια μιας ευρύτερης προσπάθειας αναβάθμισης του αστικού ιστού έχει δημιουργηθεί:

- Πάρκο Περιβαλλοντικής Ευαισθητοποίησης «Αντ. Τρίτσης»,
- εκτεταμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμου πάνω από τις υπογειοποιημένες πλέον σιδηροδρομικές γραμμές και
- πάρκο ανακύκλωσης στην παρακείμενη έκταση που έχει παραχωρηθεί στο Δήμο Αγ. Αναργύρων.

Η ανάπτυξη αυτών των δραστηριοτήτων λαμβάνεται υπόψη κατά το σχεδιασμό, ώστε να λειτουργήσουν υποστηρικτικά και συνεργατικά στις δραστηριότητες που θα αναπτυχθούν στην έκταση δημιουργώντας μια ευρύτερη και προσπελάσιμη ζώνη εντός του αστικού ιστού, συμβάλλοντας ουσιαστικά στην αναγέννηση της περιοχής.

## 2. Ο παλαιός σιδηροδρομικός σταθμός των Αγίων Αναργύρων

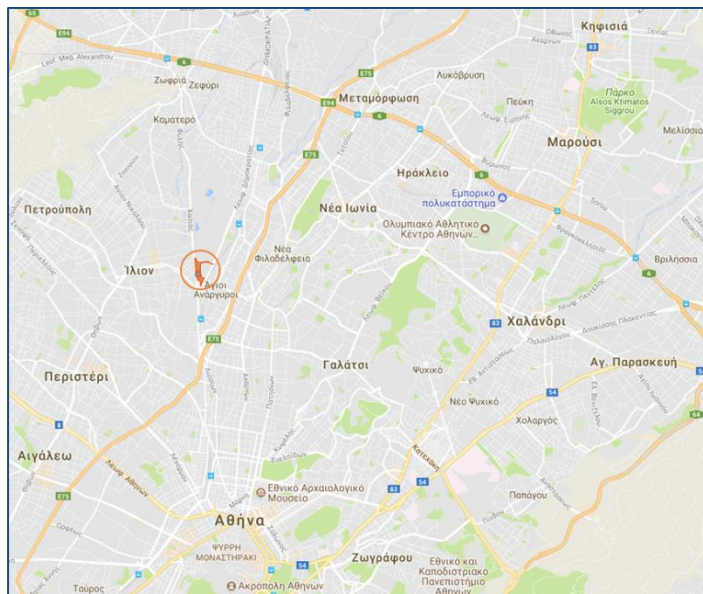
Ο παλαιός σιδηροδρομικός σταθμός των Αγίων Αναργύρων υπήρξε κομβικό σημείο για τις μεταφορές και την ανάπτυξη του σιδηρόδρομου στη Ελλάδα. Είναι άμεσα συνδεδεμένος με την μετρική γραμμή του ΟΣΕ, καθώς εξυπηρετούσε τα δρομολόγια προς το μετρικό δίκτυο Πελοποννήσου μέχρι το 2007. Πλέον η σιδηροδρομική

σύνδεση της Πρωτεύουσας μέχρι την Κόρινθο πραγματοποιείται μέσω του Προαστιακού, ενώ δεν πραγματοποιούνται δρομολόγια προς Πάτρα, Ναύπλιο, Τρίπολη και τις άλλες πόλεις της Πελοποννήσου. Ακόμη παλαιότερα, ο σταθμός αποτελούσε την αφετηρία των δρομολογίων Αγ. Ανάργυροι – Λαύριο. Τα δρομολόγια αυτά έπαψαν να εκτελούνται το 1957, ενώ η συντήρηση των γραμμών σταμάτησε το 1962.

Σήμερα η έκταση του σταθμού των Αγ. Αναργύρων δεν φιλοξενεί κάποια χρήση, πέραν του αμαξοστασίου, όπου είναι συγκεντρωμένα παλαιά λεωφορεία, ενώ το συνολικό εμβαδόν της είναι 64.628 m<sup>2</sup>.

## 2.1 Θέση της έκτασης του παλαιού σιδηροδρομικού σταθμού Αγίων Αναργύρων

Η έκταση βρίσκεται σε κεντρικό σημείο στην περιοχή των Αγίων Αναργύρων. Μια γενικότερη απεικόνιση της θέσης του παλαιού ΣΣ Αγ. Αναργύρων σε σχέση με την ευρύτερη περιοχή, παρουσιάζεται στην παρακάτω εικόνα.

