



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΡΙΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΣΤΟ ΚΥΡΙΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΧΩΡΟ



ΣΕΜΙΝΑΡΙΑ ΚΕΝΤΡΟΥ ΣΥΝΕΧΙΖΟΜΕΝΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ
ΕΘΝΙΚΟΥ ΜΕΤΣΟΒΙΟΥ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ 1998 – 1999

ΚΕΙΜΕΝΑ ΕΙΣΗΓΗΣΕΩΝ

ΑΘΗΝΑ 1999

**ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ
ΣΤΟ ΚΥΡΙΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΧΩΡΟ**

ΚΕΙΜΕΝΑ ΕΙΣΗΓΗΣΕΩΝ



**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΡΙΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ**

**ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ
ΣΤΟ ΚΥΡΙΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΧΩΡΟ**

**ΣΕΜΙΝΑΡΙΑ ΚΕΝΤΡΟΥ ΣΥΝΕΧΙΖΟΜΕΝΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ
ΕΘΝΙΚΟΥ ΜΕΤΣΟΒΙΟΥ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ 1998 – 1999**

ΚΕΙΜΕΝΑ ΕΙΣΗΓΗΣΕΩΝ

ΑΘΗΝΑ 2000

Χρήσεις γης και κυκλοφορία στο Κύριο Οδικό Δίκτυο

Επιπτώσεις στον αστικό χώρο

Κείμενα εισηγήσεων σεμιναρίων Κέντρου Συνεχιζόμενης Εκπαίδευσης ΕΜΠ 1998 – 1999

Copyright: 1999 © Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών

Διαμόρφωση τόμου και σχεδιασμός εξωφύλλου: Κωνσταντίνος Σεργιάος

Εκτύπωση: Τυπογραφική μονάδα ΕΜΠ

ISBN: 960-254-547-X



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΤΟΜΕΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΡΙΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ

Πατησίων 42, κτίριο Τσοσίτσα, 10682 Αθήνα, τηλ. 7723796, fax. 7723817

NATIONAL TECHNICAL UNIVERSITY OF ATHENS

DEPARTMENT URBAN AND REGIONAL PLANNING

URBAN PLANNING RESEARCH CENTRE

Patission 42, Tositsa building, 10682 Athens, tel. ++301 7723796, fax. ++ 301 7723817

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

| | |
|---|----|
| ΠΡΟΛΟΓΟΣ | 9 |
| 1. Αθανάσιος Ι. Αραβαντινός, καθηγητής ΕΜΠ Η ΠΟΛΗ ΓΕΝΝΑ ΤΗΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ Ή Η ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΗ; ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ | 11 |
| 2. Κωνσταντίνος Σεργιάς, Αρχιτέκτων, Δρ. Πολεοδομίας, ερευνητής ΕΜΠ ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ - ΜΟΝΤΕΛΑ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΤΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ | 17 |
| 3. Κωνσταντίνος Σεργιάς, Αρχιτέκτων, Δρ. Πολεοδομίας, ερευνητής ΕΜΠ Η ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΕΝΤΑΤΙΚΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ – ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΑΡΧΕΣ | 27 |
| 4. Θεοδώρα Μαράτου, Αρχιτέκτων, Δρ. Πολεοδομίας, τ. στέλεχος ΥΠΕΧΩΔΕ ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΟΥ ΚΥΡΙΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΣΤΗΝ ΕΞΕΛΙΚΤΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ | 37 |
| 5. Θεοδώρα Μαράτου, Αρχιτέκτων, Δρ. Πολεοδομίας, τ. στέλεχος ΥΠΕΧΩΔΕ ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΟΥ ΚΥΡΙΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΣΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ | 45 |
| 6. Λεωνίδας Αντωνίου, Αρχιτέκτων, Περιφερειολόγος, ερευνητής ΕΜΠ Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΝΤΑΤΙΚΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΙΣΟΔΩΝ ΠΟΛΕΩΝ | 51 |
| 7. Διεύθυνση Πολεοδομικού Σχεδιασμού ΥΠΕΧΩΔΕ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ «ΧΡΗΣΗ ΓΗΣ / ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ» ΣΤΟΝ ΟΔΙΚΟ ΧΩΡΟ, ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΤΟΥ ΥΠΕΧΩΔΕ | 65 |
| 8. Ιωάννης Φραντζεσκάκης, ομ. καθηγητής ΕΜΠ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΚΥΡΙΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΖΗΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ | 75 |
| 9. Ιωάννης Φραντζεσκάκης, ομ. καθηγητής ΕΜΠ ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (ΜΜΜ) – ΠΟΛΙΤΙΚΗ, ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΚΙΝΗΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΜΜΜ | 81 |
| 10. Ιωάννης Φραντζεσκάκης, ομ. καθηγητής ΕΜΠ ΠΡΟΣΦΟΡΑ, ΖΗΤΗΣΗ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ | 87 |

11. Λεωνίδας Αντωνίου, Αρχιτέκτων, Περιφερειολόγος, ερευνητής ΕΜΠ
ΤΟ ΣΧΕΤΙΚΟ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ 93
12. Γαβριέλα Κάρια και Θεοδώρα Μαράτου, Αρχιτέκτονες, Δρ. Πολεοδομίας, τ. στελέχη ΥΠΕΧΩΔΕ
ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΣΤΟ ΚΥΡΙΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ 99
13. Γαβριέλα. Κάρια, Αρχιτέκτων, Δρ. Πολεοδομίας, τ. στέλεχος ΥΠΕΧΩΔΕ
Ο ΙΣΧΥΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ. Η ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΓΠΣ ΚΑΙ ΠΜΕ-Α 105
14. Ιωάννης Φραντζεσκάκης, ομ. καθηγητής ΕΜΠ
ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ 115
15. Απόστολος Γιώτης, ομ. καθηγητής ΕΜΠ και Βασιλική Τραυλού, Π. Μηχανικός, ερευνήτρια ΕΜΠ
ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ «ΚΥΡΙΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ» ΣΕ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΑΠΟ ΑΠΟΨΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ 125
16. Απόστολος Γιώτης, ομ. καθηγητής ΕΜΠ και Βασιλική Τραυλού, Π. Μηχανικός, ερευνήτρια ΕΜΠ
ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΣΕ «ΤΥΠΟΥΣ» ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΝ ΟΔΩΝ 133
17. Εύα Κασάπη. Π. Μηχανικός, Συγκοινωνιολόγος και Σουζάνα Κουγιουμτζόγλου, Αρχιτέκτων, Πολεοδόμος, στελέχη ΓΓΔΕ/ΥΠΕΧΩΔΕ
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΜΕ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΑ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΟ ΧΩΡΟ 149
18. Απόστολος Γιώτης, ομ. καθηγητής ΕΜΠ
ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΩΝ ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ / ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ / ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ 161
19. Βασίλης Ψαριανός, αν. καθηγητής ΕΜΠ
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ ΣΤΟ ΚΥΡΙΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ 165
20. Μόνικα Θέμου, Π. Μηχανικός, Κυκλοφοριολόγος, ερευνήτρια ΕΜΠ
ΥΠΟΔΕΙΞΕΙΣ ΓΙΑ ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΠΡΟΣΒΑΣΕΩΝ 179
21. Μόνικα Θέμου, Π. Μηχανικός, Κυκλοφοριολόγος, ερευνήτρια ΕΜΠ
Η ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗ Μ. ΒΡΕΤΑΝΙΑ - Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ 187

22. Μόνικα Θέμου, Π. Μηχανικός, Κυκλοφοριολόγος, ερευνήτρια ΕΜΠ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΑΕΪΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ 197
23. Κωνσταντίνος Σεργιάς, Αρχιτέκτων, Δρ. Πολεοδομίας, ερευνητής ΕΜΠ
Η ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΤΗΣ ΑΥΣΤΡΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΣΤΗΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΚΑΙ ΑΝΤΙΣΤΡΟΦΩΣ 203
24. Κωνσταντίνος Σεργιάς, Αρχιτέκτων, Δρ. Πολεοδομίας, ερευνητής ΕΜΠ
ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΕΝΟΣ ΝΕΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ST: RÖLTEN ΣΤΗΝ ΑΥΣΤΡΙΑ 211
25. Μηνάς Αγγελίδης, αν. καθηγητής ΕΜΠ
ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΣΤΙΣ ΠΑΡΟΔΙΕΣ ΖΩΝΕΣ ΤΟΥ ΚΥΡΙΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ 217
26. Αύρα Κυριοπούλου, Αρχιτέκτων, Φυσιογνώστρια, στέλεχος της «Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας ΑΕ»
ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΘΗΝΑΣ. ΣΥΣΧΕΤΙΣΕΙΣ ΚΕΝΤΡΩΝ ΚΑΙ ΚΥΡΙΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ 223
27. Φανή Κουτρομπά, Π. Μηχανικός, Κυκλοφοριολόγος, τ. στέλεχος Οργανισμού Αθήνας
Ο ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑΣ 235
28. Γεώργιος Νέλλας, Π. Μηχανικός, Συγκοινωνιολόγος, στέλεχος της «Αττικό Μετρό ΑΕ»
ΤΟ ΜΕΤΡΟ - ΒΑΣΙΚΟΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ ΣΤΗΝ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ 239
29. Γεώργιος Νέλλας, Π. Μηχανικός, Συγκοινωνιολόγος και Ηλίας Κόικινος, Αρχιτέκτων, Πολεοδόμος, στελέχη της «Αττικό Μετρό ΑΕ»
ΜΕΛΕΤΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΜΕΤΡΟ - Η ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ 243
30. Κωνσταντίνος Παπανδρέου, Π. Μηχανικός, Συγκοινωνιολόγος, στέλεχος της «Αττική Οδός ΑΕ»
Ο ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ - ΣΠΑΤΩΝ 253
31. Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών ΕΜΠ
ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΠΑΡΟΔΙΩΝ ΖΩΝΩΝ ΤΟΥ ΚΥΡΙΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ 261

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Με αφορμή μια σειρά ερευνητικών προγραμμάτων που εκπονήθηκαν στο Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών του ΕΜΠ κατά την περίοδο 1995 έως 1998, με ανάθεση και χρηματοδότηση του Υπουργείου ΠΕΧΩΔΕ και της Γενικής Γραμματείας Έρευνας και Τεχνολογίας (ΓΓΕΤ) και τα οποία διερεύνησαν διεξοδικά τα προβλήματα που προκύπτουν από την συσχέτιση «εντατικών» χρήσεων γης και κυρίων οδικών αξόνων, καθώς επίσης και τις σχετικές δυνατότητες αντιμετώπισής τους, επιχειρήθηκε η οργάνωση ενός πρώτου σεμιναρίου, διάρκειας μιας εβδομάδας, που θα αφορούσε το παραπάνω αντικείμενο.

Στόχος του Σπουδαστηρίου ήταν, μέσω αυτού του σεμιναρίου αφενός μεν να ευαισθητοποιήσει τους συμμετέχοντες και να τους μεταδώσει εμπειρία και γνώσεις που αποκτήθηκαν κατά την εκπόνηση των ερευνητικών προγραμμάτων που προαναφέρθηκαν, αφετέρου δε να εκθέσει τις σχετικές με το θέμα απόψεις και θέσεις του στην κριτική ανθρώπων που βρίσκονται σε καθημερινή τριβή με την πολεοδομική πρακτική, είτε από την πλευρά της διοίκησης είτε από αυτήν της μελέτης και εφαρμογής πολεοδομικών μέτρων.

Το σεμινάριο αυτό, με επιστημονικό υπεύθυνο τον υπογράφο, συντονιστή τον καθηγητή Απόστολο Γιώτη και τίτλο «Χρήσεις γης και κυκλοφορία στο Κύριο Οδικό Δίκτυο», διεξήχθη τον Φεβρουάριο του 1998 στα πλαίσια του 10ου Προγράμματος Συνεχιζόμενης Εκπαίδευσης του ΕΜΠ και προσέδλωσε ιδιαίτερα μεγάλο, για τα δεδομένα τέτοιου τύπου σεμιναρίων, αριθμό συμμετεχόντων. Πιο συγκεκριμένα συμμετείχαν στελέχη της κεντρικής διοίκησης από την Ελλάδα και την Κύπρο, ιδιαιτέρως δε από το ΥΠΕΧΩΔΕ, πολυάριθμα στελέχη Δήμων και Κοινοτήτων απ' όλη την Ελλάδα, καθώς και μια πλειάδα ελεύθερων επαγγελματιών από διάφορους σχετικούς με το αντικείμενο τομείς.

Βασικά θέματα που αναπτύχθηκαν στα πλαίσια του παραπάνω σεμιναρίου αφορούσαν μεταξύ άλλων την αμφίδρομη σχέση μεταξύ χρήσεων γης και κυκλοφορίας, τους ισχύοντες σχετικούς θεσμούς, τον ρόλο του Κυρίου Οδικού Δικτύου και την ιεράρχησή του, την οργάνωση των Μέσων Μαζικών Μεταφορών και της στάθμευσης, την κυκλοφοριακή διαχείριση των προσβάσεων, την εμπειρία από τις μελέτες του ΥΠΕΧΩΔΕ, του Οργανισμού Αθήνας και της Αττικό Μετρό ΑΕ, την σχετική εμπειρία από χώρες του εξωτερικού και τέλος τις δυνατότητες ανάληψης δράσης για την αντιμετώπιση των δημιουργούμενων προβλημάτων.

Η μεγάλη επιτυχία που σημείωσε το παραπάνω σεμινάριο, αλλά και το αμείωτο ενδιαφέρον που έδειξαν οι συμμετέχοντες καθ' όλη τη διάρκειά του,

οδήγησε το Κέντρο Συνεχιζόμενης Εκπαίδευσης του ΕΜΠ να ζητήσει και την επόμενη ακαδημαϊκή χρονιά από το Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών, την οργάνωση ενός δεύτερου σεμιναρίου με το ίδιο αντικείμενο.

Έτσι, τον Φεβρουάριο του 1999 διεξήχθη στα πλαίσια του 11ου Προγράμματος Συνεχιζόμενης Εκπαίδευσης του ΕΜΠ ένα νέο σεμινάριο, με τίτλο «Πολεοδομική οργάνωση και κυκλοφορία στο Κύριο Οδικό Δίκτυο. Οι επιπτώσεις στα κέντρα», που είχε πάλι επιστημονικό υπεύθυνο τον υπογράφο και συντονιστή τον καθηγητή Απόστολο Γιώτη.

Το δεύτερο αυτό σεμινάριο αξιοποιώντας ερευνητικά αποτελέσματα που προέκυψαν στο διάστημα μεταξύ 1998 και 1999, έδωσε ιδιαίτερη έμφαση σε μεθοδολογικά εργαλεία, χρήσιμα στην καθημερινή επαγγελματική πρακτική των συμμετεχόντων. Μεταξύ άλλων και επιπλέον όσων είχαν εξετασθεί στο σεμινάριο του 1998, αναλύθηκαν θέματα που αφορούσαν τις αρχές διάρθρωσης πολεοδομικών ζωνών και κυρίων οδικών αξόνων κατά την σύνταξη γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων, τη μεθοδολογία καθορισμού του Κυρίου Οδικού Δικτύου και κατάταξής του σε ομάδες, τεχνικές οδηγίες για την κυκλοφοριακή διαχείριση προσβάσεων στο Κύριο Οδικό Δίκτυο και τέλος αναγκαίες δράσεις της διοίκησης σε επίπεδο θεσμικό και μελετητικό για την αντιμετώπιση των προβλημάτων των παροδίων ζωνών του Κυρίου Οδικού Δικτύου.

Ο παρόν τόμος, τη συνολική επιμέλεια και διαμόρφωση του οποίου ανέλαβε ο Κωνσταντίνος Σεργιάς, Αρχιτέκτων, Δρ. Πολεοδομίας, Ερευνητής ΕΜΠ, περιέχει υπό μορφήν αυτοτελών άρθρων το σύνολο των εισηγήσεων που παρουσιάστηκαν στα δύο αυτά σεμινάρια. Προσφέρεται έτσι μια σφαιρική εικόνα όλων των πτυχών του θέματος που σχετίζεται με τη σύγκρουση των απαιτήσεων και αναγκών των κεντρικών, η γενικότερα «εντατικών», χρήσεων και λειτουργιών με τις ανάγκες και το ρόλο των κυρίων οδικών αξόνων.

Ο υπογράφων επιθυμεί να ευχαριστήσει όλους όσους συμμετείχαν στα δύο αυτά σεμινάρια και που είτε από τη θέση του εισηγητή είτε από αυτή του ακροατή συνέβαλαν στην επιτυχή διεξαγωγή και ολοκλήρωσή τους. Θερμές επίσης ευχαριστίες οφείλονται στο Κέντρο Συνεχιζόμενης Εκπαίδευσης του ΕΜΠ, το οποίο ενέταξε τα δύο αυτά σεμινάρια στα προγράμματά του, και συνέβαλε αποφασιστικά στην υλοποίησή τους, προσφέροντας χώρους, γραμματειακή υποστήριξη και υλικοτεχνική υποδομή.

Αθαν. Αραβαντινός, καθηγητής ΕΜΠ

1. Η ΠΟΛΗ ΓΕΝΝΑ ΤΗΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ Ή Η ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΗ; ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Αθανάσιος Ι. Αραβαντινός, καθηγητής ΕΜΠ

1.1. Γενικά

Το ερώτημα αν η πόλη γεννά την κυκλοφορία ή η κυκλοφορία «παράγει» πόλη είναι τόσο παλιό όσο και οι πρώτοι προϊστορικοί καταυλισμοί πάνω στη γη. Συγκεκριμένα ερωτάται αν η οικοδομική ανάπτυξη - και οι χρήσεις που εγκαθίστανται ως συνέπεια της - προκαλεί μετακινήσεις, ή οι μετακινήσεις εκτρέφουν την οικοδομική ανάπτυξη.

Ας εντοπισθούμε αρχικά στην προϊστορική «στιγμή», κατά την οποία ο κνηγός και συλλέκτης εξελίχθηκε σε αγρότη. Αυτό σημαίνει, ότι σταμάτησε τις περιπλανήσεις του, «δέθηκε» με κάποιο οικονομικό χώρο και εγκαταστάθηκε μέσα ή δίπλα σ' αυτόν. Αυτή η «στιγμή» που σηματοδοτεί την «στάση» που αποφάσισε ο άνθρωπος να κάνει σε κάποια ευνοϊκή γι' αυτόν θέση, γέννησε τον πρώτο οικισμό. Άρα, για την περίπτωση του προϊστορικού ανθρώπου θα μπορούσε να υποστηριχθεί, ότι η κίνηση προϋπήρχε της στάσης.

Βέβαια σε αντιδιαμετρικά συμπεράσματα θα μπορούσε να καταλήξει κανείς αν εμβάθυνε σε διαδικασίες σχετικές με τη βιολογία και την συμπεριφορά πρωταρχικών μορφών ζωής. Αλλά τέτοια εμβάθυνση, που κινείται σε άλλους χώρους είναι αδύνατο να επιχειρηθεί εδώ. Ας παραμείνουμε λοιπόν στα θέματα αυτού τούτου του γεωγραφικού χώρου και ειδικότερα των δύο βασικών στοιχείων που αναπτύσσονται σ' αυτόν ως αποτέλεσμα της συμπεριφοράς του ανθρώπου, δηλαδή της δημιουργίας ανθρωπογενούς «κελύφους», άρα και οικισμού και της πρόκλησης μετακινήσεων.

Γενικά η όλη ιστορικο-λειτουργική διερεύνηση οδηγεί στο συμπέρασμα, ότι μεταξύ των δύο υπό συζήτηση στοιχείων, δηλαδή «κελύφους» και «μετακινήσεων», υφίσταται μια ιδιόμορφη αλλά αποφασιστική συσχέτιση: **το καθένα από αυτά συμπληρώνει και «τρέφει» το άλλο, αλλά πάλι το καθένα, εκφυλίζει, αποδιοργανώνει και αποσυνθέτει το άλλο.** Άρα απαιτείται, εξασφάλιση μιας ισορροπίας ανάμεσα στα δύο, σε έναν συνολικά θεωρούμενο χώρο, ενώ σε επιμέρους ενότητες του απαιτείται, ή να δοθεί προβάδισμα σε ένα από τα δύο, ή πάντως να προδιαγραφεί ο ρόλος του καθενός, γιατί αλλιώς αυτά θα δράσουν ανταγωνιστικά και αποδιοργανωτικά.

Ένα επομένως καίριο ερώτημα είναι το τι **μέθοδος** και ποιος **τρόπος** θα προκριθεί, ώστε να υποβοηθηθεί η απόφαση στήριξης μιας λύσης, όπως:

α. ισορροπη και ισότιμη ανάπτυξη και των δύο παραγόντων,

β. προτεραιότητα στη βελτιστοποίηση της λειτουργίας ή και της έκφρασης ορισμένων **χρήσεων** και του αντίστοιχου κτιριακού όγκου,

γ. προτεραιότητα στην ανεμπόδιση από χρήσεις κυκλοφορία (όπως λ.χ. τη συνδετήρια ή διαμπερή).

Η προσέγγιση του όλου σεμιναρίου δοθέντος ότι εντάσσεται σε θεώρηση του Κύριου Οδικού Δικτύου είναι φυσικό ότι αποκλίνει περισσότερο προς τη λύση (γ). Εξ' άλλου εκεί έγκειται και το μεγάλο πρόβλημα που καλούμαστε σήμερα να αντιμετωπίσουμε.

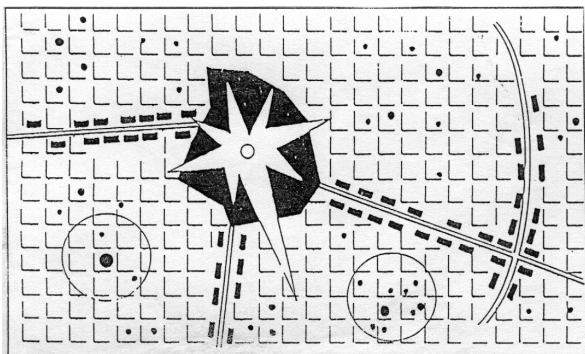
Όμως μια συνολικότερη θεώρηση της πολεοδομικο-κυκλοφοριακής ανάπτυξης του αστικού, περιαστικού και περιφερειακού χώρου θα κατέληγε σε ενεργοποίηση και των δύο άλλων λύσεων (α) και (β), που όμως θα αφορούσαν άλλες γεωγραφικές ζώνες και όχι τους «διαδρόμους» της συνδετήριας ή διαμπερούς κίνησης. Έτσι αντί να διατυπώνονται μόνο απαγορεύσεις ως προς τη χωροθέτηση διαφόρων χρήσεων επάνω στο κύριο οδικό δίκτυο θα προέκυπταν και συστάσεις ή κατευθύνσεις ως προς τις ενδεδειγμένες ζώνες ή θέσεις χωροθέτησής τους.

1.2. Οι επιδράσεις στις αστικές χρήσεις γης

Το πρόβλημα της **ταινιακής έντασης παρόδιων χρήσεων στο Κύριο Οδικό Δίκτυο (ΚΟΔ)** έχει άμεσες δυσμενείς επιπτώσεις όχι μόνο στα θέματα μεταφορών και στις τοπικές εξελίξεις αλλά και σ' αυτή τούτη τη δομή των πόλεων και την κατανομή των χρήσεων γης στο χώρο. Συχνά συναντάμε μία γραμμική παράθεση βιομηχανικών εγκαταστάσεων πάνω στο ΚΟΔ, η οποία καθιστά τις θεσμοθετημένες βιομηχανικές περιοχές μη ανταγωνιστικές. Ακόμα πιο έντονη είναι η αλλοίωση του συστήματος των κέντρων – υφισταμένων ή προβλεπομένων στα πλαίσια πολεοδομικού σχεδιασμού – και η αποδιοργάνωση των λειτουργιών που τα αποτελούν (εμπόριο, γραφεία, διοίκηση, κοινωνικές υπηρεσίες κ.λ.π.), όταν αφήνονται τέτοιες λειτουργίες να τα εγκαταλείπουν και να εγκαθίστανται πάνω στο ΚΟΔ.

Βέβαια τις δεκαετίες μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο τα παραδοσιακά κέντρα των πόλεων και κυρίως των μεγάλων αστικών κέντρων υπέστησαν -σε διάφορες φυσικά χρονικές φάσεις- μια «έκρηξη» λόγω του «αδιαχώρητου» και των γνωστών επιπτώσεων της υπέρμετρης πυκνότητας, της κυκλοφοριακής συμφόρησης, της ρύπανσης κ.λ.π. Έτσι εκτός των άλλων και οι λειτουργίες κέντρου «εκτινάχθηκαν» προς τα έξω.

Όμως ποιες ζώνες υποδοχής είχαν οργανωθεί για να δεχθούν αυτές ακριβώς τις λειτουργίες, των οποίων η



Σχήμα 1.1. Η «έκρηξη» των κέντρων με «εκτόξευση» βασικών κεντρικών λειτουργιών προς τα έξω. Η έλλειψη μιας προνοητικής πολεοδομικής πολιτικής καταλήγει σε μια ασυντόνιστη «αποκέντρωση» των κεντρικών λειτουργιών και κυρίως: α) σε διασπορά τους σ' όλη την πόλη και εκτός πόλης και β) σε ταινιακή παράθεση πάνω στο κύριο οδικό δίκτυο.

ύπαρξη και ο ρόλος από χιλιομετρίδες είχε συνδεθεί με την έννοια του κοινωνικο-οικονομικού κέντρου βάρους της πόλης άρα και της συγκέντρωσης και επικοινωνίας των πολιτών;

Σε χώρες και πόλεις του εξωτερικού με οργανωμένα συστήματα σχεδιασμού κάτι τέτοιο είχε προβλεφθεί. Συγκεκριμένα είχε σχεδιασθεί και τεθεί σε εφαρμογή και ένα πλέγμα δευτερευόντων κέντρων (υφισταμένων προς ενίσχυση ή και τελείως νέων). Παράλληλα, οι θεσμοί ως προς την χωροθέτηση των αστικών χρήσεων δεν επέτρεπαν ούτε την ανεξέλεγκτη και τυχαία διασπορά των κεντρικών χρήσεων μέσα και έξω από την πόλη ούτε την επιβάρυνση του Κύριου Οδικού Δικτύου με την ταινιακή παράθεσή τους πάνω σ' αυτό, αν δεν εξασφαλιζόνταν ορισμένες βασικές προϋποθέσεις.

Στην Ελλάδα, δυστυχώς, μια τέτοια οργάνωση και προετοιμασία ήταν ανύπαρκτη ή έστω ανεπαρκής, ενώ οι δυνατότητες καταστρατήγησης ή παρερμηνείας θεσμών - ακόμα και εκεί που υφίστανται τέτοιοι - ήταν και είναι ποικίλες.

Ως συνέπεια λοιπόν της έλλειψης αυτής της οργάνωσης οι κεντρικές λειτουργίες ακολούθησαν κατά κανόνα δύο διεξόδους (Σχήμα 1.1):

α. τη διασπορά μέσα σ' άλλες αστικές χρήσεις ή και έξω απ' αυτές.

β. τη γραμμική ανάπτυξη επάνω στο Κύριο Οδικό Δίκτυο.

Βέβαια εμφανίζεται και μια τρίτη λύση, αυτή που αναζωογονεί παλαιά κέντρα σε χωριά ή σε άλλοτε ανεξάρτητους οικισμούς, ή σε προάστια. Όταν όμως και αυτών ο πυρήνας τέμνεται από υπερτοπικούς οδικούς άξονες, τότε και αυτή η περίπτωση τείνει να εκφυλισθεί στην λύση (β).

Ας εντοπισθούμε επομένως στις δύο κυρίαρχες λύσεις, δηλαδή: διασπορά παντού (και μέσα σε περιο-

χές κατοικίας αλλά και εκτός σχεδίου) και ταινιακή ανάπτυξη στο Κύριο Οδικό Δίκτυο.

1.3. Η υποβάθμιση της πόλης

Καμιά από τις δύο αυτές «λύσεις» δεν δημιουργεί ουσιαστικά κέντρα αλλά και δεν αναβαθμίζει την πόλη.

Η διασπορά -που σε κάποιο βαθμό επιχειρεί να ακολουθήσει και την θεωρία της ανάμειξης των αστικών χρήσεων έναντι της παλαιότερης του διαχωρισμού δηλαδή της «Χάρτας της Αθήνας» (βλ. πηγή 10)- ενδέχεται σύμφωνα με μια άποψη να κατανέμει πιο «δίκαια» τις κεντρικές λειτουργίες και να τις πλησιάζει στον πληθυσμό. Όμως σπάνια θα έχει ο κάτοικος δίπλα του αυτήν ακριβώς την λειτουργία που θα ήθελε και ακόμα σπανιότερα χρειάζεται μια και μόνη κεντρική λειτουργία και όχι και άλλες. Για τούτο «πρώοθηση» των κεντρικών λειτουργιών στις γειτονίες θα έπρεπε να προαπαιτεί τη συγκρότησή τους σε σύνολα (δηλαδή δευτερεύοντα κέντρα) με προέχον στοιχείο τον κοινωνικό χώρο, την πλατεία και όχι επομένως την ανεξέλεγκτη χωροθέτησή τους σε στενούς και απρόσωπους δρόμους με μόνο κριτήριο για τον επενδυτή το μειωμένο κόστος του οικοπέδου.

Αλλά και για την δεύτερη επιλογή -που εδώ κυρίως μας αφορά- δηλαδή της γραμμικής δόμησης συγκροτημάτων κεντρικών λειτουργιών πάνω στις αρτηρίες εμφανίζονται υποστηρικτές. Από την πλευρά των επενδυτών υπάρχει φυσικά η επιδίωξη του γρηγορότερου δυνατού κέρδους, ακόμα και όταν αντιλαμβάνονται, ότι σε μεσοπρόθεσμη ή μακροχρόνια βάση η κατάσταση θα επιδεινωθεί κατακόρυφα. Όμως η επένδυση θα έχει αποσβεσθεί, θα έχει μάλιστα αφήσει και πολλά κέρδη, εφόσον έχει μεταβιβασθεί έγκαιρα σε άλλους.

1.4. Τα λάθη του σχεδιασμού

Δυστυχώς και από την άλλη πλευρά, δηλαδή της πολιτείας (κράτος, δήμοι), παρατηρούμε μια -θέλουμε να ελπίζουμε όχι από υστεροβουλία αλλά μάλλον από ανάγκη «προσαρμογής» προς την εύκολη λύση- ενίσχυση της τάσης αυτής. Χαρακτηριστικοί είναι οι αυξημένοι Συντελεστές Δόμησης (Σ.Δ.) πάνω στις αρτηρίες, αλλά και οι δυνατότητες για περαιτέρω προσαύξησή τους με τον θεσμό μεταφοράς των Σ.Δ.

Ακόμα, πληθώρα διαταγμάτων και άλλων ρυθμίσεων επιβάλλει ή επιτρέπει τις κεντρικές χρήσεις πάνω στο Κύριο Οδικό Δίκτυο. Η ρύθμιση αυτή συναντάται σε Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΓΠΣ) και Πολεοδομικές Μελέτες Επέκτασης Αναθεώρησης (Π.Μ.Ε./Α), που συντάχθηκαν στα πλαίσια της Επιχείρησης Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης (ΕΠΑ) από το 1982 και μετά.

Ας καταλάβουν όμως επιτέλους οι συντάκτες τους, αλλά και οι δημοτικοί άρχοντες, οι τεχνοκράτες της διοίκησης και οι ίδιοι οι επενδυτές ότι: **τα κέντρα**

χρειάζονται πλατείες και όχι αρτηρίες. Μόνο έτσι θα αναπτυχθούν σωστά και θα έχουν διάρκεια στο χρόνο, δηλαδή δεν θα υποβαθμίζονται με το πέρασμά του.

Ακόμα και γραμμική ανάπτυξη στους παραδοσιακούς δακτυλίους γύρω από τις παλιές πόλεις της Ευρώπης όπως π.χ. στο δακτύλιο (Ring) γύρω απ' το κέντρο της Βιέννης, σχολιαζόταν από τότε αρνητικά. Και πρόκειται για μια εποχή κατά την οποία όχι μόνο δεν είχαμε τη σημερινή κυκλοφοριακή συμφόρηση, αλλά ο δακτύλιος εκείνος έπαιζε έντονα το ρόλο ενός βουλευβάρτου. Εξάλλου οι συνθέσεις των πολεοδομικών συνόλων πάνω στον δακτύλιο της Βιέννης έγιναν σε εφαρμογή σχεδίων γενικής διάταξης με οργάνωση του υπαίθριου χώρου, άρα και πλατειών, ανάμεσα στα κτιριακά συγκροτήματα και τον δρόμο. Θα μπορούσε δηλαδή κανείς να παραλληλίσει τα σύνολα αυτά με την «Αθηναϊκή Τριλογία» επί της Πανεπιστημίου (Ακαδημία, Πανεπιστήμιο, Εθν. Βιβλιοθήκη).

Φυσικά η νεοελληνική γενικευμένη περίπτωση της «ταινιακής ανάπτυξης» μη έχοντας -εκτός από ελάχιστες εξαιρέσεις- τα παραπάνω χαρακτηριστικά είναι κάτι τελείως διαφορετικό και πολύ προβληματικότερο και τούτο αποτελεί τη χαρακτηριστική βολή:

- α. για το Κύριο Οδικό Δίκτυο και**
- β. για τα κέντρα.**

Συγκεκριμένα, ο ρόλος ενός κύριου άξονα ως συνδέσμου αστικών ενοτήτων ή οικισμών υποβαθμίζεται, αφού συντελείται πάνω σ' αυτόν μια λειτουργία άλλου επιπέδου που του δημιουργεί «στένωση».

Όμως, ούτε και ουσιαστικό κέντρο δημιουργείται, αφού η ταινιακή και ασυντόνιστη αυτή παράθεση διαφόρων -συχνά άσχετων μεταξύ τους- «μονάδων» δεν συμβάλλει στην επικοινωνία, ούτε και προσφέρει κοινωνικό ρόλο. Ο μόνος υπαίθριος «συνδετήριος» χώρος είναι η κατελιγμένη από τα τροχοφόρα οδός!

Και όμως αυτές οι «μονάδες», αυτές δηλαδή οι κτιριακές χρήσεις, είναι τα κύρια συστατικά των κέντρων. Πρόκειται για το εμπόριο, τα γραφεία, τα Δημαρχεία, τα Υπουργεία και ένα πλήθος απαραίτητων για την πόλη οικονομικών, κοινωνικών και πολιτιστικών λειτουργιών. Πραγματικά είναι κρίμα ότι πάρα πολλά Δημαρχεία αντί να βρίσκονται σε πλατείες / κοινωνικούς χώρους, τοποθετούνται επάνω στο Κύριο Οδικό Δίκτυο. Ακόμα και το νέο Δημαρχείο της Αθήνας δεν αποτελεί εξαίρεση. Μια μικρή υποχώρηση του κτιρίου στην οδό Λιοσίων δεν αρκεί για να αναδείξει το «πρώτο κτίριο της πόλης». Η ειρωνεία είναι ότι η υποχώρηση αυτή έγινε στα πλαίσια γενικότερης διαπλάτυνσης της αρτηρίας που θα ενισχύσει την υπερτοπική της σημασία, άρα θα οξύνει τις συνθήκες «αλληλοφθοράς» κέντρου και κυκλοφορίας.

Η κατάσταση είναι πολύ χειρότερη και θα επιδεινωθεί κατακόρυφα στους ακόμα μεγαλύτερους άξονες

με έντονη οικοδομική ανάπτυξη (π.χ. λεωφόροι Κηφισίας, Μεσογείων, Λαυρίου, Βουλιαγμένης, Κηφισού κ.ά.). Εκεί συναντάμε εμπορικά κέντρα, μεγαθήρια γραφείων αλλά και Δημαρχεία, Νομαρχίες και κλινικές, που επιδιώκουν την «αυτοδιαφήμισή» τους με την γραμμική ανάπτυξή τους στους άξονες αυτούς, ενώ αργά ή γρήγορα οδηγούνται προς την αυτοκαταστροφή.

Τι χρειάζεται λοιπόν έστω και για το μέλλον να γίνει;

1.5. Κάποιες πρώτες σκέψεις ως προς την αναγκαία πολιτική

Αν και εδώ είναι πρόωρο να γίνει αναφορά σε προτάσεις ως αναφερθούν διαγραμματικά κάποια από τα αναγκαία μέτρα. Πρώτα πρώτα είναι απαραίτητη η γενική **αποθάρρυνση δόμησης και δημιουργίας «μετώπου» κέντρων πάνω στο Κύριο Οδικό Δίκτυο**. Συγκεκριμένα επιβάλλεται η άμεση απαγόρευση της μεταφοράς Σ.Δ. επί κυρίων άξόνων, αλλά και η γενικότερη μείωσή τους πάνω σ' αυτούς. Αντίθετα θα πρέπει να μελετηθεί η ενθάρρυνση ή και η επιβολή της μεταφοράς του Σ.Δ. από τους άξονες, ενώ κάποτε θα αποδειχθεί η αναγκαιότητα κατεδαφίσεων. Ακόμα είναι αναγκαίο να εκδοθούν Π. Διατάγματα χρήσεων εκατέρωθεν του κυρίου οδικού δικτύου, ενώ στις αναθεωρήσεις των ρυμοτομικών γραμμών να επιβληθούν οι απαραίτητες πράσιες (όχι στοές), οι παράπλευροι δρόμοι, κλπ.

Ας σημειωθεί ότι η μόνη εγκατάσταση που συνιστάται να ενθαρρυνθεί είναι τα Garages και τα Parkings σε συνδυασμό με σταθμούς και στάσεις μαζικών μεταφορικών μέσων, ώστε να υποβοηθηθεί η μετεπιβίβαση (Park and Ride).

Εάν όλα τα παραπάνω δεν είναι δυνατά, δηλαδή αντίθετα έχουμε μια διαμορφωμένη «εμπορική» πραγματικότητα σε ένα σχετικά στενό δρόμο, και πιθανό και διατηρητέα κτίσματα, τότε ο δρόμος μπορεί να μην ανήκει ουσιαστικά, ή μάλλον πρέπει να μην ανήκει στο Κύριο Οδικό Δίκτυο. Είναι δηλαδή ανάγκη να «κλείσει» για πολλές κατηγορίες **τροχοφόρων** (π.χ. για τα οχήματα διαμπερούς κίνησης). Στην περίπτωση αυτή θα μπορούσε ο δρόμος να συμμετάσχει στο σύστημα κέντρων του οικισμού του, αλλά θα πρέπει να δημιουργηθεί παρακαμπτήριος, τον οποίο όμως θα πρέπει να διαφυλάξουμε ως «κόρηνη οφθαλμού» από τον κίνδυνο της ταινιακής δόμησης.

Ας αναφερθούμε εδώ στον κεντρικό δρόμο της Αράχωβας για τον οποίο ορισμένοι -και δυστυχώς και αρμόδιοι- για δεκαετίες υποστήριζαν ότι μπορούσε να επιτύχει το ακατόρθωτο, δηλαδή να είναι και κέντρο πόλης και ταυτόχρονα και εθνική οδός.

Μία άλλη γενική ρύθμιση σχετίζεται με την ανάγκη, κάθε νέα μεγάλης κλίμακας κεντρική -και όχι μόνο- λειτουργία που θα πρόκειται να κατασκευασθεί, να παίρνει **έγκριση καταλληλότητας θέσης**. Όμως για

να αποδώσει κάτι τέτοιο πρέπει κυρίως οι Δήμοι να έχουν κατάλληλα προετοιμασθεί στο προγραμματικό και στο σχεδιαστικό/συνθετικό επίπεδο. Οι πόλεις είναι ανάγκη να αποκτήσουν όχι μόνο Ρυθμιστικά και Ρυμοτομικά Σχέδια, αλλά και μελέτες πολεοδομικής διάταξης τουλάχιστον για τα κέντρα τους που θα είναι προφανώς ενταγμένα στο σύστημα κέντρων και δευτερευόντων κέντρων ενός αστικού συνόλου. Αυτά ακριβώς θα πρέπει να είναι οι «υποδοχείς» των κεντρικών λειτουργιών. Και τότε θα μεταμορφώνονται σταδιακά τα τμήματα αυτών των πόλεων σε πυρήνες όχι μόνο οικονομικής και κοινωνικής ζωής, αλλά και ταυτόχρονα σε έργα τέχνης, κάτι που ο πολίτης το χρειάζεται, γιατί έτσι εξυψώνεται και ο ίδιος.

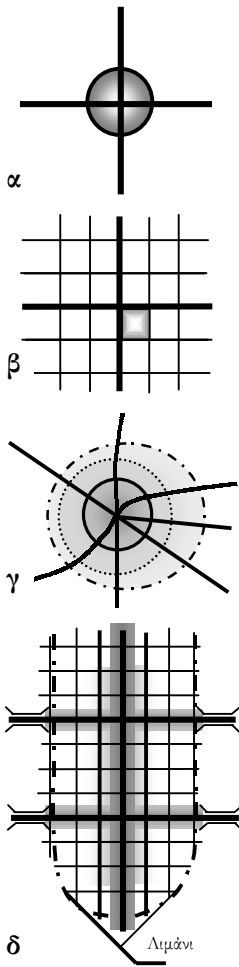
1.6. Προσάρτημα: Σύνοψη αλληλοσυσχετίσεων κέντρων και κυκλοφορίας μέσα από εφαρμοσθέντα μοντέλα χωρικής ανάπτυξης

Όπως ήδη επισημάνθηκε, σε κάθε οικιστικό σύνολο, χωριό, πόλη, ή μητροπολιτικό κέντρο αλλά και γύρω απ' αυτό οι παντός τύπου «διάδρομοι» κινήσεων επενεργούν πάνω στις χρήσεις γης κατά ένα καταλυτικό

τρόπο. Αλλά και αντίστροφα οι χρήσεις στην πόλη, ιδιαίτερα οι πιο κοντινές προς κάθε «διάδρομο» κινήσεων, επενεργούν πάνω στις κινήσεις αλλάζοντας φόρτους και λοιπά χαρακτηριστικά τους.

Οι καταστάσεις αυτές δεν αναφέρονται μόνο στη σημερινή πόλη. Οι «ροές» μέσα ή δίπλα σ' έναν οικισμό δημιουργούσαν ανέκαθεν κάποιες «πυκνώσεις» ή εντατικοποιήσεις ή και τα δύο.

Έτσι ο οικισμός ή μάλλον οι χρήσεις του άρχισαν να διαφοροποιούνται. Για παράδειγμα η κατοικία που προφανώς και αυτή γειτνιάζει με διάφορους «διάδρομους» άρχισε – ιδιαίτερα στους πιο βασικούς απ' αυτούς – να εκτοπίζεται από λειτουργίες που απευθύνονταν σε περισσότερο πληθυσμό ήταν δηλαδή πιο «κοινωνικές». Ανάμεσα σ' αυτές ήταν θρησκευτικές, διοικητικές ή – αργότερα – πολιτικές λειτουργίες, ήταν όμως



Σχήμα 1.2. Η κεντρικότητα του τόπου: από τη διασταύρωση δύο μονοπατιών ως το Manhattan.

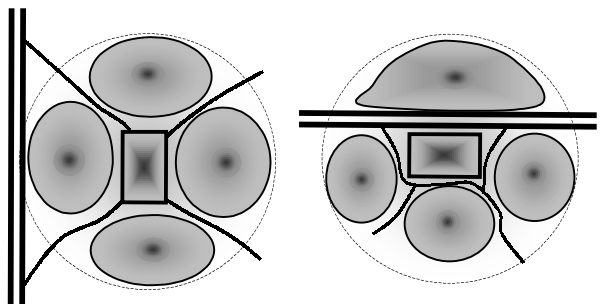
και αμιγείς κοινωνικές λειτουργίες (κλειστού ή ανοικτού χώρου) και πάνω απ' όλα οικονομικές (εμπορικές, βιοτεχνικές κ.λ.π.).

Η διασταύρωση δύο αξόνων ήταν από τη προϊστορική εποχή μέχρι σήμερα ένα βασικό σημείο αναφοράς και «κεντρικότητας». Τούτο εντοπίζεται τόσο σε εκτός οικισμού διασταυρώσεις, όσο και στα κέντρα οικισμών όπως π.χ. οι γνωστοί αποικιακοί οικισμοί των Ρωμαίων (Σχ. 1.2 α και β).

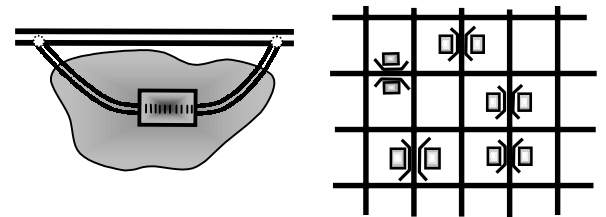
Φυσικά το κέντρο μιας ομάδας ακτινικών αξόνων ήταν από τους πιο προνομιακούς τόπους για τη χωροθέτηση ελκτικών λειτουργιών, όπως δηλαδή οι κεντρικές, πολιτιστικές και λοιπές κοινωνικές χρήσεις (Σχ. 1.2 γ).

Αλλά και όπου το σύστημα ήταν ορθογωνικό και όταν οι δρόμοι είχαν μία «κίνηση διέλευσης» δηλαδή πάνω σ' αυτούς εναλλάσσονταν περισσότεροι παντός τύπου «διαβάτες»/διερχόμενοι, τούτο δρούσε ως ελκτική δύναμη για την εγκατάσταση κεντρικών λειτουργιών. (Manhattan, N. York) (Σχ. 1.2 δ).

Η κατάσταση είχε κάπως εξισορροπήσει στην προβιομηχανική πόλη, αλλά και μέσα στη βιομηχανική επανάσταση, ακόμα και όταν δηλαδή άρχισαν να εμφανίζονται κάποια μηχανοκίνητα μεταφορικά μέσα, που όμως ήταν κυρίως δημόσιας χρήσης. Το πρόβλημα εντάθηκε όταν η μηχανή εσωτερικής καύσεως τοποθετήθηκε σε ιδιωτικά οχήματα και κυρίως όταν γενικεύθηκε η μαζική παραγωγή του αυτοκινήτου (αρχές 20ου αιώνα).



Σχήμα 1.3 α, β. Βρετανικές νέες πόλεις 1ης γενεάς (περιπτώσεις Harlow, Stevenage κ.λ.π.).



Σχήμα 1.4 α, β. Βρετανικές νέες πόλεις 2ης και 3ης γενεάς, περιπτώσεις Gumbernauld (αριστερά) Milton Keynes (δεξιά) (για περισσότερα βλ. Α. Αραβαντινός 1997, Κεφ. 14).

Το χαρακτηριστικό του ιδιωτικού μηχανοκίνητου οχήματος ήταν η δυνατότητα στάσης κατά βούληση, δηλαδή οπουδήποτε πάνω στη διαδρομή. Το στοιχείο αυτό έγινε και γίνεται αντικείμενο εκμετάλλευσης, ή έστω «αξιοποίησης», εκ μέρους των πάσης φύσεως επενδυτών εκατέρωθεν των βασικών αξόνων.

Έτσι προέκυψαν οι γνωστές γραμμικές ή κατ' άλλους ταινιακές αναπτύξεις (ribbon developments), που σε αντίθεση με προγενέστερες πλαισίωσαν άξονες με κινήσεις μηχανοκίνητων τροχοφόρων συνεχώς επαυξανόμενες.

Τα τροχοφόρα όμως καταλαμβάνουν πολύ περισσότερο χώρο από τους πεζούς, τόσο κατά την κίνησή τους όσο και κατά τη στάθμευση. Και όσο (α) πυκνώνουν και εντείνονται οι παρόδιες χρήσεις, αλλά και (β) αυξάνονται οι ανάγκες για σύνδεση ενοτήτων του χώρου δηλαδή για εξασφάλιση μετακινήσεων ατόμων και πραγμάτων, τόσο η κατάσταση επιδεινώνεται.

Οι νέες αυτές συνθήκες επέβαλλαν ιδιαίτερα μετά το β' παγκόσμιο πόλεμο μία αναθεώρηση της προγενέστερης λογικής για συνύπαρξη εντατικών λειτουργιών και Κυρίου Οδικού Δικτύου.

Έτσι άρχισαν να διαμορφώνονται ποικίλες σειρές από μοντέλα χωρικής ανάπτυξης και συσχέτισης απ' τη μεριά του κυρίου οδικού δικτύου των πόλεων και από την άλλη του συστήματος κέντρων, χωρίς όμως να υφίσταται πλέον ταύτιση. Πολλά από τα μοντέλα αυτά συμπλήρωσαν ήδη ή σύντομα συμπληρώνουν ζωή μισού αιώνα.

Ας θυμίσουμε τα σχέδια των νέων πόλεων της Βρετανίας 1^{ης}, 2^{ης}, και 3^{ης} γενεάς (Σχ. 1.3, 1.4), τις ρυθμιστικές μελέτες ανοικτόδομησης πολλών ευρωπαϊκών πόλεων μετά το β' παγκόσμιο πόλεμο κι ακόμα τα προγράμματα οργανωμένης δόμησης οικισμών κοινωνικής κατοικίας ή και άλλων ειδικών ζωνών.

Ας ανατρέξουμε επίσης στις αναπλάσεις και αναβιώσεις υφιστάμενων κέντρων και στην έμφαση που δόθηκε στη δημιουργία δακτυλίων και παρακαμπτηρίων ή στις απ' αρχής οικοδομήσεις νέων κέντρων σε διάφορες πόλεις ανά τον κόσμο.

Η βασική αρχή που πρυτάνευσε και πρυτανεύει και σήμερα με πλήθος βέβαια παραλλαγών είναι η απαγκίστρωση των κέντρων από το Κύριο Οδικό Δίκτυο και το αντίστροφο. Αυτό δεν σημαίνει έλλειψη συνάφειας και διακοπή αμοιβαίας στήριξης. Το αντίθετο, η στήριξη και επομένως και η ορθή επιβίωση του κάθε συστήματος εξασφαλίζεται μόνο όταν το ένα «σέβεται» και δεν κατατρώγει το άλλο.

Δυστυχώς η ελληνική πρακτική αλλά και ένα μεγάλο μέρος των θεσμών που σήμερα ισχύουν δε φαίνεται ότι έχουν «κατανοήσει» τα παραπάνω. Χρειάζεται επομένως να μελετήσουμε την παρουσιαζόμενη κατάσταση -τόσο την υπάρχουσα όσο και την ισχύουσα- και να παρουσιάσουμε ένα σύστημα αρχών. Στη συνέχεια έχοντας και την εμπειρία άλλων χωρών να φθάσουμε σε συμπεράσματα επί του πρακτέου. Αυτό

βέβαια δεν σημαίνει την εγκατάλειψη κάθε ιδιαιτερότητας ή τη διαγραφή της πολιτιστικής ταυτότητας ή των φυσικών και κοινωνικών χαρακτηριστικών συγκεκριμένων χώρων. Ακριβώς για το λόγο αυτό πέρα από τα γενικά συμπεράσματα θα πρέπει να βρεθούν τρόποι εμβάθυνσης στην κάθε περίπτωση. Άρα και εδώ ας τονισθεί, **ότι η πληρότητα και αρτιότητα των μελετών του έργου είναι απαραίτητη προϋπόθεση αντιμετώπισης των προβλημάτων.**

Πηγές

1. **Αραβαντινός Α.**, Ο Camillo Sitte και η σύγχρονη ελληνική πολεοδομική πραγματικότητα (πρόλογος στην ελληνική έκδοση του βιβλίου: Camillo Sitte, η Πολεοδομία σύμφωνα με τις καλλιτεχνικές της αρχές, Έκδοση ΕΜΠ, Αθήνα 1992).
2. **Aravantinos A. and Angelidou V.**, Trends and Policies in Urban Land Uses in Greece (European Workshop on Land Use Management and Environmental Improvements in Cities, E.E.C. Lisbon, 6-8 May 1992).
3. **Αραβαντινός Α.**, Μερικές πτυχές του Πολεοδομικού και κυκλοφοριακού χάους. (πρακτικά ΣΤ' επιστημονικής συνάντησης Νοτιανατολικής Αττικής - Πνευματικό κέντρο Δήμου Μαροπούλου 21 - 24 Οκτωβρίου 1993) - Μαρκόπουλο 1995.
4. **Αραβαντινός Α.**, Πολεοδομικός Σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου - Εκδόσεις Συμμετρία - Αθήνα 1997.
5. **Δήμοι και Κοινότητες** (διάφοροι) Μελέτες Πολεοδομικής αναβάθμισης γειτονιών. Κυκλοφοριακές μελέτες και λοιπές μελέτες ή ρυθμίσεις που συνδέονται με την οργάνωση του κύριου οδικού δικτύου.
6. **Δομική ενημέρωση** - Διαρκής Νομοθεσία και Νομολογία: Σχετικά νομοθετήματα στους Τόμους Α, Β, και Δ.
7. **Μαράτου Θ.**, Πως καταστρέφονται οι κύριες αρτηρίες από τις παρόδιες χρήσεις (ενημερωτικό δελτίο ΤΕΕ τεύχος 1658, 15.4.1991).
8. **Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών**, Χρήσεις γης και όροι δόμησης κατά μήκος του Κυρίου Οδικού Δικτύου (Ερευνητικό Πρόγραμμα Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε), Αθήνα 1998.
9. **Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.**, Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια διαφόρων ομάδων Δήμων και Κοινοτήτων ανά την Ελλάδα συντεταγμένα από τις υπηρεσίες μετώπων του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε ή μετά από αναθέσεις σε ιδιώτες από το 1983 κ.ε.
10. **«Χάρτα της Αθήνας»**, σχετιές δημοσιεύσεις όπως (α) «Τεχνικά χρονικά αρ. 44 - 46, 15/10 - 15/11/1933: Το εν Αθήναις IV Διεθνές Συνέδριον νεωτέρας Αρχιτεκτονικής - Η οργανική πόλις» Πρακτικά συνεδρίου: Ι.Α.Μ. 4 ανατύπωση ΤΕΕ - Αθήνα 1983. (β) Δήμος Αθηναίων και Σύλλογος Ελλήνων Πολεοδόμων και Χωροτακτών, προς τη νέα Χάρτα

της Αθήνας, από την οργανική πόλη στην πόλη των πολιτών - Εθνικό προσυνέδριο ΕΒΕΑ Αθήνα 16 - 17/6/1994. (γ) Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. κ.α.: Από τη Χάρτα

στον 21^ο αιώνα - Η εξέλιξη της πολεοδομικής σκέψης στην Ευρώπη - Ζάππειο Μέγαρο 16/11/1995 (δ) Α. Αραβαντινός (βλ. παραπάνω πηγή 4, σελ. 29).

2. ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ - ΜΟΝΤΕΛΑ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΤΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ

Κωνσταντίνος Σερράος, Αρχιτέκτων, Δρ. Πολεοδομίας, ερευνητής ΕΜΠ

2.1. Γενικά

Από την έως τώρα εξέταση των αλληλοσυσχετίσεων και αλληλεπιδράσεων μεταξύ των διαφόρων στοιχείων του αστικού χώρου, οδηγούμαστε στο συμπέρασμα, ότι η πόλη δεν μπορεί να ειπωθεί αποσπασματικά (σε έναν μόνο ορισμένο τομέα ή σε μία μόνο χωρική της ενότητα), αλλά πρέπει να θεωρηθεί **ως ένα ευρύτερο ενιαίο σύνολο**, όπου δεν αρκεί απλώς να διαπιστώνουμε τα διάφορα προβλήματα και να προσπαθούμε να τα αντιμετωπίσουμε επιβάλλοντας διαρκώς νέους και ολοένα «ασφυκτικότερους» περιορισμούς στην οικοδομική, κυκλοφοριακή κλπ. ανάπτυξή της. Απαιτούνται και **λύσεις που να δίνουν διέξοδο στη «δυναμική» της πόλης**, με τρόπο όμως που να αποφεύγονται οι συγκρούσεις μεταξύ των διαφόρων στοιχείων της. Στην παρούσα εισήγηση, ως τέτοια στοιχεία μας ενδιαφέρουν ιδιαίτερα οι χρήσεις γης και οι διάφορες μορφές κυκλοφορίας. Θα επιχειρήσουμε επομένως, εξετάζοντας και αξιολογώντας κατ' αρχήν ορισμένες από τις έως τώρα διατυπωμένες «παραδοσιακές» απόψεις για τους δυνατούς τρόπους διάρθρωσης αυτών των δύο στοιχείων, να καταλήξουμε σε ορισμένες γενικές κατευθύνσεις πολεοδομικής οργάνωσής τους, σύμφωνα με τα δεδομένα και τις απαιτήσεις της σύγχρονης πόλης.

2.2. Οι «παραδοσιακές» γεωμετρικές περιγραφές της πόλης

Στο σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα στο οποίο διαμορφώθηκε η σύγχρονη αναλυτική πολεοδομική σκέψη, αναπτύχθηκε μια πληθώρα θεωριών, πολλές από τις οποίες επιχειρήσαν συχνά να αντιμετωπίσουν το προς εξέταση φαινόμενο από ξεχωριστή οπτική γωνία. Έτσι διαπιστώνουμε, ότι πολλές από τις θεωρίες που αναπτύχθηκαν μέχρι σήμερα στο χώρο της πολεοδομίας (όπως άλλωστε και σε όλες τις κοινωνικές επιστήμες) δίνουν συχνά ιδιαίτερη έμφαση σε κάποια από τα τέσσερα βασικά στάδια (ταξινόμηση, περιγραφή, εξήγηση, πρόβλεψη), στα οποία αποσκοπεί γενικά η θεωρία στις σύγχρονες επιστήμες, κάνοντας παράλληλα δυνατή και την οριοθέτηση σχετικών κατηγοριών (πρβλ. πηγή 1, ενότ. 2.2.).

Σε μια από τις παραπάνω κατηγορίες πολεοδομικών θεωριών, επιχειρείται κατ' αρχήν η **ταξινόμηση** των πολεοδομικών φαινομένων με συγκεκριμένα κάθε φορά κριτήρια και στη συνέχεια επικεντρώνεται το ενδιαφέρον στη συστηματική **περιγραφή** αυτών των φαινομένων, καταλήγοντας συχνά σε κωδικοποίησή τους υπό μορφήν διαγραμματικών **μοντέλων**. Εδώ θα σταθούμε στις **γεωμετρικές περιγραφές της πόλης**, οι οποίες επιχειρούν τη σχηματική απόδοση της

βασικής δομής της στο χώρο με βάση τη γενική μορφή της πόλης και την ταξινόμηση των βασικών πολεοδομικών λειτουργιών / στοιχείων σε:

- αστικές / οικιστικές χρήσεις μικρής πυκνότητας,
- αστικές / οικιστικές χρήσεις μεγάλης πυκνότητας,
- κεντρικές λειτουργίες και
- κύριες οδούς κυκλοφορίας.

Αυτού του τύπου οι περιγραφές της πόλης καταλήγουν στα γνωστά **γεωμετρικά μοντέλα οργάνωσης της πόλης** (βλ. πρώτη στήλη Πίνακα 2.1), τα οποία διαχωρίζουν μια σειρά «τύπων» πόλης (ή γενικότερα οικισμού), όπως οι παρακάτω:

- Συγκεντρωμένη πόλη
- Δακτυλιοειδής πόλη
- Γραμμική πόλη
- Αστεροειδής πόλη
- Πόλη μορφής σχάρας
- Αστικός γαλαξίας

2.3. Αξιολόγηση των «παραδοσιακών» μοντέλων

Τα παραπάνω μοντέλα προχωρούν, πέρα από μια απλή ταξινόμηση των οικισμών με σχηματικά κριτήρια, και στην περιγραφή ορισμένων **κύριων λειτουργικών χαρακτηριστικών** της πόλης, τα οποία σχετίζονται με τη δυνατότητα εύκολης μετακίνησης μέσα στην πόλη (μέσω του κύριου οδικού δικτύου της), καθώς και την προσπελασιμότητα ζωνών κεντρικών λειτουργιών, αλλά και λοιπών πυκνοδομημένων ή αραιοδομημένων οικιστικών περιοχών.

Με βάση τα παραπάνω χαρακτηριστικά, αλλά και τις υπόλοιπες πολεοδομικές τους ιδιότητες, ορισμένοι από τους τύπους, που προκύπτουν από τη γεωμετρική περιγραφή της πόλης (βλ. πρώτη στήλη Πίνακα 2.1), θεωρήθηκαν από διάφορους πολεοδόμους, (μεταξύ των οποίων τον Le Corbusier, τον Δοξιάδη κ.α.) ιδιαίτερα πλεονεκτικοί σε σχέση με άλλους και προτάθηκε γι αυτό το λόγο η εφαρμογή τους στο σύγχρονο πολεοδομικό σχεδιασμό.

Όμως, σήμερα πλέον, τα παραπάνω γεωμετρικά πολεοδομικά μοντέλα κρίνονται **ανεπαρκή** για να συμβάλουν στην εξέλιξη των σύγχρονων πόλεων (στην Ελλάδα, αλλά και στο εξωτερικό), διότι δεν προτείνουν απαντήσεις σε φλέγοντα προβλήματα, όπως είναι για παράδειγμα η διαρκώς αυξανόμενη οδική κυκλοφορία και η σύγκρουσή της με άλλες πολεοδομικές λειτουργίες, η υποβάθμιση ή και διάλυση παραδοσιακών αστικών πυρήνων (π.χ. κέντρων δήμων), η περιβαλλοντική υποβάθμιση και τελικά η υποβάθμιση της ποιότητας ζωής στην πόλη.

| | 1. Παραδοσιακή γεωμετρική περιγραφή πόλης | 2. Σύγχρονο μοντέλο οργάνωσης Κύριων Οδών | 3. Σύγχρονο μοντέλο οργάνωσης αξόνων MMM - πεζών - ποδηλάτων |
|-----------------------|---|---|--|
| 1. Συγκεντρωμένη πόλη | | | |
| 2. Δακτυλιοειδής πόλη | | | |
| 3. Γραμμική πόλη | | | |
| 4. Αστεροειδής πόλη | | | |
| 5. Πόλη μορφής σφάρας | | | |
| 6. Αστικός γαλαξίας | | | |

Πίνακας 2.1. «Παραδοσιακές» και «σύγχρονες» - προτεινόμενες γεωμετρικές περιγραφές της πόλης.

- Μικρή πυκνότητα δόμησης
- Μεγάλη πυκν. δόμησης & έντασης χρήσεων γης
- Κεντρικές λειτουργίες
- Κύρια Οδός
- Άξονας MMM -πεζών - ποδηλάτων

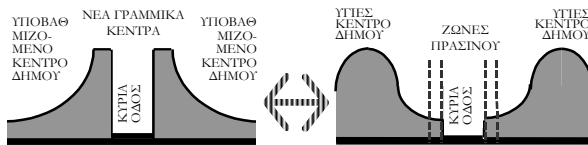
Οδηγούμαστε επομένως στην **ανάγκη αναθεώρησης** και μετεξέλιξης τους σε νέα, τα οποία θα περιλαμβάνουν στις ταξινόμησεις τους και άλλα, ιδιαίτερα κρίσιμα από πολεοδομική, κυκλοφοριακή και περιβαλλοντική άποψη, πολεοδομικά στοιχεία / λειτουργίες. Ο βαθμός πολυπλοκότητας, αλλά και ο αριθμός των περιπτώσεων / τύπων πόλης που θα προκύπτουν, θα είναι βέβαια μεγαλύτερος απ' ό τι στα παραδοσιακά γεωμετρικά μοντέλα (ανάλογα πάντα και με το πλήθος των πολεοδομικών παραμέτρων που κάθε φορά θα λαμβάνονται υπόψη), μιας και θα αντανακλά τον κατά πολύ αυξημένο βαθμό πολυπλοκότητας των σημερινών πολεοδομικών προβλημάτων.

2.4. «Σύγχρονα» μοντέλα διάρθρωσης λειτουργιών στην πόλη

Εάν θελήσουμε να επιχειρήσουμε μια κατ' αρχήν εξέλιξη των παραπάνω «παραδοσιακών» γεωμετρικών μοντέλων της πόλης σε νέα, που να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της σύγχρονης πόλης και να προσφέρουν λύσεις στα μεγάλα προβλήματατά της, τότε θα πρέπει, σε μία πρώτη φάση, να διατυπώσουμε μια σειρά κατευθυντήριων αρχών οι οποίες να συμβάλουν προς τους παραπάνω στόχους. Ως τέτοιες βασικές κατευθυντήριες αρχές μπορούν να θεωρηθούν οι ακόλουθες:

- Οι παρόδιες ζώνες Κύριων Οδών δεν προσφέρονται ως υποδοχείς **πολεοδομικών ζωνών κεντρικών λειτουργιών** (τοπικού και υπερτοπικού επιπέδου). Απαιτείται επομένως, τα διάφορα κέντρα της πόλης να τοποθετούνται σε απόσταση από τους κύριους οδικούς άξονες, ώστε να μην επιβαρύνουν κυκλοφοριακά, αλλά και να μην «διαλύονται» τα ίδια ως αστικοί, κοινωνικοί, εμπορικοί κλπ. πυρήνες λόγω της έντονης και διαρκούς οδικής κυκλοφορίας. Η πρόσβαση σ' αυτά τα κέντρα επιβάλλεται να γίνεται με ειδική οδό πρόσβασης, μέσω κόμβου που διαμορφώνεται σε συγκεκριμένο σημείο της κύριας οδού.

- Αντίθετα, οι **άξονες κίνησης των Μαζικών Μέσων Μεταφοράς (MMM)** (ιδιαίτερος δε των σιδηροδρομικού τύπου MMM) είναι εξαιρετικά κατάλληλοι για να αποτελέσουν ένα βασικό κυκλοφοριακό πλέγμα, πάνω στο οποίο θα διαρθρωθεί και το δικτυο των πολεοδομικών κέντρων. Με τον τρόπο αυτό θα μπορέσει να ικανοποιηθεί με τον καλύτερο δυνατό τρόπο και η απαίτηση για απρόσκοπτη πρόσβαση προς τα πολεοδομικά κέντρα. Επιπροσθέτως, τα επίγεια τμήματα του παραπάνω δικτύου MMM (π.χ. αυτά που αφορούν λεωφορεία, τραμ, κλπ) είναι δυνατόν να συνδυασθούν και με τα δίκτυα πεζοδρομίων και ποδηλατοδρόμων της πόλης.



Σχήμα 2.1. Διαγραμματική παράσταση της κατανομής της πυκνότητας δόμησης στις ζώνες κυρίων οδικών αξόνων. Αριστερά η σημερινή δυσμενής κατάσταση και δεξιά η επιδιωκόμενη κατάσταση. Η μεγάλη πυκνότητα δόμησης θα πρέπει να συγκεντρώνεται στις περιοχές μεγάλης έντασης χρήσεων (κέντρα), οι οποίες με τη σειρά τους δεν θα πρέπει να παρατίθενται κατά μήκος των κυρίων αξόνων, αλλά να ταυτίζονται με τους πυρήνες των οικιστικών ενότητων (Πηγή: 3).

Η κύρια οδική κίνηση οφείλει επομένως αναγκαστικά να διαχωρίζεται από την πορεία των παραπάνω αξόνων (τουλάχιστον σε συγκεκριμένα τμήματά της), μιας και η συνύπαρξή της με τις ζώνες κεντρικών λειτουργιών της πόλης (ή των δήμων) όχι μόνο δεν είναι επιθυμητή, αλλά και κρίνεται ιδιαίτερα προβληματική.

- Τέλος, η κλιμάκωση της **πυκνότητας δόμησης** (και αντιστοίχως και του **Συντελεστή Δόμησης**) δεν θα πρέπει να συνεχίσει να γίνεται σύμφωνα με τις ισχύουσες σήμερα τάσεις, αλλά αντίθετα επιβάλλεται να βασιζέται σε χαμηλές τιμές στην περιοχή των παραδοσιακών ζωνών των Κυρίων οδικών Αξόνων (ώστε να περιορισθούν τελικά και οι μετακινήσεις πρόσβασης αλλά και η ζήτηση στάθμευσης) και σε υψηλότερες στο εξωτερικό των οικιστικών πυρήνων, όπου βρίσκονται και οι ζώνες των τοπικών και υπερτοπικών κέντρων.

Ειδικότερα σε περιπτώσεις π.χ. περιαστικών ή υπεραστικών τμημάτων κυρίων οδικών αξόνων θα ήταν σκόπιμο, για να υποβοηθηθεί η παραπάνω επιδείωξη, να προβλέπεται εκατέρωθεν της οδού μια ζώνη συγκεκριμένου πλάτους η οποία θα παραμένει αδόμητη (πράσινο, ηχοπετάσματα, κλπ) (Σχ. 2.1).

Εφαρμόζοντας τις παραπάνω αρχές θα μπορούσαμε ενδεικτικά να διαμορφώσουμε **πολεοδομικά μοντέλα** σαν κι αυτά που φαίνονται στη δεύτερη και τρίτη στήλη του Πίνακα 2.1.

Στη δεύτερη στήλη αυτού του πίνακα παριστάνεται διαγραμματικά η επιθυμητή σχέση των κυρίων οδικών αξόνων με τις πυκνοδομημένες αστικές περιοχές και τα πολεοδομικά κέντρα, για κάθε μια από τις περιπτώσεις των «παραδοσιακών» πολεοδομικών τύπων της πρώτης στήλης. Όπως διαπιστώνουμε αυτή είναι μια «σχέση απόστασης».

Στην τρίτη στήλη του πίνακα παριστάνεται διαγραμματικά η σχέση των κυρίων αξόνων Μαζικών Μέσων Μεταφορών (MMM) (που μπορεί κατά τμήματα να ταυτίζονται και με άξονες κίνησης πεζών και ποδηλάτων) με το Κύριο Οδικό Δίκτυο, καθώς και τις πυκνοδομημένες αστικές περιοχές και τα πολεοδομικά κέντρα και πάλι για κάθε μια από τις περιπτώσεις των

«παραδοσιακών» πολεοδομικών τύπων της πρώτης στήλης. Όπως διαπιστώνουμε, για μεν το κύριο οδικό δίκτυο, αυτή είναι μια «σχέση μη ταύτισης», για δε τα πολεοδομικά κέντρα, μια «σχέση αλληλεξάρτησης».

2.5. Σχετικά παραδείγματα από το εξωτερικό

Στη συνέχεια θα παρουσιάσουμε συνοπτικά ορισμένα χαρακτηριστικά παραδείγματα από ευρωπαϊκές πόλεις, στις οποίες ο πολεοδομικός και ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός κινήθηκαν ή κινούνται επιτυχώς στο πνεύμα των αρχών που αναπτύχθηκαν παραπάνω.

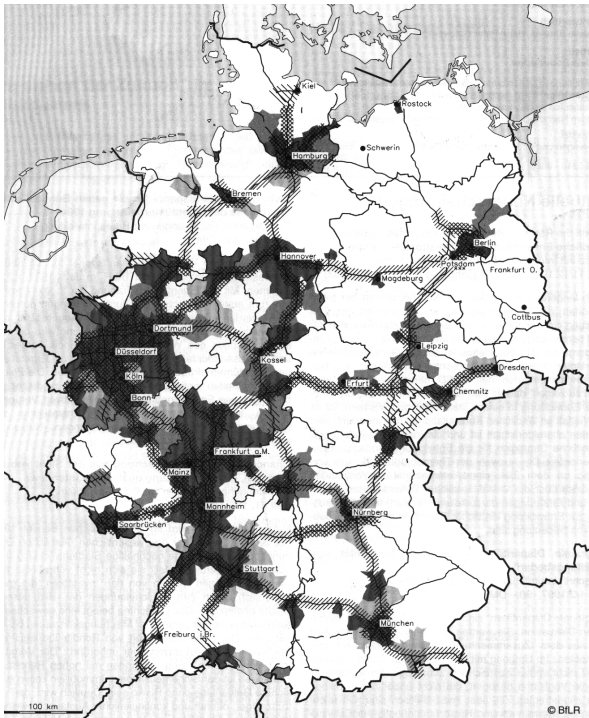
2.5.1. Η αντιμετώπιση των κυκλοφοριακά επιβαρημένων περιοχών στη Γερμανία

Τον Ιούνιο του 1997 αποφασίστηκε από το Υπουργικό Συμβούλιο Χωροταξίας της Γερμανίας η έγκριση του «Σχεδίου δράσης για την αποσυμφόρηση κυκλοφοριακά επιβαρημένων περιοχών». Σύμφωνα με αυτό, μία σημαντική κατηγορία κυκλοφοριακά επιβαρημένων περιοχών αποτελούν τα πολεοδομικά συγκροτήματα και οι ευρύτερες περιοχές τους (Σχ. 2.2).

Συγκεκριμένα, σ' αυτές τις περιοχές διαπιστώνεται **δέσμευση μεγάλων επιφανειών** για τις εγκαταστάσεις της κυκλοφοριακής υποδομής καθώς και **ταύτιση των οδικών αξόνων διαμπερούς υπερτοπικής κυκλοφορίας με αυτούς της τοπικής κυκλοφορίας** που απευθύνεται στα επιμέρους κέντρα του πολεοδομικού συγκροτήματος.¹ Τα προτεινόμενα μέτρα για την αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων είναι μεταξύ άλλων τα παρακάτω:

- Ενίσχυση της **αποκέντρωσης** της πόλης με προώθηση **νέων επιμέρους πολεοδομικών πυρήνων** (dezentrale Konzentration), ώστε να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις για μείωση των μετακινήσεων (π.χ. μέσω ενίσχυσης τοπικών κέντρων).
- Προώθηση της ιδέας της «**πόλης των μικρών διαδρουνών**» με ενίσχυση των οικιστικών **πυκνοτήτων** και της **ανάμειξης λειτουργιών** στους πολεοδομικούς πυρήνες, ώστε να προωθηθούν κινήσεις πεζών και ποδηλάτων. Παράλληλα προώθηση της **οικιστικής ανάπτυξης σε περιοχές υφιστάμενων ή προγραμματισμένων σταθμών MMM** σταθερής τροχιάς, ώστε αφ' ενός μεν να εξασφαλίζεται η ανταγωνιστικότητα και ελκυστικότητα του συστήματος M.M.M. και αφ' εταίρου δε να αποφεύγονται κατά το δυνατόν οι οδικές μετακινήσεις.
- Διερεύνηση των **κυκλοφοριακών επιπτώσεων μεμονωμένων μεγάλων κτιριακών εγκαταστάσεων** στα πλαίσια του πολεοδομικού σχεδιασμού και σύνδεση των σχετικών θέσεων με το δίκτυο των MMM.

1. Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, Mitteilungen und Informationen, Nr. 4 / September 1997, «Handlungskonzept zur Entlastung verkehrlich hoch belasteter Räume im Kfz-Verkehr».

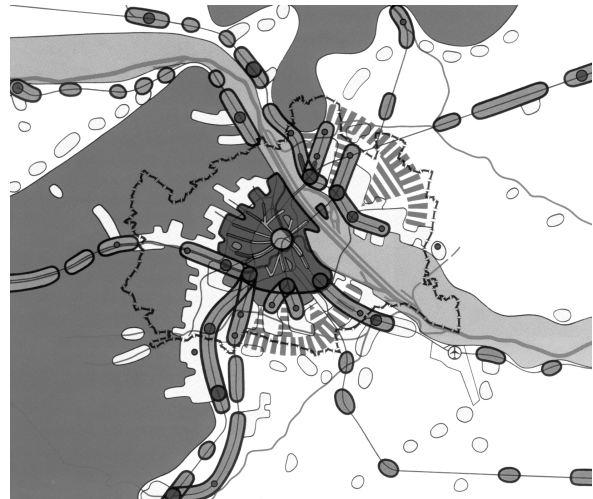


Σχ. 2.2. Ιδιαίτερα επιβαρημένες από κυκλοφοριακή άποψη περιοχές - περιφέρειες και κυκλοφοριακοί διάδρομοι της Γερμανίας (Πηγή: 5).

2.5.2. Αναπτυξιακό (Ρυθμιστικό) Σχέδιο της Βιέννης (Stadtentwicklungsplan Wien)

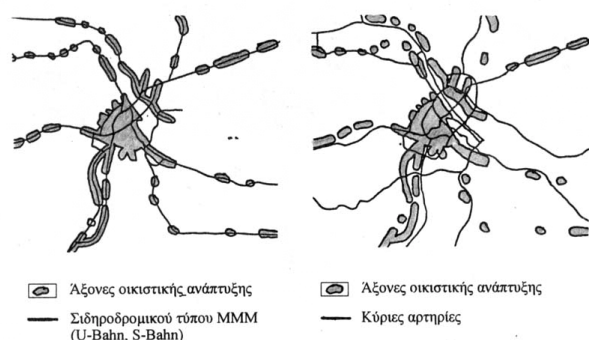
Το Αναπτυξιακό (Ρυθμιστικό) Σχέδιο της Βιέννης (Σχ. 2.3) συντάχθηκε για πρώτη φορά το 1985 και αναθεωρήθηκε, χωρίς όμως σημαντικές αλλαγές, το 1994.² Κύρια σημεία αυτού του σχεδίου που έχουν άμεση σχέση με την οικιστική ανάπτυξη σε σχέση με την κυκλοφορία είναι:

- Καθορισμός **αξόνων πολεοδομικής ανάπτυξης**. Αυτοί αποτελούν ζώνες, στις οποίες συγκεντρώνονται οι πολεοδομικές επεκτάσεις και έχουν ως άξονά τους τροχιές σιδηροδρομικού τύπου MMM (προαστιακό τραίνο ή μετρό). Αντίθετα οι κύριες οδικές αρτηρίες κινούνται κατά το δυνατόν εκτός αυτών των ζωνών οικιστικής ανάπτυξης (παράλληλα ή εγκάρσια) (Σχ. 2.4).
- Καθορισμός κύριων και τοπικών **πολεοδομικών κέντρων**, που τοποθετούνται επάνω στους άξονες οικιστικής ανάπτυξης και εξυπηρετούνται από σταθμούς μετρό ή προαστιακού σιδηροδρόμου.
- Καθορισμός κύριων και δευτερευόντων «**εμπορικών δρόμων**», σε ακτινική διάταξη από το City προς την περιφέρεια της πόλης, με παράλληλη προώθηση του λιανικού εμπορίου σ' αυτούς. Σε τέτοιους δρόμους, οι πολεοδομικές απαιτήσεις ιεραρχούνται υψηλότερα από τις κυκλοφοριακές, ενώ η μείωση της



Σχ. 2.3. Γενικό πολεοδομικό μοντέλο ανάπτυξης της Βιέννης. Διακρίνονται καθαρά ο πυκνοδομημένος πυρήνας της πόλης ο οποίος περιλαμβάνει το City της Βιέννης, οι οικιστικοί άξονες (Siedlungsachsen), που προορίζονται να παραλάβουν τις μελλοντικές οικιστικές επεκτάσεις, τα κύρια και δευτερεύοντα κέντρα, καθώς και η επιδιωκόμενη διείσδυση του πρασίνου μεταξύ των οικιστικών αξόνων (Πηγή: 13).

κυκλοφοριακής ικανότητας και η πεζοδρόμηση είναι συνήθη λαμβανόμενα μέτρα. Η κυκλοφοριακή εξυπηρέτηση αυτών των εμπορικών ζωνών γίνεται με MMM (τραμ ή μετρό). Πρόσφατο παράδειγμα η επέμβαση στον σημαντικότερο εμπορικό δρόμο της Βιέννης, την Mariahilfer Straße.



Σχήμα 2.4. (Υπο)-μοντέλο πολεοδομικο-κυκλοφοριακής ανάπτυξης της Βιέννης. Διαγραμματικά παριστάνονται οι οικιστικές περιοχές καθώς και οι ζώνες οικιστικής ανάπτυξης, άξονες των οποίων αποτελούν οι γραμμές των MMM. (μετρό ή προαστιακός σιδηρόδρομος) (αριστερά). Οι κύριοι οδικοί άξονες (δεξιά) κινούνται κατά το δυνατόν εκτός των οικιστικών αξόνων (παράλληλα ή εγκάρσια).

2. Magistrat der Stadt Wien (1984, 1994), Stadtentwicklungsplan Wien.

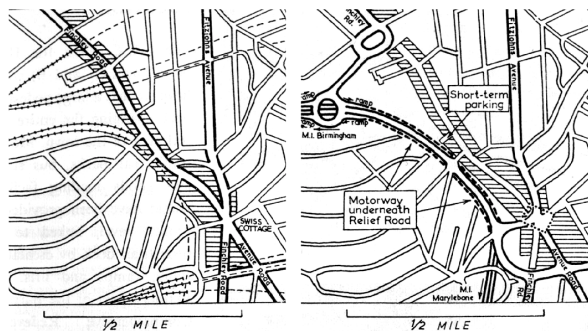
2.5.3. Ο διαχωρισμός της οδικής κυκλοφορίας από τα κέντρα: Λύσεις σε οριζόντιο ή κατακόρυφο επίπεδο

Ήδη από το 1963 διαπιστώνει ο Peter Hall, καθηγητής γεωγραφίας στο πανεπιστήμιο του Reading, τη σχέση μεταξύ χρήσεων γης και παραγόμενης κυκλοφορίας και παρατηρεί, ότι για μεν τις ζώνες κατοικίας οι περισσότερες μετακινήσεις παράγονται από τις περιοχές τοπικού εμπορίου και υπηρεσιών, για δε τις επαγγελματικές ζώνες, από περιοχές στις οποίες συγκεντρώνονται συγκεκριμένοι κλάδοι, όπως τυπογραφεία εφημερίδων και βιοτεχνίες γυναικείων ενδυμάτων.³

Στο πρόβλημα της «ταινιακής ανάπτυξης εμπορικών χρήσεων» (ribbon shopping development) ο Peter Hall έχει να προτείνει δύο λύσεις: Διαχωρισμό κυκλοφορίας και εμπορικού κέντρου στο οριζόντιο ή στο κατακόρυφο επίπεδο (Σχ. 2.5, 2.6).

2.5.4. Η οργάνωση των προαστίων της Στοκχόλμης. Η περίπτωση του Vällingby

Το Vällingby είναι ένα προάστιο της Στοκχόλμης που σχεδιάστηκε μεταξύ 1950 και 1956 και κατασκευάστηκε έως το 1966, με σκοπό να συμβάλει στην αντιμετώπιση των στεγαστικών προβλημάτων της δεκαετίας του '40. Κύριος στόχος ήταν να κατασκευαστεί ένα νέο αυτόνομο προάστιο, που θα προσέφερε κατοικία, εργασία, κοινωνικό εξοπλισμό και υπηρεσίες και θα συνδεόταν με γρήγορο και αξιόπιστο μεταφορικό σύστημα με το City της Στοκχόλμης.⁴ Γενική αρχή του πολεοδομικού σχεδιασμού ήταν η δημιουργία του κύριου κέντρου στην περιοχή του σταθμού του μετρό. Συγχρόνως η συγκέντρωση



Σχ. 2.5. Finchley Road. Αριστερά ή υφιστάμενη κατάσταση το 1963. Δεξιά, πρόταση διαχωρισμού της κύριας οδού (με κατασκευή νέας) από το διαμορφωμένο ήδη γραμμικό κέντρο, το οποίο μετατρέπεται σε ζώνη κίνησης πεζών και στάθμευσης οχημάτων (Πηγή: 9).

3. Peter Hall, London 2000, Chapter 7 «Renewing the Fabric».

4. Πρβλ. Ilse Iron, Thomas Sieverts (1991), Neue Städte - Experimentierfelder der Moderne.

της δόμησης γύρω απ' αυτό το κέντρο, ώστε να επιτευχθεί μια «ατμόσφαιρα» αστικού πυρήνα. Προβλεπόταν επίσης η μείωση των πυκνοτήτων δόμησης από το κύριο κέντρο προς την περιφέρεια του προαστίου (Σχ. 2.7, 2.8, 2.9).

2.5.5. Οι αρχές πολεοδομικής δομής του Ελσίνκι

Το Ελσίνκι, μια από τις σημαντικότερες πόλεις της βόρειας Ευρώπης, με 100.000 θέσεις εργασίας στο κέντρο της και περισσότερες από 60.000 κατοικίες, ανέπτυξε την πολεοδομική δομή του υπό την έντονη επίδραση της ιδιαίτερης γεωγραφικής του θέσης, στο άκρο μιας μικρής χερσονήσου. Η δυνατότητα πρόσβασης του κέντρου από τον βορρά, προώθησε μια πολεοδομική και οικιστική ανάπτυξη προς αυτή την κατεύθυνση, ενώ η επέκταση σε προάστια, προς τ' ανατολικά και τα δυτικά έγινε δυνατή μετά την κατασκευή των αντίστοιχων γεφυρών οδικής και σιδηροδρομικής σύνδεσης.

Οι σημερινές περιοχές κατοικίας (προάστια) είναι οργανωμένες σε συσχετισμό με ένα δίκτυο δευτερευ-

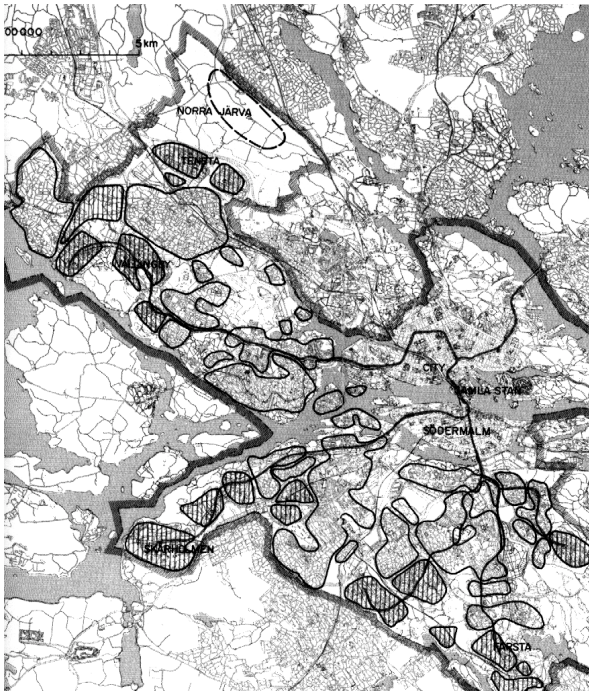


(A) Courtesy L.C.C.



(B) Courtesy L.C.C.

Σχ. 2.6. Σχέδια για την νέα πόλη Hook. Προτείνεται ο διαχωρισμός κυκλοφορίας και εμπορικών δραστηριοτήτων σε κατακόρυφο επίπεδο. Στο επάνω επίπεδο δημιουργείται χώρος για καταστήματα και πεζούς, ενώ το κάτω επίπεδο φιλοξενεί την κυκλοφορία και στάση ΙΧ και ΜΜΜ καθώς και την τροφοδοσία (Πηγή: 9).



Σχ. 2.7. Τα νέα προάστια που δημιουργήθηκαν στην περιφέρεια της Στοκχόλμης μετά το 1950. Στα βορειοδυτικά διακρίνεται το Vällingby. Όλα ανεξαιρέτως τα νέα προάστια διαθέτουν σύνδεση μετρό προς το City της Στοκχόλμης (Πηγή: 12).

όντων κέντρων, τα οποία είναι τοποθετημένα κατά μήκος των ακτινικά ως προς το κύριο κέντρο διατεταγμένων σιδηροδρομικών γραμμών και γραμμών μετρό. Αυτές εξασφαλίζουν και τις κύριες συνδέσεις μεταξύ των δευτερευόντων κέντρων (και των αντίστοιχων προαστίων) μεταξύ τους και με το City της πόλης. Αντίθετα το κύριο οδικό δίκτυο ακολουθεί άλλες πορείες, κινούμενο κατά κύριο λόγο μεταξύ των πολεοδομικών ενοτήτων, εξασφαλίζοντας έτσι απρόσκοπτες υπερωτοπικές συνδέσεις (Σχ. 2.10).

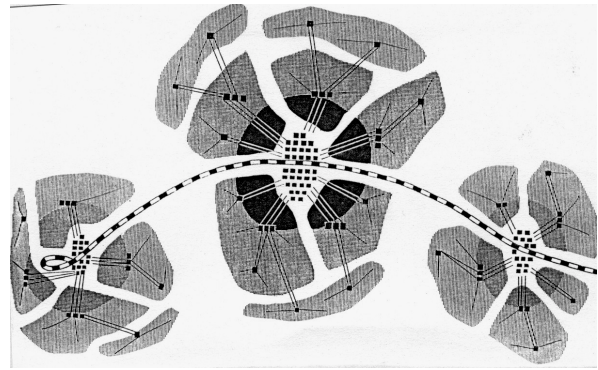
2.6. Η διάρθρωση των λειτουργιών στην Αθήνα

2.6.1. Ο «Ρυθμιστικός» σχεδιασμός στην Αθήνα

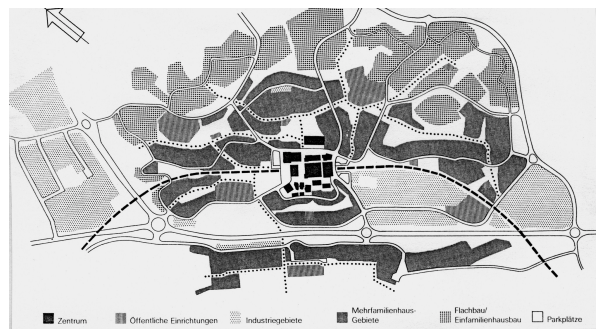
Το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας, το οποίο, όπως είναι γνωστό θεσμοθετήθηκε με τον Ν. 1515/1985 και αναθεωρήθηκε με τον Ν. 2052/1992, καλύπτει το σύνολο του νομού Αττικής εκτός από τα Κύθηρα και αποτελείται από ένα σύνολο στόχων, κατευθύνσεων, προγραμμάτων και μέτρων που κρίνονται αναγκαία για τη χωροταξική και πολεοδομική οργάνωση της παραπάνω περιοχής.⁵

⁵ Πρβλ. και Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας, Διεθνές συνέδριο «Αθήνα - Αττική, Στρατηγικός σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη», 22-24 / 5 / 1996, τεύχος περιλήψεων. Ειδικότερα:

- Γεράρδη Κ. «Στρατηγικός σχεδιασμός της μητροπο-



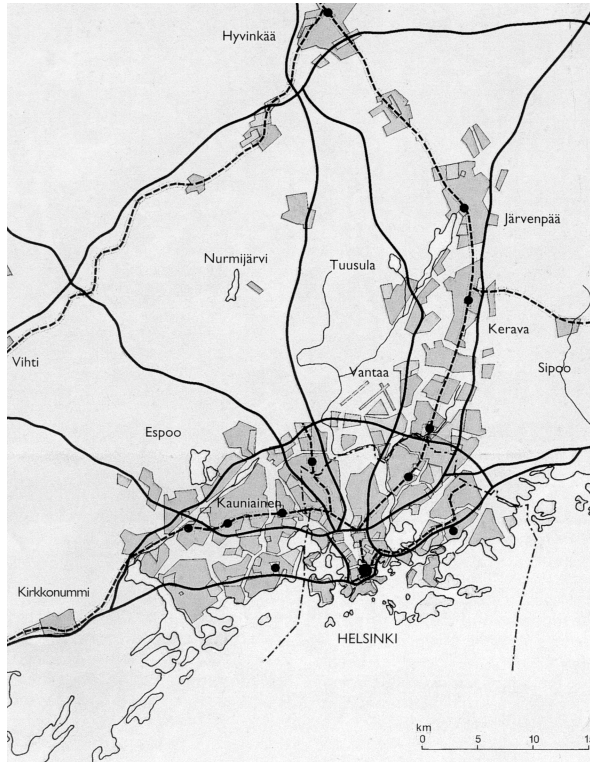
Σχ. 2.8. Γενική αρχή σχεδιασμού του προαστίου Vällingby. Στον πυρήνα του οικισμού, δηλαδή στην περιοχή του σταθμού του μετρό, δημιουργείται το κύριο πολεοδομικό κέντρο. Συγχρόνως συγκεντρώνεται γύρω από αυτό η πυκνή δόμηση, ώστε να του προσδώσει μια «αστική ατμόσφαιρα», ενώ όσο απομακρύνεται κανείς προς την περιφέρεια του προαστίου η πυκνότητα δόμησης μειώνεται. Ως συμπλήρωση του κύριου κέντρου του προαστίου προβλέπεται μια σειρά μικρότερων επιμέρους κέντρων γειτονιάς (Πηγή: 12).



Σχ. 2.9. Σχέδιο χρήσεων γης του Vällingby. Ο σταθμός του μετρό βρίσκεται στον πυρήνα του οικισμού. Οι οικιστικές περιοχές μεγάλης πυκνότητας συγκεντρώνονται σε ακτίνα 500 μ. γύρω απ' αυτόν, ενώ οι οικιστικές περιοχές μικρής πυκνότητας σε ακτίνα 500 - 900 μ. Η διάρκεια της διαδρομής μέχρι το City της Στοκχόλμης ανέρχεται σε 27 λεπτά. Οι κύριοι οδικοί άξονες περνούν στην περιφέρεια του προαστίου και συνδέονται με το κέντρο, καθώς και τις υπόλοιπες περιοχές του με οδούς πρόσβασης ή άλλες δευτερεύουσες οδούς (Πηγή: 12).

λιτικής περιοχής της Αθήνας για μια βιώσιμη ανάπτυξη»

- Αγγελίδης Μ. «Η πολυκεντρική δομή της μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας»
- Κουτρομπά Φ. «Σχεδιασμός του συστήματος μεταφορών στον Ν. Αττικής. Τα μεγάλα έργα και οι επιπτώσεις τους»
- Κυριοπούλου Α. «Η εξέλιξη της μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας - Το ΡΣΑ '85»
- Πάλλα Α. «Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου»
- Παναζής Α. «Επικαιροποίηση του Ρυθμιστικού Σχεδίου της πρωτεύουσας: Προβλήματα, επισημάνσεις, προτάσεις».

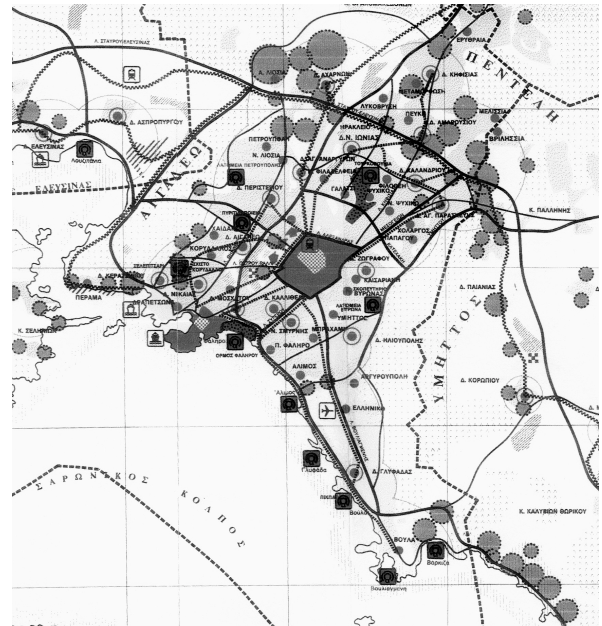


Σχ. 2.10. Διαγραμματική παράσταση της πολεοδομικής δομής του Ελσίνκι. Διακρίνονται οι περιοχές κατοικίας και εργασίας, το σιδηροδρομικό δίκτυο και το δίκτυο μετρό, που συνδέει τα δευτερεύοντα κέντρα μεταξύ τους και με το City και το κύριο οδικό δίκτυο που εξασφαλίζει τις διαμπερείς κινήσεις (Πηγή: 10).

Όσον αφορά τα θέματα των χρήσεων γης και της κυκλοφορίας, που εδώ μας ενδιαφέρουν ιδιαίτερα, τίθενται μεταξύ άλλων ως επιμέρους στόχοι η **ανακατανομή λειτουργιών και δραστηριοτήτων**, η **ενίσχυση του συστήματος μαζικών μεταφορών**, καθώς και η **απομάκρυνση οχληρών εγκαταστάσεων** και λειτουργιών από τις περιοχές κατοικίας. Επίσης η **ανασυγκρότηση του αστικού ιστού** με την ανάσχεση της εξάπλωσης και την εξυγίανση της πόλης, τη δημιουργία πολυκεντρικής δομής, καθώς και τον έλεγχο χρήσεων γης και πυκνοτήτων.

Ειδικότερα η **προώθηση της πολυκεντρικής δομής** της πόλης επιδιώκεται με ενίσχυση των σημερινών κέντρων δήμων, συνοικιών και γειτονιών, καθώς και κέντρων δήμων υπερτοπικής σημασίας. Τα παραπάνω επιμέρους κέντρα οφείλουν να παραλάβουν χρήσεις γης, λειτουργίες και εγκαταστάσεις των προς αποσυμφόρηση μητροπολιτικών κέντρων της Αθήνας και του Πειραιά.

Παράλληλα με τα παραπάνω, το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας ορίζει ότι πρέπει να προωθηθεί ο **έλεγχος των χρήσεων γης** για να «ανασταλεί η επέκταση των κεντρικών λειτουργιών κατά μήκος των δρόμων», να προωθηθεί η «σταδιακή οργάνωση των κεντρικών



Σχ. 2.11. Απόσπασμα Ρυθμιστικού σχεδίου Αθήνας 1985. Κεντρική περιοχή Λεκανοπεδίου. Διακρίνονται τα δημοτικά κέντρα τοπικής και υπερτοπικής σημασίας, οι κύριοι οδικοί άξονες, καθώς και με διακεκομμένη γραμμή το κύριο δίκτυο αστικών δημόσιων συγκοινωνιών (Πηγή: 5).

λειτουργιών στα πολεοδομικά κέντρα» που προαναφέρθηκαν και να δημιουργηθούν «βιομηχανικά - βιοτεχνικά πάρκα και ζώνες ειδικών χρήσεων, ώστε οι περιοχές κατοικίας σταδιακά να απαλλαγούν από οχληρές χρήσεις».

