ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΟΔΗΓΟΥ ΓΙΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΧΩΡΟ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΘΗΝΑΙΩΝ

ΜΑΡΤΙΟΣ 2017

ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ

ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΒΟΛΗΣ ΑΘΗΝΩΝ

Ο παρών οδηγός εκπονείται από την εταιρεία

ΣΑΜΑΡΑΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΑΕ

ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΗΣ ΟΜΑΔΑΣ ΕΡΓΟΥ

Δημήτριος Σαμαράς

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΕΡΓΟΥ

Διαμαντία Ρέγκα

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

Παπανδρίτσας Γεώργιος

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ-ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗΣ ΟΜΑΔΑΣ

Πούλιος Δημήτρης, Αρχίτεκτονας-Πολεοδόμος, MA, ΥΔ ΕΜΠ

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ

Αναγνωστόπουλος Κοσμάς, Πολιτικός Μηχανικός, Συγκοινωνιολόγος-Πολεοδόμος, MSc

Ανδρίτσου Κατερίνα, Αρχιτέκτονας-Αρχιτέκτονας Τοπίου, MLA

Ανδρίτσος Θάνος, Αρχίτεκτονας-Πολεοδόμος, MSc, ΥΔ Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο

Κομνηνός Κώστας, Μηχανολόγος-Μηχανικός, MSc, Ενεργειακός

Μουγιάκου Ελένη, Γεωπόνος-GIS Expert, MSc, ΥΔ ΕΜΠ

Περπινιά Σοφία, Αρχιτέκτονας-Πολεοδόμος, MSc

Σπυριδωνίδου Αλεξία, Μηχανικός Χωροταξίας και Ανάπτυξης, Συγκοινωνιολόγος, MSc

Τσελεπή Στέλλα, Αρχιτέκτονας-Πολεοδόμος, MA

Ψαρρά Ιφιγένεια, Αρχιτέκτονας-Πολεοδόμος, Travel Behavior PhD

ΣΑΜΑΡΑΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ
ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

7-18

1

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΖΟΜΕΝΑ ΑΣΤΙΚΑ ΤΟΠΙΑ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ **09**

1.2 ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΚΑΙ ΣΕ ΠΟΙΟΥΣ ΑΠΕΥΘΥΝΕΤΑΙ Ο ΟΔΗΓΟΣ **14**

1.3 Η ΣΧΕΣΗ ΤΟΥ ΟΔΗΓΟΥ ΜΕ ΤΟ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ **14**

19-30

2

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ

2.1 ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑΣ ΚΑΙ ΔΟΜΗΣ ΤΟΥ ΟΔΗΓΟΥ **21**

2.2 BENCHMARKING: ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ **24**

2.3 ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΡΧΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ **28**

31-82

3

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

3.1 ΠΡΟΣΕΓΓΙΖΟΝΤΑΣ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΧΩΡΟ **33**

3.2 Η ΤΡΙΜΕΡΗΣ ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ **34**

3.3 Η ΠΟΙΟΤΗΤΑ/ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΙΣ ΓΕΙΤΟΝΙΕΣ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ **38**

3.4 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΒΑΣΙΚΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΘΗΝΑΙΩΝ **42**

3.5 ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ **68**

83-124

4

ΤΥΠΟΛΟΓΙΕΣ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

4.1 ΤΥΠΟΛΟΓΙΕΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΚΑΙ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ **84**

4.2 ΑΡΧΕΣ-ΕΡΓΑΛΕΙΟΘΗΚΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΥΠΟΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ **92**

125-164

5

ΠΙΛΟΤΙΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ

5.1 ΠΙΛΟΤΙΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΟΔΗΓΟΥ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ **127**

5.2 ΠΛΑΤΕΙΑ ΦΙΛΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ (ΚΟΛΩΝΑΚΙ) **128**

5.3 ΥΜΗΤΤΟΥ (ΚΟΜΒΟΣ ΕΥΤΥΧΙΔΟΥ) **140**

5.4 ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΠΛΑΤΩΝΟΣ **152**

165-225

6

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1: ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΕΣ ΛΥΣΕΙΣ **167**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2: ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ **197**

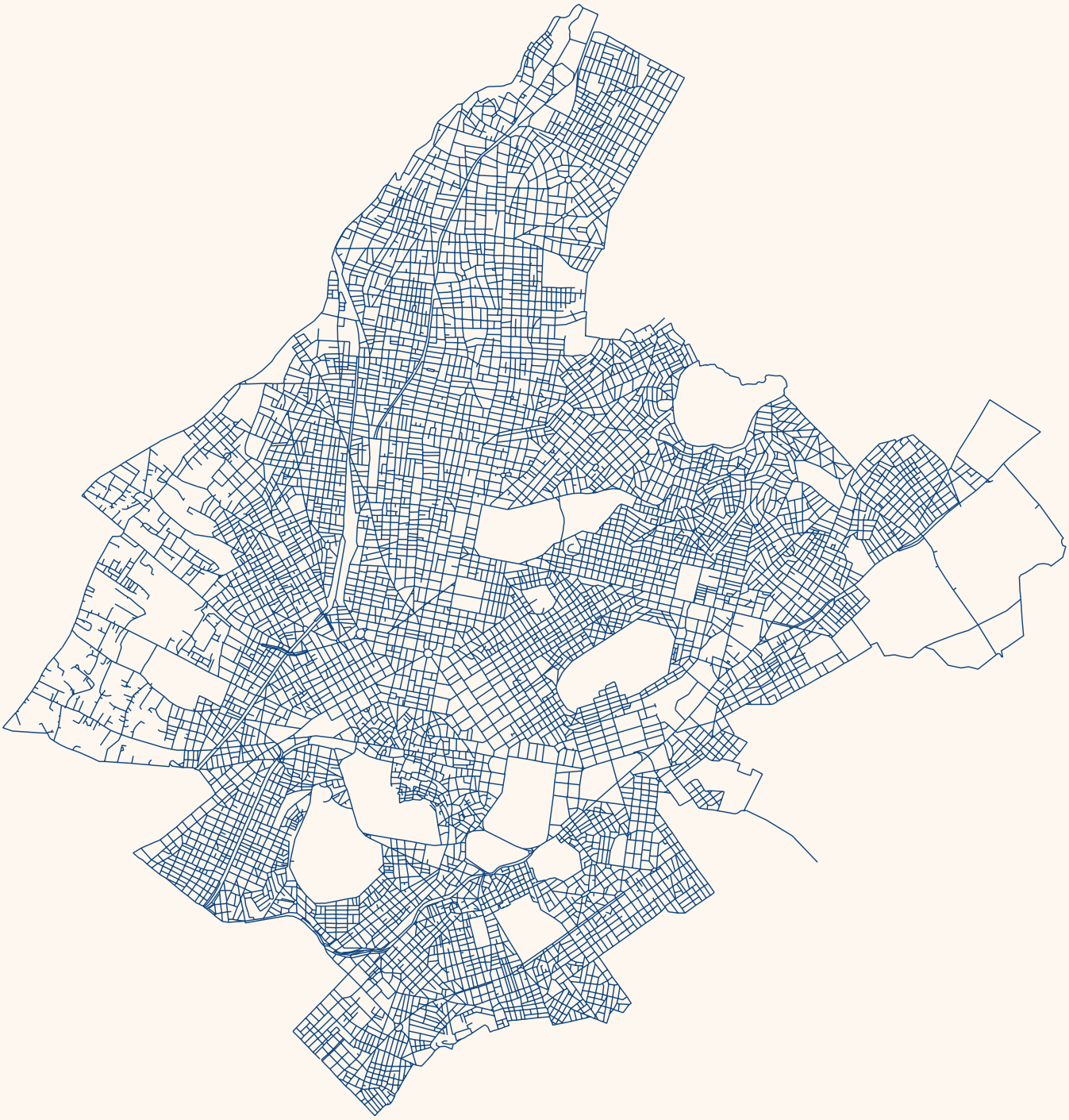
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3: ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΓΚΡΙΣΕΩΝ **217**



ΧΑΡΤΗΣ 1

ΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΑΘΗΝΑΙΩΝ

*ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΓΕΩΧΩΡΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΤΟΥ ΣΟΑΠ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ



ΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΑΠΟΤΕΛΟΥΝ ΤΟ

17%

ΤΗΣ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΕΚΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΘΗΝΑΙΩΝ

1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΟΝ ΟΔΗΓΟ

1.1 ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΖΟΜΕΝΑ ΑΣΤΙΚΑ ΤΟΠΙΑ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ

1.1.1 Ο ΡΟΛΟΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΧΩΡΩΝ

Τα τελευταία χρόνια, το ενδιαφέρον για το δημόσιο χώρο των πόλεων ολοένα και αυξάνεται. Μια πλούσια συζήτηση και έρευνα διεξάγεται, ανάμεσα σε μελετητές, ακαδημαϊκούς, φορείς της δημόσιας διοίκησης και της τοπικής αυτοδιοίκησης, γύρω από το ρόλο των ελευθέρων, ανοιχτών και δημόσιων χώρων και τη σημασία τους στην καθημερινή ζωή των πόλεων. Το εύρος του προβληματισμού περιλαμβάνει πολλαπλές πλευρές. Από το σχεδιασμό και τις λειτουργίες του, την αξιοποίηση και «αποδοχή» του από τους πολίτες, τις περιπτώσεις αναβάθμισης και υποβάθμισής του, μέχρι και την ίδια την έννοια του δημόσιου χώρου[1].

Στη σημερινή εποχή, ο ρόλος των πόλεων και των αστικών οικονομιών είναι πιο καθοριστικός από ποτέ. Στον παγκοσμιοποιημένο κόσμο του 21ου αιώνα, οι πόλεις και ο δημόσιος χώρος του, μετασχηματίζονται ραγδαία και καλούνται να ικανοποιήσουν σύνθετες ανάγκες και δραστηριότητες. Οι στρατηγικές των σύγχρονων αστικών κέντρων χαρακτηρίζονται όλο και περισσότερο από την προσπάθεια για αναβάθμιση της «εικόνας» της πόλης και την αναζήτηση νέων ταυτοτήτων[2]. Σε αυτό το πλαίσιο, ο σχεδιασμός του δημόσιου χώρου έρχεται στο προσκήνιο καθώς αναμετριέται με τα νέα, ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, όπως την όλο και μεγαλύτερη σύνδεση με το εμπόριο, τις καταναλωτικές συνήθειες, τη διασκέδαση και την αναψυχή.

Η πολλαπλότητα των χρήσεων και οι συγκρούσεις μεταξύ τους, βασικό χαρακτηριστικό του σύγχρονου χαρακτήρα του δημόσιου χώρου, ενισχύουν τη σημασία των θεμάτων διαχείρισης και ελέγχου. Η κακή διαχείριση σχετίζεται σχεδόν με το σύνολο των προβλημάτων που αντιμετωπίζει ο δημόσιος χώρους, όπως η εγκατάλειψη και υποβάθμιση, η κυριαρχία του αυτοκινήτου, η καταπάτηση για κερδοσκοπικούς λόγους, η «μονοκαλλιέργεια» χώρων διασκέδασης, ο αποκλεισμός κοινωνικών ομάδων κ.α.

Αντίθετα, η υπεράσπιση και αναβάθμιση του δημόσιου χώρου, σχετίζεται συνολικά με την κοινωνική ζωή των πολιτών και την προώθηση της συλλογικότητας πάνω από την εξατομίκευση[3]. Μια από τις σημαντικότερες προκλήσεις, είναι η επίλυση αυτών των συγκρούσεων μεταξύ των διαφορετικών χρήσεων και χρηστών καθώς και η άρση των αποκλεισμών με στόχο ένα δημόσιο χώρο ανοιχτό που να

1. Carmona, Matthew, Claudio de Magalhães, and Leo Hammond, (eds). 2008. Public Space: The Management Dimension. London, New York: Routledge.

2. Γοσποδίνη, Άσπα, και Ηλίας Μπεριάτος, (επ). 2006. Τα νέα αστικά τοπία και η Ελληνική Πόλη. Αθήνα: ΚΡΙΤΙΚΗ.

3. Βαΐου, Ντίνα. 2000. «Πόλη και πολίτες: Η καθημερινή ζωή στην πόλη και το "δικαίωμα στην πόλη"», στο Βιώσιμη Πόλη (συλλογικός τόμος), Αθήνα: Στοχαστής

ενώνει τους πολίτες και ειδικά τους πιο ευάλωτους, όπως τα παιδιά, τα ΑΜΕΑ, οι ηλικιωμένοι, οι μητέρες, οι μειονότητες κ.α.

Είναι πλέον κοινά αποδεκτό, ότι ο δημόσιος χώρος είναι μια από τις πιο βασικές παραμέτρους που καθορίζουν την ποιότητα ζωής στις σύγχρονες πόλεις. Σύγχρονες έρευνες, δείχνουν ότι πολλές φορές, οι κάτοικοι των πόλεων ιεραρχούν την ποιότητα του φυσικού και κτισμένου περιβάλλοντος που ζουν εξίσου ή και περισσότερο ψηλά από ζητήματα εκπαίδευσης και υγείας[4]. Οι υψηλής ποιότητας δημόσιοι χώροι, ο σχεδιασμός του πρασίνου, η πρόσβαση και ασφάλεια των πεζών κ.α. θεωρούνται πλέον βασικά συστατικά της ευημερίας. Είναι δικαιώματα των πολιτών και όχι πολυτέλεια.

Σε αυτή την κατεύθυνση, το Πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών για τους Ανθρώπινους Οικισμούς (UN- HABITAT), χρησιμοποιεί από το 2012 το δείκτη της «αστικής ευημερίας». Σύμφωνα με αυτόν τα στοιχεία που καθορίζουν την ευημερία μιας πόλης είναι οι υποδομές, η παραγωγικότητα, η περιβαλλοντική βιωσιμότητα, η κοινωνική συνοχή και η ποιότητα ζωής. Όπως αναφέρεται: «Η 'καλή', ανθρωποκεντρική πόλη του 21ου αιώνα, τονώνει τη δημιουργία τοπικών θέσεων εργασίας, προωθεί την κοινωνική πολυμορφία, διατηρεί ένα βιώσιμο περιβάλλον και αναγνωρίζει τη σημασία των δημόσιων χώρων»[5]. Η σημασία των δημόσιων χώρων είναι πολλαπλή και σχετίζεται με το περιβάλλον, τη δημοκρατία, την υγεία, την οικονομία και την κοινωνική συνοχή.

Η αξιολόγηση της ποιότητας του δημόσιου χώρου έχει ποσοτικά και ποιοτικά κριτήρια. Σαφώς, το ποσοστό δημόσιων και ελεύθερων χώρων που αντιστοιχούν σε κάθε κάτοικο είναι μια σοβαρή ένδειξη. Η αύξηση της κάλυψης της επιφάνειας της πόλης από δημόσιους χώρους είναι αναμφισβήτητα μια αναγκαία στόχευση, ωστόσο δεν είναι επαρκής. Είναι πολύ σημαντική, η κατανομή των δημόσιων χώρων και των χώρων πρασίνου, η πρόσβαση των κατοίκων σε αυτούς, η ποιότητά τους και η οικολογική του κατάσταση.

Τέλος, εκτός των στοιχείων που μπορούν να καταγραφούν, σημασία έχει και η άποψη των ίδιων των πολιτών για την ποιότητα των δημόσιων χώρων της πόλης τους. Η Ευρωπαϊκή Ένωση, μελετά σταθερά μέσω του «Ευρωβαρόμετρου» την ικανοποίηση των πολιτών από την ποιότητα ζωής στις περισσότερες μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις[6]. Από την έρευνα αυτή βλέπουμε ότι η άποψη των πολιτών διαφέρει συχνά από τα ποσοτικά δεδομένα, κάτι αναδεικνύει γλαφυρά ότι η προάσπιση του δημόσιου χώρου οφείλει να βασίζεται στο αν οι ίδιοι οι πολίτες τον απολαμβάνουν.

1.1.2 ΤΑ ΣΥΣΤΑΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΠΟΛΕΙΣ

Οι ελληνικές πόλεις, σχεδόν στο σύνολό τους, αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα έλλειψης και υποβάθμισης δημόσιων χώρων. Ειδικά η Αθήνα, τόσο ο δήμος Αθηναίων όσο και η ευρύτερη μητροπολιτική περιοχή, παρότι φιλοξενεί σχεδόν το μισό πληθυσμό της χώρας και το μεγαλύτερο μέρος της οικονομικής και πολιτιστικής δραστηριότητας, πλήττεται από πολλαπλές επιβαρύνσεις του αστικού ιστού και των ελεύθερων χώρων της.

Δεν είναι τυχαίο ότι οι κάτοικοι της Αθήνας εμφανίζονται (στις προαναφερθείσες έρευνες της Ε.Ε.) ως οι λιγότερο ικανοποιημένοι από τους δημόσιους χώρους της πόλης τους, μεταξύ των κατοίκων των 79 μεγαλύτερων πόλεων της Ε.Ε., ενώ είναι οι δεύτεροι λιγότερο ικανοποιημένοι ως προς την ποιότητα των δρόμων και των κτισμάτων των γειτονιών τους μετά τη Νάπολη. Οι έρευνες καταγράφουν τη γενική αίσθηση των κατοίκων σχετικά με ζητήματα όπως η καθαριότητα, η προσβασιμότητα, η ασφάλεια, ο σχεδιασμός κ.α.

Στο δείκτη αστικής ευημερίας των Ηνωμένων Εθνών, η θέση της δεν είναι τόσο χαμηλή καθώς για το 2014, συγκέντρωσε ποσοστό 57.6% συνολικής ευημερίας. Μια πιο προσεχτική ματιά, ωστόσο, δείχνει ότι αν και διατηρεί υψηλά ποσοστά σε τομείς όπως η πρόσβαση στην εκπαίδευση και την υγεία, έχει πολύ χαμηλή βαθμολόγηση στην περιβαλλοντική βιωσιμότητα καθώς και στα ζητήματα της αστικής διακυβέρνησης και νομοθεσίας (πιθανώς γράφημα). Ο στόχος, του



6½ AVENUE & WEST 51ST STREET MANHATTAN, ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΔΙΑΒΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ ΜΕ ΕΦΗΜΕΡΑ ΜΕΣΑ

© STREET DESIGN MANUAL, NEW YORK CITY DEPARTMENT OF TRANSPORTATION

4. MORI. 2005. Physical Capital, Liveability in 2005. London: MORI

5. UN- HABITAT. 2012. State of the World's Cities Report 2012/2013: Prosperity of Cities, 6 Nairobi: UN- HABITAT

6. European Union. 2013. Quality of life in cities, Perception survey in 79 European cities, Luxembourg, European Union


6½ Av
W 57 St
FedEx
PASTA

παρόντος οδηγού είναι να συμβάλλει στην υπέρβαση αυτών των προβλημάτων.

Για να το επιτύχει, οφείλει να αναμετρηθεί με τις ιδιαιτερότητες και την πολλαπλότητα των δημόσιων χώρων της πόλης και με τον τρόπο που διαμορφώθηκαν ιστορικά. Η διάκριση των δημόσιων χώρων και των χαρακτηριστικών τους καθορίζεται από την επιλεγμένη κάθε φορά μεθοδολογία και είναι μια αρκετά δύσκολη διαδικασία, με δεδομένη την τεράστια ποικιλομορφία και τις διαφορετικές χρήσεις και λειτουργίες. Μια αναλυτική καταγραφή των τυπολογιών τους θα γίνει στα Κεφάλαια 3 και 4, ωστόσο μια βασική και πολύ συνοπτική κατηγοριοποίηση θα επιχειρηθεί εξ αρχής.

Στις ελληνικές πόλεις οι αστικοί κοινόχρηστοι χώροι μπορεί να είναι δρόμοι, πεζόδρομοι, πλατείες, πάρκα, άλση και κήποι[7].

1.1.2.1 ΔΡΟΜΟΙ ΚΑΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ

Οι δρόμοι αποτελούν ένα από τα βασικότερα συστατικά στοιχεία των σύγχρονων πόλεων, αφενός γιατί καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο τμήμα του δημόσιου χώρου στα αστικά κέντρα, αφετέρου γιατί έχουν έναν χαρακτήρα πολύ-λειτουργικό. Δεν αποτελούν δηλαδή μόνο τον χώρο διέλευσης των οχημάτων, αντίθετα απευθύνονται στους πεζούς, τα ποδήλατα, είναι τόποι συνάντησης και παιχνιδιού. Στην περίπτωση των ελληνικών πόλεων, με τους εξαιρετικά περιορισμένους υπαίθριους ελεύθερους δημόσιους χώρους, οι δρόμοι ήταν παραδοσιακά τόποι ανάπτυξης της κοινωνικής και οικονομικής ζωής των πόλεων. Η μίξη των χρήσεων, βασικό χαρακτηριστικό των ελληνικών αστικών κέντρων, ενίσχυε την ανάπτυξη αυτής της «κουλτούρας του δρόμου» (street culture) γεγονός που συναντιέται ευρύτερα στις πόλεις της Μεσογείου[8].

Οι πόλεις στα μέσα του 20ου αιώνα έδιναν μεγαλύτερη έμφαση στα οχήματα και λιγότερη στις μετακινήσεις των πεζών, αλλά τις τελευταίες δύο δεκαετίες αυτή η λογική αρχίζει να αναθεωρείται. Η χρήση του IX στα αστικά κέντρα επανεξετάζεται, καθώς γίνεται όλο και πιο σαφές ότι οδήγησε σε ένα μη-βιώσιμο μοντέλο ανάπτυξης, κατακερμάτισε πόλεις και γειτονιές, δεν ενίσχυσε απαραίτητα την οδική ασφάλεια, ενώ δημιούργησε έντονα περιβαλλοντικά και κοινωνικά

ΑΠΟΨΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

©ΕΑΤΑ

7. Μπελαβίλας, Νίκος Βαταβάλη, Φερενίκη. 2009. Πράσινο και ελεύθεροι χώροι στην πόλη. Αθήνα: WWF Ελλάς.

8. Rowe, Peter G. 1999. Civic Realism. Reprint edition. Cambridge, Mass.: The MIT Press.



προβλήματα. Σήμερα, στο επίκεντρο του σχεδιασμού των σύγχρονων πόλεων βρίσκεται ο πεζός, ενώ οι παρεμβάσεις που προωθούνται ενισχύουν την χρήση του ποδηλάτου και των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, διευκολύνουν την πρόσβαση στις ευπαθείς ομάδες και εξασφαλίζουν ευχάριστες διαδρομές στα κέντρα των πόλεων, ιδανικές για καθημερινούς περιπάτους και λοιπές δραστηριότητες.

1.1.2.2 ΠΛΑΤΕΙΕΣ, ΠΑΡΚΑ ΚΑΙ ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΧΩΡΟΙ ΣΤΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΠΟΛΕΙΣ

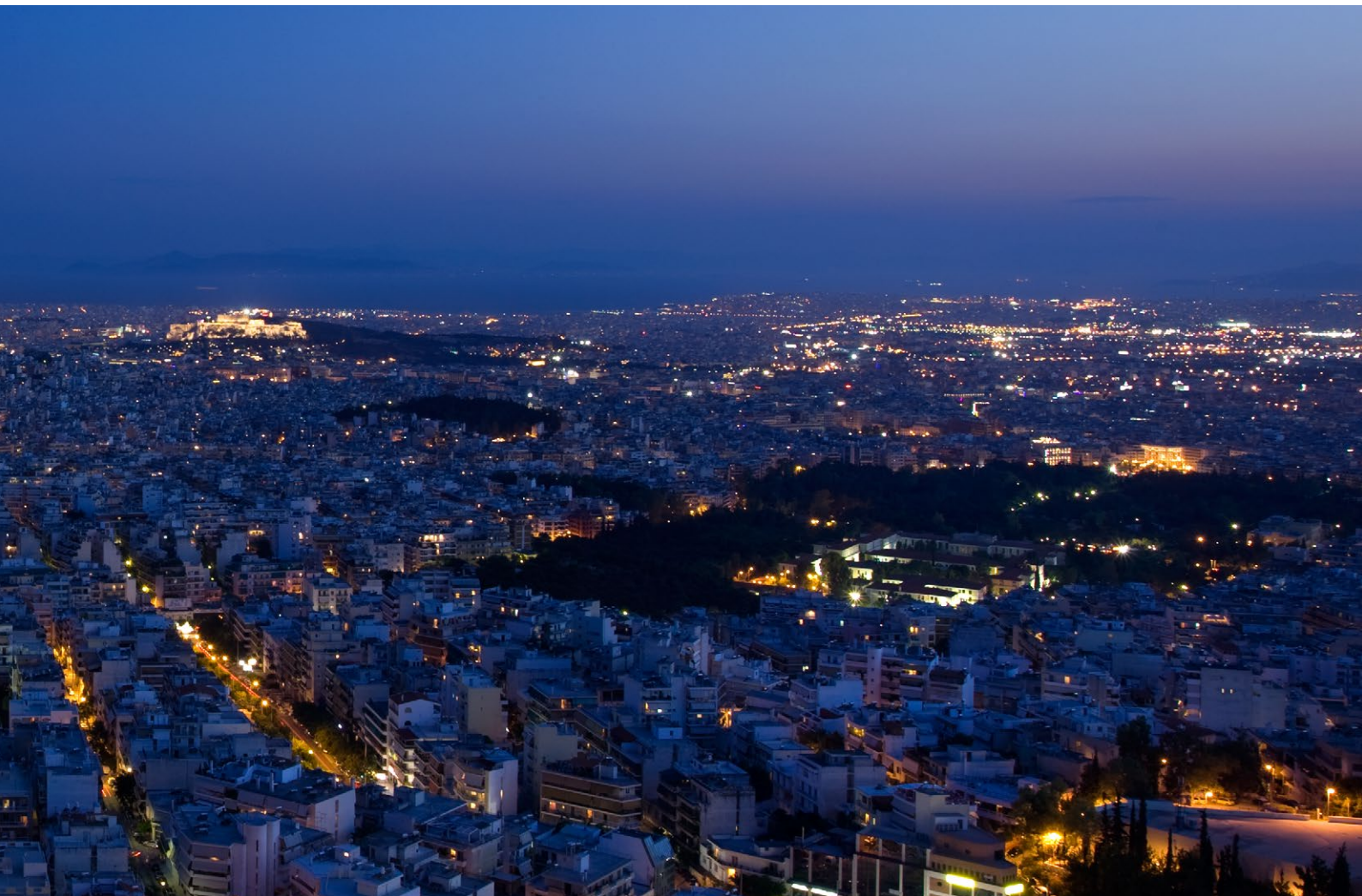
Πρόκειται για ένα πολύ μεγάλο σύνολο, έντονα διαφοροποιημένων δημόσιων χώρων. Στις ελληνικές πόλεις, οι ανοιχτοί χώροι χαρακτηρίζονται από έντονο κατακερματισμό. Παρά τις ιδιαιτερότητες, έχει υποστηριχθεί[9], ότι μπορούν να διακριθούν 3 κατηγορίες.

Οι κεντρικοί-εμβληματικοί δημόσιοι χώροι των πόλεων, που είναι αποτέλεσμα του σχεδιασμού του 19ου και των αρχών του 20ου αιώνα (Πλατεία Συντάγματος-Αθήνα, Πλατεία Αριστοτέλους-Θεσσαλονίκη κ.α.). Στους χώρους αυτούς, συχνά συγκαταλέγονται και τόποι αρχαιολογικής και ιστορικής σημασίας. Η ανάγκη προστασίας τους και η κεντρικότητά τους στη μνήμη και τη λειτουργία της πόλης, συνέβαλλα ώστε οι χώροι αυτοί να έχουν υποστεί ελάχιστες μεταβολές και να διατηρούνται σε γενικές γραμμές σε καλό επίπεδο.

Στις παράκτιες πόλεις, η σχέση της πόλης με τη θάλασσα, δίνει ξεχωριστή σημασία στο παράκτιο μέτωπο που συγκροτείται η προμενάδα, ένας παράκτιος δημόσιος χώρος που συναντάμε σε αρκετές ελληνικές πόλεις.

Η συντριπτική πλειοψηφία των υπόλοιπων ανοιχτών χώρων, όπου αναπτύσσεται η δημόσια ζωή της πόλης, δεν προήλθαν από κάποιο κεντρικό πολεοδομικό σχεδιασμό, ούτε υπήρχε η πρόβλεψη ώστε να υποδεχτούν τις λειτουργίες που απέκτησαν. Οι περισσότεροι από αυτούς τους χώρους προέκυψαν ως κενά στο συνεχές σύστημα δόμησης που χαρακτηρίζει την πλειονότητα των ελληνικών αστικών κέντρων. Οι χώροι αυτοί, είναι που συναντώνται τα περισσότερα προβλήματα εγκατάλειψης, υποβάθμισης, κακού σχεδιασμού και σύγκρουσης χρήσεων.

9. Aesopos, Yiannis, and Yiorgos Simeoforidis. 2000. “Theorizing Athens.” Archis, 7: 56–60.



1.2 ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΚΑΙ ΣΕ ΠΟΙΟΥΣ ΑΠΕΥΘΥΝΕΤΑΙ Ο ΟΔΗΓΟΣ

Ο Οδηγός, είναι μια οργανωμένη προσπάθεια επαναχάραξης της στρατηγικής για το δημόσιο χώρο, με έμφαση στους δρόμους και στους ανοιχτούς χώρους (πλατείες, πάρκα κ.α.). Μιας στρατηγικής που εκκινεί από τον ίδιο τον τρόπο που ο δημόσιος χώρος γίνεται αντιληπτός και φτάνει μέχρι το σχεδιασμό και τη διαχείρισή του. Στόχος αυτής της στρατηγικής είναι η αναβάθμιση της ποιότητας του δομημένου περιβάλλοντος και των ανοιχτών-κοινόχρηστων χώρων στο Δήμο Αθηναίων, κάτι που είναι ιδιαίτερα σημαντικό για την βελτίωση της ίδιας της ζωής των κατοίκων της πρωτεύουσας, ειδικά στις τόσο δύσκολες συνθήκες των τελευταίων ετών.

Το παρόν κείμενο, είναι ένα Οδηγός-Εργαλείο κατευθύνσεων, μεθόδων και προδιαγραφών σχεδιασμού του δημόσιου χώρου στο Δήμο Αθηναίων. Βασίζεται πάνω σε σύγχρονες θεωρίες και πρακτικές σχεδιασμού σε θέματα δρόμων, κυκλοφορίας, φωτισμού, φυτεύσεων, υλικών και αστικού εξοπλισμού. Μεταφέρει εμπειρία από αντίστοιχα εργαλεία σχεδιασμού και καλές διεθνείς πρακτικές και διερευνά τρόπους προσαρμογής στο το ελληνικό θεσμικό πλαίσιο. Προσφέρει μια παλέτα καινοτόμων αλλά και εύκολα εφαρμόσιμων προτάσεων και λύσεων που εντάσσονται στο πλαίσιο και το χαρακτήρα των δημόσιων χώρων και των δρόμων της Αθήνας. Αποτελεί μια προσπάθεια αντιμετώπισης του κατακερματισμού στο σχεδιασμό και τη διαχείριση, επιδιώκοντας μια ολοκληρωμένη λογική σχεδιασμού.

Ειδική σημασία έχει η συγκέντρωση - ομαδοποίηση και ταξινόμηση των στοιχείων που συνθέτουν την υφιστάμενη κατάσταση του δημόσιου χώρου της πόλης. Η αναλυτική παρουσίαση που γίνεται στο πλαίσιο του Οδηγού, αξιοποιείται για την παραγωγή σχεδιαστικών προτάσεων, αλλά έχει και αυτοτελή σημασία. Είναι ένα χρήσιμο εργαλείο για όλα τα εμπλεκόμενα μέρη (Δήμος, μελετητές, πολίτες κ.α.) ώστε να αξιολογούν την ποιότητα του δημόσιου χώρου και να αναζητούν δυνατότητες βελτίωσης και στρατηγικές σχεδιασμού.

Ο Οδηγός είναι ένα κείμενο κατευθύνσεων και οράματος για την συνολική και μακροπρόθεσμη στρατηγική διαχείρισης των δημόσιων χώρων ενώ ταυτόχρονα αποτελεί και έναν πρακτικό οδηγό παρεμβάσεων. Είναι ένα χρήσιμο εργαλείο για όλους όσους ασχολούνται με τον σχεδιασμό, τη συντήρηση και τη διαχείριση του δημόσιου χώρου της Αθήνας. Απευθύνεται:

- Σε φορείς και οργανισμούς του Δημοσίου.
- Σε μελετητές και εργολήπτες.
- Σε ιδιώτες και επιχειρήσεις που έχουν έδρα το Δήμο Αθηναίων.
- Σε προμηθευτές του Δημοσίου.
- Σε πολίτες και ομάδες που δραστηριοποιούνται στην πόλη.

Όσοι και όσες γνωρίζουν τις ιδιαιτερότητες της ελληνικής πόλης και ειδικά της Αθήνας, θα συμφωνήσουν ότι δεν αρκεί ένα τέτοιο έργο για να αλλάξει η πραγματικότητα. Ο Οδηγός αυτός, σαφέστατα, δεν μπορεί να αλλάξει την εικόνα της Αθήνας από μόνος του. Μπορεί, ωστόσο να συμβάλλει αισθητά σε αυτή την κατεύθυνση. Είναι ένας εξειδικευμένο εργαλείο στα χέρια των δημοτικών αρχών, του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και όλων των πολιτών και ομάδων που μοιράζονται ένα όραμα για μια σύγχρονη, περιβαλλοντικά και κοινωνικά βιώσιμη Αθήνα.

1.3 Η ΣΧΕΣΗ ΤΟΥ ΟΔΗΓΟΥ ΜΕ ΤΟ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Το θεσμικό πλαίσιο που συνδέεται με το δημόσιο χώρο είναι δαιδαλώδες. Οι διατάξεις που αφορούν στο σχεδιασμό, τη συντήρηση, την κυκλοφορία, τη σύνδεση εγκαταστάσεων, το πράσινο, τα Η/Μ και το χαρακτηρισμό των οδών (οδόστρωμα και πεζοδρόμιο), χαρακτηρίζονται από κατακερματισμό και αποσπασματικότητα. Ως αποτέλεσμα, το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο, παρότι στοχεύει στην προστασία του δημόσιου χώρου, αποτελεί συχνά εμπόδιο στην εφαρμογή καινοτόμων μεθόδων και σχεδιαστικών πρακτικών, όποτε αυτές δεν εναρμονίζονται απολύτως με αυτό.

Για το λόγο αυτό, επιδιώκεται ο Οδηγός να ευθυγραμμίζεται στον μέγιστο δυνατό βαθμό με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, ώστε να μπορεί να εφαρμοστεί άμεσα ή με σημειακές θεσμικές τροποποιήσεις.

Το ισχύον θεσμικό πλαίσιο που διέπει τον σχεδιασμό και την διαχείριση του δημόσιου χώρου κατηγοριοποιείται ως ακολούθως (επιλεγμένος κατάλογος με βάση την επεξεργασία της επιστημονικής ομάδας):

Α) ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

ΦΕΚ 222/Α/1955
ΦΕΚ 47/Α/1956
ΦΕΚ 561/Δ/1990
ΦΕΚ 701/Δ/1990

ΦΕΚ 146/Α/1993
ΦΕΚ 293/Β/1995
ΦΕΚ 715/Β/1996
ΦΕΚ 30/Β/1996

Μητρώο Επαρχιακών Οδών 2010
Μητρώο Εθνικών Οδών 2010

Β) ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΟΔΩΝ

ΦΕΚ 30/Α/1993

ΦΕΚ 398/Β/2007

ΦΕΚ 1787/Β/2007

Γ) ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗΣ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗΣ ΤΩΝ ΟΔΩΝ

ΝΕΟ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΘΗΝΑΣ ΚΑΙ ΑΤΤΙΚΗΣ

ΦΕΚ 156/Α/2014

ΓΠΣ ΔΗΜΟΥ ΑΘΗΝΑΙΩΝ

ΦΕΚ 80/Δ/1988
ΦΕΚ 538/Δ/1996
ΦΕΚ 730/Δ/2004

ΦΕΚ 1063/Δ/2004
ΦΕΚ 19/ΑΑΠ/2007
ΦΕΚ 90/ΑΑΠ/2010

Δ) ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΗΣ ΟΔΟΥ

ΟΔΗΓΙΕΣ ΜΕΛΕΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ (ΟΜΟΕ)

Σημαντικότερα τεύχη: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 10 και Εγκύκλιος 41

ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΕΙΔΙΚΩΝ ΛΩΡΙΔΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΛΕΪ

ΦΕΚ 217/Β/2003
ΦΕΚ 242/Β/2004

ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥΣ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ

ΦΕΚ 1053/Β/2016

ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΟΔΟΥΣ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΧΟΛΕΙΩΝ ΚΑΙ ΟΔΟΥΣ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

ΦΕΚ 2302/Β/2013

ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟ ΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΑΡΑΝΟΜΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

ΦΕΚ 2201/Β/2007
(Στάσεις λεωφορείων και εύκαμπτα κολωνάκια/οριοδείκτες)

ΦΕΚ 1720/Β/2009
(Σαμαράκια)

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

ΒΔ 465/1970

ΦΕΚ 119/Α/2006

Ε) ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΟΝ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ

ΝΕΟΣ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

ΦΕΚ 79/Α/2012

ΚΤΙΡΙΟΔΟΜΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

ΦΕΚ 59/Δ/1989

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΣΤΑΘΕΡΟΤΥΠΑ

ΦΕΚ 285/Δ/2004

ΚΩΔΙΚΑΣ ΒΑΣΙΚΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ

ΦΕΚ 580/Δ/1999

ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΑ ΑΜΕΑ

ΦΕΚ 140/Α/2000
ΦΕΚ 18/Β/2002
ΦΕΚ 2621/Β/2009

ΟΔΗΓΙΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΥΠΕΚΑ (για την Αυτόνομη Διακίνηση και Διαβίωση ΑμεΑ

ΣΤ) ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΟΔΩΝ

ΚΩΔΙΚΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ, ΈΚΔΟΣΗ 2012

ΦΕΚ 135/Α/2014



ΤΕΧΝΟΠΟΛΗ ΣΤΟ ΓΚΑΖΙ

©ΕΑΤΑ

Ζ) ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΑ ΥΛΙΚΑ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΚΑΙ ΤΙΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΕΚΤΕΛΟΥΝΤΑΙ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΟΔΩΝ ΚΑΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ

ΦΕΚ 2221/Β/2012 (ΕΤΕΠ)

Η) ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΡΑΣΙΝΟΥ

Ν.998/79

άρθρο 62 παρ.2 του ΝΔ 86/1969

18 του νόμου 1734/87

2568/1981, 2189/1982, 1392/1989 και 2588/92 αποφάσεις του Σ.τ.Ε

παρ. 4 του αρθ. 32 του ν. 4280/2014 (ΦΕΚ 159/Α'/8-8-2014), αρθ. 5 παρ. 2 του ιδίου νόμου

νόμος 3852/2010 (αρμοδιότητες)

αρθ. 40 παρ. 2 του ν. 1337/83 (ΦΕΚ 33/Α'/14-3-83)

αρθ. 4 παρ. 2(η) του ν. 4067/12 (ΦΕΚ 79/Α΄/9-4-2012)

παρ. 1βvi του αρθ. 1 της 55174/2013 Απόφασης (ΦΕΚ 2605/15-10-2013)

Θ) ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΕΡΓΩΝ ΠΡΑΣΙΝΟΥ

ΦΕΚ 363Β'/19-2-2013

Ι) ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΕΡΓΩΝ ΠΡΑΣΙΝΟΥ

ΦΕΚ 285/5.3.2004

Κ) ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΟΔΟΦΩΤΙΣΜΟ

Εγκύκλιος 1/2005 Δ13β/0/4318/8-3-2005

Υ. Α. Αριθ. Δ13/β/οικ. 16522 (ΦΕΚ Β΄1792 3.12.2004) Φωτομετρικά στοιχεία και Τεχνικές Προδιαγραφές Οδικού ηλεκτροφωτισμού

Υ.Α. Αριθ. Δ13β/ο/5781/Β' 967/1994. Τεχνικές προδιαγραφές οδικού ηλεκτροφωτισμού.

Υ.Α. Αριθ. ΕΗΙ/0/123 (ΦΕΚ Β 177/31.3.1988) Συμπλήρωση Τεχνικών Προδιαγραφών Ηλεκτροφωτισμού Οδών

Υ.Α. Αριθ. ΕΗ1/0/481 ΦΕΚ Β 573/9.9.1986 Εγκριση τεχνικών προδιαγραφών οδικού ηλεκτροφωτισμού

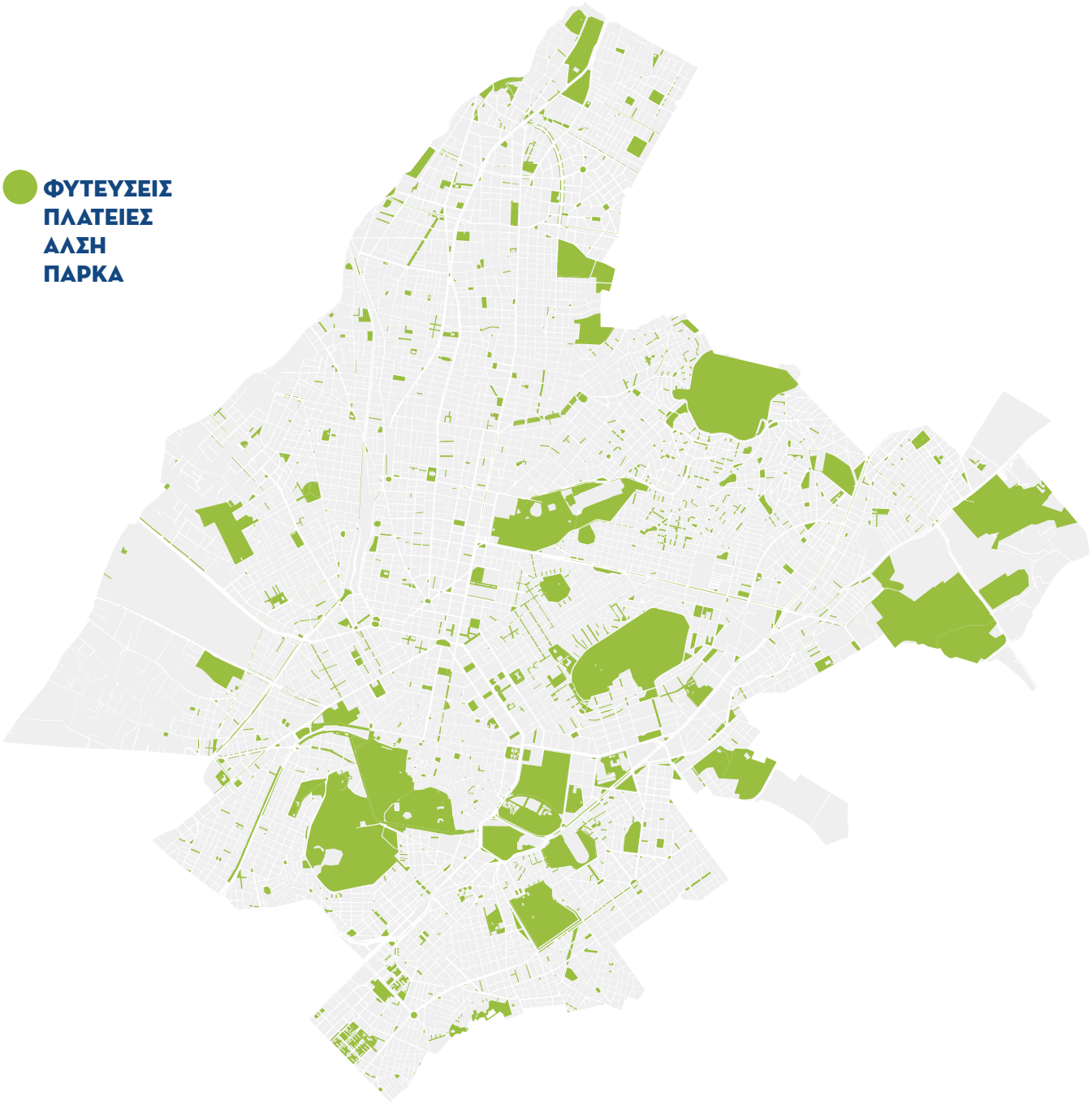
ΦΕΚ Β 1792/3.12.2004

ΧΑΡΤΗΣ 2

ΤΟ ΠΡΑΣΙΝΟ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΑΘΗΝΑΙΩΝ

*ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΓΕΩΧΩΡΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΤΟΥ ΣΟΑΠ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ

ΦΥΤΕΥΣΕΙΣ
ΠΛΑΤΕΙΕΣ
ΑΛΣΗ
ΠΑΡΚΑ



ΠΛΑΤΕΙΑ ΒΑΡΝΑΒΑ



ΠΛΑΤΕΙΑ ΑΓ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ



ΠΛΑΤΕΙΑ ΜΑΧΗΣ ΑΝΑΛΑΤΟΥ



2


ΤΑΞΙ
ΥΚΕ 5843

2 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ

2.1 ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑΣ ΚΑΙ ΔΟΜΗΣ ΤΟΥ ΟΔΗΓΟΥ



ΟΔΟΣ ΡΙΖΑΡΗ ΑΠΟ ΤΟ ΠΑΓΚΡΑΤΙ

© ΔΟΥΛΓΕΡΑΚΗΣ ΑΔΑΜ

2.1.1 Η ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΤΟΥ ΟΔΗΓΟΥ

Ο Οδηγός είναι ένα τεύχος κατευθύνσεων (Manual) για το σχεδιασμό του δημόσιου χώρου του δήμου Αθηναίων. Σε αυτό το πλαίσιο προτείνεται μια παλέτα λύσεων (design toolkit) που μπορούν να εφαρμοστούν ανάλογα με την περίπτωση. Για τη δημιουργία του Οδηγού, η επιστημονική ομάδα ακολούθησε τα παρακάτω βήματα:

Α. Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης του δημόσιου χώρου του Δήμου Αθηναίων.

- Έρευνα πεδίου σε επίπεδο γειτονιάς, όπου καταγράφηκαν αναλυτικά τα χαρακτηριστικά και τα προβλήματα των δρόμων και των ανοιχτών χώρων κάθε περιοχής.
- Διερεύνηση και αξιολόγηση του θεσμικού πλαισίου που διέπει το σχεδιασμό, τη διαχείριση και την προστασία του δημόσιου χώρου της πόλης.
- Συνεργασία με υπηρεσίες του Δήμου ώστε να καταγραφεί η εμπειρία τους και τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν

Β. Βιβλιογραφική έρευνα και επισκόπηση εγχώριας και διεθνούς εμπειρίας.

- Επισκόπηση βιβλιογραφίας για το δημόσιο χώρο της Αθήνας.
- Μελέτη της εγχώριας εμπειρίας παρεμβάσεων στο δημόσιο χώρο.
- Καταγραφή διεθνούς εμπειρίας και καλών πρακτικών σχεδιασμού και διαχείρισης του δημόσιου χώρου.

Γ. Σχεδιασμός της εργαλειοθήκης σχεδιασμού και τυπολόγηση.

- Κατάρτιση των βασικών αρχών του σχεδιασμού βάσει λειτουργικών, αισθητικών αλλά και περιβαλλοντικών, κοινωνικών και οικονομικών αξόνων.
- Από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και την επισκόπηση της εγχώριας και διεθνούς εμπειρίας προκύπτει μια τυπολογική προσέγγιση που συνδυάζει ζητήματα ποιότητας σχεδιασμού με την υφιστάμενη νομοθεσία.
- Δημιουργία εργαλειοθήκης σχεδιασμού και παρεμβάσεων (design toolkit).
- Αντιστοίχιση της παλέτας παρεμβάσεων με τις συγκεκριμένες τυπολογίες που προέκυψαν από την ανάλυση

Δ. Πιλοτική εφαρμογή παλέτας παρεμβάσεων

- Με βάση τη χωρική ανάλυση που έχει προηγηθεί, τις τυπολογικές προσεγγίσεις αλλά και τις προτεραιότητες του Δήμου, θα επιλεγούν συγκεκριμένες περιοχές πιλοτικής εφαρμογής των παρεμβάσεων
- Η πιλοτική εφαρμογή περιλαμβάνει συγκεκριμένη πρόταση σχεδιασμού των επιλεγμένων περιοχών που θα αξιοποιεί μια ευρεία γκάμα επιλογών από την παλέτα παρεμβάσεων

2.1.2 ΤΙ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ Ο ΟΔΗΓΟΣ;

Η δυνατότητα εφαρμογής είναι βασικό κριτήριο των προτάσεων του Οδηγού. Δεν αρκείται στην καταγραφή κάποιων στρατηγικών στόχων και οραματικών αξόνων για τη σύγχρονη πόλη και το δημόσιο χώρο της, χωρίς να υποτιμά τη σημασία και αυτής της πλευράς. Βασική, ωστόσο, επιδίωξη του Οδηγού είναι η αναζήτηση καινοτόμων αλλά ταυτόχρονα εφαρμόσιμων και εναρμονισμένων με το θεσμικό πλαίσιο σχεδιαστικών λύσεων.

Παρόλα αυτά, ο Οδηγός έχει συγκεκριμένα όρια, που προκύπτουν κατά κύριο λόγο από την πολυπλοκότητα του δημόσιου χώρου της πόλης και τις ιδιαίτερες χωρικές και κοινωνικές ανάγκες:

- Είναι ένα τεύχος κατευθύνσεων και παλέτας προτάσεων. Δεν είναι ένα άθροισμα μελετών εφαρμογής άμεσα εφαρμόσιμων για κάθε περίπτωση, χωρίς συγκεκριμένη μελέτη από τις αρμόδιες υπηρεσίες ή τους μελετητές.
- Δεν είναι ένας τεχνικός οδηγός προδιαγραφών με κατασκευαστικές λεπτομέρειες για όλες τις περιπτώσεις.
- Ο Οδηγός δεν θα ασχοληθεί με ξεχωριστές και σημαντικής βαρύτητας περιπτώσεις που απαιτούνται ειδικές μελέτες (πχ. ιδιαίτερους δημόσιους χώρους, εμβληματικούς δρόμους, λεωφόρους). Ούτε με περιπτώσεις που ορίζονται από ένα συγκεκριμένο κανονιστικό πλαίσιο (δρόμοι γύρω από σχολεία, ποδηλατόδρομοι κ.α.).
- Ο Οδηγός λειτουργεί συμπληρωματικά και δεν αντικαθιστά την ανάγκη μελετών και ορθής διαχείρισης και συντήρησης του δημόσιου χώρου. Ειδικά για τους ανοιχτούς, κοινόχρηστους χώρους (όπως οι πλατείες, τα πάρκα, τα άλση, οι αρχαιολογικοί χώροι κ.α.),αν και ο Οδηγός μπορεί να συμβάλλει με κάποιες ιδέες, απαιτούνται ειδικές μελέτες που θα προσαρμόζονται στις ιδιαιτερότητες του προς μελέτη χώρου.

2.1.3 Η ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΟΔΗΓΟΥ

Η δομή του τεύχους ακολουθεί τα βασικά στοιχεία της μεθοδολογίας που περιγράφηκε. Συγκεκριμένα έχει ως εξής:

- **Κεφάλαιο 1**: Ανάδειξη της σύγχρονης σημασίας του δημόσιου χώρου και του ρόλου που έρχεται να επιτελέσει ο συγκεκριμένος Οδηγός για το σχεδιασμό, την προστασία και την καλύτερη διαχείριση του δημόσιου χώρου του Δήμου Αθηναίων.
- **Κεφάλαιο 2:** Καταγραφή των βασικών χαρακτηριστικών του Οδηγού, της μεθοδολογίας και της δομής του. Παρουσίαση διεθνών παραδειγμάτων αντίστοιχων οδηγών. Ανάδειξη των βασικών στόχων και σχεδιαστικών αρχών των παρεμβάσεων που προτείνει ο Οδηγός
- **Κεφάλαιο 3:** Μελέτη της υφιστάμενης κατάστασης του δημόσιου χώρου του Δήμου. Έρευνα πεδίου σε επίπεδο γειτονιάς. Καταγραφή του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου.
- **Κεφάλαιο 4**: Συγκρότηση της τυπολογίας των δημόσιων χώρων της πόλης. Δημιουργία της εργαλειοθήκης παρεμβάσεων σε αντιστοιχία με την προαναφερθείσα τυπολογία.
- **Κεφάλαιο 5:** Πιλοτική εφαρμογή της εργαλειοθήκης. Προκαταρκτικός σχεδιασμός επιλεγμένων περιοχών.
- **Κεφάλαιο 6:** Παράρτημα (εργαλειοθήκη) και Βιβλιογραφία



ΔΡΟΜΟΣ ΣΤΟ ΘΗΣΕΙΟ

© ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΟΔΗΓΟΥ



2.2 BENCHMARKING: ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ

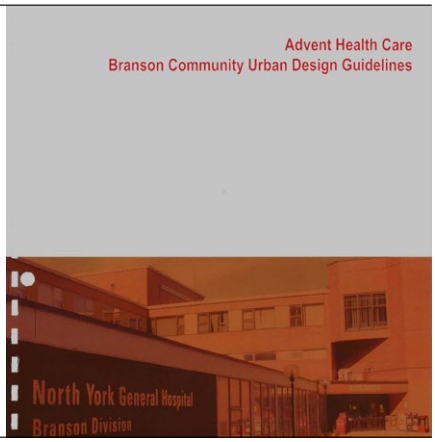
Οι Οδηγοί Σχεδιασμού (Design Guides), είναι μια αρκετά διαδεδομένη μέθοδος χάραξης πολιτικής για το σχεδιασμό του δημόσιου χώρου σε διεθνές επίπεδο. Ιδιαίτερα στις πόλεις του Ευρωπαϊκού Βορρά και των ΗΠΑ, όπου το θεσμικό πλαίσιο σχεδιασμού χαρακτηρίζεται από ευελιξία και αυξημένο ρόλο του ιδιωτικού τομέα, τέτοιοι οδηγοί αποτελούν σημαντικό μεθοδολογικό εργαλείο για την καθοδήγηση και τον έλεγχο αρκετών πτυχών του σχεδιασμού. Συνήθως συντάσσονται από τους Δήμους, ενώ αρκετές είναι και οι περιπτώσεις που αφορούν γειτονιές ή μικρότερες περιοχές παρεμβάσεων.

Η χρήση τους είναι πολλαπλή. Στις περισσότερες περιπτώσεις αποτελούν έναν οδηγό τυπολογιών ως προς ένα συγκεκριμένο αντικείμενο του σχεδιασμού (πχ. Shopfront Design Guides, Street Design Guides κ.α.) που απευθύνεται σε επιχειρηματίες και μελετητές. Σε άλλες περιπτώσεις, όπως σε αυτή της πόλης του Τορόντο, περιλαμβάνουν ακόμη και τεχνικές προδιαγραφές εκπόνησης συγκεκριμένης μικρής κλίμακας έργων. Τέλος, στρέφουν την προσοχή τους και στην «εικόνα της πόλης» προωθώντας μια συγκεκριμένη φυσιογνωμία σύμφωνα με τις επιθυμίες του εκάστοτε Δήμου και απευθύνονται περισσότερο σε πολίτες ή ομάδες πολιτών.

Η μορφή τους σχετίζεται με το περιεχόμενό τους και μπορούν να αποτελούν από ένα απλό κείμενο με συμβουλευτική ισχύ, μέχρι και ένα εκτενές τεχνικό κείμενο προδιαγραφών. Παρακάτω παρουσιάζουμε μερικά παραδείγματα Οδηγών και τα βασικά τους χαρακτηριστικά.

Τορόντο (Καναδάς) Streetscape Manual

Η πόλη του Τορόντο έχει έναν από τους πιο εκτενείς Online οδηγούς. Η προσέγγισή του ξεκινάει από την χάραξη στρατηγικής για το σύνολο της πόλης (City Wide Guidelines) και καταλήγει στη διαμόρφωση στρατηγικών μελετών στο επίπεδο της γειτονιάς (District Design Studies). Στις μελέτες αυτές, παρουσιάζονται οι βασικές αρχές σχεδιασμού των δημόσιων χώρων, ενώ ο οδηγός φτάνει μέχρι και στο πεδίο της εφαρμογής με συγκεκριμένες τυπολογίες και σχετικές τεχνικές προδιαγραφές (Streetscape Design Manual) για τους δρόμους, τις επιφάνειες κάλυψης, το φωτισμό και τον αστικό εξοπλισμό.



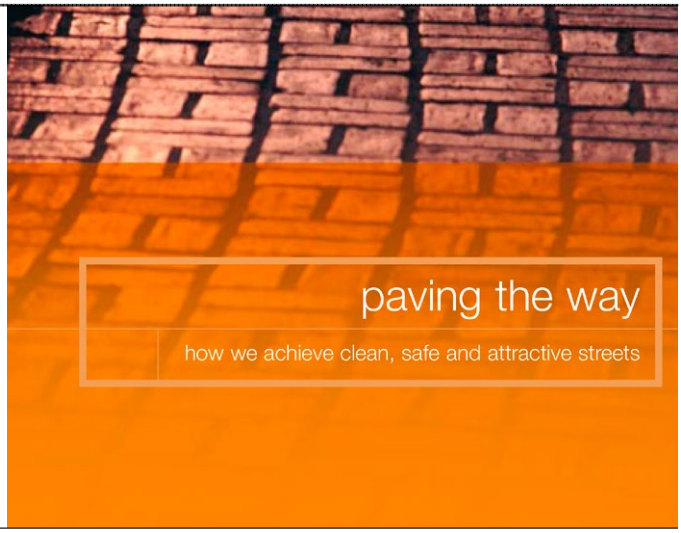


Νέα Υόρκη (Η.Π.Α.) Street Design Manual

Στην περίπτωση της Νέας Υόρκης, ο οδηγός έχει περισσότερο χαρακτήρα προώθησης μιας πρακτικής που έχει ήδη εφαρμοστεί στην πόλη, και λιγότερο χαρακτήρα τεχνικού οδηγού. Στόχος είναι να παρουσιάσει το έργο που έχει γίνει σαν μια «καλή πρακτική». Δεν απουσιάζει βέβαια η επιστημονική και τεχνική τεκμηρίωση, κάνοντας τη μεθοδολογία γύρω από τον συγκεκριμένο οδηγό αρκετά επιτυχημένη. Ο οδηγός αφού παρουσιάζει κάποια θέματα διαδικασιών και μεθοδολογιών μέσω μιας σειράς μελετών περίπτωσης (case studies), συνεχίζει με πέντε θεματικές που αφορούν στη γεωμετρία των δρόμων και των δημόσιων χώρων, το φωτισμό, τα υλικά, τον αστικό εξοπλισμό και τέλος το τοπίο.

National Association of City Transportation Officials (Η.Π.Α.) Urban Street Design Guide

Ο Online οδηγός της NACTO είναι η πιο πλήρης και οργανωμένη προσπάθεια δημιουργίας ενός οδηγού για τους δρόμους και το σχεδιασμό τους. Το πιο ενδιαφέρον στοιχείο είναι η παρουσίαση των προτάσεων με τρισδιάστατα μοντέλα, κάτι που δε το βρίσκουμε σε άλλους οδηγούς. Οι προτάσεις βέβαια περιορίζονται σε θέματα που έχουν να κάνουν με την κυκλοφορία και δεν γίνεται καμία αναφορά σε θέματα φωτισμού ή ποιότητας του χώρου.





CABE (Ηνωμένο Βασίλειο) Paving the Way

Το CABE (Commission for Architecture and the Built Environment) στο Ηνωμένο Βασίλειο μέχρι και την διάλυσή του το 2011 είχε ένα πολύ σημαντικό ρόλο σε αυτό που ονομάζεται Design Guidance, με πληθώρα οδηγών και παρουσιάσεων «καλών πρακτικών». Το Paving the Way αποτελεί έναν από αυτούς τους οδηγούς που αφορούν στο σχεδιασμό δρόμων και δημόσιων χώρων. Στα πλαίσια αυτού περιλαμβάνονται συγκεκριμένες σχεδιαστικές αρχές παρεμβάσεων, ενώ δεν εμπεριέχεται η προβολή συγκεκριμένων προτάσεων. συγκεκριμένων αρχών σχεδιασμού. Ο οδηγός δεν μπαίνει στην διαδικασία προβολής συγκεκριμένων προτάσεων.