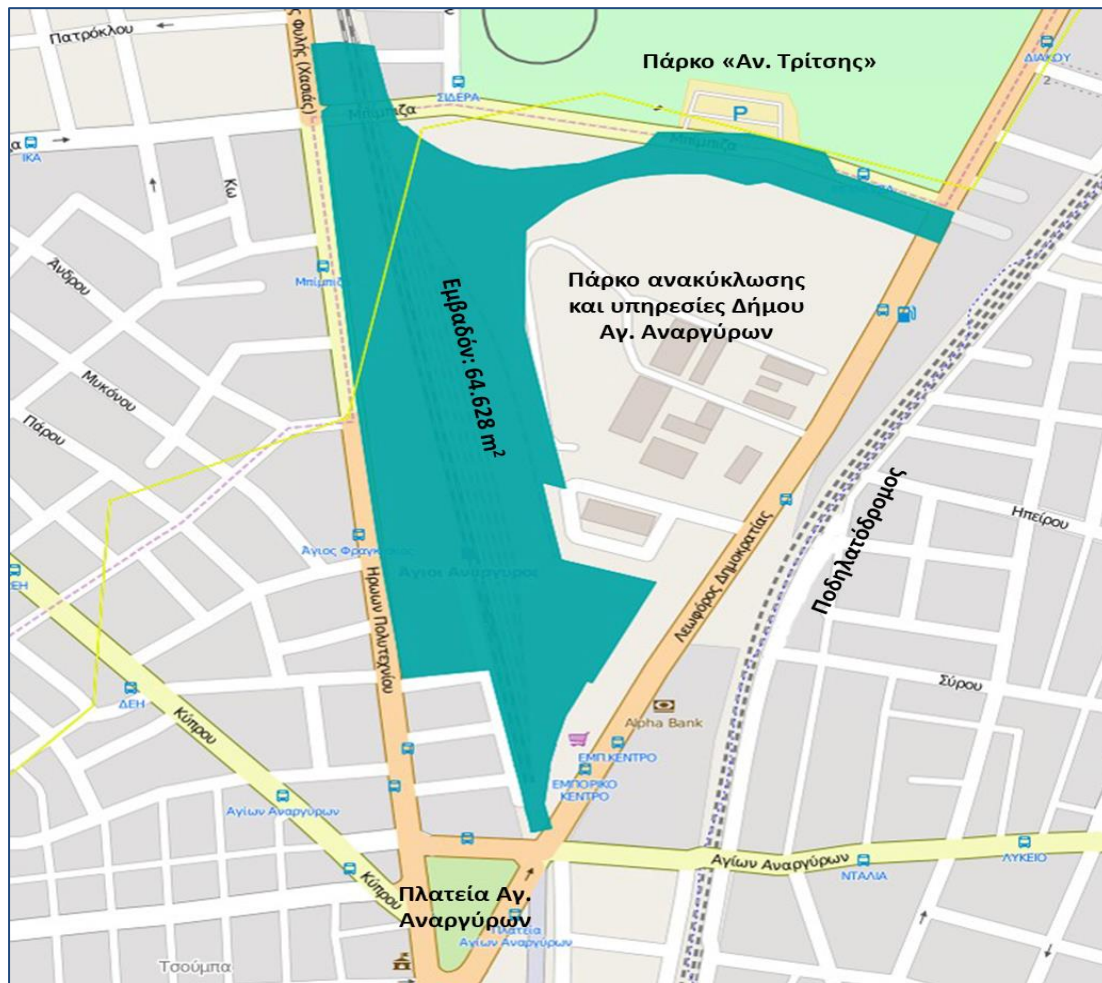


**Εικόνα 1: Η θέση της έκτασης του Παλαιού Σ.Σ. Αγίων Αναργύρων σε σχέση με την ευρύτερη περιοχή**

Η περιοχή των Αγίων Αναργύρων, περιμετρικά της έκτασης, θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως μέση αστική περιοχή κατοικίας στην οποία υπάρχουν αρκετά εμπορικά καταστήματα, γραφεία, τράπεζες και δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών γενικότερα.

Από το νότο, η έκταση συνορεύει, με την κεντρική πλατεία των Αγ. Αναργύρων, από το βορρά, με το πάρκο περιβαλλοντικής ευαισθητοποίησης, ενώ ανατολικά με το χώρο του Υπουργείου Γεωργίας, όπου στεγάζεται, μετά από σχετική παραχώρηση, το Δημαρχείο και άλλες υπηρεσίες του Δήμου, καθώς και το πρόσφατα δημιουργημένο

Δημοτικό Πάρκο Ανακύκλωσης. Επίσης υπάρχει και ένα ανεξάρτητο νέο κτήριο με λειτουργία βρεφονηπιακού σταθμού.



**Εικόνα 2: Απεικόνιση έκτασης σε χάρτη<sup>1</sup>**

Η έκταση του παλαιού Σ.Σ Αγίων Αναργύρων εφάπτεται στους ακόλουθους δρόμους:

-  Δυτικά, στη Λεωφόρο Φυλής (Χασιάς) και την οδό Ηρ. Πολυτεχνείου
-  Βόρεια, στην οδό Μπίμπιζα
-  Ανατολικά, στην Λεωφόρο Δημοκρατίας
-  Νότια, στην οδό Αγίων Αναργύρων

Οι 4 οδικοί άξονες που περιβάλλουν την ιδιοκτησία εντάσσονται στην κατηγορία των βασικών αρτηριών. Η εμβέλειά τους είναι υπερτοπική, καθόσον συνδέουν τους Αγίους Αναργύρους με τις περιοχές που βρίσκονται στις αντίστοιχες γεωγραφικές ζώνες:

<sup>1</sup> Τα όρια και το εμβαδόν της υπό αξιοποίηση έκτασης αντλούνται από στοιχεία της ΓΑΙΑΟΣΕ

- Η Λ. Δημοκρατίας με το Μενίδι, την Αθήνα και την Λ. Κηφισού (στις 3 Γέφυρες)
- Η Λ. Φυλής με το Καματερό, το Ζεφύρι, τη Φυλή και την Αττική Οδό, καθώς και με την Αθήνα και την Λ. Κηφισού (στις 3 Γέφυρες)
- Η οδός Μπίμπιζα με το Ίλιον και τις συνοικίες δυτικά του Κηφισού
- Η οδός Αγίων Αναργύρων με την Πετρούπολη και το Ίλιον, καθώς και με την Ν. Χαλκηδόνα/Ν. Φιλαδέλφεια

Το μεγαλύτερο κομμάτι της έκτασης βρίσκεται εντός των ορίων του δήμου Αγ. Αναργύρων – Καματερού, ενώ ένα πολύ μικρό τμήμα, βόρεια της οδού Μπίμπιζα κοντά στις γραμμές του τρένου και επί της Λ. Χασιάς (που αποτελεί συνέχεια της Λ. Ηρώων Πολυτεχνείου), βρίσκεται στον όμορο Δήμο Ιλίου. Στο χάρτη της εικόνας 2 διακρίνονται με κίτρινη γραμμή τα όρια μεταξύ των Δήμων Αγ. Αναργύρων - Καματερού ανατολικά και Ιλίου δυτικά.

### 3. Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης

Στην παρούσα ενότητα πραγματοποιείται η περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης και η καταγραφή των κρίσιμων σημείων και περιορισμών που εντοπίζονται στην υπό αξιοποίηση έκταση. Ειδικότερα η ανάλυση αφορά :

- Στις υφιστάμενες χρήσεις σύμφωνα με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
- Στη διαμόρφωση της έκτασης
- Στις σιδηροδρομικές γραμμές που υπάρχουν εντός της έκτασης
- Στις κτιριακές υποδομές που βρίσκονται στην έκταση
- Στις υφιστάμενες προσβάσεις προς τους χώρους της έκτασης

Σημειώνεται, ότι δεν υπάρχει κάποια σαφής αναφορά για την υπό εξέταση περιοχή στο νέο ρυθμιστικό σχέδιο Αθήνας/Αττικής 2021. Όμως, στις Υπουργικές αποφάσεις σχετικές με την έγκριση του Γ.Π.Σ. των Αγ. Αναργύρων (51959/3336/11.7.1989 ΦΕΚ Δ' 518/24.8.1989 & 101502/7702/23.1.1996 ΦΕΚ Δ' 103/5.2.1996), γίνεται αναφορά για τη χωροθέτηση σιδηροδρομικού μουσείου, στο χώρο του παλαιού Σ.Σ. Αγίων Αναργύρων.

### 3.1 Υφιστάμενες χρήσεις σύμφωνα με το Γενικό πολεοδομικό Σχέδιο<sup>2</sup> (ΓΠΣ)

Σύμφωνα με το εγκεκριμένο ΓΠΣ των πρώην Δήμων Αγ. Αναργύρων και Νέων Λιοσίων προσδιορίζεται οργάνωση κοινόχρηστου πρασίνου, σε συνδυασμό με την ανάπτυξη του υπερτοπικού κέντρου, γενικής κατοικίας και τοπικού κέντρου γειτονιάς.



Εικόνα 3: Υφιστάμενες χρήσεις εντός της υπό αξιοποίηση έκτασης

<sup>2</sup> Απόφαση Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ με αρ. 51959/3336/11.07.1989 (ΦΕΚ Δ' 518/24.8.1989), Απόφαση Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ με αρ. 9800/1393/12.03.1991 (ΦΕΚ Δ' 226/12.3.1991), Απόφαση Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ με αρ. 79711/5153/06.08.1992 (ΦΕΚ Δ' 1374/31.12.1992), Απόφαση Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ με αρ. 3477/725/01.02.1995 (ΦΕΚ Δ' 79/17.02.1995), Απόφαση Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ με αρ. 101502/7702/23.01.1996 (ΦΕΚ Δ' 103/05.02.1996)

Όλο το βόρειο τμήμα της έκτασης είναι σε περιοχή εκτός σχεδίου και εντάσσεται σχεδόν εξ' ολοκλήρου σε περιοχή πρασίνου. Το νότιο τμήμα, που βρίσκεται εντός σχεδίου, εκτείνεται στα Ο.Τ. 199, Ο.Τ. 200, Ο.Τ. 201, Ο.Τ. 202, Ο.Τ. 203 και Ο.Τ. 204 και εντάσσεται κυρίως σε περιοχή γενικής κατοικίας. Στην εικόνα φαίνονται οι χρήσεις όπως προβλέπονται από το Γ.Π.Σ..