Τέλος όσον αφορά τη «βελτίωση και οργάνωση ενός **ενιαίου συστήματος μεταφορών**» θεσμοθετείται μεταξύ άλλων η δημιουργία ενός κύριου δικτύου δημοσίων συγκοινωνιών, κυρίως με μέσα σταθερής τροχιάς, ενός συστήματος οδικών δακτυλίων, καθώς και η λειτουργική διασύνδεση όλων των μέσων μεταφοράς με παράλληλη δημιουργία χώρων στάθμευσης σε άμεση συσχέτιση με τους παραπάνω οδικούς δακτυλίους και τους σταθμούς του κύριου δικτύου δημοσίων συγκοινωνιών.

Ήδη επομένως, μέσα από το κείμενο του νόμου του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας, και σε σχέση με τα όσα εξετάζονται στο παρόν κεφάλαιο του ερευνητικού προγράμματος, θεσμοθετείται η **ανάγκη ανακοπής της γραμμικής ανάπτυξης κεντρικών λειτουργιών κατά μήκος οδικών αξόνων** και η συγκέντρωσή τους στα τοπικά κέντρα των δήμων, γειτονιών και συνοικιών.

Παράλληλα αν εξετάσει κανείς τον σχετικό χάρτη του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας, θα διαπιστώσει, ότι αν και δεν διαφαινόταν ένα ξεκάθαρο χωρικό μοντέλο (για παράδειγμα του τύπου του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Βιέννης, πρβλ Σχ. 2.3), υπάρχει όμως στη βάση του σχεδίου ένα **«μοντέλο αρχών»**, σύμφωνα με τις οποίες (και στο βαθμό που μπορούν να



Σχ. 2.12. Η διάθροση των θεσμοθετημένων κέντρων βάσει των ισχυόντων Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων της Αθήνας (πηγή: Οργανισμός Αθήνας, ψηφιοποίηση: Αττικό Μετρό Α.Ε., συρραφή, επεξεργασία: ΣΠΕ), σε σχέση με το Κύριο Οδικό Δίκτυο της Αθήνας (πηγή: Αττικό Μετρό Α.Ε., Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό). Εύκολα διαπιστώνουμε ότι τα κέντρα δήμων αναπτύσσονται στην πλειοψηφία τους κατά μήκος, ή σε διασταυρώσεις κυρίων οδικών αξόνων.

αναγνωρισθούν τέτοιες επιλογές στο σχέδιο) τα επιμέρους τοπικά κέντρα τοποθετούνται κατά κύριο λόγο εκτός κυρίων οδικών αξόνων (για παράδειγμα τα «υπερτοπικά κέντρα» Γλυφάδας, Νέας Σμύρνης, Καλλιθέας, Αιγάλεω, Ζωγράφου, Ηλιούπολης, Χαλανδρίου, Αγ. Παρασκευής κλπ) και συνδέονται μεταξύ τους (τα περισσότερα) με το κύριο δίκτυο αστικών δημόσιων συγκοινωνιών (Σχ. 2.11).

Συμπερασματικά θα μπορούσαμε επομένως να πούμε, ότι το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας θέτει, όσον αφορά την κατανομή χρήσεων γης και την κυκλοφορία στην πόλη, κατ' αρχήν και σε επίπεδο γενικών αρχών, βάσεις, οι οποίες κινούνται προς ορθές κατευθύνσεις. Απομένει όμως να διερευνηθεί και κατά πόσο οι παραπάνω αρχές μπόρεσαν έως τώρα να μετατραπούν σε υλοποιήσιμες ρυθμίσεις στο χώρο μέσα από τις γενικές επιλογές αλλά και τα επιμέρους

μέτρα του πολεοδομικού και του κυκλοφοριακού σχεδιασμού στην Αθήνα.

2.6.2. Ο «Γενικός Πολεοδομικός» σχεδιασμός στην Αθήνα

Εάν εξετάσουμε τα εγκεκριμένα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια της Αθήνας στο σύνολό τους (Σχ. 2.12),⁶ τότε θα διαπιστώσουμε, ότι σε αυτά -όσον αφορά την κατανομή χρήσεων γης και την κυκλοφορία στην πόλη- δεν φαίνεται να υπάρχει η συνέχεια των κατευθυντήριων αρχών του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας που αναπτύξαμε στο προηγούμενο εδάφιο. Επιπλέον τα διάφορα ΓΠΣ της Αθήνας **δεν διαπιστώνεται να ακολουθούν μια ενιαία λογική**, ή να υπακούουν σε ένα συγκεκριμένο πολεοδομικό μοντέλο που θα καθόριζε σε γενικές γραμμές την κατανομή των κεντρικών λειτουργιών στο χώρο, αλλά και τη σχέση τους με άλλες εξίσου κρίσιμες λειτουργίες της πόλης, όπως αυτή της κυκλοφορίας. Αυτό είναι ένα σημαντικό πρόβλημα που σε μεγάλο βαθμό θα πρέπει να αποδοθεί στην **αποσπασματικότητα** με την

οποία συντάσσονται αυτά τα ΓΠΣ και επομένως και στον διαφορετικό τρόπο με τον οποίο αντιμετωπίζονται συγκεκριμένα προβλήματα από τους εκάστοτε μελετητές.

Έτσι πέρα από το μητροπολιτικό κέντρο του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας, το οποίο καλύπτει την περιοχή γύρω από το Εμπορικό Τρίγωνο και αποτελεί αναμφισβήτητα τον πραγματικό υπερτοπικό πυρήνα εμπορικών και κεντρικών λειτουργιών της πόλης, οι υπόλοιπες ζώνες κεντρικών λειτουργιών (κέντρα δημοτικών διαμερισμάτων, κέντρα δήμων,

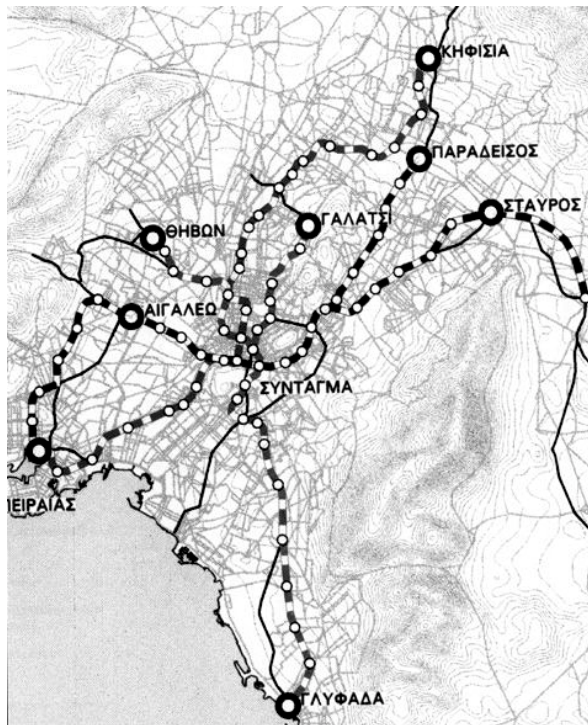
6. Με βάση τη συλλογή και χαρτογραφική επεξεργασία των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων του Λεκανοπεδίου της Αθήνας, που έγινε στα πλαίσια της Μελέτης Ανάπτυξης Μετρό από την Αττικό Μετρό Α.Ε.

τοπικά κέντρα συνοικίας, τοπικά κέντρα γειτονιάς) αντιμετωπίζονται με ποικίλους τρόπους.

Σε ορισμένες περιπτώσεις αυτά αποτελούν πραγματικούς πυρήνες δήμων ή γειτονιών, συχνότατα όμως η διαμόρφωσή τους μοιάζει να παρασύρεται από ορισμένες «εντατικές» χρήσεις που έτυχε να αναπτυχθούν (στα πλαίσια πιθανότατα της προϊσχύουσας ζώνης γενικής κατοικίας) κατά μήκος κύριων οδικών αξόνων. Σ' αυτές τις περιπτώσεις τα κέντρα μετατρέπονται σε απλές γραμμικές αναπτύξεις / παρατάξεις εμπορικών και κεντρικών λειτουργιών, παύουν όμως στην ουσία να είναι «κέντρα», αφού σ' αυτά δεν είναι ποτέ δυνατόν να εκδηλωθούν τα υπόλοιπα κοινωνικά και αστικά χαρακτηριστικά του «κέντρου». Με άλλα λόγια δεν μπορούν ποτέ να αποτελέσουν αστικούς πυρήνες.

Ιδιαίτερα χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί αυτό του άξονα Συγγρού - Βασ. Σοφίας - Κηφισίας, του οποίου μεγάλα τμήματα έχουν θεσμοθετηθεί ως γραμμικά κέντρα δήμου, με ποικίλες πολεοδομικές και κυκλοφοριακές αρνητικές επιπτώσεις (και σε πλήρη αντίθεση με τις αρχές αλλά και τις συγκεκριμένες κατευθύνσεις γι αυτόν τον άξονα του Ρυθμιστικού σχεδίου της Αθήνας). Το ίδιο ισχύει και σε άλλους άξονες, όπως π.χ. στην παραλιακή λεωφόρο Ποσειδώνος, τμήματα της οποίας γειτνιάζουν με τα προεκτεταμένα κέντρα των παραθαλάσσιων δήμων.

Εδώ θα πρέπει βέβαια να τονισθεί, ότι η σχεδόν καθολική εφαρμογή της ζώνης γενικής κατοικίας (με



Σχ. 2.13 Το «επιλεγμένο» δίκτυο του μετρό της Αθήνας σε σχέση με το Κύριο Οδικό Δίκτυο της πόλης (πηγή: Αττικό Μετρό Α.Ε., Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό).

λίγες μόνο εξαιρέσεις, όπως στους δήμους Ψυχικού και Φιλοθέης) ανοίγει ουσιαστικά το δρόμο για την εγκατάσταση μιας πληθώρας εντατικών χρήσεων κατά μήκος των κύριων οδικών αξόνων, χωρίς να είναι γι αυτό απαραίτητη και η θεσμοθέτηση ζωνών κεντρικών λειτουργιών. Εκεί βέβαια όπου συμβαίνει το τελευταίο, προωθείται ταχύτερα μια εξέλιξη, η οποία δύσκολα θα μπορούσε να συμβαδίσει με ένα πολεοδομικό μοντέλο ανάπτυξης της Αθήνας, αλλά και με επιμέρους πολεοδομικούς και κυκλοφοριακούς στόχους.

2.6.3. Ο σχεδιασμός του μετρό σε σχέση με το κύριο οδικό δίκτυο και τα κέντρα της Αθήνας

Σε συνέχεια όσων αναφέρθηκαν παραπάνω, όπου διαπιστώνουμε μια διάθρωση θεσμοθετημένων κεντρικών λειτουργιών στην Αθήνα, η οποία διαφέρει αρκικά από πιθανώς επιθυμητά πολεοδομικά μοντέλα, μια ανάλογη διαφοροποίηση θα διαπιστώσουμε και σε σχέση με το σχεδιασμό των νέων γραμμών του μετρό (Σχ. 2.13).

Διότι ενώ θα επιθυμούσε κανείς, αυτές κινούμενες ανεξάρτητα από τους άξονες των κύριων οδών να συνδέσουν μεταξύ τους κέντρα δημοτικών διαμερισμάτων και δήμων, όπου και θα έπρεπε να προβλέπονται σταθμοί, οι κατασκευαζόμενες νέες γραμμές του μετρό, καθώς επίσης και οι προβλεπόμενες επεκτάσεις τους, κινούνται σχεδόν στο σύνολό τους κάτω από τους κύριους οδικούς άξονες (ιδιαίτερα δε στους κλάδους προς Σταυρό, Ηλιοπούλη, καθώς και στην πιθανή διακλάδωση προς λεωφόρο Κηφισίας), κατά μήκος των οποίων αναγκαστικά κατασκευάζονται και οι αντίστοιχοι σταθμοί.

Τίθεται επομένως το ερώτημα μήπως η εξέλιξη αυτή «πυροδοτήσει» μια ακόμα εντονότερη και ταχύτερη δημιουργία γραμμικών αναπτύξεων κεντρικών και εμπορικών λειτουργιών κατά μήκος των κύριων εκείνων οδών, κάτω από τις οποίες θα κινείται το μετρό, αλλά και με ποιούς τρόπους θα ήταν δυνατόν να προληφθούν δυσάρεστες πολεοδομικές και κυκλοφοριακές εξελίξεις.

Βιβλιογραφία

1. **Αραβαντινός Α.**, 1997, Πολεοδομικός σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου, Αθήνα.
2. **Αττικό Μετρό Α.Ε.**, 1997, Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό, τεύχος ενημέρωσης, Αθήνα.
3. **Ε.Μ. Πολυτεχνείο, Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών**, 1997, Παρόδιες χρήσεις γης στο κύριο οδικό δίκτυο, Μέρος Α: Το πρόβλημα και προκαταρκτικές κατευθύνσεις, Ερευνητικό πρόγραμμα για το ΥΠΕΧΩΔΕ.
4. **Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας**, Διεθνές συνέδριο «Αθήνα - Αττική, Στρατηγικός σχεδιασμός

για μια βιώσιμη ανάπτυξη», 22-24 / 5 / 1996, τεύχος περιλήψεων.

5. **Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung**, Mitteilungen und Informationen, Nr. 4 / September 1997, «Handlungskonzept zur Entlastung verkehrlich hoch belasteter Räume im Kfz-Verkehr».

6. **Compress** Verlagsges.m.b.H., Perspektiven, H. 10/1994, Stadtentwicklungsplan für Wien 1994, Zusammenfassung.

7. **Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung**, Landesgruppe Bayern, 1987, Städtebau im Wandel, Stadtteil Nürnberg - Langwasser, München.

8. **Durth W., Gutschow N., von Beyme K., Nerdinger W., Topfstedt T.**, 1992, Neue Städte aus Ruinen, München.

9. **Hall Peter**, 1963, London 2000.

10. **Helsinki City Planning Department** (publisher), 1997, Helsinki urban guide.

11. **Hillebrecht R.**, 1975, Beiträge zum Städtebau, Camillo Sitte Fonds, Wien.

12. **Iron Ilse, Sieverts Thomas**, 1991, Neue Städte - Experimentierfelder der Moderne.

13. **Magistrat der Stadt Wien**, 1984, 1994, Stadtentwicklungsplan Wien.

3. Η ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΕΝΤΑΤΙΚΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ – ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΑΡΧΕΣ

Κωνσταντίνος Σερράος, Αρχιτέκτων, Δρ. Πολεοδομίας, ερευνητής ΕΜΠ

3.1. Γενικά

Από την έως τώρα επιστημονική έρευνα που αφορά τις αλληλοσυσχετίσεις και αλληλεπιδράσεις μεταξύ των χρήσεων γης (και ιδιαιτέρως αυτών που θα χαρακτηρίζαμε ως «εντατικές») και της κυκλοφοριακής λειτουργίας στις πόλεις, προκύπτει έντονα η ανάγκη για μια στροφή από τις έως τώρα, κατά κόρον εφαρμοζόμενες «αποσπασματικές αντιμετώπισεις» σε πολεοδομικό και κυκλοφορικό επίπεδο, προς περισσότερο «συνολικές αντιμετώπισεις», οι οποίες θα χειρισθούν αφενός μεν την πόλη ως ενιαίο οργανισμό και αφετέρου δε τους δύο βασικούς τομείς που εδώ εξετάζουμε, την πολεοδομία και την κυκλοφορία, ως μέρη ενός ενιαίου συστήματος. Στα πλαίσια τέτοιων συνολικών αντιμετώπισεων πρέπει και είναι δυνατόν να τηρηθούν ορισμένες βασικές αρχές σχεδιασμού, οι οποίες θα συνεισφέρουν στην ισόρροπη ανάπτυξη και συσχέτιση των διαφόρων στοιχείων της πόλης (εδώ μας ενδιαφέρουν ιδιαίτερα όπως προαναφέρθηκε οι χρήσεις γης και οι κυκλοφοριακοί άξονες), στην αποφυγή συγκρούσεων και λοιπών προβλημάτων, καθώς επίσης και στην εξασφάλιση (μέσα στα παραπάνω πλαίσια) των αναγκαίων διεξόδων για την ανάπτυξη της όποιας δυναμικής της πόλης.

Σ' αυτό το πνεύμα και με βάση μια σειρά επιλεγμένων συγκεκριμένων Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων (ΓΠΣ) μέσου μεγέθους ελληνικών πόλεων και στην πλειοψηφία τους πρωτεύουσών νομών, αλλά και σημαντικών υπερτοπικών κυκλοφοριακών κόμβων (Πάτρα, Αίγιο, Καλαμάτα, Σπάρτη, Χαλκίδα, Λαμία, Λάρισα, Κοζάνη, Ιωάννινα, Ρόδος, Χανιά και Ηράκλειο Κρήτης) (βλ. ενδεικτικά Χάρτες 3.1., 3.2. και 3.3.), επιχειρείται κατ' αρχήν στη συνέχεια μια πρώτη διερεύνηση των **βασικών αρχών που εφαρμόζονται στην τρέχουσα πρακτική** του πολεοδομικού σχεδιασμού στην Ελλάδα, όσον αφορά τη χωρική συσχέτιση των διαφόρων Ζωνών Πολεοδομικών Χρήσεων (ΖΠΧ) με τους άξονες του Κυρίου Οδικού Δικτύου (ΚΟΔ) της πόλης, όπως αυτό καθορίζεται

κάθε φορά. Ως Ζώνες Πολεοδομικών Χρήσεων θα θεωρήσουμε για τις ανάγκες της παρούσης διερεύνησης ορισμένες ομάδες συναφών «Πολεοδομικών Ζωνών» (κατά την ορολογία του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου) ως ακολούθως:

1^η ΖΠΧ: Κεντρικές λειτουργίες πόλης και τοπικά κέντρα γειτονιών.

2^η ΖΠΧ: Βιομηχανία, βιοτεχνία, χονδρεμπόριο και εγκαταστάσεις ΜΜΜ.

3^η ΖΠΧ: Εγκαταστάσεις κοινωνικής υποδομής (εκπαίδευση, περίθαλψη, πρόνοια, αθλητισμός).

4^η ΖΠΧ: Ιδιαιτερες χρήσεις (στρατός, αρχαιολογικοί χώροι, νεκροταφεία, χώροι στάθμευσης εκτός οδού, κλπ.).

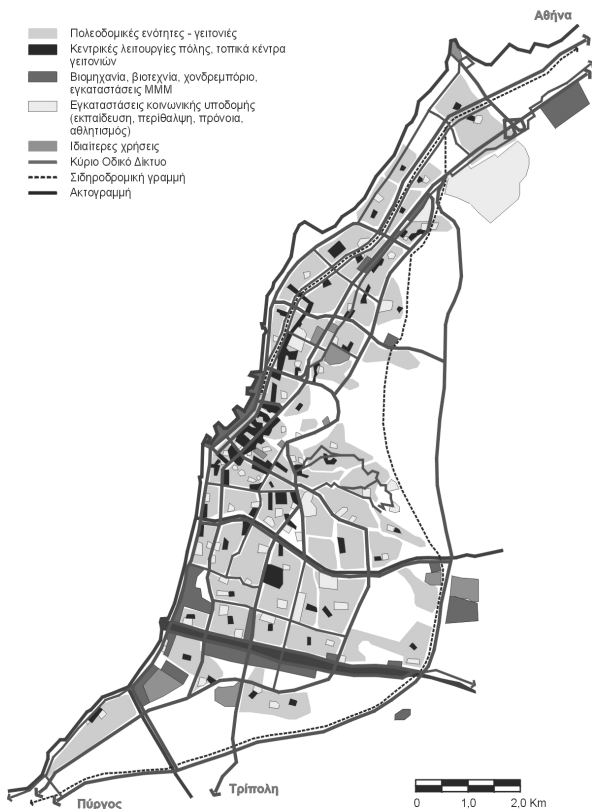
Οι παραπάνω αυτές εφαρμοζόμενες βασικές αρχές, εάν βρίσκονταν και συνδυάζονταν μεταξύ τους, θα μας έδιναν θεωρητικά και το ή τα «μοντέλα» που εφαρμόζονται σήμερα, συνειδητά κατά περίπτωση ή και μη συνειδητά (δυστοχητικά θα λέγαμε) κατά τη σύνταξη Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων. Τελικός στόχος της παρούσης εισήγησης θα είναι η διατύπωση μιας σειράς κατευθυντηρίων αρχών για την πολεοδομική οργάνωση (με έμφαση στη συσχέτιση των χρήσεων γης με τους κυκλοφοριακούς άξονες) σύμφωνα με τα δεδομένα και τις απαιτήσεις της σύγχρονης πόλης.

3.2. Γενικά συμπεράσματα από την μελέτη των επιλεγμένων ΓΠΣ

Από την μελέτη των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων των επιλεγμένων πόλεων, ως προς τη διάρθρωση των διαφόρων Ζωνών Πολεοδομικών Χρήσεων και τη συσχέτισή τους με το Κύριο Οδικό Δίκτυο, μπορούν κατ' αρχήν να εξαχθούν ορισμένα πρώτα και βασικά συμπεράσματα.

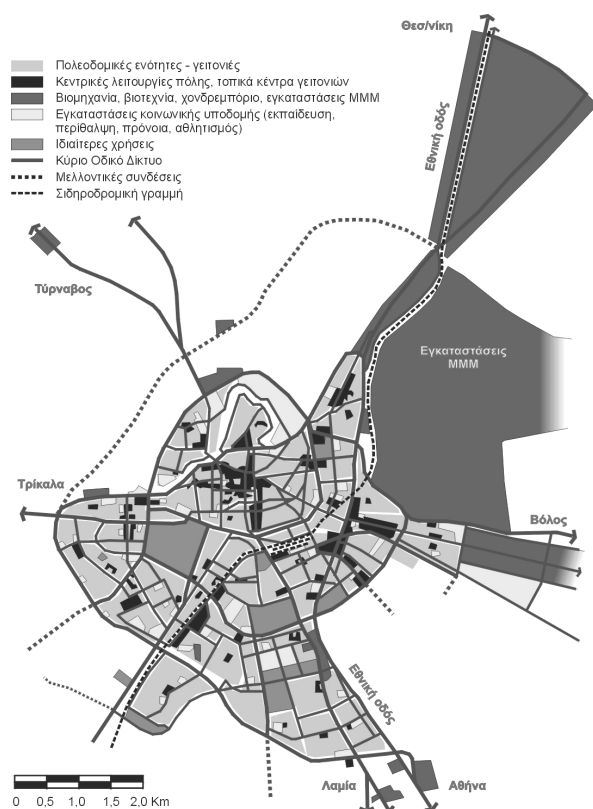
Ο τρόπος με τον οποίο προσεγγίζεται το κάθε Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο είναι γενικά διαφορετικός σε κάθε περίπτωση. Αυτό είναι βέβαια αναμενόμενο, αφού οι υπάρχουσες σχετικές προδιαγραφές για τη σύνταξη ΓΠΣ δεν περιέχουν αρκετά στοιχεία που θα μπορούσαν να επηρεάσουν τις ποιοτικές επιλογές των μελετητών. Το κάθε Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (και ανάλογα βέβαια και με τα δεδομένα χαρακτηριστικά της κάθε πόλης) αντιμετωπίζεται επομένως θα λέγαμε με μια **διαφορετική «φιλοσοφία»**, που εξαρτάται και καθορίζεται από τον μελετητή, και κατ' επέκταση από την επιστημονική του κατάρτιση, την εμπειρία του στην πολεοδομική πράξη, τον χρόνο που θα αφιερώσει για τη σύνταξη του Σχεδίου, τελικά ακόμα και από το «μεράκι» που έχει για τη δουλειά του.

1. Στο Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών του ΕΜΠ έχουν επινοηθεί έως τώρα τα παρακάτω τρία σχετικά ερευνητικά προγράμματα με επιστημονικό υπεύθυνο τον καθηγητή Α. Αραβαντινό: (α) «Χρήσεις γης και όροι δόμησης κατά μήκος του Κυρίου Οδικού Δικτύου» (ανάθεση: ΥΠΕΧΩΔΕ, Δ/ση Πολ. Σχεδιασμού), (β) «Πολεοδομική οργάνωση παροδίων χρήσεων και σύνδεση με κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο Κύριο Οδικό Δίκτυο» (ανάθεση: ΥΠΕΧΩΔΕ, Δ/ση Πολ. Σχεδιασμού) και (γ) «Παρόδια πολεοδομική οργάνωση σε αρτηρίες της Αθήνας – Οι εισοδοί των πόλεων στις εκτός σχεδίου πόλης περιοχές» (ανάθεση: Υπουργείο Ανάπτυξης, ΓΓΕΤ).



Χάρτης 3.1. Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Πάτρας. Απόφαση Γ 59433 /86 περί έγκρισης ΓΠΣ Πατρών (δήμου Πατρέων), Αγ. Γεωργίου Ρίου (κοινότητας Αγ. Γεωργίου), Παραλίας (κοινότητας Παραλίας) και Δεμενίκων (κοινότητας Σαραβαλιών) Νομού Αχαΐας. Στο σχέδιο αυτό γίνεται προσπάθεια αντιμετώπισης των πολεοδομικών χαρακτήρα προβλημάτων της περιοχής, τόσο με προτεινόμενα μεγάλα έργα (π.χ. παρακαμπτήρια οδός), όσο και με «τακτοποίηση» και αναδιοργάνωση της υφιστάμενης πολεοδομικής δομής (π.χ. θεσμοθέτηση και διασπορά πολυάριθμων δευτερευόντων κέντρων σε συσχετισμό με ανάλογες επιφάνειες για κοινωνική υποδομή, με κατά το δυνατόν αποφυγή γραμμικών αναπτύξεων).

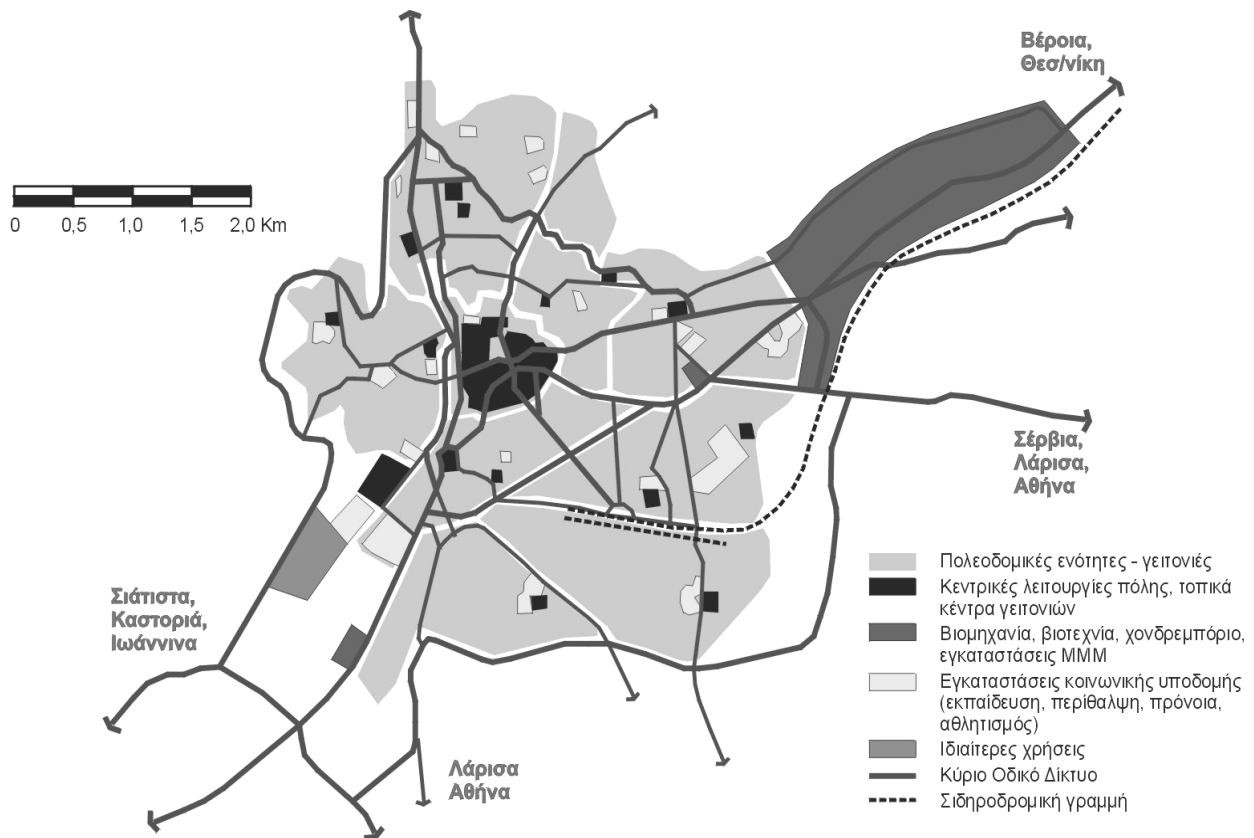
Για παράδειγμα, και ειδικότερα όσον αφορά την προτεινόμενη **διάρθρωση του δικτύου κύριων και δευτερευόντων κέντρων** της πόλης, παρουσιάζονται σημαντικές διαφοροποιήσεις. Απ' τη μια μεριά εντοπίζονται ορισμένα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια που ακολουθούν μια «ορθολογική» αντιμετώπιση, με έμφαση σε ένα και μοναδικό κύριο πυρήνα κεντρικών λειτουργιών (το «παραδοσιακό» κέντρο της πόλης), ο οποίος συμπληρώνεται από μια σειρά μικρότερων σε έκταση και σημασία δευτερευόντων κέντρων, τα οποία γίνεται προσπάθεια να αντιστοιχίσουν ανά ένα σε κάθε μια πολεοδομική ενότητα και να συνδυαστούν μάλιστα και με επιφάνειες για εγκαταστάσεις κοινωνικού εξοπλισμού (π.χ. Χανιά, Κοζάνη, Λαμία, Σπάρτη, Αίγιο).



Χάρτης 3.2. Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Λάρισας. Απόφαση Γ 63819/23.9.1986, περί έγκρισης ΓΠΣ του οικισμού Λάρισας (Ν. Λάρισας). Η Λάρισα αποτελεί ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα ακτινικής, μέσου μεγέθους ελληνικής πόλης, που εξελίχθηκε και επεκτάθηκε όμως τα τελευταία χρόνια προς όλες τις κατευθύνσεις ραγδαία και ανεξέλεγκτα, «καταφέροντας» ακόμη και να περικλείσει στον αστικό της ιστό μια υπερτοπική παρακαμπτήρια οδό (τμήμα της εθνικής οδού Αθήνας - Θεσσαλονίκης), μετατρέποντάς την σε αστική αρτηρία. Δημιουργήθηκαν έτσι οι προϋποθέσεις για την ανάπτυξη πληθώρας κυκλοφοριακών και πολεοδομικών προβλημάτων, που δύσκολα θα μπορούσαν πλέον να αντιμετωπισθούν από τον εγκεκριμένο πολεοδομικό σχεδιασμό.

Απ' την άλλη όμως μεριά συναντώνται και περιπτώσεις, όπου οι επιλογές για την πρόταση μοιάζουν να παρασύρονται από τις υφιστάμενες τάσεις ανοργάνωτης διασποράς των κεντρικών λειτουργιών (κυρίως του εμπορίου και των γραφείων) σ' ολόκληρη την πόλη και κατά κανόνα σε συσχετισμό και με τις Κύριες Οδούς (π.χ. Ρόδος, Λάρισα, κλπ).

Αναλόγως και ως προς τις επιλογές που αφορούν το οδικό δίκτυο, διαπιστώνονται τόσο κοινά σημεία, όσο και διαφορές. Κοινή σε όλα σχεδόν τα ΓΠΣ (εκτός από εκείνα όπου λόγω των ειδικότερων δεδομένων της πόλης δεν συντρέχει λόγος, όπως π.χ. στη Ρόδο) είναι η επιλογή για δημιουργία μιας λιγότερο ή περισσότερο **ευρείας παράκαμψης**, ώστε η πόλη



Χάρτης 3.3. Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Κοζάνης. Απόφαση Γ 7179/ 12.2.1986, περί έγκρισης ΓΠΣ δήμου Κοζάνης (Ν. Κοζάνης). ΦΕΚ 68Δ'/18.2.1986. Η περίπτωση αυτού του ΓΠΣ αποτελεί ένα παράδειγμα σαφών πολεοδομικών επιλογών που οδηγούν τελικά σε μια αρκετά ευανάγνωστη πολεοδομική δομή. Κυριαρχεί ο βασικός συμπαγής πυρήνας των κεντρικών λειτουργιών, ο οποίος συμπληρώνεται από επιμέρους δευτερεύοντα κέντρα τοποθετημένα ένα ανά πολεοδομική ενότητα.

να αποσυμφορηθεί από την ξένη, διαμπερή και υπερτοπική κυκλοφορία οχημάτων.

Αντίθετα, τα κριτήρια με τα οποία επιλέγονται οι **οδοί που θα αποτελέσουν το Κύριο Οδικό Δίκτυο** της πόλης δεν είναι παντού τα ίδια, με αποτέλεσμα σε ορισμένες περιπτώσεις να προτείνεται ένα πολύ αραιό πλέγμα Κυρίων Οδών, με δημιουργούμενους θύλακες επιφάνειας έως και 400 ha (π.χ. Καλαμάτα, Σπάρτη, κλπ.), ενώ σε άλλες περιπτώσεις ένα πολύ πυκνό πλέγμα Κυρίων Οδών με δημιουργούμενους θύλακες επιφάνειας μικρότερης των 10 ha. (π.χ. Λαμία, Ηράκλειο, κλπ.).

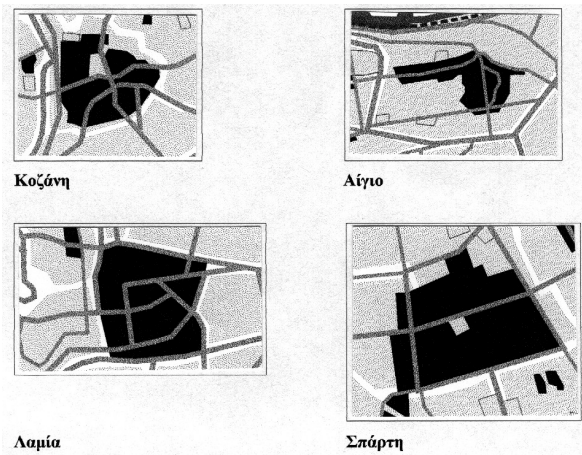
3.3. Συμπεράσματα ως προς τη συσχέτιση πολεοδομικών ζωνών εντατικών λειτουργιών με τις Κύριες Οδούς. Προσπάθεια μιας τυπολογίας

Στη συνέχεια επιχειρείται η διερεύνηση των επιμέρους σχέσεων (ή συσχετίσεων) μεταξύ κρίσιμων για τη λειτουργία της πόλης Ζωνών Πολεοδομικών Χρήσεων και Κυρίων Οδών. Πιο συγκεκριμένα διερευνώνται οι διάφορες περιπτώσεις συσχετισμού κύ-

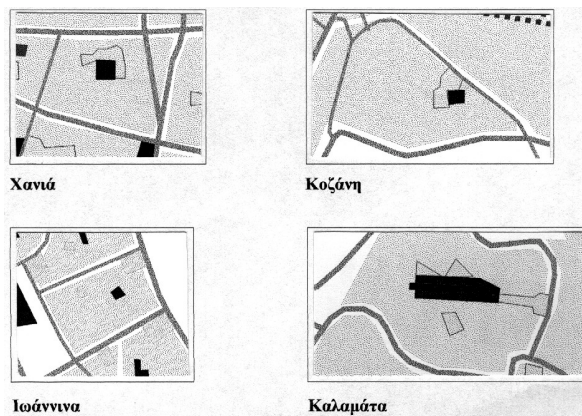
ριων και δευτερεύοντων κέντρων, βιομηχανικών – βιοτεχνικών ζωνών και επιφανειών για εγκαταστάσεις κοινωνικού εξοπλισμού με τις Κύριες Οδούς, αλλά και γενικότερα με το Κύριο Οδικό Δίκτυο της πόλης, όπως αυτές οι περιπτώσεις προκύπτουν μέσα από τη μελέτη των παραπάνω επιλεγμένων Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων.

Κατ' αρχήν, όσον αφορά τις **ζώνες θεσμοθετημένων κέντρων και τη σχέση τους με το Κύριο Οδικό Δίκτυο**, θα μπορούσαμε να διακρίνουμε τις παρακάτω περιπτώσεις:

- **Συμπαγής πυρήνας πόλης.** Πρόκειται για το κύριο κέντρο της πόλης, όπου ο συσχετισμός με το Κύριο Οδικό Δίκτυο είναι έντονος σχεδόν παντού. Δηλαδή η κεντρική αυτή περιοχή περιβάλλεται αλλά και διασχίζεται, αλλού πυκνότερα και αλλού αραιότερα από Κύριες Οδούς. Υπάρχει βέβαια η δυνατότητα, και σε ορισμένες περιπτώσεις προτείνεται, ορισμένοι κλάδοι κυρίων οδών που διασχίζουν το βασικό κέντρο της πόλης να αποχαρακτηρισθούν και να βρεθούν αντί αυτών άλλες εναλλακτικές διαδρομές. (Σχ. 3.1). Βέβαιο είναι ότι στην περίπτωση αυτή η **λειτουργία της περιοχής ως κέντρον πόλης έχει προτεραιό-**



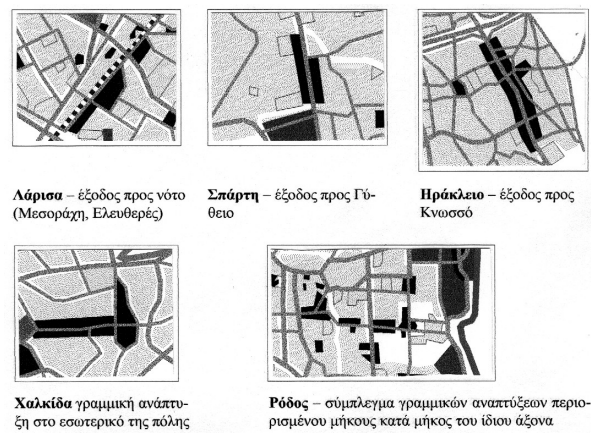
Σχ. 3.1. Περιπτώσεις συμπαγούς πυρήνα κεντρικών λειτουργιών πόλης («παραδοσιακό» κέντρο) σε συσχέτισμό με Κύριες Οδούς.



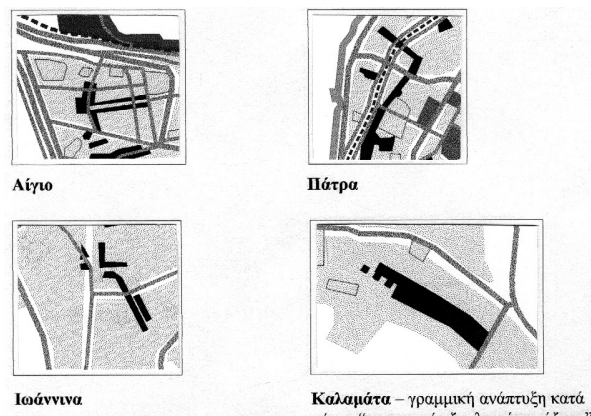
Σχ. 3.2. Κατ' εξοχήν αποδεκτές περιπτώσεις δευτερευόντων συμπαγών σημειακών κέντρων στην περιφέρεια της πόλης σε απόσταση από το ΚΟΔ που βρίσκονται κατά κανόνα σε περιοχές που έχουν ενταχθεί στο σχέδιο πόλης με τον Ν. 1337/83.

τητα έναντι της οποίας διαμπερούς κυκλοφοριακής λειτουργίας των δρόμων που την διασχίζουν.

- Δευτερεύον συμπαγές σημειακό κέντρο σε απόσταση από άξονες του ΚΟΔ. Πρόκειται για περιπτώσεις δευτερευόντων κέντρων, τα οποία βρίσκονται κατά κανόνα στην περιφέρεια της πόλης και σε περιοχές που έχουν ενταχθεί πρόσφατα στο σχέδιο πόλης στα πλαίσια της ΕΠΑ και με τις διαδικασίες του Ν. 1337/83. Δεν βρίσκονται σε άμεση επαφή με κύριες οδούς, αλλά αντίθετα είναι τοποθετημένα στα εσωτερικό μιας Πολεοδομικής Ενότητας – γειτονιάς συχνά σε συνδυασμό με επιφάνειες για εγκαταστάσεις κοινωνικού εξοπλισμού (Σχ. 3.2). Εδώ θα λέγαμε ότι έχουμε να κάνουμε με την «ιδανική» περίπτωση συσχέτισης κέντρου και Κύριου Οδικού Δικτύου, όπου ουσιαστικά πρόκειται για «σχέση απόστασης», ώστε ούτε το κέντρο να παρενοχλείται από την κυκλοφορία των οχημάτων,



Σχ. 3.3. Μη αποδεκτές περιπτώσεις γραμμικών αναπτύξεων ζωνών πολεοδομικού κέντρου κατά μήκος κυρίων οδών.



Σχ. 3.4. Εμπορικοί δρόμοι: Γραμμικές αναπτύξεις ζωνών πολεοδομικού κέντρου κατά μήκος δρόμων που δεν ανήκουν στο ΚΟΔ, οι οποίες θα μπορούσαν υπό ορισμένες προϋποθέσεις να θεωρηθούν αποδεκτές.

αλλά ούτε και να δημιουργεί προβλήματα στην καλή λειτουργία της Κύριας Οδού.

- Δευτερεύον συμπαγές σημειακό κέντρο σε επαφή με άξονες του ΚΟΔ. Πρόκειται, όπως και στην προηγούμενη περίπτωση, για περιπτώσεις δευτερευόντων κέντρων, τα οποία επίσης βρίσκονται τόσο σε περιοχές που έχουν ενταχθεί πρόσφατα στο σχέδιο πόλης στα πλαίσια της ΕΠΑ και με τις διαδικασίες του Ν. 1337/83, όσο όμως επίσης και σε παλαιότερες περιοχές της πόλης. Εφάπτονται σημειακά με Κύριες Οδούς και συνδυάζονται, στις περιπτώσεις των ΓΠΣ που εξετάστηκαν, σχεδόν πάντα με επιφάνειες για εγκαταστάσεις κοινωνικής υποδομής. Πρόκειται για μια, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, αποδεκτή περίπτωση, όπου το κέντρο, όντας περιορισμένο, δεν επιβαρύνει την κυκλοφοριακή λειτουργία της οδού. Θα έπρεπε όμως σε τέτοιες περιπτώσεις να διασφαλισθεί (ενδεχο-

μένως με θεσμοθέτηση ζωνών αμιγούς κατοικίας, ή και με άλλα μέτρα) ότι μελλοντικά δεν θα εξελιχθεί το μικρό σήμερα αυτό κέντρο σε εκτεταμένη γραμμική ζώνη κεντρικών λειτουργιών.

- **Γραμμική ανάπτυξη κέντρου κατά μήκος Κύριας Οδού**, ή οποία έχει κατά κανόνα λειτουργία εισόδου – εξόδου της πόλης (Σχ. 3.3.). Πρόκειται για την *κατ' εξοχήν μη αποδεκτή περίπτωση διάταξης πολεοδομικού κέντρου*, η οποία δημιουργεί ποικίλα προβλήματα. Ειδικότερα δημιουργούνται κατ' αρχήν σημαντικά κυκλοφοριακά προβλήματα στη λειτουργία της οδού, αφού αυτή επιβαρύνεται σημαντικά τόσο από τον πρόσθετο κυκλοφοριακό φόρτο που προκαλεί το γραμμικό κέντρο, όσο και από τις απαιτήσεις για στάθμευση και πρόσβαση. Αλλά και το ίδιο το γραμμικό κέντρο δεν είναι δυνατόν να αναπτυχθεί ποτέ σε αστικό και κοινωνικό πυρήνα, αφού εκφυλίζεται σε μια εν σειρά παράθεση εντατικών χρήσεων γης, αλλά και παρενοχλείται σημαντικά από τη διερχόμενη κυκλοφορία.

- **Γραμμική ανάπτυξη κέντρου κατά μήκος οδού**, στο εσωτερικό της πόλης, η οποία δεν ανήκει (ή δεν ανήκει πλέον) στο ΚΟΔ (Σχ. 3.4.). Εδώ έχουμε επίσης να κάνουμε με *μια κατ' αρχήν αποδεκτή υπό κάποιες προϋποθέσεις περίπτωση*. Γιατί η εμπλοκή με το Κύριο Οδικό Δίκτυο δεν υπάρχει, άρα ο δρόμος, εκατέρωθεν του οποίου αναπτύσσεται το γραμμικό κέντρο είναι *ένας κατ' εξοχήν εμπορικός δρόμος*, που μπορεί να είναι ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων ή και αμιγής πεζόδρομος. Βέβαια για μεγάλα μήκη παραμένει το μειονέκτημα, για το ίδιο πλέον το κέντρο, ότι με μια τέτοια διάταξη δεν θα μπορούσε ποτέ να δημιουργηθεί ένας αστικός πυρήνας. Όμως αν σκεφθούμε τη πληθώρα των παραδειγμάτων από την Ελλάδα και το εξωτερικό, καθαρά εμπορικών δρόμων (πρόσφατο παράδειγμα στην Αθήνα είναι η οδός Ερμού και από την επαρχία, μεταξύ άλλων ο κεντρικός πεζόδρομος της Κοζάνης, που καταλήγει στην κεντρική πλατεία, ο εμπορικός πεζόδρομος της Πρέβεζας, κλπ.) που λειτουργούν με επιτυχία, θα μπορούσε κανείς να αποδεχθεί σε επίπεδο σχεδιασμού μια τέτοια περίπτωση γραμμικού εμπορικού κέντρου περιορισμένου μήκους.

Ως προς τη συσχέτιση **θεσμοθετημένων ζωνών βιομηχανίας – βιοτεχνίας, χονδρεμπορίου και εγκαταστάσεων ΜΜΜ με το Κύριο Οδικό Δίκτυο**, θα μπορούσαμε, με βάση τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια που εξετάστηκαν, να διακρίνουμε τις παρακάτω περιπτώσεις:

- **Μικρής έκτασης συμπαγείς περιοχές βιομηχανίας – βιοτεχνίας στην περιφέρεια της πόλης σε επαφή με το ΚΟΔ**. Πρόκειται για περιπτώσεις μικρών βιομηχανικών – βιοτεχνικών περιοχών που βρίσκονται μεν σε άμεση επαφή με το ΚΟΔ χωρίς όμως να αναπτύσσονται γραμμικά προς αυτό (Σχ. 3.5). Γενικά θα μπορούσαμε να υποστηρίξουμε, ότι εάν ισχύσουν *προϋποθέσεις*, όπως η τήρηση απόστα-

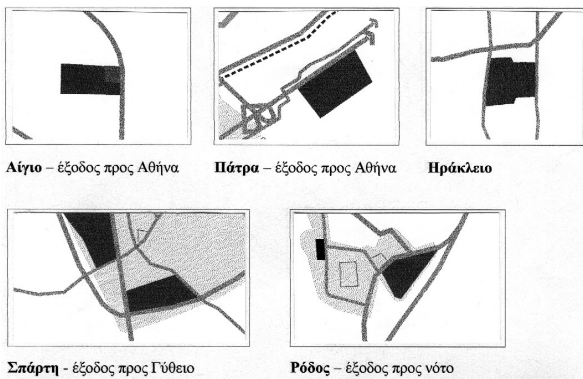
σης από την Κύρια Οδό (πιθανώς και με την πρόβλεψη παράπλευρης οδού), η διευθέτηση της πρόσβασης, καθώς επίσης και η εξασφάλιση της στάθμευσης και της φορτοεκφόρτωσης στο εσωτερικό της ζώνης, τότε, ο σχεδιασμός και η θεσμοθέτηση βιοτεχνικών – βιομηχανικών ζωνών στην περιφέρεια της πόλης ή και εκτός αστικού ιστού, *με τέτοιο μέγεθος και τέτοια διάταξη είναι αποδεκτές*.

- **Μικρής έκτασης γραμμικές αναπτύξεις περιοχών βιομηχανίας – βιοτεχνίας στην περιφέρεια της πόλης κατά μήκος τμημάτων του ΚΟΔ**. Η περίπτωση αυτή είναι ανάλογη με την προηγούμενη, με τη διαφορά, ότι η ανάπτυξη της βιομηχανικής – βιοτεχνικής ζώνης σε σχέση με τον κύριο οδικό άξονα γίνεται *γραμμικά* (Σχ. 3.6.). Τα *μειονεκτήματα μιας τέτοιας διάταξης είναι εμφανή*: Δημιουργία συνεχών προσβάσεων κατά μήκος του δρόμου, αυξημένος κίνδυνος ατυχημάτων, παρεμπόδιση της καλής κυκλοφοριακής λειτουργίας της οδού, σε οδικά μάλιστα τμήματα με μεγάλη σημασία για τη λειτουργία ολόκληρης της πόλης, αφού αποτελούν εισόδους - εξόδους της. Ιδιαίτερα προβληματικές είναι οι περιπτώσεις στις οποίες γίνεται γραμμική ανάπτυξη βιομηχανίας – βιοτεχνίας και απ' τις δυο πλευρές του δρόμου (π.χ. Λάρισα, έξοδος προς Βόλο).

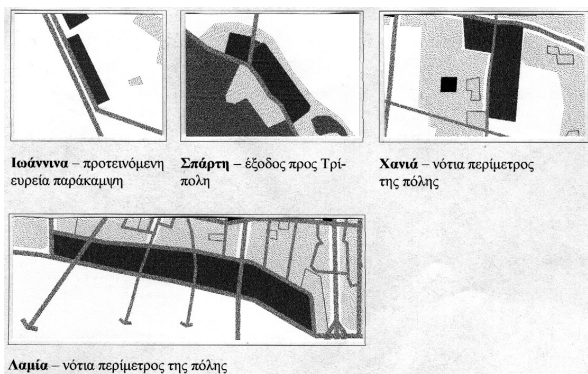
- **Γραμμικές αναπτύξεις περιοχών βιομηχανίας – βιοτεχνίας κατά μήκος τμημάτων του ΚΟΔ στο εσωτερικό όμως της πόλης**. Η περίπτωση αυτή συγκεντρώνει όλα τα μειονεκτήματα της *προηγούμενης περίπτωσης σε συνδυασμό και με τα γνωστά πολεοδομικής, περιβαλλοντικής κλπ. φύσεως προβλήματα*, που προκαλεί η ύπαρξη βιομηχανίας – βιοτεχνίας στο εσωτερικό του αστικού ιστού της πόλης. Ειδικότερα όσον αφορά το ΚΟΔ, αυτό επιβαρύνεται υπέρμετρα από την ύπαρξη τέτοιων ζωνών στο εσωτερικό της πόλης και μάλιστα με γραμμικές αναπτύξεις κατά μήκος τμημάτων του, λόγω κυρίως της προσέλευσης μεγάλου αριθμού βαρέων οχημάτων.

- **Μικρής έκτασης συμπαγείς περιοχές βιομηχανίας – βιοτεχνίας στην περιφέρεια της πόλης σε γειτνίαση, αλλά όχι σε άμεση επαφή με το ΚΟΔ**. Πρόκειται για την *κατ' εξοχήν επιθυμητή περίπτωση χωροθέτησης βιομηχανικών – βιοτεχνικών περιοχών*, κατά την οποία τηρείται μικρότερη ή μεγαλύτερη απόσταση από την Κύρια Οδό και δημιουργείται ειδική οδός πρόσβασης (π.χ. στην περίπτωση του Αιγίου) προς την βιομηχανική - βιοτεχνική περιοχή (Σχ. 3.7.). Έτσι παρέχονται όλα τα πλεονεκτήματα της γειτνίασης με τον κύριο οδικό άξονα και παράλληλα εξασφαλίζονται οι όροι εκείνοι που είναι απαραίτητοι για την ασφαλή πρόσβαση αλλά και για την μη παρενόχληση της κυκλοφοριακής λειτουργίας του δρόμου.

- **Πυκνή συγκέντρωση ζωνών βιομηχανίας – βιοτεχνίας – χονδρεμπορίου στην περιοχή του λιμανιού της πόλης σε συνάρτηση με το ΚΟΔ και το κύριο ή κάποια από τα δευτερεύοντα κέντρα της πόλης**. Στις περιπτώσεις αυτές οι ζώνες βιο-



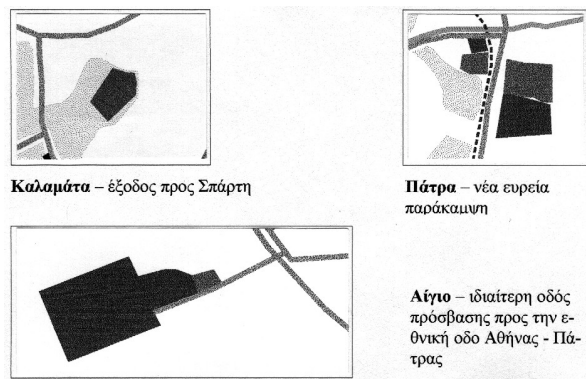
Σχ. 3.5. Περιπτώσεις μικρής έκτασης βιομηχανικών – βιοτεχνικών περιοχών στην περιφέρεια της πόλης ή και εκτός αστικού ιστού που βρίσκονται σε επαφή με τμήματα του ΚΟΔ.



Σχ. 3.6. Γραμμικές αναπτύξεις βιομηχανικών – βιοτεχνικών περιοχών στην περιφέρεια της πόλης, κατά μήκος τμημάτων του ΚΟΔ που λειτουργούν ως εισοδοί – εξοδοί της πόλης ή ως παρακαμπτήριοι δρόμοι. Αναμένονται προβλήματα.

μηχανίας – βιοτεχνίας, που συνδυάζονται συνήθως και με εγκαταστάσεις αποθηκών εμπορευμάτων, πρώτων υλών κλπ., εκμεταλλεύονται τα πλεονεκτήματα ευκολίας μεταφορών που παρέχουν οι περιοχές γύρω από ένα λιμάνι. Η επαφή με το Κύριο Οδικό Δίκτυο, αλλά και με το κέντρο, και τελικά γενικότερα και με την αστική ζωή στην πόλη είναι άμεση. Είναι επίσης βέβαιο ότι και από άποψη κυκλοφοριακή δημιουργείται στις περιοχές αυτές, που είναι ήδη επιβαρημένες λόγω της λειτουργίας του λιμανιού, μια *υπερσυγκέντρωση κινούμενων και σταθμευμένων οχημάτων κάθε τύπου*, με σημαντικές συνέπειες για την λειτουργία του Κύριου Οδικού Δικτύου, αλλά και της πόλης ολόκληρης.

- Θεσμοθέτηση μεγάλων εκτάσεων για βιομηχανία – βιοτεχνία και εγκαταστάσεις Μαζικών Μέσων Μεταφοράς, στην περιφέρεια της πόλης και σε εμπλοκή με άξονες του ΚΟΔ που έχουν λειτουργία εισόδου – εξόδου της πόλης. Συγκεκριμένα, από τις περιπτώσεις Γενικών Πολεοδομικών

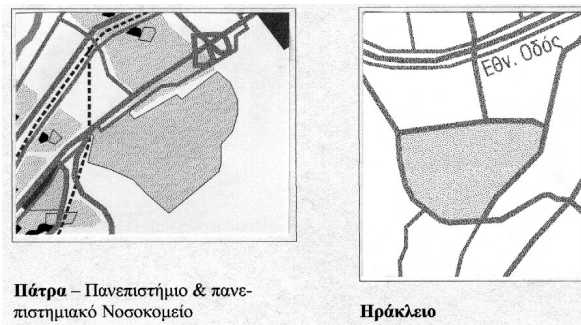


Σχ. 3.7. Συμπαγείς περιοχές βιομηχανίας – βιοτεχνίας στην περιφέρεια της πόλης σε γειτνίαση, αλλά όχι όμως και σε άμεση επαφή με το ΚΟΔ. Η πρόσβαση γίνεται με ιδιαίτερη οδό.

Σχεδίων που εξετάστηκαν, τέτοιες εκτάσεις για βιομηχανία – βιοτεχνία θεσμοθετούνται μόνο στην Λάρισα και στην Κοζάνη (Χάρτες 3.2 και 3.3). Σε σύγκριση με το μέγεθος αυτών των πόλεων, πρόκειται πραγματικά για αρκετά μεγάλες εκτάσεις, οι οποίες και στις δύο περιπτώσεις διασχίζονται από σημαντικές κύριες οδούς. Η υλοποίηση μιας τέτοιας διάταξης, αν και εξαρτάται βέβαια και από τις επιμέρους ρυθμίσεις που καθορίζονται με βάση την αντίστοιχη Πολεοδομική Μελέτη, *δεν μπορεί παρά να έχει αρνητικά αποτελέσματα για την κυκλοφοριακή λειτουργία της Κύριας Οδού*. Ιδιαίτερα δε προβληματικό είναι το γεγονός ότι δεν φαίνεται να γίνεται (τουλάχιστον στο επίπεδο του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου) καμία ειδική ρύθμιση για την πρόσβαση αυτών των περιοχών, παρά το ότι το μέγεθός τους είναι τέτοιο, ώστε να αναμένει κανείς σημαντικό αριθμό κινήσεων οχημάτων διαφόρων τύπων.

Τέλος όσον αφορά τη συσχέτιση των επιφανειών που προορίζονται για εγκαταστάσεις κοινωνικής υποδομής (εκπαίδευση, υγεία, πρόνοια, αθλητισμός) με το Κύριο Οδικό Δίκτυο, θα μπορούσαμε να διακρίνουμε, με βάση τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια που εξετάστηκαν, τις παρακάτω περιπτώσεις:

- **Εκτεταμένες επιφάνειες στην περιφέρεια της πόλης σε γειτνίαση ή και άμεση επαφή με το ΚΟΔ.** Πρόκειται κυρίως για εγκαταστάσεις μεγάλων εκπαιδευτικών ιδρυμάτων (π.χ. Πανεπιστήμιο Πάτρας), νοσοκομείων κλπ., των τελευταίων ετών (Σχ. 3.8).
- **Εκτεταμένες επιφάνειες εντός πόλεως που συνορεύουν με μία, δύο ή και τρεις πλευρές με το ΚΟΔ.**
- **Σημειακές, μικρής έκτασης εγκαταστάσεις εντός πόλης σε συσχετισμό με πολεοδομικά κέντρα και σε επαφή ή όχι με το ΚΟΔ (Σχ. 3.9).**
- **Μεμονωμένες σημειακές αναπτύξεις εντός της πόλης ανεξάρτητα από πολεοδομικά κέντρα και σε επαφή ή όχι με το ΚΟΔ.**



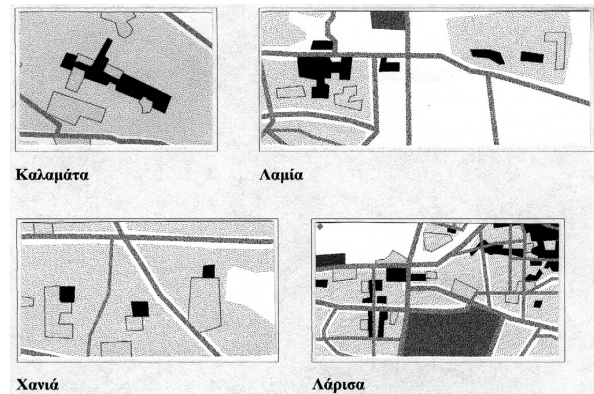
Σχ. 3.8. Εκτεταμένες επιφάνειες για εγκαταστάσεις κοινωνικής υποδομής (π.χ. εκπαιδευτικά ιδρύματα, νοσοκομεία, κλπ.) στην περιφέρεια της πόλης και σε επαφή με το ΚΟΔ. Απαιτούνται παρεμβάσεις προς αποφυγή προβλημάτων.

3.4. Γενικά συμπεράσματα - αξιολόγηση

Από την παραπάνω διερεύνηση των συσχετίσεων μεταξύ πολεοδομικών ζωνών και Κυρίου Οδικού Δικτύου (ΚΟΔ), όπως αυτές συναντώνται στα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια που διερευνήθηκαν, καταλήγουμε στα παρακάτω συμπεράσματα:

Από τις διάφορες περιπτώσεις διάταξης **πολεοδομικών κέντρων** στις περισσότερες υπάρχει **σχέση επαφής με το ΚΟΔ**. Από αυτές η πλέον προβληματική και απορριπτέα είναι αυτή των γραμμικών αναπτύξεων ζωνών πολεοδομικού κέντρου κατά μήκος τμημάτων του ΚΟΔ της πόλης (Σχ. 3.3). Αντίθετα η πλέον ευνοϊκή και κατά συνέπεια επιδιωκτέα, είναι αυτή, κατά την οποία το κέντρο αναπτύσσεται σημειακά στο εσωτερικό (στον πυρήνα) της πολεοδομικής ενότητας και σε απόσταση από το ΚΟΔ, συνδυαζόμενο μάλιστα και με επιφάνειες για εγκαταστάσεις κοινωνικής υποδομής (Σχ. 3.2). Όλες οι άλλες περιπτώσεις (Σχ. 3.1, και 3.4) είναι γενικά αποδεκτές, υπό ορισμένες όμως προϋποθέσεις.

Στις περισσότερες περιπτώσεις διάταξης **βιοτεχνικών – βιομηχανικών περιοχών**, υπάρχει σχέση επαφής με το ΚΟΔ. Ιδιαίτερα προβληματικές, και επομένως προς αποφυγή, είναι αυτές των γραμμικών αναπτύξεων κατά μήκος τμημάτων του ΚΟΔ, που είτε βρίσκονται στο εσωτερικό της πόλης, είτε στην περιφέρεια, με λειτουργία εισόδου – εξόδου της πόλης (Σχ. 3.6). Εξίσου αρνητική είναι και η περίπτωση της θεσμοθέτησης βιοτεχνικών – βιομηχανικών ζωνών στην περιοχή του λιμανιού και σε συσχετισμό με πολεοδομικά κέντρα, λόγω της ανεξέλεγκτης κυκλοφορικής υπερφόρτισης του ΚΟΔ που προκαλούν. Αντίθετα, ιδιαίτερα πλεονεκτική από άποψη επιβάρυνσης του ΚΟΔ αλλά και λειτουργίας της ίδιας της ζώνης, και επομένως και επιδιωκτέα, είναι η περίπτωση κατά την οποία τηρείται απόσταση από τους κύριους άξονες και δημιουργείται ιδιαίτερη οδός πρόσβασης προς τη ζώνη (Σχ. 3.7).



Σχ. 3.9. Σημειακές μικρής έκτασης επιφάνειες για εγκαταστάσεις κοινωνικής υποδομής εντός πόλεως, σε συσχετισμό με πολεοδομικά κέντρα και σε επαφή ή όχι με το ΚΟΔ.

Οι ζώνες εγκαταστάσεων κοινωνικού εξοπλισμού της πόλης είναι γενικά «ηπιότερες» ως προς τις επιβαρύνσεις που δημιουργούν στο ΚΟΔ και επομένως η συσχέτισή τους με το ΚΟΔ είναι γενικά αποδεκτή (Σχ. 3.8, 3.9). Ιδιαίτερη προσοχή παρ' όλα αυτά χρειάζεται στη διαμόρφωση της πρόσβασης και στην τηρούμενη απόσταση από την οδό, στις περιπτώσεις εκτεταμένων εγκαταστάσεων στην περιφέρεια ή και στο εσωτερικό της πόλης, όπου αναμένεται και εντονότερη κίνηση οχημάτων (Σχ. 3.8).

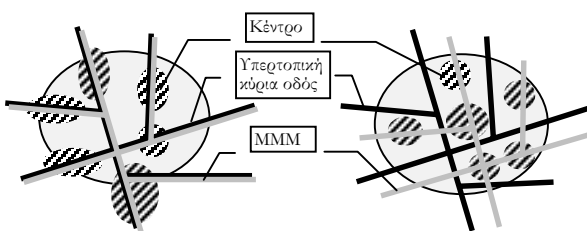
3.5. Σταχυολόγηση κατευθυντήριων αρχών αναφορικά με τη διάρθρωση χρήσεων γης και κυκλοφορίας στην πόλη

Η έως τώρα διερεύνηση και αξιολόγηση των αρχών που διέπουν τις συσχετίσεις των διαφόρων Ζωνών Πολεοδομικών Χρήσεων με το Κύριο Οδικό Δίκτυο, μέσα από την εμπειρία του συγκεκριμένου Γενικού Πολεοδομικού Σχεδιασμού ελληνικών πόλεων, δίνει το έναυσμα για να επιχειρήσουμε στη συνέχεια τη διατύπωση ορισμένων κατευθυντήριων αρχών, οι οποίες θα έβρισκαν πεδίο εφαρμογής στη διαμόρφωση των ποιοτικών επιλογών κατά τη σύνταξη Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων, με τελικό στόχο την επιτυχή αντιμετώπιση σημαντικών προβλημάτων των σύγχρονων ελληνικών πόλεων (τουλάχιστον κατά το μέρος εκείνο που αυτά οφείλονται στη σύγκρουση χρήσεων γης και οδικής κυκλοφορίας), καθώς επίσης και την ικανοποίηση των απαιτήσεων που προκύπτουν από την δυναμική ανάπτυξη αυτών των πόλεων. Οι κατευθυντήριες αυτές αρχές εντοπίζονται επιγραμματικά στα παρακάτω σημεία:

- Το Κύριο Οδικό Δίκτυο, ως φορέας μετακινήσεων, όχι μόνο ατόμων, αλλά και εμπορευμάτων και υπηρεσιών, **παίζει για την πόλη και την περιφέρεια ένα ύψιστης σημασίας κοινωνικό, οικονομικό και αναπτυξιακό ρόλο**. Ειδικότερα καλύπτει τις ανάγκες

σύνδεσης πόλεων και άλλων γεωγραφικών ενοτήτων μεταξύ τους, αλλά και μεγάλων υποσυνόλων αστικών κέντρων. Πρέπει για αυτό το λόγο να διαφυλαχθεί η δυνατότητα καλής λειτουργίας του.

- Τα **κέντρα της πόλης** επιβάλλεται επομένως να μην τοποθετούνται κατά μήκος του ΚΟΔ, αλλά **σε απόσταση** από αυτό (Σχ. 3.10), ώστε να μην το επιβαρύνουν κυκλοφοριακά, αλλά και να μην «διαλύονται» τα ίδια, ως αστικοί, κοινωνικοί, εμπορικοί, κλπ. πυρήνες, λόγω της έντονης και διαρκούς οδικής κυκλοφορίας. Αντιστρόφως, το ΚΟΔ, ως φορέας εξυπηρέτησης διαμπερών κινήσεων δεν μπορεί και δεν πρέπει να ανταποκρίνεται ευθέως σε τοπικές ανάγκες εξυπηρέτησης. Η **πρόσβαση** προς τα παραπάνω κέντρα επιβάλλεται να γίνεται με ειδική οδό πρόσβασης, μέσω κόμβου, ή κόμβων, που διαμορφώνονται σε συγκεκριμένα σημεία της Κύριας Οδού, ήδη από τη στιγμή της κατασκευής της, ανεξάρτητα εάν αυτή βρίσκεται εντός ή εκτός πόλεως.
- Στις περιπτώσεις υφισταμένων αξόνων εκτός πόλεων ή στον περιαστικό τους χώρο, είναι επίσης απαραίτητο να σκοπεύσει ο μελετητής στην **σταδιακή μείωση αν όχι εξάλειψη των τυχόν υφισταμένων εντατικών εκμεταλλεύσεων** και κυρίως των απευθείας συνδέσεων του πρωτεύοντος ΚΟΔ. Αναλόγως και για τις περιπτώσεις υφισταμένων αστικών αξόνων του ΚΟΔ θα πρέπει να τεθεί ως αρχή η μείωση των πιέσεων, σε συντονισμό πάντα με τον γενικότερο πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό. Αν αυτό είναι αδύνατο, ή οι μειώσεις δεν είναι ικανοποιητικές, τότε ο άξονας πιθανόν να μην πρέπει να ανήκει στο ΚΟΔ και να πρέπει να αντικατασταθεί από άλλους.
- Για την απρόσκοπτη **εξυπηρέτηση της μαζικής πρόσβασης προς τα πολεοδομικά κέντρα** απαιτείται η απευθείας **σύνδεσή τους με το δίκτυο Μαζικών Μέσων Μεταφοράς (ΜΜΜ)** της πόλης, ιδιαιτέρως δε με αυτό των μέσων σταθερής τροχιάς (τραμ, μετρό). Επιπλέον, οι επίγειοι άξονες κίνησης ΜΜΜ (τραμ, λεωφορείων, κλπ) μπορούν κάλλιστα να συνδυάζονται και να

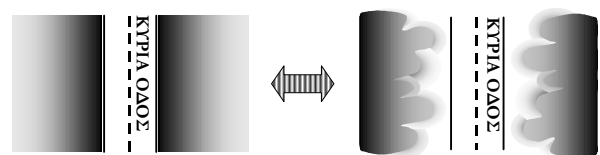


Σχήμα 3.10. Η τρέχουσα υφιστάμενη κατάσταση (αριστερά) κατά την οποία οι άξονες κίνησης οχημάτων και ΜΜΜ διασχίζουν και διαλύουν τα πολεοδομικά κέντρα και η επιδιωκόμενη δομή (δεξιά) κατά την οποία τα κέντρα διατρέχονται μόνο από τις γραμμές των ΜΜΜ και διαρθρώνονται για αυτό το λόγο σε σύστημα κέντρων. Αντίθετα οι οδικοί άξονες κινούνται στον ενδιάμεσο χώρο.

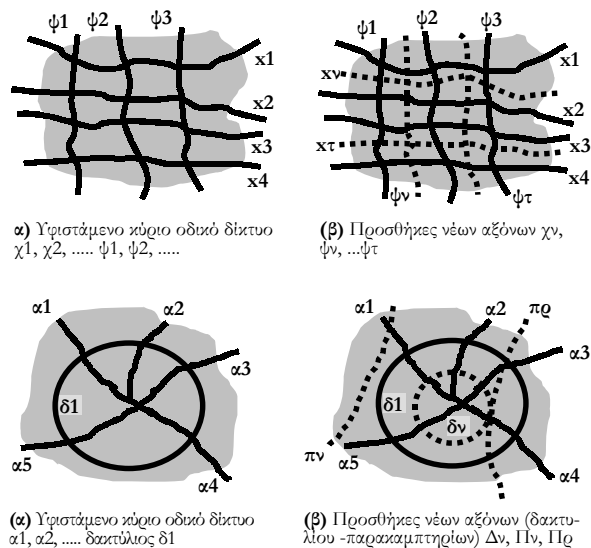
συνυπάρχουν με τους κύριους **άξονες κίνησης πεζών και ποδηλάτων**. Η κύρια οδική κίνηση οφείλει επομένως αναγκαστικά να διαχωρίζεται από την πορεία των παραπάνω αξόνων (τουλάχιστον σε συγκεκριμένα τμήματά της), μιας και η συνύπαρξή της με τις ζώνες κεντρικών λειτουργιών της πόλης (ή των δήμων) όχι μόνο δεν είναι επιθυμητή, αλλά και κρίνεται ιδιαίτερα προβληματική.

- Η **πυκνότητα δόμησης** -και αντιστοίχως και ο **Συντελεστής Δόμησης**- είναι σκόπιμο να κλιμακώνεται αντίθετα απ' ό τι συμβαίνει σήμερα. Δηλαδή στις ζώνες εκατέρωθεν του ΚΟΔ θα πρέπει η πυκνότητα να διατηρείται χαμηλή (ώστε να περιορισθούν τελικά και οι μετακινήσεις πρόσβασης αλλά και η ζήτηση στάθμευσης) και να αυξάνει σταδιακά προς το εσωτερικό των οικιστικών πυρήνων, όπου και οι ζώνες τοπικών (δημοτικών) κέντρων. Σε περιπτώσεις όπου είναι εφικτό (π.χ. στα περιαστικά ή υπεραστικά τμήματα των κυρίων οδικών αξόνων) θα ήταν σκόπιμο, για τους παραπάνω λόγους, να προβλέπεται εκατέρωθεν της οδού μια ζώνη συγκεκριμένου πλάτους η οποία θα παραμένει αδόμητη (πράσινο, ηχοπετάσματα κλπ) (Σχ. 3.11).
- Ειδικότερα όσον αφορά την «**οδική - κυκλοφορική εξυπηρέτηση**» της πόλης, είναι γενικώς αποδεκτό, ότι οι βασικότεροι παράγοντες που οδηγούν σε αλλαγές στον κυκλοφοριακό τομέα πηγάζουν από την οργάνωση των μεταφορών στον ευρύτερο χώρο και ειδικότερα από τον **σχεδιασμό του ευρύτερου πλέγματος του ΚΟΔ**. Επομένως, για να μπορέσει το ΚΟΔ να επιτελέσει τους σκοπούς της ύπαρξής του, και δεδομένου, ότι οι σημερινές ελληνικές πόλεις διαθέτουν κατά κανόνα ένα μάλλον «φτωχό» δίκτυο κύριων δρόμων, είναι σκόπιμο να διερευνάται κατά τον ευρύτερο σχεδιασμό των πόλεων, η δυνατότητα διεύρυνσης και πύκνωσης του, με προσθήκες, λ.χ. νέων αξόνων. (Σχ. 3.12).

Εάν επιχειρούσαμε να αξιολογήσουμε τον **σχεδιασμό για την Αθήνα** τα τελευταία χρόνια, όσον αφο-



Σχ. 3.11. Διαγραμματική παράσταση της κατανομής της πυκνότητας δόμησης στις ζώνες κυρίων οδικών αξόνων. Στη σημερινή απαράδεκτη κατάσταση (αριστερά), η μεγαλύτερη πυκνότητα δόμησης συγκεντρώνεται στις παρόδιες ζώνες του κύριου οδικού άξονα. Στην επιθυμητή κατάσταση (δεξιά) η πυκνότερη δόμηση συγκεντρώνεται στις περιοχές μεγάλης έντασης χρήσεων (κέντρα), οι οποίες με τη σειρά τους δεν θα πρέπει να παρατίθενται κατά μήκος του ΚΟΔ, αλλά οφείλουν να ταυτίζονται με τους πυρήνες των οικιστικών ενοτήτων.



Σχ. 3.12. Υφιστάμενη κατάσταση και προσθήκες αξόνων στο ορθογωνικό (άνω) και στο ακτινικό σύστημα (κάτω). (Πηγή: ΕΜΠ, ΣΠΕ, ερ. πρόγραμμα «Παρόδια πολεοδομική ανάπτυξη και σύνδεση με κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο Κύριο Οδικό Δίκτυο»).

ρά τον βαθμό τήρησης αρχών σαν και αυτές που διατυπώθηκαν παραπάνω, τότε εύκολα θα καταλήγαμε στο συμπέρασμα, ότι όσον αφορά το πολεοδομικό κατ' αρχήν επίπεδο, καθορίζεται από τον **Ρυθμιστικό Σχεδιασμό** ένα βασικό «μοντέλο αρχών», σύμφωνα με το οποίο τα επιμέρους τοπικά κέντρα τοποθετούνται κατά κύριο λόγο εκτός κυρίων οδικών αξόνων και συνδέονται μεταξύ τους με το κύριο δίκτυο αστικών δημόσιων συγκοινωνιών.

Όμως το μοντέλο αυτό των αρχών δε φαίνεται να ακολουθείται και να εξειδικεύεται στο λεπτομερέστε-

ρο και πιο συγκεκριμένο επίπεδο του **Γενικού Πολεοδομικού Σχεδιασμού**. Ίσως να ευθύνεται ο ισχυρός κατακερματισμός του ΓΠΣ του Λεκανοπεδίου της Αθήνας σε πολλά επιμέρους ΓΠΣ των δήμων για το ότι σ' αυτά **δεν μοιάζει να ακολουθείται μια ενιαία λογική**, ούτε και ένα συγκεκριμένο πολεοδομικό μοντέλο που θα καθόριζε τη βασική διάρθρωση των κεντρικών λειτουργιών στο χώρο, αλλά και τη σχέση τους με τις άλλες εξίσου κρίσιμες λειτουργίες της πόλης, όπως με αυτή της κυκλοφορίας. Αντίθετα η διαμόρφωσή των κέντρων μοιάζει συχνά να παρασύρεται από ορισμένες «εντατικές» χρήσεις που έτυχε να αναπτυχθούν (στα πλαίσια πιθανότατα της προϊσχύουσας ζώνης γενικής κατοικίας) κατά μήκος κύριων οδικών αξόνων. Σ' αυτές τις περιπτώσεις τα κέντρα μετατρέπονται σε **γραμμικές παραθέσεις μεμονωμένων εμπορικών και λοιπών κεντρικών χρήσεων**, παύουν στην ουσία να αποτελούν «κέντρα» κοινωνικού και γενικότερου αστικού περιεχομένου και στερούνται οριστικά της δυνατότητας να αποτελέσουν «αστικούς πυρήνες».

Απόκλιση από τις αρχές που διατυπώθηκαν παραπάνω, διαπιστώνεται και σε σχέση με το **σχεδιασμό των νέων κατασκευαζόμενων γραμμών του μετρό**, διότι αυτές, καθώς επίσης και οι προγραμματιζόμενες επεκτάσεις τους, κινούνται σχεδόν στο σύνολό τους κάτω από τους κύριους οδικούς άξονες, κατά μήκος των οποίων αναγκαστικά κατασκευάζονται και οι αντίστοιχοι σταθμοί, ενώ αντίθετα, στο πνεύμα των αρχών που διατυπώθηκαν παραπάνω, θα ήταν ιδιαίτερα επιθυμητό, οι νέες γραμμές του μετρό, κινούμενες ανεξάρτητα από τους άξονες των κύριων οδών να συνδέσουν μεταξύ τους τα πολεοδομικά κέντρα, όπου και θα έπρεπε να προβλέπονται σταθμοί, ώστε αυτά να ενισχυθούν στη λειτουργία τους ως πυρήνες αστικής ζωής.

4. ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΟΥ ΚΥΡΙΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΣΤΗΝ ΕΞΕΛΙΚΤΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Θεοδώρα Μαράτου, Αρχιτέκτων, Δρ. Πολεοδομίας, τ. στέλεχος ΥΠΕΧΩΔΕ

4.1. Πρόλογος

Ζούμε καθημερινά ένα φαύλο κύκλο, όπου κατασκευάζονται διαρκώς οδικά έργα για να βελτιώσουν την κυκλοφοριακή κατάσταση της πόλης μας και παρ' όλα αυτά η κατάσταση χειροτερεύει. Έτσι μεγαλύτερες βελτιώσεις κυρίων οδικών αξόνων όπως για παράδειγμα στην Αθήνα είναι η Λεωφόρος Κηφισίας, η Θηβών κλπ. με τεράστιο κόστος κατασκευής και απαλλοτριώσεων και μεγάλο χρόνο κατασκευής που ταλαιπώρησε την πόλη δεν πέτυχαν τον σκοπό τους στο βαθμό που θα περιμέναμε. Και αυτό γιατί τα έργα αυτά, που προγραμματίστηκαν και είχαν σκοπό την βελτίωση της κυκλοφορίας εξουδετερώθηκαν κυρίως από την κυκλοφοριακή επιβάρυνση που δημιούργησαν οι παρόδιες χρήσεις που μαζεύει γύρω της σαν τεράστιος γραμμικός μαγνήτης κάθε λεωφόρος.

Προβάλλει λοιπόν επιτακτικά η ανάγκη να ασχοληθούμε συστηματικά με το πρόβλημα αυτό ώστε οι κύριοι οδικοί άξονες να ξαναβρούν τον εαυτό τους για να μπορέσουν να επαναλειτουργήσουν ομαλά. Το θέμα αυτό δεν είναι ένα απλό κυκλοφοριακό πρόβλημα αλλά ένα σύνθετο Πολεοδομικό πρόβλημα που αφορά το σύνολο των κατοίκων της πόλης και δημιουργεί ευρύτερα περιβαλλοντικά προβλήματα.

Η αντιμετώπιση του προβλήματος απαιτεί θεσμικά μέτρα που θα στηρίζονται σε ολοκληρωμένες, επιστημονικά αποδεδειγμένες αλλά και εφαρμόσιμες στα δεδομένα της χώρας μας τεχνικές παρέμβασης.

Είναι ένα σύνθετο και ιδιαίτερα έντονο πρόβλημα που δεν έχει ακόμη αντιμετωπισθεί αποτελεσματικά από την πολιτεία αλλά και από το επιστημονικό δυναμικό της χώρας μας.

Όπως άλλωστε έχει λεχθεί και από την πολιτική ηγεσία του ΥΠΕΧΩΔΕ, υπάρχει η διαίσθηση ότι όπως μεταχειριζόμαστε τους δρόμους κάποτε θα πλημμυρίσουμε κυκλοφοριακά αλλά δεν ξέρουμε πότε.

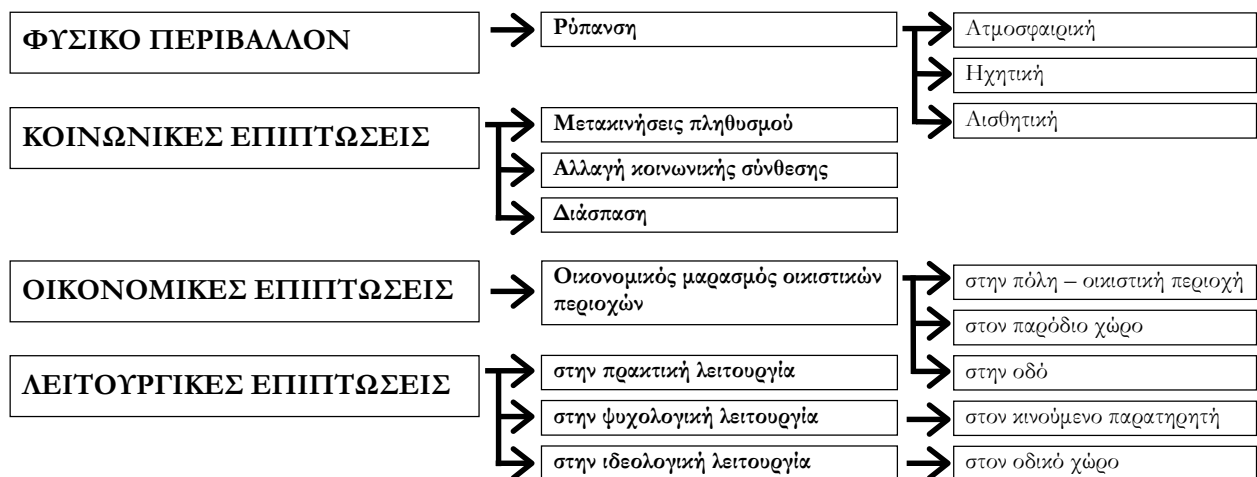
Στην εισήγησή μου επιχειρείται η ανάλυση του προβλήματος που εμφανίζεται στη σχέση των χρήσεων γης και της κυκλοφορίας στην χώρα μας.

Η πορεία εξέτασης που ακολουθείται ξεκινάει με το συνοπτικό προσδιορισμό των επιπτώσεων της λειτουργίας του οδικού χώρου στην συνέχεια αναπτύσσεται η σχέση μεταξύ των χρήσεων γης και του οδικού δικτύου καθώς και στρατηγικές επίλυσης των προβλημάτων, προσδιορίζεται η ανάγκη λεπτομερέστερου από τα ισχύοντα στη χώρα μας ποσοτικού και ποιοτικού ελέγχου των παρόδιων χρήσεων γης και τέλος περιγράφονται τα θετικά αποτελέσματα από αυτού του είδους τον έλεγχο.

4.2. Συνολικές επιπτώσεις της λειτουργίας του οδικού χώρου, λειτουργικές επιπτώσεις

Οι επιπτώσεις από την λειτουργία ενός δρόμου είναι περιβαλλοντικές, κοινωνικές, οικονομικές και λειτουργικές. Επηρεάζουν το φυσικό περιβάλλον με τις διαφόρων ειδών ρυπάνσεις, το κοινωνικό περιβάλλον με τις μετακινήσεις ενοτήτων πληθυσμού, με τις αλλαγές στη σύνθεση της κοινωνικής δομής είναι οικονομικές και λειτουργικές. Στο παρακάτω διάγραμμα φαίνονται αναλυτικότερα οι κατηγορίες των επιπτώσεων από την λειτουργία των οδών στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον.

Η εισήγηση αναφέρεται στις λειτουργικές επιπτώσεις από την κατασκευή και λειτουργία του δρόμου. Οι λειτουργικές επιπτώσεις αφορούν το πρακτικό, ψυχο-



Διάγραμμα 4.1. Επιπτώσεις των οδικών έργων στο φυσικό, κοινωνικό, οικονομικό και λειτουργικό περιβάλλον.

λογικό και ιδεολογικό περιεχόμενο του οδικού χώρου. Από τις αρχές του αιώνα μέχρι τη δεκαετία του '70, ο όρος λειτουργία περιοριζόταν στην πρακτική απόδοση μόνο (Σαφής επηρεασμός από τις αρχές του φονκσιοναλισμού).

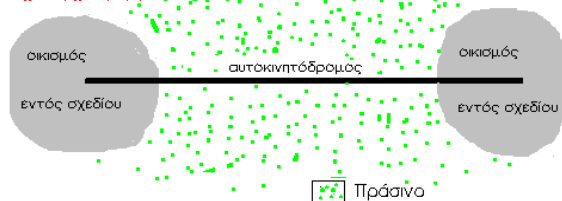
Όμως οι νεότεροι ερευνητές υποστηρίζουν ότι η λειτουργία οποιασδήποτε μορφής (και βεβαίως και της μορφής πολεοδομικής κλίμακας) δεν περιορίζεται μόνο στην πρακτική απόδοση αλλά και στην ψυχολογική και ιδεολογική.

Επομένως οι λειτουργικές επιπτώσεις από την κατασκευή και λειτουργία του δρόμου επηρεάζουν κατ' αρχήν την **πρακτική λειτουργία** του οδικού χώρου και της περιοχής που εντάσσεται, δηλαδή τη χρησιμότητα του ίδιου του δρόμου, του παρόδιου χώρου αλλά και των γειτονικών οικιστικών περιοχών και ολόκληρης της πόλης.

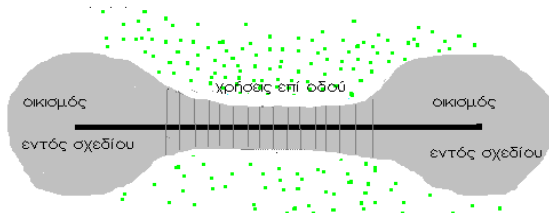
Οι λειτουργικές επιπτώσεις επηρεάζουν επίσης την **ψυχολογική λειτουργία** της εικόνας του οδικού χώρου. Η ψυχολογική λειτουργία εκφράζεται με την αισθητική της εικόνας της εξεταζόμενης περιοχής (οδικός χώρος). Η κάθε χρήση παρεμβαίνει έμμεσα στην αντίληψη (εικόνα) και κατ' επέκταση στην αισθητική κρίση (αιτιολόγηση αντίληψης).

Τέλος επηρεάζουν και την **ιδεολογική λειτουργία** του οδικού χώρου και της ευρύτερης περιοχής ένταξης, εφόσον θα πρέπει το περιβάλλον να προσφέρει υλικό για κοινές μνήμες και σύμβολα, που συνδέουν την ομάδα και επιτρέπει στα άτομα που την συνθέτουν, να επικοινωνούν μεταξύ τους (κοινωνικός - συμβολικός ρόλος του τοπίου).

Σχ.1 Αρχική μορφή



Σχ.2 Τελική μορφή



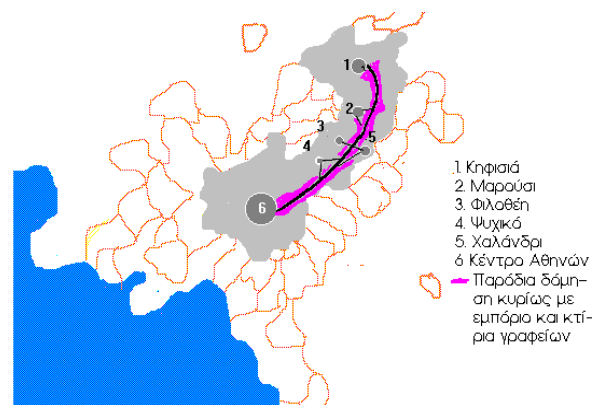
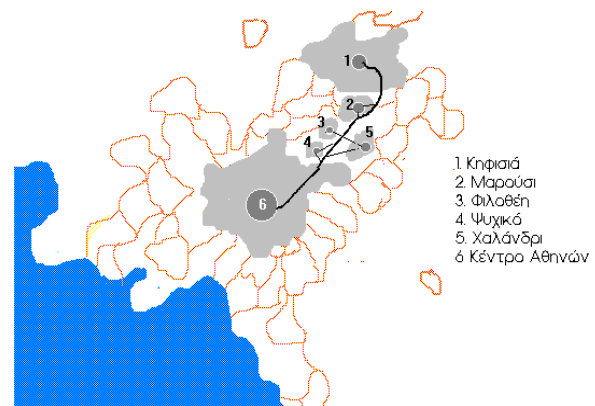
Σχήμα 4.1. Σχέσεις οδικής σύνδεσης οικισμών και οικιστικής ανάπτυξης (άνω: Αρχική μορφή, κάτω: τελική μορφή).

Το αντικείμενο της εισήγησης περιορίζεται κυρίως στις πρακτικές λειτουργικές επιπτώσεις από την κατασκευή και λειτουργία ενός οδικού έργου. Οι λειτουργικές επιπτώσεις, είναι κυρίως πολεοδομικές και κυκλοφοριακές και επηρεάζουν τρεις χωρικές περιοχές, την ευρύτερη οικιστική περιοχή, τον παρόδιο χώρο και την ίδια την οδό (το πλάτος της διατομής της οδού).

Στην ευρύτερη οικιστική περιοχή που εντάσσεται ο οδικός χώρος επηρεάζεται κυρίως η δομή της, οι κεντρικές λειτουργίες της και το οδικό της δίκτυο.

Οι επιπτώσεις από την λειτουργία του δρόμου, έχουν σαν αποτέλεσμα την επαναχωροθέτηση των κεντρικών λειτουργιών της πόλης. Η γραμμική ή έστω σημειακή παρουσία χρήσεων γης κατά μήκος της οδού, που εξυπηρετούν κυρίως κεντρικές λειτουργίες, όπως εμπόριο, γραφεία, τριτογενής τομέας, πολλές φορές, είναι μεγαλύτερου μεγέθους και έντασης από τα κέντρα των εγγύς δήμων ή ακόμη και του κέντρου της πόλης.

Μερικοί από τους λόγους για τους οποίους αφ' ενός έχουν την δυνατότητα να ανεξαρτητοποιηθούν από



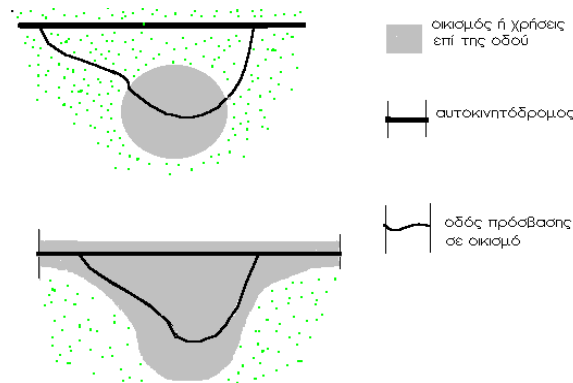
Σχήμα 4.2. Β. Προάστια Πρωτεύουσας. Σύνδεση Δήμου Κηφισιάς και κέντρου Αθηνών με την Α. Κηφισιάς. Άνω: Αρχική κατάσταση -Εξυπηρέτηση πρόσβασης στα εγγύς της αρτηρίας προάστια. Κάτω: Σημερινή κατάσταση - Η σύνδεση του κέντρου της πόλης με την Κηφισιά είναι δυσχερής. Η οικιστική πλημμυρίδα συνθλίβει την αρτηρία.

το κέντρο αφ' ετέρου και να χωροθετούνται σε περιοχές που μπορούν να καλύψουν εύκολα και σχετικά οικονομικότερα τις σύγχρονες απαιτήσεις λειτουργίας τους είναι, η ευρεία χρησιμοποίηση σαν μεταφορικού μέσου του Ι.Χ. αυτοκινήτου, το πλεονέκτημα που παρουσιάζουν σε σχέση με τη λειτουργία ορισμένων κεντρικών λειτουργιών οι σημαντικοί άξονες του οδικού δικτύου, της εύκολης και γρήγορης κυκλοφοριακής επικοινωνίας αλλά και της διαρκούς, ανέξοδης και ευρείας διαφήμισης, λόγω της θέσης τους σε δρόμο μεγάλης κυκλοφορίας, η βελτίωση της τηλεφωνικής επικοινωνίας και της πληροφορικής και η μεγαλύτερη χρησιμοποίησή της στην λειτουργία αυτών των χρήσεων, αλλά και η απαίτηση μεγαλύτερου χώρου δομούμενου και ελεύθερου που απαιτούν αυτές οι χρήσεις λόγω της εξέλιξής τους.

Έτσι αιτιολογείται το φαινόμενο της έντονης ανάπτυξης του παρόδιου χώρου των αρτηριών της πόλης από χρήσεις που μέχρι πρότινος η θέση τους θεωρείτο ότι ήταν αποκλειστικά στο κέντρο της πόλης. Η επιρροή στην λειτουργία των παρόδιων χρήσεων γης είναι πολλαπλή.

Κατά μήκος των αρτηριών, με την πάροδο του χρόνου, σχηματίζονται ατέρμονες γραμμικές οικιστικές περιοχές (ribbon development) με όλες τις αρνητικές επιπτώσεις αυτής της οικιστικής μορφής. (Μεγάλες παράλληλες εσωτερικές διαδρομές, παραθετική ανάπτυξη, περιορισμένη εγκάρσια διασύνδεση, ασυνέχεια του πολεοδομικού ιστού κλπ (Σχήμα 4.1). Τέτοιο παράδειγμα παρόδιας ανάπτυξης κατά μήκος των δρόμων του κύριου οδικού δικτύου είναι η Κηφισίας (Σχήμα 4.2).

Αλλά και οι παρακαμπτήριοι δρόμοι, που στόχο έχουν την κυκλοφοριακή εξυπηρέτηση των εγγύς οικιστικών περιοχών με το βασικό οδικό δίκτυο και συνήθως υπάγονται στην λειτουργική κατηγορία της **κύριας αρτηρίας**, με την υπάρχουσα ελευθερία εγκατάστασης των χρήσεων γης σ' αυτήν, μετατρέπο-



Σχήμα 4.3. Σχέσεις πρόσβασης από αρτηρία σε οικισμό και οικιστική ανάπτυξη. Άνω: Αρχική μορφή (επιθυμητή ανάπτυξη). Κάτω: Τελική μορφή (εκφυλισμός).

νται σε δρόμο ενός γραμμικού οικισμού και δεν εξυπηρετούν τον στόχο για τον οποίο κατασκευάστηκαν. (Σχήμα 4.3).

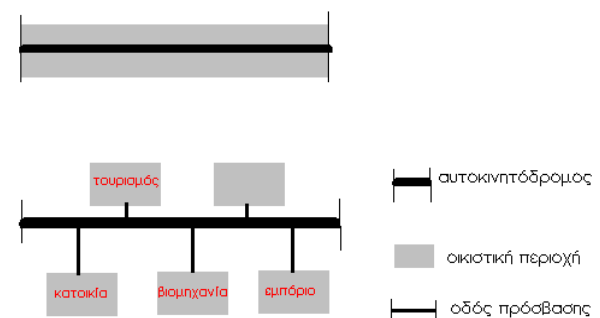
Έτσι, ενώ θα έπρεπε η σύνδεση των υπαρχουσών οικιστικών περιοχών ή των μελλοντικά προβλεπόμενων να είναι της μορφής του άνω σχήματος του σχήματος 4.4, παρουσιάζουν την μορφή του κάτω σχήματος του σχήματος 4.4. Τέτοιο παράδειγμα στην Αθήνα είναι η παρακαμπτήριος του Αμαρουσίου όπου οι εγκαταστάσεις κατά μήκος της παρακαμπτηρίου (Β. Σοφίας) αλλά και της κύριας αρτηρίας (Α. Κηφισίας) την μετέτρεψαν σε εσωτερική αρτηρία της περιοχής ανάπτυξης του δήμου.

Αλλά και τα υφιστάμενα κέντρα των πόλεων είναι συνήθως γραμμικής μορφής αναπτυσσόμενα κατά μήκος αρτηριών. Σε μια έρευνα που έγινε για τη μορφή ανάπτυξης του εμπορίου των υπερτοπικών κέντρων της Αθήνας έτσι όπως καθορίζονται από το ΡΣΑ, διαπιστώθηκε ότι τα 20 από τα 22 κέντρα εμφανίζουν γραμμική μορφή ανάπτυξης έναντι δύο κέντρων που έχουν επιφανειακή ανάπτυξη. Επίσης τα 17 απ' αυτά βρίσκονται επί κυρίων και δευτερευουσών αρτηριών.

