

Χρήσεις Γης και όροι δόμησης κατά μήκος του κύριου οδικού δικτύου¹

Συνοπτική παρουσίαση των κυριότερων προτάσεων
του Ερευνητικού Προγράμματος

1. Εισαγωγή - Η τοποθέτηση του προβλήματος

Η πόλη δημιουργεί την κυκλοφορία ή η κυκλοφορία την πόλη; Το ερώτημα είναι τόσο παλιό όσο και οι πρώτοι προϊστορικοί καταυλισμοί στον πλανήτη: Η οικοδομική ανάπτυξη -και οι χρήσεις που εγκαθίστανται ως συνέπειά της- προκαλεί μετακινήσεις, ή οι μετακινήσεις εκτρέφουν την οικοδομική ανάπτυξη;

Η όλη ιστορικολειτουργική διερεύνηση οδηγεί στο συμπέρασμα, ότι μεταξύ των δύο υπό συζήτηση στοιχείων, ήτοι «κελύφους» και «μετακινήσεων», υφίσταται μια ιδιόμορφη, αλλά αποφασιστική συσχέτιση: καθένα από αυτά συμπληρώνει και «τρέφει» το άλλο, αλλά και πάλι καθένα, εκφυλίζει, αποδιοργανώνει και αποσυνθέτει το άλλο. Άρα απαιτείται, εξασφάλιση

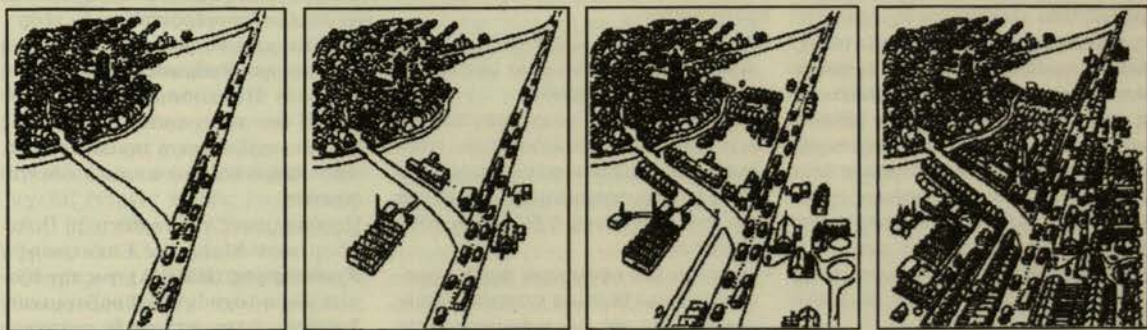
μιας ισορροπίας ανάμεσα στα δύο, σε έναν συνολικά θεωρούμενο χώρο, ενώ σε επιμέρους ενότητες του απαιτείται, ή να δοθεί προβάδισμα σε ένα από τα δύο, ή πάντως να προδιαγραφεί ο ρόλος καθενός, γιατί αλλιώς αυτά θα δράσουν ανταγωνιστικά και αποδιοργανωτικά.

Τα αποτελέσματα της ανεξέλεγκτης δράσης των δύο παραπάνω στοιχείων στον αστικό χώρο, σακιαγραφούνται σχηματικά από την παρακάτω υποθετική ιστορία (Εικ. 1-4):

- Χάρης στις ακούραστες προσπάθειες του δημάρχου μιας πόλης (ας πούμε του Αμαρουσίου, των Σπάτων ή της Λάρισας) κατασκευάζεται επιτέλους ένας παρακαμπτηριος δρόμος, δίνοντας έτσι ένα τέλος στην αφόρητη κατάσταση που είχε δημιουργηθεί από την συνεχή αύξηση της διαμετρών κυκλοφορίας στο εσωτερικό της

πόλης.

- Λίγα χρόνια αργότερα, αρχίζουν όμως να εγκαθίσταται αθρόα, εκατέρωθεν του νέου παρακαμπτηρίου, μια σειρά εντατικών χρήσεων γης, όπως για παράδειγμα μια σχολή χειροτεχνίας, μια βιοτεχνία, ένα ξενοδοχείο, μερικά πρατήρια βενζίνης κλπ.
- Εν συνεχεία, η τοπική αυτοδιοίκηση προχωρεί στη διαμόρφωση ενός δημοτικού πάρκου, στην ένταξη στο σχέδιο μιας νέας έκτασης, και στην ολοκλήρωση ενός συγκροτήματος κατοικιών. Παράλληλα εντατικοποιείται σταδιακά και η εγκατάσταση, κατά μήκος του παρακαμπτηρίου, νέων βιοτεχνιών, καταστημάτων κλπ.
- Και έτσι, με τη διαδικασία αυτή, καθώς και την συνεχή αύξηση της κυκλοφορίας στον παρακαμπτήριο, η πόλη έχει επεκταθεί ανεξέλεγκτα με πυκνή δόμηση και έχει δημιουργηθεί



Εικόνες 1-4 (Πηγή: Dansk, Vejtidskrift, Nr. 7, 1951)

1. Το ερευνητικό αυτό πρόγραμμα ανατέθηκε στο Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών του Ε.Μ.Π. από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (Δίση Πολεοδομικού Σχεδιασμού), εκπονήθηκε από τον Ιούλιο 1995 έως τον Ιούλιο 1996 και ουσιαστικά έχει εστιασθεί στη διερεύνηση και αξιολόγηση της όλης προβληματικής καθώς και στη διατύπωση προκαταρκτικών προτάσεων, οι σημαντικότερες από τις οποίες συνοψίζονται στην παρούσα δημοσίευση. Ήδη προσκοίνονται με τη συμβολή του Σ.Π.Ε. εξειδικευμένα προγράμματα και σχετικές διαδικασίες υλοποίησης. Την ερευνητική ομάδα αποτέλεσαν οι: καθ. Α. Αραβαντινός (επιστ. υπεύθυνος), καθ. Α. Γιώτης, καθ. Γ. Σαρηγιάννης - Δ'ντής Σ.Π.Ε., καθ. Ι. Φραντζεσκάκης, αν. καθ. Ν. Μαράτος επ. καθ. Μ. Αγγελίδης (συντονιστής α' φάσης), επ. καθ. UCLA Α. Λουκαίτου - Σιδέρη, επ. καθ. Β. Φαριανός Ε.Μ.Π., Δρ. Κ. Σερράος (συντονιστής β' και γ' φάσης), Α. Αντωνίου και Μ. Θέμου. Συνεργάστησαν επίσης σε ειδικά θέματα οι Σ. Κοικουλάς, Π. Λίτσας, Ν. Μούσχουρος, Μ. Μπόγρης, Α. Ρόδη, Κ. Σαντιματάκης, και Β. Τριανταφύλλου.

και πάλι μια νέα ανυπόφορη κατάσταση, έτσι ώστε να πρέπει κανείς να λάβει νέα μέτρα, κατασκευάζοντας ίσως έναν καινούργιο παρακαμπτήριο!

Ανάλογη εξέλιξη μ' αυτήν που μόλις σκιαγραφήθηκε, έχουν ακολουθήσει πολλές ελληνικές κύριες οδοί. Αυτή συνίσταται κυρίως στην *έλξη λειτουργιών* σ' αυτές, οι οποίες με την σειρά τους προκαλούν *κυκλοφοριακές επιβαρύνσεις*. Η ύπαρξη κυκλοφορίας, άρα και κατ' επέκταση προσπελασιμότητας, καθώς και η ύπαρξη συσσωρευμένων λειτουργιών *ανεβάζουν τις τιμές της γης*. Σε μια δεύτερη φάση γίνονται *επενδύσεις στον οδικό άξονα* με βάση μια προσδοκώμενη συνεχή επαύξηση της συγκέντρωσης λειτουργιών, η οποία όμως τελικά *λειτουργεί αρνητικά*, λόγω ακριβώς των δυσλειτουργιών των προκαλούνται από αυτήν την ίδια. Σ' αυτή τη φάση υπάρχει κίνδυνος να αρχίσει ο *αντίστροφος κύκλος εγκατάλειψης και μαρασμού*, αφήνοντας πίσω του μια περιοχή κατεστραμμένη πολεοδομικά και περιβαλλοντικά.

Η παραπάνω προβληματική εντάσσεται και τροφοδοτεί το αντικείμενο του παρόντος ερευνητικού προγράμματος. Συγκεκριμένα, τούτο αναφέρεται στη διερεύνηση των σχέσεων, από τη μια μεριά της *κτισμένης επιφάνειας* και ειδικότερα της θέσης, της μορφής και της λειτουργίας των παρόδιων εγκαταστάσεων, κατά μήκος του *κυρίου οδικού δικτύου*, όπως και των χώρων πρόσβασης και στάθμευσης σε αυτές, και από την άλλη, των *χαρακτηριστικών* της οδού και της *κυκλοφορίας* της. Στα πλαίσια του προγράμματος προσοθήθηκαν μελέτες περιπτώσεων (λεωφ. Κηφισίας, καθώς και τμήματα λοιπών αρτηριών περιφ. Πρωτευούσης), κατά την διερεύνηση των οποίων εξετάσθηκε η συσχέτιση της ευρύτερης πολεοδομικής και αναπτυξιακής λειτουργίας των ζωνών παρόδιων εγκαταστάσεων, με το σχεδιασμό της κυκλοφορίας και με την πολιτική μεταφορών (βαθμός χρησιμοποίησης ΜΜΜ, ιεράρχηση οδικών δικτύων κλπ.).

Κύρια επιδίωξη της έρευνας ήταν η

εξαγωγή γενικεύσιμων και εφαρμοσίμων συμπερασμάτων, αλλά και η *διατύπωση προτάσεων για επίλυση ειδικών θεμάτων σε συγκεκριμένα τμήματα οδών*, με τελικό σκοπό την συνεισφορά στην εξασφάλιση λειτουργικότητας, τόσο στη χρήση του χώρου όσο και στον τομέα των μεταφορών.