Αναλυτικότερα εντός της έκτασης προβλέπονται οι εξής χρήσεις γης:

#### ➤ Υπερτοπικό Πολεοδομικό Κέντρο

Συνολικού εμβαδού: 7.314 m<sup>2</sup> εκ των οποίων τα 5.884 m<sup>2</sup> βρίσκονται στην εκτός σχεδίου βόρεια πλευρά του ακινήτου σε επαφή με το χώρο πρασίνου και το χώρο του Υπουργείου Γεωργίας και τα 1.430 m<sup>2</sup> στο νότιο τμήμα σε επαφή με το χώρο γενικής κατοικίας. Η μοναδική εντός σχεδίου περιοχή που εντάσσεται στην κατηγορία του υπερτοπικού κέντρου είναι μέρος του Ο.Τ. 204 εμβαδού 562 m<sup>2</sup>.

**Τοπικό κέντρο γειτονιάς** Εμβαδού: 470 m<sup>2</sup> που περιλαμβάνει την νότια είσοδο των σιδηροδρομικών γραμμών στην έκταση.

**«Πολεοδομικό Κέντρο (κεντρική λειτουργία πόλης –τοπικό κέντρο συνοικίας – γειτονιάς)»**  
(άρθρο 4. Π.Δ. της 23.2.1987 (ΦΕΚ Δ' 166/6.3.1987))

Κατηγορίες και περιεχόμενο χρήσεων γης:

- Κατοικία
- Ξενώνες, ξενοδοχεία και λουπές τουριστικές εγκαταστάσεις
- Εμπορικά καταστήματα
- Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί
- Διοίκηση (στα κέντρα γειτονιάς επιτρέπονται μόνο κτήρια διοίκησης επιπέδου γειτονιάς)
- Εστιατόρια
- Αναψυκτήρια
- Κέντρα διασκέδασης αναψυχής
- Χώροι συνάθροισης κοινού
- Πολιτιστικά κτήρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις
- Κτήρια εκπαίδευσης
- Θρησκευτικοί χώροι
- Κτήρια κοινωνικής πρόνοιας
- Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης
- Κτήρια, γήπεδα στάθμευσης
- Πρατήρια βενζίνης
- Αθλητικές εγκαταστάσεις
- Εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων
- Εγκαταστάσεις μέσων μαζικών μεταφορών

### ➤ Γενική Κατοικία

Συνολικού εμβαδού: 15.560 m<sup>2</sup> που αποτελείται από δυο τμήματα. Ένα στο βόρειο τμήμα της έκτασης (βόρεια της οδού Μπίμπιζα) με εμβαδόν 1.849 m<sup>2</sup> και ένα μεγαλύτερο (13.711 m<sup>2</sup>) στο εντός σχεδίου νότιο τμήμα της έκτασης. Στην περιοχή γενικής κατοικίας, που εμπίπτει στην ιδιοκτησία του ΟΣΕ, βρίσκονται ολόκληρα τα Ο.Τ. 201, 202, 203, και τμήμα των Ο.Τ. 199 και 204.

#### «Γενική Κατοικία»

(άρθρο 3. Π.Δ. της 23.2.1987 (ΦΕΚ Δ' 166/6.3.1987))

Κατηγορίες και περιεχόμενο χρήσεων γης:

- Κατοικία
- Ξενοδοχείο μέχρι 100 κλινών και ξενώνες
- Εμπορικά καταστήματα (με εξαίρεση τα πολυκαστήματα)
- Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί
- Κτήρια εκπαίδευσης
- Εστιατόρια
- Αναψυκτήρια
- Θρησκευτικοί χώροι
- Κτήρια κοινωνικής πρόνοιας
- Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης
- Πρατήρια βενζίνης
- Αθλητικές εγκαταστάσεις
- Κτήρια, γήπεδα στάθμευσης
- Πολιτιστικά κτήρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις.

### ➤ Κοινόχρηστο Πράσινο

Συνολικού εμβαδού: 38.894 m<sup>2</sup> το οποίο είναι ενιαίο τμήμα και βρίσκεται κυρίως στην εκτός σχεδίου βόρεια πλευρά του ακινήτου. Το Ο.Τ. 200 βρίσκεται εξ' ολοκλήρου εντός περιοχής κοινόχρηστου πρασίνου καθώς επίσης και το μεγαλύτερο μέρος του Ο.Τ. 199. και μέρος το Ο.Τ. 204. Στο σημείο αυτό σημειώνεται ότι, με βάση το Άρθρο 20 του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού, (Ν.4067/12), στους δημόσιους κοινόχρηστους χώρους επιτρέπονται κατασκευές για:

- (α) τη διαμόρφωση του εδάφους, όπως κλίμακες, τοίχοι, διάδρομοι, κεκλιμένα επίπεδα, μηχανικά μέσα κάλυψης υψομετρικών διαφορών, καθώς και κατασκευές για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία ή/και εμποδιζόμενων ατόμων,
- (β) τον εξωραϊσμό και την αισθητική τους αναβάθμιση, τον εξοπλισμό και την ασφάλειά τους και γενικά κατασκευές για την εξυπηρέτηση του προορισμού των χώρων αυτών,
- (γ) λυόμενες και προσωρινές κατασκευές,
- (δ) για τη λειτουργία και την εξυπηρέτηση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς

Καθώς και οι παρακάτω εγκαταστάσεις:

- (α) Οι κατασκευές δικτύων υποδομής και εγκαταστάσεων κοινής ωφέλειας, μετά των παραρτημάτων αυτών (υπέργειων και υπόγειων) βάσει μελέτης της αρμόδιας αρχής, για τις οποίες δεν απαιτείται έκδοση άδειας.
- (β) Η εγκατάσταση σταθμών μέτρησης ατμοσφαιρικής ρύπανσης, θορύβου και μετεωρολογικών παραμέτρων με τον αναγκαίο εξοπλισμό από υπηρεσίες του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, των Περιφερειών και των Δήμων μετά από κοινοποίηση της μελέτης στις οικείες Υπηρεσίες Δόμησης.
- (γ) Υπέργειοι και υπόγειοι σταθμοί διανομής ή μέτρησης και ρύθμισης φυσικού αερίου.
- (δ) Η εγκατάσταση κεντρικών λεβήτων ή μονάδων Συμπαράγωγής Ηλεκτρισμού και Θερμότητας Υψηλής Αποδοτικότητας (ΣΗΘΥΑ) για τηλεθέρμανση.

Η κατασκευή σκαλοπατιών για την εξυπηρέτηση των κτιρίων έξω από τη ρυμοτομική γραμμή απαγορεύεται σε κάθε περίπτωση. Κατ' εξαίρεση είναι δυνατή η κατασκευή τους ύστερα από άδεια του Δημοτικού ή Κοινοτικού Συμβουλίου αν μετά την ανέγερση του κτιρίου έχει μεταβληθεί η υψομετρική στάθμη του δρόμου. Η κατασκευή αυτή πρέπει να εξασφαλίζει την ασφάλεια της κυκλοφορίας.