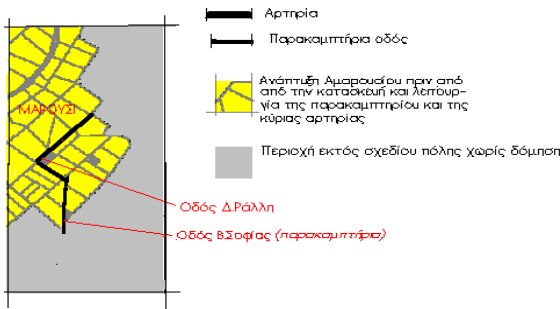
Σε μια δεύτερη έρευνα που στόχο είχε τον προσδιορισμό του κυκλοφοριακού φόρτου των κτιριακών κέντρων του Λεκανοπεδίου Αθηνών διαπιστώθηκε ότι από τα 53 εμπορικά κέντρα τα 28 βρίσκονται σε αρτηρίες και αποτελούν το 53% του συνολικού αριθμού των κέντρων. Οι εμφανιζόμενες τάσεις ανάπτυξης (ανεγειρόμενα κτιριακά εμπορικά κέντρα) είναι το ποσοστό αυτό να αυξηθεί κατά πολύ.

Η επιρροή στην κυκλοφοριακή λειτουργία του ίδιου του δρόμου είναι εξίσου σημαντική. Οι κυκλοφοριακές επιπτώσεις από την ανεξέλεγκτη παρόδια εγκατάσταση των χρήσεων γης επηρεάζουν αρνητικά τη λειτουργική ικανότητα της οδού.

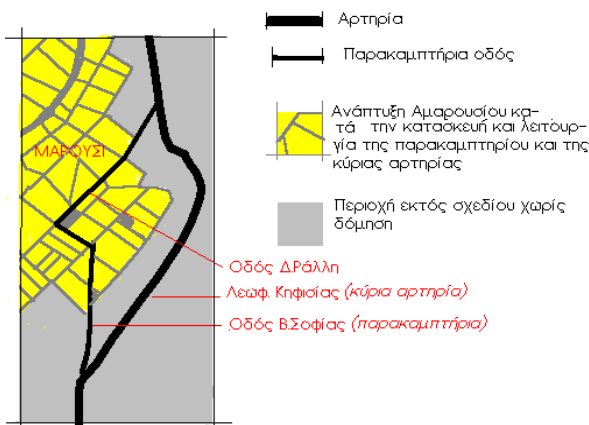
Η επιβάρυνση του κυκλοφοριακού φόρτου, που προκαλείται από τις παρόδιες χρήσεις, είναι η πρώτη αρνητική επίπτωση στην κυκλοφοριακή ροή του δρόμου, άρα και στην κυκλοφοριακή εξυπηρέτηση των παρόδιων χρήσεων.



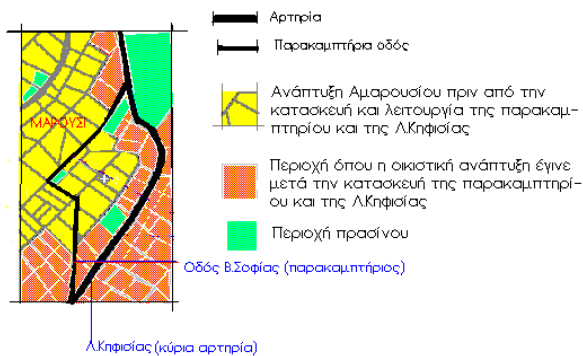
Σχήμα 4.4. Σύνδεση οικιστικών περιοχών με αυτοκινητόδρομο. Άνω: Λανθασμένη γραμμική ανάπτυξη. Κάτω: Επιθυμητή ανάπτυξη.



Σχήμα.4.5. Η οικιστική ανάπτυξη πριν την κατασκευή της Λ. Κηφισίας.

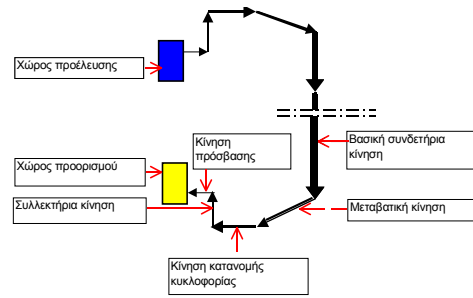


Σχήμα 4.6. Κατασκευή και Θέση παρακαμπτηρίου Αμαρουσίου και της κύριας αρτηρίας (Λ. Κηφισίας).



Σχήμα 4.7. Εξέλιξη της οικιστικής ανάπτυξης στην περιοχή σήμερα.

Πέραν όμως απ αυτήν την επίπτωση, η **εμπλοκή διαφορετικών ειδών κυκλοφορίας** (διαμπερής, πρόσβασης) σε μια κατηγορία σχεδιασμού χωρίς να υπάρχει μιας κάποιας μορφής συμβατότητα μεταξύ τους (αναλογία του κάθε είδους), δημιουργεί σημαντικά προβλήματα στην κυκλοφοριακή ροή των δρόμων εφόσον η σχεδιαστική έλλειψη λειτουργικού



Διάγραμμα 4.2. Είδη μετακίνησης από το σημείο προέλευσης ως το σημείο προορισμού.

διαχωρισμού της κυκλοφορίας, δημιουργεί συμφορήσεις και καθυστερήσεις. Δεν είναι δυνατόν η οδός μιας λειτουργικής κατηγορίας να εξυπηρετεί όλα ή σχεδόν όλα τα στάδια μετακίνησης από το σημείο προέλευσης ως το σημείο προορισμού.

Ένα τέτοιο παράδειγμα ανεξέλεγκτης εγκατάστασης παρόδια σε κύρια αρτηρία, που χαρακτηρίζεται από προβλήματα πρόσβασης, εσωτερικού κυκλοφοριακού σχεδιασμού θέσης κλπ, είναι και το super market MEGA στην Λεωφόρο Βουλιαγμένης.

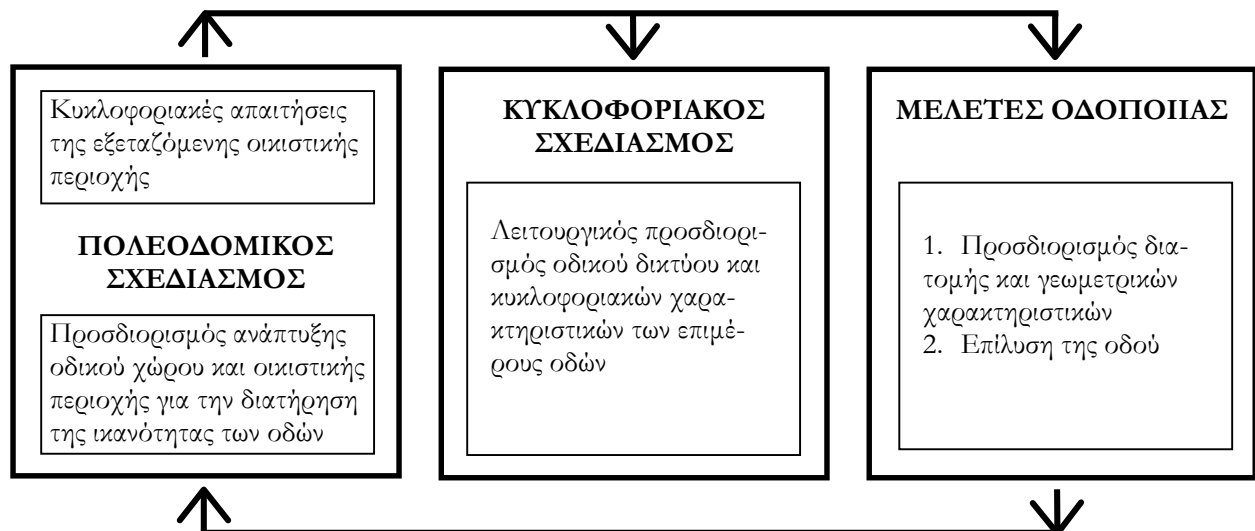
Αν αναλύσουμε σύμφωνα με τα παραπάνω τον οδικό χώρο των πόλεων της χώρας μας θα παρατηρήσουμε ότι τα ιδιόμορφα λειτουργικά προβλήματα των αρτηριών μας, οφείλονται, κυρίως, στην υπάρχουσα ασυμβατότητα μεταξύ των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών μιας αρτηρίας και του είδους, μεγέθους και τρόπου δόμησης των χρήσεων γης, που αναπτύχθηκαν διαχρονικά στον παρόδιο χώρο των οδών και ιδιαίτερα των αρτηριών. Δεν συμπίπτει δηλαδή η πραγματοποιούμενη κυκλοφοριακή λειτουργία των δρόμων (λειτουργική κατηγορία) με το σχεδιασμό τους (κατηγορία σχεδιασμού).

Η ασυμβατότητα αυτή έχει δημιουργήσει σημαντικά προβλήματα συμφόρησης της κυκλοφορίας των δρόμων, κατά τόπους, ή ακόμα και σε γραμμική συνέχεια. Δυο είναι οι αιτίες αυτής της ασυμβατότητας:

1. Η συνεχώς αυξανόμενη απαίτηση πρόσβασης σε παράπλευρους δήμους.

Η διόγκωση της απαίτησης πρόσβασης σε παράπλευρους δήμους οφείλεται στις επεκτάσεις των σχεδίων πόλεων, που δεν προβλέπονται και δεν είχαν μελετηθεί από τα αρχικά πολεοδομικά σχέδια, ώστε να υπάρχει η κατάλληλη οδική υποδομή, αλλά αναγκαστικά νομιμοποιήθηκαν, εκ των υστέρων, από τις πιεστικές ανάγκες, που δημιουργεί συνήθως η αυθαιρετη δόμηση. (Γέτοια παραδείγματα είναι της λεωφόρου Κηφισίας, Βουλιαγμένης, κλπ)

2. Η απαίτηση εξυπηρέτησης της προσέλευσης / αποχώρησης σε νέες, παρόδιες εγκαταστάσεις χρήσεων γης.



Διάγραμμα 4.3. Σχέσεις και συντονισμός των σχεδιασμών που απαιτούνται για την μελέτη, ανάπτυξη και λειτουργία του οδικού χώρου.

Η μη προβλεπόμενη από τον πολεοδομικό σχεδιασμό εντατικοποίηση της ανάπτυξης της δόμησης στην παρόδια περιοχή με εγκαταστάσεις αφ' ενός σημαντικού μεγέθους, αλλά και ορισμένου είδους (εμπόριο, γραφεία και τριτογενής τομέας), έχει σαν αποτέλεσμα με τη λειτουργία τους να παράγεται μεγαλύτερος κυκλοφοριακός φόρτος από τον αναμενόμενο και να επιδεινώνεται σημαντικά η κυκλοφοριακή ικανότητα και η ροή κυκλοφορίας των οδών.

Η θέση δηλαδή των εγκαταστάσεων αυτών, σε σχέση με την οδό (παρόδια ανάπτυξη), η τοποθέτησή τους στο οικόπεδο και το οικοδομικό τετράγωνο, το είδος και το μέγεθός τους, δεν ελέγχεται από την άποψη των

κυκλοφοριακών επιπτώσεων στη λειτουργία της οδού αλλά ούτε και της πόλης, που εντάσσεται.

Αιτία αυτής της ασυμβατότητας θεωρείται η έλλειψη συντονισμού και συσχετισμού του πολεοδομικού, κυκλοφοριακού σχεδιασμού και των μελετών οδοποιίας των οικιστικών περιοχών της χώρας μας.

Η εξέταση των παραπάνω επιπτώσεων στόχο έχει την **ισορροπία μεταξύ των ωφελειών των παρόδιων ιδιοκτητών και χρηστών, των χρηστών του δρόμου και των κατοίκων ή εργαζόμενων** στις επηρεαζόμενες οικιστικές περιοχές.

Για την επίτευξη αυτού του στόχου θα πρέπει να υπάρχει **συσχετισμός, αλληλεξάρτηση και χρησιμοποίηση της συνολικής πληροφορίας του πολεοδομικού, κυκλοφοριακού σχεδιασμού και των μελετών οδοποιίας**, προκειμένου να αντιμετωπισθούν οι πρακτικές λειτουργικές επιπτώσεις και να είναι ο οδικός χώρος πολλαπλά λειτουργικός (joint development).

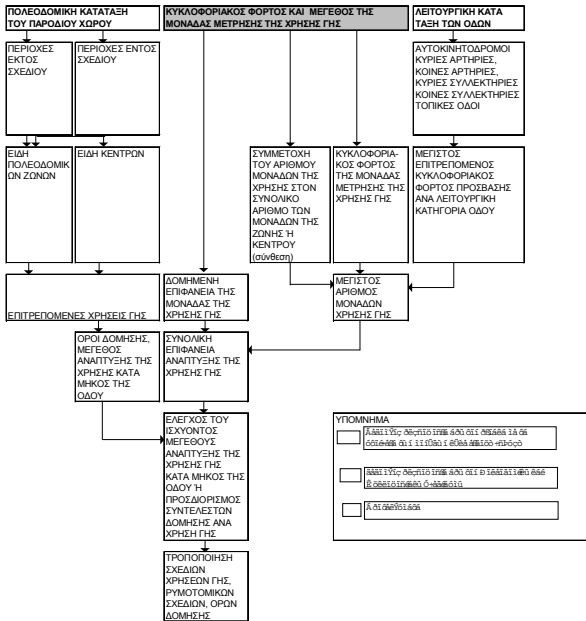
Η διατήρηση της κυκλοφοριακής στάθμης εξυπηρέτησης της οδού στα επιθυμητά επίπεδα εξασφαλίζεται από τον πολεοδομικό σχεδιασμό με τον ποσοτικό και ποιοτικό έλεγχο της παρόδιας ανάπτυξης. Ο ποσοτικός έλεγχος (land use design control) προσδιορίζει το προβλεπόμενο μέγεθος ανάπτυξης (land use design) και ο ποιοτικός έλεγχος (access control) προσδιορίζει τον τρόπο πρόσβασης και δόμησης στο οικόπεδο (access design, zoning ordinance, precise plot plan)

Στο παρακάτω διάγραμμα 4.3 φαίνεται αυτή η κυκλική πορεία (feed back) και αλληλεπίδραση των επί μέρους σχεδιασμών που ακολουθεί ο συνολικός σχεδιασμός του οδικού χώρου.

Πέρα από τον συνολικό σχεδιασμό του οδικού χώρου, που αναφέρθηκε παραπάνω, απαιτείται και η συνεργασία μεταξύ των φορέων, που λαμβάνουν μέρος στην μελέτη, κατασκευή, έλεγχο και αστυνόμευση



Διάγραμμα 4.4. Σχέσεις χρήσεων γης και οδικού δικτύου.



Διάγραμμα 4.5. Προσδιορισμός μεγέθους ανάπτυξης των παρόδιων χρήσεων γης.

ση του οδικού χώρου. Είναι απαραίτητο ένα ολοκληρωμένο κοινό υπόβαθρο αναφοράς, προκειμένου να είναι αποτελεσματική η παρέμβαση της κεντρικής διοίκησης στην λειτουργία του οδικού χώρου.

4.3. Σχέσεις χρήσεων γης και οδικού δικτύου

Η βασική αυτή σχέση μεταξύ χρήσεων γης και κυκλοφοριακού οδικού συστήματος μεταφοράς θα μπορούσε να παρασταθεί με το κυκλικό διάγραμμα 4.4. Η λειτουργία των χρήσεων γης απαιτεί μετακίνηση. Οι κυκλοφοριακές όμως απαιτήσεις αυτών των μετακινήσεων προϋποθέτουν κατασκευή νέων δρόμων.

Με την επέκταση, τον εμπλουτισμό και τη βελτίωση του οδικού δικτύου, οι νέες παρόδιες περιοχές αποκτούν εύκολη και γρήγορη πρόσβαση και επικοινωνία όχι μόνον με το κέντρο της πόλης αλλά και με τα σημαντικά προάστια.

Έτσι, κατά μήκος των αρτηριών έξω από τα πυκνοκατοικημένα όρια της πόλης, δημιουργείται μια αγορά γης, που είναι φτηνή και ικανοποιητική σε μέγεθος, σε σύγκριση με τις αντίστοιχες τιμές της γης στο κέντρο της πόλης.

Αυτή η αγορά γης, έτσι όπως διαμορφώνεται, λειτουργεί σαν κύριος και βασικός παράγοντας για εγκατάσταση ορισμένων χρήσεων γης, που εξυπηρετούν βασικές κεντρικές λειτουργίες των πόλεων (όπως π.χ. γραφεία, εμπόριο), που μέχρι πρότινος εγκαθίσταντο στο κέντρο τους.

Οι πρόσθετες όμως παρόδιες χρήσεις αφ' ενός αυξάνουν την αξία των νέων αυτών περιοχών αφ' ετέρου

επιβαρύνουν το οδικό δίκτυο με τις κυκλοφοριακές τους απαιτήσεις. Οπότε απαιτούνται νέες οδοί για την εξυπηρέτησή τους και ούτω καθ' εξής.

Οι επιπτώσεις όμως απ' αυτήν την νέα και μη προβλεπόμενη από τις μελέτες τοποθέτηση των χρήσεων των κεντρικών λειτουργιών, είναι σημαντικές και θα πρέπει να υπάρχει ένας έλεγχος της κυκλικής αυτής πορείας.

4.4. Στρατηγικές επίλυσης του λειτουργικού προβλήματος

Για την εξασφάλιση και διατήρηση της ποιότητας του παρόδιου και ευρύτερου χώρου αλλά και της κυκλοφοριακής ικανότητας της οδού θα πρέπει να ακολουθούνται ορισμένες στρατηγικές. Αυτές μπορεί να είναι οικονομικές, διαχειριστικές, κανονιστικές και να επεμβαίνουν στις διάφορες παραμέτρους που καθορίζουν και διαμορφώνουν την μορφή και λειτουργία του οδικού χώρου, εξασφαλίζοντας :

1. την αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας της οδού (τμήμα [4] διαγράμματος 4.4)
2. την βελτίωση της κυκλοφοριακής ροής (τμήμα [3] διαγράμματος 4.4)
3. την μείωση των διαδρομών γενικά ή αυτών που χρησιμοποιούν σαν μεταφορικό μέσον το Ι.Χ. (τμήμα [2] διαγράμματος 4.4)
4. τον έλεγχο και διαχείριση (στρατηγική) των χρήσεων γης (τμήμα [1], [5], [6], διαγράμματος 4.4).

Μια από τις παραμέτρους που εξυπηρετεί την διαχείριση των χρήσεων γης είναι και ο έλεγχος των παρόδιων χρήσεων γης (προσδιορισμός της παρόδιας ανάπτυξης) από την άποψη της κυκλοφοριακής ποιότητας των οδών που τις εξυπηρετούν, της λειτουργίας τους αλλά και της διατήρησης της επιθυμητής ποιότητας του εξεταζομένου αστικού χώρου.

Σε πολλές χώρες και ιδιαίτερα στις Ηνωμένες Πολιτείες επιχειρούνται διάφορες πολιτικές σχεδιασμού με στόχο τον προσδιορισμό του καταλληλότερου αστικού τύπου ανάπτυξης (Urban Form) ώστε να βελτιωθεί αυτή η σχέση του παρόδιου χώρου με την οδό. Η έρευνα πάνω σ' αυτό το θέμα συνεχίζεται, κυρίως προς την κατεύθυνση προσδιορισμού των επιδράσεων μεταξύ των πολεοδομικών χαρακτηριστικών της δόμησης της παρόδιας περιοχής, αφ' ενός, όπως είναι για παράδειγμα, η πυκνότητα και η ένταση δόμησης, ο τρόπος και μορφή ανάπτυξης των χρήσεων γης παρόδια και, αφ' ετέρου, των χαρακτηριστικών της κυκλοφορίας που παράγεται από τις χρήσεις αυτές. Ο επιδιωκόμενος στόχος των ερευνών είναι ο καθορισμός και περιορισμός των αρνητικών επιπτώσεων στην κυκλοφορία των οδών των χρησιμοποιούμενων τύπων δόμησης.

Στην εισήγηση υποστηρίζεται ότι θα πρέπει:

1. Να υπάρχει ένας λεπτομερέστερος ποσοτικός έλεγχος των παρόδιων εγκαταστάσεων των χρή-

σεων γης απ' αυτόν που προσδιορίζει η νομοθεσία στις πολεοδομικές ζώνες, εφόσον έχει αποδειχθεί πλέον ότι η προβλεπόμενη από το πολεοδομικό σχεδιασμό σύνθεση των χρήσεων γης (ποσοστό συμμετοχής) που επιτρέπονται στις πολεοδομικές ζώνες δεν ακολουθείται στην παρόδια περιοχή του κυρίου οδικού δικτύου. Για τον ποσοτικό έλεγχο των παρόδιων εγκαταστάσεων θα πρέπει να προσδιορισθεί η παραγόμενη κυκλοφορία από την μονάδα κάθε είδους παρόδιας χρήσης ώστε, στη συνέχεια, να μπορεί να προσδιορισθεί η συνολική παραγόμενη κυκλοφορία από τις παρόδιες χρήσεις έτσι όπως εμφανίζονται κατά μήκος των οδών. Στο παρακάτω διάγραμμα φαίνεται η μέθοδος προσδιορισμού του

μέγιστου επιτρεπόμενου μεγέθους ανάπτυξης των παρόδιων χρήσεων που προκύπτει από τον καθορισμό της μέγιστης επιτρεπόμενης παραγόμενης κυκλοφορίας από αυτές.

2. Να υπάρχει και λεπτομερέστερος ποιοτικός έλεγχος που θα αφορά τον τρόπο εγκατάστασης των παρόδιων χρήσεων γης εφόσον και εδώ έχει φανεί ότι υπάρχει μια τάση εγκατάστασης πλησίον σε κόμβους καθώς επίσης από τις συνεχείς άμεσες εξόδους από τις εγκαταστάσεις στο κύριο οδικό δίκτυο από την στάθμευση, την λειτουργία των διασταυρώσεων, τον διαχωρισμό της κυκλοφορίας στις κύριες οδούς προσέλευσης, επιβαρύνεται η μέση ταχύτητα κυκλοφορίας στην οδό (διακοπή της κυκλοφοριακής ροής).

5. ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΟΥ ΚΥΡΙΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΣΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Θεοδώρα Μαράτου, Αρχιτέκτων, Δρ. Πολεοδομίας, τ. στέλεχος ΥΠΕΧΩΔΕ

5.1. Εισαγωγή

Η εισήγηση αυτή στόχο έχει την διατύπωση της επιρροής που υφίστανται οι ευρύτερες οικιστικές περιοχές στην εξέλιξη τους από την λειτουργία του Κύριου Οδικού Δικτύου (ΚΟΔ). Το αντικείμενο είναι ευρύ και δεν έχει ιδιαίτερα ερευνηθεί στην χώρα μας.

Με τον όρο κύριο οδικό δίκτυο εννοούμε τις κατηγορίες δρόμων, «αυτοκινητόδρομοι κύριες, δευτερεύουσες αρτηρίες, κύριοι συλλεκτήριοι δρόμοι», οι οποίες εξυπηρετούν κυρίως την σύνδεση οικιστικών περιοχών μεταξύ τους ή ενοτήτων πόλης..

Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία στη χώρα μας τα εργαλεία που χρησιμοποιεί ο πολεοδομικός σχεδιασμός για την εκπόνηση του σχεδίου χρήσεων γης είναι οι γενικές χρήσεις γης (Π.Δ.23.2./6.3.1987 (ΦΕΚ 166 Δ') που παίρνουν την ονομασία τους από την κύρια χρήση που εξυπηρετούν. Έτσι σύμφωνα με την γενική πολεοδομική λειτουργία τους υπάρχουν οι παρακάτω γενικές χρήσεις:

1. Αμιγής κατοικία
2. Γενική κατοικία
3. Πολεοδομικά κέντρα – κεντρικές λειτουργίες πόλης – τοπικό κέντρο συνοικίας – γειτονιάς
4. Μη οχλούσα βιομηχανία – βιοτεχνία, βιομηχανικό και βιοτεχνικό πάρκο (χαμηλή μέση όχληση) – «βιομηχανικό πάρκο (ΒΙΠΑ) – βιοτεχνικό πάρκο (ΒΙΟΠΑ) προς εξυγίανση».
5. Οχλούσα βιομηχανία βιοτεχνία (υψηλή όχληση)
6. Χονδρεμπόριο
7. Τουρισμός – αναψυχή
8. Ελεύθεροι χώροι αστικό πράσινο
9. Κοινοφελείς εξυπηρετήσεις

Σε κάθε μια από αυτές τις γενικές χρήσεις επιτρέπεται η εγκατάσταση ειδικών χρήσεων γης ώστε να εξυπηρετείται η καλύτερη λειτουργία της περιοχής. Έτσι για παράδειγμα στην χρήση **γενική κατοικία** επιτρέπονται οι παρακάτω ειδικές χρήσεις:

1. Κατοικία
2. Ξενώνες μικρού δυναμικού
3. Εμπορικά καταστήματα
4. Γραφεία, τράπεζα, ασφάλειες, κοινοφελείς οργανισμοί
5. Διοίκηση
6. Εστιατόρια
7. Αναψυκτήρια
8. Κέντρα διασκέδασης, αναψυχής,
9. Ξενοδοχεία και λοιπές τουριστικές εγκαταστάσεις
10. Χώροι συνάθροισης κοινού
11. Πολιτιστικά κτίρια
12. Κτίρια εκπαίδευσης

13. Θρησκευτικοί χώροι
14. Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
15. Κτίρια περιθάλψης
16. Βιομηχανικές εγκαταστάσεις
17. Κτίρια, γήπεδα αποθήκευσης
18. Κτίρια, γήπεδα στάθμευσης
19. Πρατήρια βενζίνης, υγραερίου
20. Εγκαταστάσεις χονδρικού εμπορίου
21. Εγκαταστάσεις γεωργικών, δασικών, κτηνοτροφικών, αλιευτικών και λοιπών αγροτικών εκμεταλλεύσεων
22. Εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων
23. Αθλητικές εγκαταστάσεις
24. Ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι
25. Εγκαταστάσεις μέσων μαζικών μεταφορών
26. Άλλες ειδικές χρήσεις

Σε κάθε διοικητική ενότητα δήμου ή συνοικίας υπάρχει τουλάχιστον ένα κέντρο με τις λειτουργίες που επιτρέπονται σ' αυτό. Προς τις παρυφές κυρίως των πόλεων υπάρχουν περιοχές επαγγελματικής απασχόλησης ή βιομηχανικές περιοχές σε μικρό ποσοστό.

Πώς όμως αναπτύσσονται αυτές οι περιοχές και κυρίως οι περιοχές γενικής κατοικίας που είναι και η μεγαλύτερη δομημένη επιφάνεια; Πώς επηρεάζονται από την παρόδια δόμηση κατά μήκος των οδών του Κύριου οδικού δικτύου;

Στη χώρα μας η γενική κατοικία καλύπτει το μεγαλύτερο ποσοστό επιφάνειας των οικιστικών περιοχών διακοπτόμενη από μικρά τμήματα αμιγούς κατοικίας.

Οι δρόμοι του ΚΟΔ στις εντός σχεδίου περιοχές διέρχονται κυρίως από περιοχές γενικής κατοικίας. Επίσης, πολλά κέντρα δήμων, συνοικίας και ιδίως κέντρα υπερτοπικής σημασίας αναπτύσσονται και μάλιστα με γραμμική μορφή κατά μήκος του παρόδιου χώρου των οδών του ΚΟΔ.

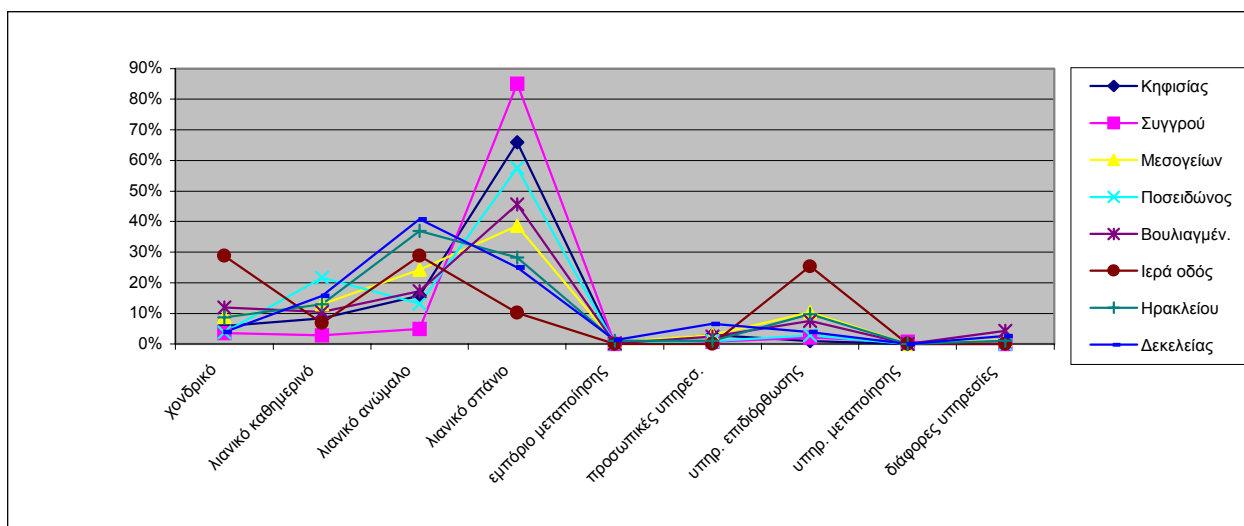
Από τις μέχρι τώρα εργασίες στον Ελλαδικό χώρο έχει γίνει φανερό η σχέση της λειτουργίας των οδών του ΚΟΔ και της παρόδιας δόμησης καθώς επίσης και ο βαθμός που επηρεάζει ο ένας χώρος τον άλλο, και έχει καθορισθεί, σε γενικές γραμμές, η τάση εξέλιξης του παρόδιου χώρου στους δρόμους του ΚΟΔ.

Στον παρόδιο χώρο των οδών του ΚΟΔ εγκαθίστανται, τουλάχιστον, στο ισόγειο, εμπορικές χρήσεις και τριτογενής τομέας (γραφεία, μεγάλες εταιρίες κλπ) στις αστικές περιοχές και βιομηχανικές - βιοτεχνικές αλλά και εμπορικές χρήσεις στις περιφερειακές περιοχές.

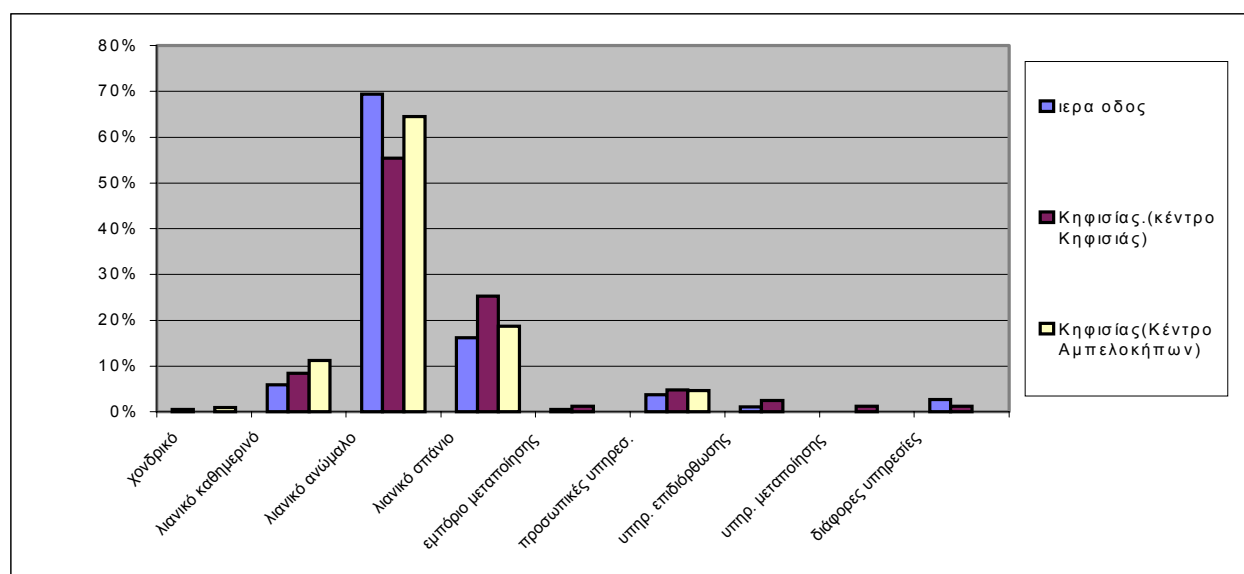
Χωρίς να θέλουμε να ισχυριστούμε ότι δεν υπάρχουν οι κατά τόπους ιδιαιτερότητες στο είδος των χρήσεων που εγκαθίστανται, ισχύει μια γενική παρατήρηση:

| Είδος εμπορίου | Κηφισίας | Συγγρού | Μεσογει- ων | Ποσειδών- νος | Βουλιαγ- μέν. | Ιερά οδός | Ηρακλει- ου | Δεκελείας |
|---------------------|----------|---------|----------------|------------------|------------------|-----------|----------------|-----------|
| χονδρικό | 6% | 4% | 9% | 4% | 12% | 29% | 9% | 4% |
| λιανικό καθημερινό | 8% | 3% | 13% | 22% | 10% | 7% | 13% | 16% |
| λιανικό ανώμαλο | 16% | 5% | 24% | 13% | 17% | 29% | 37% | 41% |
| λιανικό σπάνιο | 66% | 85% | 39% | 58% | 46% | 10% | 28% | 25% |
| εμπόριο μεταποίησης | 0% | 0% | 1% | 0% | 0% | 0% | 1% | 1% |
| προσωπικές υπηρεσ. | 3% | 1% | 3% | 1% | 2% | 0% | 1% | 7% |
| υπηρ. επιδιόρθωσης | 1% | 2% | 10% | 3% | 8% | 25% | 10% | 4% |
| υπηρ. μεταποίησης | 0% | 1% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| διάφορες υπηρεσίες | 0% | 0% | 1% | 0% | 4% | 0% | 1% | 3% |

Πίνακας 5.1. Εμπόριο στις κύριες αρτηρίες των Αθηνών σε περιοχές εκτός κέντρων.



Διάγραμμα 5.1. Εμπόριο στις κύριες αρτηρίες των Αθηνών σε περιοχές εκτός κέντρων.



Διάγραμμα 5.2. Εμπόριο στα υπερτοπικά κέντρα κατά Ρ.Σ.Α. σε κύριες αρτηρίες.

| | |
|------------------------|---------|
| Χονδρικό | 1,10 % |
| Λιανικό καθημερινό | 10,28 % |
| Λιανικό ανώμαλο | 63,94 % |
| Λιανικό σπάνιο | 18,32 % |
| Εμπόριο μεταποίησης | 0,84 % |
| Προσωπικές υπηρεσίες | 3,08 % |
| Υπηρεσίες επιδιόρθωσης | 0,91 % |
| Υπηρεσίες μεταποίησης | 0,41 % |
| Διάφορες υπηρεσίες | 0,85 % |

Σημείωση: Οι αποκλίσεις των τιμών των κατηγοριών του εμπορίου μεταξύ των κέντρων που μετρήθηκαν ήταν πολύ μικρές.

Πίνακας 5.2. Ποσοστά σύνθεσης των κατηγοριών του εμπορίου στην παρόδια ζώνη των υπερτοπικών κέντρων του Λεκανοπεδίου Αθηνών, επί κυρίων αρτηριών.

Οι τάσεις εγκατάστασης των παραπάνω ειδών χρήσεων γης είναι σε γενικές γραμμές παρόμοιες για το σύνολο των οδών του ΚΟΔ

Παρατηρούμε, δηλαδή, μια ομοιογένεια στο είδος των χρήσεων γης και ιδίως του εμπορίου που εγκαθίστανται παρόδια σε πολλούς κύριους άξονες των ελληνικών πόλεων και κυρίως της πρωτεύουσας. Ιδίως στα τμήματα του παρόδιου χώρου που δεν είναι χαρακτηρισμένα ως κέντρα πόλεων. Αλλά και στα κέντρα πόλεων υπάρχει ομοιογένεια και συνάφεια στα ποσοστά των εγκαθισταμένων χρήσεων εμπορίου.

Στους παρακάτω πίνακες και διαγράμματα φαίνεται το είδος εμπορίου στους κύριους άξονες της Αθήνας σε περιοχές που η παρόδια ζώνη δεν είναι χαρακτηρισμένη ως κέντρο και στις περιοχές που υπάρχουν κέντρα υπερτοπικής σημασίας επιφανειακής μορφής. Στον πίνακα και το διάγραμμα 5.1, φαίνονται τα ποσοστά εμπορίου στις περισσότερες από τις κύριες αρτηρίες της Αθήνας σε περιοχές εντός σχεδίου αλλά εκτός των περιοχών που χαρακτηρίζονται ως «κέντρα πόλης». Στον πίνακα 5.2, φαίνονται τα ποσοστά από κάθε είδος εμπορίου στα υπερτοπικά κέντρα.

Πέρα όμως από την επιρροή που έχουν οι δρόμοι του ΚΟΔ στην εξελικτική πορεία του παρόδιου χώρου αξίζει να ερευνηθεί πώς αυτή η παρόδια δόμηση επηρεάζει την ευρύτερη περιοχή που γειτνιάζει με τον ΚΟΔ και πώς επηρεάζεται η συνολική δομή της πόλης;

Σε προηγούμενες εισηγήσεις προσδιορίστηκε η επιρροή των παρόδιων χρήσεων στα κέντρα των πόλεων. Στην παρούσα εισήγηση θα γίνει μια προσπάθεια περιγραφής της σχέσης και επιρροής των παρόδιων στον ΚΟΔ χρήσεων γης στις περιοχές γενικής κατοικίας.

5.2. Επιπτώσεις των παρόδιων χρήσεων γης στις περιοχές γενικής κατοικίας

Σύμφωνα με τον σχεδιασμό των πόλεων στην χώρα μας οι δρόμοι του ΚΟΔ που στόχο έχουν την σύνδεση των κέντρων, την πρόσβαση στις περιοχές κατοικίας και εν γένει στις περιοχές εργασίας δεν υλοποιείται απαραίτητα ως όριο των πολεοδομικών ενότητων, αλλά στις περισσότερες περιπτώσεις διαπερνά τις συνοικίες, με αποτέλεσμα την αποκοπή τμημάτων της, την γραμμική ανάπτυξη των κέντρων, την διακοπή, δηλαδή, του ιστού της περιοχής και την διάσπαση της συνοχής της.

Τέτοια παραδείγματα είναι η συνοικία των Αμπελοκήπων που την διασχίζουν δύο σημαντικότεροι άξονες του ΚΟΔ, η Λεωφόρος Κηφισίας και η Λεωφόρος Αλεξάνδρου που αποτελεί, μάλιστα, και τμήμα του κυκλοφοριακού δακτυλίου της πόλης. Οι άξονες αυτοί διαχωρίζουν την περιοχή σε τρία ξεχωριστά τμήματα αναπτυγμένα ανεξάρτητα το ένα από το άλλο με τα δικά τους κέντρα ή δανειζόμενα κέντρα άλλων περιοχών.

Αλλά και η περιοχή Πολύγωνο διασπάται από την οδό Βριλησσού και την οδό Τσαλδάρη σε δύο τμήματα - νησίδες και ένα κυρίως σώμα.

Επιπλέον, η παρόδια δόμηση κατά μήκος του ΚΟΔ αλλοιώνει την προβλεπόμενη σύνθεση των χρήσεων γης (αυξάνονται τα ποσοστά του εμπορίου και του τριτογενούς τομέα κατά μήκος των οδών). Δημιουργείται δηλαδή ένα είδος ελλιπούς κέντρου το οποίο αποτελείται κυρίως από δύο γενικές κατηγορίες χρήσεων το εμπόριο και τον τριτογενή τομέα με εξειδίκευση σε είδη χρήσεων, (δημιουργία πιάτσας προσεγγίσιμης κυρίως με ΙΧ), που δεν εξυπηρετεί τόσο την περιοχή στην οποία είναι εγκατεστημένο αλλά ευρύτερο τομέα πόλης. Έχει δηλαδή υπερτοπική ακτινοβολία. Για παράδειγμα όποιος θέλει να βρει μεταχειρισμένα ανταλλακτικά αυτοκινήτων θα πάει στην Λ. Αθηνών ενώ αντιθέτως για είδη υγιεινής ή έπιπλα θα προσεγγίσει την Λ. Κηφισίας ή την Λ. Βουλιαγμένης.

Σε σημαντικές μάλιστα, αρτηρίες με πληθώρα χρηστών αλλά και με εύκολη προσέγγιση, τουλάχιστον στα αρχικά στάδια λειτουργίας του δρόμου, από πολλά σημεία της πόλης, οι εγκαταστάσεις αυτές εξαπλώνονται σε βάθος 2 και 3 Ο.Τ. από την οδό, κυρίως σε κομβικά σημεία.

Παρατηρείται δηλαδή μια τάση εξάπλωσης αυτών των ιδιόμορφων γραμμικών – αστεροειδών κέντρων, εισχωρώντας και σε βάθος στη περιοχή κατοικίας.

Εάν δηλαδή συμβολισθεί σχηματικά η τάση εξέλιξης των περιοχών γενικής κατοικίας στις περιοχές του ΚΟΔ θα μπορούσαμε να την παρομοιάσουμε με ημιτονοειδή καμπύλη.

Αλλά και στο κατακόρυφο επίπεδο η καμπύλη είναι παρόμοια. Δηλαδή τα ύψη των κτιρίων καθώς και η πυκνότητα τους είναι αντιστρόφως ανάλογη με την

απόσταση από το Κύριο Οδικό Δίκτυο, εκτός εάν υπάρχουν στην περιοχή ειδικοί περιορισμοί, όπως είναι, για παράδειγμα, στον παρόδιο χώρο της Λ. Κηφισίας στο ύψος του Π. Ψυχικού. Η περιοχή είναι χαρακτηρισμένη ως αμιγής κατοικία και δεν επιτρέπεται η εγκατάσταση εμπορίου.

Η εγκατάσταση σε μεγαλύτερο ποσοστό από το αναμενόμενο των χρήσεων εμπορίου και τριτογενούς τομέα καθώς και το μέγεθος της μονάδας των χρήσεων που αναφέρεται κυρίως σε πελατεία τομέα πόλης και όχι στην περιορισμένη περιοχή γενικής κατοικίας που έχει χωροθετηθεί, επηρεάζει τη δομή τη λειτουργία αλλά και τον τρόπο ζωής του συνόλου της περιοχής που είναι χαρακτηρισμένη ως γενική κατοικία. Όπως είναι γνωστό ο στόχος της θεσμοθέτησης της γενικής κατοικίας είναι η εξυπηρέτηση της λειτουργία της κατοίκησης. Οι άλλες χρήσεις που επιτρέπονται εκτός αυτής σκοπό έχουν την καλύτερη λειτουργία της. Μετα καινούρια όμως δεδομένα δόμησης κατά μήκος του ΚΟΔ η περιοχή κατοικίας που γειτνιάζει με τον παρόδιο χώρο του υποβαθμίζεται, γιατί οι χρήσεις που εγκαθίστανται παρόδια έχουν αντιθετική λειτουργία από αυτήν της κατοικίας. Εάν στα παραπάνω προσθέσουμε ότι οι χρήσεις εμπορίου και τριτογενούς τομέα είναι πιο δυναμικές ως προς την τάση εγκατάστασης και οικονομικά πιο εύρωστες από την κατοικία και ότι η κυκλοφορία των δρόμων, που είναι κεντρικοί άξονες, είναι σημαντική, επομένως έχει δυσμενείς επιπτώσεις ως προς τον θόρυβο, την ατμοσφαιρική μόλυνση, την πεζή κίνηση κλπ, είναι φανερό το επακόλουθο της σταδιακής εκδίωξης της κατοικίας από τον άξονα και της επιφανειακής συρρίκνωσής της στο εσωτερικό της ζώνης. Έτσι το μεγάλο προσόν που εμφανίζουν οι πόλεις της χώρας μας, της ανάμιξης, δηλαδή, των χρήσεων και επομένως της λειτουργίας του χώρου σχεδόν καθ' όλο το εικοσιτετράωρο, στις περιοχές αυτές τείνει να ελλείψει με όλα τα αρνητικά αποτελέσματα της ερήμωσης σε μεγαλύτερο χρονικό διάστημα μέσα στο εικοσιτετράωρο, της μείωσης της ασφάλειας μετακίνησης και διαβίωσης.

Αλλά και τα κέντρα της περιοχής αποδυναμώνονται εφόσον τμήμα της πελατείας τους εξυπηρετείται από τα νέα ιδιότυπα αυτά κέντρα κατά μήκος των αξόνων της πόλης που είναι ελκτικότερα, εφόσον περιέχουν εγκαταστάσεις, μεγαλύτερες σε μέγεθος, πληρέστερες σε ποσότητα και ποιότητα, με μεγαλύτερη ποικιλία, γρήγορη εξυπηρέτηση, καλύτερη πρόσβαση και μεγαλύτερη δυνατότητα στάθμευσης.

Υπάρχουν όμως και θετικά αποτελέσματα στην γενική κατοικία από την παρόδια δόμηση κατά μήκος του ΚΟΔ. Η εντατικοποίηση της εγκατάστασης χρήσεων που δημιουργούν νέες θέσεις εργασίας, λογικά προσελκύει στην περιοχή νέους κατοίκους με αποτέλεσμα την πύκνωση της κατοικίας και την ζωντάνια και αύξηση της δυναμικότητας του χώρου.

Πέρα από τα παραπάνω προβλήματα που δημιουργούνται στις περιοχές γενικής κατοικίας που διατρέ-

χουν άξονες του Κυρίου Οδικού Δικτύου, τα οποία αναφέρονται στην πυκνότητα, το είδος δόμησης και τη λειτουργία των χρήσεων γης, σημαντικά προβλήματα εμφανίζονται και στη προβλεπόμενη οδική κυκλοφορία στην περιοχή.

Οι δρόμοι του Κυρίου Οδικού Δικτύου οι οποίοι όπως είπαμε χωροθετούνται στην καλύτερη περίπτωση στις παρυφές της γενικής κατοικίας, συνήθως όμως την διασχίζουν, εξυπηρετούν αφενός την διαμετρική κυκλοφορία, η οποία δεν έχει σχέση με την λειτουργία της ζώνης αλλά και τη κυκλοφορία πρόσβασης στις παρόδιες χρήσεις εμπορίου και τριτογενή τομέα, που είναι ιδιαίτερα έντονη στις ώρες εργασίας. Όλη αυτή η κυκλοφορία επιβαρύνει την περιοχή κυκλοφορικά αλλά και περιβαλλοντικά χωρίς να της παρέχει κάποιο όφελος. Επιπλέον χρησιμοποιούνται οι χώροι στάθμευσης της περιοχής, που πρωταρχικό σκοπό έχουν την εξυπηρέτηση των κατοίκων, για την κάλυψη των αναγκών σε στάθμευση των επισκεπτών και εργαζομένων στις εγκαταστάσεις του παρόδιου χώρου των οδών του ΚΟΔ προκαλώντας σημαντικά προβλήματα στην εξυπηρέτηση των ιδίων των κατοίκων της περιοχής.

Αλλά και η εικόνα του χώρου (φυσικό και ανθρωπογενές τοπίο) επηρεάζεται από την τάση εξέλιξης της παρόδιας δόμησης κατά μήκος του ΚΟΔ, είτε είναι η εικόνα που έχει καταχωρήσει ο παρατηρητής στην μνήμη του ως κάτοικος ή επισκέπτης της περιοχής είτε είναι η εικόνα που προσλαμβάνει ο οχούμενος παρατηρητής στους δρόμους του ΚΟΔ.

Ο μεν οχούμενος παρατηρητής αντιλαμβάνεται την λειτουργία της περιοχής που διασχίζει αναγνωρίζοντας και ερμηνεύοντας κυρίως τα στοιχεία που του παρέχει ο παρόδιος χώρος εφόσον αυτός καταλαμβάνει το μεγαλύτερο τμήμα του οπτικού πεδίου του. Έτσι εάν η πληροφορία που του παρέχεται είναι ένα συνεχές δομημένο τοπίο με κτίρια γραφείων, εμπορικά κέντρα, τράπεζες, ή στις περιοχές εκτός σχεδίου με εγκαταστάσεις εμπορίου πρώτων υλών, συνεργείων αυτοκινήτων, ανταλλακτικών, εκθέσεων κλπ είναι δύσκολο να κατανοήσει εάν πίσω από αυτό το πρόσωπο του δρόμου η περιοχή είναι κέντρο πόλης ή γενική κατοικία ή ακόμη και αδόμητη περιοχή εκτός σχεδίου πόλης. Είναι δυσδιάκριτη δηλαδή η λειτουργία της περιοχής αλλά και η ιδιαίτερη φυσιογνωμία της. (φυσικό περιβάλλον, ανάγλυφο φυσικό τοπίο, πυκνότητα δόμησης, είδος δόμησης, κλπ).

Επιπλέον, ο κάτοικος ή επισκέπτης της περιοχής καταχωρεί στην μνήμη του αλλοιωμένη την εικόνα της, εφόσον πλέον οι δρόμοι του ΚΟΔ, οι οποίοι από την ίδια τους τη λειτουργία και το μέγεθος είναι ένα ιδιαίτερα έντονο στοιχείο του τοπίου του χώρου, εμφανίζουν ακόμη εντονότερη την παρουσία τους με την πύκνωση της δόμησης του παρόδιου χώρου. Έτσι η περιοχή της γενικής κατοικίας δεν καταχωρείται στην μνήμη του παρατηρητή ως μια ενιαία επιφάνεια ήπιας προαστιακής δόμησης ή αστικής δόμησης

κέντρου με τα τυχόν ορόσημα (ιστορικά φυσικά κλπ) που σηματοδοτούν τον χώρο αλλά ως δομημένες διάσπαρτες νησίδες μεγαλύτερες ή μικρότερες που έχουν ως όριο τους δρόμους του ΚΟΔ και σηματοδοτούνται με μεγάλα κτίρια που πολλές φορές περιορίζουν τη θεά των φυσικών, ιστορικών και άλλων συμβόλων.

Αξίζει λοιπόν να ερευνηθεί σε βάθος η επιρροή που έχει η ανεξέλεγκτη παρόδια δόμηση κατά μήκος του ΚΟΔ στις περιοχές γενικής κατοικίας εφόσον όπως φαίνεται αλλοιώνει την δομή της και την λειτουργία της. Άλλωστε η χρήση της γενικής κατοικίας είναι σημαντική εφόσον επιφανειακά καταλαμβάνει το μεγαλύτερο μέρος των πόλεων.

5.3. Προτάσεις αντιμετώπισης των δυσμενών επιπτώσεων.

Από τα παραπάνω που αναφέρθηκαν γίνεται φανερό ότι δεν μπορούμε να αντιμετωπίσουμε την πόλη σαν μια σειρά από περιοχές και να επιλύουμε αποσπασματικά τα προβλήματα κάθε περιοχής χωρίς να λάβουμε υπόψη το σύνολο της πόλης.

Η πόλη είναι σαν ένας ζωντανός οργανισμός που κάθε στοιχείο δρα ανεξάρτητα αλλά και για το σύνολο. Οι αλληλεπιδράσεις του μέρους στο όλο είναι ιδιαίτερα σημαντικές.

Οι περιοχές της γενικής κατοικίας αποτελούν χωρικά το μεγαλύτερο ποσοστό της πόλης, γιατί κατέχουν την μεγαλύτερη επιφάνεια. Εάν παρομοιάσουμε μια πόλη με κύτταρο, θα μπορούσαμε να παραβάλλουμε το κέντρο της με τον πυρήνα του κυττάρου και την κατοικία με το κυτταρόπλασμα.

Ενδεικτικά θα αναφέρω ορισμένες προτάσεις για την βελτίωση των προβλημάτων που δημιουργούνται από την ανεξέλεγκτη παρόδια δόμηση κατά μήκος του ΚΟΔ στην γενική κατοικία και διασπών την δομή της.

1. Οι δρόμοι του κύριου οδικού δικτύου θα πρέπει να περιγράφουν τις περιοχές γενικής κατοικίας και όχι να τις διασχίζουν. Να αποτελούν δηλαδή ένα όριο – φραγμό της περιοχής. Μ' αυτόν τον τρόπο επιτυγχάνεται η διαφύλαξη της δομής της περιοχής. Στην περίπτωση νέων πολεοδομούμενων περιοχών θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη αυτός ο στόχος από τους μελετητές που εκπονούν τη μελέτη. Στην περίπτωση που ήδη είναι διαμορφωμένη η κατάσταση και απαιτείται άμεση παρέμβαση με μια σειρά μέτρα, πολεοδομικά και κυκλοφοριακά, να συντάσσεται μελέτη αναβάθμισης ή μελέτη ανάπλασης της περιοχής ώστε να αποφευχθεί η διέλευση μέσα από την περιοχή κατοικίας της διαμπερούς κυκλοφορίας που εξυπηρετούν οι δρόμοι του κύριου οδικού δικτύου και ιδιαίτερα οι κατηγορίες των αρτηριών και αυτοκινητοδρόμων.

2. Να εξειδικευθούν περισσότερο απ' ό,τι προβλέπει η νομοθεσία οι όροι δόμησης και να καθοριστεί η διάταξη και το μέγεθος δόμησης στα οικοπέδα των παρόδιων περιοχών του Κ.Ο.Δ. ώστε να εξασφαλίζεται η επιθυμητή αναλογία των χρήσεων που επιτρέπονται στην γενική κατοικία και να μειωθεί η σημερινή μονομερής τάση εγκατάστασης ορισμένων χρήσεων. Στο ερευνητικό πρόγραμμα που εκπονήθηκε από το Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών του Ε.Μ.Π. με τίτλο "Πολεοδομική οργάνωση παρόδιων χρήσεων και σύνδεση με κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο κύριο οδικό δίκτυο" προκειμένου να ελεγχθεί η παρόδια ανάπτυξη στα επιθυμητά πλαίσια προτείνονται μια σειρά από μέτρα ώστε :

- Να καθορίζεται και ελέγχεται το είδος των χρήσεων γης σε κάθε κατηγορία γενικής χρήσεως
- Να καθορίζεται και ελέγχεται η ένταση της ανάπτυξης των παρόδιων χρήσεων
- Να προσδιορίζεται η γενική διάταξη και διαμόρφωση του κτιρίου στο οικοπέδο αλλά και στο δομημένο χώρο του Οικοδομικού Τετραγώνου.

Τα μέτρα αυτά αναφέρονται στο είδος των χρήσεων που θα επιτρέπονται ανά γενική χρήση παρόδια, στον Συντελεστή Δόμησης που θα ισχύει στον παρόδιο χώρο, στις Οικοδομικές Γραμμές, καθώς και στο οπίσθιο όριο δόμησης, στην πρόσβαση στους χώρους στάθμευσης σε επίπεδο οικοδομικού τετραγώνου και στον τρόπο δόμησης (με Pilotis, οπισθοχώρηση, μειωμένη κάλυψη κλπ).

3. Να απαγορευθεί η δυνατότητα Μεταφοράς Συντελεστή Δόμησης στην παρόδια περιοχή των δρόμων του ΚΟΔ.

4. Να επιβληθεί περιορισμός στο μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των κτιρίων της παρόδιας περιοχής, ώστε να υπάρχει οπτική επαφή με την ευρύτερη περιοχή στην οποία εντάσσεται και να μην δημιουργείται ένα πέτασμα «κουρτίνα» από κτίρια, όπως είναι, για παράδειγμα, η δόμηση στη λεωφόρο Ποσειδώνος στο ύψος του Π. Φαλήρου..

5. Να εξασφαλίζεται μια λωρίδα ικανού πλάτους ελεύθερης δόμησης κατά μήκος του ΚΟΔ διαμορφωμένη με χρήση πρασίνου, παιδικής χαράς, ή ανοιχτών γηπέδων κλπ, ώστε ο παρατηρητής να έχει μεγαλύτερη και πληρέστερη εικόνα της ευρύτερης περιοχής. Η λωρίδα αυτή ελεύθερου κοινόχρηστου χώρου βοηθά συγχρόνως στην ηχομόνωση (κατάλληλο πράσινο μπορεί να λειτουργήσει σαν ηχοπέτασμα) αλλά και τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, ώστε να μην υποβαθμίζονται οι περιβαλλοντικές συνθήκες των περιοχών κατοικίας που έχουν πρόσωπο στους δρόμους του ΚΟΔ. Η ελεύθερη αυτή περιοχή μπορεί να χρησιμοποιηθεί πολλαπλά. Εντάσσεται, δηλαδή στο δίκτυο ελεύθερων χώρων της περιοχής και συγχρόνως επιτυγχάνεται η σαφέστερη περιγραφή του ορίου της περιοχής «φυσικός φραγμός».

6. Οι προσβάσεις στις περιοχές γενικής κατοικίας από τους δρόμους του ΚΟΔ να είναι περιορισμένες και να εξυπηρετούνται με ανισόπεδους κόμβους ή με ισόπεδους, ελεγχόμενους με φανοστάτες. Ένας εύκολος τρόπος για εξασφάλιση της υλοποίησης αυτής της ιδέας (έλεγχος της πρόσβασης από το δευτερεύον δίκτυο στο ΚΟΔ) είναι η υψομετρική διαφοροποίηση των οδοστρωμάτων στις διασταυρώσεις του ΚΟΔ με τις άλλες οδούς. Η πρόταση αυτή έχει ήδη εφαρμοσθεί στο εξωτερικό ενώ στην Ελλάδα θεωρείται απαράβατη αρχή η ταύτιση των ερυθρών των οδών στις αξονοδιασταυρώσεις. Ο κανόνας αυτός ίσως θα πρέπει να επαναπροσδιορισθεί.

7. Επίσης θα πρέπει να απαγορεύεται η άμεση πρόσβαση οχημάτων από τους δρόμους του ΚΟΔ στις παρόδιες εγκαταστάσεις.

8. Στην διατομή των δρόμων του ΚΟΔ στις περιοχές

γενικής κατοικίας να προβλέπεται παράπλευρος δρόμος ο οποίος θα παραλαμβάνει την τοπική κυκλοφορία.

9. Να προβλέπονται ξεχωριστοί χώροι στάθμευσης που εξυπηρετούν τις ανάγκες των δρόμων του ΚΟΔ (όπως είναι για παράδειγμα οι σταθμοί μετεπιβίβασης και άλλα) και να μην χρησιμοποιούνται οι χώροι στάθμευσης που εξυπηρετούν την περιοχή.

Το τελικό συμπέρασμα απ' αυτήν την εισήγηση, που επεσήμανε μερικά από τα προβλήματα που εμφανίζονται στο σώμα της πόλης από την επίδραση της παρόδιας δόμησης του ΚΟΔ είναι ότι θα πρέπει, ίσως, να γίνει μια εκτενέστερη έρευνα, ώστε να εξετασθεί σα βάθος το μέγεθος της επιρροής και να προταθούν ειδικά μέτρα, κατάλληλα προσαρμοσμένα στο σύνολο των παρεμβάσεων, για να έχουν θετικά αποτελέσματα, όχι μόνον για τον παρόδιο χώρο αλλά και για την πόλη ολόκληρη.

6. Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΝΤΑΤΙΚΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΙΣΟΔΩΝ ΠΟΛΕΩΝ

Λεωνίδας Αντωνίου, Αρχιτέκτων, Περιφερειολόγος, ερευνητής ΕΜΠ

6.1. Ειδικό αντικείμενο

Το αντικείμενο της παρούσης εισήγησης αφορά τις χρήσεις γης που εγκαθίστανται στον παρόδιο χώρο κύριων οδικών αξόνων, οι οποίοι διασχίζουν περιοχές εκτός σχεδίου πόλης. Αποτελεί μια συνοπτική παρουσίαση σχετικού ερευνητικού έργου¹ που πραγματοποιήθηκε στο Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών του Ε.Μ.Π.

Εάν οι παραπάνω περιοχές θεωρηθούν υπό το πρίσμα της θέσης τους ως προς τη λειτουργία της πόλης, τότε μπορούν να διακριθούν τρεις κατηγορίες παρόδιων ζωνών:

- Παρόδιες ζώνες οδικών τμημάτων που βρίσκονται μέσα **στα δομημένα τμήματα της πόλης**
- Παρόδιες ζώνες οδικών τμημάτων που **εντάσσονται στον ιστό της πόλης**, αλλά είναι και κοντά σε περιοχές πρασίνου, ιδιαίτερου φυσικού κάλλους αρχαιολογικούς χώρους, ιστορικά μνημεία, ορεινούς όγκους και σε δεσμευμένους χώρους για προβλεπόμενα από τους σχεδιασμούς έργα.
- Παρόδιες ζώνες οδικών τμημάτων που συνδέουν την πόλη με γειτονικούς οικισμούς ή λοιπές προαστιακές περιοχές, καθώς επίσης και οικισμούς ή προαστιακές περιοχές μεταξύ τους.

Το αντικείμενο εδώ εξειδικεύεται **στις εισόδους των πόλεων**, που εμφανίζουν ιδιαίτερη ένταση στην τάση εγκατάστασης χρήσεων γης, η οποία δημιουργεί προβλήματα τόσο στην πολεοδομική λειτουργία της περιοχής, όσο και στην κυκλοφοριακή λειτουργία του δρόμου, καθώς επίσης και στην εικόνα της πόλης. Η πρώτη και η δεύτερη κατηγορία περιοχών εκτός σχεδίου, αποτελούν περισσότερο ελεγχόμενες περιπτώσεις, αφού συνήθως γι' αυτές τις περιοχές έχουν θεσμοθετηθεί ιδιαίτεροι πολεοδομικοί, λειτουργικοί, και άλλοι περιορισμοί, με αποτέλεσμα αυτές να μην εμφανίζουν εντατικοποίηση της δόμησης σε μεγάλο βαθμό, όπως συμβαίνει στην πρώτη περίπτωση των εισόδων των πόλεων.

Οι οδικοί άξονες που παίζουν ρόλο εισόδου πόλεων, ανάλογα με το είδος των περιοχών που συνδέουν μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως εξής:

- Οδοί που συνδέουν την πόλη με **περιφέρειες** της πόλης. Ελλάδος.
- Οδοί που συνδέουν την πόλη με **περιοχές αναψυχής και παραθερισμού** του ευρύτερου χώρου της
- Οδοί που συνδέουν την πόλη με **περιοχές γεωργικές, βιομηχανικές** κλπ. του ευρύτερου χώρου της πόλης.

Στην **ευρύτερη περιοχή της Αθήνας** υπάρχουν:

- Δύο εισοδοί της πρώτης περίπτωσης, που συνδέουν την πόλη με την περιφέρεια της Πελοποννήσου και της υπόλοιπης Ελλάδος (ΠΑΘΕ 1,2). Ειδικότερα, εξετάστηκαν τα παρακάτω τμήματά τους που διασχίζουν εκτός σχεδίου περιοχές.

1. Οδός Κερατσινίου Σιαραμαγιά, που συνδέει τον Πειραιά με τον ΠΑΘΕ 1.
2. Λεωφόρος Αθηνών (Εθνική οδός Αθηνών-Κορίνθου).
3. Εθνική οδός Αθηνών Θεσσαλονίκης στο ύψος της Μεταμόρφωσης.
4. Λεωφόρος Θησέως στη Δροσιά, που συνδέει τα βόρεια, ανατολικά και νότια τμήματα της πόλης με τον ΠΑΘΕ 2.

- Τρεις εισοδοί της δεύτερης περίπτωσης που συνδέουν την πόλη με περιοχές αναψυχής και παραθερισμού. Ειδικότερα εξετάζονται τα παρακάτω οδικά τμήματα:

1. Οδός Βάρης-Βάρκιζας (Βλάχικα Βάρης).
2. Οδός Διονύσου (Διόνυσος-Ν. Μάκρης).
3. Οδός Πεντέλης-Ν. Μάκρης.

- Τέσσερις εισοδοί της τρίτης περίπτωσης, που συνδέουν την πόλη με περιοχές γεωργικές, βιομηχανικές, κλπ. Ειδικότερα εξετάζονται τα παρακάτω οδικά τμήματα:

1. Οδός Χασιάς (Αγ. Ανάργυροι - Καματερό).
2. Λεωφόρος Καραμανλή (Αχαρνές).
3. Λεωφόρος Μαραθώνος (Μεσόγεια Αττικής).

6.2. Σχετικό θεσμικό πλαίσιο

Όπως και σε άλλη εισήγηση επισημάνθηκε το θεσμικό πλαίσιο, που ισχύει σήμερα στη χώρα μας, δεν καλύπτει επαρκώς ή ικανοποιητικά έστω το ευρύτερο θέμα μας. Θα ήταν ίσως εξωπραγματική η αναζήτηση εξειδικευμένων διατάξεων για τις εισόδους των πόλεων και ακόμη ειδικότερα στα εκτός σχεδίου πό-

1. Το ερευνητικό πρόγραμμα ΠΕΝΕΔ 95 με τίτλο «Παρόδια πολεοδομική ανάπτυξη σε αρτηρίες ευρύτερης Αθήνας» επιπονήθηκε κατ' ανάθεση της ΓΓΕΤ από τους: **Α. Αραβαντινό** καθηγητή ΕΜΠ (επιστημονικό υπεύθυνο), **Μ. Αγγελίδη**, επ. καθ. ΕΜΠ, **Θ. Μαργάτου**, Αρχιτέκτονα Δρ Πολεοδομίας, **Κ. Σεργιά**, Αρχιτέκτονα Δρ Πολεοδομίας, **Μ. Θέμου**, Π. Μηχανικό, Συγκοινωνιολόγο και **Λ. Αντωνίου**, Αρχιτέκτονα, Περιφερειολόγο.

λης τμήματά τους που εδώ μας ενδιαφέρουν. Μερικές όμως χρήσιμες βασικές διατάξεις είναι:

6.2.1. Η εκτός σχεδίου πόλης δόμηση

Η εκτός σχεδίου πόλης δόμηση θα μπορούσε να ενταχθεί σε δύο μεγάλες κατηγορίες. Η πρώτη κατηγορία αφορά την **οργανωμένη δόμηση**, όπου κατά κύριο λόγο ισχύουν οι διατάξεις των βασικών πολεοδομικών νόμων (1337/1983, 974/1979). Έτσι οι εκτός σχεδίου πόλης περιοχές για να αξιοποιηθούν πολεοδομικά, αποκτούν σχέδιο με την διαδικασία που προβλέπει ο Ν. 1337/83.

Η δεύτερη κατηγορία αφορά την οικοδομική εκμετάλλευση **μεμονωμένων οικοπέδων** και είναι προφανές ότι εδώ πρέπει να εστιάσουμε την προσοχή μας. Έτσι κατ' αρχήν, γι' αυτή τη μορφή δόμησης θεσπίστηκε το Π.Δ. 6.10.1978 (ΦΕΚ 538Δ/17.10.1978), «**περί καθορισμού των κείμενων εκτός των ρυμοτομικών σχεδίων των πόλεων και εκτός των ορίων των νομίμως υφιστάμενων προ του έτους 1923 οικισμών**». Το πιο πάνω διάταγμα συμπληρώθηκε και τροποποιήθηκε στην πορεία με άλλα δύο βασικά διατάγματα Π.Δ. 24/31.5.1985 και 29.12.1989/22.1.1990.

Η πρόθεση του έλληνα νομοθέτη, σ' αντίθεση με ότι συμβαίνει στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες, είναι φανερό ότι επιθυμεί να επιτρέψει την «**ατομική**» εκτός σχεδίου πόλης δόμηση, για τις περισσότερες θεσμοθετημένες χρήσεις, επιβάλλοντας βέβαια αυστηρότερες προϋποθέσεις γι' αυτή. Σ' όλα τα σχετικά διατάγματα παρατηρείται η χρήση του όρου «**γήπεδο**» αντί «**οικόπεδο**», προφανώς για να δοθεί έμφαση στην διαφοροποίηση τους με τα εντός σχεδίου πόλης οικόπεδα.

Βασικές διατάξεις:

Οι γενικές διατάξεις, δηλαδή όσες ισχύουν αδιακρίτως για όλα τα γήπεδα περιέχονται στο άρθρο 1 του Π.Δ. 24.2.1985 και ορίζουν σε γενικές γραμμές τα εξής:

1. Το **ελάχιστον εμβαδόν** γηπέδου είναι **4.000μ²** με ελάχιστο πρόσωπο 45μ. και ελάχιστο βάθος 50μ.

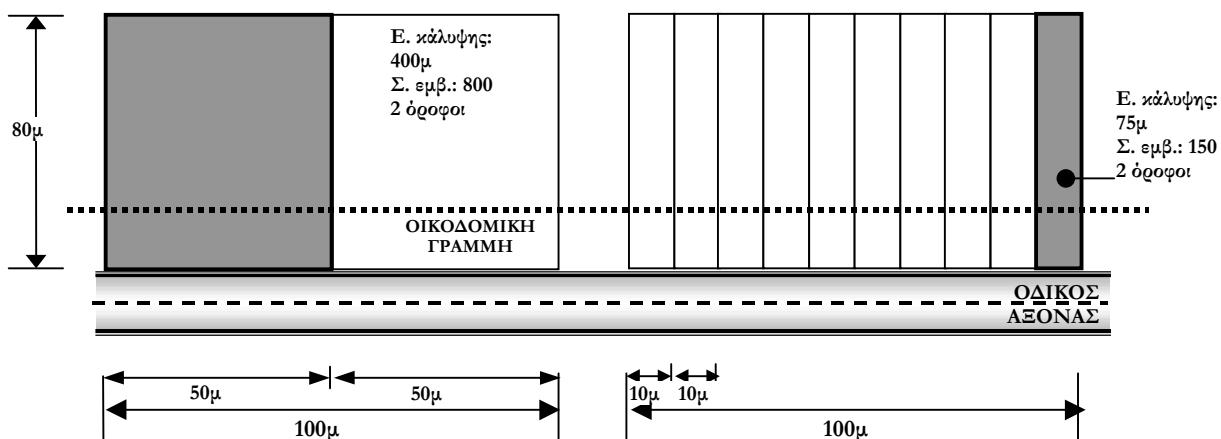
2. **Κατά παρέκκλιση** από τις γενικές διατάξεις θεωρούνται άρτια και οικοδομήσιμα γήπεδα υπό διάφορες προϋποθέσεις. Στο επίπεδο που εδώ εξετάζουμε μας ενδιαφέρουν οι παράγραφοι που αναφέρονται στα «**γήπεδα με πρόσωπο σε Διεθνείς, Εθνικές, Επαρχιακές, Δημοτικές και Κοινοτικές οδούς**», καθώς και σε εγκαταλελειμμένα τμήματα αυτών και σε σιδηροδρομικές γραμμές. Θεωρούνται λοιπόν άρτια και οικοδομήσιμα τα γήπεδα που υπήρχαν πριν το **1962** αν έχουν ελάχιστο πρόσωπο 10μ., ελάχιστο βάθος 15μ. και ελάχιστο εμβαδόν **750μ²**, πριν το **1964** αν έχουν ελάχιστο πρόσωπο 20μ., ελάχιστο βάθος 35μ. και ελάχιστο εμβαδόν **1.200μ²** και αυτά που υπήρχαν πριν το **1978** και έχουν ελάχιστο πρόσωπο 25μ. ελάχιστο βάθος 40μ. και ελάχιστο εμβαδόν **2.000μ²**.

Είναι φανερό ότι οι διατάξεις αυτές προσφέρουν ευεργετήματα για τους ιδιοκτήτες των συγκεκριμένων οικοπέδων, εντείνουν τη δόμηση στην παρόδια ζώνη του κύριου οδικού δικτύου και ουσιαστικά καθορίζουν μεγαλύτερη πυκνότητα δόμησης στην ζώνη αυτή.

Έτσι, για παράδειγμα ας κάνουμε μια υπόθεση για γήπεδα που προϋπήρχαν του 1962. Τότε, σε ένα μέτωπο 100μ παρόδιου χώρου και σε ένα βάθος 80 μέτρων, δηλαδή σε μια συνολική επιφάνεια 8.000μ² σε Διεθνείς, Εθνικές, Επαρχιακές, Δημοτικές και Κοινοτικές οδούς και σε εκτός σχεδίου περιοχή είναι δυνατό να δημιουργηθούν δέκα (10) άρτια προς οικοδόμηση γήπεδα, ενώ χωρίς την ισχύ των διατάξεων με την οποία δίδεται κατά παρέκκλιση αρτιότητα ο μέγιστος αριθμός αυτών περιορίζεται στα δύο(2) (Σχ. 6.1.).

Στις ίδιες κατά παρέκκλιση διατάξεις εντάσσονται και τα γήπεδα που απομένουν μετά από πράξεις **απαλλοτρίωσης** ή διάνοιξης Διεθνών, Εθνικών ή Επαρχιακών οδών, όπως επίσης και τα γήπεδα που προκύπτουν μετά από πράξεις **αναδασμού**.

3. Το **μέγιστο ποσοστό κάλυψης** των γηπέδων ορίζεται στο **10%** της επιφάνειας τους, ενώ ο **μέγιστος**



Σχ. 6.1. Σχηματική αναπαράσταση των δυνατοτήτων που δίνουν οι κατά παρέκκλιση διατάξεις ως προς την αρτιότητα των γηπέδων.

συντελεστής δόμησης ορίζεται το **0,2**. Ο μέγιστος αριθμός ορόφων ορίζεται στους δύο (2) και το **μέγιστο ύψος** σε **7,5μ**.

4. Οι **αποστάσεις του κτιρίου από τα όρια του γηπέδου** ορίζονται γενικά σε **15 μέτρα**. Και εδώ όμως έχουμε **επιπτώσεις** στις περιπτώσεις των «**κατά παρέκκλιση άρτιων γηπέδων**» φθάνουν μέχρι και το **2,5μ**.

5. Υπάρχουν βέβαια και μια σειρά από διατάξεις δευτερευούσης σημασίας που αφορούν θέματα περιφράξεων, υπογείων, εξωστών, κλπ.

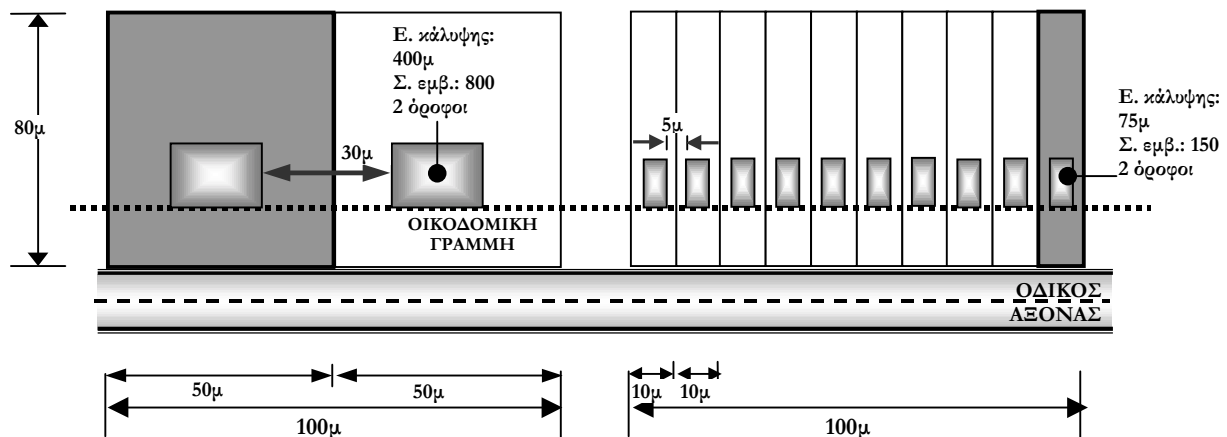
6.2.2. Οι αποστάσεις της γραμμής δόμησης από το οδικό δίκτυο στις εκτός σχεδίου περιοχές.

Οι αποστάσεις της γραμμής δόμησης από το οδικό δίκτυο ορίζονται γενικά για:

- Περιοχές εκτός εγκεκριμένου σχεδίου πόλης και εκτός ορίων οικισμού σε 40μ. από το όριο της οδού και σε 60μ. από τον άξονα της για το πρωτεύον εθνικό δίκτυο, σε 30μ και 45μ. για το δευτερεύον εθνικό δίκτυο αντίστοιχα και σε 30μ από τον άξονα για το τριτεύον εθνικό δίκτυο. Για το πρωτεύον επαρχιακό δίκτυο η απόσταση ορίζεται στα 20μ. από τον άξονα.
- Οικισμούς προϋφιστάμενους του 1923 χωρίς εγκεκριμένο σχέδιο πόλης ή οριοθετημένους οικισμούς μέχρι 2.000 κατ. σε 10-30μ. για το εθνικό δίκτυο από τον άξονα της οδού, σε 3-10μ. για το επαρχιακό δίκτυο και 3μ. από το όριο της οδού για τις κύριες δημοτικές και κοινοτικές οδούς

6.2.3. Σύνδεση ειδικών εγκαταστάσεων με το οδικό δίκτυο και τους χώρους στάθμευσης

Στο Ν. 511/1970 προβλέπεται ότι με Π.Δ/γμματα καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίων υγρών καυσίμων και σταθμών αυτοκινήτων, ως και οι όροι και οι προϋποθέσεις σύμφωνα με τους οποίους γίνεται η σύνδεση των εγκαταστάσεων αυτών με εθνικές, επαρχιακές, δημοτικές ή κοινοτικές οδούς. (Β.Δ. 464/ 1970, 465/1970, 466/1970, 455/1976 κ.ά.).



Σχ. 6.2. Σχηματική αναπαράσταση των δυνατοτήτων που δίνουν οι κατά παρέκκλιση διατάξεις ως προς τον οικοδομικό όγκο και τις αποστάσεις των κτιρίων.

Οι προδιαγραφές αυτές έχουν επεκταθεί και για την σύνδεση και άλλων ειδικών κτιρίων (ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις κ.α.), χωρίς όμως να είναι σαφώς προσδιορισμένες. Αφήνεται έτσι στη κρίση της αρμόδιας υπηρεσίας η επιβολή ειδικής σύνδεσης.

Υφίστανται επίσης διατάξεις που αφορούν στους χώρους στάθμευσης (Π.Δ. 697/79, Ν 960/79, κ.α.) και αναφέρονται στη δημιουργία και λειτουργία σταθμών αυτοκινήτων, στους όρους και τις προϋποθέσεις ιδρύσεώς τους και στη σχέση του μεγέθους του χώρου στάθμευσης με τα ποσοτικά μεγέθη και το είδος των χρήσεων γης, στις δυνατότητες διάταξης και τις ελάχιστες διαστάσεις των χώρων στάθμευσης κλπ.

6.3. Η διαμόρφωση των εισόδων πόλεων στην Ελλάδα.

Η «**κατάληψη**» του παρόδιου χώρου από συγκεκριμένες κατηγορίες εγκαταστάσεων εντείνεται στις «**εισόδους των πόλεων**», όπου συγκεντρώνονται συνήθως χρήσεις ιδιαίτερα επιβαρυντικές, τόσο για την κυκλοφορία όσο και για το περιβάλλον. Η χωροθέτηση αυτών των χρήσεων στις εισόδους των πόλεων οφείλεται σε μια σειρά από ελκτικά πλεονεκτήματα που και προκύπτουν από την τριπλή ιδιότητα που έχουν αυτά τα οδικά τμήματα, καθώς είναι τμήματα του **κύριου οδικού δικτύου** της χώρας, βρίσκονται σε **εκτός σχεδίου πόλης περιοχές** και ταυτόχρονα χαρακτηρίζονται και ως «**είσοδοι πόλεων**». Είναι δε τα εξής:

- Αυξημένη κυκλοφοριακή κίνηση.
- Μικρή αρχική επένδυση.
- Κατάλληλο μέγεθος γηπέδων.
- Εγγύτητα σε υπηρεσίες πόλης.
- Εγγύτητα σε κατοικίες πελατών-εργαζομένων.

Επιπρόσθετα στα πιο πάνω πλεονεκτήματα δημιουργούνται θετικές προϋποθέσεις για την δόμηση στις εισόδους των πόλεων από τις διατάξεις της νομοθεσίας που επιτρέπουν την «**κατά παρέκκλιση**» δόμηση για τα γήπεδα με πρόσωπο σε οδό.

Έτσι αν προσπαθήσουμε να αναπαράγουμε το Σχ. 6.1, που αφορούσε την αρτιότητα των γηπέδων στην εκτός σχεδίου περιοχή, με την προσθήκη κτιρίων θα έχουμε την εικόνα του Σχ. 6 2. Είναι φανερό ότι τα αποτελέσματα από την δόμηση των κατά παρέκκλιση άρτιων γηπέδων μπορούν να είναι ιδιαίτερα δυσμενή, καθώς πολλαπλασιάζουν τις χρήσεις - εγκαταστάσεις και ως εκ τούτου τις αναγκαστικές μετακινήσεις και προσβάσεις. Αυτό οδηγεί γενικά στην περαιτέρω επιβάρυνση του κύριου οδικού από τις παρόδιες χρήσεις στις εκτός σχεδίου περιοχές, αλλά και ειδικότερα στις εισόδους των πόλεων όπου το πρόβλημα είναι πιο έντονο.

Μ' αυτό τον τρόπο μπορεί η απόσταση ανάμεσα στα κτίρια να μειωθεί από τα 30 μέτρα στα 5 και τα γηπέδα να αποκτήσουν τις ελάχιστες όψεις των 10 μέτρων.

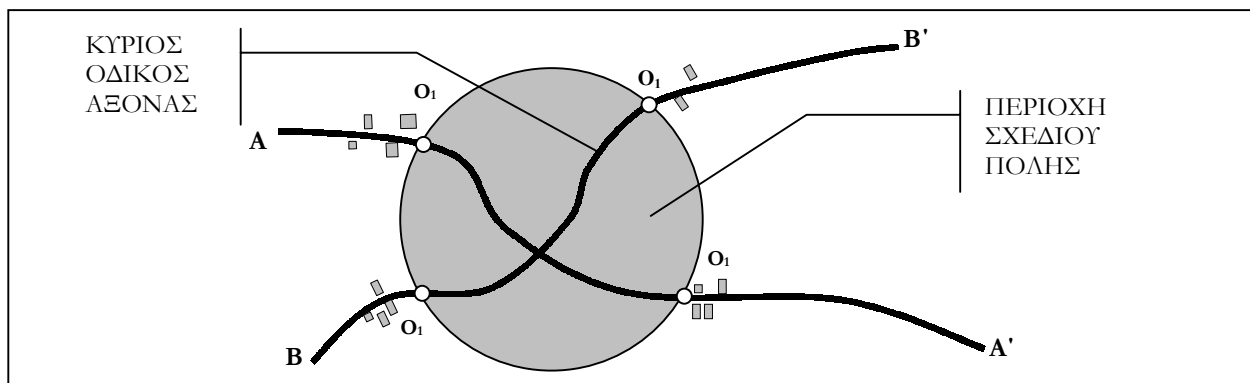
Βέβαια το παράδειγμα αυτό ίσως να είναι εξεζητημένο, μπορεί όμως να είναι και η απάντηση για την εικόνα των πολύ πυκνών και μικρών γηπέδων και οικοδομών που συναντάμε κατά μήκος πολλών αρτηριών της χώρας σε τμήματά τους που οικοδομήθηκαν με την νομοθεσία για τις εκτός σχεδίου πόλης περιοχές, ανεξάρτητα αν σήμερα έχουν ενταχθεί στη περιοχή του σχεδίου πόλης ή όχι.

Το φαινόμενο στη χώρα μας ακολουθεί συνήθως τα ίδια βήματα. Σε ένα πρώτο στάδιο (Σχ. 6.3), στις εισόδους της πόλης με εγκυκλιμμένο σχέδιο και στις περιοχές εκτός του ορίου αυτού (O_1) αρχίζει, για

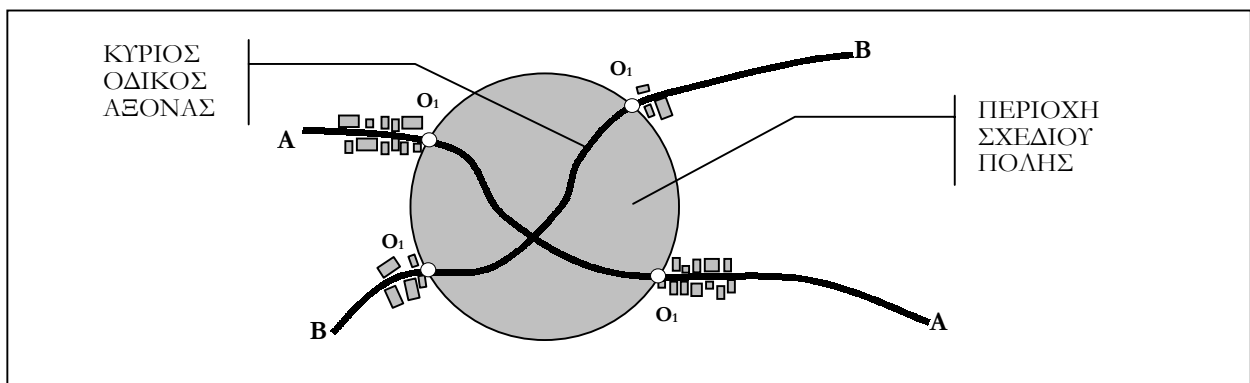
τους λόγους που εξηγήθηκαν πιο πάνω, η εγκατάσταση εντατικών χρήσεων κατά μήκος του πρωτεύοντα οδικού άξονα Α-Α' που ενώνει την πόλη με το εθνικό δίκτυο και ενός άλλου βασικού άξονα Β-Β' που ενώνει την πόλη με το λοιπό επαρχιακό δίκτυο.

Οι εγκαταστάσεις αυτές ανήκουν συνήθως στους ίδιους ή σε παρεμφερείς κλάδους, **ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες της περιοχής**. Έτσι για παράδειγμα στην οδό Βάρης - Βάρκιζας, απ' όπου διακινείται πληθυσμός που παραθερίζει στις Νότιες ακτές της Αττικής, υπάρχει υψηλή συγκέντρωση ταβερνών - εστιατορίων, στην οδό Φυλής συγκεντρώνοντας εγκαταστάσεις με συνεργεία αυτοκινήτων, ταπετσαρίες και οικοδομικά υλικά, στην οδό Μαραθώνος Μεσογείων, στη οδό Χασιάς και στην οδό Καραμανλή εμπόριο υλικών οικοδομής, αυτοκινήτων, τροχόσπιτων και σκαφών αναψυχής.

Η επιτυχία δε των πρώτων εγκαταστάσεων, προκαλεί σε ένα δεύτερο στάδιο (Σχ. 6.4) την έλξη και άλλων, είτε όμοιων με τις πρώτες, είτε άμεσα συσχετιζόμενων. Έτσι δίπλα από τις αρχικές ταβέρνες στην οδό Βάρης - Βάρκιζας (συχνά αυτές οι εγκαταστάσεις είναι αυθαίρετες), θα εγκατασταθούν super market, καταστήματα λιανικού εμπορίου, βενζινάδικα, κ.λ.π. Η πυκνότητα βέβαια των εγκαταστάσεων είναι μεγαλύτερη στον βασικότερο άξονα Α-Α', όπου και η διέλευση οχημάτων αυξημένη.



Σχ. 6.3. Σχηματική παρουσίαση του πρώτου σταδίου εγκατάστασης χρήσεων στα εκτός σχεδίου τμήματα των «εισόδων» μιας πόλης.



Σχ. 6.4. Στο δεύτερο στάδιο οι πρώτες εγκαταστάσεις πλαισιώνονται με νέες είτε όμοιες με τις πρώτες είτε άμεσα συσχετιζόμενες μ' αυτές.

Στην πάροδο του χρόνου και με την ευκαιρία ίσως κάποιας εκλογικής αναμέτρησης και υπό την πίεση είτε των άμεσα ενδιαφερομένων ψηφοφόρων, είτε των έμμεσα εμπλεκόμενων υποψηφίων, το θέμα ανάγεται σε κοινωνικό πρόβλημα που αναζητεί επείγουσα επίλυση. Τότε η πλέον ενδεικνύομενη διέξοδος, που δεν αφήνει παραπονούμενους πολίτες ή πολιτευτές, είναι η επέκταση του σχεδίου πόλης και η ένταξη των γραμμικών αυτών ζωνών (Ζώνη Α) στο **σχέδιο πόλης** με τροποποιητικές ή πιο ελαστικές ερμηνείες ισχυρών διατάξεων ή σχεδίων (στάδιο 3, βλ. Σχ. 6.5).

Βέβαια, οι περιοχές αυτές συνήθως, αν όχι πάντα, δεν διαθέτουν ούτε τις αναγκαίες τεχνικές υποδομές, αλλά ούτε την εικόνα εκείνη που θα έπρεπε να δίνει η είσοδος της πόλης, η πρώτη δηλαδή εικόνα του επισκέπτη (εδ.4). Ακολούθως και εφόσον η προηγούμενη ζώνη (Ζώνη Α) εντάχθηκε στην εντός σχεδίου περιοχή συμπληρώνεται και από άλλες χρήσεις, κυρίως δε κατοικία. Τότε, η είσοδος της πόλης «μεταφέρεται» εκτός του νέου ορίου (O_2) δημιουργώντας έτσι μια νέα εκτός σχεδίου ζώνη (Ζώνη Β).

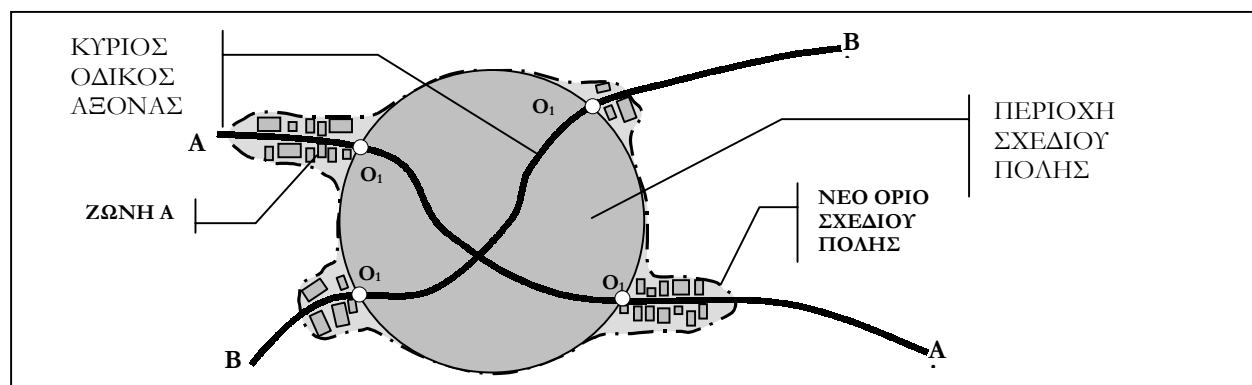
Το φαινόμενο συνεχίζεται κατά περιόδους ακολουθώντας φυσικά τα ίδια βήματα οικοδόμησης της παρόδιας ζώνης, ένταξης στο σχέδιο πόλης και «μετατόπιση» της εισόδου στο κάθε φορά νέο όριο O_n (Σχ. 6.6).

Όλη αυτή η διαδικασία δημιουργεί μια εικόνα υποβάθμισης της παρόδιας ζώνης του ΚΟΔ, τόσο στο νέο εκτός σχεδίου τμήμα της όσο και στο προηγούμενο. Έτσι η πόλη αποκτά γραμμικές εστίες υποβάθμισης στις εισόδους της, όπου κύριο χαρακτηριστικό είναι η αδυναμία του επισκέπτη να αντιληφθεί το όριο ή να διαχωρίσει την εντός από την εκτός σχεδίου περιοχή.

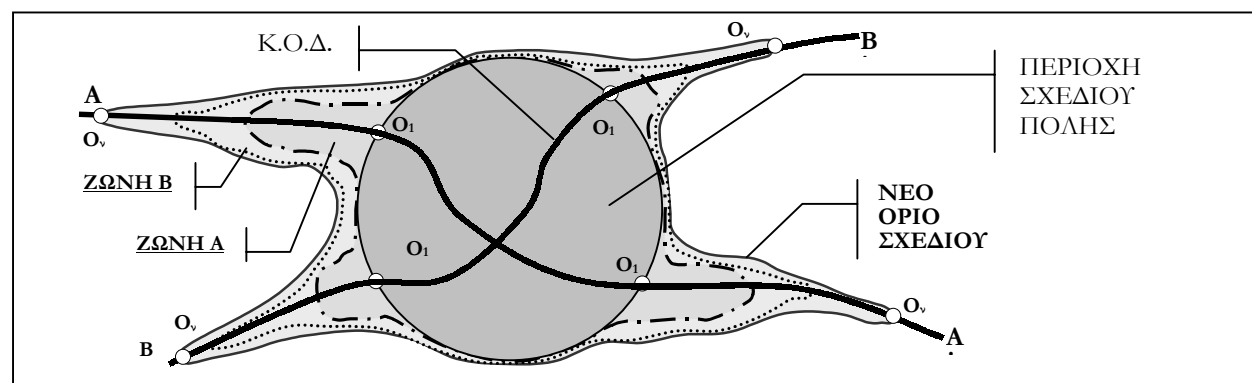
Μια τέτοια μορφή ανάπτυξης οδηγεί στη δημιουργία ατέρμονων γραμμικών οικιστικών περιοχών και τον ουσιαστικό εκφυλισμό του κυρίου οδικού δικτύου της χώρας.

6.4. Η αποδιοργανωμένη «διάχυτη» πύλη

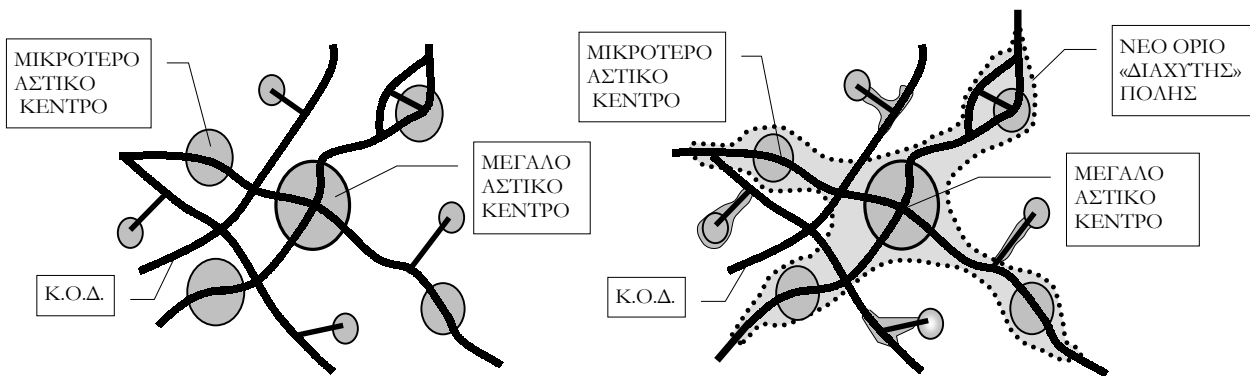
Επειδή η ουσιαστική οικιστική ανάπτυξη – νόμιμη ή αυθαίρετη – έχει ξεχυθεί εκτός του θεσμοθετημένου ορίου, οι οριοθετημένες δηλαδή κλειστού σχήματος πόλεις (κυκλικού ή πολυγωνικού), έχουν αντικατασταθεί από τις πόλεις «πολύποδες», ή σύμφωνα με άλλες ορολογίες τα αστικοαγροτικά συνεχή ή τις «μεταπόλεις» (Σχ. 6.7). Τέτοιοι σχηματισμοί ιδίως σε ακόμα αναπτυσσόμενα μεγάλα αστικά κέντρα, όπως οι μητροπολιτικές περιοχές, είναι συνηθέστατοι. Ειδικότερα μάλιστα στον Τρίτο Κόσμο, με την αλματώδη αύξηση του πληθυσμού των μεγαλουπόλεων, αποτελούν τον κανόνα.



Σχ. 6.5. Στο τρίτο στάδιο η γραμμική ανάπτυξη των παροδίων ζωνών εντάσσεται στο σχέδιο πόλης.



Σχ. 6.6. Στάδιο ν. Η επανάληψη του φαινομένου κατά περιόδους έχει ως αποτέλεσμα την συνεχή μετατόπιση των ορίων της πόλης και των εισόδων της.



Σχ. 6.7. Η μετάβαση από την οικιστικά οριοθετημένη πόλη στην αποδιοργανωμένη «διάχυτη» πόλη.

Αλλά ας παραμείνουμε στην ελληνική περίπτωση και μάλιστα στη μείζονα περιφέρεια της πρωτεύουσας. Εδώ μπορούν να εντοπισθούν ακόμα και οι θεωρητικές καταστάσεις, αλλά μόνο στις κατευθύνσεις που για διαφόρους λόγους δεν παρουσιάζεται ανάπτυξη ή τούτη έχει τεθεί υπό έλεγχο (π.χ. δυτική περιφερειακή Υμηττού, κατά το τμήμα του οποίου η μία πλευρά συνορεύει με εκτός Σχεδίου ζώνη).

Αυτό σημαίνει ότι η πόλη έχει «ξεπηδήσει» απέναντι από την οδό, άρα η τελευταία δεν αποτελεί πλέον όριο. Πού είναι επομένως το όριο γι' αυτή την περίπτωση;

Η αναζήτηση του ορίου της πόλης σε μια τέτοια ζώνη μπορεί να οδηγήσει σε ποικίλα συμπεράσματα. Είτε π.χ. ότι το όριο είναι ανύπαρκτο ή απροσπέλαστο, είτε ότι σηματοδοτείται με μια κυματοειδή γραμμή ή ζώνη, είτε τέλος ότι είναι ασυνεχές, δηλαδή διακοπτόμενο, και έχει στην ουσία διασπασθεί σε περισσότερα μέτωπα ή πύλες ή παρόδιες ζώνες εισόδου.

Το ερώτημα επομένως που τίθεται και για τις δύο περιπτώσεις – που όπως βλέπουμε ενδέχεται και να συνδυάζονται ή να αλληλοσυμπληρώνονται – είναι: **που αρχίζει και που τελειώνει η πόλη και εάν είναι δυνατό να σηματοδοτηθεί μια πύλη προς αυτήν.**

6.5. Φυσιογνωμία των οδικών τμημάτων στις εισόδους των πόλεων ανάλογα με το είδος και τον τρόπο δόμησης του παρόδιου χώρου.