2. Βασικές αρχές - Στόχοι

Οι κυριότεροι *βασικοί στόχοι* των προτεινόμενων μέτρων που θα διατυπωθούν στη συνέχεια είναι:

- Μεγαλύτερη εμφάνιση στο πρόβλημα αλλά και εντοπισμός των ιδιομορφιών του.
 - Καθορισμός προτεραιοτήτων ως προς τον προορισμό του κυρίου οδικού δικτύου.
 - Επίτευξη συμβατότητας των χαρακτηριστικών της παρόδιας δόμησης με τις κυκλοφοριακές απαιτήσεις που πρέπει να ικανοποιούνται.
 - Γενικευμένη βελτίωση της δομής του χώρου και ορθολογικότερη οργάνωση των χρήσεων γης.
 - Αμβλυνση των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την λειτουργία της κύριας οδού.
 - Βελτίωση της ποιότητας και εικόνας του χώρου, δεδομένης της σημασίας των αξόνων του κυρίου οδικού δικτύου ως «εισόδων» και βασικών αξόνων αναφοράς.
 - Ανάδειξη του δημόσιου χαρακτήρα και του κοινωνικού προορισμού του οδικού χώρου.
 - Καλύτερη οργάνωση της χρήσης του οδικού δικτύου με καλύτερη κατανομή των μετακινήσεων.
- Ως βασικοί άξονες μέτρων εφαρμογής προτείνονται:
- Περιορισμός της «ζηήτησης» για μετακινήσεις από την παρόδια ζώνη προς τον κύριο οδικό άξονα.
 - Συντονισμός των επιμέρους τομεακών και λοιπών σχεδιασμών (των διαφόρων εμπλεκόμενων φορέων) κατά τον προγραμματισμό, τη μελέτη και την κατασκευή ή βελτίωση κάθε κυρίας οδού.
 - Σύνταξη και εφαρμογή προδιαγραφών για την θέσπιση επιτρεπόμενων χρήσεων γης και όρων δόμησης στον παρόδιο χώρο των διαφόρων κατη-

γοριών κυρίων οδών.

- Ευθυγράμμιση των επιμέρους προτάσεων για την πολεοδομική και κυκλοφοριακή ανάπτυξη μιας κυρίας οδού, προς τον γενικότερο πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό.
- Διατύπωση «γενικών κανόνων» σε «σώμα» κανονιστικών διατάξεων για το σύνολο των παρόδιων ζωνών κυρίων οδών.
- Συγκρότηση «σώματος» επιμεταβατικών μέτρων κατά περίπτωση.
- Εφαρμογή μηχανισμών αποτελεσματικού πολεοδομικού ελέγχου και παρακολούθησης της ανάπτυξης του παρόδιου χώρου κυρίων οδών.
- Δημιουργία μιας «data base» με την μορφή ενός ενημερούμενου μητρώου περιπτώσεων, με σκοπό τον σαφέστερο εντοπισμό του προβλήματος, καθώς και την κωδικοποίηση των περιπτώσεων και αναγκαίων μέτρων.
- Σύνταξη για συγκεκριμένες περιπτώσεις αξόνων, όπου απαιτείται η κατά περίπτωση ριζική επίλυση σημαντικών και επειγόντων προβλημάτων, νέου τύπου ενιαίων πολεοδομικών - κυκλοφοριακών - περιβαλλοντικών - αισθητικών μελετών¹.
- Εναλλακτικά: (α) Γενικευμένη απομάκρυνση αστικών χρήσεων, ή τουλάχιστον διακοπή κάθε άμεσης σύνδεσης των υπόψη χρήσεων με τους κύριους άξονες ή / και (β) αποδοχή (υπό ορισμένες προϋποθέσεις) ως δεδομένης -ή ως «αναγκαίου κακού»- της σχετικής γειτνίασης των χρήσεων αυτών με τους κύριους άξονες².

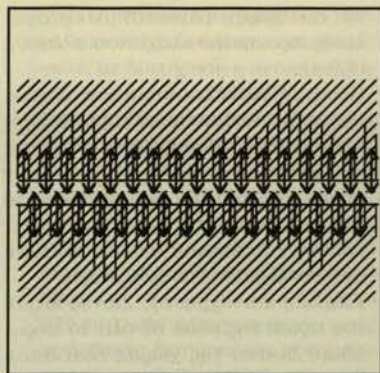
Τα αποτελέσματα της παρούσης έρευνας θα τροφοδοτήσουν άμεσα ή έμμεσα συγκεκριμένους τομείς, μεταξύ των οποίων αναφέρονται και οι εξής:

- Προδιαγραφές για την σύνταξη ή αναθεώρηση Ρυθμιστικών Σχεδίων ή Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων (ΓΠΣ) που εκτείνονται σε περιοχές που διασχίζονται ή οριοθετούνται από τμήματα του κυρίου οδικού δικτύου
- Προδιαγραφές για τη σύνταξη Πολεοδομικών Μελετών Ελέκτασης / Αναθεώρησης (ΠΜΕ/Α), για την τροποποίηση ισχυόντων Ρυμοτομικών Σχεδίων, ή την απ' αρχής εκπόνηση «ειδικών» Πολεοδομικών Μελετών,

2. Για τις ανάγκες της παρούσης έρευνας έγινε δεκτός ο παρακάτω ορισμός: «Κύριο οδικό δίκτυο είναι εκείνο που απαρτίζεται από οδούς που εξυπηρετούν αστικές και υπεραστικές μετακινήσεις μεγάλου σχετικού μήκους και όπου παρουσιάζονται ή αναμένεται να παρουσιαστούν υψηλοί κυκλοφοριακοί φόροι με υψηλές ταχύτητες από κάθε είδους οχήματα». Επομένως, δεν εξετάζονται ούτε οδικοί άξονες ουσιαστικά «ανωτέρου» επιπέδου, στους οποίους έχουν εξασφαλισθεί συνθήκες αποφυγής της παρόδιας όχλησης (π.χ. κλειστοί αυτοκινητόδρομοι), ούτε οδοί «κατώτερου» επιπέδου (π.χ. τοπικές συλλεκτικές ή λοιπές τοπικές οδοί).

3. Η σύνταξη προδιαγραφών εκπόνησης και έγκρισης νέου τύπου πολεοδομικών - κυκλοφοριακών - περιβαλλοντικών - αισθητικών μελετών, θα πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο περαιτέρω έρευνας.

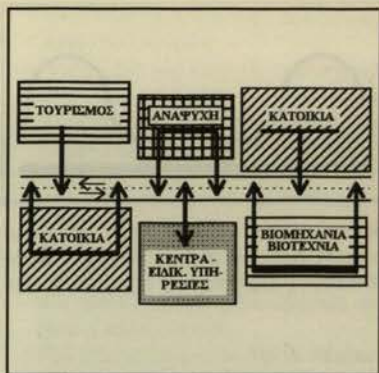
4. Το πρώτο «πλακέτο» αντιμετώπισης είναι όχι απλά το θεωρητικά ορθότερο, αλλά και το μακροχρόνια επιβεβλημένο για την ορθή ανάπτυξη του χώρου και του κυρίου οδικού δικτύου. Οι διαμορφωμένες όμως καταστάσεις, αλλά και διάφοροι άλλοι παράγοντες, υποχρεώνουν στην προώθηση και του δεύτερου «πλακέτου».



Α. Η σημερινή λάθος πρακτική στην Ελλάδα (πύκνωση διαγράμμισης = ένταση παρόδιας ανάπτυξης, πυκνότητα βελών = πυκνότητα προσβάσεων).

που εκτείνονται σε περιοχές που διασχίζονται ή οριοθετούνται από τμήματα του κυρίου οδικού δικτύου.

- Κατευθύνσεις για τη σύνταξη Πολεοδομικών Μελετών Αναβάθμισης που ανατίθενται και εκπονούνται με πρωτοβουλία των Δήμων.
- Βελτίωση των υφιστάμενων και δημιουργία νέων κανονισμών ειδικών χρήσεων (π.χ. πρατήρια καυσίμων, υπεραγορές, νυκτερινά κέντρα κλπ.) στο βαθμό που οι χρήσεις αυτές εφάπτονται του κυρίου οδικού δικτύου.
- Διατάξεις που σχετίζονται με οικονομικές επιβαρύνσεις και που έχουν σκοπό τη δικαιότερη κατανομή του κόστους κατασκευής και συντήρησης των οδικών έργων, ανάλογα με τον βαθμό (ένταση) χρησιμοποίησής του.
- Ειδικές ρυθμίσεις πρώτης προτεραιότητας, που αφορούν την ευρύτερη περιοχή μεγάλων έργων (π.χ. προσβάσεις αεροδρομίου Σπάτων, γεφυρών Χαλκίδος, Ρίου-Αντιρρίου, λιμανιών κ.α.), την παρόδια χρήση του οδικού δικτύου άμεσης χρηματοδότησης (π.χ. Εγνατία), και του οδικού δικτύου που δέχεται έντονες πιέσεις λόγω τουρισμού (π.χ. βόρειος άξονας Κρήτης, εθνικές οδοί Κέρκυρας, Ρόδου).
- «Οδηγίες» της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή συνεργαζόμενων μ' αυτήν φορέων, που προορίζονται να τύχουν σταδιακά γενικής εφαρμογής στο χώρο της Ε.Ε., ή σε επιλεγμένες περιφέρειες για λόγους αναπτυξιακούς, οικονομικούς, περιβαλλοντικούς, ποιότητας ζωής κ.α.
- Συμβολή στην επίλυση επειγόντων προβλημάτων, που διαπιστώνονται



Β Αποδεκτή περίπτωση 1: Υποσύνολα διαχωρισμένων χρήσεων (τομεακά) με ελεγχόμενη πρόσβαση.