Εκτός της ρυμοτομικής γραμμής απαγορεύεται οποιασδήποτε μορφής κατασκευή, με την επιφύλαξη της τήρησης των διατάξεων ασφαλείας για την εγκατάσταση δικτύων κοινής ωφέλειας, μόνιμη ή κινητή για την εξυπηρέτηση του κτιρίου, όπως ράμπες, σκαλοπάτια, ζαρντινιέρες.

Η υπέργεια ζεύξη κτιρίων εγκρίνεται από το Συμβούλιο Αρχιτεκτονικής και τον αρμόδιο για τον έλεγχο και τη διαχείριση του Κοινοχρήστου Χώρου φορέα. Η ζεύξη κτιρίων πραγματοποιείται άνω των 5,00 μ., μπορεί να γίνεται και υπόγεια, τηρουμένων των απαραίτητων περιορισμών, με τις ίδιες διαδικασίες και τις κατά περίπτωση απαιτούμενες εγκρίσεις.

### ➤ Οικοδομικά τετράγωνα

Αναλυτικά τα εμβαδά των οικοδομικών τετραγώνων ανά χρήση γης φαίνονται στον πίνακα που ακολουθεί:

*Πίνακας 1: Εμβαδόν οικοδομικών τετραγώνων (m<sup>2</sup>)*

| Ο.Τ.          | Συνολικό εμβαδόν Ο.Τ. | Εμβαδόν Ο.Τ. εντός περιοχής αξιοποίησης | Εμβαδόν Ο.Τ. εκτός περιοχής αξιοποίησης | Εμβαδόν Ο.Τ. σε χώρο κοινόχρηστου πράσινου | Εμβαδόν Ο.Τ. σε χώρο γενικής κατοικίας | Εμβαδόν Ο.Τ. σε χώρο Υπερτοπικού πολεοδομικού κέντρου | Εμβαδόν δόμησης    |
|---------------|-----------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------|--------------------------------------------|----------------------------------------|-------------------------------------------------------|--------------------|
| 199           | 1.826                 | 1.826                                   | 0                                       | 1.191                                      | 635                                    | 0                                                     | 1.016              |
| 200           | 916                   | 916                                     | 0                                       | 916                                        | 0                                      | 0                                                     | 0                  |
| 201           | 2.248                 | 1.521                                   | 727                                     | 0                                          | 1.521                                  | 0                                                     | 2.434              |
| 202           | 3.612                 | 863                                     | 2.749                                   | 0                                          | 863                                    | 0                                                     | 1.381              |
| 203           | 2.425                 | 361                                     | 2.064                                   | 0                                          | 361                                    | 0                                                     | 578                |
| 204           | 2.650                 | 2.299                                   | 351                                     | 777                                        | 960                                    | 562                                                   | 2.435 <sup>3</sup> |
| <b>Σύνολο</b> | <b>13.677</b>         | <b>7.786</b>                            | <b>5.891</b>                            | <b>2.884</b>                               | <b>4.340</b>                           | <b>562</b>                                            | <b>7.844</b>       |

Στο εντός σχεδίου τμήμα της έκτασης, το οποίο εντάχθηκε με το Β. Δ/γμα της 28-5-1956 (ΦΕΚ Α' 132/30-5-1956) καθώς και με τις μεταγενέστερες διατάξεις, ισχύουν οι εξής όροι δόμησης:

- ❖ Ελάχιστο εμβαδόν  $E=112,50 \text{ TM}$
- ❖ Ελάχιστο πρόσωπο  $\Pi= 6,00 \text{ μ}$  και μετά ΓΟΚ/73
- ❖ Ελάχιστο εμβαδόν  $E=200,00 \text{ τμ}$
- ❖ Ελάχιστο πρόσωπο  $\Pi=10,00 \text{ μ}$
- ❖ Πρώην συνεχές σύστημα δόμησης
- ❖ Μέγιστο ποσοστό κάλυψης  $K= 60\%$
- ❖ Μέγιστος Συντελεστής δόμησης  $\Sigma\Delta=1,60$

### 3.2 Διαμόρφωση έκτασης

Στην έκταση δεν έχει υλοποιηθεί η διάνοιξη των οδών και των ρυμοτομικών και οικοδομικών γραμμών των οικοδομικών τετραγώνων. Εντός της έκτασης, παραμένουν οι κτιριακές εγκαταστάσεις του παλαιού σιδηροδρομικού σταθμού καθώς και η σιδηροδρομική γραμμή που διασχίζει την έκταση από βορρά προς νότο.

<sup>3</sup> Τα 1.536 m<sup>2</sup> σε χώρο γενικής κατοικίας και τα 899 m<sup>2</sup> σε χώρο υπερτοπικού πολεοδομικού κέντρου

Τα περισσότερα κτίρια είναι πρόχειρες κατασκευές που δημιουργήθηκαν για να στεγάσουν βοηθητικές χρήσεις (πχ. αποθήκες, συνεργεία, χώροι στάθμευσης, κλπ). Επειδή η κατασκευή των περισσότερων κτιρίων πραγματοποιήθηκε στη βάση της κάλυψης προσωρινών κυρίως αναγκών, οι περισσότερες κατασκευές είναι μεταλλικές.

Η συνολική έκταση έχει διαχωριστεί με πρόχειρα συρματοπλέγματα σε μικρότερες εκτάσεις που καθεμία εξυπηρετούσε διαφορετική χρήση. Οι βασικοί διαχωρισμοί είναι:

- Ο χώρος του ΣΣ σταθμού και οι σιδηροδρομικές γραμμές που καλύπτει το ανατολικό τμήμα της έκτασης
- Ο χώρος του αμαξοστασίου και των βοηθητικών χρήσεων που χωροθετείται στο δυτικό τμήμα της έκτασης
- Ο χώρος των κατοικιών στο βόρειο τμήμα της έκτασης

Αυτός ο διαχωρισμός της χωροθέτησης των χρήσεων σε συνδυασμό με το ανάγλυφο του εδάφους, όπου παρουσιάζει έντονη ανωφέρεια από δύση προς ανατολή, έχει ως αποτέλεσμα το τεχνητά διαμορφωμένο έδαφος να μην είναι ενιαίο. Ο χώρος που διέρχονται οι γραμμές και έχει κατασκευαστεί το κτίριο του σταθμού παρουσιάζει υψομετρική διαφορά ενός μέτρου περίπου πάνω από το χώρο του αμαξοστασίου και των βοηθητικών χρήσεων. Η ανισοϋψία αυτή, αυξάνεται σταδιακά από νότο προς βορρά και παρουσιάζει μέγιστο πλησίον του κτιρίου του σταθμού, όπου έχει δημιουργηθεί κλίμακα (5 σκαλοπατιών) για την επικοινωνία των δυο διαφορετικών επιπέδων της έκτασης. Μετά το σημείο αυτό, υπάρχει σταδιακή μείωση προς το βορρά.

Επίσης, ανισοϋψία υπάρχει στο ανατολικό όριο της έκτασης μεταξύ του ανατολικού τμήματος της έκτασης και των παρακείμενων ιδιοκτησιών και οδών, καθώς ο χώρος που διέρχονται οι γραμμές έχει διαμορφωθεί χωρίς κλίση σε επίπεδο περίπου 1,5 m χαμηλότερα από τις όμορες ιδιοκτησίες. Οι μερικώς διανοιγμένοι οδοί Πριγκιπίσσης Όλγας και Πριγκιπίσσης Σοφίας είναι αδιέξοδοι και διαμορφωμένοι χωρίς κλίση στο υψηλότερο υψομετρικά επίπεδο.