Για να προσδιορισθεί το σύνολο των προβλημάτων στο περιβάλλον που προκύπτουν στον εξεταζόμενο χώρο των εισόδων των πόλεων, θα πρέπει να καθορισθούν τα χαρακτηριστικά του περιβάλλοντος που επηρεάζονται από το έργο. Επομένως θα πρέπει να εξετάσουμε τις επιπτώσεις που επιφέρει στην ατμόσφαιρα και στο κλίμα, στο υδάτινο περιβάλλον, στο έδαφος, στην χλωρίδα και στο τοπίο.

Επειδή το θέμα είναι ιδιαίτερα εκτενές και άπτεται και άλλων αρμοδιοτήτων που ασχολούνται για παράδειγμα με την μόλυνση της ατμόσφαιρας, την ηχητική ρύπανση κλπ δεν θα αναφερθούμε στα εξειδικευμένα αυτά θέματα αλλά θα προσπαθήσουμε να περιγράψουμε συνοπτικά τα προβλήματα που δημιουργούνται από

την παρόδια δόμηση στο τοπίο, και θα αναφερθούμε επιγραμματικά στις επιπτώσεις της παρόδιας δόμησης στην διαμόρφωση του φυσικού περιβάλλοντος και του μικροκλίματος της περιοχής.

Για να είναι δυνατή η εξέταση των επιπτώσεων στο τοπίο από το οδικό δίκτυο στις εισόδους των πόλεων, θα πρέπει κατ' αρχήν να προσδιορίσουμε τη φυσιογνωμία της εξεταζόμενης περιοχής. Να καθορίσουμε δηλαδή ποια είναι τα γενικά χαρακτηριστικά που διαμορφώνουν την έννοια της εισόδου των πόλεων (την ταυτότητα του τόπου) και ποια είναι τα ειδικά στοιχεία σε κάθε εισοδο που σηματοδοτούν, πέρα από την ταυτότητά της, και την συγκεκριμένη φυσιογνωμία της. Πώς, δηλαδή, αναγνωρίζεται από τον παρατηρητή η περιοχή ως εισόδος σε πόλη και ιδιαίτερα πώς προσδιορίζεται ότι είναι η συγκεκριμένη εισόδος, για παράδειγμα η εισόδος της οδού Αθηνών – Λαμίας στην πόλη της Αθήνας;

Μια μεγάλη ενότητα τέτοιων στοιχείων παρέχεται από τον ίδιο τον δρόμο αλλά και από την λειτουργία του, όπως είναι **η συνείδηση της κίνησης και ο ήχος – θόρυβος** από την ροή των οχημάτων.

Ένα δεύτερο σημαντικό στοιχείο είναι το μέγεθος της διατομής που καθορίζει την **κλίμακα** του δρόμου, αλλά και **οι ευθυγραμμίες και η συμμετρία**, που προσδιορίζονται από το οδόστρωμα, τις διαγραμμισμένες λωρίδες κυκλοφορίας, τα κρασπεδοειθρα, τις δενδροστοιχίες, τις κολόνες φωτισμού του δρόμου, τη νησίδα κλπ. Αλλά και ο φωτισμός του δρόμου παρέχει, έτσι όπως υλοποιείται στην Ελλάδα, μια επί μέρους πληροφορία. (Εφόσον υφίσταται έντονος φωτισμός υπάρχει τεχνικό έργο – γέφυρα, σήραγγα ή πλησιάζουμε σε διασταύρωση κλπ). Τα στοιχεία αυτά χρησιμοποιούνται από τον παρατηρητή για μια πρώτη κατάταξη του δρόμου νοηματικά. (Αν είναι δηλαδή δρόμος του ΚΟΔ, ή μικρότερης σημασίας).

Μια δεύτερη μεγάλη ενότητα στοιχείων παρέχεται στον παρατηρητή από τον εγγύς και ευρύτερο παρόδιο χώρο. Ο παρόδιος χώρος, ανάλογα με το είδος της περιοχής που εντάσσεται, καθορίζει τον **χωροταξικό ή πολυεδομικό αλλά και τον κοινωνικό και οικονομικό** της ρόλο. Εφόσον η δόμηση αρχίζει να **πυκνώνει** ο παρατηρητής συνειδητοποιεί ότι πλησιάζει σε κάποιο κέντρο.

Το είδος των χρήσεων των παρόδιων εγκαταστάσεων, αλλά και το μέγεθός τους καθώς και η έκταση που αναπτύσσονται οι εγκαταστάσεις βοηθά τον παρατηρητή να ερμηνεύσει το είδος του κέντρου που πλησιάζει.

Επίσης στις εισόδους των πόλεων ορισμένα κτίσματα είτε από το είδος της χρήσης τους, είτε από το μέγεθός τους, την μορφή τους, την απόσταση και την διάταξή τους ως προς τον δρόμο, το χρώμα ή την φωτεινότητά τους, την διαύγεια της σιλουέτας τους κλπ λειτουργούν ως **σημεία αναφοράς**, που σε συνδυασμό με τον προσδιορισμό του είδους της εισόδου, παρέχουν στον παρατηρητή την δυνατότητα **προσανατολισμού** του και τον βοηθούν να ελέγξει την **ορθότητα** της κατεύθυνσης της διαδρομής του.

Ένα σημαντικό στοιχείο που σηματοδοτεί τις εισόδους των πόλεων είναι η **διαφήμιση σε δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους**.

Πλησιάζοντας στο κέντρο γίνεται σαφές στον παρατηρητή ο διαχωρισμός της περιοχής εκτός σχεδίου από την εντός σχεδίου περιοχή από τα παρακάτω στοιχεία που συντείνουν στην οριοθέτηση της εικόνας των περιοχών εντός – εκτός σχεδίου στις εισόδους των πόλεων:

α) **Είδος χρήσεων.** Στην εκτός σχεδίου περιοχή είναι περιορισμένη η κατοικία και οι κυρίαρχες χρήσεις είναι εργοστάσια, συνεργεία, εκθέσεις, υλικά οικοδομών κλπ. Στην εντός σχεδίου περιοχή αυξάνεται ο αριθμός των κατοικιών.

β) **Πυκνότητα της δόμησης.** Η εντός σχεδίου περιοχή έχει πολύ μεγαλύτερο συντελεστή δόμησης

γ) **Διαμόρφωση της ρυμοτομικής και οικοδομικής γραμμής και από τις πλάγιες αποστάσεις.** Στην εντός σχεδίου περιοχή η οικοδομική και ρυμοτομική γραμμή αποτελούν στοιχεία βάσει των οποίων μπορεί να **τυπολογηθεί η μορφή της δόμησης του παρόδιου χώρου**. Από την **πυκνότητα και την σημαντικότητα των οδικών κόμβων**. Οι οδικοί κόμβοι και κυρίως οι ανισόπεδοι κόμβοι με τα μεγάλα τεχνικά έργα λειτουργούν ως όρια, φραγμοί, στοιχεία που προσδιορίζουν την αλλαγή κατεύθυνσης, ακόμη λειτουργούν και σαν σημεία αναφοράς και στοιχεία προσανατολισμού.

Τέλος τα δίκτυα υποδομής που εξυπηρετούν τα παρόδια κτίρια διαμορφώνουν συχνά απρόβλεπτες καταστάσεις και απαιτούν περαιτέρω διερεύνηση και τακτοποίηση. Εναέριες γραμμές υψηλής τάσεως, υποσταθμοί, τηλεφωνικά δίκτυα και αντλιοστάσια διαταράσσουν την αισθητική του τοπίου αν γίνουν άναρχα και χωρίς προβλέψεις.

Συνοψίζοντας θα μπορούσαμε να πούμε ότι η φυσιογνωμία των εισόδων των πόλεων χαρακτηρίζεται από τη λειτουργία και διαμόρφωση του ίδιου του δρόμου αλλά και από το είδος των χρήσεων που είναι εγκατεστημένες παρόδια, την πυκνότητα, τη διαμόρφωση και τη διάταξη της παρόδιας δόμησης, τα σημαντικά σημεία αναφοράς (ορόσημα), τη διαφήμιση και, τέ-

λος, την πυκνότητα, σημαντικότητα και διαμόρφωση των οδικών κόμβων.

6.6. Κριτική αξιολόγηση του αισθητικού αποτελέσματος της εικόνας των εισόδων των πόλεων στη χώρα μας

Αναφερόμαστε στην εικόνα που αντιλαμβάνεται ο οχούμενος παρατηρητής και όχι ο πεζός ή ο στάσιμος, εφόσον οι χρήστες του Κ.Ο.Δ. και μάλιστα στις εισόδους των πόλεων είναι κυρίως οι οχούμενοι παρατηρητές.

Το αισθητικό αποτέλεσμα του τοπίου στις εισόδους των πόλεων στη χώρα μας δεν είναι ιδιαίτερα ικανοποιητικό. Τα στοιχεία που το χαρακτηρίζουν και προσδιορίζουν τη φυσιογνωμία των εισόδων δεν είναι στοιχεία που θα μας πληροφορήσουν για την φυσιογνωμία της πόλης που πρόκειται να συναντήσει ο παρατηρητής.

Οι εισοδοί των πόλεων θα έπρεπε να προσδιορίζονται χωρικά, αφενός από τα στοιχεία που προσλαμβάνει ο παρατηρητής από την γραμμική ζώνη κατά μήκος του δρόμου πλησίον των πόλεων (το μήκος της οποίας εξαρτάται κυρίως από το μέγεθος της πόλης) από τον ίδιο τον δρόμο αλλά και από την ανάδειξη της συγκεκριμένης περιοχής που η πόλη ξεκινάει. Το σημείο δηλαδή ή την γραμμή που διαχωρίζει ή οριοθετεί την εντός από την εκτός σχεδίου περιοχή. Η εικόνα αυτού του σημείου δεν υλοποιείται ως επί το πλείστον, στις πόλεις μας, ενώ αντιθέτως αν ανατρέξουμε στην ιστορία των πόλεων της Ελλάδας αλλά και της μεσαιωνικής Ευρώπης θα παρατηρήσουμε ότι σηματοδοτείτο με ιδιαίτερη ευκρίνεια από μεγαλεπίβολες πύλες, αγάλματα και άλλα ορόσημα.

Τα σημαντικά στοιχεία που μας πληροφορούν ότι βρισκόμαστε σε περιαστική περιοχή προέρχονται κυρίως από τον παρόδιο χώρο. Οι βιομηχανικές και εμπορικές χρήσεις είναι το κυρίαρχο στοιχείο που προσλαμβάνει, ερμηνεύει και αναγνωρίζει ο παρατηρητής ως εισόδο στην πόλη. Οι εγκαταστάσεις αυτές είναι συνήθως αισθητικά «ρυπογόνες», είτε από την ίδια την λειτουργία τους, είτε από την άτακτη δόμηση, χωρίς συνέχεια και συνοχή της παρόδιας περιοχής και από την χρησιμοποίηση του ελεύθερου χώρου των οικοπέδων για αποθήκευση αγαθών μηχανημάτων ανταλλακτικών ή σαν σκουπιδότοπος. Επιπλέον το μέγεθός τους είναι συνήθως εκτός της κλίμακας του φυσικού περιβάλλοντος της περιοχής. Εάν εξετάσουμε τις εισόδους διαφορετικών πόλεων στη χώρα μας παρατηρούμε ότι εμφανίζεται μια ομοιομορφία σ' αυτές ως προς τη δόμηση στην εκτός σχεδίου περιοχή, το είδος των χρήσεων που εγκαθίστανται και την παντελή υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος, ώστε, για παράδειγμα, είτε είναι η είσοδος στην πόλη της Τρίπολης είτε είναι του Βόλου ή της Λάρισας να μην υπάρχει εμφανής διαφορά. Έτσι ερμηνεύεται από τον παρατηρητή ότι πλησιάζει σε πόλη, εφόσον βλέπει, παρόδια, εγκαταστάσεις συνεργείων, πρώτων υλών, εμπορίας βαρέων μηχανημάτων, βιομηχανίες κλπ.

Η κοινότητα εγκατάστασης των χρήσεων αυτών σχεδόν σε όλες τις εισόδους των πόλεων συμπληρούμενη και από την πλημμυρίδα των διαφημίσεων, των φωτεινών διαφημιστικών πινακίδων και πανό κατά μήκος τους δρόμους, στα πεζοδρόμια, στις όψεις των κτιρίων αλλά και στις ταράτσες των κτιρίων ακόμα και στις κορυφές των γειτονικών λόφων, καταπνίγει τα χαρακτηριστικά του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος που προσδιορίζουν την ιδιαιτερότητα του χώρου και βοηθούν στην κατανόηση ότι αποτελούν εισοδο μιας συγκεκριμένης πόλης.

Δεν αντλεί δηλαδή ο παρατηρητής πληροφορία για την ιστορία της πόλης, το φυσικό της περιβάλλον και το λειτουργικό της χαρακτήρα (κοινωνικό, οικονομικό, πολιτιστικό, διοικητικό), ώστε αμέσως να αποκτήσει μια σαφή νοηματική εικόνα αλλά και ευχάριστη διάθεση για την πόλη που πρόκειται να συναντήσει.

Ένα πρώτο στοιχείο που θα έπρεπε να παρέχουν κατά το δυνατόν οι εισοδοί των πόλεων είναι η διασφάλιση της θέας ιστορικών μνημείων και τόπων που είναι ιστορικά σύμβολα της πόλης. Η διασφάλιση αυτή απαιτεί μέτρα ώστε να υπάρχει ο κατάλληλος ελεύθερος χώρος (οριζοντίως και καθ' ύψος) κατά μήκος της οδού για την οπτική επαφή με τα μνημεία.

Ένα δεύτερο σημαντικό χαρακτηριστικό των πόλεων είναι το φυσικό περιβάλλον. Θα πρέπει επομένως να διασφαλισθούν οι παρόδιες ζώνες στις εντός σχεδίου περιοχές με ένα σύνολο ελεύθερων χώρων, ιδιωτικών και κοινόχρηστων, ώστε να μην εμφανίζονται αυτά τα προβλήματα, που ξεκινούν από λειτουργικά αλλά δεν σταματούν εκεί. Επηρεάζεται η φυσιογνωμία του χώρου και, συγχρόνως, δομείται άναρχα συνήθως η περιοχή. Δεν είναι δυνατόν να προβλέπονται μεγάλες αρτηρίες και τεχνικά έργα, όπως ανισόπεδο κόμβοι κλπ. υψηλού κόστους από τα ΓΠΣ και τις Πολεοδομικές Μελέτες και να μην έχει εξασφαλισθεί εγκαίρως ο απαιτούμενος χώρος ανάπτυξης του έργου. Ούτε δικαιολογείται η έλλειψη θεσμοθέτησης ειδικών ορών δόμησης και ειδικού τρόπου δόμησης και διάταξης των εγκαταστάσεων, ώστε να διασφαλισθεί η παρόδια δόμηση από την μονομερή ανάπτυξη και την μεγάλη πυκνότητα δόμησης. Αλλά και στις εκτός σχεδίου περιοχές που εκτελούνται συνεχώς μεγάλα και δαπανηρά έργα δεν γίνεται πρόβλεψη διασφάλισης, από την ανεξέλεγκτη δόμηση, του παρόδιου χώρου. Το σημαντικό λοιπόν εργαλείο και σ' αυτό το πρόβλημα υποβάθμισης της πόλης είναι οι ελεύθεροι χώροι, οι όροι δόμησης και το είδος των χρήσεων που θα επιτρέπεται η εγκατάστασής τους παρόδια.

Απαιτείται δηλαδή, μια ελεύθερη κοινόχρηστη ζώνη χωρίς δόμηση, υψηλά κτίρια και διαφημιστικά πανό στα δώματα των κτιρίων, αλλά και κατά μήκος του δρόμου, που αποκόπτουν μεγάλα τμήματα της προοπτικής εικόνας των πόλεων.

Θα πρέπει να τονισθούν τα προβλήματα στην κλίμακα και στη ρυθμολογία του χώρου που δημιουργούνται από καινούρια, μεγάλα σε όγκο και τα τελείως

διαφοροποιημένα ως προς τη μορφή κτίρια, που δεν διαθέτουν όμως ικανό ελεύθερο χώρο γύρω τους και την απαιτούμενη απόσταση μεταξύ τους, ώστε να αναδεικνύεται η μορφή τους και η σχέση γειτνίασης να είναι επιθυμητή. Έτσι, ο παρατηρητής στις εισόδους των πόλεων έχει την αίσθηση της ανοργάνωτης γραφής του χώρου και της ασάφειας της εικόνας του. Αντιθέτως τα μεγαλεπήβολα κτίρια που έχουν ικανοποιητικό ελεύθερο χώρο γύρω τους δεν έχουν αρνητικές επιπτώσεις στο συσχετισμό τους με τις γειτονικές περιοχές. Επομένως θα πρέπει να μειωθεί η μέγιστη επιτρεπόμενη κάλυψη.

Αλλά και η απόσταση μεταξύ των κτιρίων στον παρόδιο χώρο είναι πολύ μικρή. Το αποτέλεσμα αυτού του γεγονότος είναι να μην αναδεικνύεται η μορφή του κάθε κτιρίου, αλλά και να υπερφορτώνεται η εικόνα του παρόδιου χώρου με πολλά, ανόμοια μορφολογικά, κτίρια το ένα δίπλα στο άλλο, που δεν υπακούουν σε κάποια κοινή νομοτέλεια, η οποία θα ρυθμιολογούσε το χώρο και δεν θα απέπνεε η παρόδια περιοχή ακαταστασία και χάος. Είναι σκόπιμο, επομένως, να διευρυνθεί ο έλεγχος της μορφής των κτιρίων που γίνεται από την ΕΠΑΕ στα ειδικά κτίρια, για κάθε εγκατάσταση κατά μήκος των οδών του ΚΟΔ.

Στα παραπάνω θα πρέπει να προσθέσουμε τη σήμανση του χώρου στο κατακόρυφο επίπεδο με όλες τις διαφημίσεις που βρίσκονται είτε στο πεζοδρόμιο είτε στις όψεις των κτιρίων είτε στα δώματα, που με την υπερπληροφόρηση τους δημιουργούν σύγχυση και αδιαφορία προς τον χώρο όπως επίσης διασπών το sky line του δρόμου.

6.7. Προτάσεις

6.7.1. Γενικές προτάσεις

Για τις περιπτώσεις των **εκτός σχεδίου αδόμητων, ή με πολύ περιορισμένη δόμηση περιοχών**, όπου μελλοντικά όμως, και με βάση τις σημερινές τάσεις, αναμένεται να λάβουν χώρα «οικιστικές προεκτάσεις Γ' φάσης», (δηλαδή για τις περιοχές της τρίτης κατηγορίας από αυτές που αναφέρθηκαν παραπάνω) θα πρέπει να υπάρξει εγκαίρως πρόνοια, ώστε αυτές να προστατευθούν από μια ανεξέλεγκτη οικιστική εξάπλωση. Ως βασική κατευθυντήρια αρχή θα πρέπει επομένως να ισχύσει η ανάγκη για μεταβολή του καθεστώτος δόμησης, με τελικό κύριο στόχο την πλήρη κατάργηση της εκτός σχεδίου δόμησης. Εξαιρεση από μια τέτοια ρύθμιση θα μπορούσαν πιθανώς να αποτελούν μόνο συγκεκριμένες κοινωφελείς εγκαταστάσεις, ή ειδικές εγκαταστάσεις περιορισμένης έκτασης, προς εξυπηρέτηση π.χ. γεωργοκτηνοτροφικών επιχειρήσεων, ή τέλος εγκαταστάσεις που είναι απαραίτητες για την εξυπηρέτηση του Κυρίου Οδικού Δικτύου. Για τις εγκαταστάσεις αυτές, των οποίων η ανέγερση θα κριθεί ότι πρέπει και μπορεί να επιτρέπεται στις εκτός σχεδίου περιοχές, θα πρέπει να μελετηθούν, συνταχθούν και ειδοθούν ειδικοί κανο-

νισμοί και προδιαγραφές που θα ρυθμίζουν τόσο τα κτιριακά τους χαρακτηριστικά, όσο και τη σχέση τους με τους Κύριους Οδικούς Άξονες (π.χ. αποστάσεις από τον δρόμο, τρόπος πρόσβασης κλπ).

Ειδικότερα όσον αφορά τα πιθανά χωρικά πεδία εφαρμογής μιας τέτοιας πρότασης για κατάργηση της εκτός σχεδίου δόμησης μπορούν να υπάρξουν μεταξύ άλλων και οι παρακάτω εναλλακτικές δυνατότητες (βλ. Σχ. 6.8.α-δ):

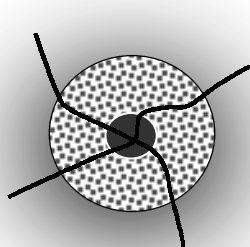
α). Κατάργηση της δόμησης σε όλες ανεξαιρέτως τις εκτός σχεδίου περιοχές.

β). Κατάργηση της δόμησης στις εκτός σχεδίου περιοχές εκατέρωθεν αξόνων του Κυρίου Οδικού Δικτύου όλης της χώρας και σε συγκεκριμένη απόσταση πχ. 1000 έως 2000 μέτρων.

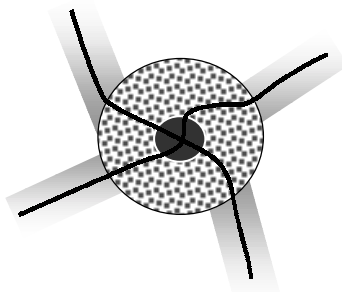
γ). Κατάργηση της δόμησης στις εκτός σχεδίου περιοχές που βρίσκονται σε μια ζώνη συγκεκριμένου πλάτους (π.χ. 1000 έως 2000 μέτρα) περιμετρικά του ορίου του σχεδίου πόλεως.

δ) Κατάργηση της δόμησης στις εκτός σχεδίου περιοχές που βρίσκονται στην ευρύτερη περιοχή των εισόδων – εξόδων των πόλεων.

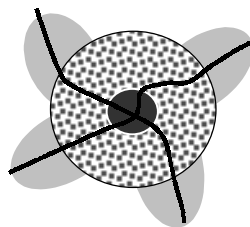
Για τις περιπτώσεις περιοχών «οικιστικών προεκτάσεων Β' φάσης», σε εκτός σχεδίου πόλης ζώνες, στην άμεση όμως περιμετρο της πόλης (δηλαδή της δεύτερης κατηγορίας απ' αυτές που αναφέραμε παραπάνω) μπορούν μεταξύ άλλων να προταθούν τα εξής:



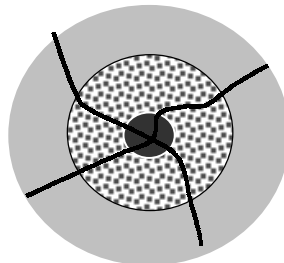
α. Κατάργηση της δόμησης σε όλες ανεξαιρέτως τις εκτός σχεδίου περιοχές



β. Κατάργηση της δόμησης στις εκτός σχεδίου περιοχές εκατέρωθεν αξόνων του Κυρίου Οδικού Δικτύου όλης της χώρας.



γ. Κατάργηση της δόμησης στις εκτός σχεδίου περιοχές που βρίσκονται στην ευρύτερη περιοχή των εισόδων – εξόδων των πόλεων



δ. Κατάργηση της δόμησης στις εκτός σχεδίου περιοχές που βρίσκονται σε μια ζώνη συγκεκριμένου πλάτους περιμετρικά του ορίου του σχεδίου πόλεως.

- Άμεσο «πάγωμα» της οποιας οικοδομικής και οικιστικής εξέλιξης έχει λάβει χώρα έως σήμερα. Για το σκοπό αυτό θα απαιτηθούν κανονιστικά μέτρα και ρυθμίσεις, όπως αναστολή οικοδομικών εργασιών, πάγωμα διαδικασίας έκδοσης νέων οικοδομικών αδειών, αλλά και επανεξέταση και τροποποίηση των ισχυόντων όρων και προϋποθέσεων δόμησης (αρτιότητα, Συντελεστής Δόμησης, μέγιστη επιτρεπόμενη κάλυψη, αποστάσεις, κλπ.), ώστε η οικοδόμηση νέων κτιρίων και η περαιτέρω εγκατάσταση εντατικών χρήσεων γης να καταστεί αδύνατη ή τουλάχιστον ασύμφορη.

- Ένα επιπλέον θέμα σχετικό με τις περιοχές αυτές αφορά το εάν και υπό ποιες προϋποθέσεις θα μπορούσαν αυτές να **ενταχθούν στο σχέδιο πόλης**. Η απάντηση στο ερώτημα αυτό δεν είναι μονοσήμαντη, αλλά εξαρτάται από πολλούς παράγοντες μεταξύ των οποίων και από τα συγκεκριμένα πολεοδομικά και οικιστικά χαρακτηριστικά, καθώς και την υλοποιημένη πυκνότητα των περιοχών αυτών. Σε κάθε περίπτωση θα ήταν δυνατόν να εξετασθεί η σκοπιμότητα της ένταξης τέτοιων περιοχών στο σχέδιο πόλης και να διερευνηθούν επίσης οι όροι, οι προϋποθέσεις και τα μέσα με τα οποία κάτι τέτοιο θα ήταν εφικτό (π.χ. με Π/Μ επέκτασης, με εφαρμογή αστικού αναδασμού, με πιθανό ειδικό καθεστώς κλπ).

- Λήψη μέτρων για τη **δημιουργία συνθηκών καλής λειτουργίας των υφιστάμενων ήδη εγκαταστάσεων**

που βρίσκονται ήδη σε λειτουργία και επομένως δεν μπορούν –ή τουλάχιστον δεν μπορούν άμεσα- να απομακρυνθούν. Τέτοια μέτρα μπορεί να είναι κανονιστικά ή επεμβατικά.

- Στα **κανονιστικά πολεοδομικά μέτρα** συγκαταλέγονται μεταξύ άλλων: Καθορισμός επιτρεπόμενων χρήσεων γης, περιορισμός του επιτρεπόμενου κτιριακού όγκου, μέσω θέσπισης ενός χαμηλού Συντελεστή Δόμησης, ρυθμίσεις σχετικά με τη ρύθμιση αποστάσεων από την οδό, ρυθμίσεις για την εξασφάλιση πρόσβασης και στάθμευσης, ρυθμίσεις για την εξασφάλιση των αναγκαίων κινήσεων πεζών, ρυθμίσεις αναφορικά με αισθητικά θέματα .

- Στα **επεμβατικά πολεοδομικά μέτρα** συγκαταλέγονται μεταξύ άλλων: Εφαρμογή αστικού αναδασμού ή τακτοποίησης, ώστε να επιλυθούν οριστικά τα θέματα πρόσβασης οχημάτων εργαζομένων, πελατών και τροφοδοσίας, εξασφάλιση κοινόχρηστων υπαίθριων ή και στεγασμένων χώρων στάθμευσης για ΙΧ και φορ-

Σχ. 6.8. Δυνατές περιπτώσεις χωρικής εφαρμογής της κατάργησης της εκτός σχεδίου δόμησης.

τηγά, κατεδάφιση κτισμάτων, ή τμημάτων τους, που είναι αυθαίρετα, ή που δημιουργούν προβλήματα που δεν μπορούν να αντιμετωπισθούν με άλλα μέσα, αισθητικές παρεμβάσεις με σκοπό την αλλαγή της φυσιογνωμίας ολόκληρης της περιοχής της οδικής εισόδου. Επίσης παρεμβάσεις για υλοποίηση έργων, με σκοπό τη δημιουργία κατάλληλης υποδομής ώστε να υπάρξουν αφενός μεν συνθήκες ασφαλούς χρήσης του οδικού χώρου από οχήματα και πεζούς και αφετέρου δε προϋποθέσεις για μετακινήσεις από τις γύρω περιοχές με τα πόδια ή με ποδήλατο, όχι πάντως με το ιδιωτικό αυτοκίνητο.

- Εκπόνηση ειδικών πολεοδομικο - κυκλοφορικών μελετών
- Μέτρα για την αλλαγή της αντίληψης, η οποία θέλει τους κατοίκους της πόλης να χρησιμοποιούν για τις μετακινήσεις τους σε μεγάλο βαθμό το ΙΧ, ακόμα κι όταν πρόκειται για μικρές αποστάσεις.

Τέλος οι περιπτώσεις περιοχών «οικιστικών προεκτάσεων Α' φάσης», που έχουν ενταχθεί πρόσφατα στο σχέδιο πόλης (δηλαδή οι περιπτώσεις της πρώτης κατηγορίας απ' αυτές που αναφέραμε παραπάνω) δεν εμπíπτουν στο αντικείμενο του παρόντος ερευνητικού προγράμματος, το οποίο εστιάζει το ενδιαφέρον του μόνο σε περιοχές εκτός σχεδίου πόλης. Πάντως ισχύουν και γι αυτές τις περιοχές αναμφισβήτητα πολλές από τις προτάσεις που διατυπώθηκαν παραπάνω. Ειδικότερα όμως θα παραπέμπαμε σε άλλα προγενέστερα ερευνητικά προγράμματα που έχει επεξεργασθεί το ΣΠΕ και καλύπτουν το αντικείμενο αυτό.

6.7.2. Για την αισθητική υποβάθμιση

Οι προτάσεις για την αντιμετώπιση του προβλήματος της αισθητικής υποβάθμισης των εισόδων των πόλεων ομαδοποιούνται σε τρεις ενότητες, ανάλογα με το χώρο που αναφέρονται. Αναλυτικότερα προτείνεται:

1. Για τις εκτός σχεδίου περιοχές:

- Απαγόρευση εγκατάστασης οποιασδήποτε χρήσης δεν είναι βοηθητική για την λειτουργία του δρόμου. Μπορεί να επιτευχθεί:
- Με θεσμοθέτηση ΖΟΕ για διαφύλαξη του περιβάλλοντος
- Με τροποποίηση του Π.Δ. της 24/31.5.1985 (ΦΕΚ 270Δ') που αναφέρονται οι διατάξεις δόμησης στην εκτός σχεδίου περιοχή ώστε να συμπεριληφθεί η παραπάνω αναφερόμενη απαγόρευση
- Οδηγίες προς τους μελετητές να μη χωροθετούν βιομηχανικές, βιοτεχνικές περιοχές, ή οχλούσες χρήσεις σε άμεση γειτνίαση με την οδό. Να γίνεται πρόβλεψη μιας ελεύθερης ζώνης πρασίνου και οι είσοδοι – έξοδοι στην/από την βιομηχανική περιοχή να είναι περιορισμένες, ελεγχόμενες και διαμορφωμένες με ανισόπεδους κόμβους
- Επιβολή ειδικών Μελετών Περιβαλλοντικών επιπτώσεων με όρους για τη ένταξη στο τοπίο όλων των

εγκαταστάσεων οποιασδήποτε χρήσης και μεγέθους εγκατάστασης. Επιπλέον προτείνεται ο έλεγχος της μελέτης να γίνεται και από τις κατά περιοχές ΕΠΑΕ

- Αύξηση της απόστασης της γραμμής δόμησης από τον άξονα της οδού
- Αστυνόμευση ώστε ο χώρος μεταξύ του άκρου της οδού και της γραμμής δόμησης να μη χρησιμοποιείται ως αποθηκευτικός χώρος, εκθεσιακός, ή ως σκουπιδότοπος και σημαντικό τμήμα του να παραμένει ελεύθερος χώρος με πράσινο και χώμα
- Απαγόρευση των διαφημιστικών πινακίδων με την μορφή που τοποθετούνται σήμερα. Καθορισμός τύπου διαφημιστικών πινακίδων, ορισμένου μεγέθους χρωμάτων και φωτισμού, ανά ομάδα παρομοίων χρήσεων η οποία θα τοποθετείται στις όψεις των κτιρίων και όχι στο πεζοδρόμιο στις ταράτσες κλπ.

2. Για τις εντός σχεδίου περιοχές:

- Μείωση του ποσοστού κάλυψης και αύξηση των ελάχιστων πλάγιων αποστάσεων
- Αύξηση της απόστασης της Ο.Γ από το όριο της οδού
- Επιβολή αναγκαστικής πρασιάς ειατέρωθεν του ΚΟΔ η οποία θα αστυνομεύεται ώστε να χρησιμοποιείται σύννομα
- Σύνταξη μελέτης ένταξης του προς ανέγερση κτιρίου στο τοπίο του παρόδιου χώρου. Θα πρέπει η μελέτη να εξετάζει και αιτιολογεί την αρμονική ένταξη της μορφής, του όγκου του κτιρίου, της θέσης που τοποθετείται το κτίριο ως προς τα γειτονικά κτίρια και της διάταξης του κτιρίου στο οικόπεδο, στο ύψος, τον ρυθμό του δομημένου περιβάλλοντος του δρόμου, στην κλίμακα και το ανάγλυφο του φυσικού περιβάλλοντος πέριξ του δρόμου. Επίσης θα πρέπει να εξετάζεται και η συνέχεια του skyline των όψεων των κτιρίων του παράπλευρου χώρου του δρόμου. Η μελέτη αυτή θα συνοποβάλλεται μαζί με την μελέτη για την έκδοση οικοδομικής άδειας για όλα τα κτίρια κατά μήκος του ΚΟΔ.
- Έλεγχος από ΕΠΑΕ όλων των ανεγειρομένων κτιρίων κατά μήκος του ΚΟΔ και όχι μόνον των ειδικών κτιρίων ώστε να διασφαλίζεται η αρμονική ένταξη του κτιρίου στην εικόνα του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος
- Οδηγία προς τους μελετητές των πολεοδομικών μελετών ώστε να επιτυγχάνεται η ανοδική κλιμάκωση του ΣΔ από τον προαστιακό χώρο προς το κέντρο και να ελέγχεται το μέγιστο ύψος των κτιρίων σε σχέση με το φυσικό ανάγλυφο της περιοχής που εντάσσεται.
- Οδηγία προς τους μελετητές των πολεοδομικών μελετών για χωροθέτηση κατά μήκος του ΚΟΔ αντί της χρήσης γενικής κατοικίας την χρήση αμιγούς κατοικίας εμπλουτισμένης με περιορισμένες ειδικές χρήσεις κατά περίπτωση ώστε να εξασφαλίζεται η εύκολη ανάγνωση και αναγνώριση του είδους χρήσης

των περιοχών που διασχίζει ο οχούμενος και να μη υπάρχει σύγκριση στην εικόνα (για παράδειγμα οι περιοχές γενικής κατοικίας σήμερα κατά μήκος του ΚΟΔ μετατρέπονται σε γραμμικά κέντρα εμπορικά ή του τριτογενή τομέα δημιουργώντας σύγκριση στην ερμηνεία των λειτουργιών των περιοχών που διασχίζει ο οχούμενος αλλά και μείωση της δυνατότητας προσανατολισμού).

3. Στον διαχωριστικό χώρο (σημειακός, γραμμικός) εισόδου των πόλεων (όριο εντός με εκτός σχεδίου περιοχή).

- Εξασφάλιση από τον πολεοδομικό σχεδιασμό κατάλληλου χώρου για ανάδειξη και διαμόρφωση του χώρου σε πύλη της πόλης.
- Υλοποίηση του ορίου της εντός με την εκτός σχεδίου περιοχή (στην εντός σχεδίου περιοχή για παράδειγμα να υπάρχει παράπλευρος, πρασιές, πιο πυκνή δόμηση ενώ στην εκτός σχεδίου περιοχή να είναι μεγαλύτερη η απόσταση της γραμμής δόμησης από το όριο της οδού, να μην υπάρχει συνεχής παράπλευρος, η δόμηση να είναι μικρή κλπ).

6.8. Η ανάγκη ειδικής μελέτης «πύλης» ή εισόδου πόλης – Το περιεχόμενό της

Η απάντηση στο παραπάνω ερώτημα δε μπορεί να διατυπωθεί με τη μορφή γενικών συμπερασμάτων ή κανόνων. Η μόνη λύση είναι η κατά περίπτωση αντιμετώπιση. Όμως αυτή για να είναι αποτελεσματική και ικανοποιητική πρέπει να αναληφθεί με τη μορφή μιας Ειδικής Μελέτης Οδικής Εισόδου Πόλης (ΕΜΟΕΠ). Τούτη θα οδηγήσει σε μια σειρά κανονιστικών μέτρων και παρεμβάσεων εξασφαλίζοντας και την υλοποίησή τους.

Φυσικά η μελέτη αυτή δεν μπορεί να έρχεται σε αντίθεση με τις υφιστάμενες εγκεκριμένες μελέτες (π.χ. ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ, ΠΜ/Ε-Α, ρυμοτομικές, μελέτες ΖΟΕ, κ.λπ.). Δεν αποκλείεται όμως να τις «τροφοδοτήσει» με τροποποιήσεις, αναθεωρήσεις και εξειδικεύσεις.

Ο τύπος της ειδικής αυτής μελέτης θα συγγενεύει περισσότερο με τα γνωστά μας «Σχέδια Γενικής Διάταξης» ή κατ' άλλους «Μελέτες Πολεοδομικής Διάταξης»². Όμως παράλληλα η μελέτη αυτή θα περιλαμβάνει και στοιχεία άλλων μελετών τόσο πολεοδομικών και κυκλοφοριακών όσο και λεπτομερέστερων διαμορφώσεων, αρχιτεκτονικών κηποτεχνικών, ηλεκτρονικό/οπτικοακουστικών, καλλιτεχνικών κ.ά.

Ως προς τα περιεχόμενα της ΕΜΟΕΠ αναφέρονται ενδεικτικά οι παρακάτω τομείς που θα πρέπει να καλυφθούν:

6.8.1. Απογραφή υφιστάμενης κατάστασης στην κατ' εκτίμηση περιοχή μελέτης

Μετά από μια κατ' αρχήν οριοθέτηση της περιοχής μελέτης ο απογραφικός τομέας περιλαμβάνει τις εξής εργασίες:

(α) Συγκέντρωση, βελτίωση, ενημέρωση, ή και δημιουργία (εν μέρει ή εξ ολοκλήρου) νέων ψηφιοποιημένων **χαρτογραφικών υποβάθρων** της ζώνης μελέτης, σε κλίμακα – ανάλογα με το μέγεθος της – από 1:2.000 έως 1:200³.

(β) **Κτηματογράφηση** της ζώνης μελέτης.

(γ) Καταγραφή **φυσικών χαρακτηριστικών** της ζώνης μελέτης.

(δ) Συγκέντρωση **πολεοδομικών χαρακτηριστικών**. Λεπτομερής απογραφή χρήσεων γης και χρήσεων κτιρίων κατά όροφο και απογραφή λοιπών χαρακτηριστικών του οικοδομικού πλούτου (ύψη, κατάσταση, ηλικία κτιρίων, διάταξη, τρόπος δόμησης, οικοδομικό σύστημα, τυχόν προκήπια ή πρασιές, μορφή, φυσιογνωμία, αντιληπτική διάσταση κ.λπ.).

(ε) Συγκέντρωση κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών και γεωμετρικών δεδομένων των οδών της υπό μελέτη ζώνης, δηλαδή γεωμετρικά χαρακτηριστικά οδικού χώρου, κυκλοφοριακοί φόρτοι και λοιπά χαρακτηριστικά της κυκλοφορίας οχημάτων (σύνθεση κυκλοφορίας, ταχύτητες κ.λπ.). χρονικές διακυμάνσεις και ετήσια μεταβολή, κινήσεις πεζών, ποδηλάτων, αναπήρων, τρόπος και πυκνότητα προσβάσεων, στάθμευση οχημάτων και εξυπηρέτηση από ΜΜΜ.

(στ) Εντοπισμός γεινιάσης με μεγάλα έργα, μεγάλες εγκαταστάσεις, οδικούς κόμβους του ΚΟΔ, προσδιορισμός της πολεοδομικής και κυκλοφοριακής σημασίας της ζώνης ή τμήματός της.

(ζ) Συγκέντρωση **κοινωνικο – οικονομικών** χαρακτηριστικών, όπως πληθυσμιακά, κοινωνικά, οικονομικά δεδομένα πληθυσμού και εγκατεστημένων χρήσεων γης, αντικειμενικές και αγοραστικές αξίες γης.

(η) **Φορείς** (Δήμοι, Υπουργεία κ.λπ.) που έχουν αρμοδιότητα στο χώρο.

6.8.2. Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης και εντοπισμός προβλημάτων.

Όλα τα παραπάνω απογραφικά στοιχεία απαιτείται όπως αξιολογηθούν διασταυρούμενα, ώστε να εντοπισθούν τα παρουσιαζόμενα στην υπόψη περιοχή προβλήματα τόσο ανά τομέα (π.χ. πολεοδομικά, κυκλοφοριακά, λοιπής υποδομής, αισθητικά, κοινωνικά κ.λπ.), όσο και διατομεακά. Η εργασία αυτή θα διευκολύνει και θα οδηγήσει στην μεθεπόμενη εργασία (σημείο 4), αφού όμως προηγηθεί μια εξίσου σημαντική εργασία που είναι η επόμενη.

2. Βλ. Α. Αραβαντινός (1997), Κεφάλαιο 10. Υπάρχουν και άλλοι όροι με τους οποίους σηματοδοτείται η παρέμβαση και σύνθεση σε συγκεκριμένο αστικό χώρο, δηλαδή το «urban design», που όμως στην περίπτωση μας δεν είναι μόνο αστικός.

3. Σημειώνεται ότι φυσικά για σχέδια μεγαλύτερης λεπτομέρειας θα απαιτηθούν και άλλες κλίμακες ίσως και έως 1:1.

6.8.3. Συγκέντρωση όλων των σχετικών μελετών και προτάσεων τρίτων.

Εδώ περιλαμβάνονται:

(α) Εγκεκριμένα σχέδια και λοιπές θεσμοθετημένες ρυθμίσεις, όπως εγκεκριμένα ΓΠΣ και ΠΜΕ/Α, τ-σχύοντες όροι δόμησης, θεσμοθετημένες «γενικές χρήσεις γης», υλοποιημένος ΣΔ στην υπόψη ζώνη ανά «γενική χρήση» και ανά είδος χρήσης γης, εγκεκριμένα κυκλοφοριακά σχέδια και σχέδια **οδοποιίας**, λοιπά εγκεκριμένα σχέδια διαφόρων φορέων (π.χ. κλαδικών υπουργείων ΟΣΚ, ΕΟΤ, ΟΤΑ, κ.λ.π.).

(β) Πολεοδομικά, κυκλοφοριακά και λοιπά σχέδια που βρίσκονται σε διαδικασία σύνταξης καθώς και εγκεκριμένα σχέδια που βρίσκονται σε διαδικασία τροποποίησης (ιδιαίτερος δε εγκεκριμένων ρυμοτομικών σχεδίων) και διατυπωμένες απόψεις και θέσεις φορέων και ιδιωτών.

(γ) Λοιπές μελέτες και απόψεις και κυρίως άτυπα ή μη εγκεκριμένα σχέδια φορέων ή ομάδων (π.χ. οικοδομικών συνεταιρισμών, περιβαλλοντικών οργανώσεων κλπ.).

6.8.4. Επεξεργασία στοιχείων προς αξιολόγηση και διατύπωση προγνώσεων

(α) Για τον προσδιορισμό των τάσεων ανάπτυξης θα πρέπει να αξιολογηθούν οι επιρροές και επιπτώσεις από (α) την γεινίαση με μεγάλα έργα (π.χ. αεροδρόμια, νοσοκομεία, βιομηχανίες κ.λ.π.), (β) την πολεοδομική σημασία της ίδιας της πόλης και (γ) την περιβαλλοντική σημασία της περιβάλλουσας περιοχής.

(β) Για τον προσδιορισμό της αισθητικής αντίληψης της εικόνας του χώρου και τις τάσεις διαμόρφωσης θα πρέπει να ληφθούν υπόψη (α) η σχέση κλειστού με ανοικτό χώρο, (β) η μορφή του ελεύθερου χώρου επιφανειακά και ογκοπλαστικά, (γ) η σχέση κτιρίου με τη χρήση και το τύπο εικόνας του χώρου και (δ) η μορφή και χρήση του πρασίνου.

(γ) Σύγκριση και αξιολόγηση των προτάσεων και προβλέψεων του σχεδιασμού («έπισημου» και άτυπου) και των λοιπών απόψεων και θέσεων φορέων και ιδιωτών.

(δ) Επισήμανση εξελικτικών τάσεων της υπό μελέτη ζώνης και διατύπωση δυνατοτήτων παρέμβασης σε πολεοδομικό, κυκλοφοριακό και εικαστικό επίπεδο.

6.8.5. Εντοπισμός των ζωνών ή των σημείων μελέτης

Από τα παραπάνω θα προκύψουν τα ακριβή όρια της ζώνης μελέτης που μπορεί να μην είναι μία αλλά και περισσότερες διακοπτόμενες ή και σημεία (νησίδες), που όμως θα συμμετέχουν στο σύμπλεγμα μιας εισόδου πόλης.

6.8.6. Διατύπωση στόχων παρέμβασης στην υπόψη ζώνη

Η εξαγωγή συγκεκριμένων στόχων ανά είσοδο δεν είναι αποτέλεσμα μόνο των δεδομένων, συνθηκών και προγραμμάτων για την υπόψη περιοχή εισόδου αλλά

θα επηρεασθεί και από τους γενικότερους στόχους για το σύνολο των εισόδων της πόλης. Τούτο όμως είναι αντικείμενο ή μάλλον θα έπρεπε να είναι αντικείμενο του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου της όλης πόλης. Για τούτο, θεωρούμε σκόπιμο στις προδιαγραφές των ΓΠΣ να προστεθούν διατάξεις που να απαιτούν εμβάθυνση στα θέματα των εισόδων της πόλης. Ας σημειωθεί ότι πέραν των οδικών εισόδων τροχοφόρων οι οποίες μας απασχολούν εδώ, υφίστανται και οι πεζοδρομημένες ή πεζοπορικές εισοδοί που επίσης θα πρέπει να αναδειχθούν Φυσικά υπάρχουν ακόμα οι σιδηροδρομικές, θαλάσσιες και εναέριες εισοδοί που ειδικά στις ελληνικές πόλεις δεν έχουν τύχει της κατάλληλης μελετητικής φροντίδας με οδυνηρότατα αποτελέσματα τόσο στο λειτουργικό και περιβαλλοντικό όσο και στον αισθητικό τομέα.

Αλλά ας παραμείνουμε στις οδικές εισόδους για τονίσουμε ότι η αντιμετώπιση τους σε επίπεδο τουλάχιστον στόχων και γενικών αρχών από το ΓΠΣ είναι απαραίτητη για την ΕΜΟΕΠ της κάθε εισόδου.

6.8.7. Διατύπωση εναλλακτικών λύσεων

Αρχικά είναι σκόπιμο όπως αντί της προώθησης μιας πρότασης διαμορφωθούν περισσότερες εναλλακτικές λύσεις που θα αξιολογηθούν ως προς κριτήρια:

- πολεοδομικά,
- κυκλοφοριακά,
- περιβαλλοντικά,
- αισθητικά και πολιτιστικά,
- κοινωνικά,
- οικονομικά,
- θεσμικού πλαισίου
- και κυρίως εφικτότητας και χρονοδιαγράμματος.

6.8.8. Πρόταση

Σε γενικές γραμμές η τελική πρόταση θα επεκτείνεται στους παρακάτω τομείς:

- Καθορισμός ή τροποποιήσεις ως προς τις χρήσεις γης τους όρους δόμησης και τους λοιπούς περιορισμούς (π.χ. απαγόρευση δόμησης).
- Κυκλοφοριακή ρύθμιση συμπεριλαμβανομένων των κινήσεων και της στάθμευσης τροχοφόρων επιβατηγών και τροφοδοσίας, των χώρων πεζών, τις κινήσεις και στάσεις των Μέσων Μαζικών Μεταφορών, κ.λ.π.
- Οργάνωση του δημόσιου χώρου συμπεριλαμβανομένων και διαμορφώσεων, αισθητικών παρεμβάσεων, δενδροφύτευσης, φωτισμού.
- Ειδική αντιμετώπιση των προσόψεων των κτιρίων συμπεριλαμβανομένων αποικαταστάσεων και λοιπών εικαστικών παρεμβάσεων.
- Επίλυση θεμάτων τεχνικής υποδομής.

Η όλη πρόταση παρουσιάζεται από σειρές σχεδίων εικθέσεων και λοιπών στοιχείων. Από τούτα βασικό συνθετικό ρόλο παίζει το «η μελέτη πολεοδομικής διάταξης» και τα λοιπά στοιχεία «σύνθεσης αστικού χώρου» (urban design).

6.8.9. Έγκριση – προώθηση εφαρμογής

Τα τελικά προς προώθηση μέτρα θα προέλθουν μετά από αξιολόγηση των παραπάνω εναλλακτικών λύσεων και πρότασης από τον αρμόδιο για την έγκριση της μελέτης φορέα. Ο τελευταίος πρέπει να είναι και ο αρμόδιος ή να συνδέεται άμεσα με τους αρμόδιους για το πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό και λοιπούς συναφείς τομείς οργάνωσης του χώρου φορείς.

Υφίσταται επομένως ένα οργανωτικό-διοικητικό θέμα που πρέπει να επιλυθεί τόσο ως προς την έγκριση όσο και ως προς την προώθηση της υλοποίησης της μελέτης. Το πιθανότερο είναι – σύμφωνα με τα ισχύοντα στην Ελλάδα – ότι οι εμπλεκόμενοι φορείς που θα πρέπει να αναλάβουν δράση για την αναβάθμιση

και διαμόρφωση των «πυλών» μιας πόλης θα είναι περισσότεροι του ενός αφού το θέμα όπως φαίνεται από τα παραπάνω είναι σύνθετο.

Επομένως είναι ανάγκη όχι μόνο να προϋπολογισθούν οι δαπάνες αλλά και να προωθηθούν τα θέματα εξασφάλισης των πόρων από τους καθ' ύλην αρμόδιους φορείς, δηλαδή να ενταχθούν στον προϋπολογισμό τους οι εργασίες που θα εκτελεσθούν απ' αυτούς.

Ας σημειωθεί ότι για μεν τα κανονιστικά μέτρα πιθανότατα να μην χρειάζονται κονδύλια απαιτούνται όμως θεσμικά μέτρα (χρησιμοποίησης, ενεργοποίησης ή τροποποίησης κειμένων διατάξεων ή δημιουργία νέων), ενώ για τα επεμβατικά μέτρα απαιτούνται εκτός από τα παραπάνω και εξεύρεση κεφαλαίων.

7. ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ «ΧΡΗΣΗ ΓΗΣ / ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ» ΣΤΟΝ ΟΔΙΚΟ ΧΩΡΟ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΤΟΥ ΥΠΕΧΩΔΕ

Διεύθυνση Πολεοδομικού Σχεδιασμού ΥΠΕΧΩΔΕ¹

7.1.Εισαγωγή

Η σχέση ανάμεσα στην κυκλοφορία και στην χρήση της παρόδιας ζώνης των αστικών βασικών οδικών αξόνων είναι ρυθμιστής ποιότητας ζωής των πόλεων. Το ζητούμενο είναι με ποιο τρόπο αντιμετωπίζονται μέσα από το πολεοδομικό σχεδιασμό οι δυσμενείς, για την ποιότητα ζωής, συνέπειες αυτής της σχέσης.

Θα πρέπει να διευκρινιστεί, κατ' αρχήν, ότι στην περίπτωση του αστικού χώρου, τα κυκλοφοριακής φύσεως προβλήματα (συνωστισμός, μεγάλος κυκλοφοριακός φόρτος, δύσκολη πρόσβαση, έλλειψη χώρων στάθμευσης, κλπ) είναι πολεοδομικά - στο βαθμό που επηρεάζουν άμεσα την ποιότητα ζωής, η βελτίωση της οποίας είναι και η πεμπτούσια της πολεοδομικής επιστήμης.

Εξ' ίσου σημαντική είναι η παραδοχή που θα πρέπει να γίνει ευθύς εξ' αρχής ότι χωρίς την συντονισμένη προσπάθεια του τομέα των μεταφορών (ΜΜΜ, ρυθμίσεις της τροχαίας, κλπ.) η παρέμβαση του πολεοδομικού σχεδιασμού δεν μπορεί να είναι αποτελεσματική.

Ένας απλός ορισμός του βασικού άξονα, στον αστικό χώρο πάντα, είναι ότι άξονας είναι ο δρόμος (ή ο συνδυασμός δρόμων) που ανεξαρτήτως χαρακτηριστικών διατομής αποτελεί τη μοναδική ή την πλέον απ' ευθείας σύνδεση δύο περιοχών.

Οι βασικοί άξονες συνδέονται μεταξύ τους σ' ένα κλειστό κύκλωμα που αποτελεί το βασικό οδικό δίκτυο και που έχει νομική υπόσταση, όπως θα δούμε παρακάτω.

Ο οδικός χώρος περιλαμβάνει τη διατομή του δρόμου και την εκατέρωθεν αυτής παρόδια ζώνη, θεωρητικά τουλάχιστον σε βάθος ενός οικοπέδου, και είναι αυτός - στην τρίτη του διάσταση - που ορίζει τον άξονα και καθορίζει τον χαρακτήρα του.

Η σχέση «Χρήσεις γης - κυκλοφορία» αναφέρεται στις περιπτώσεις που συνεπάγεται η ύπαρξη μιας συγκεκριμένης χρήσης (π.χ. είσοδος - έξοδος μεγάλου αριθμού οχημάτων μπροστά από μία υπεραγορά) στην κυκλοφορία και αντίστροφα, οι επιπτώσεις των χαρακτηριστικών της κυκλοφορίας (π.χ. η ένταση του θορύβου και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που προκαλείται από την συνεχή ροή μεγάλου όγκου οχημάτων), στην χρήση γης της παρόδιας ζώνης (π.χ. απομάκρυνση της κατοικίας).

Μία πολύ σύντομη αναδρομή στην ιστορική εξέλιξη αυτής της σύνθετης σχέσης «κυκλοφορία - χρήσεις γης» στους βασικούς οδικούς άξονες, θα βοηθήσει στην κατανόηση των προβλημάτων και κυρίως των δυνατοτήτων - και αδυναμιών - αντιμετώπισής τους.

Αξίζει να σημειώσει κανείς ότι στις περισσότερες ελληνικές πόλεις, αρκετοί από τους κύριους σημερινούς άξονες κυκλοφορίας συμπίπτουν, εν μέρει ή και απόλυτα, με άξονες της αρχαιότητας. Το γεγονός αυτό τους προσδίδει μια ορθολογική υπόσταση στοιχειοθετώντας την χάραξή τους. Πέραν απ' αυτό βέβαια, η περίοδος που μας αφορά άμεσα είναι η σύγχρονη ιστορία με σταθμό τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

Η μεταπολεμική ελληνική πόλη, λοιπόν, στην προσπάθειά της να ανταποκριθεί στις νέες οικονομικές και κοινωνικές συγκυρίες, αναπτύχθηκε άναρχα. Το αυτοκίνητο μπήκε στη ζωή των κατοίκων και τους οδήγησε μακριά από την πλατεία της γειτονιάς. Το κέντρο της πόλης άρχισε να ολισθαίνει προς την περιφέρεια κατά μήκος των οδικών αξόνων που πρόσφεραν την κατάλληλη υποδομή. Έτσι σχηματίσθηκε η γραμμική (ή ταινιακή) ανάπτυξη (ribbon development).

Ακολουθώντας τη δομή και την τοπογραφία της πόλης, η εξάπλωση αυτή έγινε ακτινωτά - όπως συμβαίνει στην Αθήνα και στις περισσότερες πόλεις της Ευρώπης, ή ευθύγραμμα - όπως στις περισσότερες παραλιακές ελληνικές πόλεις (Θεσσαλονίκη, Πάτρα κλπ.) ή με συνδυασμό και των δύο τρόπων (Μυτιλήνη, Κέρκυρα).

Ιδιαίτερα σημαντική για την μετέπειτα εξέλιξη των πόλεων υπήρξε η κοινωνική και επαγγελματική εξειδίκευση που χαρακτηρίζει την ανάπτυξη κατά μήκος των αξόνων. Έτσι, έχουμε στην Αθήνα π.χ. Λεωφόρος Κηφισίας, σαν συνέχεια του Κολωνακίου, όπου κτίστηκαν πολυτελή κτιριακά συγκροτήματα και εγκαταστάθηκαν μεγάλες εταιρίες κλπ., και από την άλλη πλευρά τη Λεωφόρο Θηβών με τα συνεργεία αυτοκινήτων και τις υποβαθμισμένες χρήσεις. Ο χαρακτήρας του βασικού άξονα διαμόρφωσε την κοινωνικοοικονομική ταυτότητα των περιοχών που αναπτύχθηκαν εκατέρωθεν. Φυσικά το φαινόμενο λειτούργησε αργότερα και αμφίδρομα - ο χαρακτήρας της περιοχής, επηρέασε τις χρήσεις που αναπτύχθηκαν στον άξονα.

Παράλληλα με την ανεξέλεγκτη «ταινιακή» συσσώρευση στις δεκαετίες του '50 και του '60 οι ανάγκες

1. Για την σύνταξη της παρούσης εισήγησης εργάστηκαν οι **Σ. Νούλα** (εδάφια 7.1, 7.2 και 7.3), **Π. Γιαννάκη** (εδάφιο 7.4) και **Φ. Μπαζού** (εδάφιο 7.5). Γενικές κατευθύνσεις δόθηκαν από την τότε Δ/ντρια Πολεοδομικού Σχεδιασμού **Φ. Καρασαββίδου**.

στέγασης και εξυπηρέτησης του αυξημένου πληθυσμού των μεγαλύτερων αστικών κέντρων (εσωτερική μετανάστευση, αστυφιλία), δημιούργησαν το φαινόμενο της αντιπαροχής μέσα στην πόλη και το φαινόμενο των αυθαιρέτων στην περιφέρεια. Έμποροι της γης, με παράνομη κατάκτηση πουλούσαν «οικόπεδα με θέα και δρόμο» στις παρθένες περιοχές πίσω από του άξονες. Είναι αυτά τα ιδιωτικά σχέδια που αργότερα διαμόρφωσαν το σημερινό οδικό δίκτυο των επεκτάσεων. Και μέσα από το δίκτυο αυτό κάποιος φαρδύτερος, κατά τύχη, δρόμος κατέληξε άξονας συμπληρώνοντας το ήδη υπάρχον βασικό οδικό δίκτυο.

Ταυτόχρονα με την τυχαία ανάπτυξη της περιφέρειας τα κέντρα των μεγάλων πόλεων πύκνωσαν υπέρμετρα και υποβαθμίστηκαν. Οι δε παρυφές των επαρχιακών πόλεων, κυρίως, οικοδομήθηκαν με το καθεστώς των «οικισμών προ του '23» το οποίο εφαρμόστηκε ειδικά κατά μήκος των αξόνων.

Σ' αυτή την εξέλιξη του αστικού χώρου έρχεται να προστεθεί το αυτοκίνητο - σαν σύμβολο κοινωνικής κατάξωσης αλλά, σιγά - σιγά και απαραίτητο αγαθό. (Στο λεκανοπέδιο της Αττικής, προστίθενται κάθε χρόνο περίπου 50.000 νέα αυτοκίνητα ενώ η καθαρή αύξηση του πληθυσμού είναι της τάξης των 35.000 ετήσια).

Όταν επί τέλους ήρθε η Πολιτεία, όπως θα δούμε παρακάτω, στις αρχές της δεκαετίας του '80, με μία συνολική και οργανωμένη επιχείρηση για την προγραμματισμένη πολεοδομική ανασυγκρότηση 500 και πλέον πόλεων, η παραπάνω κατάσταση ήταν πλέον δεδομένη και στις περισσότερες περιπτώσεις, μη ανατρέψιμη.

Τι έπρεπε να γίνει λοιπόν; Έπρεπε να τιναχθούν όλα στον αέρα ή να προσαρμοστούμε στα δεδομένα; Στο όνομα της «βελτίωσης της ποιότητας ζωής με το μικρότερο δυνατό κοινωνικό κόστος», ο πολεοδομικός σχεδιασμός έγινε μια αναζήτηση λύσεων για την όσο το δυνατόν αριότερη αλλά και ανώδυνη συγχρόνως, οργάνωση των ήδη διαμορφωμένων σε μεγάλο βαθμό περιοχών. Παρά την θεσμοθετημένη υποχρέωση εισφοράς σε γη και χρήμα στις εντασσόμενες σε σχέδιο αραιοδομημένες περιοχές, που δημιούργησε πολλές φορές μεγάλη κοινωνική αναστάτωση, η «προσαρμογή στην υπάρχουσα κατάσταση» που αποτέλεσε βασική αρχή του σχεδιασμού, περιόριζε κάθε ουσιαστική παρέμβαση.

Η σημερινή εικόνα των οδικών αξόνων στην Αθήνα και στις μεγάλες πόλεις είναι γνωστή και δεν χρειάζεται περιγραφή. Είναι μια καθημερινή γελοιοποίηση της ίδιας της προνομιακής ιδιότητας των αξόνων, δηλαδή της μεγάλης κυκλοφοριακής χωρητικότητας όπως και της προνομιακής θέσης των παροδίων ιδιοκτησιών.

Η μεταφορά συντελεστή δόμησης κατά μήκος του κύριου οδικού δικτύου επιδείνωνε την ήδη βεβαρημένη χωρητικότητα των αξόνων και του παρόδιου χώρου.

Οι μικρότερες επαρχιακές πόλεις έχουν κι' αυτές το μερίδιό τους από την όλη κατάσταση. Σε τουριστικές

πόλεις, όπως π.χ. η Ναύπακτος, η διερχόμενη κυκλοφορία καθιστά έναν κατ' αρχήν τοπικό εμπορικό άξονα αφόρητο για τους κατοίκους, υπονομεύοντας συγχρόνως σοβαρά την ίδια την τουριστική αξία τους. Ακραίες περιπτώσεις αποτελούν οι κατ' εξοχήν πόλοι τουριστών, όπως η Χώρα της Μυκόνου, όπου η μοναδική φυσιογνωμία τους καταστρέφεται από την κυκλοφορία των οχημάτων που αυτή η ίδια προκαλεί.

Πολεοδομικό πρόβλημα επίσης, και μάλιστα πρώτου μεγέθους, όχι μόνο για τις επιπτώσεις στην ποιότητα ζωής αλλά λόγω της καθοριστικής επίδρασης στην αυριανή κοινωνία, είναι η αισθητική ρύπανση (η «ακαταστασία» κτιρίων και σταθμευμένων οχημάτων, το παλιό ισόγειο δίπλα στον καινούριο πύργο, ο διαφορετικός προσανατολισμός, η απουσία διαμορφωμένων ελεύθερων χώρων, οι επιγραφές, κλπ.). Όσο τα προβλήματα οξύνονται τόσο η περιοχή υποβιβάζεται.

Η σχέση «χρήση γης / κυκλοφορία» εξελίσσεται, σ' ένα φαύλο κύκλο αλληλοεπιδράσεων όπου, όπως παρατηρεί και η έκθεση της σχετικής έρευνας του Σπουδαστικού Πολεοδομικών Ερευνών ΕΜΠ «το καθένα συμπληρώνει και τρέφει το άλλο, αλλά και το καθένα εκφυλίζει, αποδιοργανώνει και αποσυνθέτει το άλλο».

Θα μπορούσε ίσως κανείς σε μια προσπάθεια αφαιρέσεως, να πει ότι τα δύο βασικά χαρακτηριστικά του κύριου οδικού χώρου των πόλεων που δημιουργούν τα πολεοδομικά προβλήματα είναι:

- η λειτουργική και αισθητική δυσαρμονία μεταξύ των κτιρίων
- η ασάφεια του ρόλου του οδικού άξονα.

7.2. Η αντιμετώπιση μέσα από τον πολεοδομικό σχεδιασμό

7.2.1. Πολεοδομική πολιτική μέχρι σήμερα

Η αντιμετώπιση των ρυθμίσεων και προβλημάτων πολεοδομικής φύσης στο χώρο του βασικού οδικού δικτύου επιδιώκεται, γενικά, με την εφαρμογή πολεοδομικών εργαλείων όπως:

- (α) καθορισμός χρήσης γης και όρων και περιορισμών δόμησης,
- (β) έγκριση και τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου,
- (γ) διαμόρφωση κοινοχρήστων χώρων κλπ.,

μέσα από την θεσμοθέτηση ή τροποποίηση ρυθμιστικών και πολεοδομικών μελετών ευρύτερης περιοχής ή μέσα από ειδικά Προεδρικά Διατάγματα.

Μετά από μια μεγάλη περίοδο παραξίας (*laissez faire*) όπου η ανεξέλεγκτη διόγκωση των πόλεων όπως προαναφέρθηκε, δημιούργησε έναν άναρχο πολεοδομικό ιστό, αρχίζει από το 1965 και μετά, μια έντονη δραστηριότητα του Δημοσίου σε αναθέσεις πολεοδομικών και ρυθμιστικών μελετών σε ιδιωτικά γραφεία (Δοξιάδης, κλπ) σπουδαστήρια (ΕΜΠ), Δ/νσεις οικισμού, κλπ. Από τις μελέτες αυτές όμως

ελάχιστες θεσμοθετήθηκαν ενώ στην πλειοψηφία τους απετέλεσαν οδηγό μόνο για πολλά χρόνια, με αποτέλεσμα την αναπαράγωγή του ήδη προβληματικού αστικού μοντέλου. Το κύκλωμα αυτό της κερδοσκοπίας ήρθε να ενισχύσει η κοινωνική αντίληψη του αιινήτου ως μοναδική επένδυση κεφαλαίου. Πιστώθηκε έτσι η αστική γη στον ιδιωτικό τομέα αφήνοντας ελάχιστα περιθώρια για κοινωνική και τεχνική υποδομή.

Το 1979 επιχειρήθηκε μια πολεοδομική / αναπτυξιακή πολιτική για την ενισχυμένη περιφερειακή ανάπτυξη 9 κέντρων (ΚΕΠΑ) με στόχο την αποκέντρωση της Αθήνας. Το πρόγραμμα όμως είχε πολύ περιορισμένη εφαρμογή.

Το 1982, ξεκίνησε η Επιχείρηση Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης (ΕΠΑ), μία πραγματική εστρατεία ολοκληρωμένου πολεοδομικού σχεδιασμού για την αντιμετώπιση της αποδιοργανωμένης Ελληνικής γης, των πόλεων και της περιαστικής τους περιοχής, των οικισμών της υπαίθρου, και των παραλίων με εξασφάλιση της κύριας κοινωνικής και τεχνικής υποδομής από εισφορές σε γη και χρήμα.

Σε ότι αφορά στην πόλη, τα προβλήματα αντιμετωπίστηκαν καθολικά και συντονισμένα σε τέσσερα επίπεδα σχεδιασμού:

- Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου, έλεγχος χρήσης γης και όρων δόμησης της περιαστικής περιοχής
- Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, γενική οργάνωση πόλης
- Πολεοδομική Μελέτη Επέκτασης και Αναθεώρησης, εξειδίκευση στο επίπεδο του Ο.Τ. των περιοχών επέκτασης και των κεντρικών περιοχών πόλης.
- Μελέτη Πράξης Εφαρμογής, στις αραιοδομημένες περιοχές επέκτασης.

Το βασικό οδικό δίκτυο, αναγνωρίστηκε για τον καθοριστικό ρόλο του στον σχεδιασμό και αντιμετωπίστηκε με ειδικές προδιαγραφές και ειδικούς επιστήμονες στις ομάδες μελετητών και στις Διευθύνουσες Υπηρεσίες παραλαβής των μελετών.

Το 1994 η ΕΠΑ μπήκε σε νέα φάση. Καταρτίστηκαν προγράμματα μελετών για την πολεοδόμηση περιοχών Α' κατοικίας (εντός των ΓΠΣ, που είχαν μείνει ακόμη εκτός σχεδίου), περιοχών Β' κατοικίας, όπως και για την τροποποίηση Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων ή ακόμη και σύνταξη νέων.

Οι μελέτες πολεοδόμησης ανατίθενται για πρώτη φορά, με ενιαία μορφή (Κτηματογράφηση - Πολεοδομική Μελέτη - Πράξη Εφαρμογής) και συντάσσονται σε ψηφιοποιημένα υπόβαθρα εισάγοντας στον σχεδιασμό την χρήση Η/Υ.

7.2.2. Θεσμικό πλαίσιο

Το πολεοδομικό θεσμικό πλαίσιο, υπεύθυνο σε μεγάλο βαθμό για την σημερινή εικόνα του οδικού χώρου των αστικών περιοχών και μέσα από το οποίο είναι δυνατή η ρύθμιση και αντιμετώπιση των πολεοδομικών του προβλημάτων, περιλαμβάνει τα εξής βασικά νομοθετήματα (κατά χρονολογική σειρά και με ανα-

φορά των σχετιών με τον οδικό χώρο διατάξεων).

- Νόμος 17/7/23
 - ▶ Καθορισμός ζώνης όρων δόμησης και χρήσης γης κατά μήκος άξονα, σε εκτός σχεδίου περιοχή.
 - ▶ Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου, χρήσης γης και όρων δόμησης σημειακά, κατά μήκος άξονα ή με την αναθεώρηση περιοχής εντός σχεδίου (Π. Διάταγμα ή Απόφαση Νομάρχη).
 - ▶ Τήρηση νομίμου διαδικασίας.
- Ν. 960/79 (ΦΕΚ 194 Α) τροποποίηση Ν. 1221/81 «Περί επιβολής υποχρεώσεων προς δημιουργία χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων για την εξυπηρέτηση των κτιρίων και συναφών θεμάτων», στην εντός σχεδίου περιοχή.
- Ν. 880/79 (ΦΕΚ 58Α) περί μεταφοράς συντελεστή.
- Ν. 1337/83 (ΦΕΚ 33 Α/83).
 - ▶ Θέσπιση του βασικού οδικού δικτύου πόλης (εντός του εγκριμένου σχεδίου και των επεκτάσεων αυτού), των γενικών χρήσεων και του μέσου συντελεστή δόμησης με την Απόφαση Υπουργού έγκρισης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (άρθρο 3).
 - ▶ Καθορισμός εξειδικευμένων χρήσεων γης, ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης σε επίπεδο ΟΤ ή γηπέδου, όπως και των ρυμοτομικών και οικοδομικών γραμμών (εύρος οδού μεταξύ δύο ΡΓ) με Προεδρικό Διάταγμα έγκρισης της Πολεοδομικής Μελέτης στις περιοχές επέκτασης του ΓΠΣ (άρθρο 6).
 - ▶ Εισφορά σε γη και χρήμα των ιδιοκτησιών για την υλοποίηση των κοινοχρήστων και κοινωφελών (άρθρα 8, 9, 12).
- Π.Δ. 24.5.85 (ΦΕΚ. 270Δ)
 - ▶ Καθορισμός κατηγοριών και περιεχόμενο χρήσης γης σε περιοχές εκτός σχεδίου (πλην αυτών εντός ΓΠΣ).
 - ▶ Κατηγοριοποίηση αρτιοτήτων κατά παρέκκλιση κατά μήκος βασικού οδικού δικτύου στην εκτός σχεδίου περιοχή.
- Π.Δ. 23.2.87 (ΦΕΚ. 166Δ)
 - ▶ Καθορισμός κατηγοριών και περιεχομένου χρήσης γης σε περιοχές εντός σχεδίου και περιοχές εκτός σχεδίου αλλά εντός ΓΠΣ.
- Ν. 2052/90 (ΦΕΚ. 94 Α)
 - ▶ Καθορισμός όρων δόμησης και χρήσης γης εκατέρωθεν του βασικού οδικού δικτύου στους νομούς Αττικής και Θεσσαλονίκης με Π.Δ./τα (άρθρο 7).
 - ▶ Έγκριση ζωνών ελεγχόμενης ανάπτυξης (ΖΕΑ) και πολεοδομικών ρυθμίσεων σ' αυτές (χρήση γης, όροι δόμησης, τροπ/ση ρυμοτομικού σχεδίου) με Π.Δ./τα, σε περιοχές μεγάλων κυκλοφοριακών παρεμβάσεων (κυκλοφοριακοί κόμβοι, σταθμοί τραίνου, μετρό, κλπ) (άρθρο 8).
- Π.Δ. 143/93 (ΦΕΚ. 146Δ/93)
 - ▶ Καθορισμός γραμμής δόμησης εκατέρωθεν του βασικού οδικού δικτύου στην εκτός σχεδίου περιοχή.

- Ν. 2508/97 (ΦΕΚ. 24 Α) «Περί βιώσιμης οικιστικής ανάπτυξης των οικισμών της χώρας».
 - ▶ Ευρύτερη θεώρηση του πολεοδομικού σχεδιασμού (επίπεδο ΟΤΑ, κλπ).
 - ▶ Λεπτομερής διαδικασία ανάπτυξης περιοχών
 - ▶ Δέσμευση και της εντός σχεδίου περιοχής των πόλεων από τις διατάξεις του ΓΠΣ (με τον Ν. 1337/83, μέχρι την έγκριση της αναθεώρησης δεσμεύονταν μόνο οι εκτός σχεδίου περιοχές).

7.3. Αξιολόγηση και νέα αντιμετώπιση

Η σημαντικότερη ίσως επιτυχία της ΕΠΑ ήταν η εμπλοκή των κατοίκων και της Τ.Α. στις διαδικασίες του πολεοδομικού σχεδιασμού. Η έννοια «πολεοδόμηση» έγινε συνείδηση και μπήκε στο λεξιλόγιο του μέσου Έλληνα. Πόλεις με σχέδια εγκεκριμένα στις αρχές του αιώνα αναθεωρήθηκαν και επεκτάθηκαν, απόκτησαν χώρους κοινωνικής και τεχνικής υποδομής.

Οι βασικές αδυναμίες, κατά σειρά προτεραιότητας ήταν:

- Η καθυστέρηση τόσο στη θεσμοθέτηση όσο και στην εφαρμογή στο επίπεδο της Πολεοδομικής Μελέτης.
- Η αδιαφορία πολλών ΟΤΑ και η ελλιπής στελέχωση των υπηρεσιών.
- Τα προβλήματα του θεσμικού / νομοθετικού πλαισίου.

Καθοριστικός παράγοντας στην τελική επιτυχία της ΕΠΑ είναι ο Δήμος. Αποδεικνύεται ότι ακόμη και στις περιπτώσεις που ολοκληρώθηκε το τελευταίο επίπεδο σχεδιασμού (ή Πράξη Εφαρμογής) η έλλειψη δραστηριοποίησης του Δήμου ή ενός άλλου συντονιστικού οργάνου έχει σαν αποτέλεσμα τη μη ενεργοποίησή της (π.χ. Πάτρα). Αντίθετα σε περιπτώσεις έγκαιρης και ενεργούς συμμετοχής του δήμου, όπως π.χ. στη Κω, η υλοποίηση των προτάσεων συμβάδισε με τη θεσμοθέτησή τους.

Σε ότι αφορά ειδικότερα το βασικό οδικό δίκτυο τα προβλήματα εντοπίζονται:

- στην αδυναμία εξασφάλισης κοινόχρηστων χώρων λόγω δυσκολιών στην απαλλοτρίωση (εντός σχεδίου).
- στις δυσκολίες εφαρμογής της νομοθεσίας (π.χ. νόμος των γκαράζ) στις απολήξεις των αξόνων.
- στην οργανωμένη αντίδραση των ιδιωτικού τομέα, η οποία ενισχύεται από τις χαλαρές διαδικασίες στη χορήγηση άδειας λειτουργίας μη συμβατών χρήσεων).
- στην μέχρι σήμερα ακολουθούμενη διαδικασία ΜΣΔ χωρίς έλεγχο και μελέτη για το σύνολο της διαδρομής του οδικού άξονα.

Εξ' άλλου από την 15ετή αυτή εμπειρία θα μπορούσε να παρατηρήσει κανείς, κυρίως για τις επαρχιακές πόλεις, αλλά και για πολλές περιοχές της Αθήνας Θεσσαλονίκης, τα εξής:

- Η «παρακαμπτήριος οδός» είναι η θεσμοθετημένη πλέον λύση σε επίπεδο ΓΠΣ στο 70% τουλάχιστον των πόλεων που μελετήθηκαν για τη ριζική α-

νακούφιση του κυκλοφοριακού / πολεοδομικού αδιεξόδου της πόλης, ανεξαρτήτως μεγέθους (από τη Μύκονο των 5.000 κατ. και μέχρι την Πάτρα των 200.000 κατ.). Βέβαια, με ελάχιστες εξαιρέσεις (π.χ. Λαμία) η υλοποίηση των αξόνων αυτών δεν έχει ολοκληρωθεί, ωστόσο στις περισσότερες περιπτώσεις έχει τουλάχιστο δρομολογηθεί (δημοπράτηση κ.λ.π.).

- Οι παράπλευροι οδοί εξυπηρέτησης στους βασικούς άξονες, οι παράλληλες διαδρομές με ταυτόχρονη μονοδρόμηση, η πεζοδρόμηση εμπορικών αξόνων και περιοχών, η αξιοποίηση κάθε δυνατότητας διαπλάτυνσης του άξονα και η δέσμευση για κοινόχρηστο χώρο ή χώρο στάθμευσης, αποτελούν ρυθμίσεις για την βελτίωση της ποιότητας ζωής. Λόγω της σχετικά μικρής επέμβασης που προϋποθέτουν αλλά και της αξίας τους ως «έργο βιτρίνας», οι ρυθμίσεις αυτές έχουν σε σημαντικό βαθμό υλοποιηθεί από τους οικείους δήμους.

- Η εξυγίανση των χρήσεων κυρίως στους άξονες εισόδου των πόλεων παραμένει «αταυθυστη» μεταξύ άλλων λόγω και της μη ενεργοποίησης των ζωνών χονδρεμπορίου, βιοτεχνίας κλπ. που προβλέπονται από το ΓΠΣ, όπως και της έλλειψης κινήτρων για την μεταφορά των χρήσεων από τους άξονες στις ζώνες αυτές.

- Πολεοδομικά μοντέλα όπως η πολυκεντρική ανάπτυξη της πόλης, δύσκολα λειτουργούν εκτός των μεγάλων αστικών κέντρων. Ο απόλυτος διαχωρισμός των χρήσεων, η αντιστροφή του προσανατολισμού της γειτονιάς προς το εσωτερικό με καθορισμό γενικής κατοικίας εκτός του βασικού άξονα, είναι λύσεις λίγο συμβατές με την ιδιαιτερότητα των ελληνικών πόλεων και τον τρόπο ζωής των κατοίκων.

- Οι συντελεστές και το ύψος που καθορίζονται στις παρόδιες ζώνες των αξόνων, εάν είναι χαμηλοί, μειώνουν μεν το φόρτο της κυκλοφορίας, αλλά αποτελούν και ένα αντικίνητρο για την ενεργοποίηση της παρόδιας ζώνης με αποτέλεσμα την δυσαρμονία των όγκων που αναφέραμε παραπάνω. Επίσης, καθοριστική είναι η θέση του ορίου του τομέα συντελεστών υψών και χρήσης γης, δεδομένου ότι εκτός από πολεοδομικά προβλήματα η διαφοροποίηση στην αντιμετώπιση των δύο πλευρών του άξονα δημιουργεί κοινωνικό θέμα «άνισης μεταχείρισης».

Πέραν όμως από τις επιμέρους παρατηρήσεις που ίσως χρησιμεύσουν στην περαιτέρω πορεία του σχεδιασμού, γεγονός είναι ότι αν και μέσα απ' αυτή την περίοδο εντατικοποιημένου παρεμβατικού σχεδιασμού η ποιότητα ζωής στα κέντρα των πόλεων και των γειτονιών βελτιώθηκε σημαντικά, συχνά αυτό έγινε σε βάρος των κύριων οδικών αξόνων όπου τα προβλήματα επιδεινώθηκαν. Τελικά αυτό ίσως οφείλεται στην έλλειψη πολεοδομικής πολιτικής για την αντιμετώπιση της σχέσης «χρήση γης - κυκλοφορία» στο κύριο οδικό δίκτυο. Το γεγονός αυτό αντικατοπτρίζεται και στον τρόπο αντιμετώπισης πολλών πολεοδομικών σχεδίων με αποτέλεσμα η πόλη και κυρίως οι νέες περιοχές να στερούνται χαρακτηρισμό ή να

επηρεάζονται από τον χαρακτήρα και τον βαθμό εντατικής ανάπτυξης του οδικού άξονα.

Σύμπτωμα αυτής της έλλειψης συγκεκριμένης πολιτικής για τον οδικό χώρο των βασικών αξόνων, είναι η ασάφεια στην πολεοδομική νομοθεσία (βλ. Ν. 2052/94) όπως και γενικά η αναποτελεσματικότητα των θεσμών (δυσκίνητες διαδικασίες προώθησης ακόμη και στην περίπτωση ειδικών διαταγμάτων). Δεν πάσχουμε από έλλειψη νόμων, θα πρέπει όμως πέρα από αυτό να θεσπιστούν διατάξεις που να ανταποκρίνονται στις ανάγκες της σύγχρονης ζωής και της Ελληνικής πραγματικότητας. Η διοίκηση οφείλει επίσης να ενεργοποιηθεί στην κατεύθυνση της βελτιστοποίησης της εφαρμογής των διατάξεων ώστε οι Νόμοι να είναι πιο αποτελεσματικοί. Ως παράδειγμα μπορεί να αναφερθεί η εν γένει έλλειψη καθορισμού των υποδοχέων της μεταφοράς συντελεστή, για την εφαρμογή του Ν. 880/79, ο οποίος κατέστη ιδιαίτερα ζημιογόνος για τους βασικούς άξονες.

Τέλος, ο ιδιωτικός τομέας επωφελούμενος την έλλειψη των συγκεκριμένων πολεοδομικών διατάξεων για την πολεοδομική ανάπτυξη, ασκεί έντονες πιέσεις, ειδικότερα στην περίπτωση του βασικού δικτύου όπου και οι αντικειμενικές αξίες ακινήτων καθορίζονται - από την πολιτεία και πάλι - μεγαλύτερες. Έτσι οι διαδικασίες υποβολής και εκδίκασης ενστάσεων, κύρια στο επίπεδο των Δήμων είναι ατέρμονες με αποτέλεσμα να καταστρατηγείται και πάλι ο σχεδιασμός.

Γίνεται φανερό λοιπόν ότι το κατ' αρχήν ζητούμενο, προκειμένου για μια περισσότερο αποτελεσματική αντιμετώπιση των πολεοδομικών και κυκλοφοριακών προβλημάτων στο βασικό οδικό δίκτυο των πόλεων είναι η διαμόρφωση πολεοδομικής πολιτικής, εξειδικευμένη σε κάθε περίπτωση ανάλογα με την «δεικτικότητα» και με την κατηγορία (άξονες εισόδου - εξόδου, άξονες εμπορικών περιοχών, άξονες που οριοθετούν περιοχές κατοικίας, ζεύγη αξόνων κλπ.). Περιπτώσεις υπάρχουν άπειρες, ο κορμός της πολιτικής θα πρέπει όμως να είναι ένας.

Ένα παράδειγμα αντιμετώπισης των προβλημάτων που δημιουργήθηκαν σε βασικό οδικό άξονα από την αλλαγή χρήσης της παρόδιας ζώνης και την αλλοίωση του χαρακτήρα είναι η μελέτη που εκπόνησε η Δ/ση Πολεοδομικού Σχεδιασμού για την οδό Πειραιώς, μια πρόταση που επειδή ξεκινάει, επιτέλους, από μια φιλοσοφία και συγκεκριμένη πολιτική για τον συγκεκριμένο άξονα βρίσκει την αποδοχή των φορέων και του κόσμου. Έχει δε αρχίσει να υλοποιείται προτού ακόμη ολοκληρωθεί η θεσμοθέτηση της σε όλα τα στάδια, όπως θα δούμε στην συνέχεια.

Είναι γεγονός ότι η έλλειψη πολιτικής για το κύριο οδικό δίκτυο, που αποτελεί καθοριστικό παράγοντα της πολιτικής για τον αστικό χώρο γενικά, οφείλεται κατ' αρχήν στην απουσία μιας συνολικής χωροταξικής πολιτικής. Παρά τα σαφή «επιθυμητά σενάρια» που διατυπώνονται για την Ελλάδα από την Ευρωπαϊκή Ένωση (Europe 2000+, Ευρωχωροταξικό, κλπ) είναι αδύνατον, προς το παρόν, χωρίς τα ενδιάμεσα επίπεδα

σχεδιασμού, τα σενάρια αυτά να μεταφραστούν στο επίπεδο του συγκεκριμένου αστικού χώρου.

Ίσως λοιπόν είναι εφικτότερο και πολεοδομικά ορθότερο να ξεκινήσει κανείς από την ίδια την πόλη. Πώς την θέλουμε την πόλη; Η σύνταξη ενός σχεδίου που θα εξέφραζε το συνολικό στόχο για την συγκεκριμένη πόλη και τις απαραίτητες δομικές παρεμβάσεις για την εφαρμογή του (Δομικό Σχέδιο) σε συνδυασμό με τη συντονισμένη ενεργοποίηση των ΓΠΣ (με την εμπλοκή όλων των φορέων υλοποίησης της υποδομής ΟΣΚ, ΔΕΗ, ΟΤΕ, Γραμματεία Δημοσίων Έργων κλπ.), όπως και τη θεσμοθέτηση ρυθμίσεων στον ευρύτερο χώρο της πόλης, θα οδηγούσε στην αποτελεσματικότερη παρέμβαση του πολεοδομικού σχεδιασμού στον αστικό χώρο.

Θετικό βήμα προς την κατεύθυνση αυτή αποτελούν τα νέα προγράμματα ενιαίων μελετών πολεοδόμησης όπως αναφέρθηκαν παραπάνω, με τα οποία εξασφαλίζεται πλέον η άμεση και άρτια επιστημονικά εφαρμογή των πολεοδομικών σχεδίων, και συνεπώς και των κύριων οδικών δικτύων. Την αξιοποίηση των μελετών αυτών αναμένεται ότι θα στηρίζουν τα Ερευνητικά Προγράμματα που έχουν ανατεθεί από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. σε εκπαιδευτικά Ιδρύματα και βρίσκονται σε εξέλιξη.

Τα προγράμματα αυτά, όπως θα αναφερθεί ειδικότερα παρακάτω, αφορούν θέματα χρήσεων γης, φυσιογνωμίας περιοχών κ.α. αναφέρονται σε τομείς που μέχρι σήμερα δεν είχε αγγίξει συντονισμένα και ολοκληρωμένα ο πολεοδομικός σχεδιασμός. Ο στόχος τους, είναι η επισήμανση συγκεκριμένων προτάσεων για βελτίωση των ενεργειών και των τεχνικών εφαρμογής του σχεδιασμού. Παράλληλα η παρουσίαση ενός πλήρους μοντέλου με πλαίσιο επιστημονικό, θεσμικό και διαχειριστικό που να δοκιμαστεί με μία ή περισσότερες πιλοτικές άμεσες εφαρμογές (Αθήνα και επαρχία) θα συντελέσει στην εξασφάλιση των προϋποθέσεων για τη διαμόρφωση κεντρικής και εξειδικευμένης πολιτικής σε ότι αφορά στον οδικό χώρο των βασικών αξόνων και όχι μόνο.

7.4. Ανάπλαση και ανάδειξη του ιστορικού άξονα της οδού Πειραιώς

Η οδός Πειραιώς – ο οδικός άξονας που συνδέει την πρωτεύουσα με το σημαντικότερο λιμάνι της χώρας – έχει τη δική της μακρόχρονη ιστορία των 2.500 χρόνων που συμβαδίζει με την ιστορία της Αθήνας από την Αρχαιότητα.

Από τον 5^ο αιώνα π.Χ. όταν οι Αθηναίοι διαπίστωσαν τη σημασία του Πειραιά για την υπεροχή τους στην θάλασσα, η περιοχή ανάμεσα στις δύο πόλεις απέκτησε ξεχωριστή σημασία και για την αμυντική σύνδεσή τους οικοδομήθηκαν τα Μακρά τείχη. Τα Μακρά τείχη γκρεμίστηκαν το 86 π.Χ. όταν ο Ρωμαίος στρατηγός Σύλλας κατέλαβε την Αθήνα και έκτοτε δεν ξαναχτίστηκαν ποτέ.

Με την ίδρυση του ελληνικού κράτους και την ανακήρυξη της Αθήνας ως πρωτεύουσας του (1834), ένα από τα πρώτα έργα οδοποιίας ήταν η διάνοιξη της οδού Πειραιώς.

Η οδός Πειραιώς θεμελιώθηκε στο βόρειο σκέλος των Μακρών Τειχών, το οποίο και ακολουθεί μέχρι του σημείου όπου στρέφεται προς Βορρά, για να συναντήσει τον Κεραμικό και την Ιερά οδό, χώρους με ιδιαίτερη σημασία κατά την αρχαιότητα, και να καταλήξει στην πλατεία Ομονοίας, θέση όπου σύμφωνα με το πρώτο πολεοδομικό σχέδιο των Αθηνών (1833 – Κλεάνθη, Σάουμπερτ) επρόκειτο να καταλάβουν τα Ανάκτορα.

Έτσι αρχικά μία ζώνη γύρω από την οδό Πειραιώς στην περιοχή της Αθήνας, κατοικήθηκε από αστούς και οικοδομήθηκαν αξιόλογα νεοκλασικά κτίρια. Με την αλλαγή όμως της θέσης εγκατάστασης των Ανακτόρων (σχέδιο Doutmer – 1836) και την εγκαθίδρυση εταιρείας επεξεργασίας μετάξης (1851) βορειοδυτικά της Πειραιώς, η περιοχή αρχίζει να υποβαθμίζεται. Σταδιακά μετά και από την εγκατάσταση του εργοστασίου παραγωγής φωταερίου (Γιάζι 1877), ο δρόμος μετατρέπεται σε **βιομηχανικό άξονα**, με την ίδρυση μονάδων «βαριάς» βιομηχανίας, αλλά και μικρότερων βιοτεχνιών σε όλη τη διαδρομή του. Ολόκληρο το φάσμα της βιομηχανικής εξέλιξης στην Ελλάδα αντιπροσωπεύεται εδώ.

Σήμερα η οδός Πειραιώς φέρει εμφανή τα ίχνη της **αποβιομηχάνισης** και παρουσιάζει μια εικόνα υποβάθμισης και εγκατάλειψης που δεν θυμίζει τίποτε από την ιστορικότητά της, ενώ ταυτόχρονα διασώζεται ένα σημαντικό απόθεμα κτιριακού πλούτου.

7.4.1. Η μελέτη

Το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, θέτοντας ως στόχο τον επαναπροσδιορισμό της σύγχρονης πόλης, προωθεί ρυθμίσεις, παρεμβάσεις, μέτρα και έργα σ' ένα συνολικό και συνεχώς εξελισσόμενο πρόγραμμα. Στο πλέγμα του προγράμματος αυτού εντάσσεται και η οδός Πειραιώς, η μελέτη ανάπλασης της οποίας απετέλεσε σημαντική πρόκληση.

Δεδομένης της σημασίας της οδού, ως μίας από τις κύριες οδικές αρτηρίες του Λεκανοπεδίου, η μελέτη διείσδυσε σ' όλα τα επίπεδα σχεδιασμού και κάλυψε όλο το μήκος της, από την Ομόνοια έως τον κόμβο Γρ. Λαμπράκη και τους Μύλους μετά τον Κεράνη στον Πειραιά, καθώς και μια ζώνη γύρω από αυτήν.

Παράλληλα, συνδέθηκε με ανάλογες μελέτες που εκπονούνται ή έχουν εκπονηθεί στην ακτίνα επιρροής της οδού Πειραιώς (από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.) και οι οποίες θα λειτουργήσουν αθροιστικά και καταλυτικά στην τελική διαμόρφωσή της (μελέτη Ψυρρή, Θεοσίου, Μεταξουργείου, μελέτη Ενοποίησης Αρχαιολογικών Χώρων, μελέτες περιοχής Ελαιώνα, ιστορικού κέντρου Πειραιά, περιοχής «Γιάζι – Παπαστρα-

του» στον Πειραιά, κλπ.). Η μελέτη ανάπλασης, της οδού Πειραιώς, στοχεύει στα παρακάτω σημεία:

- Μετατροπή του άξονα σε **ζωτικό χώρο ανάπλασης δραστηριοτήτων με εναλλασσόμενες και συνυπάρχουσες χρήσεις** και λειτουργία του, ως **κέντρου πολιτιστικού ενδιαφέροντος, αναψυχής, διοίκησης και παραγωγής**, με παράλληλη αποκατάσταση της **ανθρώπινης κλίμακας** και των σχέσεων.
- Ανάδειξη της **ιστορικότητας** και της **ταυτότητάς** του.
- Αναγνώριση της **αρχιτεκτονικής του φυσιογνωμίας** και **αισθητική αναβάθμισή** του.
- **Αποκατάσταση, προστασία και αξιοποίηση του κτιριακού πλούτου** της περιοχής, ώστε να αναδειχθεί ο σημαντικός ρόλος του δρόμου, και ειδικότερα:
 - ▶ ως άξονα που συνδέει μεταξύ τους τα δύο σημαντικότερα αστικά κέντρα, την Αθήνας και τον Πειραιά, καθώς επίσης και τους Δήμους της δυτικής και νοτιοδυτικής Αθήνας με το κέντρο.
 - ▶ ως υπερτοπικού πόλου που θα αποτελεί μια διαδρομή ιστορικής, πολιτιστικής, εκπαιδευτικής και κοινωνικής αναφοράς, αλλά και παραγωγικών δραστηριοτήτων, μια πορεία σύνδεσης του πριν με το τώρα, του παλαιού με το νέο, έναν άξονα με ιστορία, ταυτότητα, πρόσωπο και ζωή.

Με γνώμονα τους παραπάνω στόχους, διατυπώθηκαν και ανακοινώθηκαν (Μάρτιος 1995), συγκεκριμένες προτάσεις – παρεμβάσεις ανάπλασης και αναβάθμισης της οδού που αφορούν τα παρακάτω σημεία:

- Ουσιαστική **παρέμβαση και επαναπροσδιορισμό των χρήσεων και της λειτουργικότητας** του δρόμου στην κατεύθυνση:
 - ▶ της τόνωσης των χρήσεων αθλητισμού, εκπαίδευσης, αναψυχής, διοίκησης, με ιδιαίτερη έμφαση στην ένταση των πολιτιστικών δραστηριοτήτων.
 - ▶ της απομάκρυνσης των οχλουσών και ρυπογόνων χρήσεων.
 - ▶ της διατήρησης της εν λειτουργία βιομηχανικής χρήσης, ως σημείου αναφοράς και ανάμνησης του αρχικού χαρακτήρα και της μορφής του άξονα.
- Προβολή και ενημέρωση γύρω από την ιστορικότητα του δρόμου και καθορισμός ζώνης ελέγχου και προστασίας γύρω από αυτόν.
- Προστασία και ανάδειξη των αρχαιολογικών χώρων που συγκεντρώνονται στην περιοχή και προστασία της θέας προς την Ακρόπολη.
- Αναγνώριση, διατήρηση και προβολή του κτιριακού πλούτου του δρόμου, βιομηχανικού ή μη, που συνδέεται με τη διαχρονική εξέλιξη του και ένταξη νέων χρήσεων στα παλαιά κελύφη.
- Ουσιαστική ρύθμιση της δόμησης στην περιοχή με παρέμβαση στους όρους δόμησης και στον καθορισμό ειδικών όρων και περιορισμών για την διατήρηση του skyline του δρόμου και της κλίμακας των παλαιών κτιριακών όγκων.
- Απομάκρυνση των στοιχείων που προσβάλλουν τον δημόσιο χώρο και τα κτίρια για μια καλύτερη αντιληπτική εικόνα και οργάνωση του δρόμου.

- Εμπλουτισμός της διαδρομής με ελεύθερους χώρους, δημιουργία πόλων αναψυχής και στάσης σε συγκεκριμένες θέσεις.
- Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις με πρόβλεψη πεζοδρόμων, παράπλευρων δρόμων, νησίδων πρασίνου και χώρων στάθμευσης για την ανακούφιση του δρόμου.
- Σημαντικές και μεγάλης κλίμακας παρεμβάσεις σε εννέα χαρακτηριστικά και διακεκριμένα σημεία της διαδρομής που διαθέτουν είτε υψηλής ποιότητας κτιριακό υλικό – το οποίο κάποιες φορές σηματοδοτεί και προσδιορίζει έναν εκπαιδευτικό και πολιτιστικό χαρακτήρα στην περιοχή – ή/και μεγάλους ανοικτούς χώρους, ώστε οι θέσεις αυτές να λειτουργήσουν ως πόλοι αναψυχής, αθλητισμού και ανάπτυξης πολιτιστικών δραστηριοτήτων (Πλατεία Κουμουνδούρου, Γιάζι – Κεραμεικός, περιοχή «Σαράφειου Κολυμβητηρίου», κόμβος Χαμοστέρας, περιοχή παλαιών Σφαγείων, Δ. Ταύρου, Σιασιρίδειο – στροφή Πειραιώς, κόμβος Κηφισού – ΣΑΝΙΤΑΣ, ΧΡΩΠΕΙ – ΕΛΛΑΪΣ, κόμβος Λαμπράκη).