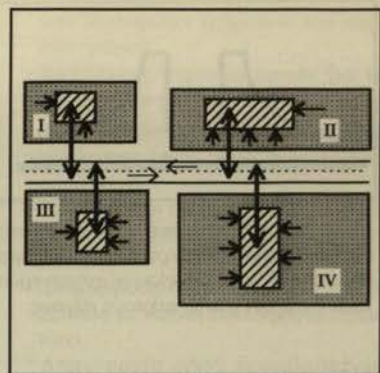
στις «μελέτες περίπτωσης» (case studies) του ερευνητικού προγράμματος (Λ. Κηφισίας και οδικά τμήματα των Μεσογείων Αττικής), με διατύπωση προτάσεων άμεσης / βραχυπρόθεσμης ή και μέσω / μακροπρόθεσμης εφαρμογής.

- Διατάξεις γενικής ισχύος, αναφορικά με την εξασφάλιση της λειτουργικότητας και της αξιοπιστίας του κυρίου αστικού και υπεραστικού οδικού δικτύου της χώρας.
- Διατάξεις γενικής ισχύος ως προς την εναρμόνιση του κυρίου οδικού δικτύου με το φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον.
- Ρυθμίσεις προς υποβοήθηση της λειτουργίας ΜΜΜ, της οργάνωσης των στάσεων τους κλπ.

3. Η συμβολή στη διαμόρφωση πολεοδομικών προτάσεων και πολιτικής

Από την ανάλυση και αξιολόγηση της πολεοδομικής πραγματικότητας κατά μήκος των κυρίων οδικών αξόνων, προκύπτει το συμπέρασμα, ότι εκτός από την κατά περίπτωση αντιμετώπιση των προβλημάτων, είναι δυνατή, αλλά και επιβεβλημένη η διατύπωση «γενικών κανόνων» που να διαμορφώσουν ένα «σώμα» κανονιστικών διατάξεων. Παράλληλα είναι επίσης δυνατή η συγκρότηση ενός άλλου «σώματος» ελεμβατικών μέτρων, από το οποίο, ανάλογα με τις ειδικές συνθήκες κάθε περίπτωσης, θα είναι δυνατή η άντληση συγκεκριμένων τρόπων παρέμβασης.

Τα δύο αυτά «σώματα» κατευθύνσεων, δηλαδή το κανονιστικό και το ελεμβατικό, είναι προφανές ότι θα πρέπει να συντονισθούν μεταξύ τους, ώστε να δράσουν συμπληρωματικά, αλλά συχνά



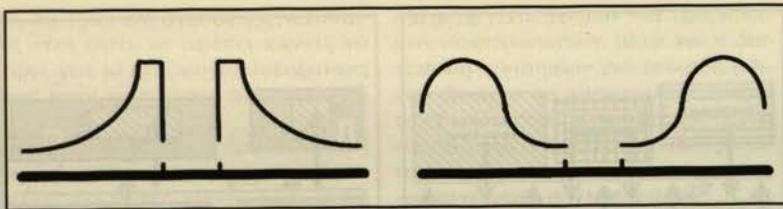
Γ Αποδεκτή περίπτωση 2: Μικτά (αυτόνομα) οικιστικά υποσύνολα (καθένα περιλαμβάνει κατοικία, θέσεις απασχόλησης, αναψυχή κλπ.), με ελεγχόμενη πρόσβαση.

και εναλλακτικά. Αυτό θα εξαρτηθεί από το βαθμό του επείγοντος κάθε περίπτωσης, σε συνάρτηση με τα διατιθέμενα οικονομικά μέσα. Γενική τοποθέτησή μας είναι πάντως, ότι σύγχρονες κανονιστικές διατάξεις πρέπει να καλύπτουν το σύνολο των παρόδιων ζωνών, ώστε να εξασφαλισθεί επιτέλους ένα ανεκτό πλαίσιο κανόνων, ενώ όπου είναι δυνατόν να γίνουν μερικά ταχύτερα βήματα προς την αναβάθμιση, εκεί πλέον θα αναληφθούν επεμβατικά προγράμματα.

Α) Κανονιστικά μέτρα. Το σύνολο των κανονιστικών μέτρων που θα επιλεγούν για μια περιοχή, θα πρέπει να εκφραστούν σε σχέδια και διατάξεις που θα εγκριθούν από αρμόδια όργανα (π.χ. με Π. Δ/τα, Υπουργικές αποφάσεις κλπ.). Αυτό σημαίνει ότι θα απαιτηθούν αναθεωρήσεις ρυμοτομικών ή άλλων εγκεκριμένων σχεδίων, καθώς και άλλες πράξεις της Διοίκησης. Ας τονισθεί επίσης, ότι εφ' όσον αυτά τα μέτρα είναι τα ενδεδειγμένα (και δεν προκύψουν ή αλλοιωθούν μετά από πιέσεις ενδιαφερομένων ή από άλλα βραχυπρόθεσμα συμπεράσματα), αποτελούν ασφαλιστική δικλίδα για τη μελλοντική ανάπτυξη, έστω και αν τα αποτελέσματά τους, στις αρχικές φάσεις δεν θα είναι εμφανή. Ως πιθανά τέτοια κανονιστικά μέτρα μπορούν να αναφερθούν ενδεικτικά τα παρακάτω:

- Καθορισμός επιτρεπόμενων χρήσεων στις ιδιωτικές παρόδιες ζώνες⁵. Ειδικότερα περιορισμός εγκατάστασης ή και απαγόρευση χρήσεων με πρόσωπο και μοναδική είσοδο επί κυρίας

5. Ως ιδιωτική παρόδια ζώνη (κατ' αρχήν στις αστικές περιοχές) θα μπορούσε να οριστεί μια ζώνη εύρους 100-150 μ. από το άκρο της οδού, που περιλαμβάνει 1-2 Οικοδομικά Τετράγωνα.



Σχ. 2. Διάγραμμα διακύμανσης έντασης χρήσεων γης σε συνάρτηση με την κύρια οδό. Αριστερά η σημερινή δυσμενής κατάσταση. Δεξιά η επιδιωκόμενη κατάσταση, όπου η ένταση χρήσεων συγκεντρώνεται στους πυρήνες των οικιστικών ενότητων και όχι στους κύριους άξονες.

οδού, που προκαλούν έλξη τροχοφόρων διαφόρων κατηγοριών (π.χ. εμπορικά κέντρα και υπεραγορές, αίθουσες θεαμάτων και συγκεντρώσεων, εκθεσιακά κέντρα)⁶.

- **Σύνταξη «ειδικών κανονισμών ανά κλάδο χρήσης γης»** (π.χ. εμπορίου και γραφείων), που θα εφαρμόζονται υπό μορφή διατάξεων / προδιαγραφών, κατά την έκδοση οικοδομικής άδειας για κτίρια επί κυρίας οδού. Αυτοί θα εξαρτώνται από τον συσχετισμό μεγέθους εγκατάστασης και πρόσβασης με την κυκλοφοριακή επιβάρυνση που προξενούν, ώστε οι εγκαταστάσεις παρόδιων χρήσεων να μην επιβαρύνουν τον συνολικό κυκλοφοριακό φόρτο της οδού, ούτε και την μέση ταχύτητα κυκλοφορίας (λόγω των συνεχών προσβάσεων) πέραν του ανωτέρω επιτρεπτού ορίου. Παράλληλα ουσιαστικοποίηση του μελετητικού έργου και ανάληψη ορισμένων ευθυνών από τους μελετητές, μέσω των ειδικών κανονισμών αλλά και άλλων γενικών διατάξεων⁷.
- **Επιλεκτική απαγόρευση** σε προβληματικά σημεία ή τμήματα, ή και καθολικός αποκλεισμός εγκατάστασης κυρίων χρήσεων στο ισόγειο πολυώροφων κτηρίων, ώστε σ' αυτό να δημιουργηθούν pilotis προς εξυπηρέτηση της στάσης και στάθμευσης τροχοφόρων παντός τύπου.
- **Περιορισμός του κτιριακού όγκου** στην παρόδια ζώνη και ειδικότερα **περιορισμός του επιτρεπόμενου Συντελεστή Δόμησης** (λιανικό εμπό-

ριο, εμπορικά κέντρα, προσωπικές υπηρεσίες κ.α.), ώστε να περιορισθούν τελικά (για τις επιτρεπόμενες χρήσεις), τόσο οι μετακινήσεις πρόσβασης προς και από τη ζώνη, όσο και η ζήτηση στάθμευσης σ' αυτήν κάτω από ένα επιτρεπτό όριο. Παράλληλα απαιτείται ο **περιορισμός του επιτρεπόμενου ποσοστού κάλυψης**. Ειδικότερα, για χρήσεις κεντρικών λειτουργιών, αυτό δεν θα πρέπει να ξεπερνά το 40% (εάν δεν ορίζεται μικρότερο)⁸.