### 3.3 Σιδηροδρομικές γραμμές

Το συνολικό μήκος των γραμμών εντός της έκτασης, είναι περίπου 620 m και διασχίζουν την έκταση με κατεύθυνση από βορρά προς νότο. Το καταλαμβανόμενο για την προγενέστερη σιδηροδρομική λειτουργία τμήμα της έκτασης, έχει εμβαδόν περίπου 15,4 στρέμματα. Δηλαδή αποτελεί το 23,5% της συνολικής επιφάνειας προς αξιοποίηση. Ένα κομμάτι των γραμμών είναι μετρικού εύρους και είναι καταργημένο, ενώ υπάρχουν γραμμές συνδυασμένου εύρους, οι οποίες καταγράφονται στο ενεργό δίκτυο του ΟΣΕ σύμφωνα με τα στοιχεία της τελευταίας δήλωσης δικτύου<sup>4</sup>.



Εικόνα 4: Επιφάνεια γραμμών σε σχέση με την έκταση προς αξιοποίηση

Το μεγαλύτερο πλάτος (~30 m) βρίσκεται στο κέντρο της έκτασης, μπροστά από τον παλιό σιδηροδρομικό σταθμό, όπου οι γραμμές είναι περισσότερες των δύο και υφίστανται 2 κρηπιδώματα (αποβάθρες) μήκους 126 m και 221 m αντίστοιχα και πλάτους 1,6 m. Επιπλέον σημειώνεται ότι ένα κομμάτι σιδηροδρομικής γραμμής διακλαδώνεται και εκτείνεται προς την ανατολική πλευρά της έκτασης. Στις γραμμές

<sup>4</sup> Δήλωση Δικτύου ΟΣΕ, 2017.

δεν έχει πραγματοποιηθεί η προβλεπόμενη συντήρηση, ενώ σε ορισμένα σημεία του χώρου υπάρχει πιθανόν σε μακρά ακινησία τροχαίο υλικό. Στη συνέχεια ακολουθεί παρουσίαση του φωτογραφικού υλικού, σχετικά με τις γραμμές, που ελήφθη κατά την επιτόπια επίσκεψη της ομάδας έργου στην έκταση.



Εικόνα 5: Διάφορες φωτογραφικές λήψεις των σιδηροδρομικών γραμμών εντός της έκτασης

### 3.4 Κτιριακές υποδομές

Στην έκταση υπάρχουν διαφορά κτίρια, κανένα όμως από αυτά δεν κρίνεται αξιόλογο για χαρακτηρισμό ως διατηρητέο.

Στις εικόνες που ακολουθούν παρουσιάζονται οι θέσεις των υφιστάμενων κτιρίων στο χώρο. Τα κτίρια είναι κατηγοριοποιημένα σε σχέση με το μέγεθός τους. Η κατηγοριοποίηση με την αντίστοιχη χρωματική επισήμανσης καθώς και τα μεγέθη των κτισμάτων παρουσιάζονται παρακάτω.

*Πίνακας 2: Κατηγοριοποίηση και χρωματική επισήμανση κτιρίων με βάση το εμβαδόν τους*

| Ομαδοποίηση με βάση το εμβαδόν m <sup>2</sup> | >100     | 100-50 | 50-25  | <25    | Γενικό Άθροισμα |
|-----------------------------------------------|----------|--------|--------|--------|-----------------|
| Πλήθος κτιρίων                                | 12       | 1      | 6      | 18     | 37              |
| Συνολικό εμβαδόν m <sup>2</sup>               | 4.260,00 | 51,80  | 249,90 | 211,82 | 4.773,52        |

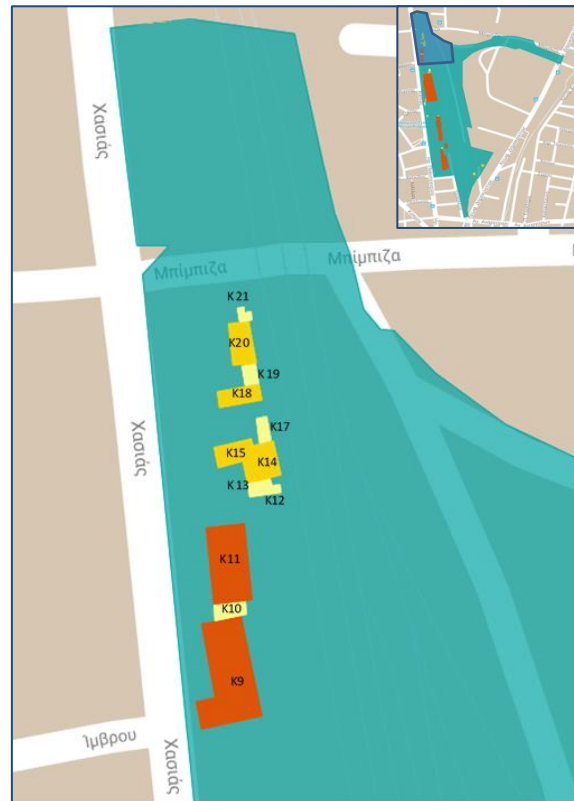
*Πίνακας 3: Εμβαδόν κτιρίων*

| Ονομασία | Εμβαδόν (m <sup>2</sup> ) | Ονομασία | Εμβαδόν (m <sup>2</sup> ) |
|----------|---------------------------|----------|---------------------------|
| A3       | 749,00                    | K10      | 22,00                     |
| K3       | 643,00                    | K31      | 20,40                     |
| K4       | 527,00                    | K5       | 20,10                     |
| A4       | 487,00                    | K7       | 19,00                     |
| A1       | 468,00                    | K8       | 19,00                     |
| A2       | 336,00                    | K12      | 15,90                     |
| K25      | 262,00                    | K24      | 15,90                     |
| K9       | 216,00                    | K19      | 12,80                     |
| K23      | 156,00                    | K30      | 9,84                      |
| A5       | 155,00                    | K29      | 9,76                      |
| K11      | 135,00                    | K17      | 9,70                      |
| Σ        | 126,00                    | K26      | 8,94                      |
| K6       | 51,80                     | K28      | 8,71                      |
| K15      | 48,00                     | K21      | 7,42                      |
| K2       | 44,60                     | K16      | 3,90                      |
| K20      | 44,00                     | K22      | 3,73                      |
| K1       | 43,70                     | K13      | 3,72                      |
| K14      | 36,10                     | K27      | 1,00                      |
| K18      | 33,50                     |          |                           |

Από την παραπάνω ανάλυση και με βάση την επιτόπια παρατήρηση των κτιρίων προκύπτουν τα εξής:

Ξεκινώντας από το βορρά προς το νότο, στα κτίρια K21, K20, K19, K18, K17, K15, K14, K13, K12 υπάρχουν (μισθωμένες) κατοικίες.

Τα κτίρια K9, K10, K11 δεν φιλοξενούν κάποια δραστηριότητα. Χρηζουν ανακαίνισης αλλά ο φέρον οργανισμός τους είναι σε καλή κατάσταση και θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν.