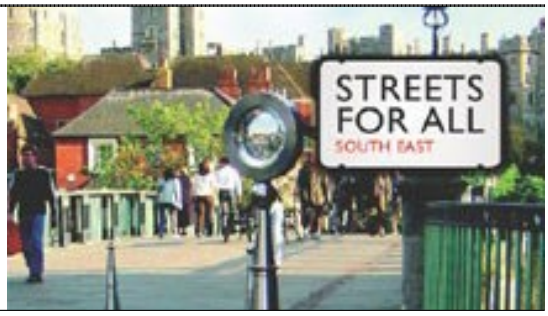
Department of Transport (Ηνωμένο Βασίλειο) Manual for Streets

Το Manual for Streets είναι ένας γενικός οδηγός που έχει εκδοθεί από το Department of Transport και απευθύνεται τόσο στους Δήμους, όσο και σε μελετητές και ιδιώτες στο Ηνωμένο Βασίλειο. Είναι ένα από τα καλύτερα παραδείγματα οδηγών καθώς προσπαθεί να προσεγγίσει το θέμα του σχεδιασμού με έναν ολιστικό τρόπο. Ο οδηγός χωρίζεται σε τρία μέρη. Στο πρώτο γίνεται μια προσπάθεια να παρουσιαστεί το ευρύτερο πλαίσιο και οι στόχοι του οδηγού. Μεγάλη σημασία δίνεται στο θεσμικό πλαίσιο, στις διαδικασίες που ακολουθούνται και στην εφαρμογή. Στο δεύτερο μέρος γίνεται μια επισκόπηση των κύριων αρχών σχεδιασμού και στρατηγικών. Τέλος, στο τρίτο μέρος παρουσιάζονται με μεγαλύτερη λεπτομέρεια θέματα φωτισμού, υλικών, αστικού εξοπλισμού κ.α.



Λονδίνο (Ηνωμένο Βασίλειο) Streets for all

Το Streets for all είναι ο οδηγός για την πόλη του Λονδίνου. Η ιδιαιτερότητά του σχετίζεται με τη μεγάλη λεπτομέρεια όσον αφορά στην κατασκευή και την υλοποίηση των προτάσεων με σχέδια, οι οποίες εμπλουτίζονται με τα αντίστοιχα σκαριφήματα και το απαραίτητο φωτογραφικό υλικό.





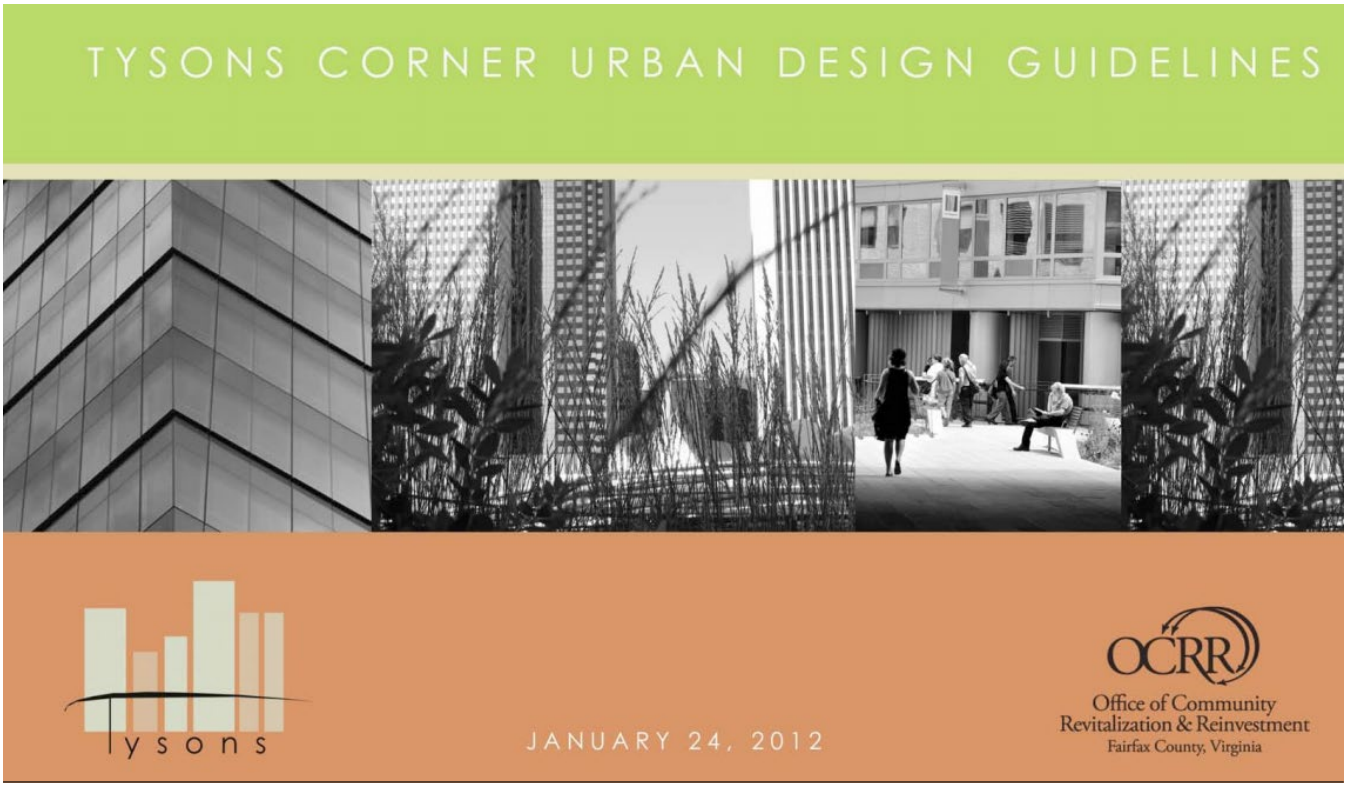
HEREFORD TOWN CENTRE:
STREETSCAPE DESIGN STRATEGY
KEY PRINCIPLES
APRIL 2009

Hereford (Ηνωμένο Βασίλειο) Streetscape Design Strategy

Ενδιαφέροντα στοιχεία προκύπτουν και από την περίπτωση της πόλης του Hereford και την στρατηγική της για τον σχεδιασμό των δρόμων του ιστορικού κέντρου. Το τεύχος Streetscape Design Strategy που εκδόθηκε πριν μερικά χρόνια, είναι μια πετυχημένη περίπτωση εφαρμογής σχεδιαστικών αρχών που έχουν εκδοθεί από άλλους οργανισμούς (CABE, Department of Transport), στην περίπτωση μιας μικρής πόλης. Οι μελετητές στη συγκεκριμένη περίπτωση έχουν προχωρήσει και σε ένα ενδεικτικό σχέδιο διαχείρισης (Masterplan) για τον χαρακτήρα και την ποιότητα των οδών, ένα αρκετά σημαντικό εργαλείο.

Tysons (ΗΠΑ) Streetscape Guidelines

Ένας από τους καλύτερους και πρωτοπόρους οδηγούς με έμφαση στο Tree Space Design. Έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την περίπτωση της Αθήνας διότι αντιμετωπίζει την πρόκληση της ακατάλληλης χρήσης βλάστησης στα αστικά κέντρα (λανθασμένες επιλογές στην τυπολογία δέντρων, ανεπαρκής όγκος χώματος κόκ) . Εκδόθηκε από «The Office of Community Revitalization and Reinvestment (OCRR)», Fairfax County, στην πολιτεία της Βιρτζίνια.





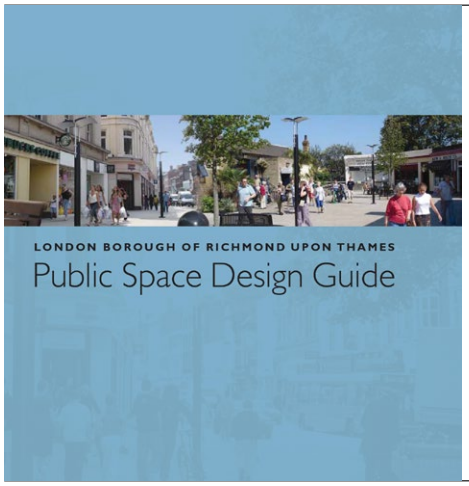
Landcom Street Tree Guidelines

Αποτελεί έναν σημαντικό οδηγό χρήσιμο για την σωστή επιλογή δένδρων, μέσω μιας δομημένης μεθοδολογίας. Η μεθοδολογία αυτή έχει ως στόχο να διαμορφώσει ένα συνεκτικό δεσμό μεταξύ του σχεδιασμού και της υλοποίησης, καθορίζοντας τα βέλτιστα χαρακτηριστικά που πρέπει να διαθέτουν τα δέντρα των δρόμων. Θέτει τα κριτήρια για τις επιλογές διάταξης των δένδρων στους δρόμους, την επιλογή και τις τεχνικές βέλτιστης πρακτικής για την υλοποίηση των προτάσεων.



Ipswich (Ηνωμένο Βασίλειο) Streetscape Design Guidelines

Εξαιρετικό τεύχος οδηγού με έμφαση στην αξία των φυτεύσεων στο αστικό περιβάλλον και την ανάγκη για θέσπιση ελάχιστων προτύπων, με σκοπό τη μεγιστοποίηση της φύτευσης κατάλληλου φυτικού υλικού. Η έμφαση στη διεπιστημονικότητα και η ανάδειξη της αξίας δομικών και πράσινων «συστατικών» κάνει τον οδηγό αυτό πολύ σημαντικό.



Richmond upon Thames (Ηνωμένο Βασίλεια) Public Space Design Guide

Πρόκειται για ένα προάστιο του ευρύτερου Λονδίνου, που συγκρότησε μια ομάδα Αστικού Σχεδιασμού ώστε να διαμορφώσει τους άξονες των παρεμβάσεων στο σύνολο του δημόσιου χώρου. Παρότι, δεν προχωρά σε αναλυτικό σχεδιασμό, ο συγκεκριμένος οδηγός έχει ενδιαφέρον γιατί θέτει κατευθύνσεις για ένα μεγάλο εύρος παρεμβάσεων, από την πολιτική και τις διαδικασίες που πρέπει να υιοθετηθούν μέχρι τα υλικά, τον αστικό εξοπλισμό, τις φυτεύσεις, τη διαχείριση του νερού κ.α., ενώ περιλαμβάνει και συγκεκριμένα παραδείγματα παρεμβάσεων με φωτογραφίες πριν και μετά.

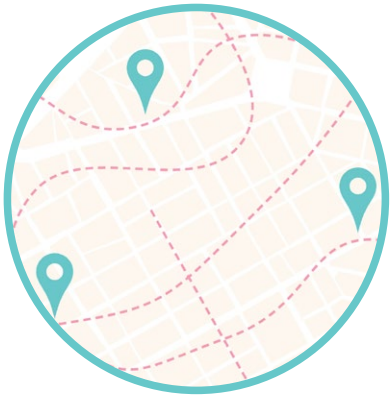
2.3 ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΡΧΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

Οι πλατείες, τα πάρκα και οι δρόμοι καλύπτουν ένα σημαντικό μέρος του συνόλου της έκτασης του Δήμου Αθηναίων. Η κατάσταση στην οποία βρίσκονται έχει σημαντική επίδραση στο αστικό περιβάλλον (δομημένο και αδόμητο) και στις συνθήκες διαβίωσης των κατοίκων, όχι μόνο του Δήμου αλλά και ολόκληρης της μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας και της περιφέρειας Αττικής. Λαμβάνοντας υπόψη από τη μία τους αυστηρούς περιορισμούς του ελληνικού θεσμικού πλαισίου και από την άλλη την πλούσια διεθνή εμπειρία στα ζητήματα του αστικού σχεδιασμού, επιχειρούμε



2.3.1 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ

Στο πλαίσιο του Οδηγού προτείνονται παρεμβάσεις ενίσχυσης του επιπέδου ασφάλειας του οδικού δικτύου και βελτίωσης της πρόσβασης των κατοίκων στις διάφορες χρήσεις και λειτουργίες της πόλης, με ειδική μέριμνα για τις ευάλωτες κοινωνικές ομάδες (ηλικιωμένα άτομα, ΑΜΕΑ, παιδιά κ.α.). Η επίτευξη των παραπάνω προϋποθέτει την υιοθέτηση μιας σειράς σχεδιαστικών δράσεων, από μεθόδους μείωσης της ταχύτητας των οχημάτων και βελτίωσης της οδικής συμπεριφοράς (πχ ενίσχυση προσοχής οδηγού), μέχρι τον περιορισμό της νόμιμης και παράνομης παρόδιας στάθμευσης. Εν γένει, στόχος είναι η ενθάρρυνση των κατοίκων να μειώσουν την χρήση ΙΧ επιλέγοντας τις μετακινήσεις με τις δημόσιες συγκοινωνίες, το ποδήλατο ή τα πόδια.



2.3.2 ΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ ΩΣ «ΔΙΚΤΥΟ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ» ΚΑΙ «ΔΙΚΤΥΟ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΡΑΣΙΝΟΥ»

Η ενίσχυση των καθημερινών μετακινήσεων των πεζών με την βελτίωση της συνδεσιμότητας μεταξύ των δημόσιων χώρων, σημαντικών σημείων της πόλης, αποτελεί μια δεύτερη αρχή του Οδηγού. Οι προτάσεις περιλαμβάνουν άξονες που εξυπηρετούν τοπικές κυκλοφοριακές ανάγκες, ενώ προτείνεται και η διαμόρφωση ασφαλών διαδρομών, προσιτών και άνετων για τον καθημερινό περίπατο και τη χρήση ποδηλάτου.

Επιδιώκεται η σύνδεση σημαντικών χώρων πρασίνου, ειδικά κατά τη φορά των επικρατούντων ανέμων, και η ενίσχυσή τους με υψηλό αρδευόμενο πράσινο, με στόχο τη δημιουργία δικτύων αστικού πρασίνου. Μέσω των πράσινων διαδρομών (green corridors) βελτιώνεται το μικροκλίμα και η ενδυνάμωση της οικολογικής λειτουργίας.



2.3.3 ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΑΘΗΝΑΙΩΝ

Οι δρόμοι καταλαμβάνουν ένα μεγάλο μέρος των αδόμητων εκτάσεων του αστικού ιστού και δεν λειτουργούν μόνο ως δίκτυα μετακίνησης εμπορευμάτων και ανθρώπων. Βασική μας αρχή, είναι η ένταξη των δρόμων στο σύστημα δημόσιων χώρων της πόλης. Η ενίσχυση της λειτουργίας τους ως ελεύθερων δημόσιων χώρων θα δράσει πολλαπλασιαστικά στη βελτίωση της ποιότητας της αστικής ζωής. Προκρίνεται η δημιουργία χώρων στάσης και πρασίνου με κατάλληλο αστικό εξοπλισμό (π.χ. φωτιστικά, καθίσματα, στάθμευση ποδηλάτων) σε επεκτάσεις πεζοδρομίων και νησίδες. Παράλληλα, επιχειρείται μέσω κατάλληλου σχεδιασμού η ενθάρρυνση της καθημερινής σωματικής άσκησης (περπάτημα, τρέξιμο, ποδήλατο), καθώς και πλήθους ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα σε υπαίθριους χώρους.

μια ολοκληρωμένη προσέγγιση των κοινόχρηστων χώρων της Αθήνας ως βασικών υποδοχέων της δημόσιας ζωής της πόλης.

Οι παρεμβάσεις που θα προτείνει ο Οδηγός εκκινούν από κάποιες βασικές αρχές, που καθορίζονται από λειτουργικούς και αισθητικούς παράγοντες ενώ ταυτόχρονα δεν παραγνωρίζουν τις περιβαλλοντικές, κοινωνικές και οικονομικές παραμέτρους. Οι αρχές παρεμβάσεων του Οδηγού του Δήμου Αθηναίων είναι οι εξής:



2.3.4 ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΜΕ ΑΞΟΝΑ ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ

Η βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων των διαρκώς αναπτυσσόμενων αστικών κέντρων, η μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και των εκπομπών αερίων του φαινομένου του θερμοκηπίου, η μείωση της ρύπανσης των υδάτινων αποδεκτών και των πλημμυρικών φαινομένων, ο περιορισμός του περιβαλλοντικού θορύβου και η διατήρηση του μικροκλίματος σε επίπεδα θερμικής άνεσης συνιστούν πρόκληση για τον σχεδιασμό. Στα πλαίσια ενός βιώσιμου σχεδιασμού ιεραρχείται η προστασία και ενίσχυση του φυσικού ίχνους στον αστικό ιστό, η σωστή χρήση της βλάστησης, η αξιοποίηση του υδάτινου στοιχείου. Τέλος, εξίσου σημαντική είναι η επιλογή κατάλληλων υλικών (ψυχρών υλικών) για την επίστρωση του εδάφους, τον αστικό εξοπλισμό, και τα διάφορα πρόσθετα στοιχεία, υλικών με αντοχή στη φυσική φθορά και τα ακραία καιρικά φαινόμενα.



2.3.5 ΣΧΕΔΙΑΖΟΝΤΑΣ ΕΦΙΚΤΕΣ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΕΣ ΛΥΣΕΙΣ

Με επίγνωση των ορίων που τίθενται από την ελληνική νομοθεσία, ο Οδηγός επιχειρεί να διαμορφώσει ένα συνεκτικό πλαίσιο παρεμβάσεων και δράσεων που δεν θα προσκρούει σε νομικά εμπόδια, αλλά θα είναι άμεσα υλοποιήσιμο από τον εκάστοτε αρμόδιο φορέα. Παράλληλα, το υψηλό κόστος των εργασιών ανακατασκευής και συντήρησης του οδικού δικτύου και των δημόσιων χώρων γενικότερα, μας οδηγεί αφενός στη διατύπωση προτάσεων που απαιτούν χαμηλές δαπάνες, αφετέρου σε μια βαθύτερη ανάγνωση των δυναμικών της πόλης και των επιθυμιών των κατοίκων της και έναν πιο μακρόπνοο, αλλά και ευέλικτο, σχεδιασμό.



2.3.6 ΣΧΕΔΙΑΖΟΝΤΑΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ ΚΑΙ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ

Η ταυτότητα μιας περιοχής, καθορίζεται σε μεγάλο βαθμό από τους δρόμους, τις πλατείες, τα πάρκα, συνολικά το δημόσιο χώρο της. Έτσι, οι σχεδιαστικές προτάσεις οφείλουν να λαμβάνουν υπόψη τα τοπικά χαρακτηριστικά, τη σχέση τους με τις χρήσεις γης της ευρύτερης περιοχής και τις ίδιες τις χρήσεις του δημόσιου χώρου. Από τον αστικό εξοπλισμό μέχρι τις συνδέσεις με μνημεία ή άλλες περιοχές ιδιαίτερης σημασίας, η σχέση των παρεμβάσεων με την «ταυτότητα» της περιοχής αποτελεί κομβικό άξονα του σχεδιασμού.

3



3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

3.1 ΠΡΟΣΕΓΓΙΖΟΝΤΑΣ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΧΩΡΟ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΑΘΗΝΑΙΩΝ



ΔΡΟΜΟΣ ΣΤΟ ΚΟΥΚΑΚΙ

© ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΟΔΗΓΟΥ

Η μεθοδολογία του Οδηγού, υποστηρίζει ότι ο δημόσιος χώρος της πόλης περιλαμβάνει τόσο τους υφιστάμενος κοινόχρηστους χώρους και χώρους πρασίνου, όσο και το δίκτυο δρόμων και πεζοδρόμων. Με αυτή την αποδοχή, ο δημόσιος χώρος καταλαμβάνει, σύμφωνα με τη μέτρηση του UN-HABITAT[10], το 28,6% της έκτασης του Δήμου Αθηναίων. Το ποσοστό αυτό είναι συγκρίσιμο με άλλες ευρωπαϊκές πρωτεύουσες δείχνοντας τις δυνατότητες από τη σωστή διαχείριση των δημόσιων αδόμητων χώρων της πόλης. Σύγχρονες μελέτες που έχουν εκπονηθεί για το Δήμο Αθηναίων[11], αναδεικνύουν ότι το πρόβλημα δεν είναι κυρίως η απουσία ελεύθερων χώρων, αλλά η κακή κατανομή, η κακή ποιότητα, η εγκατάλειψη, ο κατακερματισμός και η καταπάτησή τους.

Με βάση την επεξεργασία της επιστημονικής ομάδας του Οδηγού[12], προκύπτει ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των δημόσιων χώρων καλύπτεται από το δίκτυο δρόμων και πεζοδρόμων (περίπου 17% της συνολικής έκτασης του Δήμου). Το ποσοστό αυτό ενισχύει περαιτέρω τη βασική αρχή για αναγνώριση του οδικού δικτύου ως δημόσιου χώρου. Δεν μπορεί μια τόσο μεγάλη έκταση αδόμητων χώρων να προορίζεται μόνο για το αυτοκίνητο.

Η διάκριση μεταξύ δρόμων και λοιπών κοινόχρηστων χώρων είναι μια βασική κατηγοριοποίηση που ακολουθεί ο Οδηγός στα πλαίσια της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης των δημόσιων χώρων. Δεν είναι, όμως, από μόνη της επαρκής, καθώς τα χαρακτηριστικά, η διαμόρφωση, η γεωμετρία ακόμη και η χρήση αυτών των χώρων καθορίστηκε από την ίδια την ιστορική εξέλιξη της πόλης και την ανάπτυξη των περιοχών-γειτονιών της. Έτσι, η ανάλυση σε ένα πρώτο επίπεδο θα προσπαθήσει να εντοπίσει τα βασικά ποιοτικά χαρακτηριστικά των χωρικών ενοτήτων του Δήμου.

Στη συνέχεια, η ανάλυση θα προχωρήσει σε μεγαλύτερο «βάθος» αξιοποιώντας διαφορετικές χωρικές μονάδες, φτάνοντας μέχρι και την πιο μικρή κλίμακα της γειτονιάς. Η έρευνα πεδίου συνοδεύεται με φωτογραφικό υλικό για την περιγραφή των βασικών χαρακτηριστικών.

Η παραπάνω καταγραφή, θα καταλήξει στη συγκέντρωση και ομαδοποίηση των βασικών στοιχείων που συνθέτουν την υφιστάμενη κατάσταση του δημόσιου χώρου του Δήμου Αθηναίων. Η ταξινόμηση αυτή, ιεραρχείται ψηλά από τον Οδηγό, καθώς αποτελεί ένα σημαντικό εργαλείο στα χέρια των αρμόδιων υπηρεσιών του Δήμου, των μελετητών αλλά και του ευρύτερου κοινού.

10. UN-HABITAT. 2013. Streets as Public Spaces and Drivers of Urban Prosperity. Nairobi: UN-HABITAT

11. Κατά κύριο λόγο το Σχεδίου Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (ΣΟΑΠ) για το κέντρο της Αθήνας, καθώς το «ΕΡΓΟ: ΑΘΗΝΑ 2020», το οποίου το κείμενο διαβούλευσης έχει αναρτηθεί δημόσια στο http://www.developathens.gr/athina2020/

12. Επεξεργασία των γεωχωρικών δεδομένων του ΣΟΑΠ για το κέντρο της Αθήνας

3.2 Η ΤΡΙΜΕΡΗΣ ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

Η ανάγνωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και κατ' επέκταση του δημόσιου χώρου στο Δήμο Αθηναίων έχει άμεση σχέση με τον τρόπο εξέλιξης της πόλης. Όπως προκύπτει από την «Απογραφή Πληθυσμού – Κατοικιών» της ΕΛΣΤΑΤ για το 2011, το μεγαλύτερο μέρος του κτιριακού αποθέματος στο Δήμο Αθηναίων κατασκευάστηκε την εικοσαετία 1960 - 1980. Εντούτοις, ο αστικός ιστός και ο δημόσιος χώρος της πόλης ήταν σε μεγάλο βαθμό διαμορφωμένα, ήδη από το τέλος του πολέμου.

Σε μια – σε μεγάλο βαθμό- διαμορφωμένη ρυμοτομία, η κατασκευαστική έκρηξη της αντιπαροχής, αν και άλλαξε την εικόνα της πόλης, δεν μετέβαλλε αισθητά το δημόσιο χώρο της. Το συνεχές σύστημα δόμησης δεν έδωσε τη δυνατότητα ραγδαίων μετασχηματισμών της δομής της πόλης και του οδικού της δικτύου. Οι πλατείες και οι άλλοι κοινόχρηστοι χώροι, είχαν κατά κύριο λόγο διαμορφωθεί πριν από τη δεκαετία του 50. Μετά το σχηματισμό του ελληνικού κράτους, μπορούν να διακριθούν τρεις φάσεις διαμόρφωσής του δημόσιου χώρου της Αθήνας. Από το 1834 μέχρι το 1963, από το 1964 μέχρι το 1909 και από το 1910 μέχρι το 1940[13].

Ο αστικός χώρος της Αθήνας μπορεί να διακριθεί σε τρεις βασικές χωρικές[14]. Η τριμερής αυτή δομή βρίσκεται σε αντιστοιχία με την ιστορική εξέλιξη της πόλης και διακρίνεται και στα πολεοδομικά και στα μορφολογικά χαρακτηριστικά του χώρου.

3.2.1 Ο ΠΑΛΑΙΟΣ ΙΣΤΟΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ (ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ)

Πρόκειται για τον κατεξοχήν πυρήνα του ιστορικού κέντρου που απλώνεται στους βόρειους πρόποδες της Ακρόπολης. Περιλαμβάνει το Εμπορικό Τρίγωνο, τις συνοικίες της Πλάκας, του του Ψυρρή, του Μοναστηρακίου και του Θησείο, καθώς και κομμάτι του Μεταξουργείου, κοντά στην πλατεία Ομονοίας και την πλατεία Καραϊσκάκη.

Το μεγαλύτερο τμήμα της περιοχής διατηρεί τη γεωμετρία του παραδοσιακού-μεσαιωνικού ιστού με τους στενούς δρόμους, τους μικρούς δημόσιους χώρους, τη συμπαγή δομή και τα χαμηλά ύψη κτιρίων. Οι γειτονιές του παλιού ιστού αποτελούν τον κεντρικό προορισμό των επισκεπτών της πόλης, καθώς φιλοξενούν και τους σημαντικότερους αρχαιολογικούς χώρους. Τα τελευταία χρόνια, παρατηρείται ένας έντονος προσανατολισμό των χρήσεων προς τη διασκέδαση-αναψυχή και το εμπόριο, ενώ η βιοτεχνία που παραδοσιακά χαρακτήριζε περιοχές όπως το Εμπορικό Τρίγωνο έχει υποστεί σημαντική μείωση.

Το δίκτυο των στενών και μικρών δρόμων της περιοχής βρίσκεται συχνά σε σύγκρουση με σύγχρονες λειτουργίες και χρήσεις. Η «εισβολή» του αυτοκινήτου σε σημαντική έκταση αυτής της περιοχής και η κυκλοφοριακή συμφόρηση που προκαλεί, συμβάλλει στην περιβαλλοντική υποβάθμιση της περιοχής . Οι πεζοδρομήσεις και οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις των τελευταίων δεκαετιών αν και έχουν βελτιώσει την εικόνα της περιοχής δεν έχουν οδηγήσει σε επίλυση αυτού του προβλήματος. Πιθανές παρεμβάσεις σε αυτή τη χωρική ενότητα, οφείλουν να βασιστούν πάνω στην ιδιαίτερη ταυτότητά της

3.2.2 ΤΟ ΜΝΗΜΕΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Ως μνημειακό κέντρο περιγράφονται κεντρικές περιοχές της πόλης που ορίζονται από τους βασικούς «μνημειακούς» άξονες (λεωφόροι Πανεπιστημίου, Σταδίου, Ακαδημίας, Βασιλίσσης Σοφίας, Αλεξάνδρας, Πατησίων, Αμαλίας, Βασιλέως Κωνσταντίνου, Βασιλίσσης Όλγας, Πειραιώς, Αγίου Κωνσταντίνου) στους οποίους βρίσκεται και το σημαντικότερο κτιριακό απόθεμα της κληρονομιάς του νεοκλασικισμού (Αθηναική Τριλογία, Κτίριο Βουλής, Ζαππειο, ΕΜΠ, Αρχαιολογικό Μουσείο κ.α.).

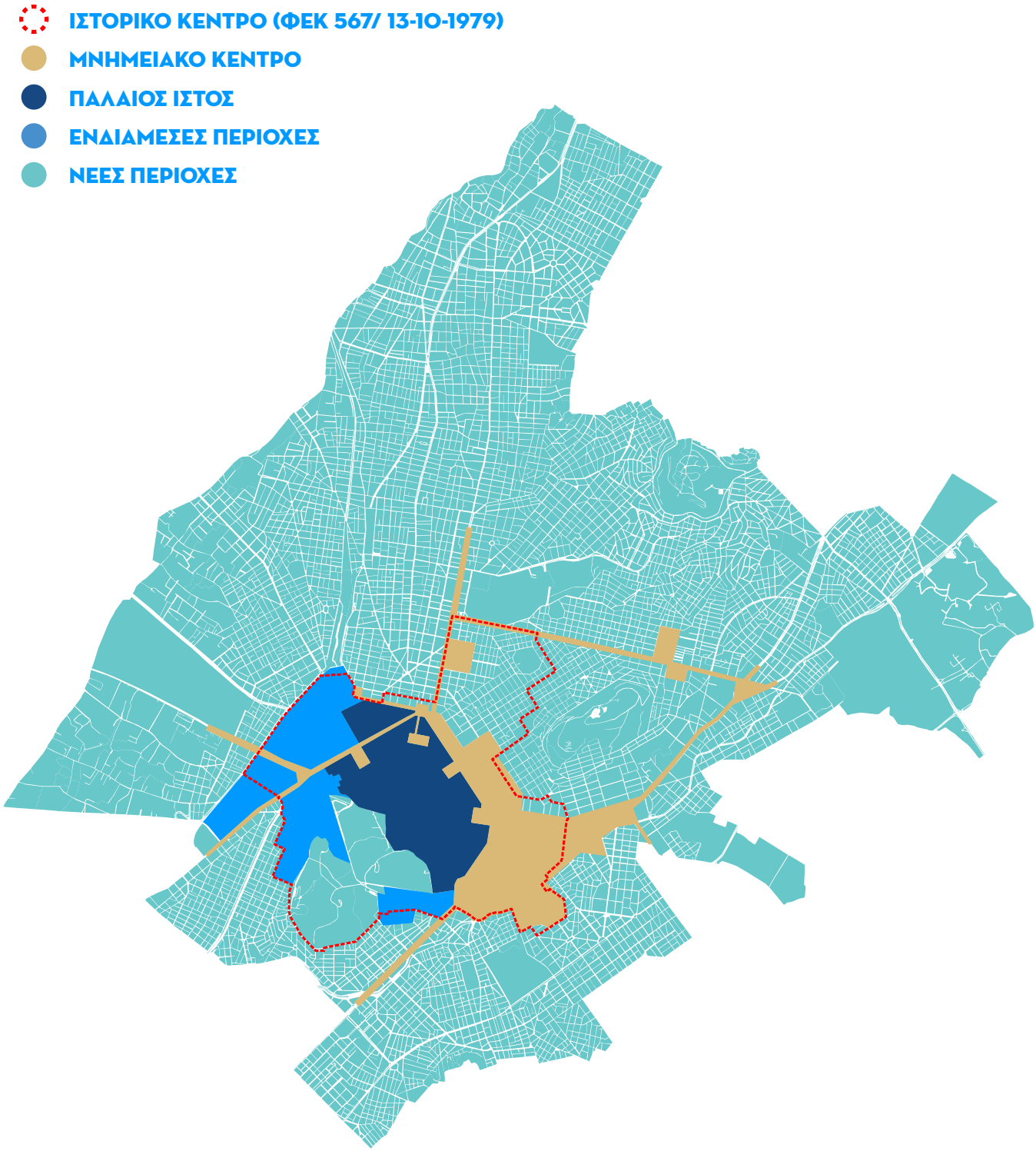
13. Μελαμπιανάκη, Ευγενία. 2006. Οι πλατείες της Αθήνας: 1834-1945. Διαδικασία διαμόρφωσης, λειτουργία, πολεοδομική σημασία. Διδακτορική Διατριβή. Τμήμα Αρχιτεκτόνων, ΕΜΠ. Αθήνα

14. Ο Οδηγός βασίστηκε στη μεθοδολογία ανάγνωσης που προτείνεται στο ερευνητικό προγράμματος του ΥΠΕΧΩΔΕ με το ΕΜΠ: «Αισθητική αναβάθμιση του ιστορικού κέντρου των Αθηνών». Επιστημονικός Υπεύθυνος: Γιώργος Παρμενίδης. 2002-2003. Καθώς, το ερευνητικό εστιάζει στο Ιστορικό Κέντρο της πόλης, του οποίου μάλιστα την επέκταση προτείνει, ενώ ο Οδηγός αναφέρεται στο σύνολο του Δήμου, η επιστημονική ομάδα προχώρησε σε μια επέκταση της μεθοδολογίας του ερευνητικού.

ΧΑΡΤΗΣ 3

ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

*ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΥΠΕΧΩΔΕ-ΕΜΠ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ



Οι περιοχές αυτές χαρακτηρίζονται από τη γεωμετρία των μεγάλων δρόμων που αποτελούν ταυτόχρονα και τους βασικούς κυκλοφοριακούς άξονες της πόλης, τόσο για ΙΧ όσο και για πεζούς. Η ποιότητα των οδών αυτών είναι μοναδική στην πόλη, με μεγάλα πεζοδρόμια και ικανοποιητικές φυτεύσεις. Ορισμένοι από τους σημαντικότερους δημόσιους χώρους της πόλης, συγκαταλέγονται σε αυτή τη χωρική ενότητα (Πλατεία Συντάγματος, Πλατεία Ομονοίας, Πλατεία Κουμουνδούρου, Πλατεία Κοτζιά, Εθνικός Κήπος, Πάρκο Ευαγγελισμού κ.α.).

Η διατήρηση της υπάρχουσας κατάστασης και ποιότητας του δημόσιου χώρου οφείλει να είναι βασικός στόχος. Οποιεσδήποτε νέες προτάσεις και παρεμβάσεις θα πρέπει να έρθουν αντιμέτωπες με τον ιστορικό χαρακτήρα της περιοχής.

3.2.3 Ο ΝΕΟΤΕΡΟΣ ΙΣΤΟΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Ο νεότερος ιστός της πόλης περιλαμβάνει το μεγαλύτερο κομμάτι του σημερινού Δήμου. Πρόκειται για τα τμήματα που οικοδομήθηκαν στη νεότερη εποχή και δεν αποτελούν κομμάτι των προηγούμενων δύο χωρικών ενοτήτων. Παρότι έχουν σοβαρές διαφοροποιήσεις εντός τους, έχουν σημαντικά κοινά χαρακτηριστικά που τα διαφοροποιούν από τις προηγούμενες δύο κατηγορίες.

Στην πλειονότητά τους, είχαν παλαιότερα αναπτυχθεί ως γειτονιές κατοικίας, αλλά σήμερα υποδέχονται κεντρικές λειτουργίες. Παρόλα αυτά, η κατοικία συνεχίζει να είναι μια από τις βασικές χρήσεις των περιοχών αυτών. Στο νεότερο ιστό της πόλης, εντοπίζονται οι μεγαλύτερες πυκνότητες δόμησης που χαρακτηρίζουν τη σημερινή

ΚΑΡΑΓΙΩΡΓΗ ΣΕΡΒΙΑΣ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ

© ΑΔΑΜ ΔΟΥΛΓΕΡΑΚΗΣ



Η ΛΑΓΟΥΜΙΤΖΗ ΣΤΟ ΝΕΟ ΚΟΣΜΟ

© ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΟΔΗΓΟΥ

εικόνα της Αθήνας. Ο αδόμητος χώρος, είναι συνήθως μικρός σε σχέση με το δομημένο, καθώς και τα πλάτη των δρόμων σε σχέση με το ύψος των κτιρίων. Η κατάσταση των πεζοδρομίων, των φυτεύσεων, του αστικού εξοπλισμού και του φωτισμού είναι σε γενικές γραμμές, μη ικανοποιητική.

Η οργάνωση των περιοχών αυτών ακολουθεί στις περισσότερες περιπτώσεις το συνεχές ιπποδάμειο σύστημα, παρά τις διαφοροποιήσεις που προκύπτουν από τις διαφορετικές χρήσεις, αξίες γης κ.α. Σαφώς, στην πολύ μεγάλη αυτή χωρική ενότητα, υπάρχουν σημαντικοί δημόσιοι χώροι, ωστόσο είναι κατά πολύ λιγότεροι από τους αναγκαίους, αν λάβουμε υπόψιν την πληθυσμιακή πυκνότητά της.

Σε αυτή την ενότητα θα επικεντρωθεί κυρίως ο Οδηγός. Αποτελεί τη χωρική ενότητα με το μεγαλύτερο πρόβλημα ως προς το δημόσιο χώρο της αλλά και με τις μεγαλύτερες δυνατότητες μετασχηματισμών. Τόσο ο παλαιός ιστός όσο και το μνημειακό κέντρο έχουν τέτοιες ιδιαιτερότητες, θεσμικές ιδιομορφίες και ποιότητες, που μειώνουν τις δυνατότητες για καθολικές κατευθύνσεις παρεμβάσεων. Αντίθετα, ο ιδιαίτερα επιβαρυμένος νεότερος ιστός, που φιλοξενεί τη συντριπτική πλειονότητα των Αθηναίων πολιτών, απαιτεί ιδιαίτερο ενδιαφέρον ώστε να αποκτήσει ένα σύγχρονο και ποιοτικό δημόσιο χώρο.

Βεβαίως, εντός του νεότερου ιστού, υπάρχουν σημαντικές διαφοροποιήσεις ως προς το χαρακτήρα και την επικρατούσα χρήση. Οι παρεμβάσεις που θα προταθούν, επιδιώκουν να προσαρμοστούν σε αυτές τις διαφοροποιήσεις. Για να το επιτύχουν, απαιτείται μια βαθύτερη εστίαση στον αστικό χώρο του Δήμου Αθηναίων.



3.3 Η ΠΟΙΟΤΗΤΑ/ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΙΣ ΓΕΙΤΟΝΙΕΣ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

ΟΔΟΣ ΕΡΜΟΥ

© ΑΔΑΜ ΔΟΥΛΓΕΡΑΚΗΣ

Η κατηγοριοποίηση του δημόσιου χώρου της Αθήνας, που προηγήθηκε, παρουσίασε μια εισαγωγική ταξινόμηση για την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης. Στα πλαίσια του παρόντος Οδηγού, απαιτείται η εστίαση να φτάσει σε μεγαλύτερο βάθος. Για το σκοπό αυτό, κρίθηκε αναγκαία η επιτόπια έρευνα και καταγραφή από την επιστημονική ομάδα.

Ωστόσο προτού παρουσιαστεί η μεθοδολογία και τα αποτελέσματα αυτής της καταγραφής, κρίθηκε βοηθητικό να παρατεθεί ένας χάρτης της Πόλης με κάποια περισσότερα στοιχεία για καλύτερο προσανατολισμό. Όπως παρουσιάζεται στο χάρτη 4, ο Δήμος Αθηναίων χωρίζεται σε 7 Δημοτικές Κοινότητες. Κάθε μια από αυτές, χωρίζεται σε επιμέρους περιοχές και κάθε περιοχή σε γειτονιές. Η ύπαρξη διαφορετικών χωρικών μονάδων είναι σημαντική για την κατανόηση του χώρου και τη διαμόρφωση εντοπισμένων χωρικών πολιτικών.

Η καταγραφή που υλοποίησε η επιστημονική ομάδα παρουσιάζεται στους επόμενους χάρτες (5 και 6). Ο πρώτος παρουσιάζει τη γεωμετρία των οδών στο Δήμο Αθηναίων. Πρόκειται για μια ποσοτική ανάλυση που βασίζεται στα πλάτη των οδών. Στη συνέχεια επιχειρείται μια ποιοτική ανάλυση- αξιολόγηση της ποιότητας των δρόμων και πεζοδρόμων.

Πρόκειται για μια αξιολόγηση αναφορικά με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά των δρόμων. Κάποια από τα χαρακτηριστικά αυτά είναι τα παρακάτω:

- Ποιότητα- Κατάσταση αστικού εξοπλισμού και υλικών
- Θέματα κυκλοφορίας και στάθμευσης
- Κατάσταση Πεζοδρομίων, Φυτεύσεων, Φωτισμού
- Ζητήματα ασφάλειας και προσβασιμότητας
- Αναντιστοιχία χρήσεων με γεωμετρία δρόμου
- Ποιότητα σχεδιασμού
- Γενικά ζητήματα λειτουργικότητας – χρηστικότητας

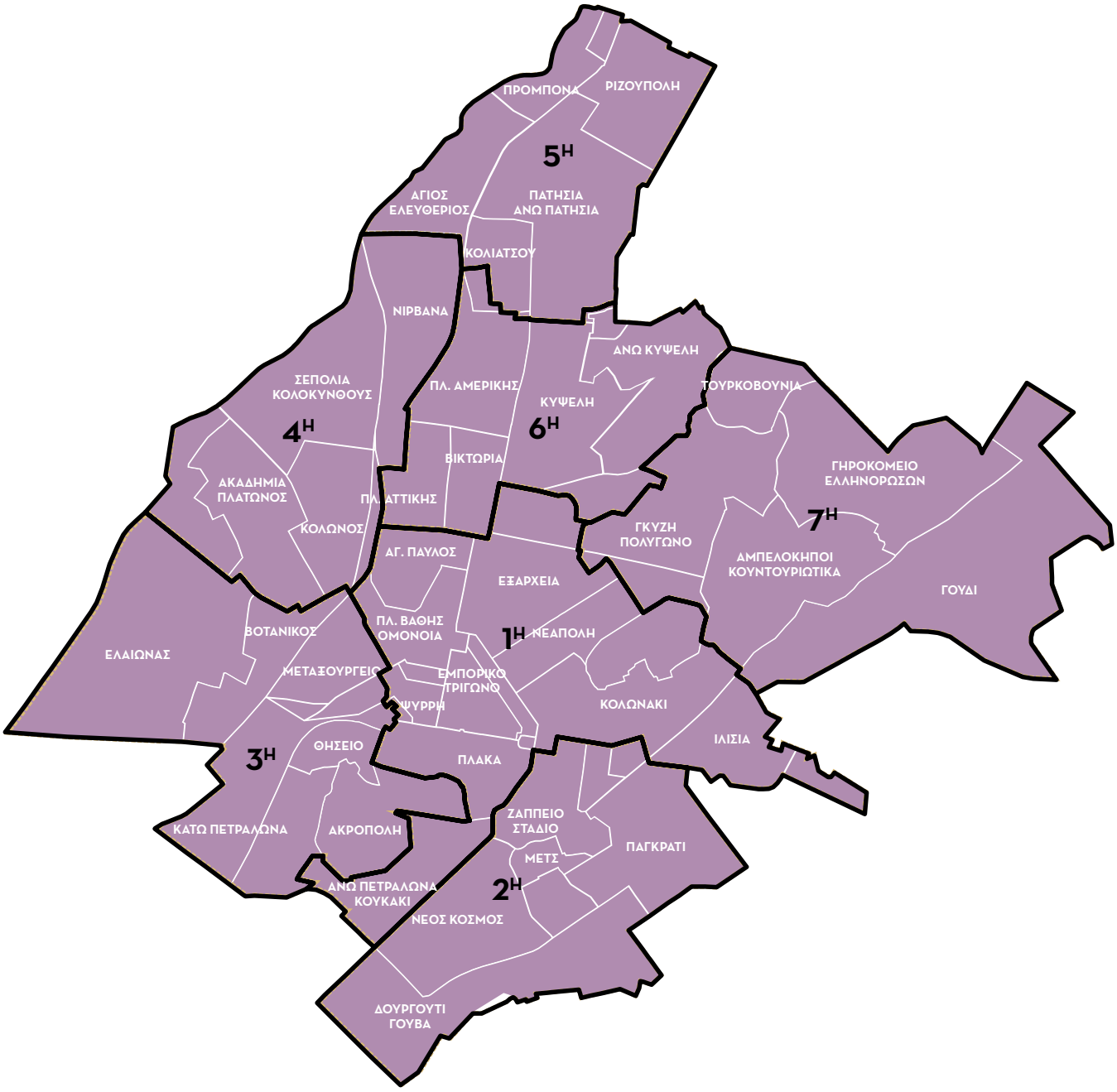
Τόσο η καταγραφή της γεωμετρίας, όσο και η ποιοτική αξιολόγησή ολόκληρου του δικτύου δρόμων και πεζοδρόμων της Αθήνας αποτελούν τολμηρά εγχειρήματα που δεν μπορούν να αποφύγουν περιπτώσεις γενικεύσεων ή και αστοχιών. Ωστόσο, υποστηρίζεται ότι, από την καταγραφή αυτή παρουσιάζεται ικανοποιητικά η γενική εικόνα της υφιστάμενης κατάστασης του μεγαλύτερου κομματιού του δημόσιου χώρου του Δήμου



ΧΑΡΤΗΣ 4

ΔΗΜΟΤΙΚΕΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΑΘΗΝΑΙΩΝ

*ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΓΕΩΧΩΡΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΤΟΥ ΣΟΑΠ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ



Ο ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ ΚΑΤΑΛΑΜΒΑΝΕΙ ΕΚΤΑΣΗ 37.954 ΣΤΡΕΜΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΧΩΡΙΖΕΤΑΙ ΣΕ 7 ΔΗΜΟΤΙΚΕΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΕΣ. ΚΑΘΕ ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΜΙΑ ΣΕΙΡΑ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΚΑΙ ΚΑΘΕ ΠΕΡΙΟΧΗ ΧΩΡΙΖΕΤΑΙ ΣΕ ΕΝΑ ΠΛΗΘΟΣ ΓΕΙΤΟΝΙΩΝ.

ΧΑΡΤΗΣ 5

ΓΕΩΜΕΤΡΙΑ ΟΔΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΑΘΗΝΑΙΩΝ

*ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ

ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ

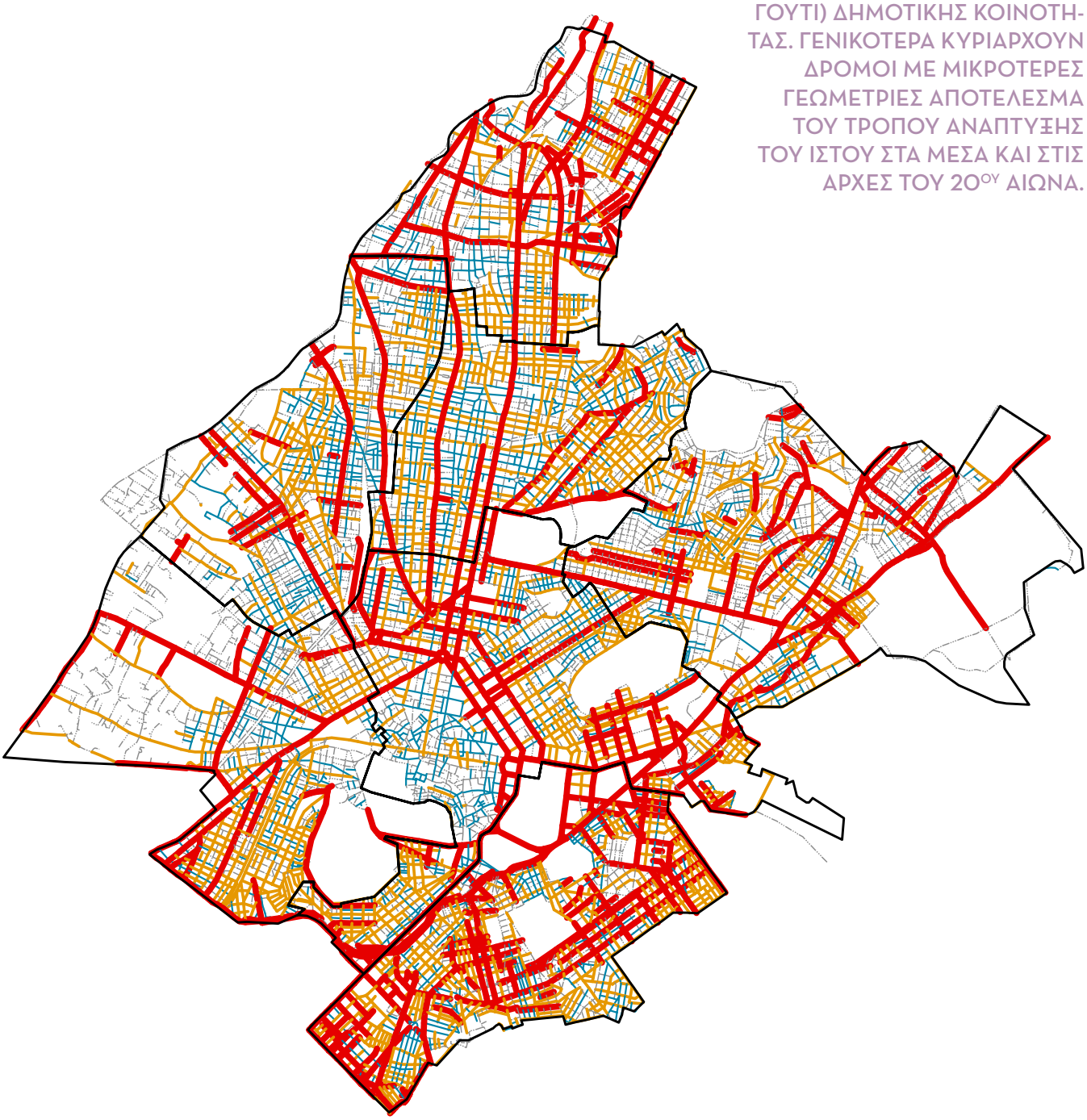
ΜΕΓΑΛΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΚΑΙ ΑΡΤΗΡΙΕΣ>12Μ

ΜΕΣΑΙΟΙ ΔΡΟΜΟΙ 9-12Μ

ΜΙΚΡΟΙ ΔΡΟΜΟΙ <6-9Μ

ΜΙΚΡΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΜΕ ΜΙΚΡΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ <6-9Μ

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΔΡΟΜΩΝ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗ ΓΕΩΜΕΤΡΙΑ ΤΟΥΣ. ΔΡΟΜΟΙ ΜΕ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΓΕΩΜΕΤΡΙΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΟΠΟΥ ΕΧΟΥΜΕ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΒΑΣΙΚΟΥΣ ΑΞΟΝΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΟΠΩΣ ΕΠΙΣΗΣ ΚΑΙ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧ ΕΣ ΤΗΣ 5ΗΣ (ΡΙΖΟΥΠΟΛΗ-ΠΡΟΜΠΟΝΑ) ΚΑΙ 2ΗΣ (ΝΕΟΣ ΚΟΣΜΟΣ-ΔΟΥΡΓΟΥΤΙ) ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ. ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΑ ΚΥΡΙΑΡΧΟΥΝ ΔΡΟΜΟΙ ΜΕ ΜΙΚΡΟΤΕΡΕΣ ΓΕΩΜΕΤΡΙΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΟΥ ΤΡΟΠΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΙΣΤΟΥ ΣΤΑ ΜΕΣΑ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΑΡΧΕΣ ΤΟΥ 20ΟΥ ΑΙΩΝΑ.



ΧΑΡΤΗΣ 6

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΟΔΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΑΘΗΝΑΙΩΝ

*ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ

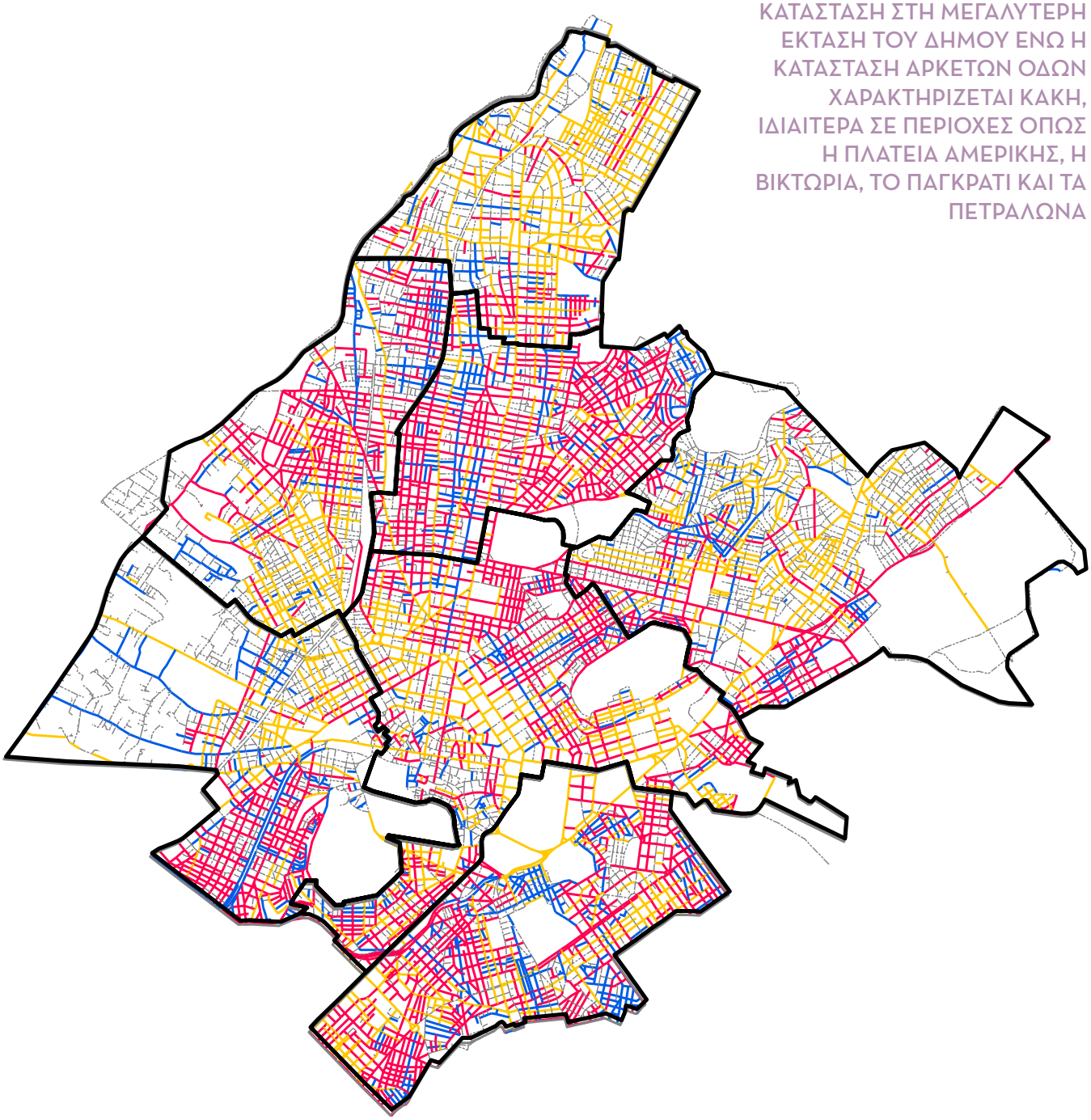
ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ

ΚΑΚΗ

ΚΑΛΗ

ΜΕΤΡΙΑ

ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΓΕΙΤΟΝΙΩΝ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΕΝΤΟΝΕΣ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΟΔΩΝ. ΣΧΕΤΙΚΑ ΚΑΛΗ ΕΙΝΑΙ Η ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΤΟΥ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΚΑΙ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΤΟΥ ΝΕΩΤΕΡΟΥ ΙΣΤΟΥ. ΩΣ ΜΕΤΡΙΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΖΕΤΑΙ Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΗ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΕΝΩ Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΡΚΕΤΩΝ ΟΔΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΖΕΤΑΙ ΚΑΚΗ, ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΟΠΩΣ Η ΠΛΑΤΕΙΑ ΑΜΕΡΙΚΗΣ, Η ΒΙΚΤΩΡΙΑ, ΤΟ ΠΑΓΚΡΑΤΙ ΚΑΙ ΤΑ ΠΕΤΡΑΛΩΝΑ



3.4 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΒΑΣΙΚΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΘΗΝΑΙΩΝ

Τη χωρική ανάλυση που προηγήθηκε, θα ακολουθήσει μια παρουσίαση και αξιολόγηση των βασικών χαρακτηριστικών του δημόσιου χώρου του Δήμου Αθηναίων. Η παρουσίαση θα ακολουθήσει μια βασική κατηγοριοποίηση, τη διάκριση του δημόσιου χώρου σε δύο μέρη:

- Α: Το δίκτυο δρόμων και πεζοδρόμων
- Β. Τους κοινόχρηστους χώρους (πλατείες, πάρκα, άλση κ.α.)

Όπως γίνεται κατανοητό, κάποια χαρακτηριστικά (ως προς την ανάλυσή τους) δεν διακρίνονται έντονα μεταξύ των δύο κατηγοριών. Έτσι, σε ορισμένες περιπτώσεις (π.χ. φωτισμός, κάδοι απορριμμάτων κ.α.) θα αναλυθούν στο κομμάτι των δρόμων και πεζοδρομίων, που συναντώνται με μεγαλύτερο αριθμό και με επαναλαμβανόμενο τρόπο. Ωστόσο, η ανάλυση αναφέρεται και στην πλειοψηφία των κοινόχρηστων χώρων. Από την άλλη, ορισμένα στοιχεία που εντοπίζονται με μεγαλύτερη ένταση στους κοινόχρηστους χώρους (π.χ. παράνομη κατάληψη για εμπορικές χρήσεις), αν και θα αναλυθούν στην αντίστοιχη ενότητα, επηρεάζουν και το οδικό δίκτυο.

3.4.1 ΔΡΟΜΟΙ ΚΑΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ

3.4.1.1 ΤΑ ΒΑΣΙΚΑ ΣΥΣΤΑΤΙΚΑ ΤΩΝ ΣΥΓΧΡΟΝΩΝ ΔΡΟΜΩΝ

Πριν την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης των δρόμων και των πεζοδρόμων της Αθήνας, είναι απαραίτητη μια συνοπτική αναφορά στα επιμέρους στοιχεία που συγκροτούν τους δρόμους σήμερα, όπως γίνονται αντιληπτά μέσα από μια σύγχρονη προσέγγιση του σχεδιασμού της κινητικότητας. Κάνοντας την «ανατομία της οδού», αποσαφηνίζονται οι πραγματικές αδυναμίες και τα προβληματικά στοιχεία της και μπορούν να εξεταστούν καλύτερα οι αρνητικές ή θετικές συνέργειες μεταξύ τους. Ταυτόχρονα, δημιουργείται μια άτυπη λίστα ελέγχου (check list), στην οποία μπορεί να ανατρέξει ο υπεύθυνος σχεδιασμού της οδού για να βεβαιωθεί ως προς την ενασχόληση με τα αναγκαία ζητήματα και τη λήψη όλων των απαραίτητων προβλέψεων για έναν «Ολοκληρωμένο», από τεχνικής άποψης, σχεδιασμό.

Για τις ανάγκες του παρόντος Οδηγού, θεωρείται σημαντικό να αναδειχτούν και να γίνει αναφορά στα χαρακτηριστικά που καταγράφονται στον Πίνακα 1:

Η μελέτη της υφιστάμενης κατάστασης των δρόμων και των πεζοδρόμων του Δήμου Αθηναίων φανερώνει την πλήρη παράδοση του δημόσιου χώρου στα μηχανοκίνητα μέσα (και όχι μόνο στο ΙΧ) και την απουσία μέριμνας για την ισότιμη προώθηση των εναλλακτικών, φιλικών στο περιβάλλον, μέσων μεταφοράς (περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία). Το πρόβλημα δεν είναι μόνο η απουσία μιας σύγχρονης φιλοσοφίας σχεδιασμού. Ακόμα και αυτή η αυτοκινητοκεντρική προσέγγιση δεν έχει υλοποιηθεί και υποστηριχθεί με συνέπεια και ορθολογικό σχεδιασμό, με αποτέλεσμα η σημερινή κατάσταση να μην ευνοεί ούτε το χρήστη του αυτοκινήτου, ούτε τους λοιπούς χρήστες της οδού.

Ακολουθούν διαπιστώσεις και σχόλια για την κατάσταση των δρόμων της Αθήνας, οργανωμένα σε μερικές ομοιογενείς κατηγορίες ή «παθογένειες».