7.4.2. Υλοποίηση του προγράμματος

Η υλοποίηση του προγράμματος ανάπλασης της οδού Πειραιώς προωθείται σταδιακά, με αντίστοιχες θεσμοθετήσεις και έργα. Ειδικότερα:

- Ολοκληρώθηκε ο χαρακτηρισμός της ζώνης γύρω από τον άξονα της οδού ως «**Παραδοσιακού τμήματος πόλης**» (ΦΕΚ. 510Δ/1996).
- Χαρακτηρίστηκαν ως **διατηρητέα** 88 κτίρια και 10 όψεις κτιρίων στην περιοχή (ΦΕΚ 267Δ/1997). Προγραμματίζεται η προώθηση ομαδικού χαρακτηρισμού και άλλων κτιρίων γύρω από το δρόμο.
- Ολοκληρώθηκε **μελέτη τοπογραφικής αποτύπωσης της υφιστάμενης κατάστασης** της περιοχής γύρω από τον δρόμο καθ' όλο το μήκος του.
- Εκδόθηκαν **ειδικές αποφάσεις χαρακτηρισμού συγκεκριμένων χώρων και διατηρητέων κτιρίων ως πολιτιστικών** και προωθείται η διαδικασία θεσμοθέτησής τους.
- Προωθείται η έκδοση Πρ. Δ/των για την **έγκριση πολεοδομικού κανονισμού** στην περιοχή του «Παραδοσιακού τμήματος» της οδού Πειραιώς και σε τμήματα των Ιστορικών Κέντρων Αθήνας και Πειραιά γύρω από αυτήν (χρήσεις γης, όροι δόμησης, ειδικοί όροι και περιορισμοί).
- Προωθείται η τήρηση διαδικασίας για έκδοση Πρ. Δ/των **τροποποίησης των ρυμοτομικών σχεδίων** για τον καθορισμό κοινόχρηστων χώρων πρασίνου, χώρων αναψυχής και πολιτιστικών δραστηριοτήτων, πεζοδρόμων, παράπλευρων δρόμων, κ.λ.π.
- Παράλληλα προωθείται η **εκτέλεση έργων και παρεμβάσεων** στην περιοχή και έχουν ήδη δεσμευθεί πόροι 10 δις, για το συνολικό πρόγραμμα. Ταυτόχρονα άλλα προγράμματα του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. που εξελίσσονται γύρω από της Πειραιώς (όπως του

Ελαιώνα με προϋπολογισμό 37 δις και της Ενοποίησης Αρχαιολογικών χώρων με προϋπολογισμό 40 δις) θα λειτουργήσουν αθροιστικά και θα έχουν πολλαπλασιαστικά θετική επίδραση στην ευρύτερη ζώνη κατά μήκος της Πειραιώς.

- Δρομολογήθηκε η **υλοποίηση μίας εκ των εννέα πολυδύναμων παρεμβάσεων** (στα Παλαιά Σφαγεία) για τη διαμόρφωση του κοινόχρηστου χώρου και την κατασκευή υπόγειου χώρου στάθμευσης (δέσμευση πόρων 550 εκ. δρχ.)
- Εκτελούνται **έργα αποκατάστασης διατηρητέων κτιρίων** που σηματοδοτούν χαρακτηριστικά σημεία στην διαδρομή, βάσει ήδη καταρτισθέντος προγράμματος προτεραιοτήτων.

Η «πρόσκληση» για συντονισμό δράσεων ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι ανάπλασης της οδού Πειραιώς έτυχε σημαντικής ανταπόκρισης, στην Ελλάδα και στο εξωτερικό, από τον διοικητικό και τον καλλιτεχνικό χώρο. Ήδη άρχισαν να δημιουργούνται και να λειτουργούν κατά μήκος του άξονα εκπαιδευτικοί, καλλιτεχνικοί και πολιτιστικοί πυρήνες, δίδοντας μηνύματα αισιοδοξίας ότι η πανάρχαια αυτή διαδρομή δεν θα μείνει μόνο με το παρελθόν της των 2.500 χρόνων, αλλά θα αποκτήσει παρόν και μέλλον και θα ανοίξουν νέοι ορίζοντες γι' αυτήν.

7.5. Ερευνητικά προγράμματα

Η ανάθεση μιας σειράς ερευνών από τη Δ/νση Πολεοδομικού Σχεδιασμού έγινε με στόχο την αναβάθμιση του σχεδιασμού των πόλεων με τον καθορισμό πολιτικών και την προώθησή τους, μέσα από κατάλληλες προδιαγραφές και μέτρα.

Κατά τη διαδικασία προώθησης του πολεοδομικού σχεδιασμού διαπιστώθηκε το κενό που υπήρχε μεταξύ της πολεοδομικής αναβάθμισης των πόλεων που επιδιώκεται και των νέων μελετών πολεοδομικής – κτηματολογίου. Επίσης διαπιστώθηκε ότι η προώθηση υλοποίησης των μεγάλων τεχνικών έργων σε αυτές δεν είχε λάβει σοβαρά υπόψη της τον παραπάνω ολοκληρωμένο πολεοδομικό σχεδιασμό.

Θεωρήθηκε ως εκ τούτου αναγκαίο να γίνει μια σειρά από συγκεκριμένες ερευνητικές μελέτες που θα καταλήξουν σε συγκεκριμένες προτάσεις για βελτίωση των ενεργειών και των τεχνικών εφαρμογής του σχεδιασμού με κατάλληλες θεσμικές και διοικητικές διαδικασίες στις χρήσεις γης και την εν γένει αντιληπτική του χώρου. Οι έρευνες αυτές εντάσσονται στις εξής ενότητες:

- (α) Αυτές που αφορούν σε γενικές ρυθμίσεις στον αστικό ιστό των πόλεων και έχουν πιλοτικά προγράμματα εφαρμογής σε περιοχές της Αθήνας.
- (β) Αυτές που αφορούν σε προγράμματα για την πόλη της Αθήνας και το ιστορικό της κέντρο.
- (γ) Αυτές που αφορούν σε ρυθμίσεις πόλεων και περιοχών εκτός της Αθήνας.

Στην (α) κατηγορία των ερευνών ανήκουν:

- **«Χρήσεις γης και όροι δόμησης κατά μήκος του Κύριου Οδικού Δικτύου».** Το συγκεκριμένο ερευνητικό πρόγραμμα διερευνά τις διαδικασίες εγκατάστασης «εντατικών» παρόδιων χρήσεων κατά μήκος του Κυρίου Οδικού Δικτύου, καθώς επίσης και τα σχετικά δημιουργούμενα προβλήματα. Διατυπώνεται επίσης μια σειρά κατ' αρχήν πολεοδομικών, κυκλοφοριακών και μικτών – οργανωτικών προτάσεων σε θεσμικό, κανονιστικό και επεμβατικό επίπεδο. Το ερευνητικό αυτό έργο έχει ολοκληρωθεί και εκδοθεί, ενώ προωθείται ήδη σειρά άμεσων προτάσεων εφαρμογής των αποτελεσμάτων του. Πιστεύεται δε ότι η έρευνα αυτή συμβάλει ουσιαστικά στην εξασφάλιση ισορροπίας ανάμεσα στην ανάπτυξη και λειτουργία του «κελύφους» δόμησης και των «μετακινήσεων».

- **«Πολεοδομική οργάνωση παρόδιων χρήσεων και σύνδεση με κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο Κύριο Οδικό Δίκτυο».** Οι στόχοι του ερευνητικού αυτού έργου είναι η διερεύνηση και υλοποίηση των παρακάτω δραστηριοτήτων που έχουν σχέση με την αλληλεξάρτηση πολεοδομίας και κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο.

1. Κατάταξη σε ομάδες των Κύριων Οδών του Λεκανοπεδίου Αττικής ανάλογα με τη φάση εξέλιξής τους με κριτήριο την εγκατάσταση παρόδιων χρήσεων γης, τη φάση οικιστικής εξέλιξης του χώρου και τη λειτουργική κατηγορία της οδού.
2. Σύνταξη προδιαγραφών για την εκπόνηση, τον έλεγχο και την έγκριση Ενιαίων Πολεοδομικών - Κυκλοφοριακών Μελετών (ΕποΚυΜε) κυρίων αστικών, περιαστικών και μη αστικών οδών (νέος τύπος μελέτης).
3. Σύνταξη συμπληρωματικών προδιαγραφών εκπόνησης περιβαλλοντικών μελετών έργων οδοποιίας.
4. Διερεύνηση θεσμικών παραμέτρων.
5. Σύνταξη ειδικών οδηγιών για τη διαχείριση της πρόσβασης.
6. Δειγματοληπτική έρευνα για την εξαγωγή κυκλοφοριακών δεικτών πρόσβασης σε παρόδιες χρήσεις.

- **«Φυσιογνωμία της ελληνικής πόλης».** Οι προδιαγραφές αυτής της έρευνας αναφέρονται:

1. Στην αισθητική ποιότητα (μορφολογική προσέγγιση).
2. Στην αντιληπτική δομή (σημαντική προσέγγιση).
3. Στον ρόλο των χρήσεων γης στη διαμόρφωση της φυσιογνωμίας της πόλης (λειτουργική προσέγγιση).
4. Στην θεσμική αντιμετώπιση του προβλήματος (νομική προσέγγιση).
5. Ακόμη, αντικείμενο της έρευνας είναι και η διεξαγωγή γενικεύσιμων συμπερασμάτων, που θα παρέχουν τη δυνατότητα χρήσης τους για την κατάρτιση κανονιστικών διατάξεων, σχετικών με τον πολεοδομικό και κτιριοδομικό σχεδιασμό.

- **«Συμβολή Προγραμμάτων Αστικού Τουρισμού στην Ανάπτυξη – Ανάπλαση Ιστορικών Κέντρων. Η περίπτωση της Αθήνας».** Στην έρευνα αυτή εξετάζονται τα εξής θέματα:

1. Οι θετικές επιπτώσεις, από την τουριστική δραστηριότητα στον αστικό χώρο.
2. Οι αναγκαίες παράμετροι, τα μέσα και οι τρόποι καθορισμού της τουριστικής δραστηριότητας.
3. Προδιαγραφές εφαρμογής του αστικού τουρισμού.

- **«Κοινωνική Μορφολογία και Πολεοδομική Οργάνωση των Ελληνικών Πόλεων».** Στο ερευνητικό αυτό πρόγραμμα διερευνάται και αποτυπώνεται η κοινωνική μορφολογία ορισμένων από τις μεγάλες και μεσαίες ελληνικές πόλεις (άνω των 100.000 κατοίκων: Αθήνα, Βόλος, Λάρισα). Δημιουργείται επιπλέον ένα Γεωγραφικών Σύστημα Πληροφοριών, το οποίο θα τροφοδοτηθεί με τα στοιχεία που αναφέρονται στην κοινωνική δομή και θα έχει τις προϋποθέσεις να εμπλουτισθεί σε επόμενη φάση με πολεοδομικά, περιβαλλοντικά και λοιπά στοιχεία. Η χωρική αναφορά στο πλαίσιο του συστήματος αυτού προβλέπεται εξαιρετικά λεπτομερής (ζώνες κατοικίας με μέσο μέγεθος 2.500 κατοίκους: 1.053 ζώνες στην Αθήνα, κ.ο.κ.).

Στην (β) κατηγορία των ερευνών ανήκουν:

- **«Έρευνα καθορισμού κριτηρίων επιλογής και τεχνικών εγκατάστασης αστικού πρασίνου στον πολεοδομικό ιστό του Λεκανοπεδίου».** Στην έρευνα αυτή γίνεται διερεύνηση, αποτύπωση και καθορισμός των ζωνών και περιοχών (επιφάνειες, άξονες, σημεία) του αστικού πρασίνου καθώς επίσης και προσδιορισμός του είδους του πράσινου με πολεοδομικούς κανόνες που θεωρούνται αναγκαίοι ώστε να δημιουργηθεί ένα βιώσιμο και αισθητικά αποδεκτό πράσινο για το Λεκανοπέδιο της Αθήνας.

Η έρευνα εντοπίζεται στις περιοχές των Δήμων Αθηναίων, Καισαριανής, Ν. Λιοσίων, Ν. Πεντέλης, και Φαλήρου, ώστε να καλυφθούν πολεοδομικές ενότητες σε σχέση και με τους μεγάλους περιαστικούς όγκους Υμηττού, Πεντέλης και Αιγάλεω.

- **«Αισθητική αναβάθμιση του Ιστορικού Κέντρου των Αθηνών. Προτάσεις σε κλίμακα πολεοδομική, αρχιτεκτονική και εξοπλισμού. Πρόταση εφαρμογής στην περιοχή του Εμπορικού Τριγώνου».** Στην έρευνα αυτή εξετάζεται η αντιληπτική θεώρηση του Ιστορικού Κέντρου με στόχο την ανάδειξη της αισθητικής του ταυτότητας και του ιδιαίτερου ιστορικού του χαρακτήρα, καθώς και η αναδιάρθρωσή του σε κλίμακα πολεοδομική, αρχιτεκτονική και εξοπλισμού, ώστε να εξασφαλισθεί η εύρυθμη λειτουργία του. Το ερευνητικό έργο περιέχει τις εξής ενότητες:

A. Ανάλυση

1. Έρευνα της σχετικής βιβλιογραφίας και επιτόπια συλλογή πληροφοριών για τη διάκριση και οριοθέ-

τηση των διαφόρων ενοτήτων του μέσα από τις πολλαπλές σημασιοδοτήσεις του χώρου (προσδιορισμός συμβατικών, συμβολικών, φυσικών ορόσημων κ.λπ.).

2. Ανάλυση των σχέσεων του Ιστορικού Κέντρου με το άμεσο και ευρύτερο δομημένο περιβάλλον του.

3. Συγκριτική εξέταση των υπαρχουσών μελετών για το Ιστορικό Κέντρο προκειμένου να προσδιορισθεί η γενική πολιτική των προτεινόμενων παρεμβάσεων.

B. Πρόταση υλοποίησης των προτεινόμενων παρεμβάσεων στο Ιστορικό Κέντρο με πιλοτική εφαρμογή στο Εμπορικό Τρίγωνο.

1. Προσδιορισμός και ανάδειξη των πυλών, διαβάσεων και οροσήμεν του Ιστορικού Κέντρου.

2. Καθορισμός της μεθοδολογίας για την αποκατάσταση αντιληπτικής συνέχειας και λειτουργικής οργάνωσης των δημόσιων και ιδιωτικών χώρων.

3. Διατύπωση προτάσεων κανονιστικού και παρεμβατικού χαρακτήρα για την αισθητική αναβάθμιση των όψεων και των δωμάτων των κτιρίων.

4. Αντιμετώπιση της οργάνωσης διαφόρων δικτύων που συντείνουν στην αισθητική αναβάθμιση της περιοχής, όπως: δίκτυο ιστορικής μνήμης, εικαστικών παρεμβάσεων, νερού, κλπ.

5. Οριοθέτηση του εξωτερικού περιγράμματος και των επιμέρους αντιληπτικών ενοτήτων του Ιστορικού Κέντρου.

6. Εξέταση της διαδικασίας υλοποίησης των παραπάνω προτάσεων με την εκπόνηση σχετικών χρονοδιαγραμμάτων, την εκτίμηση των απαιτούμενων προϋπολογισμών και τον καθορισμό των επιμέρους αρμοδιοτήτων. Παράλληλα διερεύνηση της σχετικής με το θέμα ισχύουσας νομοθεσίας, και τροποποίηση ή συμπλήρωσή της, καθώς επίσης και διατύπωση προτάσεων σύνταξης κατάλληλων κανονιστικών διατάξεων. Για το σκοπό αυτό περιλαμβάνονται πιλοτικές μελέτες, σύμφωνα με την προτεινόμενη γενική πολιτική παρεμβάσεων, με στόχο τη διατύπωση τυπικών μορφών, βάσει των οποίων θα συνταχθούν οι προδιαγραφές και οι προϋπολογισμοί των έργων.

Στη (γ) κατηγορία των ερευνών ανήκουν:

«Διερεύνηση λειτουργίας συστήματος Τραμ στην πόλη της Πάτρας». Η έρευνα αυτή υπήρξε ιδιαίτερα χρήσιμη αλλά και επίκαιρη, αφού συνέπεσε με την υπό εξέλιξη τροποποίηση του ΓΠΣ Πατρών.

Η συγκυρία αυτή δίνει τη δυνατότητα της εν συνε-

χεία θεσμοθέτησης και εφαρμογής των προτάσεων του ερευνητικού έργου. Η τροποποίηση του ΓΠΣ γίνεται κυρίως για τους παρακάτω λόγους:

1. Νέα χωροθέτηση λιμένος Πάτρας με τις διευρυμένες απαιτήσεις του.

2. Οδική σύνδεση του λιμένος με την υπό κατασκευή περιφερειακή οδό της πόλης.

3. Υποβιβασμός των γραμμών του τρένου προκειμένου αυτές να μη διαπερνούν υπέργεια το κέντρο της πόλης και το διασπούν.

4. Ανάγκη τόνωσης της μετακίνησης προς το κέντρο με ΜΜΜ προκειμένου να μην καταλυθεί ο απελευθερωνόμενος από τη διαμπερή υπεραστική κυκλοφορία και από τις γραμμές του τρένου χώρος του κέντρου από τα Ι.Χ.

• **«Έρευνα για τον προσδιορισμό των κατάλληλων μέτρων για ανάδειξη του ύφους και της εύρυθμης λειτουργίας τοποθεσιών ιδιαίτερου φυσικού κάλλους και αξιολόγηση μορφής κτισμάτων ή ενοτήτων κτιρίων των Νομών Κιλκίς, Πιερίας, Σερρών, Ημαθίας, Πέλλας και Χαλκιδικής της Κεντρικής Μακεδονίας».** Οι στόχοι του ερευνητικού αυτού έργου αφορούν την ανάδειξη και ανάπλαση περιοχών ή κτισμάτων στην περιοχή της Κεντρικής Μακεδονίας που είναι αξιολογικά από την άποψη της μορφής τους ή είναι ιδιαίτερου φυσικού κάλλους. Γενικό στόχο αποτελεί επίσης και η αξιοποίηση της συνολική πληροφορίας, που υπάρχει και χρησιμοποιείται στους σχετικούς με το θέμα φορείς (ΥΠΠΟ, ΥΠΕΧΩΔΕ, ΥΜΑΘ, κ.λπ.)

• **«Τεκμηρίωση αισθητικής ρύπανσης στη χώρα της Μυκόνου και τρόποι – μέτρα αντιμετώπισης».** Στην έρευνα αυτή γίνεται μέτρηση της οπτικής και ηχητικής ρύπανσης, τόσο από επεμβάσεις στα παραδοσιακά κτίρια, όσο και από τον τρόπο και την ένταση της χρήσης του δημόσιου παραδοσιακού χώρου, εξαιτίας του μεγάλου πλήθους επισκεπτών, οχημάτων, κλπ.

Προκειμένου να μετρηθεί η «αισθητική ρύπανση» των χώρων αυτών είναι ανάγκη να οριστεί πρωταρχικά ή έννοια του «παραδοσιακού περιβάλλοντος». Δίδεται δηλαδή με άλλα λόγια το «μέτρο», ως προς το οποίο θα συγκρίνεται κάθε επέμβαση που θεωρείται «αλλοίωση» ή «ρύπανση».

8. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΚΥΡΙΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΖΗΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Ιωάννης Φραντζεσκάκης, ομ. καθηγητής ΕΜΠ

8.1. Το σύστημα αστικών μεταφορών

Το σύστημα μεταφορών προσώπων και αγαθών σε μια αστική περιοχή αποτελείται από:

α. Τα δίκτυα μεταφορών: οδικό, σιδηροδρομικό, ποδηλατόδρομοι, πεζόδρομοι κλπ.

β. Τα οχήματα: επιβατικά, λεωφορεία, φορτηγά, σιδηροδρομικά κλπ και

γ. Τους τερματικούς σταθμούς: σταθμοί λεωφορείων, χώροι στάθμευσης κλπ

Τα διάφορα μέσα μεταφορών τα οποία χρησιμοποιούν τα παραπάνω δίκτυα, οχήματα ή τερματικούς σταθμούς προσφέρουν ένα εκτεταμένο φάσμα επιλογών για αστικές μετακινήσεις με τη χρησιμοποίηση ενός μόνο ή περισσότερων μέσων (συνδυασμένες μεταφορές).

Ανάλογα με τα χαρακτηριστικά του, το κάθε μέσο προσφέρεται ιδιαίτερα για ένα είδος μετακίνησης ενώ ταυτόχρονα παρουσιάζει διάφορα πλεονεκτήματα ή μειονεκτήματα από άποψη χωρητικότητας, κατανάλωσης ενέργειας, επιπτώσεων στο περιβάλλον κλπ., τα οποία καθορίζουν το βαθμό που είναι επιθυμητή η χρησιμοποίησή του.

Ανάλογα με τη **χωρητικότητα** τα διάφορα μέσα μεταφορών διακρίνονται σε:

α. Μαζικά Μέσα Μεταφορών (MMM) τα οποία εξυπηρετούν μεγάλο αριθμό επιβατών ανά όχημα όπως ο προαστιακός σιδηρόδρομος, ο μητροπολιτικός σιδηρόδρομος, τα λεωφορεία κλπ.

β. Μικρά επιβατικά οχήματα ή απλώς **επιβατικά οχήματα** (Ι.Χ., ταξί, μοτοσικλέτες) τα οποία μπορούν να εξυπηρετήσουν περιορισμένο αριθμό επιβατών ανά όχημα και πολλές φορές εξυπηρετούν μόνο ένα επιβάτη.

Τα **MMM** παρουσιάζουν το βασικό πλεονέκτημα της μεγάλης χωρητικότητας, άρα μικρού απαιτούμενου χώρου για την ανάπτυξη των δικτύων τους και των τερματικών εγκαταστάσεων. Επί πλέον παρουσιάζουν τη μικρότερη κατανάλωση ενέργειας ανά μεταφερόμενο επιβάτη ή μονάδα φορτίου και προκαλούν τις πιο περιορισμένες περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Τα **επιβατικά οχήματα** παρουσιάζουν το βασικό πλεονέκτημα της ευελιξίας στις διαδρομές τους και δίνουν τη δυνατότητα εξυπηρέτησης από πόρτα σε πόρτα.

Τέλος οι μετακινήσεις με ανθρώπινη ενέργεια (ποδήλατο, πεζή) γνωστές και ως **πράσινες μεταφορές** ή **ήπιες μεταφορές** (green transport, soft transport), αποτελούν το πιο φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο μετακίνησης για μικρές αποστάσεις.

Η επιλογή του κατάλληλου μέσου ή συνδυασμού δύο ή περισσότερων μέσων είναι δυνατόν να προσφέρει τις βέλτιστες συνθήκες μετακίνησης και μείωσης της κατανάλωσης ενέργειας και των επιπτώσεων στο περιβάλλον. Στις **Συνδυασμένες Μεταφορές** (Combined Transport) τόσο για επιβάτες όσο και για εμπορεύματα, έχει δοθεί τελευταία ιδιαίτερη σημασία.

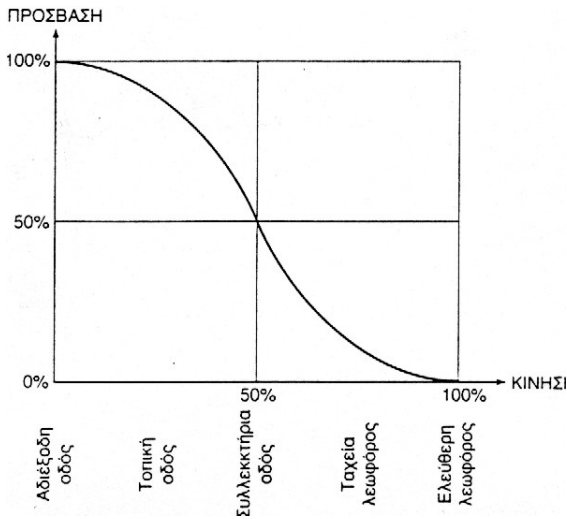
Μακροπρόθεσμος στόχος ανάπτυξης ενός συστήματος μεταφορών είναι η συγχώνευση όλων των συνισταμένων των αστικών μεταφορών σε ένα ενιαίο συντονισμένο βέλτιστο σχέδιο και πρόγραμμα λειτουργιών που να εξασφαλίζει αστική κινητικότητα με ένα φάσμα επιλογών για καλλίτερη εξυπηρέτηση των μετακινήσεων προσώπων και αγαθών με ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Στην επίτευξη του στόχου αυτού σημαντικό ρόλο παίζει ο κατάλληλος συνδυασμός του συστήματος μεταφορών με άλλους παράγοντες όπως οι χρήσεις γης, οι κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες, το φυσικό περιβάλλον κλπ.

Η ανάπτυξη των αστικών περιοχών πριν από την εξαπλώση του επιβατικού αυτοκινήτου δυσχεραίνει την ανάπτυξη και κατάλληλη χρήση ενός βέλτιστου συστήματος μεταφορών και αυξάνει τις επιπτώσεις των μέσων μεταφορών στο περιβάλλον. Τα οδικά δίκτυα των πόλεων μελετήθηκαν και κατασκευάστηκαν χωρίς την κατάλληλη μορφή, ιεράρχηση, αποστάσεις και πλάτη για την εξυπηρέτηση του μεγάλου αριθμού των επιβατικών αυτοκινήτων. Οι εκ των υστέρων διορθώσεις είναι δαπανηρές και τις περισσότερες φορές ανεφάρμοστες με αποτέλεσμα τη συνεχή επιδείνωση της κατάστασης.

8.2. Το οδικό δίκτυο

Η σωστή χρήση κάθε κατηγορίας οδού για κίνηση ή πρόσβαση, σύμφωνα με το Σχήμα 8.1, μπορεί να πραγματοποιηθεί σε ιδανικές διατάξεις οδικών δικτύων με τη σωστή ιεράρχηση, αποστάσεις και διατομές των οδών, όπως αυτή που δίνεται στο Σχήμα 8.2. Το αρτηριακό δίκτυο χρησιμοποιείται κυρίως για κίνηση (αποκλειστικά για κίνηση οι ελεύθερες λεωφόροι που σχεδιάζονται με πλήρη έλεγχο των προσβάσεων) ενώ οι τοπικές οδοί κυρίως για πρόσβαση (αποκλειστικά για πρόσβαση οι αδιέξοδοι οδοί). Οι συλλεκτικές οδοί χρησιμοποιούνται και για τις δύο χρήσεις, όπου όμως η κίνηση γίνεται με μικρή ταχύτητα και εξυπηρετεί μικρού μήκους μετακινήσεις μεταξύ των άλλων δύο κατηγοριών οδών.

Τα υφιστάμενα δίκτυα, κατά κανόνα δεν ακολουθούν τις παραπάνω αρχές, με όλες τις δυσμενείς συνέπειες



Σχήμα 8.1. Χρήση κάθε κατηγορίας οδού για κίνηση και πρόσβαση. Πηγή: (1)

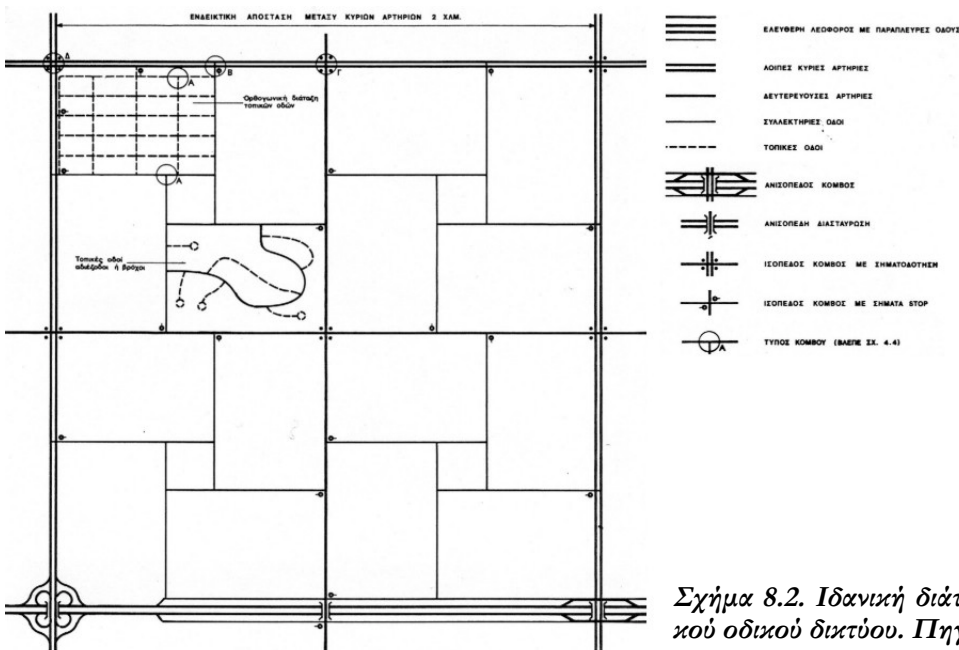
από άποψη ασφάλειας, διάσπασης του αστικού ιστού, ρύπανσης και γενικότερα υποβάθμισης του περιβάλλοντος. Αφενός επιτρέπουν τη χρήση των συλλεκτριών και τοπικών οδών ως αρτηριών, όταν οι τελευταίες κορεστούν, δημιουργώντας σημαντικές διαμπερείς κινήσεις μέσα από περιοχές κατοικίας και άλλες ευαίσθητες περιοχές, και αφετέρου επιτρέπουν την απευθείας πρόσβαση στις αρτηρίες, δυσχεραίνοντας τη διαμπερή κίνηση με τις τοπικές κινήσεις που θα έπρεπε να εξυπηρετούνται από συλλεκτρίες ή τοπικές οδούς και αυξάνοντας την πιθανότητα ατυχήματος.

Ένα επιτυχημένο παράδειγμα σωστού σχεδιασμού αστικής περιοχής αποτελεί η νέα πρωτεύουσα του Πακιστάν Islamabad η οποία άρχισε να κατασκευάζεται στις αρχές της δεκαετίας του 1960 σύμφωνα με

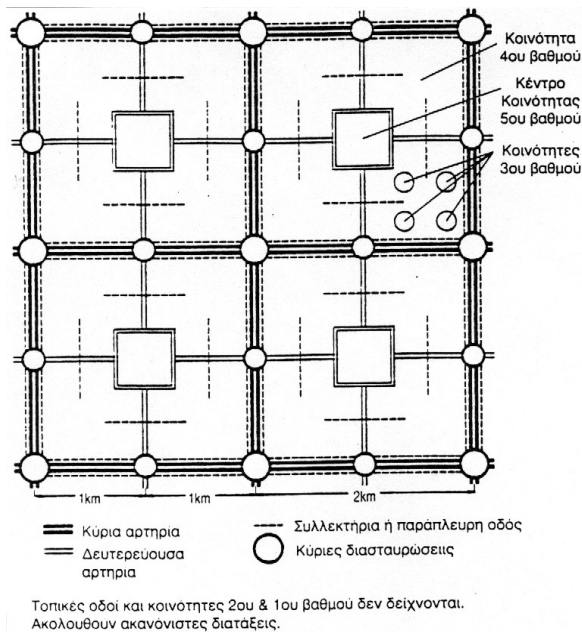
τα σχέδια του γνωστού έλληνα πολεοδόμου Κωνσταντίνου Δοξιάδη (3). Η πόλη έχει σήμερα ένα πληθυσμό μισού περίπου εκατομμυρίου κατοίκων. Στο Σχήμα 8.3 δίνεται η τυπική μονάδα της πόλης (σύγκρινε με Σχήμα 8.2) που ονομάζεται κοινότητα πέμπτου βαθμού και αποτελείται από τέσσερις κοινότητες τετάρτου βαθμού κ.ο.κ. Η σωστή ιεράρχηση των κοινοτήτων και των αντίστοιχων λειτουργιών αφενός μειώνει τον αριθμό και το μήκος των μετακινήσεων και αφετέρου επιτρέπει την κατάλληλη ανάπτυξη και χρήση ενός ορθά ιεραρχημένου οδικού δικτύου. (Σχήμα 8.4). Το μεγάλο εύρος κατάληψης που διατίθεται στο αρτηριακό δίκτυο (180 μ για τις κύριες αρτηρίες και 90 μ για τις δευτερεύουσες) επιτρέπει αφενός τη δημιουργία πράσινων περιοχών μεταξύ των αρτηριών και των παρακείμενων χρήσεων γης και αφετέρου τη σταδιακή απόρροια ανάπτυξη των αρτηριών και, όπου απαιτείται, την κατασκευή αυτοκινητοδρόμων με παράπλευρες οδούς, ανισόπεδους κόμβους και πλήρη έλεγχο των προσβάσεων.

Σήμερα έχουν αναπτυχθεί 33 κοινότητες 5ου βαθμού που είναι πλήρως ή μερικά κατοικημένες. Κάθε μια έχει πληθυσμό από λίγες χιλιάδες μέχρι και 60.000 κατοίκους για την χαμηλότερου εισοδήματος κοινότητα.

Η λειτουργία της πόλης θεωρείται ως εξαιρετικά επιτυχημένη ενώ δεν παρουσιάζονται κυκλοφοριακά προβλήματα αφού το εύρος κατάληψης του κύριου οδικού δικτύου δίνει τη δυνατότητα βαθμιαίας αύξησης της κυκλοφοριακής του ικανότητας. Το μεγάλο εύρος κατάληψης των οδών δίνει επιπλέον τη δυνατότητα οπτικής και ακουστικής απομόνωσης της κυκλοφορίας από τις εκατέρωθεν χρήσεις. Η μείωση των σημείων πρόσβασης στο κύριο οδικό δίκτυο ευνοεί αυτή την απομόνωση και αυξάνει την οδική ασφάλεια.



Σχήμα 8.2. Ιδανική διάταξη και ιεράρχηση αστικού οδικού δικτύου. Πηγή: (2).



Σχήμα 8.3. Σχηματική παρουσίαση διάταξης και ιεράρχησης κοινοτήτων και οδών. ISLAMABAD, νέα πρωτεύουσα Πακιστάν. Πολεοδόμος Κ. Δοξιάδης. Πηγή: (3).

Τα πλεονεκτήματα του σωστού σχεδιασμού της νέας πόλης γίνονται συνεχώς πιο εμφανή καθώς αυξάνεται ο πληθυσμός και ο αριθμός των αυτοκινήτων. Οι κεντρικές λειτουργίες είναι απαλλαγμένες από διαμπερή κυκλοφορία και επιτρέπουν την άνετη και ασφαλή κίνηση των πεζών και ποδηλάτων.

8.3. Το πρόβλημα

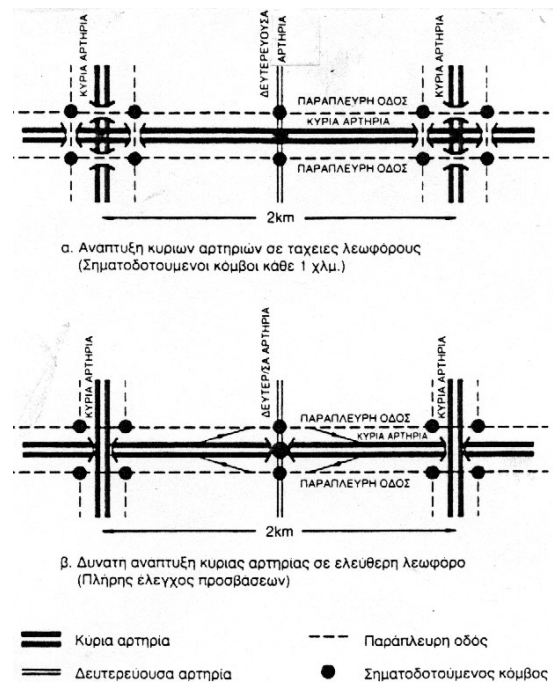
Υπάρχει μια συνεχής αύξηση της ζήτησης μετακινήσεων προσώπων και αγαθών και της κυκλοφορίας των οχημάτων που οφείλεται κυρίως σε δύο ομάδες αιτιών:

α. Την **αύξηση του πληθυσμού και της κινητικότητας** - περισσότερες και μεγαλύτερου μήκους μετακινήσεις - καθώς και της κατανάλωσης αγαθών.

β. Τη **μεγαλύτερη χρήση του επιβατικού αυτοκινήτου**, το οποίο απαιτεί μεγαλύτερο χώρο ανά μεταφερόμενο επιβάτη από ότι τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ), τόσο για κίνηση όσο και για στάθμευση.

Η αύξηση της ζήτησης μετακινήσεων στις πόλεις είναι ιδιαίτερα έντονη στη χώρα μας όπου τόσο ο δείκτης ιδιοκτησίας επιβατικών αυτοκινήτων όσο και η ανά άτομο κινητικότητα βρίσκονται ακόμα σε χαμηλά επίπεδα.

Η συνεχής αύξηση της ζήτησης μετακινήσεων προσώπων και αγαθών και η αντίστοιχη αύξηση της κυκλοφορίας, συνδυαζόμενες με το γεγονός ότι οι αστικές περιοχές δεν έχουν σχεδιαστεί και αναπτυχθεί με την πρόβλεψη μιας τέτοιας αύξησης, δημιουργούν



Σχήμα 8.4. Λειτουργική κάτοψη κύριας αρτηρίας. ISLAMABAD, νέα πρωτεύουσα Πακιστάν. Πηγή: (3).

σοβαρά κυκλοφοριακά και περιβαλλοντικά προβλήματα.

Το κύριο οδικό δίκτυο, που εξυπηρετεί το μεγαλύτερο ποσοστό της κυκλοφορίας, παρουσιάζει κορεσμό ο οποίος συνεχώς εξαπλώνεται τόσο γεωγραφικά όσο και χρονικά. Στα κορεσμένα τμήματα του δικτύου, που συνεχώς αυξάνονται, και κατά τις περιόδους κορεσμού, οι οποίες συνεχώς επεκτείνονται, παρουσιάζονται σημαντικές καθυστερήσεις οι οποίες δημιουργούν απώλεια χρόνου και αυξάνουν την ατμοσφαιρική και ηχητική ρύπανση. Επί πλέον, στην προσπάθειά τους να αποφύγουν τα κορεσμένα τμήματα του κύριου οδικού δικτύου, οι χρήστες ανακαλύπτουν νέες διαδρομές μέσω του δευτερεύοντος οδικού δικτύου, δημιουργώντας διαμπερείς κινήσεις μέσα από περιοχές κατοικίας και άλλες ευαίσθητες περιοχές, χειροτερεύοντας συνεχώς την ποιότητα ζωής.

Η έλλειψη χώρων στάθμευσης εκτός οδού και η χρησιμοποίηση των οδοστρωμάτων κίνησης ή των πεζοδρομίων για την κάλυψη της έλλειψης αυτής επιδεινώνει ακόμα περισσότερο την κατάσταση.

8.4. Η αντιμετώπιση

Η πολιτική της αντιμετώπισης της αύξησης της ζήτησης και των παραπάνω προβλημάτων με την κατασκευή νέων οδών και άλλων συγκοινωνιακών έργων, πέρα από την απαιτούμενη σημαντική χρηματοδότηση, δημιουργεί ανεπιθύμητες επιπτώσεις στο περιβάλλον και συμβάλλει στην ταχύτερη αύξηση της κυκλοφορίας. Σήμερα γίνεται διεθνώς μια έντονη

προσπάθεια **Διαχείρισης της Κυκλοφορίας** (Traffic Management) με τον σκοπό -ιδιαίτερα στις αστικές περιοχές- να μειωθεί η κατασκευή νέων οδών και άλλων συγκοινωνιακών έργων:

- με την πιο αποτελεσματική χρησιμοποίηση της υπάρχουσας συγκοινωνιακής υποδομής βραχυχρόνια και με περιορισμένους μεγέθους επενδύσεις (**Διαχείριση Συστήματος Μεταφορών** -ΔΣΜ- Transportation System Management -TSM-)
- με τη μείωση της ζήτησης για μεταφορές και ειδικότερα της χρησιμοποίησης του επιβατικού αυτοκινήτου, ιδιαίτερα στις συμφορημένες περιοχές και κατά της περιόδους αιχμής της κυκλοφορίας. (**Διαχείριση Ζήτησης Μετακινήσεων** -ΔΖΜ- Transportation Demand Management -TDM).

Οι θεμελιώδεις έννοιες της Διαχείρισης Συστήματος Μεταφορών και Ζήτησης Μετακινήσεων μπορεί να εκφραστούν και να ομαδοποιηθούν ως εξής σε σχέση με τα βασικά χαρακτηριστικά της κυκλοφορίας και των μετακινήσεων:

- Βελτίωση των χαρακτηριστικών της κυκλοφοριακής ροής
- Ανακατανομή της κυκλοφορίας στο χώρο
- Ανακατανομή της κυκλοφορίας στο χρόνο
- Ανακατανομή της κυκλοφορίας στα μέσα μεταφοράς
- Μείωση του μήκους και της διάρκειας των μετακινήσεων
- Μείωση της συχνότητας των μετακινήσεων
- Αύξηση της πλήρωσης των οχημάτων

Τα μέτρα τα οποία περιλαμβάνονται σε ένα πρόγραμμα Διαχείρισης της Κυκλοφορίας εφαρμόζονται σε συγκεκριμένες κατηγορίες ανθρωπων και αγαθών που χρησιμοποιούν το σύστημα και που είναι:

- Οδηγοί επιβατικών αυτοκινήτων
- Επιβάτες επιβατικών αυτοκινήτων
- Επιβάτες δημοσίων μέσων μεταφοράς
- Πεζοί
- Ποδηλάτες
- Μεταφερόμενα αγαθά (φορητά)

Η έννοια της Διαχείρισης της Κυκλοφορίας δεν είναι νέα. Ορισμένες από τις μεθόδους που περιλαμβάνει άρχισαν να αναπτύσσονται από τότε που άρχισε να κυκλοφορεί το αυτοκίνητο ή ακόμα νωρίτερα, π.χ. μονόδρομοι στην αρχαία Πομπηία. Αυτό που είναι νέο στη Διαχείριση της Κυκλοφορίας είναι η έμφαση στο συντονισμό των ενεργειών και η εισαγωγή μιας μεγάλης ποικιλίας μέτρων βραχυχρόνιας υλοποίησης και χαμηλού κόστους στο όλο κύκλωμα του σχεδιασμού και μελέτης συγκοινωνιακών έργων και της λειτουργίας τους.

Οι κύριες διαφορές μεταξύ της βραχυχρόνιας διαχείρισης της κυκλοφορίας και του μακροχρόνιου σχεδιασμού των συγκοινωνιακών έργων συνοψίζονται στον Πίνακα 8.1.

| | ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ | ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ |
|-----------------------------|---|---|
| 1. Προβλήματα | Σαφώς ορισμένα και παρατηρούμενα | Εξαρθρώνται από τις λύσεις ανάπτυξης και την αντίστοιχη αναμενόμενη κυκλοφορία. |
| 2. Κλίμακα | Συνήθως τοπική. Μικρή περιοχή ή διάδρομος. | Συνήθως περιφερειακή ή διάδρομος |
| 3. Στόχοι | Σχετιζόμενοι με τα προβλήματα | Ευρείς, σχετιζόμενοι με πολιτική (π.χ. αποέντρωση, ενίσχυση ΜΜΜ). |
| 4. Εναλλακτικές δυνατότητες | Περιορισμένος αριθμός συγκεκριμένων ενεργειών | Διάφορες εναλλακτικές λύσεις μέσω μεταφορών, δικτύων και χαράξεων |
| 5. Διαδικασίες ανάλυσης | Συνήθως σχέσεις αναλογικές ή απλές λειτουργικές | Βασισμένες σε μαθηματικά υποδείγματα μετακινήσεων και δικτύων |
| 6. Χρόνος αποτελεσμάτων | Απαιτούνται σύντομα αποτελέσματα | Όχι κρίσιμος |
| 7. Προϊόν | Μελέτη εφαρμογής | Επιλεγμένη εναλλακτική λύση για περαιτέρω επεξεργασία και λεπτομερή μελέτη |

Πίνακας 8.1. Βασικές διαφορές μεταξύ της Διαχείρισης της Κυκλοφορίας και του Μακροχρόνιου Σχεδιασμού. Πηγή: Προσαρμογή από (4) σελ. 5

8.5. Κατάταξη μέτρων διαχείρισης της κυκλοφορίας

Υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός μέτρων ή έργων Διαχείρισης της Κυκλοφορίας που εφαρμόζονται σήμερα διεθνώς και στη χώρα μας. Τα μέτρα αυτά μπορεί να καταταγούν, ανάλογα με το είδος της ενέργειας που απαιτείται και το σκοπό που εξυπηρετούν, στις παρακάτω οκτώ κύριες κατηγορίες, που εξετάζονται με λεπτομέρεια στα επόμενα κεφάλαια. Ορισμένα από τα μέτρα αναφέρονται στη Διαχείριση του Συστήματος Μεταφορών (π.χ. η κατηγορία μέτρων βελτίωσης της ροής των οχημάτων) και άλλα στη Διαχείριση της Ζήτησης Μεταφορών (π.χ. τα μέτρα για τη μείωση των μετακινήσεων σε περιόδους αιχμής). Πολλά όμως από τα μέτρα ΔΣΜ έχουν επίδραση και στη ζήτηση των μεταφορών και θα μπορούσαν επομένως να θεωρηθούν ότι ανήκουν και στη ΔΖΜ. Π.χ. η βελτίωση των Μέσων Μαζικών Μεταφορών ενώ ανήκει στη ΔΣΜ μπορεί να καταταγεί και στη ΔΖΜ αφού αυξάνει και τη χρήση τους. Περιληπτικά τα μέτρα αφορούν:

- Βελτίωση ροής οχημάτων**, με σκοπό την αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας και ταχύτητας και τη μείωση των ατυχημάτων, της ρύπανσης και της κατανάλωσης ενέργειας. Τα κυριότερα μέτρα βελτίωσης ροής οχημάτων είναι:

- Βελτίωση σηματοδότησης
- Μονοδρομήσεις
- Αντιστροφή κατεύθυνσης λωρίδων κυκλοφορίας
- Απαγόρευση στάθμευσης στην οδό
- Διοχετευτική διαρρύθμιση κόμβων
- Απαγόρευση κινήσεων
- Μεταφορά στάσεων και διαμόρφωση εσοχών για λεωφορεία
- Έλεγχος εισόδων ελεύθερων λεωφόρων
- Χρησιμοποίηση για κίνηση των ερεισμάτων των ελεύθερων λεωφόρων

β. Προνομιακή μεταχείριση και βελτίωση μαζικών μεταφορών, με σκοπό να εξυπηρετηθούν καλύτερα οι επιβάτες τους και να μειωθεί η χρήση των επιβατικών αυτοκινήτων. Τα κυριότερα μέτρα αυτής της κατηγορίας είναι:

- Λωρίδες λεωφορείων και λεωφορειόδρομοι
- Προτεραιότητα λεωφορείων στη σηματοδότηση
- Ειδική μεταχείριση λεωφορείων με σήμανση
- Αξιολόγηση και αναμόρφωση συστήματος. (Επέκταση γραμμών. Συνδυασμός γραμμών. Τοπικές γραμμές και γραμμές κορμού. Αναμόρφωση δρομολογίων).
- Επικοινωνία και κατεύθυνση οχημάτων
- Πολιτική συντήρησης
- Πολιτική πωλήσεων

γ. Προαγωγή μετακινήσεων με ανθρώπινη ενέργεια, δηλαδή των μετακινήσεων με ποδήλατα και πεζή με σκοπό τη μείωση των μετακινήσεων με μηχανοκίνητα μέσα αλλά και τη φυσική άσκηση. Τα κυριότερα μέτρα αυτής της κατηγορίας είναι:

- Διευκόλυνση κυκλοφορίας πεζών (πεζόδρομοι, διαβάσεις πεζών, πεζοδρόμια, στοές, φωτισμός).
- Ενημέρωση, διαφήμιση για μετακινήσεις πεζή και με ποδήλατο.
- Διευκόλυνση κυκλοφορίας ποδηλάτων (ποδηλάτοδρομοι, λωρίδες ποδηλάτων, ειδική σήμανση, συμπλήρωση Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας).
- Χώροι στάθμευσης ποδηλάτων.

δ. Διαχείριση στάθμευσης, με σκοπό να επηρεασθεί ευνοϊκά η κυκλοφορία και να ενισχυθούν τα ΜΜΜ. Τα κυριότερα μέτρα αυτής της κατηγορίας είναι:

- Πολιτική τελών στάθμευσης.
- Οργάνωση και έλεγχος στάθμευσης παρά το κράσπεδο.
- Περιορισμός προσφοράς στάθμευσης.
- Άδειες στάθμευσης κατοίκων και
- Χώροι στάθμευσης για μετεπιβίβαση.

ε. Προνομιακή μεταχείριση επιβατικών Αυτοκινήτων με υψηλή πλήρωση, δηλαδή των επιβατικών αυτοκινήτων με μεγάλο αριθμό επιβατών, με σκοπό την εξυπηρέτηση ενός μεγαλύτερου αριθμού μετακινούμενων για τον ίδιο αριθμό οχημάτων. Τα κυριότερα μέτρα αυτής της κατηγορίας είναι:

- Ενίσχυση από εργοδότες της ομαδικής χρήσης αυτοκινήτων

- Ειδικές λωρίδες κυκλοφορίας
- Προνομιακή είσοδος σε αυτοκινητόδρομους
- Πολιτική διοδίων και
- Ταξί πολλαπλής μίσθωσης.

στ. Περιορισμοί κυκλοφορίας οχημάτων. Αφορά την απαγόρευση της κυκλοφορίας όλων ή ορισμένων κατηγοριών οχημάτων από ορισμένες κρίσιμες περιοχές με στόχο να αποφευχθεί η κυκλοφοριακή συμφόρηση σε περιοχές μεγάλης κυκλοφορίας (π.χ. κέντρο) και να προστατευθούν οι περιοχές κατοικίας και άλλες ευαίσθητες περιοχές (π.χ. αρχαιολογικοί χώροι). Τα κυριότερα μέτρα αυτής της κατηγορίας είναι:

- Παρεμπόδιση διαμπερούς κυκλοφορίας μέσα από γειτονιές
- Απαγόρευση - μόνιμη, περιοδική, ή κατά περίπτωση - της κυκλοφορίας σε ορισμένες περιοχές
- Περιορισμοί κυκλοφορίας φορτηγών αυτοκινήτων
- Περιορισμοί της κυκλοφορίας σε μια περιοχή με χρέωση (Road Pricing)

ζ. Μείωση μετακινήσεων σε περιόδους αιχμής, με σκοπό τη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας κατά τις κρίσιμες περιόδους αυξημένης κίνησης και επομένως την αποφυγή κατασκευής έργων απαραίτητων μόνο για τις περιόδους αυτές. Τα κυριότερα μέτρα αυτής της κατηγορίας είναι:

- Αλλαγή των ωραρίων εργασίας (σταθερά μετατοπισμένα ωράρια ή ελεύθερα ωράρια),
- Χρέωση κατά τις περιόδους αιχμής ή αύξηση υψιστάμενων διοδίων,

η. Εφαρμογή νέων τεχνολογιών. Η εφαρμογή στη Διαχείριση της Οδικής Κυκλοφορίας εξελιγμένων μεθόδων πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών που αναπτύχθηκαν τα τελευταία χρόνια κυρίως στην Ευρώπη, στις ΗΠΑ και την Ιαπωνία, μπορεί να βελτιώσει ουσιαστικά τα αποτελέσματα.

Αναφορές

1. **Φραντζεσκάκης Ι. Πιτσιάβα-Λατινοπούλου Μ. και Τσαμπούλας Δ.** "Διαχείριση Κυκλοφορίας" Β' Έκδοση, Παπασωτηρίου 1997
2. **Φραντζεσκάκης Ι. και Γιαννόπουλος Γ.** "Σχεδιασμός των Μεταφορών και Κυκλοφοριακή Τεχνική. Τόμος 1. Βασικές έννοιες, Κόμβοι, Κυκλοφοριακή Ικανότητα, Σήμανση, Σηματοδότηση, Μετρήσεις". Γ' έκδοση, Παρατηρητής 1986.
3. **Frantzeskakis J. and Budd N.** "Configuration, Hierarchy and Spacing of an Urban Road Network. The example of the new city of Islamabad", *Transportation Quarterly* Volume 51, Number 1, Winter 1997.
4. "Simplified procedures for Evaluating Low – Cost TSM Projects User's Manual", National Cooperative Highway Research Program Report 263. **Transportation Research Board** Washington DC, October 1983.

9. ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (MMM) – ΠΟΛΙΤΙΚΗ, ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΚΙΝΗΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΣΗ MMM

Ιωάννης Φραντζεσκάκης, ομ. καθηγητής ΕΜΠ

9.1. Εισαγωγή

Η βελτίωση και προνομιακή μεταχείριση των Μαζικών Μέσων Μεταφορών (MMM) αποτελεί ίσως την κατηγορία εκείνη των μέτρων Διαχείρισης της Κυκλοφορίας που μπορεί να έχει τα πιο ευεργετικά αποτελέσματα τόσο για την καλύτερη αξιοποίηση των υφιστάμενων συστημάτων μεταφορών και την αποφυγή κατασκευής νέων όσο και για τη βελτίωση των αρνητικών επιπτώσεων από την εκτεταμένη χρησιμοποίηση των επιβατικών αυτοκινήτων ΙΧ.

Ιδιαίτερα για την Αθήνα και τις άλλες μεγάλες ελληνικές πόλεις όπου οι δυσχέρειες που προκύπτουν από τη σημερινή πυκνή δόμηση, την τοπογραφία, τους αρχαιολογικούς χώρους και άλλα εμπόδια, δεν επιτρέπουν την ανάπτυξη ενός εκτεταμένου οδικού δικτύου για την ελεύθερη χρήση του επιβατικού αυτοκινήτου, η βελτίωση των μαζικών συγκοινωνιών αποτελεί μία επιτακτική ανάγκη. Σημειώνεται ότι από το 1965 στην Αθήνα παρατηρείται μια σημαντική και συνεχής πτώση του αριθμού των ανά κάτοικο μετακινήσεων με μαζικά μέσα (1, σελ 55) με αντίστοιχη αύξηση της χρήσης των επιβατικών αυτοκινήτων ΙΧ. Πράγματι, ενώ μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 60 δύο στις τρεις μετακινήσεις στην Αθήνα γίνονταν με MMM, η αναλογία αυτή έχει αντιστραφεί σήμερα, δηλαδή μόνο μία στις τρεις μετακινήσεις γίνονται με MMM. Η βελτίωση των μαζικών μεταφορών θα πρέπει να στοχεύσει, μαζί με τα άλλα μέτρα αποθάρρυνσης της χρήσης των επιβατικών αυτοκινήτων ΙΧ, στη σταθεροποίηση καταρχήν και την αύξηση αργότερα της χρήσης των MMM.

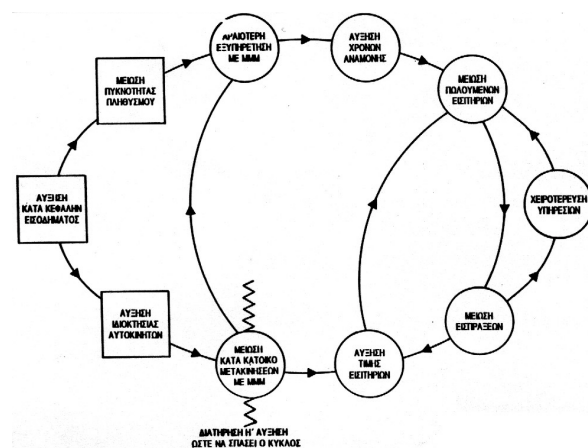
9.2. Το πρόβλημα και οι επαναλαμβανόμενες «προσπάθειες» αντιμετώπισής του

Είναι γνωστό σε όλους ότι το αυτοκίνητο, που δυστυχώς έχει γίνει αναπόσπαστο μέρος του τρόπου ζωής που έχουμε διαμορφώσει, αποτελεί την κύρια αιτία της ατμοσφαιρικής ρύπανσης της Αθήνας και μια από τις σημαντικότερες αιτίες της υποβάθμισης της ποιότητας της ζωής μας, με το θόρυβο, την κυκλοφοριακή συμφόρηση, τις διαμπερείς κινήσεις μέσα από περιοχές κατοικίας και άλλες ευαίσθητες περιοχές και φυσικά τα τροχαία ατυχήματα.

Η κατάσταση συνεχώς χειροτερεύει καθώς αυξάνει ο αριθμός των αυτοκινήτων αλλά και ο βαθμός χρήσης τους, αφού με την εξάπλωση της πόλης σε περιοχές μικρών πυκνοτήτων γίνονται περισσότερες και μεγαλύτερου μήκους μετακινήσεις με επιβατικό αυτοκίνητο. Αντίστοιχα μειώνονται οι μετακινήσεις με MMM, σύμφωνα και με τον φαύλο κύκλο το Σχήματος 9.1. Ήδη από το 1990 η Ελλάδα παρουσιάζει τον χαμη-

λότερο δείκτη χρησιμοποίησης λεωφορείων στην Ε.Ε., παρόλη τη χαμηλή επίσης χρησιμοποίηση άλλων MMM (μετρό, σιδηρόδρομος).

Το κύριο οδικό δίκτυο της πόλης και οι περιορισμένες δυνατές βελτιώσεις του δεν μπορεί να εξυπηρετήσουν αυτή τη συνεχή αύξηση της κυκλοφορίας με αποτέλεσμα τη συνεχή χρονική και γεωγραφική εξάπλωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και όλων των δυσμενών περιβαλλοντικών, οικονομικών και άλλων επιπτώσεών της.



Σχήμα 9.1. Ο φαύλος κύκλος των δημόσιων συγκοινωνιών.

| Χώρα | Πληθυσμός 1990 (εκατομ.) | Εκατομ. – χλμ. ανά έτος και λεωφορείο | Χλμ. με λεωφορείο ανά κάτοικο & έτος |
|------------|--------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------|
| Αυστρία | 7.71 | 13620 | 1766 |
| Βέλγιο | 9.97 | 9075 | 910 |
| Δανία | 5.14 | 9300 | 1809 |
| Φιλανδία | 4.98 | 8500 | 1706 |
| Γαλλία | 56.72 | 41300 | 728 |
| Γερμανία | 79.48 | 56600 | 712 |
| Ελλάδα | 10.12 | 5818 | 574 |
| Ιταλία | 57.66 | 84380 | 1463 |
| Ολλανδία | 14.94 | 13000 | 870 |
| Πορτογαλία | 9.87 | 10300 | 1043 |
| Ισπανία | 38.96 | 38680 | 992 |
| Σουηδία | 8.57 | 9000 | 1050 |
| Αγγλία | 57.41 | 46000 | 801 |

Πίνακας 9.1. Χρησιμοποίηση λεωφορείων στις χώρες της Ε.Ε.

Αυτές οι κοινότυπες διαπιστώσεις γίνονται εδώ και 30 τουλάχιστον χρόνια, από τότε που εκπονήθηκε η πρώτη κυκλοφοριακή μελέτη της Πρωτεύουσας (η γνωστή ως μελέτη Smith). Πολλές προτάσεις γίνονται, πολλά μέτρα εξαγγέλλονται, λίγα πραγματοποιούνται και ακόμα πιο λίγα ολοκληρώνονται σωστά. Η πιο πρόσφατη τέτοια προσπάθεια είναι το γνωστό φιλόδοξο ολοκληρωμένο πρόγραμμα «ΑΤΤΙΚΗ SOS» (2) που εξαγγέλθηκε και άρχισε να εφαρμόζεται τον Ιούλιο του 1994.

9.3. Η σημασία των MMM

Από όλες τις πολυάριθμες προτάσεις του προγράμματος «ΑΤΤΙΚΗ SOS» αλλά και όλων των ανάλογων προηγούμενων προγραμμάτων, ξεχωρίζει μια που θα πρέπει να γίνει αντιληπτό ότι αποτελεί την απαραίτητη προϋπόθεση επιτυχίας της προσπάθειας για την αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος και των αρνητικών του επιπτώσεων. Είναι η **οργάνωση και ευνόηση των MMM για να μειωθεί στο ελάχιστο δυνατό η χρησιμοποίηση των επιβατικών αυτοκινήτων**.

Θα πρέπει να τονιστεί ότι, χωρίς μια σοβαρή προσπάθεια βελτίωσης της στάθμης εξυπηρέτησης των MMM (μετρό, τραμ, τρόλεϋ, λεωφορεία, προαστιακός σιδηρόδρομος), δεν είναι δυνατή η αναστροφή του «φαύλου κύκλου» των Δημόσιων Συγκοινωνιών (Σχήμα 9.1) και επομένως η μείωση της συνεχώς αυξανόμενης χρησιμοποίησης των επιβατικών αυτοκινήτων. Έτσι περιορίζεται η αποτελεσματικότητα των περισσότερων από τις άλλες προσπάθειες. Πως μπορεί π.χ. να απαγορευθεί η παράνομη στάθμευση, να επεκταθούν οι πεζοδρομήσεις ή να απαγορευθούν οι διαμπερείς μετακινήσεις μέσα από τις περιοχές κατοικίας, όταν δεν υπάρχει η εναλλακτική λύση της ικανοποιητικής μετακίνησης με MMM.

Η σημασία των MMM σε μια πόλη όπου δεν υπάρχουν διαθέσιμοι χώροι για την εξυπηρέτηση των συνεχώς αυξανόμενων κυκλοφοριακών φόρτων των επιβατικών αυτοκινήτων τονίζεται στο Σχήμα 9.2 όπου συγκρίνεται η επιβατική ικανότητα ενός μέτρου πλάτους υποδομής για διάφορα μέσα μεταφοράς.

9.4. MMM, οδικό δίκτυο και χρήσεις γης

Το σύστημα MMM μιας πόλης πρέπει να διαμορφώνεται έτσι ώστε να προσαρμόζεται προς τη μορφή ανάπτυξης της πόλης και να εξυπηρετεί κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο τις διάφορες χρήσεις γης. Καταρχήν η μορφή του συστήματος MMM εξαρτάται από τη μορφή και ιεράρχηση του οδικού δικτύου. Ακτινωτές διατάξεις οδικών δικτύων, όπως αυτή της Αθήνας, οδηγούν σε αντίστοιχες διατάξεις συστημάτων MMM. Η δημιουργία αφενός «γραμμών κορμού» οι οποίες, όταν παρουσιάζουν μεγάλη κίνηση, μπορεί να εξυπηρετούνται από γραμμές μετρό, και αφετέρου τοπικών «τροφοδοτικών γραμμών», συμ-

βάλλει στην καλύτερη προσαρμογή του συστήματος MMM στην μεταβαλλόμενη ζήτηση.

Οι γραμμές MMM πρέπει να ακολουθούν τις διαδρομές με τη μεγαλύτερη ζήτηση, δηλαδή να διέρονται από περιοχές με πυκνή δόμηση και χρήσεις γης που γενούν μεγάλο αριθμό μετακινήσεων.

Η παρατηρούμενη σήμερα ανάπτυξη τέτοιων χρήσεων γης κατά μήκος του κύριου οδικού δικτύου των ελληνικών πόλεων, έχει ως αποτέλεσμα να ακολουθούν και οι γραμμές MMM αυτό το δίκτυο. Έτσι, σε μια πόλη με ακτινωτό κύριο οδικό δίκτυο, όπως η Αθήνα, παρουσιάζεται το πρόβλημα της υπερσυγκέντρωσης των μετακινήσεων και τερματικών σταθμών στην κεντρική περιοχή. Το πρόβλημα αυτό μπορεί να αντιμετωπισθεί αποτελεσματικά με την κατάλληλη διαμόρφωση δακτυλίων, χώρων μετεπιβίβασης και πεζοδρομήσεων, όπως φαίνεται στο Σχήμα 9.3.

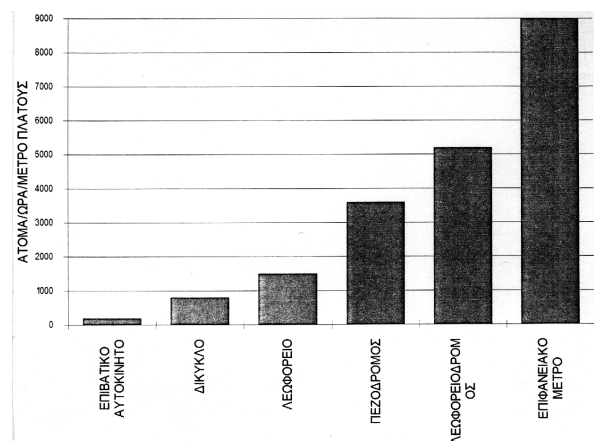
9.5. Ιστορικό εξέλιξης των MMM της Αθήνας

Ας ξεκινήσουμε από την Αθήνα στην αρχή της δεκαετίας του '50, με τα ελάχιστα αυτοκίνητα, τα κίτρινα και πράσινα τραμ που εξυπηρετούσαν ήδη από το 1910 70 χλμ. γραμμών, με την άνετη κίνηση των πεζών, με τις μικρές αποστάσεις μετακίνησης, τον προαστιακό σιδηρόδρομο Αθηνών-Λαυρίου κλπ.

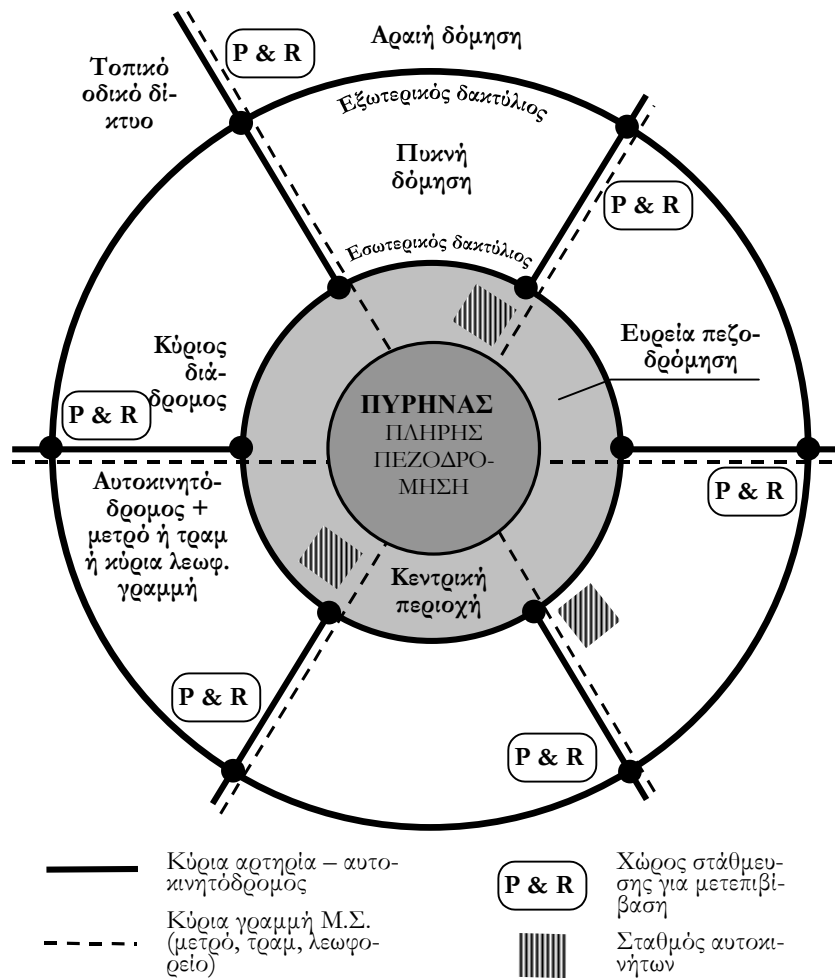
Το 1953 δίνεται το πρώτο κτύπημα στα MMM. Ξηλώνονται οι πρώτες γραμμές τραμ από τις οδούς Βασ. Σοφίας και Πατησίων.

Το 1957 ξηλώνεται και ένα άλλο μέσο για μεγαλύτερου μήκους μετακινήσεις: η προαστιακή γραμμή του σιδηροδρόμου Αθηνών-Λαυρίου που λειτουργούσε μαζί με τη διακλάδωση της προς Μαρούσι-Κηφισιά από το 1885. Το 1960 ολοκληρώνεται το ξήλωμα των γραμμών τραμ με μόνη εξαίρεση τη γραμμή Περάματος που παραμένει μέχρι το 1977.

Παρόλα αυτά, μέχρι και το 1967 το ποσοστό των μετακινήσεων που χρησιμοποιεί τα MMM παραμένει υψηλό και περίπου σταθερό γύρω στο 65% (2 στις 3 μετακινήσεις).



Σχήμα 9.2. Επιβατική ικανότητα ενός μέτρου πλάτους υποδομής.



Σχήμα 9.3. Ιδανική συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση σε ακτινωτό κύριο οδικό δίκτυο.

Από το 1967 αρχίζει η κατακόρυφη πτώση της χρήσης των ΜΜΜ. Το επιβατικό αυτοκίνητο, εξυπηρετώντας σήμερα τα δύο τρίτα των μετακινήσεων, έχει πια κερδίσει τη μάχη υποβαθμίζοντας όλο και περισσότερο την ποιότητα ζωής, υποσικιάποντας την υγεία μας και προκαλώντας θάνατο και αναπηρία με τα πολυάριθμα οδικά ατυχήματα.

Εν τω μεταξύ μεσολαβούν οι παλινδρομήσεις στην οργάνωση των λεωφορείων από τα ιδιωτικά και ιδίως ΚΤΕΛ στην ενιαία κρατική «Εταιρεία Αστικών Συγκοινωνιών» (ΕΑΣ) και το συντονιστικό μελετητικό «Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών» (ΟΑΣ), μετά πάλι στα ΚΤΕΛ και τελικά πάλι στον κρατικό ενιαίο φορέα «Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας» (ΟΑΣΑ) και την κρατική «Εταιρεία Εκμετάλλευσης των Θεσμικών Λεωφορείων» (ΕΘΕΛ).

Είναι γνωστές οι αντιδράσεις, απεργίες, συγκρούσεις κλπ. που ακολούθησαν κάθε αλλαγή και οδηγούσαν στη μεγαλύτερη μείωση της χρήσης των ΜΜΜ τα οποία, κατά τις μεταβατικές περιόδους, είτε δεν λειτουργούσαν λόγω απεργιών είτε γινόταν ανεπαρκή και περισσότερο αναξιόπιστα.

9.6. Οι πρόσφατες προσπάθειες

Στις αρχές τις δεκαετίας του 1990 γίνονται τα πρώτα θετικά ουσιαστικά βήματα. Η έναρξη κατασκευής του μετρό και η πρώτη προμελέτη για την κατασκευή ενός συστήματος ελαφρού μετρό (LRT) του γνωστού «Τραμ του Τρίτση», ενώ με την ίδρυση και καθιέρωση του ΟΑΣΑ φαίνεται να αρχίζει η σωστή αντιμετώπιση της οργάνωσης και ευνόησης των λεωφορείων.

Στις αρχές του 1995 αρχίζει η εκτεταμένη προσπάθεια του ΟΑΣΑ για την αναδιοργάνωση των λεωφορειακών γραμμών σε γραμμές κορμού και τοπικές τροφοδοτικές γραμμές ενώ εγκαινιάζεται και η πρώτη, μεγάλου μήκους, αποκλειστική λωρίδα λεωφορείων στη λεωφόρο Κηφισίας.

Παρόλες τις σημαντικές ελλείψεις και ατέλειες στην εφαρμογή των παραπάνω μέτρων, η κυριότερη από τις οποίες είναι ο ανεπαρκής αριθμός δρομολογίων λόγω της έλλειψης οδηγών, τα αποτελέσματα ήταν θετικά και ενθαρρυντικά. Για πρώτη φορά ανατρέπεται η μείωση της χρήσης των ΜΜΜ και παρατηρείται κάποια αύξηση στη χρήση τους. Η αύξηση όμως αυτή δεν συνεχίζεται καθώς δεν

είναι δυνατή, λόγω κυρίως της έλλειψης οδηγών, η παράλληλη αύξηση του αριθμού των δρομολογίων για να εξυπηρετηθεί ο αυξημένος αριθμός επιβατών και να βελτιωθεί το σημερινό χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησής τους. Έτσι, ορισμένα λεωφορεία παραμένουν ακινητοποιημένα, ενώ ο κόσμος στοιβάζεται στις περιόδους αιχμής στα υπόλοιπα λεωφορεία.

Η προγραμματιζόμενη πύκνωση των δρομολογίων και αύξηση της αξιοπιστίας τους αλλά και η βελτίωση της πληροφόρησης του κοινού με τη χρήση προηγμένων μεθόδων τηλεματικής, θα κάνει τα ΜΜΜ πιο ελκυστικά και ανταγωνιστικά προς τα επιβατικά αυτοκίνητα.

Παράλληλα εξετάζεται η δωρεάν διάθεση στο κοινό του μεγάλου χώρου στάθμευσης παρά την οδό Κηφισίας στην περιοχή του Ολυμπιακού Σταδίου. Έτσι αναμένεται ότι 1000-2000 επιβατικά αυτοκίνητα θα σταθμεύουν στο χώρο αυτό και οι οδηγοί επιβάτες τους θα μετεπιβιβάζονται στη γραμμή express που θα λειτουργήσει από το σημείο αυτό στο κέντρο της πόλης. Με το τρόπο αυτό θα λυθεί το γνωστό και αναμενόμενο πρόβλημα συμφόρησης της Λεωφόρου

Κηφισίας λόγω της αφαίρεσης της μιας λωρίδας για τη δημιουργία της αποκλειστικής λωρίδας λεωφορείων. Παράλληλα θα μειωθεί και η διαμπερής κίνηση μέσα από τους Δήμους κατά μήκος της Λεωφόρου.

Επιπλέον προγραμματίζεται από τον ΟΣΕ η ενίσχυση της προαστιακής γραμμής Αθήνας - Χαλκίδας με την αγορά 6 νέων διδυμων αυτοκινηταμαξών 140 θέσεων και τη δημιουργία χώρων μετεπιβίβασης στους σταθμούς. Επίσης διερευνάται η επαναλειτουργία της γραμμής Αθηνών-Λαυρίου που θα λειτουργεί και αυτή ως προαστιακός σιδηρόδρομος σε συνεργασία με χώρους στάθμευσης για μετεπίβαση (Park & Ride).

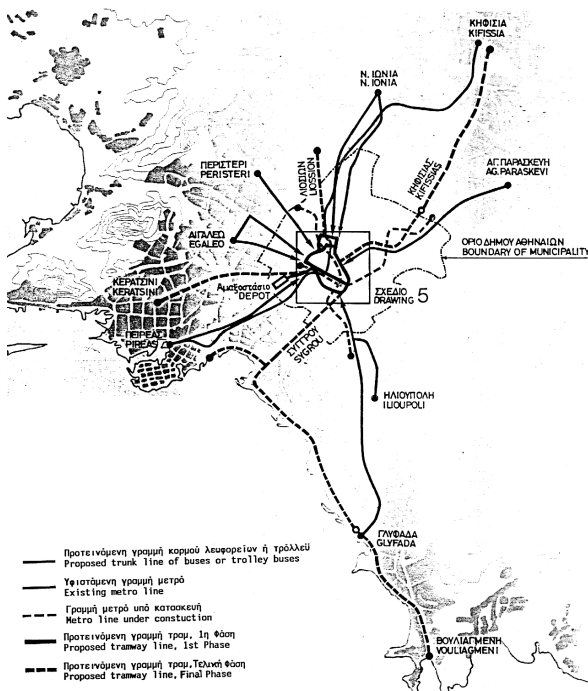
9.7. Το μέλλον

Οι προοπτικές φαίνονται καλές παρόλο που υπάρχει μια έλλειψη εγκεκριμένου Προγραμματισμού και καθολικού Σχεδιασμού. Το 1999 αρχίζουν να λειτουργούν οι δύο νέες γραμμές Μετρό. Τι θα γίνει τότε; Πως θα αναδιοργανωθούν οι λεωφορειακές γραμμές; Θα επεκταθούν οι δύο κατασκευαζόμενες γραμμές μετρό, όπως ορθώς συζητείται, και μέχρι που; Θα γίνουν νέες γραμμές μετρό; Θα γίνει το Τραμ και με ποιο πρόγραμμα; Πως θα συνδυαστούν Μετρό – Τραμ – Τρόλλεϊ - Λεωφορεία και πως θα ενισχυθεί η χρήση τους με την κατασκευή των κατάλληλων χώρων μετεπιβίβασης.

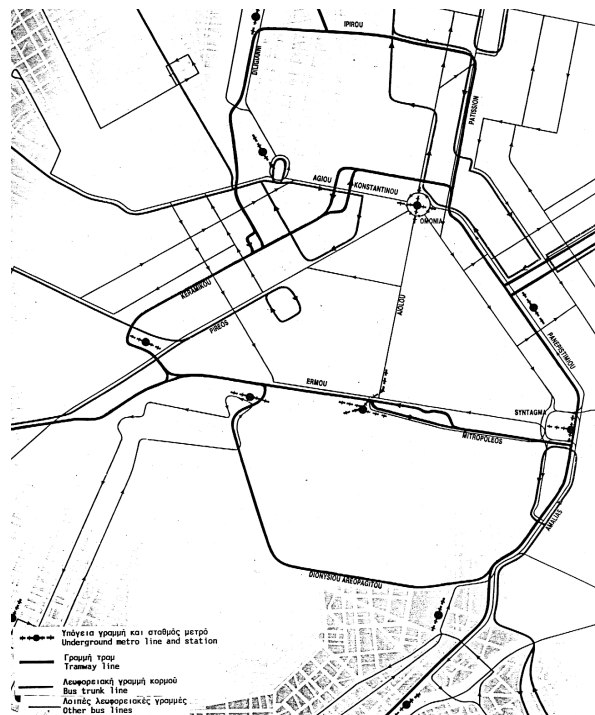
Μια ανεπίσημη ολοκληρωμένη πρόταση ανάπτυξης των ΜΜΜ της Αθήνας δίνεται ως αναγκαστικό υπο-

προϊόν, στη πρώτη μελέτη για το τραμ της Αθήνας που ανατέθηκε το 1991 από τον τότε Δήμαρχο αείμνηστο Αντώνη Τρίτση (3). Η πρόταση προβλέπει (σχήματα 9.4 και 9.5):

1. Περιορισμό του μετρό στην υφιστάμενη γραμμή και τις δύο υπό κατασκευή νέες, οι οποίες προτείνονται να επεκταθούν σημαντικά στα άκρα τους.
2. Κατασκευή σε φάσεις ενός δικτύου επιφανειακού ελαφρού μετρό (τραμ) με κόστος πολύ μικρότερο του μετρό, το οποίο θα εξυπηρετεί την κεντρική περιοχή που πεζοδρομείται στο μεγαλύτερο τμήμα της, και τους διαδρόμους όπου παρουσιάζονται οι μεγαλύτεροι αριθμοί μετακινήσεων. Οι προτάσεις αυτές έχουν αναμορφωθεί σε μια δεύτερη μελέτη που ανατέθηκε από τον οργανισμό της Αθήνας (4).
3. Οργάνωση στους υπόλοιπους διαδρόμους μεγάλης κίνησης λεωφορειακών γραμμών κορμού που θα τροφοδοτούνται από τοπικές λεωφορειακές γραμμές με μετεπιβίβαση. Η πρόταση αυτή έχει ήδη υλοποιηθεί.
4. Δημιουργία χώρων στάθμευσης / μετεπιβίβασης για την εξυπηρέτηση των οδηγών Ι.Χ. που θα αφήνουν το αυτοκίνητό τους στα τέρματα ή τις στάσεις των γραμμών μετρό και τραμ, ή των γραμμών κορμού των λεωφορείων. Τρεις τέτοιοι χώροι λειτουργούν σήμερα στους σταθμούς Ειρήνη (Ολυμπιακό Στάδιο), Ταύρου και Π. Φαλήρου (γήπεδο Καραϊσκάκη) του μετρό ενώ πολυάριθμα αυτοκίνητα σταθμεύουν στους δρόμους γύρω από άλλους σταθμούς μετρό για να μετεπιβιβαστούν οι επιβάτες τους.



Σχήμα 9.4. Ολοκληρωμένο Κύριο Σύστημα ΜΜΜ Αθήνας. Πηγή 3.



Σχήμα 9.5. Ολοκληρωμένο Κύριο Σύστημα ΜΜΜ Αθήνας. Κεντρική περιοχή. Πηγή 3.

9.8. Μερικά συμπεράσματα

Κάθε προσπάθεια αντιμετώπισης του Κυκλοφοριακού προβλήματος και των επιπτώσεών του στην Αθήνα και στις άλλες μεγάλες ελληνικές πόλεις, είναι καταδικασμένη σε αποτυχία αν παράλληλα δεν οργανωθεί και αναπτυχθεί κατάλληλα το σύστημα των ΜΜΜ ώστε να περιοριστεί η χρήση του επιβατικού αυτοκινήτων (Ι.Χ. και ταξί) μόνο όπου είναι εντελώς απαραίτητη.

Η δημιουργία ενός οργανωμένου συστήματος ΜΜΜ μεγάλης χωρητικότητας (μετρό - τραμ - γραμμές κορμού λεωφορείων) σε αποκλειστικούς διαδρόμους με προτεραιότητα κίνησης, θα αυξήσει την αξιοπιστία και θα μειώσει τους χρόνους μετακίνησης με τα ΜΜΜ ώστε αυτά να γίνουν συναγωνίσιμα με τα επιβατικά αυτοκίνητα.

Η κατασκευή χώρων μετεπιβίβασης στους σταθμούς κατά μήκος των διαδρόμων αυτών θα περιορίσει τη χρησιμοποίηση των επιβατικών αυτοκινήτων μόνο μέχρι την προσέγγιση στους χώρους μετεπιβίβασης, αφού από εκεί και πέρα θα είναι κατά κανόνα συμφερότερη (οικονομικά και χρονικά) η χρησιμοποίηση των ΜΜΜ.

Η επιτυχία όμως των παραπάνω απαιτεί ένα Καθολικό Σχεδιασμό / Προγραμματισμό όλων των Μαζικών Συγκοινωνιών (Μετρό – Τραμ – Λεωφορεία - Χώροι μετεπιβίβασης) που, για την Πρωτεύουσα, έχει ήδη αρχίσει από την Αττικό Μετρό ΑΕ και αναμένεται να ολοκληρωθεί πριν από την έναρξη λειτουργίας των νέων γραμμών του μετρό. Επίσης απαιτεί λεπτομερή μελέτη εφαρμογής και συνεχή αξιολόγηση των αποτελεσμάτων ώστε να εφαρμόζονται διορθωτικές παρεμβάσεις όπου τα αποτελέσματα δεν είναι ικανοποιητικά.

Η επιτυχία όμως της εφαρμογής δεν είναι δυνατή και χωρίς τη βοήθεια του κοινού, το οποίο θα πρέπει, με τη βελτίωση της στάθμης εξυπηρέτησης των ΜΜΜ, να αλλάξει νοοτροπία όσον αφορά τον τρόπο μετακίνησής του. Η μείωση της χρήσης του επιβατικού αυτοκινήτου Ι.Χ. και ταξί, όπου είναι δυνατό, και η αποφυγή της παράνομης στάθμευσης σε κρίσιμα σημεία που στραγγαλίζουν το οδικό δίκτυο, αποτελούν τις βασικές προϋποθέσεις επιτυχίας. Η αναμενόμενη συνεχής και ουσιαστική βελτίωση των ΜΜΜ θα πρέπει να οδηγήσει στην εκτεταμένη χρησιμοποίησή τους από το κοινό.

Τα παραπάνω συμφωνούν και με τον συνημμένο «Καταστατικό Χάρτη για προτεραιότητα στη Δημόσια Συγκοινωνία μέσα και γύρω από τις ευρωπαϊκές πόλεις», ο οποίος υιοθετήθηκε στο Συνέδριο «Λεωφορεία στην υπηρεσία της Πόλης» που έγινε στις Βρυξέλλες τον Οκτώβριο του 1994.

Αναφορές

1. **Φραντζεσκάκης Ι.** και **Γιαννόπουλος Γ.** "Σχεδιασμός των Μεταφορών και Κυκλοφοριακή Τεχνική

κ. Τόμος 1. Βασικές έννοιες, Κόμβοι, Κυκλοφοριακή Ικανότητα, Σήμανση, Σηματοδότηση, Μετρήσεις". Γ' έκδοση, Παρατηρητής 1986.

2. **ΥΠΕΧΩΔΕ** "ΑΤΤΙΚΗ SOS. Ολοκληρωμένο Πρόγραμμα Δράσης με Παρεμβάσεις - Μέτρα - Έργα". Ιούνιος 1994.

3. **Δήμος Αθηναίων**, Σύμβουλοι Εταιρεία Μελετών Περιβάλλοντος ΕΠΕ, DENCO Σύμβουλοι Μηχανικοί ΕΠΕ, "Σύστημα Τραμ για την Ιστορική Αθήνα". Δεκέμβριος 1991.

4. **Semaly - Trends - Bechtel** "Σύστημα Τραμ της Αθήνας". Αθήνα, 1994

Παράρτημα: Καταστατικός Χάρτης για προτεραιότητα στη δημόσια συγκοινωνία μέσα και γύρω από τις ευρωπαϊκές πόλεις, Βρυξέλλες, Οκτώβριος 1994

Προτεραιότητα για Δημόσιες Συγκοινωνίες

- Να αναγνωρίσουμε την προτεραιότητα για μαζικές δημόσιες συγκοινωνίες με φιλικούς προς το περιβάλλον τρόπους, και να προωθήσουμε το στόχο αυτό με την μείωση της πίεσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου στην πόλη.

Οργάνωση & Διαχείριση Αστικής Πολιτικής Μεταφορών

- Να αυξήσουμε την αξιοπιστία του συστήματος των δημοσίων συγκοινωνιών για τον χρήστη (για παράδειγμα η τήρηση του ωραρίου και ο διαθέσιμος χώρος στο όχημα).

- Να αυξήσουμε τη συχνότητα των Δημόσιων Συγκοινωνιών.

- Να λειτουργήσουμε με οχήματα των υψηλότερων προδιαγραφών για μείωση της μόλυνσης και του θορύβου και γι' αυτό,

- Να προωθήσουμε τη συνεργασία ανάμεσα σε αυτοκινητοβιομηχανίες και Οργανισμούς Δημοσίων Συγκοινωνιών.

- Να προμηθευόμαστε καύσιμα με υψηλότερες προδιαγραφές ακόμα και από τις ισχύουσες.

- Να βελτιώσουμε τη διαχείριση του συστήματος και τη ροή της κυκλοφορίας με σύγχρονες μεθόδους μηχανογράφησης.

- Να βελτιώσουμε την άνεση και ασφάλεια των επιβατών στα οχήματα και την υποδομή γενικότερα, έχοντας υπόψη και τη μείωση των κλοπών και επιθέσεων.

- Να λαμβάνουμε ιδιαίτερη μέριμνα για άτομα με «μειωμένη κινητικότητα» (μικρά παιδιά, ηλικιωμένοι, ανάπηροι κ.ά.).

- Να δημιουργήσουμε εναλλακτικά συστήματα όπου είναι απαραίτητο (π.χ. καθορισμένη ταρίφα για ταξί τη νύχτα κ.ά.).

- Να συντονίσουμε του διαφορετικούς τρόπους μετακίνησης (σύνδεση με άλλα μέσα μεταφορών, πεζοδρομημένες περιοχές και ποδηλατοδρόμους).

- Να παρέχουμε δωρεάν πληροφόρηση στους χρήστες σε όλους του δημόσιους χώρους ακόμη και στον τόπο κατοικίας (μέσω υπολογιστών) για τις θέσεις των στάσεων, το ωράριο, τα εισιτήρια και τους εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης για διάφορες διαδρομές.
- Να δημιουργήσουμε συμβουλευτικές επιτροπές ανοικτές σε κατοίκους και άλλους φορείς χρηστών.
- Να διαπραγματευτούμε ειδικές προνομιακές συμφωνίες με επιχειρήσεις (ωράρια, εισιτήρια κ.ά.).
- Να βελτιώσουμε τη συνεργασία με τους έχοντες την διαχείριση του αστικού χώρου (αστυνομία πολεοδόμους κ.ά.), εντός των πλαισίων του παρόντος καταστατικού χάρτη.
- Να επιμορφώσουμε τα νέα παιδιά στην χρήση των δημοσίων συγκοινωνικών (Δ.Σ.): κυκλοφοριακή αγωγή, καλή συμπεριφορά, σεβασμός στις εγκαταστάσεις κ.λ.π. στα σχολεία, στα οχήματα και στα Μ.Μ.Ε.
- Να ενθαρρύνουμε με κάθε τρόπο τη χρήση Δ.Σ. για μετάβαση στην εργασία και σε όλες τις μορφές της κοινωνικής ζωής στην πόλη.
- Να βελτιώσουμε την εικόνα των Δ.Σ., δίνοντας το παράδειγμα με τη χρήση τους από τις αρχές της πόλης (πολιτικοί, πνευματικοί και κοινωνικοί παράγοντες), έτσι ώστε να καταστούν τόποι κοινωνικών επαφών.
- Να παραινίσουμε τον οδηγό του λεωφορείου να γίνει ο ίδιος διαφημιστής του «προϊόντος» στον «πελάτη» με τη συνεχή βελτίωση του τρόπου οδήγησης και συμπεριφοράς.

Πολεοδομικός Σχεδιασμός και Διαχείριση

- Να δημιουργήσουμε πολυλειτουργικά κτίρια, οικοδομικά τετράγωνα και συνοικίες οργανωμένες με συνοχή προκειμένου να δώσουμε στην αστική συγκοινωνία μία οικονομική βάση – πελατεία και να υποδείξουμε το περπάτημα και την ποδηλασία ως εναλλακτική λύση στο Ι.Χ. για κοντινές διαδρομές.
- Να σχεδιάσουμε δρόμους, αρτηρίες, λεωφόρους και δημόσιους χώρους με φυσική προτεραιότητα στα οχήματα των Δ.Σ. (αποκλειστικούς διαδρόμους, ή συνδυασμό με χαμηλή κυκλοφορία, πεζούς και ποδηλατοδρόμους), με παράλληλη φροντίδα για βελτίωση της αισθητικής τους, δημιουργία πολλαπλών χρήσεων και μέριμνα για μεγαλύτερη ασφάλεια.
- Να ορίσουμε στάσεις λεωφορείων σε δημόσιους πόλους έλξης και σε πεζοδρομημένες περιοχές.
- Να μειώσουμε τους δημόσιους χώρους στάθμευσης σε νέες αναπαλαιούμενες κατασκευές, και σε υφιστάμενους δημόσιους χώρους.
- Να ξεινήσουμε ενημερωτικές καμπάνιες προς όλους του οικονομικούς παράγοντες (επιμελητήρια, επαγγελματικές οργανώσεις, εμπορικούς συλλόγους και φορείς κ.ά.), σχολεία και πολιτιστικούς φορείς, εξηγώντας τη λογική και τα συνολικά ευεργετικά αποτελέσματα από την ενθάρρυνση της Δ.Σ.
- Να οργανώσουμε μία «μέρα χωρίς αυτοκίνητα» στην πόλη κάθε χρόνο.
- Να εργασθούμε προς αυτή την κατεύθυνση μειώνοντας την υπερβολική χρήση του Ι.Χ. αυτοκινήτου στην πόλη.

10. ΠΡΟΣΦΟΡΑ, ΖΗΤΗΣΗ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Ιωάννης Φραντζεσκάκης, ομ. καθηγητής ΕΜΠ

10.1. Γενικά - πολιτική στάθμευσης

Η διαχείριση της στάθμευσης σε μια περιοχή μέσα στα πλαίσια μιας ολοκληρωμένης πολιτικής στάθμευσης αποτελεί μια άμεση μέθοδο επηρεασμού της κυκλοφοριακής ροής σ' αυτήν την περιοχή. Συγκεκριμένα, αποφάσεις σχετικά με τη θέση των χώρων στάθμευσης, τον αριθμό των θέσεων στάθμευσης στην οδό ή εκτός οδού, τα τέλη στάθμευσης για κάθε διάρκεια στάθμευσης και τη μέγιστη επιτρεπόμενη διάρκεια στάθμευσης, επηρεάζουν άμεσα το μέγεθος και τη γεωγραφική και χρονική κατανομή της κυκλοφορίας και πρέπει επομένως να εξετάζονται σε συνδυασμό με όλα τα άλλα μέτρα διαχείρισης της κυκλοφορίας.

Μια ολοκληρωμένη πολιτική στάθμευσης, παράλληλα με την πολιτική βελτίωσης των Μαζικών Μέσων Μεταφοράς (MMM), περιλαμβάνει την ελεγχόμενη αύξηση της προσφοράς στάθμευσης (αριθμός θέσεων, χωροθέτηση), μέτρα για τη διαχείριση της υφιστάμενης προσφοράς στην οδό και εκτός οδού και συνεχή και συστηματική αστυνόμευση των όρων του συστήματος ελέγχου της στάθμευσης.

Η πολιτική στάθμευσης για τα κέντρα των μεγαλουπόλεων πρέπει να έχει ως στόχο όχι την ανεξέλεγκτη ικανοποίηση των αναγκών για στάθμευση αλλά την ικανοποίηση της ζήτησης ώστε να υπάρχει μια ισορροπημένη χρήση MMM και επιβατικών αυτοκινήτων (ΙΧ και ταξί), ανάλογα με την προσφερόμενη κυκλοφοριακή ικανότητα του οδικού δικτύου.

Η γενική αρχή που πρέπει να διέπει τη πολιτική στάθμευσης είναι η προστασία του κέντρου των μεγαλουπόλεων αφενός από την προσέλευση ενός υπερβολικά μεγάλου αριθμού αυτοκινήτων και αφετέρου από την ανεξέλεγκτη μακρόχρονη στάθμευση. Η ζήτηση για στάθμευση πρέπει να ελέγχεται και να κατευθύνεται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να αποφεύγονται οι αρνητικές επιπτώσεις στο εμπόριο, ενώ παράλληλα πρέπει να εξασφαλίζονται οι προϋποθέσεις για την στάθμευση των κατοίκων.

Οι κύριοι στόχοι μιας ολοκληρωμένης πολιτικής είναι (1, σελ 222):

α. Κάλυψη των αναγκών στάθμευσης με δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού και εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στην οδό για τις περιπτώσεις όπου είναι επιθυμητή και απαραίτητη η χρησιμοποίηση του επιβατικού αυτοκινήτου, στο μέτρο που επιτρέπει η κυκλοφοριακή ικανότητα του οδικού δικτύου.

β. Πλήρης εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης με συστηματική και αυστηρή αστυνόμευση, ιδιαίτερα

στις κρίσιμες θέσεις όπως προσβάσεις κόμβων, στάσεις και στροφές λεωφορείων. Επιπρόσθετα θα πρέπει να αναπτυχθούν οι μηχανισμοί για **καθολική είσπραξη των προστίμων** (π.χ. είσπραξη μέσω των τελών κυκλοφορίας).

γ. Οργάνωση και τιμολόγηση των θέσεων στάθμευσης στην οδό ώστε να δοθεί προτεραιότητα στη βραχυχρόνια στάθμευση (αγορές, υποθέσεις κλπ.) και να εξασφαλιστούν θέσεις για τους κατοίκους και τα δίκυκλα.

δ. Οργάνωση χώρων μετεπιβίβασης που θα επιτρέψουν την καλύτερη συνεργασία μεταξύ των επιβατικών αυτοκινήτων και των MMM ώστε να περιοριστεί η χρήση των πρώτων, όπου αυτό είναι απολύτως αναγκαίο. Έτσι οι εργαζόμενοι στο κέντρο της πόλης θα ενθαρρύνονται να σταθμεύουν στην περίμετρο του κέντρου ή και ακόμα μακρύτερα αντί να προσπαθούν να σταθμεύσουν για μεγάλο χρονικό διάστημα κοντά στην εργασία τους, δεσμεύοντας θέσεις που θα μπορούσαν να εξυπηρετήσουν πολλαπλάσιες βραχυχρόνιες σταθμεύσεις. Η επίτευξη του στόχου αυτού προϋποθέτει υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης από τα MMM.

Επισημαίνεται ιδιαίτερα η ανάγκη εξασφάλισης **δυνατότητας στάθμευσης στους κατοίκους των πυκνοδομημένων περιοχών** του κέντρου και της περιφέρειας όπου οι χώροι στάθμευσης εκτός οδού είναι περιορισμένοι και ο ανταγωνισμός επί της οδού από άλλους (εργαζόμενους, επισκέπτες κλπ.) είναι μεγάλος.

Η επίτευξη όλων των παραπάνω στόχων είναι δυνατή μόνο με συντονισμένες ενέργειες που θα υιοθετούν ένα σύνολο συμπληρωματικών μέτρων, τα οποία θα στοχεύουν όχι μόνο στον έλεγχο του αριθμού των θέσεων στάθμευσης αλλά και στην κατανομή των θέσεων αυτών στους διάφορους χρήστες.

10.2. Πολιτική τελών στάθμευσης

Ο καθορισμός του ύψους των τελών στάθμευσης, ανάλογα και με τη διάρκεια στάθμευσης, μπορεί να επηρεάσει τον αριθμό των αυτοκινήτων που εισέρχονται στην κεντρική περιοχή της πόλης. Με την αύξηση του ύψους των τελών στάθμευσης για στάθμευση μεγάλης διάρκειας μπορεί να αποθαρρυνθούν οι εργαζόμενοι να χρησιμοποιούν το αυτοκίνητό τους για μετάβαση στην εργασία τους και να ελευθερωθούν θέσεις για τους επισκέπτες. Επίσης μια γενική αύξηση των τελών στάθμευσης μειώνει τον αριθμό των μετακινήσεων με επιβατικά αυτοκίνητα.