Εικόνα 6: Θέσεις κτιρίων στο θόρειο τμήμα της έκτασης



Εικόνα 7: Φωτογραφικές λήψεις των κτιρίων K9, K10, K11



Εικόνα 8: Θέσεις κτιρίων στο κεντρικό τμήμα της έκτασης

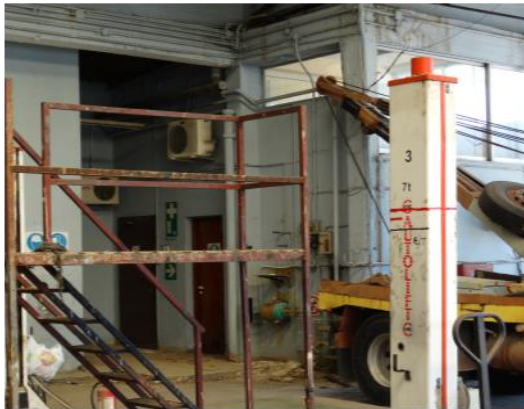
Τα κτίρια A1, A2, A3, A4 και A5 εφάπτονται, επικοινωνούν εσωτερικά και λειτουργούν ως ενιαίο κτίριο. Το κτίριο A3 που είναι και το μεγαλύτερο κτίριο της έκτασης (πρώην αμαξοστάσιο) εσωτερικά είναι ενιαίος ελεύθερος χώρος, χωρίς υποστυλώματα, έχει δίριχτο μεταλλικό στέγαστρο με επικάλυψη ελενίτ και κεντρική είσοδο από τη νότια πλευρά του κτιρίου. Το κτίριο έχει τοιχοποιία μόνο στην δυτική όψη και ανατολικά στο τμήμα επαφής του με το κτίριο A5. Η νότια όψη αποτελείται από μεταλλική πόρτα που καλύπτει όλη την

όψη του κτιρίου, ενώ η δυτική όψη αποτελείται από τοιχοποιία με μεγάλα παράθυρα και έχει μια είσοδο για την είσοδο/έξοδο των οχημάτων. Στη βόρεια και δυτική πλευρά του κτιρίου, στα τμήματα επαφής του με τα κτίρια A2 και A4 υπάρχουν μόνο υποστυλώματα με αποτέλεσμα να αποτελεί ενιαίο χώρο με τα κτίρια αυτά. Το κτίριο A4 έχει την ανατολική όψη και τη νότια όψη από τοιχοποιία και οροφή από οπλισμένο σκυρόδεμα. Το κτίριο A2 έχει δίριχτη οροφή από δοκούς οπλισμένου σκυροδέματος που στηρίζονται σε κάρναβο υποστυλωμάτων στις οποίες στηρίζεται μεταλλικό στέγαστρο με επικάλυψη κεραμίδια. Όλες οι πλευρές του κτιρίου έχουν τοιχοποιία με εξαίρεση τη νότια πλευρά που επικοινωνεί με τα κτίρια A3 και A4. Το κτίριο A1 έχει μεγάλη είσοδο/έξοδο οχημάτων από δυτικά, είναι ενιαίος χώρος, χωρίς υποστυλώματα εσωτερικά και έχει οροφή από οπλισμένο σκυρόδεμα. Επικοινωνεί εσωτερικά μέσω πόρτας με το κτίριο A2 και έχει πρόσβαση στη βόρεια πλευρά στον εξωτερικό χώρο της έκτασης. Το συνολικό εμβαδόν των κτιρίων είναι 2.195 m<sup>2</sup>.

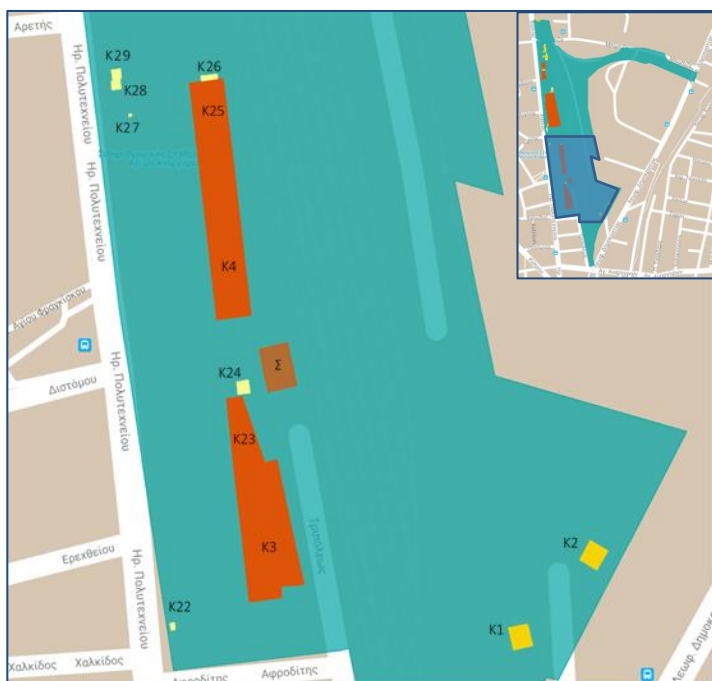
Περιμετρικά υπάρχουν κάποια κτίρια (Κ5, Κ6, Κ7, Κ8, Κ30, Κ31) τα οποία είναι πρόχειρες μικρές κατασκευές και δεν παρουσιάζουν ενδιαφέρον αξιοποίησης.



Εικόνα 9: Φωτογραφικές λήψεις κτιρίων του πρώην αμαξοστασίου (εξωτερικά)



Εικόνα 10: Φωτογραφικές λήψεις κτιρίων του πρώην αμαξοστασίου (εσωτερικά)



Εικόνα 11: Θέσεις κτιρίων στο νότιο τμήμα της έκτασης

Τα κτίρια K25 και K4 αποτελούν ένα κτίριο με μονόριχτη στέγη από ελενίτ και τοίχο περιμετρικά με εξαίρεση τη δυτική πλευρά του κτιρίου K25 και τη νότια πλευρά του κτιρίου K4 που είναι ανοικτές και λειτουργούν ως είσοδος/έξοδος οχημάτων. Το κτίριο K4 είναι διαχωρισμένο με τοιχοποιία σε 3 μέρη που δεν

επικοινωνούν εσωτερικά ούτε μεταξύ τους ούτε με το κτίριο K25. Και τα δυο κτίρια λειτουργούσαν σαν χώροι επισκευής των οχημάτων.



Εικόνα 12: Φωτογραφικές λήψεις των κτιρίων K4 και K25

Το κτίριο Σ (πρώην κτίριο σταθμού) αποτελείται από ενιαίο χώρο και τουαλέτες, είναι σε καλύτερη λειτουργική κατάσταση από τα υπόλοιπα κτίρια της έκτασης και μπορεί να αξιοποιηθεί χωρίς ιδιαίτερες παρεμβάσεις. Είναι κατασκευασμένο από φέρον οργανισμό οπλισμένου σκυροδέματος.