3.4.1.2 ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ, ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΣ ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΟΔΩΝ

Μεγάλος αριθμός οδών διαθέτουν σήμερα αναντίστοιχη γεωμετρία και σχεδιασμό με τον κυκλοφοριακό ρόλο που καλούνται να υπηρετήσουν σύμφωνα με το στρατηγικό σχεδιασμό της πόλης (ΓΠΣ, ΡΣΑ, Κυκλοφοριακές μελέτες). Άλλοτε, συναντώνται περισσότερες από μία λωρίδες κυκλοφορίας και μεγάλα πλάτη οδοστρώματος σε οδούς που δε διαθέτουν σημαντικό κυκλοφοριακό ρόλο και άλλοτε συναντώνται υποδιαστασιολογημένες και ασχεδίαστες οδοί που καλούνται να παίξουν κυρίαρχο μεταφορικό ρόλο σύμφωνα με τον υπερκείμενο σχεδιασμό.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΟΔΟΥ 1: ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗ ΜΕΛΕΤΗ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΟΔΟΥ		ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΜΕΛΕΤΗ					
		πλάτος	ύψος	υλικά	διάταξη	θέση	διαχωρισμός
γραμμικά	Λωρίδα Κυκλοφορίας	X	X	X			
	Νησίδα	X	X	X		X	
	Λωρίδα Στάθμευσης	X	X	X	X		
	Ειδική Λωρίδα Λεωφορείων (ΕΛΛ)	X	X	X			X
	Ποδηλατόδρομος	X	X	X			X
	Πεζοδρόμιο	X	X	X			
	Φύτευση	X	X	X	X	X	
	Στοές	X	X	X	X		X
	Πρασιά παρόδιων χρήσεων			X	X		X
	Οριζόντια Σήμανση						
	Ασφάλιση	X	X	X	X		
σημειακά	Οδοφωτισμός					X	
	Κάδοι απορριμμάτων					X	
	Στάσεις ΜΜΜ	X	X	X	X	X	
	Αστικός Εξοπλισμός				X	X	
	Δίκτυα ομβρίων					X	
	Λοιπά δίκτυα				X	X	
	Κατακόρυφη Σήμανση					X	
	Φωτεινή Σηματοδότηση					X	
	Περίπτερα	X			X	X	
	Διαφημιστικές πινακίδες	X	X	X	X	X	

Το υπερβάλλον πλάτος του οδοστρώματος, τόσο σε μια οδό, όσο και σε έναν κόμβο, έχει σοβαρές επιπτώσεις στο δημόσιο χώρο, καθώς αυξάνει τις ταχύτητες των οχημάτων, ενθαρρύνει την αυτοκίνηση επί της οδού, απομακρύνει τα πεζοδρόμια μεταξύ τους κάνοντας δυσκολότερη και πιο επικίνδυνη τη διάσχιση της οδού από τον πεζό, προσφέρει χώρο για κάθε είδους παρανομίες στην κίνηση και τη στάθμευση και καταναλώνει δημόσιο χώρο που θα μπορούσε να διατεθεί στον πεζό, το ποδήλατο, την δημόσια συγκοινωνία, το πράσινο κτλ. (με συνακόλουθες επιπτώσεις στο μικροκλίμα, το θόρυβο, την απορροή των ομβρίων, την κατανάλωση ενέργειας, την αισθητική του δημόσιου χώρου, την κατασπατάληση πόρων κ.α.). Το υπερβάλλον πλάτος μιας οδού μπορεί να είναι σημαντικότερο πρόβλημα από την περιορισμένη χωρητικότητα μιας οδού σε υφιστάμενους κυκλοφοριακούς φόρτους. Διότι στην δεύτερη περίπτωση, αν πληρούνται επαρκείς προϋποθέσεις πεζοδρομίων και μέσων μεταφοράς το πρόβλημα καταλήγει σε κυκλοφοριακή συμφόρηση και όχι σε υποβάθμιση συνολικά της κινητικότητας. Αντίθετα, τα υπερβάλλοντα πλάτη ενώ προσπαθούν να επιλύσουν ζητήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης, ουσιαστικά επιδεινώνουν θέματα κινητικότητας πεζών, ποδηλάτων, ατόμων με κινητικές δυσκολίες κ.α. Στην Αθήνα, δεδομένης της περιορισμένης εξυπηρέτησης των πεζών, των ποδηλάτων και των ΜΜΜ από τις υποδομές της πόλης, τόσο η υπερδιαστασιολόγηση όσο και η υποδιαστασιολόγηση των οδών επιφέρει σημαντικές επιπτώσεις.

Το πλάτος, οι γενικότερες διαστάσεις και η λειτουργία της οδού προσδιορίζεται, όμως, και από τις κατευθύνσεις που εξυπηρετεί. Είναι πολύ διαφορετικές οι απαιτήσεις, αλλά και οι δυνατότητες, μεταξύ των μονοδρομημένων οδών και των αμφίδρομων. Οι αμφίδρομες οδοί μπορεί να περιορίζουν τις περιπορείες καθώς προσφέρουν συντομότερη διαδρομή πρόσβασης στις ιδιοκτησίες της οδού, ωστόσο ενσωματώνουν όλα τα προβλήματα της αμφίδρομης κίνησης, όπως είναι τα περισσότερα πιθανά σημεία σύγκρουσης, η δυσκολία του πεζού να διασχίσει την οδό, τα προβλήματα παράνομης στάθμευσης κτλ. Στην Αθήνα, ωστόσο, υπάρχουν οδοί που λειτουργούν τυπικά ως αμφίδρομες, αλλά στην ουσία δυσλειτουργούν λόγω της παράνομης στάθμευσης και παρουσιάζουν τεράστια προβλήματα. Αντιθέτως, υπάρχει η δυνατότητα να μονοδρομηθούν και να εξοικονομηθεί χώρος για στάθμευση ή/και την εξυπηρέτηση άλλων μέσων

ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΣΤΗΝ ΟΔΟ ΡΙΖΑΡΗ ΣΤΟ ΠΑΓΚΡΑΤΙ

© ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΟΔΗΓΟΥ



ΕΠΙΤΥΧΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ ΣΤΟ ΘΗΣΕΙΟ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΠΛ. ΒΑΡΝΑΒΑ ΣΤΟ ΠΑΓΚΡΑΤΙ

© ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΟΔΗΓΟΥ

μεταφοράς.

Αντίστοιχα ζητήματα σχετικά με τον περιορισμό της επιφάνειας του οδοστρώματος, αλλά και την απλοποίηση των κινήσεων παρουσιάζονται και στις διασταυρώσεις των οδών και ιδιαίτερα σε αυτές που έχουν κάποιο ακανόνιστο σχήμα με 4 ή παραπάνω προσβάσεις και δεν εντάσσονται στην τυπολογία του σταυρού ή του «Τ».

Η ανωτέρω προβληματική, αντιμετωπίζεται ικανοποιητικά με τεχνικές street resizing, rightsizing ή road diet, οι οποίες θα παρουσιαστούν σε επόμενα κεφάλαια.

3.4.1.3 ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

Τα κύρια ερωτήματα σχετικά με την στάθμευση είναι αν πρέπει να παρέχεται νόμιμη στάθμευση σε μια οδό, πόση, πού ακριβώς, με ποια διάταξη και με τι χρέωση για τους πολίτες. Στους δρόμους της Αθήνας, παρότι έχει επιχειρηθεί σε μεγάλη έκταση να απαντηθεί το τελευταίο ερώτημα (της χρέωσης) μέσω του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ), δεν έχει υπάρξει αντίστοιχη μέριμνα για την οριοθέτηση και τον προσδιορισμό των προηγούμενων κριτηρίων. Συνέπεια αυτού, είναι η στάθμευση να προσφέρεται χωρίς ιδιαίτερους περιορισμούς σχεδόν παντού, ενώ ταυτόχρονα υλοποιείται καταχρηστικά ακόμα και εκεί που απαγορεύεται από τη σήμανση ή τη νομοθεσία (ΚΟΚ). Το αποτέλεσμα δεν είναι αναγκαστικά η μεγαλύτερη πρόσβαση του αυτοκινήτου στον κέντρο της πόλης (καθώς οι οδικοί άξονες που οδηγούν στο κέντρο έχουν περιορισμένη χωρητικότητα), αλλά η πλήρης υποβάθμιση του δημόσιου χώρου και ο αποκλεισμός ή η περιορισμένη εξυπηρέτηση των λοιπών μέσων μεταφοράς (περπάτημα, ποδήλατο, ΜΜΜ), εφόσον δεν περισσεύει χώρος για αυτά.

Τα προβλήματα που παρουσιάζονται από το σημερινό τρόπο λειτουργίας του ΣΕΣ του Δήμου Αθηναίων δεν θα αναφερθούν στην παρούσα, καθώς αποτελούν αντικείμενο διακριτής μελέτης και δεν εμπίπτουν στο αντικείμενο του αστικού σχεδιασμού. Θα πρέπει να σημειωθεί, όμως, ότι η Ελεγχόμενη Στάθμευση προσφέρει χώρο στο αυτοκίνητο και αυξάνει την πρόσβαση σε συγκεκριμένες οδούς μέσα από την αύξηση της εναλλαγής στάθμευσης. Υπό την έννοια αυτή, αποτελεί ένα εργαλείο εξορθολογισμού της στάθμευσης στον δημόσιο χώρο, όχι όμως απαραίτητα και ένα εργαλείο περιορισμού της αυτοκίνησης και αποφόρτισης του δημόσιου χώρου από αυτό. Εμμέσως,





μόνο, θα μπορούσε να αποφορτίσει τον δημόσιο χώρο από θέσεις στάθμευσης, δεδομένου ότι αυξάνει την χωρητικότητα ολιγόωρης στάθμευσης της οδού και κατά συνέπεια μπορεί να πετύχει τους ίδιους δείκτες προσβασιμότητας με λιγότερες θέσεις από αυτές που υπάρχουν σήμερα σε όσες οδούς δεν λειτουργεί το ΣΕΣ. Τούτο αποτελεί στοιχείο που θα παρουσιαστεί αναλυτικότερα στην πρόταση της παρούσας μελέτης.

3.4.1.4 ΔΗΜΟΣΙΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ (ΕΛΛ ΚΑΙ ΣΤΑΣΕΙΣ)

Η Δημόσια Συγκοινωνία, ως προς τα ζητήματα σχεδιασμού της οδού, παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον αναφορικά με τις Ειδικές Λωρίδες Λεωφορείων (ΕΛΛ) και τις στάσεις. Στην Αθήνα εντοπίζονται τόσο θετικά όσο και αρνητικά παραδείγματα ως προς τα δύο αυτά ζητήματα.

Στα θετικά καταγράφονται αφενός οι επιτυχημένες ΕΛΛ αντίθετης ροής (contra flow) που αποδεικνύουν ότι, αν δεν υπάρχει αρκετός χώρος, ο καλύτερος διαχωρισμός της λωρίδας των λεωφορείων γίνεται μέσω της αντίθετης ροής (Πανεπιστημίου, Πατησίων) και όχι απλά με ανακλαστήρες (μάτια γάτας) και σήμανση. Στις περισσότερες περιπτώσεις που η κατεύθυνση της ΕΛΛ είναι ίδια με αυτήν της υπόλοιπης κυκλοφορίας, είτε τηρείται πλημμελώς (Βασιλίσσης Σοφίας, Αλεξάνδρας κτλ) είτε δεν γίνεται καθόλου σεβαστή από τους οδηγούς (Χαριλάου Τρικούπη, Ιπποκράτους).

Επίσης, στα θετικά καταγράφονται και οι πλατφόρμες που έχει τοποθετήσει ο ΟΑΣΑ σε πολλές στάσεις, οι οποίες αποτρέπουν με φυσικό/κατασκευαστικό τρόπο τη στάθμευση έμπροσθέν της. Στις στάσεις που δεν υπάρχουν πλατφόρμες, η παράνομη στάθμευση ανθεί, ενώ σε όλες σχεδόν τις περιπτώσεις στάσεων, ο τρόπος με τον οποίο είναι τοποθετημένες και σχεδιασμένες δημιουργεί σοβαρά εμπόδια στην κίνηση των πεζών και απόσπαση της προσοχής του οδηγού μέσα από τις διαφημίσεις. Ο πρόσφατος εξοπλισμός της τηλεματικής αξιολογείται, δυστυχώς, μέτρια σε λειτουργικό και αισθητικό επίπεδο, ενώ είναι ιδιαίτερα ευάλωτος σε δολιοφθορές.

Ένα τελευταίο ζήτημα που πρέπει να απασχολεί τόσο το Δήμο Αθηναίων όσο και τον ΟΑΣΑ, είναι το γεγονός ότι η επιτυχία της δημόσιας συγκοινωνίας εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό και από την ευκολία με την οποία θα έχει κανείς πρόσβαση με τα πόδια στη στάση. Στο ζήτημα αυτό, υπάρχει έλλειψη, εκτός ίσως από κάποια δίκτυα πεζοδρόμων που οδηγούν σε στάσεις των ΜΜΜ. Συνεπώς, στις προτάσεις που θα ακολουθήσουν θα δοθεί ιδιαίτερη έμφαση και σε αυτό το κριτήριο.

3.4.1.5 ΗΠΙΑ ΜΕΣΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ (ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ, ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΚΑΙ ΑΜΚ)

Η ραχοκοκαλιά ενός σύγχρονου και βιώσιμου αστικού συστήματος μεταφορών, εκτός από τη δημόσια συγκοινωνία, περιλαμβάνει πλέον και τα λεγόμενα «ήπια» μέσα μεταφοράς (soft modes of transport), δηλαδή το

ΠΟΛΥ ΜΙΚΡΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ ΠΟΥ ΔΕΝ ΠΛΗΡΟΥΝ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ

© ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΟΔΗΓΟΥ





ΠΛΑΤΦΟΡΜΑ ΤΟΥ ΟΔΣΑ ΣΤΟ ΠΑΓΚΡΑΤΙ

© ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΟΔΗΓΟΥ

περπάτημα και το ποδήλατο. Σημαντικός δείκτης για το επίπεδο εξυπηρέτησης που προσφέρει μια πόλη σε αυτούς τους τομείς είναι ο βαθμός χρήσης τους από Άτομα Μειωμένης Κινητικότητας, ηλικιωμένους, παιδιά, γονείς με παιδιά κ.α. Η πόλη της Αθήνας οφείλει να κάνει μεγάλες τομές ώστε οι δρόμοι της να παρέχουν τουλάχιστον τους στοιχειώδεις όρους για την ομαλή και ασφαλή κίνησή των ομάδων αυτών.

Συγκεκριμένα, ο ίδιος ο σχεδιασμός του οδοστρώματος είναι γενικά προσανατολισμένος στη γρήγορη και ανεμπόδιστη κίνηση των αυτοκινήτων. Αυτό κάνει την οδό αφιλόξενη και επικίνδυνη για τον πεζό, ενώ δημιουργεί σοβαρά προβλήματα στο περπάτημα ιδιαίτερα στις διασταυρώσεις και στα σημεία που χρειάζεται ο πεζός να τη διασχίσει (πχ στάσεις ΜΜΜ). Ο πεζός, αναφορικά με την κίνηση των οχημάτων και το οδόστρωμα, έχει ανάγκη από τιθάσευση της κυκλοφορίας (traffic calming), μικρότερη δυνατή απόσταση μεταξύ των πεζοδρομίων, ύπαρξη ασφαλών σημείων παραμονής εντός του οδοστρώματος (νησίδες με ρόλο refuge island), απουσία ανισοσταθμιών, στοιχεία ασφάλισης για την προστασία σε οδούς με υψηλές ταχύτητες κτλ. Ειδικά για τις νησίδες (διαχωρισμού ρευμάτων κυκλοφορίας ή διαφορετικών μέσων μεταφοράς), μέχρι σήμερα σχεδιάζονται με τα ελάχιστα πλάτη που απαιτούνται για το διαχωρισμό των κυκλοφοριακών ρευμάτων, αλλά όχι με τα ελάχιστα πλάτη που απαιτούνται για την ασφαλή παραμονή ενός πεζού, ιδιαίτερα αν μεταφέρει ποδήλατο ή καρότσι. Στο Κεφάλαιο 4 παρουσιάζονται αναλυτικά προτάσεις που αξιοποιούν αυτά τα εργαλεία και αναδεικνύουν καλές πρακτικές που θα ήταν σημαντικό να μεταφερθούν στην περίπτωση της Αθήνας.

Τα περισσότερα πεζοδρόμια της Αθήνας, εκτός από τις μεγάλες λεωφόρους που ικανοποιούν ανώτερες απαιτήσεις εξυπηρέτησης των πεζών, δεν διασφαλίζουν τον καθαρό ελάχιστο διάδρομο κίνησης πλάτους 1,5 μ που απαιτείται πλέον από την νομοθεσία. Δεν τον διασφαλίζουν είτε επειδή το συνολικό πλάτος του πεζοδρομίου είναι μικρότερο από 1,5 μ, είτε επειδή αυτό απομειώνεται λόγω των διάφορων εμποδίων που αυθαίρετα ή νόμιμα, μόνιμα ή προσωρινά, τοποθετούνται ατάκτως σε διάφορα σημεία του. Συχνά, τα εμπόδια αυτά ικανοποιούν μόνο την εξυπηρέτηση του πολίτη, των τεχνικών ή της υπηρεσίας που ευθύνεται για την τοποθέτηση αυτού του εμποδίου.

Πολλές φορές, το περπάτημα είναι μια επώδυνη ή και επικίνδυνη επιλογή. Από τη μια μεριά, η ποιότητα και η συντήρηση των υλικών επίστρωσης του πεζοδρομίου και η διαχείριση των ανισοσταθμιών είναι συνήθως ακατάλληλα και ανεπαρκή για την ασφαλή κίνηση των πεζών. Από την άλλη, υπάρχει ένα πλήθος στοιχείων που τοποθετούνται συχνά άναρχα μέσα στο δημόσιο χώρο. Τέτοια στοιχεία, άλλοτε αναγκαία και άλλοτε όχι, είναι η σήμανση, ο οδοφωτισμός, διάφορα



στοιχεία των ΟΚΩ (καφάο, τηλεφωνικοί θάλαμοι, ταχυδρομικά κουτιά), οι φυτεύσεις, ο αστικός εξοπλισμός, η ασφάλιση του πεζοδρομίου έναντι της παράνομης στάθμευσης, τα σκαλιά και άλλες προεξοχές των κτιρίων, οι ράμπες των υπόγειων χώρων στάθμευσης, οι κάδοι απορριμμάτων, τα προϊόντα, τα τραπεζοκαθίσματα και οι διαφημιστικές πινακίδες των καταστημάτων, τα περίπτερα και τα παράνομα σταθμευμένα ΙΧ και δίκυκλα

Στο πλαίσιο αυτό, η μετακίνηση των ΑΜΚ είναι εξαιρετικά δύσκολη. Έχει υπάρξει ιδιαίτερη μέριμνα για την ευρεία διάστρωση ειδικών πλακών καθοδήγησης των τυφλών. Αξίζει, όμως, να επισημανθεί ότι η ανάπλαση των πεζοδρομίων με πρόβλεψη για οδηγούς όδευσης τυφλών, αποτελεί κενό γράμμα εάν στο ίδιο πεζοδρόμιο δεν μπορούν να μετακινηθούν με ασφάλεια οι υπόλοιπες κατηγορίες ΑΜΚ και οι απλοί (αρτιμελείς) πεζοί. Δεν είναι, εξάλλου, λίγα τα παραδείγματα που οι οδηγοί όδευσης τυφλών διακόπτονται από κινητά ή ακίνητα εμπόδια, ενώ σε κάποιες περιπτώσεις οδηγούν τους τυφλούς σε επικίνδυνα σημεία ή αδιέξοδα.

Όσον αφορά στα ποδήλατα, οι δρόμοι της Αθήνας δεν περιλαμβάνουν καμία πρόβλεψη. Εξαίρεση αποτελεί ο Μητροπολιτικός Ποδηλατόδρομος σύνδεσης του Θησείου με τον Πειραιά.

Ο Μητροπολιτικός Ποδηλατόδρομος, από την άλλη, αποτελεί μια αρκετά ικανοποιητική παρέμβαση για την εξυπηρέτηση του ποδηλάτου, παρά τις ατέλειες. Το μήκος του καλύπτει ένα πολύ μικρό τμήμα της πόλης και δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι ενθαρρύνει έτσι την χρήση του ποδηλάτου στον Δήμο, ακόμα και αν επεκταθεί μέχρι την Κηφισιά (δεν συνιστά δίκτυο, αλλά άξονα).

Το ποδήλατο, θεωρητικά, μπορεί να εξυπηρετηθεί και από άλλους τύπους οδών, όπως είναι οι πεζόδρομοι και οι οδοί ήπιας κυκλοφορίας, οι οποίοι είτε απουσιάζουν, είτε δεν είναι σχεδιασμένοι με τρόπο κατάλληλο για να υποδεχτούν με ασφάλεια το ποδήλατο. Επιπλέον, πεζόδρομοι όπως η Ερμού, η Αιόλου ή η Βουκουρεστίου εξυπηρετούν τόσο σημαντικές ροές πεζών που η παράλληλη χρήση τους από τους ποδηλάτες δεν ενδείκνυται.

ΠΑΡΑΝΟΜΑ ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΟ ΟΧΗΜΑ ΣΕ ΔΡΟΜΟ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΟ ΠΑΓΚΡΑΤΙ

© ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΟΔΗΓΟΥ



ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ ΣΤΑ ΠΑΤΗΣΙΑ

© ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΟΔΗΓΟΥ

Τέλος, στο Δήμο Αθηναίων δεν προσφέρονται επαρκείς υποδομές και πολιτικές για την εξυπηρέτηση του ποδηλάτου σε οδούς με μεγάλες κλίσεις, παρότι εντοπίζονται αρκετές. Οι έντονες υψομετρικές διαφορές που παρατηρούνται εντός των αθηναϊκών γειτονιών, αποτελούν - απουσία εξειδικευμένου σχεδιασμού- ένα από τα βασικά εμπόδια για την μαζική εξάπλωση της χρήσης του ποδηλάτου.

Ενδεικτικές καλές πρακτικές αποτελούν τα lifts για ποδήλατα (ένα επιτυχημένο παράδειγμα συναντάται στην πόλη Trondheim της Νορβηγίας), οι δημόσιες κυλιόμενες σκάλες ή διάδρομοι, οι δημόσιοι ανελκυστήρες, τα συστήματα κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing), τα e-bikes, η μεταφορά των ποδηλάτων στα ΜΜΜ και στα ταξί. Εξαίρεση αποτελεί η πολιτική του ΟΑΣΑ για αποδοχή της εισόδου των ποδηλάτων στα βαγόνια του Τραμ και του Μετρό/ΗΣΑΠ, υπό όρους.

3.4.1.6 ΣΗΜΑΝΣΗ – ΦΩΤΕΙΝΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ – ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Τα τρία αυτά στοιχεία είναι πολύ σημαντικά για τον τρόπο με τον οποίο ρυθμίζεται η κυκλοφορία όλων των χρηστών της οδού σε αυτήν. Ειδικά το τελευταίο προσπαθεί να διασφαλίσει μέρος αυτών των ρυθμίσεων με κατασκευαστικό τρόπο και να παρέχει ασφάλεια στους χρήστες έναντι παράνομων ή λανθασμένων συμπεριφορών και συμβάντων. Στους δρόμους της Αθήνας χρησιμοποιούνται κατά κόρον και τα τρία αυτά στοιχεία. Το στοίχημα, βεβαίως, είναι ο αρμονικός συνδυασμός στη χρήση αυτών των εργαλείων.

Στους δρόμους της Αθήνας, δίνεται προτεραιότητα στην κατακόρυφη σήμανση και αξιοποιείται λίγο η οριζόντια σήμανση, με αποτέλεσμα τα πεζοδρόμια και οι νησίδες να κατακλύζονται από στύλους και πινακίδες σήμανσης, συχνά ακατάλληλα τοποθετημένες, με προβλήματα ορατότητας και ελλιπή συντήρηση. Θα ήταν σημαντικός ένας σύγχρονος σχεδιασμός που να δίνει έμφαση στην οριζόντια σήμανση και γενικά να προσπαθεί να περιορίσει τη σήμανση



στην απολύτως απαραίτητη, έτσι ώστε να δημιουργεί εγρήγορση στον οδηγό και να απαλλάσσει το δημόσιο χώρο από πλήθος παρεμβάσεων και εμποδίων.

Η φωτεινή σηματοδότηση, είναι συνήθως τοποθετημένη στο σύνολο των διασταυρώσεων που παρουσιάζουν ανάγκες ρύθμισης των κυκλοφοριακών φόρτων, ενώ παρουσιάζει ελλείψεις σε σημεία που χρειάζεται να διευκολυνθεί η διάβαση των πεζών (πεζοφάναρα). Ταυτόχρονα, οι φάσεις και οι χρόνοι της φωτεινής σηματοδότησης είναι τις περισσότερες φορές ρυθμισμένοι με τέτοιο τρόπο ώστε να διευκολύνεται η αυτοκίνηση και όχι οι πεζοί, με χαρακτηριστικότερο παράδειγμα τις δεξιές στροφές των οχημάτων με αναλάμπον κίτρινο, την στιγμή που οι πεζοί διαθέτουν πράσινο. Επίσης, τα ΜΜΜ, όπως και το ποδήλατο, πρέπει να διαθέτουν «προνομιακή» μεταχείριση στους σηματοδοτούμενους κόμβους. Οι φάσεις και οι χρόνοι σηματοδότησης δεν επιτρέπουν πάντα στον πεζό να διασχίσει τον δρόμο σε μία κίνηση, παρότι οι νησίδες που υπάρχουν δεν είναι πάντα κατάλληλες για παραμονή των πεζών. Τέλος, η φωτεινή σηματοδότηση θα μπορούσε ενδεχομένως να απουσιάζει από κόμβους που μπορούν να επανασχεδιασθούν με απλοποίηση των κινήσεων (roundabout ή άλλες λύσεις) και να παραμείνει μόνο η σηματοδότηση που αφορά τους πεζούς, εάν αυτό απαιτείται από τους φόρτους..

Η ασφάλιση των οδών της Αθήνας έχει συχνά ως αποτέλεσμα τον περιορισμό του πεζού και την αποτροπή των ελεύθερων του κινήσεων (βλ. κάγκελα) χωρίς να παρέχει πραγματική ασφάλεια, ενώ σε μεγάλο αριθμό οδών, η απουσία της παραδίδει τις οδούς στην παράνομη στάθμευση. Η ασφάλιση με τη μορφή κάγκελων, επιπλέον, εμποδίζει και την νόμιμη στάθμευση, καθώς από την πλευρά του πεζοδρομίου είναι ανέφικτο να αποβιβαστούν οι επιβάτες του ΙΧ. Επίσης, η πολυμορφία κολωνακίων που τοποθετούνται στα πεζοδρόμια δε διαμορφώνει ένα αρμονικό αστικό τοπίο, ενώ κάποια από αυτά δεν πληρούν τις προδιαγραφές λειτουργικότητας και ανθεκτικότητας που απαιτούνται. Τέλος, οι εύκαμπτοι οριοδείκτες (πλαστικά κολωνάκια) που χρησιμοποιούνται τα τελευταία χρόνια σε διασταυρώσεις και οδούς που παρουσιάζεται παράνομη στάθμευση, μόνο ως προσωρινό και μερικό μέτρο μπορεί να θεωρηθεί, καθώς στόχος θα πρέπει να είναι η διεύρυνση και ασφάλιση του πεζοδρομίου και όχι η κατάληψη του πλεονάζοντος οδικού χώρου χωρίς να αποδίδεται αυτός σε κάποια άλλη αναγκαία χρήση.

3.4.1.7 ΔΙΚΤΥΑ ΟΚΩ (ΟΜΒΡΙΑ, ΛΟΙΠΑ)

Τα δίκτυα ΟΚΩ αποτελούν βασικό συστατικό στοιχείο της οδού, καθώς κατά κανόνα διέρχονται από κάτω ή από πάνω της. Σημαντικά και ενίοτε ογκώδη στοιχεία του εξοπλισμού τους βρίσκονται στην επιφάνεια της οδού (σχάρες, φρεάτια) ή εξέχουν σημαντικά άνωθεν αυτής καταλαμβάνοντας κρίσιμο χώρο (ΚΑΦΑΟ, τηλεφωνικοί θάλαμοι, ταχυδρομικά κουτιά κ.α.) και δημιουργώντας κινδύνους και εστίες ρύπανσης. Επίσης, απουσιάζουν οι καθορισμένες υπόγειες διελεύσεις με τη μορφή σαφώς οριοθετημένων καναλιών, ή ενός ακριβούς σχεδίου για τα υπάρχοντα δίκτυα. Αυτό συμβάλλει στην ελλιπή οργάνωση και «τακτοποίηση» των υποδομής κι εξοπλισμού.

Ο τρόπος που χωροθετούνται τα δίκτυα ΟΚΩ, είναι σημαντικό να υπακούει σε κάποιον ολοκληρωμένο σχεδιασμό που αφορά στην οδό και τη βέλτιστη λειτουργία της. Επίσης, είναι κρίσιμο να προβλέπει τη διαρκή ανάγκη επισκεψιμότητας, λόγω μεταβολών, νέων εγκαταστάσεων και συντήρησής τους.

Η διεθνής εμπειρία παρέχει αρκετές καλές πρακτικές περιορισμού των εμποδίων και των κινδύνων που οφείλονται σε στοιχεία των ΟΚΩ. Αντίστοιχα θετικά παραδείγματα προσφέρονται ως προς την ανάγκη ομαδοποίησης και ρυθμικής-πρακτικής τοποθέτησης και επανάληψής τους, με τέτοιο τρόπο ώστε να οργανώνεται ο υπαίθριος δημόσιος χώρος. Συγκεκριμένα για τα δίκτυα ομβρίων υπάρχει ολόκληρη μεθοδολογία για την αξιοποίηση των ομβρίων στην άρδευση των φυτεύσεων, είτε με χρήση υπόγειων δεξαμενών είτε χωρίς (π.χ. rain gardens).

ΣΗΜΑΝΣΗ ΣΕ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ ΣΤΟ ΔΟΥΡΓΟΥΤΙ

© ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΟΔΗΓΟΥ

ΦΡΕΑΤΙΑ ΔΙΚΤΥΩΝ ΣΕ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ ΣΤΗΝ ΟΔΟ ΠΑΥΣΑΝΙΟΥ ΣΤΟ ΠΑΓΚΡΑΤΙ

© ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΟΔΗΓΟΥ

ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΔΙΚΤΥΩΝ ΣΤΙΣ ΓΩΝΙΕΣ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ

© ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΟΔΗΓΟΥ




ΔΕΝ
ΞΕΧΝΑΜΕ...


ΑΝΔΡΕΑΣ
ΑΝΔΡΕΑΣ

3.4.1.8 ΚΑΔΟΙ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ

Οι κάδοι απορριμμάτων στις οδούς της Αθήνας συνήθως τοποθετούνται ανάμεσα από τις θέσεις στάθμευσης ή με εσοχή στο πεζοδρόμιο. Και στις δύο περιπτώσεις υπάρχει οπτική επαφή με όλες τις πλευρές του κάδου και συχνά οι κάδοι είναι ελεύθεροι να μετακινηθούν σε άλλες θέσεις. Μέχρι στιγμής είναι ακόμα πιλοτικές οι εφαρμογές της –θετικής- πρακτικής της υπογειοποίησης (αν και μερικές φορές οι κάδοι χωροθετήθηκαν σε χώρους πρασίνου, περιορίζοντας τους ελεύθερους χώρους πρασίνου και στέλνοντας το λάθος μήνυμα). Τα βήματα στην κατεύθυνση της ανακύκλωσης πρέπει να ενισχυθούν, όχι φυσικά μόνο από τη σκοπιά του αστικού εξοπλισμού.

3.4.1.9 ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Περισσότερα από 90 εκατομμύρια φωτιστικά σώματα (οδικού και αστικού φωτισμού) είναι εγκατεστημένα στην ΕΕ (2011). Τα περισσότερα από αυτά είναι παλαιάς τεχνολογίας και ενεργοβόρα (Πίνακας 2). Στην Ελλάδα ο αριθμός των φωτιστικών εκτιμάται στο 1,1 εκατομμύρια.

Πλέον το ποσοστό φωτιστικών με λαμπτήρα LED αυξάνεται συστηματικά. Το ποσοστό φωτιστικών σωμάτων με λαμπτήρα ατμών υδραργύρου (HPM) είναι υψηλό. Σε συνδυασμό με το γεγονός ότι έχει απαγορευθεί η πώληση τους από τον Απρίλιο 2015 (Σύμφωνα με τον Κανονισμό "COMMISSION REGULATION (EC) No 245/2009 of 18 March 2009*" από τον Απρίλιο του 2015 καταργούνται όλοι οι λαμπτήρες εκκένωσης υψηλής έντασης με χαμηλή φωτεινή απόδοση (lm/W)) υπάρχει ένα μεγάλο νούμερο φωτιστικών που θα πρέπει να αντικατασταθεί. Το πλήθος αυτό αντιπροσωπεύει και το μέγεθος των επενδύσεων που απαιτούνται στα επόμενα χρόνια. Αν ανάγουμε το ποσοστό αυτό στην περιοχή της Αθήνας, το 35% των φωτιστικών εκτιμάται ότι είναι υδραργύρου.

Σύμφωνα με τη διακήρυξη 20140521 ανοικτού διεθνή διαγωνισμού για προμήθεια φωτιστικών, το ποσοστό των φωτιστικών με λαμπτήρα ατμών υδραργύρου (HPM) σε τμήμα του δήμου Αθηναίων είναι 18%, ενώ το 82% είναι με λαμπτήρες ατμών νατρίου (HPS). Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται τα στοιχεία των προτεινόμενων προς αντικατάσταση φωτιστικών για μέρος του δικτύου φωτισμού.

Πλέον το ποσοστό φωτιστικών με λαμπτήρα LED αυξάνεται συστηματικά. Το ποσοστό φωτιστικών σωμάτων με λαμπτήρα ατμών υδραργύρου (HPM) είναι υψηλό. Σε συνδυασμό με το γεγονός ότι έχει απαγορευθεί η πώληση τους από τον Απρίλιο 2015 (Σύμφωνα με τον Κανονισμό "COMMISSION REGULATION (EC) No 245/2009 of 18 March 2009*" από τον Απρίλιο του 2015 καταργούνται όλοι οι λαμπτήρες εκκένωσης υψηλής έντασης με χαμηλή φωτεινή απόδοση (lm/W)) υπάρχει ένα μεγάλο νούμερο φωτιστικών που θα πρέπει να αντικατασταθεί. Το πλήθος αυτό αντιπροσωπεύει και το μέγεθος των επενδύσεων που απαιτούνται στα

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

ΠΟΣΟΣΤΑ ΦΩΤΙΣΤΙΚΩΝ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΛΑΜΠΤΗΡΑ ΣΕ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΤΟ 2011
***COM 2011 ΠΡΑΣΙΝΗ ΒΙΒΛΟΣ ΓΙΑ ΤΟ ΦΩΤΙΣΜΟ**

Τεχνολογία λαμπτήρων	Ποσοστό φωτιστικών
Ατμών νατρίου (HPS)	48%
Ατμών υδραργύρου (HPM)	37%
Φθορισμού (CFL)	8%
Μεταλλικών αλογονιδίων (MH)	6%
LED	1%



ΑΠΑΡΧΑΙΩΜΕΝΟΣ ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΑΝΩ ΤΩΝ 25 ΕΤΩΝ ΜΕ ΑΞΟΝΙΚΑ ΦΩΤΙΣΤΙΚΑ ΣΩΜΑΤΑ.



ΦΩΤΙΣΤΙΚΑ ΤΥΠΟΥ «ΜΠΑΛΑΣ» ΧΩΡΙΣ ΔΙΑΧΥΤΙΚΟ ΚΑΛΥΜΜΑ ΜΕ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΝΑ ΥΠΑΡΧΕΙ ΘΑΜΒΩΣΗ ΚΑΙ ΟΠΤΙΚΗ ΔΥΣΦΟΡΙΑ ΣΤΟΥΣ ΧΡΗΣΤΕΣ.



ΝΕΟΤΕΡΗ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΦΩΤΙΣΤΙΚΩΝ ΣΩΜΑΤΩΝ (ΛΙΓΟΤΕΡΟ ΤΩΝ 25 ΕΤΩΝ) ΣΕ ΧΑΜΗΛΟ ΥΨΟΣ ΙΣΤΩΝ, ΠΛΗΡΟΥΣ ΑΠΟΚΟΠΗΣ.

επόμενα χρόνια. Αν ανάγουμε το ποσοστό αυτό στην περιοχή της Αθήνας, το 35% των φωτιστικών εκτιμάται ότι είναι υδραργύρου.

Σύμφωνα με τη διακήρυξη 20140521 ανοικτού διεθνή διαγωνισμού για προμήθεια φωτιστικών, το ποσοστό των φωτιστικών με λαμπτήρα ατμών υδραργύρου (HPM) σε τμήμα του δήμου Αθηναίων είναι 18%, ενώ το 82% είναι με λαμπτήρες ατμών νατρίου (HPS). Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται τα στοιχεία των προτεινόμενων προς αντικατάσταση φωτιστικών για μέρος του δικτύου φωτισμού.

Γενικά ο φωτισμός και οι υποδομές του είναι απαρχαιωμένες (φωτιστικά σώματα άνω των 25 ετών) με χρήση ενεργοβόρων φωτιστικών που προκαλούν φωτορύπανση.

3.4.1.10 ΥΛΙΚΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΚΑΙ ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΔΑΠΕΔΟΣΤΡΩΣΕΩΝ

Σημαντικό στοιχείο για την αντιληπτική οργάνωση και αναγνωσιμότητα του αστικού «γραμμικού» τοπίου των δρόμων, πεζοδρομίων και πεζόδρομων, είναι η οριζόντια επικάλυψή τους, η υφή, η συνέχεια, η εναλλαγή και η συνεκτικότητα των υλικών των δαπεδοστρώσεων που χρησιμοποιούνται, καθώς και η ποιότητα κατασκευής και συντήρησής τους.

Στην περίπτωση της Αθήνας, σημαντική κατ΄ αρχήν διαπίστωση, είναι η επικράτηση στην αστική επίστρωση των σκληρών υλικών και η κατάληψη του αστικού εδάφους από μη υδατοπερατά κι αυξημένης θερμοχωρητικότητας υλικά. Διαδεδομένη είναι η χρήση των πλακών πεζοδρομίου από σκυρόδεμα με ή χωρίς ανάγλυφα σχήματα (σταμπωτά με τετράγωνα 10x10, αράχνη, λοξή ρίγα κ.α.), οι βοτσαλόπλακες, οι μαρμαρόπλακες, οι κυβόλιθοι από λίθους ή σκυρόδεμα, υλικά ακατάλληλα από άποψη θερμικής συμπεριφοράς και υδατοδιαπερατότητας, ειδικά όταν χρησιμοποιούνται αποκλειστικά και μόνο αυτά, χωρίς δηλαδή συνδυασμό τους με άλλα περισσότερα βιοκλιματικά προσανατολισμένα. Ο σύγχρονος σχεδιασμός θα απαιτούσε τη μείωση των επιφανειών των «σκληρών» δαπεδοστρώσεων και την, κατά το δυνατόν, αντικατάστασή τους από «βιοκλιματικές» επιστρώσεις με ψυχρά ή/ και υδατοδιαπερατά υλικά καθώς και με επιφάνειες φυσικού εδάφους. Ο Οδηγός κινείται προς αυτή την κατεύθυνση.

Μια άλλη διαπίστωση, είναι η ποιότητα της κατασκευής και της συντήρησης των πεζοδρομίων και πεζοδρόμων

© ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΟΔΗΓΟΥ

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΤΥΠΟΣ ΦΩΤΙΣΤΙΚΩΝ ΣΩΜΑΤΩΝ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΑΚΗΡΥΞΗ 20140521 ΑΝΟΙΚΤΟΥ ΔΙΕΘΝΗ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΦΩΤΙΣΤΙΚΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΘΗΝΑΙΩΝ ΓΙΑ ΜΕΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΦΩΤΙΣΜΟΥ ΤΟΥ.

α/α	Υπάρχοντα- υπό αντικατάσταση Φωτιστικά	Τύπος Νέων Φωτιστικών σωμάτων LED	Τεμ.
1	Na 150W	Αξονικά – Κρεμαστά ≤ 95W	2.645
2	Na 250W	Αξονικά – Κρεμαστά ≤ 140W	248
3	Hg 125W	Αξονικά – Κρεμαστά ≤ 95W	644
4	Na 150 W	Βραχίονα ≤ 95W	119
5	Na 150W – 5ου Αγωγού	Βραχίονα ≤ 95W	324
6	Na 250W	Βραχίονα ≤ 140W	223
7	Na 250W – 5ου Αγωγού	Βραχίονα ≤ 140W	8
8	Hg 125W– 5ου Αγωγού	Βραχίονα ≤ 95W	147
9	Hg 125W	Βραχίονα ≤ 95W	2
10	Na 70W Κορυφής με μπάλα	Κορυφής ≤ 46W	392
11	Na 70W Κορυφής με μπάλα- τριπλό	Κορυφής ≤ 140W	9
12	Na 100W Κορυφής με μπάλα	Κορυφής ≤ 65W	167
13	Hg 250W Κορυφής κώνος	Κορυφής ≤ 140W	102
		ΣΥΝΟΛΑ	5.030



ΣΥΧΝΗ ΧΡΗΣΗ ΠΛΑΚΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ-ΑΓ. ΑΝΤΩΝΙΟΣ-ΟΔΟΣ ΟΡΦΑΝΙΔΟΥ



ΒΟΤΣΑΛΟΠΛΑΚΕΣ-ΘΗΣΕΙΟ-ΟΔΟΣ ΑΙΞΩΝΕΩΝ



ΚΙΤΡΙΝΕΣ ΠΛΑΚΕΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ ΜΕ ΑΝΑΓΛΥΦΑ ΤΕΤΡΑΓΩΝΑΚΙΑ 10Χ10-ΟΔΟΣ ΛΑΚΩΝΙΑΣ-ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΟΙ



ΚΟΚΚΙΝΕΣ ΠΛΑΚΕΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ ΜΕ ΑΝΑΓΛΥΦΑ ΤΕΤΡΑΓΩΝΑΚΙΑ 10Χ10-ΟΔΟΣ ΡΙΑΝΚΟΥΡ-ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΟΙ



ΕΝΑΛΛΑΓΗ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΩΝ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΤΟΥ ΙΔΙΟΥ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ-ΟΔΟΣ ΚΙΡΡΑΣ-ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΟΙ



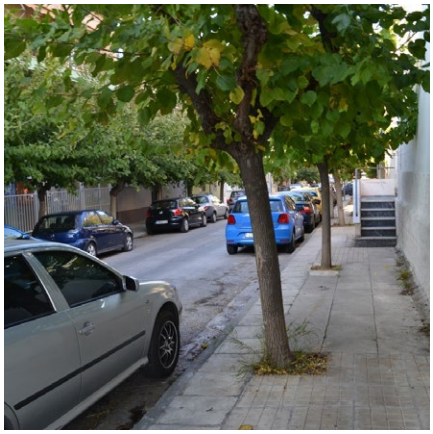
ΠΛΑΚΕΣ ΚΑΡΥΣΤΟΥ-ΘΗΣΕΙΟ

της Αθήνας. Συχνό φαινόμενο, είναι η μίξη των παραπάνω υλικών στο ίδιο πεζοδρόμιο, η τυχαία συσχέτισή τους αλλά και γενικότερα η πληθώρα υλικών που εφαρμόζονται. Η έλλειψη ενιαίας αντιμετώπισης και κεντρικού σχεδιασμού οδηγεί στην αυθαίρετη και χωρίς έλεγχο τοποθέτηση τυχαίου και κατά την κρίση του εκάστοτε κατασκευαστή-καταστηματάρχη-ενδιαφερόμενου, υλικού ή στην αντικατάστασή του με ανόμοιο προς το προηγούμενο υλικό, σε περίπτωση επισκευής ή/και εγκατάστασης δικτύων υποδομής. Μια τέτοια αντιμετώπιση δίνει τη συχνή αίσθηση ανομοιομορφίας, ανομοιογένειας και ασυνέχειας στα πεζοδρόμια των γειτονιών αλλά και του κέντρου της Αθήνας.

Είναι σημαντική η αντιμετώπιση αυτών των ζητημάτων. Σε αυτή την κατεύθυνση, προτείνεται η υιοθέτηση συγκεκριμένων και απλών κανόνων ομοιογένειας και συνέχειας των υλικών και των τρόπων κατασκευής ή/και επισκευής τους. Αυτός είναι ένας από τους στόχους που επιδιώκει ο Δήμος Αθηναίων μέσω του παρόντος Οδηγού.

Οι τεχνικές, τα υλικά δαπεδοστρώσεων και οι συνδυασμοί τους θα πρέπει να παρέχουν μια γλώσσα κατάλληλη και καθαρή για τον πεζό και τον εποχούμενο, που θα τους οδηγεί-καθοδηγεί ομαλά και χωρίς σύγχυση. Το φάσμα των υλικών και των τεχνικών, αν και θα πρέπει να είναι ευέλικτο, θα πρέπει ταυτόχρονα και να περιορίζεται στο ελάχιστο δυνατό. Ταυτόχρονα, παράγοντες όπως η ανθεκτικότητα, η αισθητική ποιότητα, η εντοπιότητα και τα έξοδα συντήρησης πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στο σκεπτικό ενός τέτοιου οδηγού.

© ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΟΔΗΓΟΥ



ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΜΕ ΑΝΟΜΟΙΟ ΑΠΟ ΤΟ ΠΡΟΫΠΑΡΧΟΝ ΥΛΙΚΟ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΕΠΙΣΚΕΥΗ-ΑΓ. ΑΝΤΩΝΙΟΣ-ΟΔΟΣ ΟΛΟΦΥΤΟΥ



ΤΥΠΙΚΟ ΞΥΛΙΝΟ ΠΑΓΚΑΚΙ



ΣΥΝΕΧΟΜΕΝΟ ΜΕΤΑΛΛΙΚΟ ΚΑΓΚΕΛΟ ΣΕ ΠΟΛΛΕΣ ΓΕΙΤΟΝΙΕΣ ΚΑΙ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ



ΚΑΘΙΣΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΔΙΟΝΥΣΟΥ ΑΡΕΟΠΑΓΗΤΟΥ



ΝΕΟΤΕΡΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ. ΠΑΓΚΑΚΙ ΣΤΗΝ ΠΛ. ΒΑΡΝΑΒΑ ΑΠΟ ΠΡΟΣΦΑΤΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ



ΣΥΝΕΧΟΜΕΝΑ ΕΜΠΟΔΙΑ ΣΧΗΜΑΤΟΣ Π ΣΤΑ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΙΚΑ

3.4.1.11 ΛΟΙΠΟΣ ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΠΛΩΣΗ

Ο αστικός εξοπλισμός (συμπεριλαμβανομένων και όσων ήδη αναφέρθηκαν) και η αστική επίπλωση, είναι επιθυμητό να γίνονται αντιληπτά ως ένα ενιαίο σύνολο. Η αναγκαιότητα, οι θέσεις, οι διαστάσεις, η λογική και χρηστική επανάληψη και η ένταξη των στοιχείων αστικού εξοπλισμού κι επίπλωση, είναι καθοριστικά στοιχεία για το σχεδιασμό και την επίτευξη της λειτουργικότητας του δημόσιου χώρου. Ειδικά στα πεζοδρόμια και τους πεζόδρομους, ο αστικός εξοπλισμός, θα πρέπει να προσαρμόζεται στα αντίστοιχα μεγέθη, να περιορίζεται προς όφελος των πεζών όταν υπάρχει στενότητα όδευσης, ενώ σε αντίθετες περιπτώσεις άνεσης χώρου να δρα λειτουργικά και χρηστικά.

Στην περίπτωση της Αθήνας, στο επίπεδο της αντιληπτικής κλίμακας, τόσο από τον πεζό, όσο και από τον εποχούμενο, το αστικό τοπίο χαρακτηρίζεται από «αταξία», γεγονός που δεν καταλήγει ούτε σε αναγνωσιμότητα των στοιχείων του αστικού περιβάλλοντος ούτε και των μηνυμάτων που αυτά προσφέρουν, ώστε να επιτευχθεί η εύρυθμη λειτουργία και η αστική «ηρεμία». Αντιθέτως, αλλεπάλληλα κι ασύνδετα μεταξύ τους μηνύματα και εικόνες, μέσω του αστικού εξοπλισμού και της επίπλωσης, συγχέουν νοηματικά, κατακλύζοντας τον δημόσιο χώρο και ενισχύοντας την «αταξία».

Στοιχεία κάθε είδους, από στάσεις λεωφορείου, έως μικροκάδους, καθιστικά και πάσης φύσεως στύλους σήμανσης, διαφήμισης και επικοινωνίας, συνδυαζόμενα τυχαία κι τοποθετούμενα ασυντόνιστα δημιουργούν επικοινωνιακή σύγχυση αλλά κυρίως καθιστούν την



ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΔΕΝΤΡΟΣΤΟΙΧΙΑΣ ΣΕ ΜΙΚΡΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ ΠΟΥ ΣΥΝΑΝΤΙΕΤΑΙ ΣΕ ΠΟΛΛΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΑΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΕΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ.



ΠΑΡΤΕΡΙ ΚΑΤΑΛΑΜΒΑΝΕΙ ΟΛΟ ΤΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ ΣΕ ΔΡΟΜΟ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ

© ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΟΔΗΓΟΥ

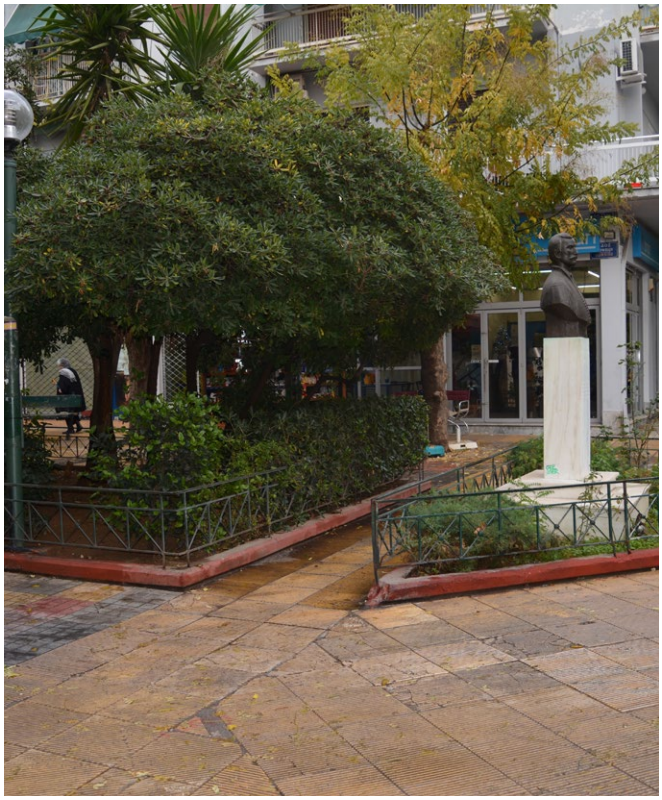
όδευση προβληματική. Ο δημόσιος χώρος της Αθήνας, αντιμετωπίζει σε πολύ μεγάλο βαθμό το πρόβλημα αυτό. Η έλλειψη ενός συγκεκριμένου και ποιοτικού πλαισίου σχεδιασμού και τοποθέτησης του αστικού εξοπλισμού και της αστικής επίπλωσης, έρχεται μαζί με την ανεπαρκέστατη συντήρησή του που παρατηρείται σε πολλές περιοχές της Αθήνας. Το τελευταίο, που σε μεγάλο βαθμό αυξάνεται τα τελευταία χρόνια της οικονομικής κρίσης, αποτελεί σημαντικό στοιχείο υποβάθμισης και εγκατάλειψης του δημόσιου χώρου της πόλης. Ακόμα και αν ένας δημόσιος χώρος είναι ικανοποιητικά σχεδιασμένος, δεν μπορεί να αξιοποιηθεί επαρκώς αν δε παρέχει επαρκή και καλοσυντηρημένα στοιχεία αστικού εξοπλισμού (παγκάκια κ.α.).

Ο παρών Οδηγός σκοπό έχει να δώσει κατευθύνσεις σε σχέση με τη χωροθέτηση του αστικού εξοπλισμού και επίπλωσης, με παραδείγματα που λαμβάνουν υπόψη τα μεγέθη και τον τύπο του δημόσιου χώρου. Ταυτόχρονα, όπως και στον εξοπλισμό υποδομών, θα πρέπει ο σχεδιασμός και οι προτάσεις αυτού του Οδηγού να προνοούν την διαρκή ανάγκη επισκεψιμότητας, προκειμένου να καλύπτονται οι περιπτώσεις επισκευής, μεταβολής, εγκατάστασης ή/και συντήρησης του εξοπλισμού επίπλωσης.

Τέλος, είναι σαφές ότι η φθορά (ακόμα και με τη μορφή βανδαλισμών) είναι κι αυτή μια σημαντική παράμετρος υποβάθμισης του αστικού τοπίου, γι΄ αυτό το λόγο θα πρέπει να τονιστεί τόσο η επιλογή υλικών ανθεκτικών στη φυσική φθορά και στα καιρικά φαινόμενα, όσο και η αναγκαιότητα ύπαρξης ενός ενιαίου φορέα για το σχεδιασμό και τη διαχείριση του αστικού εξοπλισμού.

3.4.1.12 ΠΡΑΣΙΝΟ ΚΑΙ ΦΥΤΕΥΣΕΙΣ

Είναι πολύ σημαντική η προσπάθεια μείωσης της χρήσης του αυτοκινήτου με παράλληλη αύξηση της περπατησιμότητας και της επισκεψιμότητας της πόλης. Η προσέγγιση του πρασίνου είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τις κυκλοφοριακές παρεμβάσεις και τη στρατηγική για την ενέργεια και το βιοκλιματικό σχεδιασμό.



ΠΑΡΤΕΡΙΑ ΜΕ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΦΡΑΞΕΙΣ ΣΤΟ ΚΟΥΚΑΚΙ



ΤΥΠΙΚΟ "ΤΡΙΓΩΝΟ" ΜΕ ΦΥΤΕΥΣΕΙΣ. ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΟΥΣ ΑΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΤΟΥΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΣΥΝΑΝΤΙΟΥΝΤΑΙ ΣΕ ΠΟΛΛΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Έμφαση, λοιπόν, οφείλει να δοθεί στη βελτίωση του μικροκλίματος, της αίσθησης και της ποιότητας του πρασίνου στο πλέγμα των δρόμων και των πεζοδρόμων.

Η σημερινή κατάσταση των δρόμων της Αθήνας, στη μεγάλη τους πλειοψηφία, δεν ευνοεί το περπάτημα και το ποδήλατο και, δυστυχώς, η κατάσταση των δέντρων, των δεντροστοιχιών και των παρτεριών συμβάλουν ως πρόβλημα αντί να αποτελούν μέρος της λύσης. Κυριαρχούν οι άναρχες φυτεύσεις και οι ακατάλληλες διαστάσεις.

Ενώ τα δέντρα (με τους υποορόφους τους) είναι το βασικό όπλο ενάντια στο φαινόμενο της θερμικής νησίδας, όταν παρεμποδίζουν την κίνηση με ήπια μέσα και μειώνουν τη περπατησιμότητα του δρόμου και της γειτονιάς, επηρεάζουν δυσμενώς. Στη συνέχεια, θα τονιστούν τα βασικότερα και συχνότερα προβλήματα που ο Οδηγός θα προσπαθήσει να αντιμετωπίσει στις επόμενες ενότητες. Το γεγονός ότι θα αναφερθούν τα προβληματικά σημεία δε σημαίνει ότι οι δρόμοι και οι πεζόδρομοι της Αθήνας δεν έχουν όμορφα και λειτουργικά παραδείγματα να υποδείξουν.

Ε ίναι σαφές ότι η υποχρηματοδότηση και η υποτίμηση στους προϋπολογισμούς των Δήμων και των Περιφερειών της χώρας για τη συντήρηση και αντικατάσταση των υφιστάμενων χώρων πρασίνου είναι το βασικότερο από τα προβλήματα. Εάν δεν αντιμετωπιστεί αυτό το πρόβλημα και δεν αλλάξει η χρόνια νοοτροπία σχετικά με αυτό το θέμα, κάθε πρόταση για νέες παρεμβάσεις θα είναι ανίκανη να μεταβάλλει την εικόνα και θα έχει την κατάληξη προηγούμενων.

Τα κυρίαρχα χαρακτηριστικά και τα βασικά προβλήματα στην κατάσταση του πρασίνου στο δήμο της Αθήνας είναι:

Πεζοδρόμια:

- Μικρά πεζοδρόμια με ακατάλληλη φύτευση
- Δένδρα που οι ρίζες τους καταστρέφουν το πεζοδρόμιο λόγω μικρού όγκου χώματος και πλάτους ανοίγματος

- Κακή ή καθόλου υδατοπερατότητα
- Καχεκτική ανάπτυξη λόγω ακατάλληλων θέσεων
- Δένδρα με πλαγιασμένους κορμούς λόγω προβληματικής φύτευσης, μικρού διαθέσιμου βάθους ή/και έλλειψης πρόνοιας στήριξης
- Επικίνδυνα, προς πτώση, δένδρα

Παρτέρια στους δρόμους και τους πεζοδρόμους

- Σύμφυτη βλάστηση
- Κλάδεμα/μπορντούρες
- Απουσία χρώματος, υφής και γενικά σχεδιασμού (διαδοχή εποχών, κατάλληλο φως, νερό και άρδευση κα)
- Παρεμβολή υψωμένων κρασπέδων ή εμποδίων, άνευ λόγου πολλές φορές, που μειώνουν οπτικά και λειτουργικά την όδευση πεζών

Νησίδες δρόμων

- Υπάρχουν νησίδες μικρού πλάτους με φυτεμένα δένδρα, τα οποία δε διαθέτουν το χώρο για φυσιολογική ανάπτυξη και επαρκή στήριξη, με αποτέλεσμα να είναι ακαλαίσθητες και, σε βάθος χρόνου, επικίνδυνες.
- Ταυτόχρονα απαιτούνται νησίδες μεγάλου πλάτους με ενδιαφέρουσα φύτευση και «κακό» κλάδεμα σε μπορντούρες. Η υπερφόρτωση σε φυτικό υλικό καταλήγει να έχει το αντίθετο αποτέλεσμα.

Λόγω των ατυχών επιλογών στη φύτευση των πεζοδρομίων, παρατηρείται πολύ συχνά οι ρίζες των δένδρων να καταστρέφουν τις πλάκες των πεζοδρομίων. Στην πραγματικότητα, ο χώρος που διατίθεται ως θέση φύτευσης προκειμένου να αναπτυχθεί το ριζικό σύστημα είναι πολύ μικρός, συχνά ασφυκτικός και ακατάλληλου σχήματος. Από εσφαλμένη συνήθεια, διατίθεται ο χώρος που καταλαμβάνει μια πλάκα πεζοδρομίου 40x40, προκειμένου να αναπτυχθεί το οποιουδήποτε μεγέθους, ηλικίας και είδους δένδρο. Ταυτόχρονα με την καταστροφή των πλακών, όμως, και τα ίδια τα δέντρα δεν έχουν σωστή ανάπτυξη (ύψος και κόμη).

Ο Οδηγός προτείνει στις νέες φυτεύσεις, αλλά και στις υπάρχουσες δενδροστοιχίες (όπου πραγματοποιείται ανάπλαση πεζοδρομίου) να δοθεί ο απαραίτητος χώρος και ο σωστός όγκος χώματος στα φυτά, και ειδικά στα δένδρα, για τη σωστή τους ανάπτυξη. Οι προτάσεις προκύπτουν από επισκόπηση της βιβλιογραφίας και αντίστοιχη εμπειρία και κατατίθενται στον Πίνακα 4.

ΓΚΥΖΗ

© ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΟΔΗΓΟΥ

ΠΙΝΑΚΑΣ 4
ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΦΥΤΩΝ ΚΑΙ ΟΓΚΟΣ ΧΩΜΑΤΟΣ

Πλάτος	Όγκος χώματος
Μικρότερο 3μ	10 μ3
3 – 4 μ	15 μ3
4 – 5 μ	20 μ3
5 – 6 μ	25 μ3
Πάνω από 6μ	28 - 30 μ3



3.4.2. ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ-ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ

3.4.2.1 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ.

Οι κοινόχρηστοι χώροι διαμορφώνουν κατ' εξοχήν την εικόνα του δημόσιου χώρου και συνολικά τον χαρακτήρα μιας πόλης. Για τις ανάγκες του Οδηγού, υιοθετήθηκε η διάκριση του δημόσιου χώρου στο δίκτυο δρόμων και πεζοδρόμων και στους κοινόχρηστους χώρους, ώστε να γίνει μια βαθύτερη ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασής τους. Στην ενότητα αυτή, γίνεται μια αναφορά στο σύνολο των κοινόχρηστων, ελεύθερων χώρων, χώρων πρασίνου κ.α. Σε αυτή την κατηγορία συμπεριλαμβάνονται πλατείες, πάρκα, λόφοι άλση, τρίγωνα κ.α.