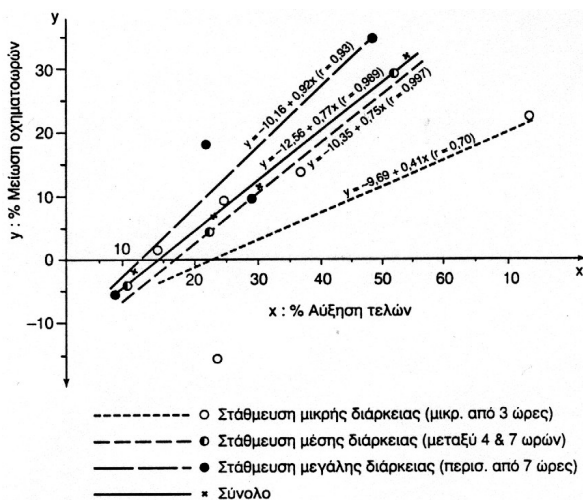
Στις ελληνικές πόλεις τα τέλη στάθμευσης, που ελέγχονται από το Υπουργείο Εμπορίου, είναι μικρά και ευνοούν έτσι τη χρήση των επιβατικών αυτοκινήτων

ΙΧ. Ειδικότερα είναι μικρά τα τέλη σε χώρους στάθμευσης εκτός οδού για στάθμευση μεγάλης διάρκειας με αποτέλεσμα, τις περισσότερες φορές, οι χώροι αυτοί να χρησιμοποιούνται κατά μεγάλο ποσοστό από εργαζόμενους που καταλαμβάνουν τις θέσεις για όλη την περίοδο εντατικής χρήσης. Με την αύξηση των τελών στάθμευσης για στάθμευση μεγάλης διάρκειας θα ήταν δυνατόν να εξυπηρετηθούν περισσότερα αυτοκίνητα και παράλληλα να αυξηθούν τα έσοδα των χώρων στάθμευσης.

Από έρευνα που έγινε σε 4 σταθμούς αυτοκινήτων στο κέντρο της Αθήνας (2, σελ 138) πριν και μετά την αύξηση των τελών στάθμευσης του Οκτωβρίου 1988 διαπιστώθηκε η επίδραση της αύξησης των τελών στη μείωση της χρησιμοποίηση των σταθμών, της τελευταίας εκφρασμένης σε οχηματοώρες σταθμευμένων οχημάτων. Η επίδραση προκύπτει εντονότερη και περισσότερο σημαντική στατιστικά όσο αυξάνεται η διάρκεια της στάθμευσης, οπότε προκύπτει και μεγαλύτερη συνολική χρηματική επιβάρυνση από την αύξηση των τελών (Σχ. 10.1).

10.3. Διαχείριση στάθμευσης στην οδό

Γενικά η πολιτική στάθμευσης πρέπει να αποβλέπει στην αποθάρρυνση της χρησιμοποίησης του επιβατικού αυτοκινήτου, ιδιαίτερα για μετακινήσεις για εργασία. Η οργάνωση και έλεγχος της στάθμευσης παρά το κράσπεδο με την εγκατάσταση παρκόμετρων ή άλλων μηχανημάτων πληρωμής όπως μηχανήματα έκδοσης δελτίων (pay and display), κάρτες ή δίσκοι στάθμευσης (3, σελ. 119) κλπ., και η συστηματική αστυνόμευση της χρήσης τους αποκλείει τη χρησιμοποίηση των θέσεων παρά το κράσπεδο από τους εργαζόμενους και αυξάνει την εναλλαγή στάθμευσης σ' αυτές τις θέσεις με αποτέλεσμα να εξυπηρετούνται περισσότερα αυτοκίνητα. Στοιχεία από την Ουάσιγκτον δείχνουν ότι σε μια περιοχή που εγκα-



Σχήμα 10.1. Μείωση χρησιμοποίησης σταθμών με αύξηση τελών. Πηγή: 1, σελ. 139.

ταστάθηκαν παρκόμετρα ο αριθμός των εξυπηρετούμενων αυτοκινήτων αυξήθηκε περισσότερο από 2.5 φορές (4).

Αύξηση της εναλλαγής της στάθμευσης στην οδό επιτυγχάνεται και με την αύξηση των τελών στάθμευσης σ' αυτά. Επί πλέον μειώνεται ο αριθμός χρησιμοποίησής τους και αντίστοιχα οι χρόνοι αναζήτησης κενών θέσεων. Στο Λονδίνο, σε περιοχές όπου τετραπλασιάστηκαν τα τέλη στάθμευσης σε παρκόμετρα, οι χρόνοι διαδρομών των αυτοκινήτων για εξεύρεση θέσεων στάθμευσης ελαττώθηκαν κατά περίπου 83% (4).

Μείωση της διάρκειας στάθμευσης και επομένως αποκλεισμός των εργαζομένων που έρχονται νωρίτερα να καταλάβουν τις θέσεις στάθμευσης παρά το κράσπεδο, μπορεί να πραγματοποιηθεί και με άλλους τρόπους όπως π.χ. τον καθορισμό περιορισμένης διάρκειας στάθμευσης για ορισμένες θέσεις με ή χωρίς τη χρήση πληρωμής, την απαγόρευση της στάθμευσης σε ορισμένες θέσεις μέχρι το τέλος της περιόδου πρωινής προσέλευσης των εργαζομένων, ή την απαγόρευση της στάθμευσης κατά τις ώρες αιχμής της κυκλοφορίας.

Για την εξασφάλιση της τήρησης των παραπάνω απαγορεύσεων και της πληρωμής των τελών απαιτείται συστηματική αστυνόμευση. Τα αποτελέσματα της έλλειψης σωστής αστυνόμευσης είναι φανερά στις ελληνικές πόλεις.

Από το 1991 άρχισε μια προσπάθεια διαχείρισης οργάνωσης και ελέγχου της στάθμευσης παρά το κράσπεδο από διάφορους Δήμους της χώρας με τη βοήθεια ιδιωτικών εταιρειών με πολύ ικανοποιητικά αποτελέσματα.

10.4. Περιορισμός προσφοράς στάθμευσης

Η αποθάρρυνση της χρήσης των επιβατικών αυτοκινήτων ΙΧ. και επομένως η μείωση της ζήτησης στάθμευσης μπορεί να πραγματοποιηθεί όχι μόνο με την αύξηση των τελών στάθμευσης ή τον περιορισμό της διάρκειας στάθμευσης αλλά και με τον περιορισμό των προσφερομένων θέσεων στάθμευσης. Στη περίπτωση όμως αυτή θα πρέπει να εξασφαλίζεται ικανοποιητική εναλλακτική λύση εξυπηρέτησης από τα ΜΜΜ.

Στις ελληνικές πόλεις ο αριθμός των προσφερομένων θέσεων στάθμευσης εκτός οδού είναι κατά κανόνα ακόμα πολύ περιορισμένος, με αποτέλεσμα ένα υψηλό βαθμό παράνομης στάθμευσης παρά το κράσπεδο, η οποία δημιουργεί σημαντικά κυκλοφοριακά προβλήματα. Παράλληλα, η προσφερόμενη εξυπηρέτηση από τα ΜΜΜ είναι κατά κανόνα χαμηλή, ώστε να ενθαρρύνεται, παρόλη την έλλειψη χώρων στάθμευσης, η χρήση των επιβατικών αυτοκινήτων ΙΧ. και ταξί. Γι' αυτό το λόγο δεν είναι ακόμα δυνατός ο περιορισμός της προσφοράς της στάθμευσης. Αντίθετα απαιτείται η κατασκευή ορισμένων σταθ-

μών αυτοκινήτων με σκοπό τη μείωση της στάθμευσης στην οδό, ιδιαίτερα της παράνομης, όπου αυτή δυσχεραίνει την κυκλοφορία.

10.5. Άδειες στάθμευσης περιοχών κατοικίας

Σε περιοχές κατοικίας όπου υπάρχουν και άλλες χρήσεις που δημιουργούν αυξημένο αριθμό εργαζομένων ή σε περιοχές κατοικίας κοντά σε σταθμούς μητροπολιτικού ή προαστιακού σιδηρόδρομου, οι θέσεις στάθμευσης καταλαμβάνονται συνήθως από τους εργαζόμενους με αποτέλεσμα αφενός να δυσχεραίνεται η στάθμευση για τους κατοίκους και αφετέρου να δημιουργείται μια πρόσθετη ανεπιθύμητη κυκλοφορία μέσα στις περιοχές κατοικίας. Μια λύση στο παραπάνω πρόβλημα αποτελεί η έκδοση ειδικών αδειών στάθμευσης για τους κατοίκους (συνήθως σε μορφή αυτοκόλλητου για το αυτοκίνητο) και η κατάλληλη σήμανση των θέσεων στάθμευσης για χρήση μόνο από τους κατοίκους. Το μέτρο αυτό έχει εφαρμοστεί και στην Αθήνα. Είναι δυνατό να εφαρμοστεί είτε μέσα στα πλαίσια ενός συστήματος διαχείρισης της στάθμευσης στην οδό με τη δημιουργία ειδικών θέσεων κατοίκων στην πράσινη ζώνη, ή ανεξάρτητα (π.χ. περιοχή Πλάνας, όπου δεν έχει εφαρμοστεί ακόμα ένα ευρύτερο σύστημα διαχείρισης της στάθμευσης στην οδό με πληρωμή και περιορισμό διάρκειας).

10.6. Χώροι στάθμευσης για μετεπιβίβαση

Οι **χώροι στάθμευσης για μετεπιβίβαση** (Park-and-Ride) είναι συνήθως μεγάλοι ανοικτοί χώροι στάθμευσης στην περίμετρο μιας κεντρικής περιοχής ή σε μεγαλύτερη απόσταση από το κέντρο, σε θέσεις με καλή εξυπηρέτηση από δημόσιες συγκοινωνίες (π.χ. μετρό). Με τους σταθμούς μετεπιβίβασης δίνεται η δυνατότητα να συνδυαστεί μια μετακίνηση με επιβατικό αυτοκίνητο, που παρουσιάζει το πλεονέκτημα ότι φθάνει μέχρι τη κατοικία του μετακινούμενου, με τη μαζική μεταφορά κατά το τμήμα της διαδρομής προς τη κεντρική περιοχή όπου υπάρχει μεγάλη ζήτηση και ικανοποιητική συχνότητα εξυπηρέτησης από τα MMM.

Από άποψη θέσης, οι χώροι στάθμευσης, για μετεπιβίβαση μπορεί να καταταχθούν σε δύο μεγάλες κατηγορίες:

α. Χώροι μετεπιβίβασης στην περίμετρο της κεντρικής περιοχής. Έχουν σαν κύριο σκοπό να μειώσουν τη κυκλοφορία και τις ανάγκες στάθμευσης στην κεντρική περιοχή. Η απαγόρευση της κυκλοφορίας των επιβατικών αυτοκινήτων Ι.Χ. στην κεντρική περιοχή (π.χ. περιορισμοί μέσα στον εσωτερικό δακτύλιο της Αθήνας ή πεζοδρόμηση του Εμπορικού Τριγώνου της Αθήνας) ευνοεί την ανάπτυξη τέτοιων σταθμών μετεπιβίβασης. Η μετάβαση στον τελικό προορισμό στη περίπτωση αυτή μπορεί να γίνει σε ορισμένες περιπτώσεις και πεζή, οπότε

δεν υπάρχει μετεπιβίβαση αλλά απλώς στάθμευση εκτός της κεντρικής περιοχής.

β. Χώροι μετεπιβίβασης μακριά από την κεντρική περιοχή. Πέρα από την μείωση της κυκλοφορίας και των αναγκών στάθμευσης στην κεντρική περιοχή, οι χώροι αυτοί έχουν σκοπό να μειώσουν τους κυκλοφοριακούς φόρτους κατά μήκος των αρτηριών που οδηγούν στο κέντρο, να μειώσουν την κατανάλωση καυσίμων και το κόστος μετακίνησης και τέλος να εξυπηρετήσουν περιοχές χαμηλής πυκνότητας όπου δεν είναι σκόπιμη η επέκταση των λεωφορειακών γραμμών. Ενώ οι χώροι μετεπιβίβασης της πρώτης κατηγορίας πρέπει να τοποθετούνται όσο το δυνατό πλησιέστερα προς την περίμετρο της κεντρικής περιοχής και κατά προτίμηση πάνω σ' αυτή, οι χώροι της δεύτερης αυτής κατηγορίας πρέπει να τοποθετούνται όσο το δυνατό μακρύτερα από την κεντρική περιοχή, για να αυξάνεται το τμήμα της διαδρομής που γίνεται με MMM.

Προϋποθέσεις για την επιτυχία ενός χώρου στάθμευσης για μετεπιβίβαση αποτελούν:

α. Η ικανοποιητική εξυπηρέτηση από τα MMM. Μεγάλη συχνότητα και αξιοπιστία δρομολογίων, ικανοποιητικές ταχύτητες, κατ' ευθεία διαδρομές, κ.λ.π. Γι' αυτό το λόγο προσφέρονται χώροι μετεπιβίβασης κοντά σε σταθμούς μετρό ή προαστιακού σιδηρόδρομου, ή γραμμών κορμού λεωφορείων τα οποία εξυπηρετούνται με λωρίδες αποκλειστικής κυκλοφορίας λεωφορείων.

β. Το χαμηλό κόστος που θα πρέπει κατά κανόνα να είναι μικρότερο από το κόστος της ίδιας μετακίνησης χωρίς μετεπιβίβαση. Αυτό σημαίνει μικρό εισιτήριο δημόσιων συγκοινωνιών και μικρό τέλος στάθμευσης.

γ. Η κατάλληλη προσπέλαση για τα λεωφορεία και τα επιβατικά αυτοκίνητα και η σωστή διαμόρφωση των εισόδων-εξόδων και των εσωτερικών χώρων για την εύκολη και ασφαλή κίνηση οχημάτων και πεζών. Γενικά θα πρέπει ο σχεδιασμός των χώρων μετεπιβίβασης να γίνεται κατά τρόπο που να μειώνεται στο ελάχιστο δυνατό ο χρόνος μετεπιβίβασης και η πιθανότητα ατυχημάτων για οχήματα και πεζούς.

δ. Η ελαχιστοποίηση του συνολικού χρόνου μετακίνησης με μετεπιβίβαση, ώστε να είναι μικρότερος ή να μη διαφέρει ουσιαστικά από το χρόνο της μετακίνησης χωρίς μετεπιβίβαση. Η προϋπόθεση αυτή εξαρτάται άμεσα από τις προϋποθέσεις α και γ.

Για να μειωθεί το τέλος στάθμευσης στους χώρους μετεπιβίβασης επιλέγονται συνήθως θέσεις μικρού κόστους γης και αποφεύγονται δαπανηρές κατασκευές όπως πολυώροφοι και υπόγειοι σταθμοί αυτοκινήτων. Επειδή αυτό δεν είναι πάντα δυνατό, ιδιαίτερα σε θέσεις κοντά στην περίμετρο της κεντρικής περιοχής ή κοντά σε σταθμούς μετρό, χρησιμοποιούνται πολλές φορές υφιστάμενοι χώροι στάθμευσης για

αθλητικές εγκαταστάσεις, κινηματογράφους αυτοκινητών και λοιπές λειτουργίες που δεν λειτουργούν κατά τις ώρες εργασίας. Ως παράδειγμα αναφέρονται οι χώροι στάθμευσης για το γήπεδο Καραϊσκάκη (Σταθμός Μετρό Ν. Φαλήρου) και για τις Ολυμπιακές εγκαταστάσεις (Σταθμός Μετρό Ειρήνη).

Παρόλο που στη χώρα μας, εκτός ελάχιστων περιπτώσεων (Σταθμοί ΗΣΑΠ Ν. Φαλήρου, Ταύρου και Ειρήνης), δεν έχουν δημιουργηθεί ακόμα ειδικοί χώροι στάθμευσης για μετεπιβίβαση, ένας μεγάλος αριθμός εργαζομένων χρησιμοποιεί τις οδούς γύρω από ορισμένους σταθμούς μετρό (π.χ. Κηφισιά, Μαρούσι) για να σταθμεύσουν παρά το κρᾶσπεδο και να συνεχίσουν τη διαδρομή τους με το μετρό.

Τα παραπάνω δείχνουν ότι η δημιουργία, σε επιλεγμένες θέσεις, χώρων στάθμευσης για μετεπιβίβαση, με παράλληλη αναδιοργάνωση των ΜΜΜ, θα μπορούσε να αποδώσει και στη χώρα μας ικανοποιητικά αποτελέσματα.

Το Μάιο, Ιούνιο και Νοέμβριο του 1991 έγιναν έρευνες ερωτηματολογίων και μετρήσεις στους προσερχόμενους επιβάτες στους σταθμούς του μετρό Ειρήνη (Ολυμπιακό Στάδιο), Μαρούσι και Ταύρος αντίστοιχα, όπου υπάρχει σημαντική κίνηση μετεπιβίβασης (5) (6). Η έρευνα βασίστηκε σε ερωτηματολόγιο 13 ερωτήσεων που τέθηκαν σε τυχαίο δείγμα επιβιβαζομένων κατά το χρονικό διάστημα 6:30 - 10:30 π.μ. Επίσης έγιναν μετρήσεις του συνόλου των επιβιβαζομένων επιβατών κατά το ίδιο χρονικό διάστημα. Παλιότερες ανάλογες έρευνες και μετρήσεις είχαν γίνει το Μάιο και Ιούνιο του 1984 στους σταθμούς Ειρήνη και Μαρούσι αντίστοιχα (2). Τέλος, το Μάιο του 1995 έγιναν και νέες έρευνες και μετρήσεις στους σταθμούς Ειρήνη, Μαρούσι και Π. Φάληρο (Γήπεδο Καραϊσκάκη) (7). Ορισμένα χαρακτηριστικά αποτελέσματα των εργασιών αυτών συνοψίζονται στον Πίνακα 10.1 και παρουσιάζονται στο Σχήμα 10.2.

Η σύγκριση των σταθμών μεταξύ τους αλλά και η χρονική εξέλιξη οδηγούν σε πολύ ενδιαφέροντα συμπεράσματα που μπορεί να χρησιμοποιηθούν για τη δημιουργία και άλλων χώρων μετεπιβίβασης στους σταθμούς τόσο του υφιστάμενου όσο και του υπό κατασκευή μετρό.

Από τον Πίνακα 10.1 π.χ. προκύπτει ότι το ένα τρίτο περίπου των επιβιβαζομένων στο Μετρό στους σταθμούς Ειρήνη και Π. Φάληρο έφθασαν στους σταθμούς ως οδηγοί αυτοκινήτων, ενώ το ποσοστό αυτό είναι μόλις 11.2% στο σταθμό στο Μαρούσι. Αυτό δείχνει ότι στους σταθμούς Ειρήνη και Π. Φάληρο όπου, λόγω των αθλητικών εγκαταστάσεων, υπάρχουν περισσότερες θέσεις στάθμευσης διαθέσιμες για μετεπιβίβαση, έχουμε περισσότερους μετεπιβιβαζόμενους. Κάτι ενδιάμεσο συμβαίνει στο σταθμό του Ταύρου στη κατεύθυνση προς Αθήνα (26.7%) ενώ στην κατεύθυνση προς Πειραιά υπάρχουν ελάχι-

στοι μετεπιβιβαζόμενοι (4,8%) λόγω του μικρού μήκους διαδρομής με μετρό.

Στο Σχήμα 10.2 δίνονται οι αθροιστικές καμπύλες προσέλευσης των επιβατών στους σταθμούς Ειρήνη και Μαρούσι για τα έτη 1984, 1991 και 1995. Χαρακτηριστική είναι η σημαντική αύξηση (υπερπενταπλασιασμός) που παρουσιάζεται κατά την ενδεκαετία στο σταθμό Ειρήνη ο οποίος χρησιμοποιείται σχεδόν κατ' αποκλειστικότητα από μετεπιβιβαζόμενους επιβάτες και όπου αυξήθηκε η προσφορά λόγω της διάθεσης για καθημερινή χρήση από το κοινό του χώρου στάθμευσης λεωφορείων του σταδίου. Αντίθετα δεν υπάρχει ουσιαστική διαφοροποίηση στο Μαρούσι όπου οι διαθέσιμες θέσεις δεν αυξήθηκαν.

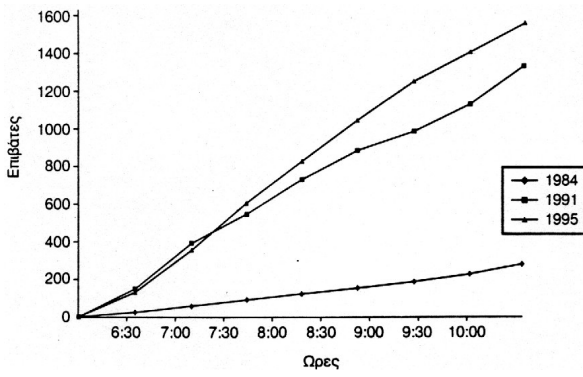
Θα πρέπει να τονισθεί ότι η καθιέρωση τελών στάθμευσης στους χώρους μετεπιβίβασης μειώνει ουσιαστικά τη χρήση τους. Μια τέτοια αρνητική εμπειρία αποκτήθηκε από τους παραπάνω τρεις χώρους

Αναφορές

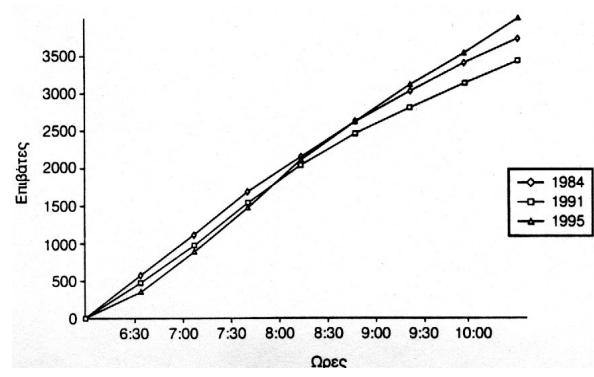
1. **Φραντζεσκάκης Ι. Πιτσιάβα-Λατινοπούλου Μ. και Τσαμπούλας Δ.** «Διαχείριση Κυκλοφορίας» Β' Έκδοση, Παπασωτηρίου 1997
2. **Φραντζεσκάκης Ι.** «Ερευνητικές Εργασίες Κυκλοφοριακής Τεχνικής στο ΕΜΠ. Ακαδημαϊκά έτη 1984-85 έως και 1987-88. Μέρος 2. Σηματοδότηση, Στάθμευση, Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις, Κυκλοφοριακά Χαρακτηριστικά, Πεζοί». Επιστημονική Έκδοση Τεχνικών Χρονικών, Περιοχή Α, Τεύχος 2, Απρίλιος - Ιούνιος 1990.
3. **Φραντζεσκάκης Ι.** «Σχεδιασμός των Μεταφορών και Κυκλοφοριακή Τεχνική. Τόμος 3 Στάθμευση» 1980.
4. **Keyani B., Putnam E.** «Transportation System Management. State of the Art. February 1977» US Department of Transportation, Urban Mass Transportation Administration and Federal Highway Administration.
5. **Φραντζεσκάκης Ι.** «Ερευνητικές Εργασίες Κυκλοφοριακής Τεχνικής στο ΕΜΠ. Ακαδημαϊκά έτη 1988-89 έως και 1992-93. Μέρος 3. Σηματοδότηση, Στάθμευση, Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις». Επιστημονική Έκδοση Τεχνικών Χρονικών, Περιοχή Α, Τεύχος 4, Οκτώβριος-Δεκέμβριος 1994.
6. **Φραντζεσκάκης Ι.** «Μετεπιβίβαση στους Σταθμούς Μετρό της Αθήνας. Μια Ουσιαστική Συμβολή στην Αντιμετώπιση του Κυκλοφοριακού Προβλήματος και του Νέφους "Μηνιαία Τεχνική Επιθεώρηση» Ιανουάριος 1995
7. **Παπαχατζάκης Κ.** «Χαρακτηριστικά Μετακίνησης/Μετεπιβίβασης στους σταθμούς Μετρό Ειρήνη, Μαρούσι, Π. Φάληρο» Διπλωματική Εργασία στον Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής του ΕΜΠ. Οκτώβριος 1995.

| α/α | Χαρακτηριστικό | Ειρήνη (1995) | Μαρούσι (1995) | Φάληρο προς Αθήνα (1995) | Φάληρο προς Πειραιά (1995) | Τάυρος προς Αθήνα (1991) | Τάυρος προς Πειραιά (1991) | |
|-----|---|---|---|---|--|---|---|--|
| 1. | Μετρηθέντες, Επιβάτες Ερωτηθέντες, Επιβάτες Ποσοστό Δείγματος (%) | 1591 392 24.5 | 3866 555 14.4 | 3465 461 13.3 | 570 115 20.2 | 2322 378 16.3 | 620 146 23.5 | |
| 2. | Μέσο Άφιξης (%) | Οδηγοί Ι.Χ. Επιβάτες Ι.Χ. Πεζοί Λεωφορείο / Τρό- λει Ταξί Άλλο μέσο | 33.9 27.3 29.8 4.1 2.8 2.1 | 11.2 10.5 62.9 8.6 5.9 0.9 | 28.4 13.5 27.8 27.1 2.8 0.4 | 30.4 8.7 34.8 22.6 3.5 - | 26.7 7.4 64.1 0.8 0.5 0.5 | 4.8 3.4 84.9 4.8 - 2.1 |
| 3. | Δήμος Προέλευσης (%) | Μαρούσι Χαλάνδρι Πεύκη Μελίσσια Πειραιάς Π. Φάληρο Γλυφάδα Καλλιθέα Τάυρος Ν. Σμύρνη Λοιποί | 33.2 24.5 15.0 - - - - - - - 27.3 | 63.8 - 11.2 11.2 - - - - - - 13.8 | - - - - 57.7 13.4 5.8 - - - 23.1 | - - - - 37.4 12.2 10.4 - 54.0 17.0 10.6 18.4 | - - - - - - - - 66.4 17.1 4.1 12.4 | |
| 4. | Χρόνος Άφιξης (λεπτά) (%) | 0-5 5-10 10-15 15-20 >20 | 20.9 30.1 26.3 13.5 9.2 | 21.8 31.5 26.8 13.2 6.7 | 15.8 25.0 23.5 16.5 19.2 | 13.9 22.6 20.9 11.3 31.3 | 38.4 38.4 12.8 5.2 5.2 | 59.3 27.6 8.9 2.1 2.1 |
| 5. | Εβδ. Συχνότητα Μετακίνησης (%) | <1 1-4 5 6 7 | 9.8 13.7 73.1 2.3 1.1 | 11.5 18.4 63.7 5.7 0.7 | 16.0 18.0 60.1 5.0 0.9 | 21.7 9.6 65.2 2.6 0.9 | 13.8 16.4 55.9 10.3 3.6 | 7.0 11.9 73.4 4.2 3.5 |
| 6. | Σκοπός Μετακίνησης (%) | Εργασία Σπουδές Αγορές Ψυχαγωγία Άλλοι | 61.7 23.7 2.8 0.3 11.5 | 61.4 20.5 2.9 1.3 13.9 | 57.0 21.5 2.4 2.6 16.5 | 63.5 7.8 1.7 3.5 23.5 | 65.9 5.1 8.8 2.9 17.3 | 68.3 15.2 4.1 2.8 9.6 |
| 7. | Σταθμός προορισμού (%) | Ομόνοια Πειραιάς Μοναστηράκι Βικτώρια Καλλιθέα Λοιποί | 50.6 11.9 12.4 6.5 - 18.6 | 54.4 9.2 8.2 8.2 - 20.0 | 49.0 - 15.6 10.8 - 24.6 | - 100.0 - - - - | 48.9 - 20.6 6.4 - 24.1 | - - 65.8 - 19.2 15.0 |
| 8. | Μέσο αναχώρησης (%) | Πεζοί Λεωφορείο / Τρόλει Άλλο μέσο | 87.6 12.0 0.4 | 83.9 13.0 3.1 | 88.3 8.2 3.5 | 86.1 13.9 - | 89.8 7.5 2.7 | 71.9 24.7 3.4 |
| 9. | Είδος στάθμευσης (%) | Παρά το κράπεδο Οργανωμένοι χώροι στάθμευσης Κάρα στάθμευσης | 66.9 33.1 - | 79.0 8.1 12.9 | 15.3 84.7 - | 11.4 88.6 - | - - - | - - - |
| 10. | Χρόνος εφαρμογής P&R (%) | 0-1 έτος 1-2 έτη 2-5 έτη 5-9 έτη >9 έτη | 14.7 13.3 35.3 17.4 19.3 | 22.0 14.0 26.0 8.0 30.0 | 19.5 15.5 30.9 20.7 13.4 | 15.4 7.7 29.0 13.3 34.6 | 26.4 73.6 - - - | 26.1 73.9 - - - |
| 11. | Τρόπος μετακίνησης Έμμεναν άλλου πριν το P&R (%) | Δούλευαν άλλου Λεωφορείο / Τρόλει Οδηγοί Ι.Χ P&R άλλου Πεζοί στον σταθμό Άλλο μέσο Άλλοι λόγοι | 36.4 16.2 18.2 12.1 11.1 - 1.0 5.0 | 51.0 6.2 11.2 10.2 4.1 12.3 3.0 2.0 | 19.8 22.0 19.8 16.5 3.3 2.2 3.3 13.1 | 8.3 45.8 12.5 12.5 4.2 - 8.4 8.3 | 3.5 15.1 26.1 16.9 19.7 14.0 4.7 - | - - - - 66.7 - 33.3 - |
| 12. | Λόγοι προτίμησης P&R | Ελάττωση χρόνου Αποφυγή κίνησης Άνεση Διακτύλιος Ελάττωση κόστους Έλλειψη parking στο κέντρο | 79.4 12.7 23.8 17.4 7.9 9.5 | 82.7 25.0 19.2 17.3 9.6 3.8 | 65.1 24.1 20.5 9.6 10.8 6.0 | 59.1 45.4 18.2 - 8.7 13.6 | 58.7 20.6 3.3 15.2 8.7 27.2 | 42.9 - - - - 42.9 |

Πίνακας 10.1. Χαρακτηριστικά μετεπιβίβασης σε σταθμούς μετρό (6:30-10:30π.μ.). Πηγή: (7)



Α. ΕΙΡΗΝΗ



Β. ΜΑΡΟΥΣΙ

Σχήμα 10.2. Χρονική εξέλιξη της αθροιστικής προσέλευσης επιβατών στους σταθμούς Ειρήνη και Μαρούσι των ΗΣΑΠ. Πηγή: (7).

11. ΤΟ ΣΧΕΤΙΚΟ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Λεωνίδας Αντωνίου, Αρχιτέκτων, Περιφερειολόγος, ερευνητής ΕΜΠ

11.1. Γενικά

Το αναφερόμενο στο υπόψη αντικείμενο θεσμικό πλαίσιο που ισχύει σήμερα στη χώρα μας δεν καλύπτει ουσιαστικά και σφαιρικά τους στόχους της έρευνας, αλλά περιέχει νόμους και διατάξεις, που, έστω αποσπασματικά ή περιφερειακά, μας ενδιαφέρουν. Οι διατάξεις αυτές έχουν συνήθως κανονιστικό χαρακτήρα και αφορούν μεμονωμένες πτυχές του προβλήματος. Χωρίζονται δε σε πέντε ενότητες που αναφέρονται παρακάτω:

1. Οδικό δίκτυο και παρόδια δόμηση.
2. Σύνδεση ειδικών εγκαταστάσεων με το οδικό δίκτυο και τους χώρους στάθμευσης.
3. Η εφαρμογή των δυνατοτήτων που παρέχει η νομοθεσία για το καθορισμό χρήσεων γης κατά μήκος της οδού με θέσπιση ειδικών όρων δόμησης (Π.Δ. 81/23/29-1-80).
4. Διατάξεις που αφορούν τους όρους δόμησης και τις χρήσεις γης των δήμων που βρίσκονται επί της Λεωφόρου Κηφισίας.
5. Λοιποί σχετικοί νόμοι.

Στην συνέχεια γίνεται αναλυτικότερη αναφορά σε κάθε ενότητα διατάξεων και νόμων.

11.2. Οδικό δίκτυο και παρόδια δόμηση

11.2.1. Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου της χώρας

Η ιεράρχηση αυτή έχει κυρίως διοικητικό χαρακτήρα και χωρίζει το οδικό δίκτυο σε:

(α) Διεθνές, όπως αυτό καθορίζεται από τη σύμβαση για την οδική κυκλοφορία της Βιέννης (1968) και την ευρωπαϊκή συμφωνία για τις κύριες διεθνείς οδικές αρτηρίες της Γενεύης (1975).

(β) Εθνικό που υποδιαιρείται σε:

- Βασικό Εθνικό Οδικό Δίκτυο (ΒΕΟΔ) και συνδέει τα σπουδαιότερα αστικά κέντρα μεταξύ τους, καθώς επίσης και τη χώρα με άλλες επικράτειες, αμπεθείας ή με παρέμβαση πορθμείων.
- Δευτερεύον Εθνικό Οδικό Δίκτυο (ΔΕΟΔ), που συνδέει τους Βασικούς Εθνικούς Άξονες μεταξύ τους ή με μεγάλα αστικά κέντρα, λιμάνια, αεροδρόμια ή με τόπους εξαιρετικού τουριστικού ενδιαφέροντος.
- Τριτεύον Εθνικό Οδικό Δίκτυο (ΤΕΟΔ) είναι το τμήμα του Εθνικού Οδικού Δικτύου που έχει αντικατασταθεί με νέες χαράξεις ή εξυπηρετεί μετακινήσεις με αρχαιολογικό, τουριστικό, ιστορικό ή αναπτυξιακό ενδιαφέρον.
- Εθνικό Οδικό Δίκτυο Νήσων (ΕΟΔΝ)

(γ) Επαρχιακό που υποδιαιρείται σε:

- Πρωτεύον Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο (ΠΕΠΟΔ), που συνδέει αστικά κέντρα με το Εθνικό Οδικό Δίκτυο, καθώς και περιοχές με αρχαιολογικό, τουριστικό, ιστορικό ή αναπτυξιακό ενδιαφέρον.
- Δευτερεύον Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο (ΔΕΠΟΔ), που συνδέει Δήμους ή Κοινότητες, εκτός της Πρωτεύουσας του Νομού, μεταξύ τους.
- Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο Νήσων (ΕΠΟΔΝ)
- Δημοτικό Οδικό Δίκτυο (ΔΟΔ)
- Κοινοτικό Οδικό Δίκτυο (ΚΟΔ)

Με βάση αυτή την κατάταξη προσδιορίζονται ονομαστικά με αποφάσεις του υπουργού ΥΠΕΧΩΔΕ, οι οδοί του εθνικού και επαρχιακού δικτύου. Παράλληλα υπάρχει στο Νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΦΕΚ 182/25-11-92) η ιεράρχηση των οδών με λειτουργικά - κυκλοφοριακά κριτήρια, όπως αυτά αναφέρονται και στις δύο προαναφερθείσες διεθνείς συμβάσεις. Οι κατηγορίες αυτές είναι:

(α) Αυτοκινητόδρομος, οδός ειδικά μελετημένη και κατασκευασμένη για τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία, που δεν εξυπηρετεί τις παρόδιες ιδιοκτησίες και:

- διαθέτει - εκτός ειδικών σημείων, ή προσωρινά - διαχωρισμένα μεταξύ τους οδοστρώματα (για την εξυπηρέτηση των) δύο (αντίρροπων) κατευθύνσεων (της) οδικής κυκλοφορίας, είτε με μια (ειδικά και κατάλληλα διαμορφωμένη) διαχωριστική λωρίδα - που δεν προορίζεται για τη (δημόσια) κυκλοφορία - είτε, κατ' εξαίρεση, με άλλα μέσα,
- δεν διασταυρώνεται ισόπεδα με άλλη οδό, σιδηροδρομική γραμμή, γραμμή τροχιοδρόμου ή οδό αποκλειστικής κυκλοφορίας πεζών, και
- έχει σημειωθεί ειδικά ως αυτοκινητόδρομος (προορίζεται δε για την επ' αυτής κυκλοφορία ορισμένων κατηγοριών μηχανοκίνητων οχημάτων).

(β) Οδός ταχείας κυκλοφορίας, η οποία:

- προορίζεται μόνο για τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία,
- είναι προσπελάσιμη μόνο από ανισόπεδους κόμβους ή ισόπεδους κόμβους ελεγχόμενης πρόσβασης και
- στην οποία απαγορεύεται ειδικά η στάση και η στάθμευση επί του (κυρίου) οδοστρώματος.

(γ) Τοπικές οδοί, που είναι οι ανοικτές οδοί σε όλες τις κατηγορίες χρηστών και οχημάτων. Επιτρέπεται να έχουν ενιαίο ή χωριστά οδοστρώματα.

(δ) Πεζόδρομος, που είναι οδός, η οποία χρησιμοποιείται αποκλειστικά από τους πεζούς και για είσο-

δο - έξοδο οχημάτων προς τους ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης παρόδιων ιδιοκτησιών, ως και για οχήματα εφοδιασμού ή έκτακτης ανάγκης.

11.2.2. Προδιαγραφές μελετών οδοποιίας

Ειδικά για τις διεθνείς οδικές αρτηρίες ισχύουν επίσης τα εξής:

(α) Βασικά γεωμετρικά χαρακτηριστικά

Η επιλογή των γεωμετρικών χαρακτηριστικών (των ΚΔΟΑ) θα είναι τέτοια, ώστε να επιτρέπει σε όλους τους χρήστες (αυτών) να απολαμβάνουν κατάλληλων συνθηκών ασφαλούς (και αποδοτικής) οδικής κυκλοφορίας, έχοντας υπόψη την κατηγορία της οδού, καθώς και τη γενική συμπεριφορά των οδηγών (που τη χρησιμοποιούν).

Το πρωτεύον χαρακτηριστικό των ανωτέρω οδών είναι η συνιστώμενη (σε αυτούς) ταχύτητα μελέτης, που είναι η εξής:

- Αυτοκινητόδρομοι: 140 km/h (σε ημιορεινά εδάφη 120 km/h, σε ορεινά εδάφη 100 km/h, σε όλως εξαιρετικά περιορισμένες περιπτώσεις 80 km/h)
- Οδοί ταχείας κυκλοφορίας: 120 km/h (σε ημιορεινά εδάφη 100 km/h, σε ορεινά 80 km/h, σε όλως εξαιρετικά περιορισμένες περιπτώσεις 60 km/h)
- Κανονικές οδοί: 100 km/h (σε μη πεδινά εδάφη 80 km/h, σε όλως εξαιρετικά περιορισμένες περιπτώσεις 60km/h).

Τα λοιπά βασικά γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών αυτών (τυπική διατομή, χάραξη στο χώρο, μήκη ορατότητας, μερισμός του κυκλοφοριακού χώρου, κόμβοι και συνδετήριοι κλάδοι αυτών, διασταύρωση με σιδηροδρομικές γραμμές κλπ) προκύπτουν με συνδυασμό της ταχύτητας μελέτης με λοιπά λειτουργικά χαρακτηριστικά της εκάστοτε οδικής κυκλοφορίας (φόρτος, σύνθεση, μεταφερόμενα φορτία κ.α.), όπως σχετίζονται με το ρόλο που διαδραματίζουν οι ίδιες οδοί, στο εθνικό και το διεθνές επίπεδο (εμπόριο, τουρισμό, αναψυχή κλπ).

Αντίστοιχες προβλέψεις περιλαμβάνονται για το βοηθητικό εξοπλισμό των οδών αυτών (στηθαία ασφαλείας, ηλεκτροφωτισμός), τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης αυτοκινητιστών (ανάπαυση, διόδια, τελωνεία κλπ).

(β) Φυσικό περιβάλλον

Προβλέπονται ειδικά μέτρα (αισθητικά, οπτικά κ.α.) για την προστασία, ανάδειξη και διατήρηση του τοπίου και των οικοσυστημάτων που περιβάλλουν τις οδούς αυτές (πανίδα, χλωρίδα, πολιτισμική παράδοση), αλλά και για την ευεξία και απόλαυση (χωρίς υπέρμετρη κατανάλωση) των υπηρεσιών που προσφέρουν αυτές στους χρήστες τους (οπτική και λειτουργική καθοδήγηση, φιλοξενία κ.α.)

(γ) Διατήρηση (οδικού περιβάλλοντος)

Προβλέπονται ειδικές διασφαλίσεις για το σχεδιασμό, τη χρηματοδότηση και ιεράρχηση κατάλληλων τεχνικών επιθεωρήσεων του οδικού αυτού δικτύου,

για οργάνωση και τεχνική υποστήριξη της ποιότητας εξυπηρέτησης των οδών αυτών στο ευρύτερο κοινωνικό, οικονομικό, πολιτισμικό και φυσικό περιβάλλον, με προοπτική τη βιωσιμότητα, αξιοποίηση, ανάπτυξη των σχετικών ανθρωπίνων κ.α. πόρων (επενδύσεις, απασχόληση, ιστορική μνήμη).

Πρέπει βέβαια να σημειωθεί ότι ενώ για τη διοικητική διαίρεση (εθνικές - επαρχιακές οδοί) υπάρχει ονομαστική διαίρεση κατά νόμο, για τη λειτουργική διαίρεση δεν υπάρχει ονομαστικός χαρακτηρισμός.

11.2.3. Διαδικασία διάνοιξης νέων οδών και υποχρεώσεις των παρόδιων ιδιοκτητών (Ν. 653/77, Π.Δ. 929/79).

Κατά τη διάνοιξη νέων οδών οι παρόδιοι ιδιοκτήτες υποχρεούνται σε προσφορά γης μέσω της διαδικασίας απαλλοτριώσεως - αποζημίωσης από το δημόσιο. Η προσφορά αυτή μπορεί να φθάνει τη ζώνη 15 μέτρων παράλληλα προς τη ιδεατή γραμμή της νέας οδού για τις εθνικές οδούς προς κάθε πλευρά της οδού και 7,5 μέτρων για τις υπόλοιπες οδούς.

11.2.4. Αποστάσεις της Γραμμής Δόμησης παρά το οδικό δίκτυο

(α) Περιοχές εκτός Εγκεκριμένου Σχεδίου Πόλεως. Οι αποστάσεις της Γραμμής Δόμησης ορίζονται γενικά από 30μ. - 60μ. για το εθνικό δίκτυο, 20μ. - 30μ. για το επαρχιακό δίκτυο και 6μ. για το δημοτικό και κοινοτικό οδικό δίκτυο.

(β) Οικισμούς προ του 1923 χωρίς εγκεκριμένο σχέδιο ή για όρια οικισμών του Π.Δ. 24/4/85, ΦΕΚ 181Δ/Π. Οι αποστάσεις Γραμμής Δόμησης εδώ ορίζονται στα 25μ. - 30μ. για το βασικό και δευτερεύον εθνικό οδικό δίκτυο, στα 6μ. στο τριτεύον οδικό δίκτυο και στα 3μ. για τις υπόλοιπες οδούς.

Αναλυτικά οι αποστάσεις αυτές φαίνονται στον Πίνακα 11.1.

11.2.5. Κατά παρέκκλιση άρτια οικόπεδα παρά τις εθνικές, επαρχιακές κ.α. οδούς (Π.Δ. 23-10, 4/11/28, ΦΕΚ 69Δ, 18-5-1964 Π.Δ. 24/31-5-85)

Σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις μπορούν να θεωρηθούν κατά παρέκκλιση άρτια, οικόπεδα που έχουν πρόσωπο σε τμήματα των Εθνικών, Επαρχιακών, Δημοτικών ή Κοινοτικών οδών όπως επίσης και τα οικόπεδα με πρόσωπο στις σιδηροδρομικές γραμμές. Για παράδειγμα τα οικόπεδα εκτός σχεδίου πόλεως πρέπει να έχουν ελάχιστο εμβαδόν 4.000 μ², 45μ. πρόσφυση και 50μ. βάθος. Όμως αυτά που έχουν πρόσωπο σε εθνική οδό και υπήρχαν πριν το 1962 μπορεί να θεωρηθούν άρτια αν έχουν ελάχιστο εμβαδόν 750 μ², 10μ. πρόσφυση και 15μ. βάθος. Είναι φανερό ότι οι διατάξεις αυτές προσφέρουν ευεργετήματα για τους ιδιοκτήτες των συγκεκριμένων οικοπέδων, επιβαρύνοντας όμως τον κτισμένο όγκο, δίνοντας ταυτόχρονα ώθηση στην ανάπτυξη γραμμικής παρόδιας δόμησης.

| ΑΠΟΣΤΑΣΕΙΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΔΟΜΗΣΗΣ ΠΑΡΑ ΤΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ (Π.Δ. 347/93 και Π.Δ. 401/93) | | | | |
|---|---------------------------------|-------------|---------------------------------|----------------------|
| Κατηγορία Οδού | Απόσταση Γραμμής Δόμησης (μ.) | | | |
| | Εκτός Σχεδίου Εκτός Ουασιμών | | Εκτός Σχεδίου Εντός Ουασιμών | |
| | Από ά- ξονα | Από όριο | Από ά- ξονα | Από όριο |
| Πρωτεύον (Βασικό) Ε- θνικό | 60 | 40 | 30 | 20 |
| Δευτερεύον Εθνικό | 45 | 30 | 25 | 10 |
| Τριτεύον Εθνικό | 30 | - | - | 6 |
| Πρωτεύον Επαρχιακό | 20 | - | - | 3 |
| Δευτερεύον Επαρχιακό | - | 6 | - | 3 |
| Δημοτικό / Κοινοτικό | - | 6 | - | 3 |
| SR. Αυτοκινητοδρόμων και οδών Ταχείας Κυ- κλοφορίας | 20 Αντί- στοιχη | - | - | 6 Αντί- στοιχη |
| SR. Εκτός Αυτ/κων οδών | 20 | - | - | 6 |
| Εθνικό Νήσων πλην Κρήτης, Ρόδου Κέρ- κυρας | 30 | - | - | 6 |
| Επαρχιακό Νήσων πλην Κρήτης, Ρόδου, Κέρκυρας | - | 6 | - | 3 |

Πίνακας 11.1: Αποστάσεις γραμμής δόμησης παρά το οδικό δίκτυο.

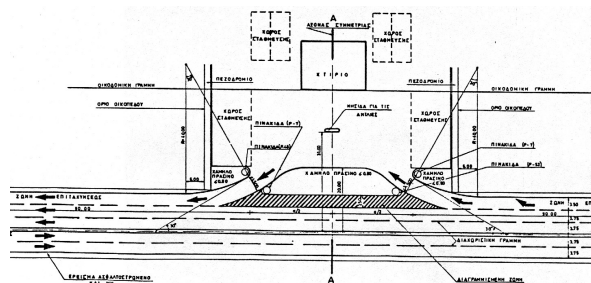
11.3. Σύνδεση ειδικών εγκαταστάσεων με το οδικό δίκτυο και τους χώρους στάθμευσης

Συγκεκριμένα σχετικές προδιαγραφές υπάρχουν για τη σύνδεση πρατηρίων υγρών καυσίμων και σταθμών αυτοκινήτων με το εθνικό επαρχιακό και τοπικό δίκτυο.

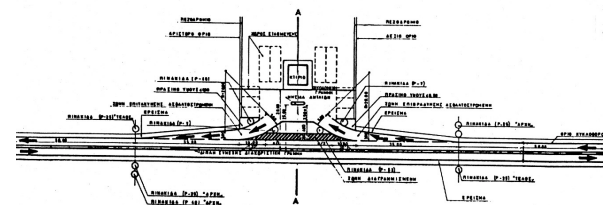
Ο τρόπος σύνδεσης με το οδικό δίκτυο διαφοροποιείται ανάλογα με την οδό στην οποία βρίσκονται οι εγκαταστάσεις όπως φαίνεται πιο κάτω στα Σχήματα 11.1. έως 11.4.

Οι προδιαγραφές αυτές έχουν επεκταθεί και για την σύνδεση και άλλων ειδικών κτιρίων (ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις κ.α), χωρίς όμως να είναι σαφώς προσδιορισμένες. Αφήνεται έτσι στη κρίση της αρμόδιας υπηρεσίας η επιβολή ειδικής σύνδεσης.

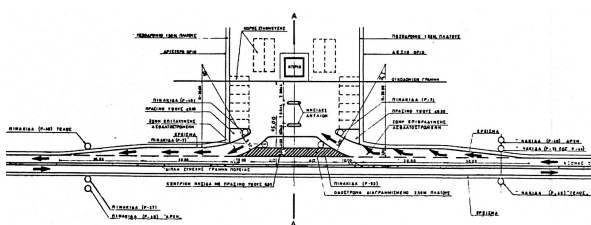
Έχουμε επίσης νόμους που αφορούν στους χώρους στάθμευσης (Π.Δ. 697/79, Ν 960/79, κ.α) και αναφέρονται στη δημιουργία και λειτουργία σταθμών αυτοκινήτων, στους όρους και τις προϋποθέσεις ιδρύσεως τους και στη σχέση του μεγέθους του χώρου στάθμευσης με τα ποσοτικά μεγέθη και το είδος των χρήσεων γης, στις δυνατότητες διάταξης και τις ελάχιστες διαστάσεις των χώρων στάθμευσης κλπ.



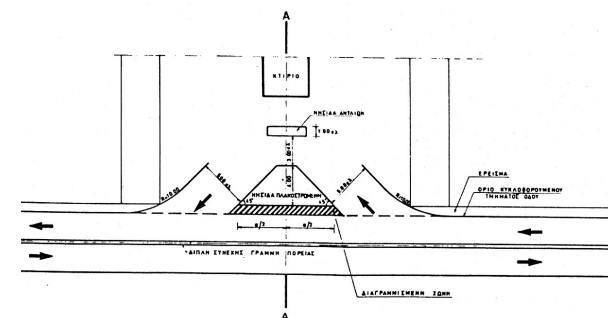
Σχήμα 11.1. Τύπος Α: Σύνδεση πρατηρίου υγρών καυσίμων με οδό του Βασιικού Εθνικού Δικτύου.



Σχήμα 11.3. Τύπος Γ: Σύνδεση πρατηρίου υγρών καυσίμων με οδό του Επαρχιακού Οδικού Δικτύου.



Σχήμα 11.2. Τύπος Β: Σύνδεση πρατηρίου υγρών καυσίμων με οδό του Δευτερεύοντος Οδικού Δικτύου.



Σχήμα 11.4. Τύπος Δ: Σύνδεση πρατηρίου υγρών καυσίμων με οδό του λοιπού Οδικού Δικτύου.

11.4. Η εφαρμογή των δυνατοτήτων που παρέχει η νομοθεσία για το καθορισμό χρήσεων γης κατά μήκος της οδού με θέσπιση ειδικών όρων δόμησης (Π.Δ. 81/23/29-1-80)

Σημαντική και ιδιαίτερα χρήσιμη είναι η νομοθεσία θέσπισης ειδικών όρων δόμησης, γιατί παρέχει τη δυνατότητα καθορισμού, στις εντός σχεδίου περιοχές, των επιτρεπόμενων χρήσεων γης στο παρόδιο χώρο κατά μήκος της οδού. Υπάρχουν διάφορα παραδείγματα της αποσπασματικής εφαρμογής των ειδικών όρων δόμησης με κυριότερα αυτά των οδών Βασ. Κωνσταντίνου, Βασ. Σοφίας, Η. Αττικού, Συγγρού κ.α. Έτσι για τις οικοδομές με πρόσωπο στις οδούς Ηρώδου Αττικού, Βασ. Κων/νου και Βασ. Σοφίας επιτρέπεται μόνο η εγκατάσταση κατοικιών, προσβείων, ή προξενείων. Κατ' εξαίρεση σε τμήματα των οδών αυτών επιτρέπεται η ανέγερση αιθουσών εξυπηρέτησης πνευματικών και καλλιτεχνικών εκδηλώσεων (μέγαρο μουσικής). Επίσης επιτρέπονται γραφεία Τραπεζών, ιατρεία ή ιδιωτικά γραφεία μόνο στο 20% του όγκου της οικοδομής με τη προϋπόθεση ότι δεν θα ειφράζονται αυτά με αρχιτεκτονικά στοιχεία στις προσόψεις των κτιρίων. Επιπλέον ορίζονται όροι δόμησης που καθορίζουν ποσοστό κάλυψης 20% και Σ. Δ. 30%.

11.5. Διατάξεις που αφορούν τους όρους δόμησης και τις χρήσεις γης των δήμων που βρίσκονται επί της Λεωφ. Κηφισίας

Οι διατάξεις αυτές προβλέπουν: για το Δήμο Ν. Ψυχικού χρήση γενικής κατοικίας για τα οικοπέδα που συνορεύουν με τη Λ. Κηφισίας, αμιγούς κατοικίας για το Δήμο Π. Ψυχικού και γενικής κατοικίας για τα οικοδομικά τετράγωνα που συνορεύουν με τη Λ. Κηφισίας και ανήκουν στο Δήμο Χαλανδρίου.

11.6. Λοιποί σχετικοί νόμοι

Αυτοί αναφέρονται στη σύσταση ειδικής υπηρεσίας για τη μελέτη οργάνωσης και διασφάλισης εύρους αξόνων κυκλοφορίας, στην ανάπλαση ελεύθερων - κοινόχρηστων χώρων, στις χρήσεις γης, στη δόμηση και στα ύψη κτιρίων, στην αναγκαστική απαλλοτρίωση και στην αναστολή οικοδομικών εργασιών.

| | |
|--|--|
| Ιεράρχηση οδ. δικτύου Άξονες κυκλοφορίας Χαρακτηρισμοί οδών | Β.Δ. 9 20.8.55, Β.Δ. 6.2.56, ΦΕΚ 47Α/56 ΦΕΚ 314/Β/91, ΦΕΚ 1051Β/91, ΦΕΚ 21Β/93, Π.Δ.347/93, Π.Δ.401/93, Ν.999/79 αρθ. 8-10 ΦΕΚ 293Α/79, Εγκ. δ.48 2605/1064/4/80 |
| Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας Διάταξη των οδών Υποχρεώσεις παρόδιων ιδιοκτητών | Π.Δ. 182/25-11-92 Ν. 653/77, ΦΕΚ 214Α/77 Εγκ. Ε. 43725/52/76 Π.Δ. 929/79 ΦΕΚ 259Α/79 Π.Δ. 4.8.78 ΦΕΚ 483Δ/78 |
| Αποστάσεις γραμμής δόμησης παρά το οδικό δίκτυο Αποστάσεις οικοδομικών γραμμών και περιστοιχίσεως | Π.Δ. 347/93 Β.Δ./23.10.1959 |
| Οικόπεδα κατά παρέκκλιση άρθρα παρά Εθνική, Επαρχ., κ.α. οδό | Εγκ. Ε. 5859/12/77 |
| Πλάτος οδού - μέγιστο ύψος κτιρίων | Ν.Δ. 8/73, Γ.Ο.Κ. |
| Δόμηση παρά διεθνείς εθνικές, επαρχιακές οδούς | Β.Δ. 23.10.59, Β.Δ. 30.12.64 Β.Δ. 6.8.56, Εγκ. ΒΜ2/556/Β6/84 |

Πίν. 11.2. Οδικό δίκτυο - Παρόδια δόμηση.

| | |
|---|---|
| Πρατήρια υγρών καυσίμων, Σταθμοί αυτοκινήτων και σύνδεσης μετά των οδών | ΝΔ 511/70 - ΦΕΚ 91Α 17.4.70 Π.Δ. 455/1976 - ΦΕΚ 169Α 5.7.76 |
| Σταθμός αυτοκινήτων (μηχανικοί χώροι στάθμευσης) | ΦΕΚ. 736Β/2.9.93 |
| Υποχρέωση δημιουργίας χώρων στάθμευσης κτιρίων | Ν. 960/1979 - ΦΕΚ 194Α/25.8.79 Ν.1221/81 ΦΕΚ 292Α, Ν. 1892/90 ΦΕΚ 101Α Ν. 2052/92 ΦΕΚ 92Α |
| Όροι, προϋποθέσεις, προδιαγραφές απαιτούμενες θέσεις | Π.Δ. 165/80 ΦΕΚ 46Α/80 ΦΕΚ 167/2.3.93, Π.Δ. 230/1993 ΦΕΚ 94Α/15.6.93 Π.Δ. 3.8.87 ΦΕΚ 749Δ/10.8.87 Π.Δ. 24.4.89 ΦΕΚ 253Δ/89 Π.Δ. 92/1982 ΦΕΚ 12Α/2.2.92 |

Πίν. 11.3 Νομοθεσία για σταθμούς αυτοκινήτων και χώρους στάθμευσης.

| | |
|------------------------------|--|
| Λεωφόρος Βασ. Κωνσταντινίου | Π.Δ. 12.9.75, ΦΕΚ 215Δ/75 |
| Λεωφόρος Βασ. Σοφίας | Π.Δ. 12.9.75, ΦΕΚ 215Δ/75 |
| Λεωφόρος Ηρώδου Αττικού | Π.Δ. 12.9.75, ΦΕΚ 215Δ/75 |
| Λεωφόρος Διον. Αρεοπαγίτου | Π.Δ. 25.6.76, ΦΕΚ 186Δ/76, ΦΕΚ 450Δ/78 |
| Λεωφόρος παρακηφισίου | Π.Δ. 7.2.80, ΦΕΚ 165Δ/80 |
| Λεωφόρος Συγγρού | Β.Δ. 6.3.1953 |
| Λεωφόρος Σταυρού - Ελευσίνας | Π.Δ. 23.11.79, ΦΕΚ 694Δ/79 Π.Δ. 7.2.81, ΦΕΚ 102Δ/81 |

Πίν. 11.4: Όροι δόμησης άλλων οδών.

| | |
|--|---|
| Αμαρουσίον | Π.Δ.380/80, ΦΕΚ 106Α/80 Π.Δ. 2.5.80, ΦΕΚ 278Δ/80 |
| Ν. Ψυχικό | Β.Δ. 24.11.70 ΦΕΚ 302Δ/70, Π.Δ. 14.9.79 ΦΕΚ 553Δ/79 Π.Δ. 12.2.80 ΦΕΚ 152Δ/80, Π.Δ. 10.3.80 ΦΕΚ 172Δ/80 Π.Δ. 24.10.80 ΦΕΚ 612Δ/80, Π.Δ. 10.7.86 ΦΕΚ 667Δ/86 Αποφ. 10311/87 ΦΕΚ 525Δ/87, Π.Δ. 5.6.90 ΦΕΚ 294Δ/90, Π.Δ. 12.4.91 ΦΕΚ 165Δ/91 |
| Χαλάνδρι | Β.Δ. 23.12.72 ΦΕΚ 14Δ/73, Π.Δ. 9.3.78 ΦΕΚ 163Δ/78 Π.Δ. 14.12.79 ΦΕΚ 7Δ/80, Αποφ. 19776/Π. 999/87 ΦΕΚ 935Δ/87 |
| Κηφισιά | Π.Δ. 16.10.81, ΦΕΚ 591Δ/81 |
| Αναθεώρηση Ρ.Σ. Δ. Χαλανδρίου - Αμαρουσίου για μεταφορά Σ.Δ. | Π.Δ. 12.12.79 ΦΕΚ 7Δ/80 Π.Δ. 15.1.1988 ΦΕΚ 44Δ/88 |

Πίν. 11.5: Όροι δόμησης Δήμων περιοχής Α. Κηφισίας.* Διαγράμματα Συντελεστών Δόμησης Αποφ. 31174/Π/873/4-10-93. Διαγράμματα Νο 8, 8α, 8β, 9 (Τόμος Α2 Δομ. Ενημ.)

| | |
|--|---|
| Σύσταση ειδικής Υπηρεσίας, ΕΥΧΟΠ, για τη μελέτη, οργάνωση & διασφάλιση εύρους αξόνων κυκλοφορίας | Π.Δ. 414/80 ΦΕΚ 113Α' (9.5.80) |
| Ανάπλαση ελεύθερων-κοιν/των χώρων | Π.Δ. 4/8/78 ΦΕΚ 423/78 |
| Ειδικές Χρήσεις Γης | Π.Δ. 81/80 ΦΕΚ 27Α |
| Συστήματα δομήσεως Μέγιστο ύψος | Π.Δ. της 23.2.1987 |
| Αναγκαστική απαλλοτρίωση | Ν.Δ. 797/71, ΦΕΚ 1Α'/71, ΦΕΚ 38Α/71 |
| Αναστολή οικοδομικών εργασιών | Β.Δ. 22.4.29 ΦΕΚ 155Α' / 22.4.29 αρθρ. 19.7 |

Πίν. 11.6. Διάφοροι άλλοι σχετικοί νόμοι.

12. ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΣΤΟ ΚΥΡΙΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Γαβρ. Κάρακα και Θεοδ. Μαράτου, Αρχιτέκτονες, Δρ. Πολεοδομίας, τ. στελέχη ΥΠΕΧΩΔΕ

Η ανάπτυξη των χρήσεων γης κατά μήκος των οδικών αξόνων αποτέλεσε ένα σημαντικό πρόβλημα για τους μελετητές των πολεοδομικών θεμάτων. Η δυσκολία αντιμετώπισής του με ένα ενιαίο θεσμικό πλαίσιο οφείλεται σε διάφορους λόγους. Στα παρακάτω θα αναπτυχθούν μερικές πτυχές του θέματος αυτού και ειδικότερα τα προβλήματα που προκύπτουν κατά τη θεσμοθέτηση των πολεοδομικών μελετών διαφόρων επιπέδων.

12.1. Η ισχύουσα νομοθεσία

12.1.1. Γενικά

Αναφέρθηκε ήδη σε προηγούμενα κεφάλαια, ότι η αντιμετώπιση των προβλημάτων του παρόδιου χώρου απαιτεί την υιοθέτηση δέσμης μέτρων με στόχο: (α) την εξασφάλιση παροχής του επιπέδου των εξυπηρετήσεων για τις οποίες σχεδιάστηκε ο οδικός άξονας και (β) την πολεοδομική οργάνωση της περιοχής, ώστε να εξασφαλισθεί η απρόσκοπτη λειτουργία της.

Πρώτο θέμα που προκύπτει από την υπάρχουσα νομοθεσία είναι η ασάφεια του ορισμού της έννοιας του «παρόδιου χώρου». Ορισμένα νομοθετήματα θεωρούν ως παρόδιο χώρο τα οικόπεδα που έχουν πρόσωπο επί της συγκεκριμένης οδού, ενώ άλλα τη ζώνη που ορίζεται από το βάθος του πρώτου ΟΤ (και που διαφέρει σε κάθε περίπτωση).

Το δεύτερο θέμα αφορά τη διάσταση που υπάρχει ανάμεσα στις δύο «συνιστώσες» του παρόδιου χώρου

- την πολεοδομική οργάνωση και την
- κυκλοφοριακή λειτουργία.

Θα εξετάσουμε σε κάθε μία από αυτές τις συνιστώσες επισημαίνοντας τα σημεία που ενδιαφέρουν ειδικότερα το θέμα στο οποίο αναφερόμαστε.

12.1.2. Η πολεοδομική οργάνωση

Για την πολεοδομική οργάνωση του παρόδιου χώρου δεν υπάρχει ιδιαίτερο νομοθετικό πλαίσιο.

Στο επίπεδο σχεδιασμού μιας περιοχής ισχύουν και για τον παρόδιο χώρο οι προδιαγραφές των μελετών των διαφόρων χωρικών επιπέδων (Ειδικές Χωροταξικές Μελέτες, ΓΠΣ, κλπ).

Όσον αφορά τις **κανονιστικές διατάξεις** υπάρχουν μία σειρά νομοθετήματα που αναφέρονται στις χρήσεις γης και την κυκλοφορία (το οδικό δίκτυο ειδικότερα), στις οποίες θα αναφερθούμε παρακάτω.

12.1.3. Οι χρήσεις γης (ΠΔ 23.2.87, ΦΕΚ 166 Α)

Επισημάνθηκαν σε προηγούμενα κεφάλαια οι προσπάθειες που έχουν γίνει για τον καθορισμό και την

κωδικοποίηση των χρήσεων. Επισημάνθηκε ακόμα ότι το περιεχόμενο κάθε ειδικής λειτουργίας δεν είναι μία «στατική» αλλά μία χρονικά εξελισσόμενη έννοια, ενώ παράλληλα αφορά πληθώρα «λειτουργιών» με διαφορετικά γενικά και ειδικά χαρακτηριστικά.

Εκτός των άλλων όμως χαρακτηριστικών των διαφόρων λειτουργιών που διαφοροποιεί την κάθε μία από αυτές, υπάρχουν μία σειρά προβλημάτων που προκύπτουν από το επίπεδο ανάπτυξης του οικισμού και από τη θέση του (ιεραρχία) στο δίκτυο αστικών κέντρων της περιοχής επιρροής του. (Χώρα, Περιφέρεια, Νομός, Κέντρο Δήμου, κλπ.).

Ο ορισμός του περιεχομένου των ζωνών απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή ώστε να υλοποιούνται οι στόχοι που τίθενται κάθε φορά από τη πολεοδομική μελέτη. Η βασική διαίρεση των χρήσεων γης σύμφωνα με την υπάρχουσα νομοθεσία έχει ως εξής:

Σύμφωνα με την ειδική πολεοδομική λειτουργία τους διακρίνουμε τις εξής κατηγορίες χρήσεων γης:

- Αμιγή κατοικία.
- Γενική κατοικία.
- Πολεοδομικά κέντρα- κεντρικές λειτουργίες πόλης- τοπικό κέντρο συνοικίας-γειτονιάς.
- Μη οχλούσα βιομηχανία- βιοτεχνία, βιομηχανικό και βιοτεχνικό Πάρκο (χαμηλή και μέση όχληση).
- Οχλούσα βιομηχανία-βιοτεχνία (υψηλή όχληση).
- Χονδρεμπόριο.
- Τουρισμό-αναψυχή.
- Ελεύθεροι χώροι- αστικό πράσινο.
- Κοινωφελείς εξυπηρετήσεις.

Στη συνέχεια για κάθε κατηγορία ζώνης αναφέρονταν οι **επιτρεπόμενες χρήσεις**. Αναφέρουμε εδώ για παράδειγμα πώς ορίστηκε το περιεχόμενο ορισμένων ζωνών με το ισχύον ΠΔ για τις επιτρεπόμενες χρήσεις γης για περιοχές με εγκεκριμένο σχέδιο πόλης.

Στις περιοχές **αμιγούς κατοικίας** επιτρέπονται μόνο¹:

- Κατοικία.
- Ξενώνες μικρού δυναμικού (περί τις 20 κλίνες).
- Εμπορικά καταστήματα που εξυπηρετούν τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων της περιοχής (παντοπωλεία, φαρμακεία, χαρτοπωλεία κλπ).
- Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας.
- Αθλητικές εγκαταστάσεις.
- Θρησκευτικοί χώροι.
- Πολιτιστικά κτίρια (και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις).

Στις περιοχές **γενικής κατοικίας** επιτρέπονται μόνο²:

- Κατοικία.

1. Άρθρο 2 του σχετικού Π.Δ/γματος.

2. Άρθρο 3 του παραπάνω Π.Δ/γματος.

- Ξενοδοχεία μέχρι 100 κλινών και ξενώνες.
- Εμπορικά καταστήματα (με εξαίρεση τις υπεραγορές και τα πολυκαταστήματα).
- Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφ. οργανισμοί.
- Κτίρια εκπαίδευσης.
- Εστιατόρια.
- Αναψυκτήρια.
- Θρησκευτικοί χώροι.
- Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας.
- Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης.
- Πρατήρια βενζίνης.
- Αθλητικές εγκαταστάσεις.
- Κτίρια, γήπεδα στάθμευσης.
- Πολιτιστικά κτίρια (και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις).

Τέλος αναφερόμαστε στις επιτρεπόμενες χρήσεις για τα **πολεοδομικά κέντρα, κεντρικές λειτουργίες πόλης-τοπικού κέντρου συνοικίας-γειτονιάς.**

- Κατοικία.
- Ξενώνες, ξενοδοχεία και λοιπές τουρ. εγκαταστάσεις.
- Εμπορικά καταστήματα.
- Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφ. οργανισμοί.
- Διοίκηση (στα κέντρα γειτονιάς επιτρέπονται μόνο κτίρια διοίκησης επιπέδου
- γειτονιάς.
- Εστιατόρια.
- Αναψυκτήρια.
- Κέντρα διασκέδασης αναψυχής.
- Χώροι συνάθροισης κοινού.
- Πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστ. λειτουργίες.
- Κτίρια εκπαίδευσης.
- Θρησκευτικοί χώροι.
- Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας.
- Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης.
- Κτίρια, γήπεδα στάθμευσης.
- Πρατήρια βενζίνης.
- Αθλητικές εγκαταστάσεις.
- Εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων.
- Εγκαταστάσεις μέσων μαζικών μεταφορών.

Μία προσεκτική παρατήρηση των διαφορών για τις επιτρεπόμενες χρήσεις στην περίπτωση της ζώνης της «γενικής κατοικίας» σε σύγκριση με εκείνες των «πολεοδομικών κέντρων» αποκαλύπτει ότι αυτές εντοπίζονται σε πέντε σημεία:

- υπεραγορές και πολυκαταστήματα (επιτρέπονται μόνο στα πολεοδομικά κέντρα)
- διοίκηση
- κέντρα διασκέδασης-αναψυχής
- εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων
- εγκαταστάσεις μέσων μαζικής μεταφοράς.

12.1.4. Οι διατάξεις για τις χρήσεις γης στις «εκτός εγκεκριμένου σχεδίου» περιοχές.

Ενώ για τις εντός σχεδίου περιοχές υπάρχει ένα αριετά λεπτομερειακό ΠΔ, που καθορίζει ζώνες και περιεχόμενο ζωνών και χρήσεων, για την εκτός σχεδίου δόμηση το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο είναι αριετά πολύπλοκο.

Καταρχήν θα πρέπει να σημειώσουμε ότι, ακριβώς επειδή αυτό αφορά περιοχές εκτός σχεδίου, το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο αναφέρεται σε «όρους και περιορισμούς δόμησης», όπου, μεταξύ των άλλων, αναφέρονται και καθορίζονται οι κάθε φορά επιτρεπόμενες χρήσεις και οι όροι και οι περιορισμοί δόμησης για κάθε ζώνη ή/και χρήση (εφόσον για τις συγκεκριμένες περιοχές έχουν θεσμοθετηθεί ΖΟΕ-Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου).

Για τις περιοχές από τις οποίες διέρχονται οδικοί άξονες οι οποίες δεν εντάσσονται σε ΖΟΕ, ισχύουν οι διατάξεις του ΠΔ που δημοσιεύτηκαν στο ΦΕΚ 538/78, όπως κατά καιρούς έχουν τροποποιηθεί για διάφορες επιμέρους χρήσεις.

Οι χρήσεις για τις οποίες προβλέπονται όροι και περιορισμοί δόμησης στα παραπάνω ΠΔ είναι:

- Κτίρια που συνδέονται με τον πρωτογενή τομέα: Γεωργοκτηνοτροφικά, γεωργοπτηνοτροφικά κτίρια, στέγαστρα σφαγής, γεωργικές αποθήκες, δεξαμενές, θερμοκήπια κ.ά.
- Βιομηχανικά κτίρια και Αποθήκες³
- Εκπαιδευτήρια και Ευαγή Ιδρύματα
- Νοσοκομεία-Κλινικές
- Γραφεία-Καταστήματα
- Τουριστικές Εγκαταστάσεις⁴
- Αθλητικές Εγκαταστάσεις
- Κατοικία
- Ιεροί Ναοί
- Κοινοτικά Ιατρεία
- Κτίρια Κοινής Ωφέλειας (ΔΕΗ-ΟΤΕ).

Τα προβλήματα που προκύπτουν στις περιοχές αυτές (εκτός ΖΟΕ) και για τις ζώνες κατά μήκος των οδικών αξόνων οφείλονται κύρια στην υπαρξη αυτού του διατάγματος.

12.2. Το οδικό δίκτυο

Εάν για τον ορισμό των χρήσεων έχουν γίνει σοβαρά βήματα, δεν συμβαίνει το ίδιο με το οδικό δίκτυο. Μία πρώτη προσέγγιση αφορά το εκτός αστικού χώρου οδικό δίκτυο.

Έτσι μπορούμε καταρχήν να αναφερθούμε στη **διοικητική ιεράρχηση του οδικού δικτύου**⁵ σύμφωνα με την οποία το οδικό δίκτυο διακρίνεται σε:

- Διεθνές
- Εθνικό
- Επαρχιακό

3. Με το ΠΔ 1180/81, ΦΕΚ 293Α/6.10.81 και την 69269/5387/90 ΚΥΑ, ΦΕΚ 678Β/90 γι'αυτήν την κατηγορία κτιρίων ρυθμίζονται θέματα που αφορούν την ίδρυση και λειτουργία τους με στόχο τη διαφύλαξη του περιβάλλοντος.

4. Για τις τουριστικές εγκαταστάσεις οι σχετικές διατάξεις τροποποιήθηκαν.

5. Για περισσότερες λεπτομέρειες βλ. Κεφ. 4 της Έρευνας του ΣΠΕ 1997.

Με αποφάσεις του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ οι οδοί του εθνικού και του επαρχιακού δικτύου προσδιορίζονται ονομαστικά με βάση αυτήν την κατάταξη.

Η δεύτερη ιεράρχηση αναφέρεται στην κατηγοριοποίηση των οδών με βάση **λειτουργικά - κυκλοφοριακά κριτήρια**⁶. Οι βασικές κατηγορίες στην περίπτωση αυτή είναι:

- Αυτοκινητόδρομοι
- Οδοί ταχείας κυκλοφορίας
- Τοπικές οδοί
- Πεζόδρομοι

Πέρα από τις παραπάνω κατηγορίες θα πρέπει να αναφέρουμε ότι στις διάφορες μελέτες γίνεται χρήση των:

- **Προδιαγραφών μελετών οδοποιίας** (ειδικά για τις διεθνείς αρτηρίες) όπου καθορίζονται
- **Διατάξεων για τις αποστάσεις της Γραμμής Δόμησης** παρά το οδικό δίκτυο
- **Διατάξεων** που αφορούν τις **διανοίξεις των νέων οδών**
- **Παρεκκλίσεων για την αρτιότητα των γηπέδων** με πρόσωπο επί των εθνικών, επαρχιακών κ.ά. οδών.

Τέλος σημειώνουμε ότι για τις περιοχές με εγκεκριμένα σχέδια πόλεως έχουν γίνει προσπάθειες **λειτουργικής κατάταξης των οδών** με βάση ξένους κανονισμούς⁷. Αναφέρουμε εδώ τις κυριότερες κατηγορίες:

- Κύριες αρτηρίες
- Δευτερεύουσες αρτηρίες
- Συλλεκτικές αρτηρίες
- Τοπικές οδοί

Όπως γίνεται φανερό από τα παραπάνω δεν υπάρχει σαφές θεσμικό πλαίσιο που να καλύπτει την κατάταξη των οδών. Έτσι κατά καιρούς, τα διάφορα πολεοδομικά σχέδια που εκπονήθηκαν από το ΥΠΕΧΩΔΕ ή / και με την επίβλεψή του, χρησιμοποίησαν διάφορες κατηγορίες οδών. Ενδεικτικά αναφέρουμε:

- Την μελέτη Smith που συντάχθηκε το 1973 για την περιοχή της πρωτεύουσας, όπου αναφέρονται οι εξής κατηγορίες οδών:
 - Ελεύθερη λεωφόρος
 - Ταχεία λεωφόρος
 - Πρωτεύουσα αρτηρία
 - Δευτερεύουσα αρτηρία
- Τα Πολεοδομικά Πρότυπα της ΕΠΑ (ΥΧΟΠ 1983) με αναφορά σε:
 - Πρωτότυπο Δίκτυο που συγκροτείται από τις Ελεύθερες Λεωφόρους και τις Αρτηρίες
 - Δευτερότυπο Δίκτυο που περιλαμβάνει τις Συλλεκτικές και τις Τοπικές Οδούς
- Το χάρτη κυκλοφοριακού δικτύου ΥΠΕΧΩΔΕ 1990 όπου καταγράφονται οι κατηγορίες των οδών που συγκροτούν το βασικό οδικό δίκτυο:

- Ελεύθερη λεωφόρος
- Κύρια αρτηρία
- Δευτερεύουσα αρτηρία

12.3. Εφαρμογή δυνατοτήτων που παρέχει η νομοθεσία για τον καθορισμό χρήσεων γης κατά μήκος της οδού με θέσπιση ειδικών όρων δόμησης.

Στην περίπτωση σημαντικών οδικών αξόνων είναι δυνατή η θέσπιση ειδικών όρων δόμησης κατά μήκος τους (βλ. Πίνακα 12.1.). Με τη θέσπιση αυτή επιδιώκεται να μειωθούν στο ελάχιστο τα προβλήματα που προέρχονται από την ανάπτυξη ανεπιθύμητων χρήσεων στον παρόδιο χώρο με την απαγόρευση των χρήσεων γης εκείνων και οι οποίες θεωρούνται επιβαρυντικές για αυτόν .

Όπως και στις άλλες περιπτώσεις των πολεοδομικών μελετών, έτσι και σ' αυτή την περίπτωση

(α) διαφαίνεται μια λογική «απαγόρευσης» και όχι «ενίσχυσης» των ανταγωνιστικών χρήσεων που θα βοηθούσαν στην ανάδειξη του χαρακτηρισμού του άξονα χωρίς αλλαγή της κυκλοφοριακής ικανότητας της οδού, ενώ παράλληλα

(β) οι επιβαλλόμενες ρυθμίσεις είναι αποσπασματικές και δεν λαμβάνονται υπόψη οι επιπτώσεις αυτών των απαγορεύσεων στην αμέσως ευρύτερη περιοχή.

12.4. Προτάσεις συμπλήρωσης και τροποποίησης της σχετικής νομοθεσίας

Από όσα αναφέρθηκαν προηγουμένως προέκυψε ότι θα πρέπει να γίνουν ορισμένες τροποποιήσεις και βελτιώσεις στην υπάρχουσα νομοθεσία, αλλά και να προσδιορισθεί και εντατικοποιηθεί η χρησιμοποίηση των υφισταμένων διατάξεων και νόμων, ώστε να αντιμετωπισθούν κατάλληλα τα προβλήματα που δημιουργούνται στην ζώνη του παρόδιου χώρου και της οδού.

Η σχετική με το θέμα νομοθεσία μπορεί να χωριστεί από την άποψη της λειτουργίας του χώρου σε δύο ενότητες στην νομοθεσία που αφορά την **πολεοδομική διάσταση** του χώρου και σ' αυτήν που αφορά την **κυκλοφοριακή λειτουργία** του.

Οι δύο αυτές ενότητες της νομοθεσίας, ανάλογα με τον τρόπο και τα εργαλεία παρέμβασης στην πορεία ανάπτυξης και λειτουργίας του χώρου θα μπορούσαν να χωρισθούν σε δύο μεγάλες υποενότητες. Στην νομοθεσία που αναφέρεται στον σχεδιασμό του χώρου (μελέτες, προγράμματα) και σ' αυτήν που περιέχει κανονιστικές διατάξεις, οδηγίες, και εγκυκλίους, που αφορούν:

- Την θεσμοθέτηση προτύπων, δεικτών, περιορισμών κλπ που χρησιμοποιούνται στην σύνταξη, έλεγχο και διαδικασία υλοποίησης των μελετών του εξεταζόμενου χώρου.

6. Νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 182/25.11.92.

7. βλ. Μελέτη ΣΠΕ 1997 σελ. 38.

| | | |
|---|---|--|
| Χρήσεις γης και συναφείς κανονιστικές διατάξεις | Εδικές χρήσεις γης, όροι και περιορισμοί δόμησης Ανάπλαση ελεύθερων –κοινόχρηστων χώρων Αναγκαστική απαλλοτρίωση Αναστολή οικοδομικών εργασιών Αποστάσεις γραμμής δόμησης παρά το οδικό δίκτυο. Αποστάσεις οικοδομικών γραμμών Οικόπεδα κατά παρέκκλιση άρθρα παρά Εθνική, Επαρχιακή κ.α. οδό Δόμηση παρά διεθνείς, εθνικές, επαρχιακές οδούς | ΒΔ 23.7.23 ΠΔ. 23.2.87 ΦΕΚ 166 Α/1987 Ν. 1337/83, Ν.2508/97 ΠΔ. 4.8.78 ΦΕΚ 42 Β/1978 ΠΔ 797/71, ΦΕΚ 1 Α/71, ΦΕΚ 38 Α/71 ΒΔ 22.4.29 ΦΕΚ 155 Α/23.7.29 άρθρο 19.7 ΠΔ 209/1998 ΦΕΚ 169 Α/98, ΠΔ 347/93 ΦΕΚ 246 Α/93 ΠΔ 24/ 31.5.85, Ε 5859/12/77 ΒΔ 23.10.59, ΒΔ 30.12.64, ΒΔ 6.8.56 |
| Οδικό δίκτυο | Κατασκευή και συντήρηση οδών Ιεράρχηση οδικού δικτύου Άξονες κυκλοφορίας Χαρακτηρισμοί οδών | Ν. 3155/55, ΒΔ 9/20.8.55, ΒΔ 6.2.56 ΦΕΚ 47 Α/56, ΦΕΚ 314 Β/91, ΦΕΚ 105 Β/91, ΦΕΚ 105 Β/91, ΦΕΚ 21 Β/93, ΠΔ 347/93 ΦΕΚ 146 Α/93, ΠΔ 401/93, ΠΔ 209/98, Ν. 999/79 ΦΕΚ 293 Α/79, Ε 48 2605/1061/4/80 |
| Θέση ειδικών οδών | Λ. Βας. Κων/νου, Λ. Βας. Σοφίας Λεωφ. Ηρώδου Αττικού, Λ. Διον. Αρσεοπαγίτου Λεωφ. Παρακηφισίου, Λεωφ. Συγγρού Λεωφ. Σταυρού - Ελευσίνας | ΠΔ. 12.9.75 ΦΕΚ 215 Δ/75 ΠΔ. 25.6.76 ΦΕΚ 186 Δ/76 ΠΔ 7.2.80 ΦΕΚ 165 Δ/80 ΠΔ 23.11.79 ΦΕΚ 694 Δ/79, ΠΔ 7.2.81 ΦΕΚ 102 Δ/81 |

Πίνακας 12.1. Υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο.

- Την λειτουργία του χώρου (κυκλοφοριακή, πολεοδομική)
- Την διοίκηση του χώρου

Η κάθε μια απ' αυτές τις γενικές ενότητες αναφέρεται σε μια σειρά από νόμους, όπως αναλύθηκε προηγουμένως, που αφορούν τις μελέτες αλλά και την λειτουργία του χώρου.

Στη συνέχεια θα αναπτυχθούν οι προτεινόμενες παρεμβάσεις στην νομοθεσία, ανά ενότητα, για την καλύτερη επίλυση, έλεγχο και υλοποίηση των μελετών που απαιτούνται για την διευθέτηση των προβλημάτων που εμφανίζονται στον εξεταζόμενο χώρο.

12.4.1. Πολεοδομική νομοθεσία

(α) Σχεδιασμός

Για τον καλύτερο σχεδιασμό του χώρου προτείνεται:

- Συμπλήρωση των προδιαγραφών και κατευθύνσεων για την σύνταξη των μελετών:
 - Ειδικών Χωροταξικών
 - Ρυθμιστικών Σχεδίων
 - Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων
 - Πολεοδομικών Μελετών Επέκτασης/Αναθεώρησης
 - Ζωνών Οικιστικού Ελέγχου και Μελετών Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων
- Εμπόνηση μιας νέου τύπου μελέτης : «Ενιαίας Πολεοδομικής – Κυκλοφοριακής Μελέτης (ΕποΚυΜε)» η οποία εξετάζει διεξοδικότερα την παρόδια ζώνη των οδών του Κύριου Οδικού Δικτύου (ΚΟΔ) από την

άποψη των αμοιβαίων πολεοδομικών και κυκλοφοριακών επιπτώσεων του παρόδιου χώρου και της οδού αλλά και τη σχέση της λειτουργίας της με την ευρύτερη περιοχή ένταξής της.

Η μελέτη αυτή θα πρέπει να συντάσσεται άμεσα και να αποτελεί ανεξάρτητη μελέτη, τα αποτελέσματα της οποίας θα θεσμοθετούνται με αναθεώρηση των πολεοδομικών μελετών της περιοχής στις περιπτώσεις που δεν εκπονείται ευρύτερη μελέτη Γ.Π.Σ ή αναθεώρηση του ή πολεοδομική μελέτη επέκτασης ή αναθεώρησης της ευρύτερης περιοχής στην οποία εντάσσεται η παρόδια ζώνη στις περιπτώσεις που η εξεταζόμενη περιοχή:

- είναι οικοδομικά κορεσμένη,
- παρουσιάζει έντονη τάση ανάπτυξης του οικοδομικού όγκου,
- είναι μεν αραιοδομημένη, αλλά με ορατή τη βεβαιότητα φόρτισης και εντατικοποίησης της ανάπτυξης του δομημένου όγκου λόγω της ίδιας της λειτουργίας του δρόμου,
- έχει ιδιαίτερη περιβαλλοντική σημασία,
- περιλαμβάνει «θέσεις κλειδιά» (κόμβοι ΚΟΔ, όρια αστικών περιοχών, κλπ).

Στην περίπτωση που εκπονείται για τις εντός σχεδίου περιοχές μελέτη ΓΠΣ ή αναθεώρησή του, θα πρέπει αυτές να προσδιορίζουν, να αιτιολογούν και να περιγράφουν με σαφές όριο τα παρόδια τμήματα των οδών του ΚΟΔ που απαιτούνται μελέτες ΕποΚυΜε, οι οποίες θα αποτελούν τμήμα στη συνέ-

χεια, των μελετών επέκτασης, αναθεώρησης. Επίσης μπορούν να αποτελούν τμήμα των μελετών Αναβάθμισης ή Ανάπλασης περιοχών (Ν. 2508/97). Για τις εκτός σχεδίου περιοχές θα θεσμοθετείται ΖΟΕ κατά μήκος του ΚΟΔ και η ΕποΚυΜε θα αποτελεί τμήμα της μελέτης ΖΟΕ.

(β) Κανονιστικές διατάξεις

Στόχος των τροποποιήσεων είναι αφενός **περιορισμοί**, ώστε να μειωθούν οι αμοιβαίες οχλήσεις παρόδιου χώρου – οδού αλλά και **ενισχυτικά** μέτρα για την ενθάρρυνση εγκατάστασης χρήσεων μακράν των οδών του ΚΟΔ.

Για να ελεγχθεί η παρόδια ανάπτυξη στα επιθυμητά πλαίσια, θα πρέπει να υπάρξουν προτάσεις, περιορισμοί και εξειδικεύσεις των πολεοδομικών μεγεθών αλλά και των χωρικών παραμέτρων, ώστε να διαμορφώνεται ο δομημένος όγκος κατά το δοικούν. Θα πρέπει δηλαδή να καθορίζεται το είδος των χρήσεων γης που θα επιτρέπεται ανά γενική χρήση (πολεοδομική ζώνη), ο Συντελεστής Δόμησης (ΣΔ) που θα ισχύει στον παρόδιο χώρο, η απόσταση των οικοδομικών γραμμών (ΟΚ), των Ρυμοτομικών γραμμών (ΡΓ) καθώς και το οπίσθιο όριο δόμησης όπως επίσης κι ο τρόπος δόμησης (Pilotis, οπισθοχώρηση, κάλυψη κλπ.). Θα πρέπει δηλαδή:

- Να μειωθεί ο ΣΔ στον παρόδιο χώρο και μάλιστα ανάλογα με την ασυμβατότητα των χρήσεων που εγκαθίστανται στο οικόπεδο. Για εξυπηρέτηση αυτού του στόχου προτάθηκε η θεσμοθέτηση ειδικού συντελεστή δόμησης ανά χρήση.
- Να θεσμοθετηθεί Pilotis στο ισόγειο.
- Κατά μήκος των οδών του ΚΟΔ στις **εντός σχεδίου** περιοχές να επιβληθεί προκήπιο ή παρόδια στοά. Στις **εκτός σχεδίου** περιοχές να αυξηθεί η απόσταση της γραμμής δόμησης από τον άξονα της οδού.

Για τον προσδιορισμό των παραπάνω προτείνεται:

- Θεσμοθέτηση νέου νόμου για την θέσπιση των ΕποΚυΜε και για κανονιστικές διατάξεις που αφορούν τον παρόδιο χώρο και τις οδούς του ΚΟΔ και δεν προβλέπονται στην υφιστάμενη νομοθεσία.
- Τροποποιήσεις – συμπληρώσεις του ΓΟΚ που αφορούν το προκήπιο, τον ΣΔ, τις στοές, τις πλάγιες αποστάσεις, το οπίσθιο όριο κλπ.
- Τροποποιήσεις διατάξεων περί μεταφοράς ΣΔ, ώστε να μην επιτρέπεται η Μεταφορά Συντελεστή Δόμησης κατά μήκος του παρόδιου χώρου του ΚΟΔ. Στην περίπτωση που θα κατασκευασθεί κτίριο μιας χρήσης ή δεν θα εξαντληθεί ο ειδικός ΣΔ των υπολοίπων χρήσεων γης θα υπάρχει το δικαίωμα ΜΣΔ. Θα πρέπει να καθορισθούν οι περιοχές που θα επιτρέπεται η μεταφορά συντελεστή δόμησης με πολεοδομικά κριτήρια. Για παράδειγμα να επιτρέπεται η ΜΣΔ για τριτογενή τομέα, εταιρίες, γραφεία κλπ στα κέντρα των πόλεων που είναι επιθυμητή μια τέτοια ανάπτυξη και κατά περίπτωση.

- Κατάργηση των διατάξεων της νομοθεσίας που αναφέρονται στα κατά παρέκκλιση άρτια οικόπεδα επί εθνικών, επαρχιακών κλπ οδών στις εκτός σχεδίου περιοχές. Η διάταξη αυτή αυξάνει τον δομημένο όγκο στον παρόδιο χώρο της εκτός σχεδίου περιοχής.

- Τροποποιήσεις της νομοθεσίας για την δόμηση παρά διεθνών εθνικών και επαρχιακών οδών. Θα πρέπει να καταργηθούν οι ευεργετικές διατάξεις που αυξάνουν τον όγκο και την επιφάνεια δόμησης στον παρόδιο χώρο.

- Χρησιμοποίηση του προεδρικού διατάγματος που δίνει τη δυνατότητα καθορισμού του είδους των επιτρεπομένων χρήσεων στα οικόπεδα και τη δυνατότητα θέσπισης ειδικών όρων δόμησης με Π.Δ ώστε οι χρήσεις που εγκαθίστανται παρόδια να είναι συμβατές ή αδιάφορες με την λειτουργία του ΚΟΔ.

- Τροποποίηση της νομοθεσίας (ΠΔ 232/87 ΦΕΚ 166) που προσδιορίζει τις ειδικές χρήσεις γης που επιτρέπονται εντός των γενικών χρήσεων γης, ώστε να μπορεί να διευκολύνει τον καθορισμό των επιθυμητών χρήσεων γης κατά μήκος του ΚΟΔ.

- Αύξηση της απόστασης της γραμμής δόμησης από τον άξονα των οδών στις εκτός σχεδίου περιοχές (ΠΔ 209/98).

12.4.2. Νομοθεσία σχετική με την κυκλοφορία

(α) Σχεδιασμός

Για τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό προτείνονται οι παρακάτω ενέργειες:

- Εκπόνηση γενικών κυκλοφοριακών μελετών (ΓΚΜ) για όλες τις πόλεις με πληθυσμό άνω των 10.000 κατοίκων. Οι μελέτες αυτές θα λαμβάνονται υπόψη κατά την σύνταξη των ΓΠΣ και αντιστρόφως. Η πληροφορία δηλαδή των ΓΠΣ θα λαμβάνεται υπόψη κατά την σύνταξη των ΓΚΜ. Θα πρέπει να συνταχθούν και θεσμοθετηθούν ενιαίες προδιαγραφές γι' αυτού του τύπου τις μελέτες οι οποίες θα ακολουθούνται απ' όλους τους φορείς που δημοπρατούν και επιβλέπουν τις μελέτες.

- Σύνταξη οδηγιών για τη διαχείριση της πρόσβασης. Στις οδηγίες αυτές θα περιγράφονται οι αρχές διάταξης των εισόδων / εξόδων και του τοπικού δικτύου και ο τρόπος σύνδεσής τους με το ΚΟΔ σε σχέση και με την επιθυμητή ρυμοτομική διάταξη.

- Εκπόνηση προκαταρκτικών μελετών οδοποιίας για όλο το ΚΟΔ μιας πόλης, σύμφωνα με τον σχεδιασμό των ΓΚΜ, τις παραπάνω οδηγίες διαχειρίσεως της πρόσβασης και τις απαιτήσεις των ΓΠΣ σε συντονισμό με τις Πολεοδομικές Μελέτες.

(β) Κανονιστικές διατάξεις

Ένα βασικό πρόβλημα που υπάρχει μεταξύ των φορέων που μελετούν, ελέγχουν, υλοποιούν και διαχειρίζονται το οδικό δίκτυο είναι ο σαφής και ενιαίος ορισμός των οδών του οδικού δικτύου. Θα πρέπει κατ' αρχήν να διατυπωθούν και στην συνέχεια να

θεσμοθετηθούν οι ορισμοί των κατηγοριών των δρόμων, καθώς επίσης θα πρέπει να θεσμοθετηθούν και όλες οι προδιαγραφές που αναφέρθηκαν παραπάνω. Για τον λόγο αυτό προτείνεται:

- Ένας νέος τυπικός νόμος, ο οποίος θα μπορεί να παρέχει τις σχετικές νομοθετικές εξουσιοδοτήσεις για την έκδοση ΠΔ που θα αφορούν επί μέρους θέματα όπως είναι τα παραπάνω που αναφέρθηκαν, της θεσμοθέτησης, δηλαδή, των ορισμών των δρόμων αλλά και των προδιαγραφών των κυκλοφοριακών μελετών και της διαχειρίσις της πρόσβασης.
- Τροποποιήσεις της νομοθεσίας που αναφέρεται στην στάθμευση ώστε να εξασφαλίζονται περισσότε-

ρες θέσεις ή να απαγορεύεται η εξαγορά θέσεων στάθμευσης σε χρήσεις που επιβαρύνουν την κυκλοφορία των οδών.

Το τελικό συμπέρασμα από αυτήν την εισήγηση είναι το γεγονός ότι μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο για την μελέτη, έλεγχο και διατήρηση της παρόδιας δόμησης στα επιθυμητά πλαίσια το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο, αρκεί να συμπληρωθεί και τροποποιηθεί κατάλληλα, ώστε να είναι δυνατός ο λεπτομερέστερος πολεοδομικός και κυκλοφοριακός σχεδιασμός και έλεγχος του παρόδιου χώρου.

| | |
|--------------------------|---|
| Συντελεστής Δόμησης | <p>1. Απαιτήση μικρότερου ΣΔ στον παρόδιο χώρο. Εξασφαλίζεται με:</p> <p>1.1. Για την εντός σχεδίου περιοχή</p> <p>1.1.1. Θεσμοθέτηση στον παρόδιο χώρο Ειδικού Συντελεστή Δόμησης (ΕΣΔ) ανά χρήση γης. Θα πρέπει ο ΕΣΔ να είναι αντιστρόφως ανάλογος του μεγέθους αντίθεσης της λειτουργίας της χρήσης με την λειτουργία της κυκλοφορίας του δρόμου.</p> <p>1.1.2. Κανονιστική διάταξη το ισόγειο, εφόσον δομείται, να έχει μικρότερη κάλυψη από την επιτρεπόμενη στο οικοπέδο</p> <p>1.2. Για την εκτός σχεδίου περιοχή</p> <p>1.2.1. Κατάργηση ευεργετημάτων για αρτιότητα οικοπέδων και δόμηση παρά εθνικά, επαρχιακά, κλπ οδούς</p> <p>2. Ενίσχυση μετεγκατάστασης χρήσεων επιβαρυντικών για την κυκλοφορία της οδού</p> <p>2.1. Χρησιμοποίηση της μεταφοράς συντελεστή δόμησης σε συνδυασμό με οικονομικά και λειτουργικά κίνητρα για:</p> <p>2.1.1. Την εθελοντική μετακίνηση χρήσεων που επιβαρύνουν τη λειτουργία της παρόδιας περιοχής.</p> <p>2.1.2. Το υπολειπόμενο ΣΔ που προκύπτει από την διαφορά του ΕΣΔ και του ΣΔ της περιοχής.</p> |
| Απόσταση γραμμών δόμησης | <p>3. Για την εντός σχεδίου περιοχή</p> <p>3.1. Θέσπιση προκηπίου</p> <p>3.2. Θέσπιση στοών</p> <p>4. Για την εκτός σχεδίου περιοχή</p> <p>4.1. Μεγαλύτερη απόσταση από τον άξονα της οδού</p> |
| Είδος χρήσεων γης | <p>5. Για την εντός σχεδίου περιοχή</p> <p>5.1. Έκδοση προεδρικών διαταγμάτων για θεσμοθέτηση των επιθυμητών χρήσεων γης</p> <p>5.2. Τροποποίηση του ΠΔ 232/87 για τον καθορισμό των επιθυμητών ειδικών χρήσεων γης που θα επιτρέπονται στις γενικές χρήσεις</p> <p>6. Για την εκτός σχεδίου περιοχή</p> <p>6.1. Τροποποίηση του ΠΔ για δόμηση στην εκτός σχεδίου περιοχή με σκοπό την κατάργηση δόμησης εκτός εάν πρόκειται για χρήσεις που εξυπηρετούν την οδό</p> |

Πίνακας 12.2. Έλεγχος με κανονιστικές διατάξεις των χρησιμοποιούμενων πολεοδομικών παραμέτρων.

13. Ο ΙΣΧΥΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ. Η ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΓΠΣ ΚΑΙ ΠΜΕ-Α

Γαβριέλα Κάκια, Αρχιτέκτων, Δρ. Πολεοδομίας, τ. στέλεχος ΥΠΕΧΩΔΕ

13.1. Γενικά

Ο πολεοδομικός σχεδιασμός στην Ελλάδα πέρασε από διάφορα στάδια που αντανακλούν σε μεγάλο βαθμό τις διάφορες φάσεις της οικονομικής ανάπτυξης της χώρας.

Στην εισήγηση που ακολουθεί θα αναφερθούμε ειδικότερα στις χρήσεις γης και τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό του παρόδιου χώρου καθώς και στα προβλήματα που προκύπτουν κατά τη μελέτη και θεσμοθέτηση πολεοδομικών σχεδίων διαφόρων επιπέδων.