Εικόνα 13: Φωτογραφικές λήψεις του κτιρίου του Σταθμού

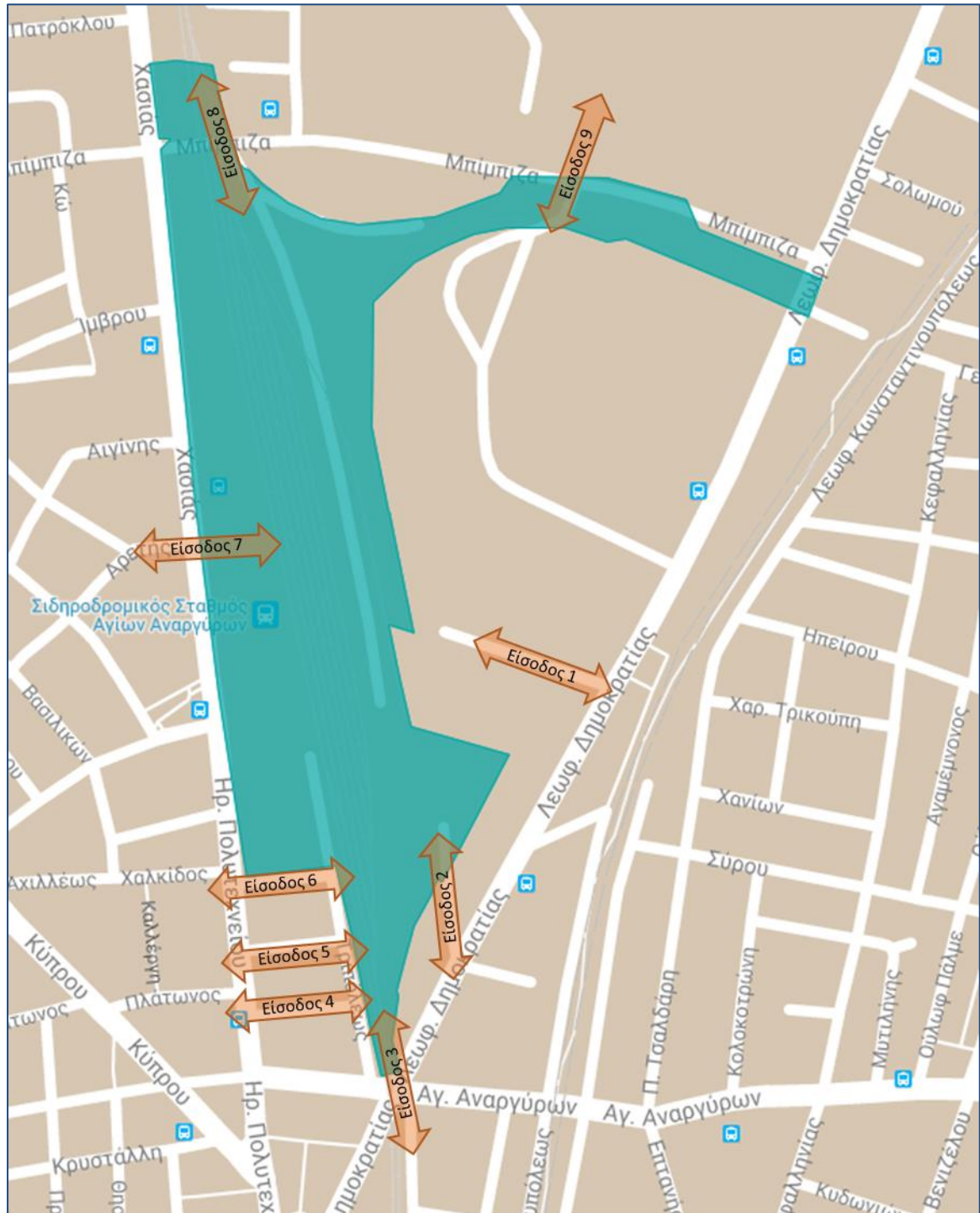
Το κτίριο Κ23 είναι μεταλλικό στέγαστρο με επικάλυψη ελενίτ που λειτουργούσε ως χώρος στάθμευσης οχημάτων. Το κτίριο Κ3 είναι μεταλλικό στέγαστρο με επικάλυψη ελενίτ που είχε επενδυθεί και διαχωριστεί με πρόχειρα μεταλλικά και ξύλινα πάνελς και λειτουργούσε ως χώρος επισκευής (συνεργείο).



Εικόνα 14: Φωτογραφικές λήψεις του κτιρίου Κ3

### 3.5 Προσβάσεις στους χώρους της έκτασης

Η πρόσβαση στο χώρο της έκτασης μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω εννέα (9) εισόδων/ εξόδων στα σημεία που φαίνονται στο χάρτη που ακολουθεί.



Εικόνα 15: Χάρτης με τις υφιστάμενες εισόδους και εξόδους της έκτασης

Σχετικά με τις υφιστάμενες προσβάσεις, καταγράφονται τα εξής:

Στη Λεωφόρο Δημοκρατίας υπάρχουν 2 σημεία εισόδου/εξόδου στην έκταση. Στο μέσο της Λ. Δημοκρατίας, βρίσκεται η Είσοδος 1 (οδός Πριγκιπίσσης Όλγας) και σε απόσταση 150 m από την Είσοδο 1, βρίσκεται η Είσοδος 2 (οδός Πριγκιπίσσης Σοφίας). Η Λεωφόρος Δημοκρατίας σε όλο το τμήμα από τη διασταύρωση με τη Λεωφ. Αναργύρων έως τη διασταύρωση με την οδό Μπίμπιζα, είναι διπλής κατεύθυνσης με μια λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση.



*Εικόνα 16: Φωτογραφικές λήψεις της Εισόδου 1- Πριγκιπίσσης Όλγας*



*Εικόνα 17: Φωτογραφικές λήψεις της Εισόδου 2- Πριγκιπίσσης Σοφίας*

Η Είσοδος 3 βρίσκεται στη διασταύρωση της Λεωφ. Δημοκρατίας με τη Λεωφ. Αγ. Αναργύρων. Η Είσοδος αποτελείται από χώρο που καταλαμβάνει η σιδηροδρομική γραμμή και το πεζόδρομημένο τμήμα της οδού Τριπόλεως. Η διασταύρωση παρουσιάζει αυξημένα προβλήματα οδικής ασφάλειας καθώς δεν υπάρχει σηματοδότηση με αποτέλεσμα την συχνή εμπλοκή των διασταυρούμενων οχημάτων. Στο σημείο συμβάλλουν η Λεωφ. Δημοκρατίας, η Λεωφ. Αγ. Αναργύρων και η οδός Τριπόλεως. Η Λεωφ. Δημοκρατίας από τη διασταύρωση με την Ηρ. Πολυτεχνείου έως

τη διασταύρωση με τη Λεωφ. Αγ. Αναργύρων (μήκος 150 m) και η οδός Τριπόλεως, είναι μονόδρομοι με κατεύθυνση προς τη Λεωφ. Αγ. Αναργύρων. Οι οδηγοί που εισέρχονται από την Λεωφ. Αγ. Αναργύρων στον κόμβο και κινούνται με κατεύθυνση προς την Ηρ. Πολυτεχνείου παραχωρούν προτεραιότητα (STOP). Ο κυκλοφοριακός φόρτος είναι αυξημένος στον κόμβο, καθώς διασταυρώνονται δυο κεντρικές λεωφόροι της περιοχής. Επιπλέον στο σημείο υπάρχει αυξημένη κυκλοφορία λεωφορείων καθώς διέρχονται οι λεωφορειακές γραμμές 420, 421, 735, 892, Α10, Β10.