Στο Χάρτη, παρουσιάζεται το σύνολο των χώρων πρασίνου που βρίσκονται στην αρμοδιότητα του Δήμου Αθηναίων, όπως παρατίθενται στο ΣΟΑΠ του κέντρου της Αθήνας, μέσα από στοιχεία της Διεύθυνσης Πρασίνου και Περιβάλλοντος του Δήμου Αθηναίων, με την επεξεργασία της επιστημονικής ομάδας του Οδηγού. Στους χώρους αυτούς συμπεριλαμβάνονται και δημόσιες χρήσεις, όπως χώροι αθλητισμού, κοιμητήρια κ.α. Για τις ανάγκες του Οδηγού, δε θα αναφερθούμε σε τέτοιες χρήσεις, αλλά στην πλειονότητα των κοινόχρηστων χώρων που έχουν μια πιο ξεκάθαρη ταυτότητα δημόσιου χώρου. Επίσης, στους χώρους αυτούς περιλαμβάνονται οι πεζόδρομοι και οι κλίμακες. Η συνολική έκταση των χώρων πρασίνου που υπάγονται στην αρμοδιότητα του Δήμου Αθηναίων και παρουσιάζονται στο χάρτη, είναι 6.164.243,11 τ.μ.

Όπως έχει αναφερθεί, το ποσοστό που καταλαμβάνει ο δημόσιος χώρος (συμπεριλαμβανομένου του οδικού δικτύου) στο Δήμο της Αθήνας, σύμφωνα με την έρευνα του UN-HABITAT[15], αγγίζει το 28,6% ποσοστό σχετικά υψηλό και συγκρίσιμο με πόλεις όπως το Άμστερνταμ (29.1%) και το Παρίσι (29.7%). Αντίθετα, με βάση τις καταγραφές της Eurostat[16], στο δείκτη τετραγωνικών μέτρων πρασίνου ανά κάτοικο, η Αθήνα βρίσκεται σε μια από τις τελευταίες θέσεις στην Ευρώπη με μόλις 2 τ.μ. πρασίνου ανά κάτοικο. Το ποσοστό αυτό είναι κατά πολύ χαμηλότερο του ελάχιστου ανεκτού σε ευρωπαϊκό επίπεδο (8 τ.μ.) και δε συγκρίνεται με πόλεις όπως το Άμστερνταμ (27 τ.μ.) και το Βερολίνο (13 τ.μ.). Αντίστοιχα χαμηλά «βαθμολογείται» η Αθήνα στο European Green City Index[17]. Με βάση το δείκτη αυτό, που καθορίζεται από ένα εύρος παραγόντων σχετικών με περιβαλλοντικά θέματα των πόλεων, η Αθήνα το 2015 βρισκόταν στην 22 θέση μεταξύ 30 ευρωπαϊκών πρωτευουσών.

Ο συνδυασμός του χάρτη των ειδών των κοινόχρηστων χώρων με τα, αντικρουόμενα πρώτης όψεως στοιχεία, παράγει κρίσιμα συμπεράσματα. Η αίσθηση των κατοίκων για την έλλειψη κοινόχρηστων χώρων και πρασίνου, δεν είναι λανθασμένη. Ποια είναι τα βασικά προβλήματα;

Το πρώτο και σημαντικότερο, είναι ότι ένα τεράστιο μέρος του δημόσιου, αδόμητου χώρου, καταλαμβάνεται από το οδικό δίκτυο και δεν αποδίδεται στους πολίτες για χώρους πεζών, πρασίνου κ.α. Η τεράστια απόσταση μεταξύ του υψηλού ποσοστού δημόσιου χώρου και των ελάχιστων τετραγωνικών μέτρων πρασίνου ανά κάτοικο, που αναφέρθηκε στην προηγούμενη παράγραφο, φανερώνει γλαφυρά αυτό το στοιχείο. Πρόκειται για μια από τις σημαντικές αδυναμίες της Αθήνας, συγκριτικά με άλλες ευρωπαϊκές πόλεις, πάνω στην οποία θεμελιώθηκε η πρωταρχική εστίαση του Οδηγού στο δίκτυο δρόμων και πεζοδρόμων.

Δεύτερον, οι δημόσιοι χώροι στην Αθήνα είναι άνισα κατανεμημένοι. Το μεγαλύτερο μέρος των κοινόχρηστων χώρων, αποτελούν οι μεγάλοι χώροι συνεχόμενης βλάστησης, είτε αυτοί είναι λόφοι (ευρύτερη περιοχή λόφου Ακρόπολης και Φιλοπάππου, Λυκαβηττός, Αρδηττού, Στρέφη κ.α.) είτε άλση (Πεδίο του Άρεως, Εθνικός Κήπος, Άλσος Στρατού κ.α.). Αυτό είναι, καταρχήν, θετικό. Οι μεγάλες πόλεις έχουν ανάγκη από μεγάλους χώρους πρασίνου, συνεχόμενης και κατά προτίμηση υψηλής βλάστησης, μεγάλα πάρκα, μεγάλους ανοιχτούς χώρους που να ανατρέπουν τη μονοτονία της συνεχούς

15. UN-HABITAT. 2013. Streets as Public Spaces and Drivers of Urban Prosperity. Nairobi: UN-HABITAT

16. www.epp.eurostat.ec.europa.eu

17. http://www.siemens.com/entry/cc/features/greencityindex_international/all/en/pdf/report_en.pdf

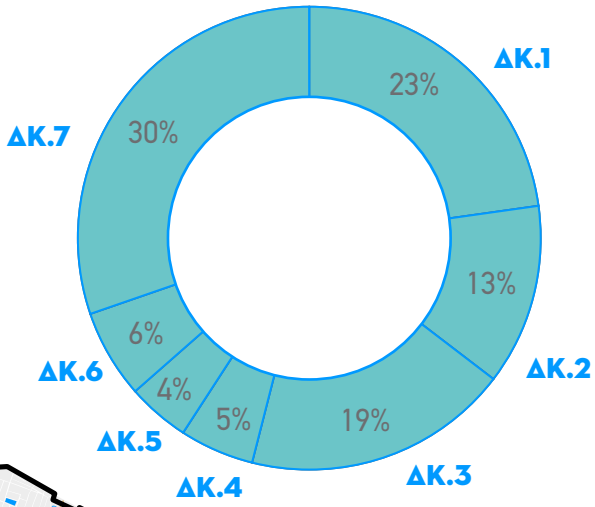
18. «Κείμενο Διαβούλευσης για το "Εργο: ΑΘΗΝΑ 2020" του Δήμου Αθηναίων», http://www.developathens.gr/athina2020/

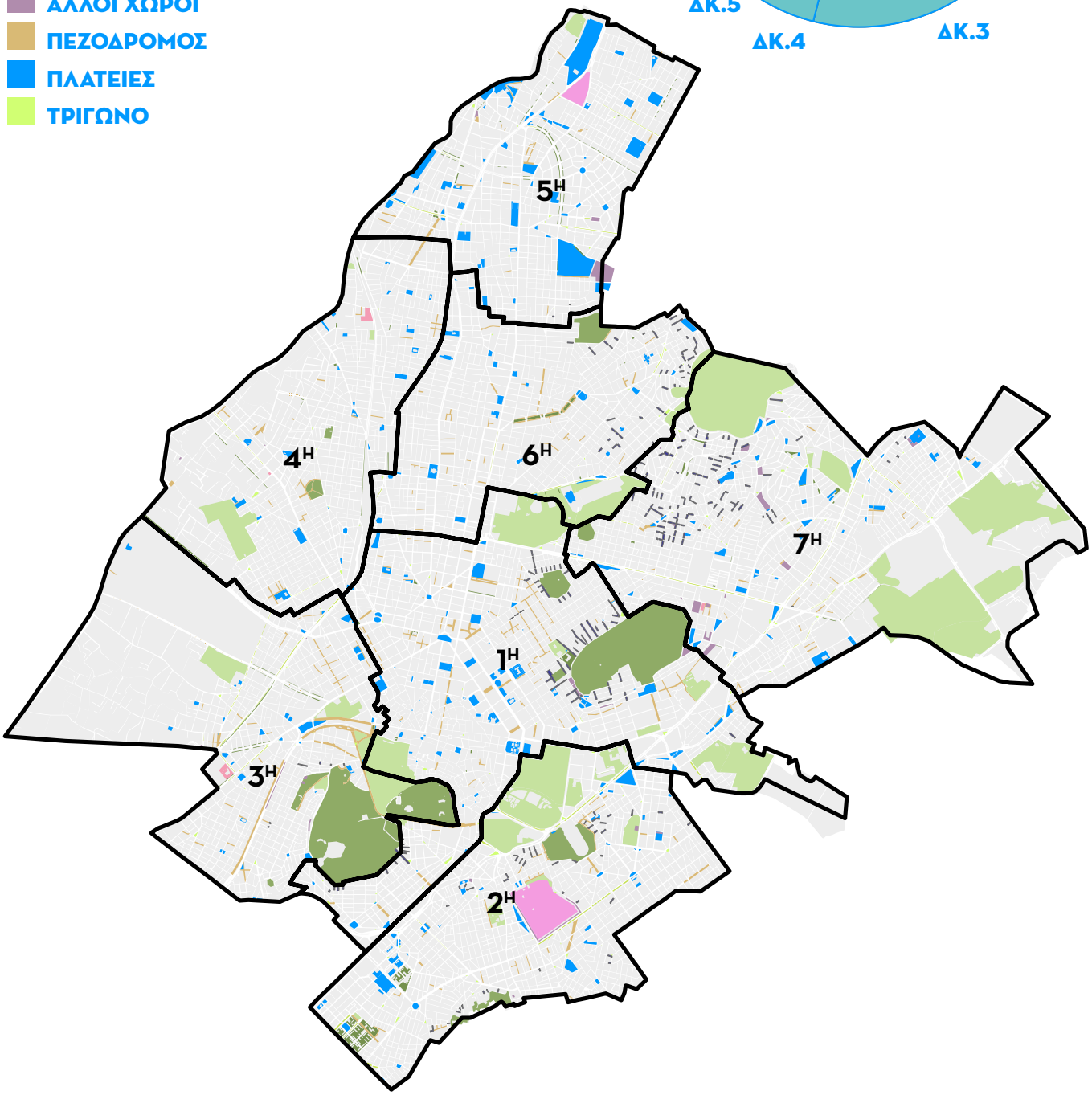
ΧΑΡΤΗΣ 7

ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΑΘΗΝΑΙΩΝ

*ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΓΕΩΧΩΡΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΤΟΥ ΣΟΑΠ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ

- ΑΘΛΗΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ
- ΑΛΣΟΣ
- ΔΑΣΥΛΛΙΟ
- ΖΑΡΝΤΙΝΙΕΡΑ
- ΚΛΙΜΑΚΑ
- ΚΟΙΜΗΤΗΡΙΟ
- ΛΟΦΟΣ
- ΝΗΣΙΔΑ
- ΠΑΡΤΕΡΙ
- ΑΛΛΟΙ ΧΩΡΟΙ
- ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ
- ΠΛΑΤΕΙΕΣ
- ΤΡΙΓΩΝΟ





δόμησης, μεγάλες εστίες κοινωνικής συναναστροφής, περιπάτου, διασκέδασής κ.α. Επιδρούν θετικά στο μικροκλίμα, την ποιότητα του ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος και συνολικά στην κοινωνική ζωή της πόλης. Ωστόσο, οι χώροι αυτοί δεν χωροθετούνται «ισότιμα» σε όλη την έκταση του Δήμου. Αντιθέτως, τα στοιχεία (γράφημα) δείχνουν[18] ότι στην 1η και την 3η Δημοτική Κοινότητα, συγκεντρώνεται σχεδόν το μισό (42%) των χώρων πρασίνου του Δήμου, ενώ στην 5η και την 6η κοινότητα μόλις το 10%. Την ίδια στιγμή, στις πρώτες δύο Δημοτικές Κοινότητες κατοικεί λιγότερο από 20% του αθηναϊκού πληθυσμού, ενώ στις επόμενες δύο, σχεδόν το 35%. Ως αποτέλεσμα, σε ολόκληρες περιοχές της πόλης, που μάλιστα είναι από τις πιο πυκνοδομημένες και πυκνοκατοικημένες, το πράσινο να απουσιάζει σχεδόν παντελώς.

Η τυπική αίσθηση της «τσιμεντούπολης» διαμορφώνεται από τέτοιες περιοχές. Μεγάλες γειτονιές κατοικίας όπως τα Κάτω Πατήσια, η Κυψέλη, ο Άγιος Παντελεήμονας, ο Προμπονάς κ.α. με συνεχή δόμηση, υψηλούς συντελεστές, και πολύ μικρές «ανάσες» αδόμητων χώρων, κατά κύριο λόγο αστικών πλατειών με λίγο πράσινο. Το μεγάλο αυτό πρόβλημα είναι δυσεπίλυτο με το δεδομένο σύστημα γης και οικοδομής που κυριαρχεί σήμερα, παρά την κρίση. Το στοιχείο αυτό, επικυρώνει τη βούληση του Οδηγού για παρεμβάσεις (από μικρές μέχρι μεγαλύτερες) στον υφιστάμενο αστικό ιστό με στόχο την αναβάθμιση του «υπαρκτού» δημόσιου χώρου, είτε αφορά στο δίκτυο δρόμων και πεζοδρόμων, είτε στους κοινόχρηστους χώρους.

Τέλος, ακόμα και οι εμβληματικοί και μεγάλοι δημόσιοι χώροι, συχνά δεν είναι ικανοποιητικά σχεδιασμένοι και επαρκώς συντηρημένοι, καθαροί, και ασφαλείς. Επίσης, δεν αποδίδονται πάντοτε στους πολίτες ως ελεύθεροι δημόσιοι χώροι. Τα παραπάνω είναι αναγκαία για να αξιοποιείται ο δημόσιος χώρος επιτυχημένα από τους άνδρες, τις γυναίκες και τα παιδιά της Αθήνας.

Στο δημόσιο λόγο, γίνεται συχνά αναφορά στην επιτυχία των ελεύθερων χώρων σε πόλεις του εξωτερικού με χειρότερες κλιματικές συνθήκες, σε αντίθεση με ελληνικές περιπτώσεις που φαίνονται ανεπιτυχείς. Ως συνέχεια αυτής της προβαλλόμενης αναντιστοιχίας, υποστηρίζεται ότι ο ελληνικός πληθυσμός δεν εκτιμά το δημόσιο χώρο ή ότι επιζητά μονάχα ιδιωτικούς χώρους αναψυχής. Μια καλύτερη ανάγνωση, θα αναδείξει κάτι διαφορετικό. Όσοι δημόσιοι χώροι παράγονται από επιτυχημένο σχεδιασμό, επιτελούν μια πολεοδομική λειτουργία, ικανοποιούν τις ανάγκες των πολιτών, απελευθερώνουν την κοινωνικότητα, τη δημιουργικότητα, το παιχνίδι και την αναζήτηση των χρηστών χωρίς αποκλεισμούς κοινωνικούς, φύλου, εθνικότητας και σεξουαλικότητας, τότε βρίσκουν την αποδοχή των κατοίκων και σφύζουν από ζωή (π.χ. πλατεία Μοναστηρακίου). Όσοι παράγονται απλά ως «ό,τι απέμεινε» από τον ιδιωτικό χώρο και το ΙΧ ή όσοι μένουν υποβαθμισμένοι, κενοί και εγκαταλειμμένοι, φυσικά και δε θα έχουν επιτυχία. Το ίδιο ισχύει και για τους μεγάλους χώρους πρασίνου, που συχνά δεν επιλέγονταν με το επιχείρημα ότι δεν θα έχουν ικανοποιητική προσέλευση. Το πολύ πρόσφατο παράδειγμα του πάρκου του Ιδρύματος «Σταύρος Νιάρχος», αποδεικνύει το αντίθετο.

3.4.2.2 ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ, ΧΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ.

Οι κοινόχρηστοι χώροι του Δήμου Αθηναίων είναι πάρα πολλοί και με έντονες διαφοροποιήσεις μεταξύ τους. Είναι κατανοητό πώς δεν μπορούν να παρουσιαστούν αναλυτικά τα χαρακτηριστικά και τα προβλήματά τους, με την ίδια δυνατότητα γενικεύσεων που έγινε με τους δρόμους. Αναδείχτηκαν στην προηγούμενη ενότητα κάποια βασικά στοιχεία και προβλήματα για τους κοινόχρηστους χώρους, που αναφέρονται στο σύνολο του Δήμου. Στις επόμενες παραγράφους, θα αναδειχθούν ορισμένα ακόμα προβλήματα που σχετίζονται με το σχεδιασμού, τις χρήσεις και τη λειτουργία των κοινόχρηστων χώρων. Σαφώς, είναι ενδεικτικά και κάθε πλατεία, πάρκο κ.α. απαιτούν ειδικό ενδιαφέρον καθώς έχουν στοιχεία μοναδικότητας. Κατά κύριο λόγο, η ανάλυση επικεντρώνεται σε μικρές και μεσαίες πλατείες με τα τυπικά γνωρίσματα και προβλήματα, και όχι σε εμβληματικές



ΤΡΑΠΕΖΟΚΑΘΙΣΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΠΛΑΤΕΙΑ ΒΑΡΝΑΒΑ

© ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΟΔΗΓΟΥ

περιπτώσεις (πλατεία Συντάγματος, Ομονοίας κοκ.).

Η κατάσταση του δημόσιου, υπαίθριου χώρου της πόλης, δεν διαφέρει κατά πολύ από αυτήν των πεζοδρομίων και πεζόδρομων, που αναπτύχθηκε προηγουμένως. Οι υπάρχοντες ελεύθεροι δημόσιοι ή μη χώροι υστερούν γενικού σχεδιασμού, οργανωμένου πράσινου, λειτουργικότητας και οργάνωσης αστικού εξοπλισμού κι επίπλωσης. Αν και οι υπαίθριοι χώροι οφείλουν να απαλύνουν το αποτέλεσμα έλλειψης πρασίνου, παίζοντας ταυτόχρονα σημαντικό ρόλο στην ενίσχυση της κοινωνικής ζωής των γειτονιών, ο σχεδιασμός, η λειτουργία και η κατάστασή των περισσοτέρων από αυτούς δεν ανταποκρίνεται επαρκώς στον σκοπό αυτό. Παρ' όλ΄αυτά υπάρχουν πολλές δυνατότητες για αναβάθμιση των υπαρχόντων δημόσιων χώρων, για την επέκταση και την σύνδεσή τους με δίκτυο πεζοδρόμων καθώς και για την αισθητική αναβάθμιση τους και για τη λειτουργική κι αρμονική συναρμογή τους με τα οδικά δίκτυα, με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς και με ευρύτερα δίκτυα χώρων πρασίνου.

Τα κυριότερα προβλήματα των κοινόχρηστων χώρων εντοπίζονται στην δυνατότητα άνετης κίνησης των πεζών και των ατόμων με ιδιαίτερες ανάγκες, στην ασφάλεια της κίνησης εν γένει, στην λειτουργικότητα τους και βέβαια στην οργάνωση και αισθητική τους. Υπάρχουν βέβαια και τα προβλήματα κατάληψης μεγάλου μέρους του χώρου από υπαίθριες εκτονώσεις καταστημάτων και παρεμβολή διαφόρων

ειδών εμποδίων κινητών και μόνιμων που δυσχεραίνουν την κατάσταση, ενώ όπως και στην περίπτωση των πεζόδρομων, ο καταιγισμός σημάνσεων κι επικοινωνιακού υλικού δημιουργεί αντιληπτική σύγχυση, την ίδια στιγμή που ο κοινόχρηστος χώρος θα έπρεπε να μεγιστοποιεί την ευκολία, την άνεση και την απόλαυση των χρηστών του. Ο Οδηγός σκοπό έχει να καλύψει εν μέρει την έλλειψη προδιαγραφών για τις παρεμβάσεις στους κοινόχρηστους χώρους.

3.4.2.3 ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΗΣ ΠΑΡΑΝΟΜΗΣ ΚΑΤΑΛΗΨΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΚΑΙ ΤΑ ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΣΥΝΗΓΟΡΟΥ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, ένα από τα βασικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι κοινόχρηστοι χώροι της Αθήνας, είναι η κατάληψή τους για άλλες (συνήθως ιδιωτικές χρήσεις). Η εικόνα πλατειών γεμάτων τραπεζοκαθίσματα, πεζοδρομίων με εμπορεύματα ή παρκαρισμένα ΙΧ και χώρων πρασίνου με αυθαίρετες κατασκευές, είναι από τις πιο χαρακτηριστικές για το δημόσιο χώρο της Αθήνας. Το αποτέλεσμα αυτών των καταλήψεων είναι η αναίρεση του δημόσιου χαρακτήρα ολόκληρων ελεύθερων εκτάσεων και ο αποκλεισμός χρήσεων (εύκολη διέλευση, παιχνίδι κ.α.) και χρηστών (άτομα με κινητικά προβλήματα συχνότερα αλλά συχνά και το σύνολο των πολιτών).

Το ζήτημα αυτό εντοπίζεται και στους κοινόχρηστους χώρους και στα πεζοδρόμια των δρόμων. Το πιο συχνό πρόβλημα, είναι η κατάληψη του Δημόσιου Χώρου από Καταστήματα Υγειονομικού Ενδιαφέροντος (Κ.Υ.Ε.) και περίπτερα. Μόνο για το έτος 2012, σύμφωνα με έκθεση της Δημοτικής Αστυνομίας, συντάχτηκαν 9542 εκθέσεις κατάληψης κοινόχρηστων χώρων. Σε ορισμένες γειτονιές όπως τα Πετράλωνα, το Γκάζι, η Κυψέλη κ.α., το φαινόμενο αυτό έχει ιδιαίτερη οξύτητα.

Μια από τις αρχές που ασχολείται ιδιαίτερα με τα ζητήματα των παραβάσεων στο δημόσιο χώρο, είναι ο Συνήγορος του Πολίτη και ειδικότερα το τμήμα της Ποιότητας Ζωής. Ο συνήγορος του Πολίτη δέχεται μεγάλο μέρος καταγγελιών που αναφέρονται σε τέτοια ζητήματα και συχνά προχωρά σε παρεμβάσεις, έρευνες και έκδοση πορισμάτων, όπως π.χ. το πόρισμα για την παρακώλυση της άσκησης του δικαιώματος στην κοινή χρήση των πεζοδρομίων[19]. Σε κείμενο που επικεντρώνεται στο θέμα της διαχείρισης των κοινόχρηστων χώρων από τους ΟΤΑ[20] παρουσιάζουν ομαδοποιημένες περιπτώσεις υποβάθμισης του κοινόχρηστου χαρακτήρων των χώρων. Υποστηρίζεται ότι οι βασικότερες κατηγορίες είναι οι εξείς:

Α. Αναίρεση της κοινής χρήσης: Αναφέρεται σε περιπτώσεις όπου η δραστηριότητες ιδιωτών σε κοινόχρηστους χώρους, υπερβαίνουν τις νομικά επιτρεπόμενες ρυθμίσεις ως προς το ποσοστό δημόσιου χώρου που μπορεί να παραχωρηθεί και αυτό που οφείλει να μείνει ελεύθερο για κοινή, ανεμπόδιστη χρήση. Στην κατηγορία αυτή συμπεριλαμβάνονται ζητήματα αδειών κατάληψης κοινόχρηστων χώρων για την ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων , αλλά ζητήματα παράνομων κατασκευών σε κοινόχρηστους χώρους.

Β. Υποβάθμιση της κοινής χρήσης: Αναφέρεται σε περιπτώσεις αδράνειας των δημοτικών και κοινοτικών αρχών να διατηρήσουν τον κοινόχρηστο χαρακτήρα των χώρων, ώστε να είναι δυνατή η πρόσβαση των πολιτών σε αυτούς και η κοινή χρήση σε συνθήκες ασφάλειας και καθαριότητας. Σε αυτή την κατηγορία συγκαταλέγονται περιπτώσεις κατάργησης ή και κακής συντήρησης του πρασίνου από τους κοινόχρηστους χώρους, το θέμα της καθαριότητάς τους, καθώς και ζητήματα παράνομων σταθμεύσεων, κακοτεχνιών κ.α.

Όπως αναδεικνύεται από τα κείμενα που αναφέρθηκαν, αλλά είναι γνωστό και από την ευρύτερη έρευνα και εμπειρία, ορισμένα από τα βασικά προβλήματα των κοινόχρηστων χώρων προέρχονται από τις οικονομικές αδυναμίες και την έλλειψη προσωπικού των Ο.Τ.Α., καθώς και η πολυπλοκότητα των συναρμόδιων φορέων που εμπλέκονται με τα θέματα του δημόσιου χώρου. Ο παρών Οδηγός λαμβάνει υπόψιν του την πραγματικότητα αυτή και επιχειρεί να καταθέσει ιδέες για την υπέρβασή της.

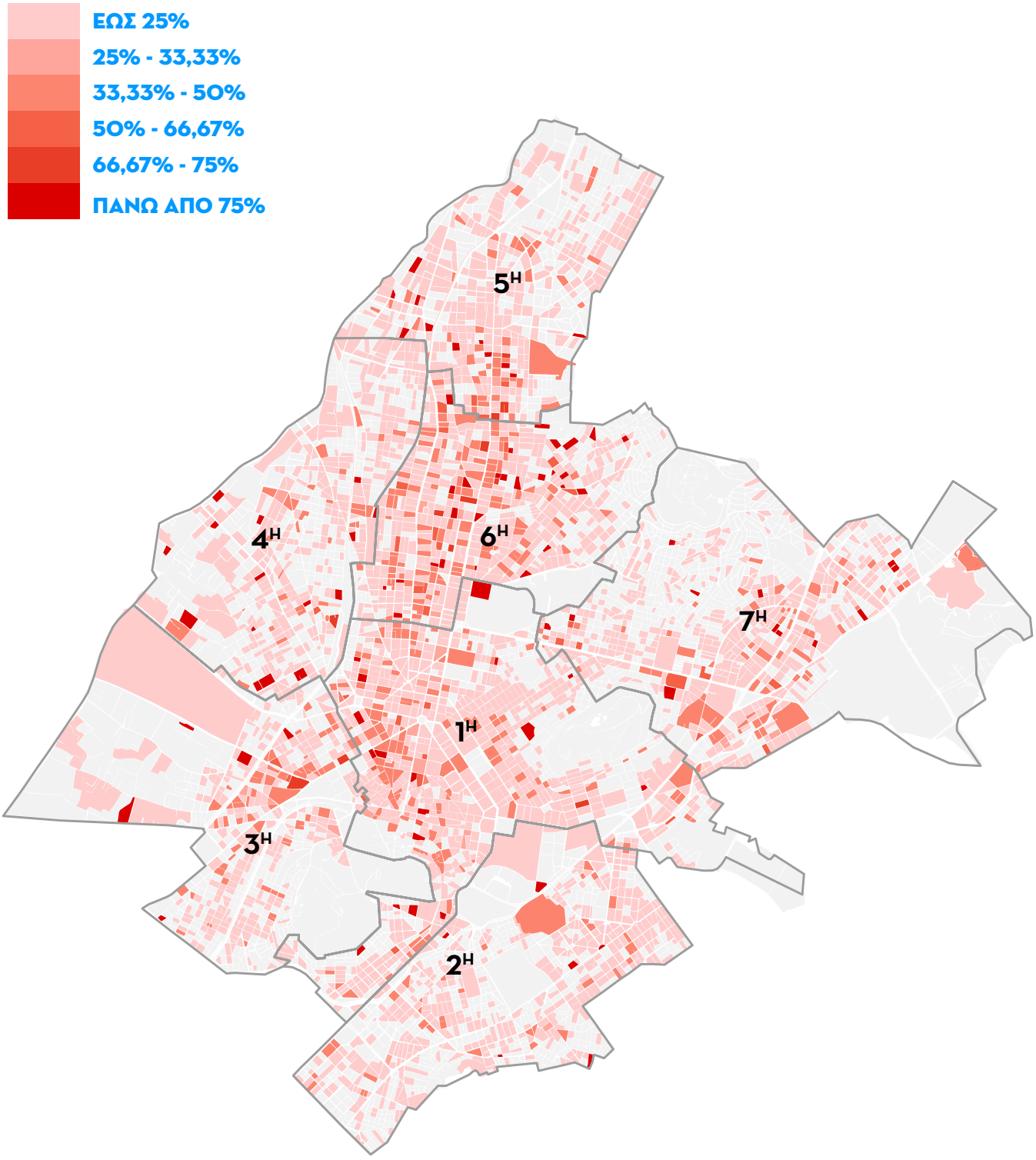
19. Συνήγορος του Πολίτη: Πόρισμα: Η παρακώλυση της άσκησης του δικαιώματος στην κοινή χρήση των πεζοδρομίων, http://www.synigoros.gr/?i=quality-of-life.el.koinox-ristoi_xwroi.31114

20. Συνήγορος του Πολίτη: Πόρισμα: Η διαχείριση των κοινόχρηστων χώρων από τους ΟΤΑ, http://www.synigoros.gr/resources/docs/202827.pdf

ΧΑΡΤΗΣ 8

ΠΟΣΟΣΤΟ ΚΥΕ ΧΩΡΙΣ ΑΔΕΙΑ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΩΝ ΚΥΕ ΣΕ ΚΑΘΕ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ

*ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΓΕΩΧΩΡΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΤΟΥ ΣΟΑΠ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ



3.4.2.4 ΥΛΙΚΑ, ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΙ ΕΠΙΠΛΩΣΗ

Από ένα αρχικό έλεγχο των υλικών που χρησιμοποιούνται στους κοινόχρηστους χώρους απεικονίζεται η έλλειψη συνεκτικής ή κυρίαρχης μορφής υλικού επίστρωσης στο κέντρο της πόλης και στις γειτονιές. Υπάρχει η ανάγκη εισαγωγής μιας απλής, ενιαίας, συνεπούς και, κατά το δυνατόν, διαχρονικής παλέτας κατάλληλων και ποιοτικών υλικών, με ταυτόχρονη χρησιμοποίηση στοιχείων βιοκλιματικής αρχιτεκτονικής. Στόχος είναι η υιοθέτηση κοινών στοιχείων και κοινής γλώσσας, προκειμένου οι χώροι να αποκτούν αναγνωσιμότητα και καλύτερη οικειοποίηση από τους κατοίκους και τους επισκέπτες τους.

Τα στοιχεία του αστικού εξοπλισμού και επίπλωσης πολύ συχνά λόγω λανθασμένης τοποθέτησης, αλλά και ασυντόνιστης συσχέτισης μεταξύ τους, δημιουργούν αντιληπτική σύγχυση. Απαιτείται, επαρκής κι ανθεκτικός αστικός εξοπλισμός που θα ενθαρρύνει την παραμονή και την απόλαυση του χώρου

Ο χώρος που καταλαμβάνουν ορισμένες κατασκευές, περίπτερα ή τραπεζοκαθίσματα είναι δυσανάλογα μεγάλος σε σχέση με το αποτύπωμα του ελεύθερου χώρου που αντιστοιχεί στους χρήστες. Στο πλαίσιο του Οδηγού, θα διερευνηθεί ένας ορθότερος σχεδιασμός ως προς την παραχώρηση των κοινόχρηστων χώρων σε ιδιωτικές χρήσεις.

3.4.2.5 ΠΡΑΣΙΝΟ ΚΑΙ ΦΥΤΕΥΣΕΙΣ

Αναφέρθηκαν ήδη προβλήματα που έχουν να κάνουν με την έκταση, την κατανομή και το χαρακήρα των κοινόχρηστων χώρων και ειδικά των χώρων πρασίνου του Δήμου Αθηναίων. Απαιτείται και μια περαιτέρω εστίαση στα ίδια τα δέντρα και τις φυτεύσειις που συναντώνται στην πόλη, και αντιμετωπίζουν σοβαρή υποβάθμιση.

Βασικότεροι παράγοντες υποβάθμισης της φυτοϋγείας των δένδρων στο αστικό περιβάλλον είναι οι παρακάτω:

Τα εδάφη στον αστικό ιστό πολύ συχνά παρουσιάζουν κακή διαπερατότητα και συνεπώς μη επαρκή τρόπο λειτουργίας των εδαφικών λειτουργιών (αύξηση αλατότητας, κακός αερισμός κλπ).

Η μίξη των ειδών βλαστήσεως συναντάται πολύ συχνά και δημιουργεί συνθήκες ανάπτυξης των φυτών συχνά ανταγωνιστικές.

Μεγάλος αριθμός δένδρων, κυρίως λόγω της υπερηλικίωσής τους αλλά και του ανταγωνισμού λόγω της πυκνής φύτευσης παρουσιάζουν μειωμένη στατική στήριξη και η κόμη συχνά παρουσιάζει κακή εμφάνιση με περιορισμένο φύλλωμα.

Ο κακός φωτισμός λόγω πυκνότητας των φυτεύσεων αναγκάζει τα φυτά να υπεραναπτυχθούν καθ ύψος με ασθενή τον κορμό τους.

Για τη σωστή αποτύπωση, παρακολούθηση και συντήρηση των δένδρων του δήμου είναι απαραίτητη η δημιουργία ενός μητρώου δένδρων. Τα τελευταία χρόνια, έκτακτα καιρικά φαινόμενα ευθύνονται για πτώσεις κλαδιών και δένδρων, με αποτέλεσμα την αυξημένη επικινδυνότητα προς τους πολίτες. Αυτό, σε συνδυασμό με την αστική ευθύνης των Ο.Τ.Α. καθιστά επιτακτική τη διαχείριση των δένδρων μέσω ενός μητρώου δένδρων. Θα συμβάλλει στην εφαρμογή σωστής και έγκαιρης παρέμβασης αλλά και στην εξοικονόμηση ιδίων πόρων (μέσω σωστού σχεδιασμού).

Η οργάνωση της πληροφορίας σχετικά με τη θέση, το είδος, την κατάσταση, το μέγεθος, τις ασθένειες και τους χειρισμούς των δένδρων όλων των δήμων είναι απαραίτητη. Προκύπτει επιτακτική η ανάγκη απόκτησης εργαλείων τέτοιων, όπου θα είναι δυνατή η βέλτιστη διαχείριση του πρασίνου του δήμου Αθηναίων. Σκοπός είναι η καταγρ αφή όλων των δένδρων, η κατάρτιση μητρώου δένδρων, η εκπόνηση έρευνας αξιολόγησης της επικινδυνότητας των δένδρων, ο προγραμματισμός των εργασιών συντήρησης και η ιεράρχηση των απαιτούμενων παρεμβάσεων ανάλογα με την εποχικότητα και τις δεδομένες συνθήκες. Ο Δήμος της Αθήνας, έχει ήδη δημιουργήσει μια δομή πληροφοριών για το 1ο διαμέρισμα, είναι σημαντικό να επεκταθεί και να βελτιωθεί με βάση την εμπειρία της υπηρεσίας Πρασίνου του Δήμου.

ΠΑΡΚΟ ΡΙΖΑΡΗ ΣΤΟΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟ

© ΕΑΤΑ



3.5 ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

3.5.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το θεσμικό πλαίσιο που καθορίζει τις χρήσεις και το σχεδιασμό των πόλεων είναι ευρύτατο και πολυεπίπεδο. Επίσης, τα τελευταία χρόνια, μεταβάλλεται έντονα , όπως συμβαίνει και με το σύνολο του ελληνικού νομοθετικού πλέγματος.
Η εστίαση στο σύνολο του θεσμικού πλαισίου, καθώς και η αξιολόγησή του, είναι κάτι που υπερβαίνει τα όρια του παρόντος Οδηγού. Θα τεθούν κάποιες βασικές παραδοχές και θα επιχειρηθεί μια συνοπτική αποτύπωση του πλαισίου που καθορίζει το σχεδιασμό και την προστασία του δημόσιου χώρου.

Σε γενικές γραμμές, μπορεί να υποστηριχθεί ότι το βασικό πρόβλημα, δεν είναι η απουσία νομοθετικού πλαισίου. Το θεσμικό καθεστώς που διέπει το δημόσιο χώρο στην Ελλάδα είναι αρκετά πλήρες και, σε γενικές γραμμές, έχει ως κριτήριο την προστασία του δημόσιου χώρου και συμφέροντος. Φυσικά υπάρχουν προβλήματα που σχετίζονται με τη σχετική ακαμψία του και την αδυναμία προσαρμογής καθώς διαρκώς μετασχηματίζονται οι ανάγκες και οι προκλήσεις του δημόσιου χώρου. Σημαντικό πρόβλημα, επίσης, αποτελεί η σχετική πολυπλοκότητά του, ειδικά όσον αφορά σε συναρμοδιότητες πολλών φορέων για τα ίδια θέματα.

Αν και το θεσμικό πλαίσιο είναι αρκετά ευρύ, εμφανίζεται να είναι άλλοτε υπερβολικά αναλυτικό και δύσκαμπτο και άλλοτε παντελώς ανύπαρκτο και ελλιπές. Το αποτέλεσμα είναι να ενισχύεται η αυθαιρεσία και να διαμορφώνεται το έδαφος για κάθε είδους λανθασμένες σχέσεις μεταξύ κράτους, ελεγκτικών μηχανισμών, επιχειρηματιών και πολιτών. Το ζητούμενο είναι το θεσμικό πλαίσιο να είναι σχετικά απλό, σαφές, αυστηρό ή ευέλικτο ανάλογα με τις ανάγκες και να διαμορφώνει βασικές κατευθυντήριες γραμμές ως προς τη χρήση, την ασφάλεια, την προστασία του δημόσιου συμφέροντος και την αισθητική του δημόσιου χώρου.

Αναδεικνύονται συνοπτικά τέσσερις βασικές κατηγορίες προβλημάτων.

Η πρώτη σχετίζεται με την έλλειψη νομοθετικών ρυθμίσεων για μια σειρά από αναγκαία ζητήματα χωρικού σχεδιασμού, όπως οι χρήσεις που περιβάλλουν δημόσιους χώρους. Όπως αναφέρει ο Δημήτρης Μέλισσας: «Η έλλειψη ενός νομοθετικού πλαισίου για τη συστηματική διαχείριση των χρήσεων γης που περιβάλλουν τον δημόσιο χώρο στην Ελλάδα, δεν αμβλύνεται από το γεγονός ότι η χρήση γης ενός κοινόχρηστου χώρου ενδέχεται να εξειδικεύεται στο ΓΠΣ. Διότι, από το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο ελλείπει το πλέγμα των ρυθμίσεων που θα υλοποιούν μια σφαιρική πολιτική στοχοθεσία για την απαγόρευση εκείνων των παράπλευρων χρήσεων που έχουν αντιθετική λειτουργία με εκείνη του δημόσιου χώρου. Ως εκ τούτου, ο χώρος αυτός ακυρώνεται ή δημιουργούνται προσκόμματα στην πρόσβασή το, εφόσον την έλλειψη πολιτικής χρήσεων γης, σχετικά με την περιφρούρηση του δημόσιου χώρου, υποκαθιστά ο ανταγωνισμός της αγοράς, που επιβάλλει την προσφορότερη, σύμφωνα με τις επιλογές του, χρήση».[21]

Η δεύτερη είναι η δύσκολη και χρονοβόρα διαδικασία εκπόνησης, αναθεώρησης και εφαρμογής των εργαλείων χωρικού σχεδιασμού, όπως π.χ. των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων. Είναι ιδιαίτερα συχνά τα φαινόμενα αναντιστοιχίας χρήσεων γης μεταξύ των ΓΠΣ και της πραγματικότητας, ειδικά σε περιπτώσεις κοινόχρηστων χώρων.

Η τρίτη αφορά στο εξαιρετικά δύσκολο έργο του κράτους και των Ο.Τ.Α. να εγγυηθούν την εφαρμογή του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου μέσα από μηχανισμούς ελέγχου. Όπως υποστηρίζεται στη βιβλιογραφία και αναγνωρίζεται από τις ίδιες τις υπηρεσίες, μια από τις πιο σημαντικές αδυναμίες της Πολιτείας είναι η δυσκολία ελέγχου της εφαρμογής του θεσμικού πλαισίου. Είναι ιδιαίτερα σημαντική η υπεράσπιση των

21. Μέλισσας, Κ. Δημήτρης. 2010. Οι χρήσεις γης, το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο & η Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου. Β Έκδοση. Αθήνα: ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΑΚΚΟΥΛΑ



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ, ΚΕΝΤΡΟ ΑΘΗΝΑΣ

© ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΟΔΗΓΟΥ

συμφερόντων του δημόσιου χώρου και της κοινωνίας, καθώς και η επιβολή της ισονομίας.

Η τέταρτη κατηγορία, τέλος, είναι η δυσκαμψία του θεσμικού πλαισίου που κάνει πολύ δύσκολη την εφαρμογή καινοτόμων μεθόδων σχεδιασμού και γενικώς την ανανέωση των εργαλείων σχεδιασμού και διαχείρισης του δημόσιου χώρου. Είναι καθημερινές οι περιπτώσεις όπου Ο.Τ.Α. που επιδιώκουν να εφαρμόσουν νέες, καινοτόμες, οικονομικές και στην κατεύθυνση της προστασίας και αναβάθμισης του δημόσιου χώρου μεθόδους, προσκρούουν στο θεσμικό πλαίσιο και αναγκάζονται να ακολουθήσουν την πεπατημένη.

Ο Οδηγός, λαμβάνει υπόψιν του τις δυσκολίες αυτές, και προτείνει λύσεις ώστε να βρεθούν δυνατότητες υπέρβασή τους. Φυσικά, δεν είναι αντικείμενό του, να αντιμετωπίσει όλες τις παθογένειες του θεσμικού πλαισίου για το δημόσιο χώρο, ούτε μπορεί να επιβάλλει την εφαρμογή του ισχύοντος. Μπορεί, ωστόσο, να προτείνει καινοτόμες λύσεις για καινοτόμους σχεδιασμούς και κανονισμούς που να μην συγκρούονται με το θεσμικό πλαίσιο και να συμβάλλουν στην προστασία και ανάδειξη του δημόσιου χώρου.

Στις επόμενες ενότητες, θα παρουσιαστούν κατηγοριοποιημένα τα βασικά στοιχεία του θεσμικού πλαισίου που σχετίζονται με το σχεδιασμό του δημόσιου χώρου.

3.5.2 ΘΕΜΑΤΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ

Το θεσμικό πλαίσιο που σχετίζεται με τα θέματα κυκλοφορίας και οδοποιίας οργανώνεται (σύμφωνα και με το κεφ. 1.3) στις ακόλουθες κατηγορίες:

Α) Χαρακτηρισμός οδικού δικτύου

Β) Αρμοδιότητα επί των οδών

Γ) Λειτουργική ιεράρχηση οδών

Δ) Σχεδιασμός της οδού και στοιχείων που σχετίζονται με αυτήν

Ε) Σχεδιασμός των πεζοδρομίων

ΣΤ) Κυκλοφορία επί των οδών

Ζ) Υλικά και εργασίες για την κατασκευή των οδών και των πεζοδρομίων

Στο μεγαλύτερο τμήμα του ανωτέρω θεσμικού πλαισίου αναφέρονται διάφορες κατηγορίες οδών που καθορίζουν τον τρόπο με τον οποίο αυτές σχεδιάζονται, ενώ ένα άλλο μέρος του θεσμικού πλαισίου περιλαμβάνει ειδικές προδιαγραφές, τεχνικές οδηγίες και περιορισμούς σχετικά με τον σχεδιασμό ή την ανάπλαση των οδών στην Ελλάδα.

3.5.2.1 ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΣΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ

Το πρώτο βήμα για τον σχεδιασμό μιας οδού είναι η κατάταξη της στις διάφορες κατηγορίες του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου, προκειμένου να προδιαγραφούν τα χαρακτηριστικά της και οι περιορισμοί στο σχεδιασμό της.

Αντίστοιχα, για τη συγκρότηση μιας τυπολογίας οδών που θα είναι χρηστική και θα μπορεί να αξιοποιηθεί στο πλαίσιο της ισχύουσας νομοθεσίας, πρέπει να προηγηθεί η καταγραφή και ανάλυση των κατηγοριών οδών που περιλαμβάνονται στο θεσμικό πλαίσιο. Η προτεινόμενη από τον παρόντα Οδηγό τυπολογία δε χρειάζεται να ταυτίζεται με τις κατηγορίες του θεσμικού πλαισίου, αλλά σίγουρα

ΠΙΝΑΚΑΣ 5
ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΟΔΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΙΣΧΥΟΝ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΟΔΩΝ ΑΝΑ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ			ΑΜΙΓΩΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ			
	ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΘΗΝΑΣ – ΑΤΤΙΚΗΣ	ΓΠΣ ΔΗΜΟΥ ΑΘΗΝΑΙΩΝ	ΟΜΟΕ (αστικές οδοί)	ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ (όπως ΟΜΟΕ)		
1 (ΑΝΩΤΕΡΗ)	Άξονας Διαπεριφερειακής Σημασίας	Ελεύθερη - Ταχεία Λεωφόρος	Β Ι: Αστικός αυτοκινητόδρομος			
2	Πρωτεύων Άξονας Μητροπολιτικής Σημασίας	Πρωτεύουσα Αρτηρία	Β ΙΙ: Αστική οδός ταχείας κυκλοφορίας			
3	Δευτερεύων Άξονας Μητροπολιτικής Σημασίας	Δευτερεύουσα Αρτηρία	Β ΙΙΙ: Αστική αρτηρία			
4		Συλλεκτήρια	Β IV: Κύρια συλλεκτήρια οδός			
5		Τοπικό οδικό δίκτυο	Γ ΙΙΙ: Αστική αρτηρία	Γ ΙΙΙ: Αστική αρτηρία		
6		Πεζόδρομοι	Γ IV: Κύρια συλλεκτήρια οδός	Γ IV: Κύρια συλλεκτήρια οδός		
7			Δ IV: Συλλεκτήρια οδός	Δ IV: Συλλεκτήρια οδός		
8			Δ V: Τοπική οδός	Δ V: Τοπική οδός		
9			Ε V: Τοπική οδός	Ε V: Τοπική οδός		
10 (ΚΑΤΩΤΕΡΗ)			Ε VI: Τοπική οδός κατοικιών	Ε VI: Τοπική οδός κατοικιών		

απαιτείται μια αντιστοίχιση για να μην δημιουργούνται κενά και ασάφειες ως προς την εφαρμογή των προτεινόμενων παρεμβάσεων.

Για το λόγο αυτό επιλέχθηκε από το θεσμικό πλαίσιο που διέπει το σχεδιασμό και τη διαχείριση των οδών (βλ. κεφ. 1.3), εκείνο που περιλαμβάνει διάφορες κατηγοριοποιήσεις του οδικού δικτύου, έτσι ώστε να εντοπιστούν εκείνες οι κατηγορίες (και η αντίστοιχη νομοθεσία) που θα αξιολογηθούν ως κρίσιμες για τη συγκρότηση μιας τυπολογίας οδών για τις ανάγκες του παρόντος οδηγού.

Ο Πίνακας 5 παρουσιάζει σε στήλες το θεσμικό πλαίσιο που περιλαμβάνει κατηγοριοποιήσεις οδών με διάφορα και διαφορετικά κριτήρια, ενώ σε γραμμές καταγράφονται οι αντίστοιχες κατηγορίες (αστικού χαρακτήρα) από την υψηλότερη έως την χαμηλότερη. Σημειώνονται οι κατηγορίες εκείνες που κρίνεται ότι εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος οδηγού, δηλαδή αποκλείονται οι εθνικές οδοί που διέρχονται μέσα από τον αστικό ιστό, όπως επίσης και οι ελεύθερες λεωφόροι, οι αυτοκινητόδρομοι και οι οδοί του Βασικού ή Κύριου Οδικού Δικτύου. Ταυτόχρονα, αποκλείονται οι οδοί που είναι αρμοδιότητας άλλων φορέων πλην του Δήμου Αθηναίων.

Οριοθετείται έτσι ένα πολυάριθμο σύνολο οδών, συλλεκτήριων, δευτερεύουσας σημασίας και τοπικών οδών, οι οποίες

	ΘΕΣΜΙΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ (ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ ΤΟΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΡΟΛΟ ΤΗΣ ΟΔΟΥ)			
	ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	**ΚΟΚ 2012**	**ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ**	**ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΟΔΩΝ**
	Πρωτεύον ή Βασικό Εθνικό	Πρωτεύον ή Βασικό Εθνικό	Πρωτεύον Εθνικό	Οδοί Αρμοδιότητας ΓΓΔΕ ΥΠΕΧΩΔΕ
	Δευτερεύον Εθνικό	Δευτερεύον Εθνικό	Δευτερεύον Εθνικό	Οδοί Αρμοδιότητας Περιφέρειας Αττικής
	Τριτεύον Εθνικό	Τριτεύον Εθνικό	Τριτεύον Εθνικό	Οδοί Αρμοδιότητας Δήμων
	Πρωτεύον Επαρχιακό	Πρωτεύον Επαρχιακό	Εθνικό Νήσων (πλην Εύβοιας-Κρήτης-Ρόδου-Κέρκυρας)	
	Δευτερεύον Επαρχιακό	Δευτερεύον Επαρχιακό	Παράπλευροι οδών ταχείας κυκλοφορίας και αυτοκινητοδρόμων ή γενικώς παράπλευροι πλάτους > 7μ	
	Δημοτικό ή Κοινοτικό	Δημοτικό ή Κοινοτικό	Πρωτεύον Επαρχιακό	
			Δευτερεύον Επαρχιακό	
			Επαρχιακό Νήσων (πλην Εύβοιας-Κρήτης-Ρόδου-Κέρκυρας)	
			Παράπλευροι δρόμοι πλάτους μικρότερου ή ίσου των 7μ	
			Δημοτικό ή Κοινοτικό	

ανήκουν στην αρμοδιότητα του Δήμου Αθηναίων και εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος οδηγού.

Προτείνεται, επιπλέον, η τυπολογία που θα συγκροτηθεί να αντιστοιχίζεται με σαφήνεια στις κατηγορίες οδών των ΟΜΟΕ (και των Τεχνικών Οδηγιών για ποδηλατόδρομους), καθώς το συγκεκριμένο θεσμικό πλαίσιο θέτει και τους περισσότερους περιορισμούς στο σχεδιασμό των οδών. Ταυτόχρονα, θα πρέπει να υπάρχει σχετική αντιστοίχιση και με τη λειτουργική κατηγοριοποίηση του ΓΠΣ του Δήμου, καθώς είναι σκόπιμο οι οδοί που διαθέτουν κοινό ρόλο σύμφωνα με το ΓΠΣ να τυγχάνουν και ανάλογης σχεδιαστικής αντιμετώπισης.

3.5.2.2 ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΩΝ ΟΔΩΝ

Οι οδοί σχεδιάζονται κατ' αρχάς βάσει της κατηγορίας που εντάσσονται σύμφωνα με τις Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ).

Για το σχεδιασμό, ωστόσο, επιμέρους στοιχείων της οδού απαιτείται η προσφυγή σε ειδικό θεσμικό πλαίσιο. Τούτο ισχύει (ενδεικτικά) για:

- σχεδιασμό Ειδικών Λωρίδων Λεωφορείων
- σχεδιασμό ποδηλατοδρόμων και ποδηλατικών υποδομών
- σχεδιασμό οδών που περιβάλλουν σχολικές μονάδες και οδών ήπιας κυκλοφορίας
- τοποθέτηση στάσεων λεωφορείων, οριοδεικτών (εύκαμπτα κολωνάκια) και υβώσεων (σαμαράκια)
- κυκλοφοριακή σύνδεση πρατηρίων βενζίνης και άλλων εγκαταστάσεων
- σχεδιασμό των πεζοδρομίων
- σχεδιασμό υποδομών εξυπηρέτηση ΑΜΕΑ

Μετά από όλα τα ανωτέρω, γίνεται σαφές ότι ο σχεδιασμός ή ο ανασχεδιασμός μιας οδού διέπεται από πλήθος νομοθετικών διατάξεων, πόσο μάλλον αν στο συγκοινωνιακό σχεδιασμό προστεθεί και ο αρχιτεκτονικός σχεδιασμός των πεζοδρομίων και των παρακείμενων δημόσιων χώρων, ο σχεδιασμός του πρασίνου και ο σχεδιασμός των δικτύων ΟΚΩ.

Στον Παράρτημα 2 κωδικοποιείται η νομοθεσία που διέπει το σχεδιασμό των οδών και περιλαμβάνει τα παραπάνω επιμέρους ζητήματα,

3.5.3 ΘΕΜΑΤΑ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Οι προτεινόμενες σχεδιαστικές παρεμβάσεις στο πλαίσιο του Οδηγού αφορούν στους ελεύθερους αδόμητους χώρους της πόλης, σε εκείνο το τμήμα δηλαδή του οικιστικού περιβάλλοντος το οποίο σύμφωνα με τον Αστικό Κώδικα εντάσσεται στα Κοινόχρηστα πράγματα. Τα κοινόχρηστα πράγματα, παραμένουν εκτός συναλλαγής και ανήκουν, είτε στο δημόσιο, είτε στους ΟΤΑ, με τους τελευταίους να αναλαμβάνουν τη διαχείριση και την αξιοποίησή τους κατά τρόπο που να μην αναιρεί την κοινή χρήση, αλλά να προάγει την κοινή ωφέλεια[22].

Στην περίπτωση του Δήμου Αθηναίων, η διαχείριση, η αξιοποίηση και ο σχεδιασμός των κοινόχρηστων χώρων (πλατειών, πεζοδρόμων, πεζοδρομίων κοκ) καθορίζεται με βάση το παρακάτω νομοθετικό πλαίσιο:

- Κώδικας Δήμων και Κοινοτήτων (ν.3463/2006)
- Ν. 3852/2010 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης» (ΦΕΚ Α' 87/7.6.2010)
- Αστικός Κώδικας, Άρθρα 969 - 970, για τη Διαχείριση και αξιοποίηση των κοινόχρηστων χώρων κατά τρόπο που να μην αναιρείται η κοινή χρήση και να προάγεται η κοινή ωφέλεια.
- Κτιριοδομικός Κανονισμός (ΦΕΚ 59Δ')
- Ν.4067/12 (ΝΟΚ) Άρθρο 20 – Κατασκευές σε δημόσιους κοινόχρηστους χώρους
- Ν. 4067/12 (ΝΟΚ) Άρθρο 26- Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων.
- Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ΑμΕΑ σε κοινόχρηστους

22. Βλ. Άρθρα 970 και 969 του Αστικού Κώδικα

χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών (ΦΕΚ 2624 Β' 31-12-09)

- Οι σχετικές διατάξεις του Ν.1080/1980 (ΦΕΚ 246/Α'/1980) «Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως διατάξεων τινών της περί των προσόδων των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοικήσεως Νομοθεσίας και άλλων τινών συναφών διατάξεων», όπως τροποποιήθηκαν από την παρ. 5 του άρθρου 26 του Ν. 1828/1989 (ΦΕΚ 2/Α'/1989), το άρθρο 6 του Ν. 1900/1990 (ΦΕΚ 125/Α'/1990) και ισχύουν μέχρι σήμερα.
- Κανονιστική Πράξη για την Παραχώρηση και Χρήση τμημάτων των κοινόχρηστων χώρων του Δήμου Αθηναίων για ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων. Η Κανονιστική πράξη αποτελεί ένα γενικό πλαίσιο για όλους τους κοινόχρηστους χώρους και αντικαθιστά τον «Κανονισμός σχετικά με τους όρους χρήσης των παραχωρούμενων χώρων για την τοποθέτηση τραπεζοκαθισμάτων» (2701/22.12.2000)
- Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. «Οδηγίες για το σχεδιασμό των εξωτερικών χώρων κίνησης Πεζών».
- ***Οδηγία του Γραφείου Μελετών για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες (ΑΜΕΑ) του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. που δημοσιεύτηκε στο Ενημερωτικό Δελτίο» του Τ.Ε.Ε. στα τεύχη 1933 (9/12/96), 1934 (16/12/96) και 1936 (7/1/97). Η οδηγία απευθύνεται στις αρμόδιες υπηρεσίες και στα μελετητικά γραφεία για να χρησιμοποιηθεί ως προδιαγραφή σχεδιασμού).***

3.5.3.1 ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ

Σημαντικό τμήμα των κοινόχρηστων χώρων της πόλης με έντονα τα σημάδια της υποβάθμισης είναι τα πεζοδρόμια. Ως Πεζοδρόμιο ορίζεται το υπερυψωμένο ή μη έρεισμα αστικής οδού, που προορίζεται για την συνεχή, ασφαλή και χωρίς εμπόδια κυκλοφορία των πεζών και των εμποδιζόμενων ατόμων[23]. ***Η κίνηση των πεζών αποτελεί το βασικό προορισμό τον χώρων αυτών, ενώ παράλληλα μπορούν να υπάρχουν δεντροστοιχίες, στύλοι σήμανσης και φωτισμού καθώς και άλλα στοιχεία.***

Σύμφωνα με το Άρθρο 24 του Κτιριοδομικού Κανονισμού, «τα πεζοδρόμια των κοινόχρηστων χώρων κατασκευάζονται, ανακατασκευάζονται, επισκευάζονται και συντηρούνται με σκοπό να διασφαλίζεται η κυκλοφορία των πεζών σε όλη την επιφάνειά τους και η χρήση τους από άτομα με ειδικές ανάγκες, εφόσον επιτρέπεται από τη μορφολογία του εδάφους [..] Σε κάθε περίπτωση στις προδιαγραφές των πεζοδρομίων καθορίζονται οι διαστάσεις, το είδος κατασκευής και το είδος των υλικών των κρασπέδων, των ρείθρων, του υποστρώματος και της επίστρωσης ή της επικάλυψής τους. Επίσης καθορίζονται το είδος της φυτείας, οι διαστάσεις και τα άλλα στοιχεία των τμημάτων των πεζοδρομίων που διατίθενται για φύτευσή τους. Τα πεζοδρόμια κατασκευάζονται σύμφωνα με προδιαγραφές που καθορίζονται με απόφαση του οικείου Δημοτικού ή Κοινοτικού Συμβουλίου»[24].

Οι παράμετροι σχεδιασμού και η διαστασιολόγηση των διαδρόμων κυκλοφορίας πεζών και ΑΜΕΑ καθορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 6.6 του Παραρτήματος της απόφασης Υπ. ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 10788/2004[25], ενώ αναλυτικότερα η γεωμετρία των πεζοδρομίων (προβλεπόμενο πλάτος, κλίσεις, υποχρεωτικά ύψη κόκ) καθορίζεται στο Κεφάλαιο 2 των Οδηγιών Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για Όλους» (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2005)[26].

Με βάση το παραπάνω θεσμικό πλαίσιο ισχύουν τα εξής:

ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ

Ως πλάτος πεζοδρομίου ορίζεται η απόσταση από την ρυμοτομική γραμμή μέχρι την ακμή του κρασπέδου. Το πλάτος του πεζοδρομίου προκύπτει από το άθροισμα των τριών επιμέρους ζωνών που το συγκροτούν :

- τη Ζώνη Αρχιτεκτονικών Προεξοχών ή εμποδίων που προέρχονται από τα κτίρια. Το ελάχιστο πλάτος της μετρούμενο από την Ρυμοτομική Γραμμή ορίζεται στα 0.20m.
- τη Ζώνη Ελεύθερης Όδευσης Πεζών που χρησιμοποιείται για την συνεχή, ασφαλή, και ανεμπόδιστη κυκλοφορία κάθε κατηγορίας χρηστών. Το

23. ΥΠΕΧΩΔΕ. (2005). Σχεδιάζοντας για όλους. Αθήνα: ΥΠΕΧΩΔΕ

24. ΦΕΚ 59Δ'/89, Κτιριοδομικός Κανονισμός.

25. ΦΕΚ 285 Δ'/04, Έγκριση πολεοδομικών σταθεροτύπων (standards) και ανώτατα όρια πυκνοτήτων που εφαρμόζονται κατά την εκπόνηση των γενικών πολεοδομικών σχεδίων (ΓΠΣ), των σχεδίων χωρικής και οικιστικής οργάνωσης «ανοικτής πόλης» (ΣΧΟΟΑΠ) και των πολεοδομικών μελετών.

26. Οι οδηγίες αυτές επικαιροποιούν τις Οδηγίες Σχεδιασμού για την Αυτόνομη Διακίνηση και Διαβίωση ΑμεΑ, που συντάχθηκαν από το Γραφείο Μελετών για Άτομα με Αναπηρίες (ΑμεΑ) του ΥΠΕΧΩΔΕ στο διάστημα1986-1990.



ΔΡΟΜΟΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΟΡΩΣΩΝ

© ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΟΔΗΓΟΥ

27. Πίνακας διαθέσιμος στο Ερευνητικό Πρόγραμμα ΥΠΕΧΩΔΕ -ΕΜΠ «Αισθητική αναβάθμιση του ιστορικού κέντρου των Αθηνών», Φάση Β, Ιαν.2002-Φεβρ.2003

28. Πίνακας διαθέσιμος στο Ερευνητικό Πρόγραμμα ΥΠΕΧΩΔΕ -ΕΜΠ «Αισθητική αναβάθμιση του ιστορικού κέντρου των Αθηνών», Φάση Β, Ιαν.2002-Φεβρ.2003

ελάχιστο πλάτος της ζώνης αυτής (μετρούμενο από το πέρας της προηγούμενης) είναι 1.50 m. Παράλληλα ορίζεται και το ελάχιστο Ελεύθερο Ύψος Όδευσης πεζών στα 2.20m. Στην Ζώνη Ελεύθερης Όδευσης Πεζών απαιτείται η κατασκευή Οδηγού Όδευσης Τυφλών που είναι μια λωρίδα πλάτους από 30 έως 40 cm, σε απόσταση τουλάχιστον 50 cm από τη Ρυμοτομική Γραμμή με διαφορετική υφή και χρώμα από το δάπεδο του υπόλοιπου πεζοδρομίου.

- τη Ζώνη Τοποθέτησης Πινακίδων Σήμανσης, Προστατευτικών Κιγκλιδωμάτων και Κατασκευής κρασπέδου με ελάχιστο πλάτος τα 0.35 m.

Με βάση τα παραπάνω, το ελάχιστο πλάτος του πεζοδρομίου καθορίζεται στα 2.05 m. Το πλάτος που απαιτείται για την εγκατάσταση αστικού εξοπλισμού (πχ καθιστικά, κάλαθοι αχρήστων, γραμματοκιβώτια, τηλεφωνικοί θάλαμοι, περίπτερα, δημόσιοι χώροι υγιεινής, οδική σήμανση, στάσεις αστικών συγκοινωνιών), για τη φύτευση, καθώς και το πλάτος του απαιτούμενου χώρου οπτικής συναλλαγής – περίπου 1,20 m μπροστά στις προθήκες καταστημάτων- προστίθεται στο απαιτούμενο πλάτος πεζοδρομίου. Το άθροισμα αυτό ορίζεται ως μικτό πλάτος πεζοδρομίου και ποικίλλει ανάλογα με τις εκάστοτε ανάγκες.

Σε περιπτώσεις μη επάρκειας χώρου συνιστάται η κατά αποστάσεις απόδοση στο πεζοδρόμιο, χώρου σε βάρος της λωρίδας στάθμευσης του δρόμου, προκειμένου σε αυτόν τον χώρο να τοποθετηθεί ο απαραίτητος αστικός εξοπλισμός.

ΥΨΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ

Το ύψος του κρασπέδου του πεζοδρομίου συνιστάται να είναι περίπου 7 με 10 cm. Επειδή το κράσπεδο υλοποιεί την αλλαγή επιπέδου κίνησης μεταξύ του πεζοδρομίου και του οδοστρώματος, πρέπει να αποτελεί ή να συνοδεύεται από λωρίδα επισήμανσης. Τέλος δεν

μπορεί να υπερβαίνει τα 15 cm γι' αυτό και η εμπόδιση της παρόδιας δεν πρέπει να γίνεται με αύξηση του ύψους του κράσπεδου.

ΚΛΙΣΕΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ

- Η μέγιστη Κατά Μήκος Κλίση ή Αξονική Κλίση του πεζοδρομίου ισούται με 12%.
- Η συνιστώμενη Εγκάρσια Κλίση πεζοδρομίου είναι περίπου 1- 1,5 %, ενώ δεν μπορεί να ξεπερνά το 4%.

στους Πίνακες 6 και 7[2728], παρουσιάζονται τρόποι αντιμετώπισης των υψομετρικών διαφορών που συχνά εντοπίζονται τόσο κατά μήκος του πεζοδρομίου, όσο και εγκαρσίως. Σε διασταυρώσεις με δύο ή περισσότερες διαβάσεις και σε περίπτωση μικρού πλάτους πεζοδρομίου, όπου η κατασκευή σκαφών δημιουργεί προβλήματα, συνιστάται το κατέβασμα όλης της γωνίας του πεζοδρομίου, στο επίπεδο του οδοστρώματος.

ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΔΕΣ

Προτείνεται η χρήση διαβάσεων ανά 100m τουλάχιστον, με ελάχιστο πλάτος διάβασης τα 2.50m και την τοποθέτηση απαραίτητης σήμανσης(πινακίδα STOP, φωτεινοί σηματοδότες, ηχητική σήμανση, χειριστήρια πεζών). Στις διαβάσεις προτείνεται η δημιουργία σκαφών πλάτους τουλάχιστον 1,50 m με λωρίδα επισήμανσης στην αρχή και στο τέλος τους. Σε περιπτώσεις που το πλάτος του οδοστρώματος είναι μεγαλύτερο από 12,00 m επιβάλλεται νησίδα πλάτους τουλάχιστον 1.50m.

ΔΑΠΕΔΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ

Η τελική επιφάνεια του πεζοδρομίου παρουσιάζει διαφοροποιήσεις ως προς τα υλικά που χρησιμοποιούνται (χρώματα – υφές). Εντοπίζονται οι παρακάτω περιπτώσεις διαφοροποιημένων δαπέδων:

- Κύριο σώμα πεζοδρομίου (συμπεριλαμβάνει την ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών, την ζώνη αρχιτεκτονικών προεξοχών και εμποδίων και τους χώρους τοποθέτησης του αστικού εξοπλισμού και της φύτευσης)
- Οδηγός Όδευσης Τυφλού (με πλάτος 0,30 ~ 0,40 m και σε απόσταση τουλάχιστον 0,50 m από την Ρυμοτομική Γραμμή)
- Λωρίδα Επισήμανσης (με πλάτος 0,30 ~ 0,60 m στα άκρα των επιπέδων όπου παρουσιάζεται αλλαγή επιπέδου ή κλίσης). Όπου τοποθετείται προστατευτικό κιγκλίδωμα δεν χρειάζεται η λωρίδα επισήμανσης.
- Κράσπεδο Πεζοδρομίου (πλάτους ~ 0,20 m) το οποίο μπορεί και να είναι ενσωματωμένο στην λωρίδα επισήμανσης.

3.5.3.2 ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ - ΧΡΗΣΗΣ

Εκτός από τον καθορισμό των προδιαγραφών για τις παρεμβάσεις στα πεζοδρόμια, ένα ζήτημα που χρίζει αντιμετώπισης είναι η ρύθμιση ζητημάτων που σχετίζονται με την παραχώρηση και τη χρήση τμημάτων των ελεύθερων αδόμητων χώρων. Η εμπλοκή στη διαχείριση τους και άλλων φορέων, όπως της Πολεοδομίας και της Αστυνομίας εντείνει τη δυσκολία συντονισμού μεταξύ των συναρμόδιων φορέων, ενώ σε συνδυασμό με τους ελλιπείς ελέγχους δημιουργούνται περαιτέρω προβλήματα υποβάθμισης του χαρακτήρα των κοινόχρηστων χώρων.

Στην περίπτωση του Δήμου Αθηναίων η παραχώρηση και η χρήση των ελεύθερων αδόμητων χώρων της πόλης ρυθμίζεται από ένα πλαίσιο γενικών κανόνων που περιλαμβάνεται στη σχετική Κανονιστική Πράξη[29]. Σύμφωνα με αυτή καθορίζονται οι τεχνικές και λειτουργικές προϋποθέσεις για την παραχώρηση και τη χρήση του κοινόχρηστου χώρου, ο επιτρεπόμενος εξοπλισμός χώρων ανάπτυξης τραπεζοκαθισμάτων και τέλος, οι διαδικασίες αδειοδότησης και ελέγχου των εν λόγω χώρων.

Πιο συγκεκριμένα:

Όσον αφορά στα πεζοδρόμια: Η παραχωρούμενη για τα τραπεζοκαθίσματα και τα συναφή στοιχεία επιφάνεια, πρέπει να αφήνει ελεύθερο πλάτος ίσο ή και μεγαλύτερο του 1.50μ και ελεύθερη την όδευση τυφλών με επιπλέον 0.50μ εκατέρωθεν αυτής. Η οριοθέτησή της γίνεται, είτε σε επαφή με το κράσπεδο, είτε σε επαφή με την ρυμοτομική – οικοδομική γραμμή. Σε περιπτώσεις που το πλάτος του πεζοδρομίου υπερβαίνει τα 3.50 μ., η παραχώρηση

29. Το ΔΣ του Δ. Αθηναίων, αποφάσισε κατά πλειοψηφία να εγκρίνει, σύμφωνα με την 374/2013 απόφαση της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής, την έκδοση κανονιστικής απόφασης για την παραχώρηση και χρήση τμημάτων των κοινόχρηστων χώρων του Δήμου Αθηναίων για ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων (19/12/2013, Συνεδρίαση 27η, Αρ. Πρωτ. 12337/17-1-2014).

του κοινόχρηστου χώρου δεν μπορεί να ξεπερνά το 35% του συνολικού πλάτους.

Όσον αφορά στις πλατείες και τους λοιπούς κοινόχρηστους χώρους: Η επιφάνεια που παραχωρείται δεν μπορεί να υπερβαίνει το 15% της συνολικής επιφάνειας, η οποία είναι διαμορφωμένη για την κίνηση και τη στάση των πεζών. Σε περιπτώσεις ύπαρξης στον χώρο τοποθετημένου γλυπτού έργου τέχνης, η παραχωρούμενη επιφάνεια οριοθετείται σε ικανή απόσταση από αυτό, τουλάχιστον 3μ.

Όσον αφορά στις Στοές: Η παραχώρηση είναι δυνατή στις περιπτώσεις που η στοά έχει ελεύθερο πλάτος ίσο ή και μεγαλύτερο του 1.50μ και η ζώνη όδευσης τυφλών παραμένει ελεύθερη.

3.5.3.3 ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΧΩΡΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΡΑΠΕΖΟΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΑΦΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ-ΔΙΑΚΟΣΜΗΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

Η Κανονιστική Πράξη παρέχει ένα σύνολο κριτηρίων που αφορούν στην ποιότητα των υλικών του αστικού εξοπλισμού, την αισθητική, το μέγεθος και κυρίαρχα την εναρμόνισή του με τον υπόλοιπο κοινόχρηστο χώρο. Επιτρέπεται μονάχα η χρήση προσωρινού εξοπλισμού και απαγορεύεται οποιαδήποτε προσπάθεια στερέωσής του με τρόπο σταθερό. Αντίστοιχες είναι και οι προϋποθέσεις τοποθέτησης σκιαδίων (ομπρελών) αλλά και στοιχείων φύτευσης (γλάστρες, ζαρτινιέρες). Όλα τα παραπάνω αποτελούν κατασκευές προσωρινές που τοποθετούνται επί του δαπέδου του κοινόχρηστου χώρου χωρίς να προκαλούν αλλοιώσεις ή εκτεταμένες φθορές στην επιφάνεια του. Όσον αφορά στα διαχωριστικά στοιχεία μεταξύ των χώρων ανάπτυξης τραπεζοκαθισμάτων και του υπόλοιπου κοινόχρηστου τμήματος, δεν μπορούν να υπερβαίνουν σε πλάτος το 1μ και σε ύψος το 1.50 μ, ενώ ως υλικά κατασκευής τους προτείνεται το μέταλλο και το ξύλο.

Στην περίπτωση του Δήμου Αθηναίων, η παραχώρηση και η χρήση τμημάτων των κοινόχρηστων χώρων ρυθμίζεται από ένα πλαίσιο γενικών κανόνων που περιλαμβάνεται στην Κανονιστική Πράξη. Σύμφωνα με αυτή καθορίζονται οι τεχνικές και λειτουργικές προϋποθέσεις για την παραχώρηση και την χρήση του κοινόχρηστου χώρου, ο επιτρεπόμενος εξοπλισμός χώρων ανάπτυξης τραπεζοκαθισμάτων και τέλος, οι διαδικασίες αδειοδότησης και ελέγχου των εν λόγω χώρων.

Πιο συγκεκριμένα:

Όσον αφορά στα πεζοδρόμια: Η παραχωρούμενη για τα τραπεζοκαθίσματα και τα συναφή στοιχεία επιφάνεια, πρέπει να αφήνει ελεύθερο πλάτος ίσο ή και μεγαλύτερο του 1.50μ και ελεύθερη την όδευση τυφλών με επιπλέον 0.50μ εκατέρωθεν αυτής. Η οριοθέτησή της γίνεται, είτε σε επαφή με το κράσπεδο, είτε σε επαφή με την ρυμοτομική – οικοδομική γραμμή. Σε περιπτώσεις που το πλάτος του πεζοδρομίου υπερβαίνει τα 3.50 μ., η παραχώρηση του κοινόχρηστου χώρου δεν μπορεί να ξεπερνά το 35% του συνολικού πλάτους.

Όσον αφορά στις πλατείες και τους λοιπούς κοινόχρηστους χώρους: Η επιφάνεια που παραχωρείται δεν μπορεί να υπερβαίνει το 15% της συνολικής επιφάνειας, η οποία είναι διαμορφωμένη για την κίνηση και τη στάση των πεζών. Σε περιπτώσεις ύπαρξης στον χώρο τοποθετημένου γλυπτού έργου τέχνης, η παραχωρούμενη επιφάνεια οριοθετείται σε ικανή απόσταση από αυτό, τουλάχιστον 3μ.

Όσον αφορά στις Στοές: Η παραχώρηση είναι δυνατή στις περιπτώσεις που η στοά έχει ελεύθερο πλάτος ίσο ή και μεγαλύτερο του 1.50μ και η ζώνη όδευσης τυφλών παραμένει ελεύθερη.

3.5.4 ΘΕΜΑΤΑ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΚΑΙ ΦΥΣΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

3.5.4.1 ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

Το εθνικό νομικό πλαίσιο σχετικά με το αστικό πράσινο είναι ιδιαίτερα αυστηρό, περιέχεται κατά κύριο λόγο στη δασική και πολεοδομική νομοθεσία. Έχουν κοινόχρηστο χαρακτήρα και ουσιαστικά επιτρέπονται μόνο υποδομές, έργα και διαμορφώσεις που εξυπηρετούν την ανάπτυξη ή προστασία της βλάστησης (π.χ. αρδευτικά ή πυροσβεστικά

ΠΙΝΑΚΑΣ 6
ΥΨΟΜΕΤΡΙΚΕΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΤΟΥ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ

ΥΨΟΜΕΤΡΙΚΗ ΔΙΑΦΟΡΑ (m)	ΤΥΠΟΣ ΚΑΛΥΨΗΣ	max ΚΛΙΣΗ	ΑΝΕΚΤΟ ΜΗΚΟΣ (m)
0,00 - 0,02	φαλτσογωνία	100%	0,02
0,02 - 0,04	φαλτσογωνία	50%	0,04
0,04 - 0,10	ράμπα	10%	1,00
0,10 - 0,25	ράμπα	8%	3,00
0,25 - 0,50	ράμπα	6%	8,00
0,50 - 1,00	ράμπα ή βαθμίδες ή μηχανικό μέσον	5%	10,00 (άνω των 10,00 m παρεμβάλλεται επίπεδο τμήμα μήκους 1,50 m)
1,00 και άνω	ράμπα ή βαθμίδες ή μηχανικό μέσον	5%	10,00 (άνω των 10,00 m παρεμβάλλεται επίπεδο τμήμα μήκους 1,50 m)

ΠΙΝΑΚΑΣ 7
ΥΨΟΜΕΤΡΙΚΕΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΕΓΚΑΡΣΙΩΣ ΤΟΥ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ

ΥΨΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ (cm)	ΚΛΙΣΗ ΡΑΜΠΑΣ		ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΟ ΜΗΚΟΣ ΡΑΜΠΑΣ (m)	
	ΕΠΙΘΥΜΗΤΗ (%) 1η περίπτωση	ΑΝΩΤΑΤΗ (%) 2η περίπτωση	1η περίπτωση	2η περίπτωση
0,0 - 7,0	5%	8%	1,40	0,84
7,1 - 10	5%	8%	2,00	1,20
10,1 - 12	5%	6,2%	2,40	1,42
12,1 - 15	5%	6,2%	3,00	2,20
15 και άνω	5%	6,2%	-	-

συστήματα) και τη λειτουργία της αναψυχής (κηποτεχνικές διαμορφώσεις, ρυθμίσεις της κυκλοφορίας, στοιχειώδεις εξυπηρετήσεις).

- Τα πάρκα, τα άλση και οι δενδροστοιχίες αποτελούν ιδιαίτερη κατηγορία εκτάσεων, που υπάγεται στις διατάξεις του Ν.998/79 και έχουν αυστηρό καθεστώς προστασίας (άρθρο 3 παρ.4 του Ν.998/79), εφόσον έχουν διαμορφωμένη δασική ή κηποτεχνική βλάστηση, ανεξάρτητα αν στα εγκεκριμένα σχέδια πόλεων χαρακτηρίζονται ως "κοινόχρηστος χώρος" ή "χώρος πρασίνου".
- Στα πάρκα και στα άλση: "η περιποίησις και η εν γένει εκμετάλλευσις γίνονται κατά τρόπο μη παραβλάπτοντα τον κύριο σκοπό για τον οποίο προορίζονται"(άρθρο 62 παρ.2 του ΝΔ 86/1969)
- Για τα πάρκα και τα άλση έχουν επίσης εφαρμογή οι διατάξεις των άρθρων: 3 παρ.4, 4 παρ.2α, 5, 48 παρ.1 του νόμου 998/79, καθώς και οι διατάξεις του άρθρου 18 του νόμου 1734/87, σύμφωνα με τις οποίες δεν υπάρχει δυνατότητα δημιουργίας αθλητικών εγκαταστάσεων που προέβλεπε αρχικά το άρθρο 52 του Ν.998/79.
- Με τις 2568/1981, 2189/1982, 1392/1989 και 2588/92 αποφάσεις του Σ.τ.Ε. ανακλήθηκαν διοικητικές αποφάσεις, που ενέκριναν διάφορα έργα και χρήσεις σε πάρκα και άλση, μη συμβατά με τον προορισμό τους.

Σχετικά με τη διαδικασία που ακολουθείται και τις άδειες / εγκρίσεις που απαιτούνται στην περίπτωση κοπής δένδρων σε δημόσιους κοινόχρηστους χώρους οικισμού όταν δεν αποτελεί συνοδευτική εργασία εκτέλεσης κατασκευαστικών

έργων διαμορφώσεων λαμβάνονται υπόψιν τα κάτωθι:

- Το αρθ. 3 παρ. 4 του ν. 998/79 περί προστασίας των δασών και των δασικών εν γένει εκτάσεων της χώρας (ΦΕΚ 289/Α'/29-12-79) όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 4 του αρθ. 32 του ν. 4280/2014 (ΦΕΚ 159/Α'/8-8-2014) και ισχύει, σύμφωνα με το οποίο: ***«Στις διατάξεις του παρόντος νόμου υπάγονται και τα εντός των πόλεων και των οικιστικών περιοχών πάρκα και άλση, το περιαστικό πράσινο, οι κηρυγμένες δασωτέες ή αναδασωτέες εκτάσεις. Στις διατάξεις της δασικής νομοθεσίας υπάγονται και τμήματα πάρκου ή άλσους, τα οποία φέρουν μη δασική βλάστηση συνδέονται όμως οργανικά με το σύνολο του πάρκου ή άλσους υπό την έννοια ότι συμβάλλουν στη διατήρηση της φυσικής ισορροπίας του συνόλου», με την επιφύλαξη των αναφερομένων στην παρ. 6(ζ) του ιδίου άρθρου.***
- Το αρθ. 5 παρ. 2 του ιδίου νόμου, σύμφωνα με το οποίο: ***« Η μέριμνα δια την ανάπτυξιν, βελτίωσιν, αναδάσωσιν και προστασίαν των πάρκων, αλσών και των εντός των πόλεων ή οικιστικών περιοχών δενδροστοιχιών ανήκει εις τους οικείους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης ή τους επί τη βάσει σχετικής πολεοδομικής μελέτης αναλαβόντας την δημιουργίαν αυτών οικιστικούς φορείς ή εις ίδια νομικά πρόσωπα επί τη βάσει ειδικών διατάξεων…»***.
- Τα αρθ. 65 «Αρμοδιότητες του δημοτικού συμβουλίου», αρθ. 70 «Επιτροπές του δημοτικού συμβουλίου» και αρθ. 73 «Επιτροπή ποιότητας ζωής – Αρμοδιότητες» του νόμου 3852/2010,
- Το αρθ. 40 παρ. 2 του ν. 1337/83 (ΦΕΚ 33/Α'/14-3-83), σύμφωνα με το οποίο, για την κοπή δένδρων μμέσα σε εγκεκριμένα ρυμοτομικά σχέδια ή τις ΖΟΕ που δεν προστατεύονται από τις διατάξεις για την προστασία των δασών και των δασικών γενικά εκτάσεων, απαιτείται έκδοση άδειας από την οικεία πολεοδομική αρχή,
- Το αρθ. 4 παρ. 2(η) του ν. 4067/12 (ΦΕΚ 79/Α΄/9-4-2012) όπως ισχύει, σύμφωνα με το οποίο για την κοπή δένδρων μέσα σε εγκεκριμένα ρυμοτομικά σχέδια ή τις ΖΟΕ που δεν προστατεύονται από τις διατάξεις για την προστασία των δασών και των δασικών γενικά εκτάσεων ή από διατάξεις της αρχαιολογικής νομοθεσίας ή της νομοθεσίας για τις προστατευόμενες περιοχές ή άλλης συναφούς νομοθεσίας, απαιτείται έκδοση έγκρισης εργασιών μικρής κλίμακας.
- Την παρ. 1βvi του αρθ. 1 της 55174/2013 Απόφασης (ΦΕΚ 2605/15-10-2013) «Διαδικασία έγκρισης και απαιτούμενα δικαιολογητικά για εργασίες για τις οποίες απαιτείται Έγκριση Εργασιών Μικρής ***Κλίμακας»***, σύμφωνα με την οποία δεν επιτρέπεται η εκτέλεση εργασιών μικρής κλίμακας εφόσον τα οικόπεδα, τα γήπεδα ή τα κτίσματα στα οποία εκτελούνται βρίσκονται σε εγκεκριμένο κοινόχρηστο χώρο της πόλης ή του οικισμού, με την επιφύλαξη των οριζόμενων στην παρ. 2 του παραπάνω άρθρου, αν και στην ίδια Απόφαση προβλέπεται σχετική έκδοση έγκρισης εργασιών μικρής κλίμακας σε κοινόχρηστους χώρους,
- Το γεγονός ότι η υπ' αρ. 52716/2001 Απόφαση (ΦΕΚ 1663/Β'/13-12-2001) όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε «κατασκευές και εγκαταστάσεις στους κοινόχρηστους χώρους του οικισμού για τις οποίες δεν απαιτείται άδεια οικοδομής», δεν περιλαμβάνει την κοπή των δένδρων, συνηγορεί στο ότι για την κοπή δένδρων σε κοινόχρηστο χώρο πόλης ή οικισμού απαιτείται έκδοση Έγκρισης Εργασιών Μικρής Κλίμακας από την οικεία Υπηρεσία Δόμησης, μετά από αίτηση της αρμόδιας υπηρεσίας του οικείου Δήμου και σχετική Απόφαση του αρμοδίου οργάνου του Δήμου (Επιτροπή ποιότητας ζωής ή Δημοτικού Συμβουλίου), προσκομίζοντας τα ειδικά δικαιολογητικά που προβλέπονται από την παρ. 1 η του αρθ. 2 της 55174/4-10-2013 Απόφασης (ΦΕΚ 2605/Β'/15-10-



2013). Σε περίπτωση που δεν είναι δυνατή η προσκόμιση τοπογραφικού διαγράμματος, κατατίθεται οδοιπορικό σκαρίφημά, αντίστοιχο της περίπτωσης ια του παραπάνω άρθρου, που αφορά στα δημόσια ή δημοτικά έργα.

3.5.4.2 ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΕΡΓΩΝ ΠΡΑΣΙΝΟΥ

Σύμφωνα με την Ελληνική νομοθεσία (ΦΕΚ 285/5.3.2004) οι χώροι πρασίνου στον αστικό ιστό χωρίζονται σε τέσσερις κατηγορίες με βάση το μέγεθος, την χρήση και την ακτίνα επιρροής τους.

Με το συγκεκριμένο ΦΕΚ εγκρίνονται τα επιθυμητά πρότυπα και όχι τα ελάχιστα αναγκαία, για πράσινο και ελεύθερους χώρους. Τα πρότυπα αυτά ισχύουν μέχρι σήμερα και προβλέπουν ιεραρχική κατάταξη χώρων πρασίνου και ελεύθερων χώρων σε 4 κατηγορίες

- Νησίδες πρασίνου: Παίζουν ρόλο στην ορθολογική οριστικοποίηση του σχεδιασμού και στη δημιουργία ανοιγμάτων στο δομημένο ιστό, χωρίς να έχουν άλλη χρήση.
- Παιδικές χαρές-γωνιές
- Πάρκο Π.Ε. –Γειτονιάς: Εκτός απ' το πράσινο μπορεί να περιλαμβάνει και δραστηριότητες ενεργητικής αναψυχής, μικρές αθλητικές εγκαταστάσεις, παιδικές χαρές, χώροι παιχνιδιού.
- Πάρκο Πόλης- Οικισμού: Φυσικές περιοχές που αποτελούν «φυγές» από το αστικό περιβάλλον. Οι χώροι της κατηγορίας αυτής διαμορφώνονται έτσι ώστε να προστατευθεί και να αναδειχθεί ο φυσικός χαρακτήρας του τοπίου. Γι' αυτό και είναι σκόπιμο να αποφεύγεται η χωροθέτηση λειτουργιών με έντονη όχληση

3.5.5. ΘΕΜΑΤΑ Η/Μ ΚΑΙ ΦΩΤΙΣΜΟΥ

Αναπόσπαστο κομμάτι του σχεδιασμού, αποτελεί ο οδοφωτισμός δρόμων, πάρκων και πλατειών. Το Ευρωπαϊκό Πρότυπο ΕΝ 13201 έχει θεσπιστεί για το φωτισμό δρόμων και περιλαμβάνει ένα σύνολο προϋποθέσεων και κριτηρίων που πρέπει να πληρούνται ώστε ένας δρόμος να θεωρείται σωστά φωτισμένος. Τα κριτήρια αυτά δεν είναι ίδια για όλους τους δρόμους καθώς με τη σειρά τους εξαρτώνται από ένα σύνολο παραμέτρων, όπως η γεωμετρία του δρόμου, ο τύπος του οδοστρώματος, η πυκνότητα της ροής κυκλοφορίας, το είδος των χρηστών κι ένα πλήθος από άλλες παραμέτρους. Με βάση τις παραμέτρους αυτές, οι δρόμοι κατατάσσονται σε διάφορες κατηγορίες φωτισμού, κάθε μία από τις οποίες ορίζει τα αντίστοιχα επίπεδα λαμπρότητας, ομοιομορφίας

φωτισμού, ορίου θάμβωσης, του περιβάλλοντος φωτισμού καθώς και τον τρόπο μετάβασης των χρηστών από φωτεινό σε σκοτεινό χώρο (οπτική καθοδήγηση) .

Στο πρότυπο ΕΛΟΤ ΕΝ 13201-2:2003 καθιερώνονται οι κατηγορίες φωτισμού οι οποίες είναι οι ΜΕ, CE, S, A, ES, EV.

Κατηγορίες ΜΕ: Αφορούν αυτοκινητόδρομους, όμως σε μερικές χώρες αφορούν και δρόμους σε κατοικημένες περιοχές, που επιτρέπουν μέσες έως υψηλές ταχύτητες κυκλοφορίας (>60km/h)

Κατηγορίες CE: Αφορούν αυτοκινητόδρομους αλλά για χρήση σε περιοχές σύγκρουσης (διασταυρώσεις), εμπορικούς δρόμους, αστικούς δρόμους, διασταυρώσεις υποχρεωτικής κυκλικής πορείας, περιοχές αναμονής, ποδηλατοδρόμους, πεζόδρομους κτλ.

Κατηγορίες S, A: Προορίζονται για ποδηλατοδρόμους και πεζόδρομους, στις λωρίδες έκτακτης ανάγκης (Λ.Ε.Α.) των αυτοκινητόδρομων και άλλες οδικές περιοχές που βρίσκονται κοντά ή κατά μήκος των αυτοκινητόδρομων, κατοικημένους δρόμους, πεζόδρομους, περιοχές χώρων στάθμευσης κτλ.

Κατηγορίες ES: Αποτελούν πρόσθετες κατηγορίες στις περιπτώσεις όπου ο δημόσιος φωτισμός είναι απαραίτητος για τον προσδιορισμό των προσώπων και των αντικειμένων και στις οδικές περιοχές με υψηλότερη από την κανονική εγκληματικότητα.

Κατηγορίες EV: Προορίζονται ως πρόσθετες κατηγορίες στις περιπτώσεις όπου κάθετες επιφάνειες πρέπει να είναι ορατές. Εφαρμόζονται σε οδικές περιοχές όπως οι σταθμοί διοδίων κτλ.

Οι απαιτήσεις των κατηγοριών φωτισμού εκφράζουν την κατηγορία οδικού χρήστη ή τον τύπο της οδικής περιοχής. Έτσι οι κατηγορίες ΜΕ είναι βασισμένες στη λαμπρότητα της οδικής επιφάνειας (luminance) με μονάδα cd/m2, ενώ οι κατηγορίες CE, S, A είναι βασισμένες στην ένταση φωτισμού (illuminance) με μονάδα μέτρησης το Lux. Οι κατηγορίες S και A απεικονίζουν τις διαφορετικές προτεραιότητες στον οδικό φωτισμό. Οι κατηγορίες ES είναι βασισμένες στην ημικυλινδρική ένταση φωτισμού (semi-cylinder illuminance), ενώ οι κατηγορίες EV είναι βασισμένες στην ένταση φωτισμού στο κάθετο επίπεδο.

Πολύ σημαντικό είναι να τονιστεί η σημασία της επιλογής της φωτεινής δέσμης του φωτιστικού καθώς ανάλογα με τον χώρο και τις ιδιαιτερότητες πρέπει να βελτιστοποιηθεί η επιλογή της δέσμης, ώστε να φωτιστούν επαρκώς όλα τα σημεία του χώρου. Η επιλογή γίνεται μεταξύ 5 τύπων φωτεινής κατανομής (I-VI). Η σωστή επιλογή της φωτεινής κατανομής οδηγεί σε ενεργειακή εξοικονόμηση και μείωση της φωτορύπανσης.

Τέλος, μεγάλη προσοχή απαιτεί η επιλογή της κατάλληλης τεχνολογίας όσον αφορά στην φωτεινή πηγή. Η επιλογή γίνεται με κριτήρια βελτιστοποίησης της οπτικής άνεσης και ασφάλειας αλλά και της μέγιστης ενεργειακής εξοικονόμησης. Οι υπάρχουσες τεχνολογίες έχουν πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα και η σωστός σχεδιασμός του συστήματος απαιτεί προσεκτικό σχεδιασμό. Σήμερα οι τεχνολογίες που έχουν επικρατήσει είναι η τεχνολογία μεταλλικών αλογονιδίων και η τεχνολογία LED (Light-Emitting Diode).

Εκτός από τη φωτεινή πηγή και το φωτιστικό, το οποίο πρέπει να πιστοποιείται μέσω συμμόρφωσης με τα αντίστοιχα πρότυπα ασφάλειας και επίδοσης, πρέπει να τηρούνται και οι προδιαγραφές για τα ηλεκτρικά μεγέθη του φωτιστικού ώστε να υπάρχει συμβατότητα με το ηλεκτρικό δίκτυο και να επιτυγχάνεται η ασφαλής λειτουργία του φωτιστικού. Για το λόγο αυτό, τα κιβώτια Ηλεκτροφωτισμού (Πίλλαρ) και τα μεταλλικά ακροκιβώτια του ιστού κατασκευάζονται σύμφωνα με τις προδιαγραφές των αποφάσεων του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε:

ΕΗ1/Ο/481/2.7.86, (ΦΕΚ 573Β/9.9.86)

ΕΗ1/Ο/123/8.3.88, (ΦΕΚ 17Β/31.3.88)

Δ13Β/05781/123/21.12.94, (ΦΕΚ Β' 1792 3.12.94

Εγκύκλιος 1/2015 Δ13Β/0/4318/8-3-2005

Εγκύκλιος 22 24-10-2014

Η κατασκευή του ιστού και του βραχίονα του φωτιστικού καλύπτεται από το πρότυπο ELOT EN 40 1 έως 8.

ΤΟΥΡΚΟΒΟΥΝΙΑ

© ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΟΔΗΓΟΥ


TERIOS
IEZ 3171
YZI 67

4

4.1 ΤΥΠΟΛΟΓΙΕΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΚΑΙ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

Το πρώτο στάδιο της διαδικασίας αυτής είναι η δημιουργία ενός βασικού πλαισίου κατηγοριοποίησης οδών και κοινόχρηστων χώρων. Μεγαλύτερη βαρύτητα δόθηκε στην περίπτωση των οδών καθώς οι κοινόχρηστοι χώροι (πλατείες, πάρκα κ.α.) έχουν πιο έντονα στοιχεία μοναδικότητας και απαιτούν ειδικές αναλύσεις και μελέτες.

4.1.1 ΤΥΠΟΙ ΔΡΟΜΩΝ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

Στα διεθνή παραδείγματα αντίστοιχων Οδηγών που μελετήθηκαν, οι τυπολογίες δρόμων διαφέρουν καθώς ανταποκρίνονται στις ιδιαιτερότητες και τη στοχοθεσία που έχει τεθεί σε κάθε περίπτωση. Ωστόσο, το μεθοδολογικό πλαίσιο είναι σε μεγάλο βαθμό κοινό και προκύπτει από ένα συνδυασμό του κυκλοφοριακού ρόλου με άλλα ποιοτικά χαρακτηριστικά (χρήση, λειτουργία στην πόλη κ.α.).

Στα πλαίσια του Οδηγού υιοθετούμε μέρος της τυπολογίας του Global Street Design Guide[30] (GSDG), προσαρμόζοντάς το στα δεδομένα της Αθήνας. Προτείνουμε τρεις βασικές τυπολογίες οδών που με την σειρά τους αξιολογούνται με βάση και άλλα κριτήρια (Αυτές απεικονίζο νται στο διάγραμμα στα δεξιά). Ο Οδηγός επικεντρώνεται κατά κύριο λόγο στις πρώτες δύο κατηγορίες, όπως έχει κατατεθεί εξ αρχής. Ο λόγος είναι ότι οι κεντρικές αρτηρίες έχουν έντονες ιδιαιτερότητες και απαιτούν συνήθως ειδικότερες μελέτες.

Οι τρεις βασικές κατηγορίες, μπορούν να ταξινομηθούν περαιτέρω ανάλογα με διάφορα χαρακτηριστικά τους, κάτι που είναι αναμενόμενο γνωρίζοντας την πολυπλοκότητα των ελληνικών πόλεων. Στην περίπτωση, για παράδειγμά του Ερευνητικού Προγράμματος του ΕΜΠ «Αισθητική Αναβάθμιση του Ιστορικού Κέντρου των Αθηνών» τα κριτήρια ανάλυσης και κατηγοριοποίησης ήταν πολύ περισσότερα από αυτά που συναντάμε στους υπόλοιπους Οδηγούς[31].

ΠΙΝΑΚΑΣ 9
ΤΥΠΟΛΟΓΙΕΣ ΟΔΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΣΗ ΜΕ ΤΟΝ GSDG

α/α	Global Street Design Guide	Μεταφορά στην Περίπτωση των Ελληνικών Πόλεων	Βασικές Τυπολογίες
1	Pedestrian only Streets	Πεζόδρομοι	Α, Β, Γ
2	Laneways and Alleys	Πολύ μικροί δρόμοι και στενά	Α
3	Residential Shared Streets	Δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας σε περιοχές κατοικίας	Α
4	Residential Streets	Δρόμοι σε περιοχές κατοικίας	Α
5	Neighborhood Main Streets	Κύριοι δρόμοι σε γειτονιές (δρόμοι των τοπικών κέντρων)	Β
6	Central One / Two Way Streets	Συλλεκτήριες Οδοί σε κεντρικές περιοχές και γειτονιές	Β,Γ
7	Transit Streets	Συλλεκτήριες με ΜΜΜ	Β,Γ
8	Large Streets with Transit	Διαμπερούς Κυκλοφορίας Πρωτεύουσες-Δευτερεύουσες Αρτηρίες	Γ
9	Grand Avenues	Διαμπερούς Κυκλοφορίας Πρωτεύουσες Αρτηρίες	Γ

30. Global Designing Cities Initiative, and NACTO. 2016. Global Street Design Guide. Washington, DC: Island Press.

31. Στο Ερευνητικό οι δρόμοι αξιολογήθηκαν με βάση τα παρακάτω κριτήρια: γεωμετρία, στάθμευση, ύψη κτιρίων, γειτνίαση με δημόσιο χώρο, γειτνίαση με μνημείο, φύτευση και χρήσεις.

32. Homes and Communities Agency. 2000. Urban Design Compendium. London: English Partnerships. http://www.rudi.net/books/12260.

ΠΙΝΑΚΑΣ 10

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΥΠΟΛΟΓΙΑΣ ΟΔΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ URBAN DESIGN COMPENDIUM[32]

Ορολογία με βάση τον κυκλοφοριακό ρόλο	Συνδυασμός κυκλοφοριακού ρόλου και ποιότητας-χαρακτήρα οδών
Πρωτεύουσα Αρτηρία	Κύριος Δρόμος Κυκλοφορίας Οδοί με έντονο κυκλοφοριακό φόρτο που συνδέουν διάφορα τμήματα της πόλης
Δευτερεύουσα Αρτηρία	Λεωφόροι - Βουλεβάρτα Οδοί με σημαντικό κυκλοφοριακό φόρτο σε κεντρικά σημεία της πόλης και "επίσημο" χαρακτήρα
Τοπική Συλλεκτήρια	Τοπικοί Εμπορικοί Δρόμοι Εμπορικοί Δρόμοι σε κεντρικές περιοχές και γειτονιές με έντονη μίξη χρήσεων
Τοπικός Δρόμος-Πρόσβασης	Τοπικοί δρόμοι Τοπικοί δρόμοι σε περιοχές κατοικίας
Cul-de-sac	Δρόμοι πρόσβασης που χρησιμοποιούνται για στάθμευση Αδιέξοδα και μικροί δρόμοι

ΒΑΣΙΚΕΣ ΤΥΠΟΛΟΓΙΕΣ ΟΔΩΝ

Α



ΟΔΟΙ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ

ΠΡΟΚΕΙΤΑΙ ΓΙΑ ΔΡΟΜΟΥΣ ΣΥΝΗΘΩΣ ΜΕ ΜΙΚΡΕΣ ΓΕΩΜΕΤΡΙΕΣ ΠΟΥ ΣΥΝΑΝΤΑΜΕ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΜΕ ΚΥΡΙΑΡΧΗ ΧΡΗΣΗ ΤΗΝ ΚΑΤΟΙΚΙΑ. ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΟΥΝ ΣΥΝΗΘΩΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΕ ΘΕΜΑΤΑ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ, ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΟΥ ΒΡΙΣΚΟΝΤΑΙ Η ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΔΙΑΦΕΡΕΙ (ΥΛΙΚΑ, ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ, ΦΩΤΙΣΜΟΣ, ΦΥΤΕΥΣΕΙΣ).

Β



ΚΥΡΙΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΣΕ ΓΕΙΤΟΝΙΕΣ (ΤΟΠΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ)

ΠΡΟΚΕΙΤΑΙ ΓΙΑ ΔΡΟΜΟΥΣ ΜΕ ΜΕΣΑΙΕΣ Η ΚΑΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΓΕΩΜΕΤΡΙΕΣ ΠΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΖΟΥΝ ΚΕΝΤΡΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΓΕΙΤΟΝΙΩΝ Η ΑΚΟΜΗ ΚΑΙ ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ. ΕΚΕΙ ΣΥΝΑΝΤΑΜΕ ΣΥΝΗΘΩΣ ΜΙΚΤΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΟΠΟΥ ΣΤΑ ΙΣΟΓΕΙΑ ΚΥΡΙΑΡΧΟΥΝ ΧΡΗΣΕΙΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ, ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΚΕΔΑΣΗΣ. ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΟΥΝ ΘΕΜΑΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΜΜΜ ΚΑΙ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ.

Γ



ΚΕΝΤΡΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ (ΑΡΤΗΡΙΕΣ – ΟΔΟΙ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ)

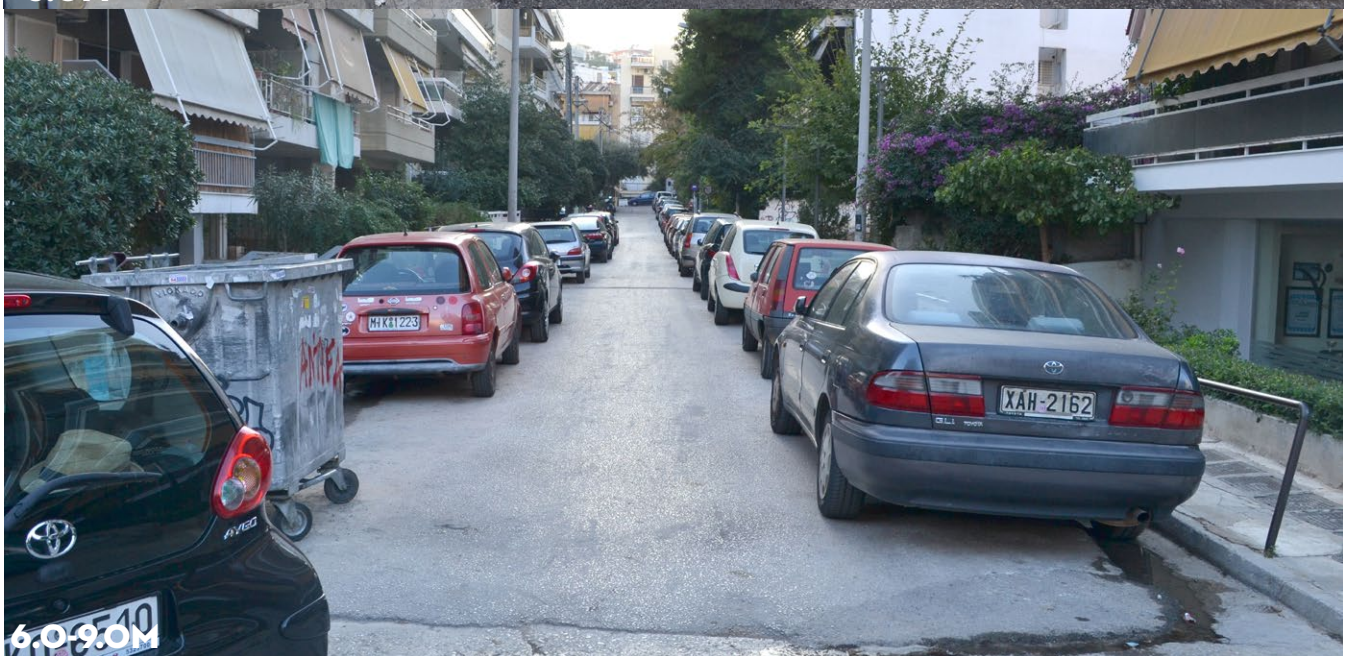
ΠΡΟΚΕΙΤΑΙ ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΕΓΑΛΕΣ ΑΡΤΗΡΙΕΣ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥΣ ΑΞΟΝΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ. ΕΙΝΑΙ ΟΔΟΙ ΜΕ ΜΕΣΑΙΕΣ ΚΑΙ ΜΕΓΑΛΕΣ ΓΕΩΜΕΤΡΙΕΣ ΠΟΥ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΝΟΥΝ ΜΕΓΑΛΟΥΣ ΦΟΡΤΟΥΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ. ΣΥΝΗΘΩΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΟΥΝ ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΕ ΘΕΜΑΤΑ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ, ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ, ΠΑΡΟΔΙΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ.

(ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Γ ΑΠΑΙΤΟΥΝΤΑΙ ΕΙΔΙΚΟΙ ΧΕΙΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΞΕΦΕΥΓΟΥΝ ΤΗΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΥ ΟΔΗΓΟΥ)

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΔΡΟΜΩΝ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ ΤΥΠΟΥ Α



<6.0Μ



6.0-9.0Μ

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΔΡΟΜΟΥ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ ΤΥΠΟΥ Β



>9.0Μ

ΠΙΝΑΚΑΣ 10
ΤΥΠΟΛΟΓΙΕΣ ΟΔΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΣΗ ΜΕ ΟΜΟΕ ΚΑΙ ΓΠΣ ΔΗΜΟΥ ΑΘΗΝΑΙΩΝ

ΓΠΣ ΔΗΜΟΥ ΑΘΗΝΑΙΩΝ	Βασικές Τυπολογίες Οδηγού
Ελεύθερη - Ταχεία Λεωφόρος	-
Πρωτεύουσα Αρτηρία	Γ
Δευτερεύουσα Αρτηρία	Γ
Συλλεκτήρια	Β
Τοπικό οδικό δίκτυο	Α
Πεζόδρομοι	Α

ΟΜΟΕ (αστικές οδοί)	Βασικές Τυπολογίες Οδηγού
Β Ι: Αστικός αυτοκινητόδρομος	-
Β ΙΙ: Αστική οδός ταχείας κυκλοφορίας	Γ
Β ΙΙΙ: Αστική αρτηρία	Γ
Β IV: Κύρια συλλεκτήρια οδός	Γ
Γ ΙΙΙ: Αστική αρτηρία	Γ,Β
Γ IV: Κύρια συλλεκτήρια οδός	Γ,Β
Δ IV: Συλλεκτήρια οδός	Β
Δ V: Τοπική οδός	Α
Ε V: Τοπική οδός	Α
Ε VI: Τοπική οδός κατοικιών	Α



ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ ΣΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ
© ΔΟΥΛΓΕΡΑΚΗΣ ΑΔΑΜ

Η κατεύθυνση αυτή κρίνεται απαραίτητη και στην περίπτωση του παρόντος Οδηγού. Με βάση την ανάλυση προκύπτουν τα παρακάτω στοιχεία της οδού- κριτήρια αξιολόγησης. Πρόκειται για ένα συνδυασμό παραμέτρων ποιότητας, κυκλοφορίας, χρήσεων, πρασίνου κ.α.

1. Κυκλοφοριακός Ρόλος
2. Λωρίδες Κυκλοφορίας
3. Νησίδα
4. Λωρίδα Στάθμευσης
5. Ειδική Λωρίδα Λεωφορείων (ΕΛΛ)
6. Ποδηλατόδρομος
7. Πεζοδρόμιο
8. Φύτευση
9. Στοές
10. Πρασιά Παρόδιων Χρήσεων
11. Οριζόντια Σήμανση
12. Ασφάλιση
13. Οδοφωτισμός
14. Κάδοι Απορριμμάτων
15. Αστικός Εξοπλισμός
16. Δίκτυα Ομβρίων
17. Λοιπά Δίκτυα
18. Κατακόρυφη Σήμανση
19. Φωτεινή Σηματοδότηση
20. Περίπτερα
21. Διαφημιστικές Πινακίδες
22. Γεωμετρία
23. Χρήσεις Γης
24. Ύψη Κτιρίων
25. Κατάσταση Οδών
26. Εγγύτητα με Κοινόχρηστο Χώρο-Μνημείο
27. Υλικά

4.1.2 ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

Στην περίπτωση των κοινόχρηστων χώρων, η προσπάθεια κατηγοριοποίησης είναι αρκετά πιο πολύπλοκη καθώς ο κάθε δημόσιος χώρος πρέπει να εξεταστεί στο ευρύτερο χωρικό πλαίσιο και τις ιδιαίτερες συνθήκες που εντάσσεται. Υπάρχουν βέβαια μεθοδολογικά εργαλεία τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν. Τα περισσότερα αναφέρονται στη χρήση του δημόσιου χώρου και τη λειτουργία του εντός της πόλης.

Η Διεύθυνση Πρασίνου και Περιβάλλοντος του Δήμου Αθηναίων[33], ταξινομεί τους κοινόχρηστους χώρους και τους χώρους πρασίνου σύμφωνα με τις κατηγορίες που παρατίθενται παρακάτω:

ΑΘΛΗΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ
ΑΛΣΗ
ΔΑΣΥΛΛΙΑ
ΖΑΡΝΤΙΝΙΕΡΕΣ
ΚΛΙΜΑΚΕΣ
ΛΟΦΟΙ
ΠΑΡΤΕΡΙΑ
ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ
ΠΛΑΤΕΙΕΣ
ΤΡΙΓΩΝΑ
ΚΟΙΜΗΤΗΡΙΑ

Οι κατηγορίες αυτές, αναφέρονται αποκλειστικά στη χρήση του κάθε μεμονωμένου κοινόχρηστου χώρου, ενώ συμπεριλαμβάνονται και οι πεζόδρομοι που στον παρόντα Οδηγό, έχουν συμπεριληφθεί στο κομμάτι του δημόσιου χώρου που σχετίζεται με τους δρόμους.

Για τις ανάγκες του Οδηγού, οι κατηγορίες αυτές είναι ανεπαρκείς. Από τη μελέτη που έχει προηγηθεί και με βάση τους στόχους του έργου, διαμορφώνονται οι παρακάτω κατηγορίες σχετικά με τους κοινόχρηστους χώρους του Δήμου Αθηναίων. Πρόκειται για μια κατηγοριοποίηση που συνδέεται με τις χωρικές ποιότητες της ευρύτερης περιοχής που εντάσσεται κάθε χώρος, το ρόλο που επιτελεί εντός της πόλης και τη δυνατότητα διαμόρφωσης στρατηγικών και τυπολογιών σχεδιασμού.

ΠΙΝΑΚΑΣ 11
ΜΕΘΟΔΟΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΩΝ ΧΩΡΩΝ (ΕΚΤΟΣ ΤΩΝ ΟΔΩΝ)

33. Σύμφωνα με τα στοιχεία του ΣΟΑΠ Δήμου Αθηναίων

Gehl, Jan, Lars Gemzøe, and Lord Richard Rogers. 2W008. *New City Spaces*	Carr, Stephen, Mark Francis, Leanne G. Rivlin, and Andrew M. Stone. 1993. *Public Space*
Μνημειακές-Ιστορικές πλατείες και χώροι	Δημόσια Πάρκα
Χώροι Καθημερινής λειτουργίας της πόλης (πλατείες, πάρκα κ.α.)	Πλατείες
Χώροι Κίνησης και Μεταφοράς	Μνημεία
Χώροι αναψυχής και αθλητισμού	Αγορές
Προμενάδες	Παιδικές Χαρές
	Ανοιχτοί Χώροι Γειτονιάς
	Εσωτερικές Αγορές
	Μικροί Καθημερινοί Χώροι
	Προμενάδες



Α



ΑΛΣΟΙ ΚΑΙ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ

ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΟΙ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ ΚΑΙ ΜΕΓΑΛΟΙ ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΟΠΟΥ ΣΕ ΠΟΛΛΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΘΗΝΑΙΩΝ

Β



ΠΑΡΚΑ, ΠΛΑΤΕΙΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΟΙ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ ΣΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ Η ΣΕ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΙ Η/ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΚΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΜΕ ΜΕΓΑΛΗ ΠΡΟΣΕΛΕΥΣΗ ΕΠΙΣΚΕΠΤΩΝ. ΚΕΝΤΡΙΚΕΣ ΠΛΑΤΕΙΕΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ, ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ ΤΟΥ ΜΝΗΜΕΙΑΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ

Γ



ΠΑΡΚΑ, ΠΛΑΤΕΙΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΟΙ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ ΣΤΑ ΤΟΠΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ ΤΩΝ ΓΕΙΤΟΝΙΩΝ Η ΠΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΜΙΚΤΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ

ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ ΜΙΚΡΟΤΕΡΟΥ Η ΜΕΣΑΙΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ΜΕ ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΡΟΛΟ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΤΟΠΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ ΚΑΙ ΓΕΙΤΟΝΙΩΝ. ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΓΕΙΤΟΝΙΕΣ. ΣΥΝΗΘΩΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΜΙΚΤΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ

Δ



ΠΑΡΚΑ, ΠΛΑΤΕΙΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΟΙ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ

ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΙΚΡΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ΠΟΥ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ. ΣΥΝΗΘΩΣ ΕΧΟΥΝ ΕΛΛΙΠΗ Η ΠΑΡΩΧΗΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΚΑΙ ΣΕ ΑΡΚΕΤΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΔΕΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝ ΤΗΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΠΟΥ ΤΟΥΣ ΕΧΕΙ ΔΟΘΕΙ

Οι δύο πρώτες κατηγορίες, αναφέρονται σε μεγάλου μεγέθους και υψηλού βαθμού μοναδικότητας δημόσιους χώρους, για τους οποίους είναι σχετικά δύσκολο να υπάρχουν τυπολογίες παρεμβάσεων καθώς απαιτούν ειδικές μελέτες, κατάλληλες με την ιδιαίτερη ταυτότητά τους. Η κατηγορία Γ μπορεί να υποστεί μια περαιτέρω διαίρεση γίνει μεταξύ των χώρων που βρίσκονται στο κέντρο του Δήμου ή σε περιοχές πολύ κοντά στο κέντρο και αυτών σε πιο περιφερειακές γειτονιές). Τόσο η κατηγορία Γ, όσο και η Δ μπορούν με μεγαλύτερη ευκολία να αποτελέσουν πεδίο εφαρμογής κάποιων εκ των τυπολογιών/ προτύπων που προτείνονται στον Οδηγό. Η σημασία τους δεν είναι καθόλου δευτερεύουσα για τη ζωή της πόλης. Αντιθέτως, ένα από τα ουσιαστικά προβλήματα της καθημερινής ζωής των πολιτών είναι η κακή ποιότητα των μικρών και μεσαίων δημόσιων χώρων που βρίσκονται κοντά στην περιοχή κατοικίας τους. Ένα δίκτυο δημόσιων χώρων που συνδέουν το οδικό δίκτυο, με τους κοινόχρηστους χώρους της γειτονιάς, μπορεί να αλλάξει αισθητά την ποιότητα της ζωής στην πόλη. Οι κάτοικοι μπορεί να επισκέπτονται πολύ συχνότερα την πλατεία της γειτονιάς τους από κάποιο κεντρικό δημόσιο χώρο του ιστορικού κέντρου.

Και στην περίπτωση των κοινόχρηστων χώρων (ειδικά των κατηγοριών Γ και Δ) υφίστανται πολλά από τα επιπλέον κριτήρια/ χαρακτηριστικά που παρουσιάστηκαν στους δρόμους. Επιπροσθέτως, προκύπτουν στοιχεία που αφορούν ειδικότερα τους κοινόχρηστους χώρους, όπως τα παρακάτω:

1. Ιεράρχηση Κοινόχρηστων Χώρων
2. Βαθμός «επιτυχίας» της λειτουργίας τους
3. Υλικά και διαμορφώσεις (αφορούν και τις οδούς)

ΕΘΝΙΚΟΣ ΚΗΠΟΣ

© ΕΑΤΑ

ΠΛΑΤΕΙΑ ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ

© ΔΟΥΛΓΕΡΑΚΗΣ ΑΔΑΜ





4.2 ΑΡΧΕΣ-ΕΡΓΑΛΕΙΟΘΗΚΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΥΠΟΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

Ο Οδηγός, με βάση την τυπολογία και τα κριτήρια αξιολόγησης που παρατέθηκαν σε προηγούμενη ενότητα, προχωρά στην παρουσίαση πιθανών σχεδιαστικών λύσεων και αρχών παρέμβασης. Οι προτάσεις αυτές βασίζονται στη διεθνή εμπειρία, σε καινοτόμες πρακτικές, σε εφαρμογές από τις ελληνικές πόλεις και σε δεσμεύσεις του θεσμικού πλαισίου. Οι λύσεις που προκρίνονται είναι συμβατές με το ελληνικό κανονιστικό πλαίσιο. Όμως η διαδικασία υλοποίησής τους ανάλογα με την επιλεγμένη περιοχή παρέμβασης οφείλει να λάβει υπόψη τις συγκεκριμένες συνθήκες.

Οι προτάσεις αφορούν σε:

- Σχεδιαστικές Αρχές και Κατευθύνσεις
- Σχεδιαστικές λύσεις (Παράρτημα 1)
- Προτάσεις Υλικών-Φυτών-Εξοπλισμού

Οι προτάσεις της εργαλειοθήκης βασίζονται και αναλύονται πάνω στα κριτήρια αξιολόγησης και την ανάλυση των οδών και των δημόσιων χώρων. Συνοδεύονται από συγκεκριμένες σχεδιαστικές αρχές, συγκεκριμένες λύσεις ή καλές πρακτικές εφαρμογής. Για την καλύτερη κατανόηση των προτάσεων η παρουσίαση τους γίνεται με πολλαπλό τρόπο:

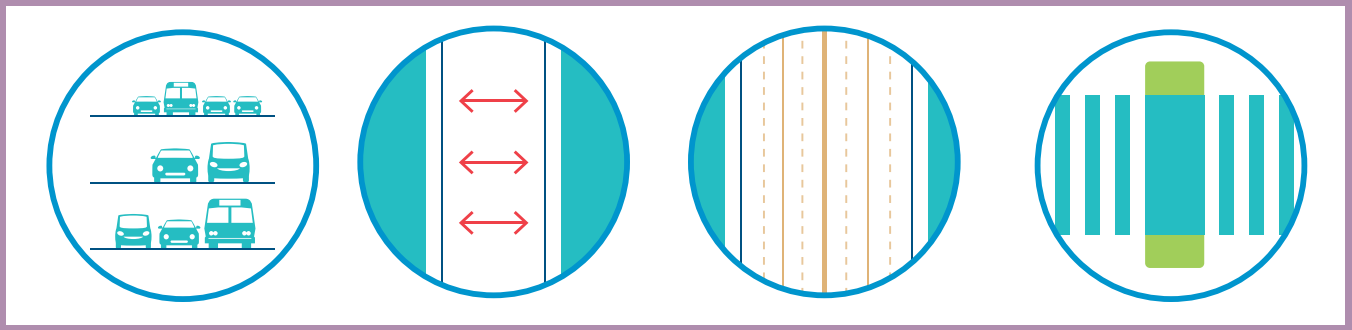
- Σε θεματικές (πχ. Προσβασιμότητα, Υλικά κ.α.)
- Σε συγκεκριμένες ομαδοποιήσεις (πχ. Τεχνικές μείωσης της κυκλοφορίας)
- Και σαν Παραρτήματα. Ιδιαίτερα για τις σχεδιαστικές λύσεις βλ. Παράρτημα 1

Είναι σημαντικό να επισημανθεί ότι πολλές από τις προτάσεις χρησιμοποιούνται για την αντιμετώπιση διαφορετικών προβλημάτων. Για παράδειγμα, ένα μέτρο για την αντιμετώπιση της παράνομης στάθμευσης μπορεί ταυτόχρονα να ενισχύσει την προσβασιμότητα κ.α.