- **Εξαίρεση όλων των παρόδιων ζωνών κυρίων αρτηριών από τις περιοχές υποδοχής μεταφερόμενου Συντελεστή Δόμησης (ή Αγοράς Συντελεστού Δόμησης: ΖΑΣ).**
- **Επιλεκτική αναστολή οικοδομικών εργασιών** σε προβληματικά τμήματα αξόνων (ή και στο σύνολό τους), ή ακόμα **απαγόρευση ανεγέρσεως οικοδομών** σε απόσταση μικρότερη της καθοριζόμενης. Ειδικά, όσον αφορά τις αποστάσεις, θα πρέπει να ευρεθεί τρόπος, ώστε αυτές να τροποποιούνται προς τα άνω, ανάλογα με τις πολεοδομικές και κυκλοφοριακές συνθήκες. Κατά μια άλλη εκδοχή η αναστολή οικοδομικών εργασιών ή και η επί μονίμου βάσεως απαγόρευση δόμησης, θα πρέπει γενικά να επιβάλλεται αν δεν τηρούνται (αθροιστικά) προϋποθέσεις όπως: (α) ύπαρξη ή δυνατότητα δημιουργίας παράπλευρης οδού με καθοριζόμενο ελάχιστο πλάτος, (β) δυνατότητα πρόσβασης σε άλλη οδό εκτός της κυρίας

και (γ) ύπαρξη ή δυνατότητα εξασφάλισης προκηπίου ελαχίστου πλάτους (8,0 μ).

- **Θέσπιση διατάξεων γενικής ισχύος** (όπου δεν ορίζονται άλλες αυστηρότερες) που θα καθορίζουν **ελάχιστες αποστάσεις από τα όρια κυρίων οδών**, στα πλαίσια του σχεδιασμού και της κατασκευής ή εργασιών βελτίωσης του κυρίου οδικού δικτύου ανά την Ελλάδα και ειδικότερα:
- **Επιβολή κοινόχρηστης Ζώνης** πέραν του ορίου της οδού σε όλο το κύριο οδικό δίκτυο της χώρας (και όπου δεν ισχύουν άλλες αυστηρότερες σχετικές διατάξεις) (πρβλ. Εδαφ. 5).
- **Πρόβλεψη κατασκευής παραπλεύρου** στους πρωτεύοντες άξονες του κυρίου οδικού δικτύου και εφόσον οι παρόδιες χρήσεις και οι αντίστοιχες ιδιοκτησίες, έχουν στο σύνολό τους ανάγκη πρόσβασης από το υπόψη κύριο οδικό δίκτυο, ενώ η εξασφάλιση άλλων προσβάσεων είναι αδύνατη.
- **Επιβολή υποχρεωτικού προκηπίου και συσχέτιση της χρήσης του κτιρίου με το προκήπιο** και την κοινόχρηστη ζώνη.

Β) Επεμβατικά μέτρα. Η επεμβατική πολιτική προϋποθέτει, όπως προαναφέρθηκε, οικονομικούς πόρους, αλλά και έναν πολύ λεπτομερή τοπικό σχεδιασμό (πολεοδομικό και κυκλοφοριακό), που θα εκφρασθεί στο επίπεδο σχεδιασμού με «Σχέδια Γενικής Διάταξης» και θα προδιαγράφει την πολεοδομική σύνθεση του χώρου (Urban Design). Αρα δεν αρκούν εδώ τα καθιερωμένα Ρυμοτομικά Σχέδια, αλλά ούτε και οι προβλεπόμενες από τον Ν. 1337/83 «Πολεοδομικές Μελέτες» Ελέκτασης / Αναθεώρησης.

Πρόκειται δηλαδή στην πραγματικότητα (και ειδικότερα για περιοχές ήδη δομημένες), για σχεδιασμό ανάπλασης και πολεοδομικής, λειτουργικής, ογκομορφολογικής και φυσικά και κυκλοφοριακής οργάνωσης. Ορισμένες από τις παρεμβατικές ενέργειες που εφαρμόζονται στα πλαίσια της επεμβατικής αυτής πολιτικής και αφορούν κυρίως

6. πρβλ. για παράδειγμα τα διατάγματα των Λεωφ. Βασ. Σοφίας και Βασ. Κωνσταντίνου στην Αθήνα.

7. Συγκεκριμένα, εάν το ακίνητο καταλαμβάνεται από χρήσεις έλκουσες πελάτες ή συναλλασσόμενες ή απαιτούσες σε κανονικά διαστήματα προσέγγιση τροχοφόρων μεταφοράς πραγμάτων (ή διεκπεραίωσης υπηρεσιών (συνεργεία, τεχνική υποστήριξη), καθίσταται αναγκαίος κατά τη σύνταξη της αρχιτεκτονικής μελέτης και των λοιπών μελετών και με ευθύνη των μελετητών, ο υπολογισμός των ειδικών αναγκών σε ιδιωτικούς υπαίθριους ή ημιυπαίθριους χώρους, πέραν των τυχόν επιβαλλομένων από τις κείμενες διατάξεις (π.χ. θέσεις στάθμευσης, διατάξεις ασφάλειας, κ.λπ.). Τοίτο είναι απαραίτητο για να εκμηδενιστούν οι τυχόν δυσμενείς πολεοδομικές κυκλοφοριακές, περιβαλλοντικές, αισθητικές και λοιπές επιπτώσεις, από την εντατικοποίηση της χρήσης του ακινήτου.

8. Ως άμεση ενέργεια για αστικές παρόδιες ζώνες που επιβαρύνουν ήδη σημαντικά τον άμεσο ζωτικό χώρο κύριων οδικών αξόνων, συνιστάται η απαγόρευση δόμησης εμπορικών κέντρων και υπεραγορών (super markets) και η επιβολή νέων απαγορευτικών διατάξεων, ή έστω η αυστηρή τήρηση κειμένων διατάξεων όπου σήμερα αγνοούνται.

εργασίες αποκατάστασης και εκσυγχρονισμού υφιστάμενου οικοδομικού όγκου, με διατήρηση ή μετατροπή χρήσεων, είναι και οι ακόλουθες:

- Εφαρμογή αστικού αναδασμού και τακτοποίησης, ώστε όλες οι ιδιοκτησίες με μέτωπο σε κύρια οδό, να αποκτήσουν και δεύτερο πρόσωπο σε άλλη οδό (κάθετη ή πρώτη παράλληλο), που θα προσφέρει εναλλακτική δυνατότητα πρόσβασης και τροφοδοσίας.
- Εξασφάλιση σε υφιστάμενα κτίρια πρόσβασης (ατόμων και πραγμάτων) από άλλες «διόδους» πλην του παρόδιου μετώπου (π.χ. με ενοποίηση ακαλύπτων στους πυρήνες των οικ. τετραγώνων και σύνδεσή τους με κάβειες ή παράλληλες οδούς)
- Κατασκευή Garages ή μετατροπή υπογείων ή άλλων χώρων σε Garages για επιβατικά (IX, δίκυκλα), αλλά και κατά το δυνατό και για φορτηγά τροφοδοσίας.
- Μετατροπή υφιστάμενων ισογείων σε Pilotis προς εξασφάλιση στάθμευσης ή στάσης εκτός οδού.
- Κατεδάφιση κτιρίων ή τμημάτων τους, όπως π.χ. αυθαιρέτων δωματίων, προεκτιματών, ή και νόμιμων ορόφων υψηλών κτηρίων, που για λόγους λειτουργικούς, στατικούς, αισθητικούς κλπ. δεν μπορούν ή δεν πρέπει να αποκατασταθούν, άρα επιβάλλεται να κατεδαφιστούν.
- Αισθητικές παρεμβάσεις σε κτίρια (αποξηλώσεις διαφημίσεων, χρωματισμός προσόψεων κλπ) και εξωραϊστικές παρεμβάσεις στον υπαίθριο χώρο, δηλ. στα πεζοδρόμια, τις ισόπεδες ή ανισόπεδες διαβάσεις πεζών, καθώς και τις τυχόν πλατείες ή τους άλλους συνορευόντες με την κύρια οδό δημόσιους χώρους (εξοπλισμός, φύτευση, φωτισμός κλπ.).

4. Συμβολή στη διαμόρφωση κυκλοφοριακών προτάσεων και πολιτικής

A) Στόχοι βελτιστοποίησης. Η έως τώρα εμπειρία από το εξωτερικό συμβάλλει στη διατύπωση των παρακάτω στόχων και επιδιώξεων, για την βελτίωση της ποιότητας ζωής και των συνθηκών χρήσης μιας κύριας αστικής οδού:

- *Επάρκεια σχεδιασμού και κατασκευής* καθώς και *πληρότητα του όλου οδικού έργου*.
- *Διαχείριση οδικών αξόνων* και *αποτροπή της διάχυσης του κυκλοφοριακού φόρτου*.
- *Διατήρηση της απαιτούμενης ικανό-*

τητας της οδού και της ομοιόμορφης ροής κυκλοφορίας.

- *Διαχείριση και έλεγχος των προσβάσεων* που αποτρέπει την μεταβίβαση ανεπιθύμητης κυκλοφορίας στον κύριο οδικό άξονα. Γενικότερα, σε κύριους άξονες επιδιώκεται η κυκλοφορία πρόσβασης να διοχετεύεται σε παράπλευρες ή σε δευτερευουσες οδούς με ελεγχόμενες συνδέσεις.
- *Διαχείριση στάθμευσης* εκτός οδού και συστηματική αστυνόμευση στις θέσεις παρά την οδό.
- *Προτεραιότητα στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς* (π.χ. βελτίωση και πυκνωση λεωφορείων, κατασκευή λεωφορειοδρόμων, δημιουργία δικτύου μετρό και τραμ).
- *Προστασία του περιβάλλοντος*. Για το σκοπό αυτό επιβάλλεται το οποιοδήποτε τεχνικό έργο να συνοδεύεται από περιβαλλοντικές μελέτες. Επιπλέον, επιβάλλεται η λήψη μέτρων για μείωση της ηχορύπανσης, καθώς και της ατμοσφαιρικής και οπτικής ρύπανσης, στους κύριους οδικούς άξονες.
- *Αύξηση της ασφάλειας των πεζών*, μεταξύ άλλων με τοποθέτηση ειδικών κυκλιδωμάτων παρά το κράσπεδο.
- *Βελτίωση των συνθηκών εγκάρσιας κίνησης πεζών*, όπου αυτές είναι απαραίτητες (διαμόρφωση διαβάσεων, πυκνή φωτεινή σηματοδότηση, μικρές και μόνιμες νησίδες, πεζογέφυρες κλπ).
- *Ανάπτυξη και προσέλευση κινήσεων με ποδήλατα*.
- *Ανάδειξη του δημόσιου χαρακτήρα του οδικού χώρου*.