Για να προσεγγίσουμε καλύτερα το θέμα θα αναπτύξουμε ορισμένα σημεία τα οποία μπορούν να ενταχθούν σε τρεις μεγάλες θεματικές ενότητες:

(α) στην πολιτική που εκφράστηκε με τις προτάσεις διάφορων πολεοδομικών σχεδίων στις διαφορετικές χρονικές περιόδους

(β) στην πρακτική που ακολουθήθηκε όσον αφορά την κυκλοφοριακή οργάνωση των οικισμών και

(γ) στα προβλήματα «χρήσεις γης», «οδικό δίκτυο και κυκλοφορία» όπως αυτά προκύπτουν από τις θεσμοθετημένες πολεοδομικές μελέτες.

13.2. Η πολιτική

Μέχρι το 1983¹ είχαν γίνει σοβαρές προσπάθειες για ολοκληρωμένο σχεδιασμό των οικισμών: ειδικά τα ΚΕΠΑ αποτέλεσαν μία σημαντική προσπάθεια οργάνωσης των μεγάλων αστικών κέντρων της χώρας. Όλες όμως αυτές οι προσπάθειες έμειναν χωρίς συνέχεια.

Από τα τέλη της δεκαετίας του '80 κύριο βάρος δόθηκε στο σχεδιασμό της πρωτεύουσας. Ήδη προβλήματα είχαν προκύψει από την έλλειψη ενός ολοκληρωμένου και θεσμοθετημένου σχεδίου στην ευρύτερη περιοχή της πρωτεύουσας. Έτσι, η Αττική χωρίστηκε σε εννέα υποπεριοχές «διαμερίσματα» για λεπτομερέστερη μελέτη. Όμως και τότε η «ενότητα» του σχεδιασμού επιδιώχθηκε με την υιοθέτηση ενιαίων αρχών ανάλυσης των προβλημάτων, τα γνωστά «εννέα σημεία».

Βασικό σημείο που χαρακτηρίζει όλες αυτές τις προσπάθειες είναι η επισήμανση ότι η άσκηση οποιασδήποτε πολιτικής (τομεακής, χρήσεων γης, κ.λ.π.), ήταν αποσπασματική και ότι απαιτείτο ένα σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο ώστε ο σχεδιασμός να είναι και επιχειρησιακός.

Η «Επιχείρηση Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης» (Ε.Π.Α.) ήταν μια γιγαντιαία προσπάθεια ανασυ-

γκρότησης όλων των οικισμών της χώρας. Ανεξάρτητα από τις αδυναμίες, (που αργότερα εντοπίστηκαν²), για πρώτη φορά οι μελέτες συντάσσονται με βάση γενικές προδιαγραφές. Οι προδιαγραφές αποτέλεσαν οδηγίες προς τους συντάκτες των μελετών αυτών και στόχευαν στην υλοποίηση μιας ενιαίας, για το σύνολο των οικισμών της χώρας, πολιτικής.

Η πολιτική όμως που εκφράστηκε μέσα από τη θεσμοθέτηση μελετών της ΕΠΑ κάθε άλλο παρά ενιαία ήταν. Το γεγονός αυτό οφείλεται σε διάφορους παράγοντες, οι κυριότεροι των οποίων ήταν:

- Οι τοπικές αντιθέσεις και αντιδράσεις. Κάθε πρόταση συζητιέται με τους τοπικούς παράγοντες και φορείς, με στόχο την ενημέρωση των πολιτών αφ' ενός και των συντακτών και επιβλεπόντων αφ' ετέρου. Η ανταλλαγή απόψεων για το σχεδιασμό των οικισμών, κατ' αρχήν ωφέλιμη και θετική, καθώς και η ενημέρωση πολλές φορές κατέληξαν σε σύγκρουση ομάδων πολιτών που αντιτίθεντο σε ορισμένες προτάσεις των σχεδίων ή/και στο σύνολο των προτάσεων.

- Οι τοπικές ιδιαιτερότητες: οι ενιαίες προδιαγραφές δεν μπορούσαν να αποτελέσουν και οδηγό για τη λύση προβλημάτων οικισμών διαφορετικής κλίμακας, διαφορετικού σταδίου ανάπτυξης και διαφορετικής κοινωνικής και αναπτυξιακής υποδομής.

- Η έλλειψη σαφούς και ολοκληρωμένης έκφρασης πολιτικής για μια σειρά τομεακά θέματα όπως: κυκλοφοριακή υποδομή, χρήσεις γης, κ.λ.π., ενώ υπήρχαν σαφή «πολεοδομικά πρότυπα» για τις κοινωνικές υποδομές και το εμπόριο / υπηρεσίες.

Όσον αφορά πιο συγκεκριμένα το θέμα της διασύνδεσης κυκλοφοριακής υποδομής και χρήσεων γης, χωρίς να υπάρχουν άμεσες αναφορές στο υπάρχον θεσμικό πλαίσιο, έχουν εκφραστεί συγκεκριμένες απόψεις γι' αυτό.

Πρώτη προσπάθεια εμβάθυνσης στο θέμα είχε αποτελέσει η δημιουργία μιας ειδικής Διεύθυνσης στο Υπουργείο Χωροταξίας το 1980 (Υ'ΧΟΠ/ΕΥΔΑΚ). Η Διεύθυνση αυτή είχε σαν έργο της την μελέτη οδικών αξόνων με μία εντελώς νέα οπτική, αυτή της σύνδεσης της χάραξης της οδού μέσα στον οικιστικό ιστό σε συνδυασμό με τις χρήσεις του παρόδιου χώρου. Ο συνδυασμός αυτός επιδιώχθηκε με τη συγκρότηση ομάδων της Δ/σης που αποτελούντο από διάφορες ειδικότητες που συνεργάζονται μεταξύ τους για την «παραγωγή» ενός οδικού άξονα και το σχεδιασμό του παρόδιου χώρου ώστε να μη διαλύεται ο οικιστικός ιστός της περιοχής από όπου διερχόταν ο άξονας αυτός.

1. Πριν την ψήφιση του Ν. 1337/83 γνωστού ως «Οικιστικού Νόμου».

2. Βλ. απολογισμός Ε.Π.Α., 10 χρόνια μετά, Τ.Ε.Ε.

Πιο σαφής όμως έκφραση πολιτικής για του οδικούς άξονες διατυπώθηκαν από τον Α. Τρίτση. Ο τότε υπουργός ΥΧΟΠ είχε επανειλημμένα διακηρύξει την **ανάγκη ανάπτυξης ανάπτυξης εμπορικών λειτουργιών κατά μήκος κύριων οδικών αξόνων** ενώ παράλληλα τόνιζε την ανάγκη αποσυμφόρησης των κέντρων από τα τροχοφόρα με τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου συστήματος πεζοδρόμων. Η πολιτική αυτή είχε εκφραστεί σε μερικά ΓΠΣ όπως θα δούμε στη συνέχεια.

13.3. Η πρακτική. Ο τρέχων πολεοδομικός σχεδιασμός και οι πολεοδομικές ρυθμίσεις κατά μήκος των οδικών αξόνων.

13.3.1 Οι μελέτες Αναθεώρησης της ΕΠΑ.

Μετά την έναρξη της ισχύος του «Οικιστικού Νόμου 1337/83» άρχισε η μελέτη όλων των πόλεων και οικισμών της χώρας στα πλαίσια της Επιχειρήσης Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης (ΕΠΑ). Στο σχετικό πρόγραμμα που συντάχθηκε από το ΥΧΟΠ προβλεπόταν η αναθεώρηση όλων των μέχρι τότε εγκριμένων σχεδίων σε κλίμακα 1:1000 με βάση τις αρχές και τους στόχους του νέου νόμου³.

Δυστυχώς το εγχείρημα αυτό δεν προχώρησε λόγω της έλλειψης των κατάλληλων υποβάθρων. Αντ' αυτού συντάχθηκαν μελέτες σε κλίμακα 1:5000, οι οποίες περιορίστηκαν:

- στο σχεδιασμό των πολεοδομικών ενοτήτων-γειτονιών
- στην αναφορά στους πραγματοποιημένους και μέσους ΣΔ κάθε πολεοδομικής ενότητας
- στον εντοπισμό των ελλείψεων του οικισμού σε κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους
- στον εντοπισμό των σημείων που χρειαζόνταν περαιτέρω λεπτομερή μελέτη για την άρση των ασυμφωνιών μεταξύ εγκριμένου και εφαρμοσμένου σχεδίου
- στον καθορισμό του κύριου και δευτερεύοντος κυκλοφοριακού δικτύου
- στον καθορισμό των κέντρων τόσο του οικισμού όσο και των συνοικιών-γειτονιών
- στον καθορισμό των επιτρεπόμενων χρήσεων γης ανά ζώνες.⁴

Οι παραπάνω μελέτες δεν διέφεραν ουσιαστικά από τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια των οικισμών. Πρακτικά αποτελούσαν ένα ολοκληρωμένο σχέδιο για τις μέχρι τότε εντός σχεδίου περιοχές που εντόπιζε προβλήματα, δίνοντας τη δυνατότητα για επιμέρους σημειακές μελέτες, ενταγμένες όμως σε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο του οικισμού.

3. Μέχρι την εποχή εκείνη οι επεκτάσεις και οι τροποποιήσεις των σχεδίων γίνονταν σύμφωνα με τις διατάξεις του Νόμου της 23.7.23.

4. Το σχετικό Π.Δ/γμα με τον καθορισμό των επιτρεπόμενων χρήσεων στις περιοχές των γενικών πολεοδομικών σχεδίων θεσμοθετήθηκε το 1987.

13.3.2. Οι μελέτες Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων στα πλαίσια της ΕΠΑ.

Πιο ολοκληρωμένη εικόνα των στόχων και των παρεμβάσεων για ένα οικισμό δίνουν οι μελέτες των Γ.Π.Σ. Στην πρόταση των σχεδίων αυτών, μεταξύ άλλων προβλέπονται:

- Τα **όρια** των πολεοδομικών ενοτήτων (Π.Ε.)
- Οι **(κύριες) χρήσεις γης**: μεταξύ αυτών προβλέπονται οι θέσεις ανάπτυξης των κεντρικών λειτουργιών, τόσο του οικισμού όσο και των συνοικιών-γειτονιών (Π.Ε.)
- Το **κύριο και το δευτερεύον οδικό δίκτυο**.
- Τα **όρια των επεκτάσεων και οι προβλεπόμενες μέσοι Σ.Δ.** (συντελεστές δόμησης) κάθε Πολεοδομικής Ενότητας (Π.Ε.).
- Οι **όροι δόμησης** που ισχύουν για κάθε ζώνη: επιτρεπόμενος Σ.Δ., όρια κατάτμησης γηπέδων, επιτρεπόμενες /απαγορευμένες χρήσεις.
- Οι **γενικές κατευθύνσεις και το ειδικό πλαίσιο προστασίας** των περιοχών που προτείνονται σαν «περιοχές ειδικής προστασίας».

Με βάση τόσο την προηγούμενη Νομοθεσία (Ν. 1337/83) όσο και με το Νέο Οικιστικό Νόμο, με τα ΓΠΣ τίθενται **οι γενικές αρχές πολεοδομικής οργάνωσης του οικισμού ή/και του Συμβουλίου Περιοχής**, οι δε μελέτες Αναθεώρησης οφείλουν να είναι σύμφωνες με την μελέτη ΓΠΣ.

13.3.3. Μερικά παραδείγματα θεσμοθετημένων ΓΠΣ. Η επιλογή των μελετών ΓΠΣ

Όπως ήδη αναφέραμε, ένα μεγάλο μέρος των ελληνικών πόλεων και οικισμών διαθέτουν θεσμοθετημένα ΓΠΣ. Για τις ανάγκες αυτής της παρουσίασης επιλέχθηκε μία σειρά από αυτά, με βάση ορισμένα κριτήρια:

- Μία πρώτη κατηγορία αφορά δήμους των Π.Σ. της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, τους οποίους διασχίζουν διαδημοτικοί άξονες κυκλοφορίας (Μαρούσι, Πανόραμα Θεσσαλονίκης).
- Μία σειρά οικισμών επελέγησαν σαν χαρακτηριστικά δείγματα δυναμικών τουριστικών περιοχών (Αράχοβα, Ν. Μουδανιά Χαλκιδικής).
- Η τρίτη κατηγορία ΓΠΣ αφορά οικισμούς τους οποίους διασχίζουν εθνικές οδοί -και εν πολλοίς οφείλουν την ανάπτυξη τους στη διέλευση αυτή (Ναύπακτος, Ξυλόκαστρο, Τρίπολη).
- Τέλος μία τελευταία κατηγορία αφορά οικισμούς απομακρυσμένους από τις «δυναμικές» τουριστικές περιοχές της χώρας (Καβάλα, Πολύγυρος).

Η παραπάνω κατάταξη δεν σημαίνει ότι ένας οικισμός ανήκει αποκλειστικά σε μία μόνο από τις τέσσερις κατηγορίες. Παράδειγμα η Αράχοβα, η οποία οφείλει, σε μεγάλο βαθμό, την τουριστική ανάπτυξή της κυρίως στη διέλευση εθνικής οδού. Το ίδιο ισχύει, αν και σε μικρότερο βαθμό, για την Καβάλα, στην οποία καταλήγει ο γνωστός αναπτυξιακός άξονας «Δ».

Εκείνο πάντως που μας ενδιαφέρει, σε τελική ανάλυση, είναι απ' ενός ο τρόπος ανάπτυξης των κεντρικών λειτουργιών και άλλων «εντατικών χρήσεων» των οικισμών σε σχέση με το δίκτυο κυκλοφορίας του και απ' ετέρου η πολιτική που ακολουθήθηκε για τη χωροθέτηση των λειτουργιών αυτών, όπως αυτή προκύπτει από τα θεσμοθετημένα Γ.Π.Σ.

13.3.4. Ανάλυση προτάσεων ΓΠΣ: Οδικό δίκτυο και ζώνες χρήσεων γης σύμφωνα με την «γενική πολεοδομική λειτουργία τους».

Δήμος Αμαρουσίου: Η αρχική πρόταση.

Το 1985 το ΥΧΟΠ παρέλαβε από την μελετητική ομάδα που είχε αναλάβει τη σχετική μελέτη, την πρόταση του ΓΠΣ του Δ. Αμαρουσίου. Στην πρώτη αυτή φάση η κυκλοφοριακή υποδομή του Δήμου στηρίχθηκε στον καθορισμό του κύριου και δευτερεύοντος οδικού δικτύου: κύριοι (διαδημοτικοί) κυκλοφοριακοί άξονες που διέρχονται από το Δήμο είναι η Λεωφόρος Κύμης, η Λεωφόρος Κηφισίας και η Ελευθέρη Λεωφόρος Σταυρού-Ελευσίνας, και δευτερεύοντες η Σωρού, η Πεντέλης και η Αγ. Κωνσταντίνου. Παράλληλα καθορίστηκαν οι θέσεις του **δημοτικού κέντρου** και των **τοπικών κέντρων συνοικίας -γειτονιάς**.

Η παραπάνω πρόταση ακολουθεί σε γενικές γραμμές την εκφρασμένη (την εποχή εκείνη) πολιτική του ΥΧΟΠ: κατά μήκος των κύριων οδικών αξόνων οι ζώνες χαρακτηρίζονται σαν «ζώνες γενικής κατοικίας», ενώ το κέντρο του Δήμου τοποθετείται στην περιοχή μεταξύ της Πλατείας του Ηλεκτρικού Σταθμού και της Πλατείας Κασταλίας. Έτσι η αντίληψη που επικρατούσε την περίοδο εκείνη, δηλαδή της ανάσχεσης της ανάπτυξης εμπορικών και κεντρικών λειτουργιών κατά μήκος των κεντρικών οδικών αξόνων, κυριαρχεί στη φιλοσοφία οργάνωσης των λειτουργιών του Δήμου.

Παρ' όλα αυτά η θέση για την ανάπτυξη «γραμμικών κέντρων» κατά μήκος μικρότερης σημασίας οδικών αξόνων αποτελεί σταθερή αντίληψη των μελετητών της εποχής, οι οποίοι εξακολουθούν να χωροθετούν τα τοπικά κέντρα σε θέσεις ώστε να είναι άμεσα επισκέψιμα από τροχοφόρα.

Η αναθεώρηση του ΓΠΣ Αμαρουσίου.

Η αντίληψη αυτή γίνεται περισσότερο εμφανής μετά το 1986: το αναθεωρημένο ΓΠΣ Αμαρουσίου προβλέπει την ανάπτυξη ενός τμήματος του κέντρου του Δήμου κατά μήκος της Λεωφόρου Κηφισίας και της Αγ. Κωνσταντίνου, επίσης σημαντικού πλέον υπερτοπικού οδικού άξονα.

Σε αυτή τη φάση το σχέδιο του ΓΠΣ του Αμαρουσίου θεσμοθετεί και, με τον τρόπο αυτό, ενισχύει τις «τάσεις» ανάπτυξης υπερτοπικών κέντρων και λειτουργιών κατά μήκος σημαντικών οδικών αξόνων του Λεκανοπεδίου με προεξέχοντες τη Λεωφόρο Συγγρού, τη Λεωφόρο Μεσογείων και τη Λεωφόρο Κηφισίας.

Το ΓΠΣ της Τρίπολης, έδρας της Περιφέρειας Πελοποννήσου.

Το 1986 θεσμοθετείται το ΓΠΣ της πόλεως της Τρίπολης. Η οργάνωση της πόλης αυτής χαρακτηρίζεται από την πρόταση **ανάπτυξης των κεντρικών λειτουργιών** της σε δύο διακεκριμένα σημεία και την **χάραξη της εθνικής οδού εκτός του ορίου της πόλης**. Η κυκλοφοριακή οργάνωση του οικισμού παράλληλα στηρίζεται σε ένα σύστημα περιμετρικής οδού και συγκεντρικών, προς το υπάρχον (και θεσμοθετούμενο) κέντρο, οδών.

Όσον αφορά την οργάνωση των χρήσεων του οικισμού σε σχέση με την προτεινόμενη κυκλοφοριακή οργάνωσή του, θα πρέπει να σημειώσουμε τη διαφαινόμενη προσπάθεια της πρότασης **να απομακρύνει «οχλούσες χρήσεις»** από τον πυρήνα του οικισμού, στο βαθμό που αυτό είναι δυνατό. Στην ίδια λογική βασίζεται και η χωροθέτηση της **ζώνης χονδρεμπορίου** και των **μαζικών μέσων μεταφοράς** καθώς και των **σταθμών**, οι οποίοι προβλέπονται κατά μήκος των κύριων αρτηριών που οδηγούν στον οικισμό, αλλά εκτός του «παραδοσιακού» πυρήνα του.

Αξιόλογη είναι τέλος η προσπάθεια διαχωρισμού του κέντρου σε δύο τμήματα, αφού εκείνη την εποχή η Τρίπολη ορίστηκε σαν κέντρο της Περιφέρειας Πελοποννήσου και επομένως αναμενόταν η μεταφορά και η ενίσχυση λειτουργιών διοίκησης στο κέντρο της.

Το ΓΠΣ της Ναυπάκτου.

Οι προτάσεις για την οργάνωση των λειτουργιών της πόλεως της Ναυπάκτου κινούνται στο ίδιο πνεύμα με εκείνες της Τρίπολης.

Πρώτο σημαντικό σημείο του ΓΠΣ είναι η **χάραξη μιας παρακαμπτήριας οδού** (τμήματος της Εθνικής Οδού) με στόχο την αποσυμφόρηση της παραλιακής λεωφόρου, από την οποία διέρχονται όλα τα τροχοφόρα που κατευθύνονται στην Ήπειρο.

Κατά μήκος της (αποσυμφορημένης πλέον) παραλιακής λεωφόρου αναπτύσσεται το κέντρο του οικισμού και μία σειρά λειτουργιών πολιτισμού και αναψυχής, ενώ η αξιοποίηση της παραλιακής ζώνης εντάσσεται στην ίδια λογική.

Η χωροθέτηση των **κεντρικών λειτουργιών** στην περίπτωση της Ναυπάκτου ακολουθεί τη λογική της «γραμμικής ανάπτυξης». Λογική, η οποία στην περίπτωση αυτή υπαγορεύεται από την γραμμική μορφή ανάπτυξης του οικισμού, γεγονός που οφείλεται με τη σειρά του στην γεωμορφολογία της περιοχής: η ύπαρξη της θάλασσας νότια και εδαφών με ισχυρές κλίσεις στα βόρεια της πόλης δικαιολογούν την μορφή αυτής της ανάπτυξης.

Το ΓΠΣ της Αράχωβας.

Σε αντίθεση με τις περιπτώσεις της Τρίπολης και της Ναυπάκτου, το ΓΠΣ της Αράχωβας κινείται προς την κατεύθυνση της αποδοχής μιάς υπάρχουσας κατάστασης, λόγω των έντονων αντιδράσεων των κατοίκων.

Είναι γεγονός ότι η διέλευση της οδού που οδηγεί στους Δελφούς μέσα από τον οικισμό της Αράχωβας συντέινε στην ανάπτυξη του εμπορίου και επομένως οι αντιδράσεις των κατοίκων, οι οποίοι θεωρούν ζωτικής σημασίας για την ανάπτυξη και ευημερία τους τη διατήρηση της σημερινής κατάστασης έχει κάποιες βάσεις. Όμως στις σημερινές συνθήκες όπου και ο αριθμός των επισκεπτών έχει δραστικά αυξηθεί, αλλά και τα καταναλωτικά πρότυπα τείνουν να αλλάξουν, η ύπαρξη διαμπερούς κυκλοφορίας μάλλον θα βλάψει τον ντόπιο πληθυσμό.

Έτσι και στο ΓΠΣ προτείνεται η χάραξη της εθνικής οδού εκτός των ορίων του οικισμού, αλλά με δυνατότητα άμεσης πρόσβασης προς το κέντρο του. Παράλληλα η ζώνη των κεντρικών λειτουργιών, οι οποίες χωροθετούνται κατά μήκος του κύριου άξονα του οικισμού (δηλαδή πρακτικά στο ήδη διαμορφωμένο κέντρο), προτείνεται σαν ΖΕΚ (Ζώνη Ειδικών Κινήτρων).

Το ΓΠΣ των Νέων Μουδανιών του Ν. Χαλκιδικής.

Ο οικισμός των Ν. Μουδανιών βρίσκεται στο δεύτερο πόδι της Χαλκιδικής του οποίου είναι και το σπουδαιότερο λιμάνι, και επάνω στην εθνική οδό που οδηγεί προς το Άγιο Όρος.

Η θεσμοθέτηση του ΓΠΣ του οικισμού ακολούθησε την πολιτική «οργάνωσης των λειτουργιών» σε ζώνες, που λίγο-πολύ ήταν ήδη διαμορφωμένες. Έτσι η ανάπτυξη της πόλης βασίζεται στη λογική της χωροθέτησης των **κεντρικών λειτουργιών** κατά μήκος της οδού που οδηγεί στο λιμάνι, ενώ παράλληλα το οδικό δίκτυο εμπλουτίζεται με τη χάραξη ενός κλάδου της εθνικής οδού, η οποία διασχίζει τη ζώνη **βιομηχανίας -βιοτεχνίας**, η οποία χωροθετείται εκτός των ορίων του οικισμού.

Μία τέτοια όμως λογική οργάνωσης δεν φαίνεται να βοήθησε την αποσυμφόρηση των οδών που οδηγούν στο λιμάνι, κύρια τους καλοκαιρινούς μήνες, οπότε και ο πληθυσμός του οικισμού αυξάνεται σημαντικά.

Το ΓΠΣ Πανοράματος Θεσσαλονίκης.

Μία ενδιαφέρουσα πρόταση οργάνωσης χρήσεων και κυκλοφορίας περιλαμβάνει το ΓΠΣ Πανοράματος Θεσσαλονίκης. Η σχετική απόφαση εκδόθηκε το 1994.

Κύρια παρέμβαση για την μελλοντική οργάνωση του οικισμού αποτελεί η **χάραξη της Λεωφόρου της Ανατολικής Περιφερειακής** που προβλέπεται εκτός των ορίων του εγκεκριμένου σχεδίου. Η υπόλοιπη κύρια κυκλοφοριακή υποδομή στηρίζεται στην ύπαρξη μιάς συλλεκτηρίου που διασχίζει τον οικισμό (ουσιαστικά «διχοτομεί» τον οικισμό σε βόρειο και νότιο τμήμα), και στις δύο προβλεπόμενες αρτηρίες: η πρώτη αναπτύσσεται στο νότιο τμήμα του και συναντά την «Ανατολική Περιφερειακή» στα Δυτικά και την άλλη προβλεπόμενη αρτηρία στα ανατολικά και η δεύτερη, εκτός ορίων οικισμού, στα ανατολικά.

Οι επεκτάσεις του σχεδίου αφορούν περιοχές περιμετρικά του ήδη εγκεκριμένου και συντελούν στην

ενοποίηση των μέχρι τότε ανεξάρτητων τμημάτων του οικισμού.

Οι μέσοι συντελεστές δόμησης των πολεοδομικών ενοτήτων κυμαίνονται από 0,4 έως 0,58, ενώ η κυρίαρχη χρήση είναι εκείνη της «Γενικής Κατοικίας».

Τέλος οριοθετούνται οι εγκαταστάσεις της κοινωνικής υποδομής, οι κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι, τα κέντρα της κάθε Π.Ε., που είναι αρκετά «ισχνά», και το κέντρο του οικισμού, για το οποίο προτείνεται η κήρυξη του σαν ΖΕΚ, στα πλαίσια της προσπάθειας ενδυνάμωσής του.

Ευλόκαστρο: Οι προβλεπόμενες ρυθμίσεις.

Στα παράλια του Κορινθιακού Κόλπου, ο οικισμός του Ευλόκαστρου οφείλει την ανάπτυξή του στο γεγονός ότι βρίσκεται επί (τόσο της Παλαιάς όσο και της Νέας) Εθνικής οδού που ενώνει την Αθήνα με την Αχαΐκή Πρωτεύουσα καθώς και στη σιδηροδρομική γραμμή που ενώνει την Πελοπόννησο με την υπόλοιπη Ελλάδα.

Η Νέα Εθνική Οδός χαράχθηκε εκτός των ορίων του (τότε) οικισμού, που αναπτυσσόταν γραμμικά, αφού περιοριζόταν βόρεια από τη θάλασσα και νότια από τις γραμμές του ΣΠΑΠ.

Το ΓΠΣ του οικισμού θεσμοθετήθηκε το 1987. Τα προβλήματα που είχαν να αντιμετωπίσουν οι μελετητές απορρέουν κύρια από την ύπαρξη της Εθνικής Οδού αλλά και την μετεξέλιξη του οικισμού από τόπο παραθερισμού σε περιοχή α' κατοικίας. Έτσι τμήματά του αναπτύχθηκαν στα νότια του οικισμού πέραν των σιδηροδρομικών γραμμών αλλά και πέραν της Νέας Εθνικής Οδού, με αποτέλεσμα την (ουσιαστική) διαίρεσή του σε δύο άνισα τμήματα. Παράλληλα συνεχίζεται η «γραμμική» εξάπλωση του οικισμού κατά μήκος της παραλίας.

Η **κυκλοφορία** εντός του οικισμού στηρίζεται σε δίκτυο συλλεκτηρίων, υπαρχουσών και προβλεπόμενων. Οι παρεμβάσεις στην κυκλοφοριακή υποδομή εξαντλούνται στα όρια του σχεδίου και επομένως δεν περιλαμβάνονται στην θεσμοθετημένη απόφαση προτάσεις για την Εθνική Οδό.

Το κέντρο του οικισμού οριοθετείται στο υπάρχον και έχει την μορφή «γραμμικού κέντρου» κατά μήκος δύο συλλεκτηρίων. Επιπρόσθετα σε κάθε Π.Ε. προβλέπεται η ανάπτυξη τοπικών κέντρων, για τα οποία γίνεται προσπάθεια ενδυνάμωσής τους με την κήρυξη των αντίστοιχων περιοχών σαν ΖΕΚ.

Πολύγυρος: Το ΓΠΣ της πρωτεύουσας του Νομού Χαλκιδικής.

Για τον οικισμό του Πολυγύρου το ΓΠΣ θεσμοθετήθηκε αρχικά το 1986 και αναθεωρήθηκε το 1988. Ο υπόψη οικισμός βρίσκεται στο κέντρο ενός κατ' εξοχήν τουριστικού Νομού αλλά μακριά από τις δυναμικά εξελισσόμενες τουριστικά παραλιακές περιοχές. Η οργάνωση των χρήσεων του οικισμού ακολούθησε σε γενικές γραμμές την υπάρχουσα κατάσταση.

Προβλέπεται, κατ' αρχήν, η ανάπτυξη **δύο κέντρων**. Το πρώτο, στο κέντρο βάρους του οικισμού, συγκεντρώνει τις **εμπορικές και διοικητικές δραστηριότητες** του και αναπτύσσεται γραμμικά κατά μήκος των υπαρχουσών οδών που χαρακτηρίζονται σαν «συλλεκτήριες» και διασχίζουν την πόλη. Το δεύτερο κέντρο του οικισμού οριοθετείται στο ανατολικό όριο του σχεδίου και περιλαμβάνει το χώρο γύρω από το Μουσείο, ο οποίος οργανώνεται **σαν πόλος πολιτιστικών λειτουργιών**. Στο σχέδιο του 1986 το κέντρο αυτό είχε περιορισμένη έκταση, ενώ με το αναθεωρημένο σχέδιο του 1988 επεκτείνεται, σχεδόν διπλασιάζεται σε έκταση, και φτάνει μέχρι την προβλεπόμενη (παράκαμψη) αρτηρία που σχεδιάστηκε εκτός των ορίων του οικισμού.

Οι παραπάνω προτάσεις δεν διαφέρουν ουσιαστικά από την πρακτική που ακολουθήθηκε λίγο-πολύ στο σχεδιασμό των ελληνικών πόλεων. Εδώ όμως θα θέλαμε να επισημάνουμε δύο σημεία που έχουν ιδιαίτερα ενδιαφέρον:

Η πρώτη επισήμανση αφορά την **ένταση** με την οποία εμφανίζονται τα **προβλήματα στάθμευσης και διέλευσης**, και τα οποία συνδέονται άμεσα με το βαθμό ανάπτυξης κάθε οικισμού. Έτσι στην περίπτωση του Πολύγυρου δεν φαίνεται να προκύπτουν ιδιαίτερα προβλήματα από τις προτάσεις οργάνωσης των κέντρων.

Η δεύτερη επισήμανση αφορά την **έκφραση της πολιτικής** όσον αφορά τη **χωροθέτηση των κεντρικών λειτουργιών** όπως αυτή προκύπτει από τα δύο σχέδια που συντάχθηκαν σε διαφορετικό χρόνο: η επέκταση του κέντρου μέχρι τη σχεδιαζόμενη παράκαμψη του οικισμού εντάσσεται στα πλαίσια της πολιτικής ανάπτυξης των κεντρικών λειτουργιών κατά μήκος και (νέων) οδικών αξόνων.

Στις προτάσεις του παραπάνω ΓΠΣ περιλαμβάνεται και η οριοθέτηση δύο ζωνών **ανάπτυξης δραστηριοτήτων** αφενός **λιανικού εμπορίου** και αφετέρου **χονδρεμπορίου και αποθήκευσης** σε επαφή με κύριους οδικούς άξονες, οι οποίοι οδηγούν στους γύρω οικισμούς.

Το ΓΠΣ της Καβάλας.

Η πόλη της Καβάλας είναι η κατάληξη του γνωστού αναπτυξιακού άξονα S⁵. Η ανάπτυξη της στηρίχθηκε κύρια στην ύπαρξη του λιμανιού της και στη βιομηχανία. Οι προτάσεις για την κυκλοφοριακή οργάνωση της πόλης στηρίζονται στην χάραξη της **ταχείας λεωφόρου-παράκαμψης** που προβλέπεται στο βόρειο όριο του σχεδίου και σε ένα εκτεταμένο δίκτυο αρτηριών και συλλεκτηρίων.

Η **κύρια αρτηρία** διασχίζει την πόλη κατά μήκος της παραλίας. Κατά μήκος του κύριου αυτού οδικού άξονα οργανώνονται όλες οι σημαντικές λειτουργίες της πόλης:

Στο κέντρο βάρους και κοντά στο λιμάνι έχει χωροθετηθεί το **διοικητικό και εμπορικό κέντρο**. Ανατολικότερα αναπτύσσεται η ζώνη των «μικτών χρήσεων» που κύρια στην περίπτωση αυτή αφορά παραδοσιακές μικρομεσαίες βιοτεχνικές επιχειρήσεις. Προχωρώντας προς το ανατολικό όριο του σχεδίου πόλης θα συναντήσουμε «γραμμικά» αναπτυσσόμενα **συνοικιακά κέντρα** αλλά και το **Νοσοκομείο** της Καβάλας και τη **ζώνη βιοτεχνίας**.

Η κυκλοφοριακή υποδομή συμπληρώνεται με ένα εκτεταμένο δίκτυο συλλεκτηρίων που εξασφαλίζουν αφ' ενός τη σύνδεση της κύριας συλλεκτήριας με την ταχεία λεωφόρο και αφ' ετέρου την πρόσβαση τροχοφόρων σε όλες τις εγκαταστάσεις της κοινωνικής υποδομής που είναι διάσπαρτες σε όλο τον οικιστικό ιστό της πόλης.

13.4. Τα προβλήματα

13.4.1. Οι χρήσεις γης

(α) Ο ορισμός του περιεχομένου των χρήσεων.

Επανελημμένα έχουν γίνει προσπάθειες για τον καθορισμό και την κωδικοποίηση των χρήσεων ανάλογα με την **ειδική πολεοδομική λειτουργία τους**. Το περιεχόμενο κάθε ειδικής λειτουργίας όμως δεν είναι μία «στατική» αλλά μία χρονικά εξελισσόμενη έννοια, ενώ παράλληλα αφορά πληθώρα «λειτουργιών» με διαφορετικά γενικά και ειδικά χαρακτηριστικά.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα δυναμικά εξελισσόμενου περιεχομένου αποτελεί η κατηγορία «εμπορικά καταστήματα, καταστήματα παροχής υπηρεσιών».

Εμπορικό κατάστημα είναι, καταρχήν, ένας πολύ ευρύς όρος, ο οποίος εμπεριέχει και το μικρό κατάστημα (καθημερινής) χρήσης αλλά και τα μεγαλύτερα καταστήματα, καθημερινής ή σπάνιας χρήσης, καταστήματα λιανικού ή χονδρικού εμπορίου. Ταυτόχρονα περιλαμβάνει καταστήματα τα οποία έχουν ανάγκη καθημερινής ή συχνής τροφοδοσίας και καταστήματα που έχουν ανάγκη τακτής αλλά λιγότερο συχνής τροφοδοσίας. Η καταστήματα τα οποία εφοδιάζονται με ένα είδος εμπορεύματος, επομένως με μικρότερη συχνότητα κυκλοφορίας οχημάτων φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων ή πολλών ειδών εμπορευμάτων και επομένως ανάγκη μεγάλης συχνότητας προσέγγισης και κυκλοφορίας οχημάτων τροφοδοσίας.

Όλα τα παραπάνω όμως χαρακτηριστικά δημιουργούν και διαφορετικής έντασης και φύσης προβλήματα στη λειτουργία των οδικών αξόνων.

Εξ ίσου πολύπλοκος είναι και ο ορισμός του όρου «**παροχή προσωπικών υπηρεσιών**», που συνδέεται τόσο με το επίπεδο ανάπτυξης του οικισμού (μητροπολιτικό κέντρο, ή νομαρχιακό κέντρο κλπ), όσο και με το είδος των παρεχόμενων υπηρεσιών (συχνή προσέγγιση πελατών ή σπάνια κλπ). Έτσι η ανάπτυξη κτιρίων γραφείων κατά μήκος αρτηριών στο Λεκανοπέδιο της Αττικής προκαλεί διαφορετικής μορφής προβλήματα στη λειτουργία τους από εκείνα ενός μικρού νομαρχιακού κέντρου (π.χ. του Πολύγυρου).

5. Ο άξονας αυτός αρχίζει από την Πάτρα και διασχίζει όλες τις αναπτυγμένες περιοχές της Ελλάδας (Αθήνα – Λαμία – Βόλο – Λάρισα – Θεσσαλονίκη - Καβάλα).

(β) Το περιεχόμενο των θεσμοθετούμενων ζωνών.

Για κάθε μελετητή πολεοδομικού σχεδίου προβάλλει έντονα το δίλημμα του καθορισμού ζωνών ανάλογα με την ειδική πολεοδομική λειτουργία τους. Ο καθορισμός αυτός εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, όπως:

- **αναπτυξιακούς:** ο μελετητής καθορίζει τις ζώνες εκείνες οι οποίες επιτρέπουν την καλύτερη λειτουργία στις χρήσεις που εξασφαλίζουν την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής (σε περίπτωση περιοχής εκτός σχεδίου) ή/και του οικισμού (σε περίπτωση περιοχής εντός σχεδίου) σε συνέχεια των υπαρχόντων αναπτυξιακών σχεδίων
- **υπάρχουσες τάσεις:** με βάση τα αναπτυξιακά σχέδια θα πρέπει να καθορισθούν οι ζώνες χρήσεων είτε για να ενισχυθούν οι υπάρχουσες τάσεις (πιθανή θέσπιση ειδικών κινήτρων) είτε για να ανασχεθεί ή/και να περιορισθεί η εξάπλωσή τους (ζώνες με αποκλεισμό ορισμένων χρήσεων).
- **προστασία του περιβάλλοντος:** πιθανός καθορισμός ζώνης οχλουσών δραστηριοτήτων με στόχο την οργάνωσή τους και την εξασφάλιση κατάλληλης υποδομής ώστε να ελαχιστοποιούνται οι επιπτώσεις στο περιβάλλον.

Ο ορισμός του περιεχομένου των ζωνών όμως απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή ώστε να υλοποιούνται οι στόχοι που τίθενται κάθε φορά. Αναφέρουμε εδώ τις βασικές κατηγορίες που χρησιμοποιήθηκαν κατά καιρούς για τη θεσμοθέτηση ζωνών στις διάφορες πολεοδομικές μελέτες.

1. Αμιγής κατοικία.
2. Γενική κατοικία.
3. Πολεοδομικά κέντρα- κεντρικές λειτουργίες πόλης- τοπικό κέντρο συνοικίας-γειτονιάς.
4. Μη οχλούσα βιομηχανία- βιοτεχνία, βιομηχανικό και βιοτεχνικό Πάρκο (χαμηλή και μέση όχληση).
5. Οχλούσα βιομηχανία-βιοτεχνία (υψηλή όχληση).
6. Χονδρεμπόριο.
7. Τουρισμός-αναψυχή.
8. Ελεύθεροι χώροι- αστικό πράσινο.
9. Κοινοφελείς εξυπηρετήσεις.

Στη συνέχεια για κάθε κατηγορία ζώνης αναφέρονται οι επιτρεπόμενες χρήσεις ενώ παράλληλα -στα τελευταία νομοθετήματα- δίνεται η δυνατότητα στο νομοθέτη να αφαιρέσει από κάποια κατηγορία χρήσεις.

Η πρακτική που ακολουθείται λοιπόν συνήθως είναι η συγκέντρωση των «κεντρικών λειτουργιών» στα πολεοδομικά κέντρα και η διάχυση των υπόλοιπων (ουσιαστικά κεντρικών επίσης λειτουργιών) επιτρεπόμενων χρήσεων στη γύρω περιοχή που χαρακτηρίζεται σαν ζώνη «γενικής κατοικίας».

Η εφαρμογή μιας τέτοιας πολιτικής όσον αφορά τις χρήσεις γης⁶ ουσιαστικά ανατρέπει τους αρχικούς στόχους του Διατάγματος που ήταν η άσκηση ενός αποτελεσματικού ελέγχου των χρήσεων. Χωρίς να

παραβλέπουμε τις δυσκολίες ενός τέτοιου εγχειρήματος θα θέλαμε κατ' αρχήν να σημειώσουμε ότι:

- με την εφαρμογή του διατάγματος **αποδυναμώνονται τα κέντρα**, εφόσον οι επιχειρηματίες προτιμούν θέσεις όπου τα ενοίκια είναι χαμηλότερα απ' ότι στις κεντρικές περιοχές
- **παράλληλα δημιουργούνται προβλήματα συμφόρησης και θορύβου στις περιοχές της γενικής κατοικίας από τη συγκέντρωση «εντατικών» χρήσεων**

Τα ίδια προβλήματα προκύπτουν και από την πρακτική που ακολουθείται για τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό μιας περιοχής, θέμα στο οποίο θα αναφερθούν άλλοι εισηγητές του συνεδρίου. Πέρα όμως από τα προβλήματα που οφείλονται στις αδυναμίες αυτές, προκύπτουν και σοβαρά θέματα που συνδέονται με τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό και την πολεοδομική λειτουργία μιας περιοχής τα κυριότερα των οποίων είναι:

α) Η **στάθμη των παρεχόμενων εξυπηρετήσεων**. Ακόμα και εάν διευθετηθούν ορισμένα θέματα όπως η κατάταξη ενός οδικού άξονα, παραμένει ανοικτό το θέμα της στάθμης των εξυπηρετήσεων που είναι δυνατόν να παρέχει στους χρήστες. Πολλοί οδικοί άξονες που κατατάχθηκαν σε κάποια κατηγορία (π.χ. αρτηρία) κάποια χρονική στιγμή, πολύ γρήγορα χάνουν βασικά χαρακτηριστικά τους και επομένως και την ιδιότητα της κατηγορίας του οδικού άξονα για την οποία προοριζόταν.

β) Το γεγονός ότι η κυκλοφοριακή υποδομή σχεδιάζεται με βάση **δεδομένη αναπτυξιακή φάση** ενός οικισμού (ή μιας περιοχής) και καλείται να επιλύσει δεδομένα προβλήματα που απορρέουν από την υπάρχουσα κατάσταση.

γ) Πολλές φορές όμως ένας οδικός άξονας **δεν εξαρτάται μόνο** από την εξέλιξη της περιοχής στην οποία εντάσσεται και εξυπηρετεί αλλά και **ενός ευρύτερου γεωγραφικού χώρου**.

Έτσι και το όποιο πολεοδομικό σχέδιο αλλά και κάποιο αναθεωρημένο δεν θα ήταν δυνατόν να επιλύσει παρά μόνο για ένα πολύ περιορισμένο χρονικό διάστημα ζητήματα που συνδέονται με τα κυκλοφοριακά και πολεοδομικά προβλήματα μιας περιοχής, γεγονός που οδηγεί στην αναγκαιότητα:

- ενός ολοκληρωμένου κυκλοφοριακού και πολεοδομικού σχεδιασμού μιας ευρύτερης περιοχής
- ύπαρξης μηχανισμών παρακολούθησης και ελέγχου των εξελίξεων της περιοχής αυτής.

13.5. Συμπεράσματα

Από τα σημεία που αναπτύχθηκαν παραπάνω και αναφέρονται στις «χρήσεις γης» απ' ενός και στην «κυκλοφορία» αφετέρου αποδεικνύεται ότι η αντιμετώπιση του θέματος που αφορά τις χρήσεις και τη λειτουργία του παρόδιου χώρου δεν είναι δυνατόν να επιλυθεί στα στενά πλαίσια κάποιας πολεοδομικής και κυκλοφοριακής μελέτης βασισμένων σε «νομοθε-

6. Αφορά τις περιοχές εντός σχεδίου.

τήματα» αλλά με τη θέσπιση -κατά περίπτωση- **ενός πλέγματος ρυθμίσεων και μέτρων.**

Οι διάφορες πολεοδομικές μελέτες εστιάζονται στην επίλυση των κυριότερων προβλημάτων που κύρια αφορούν περιπτώσεις όπου τα κυκλοφοριακά προβλήματα είναι έντονα.

Έτσι στα πρώτα ΓΠΣ είναι εμφανής η προσπάθεια οργάνωσης κυκλοφορίας - εμπορικών λειτουργιών με βάση την πολιτική που αναφέραμε στα παραπάνω. Εκτός από το Δήμο Αμαρουσίου η πολιτική αυτή εκφράστηκε και σε ορισμένα ΓΠΣ οικισμών εκτός Αττικής. Σε αρκετά θεσμοθετημένα ΓΠΣ επαρχιακών πόλεων η κυκλοφοριακή οργάνωση στηρίχθηκε κύρια σε χαράξεις παρακαμπτηρίων οδών για την αποφυγή διαμπερών κυκλοφοριακών κινήσεων. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν τα ΓΠΣ της Ναυπάκτου, της Τρίπολης, του Ξυλοκάστρου, σε μια πρώτη χρονική περίοδο και του Πανοράματος Θεσσαλονίκης και της Καβάλας αργότερα. Σε μικρότερο βαθμό η ίδια πρακτική ακολουθήθηκε και στην πόλη της Αράχοβας.

Στο σημείο αυτό θα θέλαμε να επισημάνουμε ορισμένα στοιχεία που αφορούν **στη δυνατότητα εφαρμογής ενός θεσμοθετημένου ΓΠΣ.**

Κατ' αρχάς, όπως ήδη έχουμε αναφέρει παραπάνω, οι προτάσεις του ΓΠΣ αποτελούν δέσμευση για την Πολεοδομική Μελέτη που θα επακολουθήσει, όσον αφορά τόσο την κυκλοφοριακή οργάνωση όσο και την πολεοδομική οργάνωση και τους όρους δόμησης.

Η θεσμοθέτηση όμως αυτή αρχικά αφορούσε την περιοχή που περιλείετο από τη γραμμή του «ορίου σχεδίου πόλης 1987» ενώ οι υπόλοιπες ρυθμίσεις αποτελούσαν «κατευθύνσεις» πολιτικής, οι οποίες για να έχουν νομική ισχύ θα έπρεπε να θεσμοθετηθούν με διάταγμα / απόφαση ΖΟΕ. Έτσι η θεσμοθέτηση των πρώτων ΓΠΣ πρακτικά επέλυε μόνο το πρόβλημα οργάνωσης των περιοχών κατοικίας.

Η αδυναμία αυτή εντοπίστηκε σύντομα και με το Νέο Οικιστικό Νόμο του 1997 με το ΓΠΣ καθορίζονται πλέον και οι προς πολεοδόμηση περιοχές «ανάπτυξης παραγωγικών δραστηριοτήτων».

Αλλά και παραπέρα θα πρέπει να αναλυθούν περισσότερο άλλα δύο σημεία που αφορούν ιδιαίτερα το αντικείμενο στο οποίο αναφερόμαστε.

Το πρώτο αφορά τα **τμήματα των αρτηριών, λεωφόρων και συλλεκτριών**, τα οποία διέρχονται **εκτός των ορίων του οικισμού.** Εκτός από το γεγονός ότι η θεσμοθέτηση του ΓΠΣ περιλάμβανε αποκλειστικά την περιοχή που οριζόταν από το εγκριμένο σχέδιο και τις επεκτάσεις, δηλαδή περιοχές ανάπτυξης της οικιστικής χρήσης, ο χαρακτηρισμός του είδους του οδικού άξονα και η θεσμοθέτηση και κατασκευή του γίνονται με άλλες διαδικασίες στις οποίες θα αναφερθούν άλλοι εισηγητές. Επιπλέον οι διαδικασίες αυτές ανήκουν στην αρμοδιότητα άλλου φορέα και οπωσδήποτε ο συντονισμός των ενεργειών

που απαιτούνται για την υλοποίησή του δεν είναι πάντοτε εφικτός.

Ο **κύριος κίνδυνος** πάντως αφορά την **εξέλιξη της περιοχής γύρω από αυτούς τους οδικούς άξονες.**

Η εξέλιξη αυτή σχετίζεται αφ' ενός με την «προσδοκία» για αύξηση των τιμών γης εκ μέρους των ιδιοκτητών των αγροτεμαχίων που εκτείνονται κατά μήκος του οδικού άξονα, και αφ' ετέρου με την «αξιοποίηση» του θεσμικού πλαισίου⁷, το οποίο μετά τον χαρακτηρισμό της οδού και εφόσον δεν υπάρξουν παράλληλες ενέργειες, επιτρέπουν την ανέγερση κτιρίων με ειδικούς (ευμενέστερους) όρους. Ο κίνδυνος αυτός αυξάνεται από το γεγονός ότι σε ορισμένα ΓΠΣ δεν γίνεται πρόβλεψη για τις χρήσεις που θα ήταν επιθυμητό να αναπτυχθούν κατά μήκος των οδικών αξόνων. Με τον τρόπο αυτό οι όποιες προς σωστή κατεύθυνση προτάσεις που διατυπώνονται στο ΓΠΣ κινδυνεύουν να ανατραπούν (π.χ Τρίπολη, Πανόραμα).

Πέρα όμως από τη σημαντική παρέμβαση στον τομέα της κυκλοφορίας η σωστή οργάνωση των οικισμών στηρίχθηκε επίσης στην προσπάθεια **τόνωσης των κεντρικών λειτουργιών σε επίπεδο Πολεοδομικής ενότητας / συνοικίας και στην αποσυμφόρηση με αυτόν τον τρόπο, του κέντρου.** Βασικό ρόλο στην απόφαση που παίρνεται κάθε φορά παίζουν οι τάσεις ανάπτυξης και σε μικρότερο βαθμό οι προσπάθειες ανατροπής και αντιστροφής των τάσεων, όπου αυτές διαπιστώνεται ότι θα καταστρέψουν την ομαλή οργάνωση και εξέλιξη του οικισμού.

Το γεγονός αυτό, σαν κατεύθυνση πολιτικής που αφορά άμεσα τους οδικούς άξονες, είναι φανερό στα πρώτα θεσμοθετημένα ΓΠΣ.

Έτσι, ενώ αρχικά τα κέντρα των πόλεων οργανώνονταν μακριά από διαδημοτικούς ή κύριους οδικούς άξονες, εκ των υστέρων η πρακτική αυτή ανατράπηκε και μία σειρά αναθεωρήσεων Γ.Π.Σ. αφορούν ακριβώς την επέκταση των κεντρικών λειτουργιών των οικισμών κατά μήκος των οδικών αξόνων: Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν τα αναθεωρημένα ΓΠΣ. Αμαρουσίου και σε μικρότερο βαθμό, του Πολυγύρου.

Η θέσπιση μέτρων θα πρέπει να συνδέεται και με τη σημασία του οδικού άξονα. Έτσι για παράδειγμα το ΓΠΣ του Ξυλοκάστρου αποτελεί τυπικό παράδειγμα των οικισμών οι οποίοι βρίσκονται επί/ή και πλησίον Εθνικών Οδών. Γίνεται κατανοητό ότι τέτοιου επιπέδου σχεδιασμός (ΓΠΣ) δεν μπορεί να επεκταθεί σε άξονες υπερτοπικής σημασίας, οι οποίοι επηρεάζουν ευρύτερες περιοχές απ' αυτές που περιλαμβάνονται στα όρια μιας ή και περισσότερων οικιστικών αναπτύξεων. Από την άλλη πλευρά είναι αναμφισβήτητο ότι οι όποιες ρυθμίσεις επί των οδικών αυτών αξόνων έχουν άμεση επίπτωση στην εξέλιξη, την οργάνωση και τη λειτουργία των οικισμών αυτών. Η ιστορική εξέλιξη αυτών των τελευταίων καταδεικνύει την ανα-

7. Διατάξεις της εκτός σχεδίου δόμησης.

γκαιότητα σχεδιασμού της παράπλευρης περιοχής των υπερτοπικής σημασίας οδικών αξόνων ώστε να αποφευχθεί η ανάπτυξη ανεπιθύμητων χρήσεων.

Από τα παραπάνω γίνεται φανερό ότι το θέμα των χρήσεων γης του παρόδιου χώρου μπορεί να επιλυθεί με την υιοθέτηση μιας δέσμης μέτρων, τα οποία θα εντάσσονται στις παρακάτω θεματικές ενότητες:

- **Το στάδιο ανάπτυξης** του οικισμού και της ευρύτερης περιοχής του γενικότερα και του παρόδιου χώρου ειδικότερα.
- **Την επιθυμητή εξέλιξη** του οικισμού και ειδικότερα του παρόδιου χώρου
- **Την πρόβλεψη ζωνών ανάπτυξης χρήσεων** «ασυμβίβαστων» με τη χρήση του οδικού άξονα σε κατάλληλα και επιλεγμένα τμήματα του οικισμού.
- **Την εξασφάλιση του οδικού άξονα** στη φάση του σχεδιασμού του με τη θέσπιση δέσμης μέτρων που να αποκλείουν την ανεξέλεγκτη ανάπτυξη εντατικών χρήσεων
- **Την εξασφάλιση παροχής του επιπέδου των εξυπηρετήσεων** για τις οποίες σχεδιάστηκε ο οδικός άξονας με τη θέσπιση περιορισμών και όρων όσον αφορά τις χρήσεις του παρόδιου χώρου

Τέλος για την επίτευξη των παραπάνω στόχων θα πρέπει να προβλεφθούν **μηχανισμοί «συνεχούς ελέγχου των χρήσεων» του παρόδιου χώρου** και η **«θέσπιση κανονισμού κυκλοφορίας» του οδικού άξονα** ανάλογα με τη λειτουργική του κατηγορία.

13.6. Πειραματική εξειδίκευση γενικών αρχών πολεοδομικο - κυκλοφοριακής οργάνωσης - Το παράδειγμα της Τρίπολης

13.6.1. Γενικά

Κάθε πόλη διαθέτει ή πρέπει να διαθέτει θεσμοθετημένα σχέδια συνόλου (όπως τα ΓΠΣ ή για τα μεγάλα αστικά κέντρα και τα ρυθμιστικά κέντρα), καθώς και επί μέρους ενοτήτων (όπως οι πολεοδομικές μελέτες, τα παλαιού τύπου ρυμοτομικά κ.λ.π.). Πέρα όμως απ' αυτά ο χώρος της πόλης υφίσταται την επίδραση και μιας πληθώρας άλλων σχεδίων, προγραμμάτων ή πρωτοβουλιών αρμοδίων όπως συχνά οι δημοτικές αρχές ή και μη αρμοδίων άλλων χρηστών του χώρου. Πολλές από τις πρωτοβουλίες αυτές νομιμοποιούνται με αποφάσεις π.χ. δημοτικών συμβουλίων ή και αρχών ανωτέρου επιπέδου. Άλλες ευρίσκονται στα όρια της νομιμότητας ή προωθούνται με μια «ελαστικότερη» ερμηνεία κειμένων διατάξεων και τέλος άλλες είναι τυπικά αυθαίρετες, όμως συχνά «επιβάλλονται».

Έτσι οι προωθούμενες υλοποιήσεις πολύ συχνά αν όχι πάντα δεν συμπίπτουν με την εικόνα της πόλης που παρουσιάζουν τα θεσμοθετημένα σχέδια. Αν μάλιστα προσθέσουμε σ' αυτό ότι τα θεσμοθετημένα σχέδια είναι συχνά ξεπερασμένα από τις εξελίξεις, ενώ η αναθεώρησή τους καθυστερεί, τότε αντιλαμβανόμαστε πως «νομιμοποιούνται» και γίνονται αποδεκτές οι αποκλίσεις αυτές. Επειδή όμως τούτο σχεδόν πάντα δεν συμβαίνει θεωρήσαμε σκόπιμο οι κατευθύνσεις του ερευνητικού προγράμματος να δρουν διορθωτικά ακόμα και στις συγκυριακές ή ασυντόνιστες ενέργειες των αρμοδίων και μη. Σε τούτο θα βοηθήσουν ορισμένες απλές αρχές πολεοδομικο - κυκλοφοριακής προσέγγισης που σκόπιμο θα είναι να εξειδικεύονται ανά πόλη.

Ας πάρουμε για παράδειγμα την περίπτωση της Τρίπολης. Όπως ήδη επισημάνθηκε στα παραπάνω ο σχεδιασμός της Τρίπολης αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα της προσπάθειας για την αποφυγή διαμπερών κυκλοφοριακών κινήσεων με τη χάραξη παρακαμπτήριας οδού. Η οργάνωση του οικισμού χαρακτηρίζεται αφενός από την ύπαρξη δύο διαχειρισμένων (στο βαθμό που αυτό είναι εφικτό), κέντρων του εμπορικού και του διοικητικού, και αφετέρου από την πρόταση οργάνωσης εντατικών χρήσεων (χονδρεμπόριο, Σταθμός Μαζικών Μέσων Μεταφοράς) εκτός των περιοχών κατοικίας.

Με βάση το εγκεκριμένο ΓΠΣ μπορούμε να υποστηρίξουμε ότι η πόλη της Τρίπολης ακολουθεί το πολεοδομικό μοντέλο ανάπτυξης της «αστροειδούς πόλης», παρόλο που η παρακαμπτήριος δεν έλαβε υπόψη της την επέκταση του αρχικού κέντρου. Έτσι παρ' όλες τις προσπάθειες, αναμένεται ότι θα δημιουργηθούν σοβαρά πολεοδομικά και κυκλοφοριακά προβλήματα, κυρίως εάν ακολουθηθούν οι τάσεις οικιστικής ανάπτυξης πέραν των βορειοδυτικών ορίων της πόλης.

Με βάση τις παραπάνω διαπιστώσεις θα γίνει προσπάθεια να τονιστούν κάποιες νέες αρχές προσέγγισης για την πολεοδομική και κυκλοφοριακή οργάνωση της Τρίπολης.

Θα πρέπει πάντως να τονισθεί ότι οι «προτάσεις» που παρατίθενται παρακάτω είναι μόνο ενδεικτικές και δεν επιδιώκουν να υποκαταστήσουν τις υφιστάμενες ή προς αναθεώρηση μελέτες. Εμφανίζονται εδώ μόνο ως υπόδειγμα μεθόδου.

Θα πρέπει πάντως να τονισθεί ότι οι «προτάσεις» που παρατίθενται παρακάτω είναι μόνο ενδεικτικές και δεν επιδιώκουν να υποκαταστήσουν τις υφιστάμενες ή προς αναθεώρηση μελέτες. Εμφανίζονται εδώ μόνο ως υπόδειγμα μεθόδου.

13.6.2. Η Ανάλυση

Σε περιπτώσεις αποφάσεων που λαμβάνονται από Δήμους, **Νομαρχιακές** αυτοδιοικήσεις κ.λ.π. και επηρεάζουν την πολεοδομική εξέλιξη της πόλης, όπως είναι π.χ. εγκρίσεις χωροθέτησης εγκαταστάσεων σε εκτός σχεδίου περιοχές ή ακόμη εγκρίσεις χωροθέτησης βιομηχανικών, παραθεριστικών, κ.λ.π. περιοχών, είναι σκόπιμο πριν την απόφαση να γίνει μια ειδικότερη ανάλυση ορισμένων στοιχείων του οικισμού σε ότι αφορά τις χρήσεις γης και την κυκλοφορία. Συγκεκριμένα συνιστάται:

- Ο εντοπισμός ειδικών χρήσεων γης κυρίως παραγωγικής και κοινωνικής υποδομής, που χαρακτηρίζονται «εντατικές» όσον αφορά τις επιπτώσεις τους στην κυκλοφοριακή οργάνωση του οικισμού. Ειδικότερα θα πρέπει να εκτιμηθεί το μέγεθος και η ένταση της ανάπτυξης

τους και να προσδιορισθεί ο βαθμός επιρροής τους στο ΚΟΔ. Οι χρήσεις αυτές είναι κατά κύριο λόγο:

1. Λιανικό εμπόριο.
2. Χονδρεμπόριο.
3. Υπηρεσίες, διοίκηση.
4. Βιομηχανία – βιοτεχνία.
5. Άλλες χρήσεις που προκαλούν κυκλοφοριακά προβλήματα (νοσοκομεία, στρατόπεδα, κ.λ.π.).

• Λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου σε **Κύριο Οδικό Δίκτυο (ΚΟΔ)** που περιλαμβάνει:

1. Δευτερεύουσες αρτηρίες (ΔΑ).
2. Κύριες συλλεκτικές (ΚΣ).

• Μέτρηση των κυκλοφοριακών φόρτων (στο ΚΟΔ).

• Εντοπισμός των κόμβων.

• Αξιολόγηση της κυκλοφοριακής κατάστασης των οδών του ΚΟΔ: προσβάσεις, ταχύτητες οχημάτων (σε ώρες αιχμής).

• Εντοπισμός των προβληματικών σημείων.

Ζητούμενο από την ανάλυση είναι τόσο η «διάγνωση» της υπάρχουσας πολεοδομικής και κυκλοφοριακής οργάνωσης του οικισμού όσο και η προβολή των υπαρχουσών τάσεων σε θέματα χωροθέτησης των εντατικών χρήσεων γης, των τάσεων οικιστικής ανάπτυξης και, τέλος, του εντοπισμού προβληματικών σημείων χωροθέτησης των χρήσεων επί του ΚΟΔ.

13.6.3. Αρχές πολεοδομικό - κυκλοφοριακής οργάνωσης στην περίπτωση της Τρίπολης

Με βάση τα στοιχεία της ανάλυσης για τον οικισμό της Τρίπολης ενδείκνυται μια σειρά παρεμβάσεων που στόχο θα είχαν την εξασφάλιση μεγαλύτερης συνάφειας της κυκλοφοριακής και πολεοδομικής οργάνωσης.

Οι παρεμβάσεις θα μπορούσαν να αφορούν σε:

• Διατήρηση κατ' αρχήν της βασικής διάκρισης Διοικητικού και Εμπορικού κέντρου.

• Χωροθέτηση εντατικών χρήσεων (περιφερειακό νοσοκομείο, γήπεδο) εκτός της περιφερειακής οδού του οικισμού.

• Καθορισμός ζωνών ορισμένου πλάτους από τον άξονα του ΚΟΔ (π.χ. 100μ.) στις περιοχές εκτός σχεδίου και επιβολή στις ζώνες αυτές ελέγχου και περιορισμού της οικιστικής εξάπλωσης, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 του Ν. 2508/97. Απόμα ελαχιστοποίηση ή και πλήρης απαγόρευση χωροθέτησης εγκαταστάσεων ιδιαίτερα επιβαρυντικών κυκλοφοριακά, λόγω του τρόπου πρόσβασής τους από το ΚΟΔ ή της επιβάρυνσης του κυκλοφοριακού φόρτου των κόμβων του οδικού άξονα από τη λειτουργία τους.

• Κήρυξη Ζωνών Αστικού Αναδασμού (ΖΑΑ) κατά μήκος τμήματος της παρακαμπτηρίου οδού της πόλης με στόχο την καλύτερη οργάνωση του παρόδιου χώρου σε περιοχές με τάσεις γραμμικής ανάπτυξης εντατικών χρήσεων.

• Παράλληλα στο χάρτη Π1.11 του «Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου» προτείνεται να ορισθούν επιπλέον:

1. Ο μέγιστος ΣΔ για τις περιοχές κεντρικών λειτουργιών που έχουν αναπτυχθεί κατά μήκος του ΚΟΔ σε 0,6.

2. Ο ΣΔ για τις ειδικές χρήσεις να μην υπερβαίνει το 0,6.

3. Για τις βιομηχανικές περιοχές ο μέγιστος ΣΔ σε 0,9.

• Ως προς την κυκλοφοριακή οργάνωση του οικισμού, συνιστάται σε σχετικό σχέδιο «Μεταφορική υποδομή – Οικισμός» να προσδιορίζονται:

- Το ΚΟΔ που περιλαμβάνει:

1. Τους Αυτοκινητοδρόμους (ΑΥΤ).
2. Τις Κύριες Αρτηρίες (με κεντρική νησίδα) (ΚΑ).
3. Τις Δευτερεύουσες Αρτηρίες (ΔΑ).
4. Τις Κύριες Συλλεκτικές (ΚΣ).

- Οι αντίστοιχοι κόμβοι.

- Το ΔΟΔ που περιλαμβάνει:

1. Τις Δευτερεύουσες Συλλεκτικές (ΔΣ).
2. Τις Τοπικές και μικρότερης σημασίας οδούς (ΤΟ).
3. Τους Τοπικούς Δρόμους (ΤΠ)

• Παράλληλα ενδείκνυται η μείωση των ισόπεδων διασταυρώσεων της παρακαμπτηρίου, στις εισόδους της πόλης, με το οδικό δίκτυο του εσωτερικού δακτυλίου της πόλης.

Φυσικά θα πρέπει να εντοπισθούν και τα τμήματα των οδών για τις οποίες απαιτείται η σύνταξη ΕΠΟΚυΜε. Στην συγκεκριμένη περίπτωση η επιλογή των οδών έγινε με κριτήριο:

(α) Την ύπαρξη εντατικών χρήσεων κατά μήκος της οδού. Τέτοια περίπτωση είναι το δυτικό τμήμα της παρακαμπτηρίου όπου έχουν αναπτυχθεί εμπόριο, διοίκηση αλλά και εγκαταστάσεις κοινωνικής υποδομής (σχολεία, γήπεδα, νοσοκομεία).

(β) Τη διαπίστωση ότι αναμένεται φόρτισης και εντατικοποίησης της ανάπτυξης του δομημένου όγκου του παρόδιου χώρου λόγω της ίδιας της λειτουργίας του οδικού άξονα.

Στην κατηγορία αυτή κατατάχθηκαν οι οδικοί άξονες που οδηγούν προς Καλαμάτα (προς νότο) και προς Μαντίνεια (προς Βορά).

(γ) Την ανάγκη ελέγχου χωροθέτησης και μελέτης των προσβάσεων στις χρήσεις⁸. Τα τμήματα / οδοί που απαιτούν την σύνταξη ΕΠΟΚυΜε επιλέγονται με βάση την λειτουργική κατάταξη της οδού σε συνδυασμό με την ύπαρξη «κεντατικών» χρήσεων. Στην περίπτωση της Τρίπολης επιλέχθηκαν το ΒΑ τμήμα της παρακαμπτηρίου, η ΚΣ, που οδηγεί στο εμπορικό κέντρο και η ΚΑ, που συνδέει την παρακαμπτηρίου με τον αυτοκινητόδρομο και τη βιομηχανική περιοχή. Ιδιαίτερα θα πρέπει να μελετηθούν κατά την σύνταξη της Πολεοδομικής Μελέτης της βιομηχανικής περιοχής η σύνδεσή της με τον αυτοκινητόδρομο.

8. «Θέσεις κλειδιά» όπως αναφέρονται στην παρ. 5 Κεφ. 11.4.3. του ερευνητικού προγράμματος.

14. ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Ιωάννης Φραντζεσκάκης, ομ. καθηγητής ΕΜΠ

14.1. Γενικά

Στην Ελλάδα δεν υπάρχει ειδικό νομικό πλαίσιο και καθιερωμένες προδιαγραφές / οδηγίες για την εκπόνηση αστικών κυκλοφοριακών μελετών σε διάφορες κλίμακες, σε συντονισμό και με τις πολεοδομικές μελέτες, για τις οποίες υπάρχει τέτοιο πλαίσιο. Εκτός ορισμένων εξαιρέσεων (μελέτη κυκλοφοριακών επιπτώσεων σταθμών αυτοκινητών 200 θέσεων και άνω (1, Άρθρο 3), ανάγκες στάθμευσης διαφόρων χρήσεων γης (2)-(7), δεν υπάρχει νομοθεσία για την εκπόνηση αστικών κυκλοφοριακών μελετών ούτε εγκριμένα σχετικά πρότυπα ή οδηγίες. Ορισμένες συσχετίσεις κυκλοφοριακών και πολεοδομικών δεδομένων γίνονται, σε μεταβαλλόμενη έκταση, ανάλογα με τον μελετητή, σε διάφορες κυκλοφοριακές ή πολεοδομικές μελέτες που εκπονούνται για διάφορες κλίμακες, από τη κλίμακα της πόλης μέχρι την κλίμακα ενός δεδομένου κυκλοφοριακού στοιχείου (π.χ. κόμβος, χώρος στάθμευσης) ή μιας συγκεκριμένης χρήσης γης (π.χ. υπεραγορά, κτίριο γραφείων, χώρος αναψυχής). Επίσης το θέμα διερευνάται και σε διάφορες ερευνητικές ή άλλες γενικές εργασίες που μπορούν να βοηθήσουν στη σύνταξη προδιαγραφών και οδηγιών.

Η εκπόνηση των αστικών κυκλοφοριακών μελετών και η κατασκευή του αστικού και περιαστικού οδικού δικτύου ακολουθούν σε γενικές γραμμές το θεσμικό πλαίσιο για τις οδούς εκτός κατοικημένων περιοχών. Βασικά οι μελέτες εκπονούνται και αμείβονται σύμφωνα με το Ν. 716/77, τα Π.Δ. 696/74 και 515/89 και μια σειρά σχετικών διατάξεων, εγκυκλίων, αποφάσεων κλπ. Η πυκνή πολεοδομική ανάπτυξη και η μεγαλύτερη εξάρτηση του οδικού δικτύου από την ανάπτυξη αυτή στις αστικές περιοχές απαιτεί πληρέστερο θεσμικό πλαίσιο αλλά και εξειδικευμένες οδηγίες και πρότυπα σε πλήρη συντονισμό με το αντίστοιχο πολεοδομικό πλαίσιο. Η έλλειψη θεσμικού πλαισίου για τις κυκλοφοριακές μελέτες έχει ως αποτέλεσμα ο αστικός κυκλοφοριακός σχεδιασμός και οι αντίστοιχες μελέτες να εκτελούνται κατά περίπτωση σε διάφορες κλίμακες και λεπτομέρεια. Ακολουθεί μια ενδεικτική κατάταξη σε κατηγορίες των διαφόρων κυκλοφοριακών μελετών που εκπονούνται σήμερα στις αστικές περιοχές της χώρας και μια σύντομη περιγραφή του αντικειμένου και σκοπού κάθε κατηγορίας και του βαθμού που λαμβάνονται υπόψη οι πολεοδομικοί παράγοντες.

14.2. Μελέτες του Συστήματος Μεταφορών Πόλεων ή Δήμων

14.2.1. Γενικές (καθολικές) κυκλοφοριακές μελέτες πόλεων (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.) (Comprehensive Transportation Studies of Cities).

Οι μελέτες αυτές είναι οι πληρέστερες και δαπανηρότερες σε κλίμακα πόλης. Ανατίθενται από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και εκπονούνται σύμφωνα με προδιαγραφές που έχει ετοιμάσει ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ), το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και το ΤΕΕ (8), οι οποίες όμως διαφοροποιούνται κατά περίπτωση και εξελίσσονται χρονικά. Παρόλο που είναι καθαρά κυκλοφοριακές μελέτες, είναι απαραίτητο να βασιστούν σε αντίστοιχες ρυθμιστικές πολεοδομικές μελέτες, από τις οποίες παίρνουν τα στοιχεία πρόβλεψης πληθυσμού, χρήσεων γης, κ.λ.π., που είναι απαραίτητα για τον υπολογισμό των γενέσεων των μετακινήσεων.

Αντικείμενο των μελετών αυτών είναι η λεπτομερής καταγραφή του υφιστάμενου συστήματος μεταφορών μιας πόλης ή μητροπολιτικής περιοχής και των μετακινήσεων που εξυπηρετούνται απ' αυτό, η εκτίμηση των μελλοντικών μετακινήσεων για διάφορα σενάρια πολεοδομικής και συγκοινωνιακής πολιτικής και ανάπτυξης και η επιλογή και επεξεργασία του καλλίτερου.

Σκοπός των μελετών αυτών είναι η δημιουργία ενός μακροχρόνιου πλαισίου και ενός προγράμματος ανάπτυξης του κύριου οδικού δικτύου και γενικότερα του συστήματος μεταφορών της υπό εξέταση πόλης, σύμφωνα με την επιλεγείσα πολιτική αστικής ανάπτυξης και μεταφορών και τις αναμενόμενες αντίστοιχες εξελίξεις πληθυσμού, χρήσεων γης και μετακινήσεων.

Οι μελέτες αυτές θα πρέπει να **επικαιροποιούνται τακτικά** ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι νεώτερες πολεοδομικές / συγκοινωνιακές εξελίξεις.

Η πρώτη τέτοια μελέτη εκπονήθηκε το 1963-64 για τη **Πρωτεύουσα** από το αμερικανικό γραφείο μελετών Wilbur Smith & Associates σε συνεργασία με το τότε Υπουργείο Δημοσίων Έργων (9). Η μελέτη επαναλήφθηκε μετά 10ετία το 1973-74(10) και αποτέλεσε το πλαίσιο ανάπτυξης του συστήματος μεταφορών της Πρωτεύουσας. Πολλά από τα κύρια οδικά και άλλα συγκοινωνιακά έργα της Πρωτεύουσας έγιναν ή γίνονται σύμφωνα με αυτή τη μελέτη (π.χ. Λεωφόρος Σταυρού-Ελευσίνας, μετρό, μεγάλοι σταθμοί αυτοκινητών κλπ.).

Ακολούθησαν ανάλογες μελέτες που προκηρύχθηκαν από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. για τη **Λάρισα** (11), **Ηράκλειο** (12), **Πάτρα** (13), **Βόλο** (14). Για τη Θεσ/νίκη έχει περατωθεί πολύ παλιότερα μόνο το πρώτο σκέλος της μελέτης, δηλαδή οι έρευνες, μετρήσεις και αναλύσεις, ενώ το Σεπτέμβριο του 1997 ανατέθηκε από τον Οργανισμό Θεσ/νίκης και υλοποιείται, από ομάδα γραφείων μελετών στην οποία περιλαμβάνεται και γραφείο πολεοδομικών μελετών, η επικαιροποίηση των υφιστάμενων στοιχείων και η εκπόνηση της πλήρους μελέτης (15).

Γενικές κυκλοφοριακές μελέτες πρέπει να εκπονούνται για όλες τις πόλεις ή τουλάχιστον για τις μεγαλύτερες (π.χ. άνω των 10.000 κατοίκων). Όπως όμως αναφέρθηκε παραπάνω, τέτοιες μελέτες έχουν εκπονηθεί ή εκπονούνται σε 6 μόνο πόλεις της Ελλάδας, έναντι των περισσότερων από 120 πόλεων που έχουν σήμερα πληθυσμό πάνω από 10.000 κατοίκους. Επί πλέον η έλλειψη, κατά το χρόνο εκπόνησης των γενικών κυκλοφοριακών μελετών, ολοκληρωμένων και εγκεκριμένων Ρυθμιστικών Σχεδίων έχει σαν αποτέλεσμα να γίνονται παραδοχές, ιδιαίτερα όσον αφορά την ποσοτικοποίηση των πολεοδομικών δεδομένων (κατανομές πληθυσμού και εντάσεις χρήσεων γης) από τους μελετητές των κυκλοφοριακών μελετών, με βάση τα γενικά δεδομένα των διαφόρων πολεοδομικών μελετών που υπάρχουν σε κάθε περίπτωση.

14.2.2. Μελέτες κυκλοφορίας και στάθμευσης δήμων

Από το 1985 άρχισαν να ανατίθενται από τους Δήμους, με τη συγχρηματοδότηση συνήθως του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου και Περιβάλλοντος της Αθήνας και Θεσ/νίκης και με ειδικές προδιαγραφές που εκπονήθηκαν από τον Οργανισμό της Αθήνας, μελέτες κυκλοφορίας και στάθμευσης. Οι μελέτες αυτές είναι απλοποιημένες σε σχέση με την προηγούμενη κατηγορία και δίνουν έμφαση στις άμεσες επεμβάσεις στην περιορισμένη περιοχή ενός Δήμου.

Αντικείμενο των μελετών αυτών είναι η λεπτομερής καταγραφή του συστήματος μεταφορών του Δήμου και του τρόπου χρησιμοποίησής του, η επισήμανση των υφιστάμενων και αναμενόμενων στο άμεσο μέλλον προβλημάτων και η διατύπωση προτάσεων για την αντιμετώπισή τους.

Σκοπός των μελετών αυτών είναι κυρίως ο εντοπισμός και η άμεση αντιμετώπιση προβλημάτων κυκλοφορίας και στάθμευσης.

Τέτοιες μελέτες έχουν εκπονηθεί κατά κανόνα για όλους τους Δήμους της Πρωτεύουσας και της Θεσ/νίκης καθώς και για αρκετούς από τους κύριους Δήμους των άλλων πόλεων της χώρας. Οι μελέτες αυτές έχουν λάβει κατά κανόνα σε γενικές γραμμές υπόψη τα υφιστάμενα Ρυθμιστικά και Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια. Η έλλειψη όμως σαφών σχετικών προδιαγραφών ή έστω οδηγιών αλλά και η έλλειψη της

απαιτούμενης λεπτομέρειας στα πολεοδομικά σχέδια, δεν επέτρεψαν την ανάπτυξη σαφών, εναρμονισμένων συγκοινωνιακών - πολεοδομικών λύσεων. Επί πλέον, πολύ λίγες από τις μελέτες αυτές έχουν προωθηθεί με την ανάθεση μελετών εφαρμογής και ακόμα λιγότερες έχουν εφαρμοστεί κατά το μεγαλύτερο τμήμα τους.

Παρόλα αυτά, από τις μελέτες αυτές έχουν προκύψει αρκετές επιτυχημένες συγκοινωνιακές-πολεοδομικές εφαρμογές όπως πεζοδρομήσεις, δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας (Woonerf), έλεγχος προσβάσεων, περιορισμός ανοιγμάτων μεσαιών νησίδων σε αρτηρίες, χώροι στάθμευσης και μετεπιβίβασης κλπ., οι οποίες μπορεί να χρησιμοποιηθούν ως παραδείγματα σε σχετικές προδιαγραφές ή οδηγίες.

Εκτός από τις παραπάνω γενικές μελέτες πόλεων και Δήμων οι οποίες καλύπτουν μεγάλες αστικές περιοχές και το όλο σύστημα μεταφορών τους, συμπεριλαμβανομένου και του κύριου οδικού δικτύου, έχουν εκπονηθεί ή εκπονούνται μια σειρά άλλων ειδικών μελετών οι οποίες καλύπτουν ορισμένα τμήματα του συστήματος μεταφορών. Οι ειδικές αυτές μελέτες εντάσσονται σε κάποια γενική κυκλοφοριακή μελέτη, όπως οι αναφερόμενες παραπάνω, εφόσον μια τέτοια μελέτη έχει εκπονηθεί και έχει γίνει αποδεκτή. Παρακάτω αναφέρονται μερικές από τις μελέτες αυτές που αφορούν ή έχουν άμεση σχέση με τις κυκλοφοριακές μελέτες των κύριων οδών.

14.3. Μελέτες Τμημάτων του Συστήματος Μεταφορών

14.3.1. Μελέτες κύριων οδών

Οι μελέτες αυτές αναφέρονται είτε σε διανοίξεις νέων οδών είτε σε βελτιώσεις υφιστάμενων (π.χ. αναδιάρθρωση, σήμανση και σηματοδότηση κόμβων). Συνήθως οι οδοί αυτές προβλέπονται από κάποια υφιστάμενη γενικότερη κυκλοφοριακή ή πολεοδομική μελέτη και εκπονούνται στα παρακάτω τέσσερα στάδια, όπως προβλέπεται και στο ΠΔ 609/74, Κεφάλαιο Γ (16).

α. Προκαταρκτική (λειτουργική) μελέτη, όπου καθορίζονται, πέρα από τα βασικά στοιχεία οδοποιίας της οδού (χάραξη, μηχανοτομή, εύρος κάλυψης, διατομή) και η βασική κυκλοφοριακή λειτουργία της οδού (μορφές κόμβων, παράπλευροι οδοί, προσβάσεις σε τοπικό δίκτυο κλπ) καθώς και οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις από την κατασκευή και λειτουργία. Στο στάδιο αυτό πρέπει να εντάσσεται σωστά η οδός στο πολεοδομικό ιστό της πόλης και να επιλύονται όλα τα προβλήματα που δημιουργεί η ένταξη αυτή. Θα πρέπει να εξετάζονται διάφορες εναλλακτικές λύσεις και να επιλέγεται η καλλίτερη από άποψη κυκλοφορίας, περιβαλλοντικών επιπτώσεων και ανάλυσης δαπανών / οφέλους.

β. Προμελέτη που γίνεται επί χαρτών σε κατάλληλη κλίμακα, όπου οριστικοποιούνται και τα στοιχεία

οδοποιίας και λειτουργίας της οδού και καθορίζονται όλες οι διαστάσεις για να είναι δυνατή η εφαρμογή της στο έδαφος.

γ. Οριστική μελέτη που γίνεται με χάραξη της οδού στο έδαφος, ή επί κατάλληλα ψηφιοποιημένων λεπτομερών χαρτών, όπου οριστικοποιούνται όλες οι διαστάσεις.

δ. Μελέτη εφαρμογής που περιλαμβάνει τα κατασκευαστικά σχέδια το πρόγραμμα κατασκευής, και τα τεύχη δημοπράτησης.

Το πρώτο στάδιο της προκαταρκτικής μελέτης μπορεί να εκπονηθεί και κατά τη γενική κυκλοφοριακή μελέτη μιας πόλης ή ενός Δήμου μέσα στα πλαίσια ετοιμασίας των λειτουργικών σχεδίων του προτεινόμενου κύριου οδικού δικτύου.

Το στάδιο της οριστικής μελέτης μπορεί να ανατεθεί και στον ίδιο τον κατασκευαστή μέσα στα πλαίσια **σύμβασης μελέτης-κατασκευής** ή και **σύμβασης παραχώρησης** στη περίπτωση αυτοκινητοδρόμου με διόδια, όπου ο κατασκευαστής αναλαμβάνει και την μερική ή ολική χρηματοδότηση του έργου και την εκμετάλλευσή του.

Δυστυχώς η εμπειρία δείχνει ότι δεν δίνεται η έρευνα σημασία στο καθοριστικό πρώτο στάδιο της προκαταρκτικής μελέτης, με αποτέλεσμα να μην επιλέγονται έγκαιρα οι πιο κατάλληλες λύσεις, και να προκύπτουν προβλήματα και αλλαγές κατά την εκπόνηση των επόμενων σταδίων της μελέτης αλλά και κατά την εφαρμογή, οπότε και εκδηλώνονται πολλές φορές και οι αντιδράσεις των θιγόμενων από την κατασκευή και λειτουργία της οδού.

Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν οι ελεύθεροι Λεωφόροι Ελευσίνος – Σταυρού - Αεροδρομίου και Δυτική Περιφερειακή Υμηττού. Παρ' όλες τις αλληπάλληλες μελέτες που έχουν γίνει κατά καιρούς γι' αυτούς τους σημαντικούς αστικούς αυτοκινητοδρόμους, σήμερα οπότε έχει ανατεθεί η κατασκευή τους, δεν έχουν ακόμα οριστικοποιηθεί σημαντικά λειτουργικά χαρακτηριστικά όπως οι συνδέσεις τους με τους οικισμούς που διασχίζουν και η λεπτομερής κυκλοφοριακή / πολεοδομική αναδιοργάνωση των περιοχών διέλευσης των λεωφόρων και ιδιαίτερα των οδών σύνδεσης με αυτές και των αντίστοιχων ανισόπεδων κόμβων. Έχουν ήδη εκδηλωθεί σοβαρές αντιδράσεις από ορισμένους Δήμους με αποτέλεσμα να εκπονείται σήμερα εκ των υστέρων μια Κυκλοφοριακή / λειτουργική μελέτη στην περιοχή των Δήμων Παπάγου - Ζωγράφου - Αγ. Παρασκευής όπου δεν έχουν ακόμη οριστικοποιηθεί οι διαδρομές εισόδου-εξόδου στους προβλεπόμενους κόμβους.

14.3.2. Μελέτες αναδιοργάνωσης και ευνόησης Λεωφορείων

Αντικείμενο των μελετών αυτών είναι η καλύτερη οργάνωση των λεωφορειακών συγκοινωνιών (πυκνότερα δρομολόγια, καλύτερη κάλυψη κλπ) ή την ευ-

νόησή τους (ειδικές λωρίδες λεωφορείων, προτεραιότητα στη σηματοδότηση), ώστε να βελτιωθεί το επίπεδο της προσφερόμενης εξυπηρέτησης.

Στόχος των μελετών αυτών είναι η προσέλευση πελατείας στα λεωφορεία και η μείωση της χρήσης των επιβατικών αυτοκινήτων ΙΧ και ταξί. Με τις μελέτες αυτές γίνεται προσπάθεια να αντιμετωπισθεί το φαινόμενο της συνεχούς αύξησης της κυκλοφορίας που δεν είναι πλέον δυνατό να εξυπηρετηθεί από το ήδη κορεσμένο κύριο οδικό δίκτυο με αποτέλεσμα την αύξηση της διαμπερούς κυκλοφορίας μέσα από τις περιοχές κατοικίας και άλλες ευαίσθητες περιοχές.

Πρόσφατο παράδειγμα αποτελεί η αναδιοργάνωση των αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας και η δημιουργία της ειδικής λωρίδας λεωφορείων στη Λ. Κηφισίας(17),(18). Παρόλο που οι μελέτες αυτές δεν εφαρμόστηκαν όπως προβλέπετο λόγω της έλλειψης οδηγιών που δεν επέτρεψε την αύξηση της συχνότητας διέλευσης των λεωφορείων, της αποτυχίας υλοποίησης των προτεινόμενων θέσεων στάθμευσης μετεπιβίβασης και επιβίβαση / αποβίβασης ταξί κλπ., παρατηρήθηκε για πρώτη φορά μια αύξηση της χρήσης των λεωφορείων μετά από την περίοδο της συνεχούς πτώσης που άρχισε στη δεκαετία του 1960.

14.3.3. Μελέτες στάθμευσης

Όπως είναι γνωστό με την κατάλληλη πολιτική στάθμευσης είναι δυνατόν να επηρεασθεί τόσο η κυκλοφορία όσο και η ανάπτυξη των διαφόρων χρήσεων γης(19). Μελέτες στάθμευσης των παρακάτω τριών κατηγοριών έχουν εκπονηθεί ή εκπονούνται στην Πρωτεύουσα, τη Θεσ/νίκη και τις άλλες μεγάλες πόλεις της Ελλάδος και έχουν εφαρμοστεί με διάφορους βαθμούς επιτυχίας.

α. Μελέτες ελεγχόμενης στάθμευσης.

Με τη σωστή εφαρμογή της ελεγχόμενης στάθμευσης ευνοούνται οι βραχυχρόνιες σταθμεύσεις για την εξυπηρέτηση των διαφόρων λειτουργιών και αποθαρρύνεται η μακροχρόνια στάθμευση των εργαζομένων σε μια περιοχή. Οι τελευταίοι μπορούν ευκολότερα να χρησιμοποιούν τις Δημόσιες Συγκοινωνίες, ιδιαίτερα αν αυτές έχουν βελτιωθεί σύμφωνα με την προηγούμενη κατηγορία μελετών.

Στους περισσότερους Δήμους της χώρας, όπου η ελεγχόμενη στάθμευση εφαρμόστηκε μετά από λεπτομερείς μελέτες και σύμφωνα με τις πραγματικές ανάγκες βραχυχρόνιας στάθμευσης και στάθμευσης κατοίκων αλλά και τις διαθέσιμες κατάλληλες θέσεις στάθμευσης, το μέτρο επέτυχε και έγινε κατά κανόνα αποδεκτό. Η πρόσφατη εφαρμογή του μέτρου στον Δήμο της Αθήνας, χωρίς προηγούμενη μελέτη, δημιούργησε δικαιολογημένες αντιδράσεις. Αναφέρεται για παράδειγμα η καθιέρωση θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης σε κρίσιμα σημεία όπου απαγορευόταν η στάθμευση γιατί στραγγάλιζε την κυκλοφορία (π.χ. προσβάσεις σηματοδοτούμενων κόμβων, οδοί μεγά-

λης κυκλοφορίας) με αποτέλεσμα την επιδείνωση των κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών συνθηκών(20),(21) αντί της αναμενόμενης βελτίωσης τους, όπως έγινε σε άλλους Δήμους. Χαρακτηριστικό είναι ότι πολλές από τις σημασμένες θέσεις στάθμευσης είναι παράνομες σύμφωνα και με το άρθρο 34 του ΚΟΚ (22) .

Η πρόσφατη απόφαση του Συμβουλίου της Επιτροπής στην ουσία καταργεί την ελεγχόμενη στάθμευση υπό τη σημερινή της μορφή, έως ότου βρεθεί κατάλληλη μορφή εκμετάλλευσης / αστυνόμευσης.

β. Μελέτες χώρων μετεπιβίβασης.

Η συνδυασμένη χρήση αφενός των επιβατικών αυτοκινήτων για τμήμα της διαδρομής σε αραιοκατοικημένες περιοχές και αφετέρου των μαζικών μεταφορών από ένα σημείο και πέρα όπου αυτές προσφέρονται, αποτελεί μια ενδεδειγμένη λύση για τη μείωση της κυκλοφορίας στις συμφορημένες κεντρικές περιοχές των πόλεων. Ιδιαίτερα προσφέρεται η μετεπιβίβαση σε σταθμούς μετρό και σε στάσεις λεωφορείων γραμμών κορμού όπου η εξυπηρέτηση από τα μαζικά μέσα μεταφορών είναι πυκνή.

Μετά από σχετικές μελέτες και ενέργειες (23),(24) λειτούργησαν τρεις μεγάλοι χώροι στάθμευσης μετεπιβίβασης στους σταθμούς μετρό «Ειρήνη» (Ολυμπιακό Στάδιο), «Γαύρος» και «Π. Φάληρο» (Στάδιο Καραϊσκάκη). Δυστυχώς η καθιέρωση τέλους στάθμευσης στον πρώτο από τους σταθμούς αυτούς δεν επέτρεψε τη σωστή χρήση του. Αντίθετα οι δύο άλλοι σταθμοί λειτούργησαν σωστά ως χώροι μετεπιβίβασης έως ότου καθιερώθηκε και σ' αυτούς τέλος στάθμευσης, με αποτέλεσμα να μειωθεί η χρήση τους για μετεπιβίβαση. Αξιοσημείωτο είναι ότι ο χώρος του Σταδίου Καραϊσκάκη είχε παραχωρηθεί από το Δήμο Πειραιά σε ιδιώτη για εκμετάλλευση, ενώ ο χώρος αυτός δεν ανήκει στο Δήμο αλλά στη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού. Ευτυχώς για το χώρο αυτό επανήλθε το καθεστώς της δωρεάν στάθμευσης.

Η αδικαιολόγητη αδιαφορία που δείχνεται για τους χώρους στάθμευσης μετεπιβίβασης φαίνεται και από το γεγονός ότι ακόμα δεν έχει υλοποιηθεί η πρόταση δημιουργίας ενός μεγάλου χώρου στάθμευσης μετεπιβίβασης παρά την Λεωφόρο Κηφισίας στον υφιστάμενο χώρο στάθμευσης χωρητικότητας 2000 περίπου θέσεων του Ολυμπιακού Σταδίου και η σύνδεσή του με λεωφορειακή γραμμή express. Ο χώρος αυτός παραμένει κενός όλη την εβδομάδα, εκτός από τις ημέρες οπότε υπάρχει κάποια σημαντική αθλητική εκδήλωση.

γ. Μελέτες μεγάλων σταθμών αυτοκινήτων

Οι μελέτες αυτές έχουν ως αντικείμενο τη δημιουργία χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων για την εξυπηρέτηση νέων χρήσεων γης (κτιρίων γραφείων, χώρων αναψυχής, υπεραγορών κλπ) ή για την εξυπηρέτηση υφισταμένων χρήσεων γης που δεν έχουν τους απαιτούμενους χώρους, με αποτέλεσμα να δημιουργείται παράνομη στάθμευση στην περιοχή τους. Για τους χώρους αυτούς στάθμευσης και πέρα από την απαι-

τούμενη μελέτη εσωτερικής διάταξης και διάταξης εισόδων / εξόδων (1), απαιτείται και η εκπόνηση μελετών κυκλοφοριακών επιπτώσεων, ώστε να εξασφαλίζεται η εξυπηρέτηση των αυτοκινήτων που έρχονται ή φεύγουν χωρίς τη δημιουργία κυκλοφοριακών προβλημάτων (1, Άρθρο 3).

Τα μεγέθη των χώρων αυτών είναι συνήθως μεγαλύτερα από τα ελάχιστα που απαιτούν τα σχετικά Π.Δ. για την κάλυψη των αναγκών στάθμευσης διαφόρων χρήσεων γης (2)-(7). Παρόλα ταύτα οι ανάγκες στάθμευσης είναι στην πραγματικότητα πολύ μεγαλύτερες με αποτέλεσμα στις περισσότερες περιπτώσεις να εξακολουθεί να υπάρχει παράνομη στάθμευση και μετά τη λειτουργία των σταθμών (π.χ. Σταθμός Πλατείας Πρωτομαγιάς στην Αθήνα, Σταθμός Κουντουριώτη στη Θεσ/νίκη).

14.4. Ερευνητικές και άλλες Γενικές Εργασίες

Το θέμα της ανάπτυξης του οδικού δικτύου μιας αστικής περιοχής, σε συνδυασμό και με την πολεοδομική ανάπτυξη, έχει εξετασθεί διεξοδικά σε διάφορες ερευνητικές και άλλες γενικές εργασίες τόσο διεθνώς (25), (26), (27), όσο και στην Ελλάδα. Από τις σχετικές εργασίες στην Ελλάδα ορισμένες αναφέρονται γενικά στη σχέση κυκλοφορίας-πολεοδομικής ανάπτυξης (28),(29) ενώ άλλες διερευνούν ειδικότερα θέματα, όπως π.χ. τα χαρακτηριστικά μετακίνησης και στάθμευσης ορισμένων χρήσεων γης. Από τις τελευταίες θα πρέπει να αναφερθεί η ερευνητική εργασία «Προσφορά-Ζήτηση και Χαρακτηριστικά Στάθμευσης στην Πρωτεύουσα» που εκπόνησε κατά την περίοδο 1988-1990 ο Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής του Ε. Μ. Πολυτεχνείου για τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου και Περιβάλλοντος της Αθήνας, καθώς και άλλες ανάλογες προσπάθειες που έγιναν από τον Τομέα.

Ιδιαίτερη σημασία για τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό έχουν τα αποτελέσματα των παραπάνω εργασιών σχετικά με τις ανάγκες και τα χαρακτηριστικά στάθμευσης διαφόρων χρήσεων γης και κατηγοριών στάθμευσης παρά το κράσπεδο και εκτός οδού, όπως προέκυψαν από σειρά μετρήσεων. Συγκεκριμένα αναφέρονται οι παρακάτω εργασίες όπου εξετάζονται:

α. Τα χαρακτηριστικά στάθμευσης παρά το κράσπεδο (30).

β. Τα χαρακτηριστικά στάθμευσης εκτός οδού (31), (32).

γ. Οι ανάγκες και τα χαρακτηριστικά στάθμευσης σε επιλεγμένες χρήσεις γης (33),(34).

14.5. Συνδυασμός Πολεοδομικών και Κυκλοφοριακών Μελετών

Όπως αναφέρθηκε ήδη, στην Ελλάδα σήμερα δεν εκπονούνται ενιαίες πολεοδομικές-κυκλοφοριακές μελέτες και δεν υπάρχουν προδιαγραφές, ούτε καν οδηγίες για εκπόνηση τέτοιων μελετών.

Ο συντονισμός των πολεοδομικών και κυκλοφοριακών θεωρήσεων που γίνονται στις αντίστοιχες μεμονωμένες μελέτες εξαρτάται από το ενδιαφέρον του κύριου μελετητή, πολεοδόμου ή οδοποιού / κυκλοφοριολόγου κατά περίπτωση να συνεργαστεί ουσιαστικά με κατάλληλο μελετητή της άλλης ειδικότητας. Ακόμα και στη σπάνια περίπτωση που εκπονούνται παράλληλα δύο μελέτες, μια πολεοδομική και μια κυκλοφοριακή, ο συνδυασμός τους δεν είναι ικανοποιητικός, αφού πολλές φορές οι μελέτες αυτές ανατίθενται από διαφορετικούς φορείς και εκπονούνται από διαφορετικούς μελετητές.

Μόνο σε σπάνιες περιπτώσεις και λόγω ειδικών συνθηκών (χρονικές συμπτώσεις, καλή συνεργασία μεταξύ φορέων και μεταξύ μελετητών, κ.λ.π.), επιτυγχάνεται ικανοποιητικός συντονισμός των μελετών και θετικό αποτέλεσμα. Ως τέτοιο παράδειγμα θα πρέπει να αναφερθεί η πόλη της Λάρισας όπου η ουσιαστική συντονιστική αλλά και τεχνική παρουσία του Δήμου, η διαδοχική ανάθεση πολεοδομικών και κυκλοφοριακών μελετών σε διάφορες κλίμακες από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και τον Δήμο και η άριστη συνεργασία των διαφόρων μελετητών μεταξύ τους και με τους εργοδότες, είχαν ένα αναγνωρισμένο θετικό αποτέλεσμα (35-41). Αντίθετα, στην πολυπλοκότερη περίπτωση της Πρωτεύουσας η έλλειψη συντονισμού και σαφούς πολιτικής και προγράμματος έχει οδηγήσει στη γνωστή αποσπασματική και αναποτελεσματική αντιμετώπιση.

14.6. Εφαρμοσμένες παρεμβάσεις μετά την κατασκευή. Το παράδειγμα της Λ. Βουλιαγμένης

Θα πρέπει να τονισθεί η σημασία της διαχείρισης της πρόσβασης η οποία δεν μελετάται κατά κανόνα ικανοποιητικά με αποτέλεσμα σοβαρές επιπτώσεις στην κυκλοφορία και την οδική ασφάλεια. Ακόμα και όταν προτείνονται ή και κατασκευάζονται σωστές διατάξεις, αυτές αλλάζουν αυθαίρετα εκ των υστέρων για να ικανοποιηθούν ορισμένες μεμονωμένες απαιτήσεις προσπέλασης.