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΩΝ ΛΥΣΕΩΝ ΤΗΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟΘΗΚΗΣ. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ, ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΛΟΓΗ ΛΥΣΕΩΝ ΠΟΥ ΘΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝ ΠΟΛΛΑΠΛΟΥΣ ΣΚΟΠΟΥΣ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΥΣ

Η ΕΡΓΑΛΕΙΟΘΗΚΗ. ΈΝΑΣ ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ, ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΩΝ ΛΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΩΝ

1. ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ



2. ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΗ ΛΥΣΗ

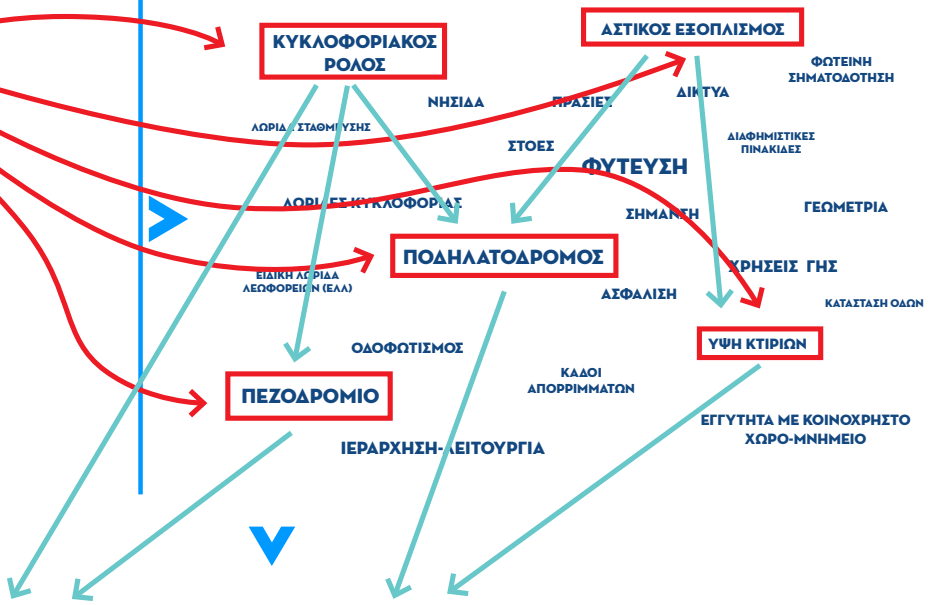


ΒΑΣΙΚΕΣ ΤΥΠΟΛΟΓΙΕΣ

Β



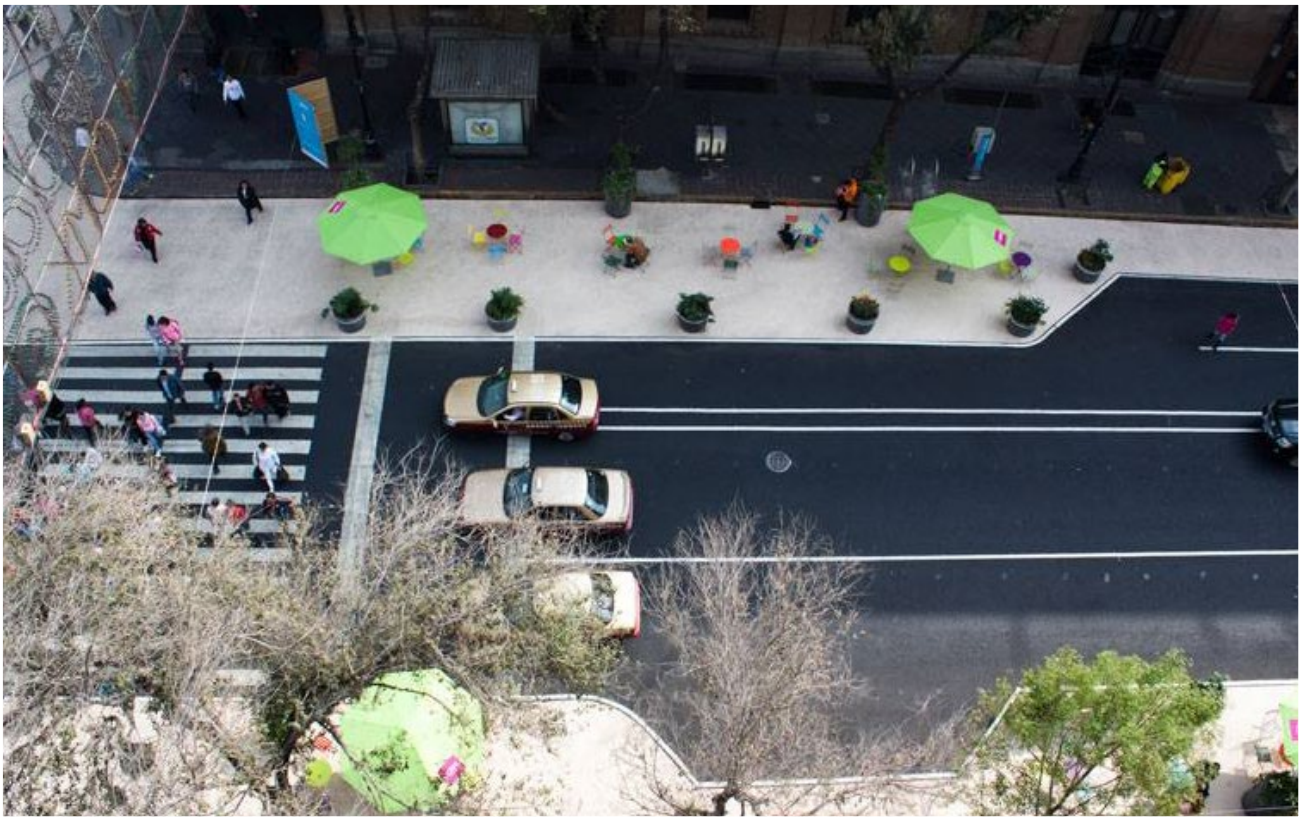
ΚΡΙΤΗΡΙΑ



ΕΡΓΑΛΕΙΟΘΗΚΗ



3. ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ



4.2.1 ΓΕΩΜΕΤΡΙΑ , ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ-ΠΕΡΠΑΤΗΣΙΜΟΤΗΤΑΣ

Στόχος είναι να εξυπηρετείται σε όλες τις οδούς (όχι απαραίτητα και στις δύο πλευρές της οδού) η κίνηση πεζού ενήλικα που συνοδεύει παιδί, όπως και η κίνηση ΑΜΚ (ενήλικας σε καροτσι, γονιός με καρότσι, ηλικιωμένοι). Η ανεμπόδιστη κίνηση του πεζού αποτελεί πρώτη προτεραιότητα σε όλους τους δημόσιους χώρους, ταυτόχρονα με την ασφαλή διάσχιση των οδών.

Πρώτο βήμα σε αυτή την κατεύθυνση αποτελεί ο προσδιορισμός του κυκλοφοριακού ρόλου της οδού. Σε συσχέτιση με το αν υπάρχουν οι απαραίτητες γεωμετρίες και αν μπορούν να τηρηθούν συνθήκες ασφάλειας για τους χρήστες της οδού, παίρνονται συγκεκριμένες σχεδιαστικές αποφάσεις.

Γενική σχεδιαστική αρχή αποτελεί το μεγαλύτερο δυνατό πλησίασμα των απέναντι πεζοδρομίων, η άρση των ανισοσταθμιών, η αποτροπή της παράνομης στάθμευσης και οποιουδήποτε εμποδίου, όπως επίσης και η διασφάλιση της ασφαλούς διέλευσης των πεζών από άποψη σηματοδότησης και νησίδων διαφυγής.

Συγκεκριμένα προτείνονται τα παρακάτω:

1 ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ‘Η ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΣΕ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (SHARED SPACE)



Η επιλογή της πεζοδρόμησης ή μετατροπής των οδών σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας αποτελεί μια στρατηγική επιλογή στην κατεύθυνση που αναφέραμε. Συγκεκριμένα: Οι περιπτώσεις οδών με πολύ μικρές γεωμετρίες (< 6,0μ) και συνηθώς μικρά πεζοδρόμια είναι συνηθισμένες στην Αθήνα. Στις περιπτώσεις αυτές προτείνεται η πεζοδρόμηση ή η μετατροπή του δρόμου σε ήπιας κυκλοφορίας με την προσθήκη κάποιων δενδροστοιχιών κατά μήκος της νέας διαμόρφωσης καθώς και την εισαγωγή αστικής επίπλωσης. Οι φυτεύσεις και ο εξοπλισμός δεν θα πρέπει να εμποδίζουν την κίνηση των οχημάτων προς τις ιδιοκτησίες.

Η επιλογή της μετατροπής μιας οδού σε ήπιας κυκλοφορίας μπορεί να εφαρμοστεί και στις περιπτώσεις δρόμων με μεγαλύτερες γεωμετρίες. Απαραίτητο είναι να εξεταστούν οι τυχόν επιπτώσεις από την υποβάθμιση του κυκλοφοριακού ρόλου.

ΠΟΛΥ ΜΙΚΡΟΙ ‘Η ΜΙΚΡΟΙ ΔΡΟΜΟΙ (<6,0Μ) ΤΥΠΟΥ Α

ΜΙΚΡΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΤΥΠΟΥ Β

ΔΡΟΜΟΙ ΜΕ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΓΕΩΜΕΤΡΙΕΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΕΙ Η ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ (ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: Α.1.1



ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΜΙΚΡΩΝ ΔΡΟΜΩΝ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΚΑΙ ΣΕ ΤΟΠΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ ΣΤΗΝ ΜΑΔΡΙΤΗ (ΠΑΝΩ) ΚΑΙ ΣΤΟ ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΙΡΕΣ (ΚΑΤΩ) ΣΕ ΔΡΟΜΟΥΣ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ, ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ

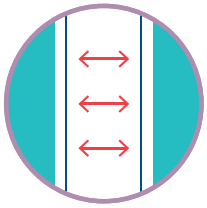
© HTTP://WWW.URB-I.COM/

MELBOURNE LANEWAY PROGRAM. ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΤΗΣ ΜΕΛΒΟΥΡΝΗΣ ΓΙΑ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.

© HTTP://WWW.THEAGE.COM.AU/



2 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ – ΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΙΧ



Όπου δεν τηρούνται τα ελάχιστα πλάτη σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία και δεν προκρίνεται η πεζοδρόμηση προτείνεται η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και γενικότερα ο περιορισμός του οδοστρώματος με διάφορες σχεδιαστικές μεθόδους. Όπως:

- Επέκταση των πεζοδρομίων ή εισαγωγή προεξοχών στο οδόστρωμα, όπου υπάρχουν οι απαραίτητες γεωμετρίες.
- Εισαγωγή σημείων συμπίεσης (κυκλοφοριακός λαιμός). Τοπική επέκταση του πεζοδρομίου και από τις δύο πλευρές.
- Οφιοειδής Διάταξη. Εναλλαγή στο διάδρομο κυκλοφορίας των ΙΧ μέσω της διαμόρφωσης προεξοχών στο οδόστρωμα σε διάφορες θέσεις.



ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ

ΜΕΣΑΙΟΙ ΚΑΙ ΜΕΓΑΛΟΙ ΔΡΟΜΟΙ (>6,0-9,0Μ) ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΤΥΠΩΝ



ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΛΑΙΜΟΣ

ΜΕΣΑΙΟΙ ΚΑΙ ΜΕΓΑΛΟΙ ΔΡΟΜΟΙ (>6,0-9,0Μ) ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΤΥΠΩΝ



ΟΦΙΟΕΙΔΗΣ ΔΙΑΤΑΞΗ

ΜΕΣΑΙΟΙ ΔΡΟΜΟΙ (6,0-9,0Μ) ΤΥΠΟΥ Α

ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ ΓΙΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ ΣΤΗ ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ PEDESTRIAN PLAZAS

© STREET DESIGN MANUAL, NEW YORK CITY DEPARTMENT OF TRANSPORTATION





3 ΝΗΣΙΔΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ ΠΕΖΩΝ



Η εισαγωγή νησίδας προτείνεται αποκλειστικά σε οδούς με δύο κατευθύνσεις ή με Ειδικές Λωρίδες Κυκλοφορίας (ΕΛΚ πχ Λεωφορείων, Τραμ, Ποδηλάτων). Στόχος είναι να αποκλεισθεί η παράνομη στάθμευση και η διέλευση των οχημάτων στο αντίθετο ρεύμα ή στις ΕΛΚ. Επιπλέον, στις οδούς ταχείας κυκλοφορίας, ο πεζός και ο ποδηλάτης θα πρέπει να μπορούν να βρουν ασφαλή διαφυγή σε αυτήν, μέχρι να αποφασίσουν τη στιγμή που θα διασχίσουν και το επόμενο ρεύμα ή λωρίδα κυκλοφορίας. Σε αυτή την κατεύθυνση, οι διαβάσεις των πεζών, δηλαδή η δυνατότητα εγκάρσιας διάσχισης των οδών σε επιλεγμένα σημεία, και ο σωστός σχεδιασμός τους αποτελεί ένα από τα πιο κρίσιμα ζητήματα για την αύξηση της περπατησιμότητας της πόλης.

Ο Οδηγός προτείνει τη διαμόρφωση διαβάσεων σε όλες τις διασταυρώσεις, ενώ σε κόμβους με μεγάλες ροές πεζών μπορούν να εφαρμοστούν ακόμα και «χιαστί» διαβάσεις με φάση «all red» για τα οχήματα. Επίσης, πρέπει να προβλέπονται διαβάσεις και πεζοφάναρα ανά εύλογο διάστημα μεταξύ των διασταυρώσεων, έτσι ώστε η οδός να μην λειτουργεί ως φραγμός για τους πεζούς. Πεζοφάναρα απαιτούνται είτε σε οδούς με πάνω από μια λωρίδα κυκλοφορίας, είτε σε οδούς με μεγάλες ταχύτητες και μεγάλους φόρτους.



DEADERICK STREET STREETSCAPE IMPROVEMENT, NASHVILLE. ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΔΡΟΜΟΥ ΜΕ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ ΚΑΙ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΝΗΣΙΔΩΝ

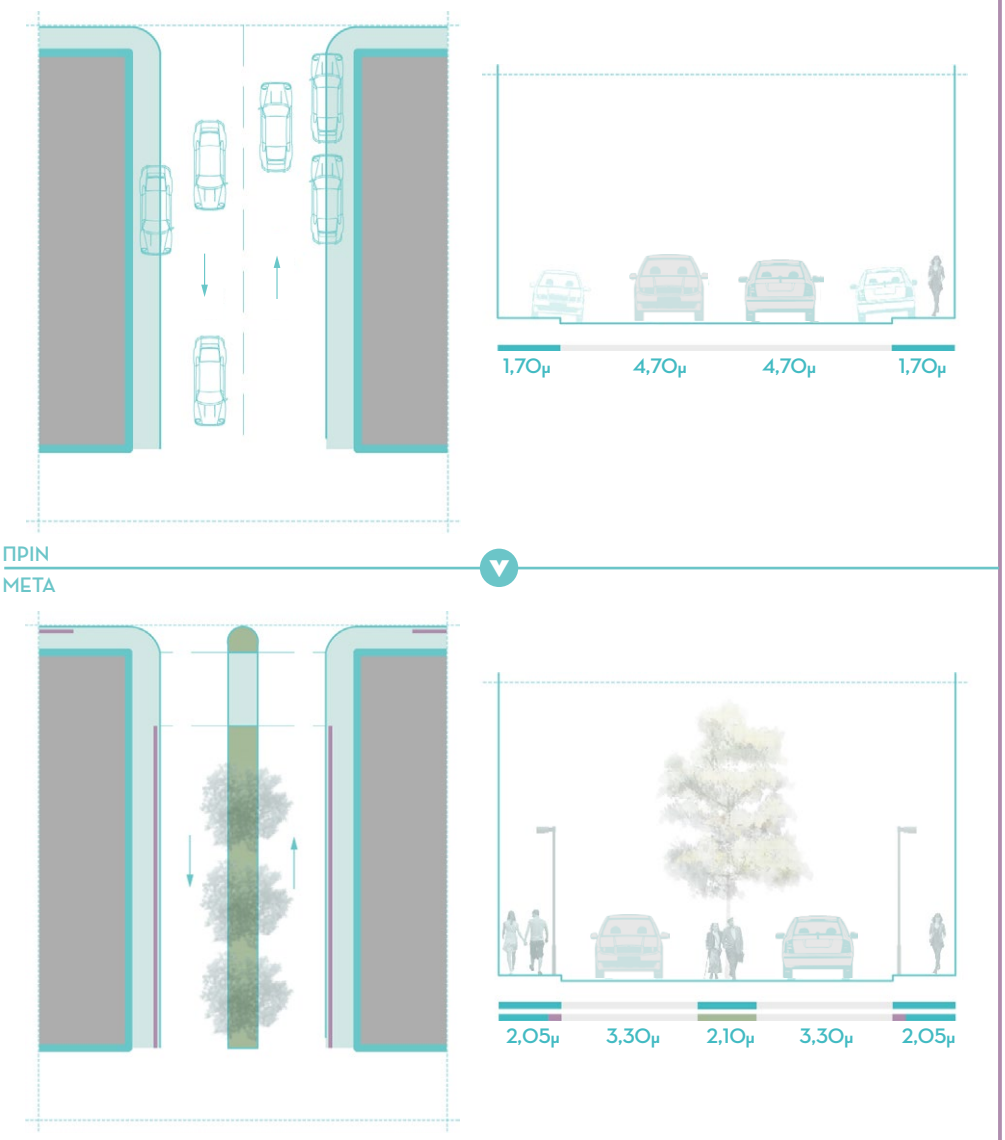
© HTTP://WWW.RESTREETS.ORG/

ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΗ ΛΥΣΗ

ΜΕΣΑΙΟΣ-ΜΕΓΑΛΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΠΑΝΩ ΣΤΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ ΕΚΑΤΕΡΩΘΕΝ ΤΗΣ ΟΔΟΥ 'Η ΜΕ ΔΙΠΛΟΠΑΡΚΑΡΙΣΜΑ

ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΜΕΣΑΙΟΥ Η ΜΕΓΑΛΟΥ ΔΡΟΜΟΥ ΣΕ ΔΡΟΜΟ ΚΥΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΕ ΔΡΟΜΟ ΜΕ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ. Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ (ΟΧΙ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΑ ΜΕ ΥΨΗΛΕΣ ΤΑΧΥΤΗΤΕΣ) ΠΑΡΑΜΕΝΕΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΑΣΦΑΛΙΖΕΤΑΙ Η ΑΠΡΟΣΚΟΠΤΗ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΗΣ ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟΛΟΙΠΩΝ ΧΡΗΣΤΩΝ ΤΗΣ ΟΔΟΥ (ΠΕΖΟΙ, ΠΟΔΗΛΑΤΕΣ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: Γ.4.1, Γ.4.2





ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΕΝ ΔΥΝΑΜΕΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΣΕ ΟΔΟ ΣΤΟΥΣ ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΟΥΣ

© ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΟΔΗΓΟΥ

ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΠΑΤΗΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΑΠΛΟΥΣ ΚΟΜΒΟΥΣ ΤΩΝ ΤΥΠΩΝ Α ΚΑΙ Β

ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΔΙΑΧΩΡΙΣΤΙΚΟΥ ΠΟΥ ΕΠΙΤΡΕΠΕΙ ΜΟΝΟ ΤΗ ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ





ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΚΟΜΒΟΥ





ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ "ΧΙΑΣΤΙ" ΔΙΑΒΑΣΗΣ





ΧΡΗΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ "ΛΑΙΜΟΥ" ΣΕ ΚΟΜΒΟ





ΚΥΚΛΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ



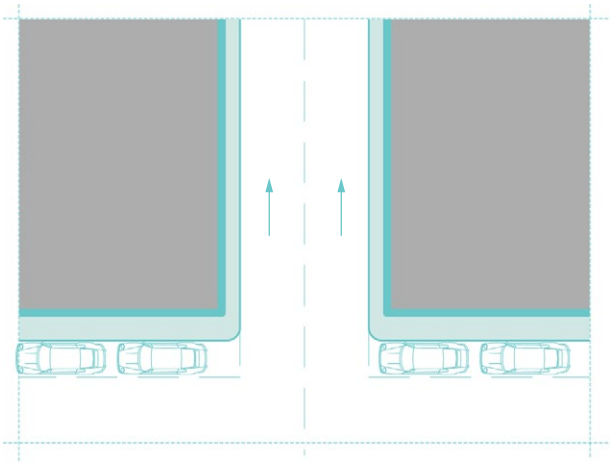


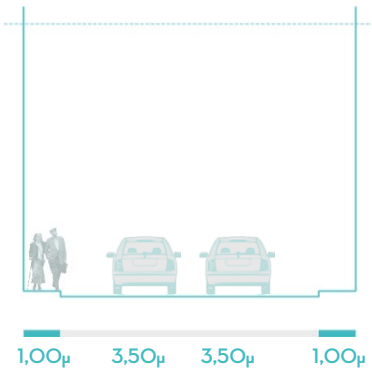
ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΗ ΛΥΣΗ

ΜΕΣΑΙΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΜΙΚΡΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ

ΛΥΣΕΙΣ ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ ΜΕ ΕΝΤΑΞΗ ΦΥΤΕΥΣΕΩΝ, ΑΣΤΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ

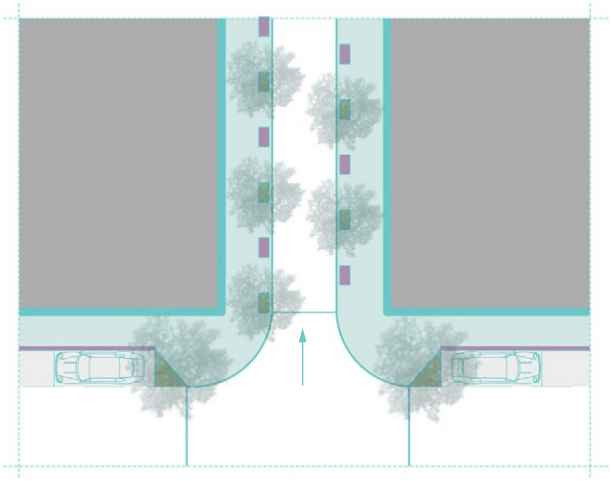
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: Β.1.1, Β.1.2

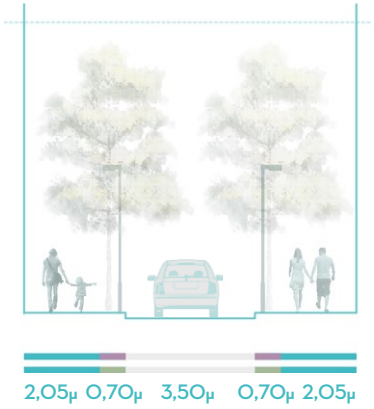




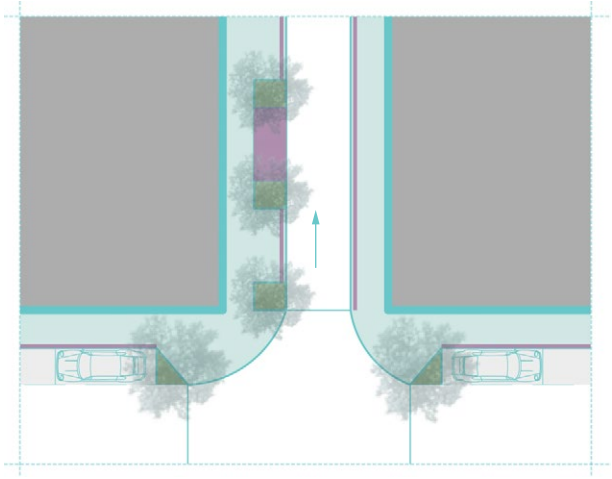
ΠΡΙΝ

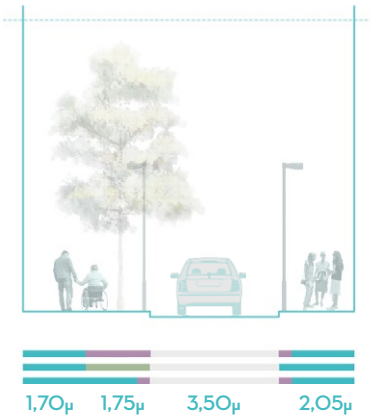
ΜΕΤΑ Β.1.1





ΜΕΤΑ Β.1.2









<

ΜΕΝΤΕΛΙΝ, ΚΟΛΟΜΒΙΑ. ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΙ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ

© HTTPS://PARKLETS.WORDPRESS.COM

>

ΜΕΙΩΣΗ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΠΡΟΣ ΟΦΕΛΟΣ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΕΖΩΝ ΣΤΗΝ ΟΔΟ JULLIAN ALVAREZ ΣΤΟ ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΙΡΕΣ

© HTTPS://WWW.ITDP.ORG







4.2.2 ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΜΜΜ

Στόχος είναι να εξυπηρετείται το ποδήλατο με ασφάλεια, είτε υπάρχει ποδηλατόδρομος είτε όχι. Ο ποδηλατόδρομος δεν είναι αυτοσκοπός και επομένως εάν πρέπει να παραληφθεί προκειμένου να εξυπηρετηθούν καλύτερα κάποιοι πιο ευάλωτοι χρήστες, είναι κάτι που θα πρέπει να συνυπολογιστεί. Λύσεις μοιράσματος κοινού χώρου μεταξύ ποδηλάτου-πεζού ή ποδηλάτου-λεωφορείου ή ποδηλάτου-ΙΧ-πεζού (woonerf) θα πρέπει να ληφθούν υπόψη σε συνθήκες έλλειψης χώρου. Στις οδούς ταχείας κυκλοφορίας, ο ποδηλατόδρομος είναι κατά κανόνα αναγκαίος.

Όσον αφορά στα ΜΜΜ, βασικός στόχος είναι να κυκλοφορούν ανεμπόδιστα. Το λεωφορείο και η λωρίδα του να μην αποτελεί φραγμό και στοιχείο επικινδυνότητας για πεζούς και ποδηλάτες.

ΠΙΝΑΚΑΣ 12
ΣΧΕΔΙΑΖΟΝΤΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ. ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ, ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ

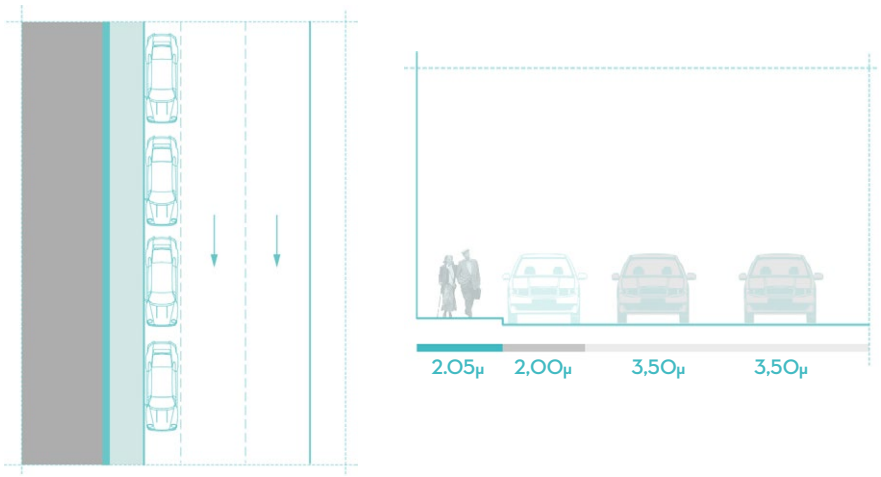
ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ	ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΗ ΛΥΣΗ
Δεν υπάρχει	Θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ο υπερκείμενος σχεδιασμός για να αποφασιστεί εάν πρέπει να κατασκευαστεί.	Α 8.1, Β 2.1, Β 4.1, Γ 1.1, Γ 2.1
Υπάρχει μονής κατεύθυνσης στην ίδια κατεύθυνση με την λοιπή κυκλοφορία	Θα πρέπει να υπάρξει πρόβλεψη για την αντίθετη κατεύθυνση, είτε με διαπλάτυνση του υφιστάμενου ποδηλατόδρομου, είτε με προσθήκη δεύτερου ποδηλατόδρομου στην απέναντι πλευρά του δρόμου, είτε με κάποια ρύθμιση κοινής χρήσης του οδικού χώρου με το ΙΧ. Εάν υπάρχει έλλειψη χώρου για την κίνηση του πεζού, θα πρέπει να προβλεφθούν λύσεις που θα αντιμετωπίζουν και αυτό το πρόβλημα κατά προτεραιότητα.	Α 8.1, Β 2.1, Β 4.1, Γ 1.1, Γ 2.1
Υπάρχει μονής κατεύθυνσης σε αντίθετη κατεύθυνση με την λοιπή κυκλοφορία	Θα πρέπει να υπάρξει πρόβλεψη για την αντίθετη κατεύθυνση, είτε με διαπλάτυνση του υφιστάμενου ποδηλατόδρομου, είτε με προσθήκη δεύτερου ποδηλατόδρομου στην απέναντι πλευρά του δρόμου, είτε με κάποια ρύθμιση κοινής χρήσης του οδικού χώρου με το ΙΧ. Εάν υπάρχει έλλειψη χώρου για την κίνηση του πεζού, θα πρέπει να προβλεφθούν λύσεις που θα αντιμετωπίζουν και αυτό το πρόβλημα.	Α 8.1, Β 2.1, Β 4.1, Γ 1.1, Γ 2.1
Υπάρχει διπλής κατεύθυνσης	Παραμένει ως έχει.	
min προβλεπόμενο πλάτος από ελληνική νομοθεσία και άνω	Παραμένει ως έχει.	
μικρότερο πλάτος από τα min της ελληνικής νομοθεσίας	Θα πρέπει να διαπλατυνθεί ώστε να τηρούνται τα ελάχιστα πλάτη.	
δεν διαχωρίζεται από την λοιπή κυκλοφορία	Θα πρέπει να εξεταστεί εάν υπάρχει ανάγκη διαχωρισμού.	Α 8.1, Β 2.1, Β 4.1, Γ 1.1, Γ 2.1
διαχωρίζεται από την λοιπή κυκλοφορία	Θα πρέπει να εξεταστεί εάν ο τρόπος διαχωρισμού είναι ασφαλής για όλους τους χρήστες της οδού και αποτελεσματικός.	Α 8.1, Β 2.1, Β 4.1, Γ 1.1, Γ 2.1
στο ύψος του πεζοδρομίου	Εξετάζεται εάν απαιτείται η συχνή μετάβαση του ποδηλάτου στο οδόστρωμα και αν ναι θα πρέπει να περιοριστεί η υψομετρική διαφορά.	
στο ύψος του οδοστρώματος	Εξετάζεται εάν απαιτείται η συχνή μετάβαση του ποδηλάτου στο πεζοδρόμιο και αν ναι θα πρέπει να περιοριστεί η υψομετρική διαφορά.	
ενδιάμεσο ύψος	Παραμένει ως έχει καθώς αποτελεί την βέλτιστη λύση.	
ανάμεσα από κυκλοφορία και πεζοδρόμιο	Παραμένει ως έχει.	
ανάμεσα από στάθμευση και πεζοδρόμιο	Παραμένει ως έχει.	
ανάμεσα από κυκλοφορία και στάθμευση	Γίνεται αντιμετάθεση στάθμευσης και ποδηλατόδρομου.	Γ 3.1

ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΗ ΛΥΣΗ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ ΣΕ ΔΡΟΜΟ ΜΕ ΜΕΓΑΛΗ ΓΕΩΜΕΤΡΙΑ

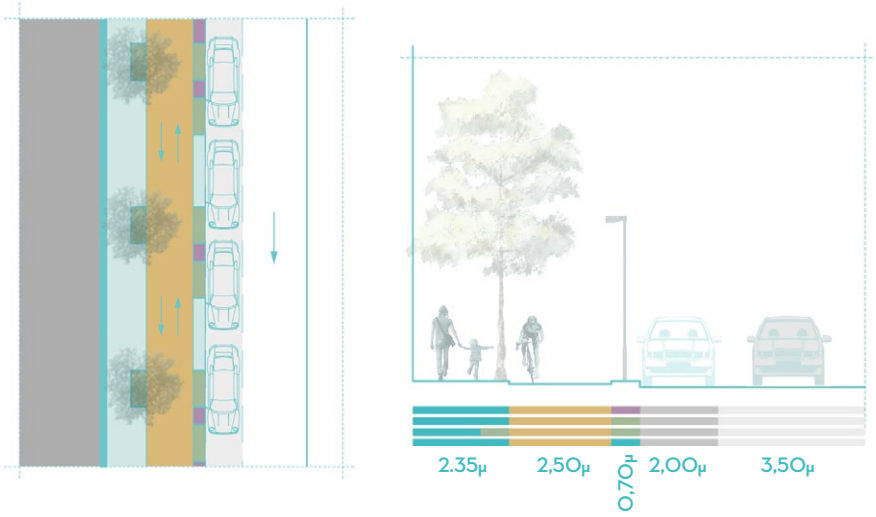
ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΛΩΡΙΔΑΣ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΙΧ ΜΕΣΩ ΛΩΡΙΔΑΣ ΦΥΤΕΥΣΗΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: Γ.1.1



ΠΡΙΝ

ΜΕΤΑ



CITY OF BOULDER, ΗΠΑ. ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΛΩΡΙΔΑΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ ΜΕ ΦΥΤΕΥΣΕΙΣ

© HTTPS://BOULDERCOLORADO.GOV



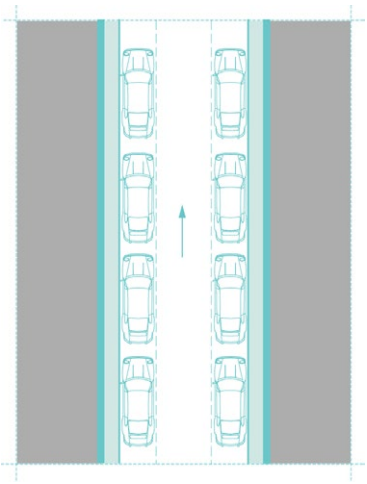


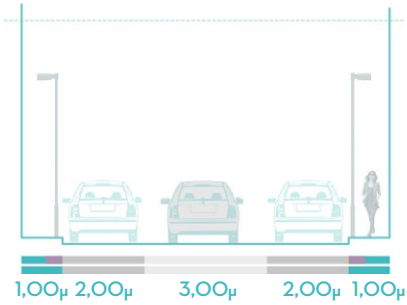
ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΗ ΛΥΣΗ

ΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΜΙΚΡΗ ΓΕΩΜΕΤΡΙΑ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΜΟΝΗΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ

ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΜΟΝΗΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ ΣΤΟ ΙΔΙΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΜΕ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ Ή ΣΕ ΕΝΔΙΑΜΕΣΟ Ή ΣΤΟ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑ ΜΕ ΔΙΑΧΩΡΙΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΣΕ ΔΡΟΜΟ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΟΙΝΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΙΧ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ

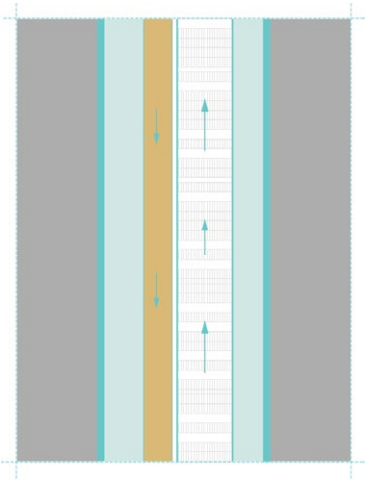
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: Α.8.1

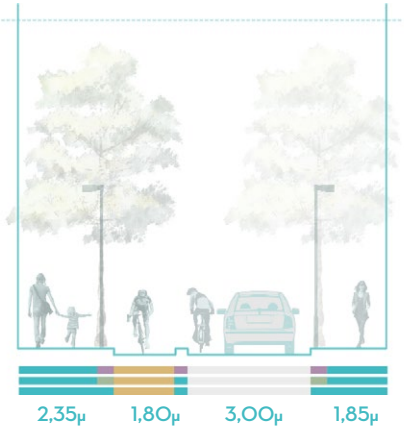




ΠΡΙΝ

ΜΕΤΑ





ΚΩΣ, ΔΡΟΜΟΣ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΜΕ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟ ΣΤΟ ΙΔΙΟ ΥΨΟΣ ΜΕ ΤΟ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑ ΑΛΛΑ ΜΕ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΟ ΥΛΙΚΟ

4.2.3 ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΚΑΙ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΠΑΡΟΔΙΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ

Η εξυπηρέτηση των χρήσεων και της λειτουργίας της πόλης αποτελεί κομβικό άξονα του σχεδιασμού των δημόσιων χώρων. Στόχος είναι να μπορούν να υποστηριχθούν οι χρήσεις χωρίς να δημιουργούνται προβλήματα στην προσβασιμότητα και την ασφάλεια των χρηστών. Το ζήτημα της καταπάτησης του δημόσιου χώρου από χρήσεις εμπορίου οφείλει να αντιμετωπιστεί με βάση τις ανάγκες και τις δυνατότητες της κάθε περιοχής, χωρίς να βάζει εμπόδια στην οικονομική και κοινωνική ζωή στις γειτονιές ούτε να ευνοεί την γενίκευση ενός πλαισίου παραβατικότητας.

Σε αυτή την κατεύθυνση προτείνεται:

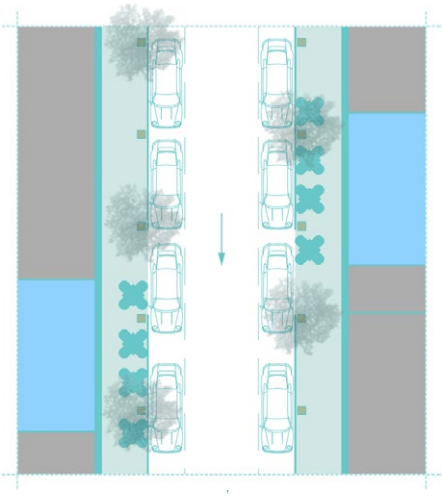
- Στην περίπτωση νέων αναπλάσεων και μελετών προτείνεται η ένταξη ζωνών χρήσης από καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος (ΚΥΑ). Οι νέες αυτές ζώνες πρέπει να οριοθετούνται με συγκεκριμένο τρόπο ώστε να μπορούν να διακρίνονται εύκολα πιθανές παραβάσεις. Ήδη η Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου ακολουθεί σε νέες μελέτες αυτή τη λογική.
- Στις υπόλοιπες περιπτώσεις, όπου υπάρχουν έντονα προβλήματα προσβασιμότητας, προτείνεται η δημιουργία προεξοχών στο οδόστρωμα για αποκλειστική χρήση των ΚΥΑ.

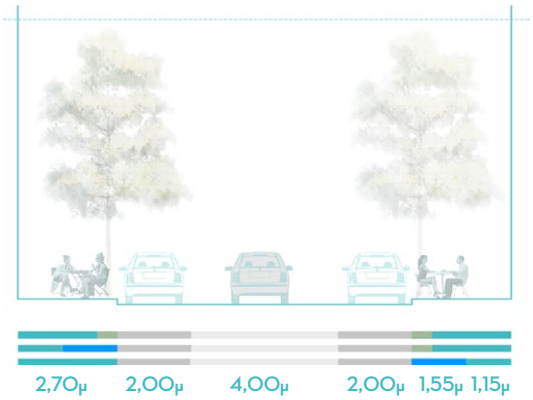
ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΗ ΛΥΣΗ

ΜΕΣΑΙΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΧΡΗΣΕΙΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΠΟΥ ΚΑΤΑΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΤΟΝ ΧΩΡΟ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΤΩΝ ΠΕΖΩΝ

ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΧΩΡΟΥ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΤΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ ΜΕΣΩ ΠΡΟΕΞΟΧΗΣ ΤΟΥ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ ΣΤΟ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑ ΓΙΑ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΚΥΑ

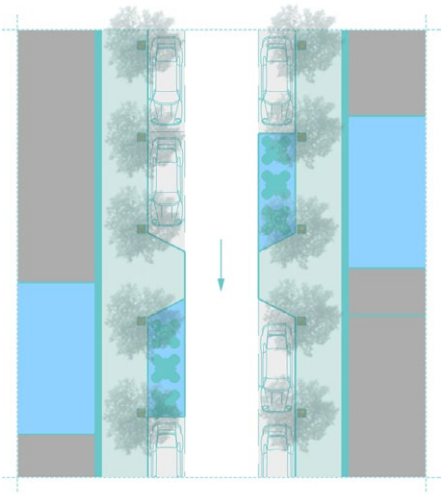
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: Β.6.1

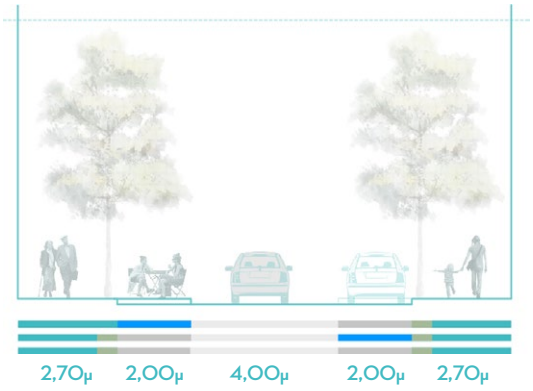




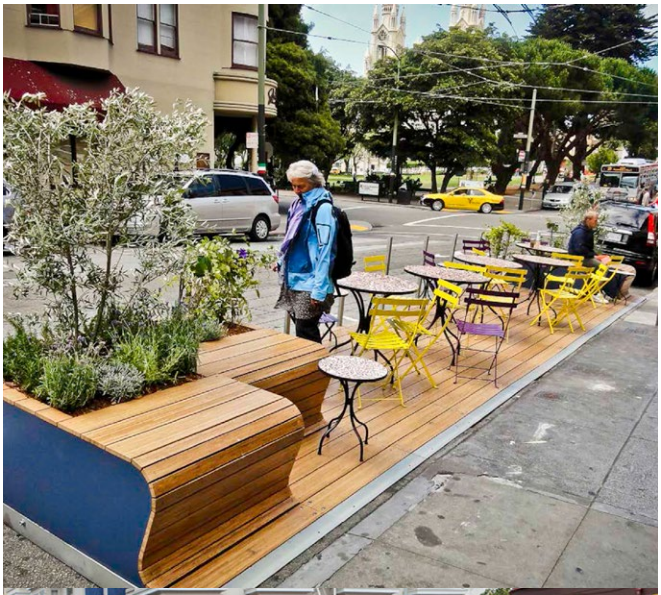
ΠΡΙΝ

ΜΕΤΑ

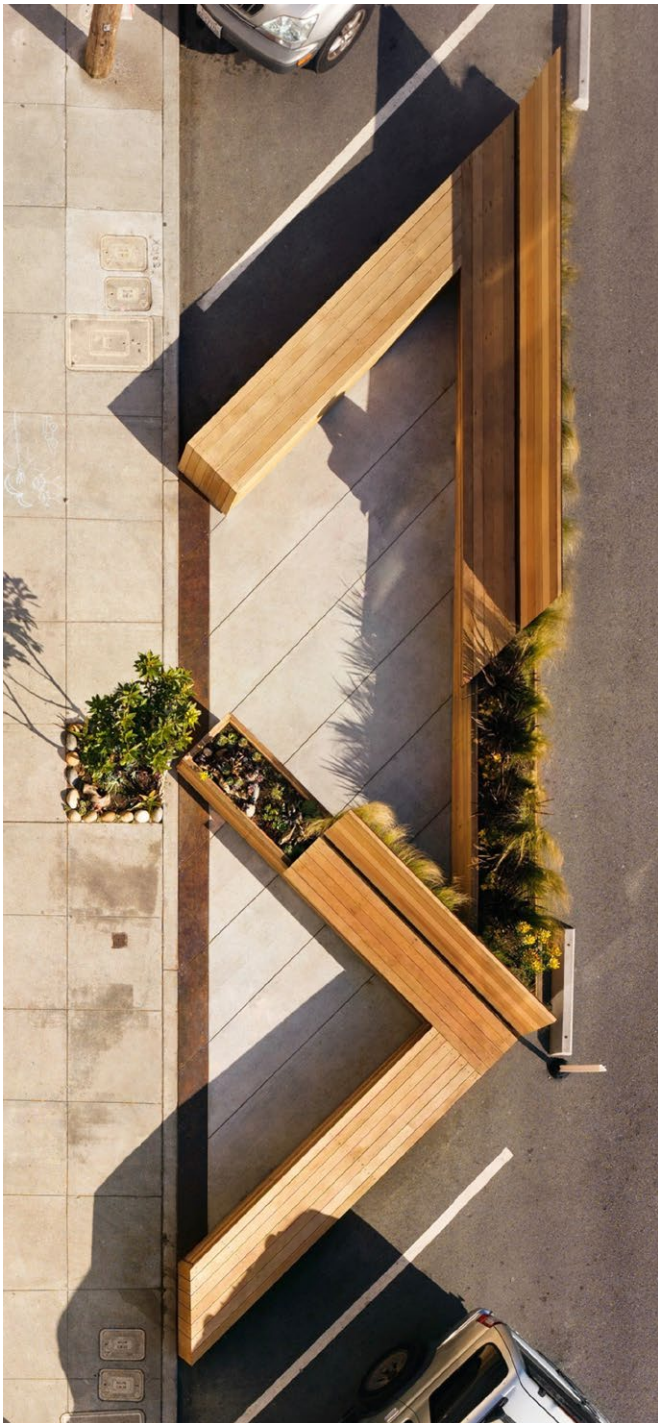




SAN FRANCISCO PARKLET PROGRAM. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΜΟΝΙΜΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΣΩΡΙΝΩΝ ΠΡΟΕΞΟΧΩΝ ΣΤΟ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑ. ΟΙ ΖΩΝΕΣ ΑΥΤΕΣ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΑΝ ΜΙΚΡΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ Η ΧΩΡΟΙ ΧΡΗΣΗΣ ΑΠΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ



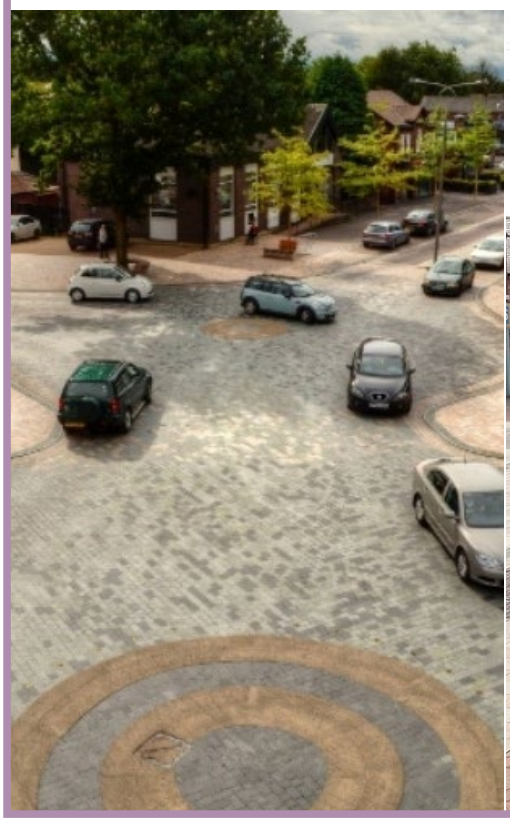














ΡΟΥΝΤΟΝ, ΑΓΓΛΙΑ. ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΟΥ ΟΙΚΙΣΜΟΥ ΜΕ ΣΤΟΧΟ ΤΗΝ ΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΙΧ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ.

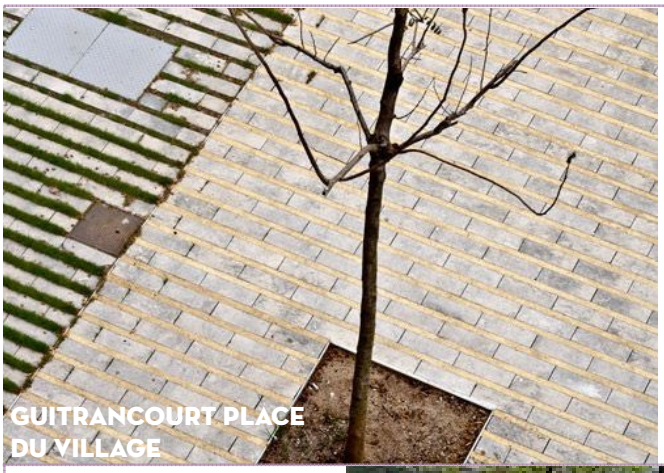
ΑΡΙΣΤΕΡΑ. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΗ ΕΠΙΛΥΣΗ ΔΙΠΛΟΥ ΚΥΚΛΙΚΟΥ ΚΟΜΒΟΥ. ΔΕΞΙΑ. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΖΩΝΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΚΥΑ ΜΕ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΟ ΥΛΙΚΟ

4.2.4 ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ

Ο Οδηγός δίνει κατευθύνσεις για την χρήση υλικών και αστικού εξοπλισμού με βασικό κριτήριο το βιοκλιματικό σχεδιασμό και την αισθητική-λειτουργική αναβάθμιση του δημόσιου χώρου, ενώ έχει ως άξονα την οικονομία της κατασκευής και την ευκολία συντήρησης.

ΥΔΑΤΟΔΙΑΠΕΡΑΤΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΚΑΙ ΨΥΧΡΑ ΥΛΙΚΑ

Στην περίπτωση της Αθήνας, σημαντική διαπίστωση είναι η επικράτηση στην αστική επίστρωση των σκληρών υλικών και η κατάληψη του αστικού εδάφους από μη υδατοπερατά κι αυξημένης θερμοχωρητικότητας υλικά, ειδικά όταν χρησιμοποιούνται αποκλειστικά και μόνο αυτά, χωρίς δηλαδή συνδυασμό τους με άλλα περισσότερο βιοκλιματικά προσανατολισμένα. Ο σύγχρονος σχεδιασμός απαιτεί την μείωση των επιφανειών των «σκληρών» δαπεδοστρώσεων και την κατά το δυνατόν αντικατάστασή τους από «βιοκλιματικές» επιστρώσεις με ψυχρά ή/και υδατοδιαπερατά υλικά καθώς και με επιφάνειες φυσικού εδάφους.



GUITRANCOURT PLACE DU VILLAGE

ΣΤΙΣ ΜΙΚΡΕΣ Η ΜΕΓΑΛΕΣ ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΕΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ, ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΣΤΟΥΣ ΥΠΟ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΔΗΜΟΣΙΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ, ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΝΘΑΡΡΥΝΕΤΑΙ Η ΧΡΗΣΗ ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΥ ΤΩΝ ΕΠΙΚΡΑΤΟΥΝΤΩΝ ΑΥΤΗ ΤΗ ΣΤΙΓΜΗ ΥΛΙΚΩΝ ΜΕ ΑΛΛΑ ΥΔΑΤΟΔΙΑΠΕΡΑΤΑ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ Η ΧΡΗΣΗ ΦΥΣΙΚΩΝ ΚΕΝΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥΣ, ΩΣΤΕ ΝΑ ΕΠΙΤΡΕΠΕΤΑΙ Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΠΟΩΔΟΥΣ ΒΛΑΣΤΗΣΗΣ. ΜΕ ΑΥΤΟΝ ΤΟΝ ΤΡΟΠΟ ΜΕΙΩΝΟΝΤΑΙ ΟΙ ΣΚΛΗΡΕΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΕΣ, ΑΥΞΑΝΟΝΤΑΙ ΟΙ ΦΥΣΙΚΕΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΝΕΤΑΙ Η ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΤΟΥ ΔΑΠΕΔΟΥ.

ΣΤΗΝ ΠΑΡΟΔΙΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΚΑΙ ΣΤΟΥΣ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΠΡΟΤΕΙΝΕΤΑΙ ΧΡΗΣΗ ΥΔΑΤΟΔΙΑΠΕΡΑΤΩΝ ΥΛΙΚΩΝ





Η ΕΝΑΛΛΑΓΗ ΣΚΛΗΡΩΝ-ΜΑΛΑΚΩΝ ΥΛΙΚΩΝ ΕΚΤΟΣ ΤΗΣ ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΠΡΟΣΦΕΡΕΙ ΚΑΙ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ ΑΙΣΘΗΤΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΣΗΣ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟ ΦΥΣΙΚΩΝ

ΣΤΑΘΕΡΟΠΟΙΗΜΕΝΟ ΧΩΜΑ





ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΧΡΗΣΗ ΨΥΧΡΩΝ ΥΛΙΚΩΝ ΣΕ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΠΟΛΕΙΣ

1. ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΝΟΜΑΡΧΙΑΣ ΡΕΘΥΜΝΟΥ

2. ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ ΣΤΗ ΧΙΟ

3. ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΣΤΟ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ

ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Η δημιουργία κι επισήμανση χώρων στάσης με χαρακτήρα, με απλό αλλά διαφοροποιημένο υλικό από την υπόλοιπη δαπεδόστρωση ή με ένταξη των καθιστικών επιφανειών στην ευρύτερη λογική του σχεδιασμού σε περίπτωση ευρύτερου δημόσιου χώρου και μεγαλύτερων γεωμετριών δρόμου αποτελεί κομβική κατεύθυνση. Παράλληλα, οι διατάξεις και η χωροθέτηση του αστικού εξοπλισμού δίνει καθαρότητα και επικοινωνιακή σαφήνεια στο δημόσιο χώρο, μέσω της ρυθμικής και οργανωμένης επανεληψιμότητάς του.

ΕΠΑΝΑΛΗΨΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΑΣΤΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΣΕ ΔΗΜΟΣΙΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ









ΧΡΗΣΗ ΑΠΛΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΟΠΩΣ ΚΑΡΕΚΛΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΣΗΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΧΩΡΟ

ΧΡΗΣΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΝΕΡΟΥ ΣΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΧΩΡΟ

ΣΗΜΑΝΣΗ

Για τη σήμανση και γενικότερα για τη χρήση της πληροφορίας στο δημόσιο χώρο της πόλης προτείνονται τα παρακάτω αρχές-κατευθύνσεις:

1 ΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΗΜΑΝΣΗΣ ΚΑΠΟΙΑΣ ΙΔΙΑΙΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ Η ΚΑΠΟΙΑΣ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗΣ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΟ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΟΥΤΕ ΟΓΚΩΔΗ, ΟΥΤΕ ΠΟΛΥΠΛΟΚΑ, ΑΛΛΑ ΝΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΟΥΝ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥΣ ΧΩΡΙΣ ΝΑ ΕΠΙΒΑΡΥΝΟΥΝ ΟΠΤΙΚΑ ΤΟ ΑΣΤΙΚΟ ΤΟΠΙΟ.

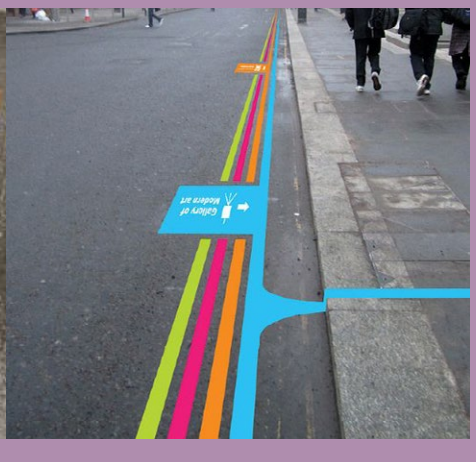




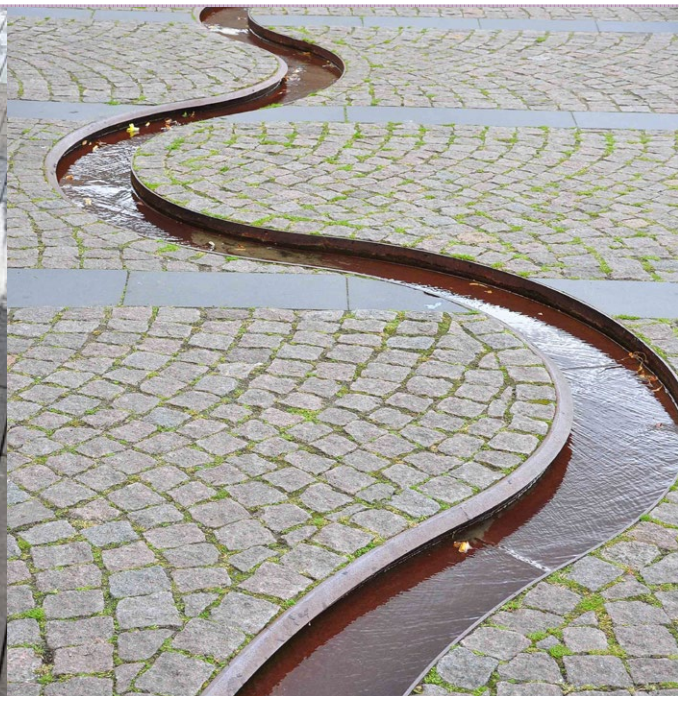


2 Η ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΣΗΜΑΝΣΗ ΕΙΝΑΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ, ΟΤΑΝ ΚΡΙΝΕΤΑΙ ΟΤΙ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟ ΝΑ ΥΠΑΡΧΕΙ ΚΑΙ ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ, ΠΡΟΚΕΙΜΕΝΟΥ ΝΑ ΑΠΟΦΕΥΧΘΕΙ Η ΥΠΕΡΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ ΚΑΙ Η ΣΥΓΧΥΣΗ ΣΤΟ ΑΣΤΙΚΟ ΤΟΠΙΟ

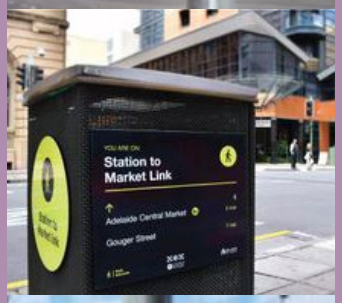
















3 **Η ΑΣΤΙΚΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ ΕΙΝΑΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ. ΩΣΤΟΣΟ, ΕΙΝΑΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ ΝΑ ΕΝΤΑΣΣΕΤΑΙ ΣΕ ΕΝΑ ΣΥΣΤΗΜΑ, ΩΣΤΕ ΝΑ ΜΗ ΡΥΠΑΙΝΕΙ ΤΟ ΟΠΤΙΚΟ ΠΕΔΙΟ, ΝΑ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΝΕΤΑΙ ΣΕ ΕΝΑ ΣΗΜΕΙΟ, ΝΑ ΜΗΝ ΠΡΟΚΑΛΕΙ ΣΥΓΧΥΣΗ ΣΤΟΥΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΟΥΜΕΝΟΥΣ ΚΑΙ ΝΑ ΟΡΓΑΝΩΝΕΙ ΞΕΚΑΘΑΡΑ ΤΟ ΑΣΤΙΚΟ ΤΟΠΙΟ.**

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΝΟΝΤΑΣ ΤΙΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΕ ΜΙΑ ΜΟΝΑΔΑ ΚΙ ΕΝΑ ΣΥΣΤΗΜΑ, ΑΠΟΦΕΥΕΤΑΙ Η ΧΑΟΤΙΚΗ ΚΑΙ ΜΕΜΟΝΩΜΕΝΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ ΚΑΙ ΜΠΑΙΝΕΙ ΤΑΞΗ ΣΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ.

4.2.5 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΦΥΤΕΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ

Βασικός στόχος είναι η αύξηση του πρασίνου και της πρόσβασης σε αυτό, η σωστή τοποθέτησή του και η κατάλληλη επιλογή ειδών και διαστάσεων. Συνεπώς, η κατάργηση φυτεύσεων ή η μεταφύτευσή τους αποτελούν λύσεις που θα πρέπει να αποφεύγονται, πλην ελαχίστων περιπτώσεων όπου δεν προσφέρεται εναλλακτική λύση.

Μέσω των φυτεύσεων θα προαχθεί το περπάτημα και το ποδήλατο. Έμφαση δίνεται στη βελτίωση του μικροκλίματος, της αίσθησης και της ποιότητας του πρασίνου στο πλέγμα των δρόμων και των πεζοδρόμων. Ταυτόχρονα, η παρουσία των φυτεύσεων, είναι σημαντικό να μην κάνει την οδό επικίνδυνη για την κυκλοφορία των ΙΧ (πχ προβλήματα ορατότητας) ή ακατάλληλη για την κίνηση πεζών και ποδηλάτων. Πρέπει να αποφεύγονται οι άναρχες φυτεύσεις και οι ακατάλληλες διαστάσεις.