B) Προτεινόμενες λύσεις για την ομαλή συνύπαρξη κύριων οδικών αξόνων και παρόδιου χώρου

- *Ισόπεδες διαμορφώσεις* του οδικού χώρου. Ειδικότερα διαχωρισμός της παράπλευρης οδού -όπου υπάρχει- του ποδηλατόδρομου -όπου δύναται να κατασκευαστεί- και του πεζοδρομίου από το οδόστρωμα της κύριας οδού, με τοποθέτηση κυκλιδωμάτων ή άλλων ειδικών κατασκευών, σε συνδυασμό, λιθανώς, και με ηχοπετάσματα.
- *Ανισόπεδες διαμορφώσεις* του οδικού χώρου, που εξασφαλίζουν ηχοπροστασία και διαχωρισμό του παρόδιου χώρου από την κύρια οδό.
- *Κατασκευή τεχνικών έργων* για τον μερικό, ή πλήρη υποβιβασμό της κύριας οδού, σε συνδυασμό με κατασκευή πεζογεφυρών, ή και ενοποίηση

των εκατέρωθεν τμημάτων του παρόδιου χώρου.

- *Κατασκευή τεχνικών έργων* για την υπέρβαση της κύριας οδού.
- Γ) Χωροθέτηση προσβάσεων. Προτεινόμενες λύσεις για διαμόρφωση προσβάσεων.
- *Διαμόρφωση άμεσης πρόσβασης* (για χρήσεις με χαμηλή κυκλοφορία οχημάτων).
- *Διαμόρφωση άμεσης πρόσβασης* (για χρήσεις με υψηλή κυκλοφορία οχημάτων).
- * *Δημιουργία οδού πρόσβασης* και *κομβική σύνδεση*.
- * *Πρόσβαση* με *σημανή* ή και *σηματοδότηση* με *δημιουργία ειδικών λωρίδων κυκλοφορίας*, καθώς και *νησίδων*.
- *Διαμόρφωση έμμεσης πρόσβασης*:
 - * μέσω παράπλευρης οδού
 - * μέσω δευτερευούσης οδού, πρώτης παράπλευρης ή κάθετης της κυρίας οδού
 - * μέσω δευτερευούσης οδού με την δημιουργία «εσωτερικής διόδου» για ένα σύνολο ιδιοκτησιών
 - * μέσω δευτερευούσης οδού με την δυνατότητα χρήσης του ακαλύπτου χώρου και διάνοιξης του οικοδομικού τετραγώνου (αφορά κυρίως ιδιοκτησίες με πρόσωπο μόνο επί της κυρίας οδού).
- Δ) Ενδεικνυόμενος τρόπος κυκλοφοριακού σχεδιασμού για εξυπηρέτηση χρηστών του ευρύτερου παρόδιου χώρου.
- *Δημιουργία κυψέλης* με *περιμετρικό δακτύλιο*, στον οποίο εντάσσεται και η παράπλευρη οδός
- *Χωροθέτηση χρήσεων* και *κυκλοφοριακής ρύθμισης* σε *διασταυρώσεις* κυρίων αξόνων
- *Δίκτυο δευτερευουσών οδών* για εξυπηρέτηση οικιστικών ενοτήτων που συνορεύουν με κύριους άξονες
- *Χωροθέτηση χρηστών* και *κυκλοφοριακός σχεδιασμός* με *μειωμένο αριθμό εισόδων* - *εξόδων* στην κύρια οδό.
- E) Θεσμικό πλαίσιο. Πέρα από τα προτεινόμενα τεχνικά μέτρα, είναι απαραίτητη και η ύπαρξη ενός ανάλογου θεσμικού πλαισίου, που θα τα υποστηρίξει. Αυτό θα πρέπει να περιλαμβάνει:
 - *Κατάταξη* του οδικού δικτύου σε *λειτοργικές κατηγορίες*
 - *Σύνταξη οδηγίων κοινών πολεοδομικών και συγκοινωνιακών μελετών*.
 - *Έλεγχος προσβάσεων* από και προς

μια κύρια οδό.

5. Συντονισμένες πολεοδομικές - κυκλοφοριακές και οργανωτικές προτάσεις

• **Δημιουργία «Ενημερούμενου Μητρώου» κυρίων οδών.** Για να εξασφαλισθεί η κάλυψη όλου του φάσματος των κατηγοριών, από τις οποίες συντίθεται το κύριο οδικό δίκτυο και οι παρόδιες χρήσεις του στην Ελλάδα, είναι δυνατόν στα πλαίσια της παρούσης έρευνας, να προταθεί μία μέθοδος, η οποία σε επόμενα ερευνητικά προγράμματα και μελετητικά «βήματα» να αρχίσει να συγκεκριμενοποιείται και να αποδίδει καρπούς. Αυτή βασίζεται στην δημιουργία αρχικά μιας «μήτρας» και αργότερα ενός «Ενημερούμενου Μητρώου» στο οποίο θα ενταχθούν οι διάφορες κατηγορίες και περιπτώσεις που εμφανίζονται στο κύριο οδικό δίκτυο. Σ' αυτό θα καταγράφονται (σε διαρκώς ενημερούμενη βάση) τα χαρακτηριστικά της υφιστάμενης κατάστασης, αλλά και τα αντίστοιχα προτεινόμενα μέτρα πολιτικής, ανά κατηγορία κυρίας οδού ή τμήματός της (Πιν. 1 και 2).

Τα κριτήρια για την οργάνωση ενός τέτοιου μητρώου είναι ενδεικτικά:

- (α) η πολεοδομική και οικιστική αναπτυξιακή φάση του παρόδιου χώρου,
- (β) τα σημερινά κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά της οδού,
- (γ) τα προγραμματισμένα πολεοδομικά χαρακτηριστικά της οδού, και
- (δ) ο προγραμματιζόμενος κυκλοφοριακός ρόλος της οδού.

• **Γενικές κατευθύνσεις ανά φάση ανάπτυξης της οδού.** Στη συνέχεια διατυπώνονται ενδεικτικά ορισμένες πιο συγκεκριμένες κατευθύνσεις πολεοδομικών και κυκλοφοριακών παρεμβάσεων για ορισμένες από τις πιο συνήθεις περιπτώσεις (κελιά) της παραπάνω «μήτρας»:

* **Ζώνες α' φάσης ανάπτυξης (αδόμητες ή με περιορισμένη ανάπτυξη) - με κεντρικές λειτουργίες.** Συνιστάται η αποθάρρυνση της ανάπτυξης κεντρικών λειτουργιών στον παρόδιο χώρο (του κυρίου οδικού δικτύου). Αντίθετα, συνιστάται η ενθάρρυνση, μέσω κατάλληλων κινήτρων, της ανάπτυξης υπαρχόντων κέντρων ή και της δημιουργίας νέων, σε ικανή απόσταση (ενδεικτικά, >300 μ) από τον κύριο

οδικό άξονα, που θα συνδέονται με αυτόν μέσω δευτερευόντων αξόνων του δικτύου (π.χ. συλλεκτικών).

- με παραγωγικές δραστηριότητες (βιομηχανία - βιοτεχνία και / ή χονδρικό εμπόριο κλπ). Συνιστάται να επιτρέπεται η ανάπτυξη παρόδιων ζωνών βιομηχανίας - βιοτεχνίας και / ή χονδρεμπορίου στον παρόδιο χώρο, με την προϋπόθεση τήρησης μιας σειράς όρων και περιορισμών (πχ. παράπλευρος). Επίσης, συνιστάται η ενθάρρυνση κατ' αρχήν της χωροθέτησης τέτοιων ζωνών κοντά σε κύριους οδικούς άξονες, εφ' όσον έτσι, αφ' ενός μεν αυξάνεται η προσπελασιμότητά τους και αφ' ετέρου δε αποθαρρύνεται η ανάπτυξη τέτοιων δραστηριοτήτων σε περιοχές κατοικίας ή κέντρων των οικισμών. Υπενθυμίζεται ότι περισσότερο ευνοϊκή χωροθέτηση τέτοιων ζωνών είναι κοντά στις διασταυρώσεις δύο κυρίων οδικών αξόνων ή ενός κύριου άξονα με μια ελεύθερη λεωφόρο¹⁰.

* **Ζώνες β' φάσης ανάπτυξης (μέτριας έντασης)**

- με κεντρικές λειτουργίες. Η αντιμετώπιση εξαρτάται από το μέγεθος, το χαρακτήρα τη μορφή ανάπτυξης του οικισμού κλπ. Θα πρέπει να διακρίνουμε κατ' αρχήν δυο υποπεριπτώσεις: (α) Όταν η ενίσχυση της ανάπτυξης ενός κέντρου σε επαρκή απόσταση από τον κύριο οδικό άξονα είναι σχετικά εύκολη, ενώ η δημιουργία παρακαμπτηρίου σχετικά δυσχερής, τότε συνιστάται η ενίσχυση αυτού του κέντρου και η αποθάρρυνση της ανάπτυξης κεντρικών λειτουργιών στον παρόδιο χώρο. Επίσης, συνιστάται η ενθάρρυνση της μετεγκατάστασης μονάδων από την παρόδια ζώνη στο υπό ενίσχυση κέντρο.