*Εικόνα 18: Φωτογραφικές λήψεις της Εισόδου 3 - Διασταύρωση Λεωφ. Δημοκρατίας με Λεωφ. Αγ. Αναργύρων*

Στην οδό Ηρ. Πολυτεχνείου υπάρχουν τέσσερις εισοδοι, εκ των οποίων οι δύο είναι οι κάθετοι πεζόδρομοι Δραγατσανίου (Είσοδος 4), Καφαντάρη (Είσοδος 5) και μαζί με την οδό Αφροδίτης (Είσοδος 6) τερματίζουν στον πεζόδρομο στην οδό Τριπόλεως που αποτελεί το νοτιοδυτικό όριο της έκτασης. Στα σημεία διασταύρωσης των πεζοδρόμων με την οδό Ηρ. Πολυτεχνείου υπάρχουν διαβάσεις πεζών με αυξημένη κίνηση, λόγω της στάσης λεωφορείων στο ύψος της οδού Καφαντάρη.

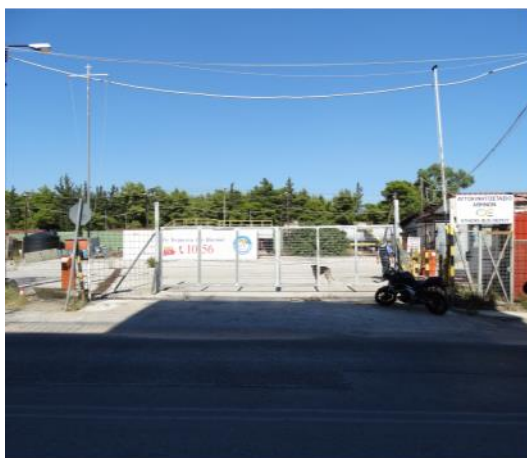


*Εικόνα 19: Φωτογραφικές λήψεις των Εισόδων 4 & 5 – Πεζόδρομοι στις οδούς Δραγατσανίου, Καφαντάρη*



*Εικόνα 20: Φωτογραφικές λήψεις της Εισόδου 6 – Οδός Αφροδίτης*

Βορειότερα στην οδό Ηρ. Πολυτεχνείου (μετονομάζεται σε οδό Χασιάς) υπάρχει κεντρική είσοδος προς τον περιβάλλοντα χώρο του παλιού αμαξοστασίου (Είσοδος 7) σε απόσταση 230 m από τη διασταύρωση με την οδό Μπίμπιζα.



*Εικόνα 21: Φωτογραφικές λήψεις της Εισόδου 7 – Αμαξοστάσιο*

Τέλος, επί της οδού Μπίμπιζα υπάρχουν δυο εισοδοι, μια 30 m από τη διασταύρωση της οδού με την οδό Ηρ. Πολυτεχνείου, στο σημείο που διέρχονται οι σιδηροδρομικές γραμμές (Είσοδος 8) και μια 150 m από τη διασταύρωση της με την Λεωφ. Δημοκρατίας (Είσοδος 9). Η είσοδος 9 βρίσκεται ακριβώς απέναντι από την είσοδο του Πάρκο Περιβαλλοντικής Ευαισθητοποίησης «Αντ. Τρίτσης» και οδηγεί στο βόρειο τμήμα της υπό αξιοποίηση έκτασης, περνώντας μπροστά από το πάρκο ανακύκλωσης του Δήμου Αγ. Αναργύρων.



Εικόνα 22: Φωτογραφικές λήψεις των Εισόδων 8 & 9 – από οδό Μπίμπιζα

#### 4. Συμπεράσματα και προτεινόμενες δραστηριότητες

Κρίσιμη για την αναβάθμιση της έκτασης είναι η ανάδειξη των στοιχείων/κτιρίων του χώρου που θα παραμείνουν για μελλοντική χρήση και η σωστή αξιοποίηση τους για τις προβλεπόμενες δραστηριότητες κατά τον δυνατόν συμφέροντα τρόπο. Κατά το σχεδιασμό λαμβάνονται υπόψη όλοι οι περιορισμοί που επιβάλλονται από:

- α) τις υφιστάμενες σιδηροδρομικές γραμμές που διασχίζουν το ακίνητο με διεύθυνση από βορρά προς νότο και διαχωρίζουν το ακίνητο σε δυο μέρη (ανατολικό και δυτικό) και
- β) οι χωροταξικοί/πολεοδομικοί όροι καθώς στην υπό εξέταση έκταση συνυπάρχουν διαφορετικές χρήσεις και περιοχές εντός και εκτός σχεδίου.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι από τις υφιστάμενες σιδηροδρομικές γραμμές, οι γραμμές μετρικού εύρους έχουν καταργηθεί, ενώ οι γραμμές συνδυασμένου εύρους είναι “υπό αναστολή”, κρίνεται σκόπιμο κάποιες σιδηροδρομικές γραμμές να διατηρηθούν εφόσον δεν δημιουργούν προβλήματα στη χωροθέτηση των νέων χρήσεων. Σε κάθε περίπτωση η πρόσβαση μεταξύ των διαφορετικών πλευρών της έκτασης μπορεί να εξασφαλιστεί με ειδικές διαμορφώσεις χωρίς να είναι απαραίτητη η απομάκρυνση των γραμμών. Για οποιαδήποτε παρέμβαση στις γραμμές ή σε κτίρια που χρειάζονται για την λειτουργία του δικτύου είναι απαραίτητη η έγκριση από τον ΟΣΕ, που είναι και ο διαχειριστής της υποδομής.

Η διατήρηση και μετατροπή ορισμένων κτιρίων των παλαιών εγκαταστάσεων και η αξιοποίησή τους σε κτίρια πολιτιστικού ενδιαφέροντος και ψυχαγωγίας σε συνδυασμό με τις εναπομείνουσες γραμμές θα συμβάλλει στην διατήρηση του χαρακτήρα της περιοχής. Ο τελικός στόχος της ανάπλασης είναι η ασφαλής και επιτυχής επανένταξή τους στον αστικό ιστό, ενώ κρίσιμη παράμετρος κατά το σχεδιασμό είναι η επίδραση που θα έχει μακροπρόθεσμα το έργο στο φυσικό και κοινωνικό περιβάλλον.

Στο πλαίσιο μιας βιώσιμης αστικής ανάπτυξης, η αξιοποίηση και απόδοση σε χρήση ανοιχτών χώρων όπως αυτός της έκτασης του ΣΣ Αγ. Ανάργυρων σε ένα πυκνό

δομημένο οικιστικό περιβάλλον όπως αυτό της μητροπολιτικής περιοχής των Αγ. Αναργύρων, αναμένεται να έχει ευρεία αποδοχή από την τοπική κοινωνία και να προσδώσει ώθηση στη δυναμική της περιοχής και στην περαιτέρω ανάπτυξη του κέντρου του Δήμου.

Με βάση τα παραπάνω και σε συνδυασμό με τις κατευθύνσεις της διοίκησης της ΓΑΙΑΟΣΕ, οι χρήσεις που αποτελούν ελκυστικότερη επιλογή για το σενάριο αξιοποίησης της έκτασης, είναι:

- Πολιτιστικές χρήσεις
- Εκπαιδευτικές χρήσεις
- Εμπορικές χρήσεις
- Χρήσεις εστίασης, αναψυχής και ψυχαγωγίας



Εικόνα 23: Βασικές κατευθύνσεις χρήσεων για το σενάριο αξιοποίησης της έκτασης του Σ.Σ. Αγ. Αναργύρων