Η στρατηγική γύρω από το σχεδιασμό, την επιλογή της φύτευσης και την οργάνωση του πρασίνου στο δημόσιο χώρο σχετίζεται με:

1. Τις γενικότερες συνθήκες προσβασιμότητας που επικρατούν στο δημόσιο χώρο και το ρόλο των φυτεύσεων σε αυτές τις συνθήκες
2. Με την σωστή τοποθέτηση των λάκκων των δένδρων-φυτών που θα ευνοεί την ανάπτυξή τους ενώ παράλληλα δεν θα δημιουργεί προβλήματα στο δημόσιο χώρο (πχ. καταστροφή πεζοδρομιών).
3. Με την σωστή συντήρηση και προστασία του ίδιου του φυτικού υλικού.
4. Τη σχέση των φυτεύσεων με τις υπόλοιπες σχεδιαστικές επιλογές, τα υλικά, τις υποδομές ομβρίων



1 ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΦΥΤΕΥΣΕΩΝ

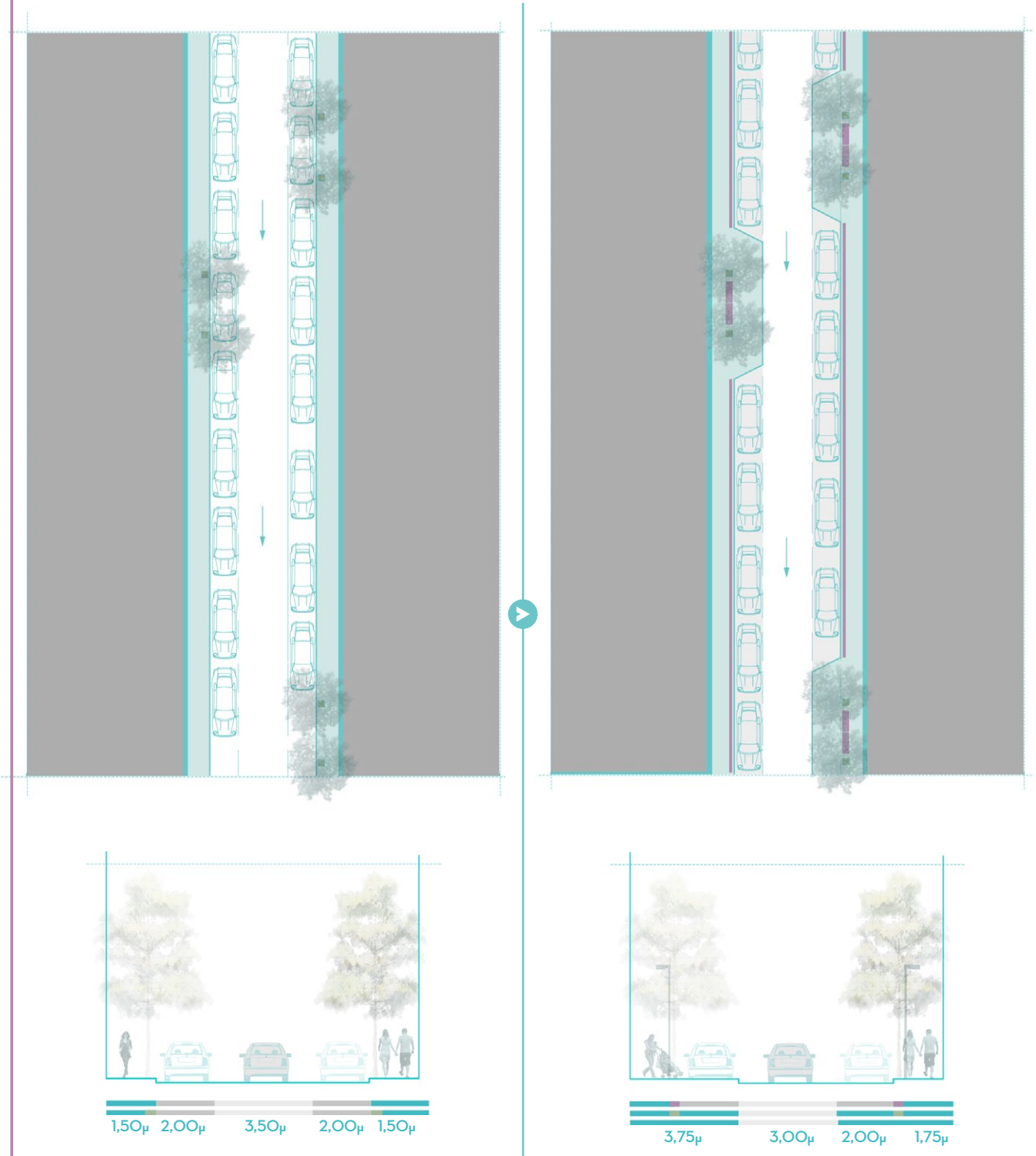
Στις περιπτώσεις όπου οι φυτεύσεις δημιουργούν προβλήματα στην κίνηση των πεζών-ποδήλατων ή στην στάθμευση των ΙΧ, εξετάζεται ο επανασχεδιασμός της οδού με επέκταση των πεζοδρομίων ή προεξοχές στο οδόστρωμα όπου είναι εφικτό ώστε να καλυφθούν οι ανάγκες.

ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΗ ΛΥΣΗ

ΔΡΟΜΟΣ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ ΟΠΟΥ ΟΙ ΦΥΤΕΥΣΕΙΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ

ΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΑΡΟΔΙΑΣ ΖΩΝΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΘΕΣΕΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΜΕ ΕΝΤΑΞΗ ΤΩΝ ΦΥΤΕΥΣΕΩΝ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: Α.5





2 ΛΑΚΚΟΙ ΦΥΤΩΝ-ΔΕΝΔΡΩΝ

Στις περιπτώσεις όπου οι φυτεύσεις δημιουργούν προβλήματα στην κίνηση των πεζών-ποδήλατων ή στη στάθμευση των ΙΧ, εξετάζεται ο επανασχεδιασμός της οδού με επέκταση των πεζοδρομίων ή προεξοχές στο οδόστρωμα όπου είναι εφικτό ώστε να καλυφθούν οι ανάγκες.

Το μεγαλύτερο και συχνότερο πρόβλημα στους δρόμους της Αθήνας είναι τα κατεστραμένα πεζοδρόμια και παρτέρια από τις ρίζες των δένδρων, αλλά και η κακεκτική ανάπτυξη των δενδροστοιχιών. Αυτό οφείλεται στην ακατάλληλη επιλογή ειδών σε σχέση με τη θέση φύτευσης και κυρίως με το μικρό διαθέσιμο όγκο χώματος στη λεκάνη του δένδρου. Ταυτόχρονα τα μη υδατοπερατά υλικά αποτελούν παράγοντες ασφυξίας για τις ρίζες των δένδρων, καθώς και περιβάλλον ανάπτυξης παθογόνων.

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΛΑΚΚΟΥ ΧΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΜΕΤΡΟΥ ΚΟΜΗΣ ΣΕ ΠΛΗΡΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ (ΣΕ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟ ΒΑΘΟΣ ΕΙΝΑΙ ΜΙΝΙΜΟΥΜ 1Μ)

© HTTP://CASEYTREES.ORG



ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, ΦΥΤΕΥΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΟΔΟ ST. NICHOLAS

© STREET DESIGN MANUAL, NEW YORK CITY DEPARTMENT OF TRANSPORTATION

Ως γνωστόν, οι ρίζες των δένδρων εκτείνονται αρκετά έξω από τη διάμετρο της κόμης όταν τους δοθεί ο κατάλληλος χώρος. Οι ρίζες θα ακολουθήσουν όποια διαδρομή είναι εύκολα προσπελάσιμη και διαθέτει οξυγόνο και θρεπτικά στοιχεία.

Η ζώνη ανάπτυξης του ριζικού συστήματος είναι ο σημαντικότερος παράγοντας που πρέπει να ληφθεί υπόψη κατά το σχεδιασμό και τη φύτευση των δένδρων.

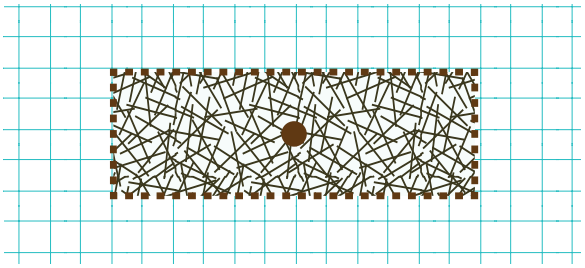
Είναι, λοιπόν, κρίσιμο να διασφαλίζουμε τις κατάλληλες συνθήκες ανάπτυξης των δένρων, λαμβάνοντας υπόψη το τελικό μέγεθος ανάπτυξης, τόσο για τις αποστάσεις φύτευσης μεταξύ τους, όσο και για τον απαραίτητο όγκο χώματος.

Σε αυτή την κατεύθυνση προτείνονται οι ακόλουθες μέθοδοι σχεδιασμού:

1

Η ΧΡΗΣΗ ΚΑΤΑΛΛΗΛΩΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΩΝ ΕΔΑΦΟΥΣ (ΣΥΝΕΧΗΣ Η ΔΙΑΚΟΠΤΟΜΕΝΕΣ) ΠΟΥ ΘΑ ΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΥΠΟΨΗ ΤΗΝ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΦΥΤΟΥ ΚΑΙ ΘΑ ΕΙΝΑΙ ΚΑΛΥΜΜΕΝΕΣ ΜΕ ΦΥΤΑ ΕΔΑΦΟΚΑΛΥΨΗΣ ΚΑΙ ΚΑΛΛΩΠΙΣΤΙΚΑ.

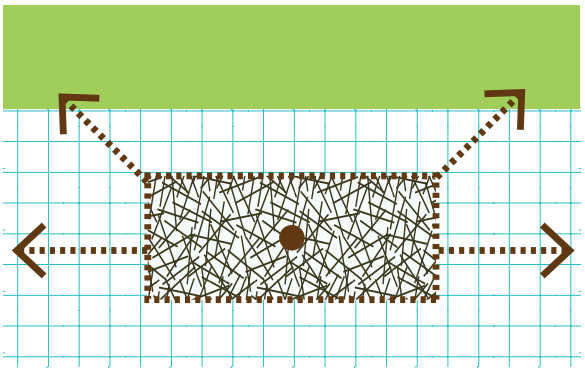




2

Η ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΜΟΝΟΠΑΤΙΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΡΙΖΕΣ, ΕΤΣΙ ΩΣΤΕ ΝΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΤΑΙ Η ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΩΝ ΡΙΖΩΝ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΠΛΗΣΙΕΣΤΕΡΟ ΧΩΡΟ ΠΡΑΣΙΝΟΥ.

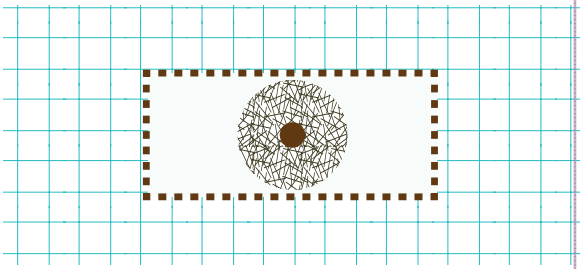




3

ΟΠΟΥ ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ Ο ΑΝΑΓΚΑΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΓΙΑ ΧΡΗΣΗ ΑΝΟΙΧΤΩΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΩΝ ΠΡΟΤΕΙΝΕΤΑΙ Η ΧΡΗΣΗ ΚΑΛΥΜΜΕΝΩΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΩΝ ΜΕ ΥΔΑΤΟΠΕΡΑΤΑ ΥΛΙΚΑ Η ΣΧΑΡΕΣ.





3 ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΦΥΤΙΚΟΥ ΥΛΙΚΟΥ

Το φυτικό υλικό πρέπει να επιλέγεται με προσοχή, να τηρούνται οι αποστάσεις φύτευσης, τόσο μεταξύ των φυτών όσο και από κτήρια, ρέιθρα, ταμπέλες, κολώνες κλπ. Η συντήρηση και παρακολούθηση του φυτικού υλικού είναι ο σημαντικότερος παράγοντας για τη διατήρηση υγιούς πρασίνου στην πόλη. Προτείνεται η χρήση εργαλείων νέων τεχνολογιών για την κατάρτηση και παρακολούθηση εννιαίου μητρώου δέντρων (δενδρολόγιο), με καταχώρηση των επεμβάσεων, της εξέλιξης και της κατάστασης του φυτικού υλικού.

Το δενδρολόγιο είναι το πρώτο βήμα για την απαραίτητη ανάλυση επικινδυνότητας των δένδρων ώστε να επιτευχθεί ολοκληρωμένη διαχείριση του.

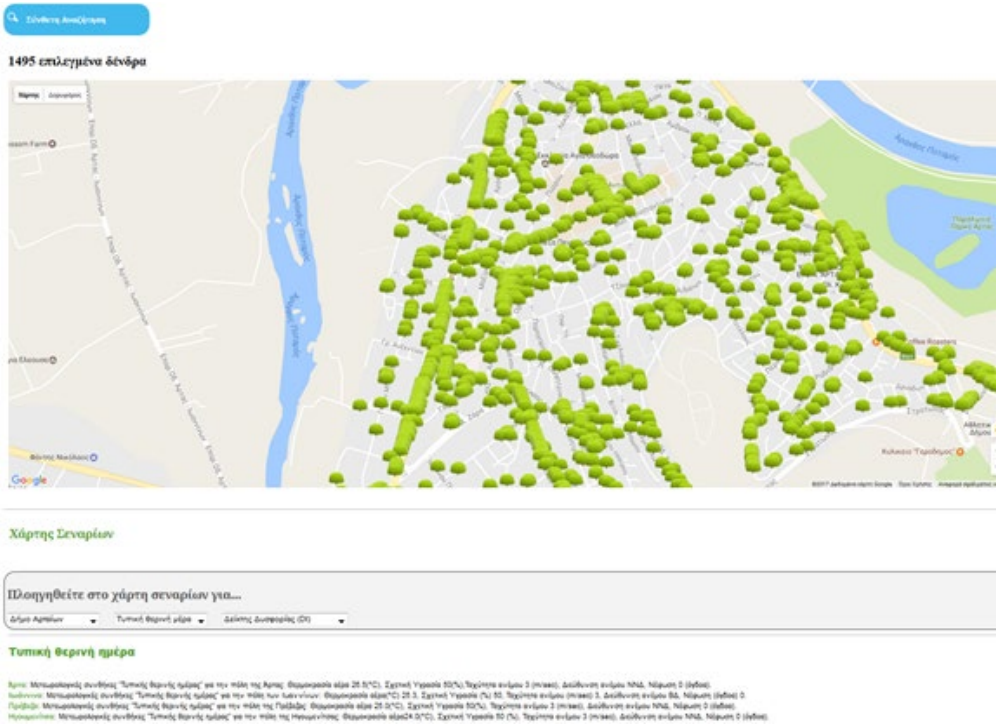
ΠΛΑΤΦΟΡΜΑ ΤΟΥ ΤΕΙ ΗΠΕΙΡΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΦΥΤΩΝ ΣΤΙΣ ΜΕΓΑΛΕΣ ΠΟΛΕΙΣ ΤΗΣ ΗΠΕΙΡΟΥ

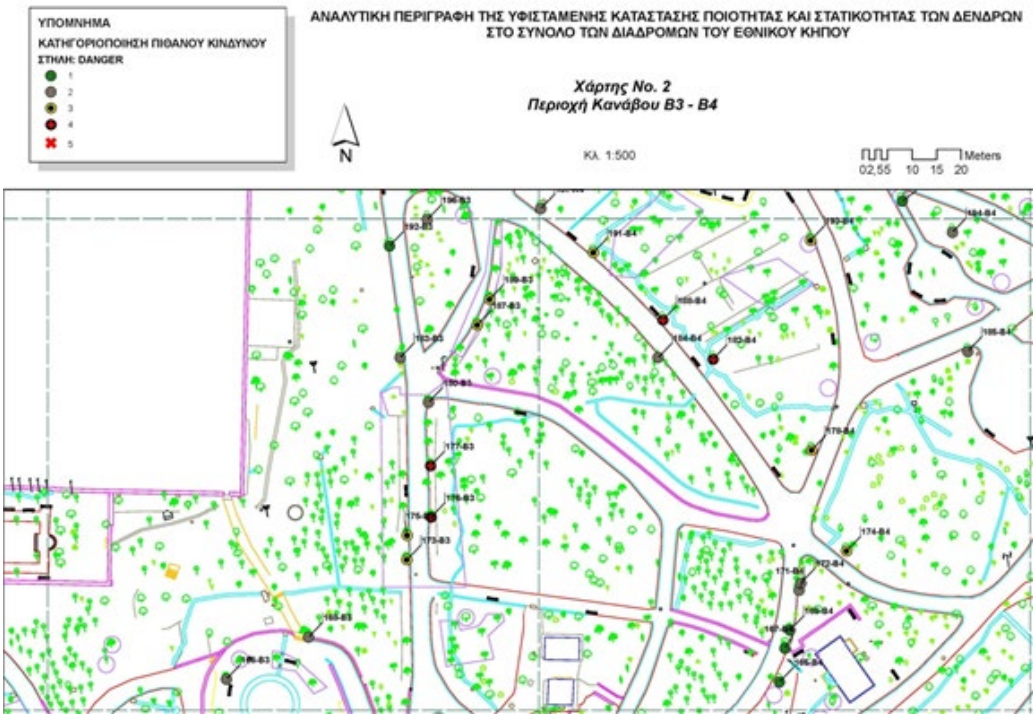
© HTTP://URBANTREEMANAGEMENT.TEIEP.GR/

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΔΕΝΔΡΟΛΟΓΙΟΥ

© ΠΗΓΗ: Α' ΦΑΣΗ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΕΘΝΙΚΟΥ ΚΗΠΟΥ.

ΤΜΗΜΑ ΈΡΕΥΝΑΣ 11 - ΟΕ. ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΘΝΙΚΟΥ ΚΗΠΟΥ



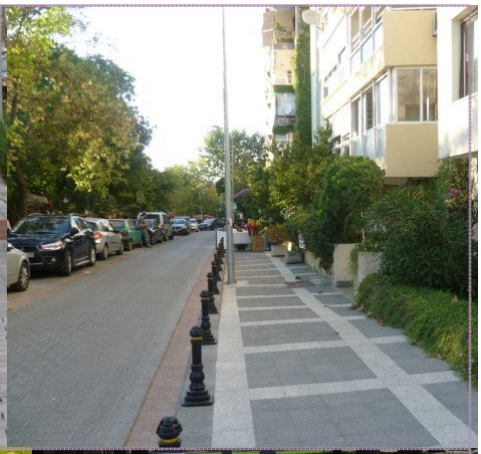


4 Η ΣΧΕΣΗ ΤΩΝ ΦΥΤΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΟΝ ΥΠΟΛΟΙΠΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ

Σημαντικός είναι, τέλος, ο τρόπος με τον οποίο οι φυτεύσεις αλληλεπιδρούν με τον υπόλοιπο σχεδιασμό, η σχέση των φυτεύσεων και των υπόλοιπων επιλεγμένων υλικών, η πιθανότητα εισαγωγής στοιχείων νερού μέσω της διαχείρισης των ομβρίων κ.α.

Η ΦΥΤΕΥΣΗ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΕΙ ΣΑΝ ΟΡΙΟ ΑΝΑΜΕΣΑ ΣΕ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΕΣ ΛΩΡΙΔΕΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΣΗΣ

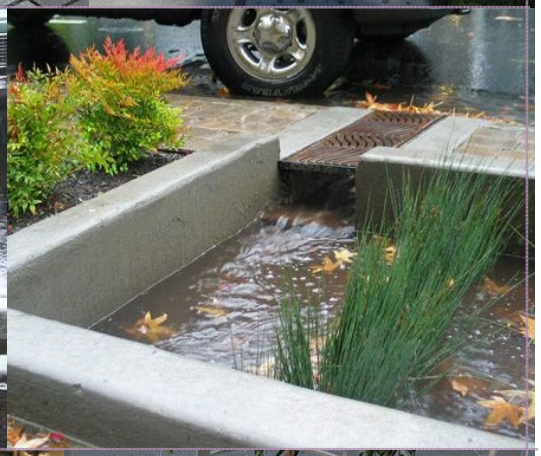




ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΑΚΑΝΟΝΙΣΤΟΥ ΟΡΙΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΕΝΑΛΛΑΓΗ ΣΚΛΗΡΩΝ-ΜΑΛΑΚΩΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΩΝ




ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΟΜΒΡΙΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΥΔΑΤΙΝΩΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΩΝ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ

ΜΕΛΒΟΥΡΝΗ. ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΧΡΗΣΗΣ ΔΕΝΔΡΟΣΤΟΙΧΙΩΝ ΓΙΑ ΦΙΛΤΡΑΡΙΣΜΑ ΤΟΥ ΝΕΡΟΥ




4.2.6 ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΦΩΤΙΣΜΟΥ

Οι δράσεις που μπορούν να συμβάλουν στην ολοκληρωμένη (ενεργειακή, ποιοτική και αισθητική) αναβάθμιση των φωτιστικών σωμάτων αφορούν τέσσερις βασικές κατηγορίες.

1. Αντικατάσταση υφιστάμενου φωτιστικού σώματος με νέο υψηλότερης ενεργειακής απόδοσης και αισθητικής.
2. Χρήση συστημάτων προσαρμοζόμενου φωτισμού για την αύξηση της εξοικονόμησης ενέργειας και την απόδοση βέλτιστου φωτιστικού αποτελέσματος
3. Χρήση συστημάτων απομακρυσμένου ελέγχου (τηλεχειρισμού) φωτιστικών σωμάτων για τη βέλτιστη δυναμική διαχείριση του φωτισμού οδών και πλατειών
4. Μετακίνηση φωτιστικού σώματος για τη διευκόλυνση της μετακίνησης πολιτών διασφαλίζοντας το ορθό φωτιστικό αποτέλεσμα

ΔΡΑΣΗ Α. ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥ ΦΩΤΙΣΤΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ

Η πλέον συνήθης τεχνολογία νέων ενεργειακά αποδοτικών φωτιστικών σωμάτων οδοφωτισμού με μια ευρεία γκάμα επιλογών για όλες τις χρήσεις και επίπεδα φωτισμού καθώς και συμβατή με σύγχρονα συστήματα προσαρμοζόμενου φωτισμού και τηλε-διαχείρισης είναι οι δίοδοι εκπομπής φωτός (Light Emitting Diodes – LED). Στο παρόν οδηγό προτείνεται η ευρεία αντικατάσταση των υφιστάμενων τεχνολογιών φωτιστικών σωμάτων με φωτιστικά LED. Πρέπει εδώ να καταστεί σαφές ότι λόγω των ιδιαίτερων κατασκευαστικών χαρακτηριστικών και αναγκών της τεχνολογίας LED η εγκατάσταση των νέων φωτιστικών προϋποθέτει την πλήρη αντικατάσταση των υφιστάμενων εκτός από συγκεκριμένες περιπτώσεις όπου η αντικατάσταση φωτιστικών προϋποθέτει την πλήρη αντικατάσταση του φωτιστικού (συμπεριλαμβανομένου και του στύλου) και ενδεχομένως ο Δήμος εναλλακτικά να επιθυμούσε να επιλέξει αντικατάσταση λαμπτήρα.

Με βάση τις καταγεγραμμένες τεχνολογίες φωτιστικών σωμάτων για τη παρούσα δράση προβλέπονται οι παρακάτω υποπεριπτώσεις.

- Αντικατάσταση φωτιστικών λαμπτήρων ατμών υδραργύρου υψηλής πίεσης (HPM) με φωτιστικά LED.
- Αντικατάσταση φωτιστικών λαμπτήρων ατμών νατρίου υψηλής πίεσης (HPS) με φωτιστικά LED.
- Αντικατάσταση φωτιστικών λαμπτήρων μεταλλικών αλογονιδίων (MH) με φωτιστικά LED.
- Αντικατάσταση φωτιστικών συμπαγών λαμπτήρων φθορισμού (CFL) με φωτιστικά LED. Τα νέα φωτιστικά θα διαθέτουν φωτιστικές μονάδες LED ενσωματωμένες σε αυτά.
- Αντικατάσταση συμπαγών λαμπτήρων φθορισμού (CFL) σε παραδοσιακά φωτιστικά σώματα (σφαιρικά, φανάρια κλπ) με λαμπτήρες LED διατηρώντας τα υπάρχοντα φωτιστικά σώματα.

Για να επιτευχθεί ο στόχος τόσο της φωτιστικής όσο και της ενεργειακής αναβάθμισης του φωτισμού του δικτύου οδοφωτισμού του δήμου κατά τη διαδικασία μελέτης αντικατάστασης φωτιστικών σωμάτων απαιτείται να λαμβάνεται υπόψη η υφιστάμενη στάθμη φωτισμού. Συγκεκριμένα προτείνεται να πραγματοποιούνται οι ακόλουθες ενέργειες.

- Μετρήσεις λαμπρότητας και έντασης φωτισμού σε αντιπροσωπευτικούς κανάβους για τον έλεγχο της υφιστάμενης στάθμης φωτισμού.

  Οι αντιπροσωπευτικοί κάναβοι για τις μετρήσεις και τους υπολογισμούς πρέπει να επιλέγονται με βάση τον τύπο του φωτιστικού (σύμφωνα με την πιο κοινή εφαρμογή και το μεγαλύτερο πλήθος εμφάνισης) και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού (σύμφωνα με τα πιο κοινά χαρακτηριστικά όπως οι αποστάσεις ιστών, πλάτος οδού και ύψος).
- Μελέτες φωτισμού για την εξεύρεση της βέλτιστης λύσης





ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΦΩΤΙΣΤΙΚΩΝ ΤΥΠΟΥ LED ΣΕ ΠΡΟΣΦΑΤΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΣΕ ΔΥΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΠΟΛΕΙΣ

αντικατάστασης των συμβατικών φωτιστικών σωμάτων με φωτιστικά νέας τεχνολογίας με γνώμονα τις αντίστοιχες φωτομετρήσεις.

Οι κάναβοι προσομοιώνονται με κατάλληλη λογισμικό υπολογισμών φωτισμού για τυπικά τμήματα των οδών και υπολογίζονται οι στάθμες φωτισμού με τα υφιστάμενα και τα προτεινόμενα φωτιστικά σώματα που θα αντικαταστήσουν τα υφιστάμενα.

Δύο σημαντικά κριτήρια για την επιλογή του τύπου του φωτιστικού με LED είναι:

1. Δυνατότητα ρύθμισης της φωτεινής ροής. Αυτό εξαρτάται από τον τύπο του τροφοδοτικού (driver) του LED.
2. Φωτεινή απόδοση. Για τεχνικούς λόγους, αρκετές φορές, η φωτεινή απόδοση δεν οφείλεται στην ποιότητα των LED αλλά στο πλήθος τους. Όταν τα LED οδηγούνται με μικρότερο ρεύμα έχουν μεγαλύτερη φωτεινή απόδοση (lm/W), οπότε για να επιτευχθούν τα ίδια επίπεδα φωτισμού (lux ή cd/m2) μπορεί να χρησιμοποιηθεί φωτιστικό με πολλά LED οδηγούμενα από μικρό ρεύμα και άρα μεγάλη φωτεινή απόδοση (lm/W) ή με λίγα LED οδηγούμενα από μεγαλύτερο ρεύμα και άρα μικρότερη φωτεινή απόδοση (lm/W). Όμως ο αριθμός των LED καθορίζει και την τιμή του φωτιστικού, άρα θεωρείται προτιμότερο, για οικονομικούς λόγους, να χρησιμοποιούνται φωτιστικό με λιγότερα LED και με μικρότερη φωτεινή απόδοση από άλλο με περισσότερα LED.

Η διαφοροποίηση οικογενειών φωτιστικών βάσει της ποιότητας των LED chips παρατηρείται μόνο σε κάποιες επώνυμες εταιρίες.

Προτείνεται, τα φωτιστικά σώματα που θα επιλεγούν να συνοδεύονται από τα εξής:

- Σήμανση CE από διαπιστευμένο εργαστήριο (accredited laboratory), επομένως θα πρέπει να έχουν υποστεί επιτυχώς τις δοκιμές που απαιτούνται από τις Οδηγίες Χαμηλής Τάσης (Low Voltage Directive) και Ηλεκτρομαγνητικής Συμβατότητας (EMC Directive).
- Πιστοποιητικό μετρήσεων των φωτοτεχνικών χαρακτηριστικών τους.
- Αρχεία μεταφοράς φωτομετρικών δεδομένων σε μια από τις διεθνώς αποδεκτές τυποποιήσεις (format) EULUM ή/και IES.



ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΦΩΤΙΣΤΙΚΩΝ ΤΥΠΟΥ LED ΣΕ ΔΗΜΟΣΙΟ ΧΩΡΟ

ΔΡΑΣΗ Β. ΠΡΟΣΑΡΜΟΖΟΜΕΝΟΣ ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΜΕ ΠΡΟΚΑΘΟΡΙΣΜΕΝΟ ΕΛΕΓΧΟ

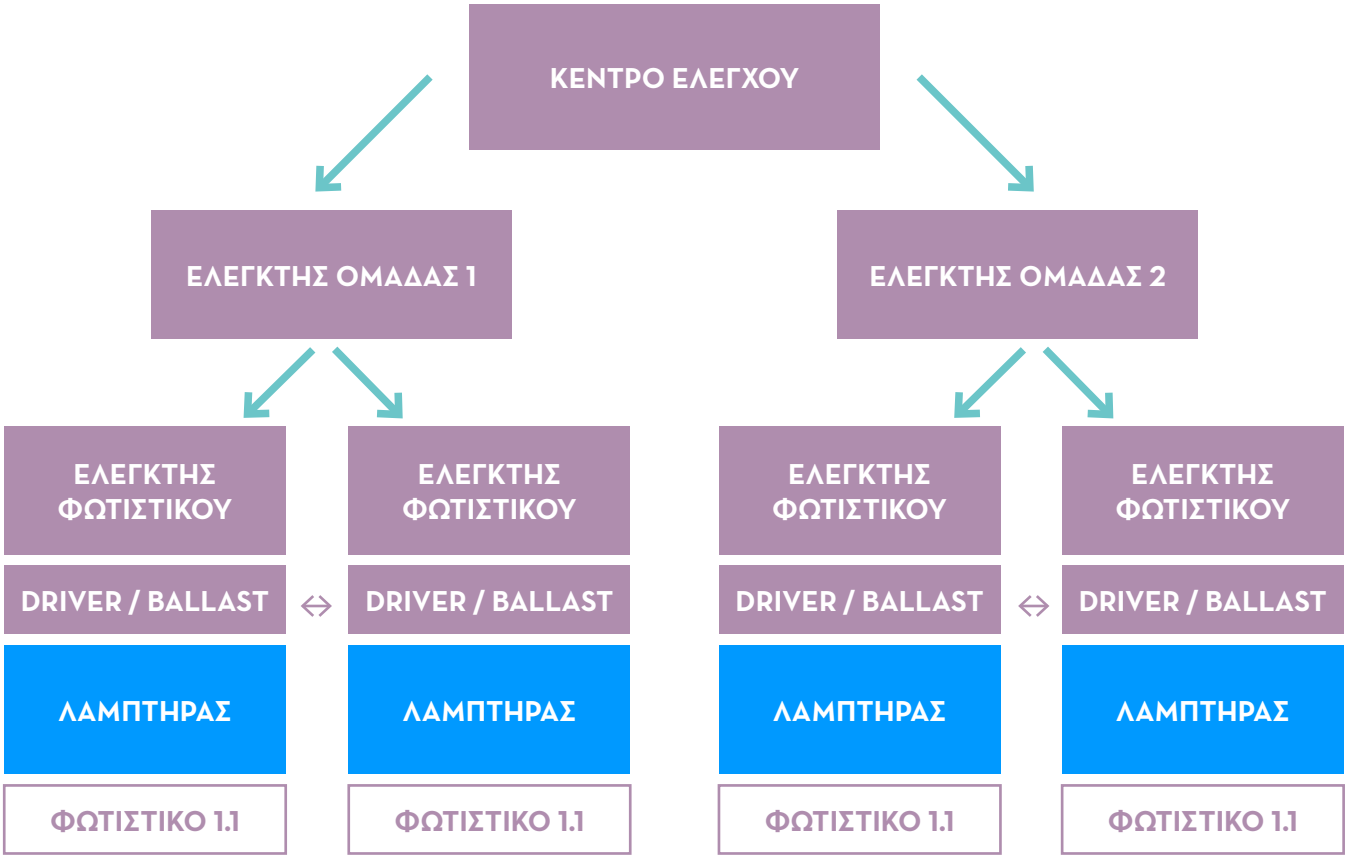
Η δράση αυτή αφορά στην εφαρμογή ενός αυτοματοποιημένου προκαθορισμένου ελέγχου φωτισμού με συνεχή ρύθμιση της φωτεινής ροής (continuous dimming) για την οποία θα έχουν προγραμματιστεί εξ' αρχής οι drivers των φωτιστικών. Η εκτιμώμενη εξοικονόμηση ενέργειας είναι 40% πλέον της εξοικονόμησης από την αντικατάσταση των συμβατικών φωτιστικών. Η δράση αυτή προτείνεται να έχει στοχευμένη εφαρμογή σε συγκεκριμένες κατάλληλες περιοχές όπου μετά από σχετική μελέτη προκύπτει η δυνατότητα εφαρμογής προσαρμοζόμενου φωτισμού.

Για την υλοποίηση της εν λόγω δράσης προϋπόθεση είναι η εγκατάσταση φωτιστικών σωμάτων με νέα τεχνολογίας LED τα οποία διαθέτουν ελεγκτή με δυνατότητα προγραμματισμένης δυναμικής ρύθμισης της φωτεινής ροής του φωτιστικού σώματος κατά τη διάρκεια της λειτουργίας του (continuous dimming). Ο ελεγκτής προγραμματίζεται από το εργοστάσιο κατασκευής με ένα συγκεκριμένο προφίλ λειτουργίας ώστε να αυξάνει σταδιακά την φωτεινή ροή του φωτιστικού σώματος πριν το πλήρες σκότος και να την μειώνει σταδιακά πριν την ανατολή του ηλίου.

Σε αρκετές περιπτώσεις μπορεί να μειώσει κατά ένα ποσοστό τη φωτεινή ροή μερικές ώρες κατά τη διάρκεια της νύχτας στις οποίες εκτιμάται ότι μειώνεται αισθητά η κυκλοφορία στην οδό. Το προφίλ λειτουργίας μπορεί να αλλάξει ανά πάσα στιγμή με νέο προγραμματισμό του ελεγκτή μόνο όμως μέσω της επίσκεψης στο φωτιστικό σώμα (τοπικός επαναπρογραμματισμός).

ΔΡΑΣΗ Γ. ΑΠΟΜΑΚΡΥΣΜΕΝΟΣ ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΦΩΤΙΣΤΙΚΩΝ ΣΩΜΑΤΩΝ

Η δράση αυτή αφορά στην πιλοτική εφαρμογή συστήματος απομακρυσμένου ελέγχου και εποπτείας φωτιστικών σωμάτων. Ο έλεγχος θα επιτυγχάνεται με συνεχή ρύθμιση της φωτεινής ροής (continuous dimming) κατά τη διάρκεια της νύχτας αλλά με διαφορετικό προφίλ λειτουργίας κατά τη διάρκεια του έτους. Τα φωτιστικά επικοινωνούν ασύρματα



μεταξύ τους και ο έλεγχος της φωτεινής ροής, ο προγραμματισμός και ο έλεγχος βλαβών γίνεται απομακρυσμένα από ένα κέντρο ελέγχου.

Ο απομακρυσμένος έλεγχος που προτείνεται αποτελεί την πλέον σύγχρονη μέθοδο διαχείρισης, η οποία προσφέρει σημαντικά πλεονεκτήματα τόσο στο χειρισμό όσο και στην παρακολούθηση της όλης εγκατάστασης. Τα περισσότερα συστήματα απομακρυσμένου ελέγχου προσφέρουν τις ακόλουθες τρεις βασικές δυνατότητες:

1. Άμεσο έλεγχος οποιουδήποτε φωτιστικού σώματος ή ομάδας φωτιστικών σωμάτων (on/off και ρύθμιση φωτεινής ροής)
2. Διαγνωστικός έλεγχος της λειτουργικής κατάστασης των φωτιστικών.
3. Απομακρυσμένος προγραμματισμός των τοπικών ελεγκτών του κάθε φωτιστικού σώματος.

Ο απομακρυσμένος έλεγχος απαιτεί την αποστολή και λήψη σημάτων από την πηγή ελέγχου προς το υπό έλεγχο φωτιστικό σώμα. Για να φτάσει το σήμα αυτό στο φωτιστικό παρεμβάλλονται ένας ή περισσότεροι ενδιάμεσοι "σταθμοί ελέγχου". Μια γενική και ενδεικτική τοπολογία ενός δικτύου ελέγχου οδοφωτισμού φαίνεται στο σχετικό διάγραμμα.

Οι ιδιότητες και οι τεχνικές δυνατότητες του κάθε στοιχείου της ανωτέρω τοπολογίας αναλύεται στη συνέχεια.

1. Κέντρο ελέγχου: Αποτελεί την κορυφή της πυραμίδας του συστήματος ελέγχου. Διαθέτει το κατάλληλο λογισμικό για τη λήψη αποφάσεων και σηματοδότηση των φωτιστικών σωμάτων. Μπορεί να ενεργοποιήσει και να ρυθμίσει ένα η περισσότερα φωτιστικά σώματα, να ελέγξει την λειτουργική τους κατάσταση, να αναβαθμίσει τον προγραμματισμό της λειτουργίας τους κ.λπ. Το λογισμικό του κέντρου ελέγχου εγκαθίσταται είτε τοπικά σε υπολογιστή είτε παρέχεται μέσω υπηρεσίας cloud computing και είναι προσβάσιμο μέσω διαδικτύου από περισσότερες από μία θέσεις εργασίας.
2. Ελεγκτής ομάδας φωτιστικών: Ο ελεγκτής αποτελεί τον συνδετικό

κρίκο των φωτιστικών σωμάτων με το κέντρο ελέγχου. Ο ουσιαστικός του ρόλος είναι να μεταβιβάζει τις εντολές ελέγχου από και προς τα φωτιστικά. Ο αριθμός των φωτιστικών σωμάτων που ελέγχει κυμαίνεται από 150 έως 300 ανάλογα με την κατασκευάστρια εταιρία.

3. Ελεγκτής φωτιστικού σώματος: Ο βασικός του ρόλος είναι να λαμβάνει τα σήματα ελέγχου από τον ελεγκτή ομάδας και να ενεργοποιεί/απενεργοποιεί το φωτιστικό σώμα ή να ρυθμίζει τη φωτεινή ροή του. Επίσης, ορισμένοι ελεγκτές παρέχουν τη δυνατότητα του διαγνωστικού ελέγχου του φωτιστικού (κατάσταση λαμπτήρα, αστοχία) ή και μετρήσεων δεδομένων λειτουργίας (τάση, ρεύμα, ισχύς, ώρες λειτουργίας). Στο προτεινόμενο συστήματα ασύρματης επικοινωνίας φωτιστικών, οι ελεγκτές παρέχουν και τον δίαυλο επικοινωνίας μεταξύ γειτονικών φωτιστικών περνώντας ουσιαστικά τις εντολές του ελεγκτή από φωτιστικό σε φωτιστικό.

4. Driver: Αποτελεί το σύστημα τροφοδοσίας της φωτεινής πηγής του φωτιστικού σώματος με LED. Παρέχει τη δυνατότητα ρύθμισης της φωτεινής ροής η οποία γίνεται δυναμικά (continuous dimming). Σε πολλές περιπτώσεις, ο driver του φωτιστικού LED ενσωματώνει τη δυνατότητα την ανάστροφης ρύθμισης της φωτεινής ροής ώστε να αντισταθμίσει το συντελεστή συντήρησης του φωτιστικού. Στην περίπτωση αυτή, ο driver από την πρώτη μέρα λειτουργίας του φωτιστικού σώματος μειώνει την φωτεινή ροή του φωτιστικού (με μείωση του ρεύματος τροφοδοσία) ώστε να παράγει την επιθυμητή φωτεινή ροή. Με το πέρας του χρόνου όπου τα LED παρουσιάζουν μείωση της φωτεινής ροής λόγω γήρανσης, ο driver ισορροπεί σταδιακά τη μείωση αυτή με αύξηση του ρεύματος τροφοδοσίας. Χρησιμοποιούν κατά βάση τα πρωτόκολλα ελέγχου 1-10V και DALI.

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, στο προτεινόμενο σύστημα ελέγχου, η επικοινωνία μεταξύ των διάφορων δομικών στοιχείων του συστήματος ελέγχου είναι ασύρματη. Συγκεκριμένα για κάθε ζεύγος επικοινωνίας ισχύουν τα ακόλουθα:

1. Ζεύξη κέντρου ελέγχου – ελεγκτή ομάδας: Πραγματοποιείται ασύρματα μέσω του δικτύου κινητής τηλεφωνίας GSM, 3G, κ.λπ. Στις περιπτώσεις που υπάρχει διαθέσιμο ενσύρματο δίκτυο για άλλες εφαρμογές (π.χ. δίκτυο οπτικών ινών) η επικοινωνία μπορεί να γίνει και ενσύρματα. Στα συστήματα που το λογισμικό ελέγχου παρέχεται μέσω υπηρεσίας cloud computing, η επικοινωνία πραγματοποιείται αναγκαστικά μέσω δικτύων κινητής τηλεφωνίας.

2. Ζεύξη ελεγκτή ομάδας - ελεγκτή φωτιστικού: Η επικοινωνία αυτή πραγματοποιείται επίσης με ασύρματο δίκτυο. Η ασύρματη επικοινωνία πραγματοποιείται με τη χρήση ραδιοσυχνοτήτων μεσαίας ή μεγάλης συχνότητας ανάλογα με την κατασκευάστρια εταιρία. Τα συστήματα μεσαίας συχνότητας RF (μερικά MHz) επιτρέπουν μεγαλύτερες αποστάσεις μεταξύ φωτιστικών αλλά απαιτούν μεγαλύτερη ισχύ εκπομπής. Τα υψίσυχνα σήματα μεταδίδονται σε συχνότητες μερικών GHz σε μικρότερες αποστάσεις αλλά με σημαντικά μικρότερη ισχύ εκπομπής. Το βασικό πρωτόκολλο ασύρματης επικοινωνίας είναι το ZigBee.

Ζεύξη μεταξύ ελεγκτών φωτιστικών: Οι ελεγκτές των φωτιστικών σωμάτων συνδέονται ασύρματα άμεσα μεταξύ τους σε απλά (γραμμικά) ή σύνθετα (mesh) δίκτυα. Ο ελεγκτής ομάδας συνδέεται μόνο με έναν από τους ελεγκτές φωτιστικών και διαβιβάζει τις εντολές για όλα τα φωτιστικά που ελέγχει μέσω του δικτύου αυτού. Η έξυπνη αυτή σύνδεση απαιτεί σημαντικά μικρότερο αριθμό ελεγκτών ομάδας και παρέχει εφεδρεία σε περίπτωση που ένας ή περισσότεροι ελεγκτές αποσυνδεθούν από το δίκτυο.

> ΦΩΤΙΣΤΙΚΟ ΔΡΟΜΟΥ ΣΤΗ ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ


PAR
No Standing
MANHATTAN FRUIT
GEK-5373

5


ΑΚ. ΠΛΑΤΩΝΟΣ
ΚΟΛΩΝΑΚΙ
ΥΜΗΤΤΟΥ

5 ΠΙΛΟΤΙΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ

5.1 ΠΙΛΟΤΙΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΟΔΗΓΟΥ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

Για την καλύτερη κατανόηση και εξειδίκευση των προτάσεων του Οδηγού, επιλέχθηκαν τρεις περιοχές στο Δήμο Αθηναίων για πιλοτική εφαρμογή των προτεινόμενων σχεδιαστικών λύσεων. Οι περιοχές αυτές είναι:

- Η ευρύτερη περιοχή της πλατείας Φιλικής Εταιρείας στο Κολωνάκι
- Τμήμα της Υμηττού στην περιοχή του Παγκρατίου (Κόμβος Ευτυχίδου-Υμηττού)
- Η ευρύτερη περιοχή στην διασταύρωση των οδών Μητροδώρου και Μαραθωνομάχων στην Ακαδημία Πλάτωνος

οι περιοχές επιλέχθηκαν με βάση μια σειρά κριτηρίων. Συγκεκριμένα:

1. Αντιμετώπιζαν έντονα προβλήματα προσβασιμότητας η καθεμία για διαφορετικούς λόγους (π.χ Ακαδημία Πλάτωνος - μικρά πεζοδρόμια, Πλατεία Φιλικής Εταιρείας - κυκλοφοριακό φόρτο, παράνομη στάθμευση και παρόδιες χρήσεις κ.α.)
2. Αντιμετωπίζουν κυκλοφοριακά προβλήματα ή χρήζουν κυκλοφοριακών επιλύσεων (π.χ ένταξη ποδηλατοδρόμου στην Ακαδημία Πλατωνος)
3. Έχουν διαφορετικά χαρακτηριστικά (π.χ Μια περιοχή κατοικίας εκτός κέντρου πόλης όπως η Ακαδημία Πλάτωνος, μια πλατεία σε κεντρική περιοχή όπως η πλ. Φιλικής Εταιρείας, ένας κυκλοφοριακός κόμβος με έντονες εμπορικές όπως η επιλεγμένη περιοχή στο Παγκράτι)
4. Έχουν τις αναγκαίες γεωμετρίες έτσι ώστε να μπορούν να εφαρμοστούν τα εργαλεία του Οδηγού, όπως μεγάλοι δρόμοι κ.α.

Σε όλες τις περιοχές παρέμβασης ακολουθήθηκαν παρόμοιες στρατηγικές παρεμβάσεων με βασικό άξονα την αύξηση της προσβασιμότητας, την ενίσχυση του δημόσιου χώρου, την αντιμετώπιση της παράνομης στάθμευσης, την ένταξη του ποδηλάτου στη ζωή της πόλης την χρήση βιοκλιματικών υλικών κ.α.

Οι προτάσεις είναι σημαντικό να επισημανθεί ότι είναι ενδεικτικές με έντονο τον πιλοτικό χαρακτήρα. Υπάρχουν ακόμη δεκάδες εναλλακτικές στρατηγικές που θα μπορούσαν να εξεταστούν.
Ο Βασικός στόχος των λύσεων είναι να δείξουν πιθανές εφαρμογές της εργαλειοθήκης του Οδηγού στο περιβάλλον συγκεκριμένων περιοχών της Αθήνας.

5.2 ΠΛΑΤΕΙΑ ΦΙΛΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ (ΚΟΛΩΝΑΚΙ)

ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Η περιοχή συνιστά σημαντικό Τοπικό Κέντρο, εντός του Μητροπολιτικού Κέντρου των Αθηνών και χαρακτηρίζεται από πλήθος χρήσεων αναψυχής, εστίασης, εμπορίου, εκπαίδευσης, γραφείων και διοίκησης, μαζί με την κατοικία που χαρακτηρίζει διαχρονικά το Κολωνάκι.

Στον άξονα Ανατολής-Δύσης (Κανάρη, Πατριάρχου Ιωακείμ) καταγράφονται σημαντικές ροές οχημάτων (με χαμηλές ταχύτητες και σε συνθήκες κυκλοφοριακού κορεσμού), οι οποίες χαρακτηρίζονται από σχετική διαμπερότητα, καθώς σε μεγάλο ποσοστό δεν εκκινούν και δεν καταλήγουν στην περιοχή της πλατείας Κολωνακίου, αλλά έχουν ως προορισμό την ευρύτερη περιοχή του Κολωνακίου ή του κέντρου της Αθήνας.

Στον άξονα Βορρά-Νότου (Σκουφά, Κουμπάρη) οι φόρτοι είναι σαφώς χαμηλότεροι και οι μετακινήσεις μοιράζονται μεταξύ υπερτοπικών και τοπικών προορισμών.

Οδοί όπως η Καψάλη και πεζόδρομοι όπως η Τσακάλωφ, εξυπηρετούν κυρίως τοπικές κινήσεις οχημάτων και πεζών αντίστοιχα, με προορισμό την περιοχή της πλατείας Κολωνακίου και τους εμπορικούς δρόμους που καταλήγουν σε αυτήν.

Πρόσθετο στοιχείο σχετικά με τις μεταφορές αποτελεί η διέλευση τριών γραμμών του ΟΑΣΑ (022, 060, 100), περιμετρικά ή εφαπτομενικά της πλατείας, ενώ σε πολύ κοντινή απόσταση (Στάσεις «Σύνταγμα» και «Κήπος» επί της Λ. Βασιλίσσης Σοφίας) διέρχεται πλήθος άλλων γραμμών λεωφορείων και τρόλεϊ. Πλησιέστεροι σταθμοί του Μετρό αποτελούν αυτοί του Συντάγματος (700 μ) και του Ευαγγελισμού (700 μ), με αποτέλεσμα η περιοχή εξυπηρετείται επαρκώς από το δίκτυο της Δημόσιας Συγκοινωνίας της Αθήνας/Αττικής.

Στην περιοχή εφαρμόζεται πλήρως Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης, ενώ λειτουργούν και διάφοροι ιδιωτικοί χώροι δημόσιας στάθμευσης.

Εκτός από τον πεζόδρομο της Τσακάλωφ, δεν υπάρχουν άλλοι πεζόδρομοι που οδηγούν στην πλατεία, αλλά τα πεζοδρόμια της Πατριάρχου Ιωακείμ θεωρούνται επαρκή για περπάτημα.

Στην περιοχή δεν υπάρχουν δίκτυα ποδηλατοδρόμων, ούτε εφαρμόζονται

ΠΙΑΤΣΑ ΤΑΞΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΣΤΗΝ ΠΛΑΤΕΙΑ ΦΙΛΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

© ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΟΔΗΓΟΥ



εναλλακτικά συστήματα κοινής χρήσης οχημάτων (bikesharing, carsharing)

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Τα προβλήματα κινητικότητας της περιοχής μελέτης εστιάζονται κυρίως στα ακόλουθα:

- Ανεπαρκή πεζοδρόμια για την ασφαλή και άνετη κίνηση των πεζών (δεν πληρούν τις απαιτήσεις της ελληνικής νομοθεσίας) στην πλειονότητα των οδών
- Απουσία ειδικών υποδομών για το ποδήλατο
- Δυσμενείς συνθήκες για την διέλευση της δημόσιας συγκοινωνίας, κυρίως λόγω κυκλοφοριακής συμφόρησης και παράνομης στάσης/στάθμευσης ΙΧ και δικύκλων
- Δυσκολία διάσχισης των οδών, λόγω παράνομης στάσης/στάθμευσης και απουσίας επαρκών διαχωριστικών νησίδων και νησίδων διαφυγής μεταξύ των ρευμάτων κυκλοφορίας
- Πλήθος εμποδίων στα πεζοδρόμια και στον δημόσιο χώρο
- Εσφαλμένη χωροθέτηση της πιάτσας των ταξί
- Κακή ποιότητα και ανεπαρκής συντήρηση του αστικού εξοπλισμού και των υλικών επίστρωσης του οδοστρώματος και των πεζοδρομίων

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Οι προτάσεις στοχεύουν στην αντιμετώπιση των ανωτέρω προβλημάτων και αναλύονται ως ακολούθως:

1. Ενίσχυση του Περπατήματος. Το περπάτημα ενισχύεται κυρίως με τρεις τρόπους:

- την διαπλάτυνση των ανεπαρκών πεζοδρομίων
- τον καθαρισμό τους από κάθε είδους εμπόδια
- την διευκόλυνση της εγκάρσιας διάσχισης των οδών

Για να επιτευχθούν τα ανωτέρω:

- μειώθηκαν τα πλάτη των λωρίδων στα απολύτως απαραίτητα για την κυκλοφορία των λεωφορείων
- καταργήθηκε η παράνομη στάθμευση λόγω του προηγούμενου μέτρου
- καταργήθηκαν οι θέσεις στάθμευσης που αντιβαίνουν διατάξεις του ΚΟΚ (κοντά σε διασταυρώσεις, φανάρια, σήματα STOP, διαβάσεις πεζών και στάσεις λεωφορείων)
- αυξήθηκε το πλάτος των υφιστάμενων διαχωριστικών νησίδων στα 2 μ, προκειμένου να μπορεί να σταθεί σε αυτές ποδηλάτης ή πεζός με παιδικό καρότσι
- προστέθηκαν τριγωνικές νησίδες διαφυγής των πεζών στους κόμβους
- καταργήθηκαν οι ανισοσταθμίες στα σημεία των διαβάσεων

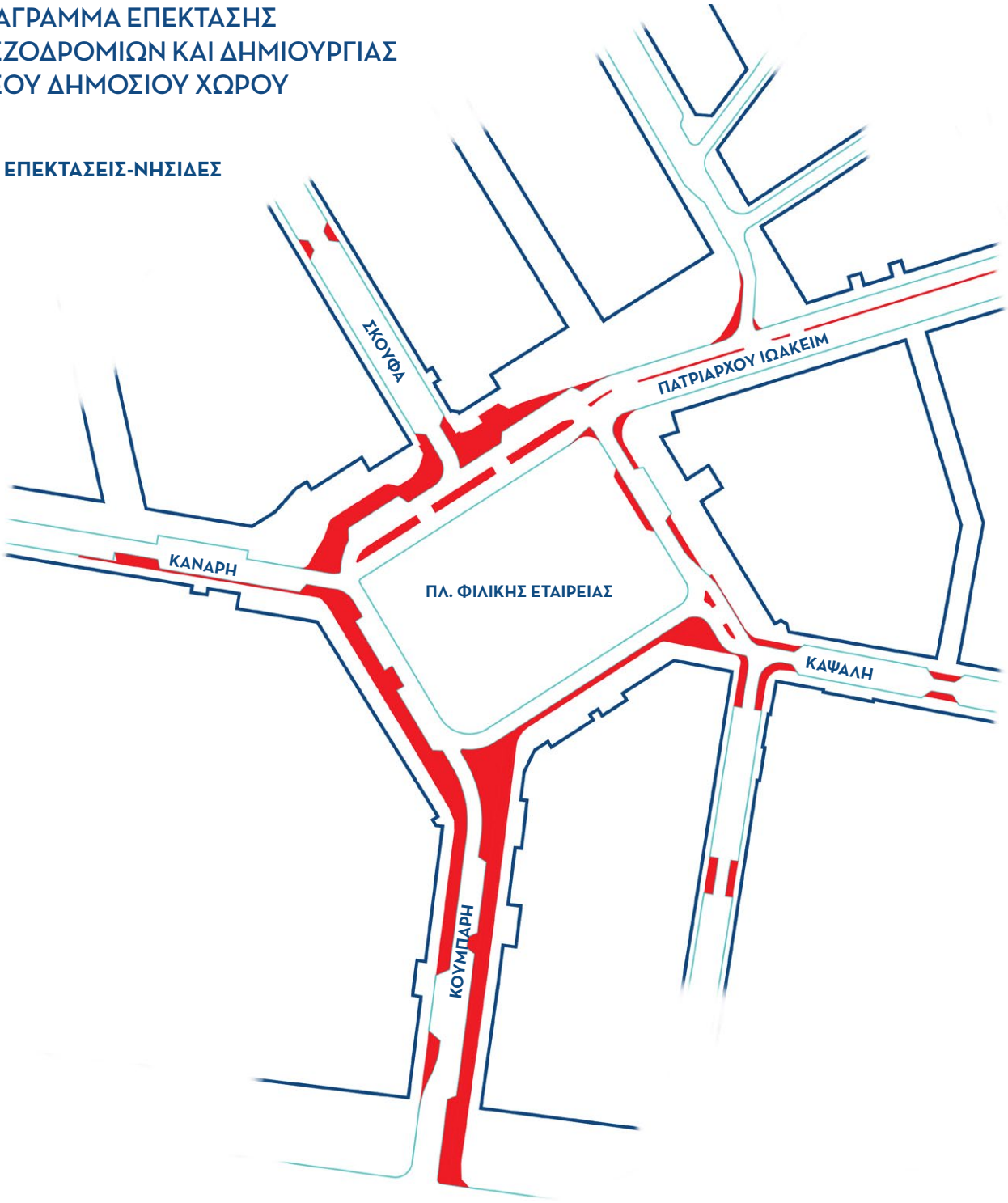
ΔΙΚΥΚΛΑ ΠΑΡΚΑΡΙΣΜΕΝΑ ΣΤΟ ΒΟΡΕΙΑ ΤΜΗΜΑ ΤΗΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

© ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΟΔΗΓΟΥ



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΝΕΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

ΕΠΕΚΤΑΣΕΙΣ-ΝΗΣΙΔΕΣ



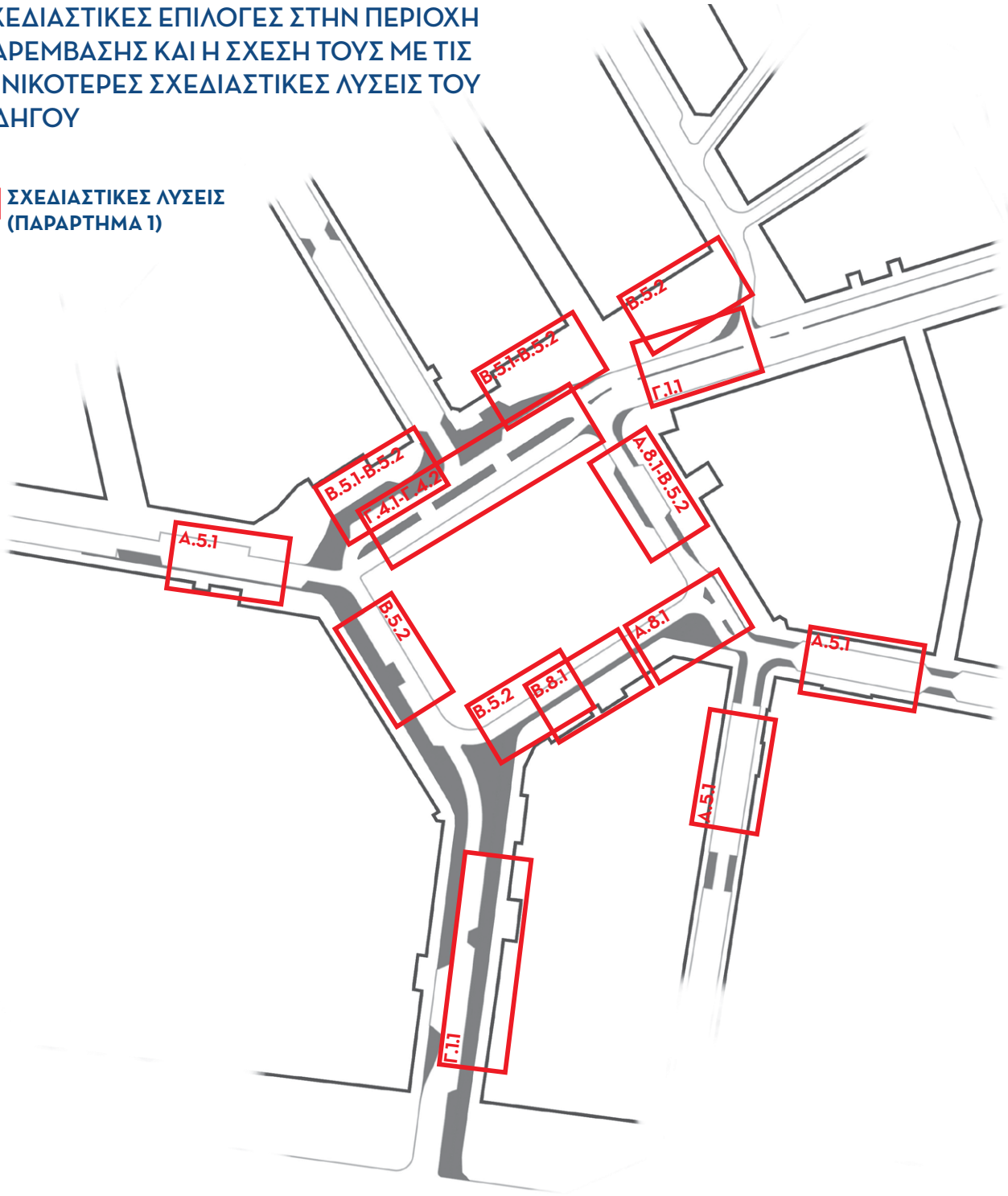
- αντικαταστάθηκε η άσφαλτος από υλικά φιλικότερα στον πεζό και το περιβάλλον στα οδικά τμήματα που απαιτείται η μείωση της ταχύτητας και η συνύπαρξη με το ποδήλατο ή τον πεζό
- ανασχεδιάστηκαν τα πεζοδρόμια αναφορικά με τα υλικά, τον αστικό εξοπλισμό, τις φυτεύσεις και τον οδοφωτισμό

2. Ένταξη του ποδηλάτου στην ζωή της περιοχής. Για να επιτευχθεί αυτό δημιουργήθηκε δίκτυο ποδηλατοδρόμων και ποδηλατικών διαδρομών κατά τους άξονες βορρά-νότου και ανατολής-δύσης, επί των οδών Πατριάρχου Ιωακείμ, Πλ. Φιλικής Εταιρείας, Κουμπάρη, ενώ εντάχθηκε σε αυτό και ο πεζόδρομος της Τσακάλωφ. Το δίκτυο αποτελείται από:

- ποδηλατόδρομους αποκλειστικής χρήσης διπλής κατεύθυνσης

ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΕΣ ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ ΚΑΙ Η ΣΧΕΣΗ ΤΟΥΣ ΜΕ ΤΙΣ ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΕΣ ΛΥΣΕΙΣ ΤΟΥ ΟΔΗΓΟΥ

ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΕΣ ΛΥΣΕΙΣ (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1)



Α.5.1. ΑΝΑΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΟΔΟΥ ΜΕ ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Α.8.1 ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ ΣΤΟ ΙΔΙΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΜΕ ΤΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ Η ΣΕ ΕΝΔΙΑΜΕΣΟ ΕΠΙΠΕΔΟ Η ΕΠΙ ΤΟΥ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

Β.5.1 ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΣΕ ΔΡΟΜΟ ΜΕ ΟΡΙΟΘΕΤΗΜΕΝΟ ΧΩΡΟ ΓΙΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΣΕ ΖΩΝΗ ΟΜΟΡΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΟΨΗΣ ΤΗΣ.