(β) Όταν η ενίσχυση της ανάπτυξης κέντρου σε επαρκή απόσταση από τον κύριο οδικό άξονα είναι δύσκολη, ενώ η δημιουργία παρακαμπτηρίου σχετικά ευχερής, τότε συνιστάται η δημιουργία παρακαμπτηρίου οδού, η ενίσχυση της ανάπτυξης κεντρικών λειτουργιών στην υπάρχουσα παρόδια ζώνη και ο υποβιβασμός της κατηγορίας του υπάρχοντος άξονα σε οδό που εξυπηρετεί την πρόσβαση / παραμονή, ή ακόμα και σε παρκοπεζόδρομο (wooperf). Συνιστάται επίσης η αποθάρρυνση της ανάπτυξης κεντρικών

λειτουργιών στον παρόδιο χώρο της παρακαμπτηρίου οδού - με παραγωγικές δραστηριότητες (βιομηχανία - βιοτεχνία ή / και χονδρικό εμπόριο). Όπως και για τις ζώνες α' φάσης, είναι δυνατή κατ' αρχήν η γεινίαση τέτοιων ζωνών με τον παρόδιο χώρο, με ορισμένους, βέβαια, περιορισμούς. Στην περίπτωση που έχουν αρχίσει να αναπτύσσονται (με μέτρια ένταση) τμήματα της ζώνης εκατέρωθεν του άξονα, ανάλογα με τις συγκεκριμένες συνθήκες, προτείνονται εναλλακτικά:

(α) Αποθάρρυνση της ανάπτυξης της μιας εκ των δύο πλευρών και αποδοχή -υπό προϋποθέσεις- της ανάπτυξης μόνο στην άλλη πλευρά.

(β) Προώθηση κατάλληλης κυκλοφοριακής οργάνωσης (εφ' όσον δεν υπάρχει), μέσω υπέργειας ή υπόγειας διαβάσης του άξονα, ώστε η διασύνδεση των δυο τμημάτων της ζώνης για τροχοφόρα και πεζούς να μην ενοχλεί τον κύριο οδικό άξονα, ενώ παράλληλα επιβολή αυστηρών απαγορεύσεων της απ' ευθείας πρόσβασης προς τον κύριο άξονα.

(γ) Διάνοιξη παρακαμπτηρίου και υποβάθμιση της κατηγορίας του προϋπάρχοντος τμήματος του κύριου άξονα σε δρόμο τοπικής εξυπηρέτησης (κατ' αναλογία με τη ρύθμιση προκειμένου περί κεντρικών λειτουργιών).

* **Ζώνες γ' φάσης ανάπτυξης (έντονη ανάπτυξη).** Γενικά συνιστάται η εφαρμογή σειράς παρεμβάσεων για την αναστολή της παρατεταμένης επιβάρυνσης, τον περιορισμό των προσβάσεων, την μεγιστοποίηση του αριθμού των μετακινήσεων που παραλαμβάνονται από τα Μ.Μ.Μ. και τον περιορισμό αντίστοιχα του αριθμού των μετακινήσεων που γίνονται με ιδιωτικά μεταφορικά μέσα. Ειδικότερα, διακρίνονται οι παρακάτω περιπτώσεις ζωνών γ' φάσης ανάπτυξης:

- με κεντρικές λειτουργίες

(α) Όταν η ενίσχυση της ανάπτυξης ενός ή περισσότερων γειτονικών στην παρόδια ζώνη κέντρων, αλλά σε επαρκή απόσταση από τον κύριο οδικό άξονα είναι σχετικά εύκολη, ενώ η δημιουργία παρακαμπτηρίου σχετικά δυσχερής, συνιστάται η ενίσχυση αυτού του κέντρου (ή των κέντρων) και η αποθάρρυνση της περαιτέρω ανάπτυξης κεντρικών λειτουργιών στην παρόδια ζώνη. Επίσης, συνιστά-

10. Στην περίπτωση αυτή η πρόσβαση της ζώνης στο σύστημα των δύο αξόνων πρέπει να γίνεται μέσω δευτερευόντων άξονα σε σημείο που θα απέχει περισσότερο από την αντίστοιχη απόσταση ασφαλείας. Τονίζεται τέλος ότι θα πρέπει να αποφεύγεται η διάσπαση της ζώνης των παραπάνω δραστηριοτήτων από τον κύριο οδικό άξονα, ώστε να μη δυσχεραίνεται η λειτουργία της ζώνης, και να μην αναπτύσσονται τάσεις επικουρικής μεταξύ των δύο εκατέρωθεν του δρόμου τμημάτων της ζώνης, με συνέπεια την παρεμπόδιση της λειτουργίας του άξονα.

τα η ενθάρρυνση με ειδικά κίνητρα της μετεγκατάστασης μονάδων από την παρόδια ζώνη στο υπό ενίσχυση κέντρο (ή κέντρα).

(β) Όταν η ενίσχυση της ανάπτυξης γειτονικού κέντρου (κέντρων) είναι σχετικά δυσχερής και παράλληλα και η διάνοιξη παρακαμπτηρίου, επίσης δυσχερής και δαπανηρή, τότε απομένει μόνο η λύση της ταπεινώσης ενός τμήματος (ή τμημάτων) του κύριου οδικού άξονα (όρυγμα ή σήραγγα) και η μετατροπή του επί του εδάφους τμήματος που απελευθερώνεται σε παρκοπεζόδρομο ή οδό τοπικής κυκλοφορίας. Έτσι, μετατρέπονται τα δύο τμήματα της παρόδιας ζώνης, σε ενιαίο κέντρο και ενισχύεται μέσω κινήτρων η περαιτέρω ανάπτυξη αυτού του κέντρου.

(γ) Όταν η ενίσχυση της ανάπτυξης γειτονικού κέντρου (κέντρων) είναι συγκριτικά δυσχερής, ενώ η διάνοιξη παρακαμπτηρίου συγκριτικά ευχερής και όχι δαπανηρή, συνιστάται η δημιουργία παρακαμπτηρίου, η ενίσχυση της μετατροπής της παρόδιας ζώνης σε κέντρα και ο υποβιβασμός της κατηγορίας του υπάρχοντος άξονα σε τοπική οδό (ή ακόμα και σε παρκοπεζόδρομο (woonerf)). Προφανώς, σε ζώνη «απόστασης ασφαλείας» από τον παρακαμπτήριο αποθαρρύνεται η ανάπτυξη κεντρικών λειτουργιών.

- με παραγωγικές δραστηριότητες (βιομηχανία - βιοτεχνία ή/και χονδρικό εμπόριο). Όπως και για τις ζώνες α' και β' φάσης, έτσι κι εδώ είναι επιτρεπτή κατ' αρχήν η ανάπτυξη τέτοιων ζωνών παρά την κυρία οδό, με ορισμένους βέβαια περιορισμούς. Θα πρέπει να τονισθεί ότι σε περίπτωση που η παρόδια ζώνη περιβάλλεται από περιοχές κατοικίας ή συνορεύει με περιοχή κέντρου, θα πρέπει να αποθαρρυνθεί η εγκατάσταση βιομηχανιών - βιοτεχνιών και άλλων μονάδων που οχλούν και αυτές να μετεγκατασταθούν. Στην περίπτωση που έχουν αναπτυχθεί τμήματα της ζώνης εκατέρωθεν του άξονα, ανάλογα με τις συγκεκριμένες συνθήκες, προτείνονται εναλλακτικά:

(α) Διασύνδεση των δύο τμημάτων της ζώνης, μέσω υπέργειας ή υπόγειας διάβασης, ώστε να μην ενοχλείται ο κύριος οδικός άξονας, ενώ παράλληλα προωθήσει αυστηρών απαγορεύσεων για την απ' ευθείας πρόσβαση προς τον κύριο άξονα.

(β) Διάνοιξη παρακαμπτηρίου και υποβιβασμός της κατηγορίας του προϋπάρχοντος τμήματος του κύριου άξονα σε δευτερεύουσα οδό.

• Θεσμοθέτηση συνοδευτικών / παρόδιων ζωνών ειδικού προορισμού.

*** **	* Κατηγορία οδού 1				Κατηγορία οδού 2				Κατηγορία οδού 3				
	α	β	γ	δ	α	β	γ	δ	α	β	γ	δ
Αστική - Κατοικία														
Αστική - Κεντρ. λειτουργίες														
Αστική - Βιομηχ. - Βιοστ.														
Αστική - Παραθ. χρήση														
Μη αστική - Κατοικία														
Μη αστική - Κεντρ. λειτουργ.														
Μη αστική - Βιομηχ. - Βιοστ.														

Πιν. 1. Ενδεικτικό απόσπασμα προτεινομένου μητρώου κυρίων οδών ή τμημάτων τους. * Κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά - κατηγορία οδού (π.χ. κύρια αρτηρία, δευτ. αρτηρία, κύρια συλλεκτήρια κλπ.). ** Φάση ανάπτυξης του παρόδιου χώρου (π.χ. αρχική ενδιάμεση, προχωρημένη, κορεσμένη κλπ.). *** Πολεοδομικά χαρακτηριστικά.