Χαρακτηριστικό τέτοιο παράδειγμα αποτελεί η Λεωφόρος Βουλιαγμένης η οποία είχε μελετηθεί ως ταχεία λεωφόρος με παράπλευρες οδούς μονόδρομους, κατάλληλες διατάξεις σηματοδοτούμενων ισόπεδων κόμβων και ένα ανισόπεδο κόμβο με πρόβλεψη κατασκευής και άλλων, ώστε να υπάρχει η δυνατότητα να μετατραπεί στο μέλλον σε λεωφόρο χωρίς, κατά κανόνα, ισόπεδες διασταυρώσεις.

Αντί όμως της αναβάθμισης, η λεωφόρος έχει σήμερα υποβαθμισθεί με τη μετατροπή των περισσότερων παράπλευρων οδών σε οδούς δύο κατευθύνσεων και με τη σύνδεσή τους με τους κόμβους. Η συνέχιση των παράπλευρων οδών, μονοδρομών ή δύο κατευθύνσεων, στους κόμβους, χωρίς απαγορεύσεις ή με απαγορεύσεις ορισμένων κινήσεων, που όμως κατά κανόνα δεν τηρούνται, δημιουργεί ένα μεγάλο αριθ-

μό εμπλεκόμενων ρευμάτων τα οποία δεν είναι δυνατόν να ρυθμιστούν με τις καθιερωμένες σωστές σηματοδοτικές ρυθμίσεις.

Έτσι, τα υφιστάμενα προγράμματα σηματοδότησης επιτρέπουν αναγκαστικά την ταυτόχρονη κίνηση ορισμένων εμπλεκόμενων ρευμάτων με σημαντικούς φόρτους που είναι αδύνατο να εξυπηρετηθούν ικανοποιητικά στην ίδια φάση. Αποτέλεσμα είναι να παραμένουν στον κόμβο οχήματα και πεζοί και μετά το πέρας της φάσης στην οποία επιτρέπεται η κίνησή τους και να εμπλέκονται με τα οχήματα της επόμενης φάσης. Στις περισσότερες περιπτώσεις ο αριθμός των οχημάτων που στρέφουν αριστερά ταυτόχρονα με τα αντίθετα κινούμενα σε ευθεία οχήματα είναι πολλαπλάσιος αυτού που καθορίζεται από τις προδιαγραφές για να επιτρέπονται τέτοιες ταυτόχρονες κινήσεις.

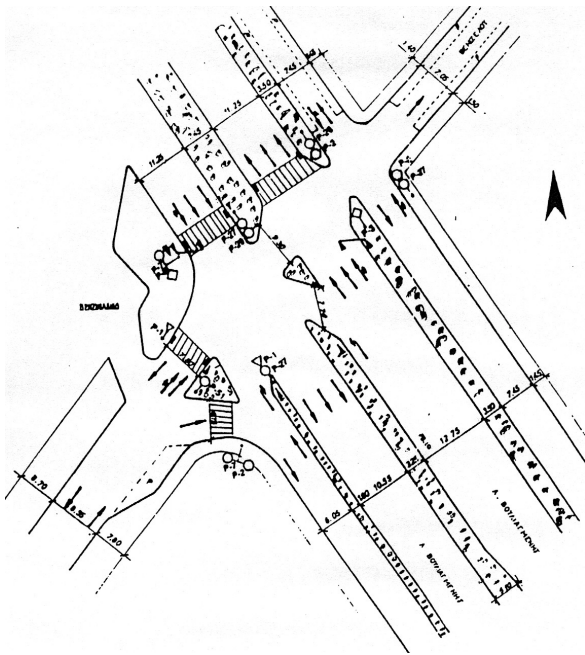
Όλες οι παραπάνω αποκλίσεις από τις σωστές διατάξεις και σηματορρυθμίσεις έχουν ως αποτέλεσμα, πέρα από τη μείωση της στάθμης εξυπηρέτησης και τη δημιουργία κυκλοφοριακών συμφορήσεων, τη σημαντική αύξηση των οδικών ατυχημάτων.

Ως παράδειγμα παρουσιάζεται ο σηματοδοτούμενος κόμβος της Λ. Βουλιαγμένης με την οδό Ελ. Βενιζέλου (Σχήμα 14.1) όπου η ύπαρξη και σύνδεση με τον κόμβο παράπλευρων οδών δύο κατευθύνσεων και ενός πρατηρίου καυσίμων δημιουργούν μια απαράδεκτη κυκλοφοριακή κατάσταση με αποτέλεσμα να έχουν καταγραφεί κατά την πενταετία 1992-1996 18 ατυχήματα με θύματα, (18 τραυματίες και 1 νεκρός), πέρα από τα πολλαπλάσια (συνήθως υπερδειαπλάσια) ατυχήματα μόνο με υλικές ζημιές που δεν καταγράφονται.

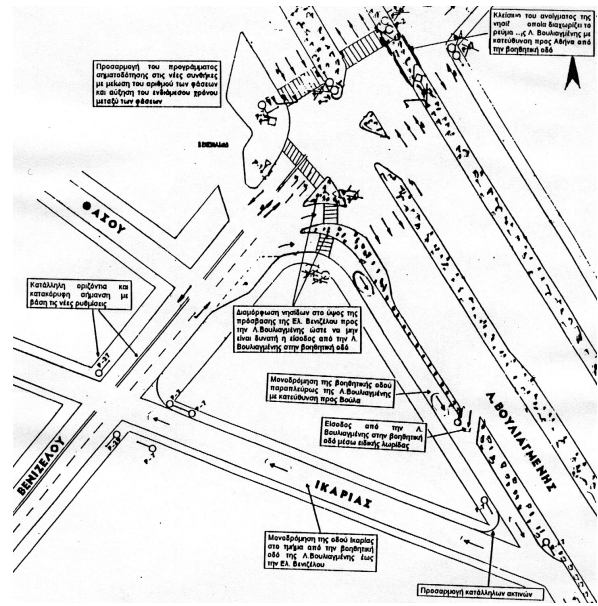
Η μελέτη του διαγράμματος συγκρούσεων δείχνει καθαρά την επίδραση της κακής διάταξης του κόμβου στη δημιουργία ατυχημάτων (Σχήμα 14.2) και οδηγεί στις επεμβάσεις που προτείνονται για να μειώσουν σημαντικά τα ατυχήματα αυτά (Σχήμα 14.3). Όπως φαίνεται στο τελευταίο Σχήμα, η απομόνωση της μιας παράπλευρης οδού και η μονοδρομηση της άλλης, με κατάλληλες διαμορφώσεις των διαφόρων νησίδων, θα συμβάλλουν, με την κατάργηση ορισμένων δευτερευουσών κινήσεων, τόσο στη σωστή σηματοδότηση του κόμβου και την αύξηση της κυκλοφοριακής του ικανότητας, όσο και στη σημαντική μείωση του αριθμού και της σοβαρότητας των ατυχημάτων.

Η ύπαρξη προδιαγραφών «Διαχείρισης της Πρόσβασης» (Access Management) θα προλαμβάνει τη δημιουργία παρόμοιων καταστάσεων. Ο προτεινόμενος στο Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. από το ΕΜΠ «Ελεγχος Ασφάλειας» (safety audit) που εφαρμόζεται με επιτυχία σε άλλες χώρες, προϋποθέτει την ύπαρξη τέτοιων προδιαγραφών και θα εξασφαλίσει τη σωστή εφαρμογή τους.

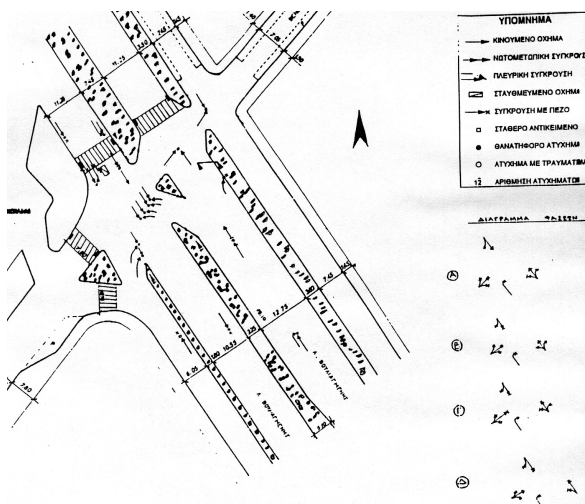
Θα πρέπει να αναφερθεί ότι, όπου υπάρχουν σωστές διατάξεις παρόμοιων κόμβων Λεωφόρων με παράπλευρες οδούς (π.χ. ο κόμβος της Λ. Κηφισίας με τις οδούς 25^{ης} Μαρτίου και Βασιλείου Δ' -Φάρος- όπου οι παράπλευρες οδοί είναι μονόδρομοι και οι κινή-



Σχήμα 14.1. Κόμβος Α. Βουλιαγμένης-Οδού Ελ. Βενιζέλου. Υφιστάμενη Κατάσταση.



Σχήμα 14.3. Κόμβος Α. Βουλιαγμένης-Οδού Ελ. Βενιζέλου. Προτεινόμενες βελτιώσεις.



Σχήμα 14.2. Κόμβος Α. Βουλιαγμένης-Οδού Ελ. Βενιζέλου. Διάγραμμα συγκρούσεων.

σεις τους προς τον κόμβο δεν συνεχίζονται μέχρι τη διασταύρωση αλλά κατευθύνονται στις διασταυρούμενες οδούς) ο αριθμός των ατυχημάτων είναι σημαντικά μικρότερος.

14.7. Συμπεράσματα – Αναγκαίες Ενέργειες

14.7.1. Συμπεράσματα

1. Οι διάφορες κυκλοφοριακές μελέτες που εκπονούνται σήμερα δεν οδηγούν σε ένα ολοκληρωμένο κυκλοφοριακό πολεοδομικό σχεδιασμό των αστικών και περιαστικών οδών στον οποίο να λαμ-

βάνονται υπόψη οι πολεοδομικές απαιτήσεις και ρυθμίσεις κατά μήκος κάθε άξονα και να προκύπτει η ενδεδειγμένη διαχείριση των προσβάσεων.

2. Γενικές Κυκλοφοριακές Μελέτες Πόλεων οι οποίες καθορίζουν, με βάση μια αναμενόμενη εξέλιξη πληθυσμού και χρήσεων γης, το κύριο οδικό δίκτυο, έχουν εκπονηθεί ή εκπονούνται μόνο για τις 6 μεγαλύτερες πόλεις της χώρας, ενώ θα έπρεπε να υπάρχουν για τις περισσότερες από 120 πόλεις με πληθυσμό άνω των 10.000 κατοίκων.

3. Και για τις 6 όμως παραπάνω πόλεις, οι μελέτες εκπονήθηκαν, κατά κανόνα, χωρίς συντονισμό με αντίστοιχες Ρυθμιστικές – Ρυμοτομικές Μελέτες. Επίσης, τις μελέτες αυτές δεν ακολούθησαν προκαταρκτικές (λειτουργικές) μελέτες του προτεινόμενου κύριου οδικού δικτύου, ώστε να λυθούν στην κλίμακα του οδικού άξονα, τα προβλήματα κόμβων, εισόδων-εξόδων και γενικά της διαχείρισης της πρόσβασης στις χρήσεις γης που προβλέπεται να εξυπηρετήσει κάθε άξονας.

4. Αποτέλεσμα της παραπάνω έλλειψης προκαταρκτικών μελετών για όλο το κύριο δίκτυο, είναι να συντάσσονται οι μελέτες αυτές μαζί με τις μελέτες οδοποιίας κάθε άξονα, ή τμήμα άξονα, όταν το έργο πρόκειται να υλοποιηθεί. Στην περίπτωση αυτή ο μελετητής δίνει έμφαση στη μελέτη οδοποιίας και εξετάζει μεμονωμένα τον άξονα, χωρίς κατά κανόνα, να ασχολείται με τη σωστή διαχείριση της πρόσβασης σε ένα προκαθορισμένο πολεοδομικό σχήμα.

5. Η έλλειψη βασικών οδηγιών διαχείρισης της πρόσβασης (οι υφιστάμενες καλύπτουν ελάχιστες περιπτώσεις) αφήνουν στη διάθεσή του κάθε μελετη-

τή τη διαμόρφωση των προσβάσεων, χωρίς να υπάρχει πάντα ένας σαφής καθορισμός των απαιτήσεων. Αποτέλεσμα είναι **αφενός η μελέτη να μην αντιμετωπίζει την αναμενόμενη ανάπτυξη** της περιοχής που εξυπηρετεί ο άξονας και **αφετέρου να μην υπάρχει ομοιομορφία μεταξύ των διαφόρων μελετών.**

6. Η κατάσταση επιδεινώνεται από τις **παρεμβάσεις που γίνονται μετά τη λειτουργία του έργου.** Κλασικό παράδειγμα αποτελεί η Λ. Βουλιαγμένης, η οποία είχε μελετηθεί ως ταχεία λεωφόρος με προοπτική αναβάθμισης, Αντί αναβάθμισης η Λεωφόρος έχει υποβαθμισθεί με την μετατροπή των περισσοτέρων παράπλευρων οδών σε οδούς δύο κατευθύνσεων και με την απαράδεκτη σύνδεσή τους με τους κόμβους. Αποτέλεσμα αυτής της υποβάθμισης είναι, πέρα από τη μείωση της κυκλοφοριακής ικανότητας της Λεωφόρου και των διασταυρούμενων οδών, ο εξαιρετικά υψηλός αριθμός των ατυχημάτων, σε σχέση με άλλες Λεωφόρους, όπου δεν έγιναν τέτοιες επεμβάσεις.

7. Η έλλειψη νόμιμων θέσεων στάθμευσης και η μη συστηματική αστυνόμευση επιτρέπει τη χρησιμοποίηση του ήδη ανεπαρκούς Κυρίου Οδικού Δικτύου για στάθμευση. **Η κατασκευή σταθμών αυτοκινητών για την πλήρη εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης** θεωρείται απαραίτητη, στο βαθμό όμως που επιτρέπει η κυκλοφοριακή ικανότητα του Κυρίου Οδικού Δικτύου. **Ο καθορισμός ανώτατων ορίων στάθμευσης για διάφορες χρήσεις γης, η συστηματική αστυνόμευση της παράνομης στάθμευσης και η μελλοντική εφαρμογή της «οδικής χρέωσης» μπορεί να περιορίσουν τη χρήση του επιβατικού Ι.Χ. αλλά και την εξάντληση του συντελεστή δόμησης σε μια κυκλοφοριακά κρίσιμη περιοχή.**

14.7.2. Αναγκαίες ενέργειες

Τα προβλήματα που αναφέρθηκαν παραπάνω για τον υφιστάμενο συγκοινωνιακό σχεδιασμό οδηγούν στις παρακάτω αναγκαίες ενέργειες σχετικά με την εκπόνηση αστικών κυκλοφοριακών μελετών σε διάφορες κλίμακες, σε πλήρη συντονισμό μεταξύ τους και με τις αντίστοιχες πολεοδομικές μελέτες:

α. **Την εκπόνηση γενικών κυκλοφοριακών μελετών (ΓΚΜ) για όλες τις πόλεις με πληθυσμό άνω των 10.000 κατοίκων,** αρχίζοντας από εκείνες όπου υπάρχουν μελέτες ΓΠΣ, με ταυτόχρονη συμπλήρωση των τελευταίων αυτών μελετών ώστε να συνδυαστούν με τις ΓΚΜ. Προδιαγραφές για ΓΚΜ έχουν ετοιμασθεί, με τη βοήθεια του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, από το ΥΠΕΧΩΔΕ για εκείνες τις μελέτες που έχουν ήδη εκπονηθεί ή εκπονούνται. Οι προδιαγραφές αυτές όμως αφενός διαφέρουν ουσιαστικά μεταξύ τους και αφετέρου δεν έχουν θεσμοθετηθεί. Θα πρέπει, σύμφωνα και με τη μέχρι σήμερα εμπειρία, να ετοιμασθεί μια ενιαία προδιαγραφή η οποία και να θεσμοθετηθεί, μαζί με κάποια κλιμακια αμοιβών βασισμένη στον πληθυσμό.

β. **Την ετοιμασία οδηγιών συντονισμού των ΓΚΜ με τις μελέτες ΓΠΣ** ώστε όταν εκπονείται μια από τις δύο μελέτες να λαμβάνει υπόψη τα αποτελέσματα της άλλης, εφόσον αυτή υπάρχει. Σε περίπτωση εκπόνησης μίας από τις δύο κατηγορίες μελετών όταν δεν υπάρχει κατάλληλη μελέτη της άλλης κατηγορίας, οι οδηγίες θα προβλέπουν την ταυτόχρονη και συντονισμένη εκπόνηση μίας τέτοιας συνοπτικής αλλά ουσιαστικής μελέτης από κατάλληλους μελετητές, η οποία να καλύπτει τις απαιτήσεις της υπό εκπόνηση μελέτης.

γ. **Την εκπόνηση οδηγιών για την Διαχείριση της πρόσβασης** όπου θα τονίζονται και θα εικονογραφούνται οι αρχές διάταξης των εισόδων/εξόδων και του τοπικού δικτύου και ο τρόπος σύνδεσής τους με το κύριο οδικό δίκτυο σε σχέση και μια επιθυμητή ρυμοτομική διάταξη.

δ. **Την εκπόνηση προκαταρκτικών (λειτουργικών) μελετών οδοποιίας** για όλο το κύριο οδικό δίκτυο μίας πόλης, σύμφωνα με τον γενικό σχεδιασμό των Γενικών Κυκλοφοριακών Μελετών, τις παραπάνω Οδηγίες Διαχείρισης της Πρόσβασης και τις απαιτήσεις των ΓΠΣ. Οι μελέτες αυτές θα πρέπει να συντονίζονται με τις Πολεοδομικές Μελέτες (επέκτασης και αναθεώρησης) καθώς και με τις Ειδικές Πολεοδομικές Μελέτες (οικοδ. συνεταιρισμοί, Β' κατοικίας, ιδιωτικής πολεοδόμησης κλπ.).

ε. **Καθιέρωση ανώτατων ορίων θέσεων στάθμευσης** για τις διάφορες χρήσεις γης ώστε να αποτρέπεται η υπέρμετρη χρήση των επιβατικών αυτοκινητών Ι.Χ., όπου το Κύριο Οδικό Δίκτυο δεν επαρκεί και εξασφαλίζεται ικανοποιητική εξυπηρέτηση από Μαζικά Μέσα Μεταφοράς.

14.7.3. Παράδειγμα-Οδηγίες για τη διάταξη και σύνδεση παράπλευρων οδών αστικών αρτηριών

Ως παράδειγμα αναφέρονται ενδεικτικά παρακάτω ορισμένες οδηγίες για τη διάταξη των παράπλευρων οδών αστικών αρτηριών, οι οποίες θα μπορούσαν να περιληφθούν στις οδηγίες Διαχείρισης της πρόσβασης. Η διάταξη των παράπλευρων οδών ως προς την κύρια αρτηρία και οι συνδέσεις τους με αυτήν αποτελεί ένα πολύπλοκο θέμα στο οποίο πολλές φορές δίνονται λανθασμένες λύσεις με σοβαρές επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια (βλέπε παράδειγμα Λ. Βουλιαγμένης Τμήμα 6).

Οδηγίες για τη διάταξη παράπλευρων οδών αστικών αρτηριών

1. **Συνεχείς παράπλευροι οδοί κατά μήκος αστικών αρτηριών θα κατασκευάζονται μόνο όταν οι αναπτύξεις κατά μήκος των αρτηριών δεν είναι δυνατόν να εξυπηρετηθούν διαφορετικά με το τοπικό δίκτυο.** Στο Σχήμα 14.4-Α εικονογραφούνται διατάξεις χωρίς παράπλευρες οδούς. Στο άνω μέρος υπάρχει τοπική οδός παράλληλη προς την αρτηρία πίσω από τον οικοδομικό τετράγωνο και επιπλέον

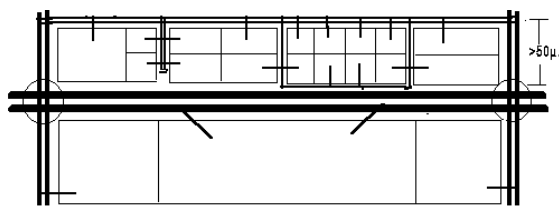
κατασκευάζονται βρόχοι ή αδιέξοδοι οδοί που συνδέονται μόνο με αυτή την παράλληλη οδό. Στο κάτω μέρος τα ακραία οικοπέδα συνδέονται με τις διασταυρούμενες κύριες οδούς, ενώ το μεσαίο μεγάλο οικόπεδο συνδέεται με κατάλληλα διαμορφωμένες εισόδους / εξόδους επί της αρτηρίας.

2. Εφόσον απαιτείται η κατασκευή παράπλευρων οδών θα πρέπει να προτιμώνται οδοί μιας κατεύθυνσης (Σχ. 14.4-B) οι οποίες όμως δεν πρέπει να προεκτείνονται μέχρι τους κόμβους με τις κύριες κάθετες οδούς. Η σύνδεσή τους με την κύρια οδό θα πρέπει να γίνεται μόνο πριν και μετά τους κόμβους με κατάλληλα διαμορφωμένες εισόδους - εξόδους σε ικανή απόσταση από τον κόμβο, ώστε να μην εμποδίζονται από τις δημιουργούμενες ουρές αναμονής και να είναι δυνατή η πλέξη, εφόσον το όχημα θέλει να στέψει αριστερά στον κόμβο. Για την τυχόν απαιτούμενη εξυπηρέτηση παρόδιων χρήσεων στο τμήμα μέχρι τον κόμβο, η παράπλευρη οδός μπορεί να προεκτείνεται είτε ως οδός αδιέξοδος δύο κατευθύνσεων, (δεξιά άνω τμήμα Σχ. 14.4-B), είτε ως οδός συνδεόμενη με το τοπικό δίκτυο και όχι την κύρια κάθετη οδό (κάτω τμήμα Σχ. 14.4-B). Για την εξυπηρέτηση της κατεύθυνσης της αντίθετης προς

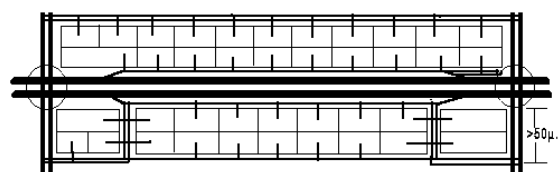
εκείνη της παράπλευρης οδού θα χρησιμοποιείται το τοπικό δίκτυο (παράλληλοι οδοί μιας ή δύο κατευθύνσεων στο Σχ. 14.4-B). Εφόσον δεν υπάρχει κατάλληλο δίκτυο και η κίνηση στην αντίθετη κατεύθυνση είναι απαραίτητη, μπορεί να γίνει η παράπλευρη οδός δύο κατευθύνσεων όπως αναφέρεται στην επόμενη παράγραφο.

3. Σε περίπτωση που η έλλειψη κατάλληλου δικτύου τοπικών οδών απαιτεί την κατασκευή παράπλευρων οδών δύο κατευθύνσεων, αυτές δεν πρέπει να προεκτείνονται μέχρι τους κόμβους, οπότε δημιουργείται ένας μεγάλος αριθμός εμπλεκομένων ρευμάτων. Οι παράπλευροι οδοί θα συνδέονται μόνο με τις κάθετες προς την αρτηρία οδούς σε μια απόσταση τουλάχιστον 50μ. από τη ρυμοτομική γραμμή της αρτηρίας, ανάλογα και με τη σημασία και τον κυκλοφοριακό φόρτο της καθέτου οδού (Σχήμα 14.4-Γ). Η ύπαρξη τοπικών οδών παράλληλων προς αρτηρία συμπληρώνει το δευτερεύον οδικό δίκτυο και διευκολύνει την εξυπηρέτηση βαθύτερων αναπτύξεων με διπλές ή πολλαπλές σειρές οικοπέδων (κάτω τμήμα Σχήμα 14.4-Γ).

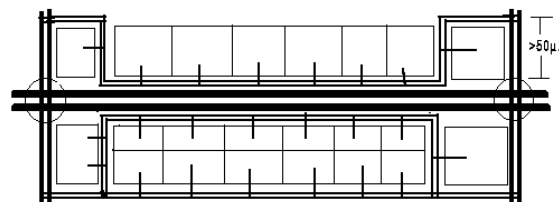
Όπως φαίνεται στο Σχήμα 14.4, οι διατάξεις του όλου οδικού δικτύου σχετίζονται άμεσα με τη ρυμοτομική διάταξη. Στο Σχήμα 14.4 δίνονται ρυμοτομικές διατάξεις που ευνοούν τις προτεινόμενες επιθυμητές διατάξεις του οδικού δικτύου και εξυπηρετούνται ικανοποιητικά από αυτές, χωρίς να απαιτούν την επέκτασή του μέχρι τους κύριους κόμβους. Έτσι είναι σωστό να συνδυαστούν οι παραπάνω οδηγίες Διαχείρισης της Πρόσβασης με Οδηγίες για Προτιμητέες Ρυμοτομικές Διατάξεις. Οι διερευνημένες αυτές οδηγίες θα αποτελέσουν τη βάση για την εκπόνηση ενιαίων πολεοδομικών / κυκλοφοριακών μελετών κέντρων δραστηριοτήτων.



Α. ΑΠΟΦΥΓΗ ΠΑΡΑΠΛΕΥΡΩΝ ΟΔΩΝ



Β. ΠΑΡΑΠΛΕΥΡΟΙ ΟΔΟΙ ΜΟΝΟΔΡΟΜΟΙ



Γ. ΠΑΡΑΠΛΕΥΡΟΙ ΟΔΟΙ ΔΥΟ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΩΝ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

| | | | |
|---|----------------|---|--------------------------------------|
|  | Κύριος Κόμβος |  | Αρτηρία |
|  | Οικόπεδο |  | Κάθετη κύρια οδός |
|  | Εισόδος-Εξόδος |  | Παράπλευρη ή τοπική οδός 2 κατευθύν. |
| | |  | Παράπλευρη ή τοπική οδός μονόδρομος |

Σχήμα 14.4. Ορθές διατάξεις δικτύου Σχήμα 14.4. Ορθές διατάξεις δικτύου οδών κατά μήκος αρτηριών.

Αναφορές

1. ΠΔ. 455/1976 «Περί όρων και Προϋποθέσεων Ιδρύσεως και Λειτουργίας Σταθμού Αυτοκινήτων ...» ΦΕΚ 169^Α 5.7.76. Τροποποιήθηκε με ΠΔ 11/78 ΦΕΚ 54/4, ΠΔ 3/90 ΦΕΚ 105/Α, ΠΔ 471/84 ΦΕΚ 168/Α, ΠΔ 316/86 ΦΕΚ 139/Α, ΠΔ 326/91 ΦΕΚ 117/Α.
2. Νόμος 960/1979 «Περί Επιβολής Υποχρεώσεων προς Δημιουργία Χώρων Στάθμευσης δια την Εξυπηρέτηση των Κτιρίων και Ρυθμίσεις Συναφών Θεμάτων» ΦΕΚ 194/Α 15.9.1979. Τροποποιήθηκε με ΠΔ 1221/81 ΦΕΚ 292/Α, Ν.1892/90 ΦΕΚ 101/Α, Ν.2052/92 ΦΕΚ92/Α.
3. ΠΔ 697/1979 «Περί Καθορισμού Ειδικών Όρων ως προς την Δόμησιν και Διαμόρφωσιν των Χώρων Σταθμεύσεως Αυτοκινήτων» ΦΕΚ 208/Α, 6.9.1979.
4. ΠΔ. 92/1982 «Χώροι Στάθμευσης Αυτοκινήτων σε Πόλεις ή Οικισμούς της Χώρας με Πληθυσμό άνω των 15.000 Κατοίκων ως και σε

Περιοχές εκτός Εγκεκριμένου Σχεδίου» ΦΕΚ 12/Α, 2.2.1982. Συμπληρώθηκε με ΠΔ 62557/23.11.90, ΦΕΚ 691/Δ

5. **ΠΔ. 165/1980** «Χώροι Στάθμευσης σε Περιοχές εκτός της Μείζονος Περιοχής Πρωτεύουσας» ΦΕΚ 94/Α, 15.6.1993.

6. **ΠΔ. 230** «Καθορισμός του Απαιτούμενου Αριθμού Θέσεων Στάθμευσης Αυτοκινήτων Αναλόγως των Χρήσεων και του Μεγέθους των Κτιρίων στην Ευρύτερη Περιοχή των Αθηνών». ΦΕΚ 94/Α, 15.6.1993.

7. **ΠΔ. 350/1996** «Ρύθμιση Υποχρεώσεων Εξασφαλίσεων Χώρου Στάθμευσης σε Πόλεις της Χώρας, καθώς και στις Εκτός του Εγκεκριμένου Σχεδίου Περιοχές αυτών». ΦΕΚ 230/Α, 17.9.96.

8. **ΤΕΕ**, Επιστημονική Επιτροπή Συγκοινωνιακών Έργων «Σχέδιο Προδιαγραφών Γενικών Μελετών Μεταφορών και Κυκλοφορίας Πόλεων», Απρίλιος 1998.

9. **Smith Wilbur and Associates και Υπουργείο Δημοσίων Έργων**, Τμήμα Κυκλοφορίας «Έρευνα και Μελέτη Κυκλοφορίας Λεκανοπεδίου Αθηνών» 1963.

10. **Smith Wilbur and Associates και Υπουργείο Δημοσίων Έργων**, Τμήμα Κυκλοφορίας «Μελέτη Κυκλοφορίας και Μεταφορών Περιοχής Αθηνών-Αττικής» Τόμος 1, 1973, Τόμος 2, 1974.

11. **DENCO Σύμβουλοι Μηχανικοί ΕΠΕ** «Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας της Πόλης Λάρισας» Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 1988-1991.

12. **Γραφείο Δοξιάδη Σύμβουλοι για Ανάπτυξη και Οικιστική** «Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας Πόλεως Ηρακλείου Κρήτης» Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 1988-1992.

13. **Γραφείο Δοξιάδη Σύμβουλοι για Ανάπτυξη και Οικιστική** «Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας Πόλεως των Πατρών» Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 1993 (συνεχίζεται).

14. **Άνυσμα**, «Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας Πόλεως Βόλου» Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 1995 (συνεχίζεται).

15. **DENCO-TRADEMCO-Αγγελίδης** «Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας για το Π.Σ. και την Π.Ζ. Θεσσαλονίκης, Β' Φάση» 1997 (συνεχίζεται).

16. **ΠΔ 696/74** περί Αμοιβών και Προδιαγραφών Μελετών, ΦΕΚ 301Α, 8.10.1974.

17. **DENCO Σύμβουλοι Μηχανικοί ΕΠΕ** «Μελέτη Εφαρμογής Ειδικών Λωρίδων για Λεωφορεία σε Βασικούς Άξονες της Αθήνας. 1η Έκθεση. Γενικές Αρχές Σχεδιασμού και Εφαρμογής στον Άξονα της Λεωφόρου Κηφισίας» ΟΑΣΑ Φεβρουάριος 1995.

18. **DENCO Σύμβουλοι Μηχανικοί ΕΠΕ** «Μελέτη Εφαρμογής Ειδικών Λωρίδων για Λεωφορεία σε Βασικούς Άξονες της Αθήνας. 5η Έκθεση. Επέκταση στον Άξονα της Λεωφ. Κηφισίας» Μάρτιος 1996.

19. **Ριζομυλιώτης Χ., Φραντζεσκάκης Ι.**, «Οικονομικές και Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις από την Εφαρμογή μιας Ορθής Πολιτικής Στάθμευσης» Πρακτικά 1ης Ημερίδας Οικονομικής των Μεταφορών «Οικονομικές Επιπτώσεις από την Κυκλοφορία και Στάθμευση στον Πειραιά και στο Λιμάνι του» 11.5.1994. Πανεπιστήμιο Πειραιά, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών.

20. **Βογιατζής Κ., Μήντση Ε., Φραντζεσκάκης Ι., Χατζηαργύρογλου Μ.**, «Οφέλη από την Επιβολή Απαγόρευσης Στάθμευσης στις Προσβάσεις Σηματοδοτούμενων Κόμβων.» Επιστημονική Έκδοση Τεχνικών Χρονικών. Περιοχή Α. Ιανουάριος 1989.

21. **Φραντζεσκάκης Ι.** «Κυκλοφοριακές και Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις της Παράνομης Στάθμευσης παρά το Κράσπεδο». Πρακτικά Δημερίδας ΣΕΣ 11,12 Δεκεμβρίου 1989. «Η Κυκλοφορία στο Κέντρο της Αθήνας».

22. **Νόμος 2094** «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» ΦΕΚ 182, Τεύχος Πρώτον, 25 Νοεμβρίου 1992.

23. **DENCO Σύμβουλοι Μηχανικοί ΕΠΕ** «Παροχή Υπηρεσιών Συμβούλου σε θέματα Στάθμευσης και Κυκλοφορίας Πόλεων. Έκθεση αρ. 41. Χώροι μετεπιβίβασης σε υφιστάμενους σταθμούς Μετρό» Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. - ΕΥΔΕΣΑ Δεκέμβριος 1988.

24. **Φραντζεσκάκης Ι.** «Μετεπιβίβαση στους Σταθμούς Μετρό της Αθήνας» Μηνιαία Τεχνική Επιθεώρηση. Ιανουάριος 1995.

25. **Stover V. and Koepke F.** «Transportation and Land Development» ΙΤΕ, Prentice Hall 1988.

26. **Koepke F., Levinson H.** "Access Management Guidelines for Activity Centers" NCHRP Report 348, Transportation Research Board, 1992

27. "Driveway and Street Intersection Spacing" TR Circular 456, **Transportation Research Board**, March 1996

28. **Φραντζεσκάκης Ι.** «Κυκλοφορικές Παράμετροι Αστικών Αναπτύξεων» Διδακτορική Διατριβή, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσ/νίκης 1971.

29. **Πιτσιάβα-Λατινοπούλου Μ.** Αλληλεπίδραση Μεταφορών και Χρήσεων Γης σε Αστικές Περιοχές» Διδακτορική Διατριβή Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσ/νίκης 1984.

30. **ΕΜΠ Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής** «Προσφορά - Ζήτηση και Χαρακτηριστικά Στάθμευσης στην Πρωτεύουσα. Έκθεση 3. Στάθμευση παρά το Κράσπεδο. Ανάλυση και Συμπεράσματα» Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας. Ιανουάριος 1990.

31. **ΕΜΠ Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής** «Προσφορά - Ζήτηση και Χαρακτηριστικά Στάθμευσης στην Πρωτεύουσα. Έκθεση 4. Στάθμευση εκτός Οδού. Ανάλυση και Συμπερά-

ματα». Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας. Ιούνιος 1989.

32. **Frantzeskakis J.**, «Capacity Analysis and Dimensioning of Off-Street Parking Facilities», Transportation Quarterly, January 1981.

33. **ΕΜΠ Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής** «Προσφορά - Ζήτηση και Χαρακτηριστικά Στάθμευσης στην Πρωτεύουσα. Έκθεση 5. Ανάγκες Στάθμευσης σε Επιλεγμένες Χρήσεις Γης.» Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας. Αύγουστος 1989.

34. **Τσαμπούλας Δ., Κακά Ε., Κατσιάρης Χ., Λιάπης Β.** «Χαρακτηριστικά Τρόπου Μετακίνησης και Στάθμευσης σε Νοσηλευτικά Ιδρύματα της Αθήνας» Επιστημονική Έκδοση Τεχνικών Χρονικών Περιοχή Α, Οκτώβριος-Δεκέμβριος 1992.

35. **Εταιρεία Μελετών Περιβάλλοντος** «ΛΑΡΙΣΑ. Ρυθμιστικό και Ρυμοτομικό Σχέδιο. Συνοπτική Έκθεση». Μάρτιος 1975

36. **DENCO ΕΠΕ** «Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας της Πόλης Λάρισας Φάση 3. Οριστική Έκθεση. Απρίλιος 1991. Τεύχος 3: Απογραφή και ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης. Τεύχος 4: Μακροπρόθεσμα και βραχυπρόθεσμα μέτρα. Απρίλιος 1991.

37. **DENCO ΕΠΕ** «Μελέτη σήμανσης και βελτιστοποίησης της σηματορρύθμισης της πόλης Λάρισας». Έκθεση Αρ. 1: «Μελέτη σήμανσης» Μάιος 1991. Έκθεση Αρ. 2: «Μελέτη Εκσυγχρονισμού και βελτιστοποίησης της σηματορρύθμισης του συστήματος φωτεινής σηματοδότησης» Ιούλιος 1991. Έκθεση Αρ. 3: «Σύστημα φωτεινής σηματοδότησης: Εκπόνηση οριστικών προγραμμάτων λειτουργίας. Τελική Έκδοση». Οκτώβριος 1994.

38. **SETEX**: «Οργάνωση-Διαχείριση συστήματος

στάθμευσης κεντρικής περιοχής του Δήμου». Α' Φάση: Τελική έκθεση, Μάρτιος 1994. Οριστικό σχέδιο στάθμευσης, Μάρτιος 1994. Τεχνική έκθεση συμμόρφωσης στάθμευσης 1995 και 1996. Μελέτη χαρακτηριστικών λειτουργίας του συστήματος στάθμευσης, Φεβρουάριος 1997.

39. **Τομέας Συγκοινωνιακών και Υδραυλικών Έργων**. Τμήμα Αγρονόμων Τοπογράφων ΑΠΘ. «Αξιολόγηση δομικών και λειτουργικών στοιχείων του Συγκοινωνιακού Συστήματος Λάρισας. Πρόγραμμα πρότυπων βραχυπρόθεσμων και μεσοπρόθεσμων παρεμβάσεων. Στάδιο Α. Αξιολόγηση». Δεκέμβριος 1997.

40. **Τομέας Συγκοινωνιακών και Υδραυλικών Έργων**. Τμήμα Αγρονόμων Τοπογράφων ΑΠΘ. «Αξιολόγηση δομικών και λειτουργικών στοιχείων του Συγκοινωνιακού Συστήματος Λάρισας. Πρόγραμμα πρότυπων βραχυπρόθεσμων και μεσοπρόθεσμων παρεμβάσεων. Στάδιο Β. Πρόγραμμα Πρότυπων βραχυπρόθεσμων και μεσοπρόθεσμων παρεμβάσεων». Σεπτέμβριος 1998.

41. **Χριστίνα Μπεζαντέ** και συνεργαζόμενα γραφεία: «Διερεύνηση υφιστάμενων χρήσεων γης στον κεντρικό τομέα της πόλης της Λάρισας και πολεοδομικές προτάσεις πολεοδομικής αναβάθμισης» Α' Φάση-Γ' στάδιο (Διάγνωση-προκαταρκτική πρόταση)-Αιτιολογική Έκθεση-Λάρισα Ιούλιος 1997.

42. **ΕΜΠ. Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής** Ερευνητικό Έργο για ΥΠΕΧΩΔΕ. «Ανάπτυξη μεθοδολογίας και προτάσεις καθορισμού βελτιώσεων σε επιλεγμένες επικίνδυνες θέσεις του κύριου οδικού δικτύου του Νομού Αττικής». «Έκθεση 1η. Πιλοτικές επεμβάσεις στη Λ. Βουλιαγμένης». Οκτώβριος 1997.

15. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ «ΚΥΡΙΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ» ΣΕ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΑΠΟ ΑΠΟΨΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΚΑΤΆΤΑΞΗ ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΝ ΟΔΩΝ ΣΕ «ΤΥΠΟΥΣ»

Απ. Γιώτης, ομ. καθηγητής ΕΜΠ και Βασ. Τραυλού, Π. Μηχανικός, ερευνήτρια ΕΜΠ

15.1. Στόχος

Το αντικείμενο του θέματος πραγματεύεται τον τρόπο για να γίνεται καθορισμός του Κυρίου Οδικού Δικτύου σε μια αστική περιοχή, περιλαμβάνει όμως και μια εξειδίκευση στον προσδιορισμό του «Κυρίου Οδικού Δικτύου» (ΚΟΔ) ειδικά για σημαντικό μέρος του Λεκανοπεδίου Αθηνών. Η εργασία αυτή έγινε στο πλαίσιο έρευνας του ΕΜΠ που εκτείνεται στο μεγαλύτερο μέρος του Λεκανοπεδίου Αθηνών με στόχο την κατάταξη Κυρίων Οδών σε ομάδες με βάση λειτουργικά, κυκλοφοριακά και πολεοδομικά κριτήρια, ώστε εξ' αυτού να προκύψουν ειδικές προδιαγραφές για Ενιαίες Πολεοδομικό - Κυκλοφοριακές Μελέτες (ΕΠΟΚυΜε) και άλλες ειδικές οδηγίες. Τα συμπεράσματα μπορούν να εφαρμοστούν τηρουμένων των αναλογιών, και σε άλλες αστικές περιοχές του ελληνικού χώρου.

Τα τελευταία χρόνια και μέχρι σήμερα, έχει γίνει από διάφορους κρατικούς, μελετητικούς, ερευνητικούς, και ιδιωτικούς φορείς καθορισμός του ΚΟΔ και έχουν δοθεί αντίστοιχοι χάρτες, ανάλογα με τους στόχους που ο κάθε φορέας επιδιώκει. Έτσι, π.χ.

- Το νομοθετημένο Βασικό Οδικό Δίκτυο (ΦΕΚ 701/13-12-90) έχει στόχους κυρίως διοικητικούς.
- Το Κύριο Οδικό Δίκτυο, από φορείς μελετητικούς ή ερευνητικούς, έχει στόχους ανάλογους με το αντικείμενο της μελέτης ή έρευνας. (όπως π.χ. η πρόσφατη μελέτη της Αττικό Μετρό Α.Ε., όπου δίδονται 2.806 χλμ. ΚΟΔ, έχει στόχο την ανάπτυξη του μετρό, που βέβαια όμως έχει σχέση και με το γενικότερο κυκλοφοριακό σύστημα του Λεκανοπεδίου Αθηνών).
- Το Κύριο Οδικό Δίκτυο, όπως το αντιμετωπίζουν συνήθως οι ιδιωτικοί φορείς αποβλέπει κυρίως στην εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας, του κοινού, κ.λ.π.

Στην συγκεκριμένη περίπτωση ο στόχος είναι καθαρά λειτουργικός, δηλαδή ο καθορισμός του ΚΟΔ αποβλέπει στην εξασφάλιση και βελτίωση της λειτουργικότητας του όλου δικτύου στο κυρίως Λεκανοπέδιο Αθηνών. Θα πρέπει δηλαδή σε τελευταία ανάλυση να ελεγχθούν μία προς μία όλες οι οδοί του ΚΟΔ, κατά πόσο πληρούν το ρόλο που έχουν αναλάβει και αν όχι, να γίνουν οι απαιτούμενες επεμβάσεις, κατά το μέγιστον δυνατόν, ώστε να καταστούν ικανές να ανταποκρίνονται στις κυκλοφοριακές και άλλες απαιτήσεις μιας σύγχρονης πόλης.

15.2. Προτεινόμενη ορολογία που χαρακτηρίζει την λειτουργικότητα των οδών.

Είναι γεγονός ότι μέχρι σήμερα έχει επικρατήσει και στην Ελλάδα, όπως εξ' άλλου και στον διεθνή χώρο, ένας διαχωρισμός των οδών από πλευράς λειτουργι-

κότητας σε κύριο και δευτερεύον οδικό δίκτυο, με περαιτέρω διάκριση των οδών σε διάφορες κατηγορίες. Στον ελληνικό χώρο οι οδοί δεν χαρακτηρίζονται πάντα με ενιαία ονομασία, ούτε έχουν συγκεκριμένο εννοιολογικό ορισμό. Η έλλειψη αυτή πολλές φορές δημιουργεί παρανοήσεις και σύγχυση εννοιών, πράγμα που επιτείνεται αν δεν αναφέρεται εκάστοτε και ο σκοπός του διαχωρισμού των οδών αναλόγως του σκοπού που εξυπηρετούν (π.χ. διοικητικός, λειτουργικός κ.λ.π.).

Για να καταστεί δυνατή η περαιτέρω ανάλυση, αλλά και να προσδιοριστεί σαφέστερα το Οδικό Δίκτυο από πλευράς λειτουργικότητας, προτείνεται για την παρούσα εργασία, η παρακάτω ορολογία για αστικές και ημιαστικές οδούς του δικτύου, δοθέντος ότι στο Κύριο Οδικό Δίκτυο περιλαμβάνονται οι Κύριες Οδοί, ενώ στο Δευτερεύον Οδικό Δίκτυο οι Δευτερεύουσες Οδοί.

ΑΣΤΙΚΕΣ ΟΔΟΙ:

A. Κύριο Οδικό Δίκτυο (ΚΟΔ)

1. Αυτοκινητόδρομοι (ή ελεύθερες λεωφόροι) (ΑΥΤ)
2. Οδοί Ταχείας Κυκλοφορίας (ΤΚ)
3. Κύριες Αρτηρίες (ΚΑ)
4. Δευτερεύουσες Αρτηρίες (ΔΑ)
5. Κύριες Συλλεκτήριες (ΚΣ)

B. Δευτερεύον Οδικό Δίκτυο (ΔΟΔ)

1. Δευτερεύουσες Συλλεκτήριες (ΔΣ)
2. Τοπικές, και μικρότερης σημασίας οδοί. (ΤΟ)
3. Τοπικοί δρόμοι (ΤΔ)

Είναι φανερό ότι με αυτές τις 8 λειτουργικές διακρίσεις των οδών, δεν εξαντλείται και η περαιτέρω κατάταξή τους και σε άλλες διακεκριμένες κατηγορίες και υποκατηγορίες (π.χ. επαρχιακές, δημοτικές, κοινοτικές), αναλόγως των εκάστοτε αναγκών για ομαδοποίηση των οδών του οδικού δικτύου.

15.3. Επιλογή των βασικών κυκλοφοριακών κριτηρίων για τον καθορισμό του Κυρίου Οδικού Δικτύου

Το δίκτυο των αρτηριών και συλλεκτριών οδών μιας πόλης γενικά, μπορεί να είναι ιδιαίτερα ευρύ. Προκειμένου να καταστεί επομένως δυνατή η επεξεργασία προς διαχείριση ενός τέτοιου δικτύου απαιτείται μια ομαδοποίηση του δικτύου αυτού (κατακόρυφη ιεράρχηση) ανάλογα με την σημασία της κάθε μιας οδού και την συμβολή της (υφιστάμενη ή προσδοκώμενη) στην επίλυση των προβλημάτων μετακίνησης στην πόλη. Για μια τέτοια ομαδοποίηση του

δικτύου, ή υποδιαίρεση, δεν υπάρχουν σαφή και συγκεκριμένα κριτήρια, σε αντίθεση με τα λειτουργικά κριτήρια της σύνδεσης, πρόσβασης και παραμονής, που δίνουν την δυνατότητα οριζόντιας ιεράρχησης του (αστικού κυρίως) οδικού δικτύου, και επιτρέπουν την κατάταξη όλων των οδών του Οδικού Δικτύου, και όχι μόνο του ΚΟΔ, σε κατηγορίες (π.χ. ΑΙ, ΑΠ,, ΔΙΥ, ΔΥ, ΕΥ, κλπ)¹.

Η καθιέρωση κατάλληλων βασικών κυκλοφοριακών κριτηρίων κρίνεται ότι θα βοηθήσει αφενός στη βελτίωση υφιστάμενων προβληματικών καταστάσεων, λόγω εσφαλμένων πολεοδομικών ή κυκλοφοριακών μέτρων, αφετέρου στην καθιέρωση ειδικών προδιαγραφών και οδηγιών (ΕΠοΚυΜε), ώστε να προλαμβάνονται τα σφάλματα από τη φάση μελέτης.

Ένα **πρώτο βασικό κυκλοφοριακό κριτήριο** για τον προσδιορισμό των βασικών (κρίσιμων) κατηγοριών οδών του ΚΟΔ προτείνεται να ληφθεί το **μέγεθος του κυκλοφοριακού φόρτου** στην ώρα αιχμής. Έγινε η επιλογή του κριτηρίου αυτού και για την περιοχή του Λεκανοπεδίου Αθηνών, διότι η συσσώρευση των οχημάτων σε συνδυασμό με την έλλειψη λειτουργικά επαρκούς ΚΟΔ δημιουργεί τις γνωστές δυσμενέστερες επιπτώσεις στους κατοίκους και στο περιβάλλον. Συνεπώς και ο κυκλοφοριακός φόρτος πρέπει να θεωρηθεί ως μία πρωταρχική παράμετρος για τον ζητούμενο προσδιορισμό των βασικών (κρίσιμων) κατηγοριών οδών του ΚΟΔ.

Ως **δεύτερο βασικό κυκλοφοριακό κριτήριο** προτείνεται να ληφθεί για τον προσδιορισμό των βασικών (κρίσιμων) κατηγοριών οδών του Κύριου Οδικού Δικτύου, η **κυκλοφορία ή όχι Μαζικών Μέσων Μεταφοράς (MMM)**.

Ειδικά όσον αφορά τα MMM, οι σύγχρονες αντιλήψεις στα ζητήματα κυκλοφοριακής οργάνωσης, συγκλίνουν στο ότι προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης, ρύπανσης του περιβάλλοντος, κ.λ.π., μπορούν κατά μεγάλο μέρος να επιλυθούν μόνο με τη λήψη μέτρων που ευνοούν τα MMM, τα οποία μπορούν να εξυπηρετήσουν έναν υψηλό αριθμό μετακινήσεων. Παράλληλα η σωστή λειτουργία ενός αποτελεσματικού συστήματος μαζικών μεταφορών αποτελεί μια από τις βασικές προϋποθέσεις για την εύρυθμη λειτουργία της πόλης. Ως εκ τούτου, το δίκτυο των οδών που είναι άξονες διέλευσης MMM, αποκτά μια σημαντική βαρύτητα.

Ο τρόπος με τον οποίο διαμορφώνεται ποιοτικά και ποσοτικά το οδικό δίκτυο έχει επίδραση στην οικιστική ανάπτυξη της πόλης. Αντικατοπτρίζει επομένως τη χωροταξική πολιτική, την λειτουργικότητα της πόλης και κατ' επένταση τις οικονομικές και κοινωνικές παραμέτρους που διαμορφώνουν τις συνθήκες ζωής των κατοίκων. Το κριτήριο της επιλογής οδικών αξόνων με διέλευση MMM απαιτεί την επι-

πλέον μελέτη μιας οδού προκειμένου να αντιμετωπισθούν προβλήματα σχετιζόμενα με τα ιδιαίτερα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού, εσοχές στάσεων, διαβάσεις πεζών, όριο ταχυτήτων κλπ, αλλά και προσδίδει στους οδικούς αυτούς άξονες μια ιδιαίτερη, από κυκλοφοριακής απόψεως, βαρύτητα.

Για την περίπτωση π.χ. του λεκανοπεδίου Αθηνών το υφιστάμενο δίκτυο διέλευσης MMM αφορά κυρίως τα λεωφορεία και τα τρόλεϊ και αναπτύσσεται όπως και το υπό μελέτη δίκτυο επιφανειακού μέσου σταθερής τροχιάς (τραμ), επάνω στο δίκτυο των οδών που χαρακτηρίζονται από τις κυκλοφοριακές μελέτες ως αρτηρίες ή συλλεκτήριες. Εξ' άλλου επειδή το δίκτυο του λεκανοπεδίου Αθηνών, από όπου διέρχονται MMM είναι σε μεγάλο βαθμό υποσύνολο του νομοθετημένου Βασικού Οδικού Δικτύου του Ν. Αττικής, εντοπίζονται εκείνες οι οδοί από το Βασικό Οδικό Δίκτυο που ταυτόχρονα αποτελούν και άξονες διέλευσης MMM.

Η επιλογή των κριτηρίων για τον προσδιορισμό του Κύριου Οδικού Δικτύου καθώς και η χρησιμοποίησή ως πρόσθετου κριτηρίου, αυτού της διέλευσης MMM, έχει το χαρακτηριστικό ότι το προς επιλογή Κύριο Οδικό Δίκτυο θα περιλάβει, κατά τεκμήριο, εκείνες τις οδούς που παρουσιάζουν τις μεγαλύτερες ποιοτικές απαιτήσεις σε παρεμβατικές ενέργειες στον οδικό χώρο. Γίνεται επομένως φανερό ότι με χρήση των προαναφερθέντων κυκλοφοριακών κριτηρίων προσδιορίζεται και ο αριθμός των οδών του νομοθετημένου Βασικού Οδικού Δικτύου της Αθήνας ή των τμημάτων τους, που παρουσιάζουν ενδιαφέρον για παρεμβάσεις σε επίπεδο πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού.

Επισημαίνεται επίσης ότι κατά το στάδιο προσδιορισμού του ΚΟΔ θα πρέπει να ελέγχονται οι τυχόν προκαλούμενες περιβαλλοντικές επιπτώσεις που ενδέχεται να προέρχονται από ενέργειες αναβάθμισης τμημάτων του οδικού δικτύου σε ΚΟΔ.

Ας σημειωθεί τέλος ότι η επιλογή μιας ειδικής ομάδας οδών σε μια πόλη, με κριτήρια σχετιζόμενα με την μετακίνηση MMM, πάνω στην οποία επικεντρώνεται το ενδιαφέρον των διαφόρων παρεμβατικών μέτρων προκειμένου να βελτιωθούν οι συνθήκες ζωής της πόλης, έχει εφαρμοσθεί με επιτυχία και σε άλλες χώρες.

15.4. Παραδοχές για τον καθορισμό του Κύριου Οδικού Δικτύου

Οι παραδοχές που γίνονται στην παρούσα εργασία για να οριστεί το Κύριο Οδικό Δίκτυο από πλευράς λειτουργικότητας είναι οι εξής:

1. Ως βάση ελήφθη το νομοθετημένο «Βασικό Οδικό Δίκτυο Νομού Αττικής» (ΒΟΔ) (ΦΕΚ 701 /13.12.90). Από αυτό το ΒΟΔ αφαιρέθηκαν 66 οδοί, επειδή θεωρήθηκαν ήσσονος σημασίας ως προς την λειτουργικότητά τους, και δεν δικαιολογούν τον όρο των «Κυρίων Οδών».

1. Βλ. και Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων – Οδικό Δίκτυο (ΟΜΟΕ-ΟΔ) του ΥΠΕΧΩΔΕ (σχέδιο προς έγκριση).

2. Για να θεωρείται μια οδός ότι αποτελεί τμήμα του ΚΟΔ θα πρέπει να παρουσιάζει μια σχετικά σημαντική κυκλοφοριακή φόρτιση κατά τις ώρες αιχμής. Θεωρήθηκε ως σημαντική η φόρτιση με άνω των **900 οχ./ανά κατεύθυνση κατά την ώρα αιχμής** (= μέσος ωριαίος φόρτος κατά την περίοδο αιχμής) για τις Κύριες Αρτηρίες (ΚΑ) (οδοί με μεσαία διαχωριστική νησίδα), και άνω των **600 οχ./ανά κατεύθυνση κατά την ώρα αιχμής** (= μέσος ωριαίος φόρτος κατά την περίοδο αιχμής), για τις Δευτερεύουσες Αρτηρίες (ΔΑ) (αρτηρίες χωρίς μεσαία νησίδα) και για τις Κύριες Συλλεκτήριες (ΚΣ). Από το σύνολο των οδών αυτών αφαιρούνται οι οδοί με σχετικώς μειωμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά, διότι είναι εκείνες από τις οποίες περιστασιακά και μόνο διέρχονται αυξημένοι φόρτοι, σε μικρά μόνο χρονικά διαστήματα του 24ώρου, κυρίως λόγω υπερφορτίσεως γειτονικών αρτηριών.

3. Η διέλευση Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ) (π.χ. λεωφορείο, τρόλεϊ) θεωρήθηκε ότι αποτελεί ουσιαστικό λόγο για μια οδό να ενταχθεί στο ΚΟΔ. Εν τούτοις, εξαιρέθηκαν τμήματα του οδικού δικτύου, όπου να μεν διέρχονται δι' αυτών ΜΜΜ, όμως η σημασία της οδού δεν δικαιολογεί κατ' ουδέναν τρόπο τον χαρακτηρισμό της ως τμήμα του ΚΟΔ. Τέτοιες περιπτώσεις συναντώνται κυρίως σε αφετηρίες των λεωφορειακών γραμμών, αλλά και σε άλλες θέσεις.

4. Προστέθηκαν στο ΚΟΔ ολίγες οδοί, χωρίς ΜΜΜ, και χωρίς σημαντικό κυκλοφοριακό φόρτο, διότι είτε λόγω θέσεως, είτε και λόγω αυξημένων γεωμετρικών χαρακτηριστικών μπορεί να θεωρηθεί ότι, δικαιολογείται η ένταξή τους στο ΚΟΔ.

Επειδή τα αποτελέσματα και οι προτάσεις που ακολουθούν βασίστηκαν σε καταστάσεις και μετρήσεις που έγιναν την χρονική περίοδο διεξαγωγής της έρευνας μεταξύ των ετών 1997 και 1998, είναι αυτονόητο ότι με την πάροδο του χρόνου, και μάλιστα σε περιοχές με ραγδαία ανάπτυξη και με σημαντικές μεταβολές στα οδικά έργα υποδομής, θα μεταβάλλονται και οι συνθήκες που επηρεάζουν τον καθορισμό του ΚΟΔ. Γι' αυτό οι αναμενόμενες, τα αμέσως επόμενα χρόνια λόγω και των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, μεγάλες πολεοδομικές αναπτύξεις σε ορισμένες περιοχές της Αττικής, καθώς και τα μεγάλα αντίστοιχα οδικά και λοιπά συγκοινωνιακά έργα που προβλέπονται, θα επηρεάσουν μελλοντικά την μορφή του παρόντος ΚΟΔ (νέες παρόδιες χρήσεις, μελλοντικοί κυκλοφοριακοί φόρτοι, κλπ).

Η επιλογή των οδών του ΚΟΔ βάσει των παραπάνω και των στοιχείων που ελήφθησαν από διάφορες πηγές, και κυρίως από την πρόσφατη μελέτη της Αττικό Μετρό Α.Ε., είχε ως αποτέλεσμα την **καταγραφή 386 συνολικά Κυρίων Οδών**, στο υπό μελέτη σημαντικότερο τμήμα του Λεκανοπεδίου Αθηνών, οι οποίες **προτείνονται να αποτελέσουν το ΚΟΔ από άποψης λειτουργικότητας**, σε μια πρώτη φάση, και για τα αμέσως προσεχέ έτη.

Το σύνολο αυτό των Κυρίων Οδών κατατάσσεται με βάση τις παραπάνω παραδοχές και την διεξαχθείσα έρευνα ως ακολούθως :

| | |
|---------------------------------------|------------|
| 1. Αυτοκινητόδρομοι ² | 1 |
| 2. Οδοί ταχείας κινήσεως ² | 4 |
| 3. Κύριες αρτηρίες | 85 |
| 4. Δευτερεύουσες αρτηρίες | 173 |
| 5. Κύριες συλλεκτήριες | 123 |
| Σύνολο | 386 |

Επειδή η κατάταξη των οδών στο ΚΟΔ έχει απώτερο σκοπό κυρίως την υπόδειξη μεθοδολογίας για πληρέστερη αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών και πολεοδομικών προβλημάτων, θεωρείται αυτονόητο ότι ακριβέστερες μελέτες θα καθορίσουν σε μεταγενέστερο χρόνο και θα οριστικοποιήσουν το σύνολο του Κυρίου Οδικού Δικτύου που περιλαμβάνεται στο περιγράμμα ολοκληρωτού Λεκανοπεδίου της Αθήνας. Επίσης είναι σημαντικό να λαμβάνεται πάντοτε υπόψη ότι ο καθορισμός του ΚΟΔ δεν είναι στατικός αλλά μεταβάλλεται, ανάλογα με την ανάπτυξη της πόλης.

Δείγματα Πινάκων που προέκυψαν δίνονται στο τέλος του κεφαλαίου. Στο ολοκληρωμένο τεύχος της εργασίας περιλαμβάνονται και χάρτες με την θέση των οδών του ΚΟΔ σε συνδυασμό και με τα αντίστοιχα γεωμετρικά, κυκλοφοριακά κλπ στοιχεία των πινάκων. Τα στοιχεία αυτά μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν ως βάση για περαιτέρω επί μέρους έρευνες, καθώς και για μελλοντικές τροποποιήσεις και επεμβάσεις στο ΚΟΔ.

15.5. Βασικά κριτήρια για τον καθορισμό του Κυρίου Οδικού Δικτύου.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, και πέραν του κριτηρίου της διέλευσης δια της οδού ΜΜΜ, προτείνεται να ισχύσουν τα εξής κριτήρια για το ΚΟΔ:

(α) Ως Κύριες Αρτηρίες (ΚΑ) ορίζονται οι οδοί που (τουλάχιστον στο μεγαλύτερο τμήμα τους) παρουσιάζουν:

- κατ' ελάχιστον 2 λωρίδες κυκλοφορίας / κατεύθυνση
- κυκλοφοριακό φόρτο >900 οχήματα ανά ώρα αιχμής (= μέσος ωριαίος φόρτος κατ' τα την περίοδο αιχμής) και ανά κατεύθυνση
- διαχωριστική νησίδα
- κατώτατο πλάτος λωρίδας 3,75 μ
- παράπλευρη οδό, όπου αυτή απαιτείται για να εξυπηρετήσει παρόδια δόμηση

Πρέπει εδώ να σημειωθεί ότι η υφιστάμενη κατάσταση, στην οποία πρέπει να προσαρμοστεί η λειτουργι-

2. Παρόλο που πρόκειται για οδικές αρτηρίες εκτός του αντικείμενου της παρούσης έρευνας, συμπεριελήφθησαν με την ιδιότητά τους ως Κύριες Οδοί.

κή ταξινόμηση του ΚΟΔ, παρουσιάζει κατ' ανάγκη αποκλίσεις από τα διδόμενα κριτήρια, αφού αρκετές Κύριες Οδοί, ενώ ανήκουν σαφώς στο είδος οδών των (ΚΑ) δεν πληρούν εξ' ολοκλήρου, όπως θα έπρεπε, τις παραπάνω προϋποθέσεις, είτε σε ένα συνεχές μέρος του μήκους των, είτε σε συγκεκριμένα τμήματά τους. Επειδή το αυτό ισχύει και για τις (ΔΑ) και (ΚΣ), θα πρέπει τα κριτήρια αυτά να εφαρμόζονται με κάποια ανοχή, με παράλληλη επισήμανση για βελτιωτικές επεμβάσεις.

Έτσι, για παράδειγμα η Λ. Βασιλίσσης. Σοφίας χαρακτηρίζεται ως Κύρια Αρτηρία (ΚΑ), αλλά σε κάποια τμήματά της δεν έχει διαχωριστική νησίδα. Το ίδιο ισχύει και για την οδό Πατησίων. Επίσης σε ορισμένες οδούς που έχουν καταταγεί στην κατηγορία (ΚΑ) διαπιστώνεται αυξομειώση του πλάτους τους, όπως για παράδειγμα στην οδό Πατησίων, από την Πλ. Αμερικής προς Πατήσια, όπου το πλάτος της οδού μειώνεται από δύο σε μία λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση. Παρ' όλα αυτά λόγω της λειτουργίας τους και λόγω του φόρτου οι παραπάνω οδοί θα πρέπει να καταταγούν στο είδος οδών των (ΚΑ).

Εντελώς αντίθετα, κάποιες οδοί κυρίως των αραιοκατοικημένων προαστίων, ενώ πληρούν τα αναφερόμενα γεωμετρικά χαρακτηριστικά, λόγω έλλειψης σημαντικού φόρτου (αρκετά μικρότερου από 900 οχήματα ανά ώρα αιχμής (= μέσου ωριαίου φόρτου κατά την περίοδο αιχμής) ανά λωρίδα και κατεύθυνση) δεν μπορούν να χαρακτηριστούν, προς το παρόν τουλάχιστον, ως Κύριες Αρτηρίες (παράδειγμα η οδός Πάρνηθος στην Εκάλη).

(β) Ως Δευτερεύουσες Αρτηρίες (ΔΑ) ορίζονται οι οδοί που (τουλάχιστον στο μεγαλύτερο τμήμα τους) παρουσιάζουν:

- δύο λωρίδες κυκλοφορίας (και κατ' εξαίρεση μία λωρίδα) ανά κατεύθυνση
- κυκλοφοριακό φόρτο >600 οχήματα ανά ώρα αιχμής (= μέσος ωριαίος φόρτος κατά την περίοδο αιχμής) και ανά κατεύθυνση
- κατώτατο πλάτος λωρίδας 3,50 μ

Παράδειγμα αντιστοιχών οδών είναι η οδός Ευτυχίδου (Παγκράτι) η οδός Αθηνάς (Αθήνα) και άλλες.

(γ) Ως Κύριες Συλλεκτήριες (ΚΣ) ορίζονται οι οδοί που (τουλάχιστον στο μεγαλύτερο τμήμα τους) παρουσιάζουν:

- μία λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση
- κυκλοφοριακό φόρτο >600 οχήματα ανά ώρα αιχμής και ανά κατεύθυνση
- κατώτατο πλάτος λωρίδας 3,50 μ

Παράδειγμα αντιστοιχής οδού είναι η οδός Χαριλάου Τρικούπη (Αθήνα).

Ο διαχωρισμός μεταξύ του είδους των δύο παραπάνω οδών (ΔΑ) και (ΚΣ) σε πολλές περιπτώσεις δεν είναι άμεσα σαφής, κυρίως επειδή δεν έχουν υπάρξει ακριβείς προδιαγραφές κατασκευής των, ανάλογα με τον παραπάνω διαχωρισμό. Κατά αυτήν την έννοια τα κριτήρια κατάταξης μιας οδού σε ένα από τα παραπάνω δύο είδη είναι κυρίως γεωμετρικά (αριθμός λωρίδων, πλάτος οδών, πλάτος πεζοδρομίων, κλπ).

Οι κατ' αυτόν τον τρόπο προσδιορισθείσες οδοί του ΚΟΔ θα πρέπει να βρίσκονται σε πλήρη συμβατότητα με τους όρους που σαφώς καθορίζονται στα αντίστοιχα κεφάλαια της πολεοδομίας, κυκλοφορίας, οδοποιίας, διαχείρισης των προσβάσεων, οδικής ασφάλειας, κλπ.

Υπόμνημα πινάκων 15.1. έως 15.3.

| | | | |
|----------------------------|--|--|--|
| Κωδικός περιοχής | U = Κέντρο | S = Προάστια | R = Αγροτική |
| Κωδικός Κ.Ο.Δ. | F = Αυτοκινητόδρομος S = Δευτερεύουσα αρτηρία | E = Ταχεία λεωφόρος C = Συλλεκτήρια οδός | P = Κύρια αρτηρία |
| Κωδικός λωρίδων | 1 = 1Λή1Λ/1Λή1Λ/Ν/1Λ 4 = 4Λή4Λ/4Λή4Λ/Ν/4Λ 13 = 1Λ/3Λ ή 1Λ/Ν/3Λ 23 = 2Λ/3Λ ή 2Λ/Ν/3Λ | 2 = 2Λή2Λ/2Λή2Λ/Ν/2Λ 5 = 5Λή5Λ/5Λή5Λ/Ν/5Λ 14 = 1Λ/4Λ ή 1Λ/Ν/4Λ | 3 = 3Λή3Λ/3Λή3Λ/Ν/3Λ 12 = 1Λ/2Λ ή 1Λ/Ν/2Λ 21 = 2Λ/1Λ ή 2Λ/Ν/1Λ |
| Κωδικός τύπου οδού | 1 = Μονόδρομος 4 = Μονόδρομος διπλού καταστρώματος 5 = Αμφίδρομος με αποκλειστική κίνηση λεωφορρείων στην μια κατεύθυνση | 2 = Αμφίδρομος με νησίδα | 3 = Αμφίδρομος χωρ. νησίδα |
| Κωδικός περ. έτους | 1 = Τυπική χειμερινή | 2 = Θερινή | |
| Κωδικός περ. ημέρας | 1 = Πρωινή αιχμή | 2 = Εκτός αιχμής | 3 = Απογευματινής αιχμής |

| Α/Α | ΟΝΟΜΑ ΟΔΟΥ | ΠΕΡΙΟΧΗ | ΚΑΤΕΥ- ΘΥΝΣΗ | ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΕΤΟΥΣ | ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΗΜΕΡΑΣ | ΜΕΣ. ΩΡ. ΦΟΡΤΟΣ | % ΒΑΡΕΩΝ ΟΧΗΜΑΤ. | ΚΩΔΙΚΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ | ΚΩΔΙΚΟΣ ΚΟΔ | ΚΩΔΙΚΟΣ ΛΩΡΙΔΩΝ | ΤΥΠΟΣ ΟΔΟΥ | ΛΩΡΙΔΕΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑ | ΛΩΡΙΔΕΣ ΔΕΞΙΑ | ΦΟΡΤΟΣ 18ΩΡΟΥ | ΦΟΡΤΟΣ 24ΩΡΟΥ |
|-----|-----------------------|-------------|-----------------|-------------------|--------------------|--------------------|---------------------|---------------------|----------------|--------------------|---------------|---------------------|------------------|------------------|------------------|
| 25 | 17ΗΣ ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ | ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ | 1 | 1 | 1 | 1521 | 3 | S | P | 2 | 2 | 2 | 2 | 20595 | 22145 |
| | 17ΗΣ ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ | | 2 | 1 | 1 | 1303 | 3 | S | P | 2 | 2 | 2 | 2 | 20595 | 22145 |
| | 17ΗΣ ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ | | 2 | 1 | 3 | 1482 | 5 | S | P | 2 | 2 | 2 | 2 | 20595 | 22145 |
| | 17ΗΣ ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ | | 1 | 1 | 3 | 1596 | 5 | S | P | 2 | 2 | 2 | 2 | 20595 | 22145 |
| 74 | ΑΓ.ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ | Ν.ΛΙΟΣΙΑ | 2 | 1 | 1 | 1146 | 7 | S | P | 2 | 2 | 2 | 2 | 21198 | 22794 |
| | ΑΓ.ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ | | 1 | 1 | 1 | 1277 | 8 | S | P | 2 | 2 | 2 | 2 | 21198 | 22794 |
| | ΑΓ.ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ | | 2 | 1 | 3 | 1170 | 9 | S | P | 2 | 2 | 2 | 2 | 21198 | 22794 |
| | ΑΓ.ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ | | 1 | 1 | 3 | 1389 | 11 | S | P | 2 | 2 | 2 | 2 | 21198 | 22794 |
| 15 | ΑΓ.ΙΩΑΝΝΟΥ ΚΑΡΕΛΑ* | ΚΑΡΕΛΑΣ | 1 | 1 | 1 | 607 | 3 | S | S | 2 | 2 | 2 | 2 | 11129 | 11839 |
| | ΑΓ.ΙΩΑΝΝΟΥ ΚΑΡΕΛΑ* | | 2 | 1 | 1 | 864 | 1 | S | S | 2 | 2 | 2 | 2 | 11129 | 11839 |
| 5 | ΑΘΗΝΩΝ | ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ | 2 | 1 | 1 | 1150 | 3 | S | P | 2 | 2 | 2 | 2 | 16118 | 17331 |
| | ΑΘΗΝΩΝ | | 1 | 1 | 1 | 1050 | 3 | S | P | 2 | 2 | 2 | 2 | 16118 | 17331 |
| 22 | ΑΘΗΝΩΝ-ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΛΕΩΦ. | ΠΕΙΡΑΙΑΣ | 2 | 1 | 1 | 969 | 15 | S | P | 23 | 2 | 2 | 3 | 15089 | 16225 |
| | ΑΘΗΝΩΝ-ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΛΕΩΦ. | | 1 | 1 | 1 | 1901 | 12 | S | P | 23 | 2 | 2 | 3 | 15089 | 16225 |
| | ΑΘΗΝΩΝ-ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΛΕΩΦ. | | 2 | 1 | 1 | 1293 | 11 | U | P | 32 | 2 | 3 | 2 | 24184 | 26004 |
| | ΑΘΗΝΩΝ-ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΛΕΩΦ. | | 1 | 1 | 3 | 1111 | 10 | U | P | 32 | 2 | 3 | 2 | 24184 | 26004 |
| | ΑΘΗΝΩΝ-ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΛΕΩΦ. | | 1 | 1 | 1 | 1553 | 12 | U | P | 32 | 2 | 3 | 2 | 24184 | 26004 |
| 57 | ΑΘΗΝΩΝ ΛΕΩΦ. | ΑΘΗΝΑ | 2 | 1 | 3 | 2607 | 13 | U | P | 3 | 2 | 3 | 3 | 40502 | 43551 |
| | ΑΘΗΝΩΝ ΛΕΩΦ. | | 2 | 1 | 1 | 2682 | 13 | U | P | 3 | 2 | 3 | 3 | 40502 | 43551 |
| | ΑΘΗΝΩΝ ΛΕΩΦ. | | 1 | 1 | 1 | 2442 | 13 | U | P | 3 | 2 | 3 | 3 | 40502 | 43551 |
| 73 | ΑΘΗΝΩΝ ΛΕΩΦ. | ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ | 2 | 1 | 1 | 1991 | 20 | S | P | 3 | 2 | 3 | 3 | 28296 | 30426 |
| | ΑΘΗΝΩΝ ΛΕΩΦ. | | 1 | 1 | 1 | 2537 | 22 | S | P | 3 | 2 | 3 | 3 | 28296 | 30426 |
| | ΑΘΗΝΩΝ ΛΕΩΦ. | | 2 | 1 | 3 | 2711 | 10 | S | P | 3 | 2 | 3 | 3 | 28296 | 30426 |
| | ΑΘΗΝΩΝ ΛΕΩΦ. | | 1 | 1 | 3 | 1980 | 19 | S | P | 3 | 2 | 3 | 3 | 28296 | 30426 |
| 23 | ΑΚΤΗ ΚΑΛΛΙΜΑΣΙΩΤΗ | ΠΕΙΡΑΙΑΣ | 2 | 1 | 1 | 2361 | 7 | U | P | 3 | 2 | 3 | 3 | 36009 | 38719 |
| | ΑΚΤΗ ΚΑΛΛΙΜΑΣΙΩΤΗ | | 2 | 1 | 3 | 2535 | 7 | U | P | 3 | 2 | 3 | 3 | 36009 | 38719 |
| | ΑΚΤΗ ΚΑΛΛΙΜΑΣΙΩΤΗ | | 1 | 1 | 3 | 1990 | 9 | U | P | 3 | 2 | 3 | 3 | 36009 | 38719 |
| | ΑΚΤΗ ΚΑΛΛΙΜΑΣΙΩΤΗ | | 1 | 1 | 1 | 1614 | 9 | U | P | 3 | 2 | 3 | 3 | 36009 | 38719 |
| 29 | ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ | ΠΕΙΡΑΙΑΣ | 2 | 1 | 3 | 2065 | | U | P | 3 | 2 | 3 | 3 | 25994 | 27951 |
| | ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ | | 1 | 1 | 1 | 1492 | 9 | U | P | 3 | 2 | 3 | 3 | 25994 | 27951 |
| | ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ | | 1 | 1 | 3 | 2162 | | U | P | 3 | 2 | 3 | 3 | 25994 | 27951 |
| | ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ | | 2 | 1 | 1 | 1885 | 7 | U | P | 3 | 2 | 3 | 3 | 25994 | 27951 |

Πίνακας 15.1. (απόσπασμα) Κύριες αρτηρίες του ΚΟΔ.

| Α/Α | ΟΝΟΜΑ ΟΔΟΥ | ΠΕΡΙΟΧΗ | ΚΑΤΕΥ- ΘΥΝΣΗ | ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΕΤΟΥΣ | ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΗΜΕΡΑΣ | ΜΕΣ. ΩΡ. ΦΟΡΤΟΣ | % ΒΑΡΕΩΝ ΟΧΗΜΑΤ. | ΚΩΔΙΚΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ | ΚΩΔΙΚΟΣ ΚΟΔ | ΚΩΔΙΚΟΣ ΛΩΡΙΔΩΝ | ΤΥΠΟΣ ΟΔΟΥ | ΛΩΡΙΔΕΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑ | ΛΩΡΙΔΕΣ ΔΕΞΙΑ | ΦΟΡΤΟΣ 18ΩΡΟΥ | ΦΟΡΤΟΣ 24ΩΡΟΥ |
|-----|-----------------------|------------|-----------------|-------------------|--------------------|--------------------|---------------------|---------------------|----------------|--------------------|---------------|---------------------|------------------|------------------|------------------|
| 1 | 25ΗΣ ΜΑΡΤΙΟΥ | ΜΕΛΙΣΣΙΑ | 2 | 1 | 1 | 1085 | 2 | U | S | 1 | 3 | 1 | 1 | 21383 | 22748 |
| 38 | 25ΗΣ ΜΑΡΤΙΟΥ | ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΗ | 2 | 1 | 3 | 1048 | 4 | S | S | 1 | 3 | 1 | 1 | 12865 | 13686 |
| | 25ΗΣ ΜΑΡΤΙΟΥ | | 1 | 1 | 3 | 828 | | U | S | 1 | 3 | 1 | 1 | 5867 | 6241 |
| | 25ΗΣ ΜΑΡΤΙΟΥ | | 1 | 1 | 1 | 1630 | 7 | U | S | 21 | 3 | 2 | 1 | 15105 | 16069 |
| 25 | 28ΗΣ ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ | ΨΥΧΙΚΟ | 1 | 1 | 3 | 782 | 3 | S | S | 1 | 3 | 1 | 1 | 12479 | 13276 |
| 55 | 28ΗΣ ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ | ΒΥΡΩΝΑΣ | 2 | 1 | 1 | 993 | 2 | S | S | 2 | 1 | 0 | 2 | 13024 | 13855 |
| | 28ΗΣ ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ | | 2 | 1 | 3 | 920 | 3 | S | S | 1 | 3 | 1 | 1 | 6543 | 6961 |
| | 28ΗΣ ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ | | 1 | 1 | 1 | 860 | 5 | U | S | 1 | 3 | 1 | 1 | 10830 | 11521 |
| 65 | 2ΑΣ ΜΕΡΑΡΧΙΑΣ | ΠΕΙΡΑΙΑΣ | 2 | 1 | 3 | 616 | 2 | U | S | 1 | 3 | 1 | 1 | 10830 | 11521 |
| 69 | 34ΟΥ ΣΥΝΤ/ΤΟΣ ΠΕΖΙΚΟΥ | ΠΕΙΡΑΙΑΣ | 1 | 1 | 1 | 807 | 3 | U | S | 1 | 3 | 1 | 1 | 13239 | 14084 |
| | 34ΟΥ ΣΥΝΤ/ΤΟΣ ΠΕΖΙΚΟΥ | | 1 | 1 | 3 | 885 | 2 | U | S | 1 | 3 | 1 | 1 | 2929 | 3116 |
| | 34ΟΥ ΣΥΝΤ/ΤΟΣ ΠΕΖΙΚΟΥ | | 2 | 1 | 1 | 807 | 3 | U | S | 1 | 3 | 1 | 1 | 8174 | 8696 |
| | 34ΟΥ ΣΥΝΤ/ΤΟΣ ΠΕΖΙΚΟΥ | | 2 | 1 | 3 | 854 | 5 | U | S | 1 | 3 | 1 | 1 | 12166 | 12943 |
| K1 | 3ΗΣ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ | ΑΘΗΝΑ | 1 | 1 | 3 | 1963 | 4 | U | S | 2 | 1 | 0 | 2 | 12166 | 12943 |
| | 3ΗΣ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ | | 1 | 1 | 1 | 1668 | 4 | U | S | 4 | 1 | 0 | 4 | 12876 | 13698 |
| 41 | ΑΓ.ΑΝΝΗΣ | ΤΑΥΡΟΣ | 1 | 1 | 1 | 814 | 8 | S | S | 1 | 3 | 1 | 1 | 9154 | 9738 |
| | ΑΓ.ΑΝΝΗΣ | | 1 | 1 | 3 | 923 | 6 | S | S | 1 | 3 | 1 | 1 | 8930 | 9500 |
| K41 | ΑΓ.ΑΣΩΜΑΤΩΝ | ΑΘΗΝΑ | 1 | 1 | 1 | 1109 | 8 | U | S | 1 | 3 | 1 | 1 | 17182 | 18279 |
| | ΑΓ.ΑΣΩΜΑΤΩΝ | | 1 | 1 | 3 | 942 | 5 | U | S | 2 | 1 | 0 | 2 | 6049 | 6435 |
| | ΑΓ.ΑΣΩΜΑΤΩΝ | | 2 | 1 | 1 | 1005 | 8 | U | S | 1 | 3 | 1 | 1 | 9113 | 9695 |
| | ΑΓ.ΒΑΡΒΑΡΑΣ | | 1 | 1 | 1 | 786 | 7 | S | S | 1 | 3 | 1 | 1 | 16144 | 17174 |
| | ΑΓ.ΒΑΡΒΑΡΑΣ | | 1 | 1 | 3 | 654 | 7 | S | S | 1 | 3 | 1 | 1 | 16284 | 17323 |
| 75 | ΑΓ.ΒΑΡΒΑΡΑΣ ΛΕΩΦ. | ΑΛΙΜΟΣ | 1 | 1 | 1 | 786 | 7 | S | S | 1 | 3 | 1 | 1 | 13388 | 14243 |
| | ΑΓ.ΒΑΡΒΑΡΑΣ ΛΕΩΦ. | | 1 | 1 | 3 | 654 | 7 | S | S | 1 | 3 | 1 | 1 | 10685 | 11367 |
| | ΑΓ.ΒΑΡΒΑΡΑΣ ΛΕΩΦ. | | 2 | 1 | 3 | 729 | 7 | S | S | 1 | 3 | 1 | 1 | 10685 | 11367 |
| 19 | ΑΓ.ΓΛΥΚΕΡΙΑΣ | ΓΑΛΑΤΣΙ | 1 | 1 | 1 | 1141 | 5 | U | S | 1 | 3 | 1 | 1 | 10685 | 11367 |
| | ΑΓ.ΓΛΥΚΕΡΙΑΣ | | 2 | 1 | 1 | 631 | 5 | U | S | 1 | 3 | 1 | 1 | 10685 | 11367 |
| 79 | ΑΓ.ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ | ΠΕΙΡΑΙΑΣ | 1 | 1 | 1 | 1605 | 9 | S | S | 2 | 1 | 0 | 2 | 10912 | 11608 |
| | ΑΓ.ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ | | 2 | 1 | 1 | 1148 | 5 | S | S | 1 | 3 | 1 | 1 | 11737 | 12486 |
| | ΑΓ.ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ | | 1 | 1 | 3 | 665 | 6 | S | S | 1 | 3 | 1 | 1 | 18548 | 19732 |
| | ΑΓ.ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ | | 2 | 1 | 3 | 688 | 6 | S | S | 1 | 3 | 1 | 1 | 33637 | 35784 |
| | ΑΓ.ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ | | 1 | 1 | 3 | 904 | 6 | S | S | 1 | 3 | 1 | 1 | 16580 | 17638 |

Πίνακας 15.2. (απόσπασμα) Δευτερεύουσες αρτηρίες του ΚΟΔ.

| Α/Α | ΟΝΟΜΑ ΟΔΟΥ | ΠΕΡΙΟΧΗ | ΚΑΤΕΥ- ΘΥΝΣΗ | ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΕΤΟΥΣ | ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΗΜΕΡΑΣ | ΜΕΣ. ΩΡ. ΦΟΡΤΟΣ | % ΒΑΡΕΩΝ ΟΧΗΜΑΤ. | ΚΩΔΙΚΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ | ΚΩΔΙΚΟΣ ΚΟΔ | ΚΩΔΙΚΟΣ ΛΩΡΙΔΩΝ | ΤΥΠΟΣ ΟΔΟΥ | ΛΩΡΙΔΕΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑ | ΛΩΡΙΔΕΣ ΔΕΞΙΑ | ΦΟΡΤΟΣ 18ΩΡΟΥ | ΦΟΡΤΟΣ 24ΩΡΟΥ |
|-----|-----------------------|---------------|-----------------|-------------------|--------------------|--------------------|---------------------|---------------------|----------------|--------------------|---------------|---------------------|------------------|------------------|------------------|
| | ΑΓ.ΤΡΙΑΔΟΣ | ΑΓ.ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ | 1 | 1 | 3 | 647 | | U | C | 2 | 1 | 0 | 2 | 5582 | 5876 |
| 49 | ΑΓΛΑΟΦΩΝΤΟΣ | ΑΘΗΝΑ | 2 | 1 | 1 | 623 | 5 | U | C | 1 | 3 | 1 | 1 | 11492 | 12097 |
| | ΑΓΛΑΟΦΩΝΤΟΣ | | 1 | 1 | 1 | 623 | 6 | U | C | 2 | 2 | 2 | 2 | 8637 | 9092 |
| 7 | ΑΓΧΙΑΛΟΥ | ΑΘΗΝΑ | 1 | 1 | 1 | 608 | 4 | U | C | 1 | 1 | 0 | 1 | 9127 | 9607 |
| | ΑΓΧΙΑΛΟΥ | ΒΟΥΛΑ | 1 | 1 | 1 | 631 | 4 | S | C | 1 | 1 | 0 | 1 | 9062 | 9539 |
| 8 | ΑΔΡΙΑΝΕΙΟΥ | ΑΘΗΝΑ | 2 | 1 | 1 | 883 | 1 | U | C | 1 | 3 | 1 | 1 | 8997 | 9470 |
| | ΑΘΗΝΩΝ | ΓΛΥΦΑΔΑ | 1 | 1 | 1 | 792 | 3 | S | C | 1 | 1 | 0 | 1 | 11716 | 12333 |
| 70 | ΑΙΝΟΥ | ΑΘΗΝΑ | 1 | 1 | 1 | 700 | 3 | U | C | 1 | 2 | 1 | 1 | 5734 | 6036 |
| | ΑΙΝΟΥ | | 1 | 1 | 1 | 776 | 3 | U | C | 1 | 3 | 1 | 1 | 3388 | 3566 |
| | ΑΚΑΚΙΩΝ | ΜΑΡΟΥΣΙ | 1 | 1 | 1 | 750 | 5 | U | C | 1 | 3 | 1 | 1 | 8075 | 8500 |
| 50 | ΑΚΡΟΠΟΛΕΩΣ | ΔΑΦΝΗ | 1 | 1 | 1 | 691 | 5 | U | C | 1 | 3 | 1 | 1 | 7544 | 7941 |
| | ΑΚΡΟΠΟΛΕΩΣ | | 1 | 1 | 1 | 917 | 6 | U | C | 1 | 1 | 0 | 1 | 10011 | 10538 |
| | ΑΚΤΗ ΙΩΝΙΑΣ | ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ | 1 | 1 | 1 | 605 | 9 | S | C | 1 | 2 | 1 | 1 | 6183 | 6508 |
| | ΑΛΚΑΜΕΝΟΥΣ | ΝΙΚΑΙΑ | 1 | 1 | 1 | 650 | 4 | U | C | 1 | 1 | 0 | 1 | 13019 | 13704 |
| 51 | ΑΛΚΙΝΟΟΥ | ΔΑΦΝΗ | 1 | 1 | 1 | 878 | 4 | U | C | 1 | 1 | 0 | 1 | 9585 | 10089 |
| 71 | ΑΛΦΕΙΟΥ | ΑΘΗΝΑ | 1 | 1 | 3 | 614 | | U | C | 1 | 1 | 0 | 1 | 9408 | 9903 |
| | ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΕΩΣ | Ν.ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ | 1 | 1 | 1 | 610 | 6 | S | C | 1 | 3 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| | ΑΝΑΤΟΛΗΣ | ΗΡΑΚΛΕΙΟ | 2 | 1 | 1 | 602 | 6 | S | C | 1 | 3 | 1 | 1 | 6487 | 6828 |
| | ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΡΩΜΥΛΙΑΣ | ΓΛΥΦΑΔΑ | 1 | 1 | 1 | 782 | 5 | S | C | 1 | 1 | 0 | 1 | 9099 | 9578 |
| | ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ | ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ | 1 | 1 | 1 | 656 | 5 | S | C | 2 | 2 | 2 | 2 | 6443 | 6782 |
| | ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ (ΚΥΠΡΟΥ) | | | 1 | 1 | 1046 | 5 | S | C | 2 | 2 | 2 | 2 | 14778 | 15556 |
| 72 | ΑΝΤΙΓ'ΟΝΝΗΣ | ΑΘΗΝΑ | 1 | 1 | 1 | 699 | 28 | U | C | 1 | 1 | 0 | 1 | 9940 | 10463 |
| | ΑΝΤΙΓ'ΟΝΝΗΣ | | 1 | 1 | 3 | 696 | 21 | U | C | 1 | 1 | 0 | 1 | 9940 | 10463 |
| 73 | ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ | ΑΘΗΝΑ | 1 | 1 | 1 | 635 | 2 | U | C | 1 | 1 | 0 | 1 | 9780 | 10295 |
| | ΑΡΕΩΣ | ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ | 1 | 1 | 1 | 641 | 4 | S | C | 1 | 1 | 0 | 1 | 10421 | 10969 |
| 10 | ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ | ΑΘΗΝΑ | 1 | 1 | 1 | 742 | 5 | U | C | 1 | 1 | 0 | 1 | 11740 | 12358 |
| 52 | ΑΡΤΑΚΗΣ | ΑΓ.ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | 1 | 1 | 1 | 820 | 4 | S | C | 2 | 1 | 0 | 2 | 11377 | 11976 |
| | ΑΡΤΑΚΗΣ | | 1 | 1 | 3 | 730 | 2 | S | C | 1 | 1 | 0 | 1 | 12737 | 13407 |
| | ΑΡΤΑΚΗΣ | | 1 | 1 | 1 | 690 | 4 | S | C | 1 | 1 | 0 | 1 | 9573 | 10077 |
| 11 | ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΥ | ΑΘΗΝΑ | 2 | 1 | 1 | 693 | 4 | U | C | 2 | 1 | 0 | 2 | 7928 | 8345 |
| | ΑΡΧ.ΘΕΑΤΡΟΥ | ΑΛΙΜΟΣ | 1 | 1 | 1 | 847 | 5 | S | C | 1 | 3 | 1 | 1 | 6747 | 7102 |
| | ΑΡΧ.ΘΕΑΤΡΟΥ | | 1 | 1 | 1 | 675 | 5 | S | C | 1 | 3 | 1 | 1 | 8367 | 8807 |

Πίνακας 15.3. (απόσπασμα) Κύριες συλλεκτήριες του ΚΟΔ.

| Α/Α | Α/Α ΣΤΟΥΣ ΧΑΡΤΕΣ | ΟΝΟΜΑ ΟΔΟΥ | ΠΕΡΙΟΧΗ | ΒΟΔ Α/Α | ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΔΟΥ |
|-----|------------------|--------------------------|--------------|---------|----------------|
| 1 | 25 | 17ΗΣ ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ | ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ | 143β | ΚΑ |
| 2 | 1 | 25ΗΣ ΜΑΡΤΙΟΥ | ΜΕΛΙΣΣΙΑ | 36α | ΔΑ |
| 3 | 25 | 28ΗΣ ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ | ΨΥΧΙΚΟ | | ΔΑ |
| 4 | 65 | 2ΑΣ ΜΕΡΑΡΧΙΑΣ | ΠΕΙΡΑΙΑΣ | | ΔΑ |
| 5 | 69 | 34ΟΥ ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ ΠΕΖΙΚΟΥ | ΠΕΙΡΑΙΑΣ | 41β | ΔΑ |
| 6 | Κ1 | 3ΗΣ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ | ΑΘΗΝΑ | 68 | ΔΑ |
| 7 | 74 | ΑΓ.ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ | Ν.ΛΙΟΣΙΑ | 51 | ΚΑ |
| 8 | 41 | ΑΓ.ΑΝΝΗΣ | ΤΑΥΡΟΣ | 129 | ΔΑ |
| 9 | Κ41 | ΑΓ.ΑΣΩΜΑΤΩΝ | ΑΘΗΝΑ | 94 | ΔΑ |
| 10 | 75 | ΑΓ.ΒΑΡΒΑΡΑΣ ΛΕΩΦ. | ΑΛΙΜΟΣ | 122γ | ΔΑ |
| 11 | 19 | ΑΓ.ΓΑΥΚΕΡΙΑΣ | ΓΑΛΑΤΣΙ | 105 | ΔΑ |
| 12 | 79 | ΑΓ.ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ | ΠΕΙΡΑΙΑΣ | 122 | ΔΑ |
| 13 | 33 | ΑΓ.ΙΕΡΟΘΕΟΥ | ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ | 21 | ΔΑ |
| 14 | 60 | ΑΓ.ΙΩΑΝΝΟΥ | ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ | 118 | ΔΑ |
| 15 | 15 | ΑΓ.ΙΩΑΝΝΟΥ ΚΑΡΕΑΣ* | ΚΑΡΕΑΣ | | ΚΑ |
| 16 | Κ23 | ΑΓ.ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ | ΑΘΗΝΑ | 120,122 | ΔΑ |
| 17 | 106 | ΑΓ.ΛΑΥΡΑΣ | ΠΑΤΗΣΙΑ | 51 | ΔΑ |
| 18 | Κ37 | ΑΓ.ΜΕΛΕΤΙΟΥ | ΑΘΗΝΑ | 133 | ΔΑ |
| 19 | 31 | ΑΓ.ΝΙΚΟΛΑΟΥ | Ν.ΛΙΟΣΙΑ | 51 | ΔΑ |
| 20 | Κ70 | ΑΓ.ΠΑΝΤΩΝ | ΑΘΗΝΑ | 124α | ΔΑ |
| 21 | 23 | ΑΓ.ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ | ΧΑΛΑΝΔΡΙ | | ΔΑ |
| 22 | 14 | ΑΓ.ΣΑΡΑΝΤΑ | Ν.ΕΡΥΘΡΑΙΑ | 57α | ΔΑ |
| 23 | | ΑΓ.ΤΡΙΑΔΟΣ | ΑΓ.ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ | 136α | ΚΣ |
| 24 | 85 | ΑΓ.ΦΑΝΟΥΡΙΟΥ | Ν.ΛΙΟΣΙΑ | | ΔΑ |
| 25 | 80 | ΑΓ.ΦΩΤΕΙΝΗΣ | Ν.ΣΜΥΡΝΗ | 125α | ΔΑ |
| 26 | 49 | ΑΓΛΑΟΦΩΝΤΟΣ | ΑΘΗΝΑ | 108 | ΚΣ |
| 27 | Κ14 | ΑΓΟΡΑΚΡΙΤΟΥ* | ΑΘΗΝΑ | 103 | ΔΑ |
| 28 | 7 | ΑΓΧΙΑΛΟΥ | ΑΘΗΝΑ | | ΚΣ |
| 29 | | ΑΓΧΙΑΛΟΥ | ΒΟΥΛΑ | | ΚΣ |
| 30 | 8 | ΑΔΡΙΑΝΕΙΟΥ | ΑΘΗΝΑ | | ΚΣ |
| 31 | Κ22 | ΑΔΡΙΑΝΟΥ | ΑΘΗΝΑ | | ΔΑ |
| 32 | Κ7 | ΑΘΗΝΑΣ | ΑΘΗΝΑ | 69 | ΔΑ |
| 33 | 5 | ΑΘΗΝΩΝ | ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ | | ΚΑ |
| 34 | | ΑΘΗΝΩΝ | ΓΛΥΦΑΔΑ | 121 | ΚΣ |
| 35 | 57 | ΑΘΗΝΩΝ ΛΕΩΦ. | ΑΘΗΝΑ | | ΚΑ |
| 36 | 22 | ΑΘΗΝΩΝ-ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΛΕΩΦ. | ΠΕΙΡΑΙΑΣ | | ΚΑ |
| 37 | 57 | ΑΙΓΑΙΟΥ | Ν.ΣΜΥΡΝΗ | 124 | ΔΑ |
| 38 | 70 | ΑΙΝΟΥ | ΑΘΗΝΑ | | ΚΣ |
| 39 | Κ3 | ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ* | ΑΘΗΝΑ | 72 | ΔΑ |
| 40 | | ΑΚΑΚΙΩΝ | ΜΑΡΟΥΣΙ | | ΚΣ |
| 41 | 50 | ΑΚΡΟΠΟΛΕΩΣ | ΔΑΦΝΗ | 123 | ΚΣ |
| 42 | | ΑΚΤΗ ΙΩΝΙΑΣ | ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ | | ΚΣ |
| 43 | 23 | ΑΚΤΗ ΚΑΛΛΙΜΑΣΙΩΤΗ | ΠΕΙΡΑΙΑΣ | | ΚΑ |
| 44 | 70 | ΑΚΤΗ ΚΟΝΔΥΛΗ | ΠΕΙΡΑΙΑΣ | 31 | ΔΑ |
| 45 | 71 | ΑΚΤΗ ΚΟΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ | ΠΕΙΡΑΙΑΣ | | ΔΑ |
| 46 | 72 | ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ | ΠΕΙΡΑΙΑΣ | | ΔΑ |
| 47 | 73 | ΑΚΤΗ ΜΟΥΤΣΟΠΟΥΛΟΥ | ΠΕΙΡΑΙΑΣ | 41γ | ΔΑ |
| 48 | 29 | ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ | ΠΕΙΡΑΙΑΣ | | ΚΑ |
| 49 | 43 | ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΛΕΩΦ. | ΑΘΗΝΑ | 83 | ΚΑ |
| 50 | 7 | ΑΛΕΞΙΟΥΠΟΛΕΩΣ | ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ | 29α | ΚΑ |
| 51 | 17 | ΑΛΙΜΟΥ ΚΑΤΕΧΑΚΗ | ΚΑΡΕΑΣ | 28 | ΚΑ |
| 52 | 6 | ΑΛΙΜΟΥ ΛΕΩΦ. | ΑΛΙΜΟΣ | 29 | ΚΑ |

Πίνακας 15.4. (απόσπασμα) Αλφαβητικός κατάλογος των οδών του ΚΟΔ.