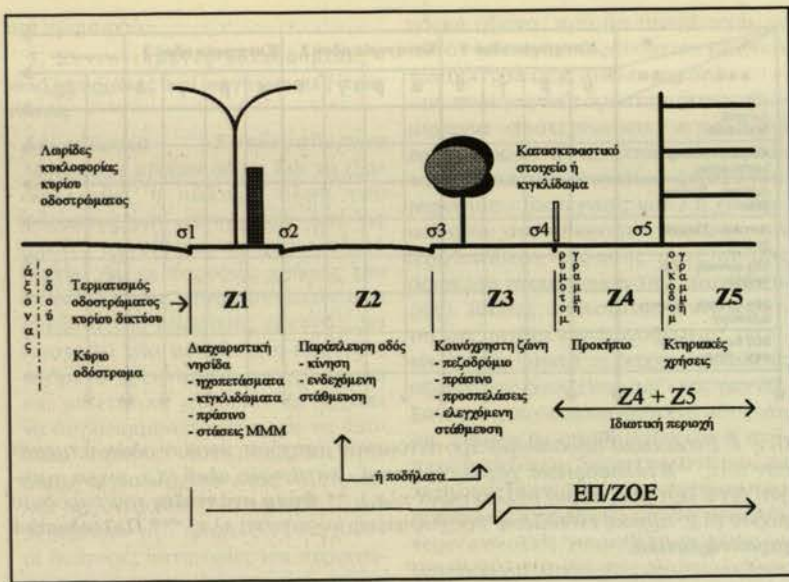
ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ			
Πολεοδομικά / οικιστικά / χρήσεων	Οδικά	Κυκλοφοριακά	Λοιπά
<ul style="list-style-type: none"> Υφιστάμενες χρήσεις γης παρόδιου χώρου ανά κτίριο και όροφο Ισχύοντες όροι δόμησης Λοιπές πολεοδομικές διατάξεις 	<ul style="list-style-type: none"> Αρ. λωρίδων ανά κατεύθυνση Κεντρική νησίδα Κράσπεδο Ισόπεδες διασταυρώσεις Παράπλευρος 	<ul style="list-style-type: none"> Κυκλ. Φόρτος Ταχύτητες Επίπεδο κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης Αποκλ. λωρίδες ΜΜΜ Ατυχήματα 	<ul style="list-style-type: none"> Περιβαλλοντικές παράμετροι / δεσμεύσεις Καταστροφικά φαινόμενα (πχ. πυρκαγιές κλπ)
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΥΝΑΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ			
Πολεοδομικά	Οδικά	Κυκλοφοριακά	
Κανονιστικά <ul style="list-style-type: none"> Απαγόρευση κατ'αποστάσεων των άλλων χρήσεων σε ισόγεια ή και ορόφους Επιβολή Pilotis Υποχώρηση οικοδ. & ρυμστ. γραμμής (ποσοτικά στοιχεία) 	Επεμβατικά <ul style="list-style-type: none"> Κατεδαφίσεις κτιρίων Διαμορφώσεις Κατασκευή Garages δημόσιας χρήσης για Park + Ride κλπ. 	<ul style="list-style-type: none"> Κατασκευή πρόσθετης λωρίδας, ή και παραπλεύρου Διαμόρφωση κρασπέδων Κατασκ. ανισόπ. διαβάσεων πεζών Ολική ή μερική ταπεινώση του οδοστρώματος της κύριας οδού 	<ul style="list-style-type: none"> Υποβάθμιση ή αναβάθμιση λειτουργικής κατηγορίας οδού Μονοδρόμηση Σηματοδότηση διασταυρώσεων ΜΜΜ, μέσω σταθερής τροχιάς, λεωφορειοδρομιοί
ΣΥΝΤΑΞΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ			
1. Τάσεων			
2. Απαγορευτικό ή ανασταλτικό ως προς τη δόμηση	3. Απαγορευτικό ή ανασταλτικό ως προς το κυκλοφοριακό σκέλος	4. Απαγορευτικό ή ανασταλτικό ως προς τα δύο	
5. Μερικού ελέγχου ως προς το πολεοδομικό σκέλος χωρίς παρεμβάσεις (πλην δευτερευουσών) στο κυκλοφοριακό	6. Μερικού ελέγχου ως προς το κυκλοφοριακό σκέλος χωρίς παρεμβάσεις (πλην δευτερευουσών) στο πολεοδομικό		
7. Συνδυασμένων απαγορεύσεων και ελέγχου και στα δύο σκέλη			

Πιν. 2. Κάθε «κελί» (θυρίδα) του παραπάνω πίνακα 1 μπορεί να περιέχει (ενδεικτικά) τα παρουσιαζόμενα εδώ στοιχεία.

Αρτηρία ανήκουσα στο κύριο οδικό δίκτυο δεν μπορεί να επιτελέσει τον προορισμό της αν δεν πλαισιώνεται από μια σειρά ζώνες, που εκτείνονται παράλληλα προς αυτήν (Σχ. 3) Διαπι-

στώνεται επομένως η ανάγκη για θέσπιση συνοδευτικών ζωνών του κυρίου οδικού δικτύου. Αυτές είναι συγκεκριμένα οι παρακάτω:

Η ζώνη Ζ1 συμπίπτει με τη διαχωρι-



Σχ. 3. Πρόταση εξασφάλισης παρόδιων ζωνών ειδικού προορισμού πέραν του καταστρώματος της αρτηρίας.

στική νηίδα μεταξύ κύριας και παράπλευρης οδού κίνησης και χρησιμοποιείται για την αύξηση της οδικής ασφάλειας, ενώ αποτελεί και το χώρο για κολώνες φωτισμού, ενδεχομένως κυκλώματα, καθώς και -μελλοντικός ή αμέσως- και ηροπετάσματα. Ακόμα, αν το πλάτος της το επιτρέπει, μπορεί να περιλάβει και πράσινο. Φυσικά η νηίδα αυτή θα εξυπηρετεί και τις κατά διαστήματα στάσεις των ΜΜΜ, αφού θα προσφέρει κατά το δυνατόν και την απαραίτητη πρόσθετη λωρίδα. Η Ζώνη Ζ1 μπορεί να έχει ελάχιστο απόλυτο πλάτος Ζ1=1,25 μ. Αυτό προσαυξάνεται: α) για προσθήκη συστοιχίας δένδρων κατά 0,50 μ. β) για προσθήκη στάσης λεωφορείου κατά 1,25 μ. έως 2,25μ. γ) για προσθήκη στάσης λεωφορείου σε εσοχή κατά 4,25 μ. έως 5,05μ.

Η ζώνη Ζ2 είναι το οδόστρωμα της παράπλευρης οδού. Η ύπαρξη της οδού αυτής είναι γενικά αναγκαία, αλλά καθίσταται επιτακτική όταν υφίστανται παρόδιες χρήσεις με μοναδικά μέτωπα στον παρόδιο χώρο και ακόμα όταν στην περιοχή υπάρχουν κάθετες οδοί, που δεν θα πρέπει να διασταυρωθούν με την αρτηρία. Στη ζώνη Ζ2,

όταν αυτή έχει ικανό πλάτος, είναι δυνατή η εξασφάλιση ελεγχόμενης στάθμευσης, καθώς και η διοχέτευση κίνησης ποδηλάτων (όταν αυτή δεν είναι δυνατόν να προβλεφθεί στην επόμενη ζώνη Ζ3). Η ύπαρξη παράπλευρης οδού μπορεί να τεθεί και ως προϋπόθεση για την εξασφάλιση προσβάσεων σε ειδικές κατηγορίες χρήσεων, όπως αλλού αναφέρεται. Η Ζώνη Ζ2, μπορεί να έχει ελάχιστο απόλυτο πλάτος Ζ2=3,00μ. Αυτό προσαυξάνεται: α) για προσθήκη λωρίδας προς εξυπηρέτηση των οχημάτων κατά 1,75μ. έως 1,80μ., β) για προσθήκη λωρίδας κίνησης ποδηλάτων κατά 1,00 μ. Εάν γίνει συνδυασμός των παραπάνω λειτουργικών απαιτήσεων, το ελάχιστο πλάτος της ζώνης Ζ2, υπολογίζεται ως το άθροισμα του πλάτους κάθε μίας λειτουργίας συν ένα ελάχιστο πλάτος διαχωρισμού λειτουργιών¹¹.

Η ζώνη Ζ3, που θα μπορούσε συμβατικά να χαρακτηριστεί ως «πεζοδρόμιο», αποκτά ιδιαίτερη σημασία εφόσον οι παρόδιες χρήσεις έλκουν κινήσεις πεζών ή απαιτούν στάσεις τροχοφόρων, χωρίς όμως να τις εξα-

σφαλίζουν στο σύνολό τους στον ιδιωτικό χώρο. Γι' αυτό το πλάτος της ζώνης Ζ3 θα πρέπει να είναι αρκετά μεγάλο, ώστε πέραν των άνετων κινήσεων πεζών, να υπάρχει πράσινο, «επίπλωση κοινόχρηστου χώρου» και ενδεχομένως και ελεγχόμενοι χώροι στάθμευσης, σε συνδυασμό προφανώς με τον παράπλευρο, καθώς και τις προσβάσεις τροχοφόρων. Η Ζώνη Ζ3 μπορεί να έχει ελάχιστο απόλυτο πλάτος Ζ3=1,50μ. Αυτό προσαυξάνεται: α) για προσθήκη στηλών φωτισμού κατά 0,75μ., β) για προσθήκη συστοιχίας δέντρων στενού φυλλώματος κατά 2,50 μ., γ) για τοποθέτηση τραπεζιών ζαχαροπλαστείων κατά 2,50μ., δ) για λωρίδα κίνησης ποδηλάτων κατά 1,75μ., ε) για λωρίδα στάθμευσης οχημάτων (σε εσοχή) κατά 2,55μ., στ) για στέγαστρο ορθίων, στάσης λεωφορείου κατά 2,50μ., ζ) για στέγαστρο καθημένων στάσης λεωφορείου κατά 3,30μ και η) για στάση λεωφορείου (σε εσοχή) κατά 3,00μ.

Η ζώνη Ζ4 είναι ιδιωτική, που όμως πρέπει να παραμείνει ακάλυπτη (όπως π.χ. το προκήπιο). Η χρήση της μπορεί να ευθυγραμμισθεί με τον ΓΟΚ αν η περιοχή είναι Εντός Σχεδίου, ενώ απαιτείται συχνά η επιβολή πρόσθετων περιοριστικών διατάξεων, όπως π.χ. η απαγόρευση δημιουργίας προσβάσεων ή και διάνοιξης θυρών, αν δεν συντρέχουν οι προϋποθέσεις αναφορικά με τις προηγούμενες ζώνες.

Το πλάτος αυτής της ζώνης συνιστάται γενικά να είναι τουλάχιστον 8,0 μ. σε όλα τα οικοδομήσιμα ακίνητα Εντός Σχεδίου, τα ευρισκόμενα επί του κυρίου οδικού δικτύου. Η τιμή αυτή μπορεί όμως να τροποποιηθεί ή και να εξειδικευθεί ανά κατηγορία οδού. Σε ακίνητα Εκτός Σχεδίου, είτε αυτά βρίσκονται εντός οικισμών είτε εκτός αυτών, διατηρούνται οι αποστάσεις της γραμμής δόμησης που ήδη ισχύουν (Π.Δ. 347/93 και Π.Δ. 401/93), μετρούμενες όμως όχι από το όριο της οδού (σ3), όπως ισχύει σήμερα, αλλά από το όριο της κοινόχρηστης ζώνης (σ4). Τυχόν ανθαίρετα κτίσματα που κατασκευάστηκαν ή κατασκευάζονται εντός του προκήπιου, απαγορεύεται να νομιμοποιηθούν και θεωρούνται κατεδαφιστέα.

11. Τονίζεται ότι τα αναφερόμενα πλάτη των ζωνών Ζ1, Ζ2, Ζ3 και Ζ4, είναι τα ελάχιστα λειτουργικά, που αν δεν τηρηθούν δημιουργούν ποικίλα προβλήματα, όπως ασφάλεια χρηστών της οδού, ανάρθρωση της ορατικής υπαρχής της ζώνης, παρενόχληση πεζών, κ.λπ. Οι αναφερόμενες περιπτώσεις είναι οι συνήθειες και δεν εξαιρούν όλες τις δυνατές περιπτώσεις συνδυασμών διαφόρων λειτουργιών του οδικού χώρου. Οι διαστάσεις ελάχιστου πλάτους επιφανειών αναφέρονται στους συνδυασμούς χρήσεων, όπως αυτοί περιγράφονται. Άλλοι συνδυασμοί πέρα από αυτούς που περιγράφονται εδώ, απαιτούν ιδιαίτερο υπολογισμό του ελάχιστου απαιτούμενου πλάτους.

12. Το ελάχιστο πλάτος διαχωρισμού αλλάζει ανάλογα με το είδος των λειτουργιών που διαχωρίζονται. Π.χ. για προσθήκη λωρίδας κίνησης ποδηλάτων και λωρίδας στάθμευσης οχημάτων η Ζ2 θα έχει ελάχιστη τιμή: 3,00 μ. + 1,00 μ. + 0,50 μ. (διαχωρισμός της κίνησης ποδηλάτων και της λωρίδας στάθμευσης) + 1,80 μ. = 6,30 μ.

Η ζώνη Ζ5 αποτελεί την έκταση στην οποία είναι δυνατή η τοποθέτηση κτιριακών εγκαταστάσεων από τις επιτρεπόμενες στην περιοχή και με βάση τους σχετικούς όρους δόμησης. Και σ' αυτή την περίπτωση μπορούν να τεθούν πρόσθετοι περιορισμοί, είτε λόγω μη εκ πλήρωσης προϋποθέσεων αναφορικά με τις προηγούμενες ζώνες, είτε λόγω άλλων γενικών διατάξεων που προβλέπονται εδώ, είτε τέλος λόγω ειδικών συνθηκών.

• Εκτός από τις παραπάνω, περιορισμένου πλάτους και προορισμού, ζώνες, απαιτείται να ορίζεται και μια «Ειδική Παρόδια Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου» (ΕΠ/ΖΟΕ) εκατέρωθεν των οδών του κυρίου δικτύου, σε όλες τις εκτός σχεδίου περιοχές, που μπορούν να χωριστούν σε τρεις κατηγορίες:

* Όταν δεν έχει επιβληθεί καμία ΖΟΕ

* Όταν η επιβεβλημένη ΖΟΕ είναι περιμετρική οικισμών (π.χ. ζώνη 500 μ)

* Όταν έχει επιβληθεί γενικευμένη ΖΟΕ, όπως συμβαίνει στα μητροπολιτικά κέντρα (π.χ. Αττική).

Το πλάτος της ΕΠ/ΖΟΕ αποτελεί αντικείμενο έρευνας, η οποία θα εξετάσει τις εξής εναλλακτικές δυνατότητες:

* Αριθμητικό προσδιορισμό του πλάτους, που μπορεί να είναι γενικευμένος (π.χ. 100μ από το όριο της κυρίας οδού (σ1), ή 150μ από τον άξονα), ή και να ποικίλει ανάλογα με την ειδικότερη κατηγορία της οδού.

* Συσχέτιση του ορίου του κυρίου οδικού άξονα με τυχόν υφιστάμενες άλλες οδούς που κινούνται περίπου παράλληλα προς αυτούς και που πάντως δεν είναι παράπλευρες. Αυτό σημαίνει ότι πρέπει να τηθεί ως προϋπόθεση και μια ελάχιστη απόσταση μεταξύ των δύο οδών (π.χ. 60μ από

το σ1 ή 100 μ. από τον άξονα της οδού).

• **Οι νέου τύπου πολεοδομικές - κυκλοφοριακές μελέτες αξόνων.** Η παρούσα εργασία φιλοδοξεί να συμβάλει στη διατύπωση προδιαγραφών γενικής ισχύος. Όμως και οι πληρέστερες προδιαγραφές δεν είναι σε θέση να καλύψουν τις συνθετικές ανάγκες που προκύπτουν από την εφαρμογή ποικίλων «σχεδιασμών» ή και μη σχεδιασμού στις υπόψη ζώνες.

Ως εκ τούτου, τουλάχιστον, για ένα μέρος του κύριου οδικού δικτύου και ειδικότερα σε συγκεκριμένες περιπτώσεις κυρίων οδικών αξόνων, ή τμημάτων τους, όπου απαιτείται άμεση και ριζική αντιμετώπιση πιεστικών προβλημάτων που προκύπτουν από την μη συγχρονισμένη λειτουργία του κυκλοφοριακού άξονα και της παρόδιας ζώνης, θα πρέπει να συντάσσονται μελέτες νέου τύπου με πολεοδομική - κυκλοφοριακή, περιβαλλοντική και αισθητική διάσταση. Η σύνταξη προδιαγραφών εκπόνησης και έγκρισης μελετών τέτοιου τύπου, καθώς και οι δυνατοί τρόποι θεσμοθέτησής τους, αποτελούν αντικείμενο εξειδικευμένης έρευνας. Όμως, τα περιλαμβανόμενα στην παρούσα έρευνα στοιχεία, υποβοηθούν σημαντικά το έργο της σύνταξης των προδιαγραφών για τις νέου τύπου μελέτες.

• **Η ανάγκη ενημέρωσης αρμοδίων και μελετητών: ο Καταστατικός Χάρτης.** Γενικά διαπιστώνεται η ανάγκη απλοποίησης, αλλά και σε κάποιο βαθμό «εκλαΐκευσης», των συμπερασμάτων και προτάσεων της έρευνας, ενώ παράλληλα απαιτείται γρήγορη ενημέρωση αρμόδιων και σχετικών με παρεμφερή θέματα φορέων (π.χ. νομάρχες και διευθύνσεις τεχνικών υπηρεσιών τους, καθώς και Δήμοι) από το ΥΠΕΧΩΔΕ. Ακόμα, τέλος,

είναι άμεσης προτεραιότητας η ένταξη των νέων στοιχείων που προέκυψαν: (α) στον κλαδικό σχεδιασμό που γίνεται από ειδικούς φορείς, (β) στην χάραξη πολιτικής για μεγάλους κυκλοφοριακούς «κόμβους» νευραλγικής σημασίας, και (γ) στον σχεδιασμό μεγάλων περιοχών, στις οποίες αναμένονται εκ των πραγμάτων ή επιχειρούνται καιρικές αλλαγές στις χρήσεις (όπως π.χ. ο Ελαιώνας, ο χώρος του παλαιού αεροδρομίου Ελληνικού, και φυσικά και των Μεσογείων). Τα παραπάνω μας οδηγούν να επιχειρήσουμε τη διατύπωση -φυσικά σε προσχέδιο- ενός πρώτου μέρους μιας εκλαΐκευμένης «χάρτας», δηλαδή ενός «καταστατικού χάρτη» που ενέχει τις διαστάσεις και «μανιφέστο» και προδιαγραφών. Αυτή μπορεί να περιέχει τα παρακάτω μέρη:

Α) Εισαγωγή που θα περιγράφει το πρόβλημα και τις αναμενόμενες στο άμεσο και στο απώτερο μέλλον μορφές επιδεινωσής του.

Β) Κύριο σώμα, που μπορεί επίσης να διαρθρωθεί σε εδάφια όπως:

- Διαπιστώσεις και βασικοί στόχοι
- Ανάγκη για συνοδευτικές ζώνες του κυρίου οδικού δικτύου.
- Διαχρονικές μεταλλαγές και φάσεις ανάπτυξης.
- Ενέργειες, κανονιστικά μέτρα και παρεμβάσεις κατά κατηγορία σε συνάρτηση με την εξελικτική φάση που διανύουν τα επί μέρους τμήματα του κυρίου οδικού δικτύου.
- Μέθοδοι παρακολούθησης εξέλιξεων (π.χ. διατήρηση και συνεχής ενημέρωση του μητρώου).
- Τρόπος αλληλοενημέρωσης και εξασφάλισης συνεργασίας εμπλεκόμενων φορέων (π.χ. αρμόδιων για τα οδικά έργα, την κυκλοφορία, τον συνολικό ή τομεακό σχεδιασμό κλπ.).