Β.5.2 ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΣΕ ΔΡΟΜΟ ΜΕ ΟΡΙΟΘΕΤΗΜΕΝΟ ΧΩΡΟ ΓΙΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΝΑΜΕΣΑ ΑΠΟ ΔΕΝΤΡΑ ΤΟΥ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ.

Β.8.1. ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ ΣΤΟ ΣΗΜΕΙΟ ΣΤΑΣΗΣ ΛΕΩΦΟΡΙΟΥ

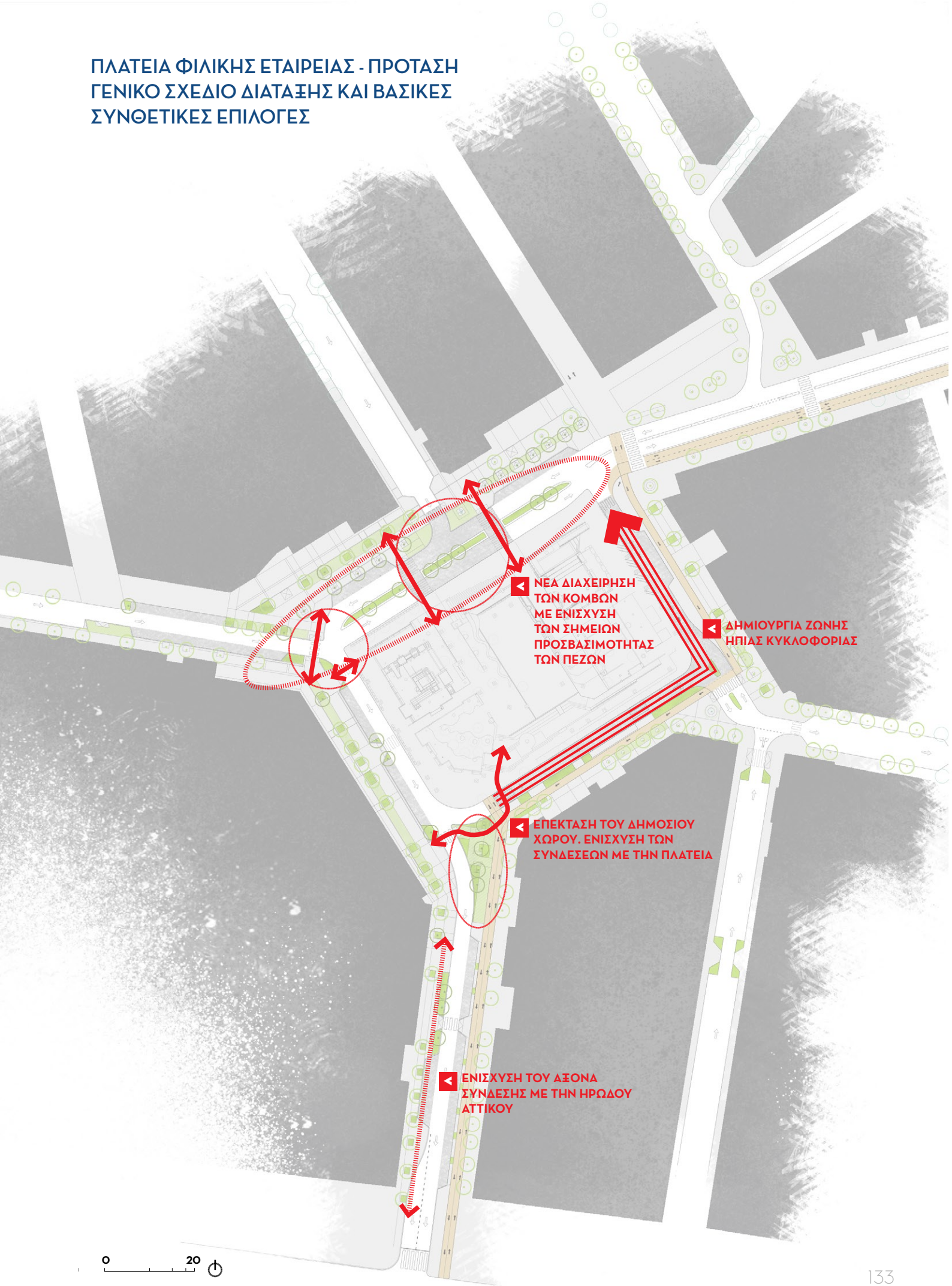
Γ.1.1 ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ ΔΙΠΛΗΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΜΕ ΧΑΜΗΛΟ ΚΡΑΣΠΕΔΟ ΠΛΑΤΟΣ 0,30Μ-0,70Μ ΚΑΙ ΦΥΤΕΥΣΗ

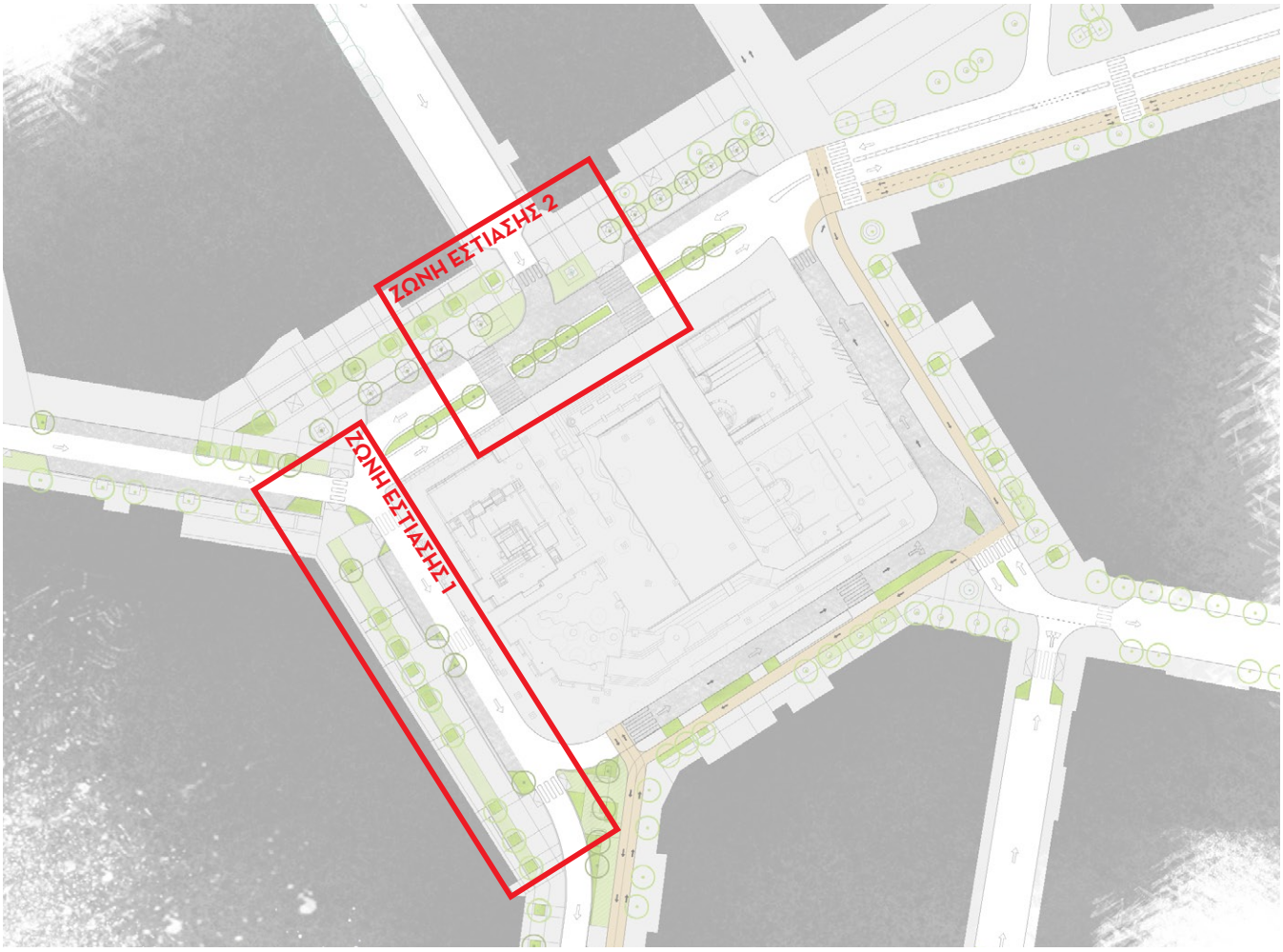
Γ.4.1-Γ.4.2. ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΣΕ ΔΡΟΜΟ ΜΕ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΜΕΝΗ ΝΗΣΙΔΑ

ΠΛΑΤΕΙΑ ΦΙΛΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ - ΠΡΟΤΑΣΗ
ΓΕΝΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΔΙΑΤΑΞΗΣ



ΠΛΑΤΕΙΑ ΦΙΛΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ - ΠΡΟΤΑΣΗ
ΓΕΝΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΔΙΑΤΑΞΗΣ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΣΥΝΘΕΤΙΚΕΣ ΕΠΙΛΟΓΕΣ





(Πατριάρχου Ιωακείμ, Κουμπάρη)

- ποδηλατόδρομους αποκλειστικής χρήσης μονής κατεύθυνσης (Πλ. Φιλικής Εταιρείας)
- δρόμους ήπιας κυκλοφορίας κοινής χρήσης ΙΧ και ποδηλάτου (Πλ. Φιλικής Εταιρείας)
- πεζόδρομους κοινής χρήσης πεζού και ποδηλάτου (Τσακάλωφ)

Οι ποδηλατόδρομοι μονής κατεύθυνσης χρησιμοποιήθηκαν σε οδούς που δεν διέθεταν το αναγκαίο πλάτος για την κατασκευή ποδηλατόδρομου διπλής κατεύθυνσης, οι οποίες παράλληλα χαρακτηρίζονται από ήπια κυκλοφορία οχημάτων και μπορούν έτσι να υποδεχτούν την μία κατεύθυνση του ποδηλάτου σε κοινό οδόστρωμα με τα μηχανοκίνητα μέσα. Για την ενίσχυση της ήπιας κυκλοφορίας, οι οδοί αυτές πλακοστρώνονται με κυβόλιθους ή άλλα, αντίστοιχης υφής, υλικά, έτσι ώστε να γίνεται σαφής η αλλαγή προτεραιότητας από τα μηχανοκίνητα στα μη μηχανοκίνητα μέσα. Στους δρόμους αυτούς οι ποδηλατόδρομοι μονής κατεύθυνσης λειτουργούν ως contra flow αποκλειστικές λωρίδες κυκλοφορίας και διαχωρίζονται από την λοιπή κυκλοφορία με νησίδες επαρκούς πλάτους. Στοιχεία της οδού όπως η στάθμευση και η στάση του λεωφορείου τοποθετούνται ανάμεσα από τον ποδηλατόδρομο και την λωρίδα κυκλοφορίας των μηχανοκίνητων μέσων για λόγους οδικής ασφάλειας.

3. Διασφάλιση της διέλευσης της Δημόσιας Συγκοινωνίας. Με τα μέτρα που λαμβάνονται κατά της παράνομης στάσης/στάθμευσης (βλ. σημείο 5 παρακάτω), η οποία αποτελεί το σημαντικότερο εμπόδιο για την ομαλή διέλευση των λεωφορείων (ταυτόχρονα με την κυκλοφοριακή συμφόρηση), η δημόσια συγκοινωνία πριμοδοτείται έναντι της αυθαίρετης χρήσης του ΙΧ και διασφαλίζεται η ομαλή διέλευσή της από την περιοχή μελέτης. Το ζήτημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης αποτελεί ευρύτερο πρόβλημα του κέντρου των Αθηνών και δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί τοπικά με αναπλάσεις των οδών, ενώ δεν υπάρχει ο απαιτούμενος

χώρος για να διαμορφωθούν Ειδικές Λωρίδες Λεωφορείων.

4. Προώθηση της εύρυθμης λειτουργίας των Ταξί. Με την μετατόπιση της πιάτσας των ταξί στην δεξιά πλευρά της οδού Πλ. Φιλικής Εταιρίας (σήμερα βρίσκεται στην αριστερή), και δη σε εσοχή, διασφαλίζεται η ασφαλής επιβίβαση των επιβατών από την δεξιά πλευρά του οχήματος, όπως προβλέπεται επιπλέον στον ΚΟΚ, ενώ δεν παρεμποδίζεται η διέλευση των διερχόμενων οχημάτων.

5. Το πρόβλημα της παράνομης στάσης/στάθμευσης αντιμετωπίζεται:

- στην Πατριάρχου Ιωακείμ, μέσα από την προσθήκη ενδιάμεσου διαχωριστικού στοιχείου (και όχι νησίδας, λόγω έλλειψης χώρου), με ταυτόχρονη μείωση του πλάτους των λωρίδων στα 3 μ. Το πλάτος είναι επαρκές για διέλευση λεωφορείων, αλλά αποτρέπει τις μεγάλες ταχύτητες. Το διαχωριστικό στοιχείο δεν έχει υπερύψωση, αλλά ουσιαστικά συντίθεται από διαγράμμιση διπλής συνεχούς γραμμής και εύκαμπτους οριοδείκτες στο μέσον της οδού. Προαιρετικά μπορούν να τοποθετηθούν ανακλαστήρες (μάτια γάτας) κατά μήκος της διαγράμμισης και διαφορετικό υλικό επίστρωσης (πχ κυβόλιθοι) ανάμεσα από τις δύο συνεχείς γραμμές.
- βόρεια της πλατείας, μέσα από την διεύρυνση της διαχωριστικής νησίδας στα 2 μ. και περιορισμό του πλάτους των λωρίδων στα 3,5 μ.
- στις υπόλοιπες οδούς, με διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και περιορισμό της λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,5 μ.
- σε όλους του κόμβους, με διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, έτσι ώστε να μην αφήνονται ελεύθερες επιφάνειες του οδοστρώματος που δεν χρησιμεύουν στην κίνηση των οχημάτων
- όσον αφορά στα δίκυκλα, προσφέρονται ειδικές θέσεις επί του οδοστρώματος για να μην σταθμεύουν στα πεζοδρόμια. Το μέτρο θα πρέπει να συνοδευτεί από αστυνόμευση των πεζοδρομίων.
- Στην οδό Κουμπάρη, διασφαλίζεται επιπλέον ειδικός χώρος για την στάθμευση τουριστικών λεωφορείων. Διευκρινίζεται ότι οι φόρτοι της οδού Κουμπάρη δεν τεκμηριώνουν την ανάγκη για πάνω από μια λωρίδα κυκλοφορίας στο μέσον της οδού και πάνω από δύο λωρίδες στην διασταύρωση με την Λ. Βασιλίσσης Σοφίας.

ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Οι προτάσεις στοχεύουν στην αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση του αστικού τοπίου γύρω από την πλατεία, με κύριους άξονες την προσπελασιμότητα και περπατησιμότητα του συνόλου των πεζοδρομίων, την προσβασιμότητα και ενίσχυση της χρήσης της ίδιας της πλατείας, τον καθορισμό των ζωνών ανάπτυξης τραπεζοκαθισμάτων και την βελτίωση του μικροκλίματος συνολικά. Η πρόταση εφαρμόζεται σε μια ακτίνα 100 περίπου μέτρων από το κέντρο της πλατείας, ενώ οι χαράξεις και τα υλικά που προτείνονται είναι ενδεικτικά και αποσκοπούν κυρίως στην εισαγωγή μια ενιαίας αστικής γλώσσας και μιας «τακτοποίησης» του δημόσιου χώρου, έτσι ώστε αυτός να γίνει περισσότερος ελκυστικός και λειτουργικός, με ταυτόχρονη βελτίωση της αίσθησης θερμικής άνεσης.

Σε όλα τα πεζοδρόμια εξασφαλίζεται ζώνη ελεύθερης διέλευσης πεζών 1,5 μ., ενώ πέραν αυτού και τουλάχιστον μέχρι τα 2,05 μ, στο πλάτος του πεζοδρομίου εντάσσονται οι υφιστάμενες και νέες φυτεύσεις, καθώς και τα στοιχεία του αστικού εξοπλισμού, ανάμεσα από τις φυτεύσεις ή σε ειδική ζώνη, στην άκρη του πεζοδρομίου και κοντά στο οδόστρωμα.

Όπου είναι εφικτό οι λάκκοι των δένδρων μεγαλώνουν, ώστε ιδανικά να προσεγγίζουν την διάσταση του 0,80μ, τουλάχιστον κατά τη μία κατεύθυνση. Οποιουδήποτε είδος υπερυψωμένο κράσπεδο γύρω από τα υφιστάμενα δέντρα απομακρύνεται, ώστε το δάπεδο να είναι συνεπίπεδο με τους λάκκους, ενώ σε στενότερα σημεία τοποθετείται εσχάρα, συνεπίπεδα επίσης με το υπόλοιπο δάπεδο. Μεγαλύτερα

ΖΩΝΗ ΕΣΤΙΑΣΗΣ 1 (ΔΥΤΙΚΟ ΤΜΗΜΑ)



ΧΡΗΣΗ ΚΥΒΟΛΙΘΟΥ ΜΕ «ΠΡΑΣΙΝΟΥΣ» ΑΡΜΟΥΣ - ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΥΔΑΤΟΔΙΑΠΕΡΑΤΗΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ



ΟΡΘΟΓΩΝΙΚΟΣ, ΣΤΕΝΟΜΑΚΡΟΣ, ΨΥΧΡΟΣ ΚΥΒΟΛΙΘΟΣ, ΧΡΩΜΑΤΟΣ ΓΚΡΙ ΤΟ ΒΑΣΙΚΟ ΕΝΙΑΙΟ ΔΑΠΕΔΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ



ΨΥΧΡΟΣ ΚΥΒΟΛΙΘΟΣ ΤΕΤΡΑΓΩΝΗΣ ΔΙΑΤΟΜΗΣ ΣΤΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΠΑΡΟΔΙΑΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ



ΓΑΡΜΠΙΛΟΣΚΥΡΟΔΕΜΑ, ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΥΔΡΟΒΟΛΗ ΚΑΙ ΑΔΡΗ ΤΕΛΙΚΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ

ΟΡΙΟΘΕΤΗΜΕΝΗ ΖΩΝΗ ΧΡΗΣΗΣ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ ΥΓΕΙΟΝΟΜΙΚΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ

παρτέρια, κυρίως επί του πεζοδρομίου στην βόρειοδυτική πλευρά της πλατείας που σήμερα δρουν αποτρεπτικά ως προς την κίνηση, ακυρώνονται και οι υφιστάμενες φυτεύσεις εντάσσονται σε ένα ενιαίο ομοεπίπεδο δάπεδο, σε ένα χώρο που μετατρέπεται σε χώρο στάσης, με καθιστικά, σκίαση και κατάλληλο αστικό εξοπλισμό. Ο χώρος ενισχύεται και με νέες φυτεύσεις, σε σειρά με τις υφιστάμενες, ώστε να δημιουργείται η αίσθηση της αλέας και η ενίσχυση της γραμμικότητας και της «κατεύθυνσης».

Στην ίδια βορειοδυτική πλευρά της πλατείας ο χώρος ανάπτυξης τραπεζοκαθισμάτων καθορίζεται και οριοθετείται με την χρησιμοποίηση χωμάτινου σταθεροποιημένου δαπέδου και με τέτοια αναλογία σταθεροποιητών, ώστε το υλικό να μην λασπώνει, να έχει χωμάτινη όψη, να είναι ανθεκτικό, να μην μένουν επάνω σημάδια κατά την χρήση του, και παράλληλα να μην χρειάζεται καμία συντήρηση.

Το βασικό ενιαίο δάπεδο που διατρέχει κυρίως την περιοχή προτείνεται να είναι ορθογωνικός, στενόμακρος, ψυχρός κυβόλιθος, χρώματος γκρι. Ο ίδιος κυβόλιθος εφαρμόζεται και στις περιοχές στάσης, με την διαφορά ότι τοποθετείται με διάκενα ανάμεσά τους, στα οποία επιτρέπεται η ανάπτυξη ποώδους βλάστησης και χαμηλής χλωρίδας. Η τελική εμφάνιση είναι η ίδια με του γενικού δαπέδου, αλλά με πράσινους αρμούς.

Τόσο η χρήση του χωμάτινου σταθεροποιημένου δαπέδου, όσο και των κυβόλιθων με πράσινους αρμούς, ιδιαίτερα στα σημεία που εφαρμόζεται, που συνήθως είναι προς την άκρη του πεζοδρομίου, προς το οδόστρωμα και στις τυφλές γωνίες των οικοδομικών τετραγώνων, ανάμεσα στις διαβάσεις, σκοπό έχουν να οδηγήσουν τα όμβρια στον υπόγειο υδροφόρο ορίζοντα, και κατ΄αυτόν τον τρόπο να τον ενισχύσουν, ενώ ταυτόχρονα αποφορτίζουν το δίκτυο ομβρίων και τέλος σε συνδυασμό με την χρήση του ψυχρού κυβόλιθου να μειώσουν την αστική θερμοκρασία κατά την θερινή περίοδο.

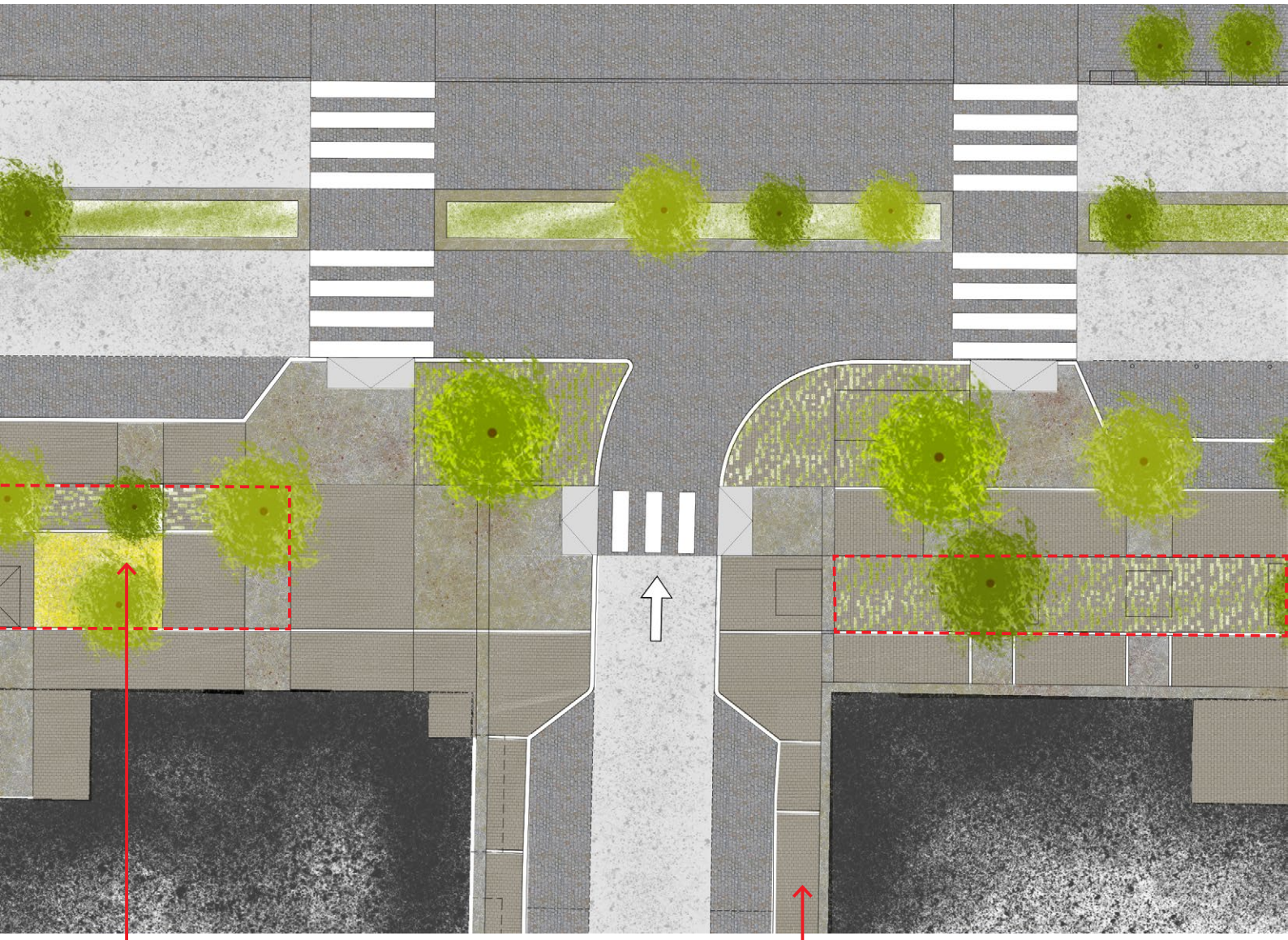
Στα τμήματα που βρίσκονται οι διαβάσεις, προτείνεται η τοποθέτηση δαπέδου από γαρμιλοσκυρόδεμα, μετά από υδροβολή, με αδρή τελική επιφάνεια. Σε αυτό το δάπεδο εντάσσονται οι ράμπες και οι οδηγοί τυφλών, έτσι όπως ορίζονται από την νομοθεσία. Το ίδιο δάπεδο από γαρμπιλοσκυρόδεμα μπορεί να παρεμβάλλεται ανάμεσα στο δάπεδο από ψυχρούς κυβόλιθους και να δημιουργεί ένα είδος ρυθμού κι ενδιαφέροντος στο αστικό δάπεδο.

Οι χώροι παρόδιας στάθμευσης ή προσωρινής στάθμευσης για φορτοεκφόρτωση, προτείνεται να καλυφθεί με ψυχρό κυβόλιθο τετράγωνης διατομής, σε υφή και χρωματισμό, όσο το δυνατόν πλησιέστερο σε αυτόν που ήδη έχει εφαρμοστεί περιμετρικά της πλατείας, ώστε να επιτευχθεί η αίσθηση της συνέχειας και η συνένωση με τον χώρο της πλατείας. Ιδανικό θα ήταν να μην υπάρχει υπόβαση από σκυρόδεμα, αλλά από άμμο, για λόγους απορροφητικότητας κι ενίσχυση της δυνατότητας κατεύθυνσης των ομβρίων προς τον υδροφόρο ορίζοντα. Σε αυτήν την περίπτωση το δάπεδο από κυβόλιθο εγκιβωτίζεται ανάμεσα στο κράσπεδο του πεζοδρομίου και σε στοιχείο από σκυρόδεμα προς την πλευρά του οδοστρώματος. Το ίδιο υλικό εφαρμόζεται και στο πέρασμα προς την πλατεία, επί των δύο βασικών διαβάσεων εκατέρωθεν της οδού Σκουφά, σε μια προσπάθεια οπτικής και λειτουργικής συνένωσης των δύο απέναντι χώρων. Η διαπλατυσμένη νησίδα συμμετέχει υλικά σε αυτήν την προσπάθεια, ενώ ενισχύεται με φυτεύσεις, στα μη βατά σημεία. Στην ζώνη της νησίδας επίσης δεν υπάρχει υπερυψωμένο στοιχείο, που να εγκιβωτίζει τις νέες φυτεύσεις, αλλά όλα δρούν συνεπίπεδα κι ανεμπόδιστα.

Στη νότιοδυτική πλευρά της πλατείας, με την ίδια λογική που περιγράφεται παραπάνω, δημιουργείται ελεύθερη ζώνη όδευσης παράλληλα με τις όψεις των κτιρίων, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η άνετη πρόσβαση σε αυτά. Στο κεντρικό τμήμα του πεζοδρομίου, θέλοντας την ένταξη των υπαρχουσών φυτεύσεων, δημιουργείται σκιασμένη ζώνη, στην οποία θα μπορούσαν να αναπτυχθούν οργανωμένα και οριοθετημένα τραπεζοκαθίσματα. Η ζώνη χαρακτηρίζεται από την δαπεδόστρωσή

ΖΩΝΗ ΕΣΤΙΑΣΗΣ 2
(ΒΟΡΕΙΟ ΤΜΗΜΑ)

ΟΡΙΟΘΕΤΗΜΕΝΗ ΖΩΝΗ ΧΡΗΣΗΣ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ ΥΓΕΙΟΝΟΜΙΚΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ





ΧΡΗΣΗ ΧΩΜΑΤΙΝΟΥ ΣΤΑΘΕΡΟΠΟΙΗΜΕΝΟΥ ΔΑΠΕΔΟΥ



ΟΡΘΟΓΩΝΙΚΟΣ, ΣΤΕΝΟΜΑΚΡΟΣ, ΨΥΧΡΟΣ ΚΥΒΟΛΙΘΟΣ, ΓΗΙΝΟΥ ΧΡΩΜΑΤΟΣ ΣΑΝ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟ ΤΟΥ ΓΚΡΙ ΚΥΒΟΛΙΘΟΥ

της, με τους ορθογωνικούς ψυχρούς κυβόλιθους με πράσινους αρμούς, έτσι όπως περιγράφεται παραπάνω. Πέραν αυτής της ζώνης και προς την πλευρά του οδοστρώματος, ο επιπλέον χώρος που υπάρχει, έπειτα από την διαπλάτυνση πεζοδρομίου που έχει εφαρμοστεί, χρησιμοποιείται για ελεύθερη κίνηση πεζών, για άνεμπόδιστη προσέγγιση στην πιάτσα των ταξί, που έχει μεταφερθεί σε αυτήν την πλευρά της πλατείας, σε τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού σε συγκεκριμένη ζώνη, αλλά και στο πλησίασμα των πεζοδρομίων, ώστε η πρόσβαση στην πλατεία να γίνεται ακόμα πιο εύκολα. Σημειώνεται ότι στην ζώνη παρόδιας στάθμευσης και στο ίδιο επίπεδο με αυτήν μπορούν να γίνουν επιπλέον φυτεύσεις δένδρων κι αυτό προτείνεται γενικώς πέριξ της πλατείας, όπου κρίνεται εφικτό.

Η οδός Κουμπάρη, έπειτα από τις προτεινόμενες διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, την υποδοχή του ποδηλατόδρομου αμφίδρομης κίνησης και της μείωσης των λωρίδων στο ελάχιστο, έχει αποκτήσει διευρυμένη δημόσια υπόσταση. Εκτός από όλα τα παραπάνω που επίσης εφαρμόζονται κι εδώ, σημαντικό σημείο είναι ο κόμβος με την πλατεία, στον οποίο πλέον αναπτύσσεται χώρος στάσης με νέες φυτεύσεις και υδατοδιαπερατό δάπεδο, από τον οποίο μπορεί κανείς να έχει θέα τόσο προς την πλατεία, όσο και προοπτικά προς την επέκταση της Κουμπάρη προς νότο και την Ηρώδου του Αττικού, έναν από τους ομορφότερους δρόμους της Αθήνας. Πρόκειται για ένα πολύ ενδιαφέρον σημείο εισαγωγής στην πλατεία και στην περιοχή του Κολωνακίου, ιδιαίτερα αν σκεφτεί κανείς ότι θα αντικαταστήσει ένα νεκρό σημείο σήμερα, κατειλημμένο από άσφαλτο, αλλά και λόγω του ότι δημιουργείται στον άξονα της οδού Κουμπάρη, κι άρα επιτυγχάνει μια εξαιρετική κι ανεμπόδιστη προοπτική θέαση του δρόμου προς νότο.

Επί της οδού Κουμπάρη εξασφαλίζεται παρόδια στάθμευση, η οποία απέχει από τον ποδηλατόδρομο, το απαραίτητο δυνατό, προς αποφυγή ατυχημάτων. Στο πλάτος αυτό και κατά διαστήματα παρεμβάλλονται νέες φυτεύσεις, παράλληλα με τον ποδηλατόδρομο, οριοθετώντας τον και προσφέροντας σκιασμένα τμήματα.

Στις άλλες δύο πλευρές της πλατείας εφαρμόζονται, ως προς τα υλικά των πεζοδρομίων, τα παραπάνω, μέσα στο πλαίσιο της ενιαίας αντιμετώπισης του χώρου, με την διαφορά ότι στους δρόμους κοινής χρήσης ΙΧ και ποδηλάτου (Πλ. Φιλικής Εταιρείας) και προκειμένου να ενισχυθεί η ήπια κυκλοφορία, τοποθετούνται κυβόλιθοι, όμοιοι με αυτούς που ήδη υπάρχουν πέριξ της πλατείας, έτσι ώστε να γίνεται σαφής η αλλαγή προτεραιότητας από τα μηχανοκίνητα στα μη μηχανοκίνητα μέσα.

Άλλο σημαντικό πλάτωμα που δημιουργείται, μέσω τον διαπλατύνσεων των πεζοδρομίων είναι η διασταύρωση της πλατείας με την οδό Καψάλη, σημείο στο οποίο τυγχάνει να βρίσκεται και το κτίριο, στο οποίο στεγάζεται το Βρεταννικό Συμβούλιο. Ο χώρος ενισχύεται με καθιστικά και κατάλληλο εξοπλισμό, ώστε να αποτελέσει σημαντικό χώρο συγκέντρωσης και στάσης ομάδων ανθρώπων.

Στους μικρότερους δρόμους γύρω από την πλατεία, πέραν των περιμετρικών, εξασφαλίζεται η ελεύθερη όδευση του 1,5 μ, η παρόδια στάθμευση και η συγκέντρωση του αστικού εξοπλισμού σε ειδική ζώνη κοντά στο οδόστρωμα, αλλά κυρίως προτείνεται η κατά διαστήματα παύση της παρόδιας στάθμευσης και η αντικατάστασή της από τοπικές διαπλατύνσεις πεζοδρομίου, που διευκολύνουν την διάσχιση του δρόμου, την ορατότητα και την προσπελασιμότητα των οδών.

Ο ποδηλατόδρομος προτείνεται να επιστρωθεί με τετράγωνο κυβόλιθο με λωρίδες από σκυρόδεμα, να τον διαχωρίζουν από τα υπόλοιπα υλικά δαπεδόστρωσης, είτε είναι άσφαλτος, είτε υλικό επίστρωσης πεζοδρομίου.

Τέλος σε όλα τα πεζοδρόμια και στις διαβάσεις διαμορφώνονται ράμπες και οδηγοί τυφλών, έτσι όπως ορίζονται από την νομοθεσία.

5.2 ΥΜΗΤΤΟΥ (ΚΟΜΒΟΣ ΕΥΤΥΧΙΔΟΥ)

ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Η περιοχή παρέμβασης συνιστά ένα σημαντικό περιφερειακό κέντρο του Δήμου Αθηναίων, το κέντρο της περιοχής του Παγκρατίου.

Στο σημείο αυτό συγκεντρώνεται πλήθος χρήσεων εμπορίου, αναψυχής και εστίασης, ενώ δεν λείπουν και χρήσεις γραφείων, υπηρεσιών και κατοικίας.

Η Λεωφόρος Υμηττού συνιστά μονόδρομη οδό του Κύριου Οδικού Δικτύου του Δήμου Αθηναίων με σημαντικές διαμπερείς ροές και εξυπηρέτηση μιας εκτεταμένης περιοχής εντός και εκτός του Δήμου (Δήμοι Ζωγράφου, Καισαριανής και Βύρωνα). Ως εκ τούτου, η σημερινή της μορφή και λειτουργία προσδιορίζεται από μεγάλο αριθμό λωρίδων κυκλοφορίας (2 ενεργές λωρίδες, με διαθέσιμο χώρο για 3) και νόμιμη στάθμευση και στις δύο πλευρές της οδού στο μεγαλύτερο μήκος της.

Στο ύψος του ισόπεδου σηματοδοτούμενου κόμβου με την οδό Ευτυχίδου συμβάλλουν μια σειρά τοπικές οδοί (Ιφικράτους, Ζηνοδότου, Άκρωνος, Αγίου Φανουρίου), οι οποίες λειτουργούν σήμερα ως μονόδρομοι, πλην της Ευτυχίδου που είναι αμφίδρομης κατεύθυνσης στο σύνολό της. Ο συγκεκριμένος κόμβος λειτουργεί ως λανθάνον κυκλικός κόμβος, χωρίς ωστόσο να δικαιολογεί την παρουσία του, καθώς δεν εξυπηρετεί κρίσιμες και μεγάλου φόρτου στρέφουσες κινήσεις. Επί του συγκεκριμένου κόμβου λειτουργεί άτυπα πιάτσα ταξί, ενώ σε όλη την έκταση της περιοχής μελέτης ανθεί η παράνομη στάθμευση με την μορφή του «διπλοπαρκαρίσματος».

Από την οδό Υμηττού διέρχονται διαμπερώς 2 γραμμές του ΟΑΣΑ (1 ΕΘΕΛ και 1 τρόλεϊ) και άλλη 1 (τρόλεϊ) από τον κυκλικό κόμβο. Πέραν αυτών, η περιοχή δεν εξυπηρετείται από τα Μέσα Σταθερής Τροχιάς του Λεκανοπεδίου.

Στην περιοχή μελέτης δεν καταγράφονται δίκτυα πεζοδρόμων ή ποδηλατοδρόμων, παρότι οι ροές των πεζών είναι σημαντικές.

Τέλος, στην περιοχή δεν λειτουργεί Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης.

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Τα προβλήματα κινητικότητας της περιοχής μελέτης εστιάζονται κυρίως στα ακόλουθα:

- Περιορισμένη οδική ασφάλεια, λόγω της μη αυστηρής οριοθέτησης του χώρου κυκλοφορίας των μηχανοκίνητων μέσων
- Δυσμενείς συνθήκες για την διέλευση της δημόσιας συγκοινωνίας, κυρίως λόγω κυκλοφοριακής συμφόρησης και παράνομης στάσης/στάθμευσης ΙΧ και δικύκλων
- Δυσκολία διάσχισης των οδών, λόγω παράνομης στάσης/στάθμευσης και μεγάλης απόστασης μεταξύ των δύο πεζοδρομίων
- Πλήθος εμποδίων και τραπεζοκαθισμάτων στα πεζοδρόμια και στον δημόσιο χώρο
- Κατακερματισμός του δημόσιου χώρου από το οδικό δίκτυο (ιδιαίτερα στον κυκλικό κόμβο)
- Απουσία ειδικών υποδομών για το ποδήλατο
- Εσφαλμένη χωροθέτηση της πιάτσας των ταξί
- Κακή ποιότητα και ανεπαρκής συντήρηση του αστικού εξοπλισμού και των υλικών επίστρωσης του οδοστρώματος και των πεζοδρομίων

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Οι προτάσεις στοχεύουν στην αντιμετώπιση των ανωτέρω προβλημάτων και αναλύονται ως ακολούθως:

1. Αύξηση της οδικής ασφάλειας. Η οδική ασφάλεια αυξάνεται μέσα από:

- Την αυστηρή οριοθέτηση του χώρου

κίνησης των μηχανοκίνητων μέσων

- Την κατάργηση της παράνομης στάσης/στάθμευσης
- Το πλησίασμα των πεζοδρομίων
- Τον περιορισμό του πλάτους των λωρίδων κυκλοφορίας
- Την παροχή εναλλακτικών μέσων μεταφοράς στο αυτοκίνητο, όπως είναι το ποδήλατο
- Την βελτίωση της περπατησιμότητας του δημόσιου χώρου

2. Ενίσχυση του Περπατήματος. Το περπάτημα ενισχύεται κυρίως με τρεις τρόπους:

- την διαπλάτυνση των πεζοδρομίων στις διασταυρώσεις
- τον καθαρισμό τους από εμπόδια σε μια κρίσιμη ζώνη διέλευσης των πεζών
- την διευκόλυνση της εγκάρσιας διάσχισης των οδών

Για να επιτευχθούν τα ανωτέρω:

- οι λωρίδες κυκλοφορίας περιορίστηκαν σε δύο και μειώθηκαν τα πλάτη τους στα απολύτως απαραίτητα για την κυκλοφορία των λεωφορείων
- καταργήθηκε η παράνομη στάθμευση λόγω του προηγούμενου μέτρου
- καταργήθηκαν οι θέσεις στάθμευσης που αντιβαίνουν διατάξεις του ΚΟΚ (κοντά σε διασταυρώσεις, φανάρια, σήματα STOP, διαβάσεις πεζών και στάσεις λεωφορείων)
- καταργήθηκαν οι ανισοσταθμίες στα σημεία των διαβάσεων και πύκνωσαν οι διαβάσεις
- ανασχεδιάστηκαν τα πεζοδρόμια

V

ΕΥΤΥΧΙΔΟΥ ΣΤΟ ΠΑΓΚΡΑΤΙ

© ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΟΔΗΓΟΥ



αναφορικά με τα υλικά, τον αστικό εξοπλισμό, τις φυτεύσεις και τον οδοφωτισμό

3. Ένταξη του ποδηλάτου στην ζωή της περιοχής. Για να επιτευχθεί αυτό δημιουργήθηκε δίκτυο ποδηλατοδρόμων διπλής κατεύθυνσης στους άξονες των οδών Υμηττού και Ευτυχίδου, οι οποίοι είναι και οι σημαντικότεροι από πλευράς εμπορικότητας και προσέλκυσης μετακινήσεων.

Στοιχεία της οδού, όπως η στάθμευση και η στάση του λεωφορείου, τοποθετούνται ανάμεσα από τον ποδηλατόδρομο και την λωρίδα κυκλοφορίας των μηχανοκίνητων μέσων για λόγους οδικής ασφάλειας.

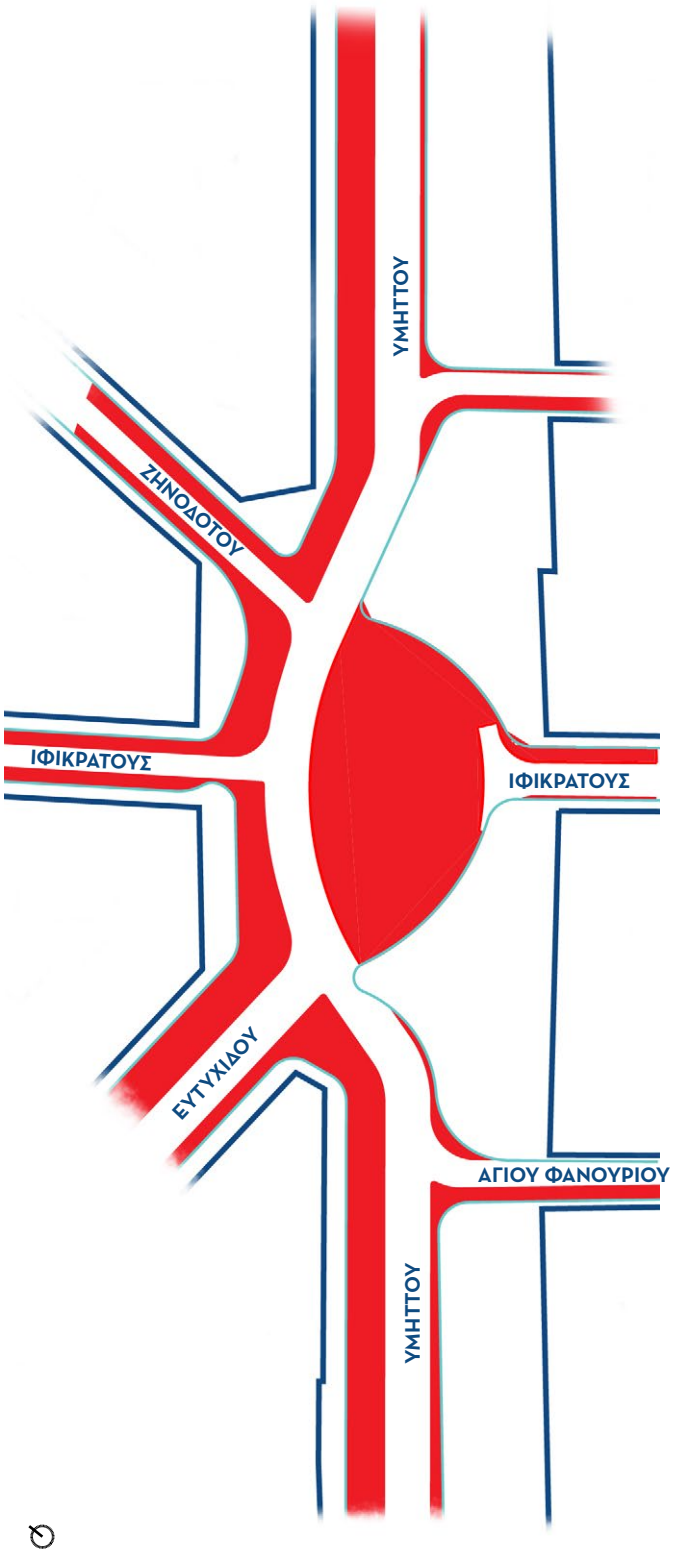
Για να διασφαλισθεί χώρος προκειμένου να ενταχθεί το δίκτυο ποδηλατοδρόμων στην περιοχή μελέτης, καταργήθηκε η αριστερή σειρά στάθμευσης στην οδό Υμηττού και μονοδρομήθηκε η οδός Ευτυχίδου μέχρι την Σπύρου Μερκούρη (απαιτείται κυκλοφοριακή μελέτη για την τεκμηρίωση της ανωτέρω ενδεικτικής κυκλοφοριακής πρότασης).

Για την ολοκληρωμένη προώθηση του ποδηλάτου σε μια περιοχή με κλίσεις όπως το Παγκράτι, θα πρέπει να ληφθούν πρόσθετα μέτρα, όπως είναι το Σύστημα Κοινόχρηστων Ποδηλάτων, η πρόβλεψη για μεταφορά των ποδηλάτων στα λεωφορεία και τα τρόλεϊ μετά από προσθήκη ειδικών σχαρών και η επιδότηση των ηλεκτρικά υποβοηθούμενων ποδηλάτων από την πολιτεία.

4. Διασφάλιση της διέλευσης της Δημόσιας Συγκοινωνίας. Με τα μέτρα που λαμβάνονται κατά της παράνομης στάσης/στάθμευσης, η οποία αποτελεί το σημαντικότερο εμπόδιο για την ομαλή διέλευση των λεωφορείων (ταυτόχρονα με την κυκλοφοριακή συμφόρηση), η δημόσια συγκοινωνία πριμοδοτείται έναντι της αυθαίρετης και υπέρμετρης χρήσης του ΙΧ και διασφαλίζεται η ομαλή διέλευσή της από την περιοχή μελέτης. Το ζήτημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης αποτελεί ευρύτερο πρόβλημα της περιοχής του Παγκρατίου και δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί τοπικά με αναπλάσεις των οδών, ενώ κρίθηκε σημαντικότερο να αναπτυχθεί δίκτυο ποδηλατοδρόμων

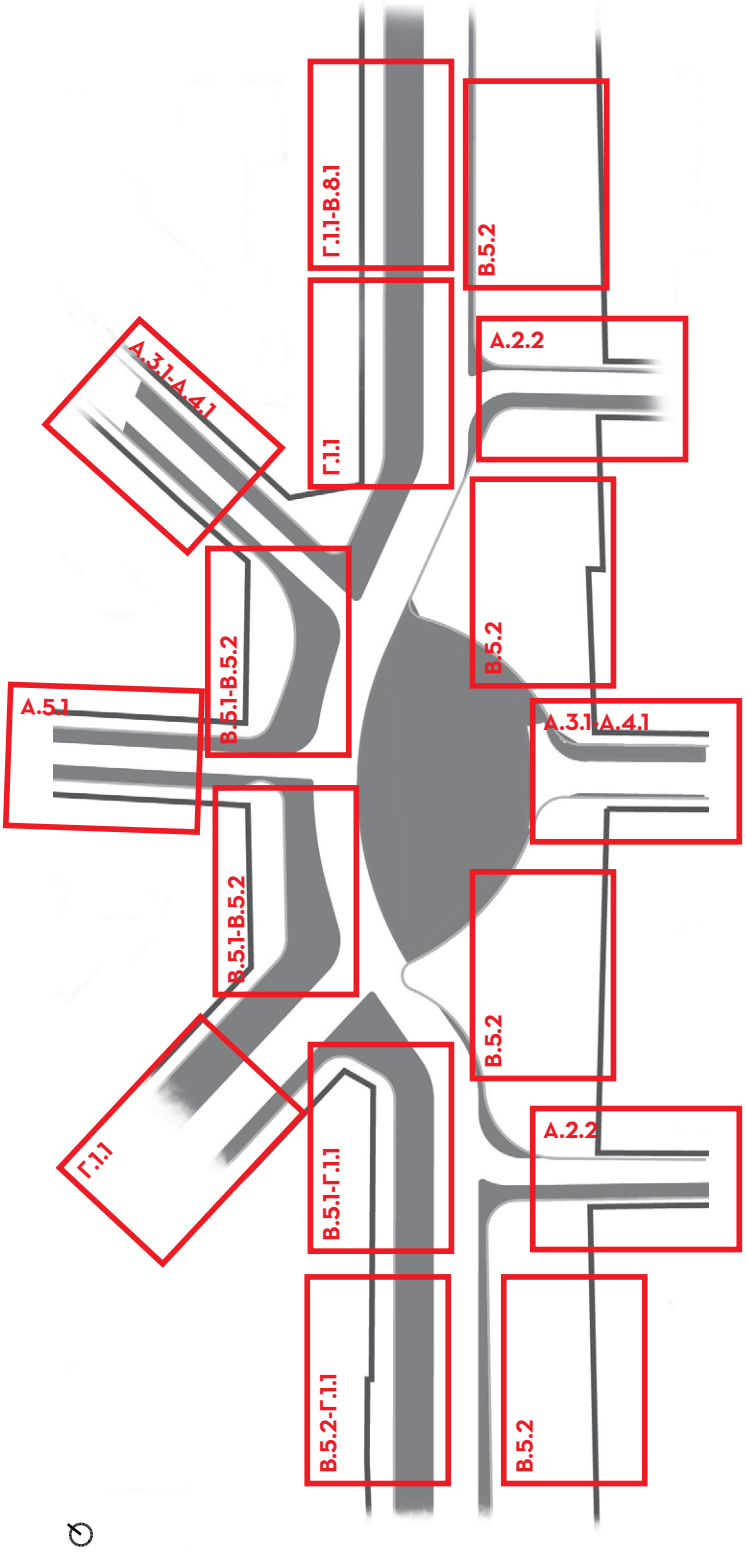
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΝΕΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

ΕΠΕΚΤΑΣΕΙΣ-ΝΗΣΙΔΕΣ



ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΕΣ ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ ΚΑΙ Η ΣΧΕΣΗ ΤΟΥΣ ΜΕ ΤΙΣ ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΕΣ ΛΥΣΕΙΣ ΤΟΥ ΟΔΗΓΟΥ

ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΕΣ ΛΥΣΕΙΣ (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1)



Α.2.2 ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΔΥΟ ΠΛΕΥΡΕΣ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ – ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΛΩΡΙΔΑΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Α.3.1. ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΣΕ ΜΙΑ ΛΩΡΙΔΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Α.4.1. ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΩΝ ΛΩΡΙΔΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΕ ΜΙΑ

Α.5.1. ΑΝΑΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΟΔΟΥ ΜΙΑ ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

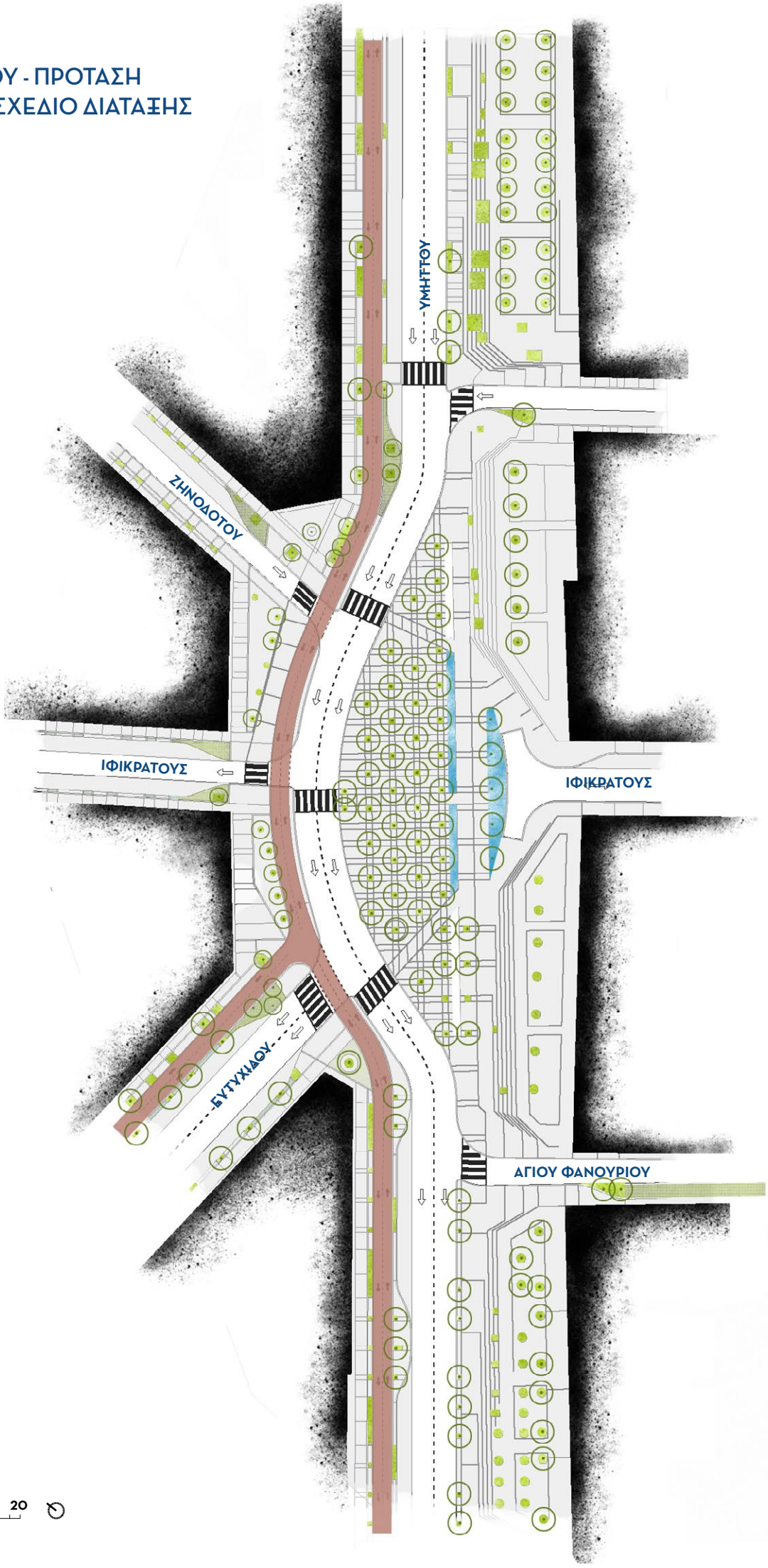
Β.5.1 ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΣΕ ΔΡΟΜΟ ΜΕ ΟΡΙΟΘΕΤΗΜΕΝΟ ΧΩΡΟ ΓΙΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΣΕ ΖΩΝΗ ΟΜΟΡΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΟΨΗΣ ΤΗΣ.

Β.5.2 ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΣΕ ΔΡΟΜΟ ΜΕ ΟΡΙΟΘΕΤΗΜΕΝΟ ΧΩΡΟ ΓΙΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΝΑΜΕΣΑ ΑΠΟ ΔΕΝΤΡΑ ΤΟΥ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ.

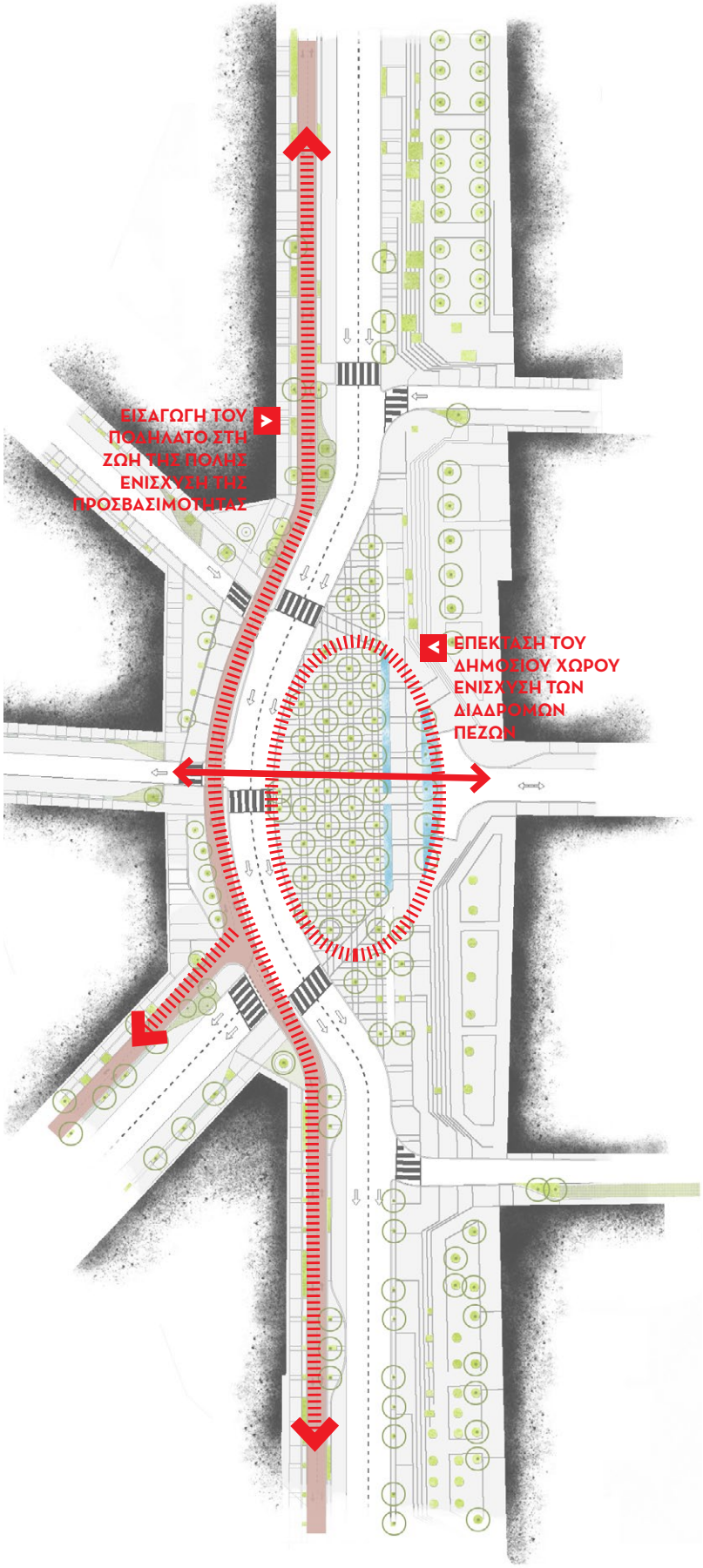
Β.8.1. ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ ΣΤΟ ΣΗΜΕΙΟ ΣΤΑΣΗΣ ΛΕΩΦΟΡΙΟΥ

Γ.1.1 ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ ΔΙΠΛΗΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΜΕ ΧΑΜΗΛΟ ΚΡΑΣΠΕΔΟ ΠΛΑΤΟΣ 0,30Μ-0,70Μ ΚΑΙ ΦΥΤΕΥΣΗ

ΥΜΗΤΤΟΥ - ΠΡΟΤΑΣΗ
ΓΕΝΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΔΙΑΤΑΞΗΣ



ΥΜΗΤΤΟΥ - ΠΡΟΤΑΣΗ
ΓΕΝΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΔΙΑΤΑΞΗΣ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΣΥΝΘΕΤΙΚΕΣ ΕΠΙΛΟΓΕΣ



και να παραμείνει μια σειρά στάθμευσης, αντί να διαμορφωθούν Ειδικές Λωρίδες Λεωφορείων για έναν τόσο μικρό αριθμό δρομολογίων (με χαμηλή πυκνότητα).

5. Προώθηση της εύρυθμης λειτουργίας των Ταξί. Η πιάτσα των ταξί μετατοπίζεται από το σημείο που βρίσκεται σήμερα, στις δύο εξόδους του κόμβου, δηλαδή επί της οδού Ευτυχίδου και επί της οδού Υμηττού σε εσοχή. Διασφαλίζεται, έτσι, η ασφαλής επιβίβαση των επιβατών, ενώ δεν παρεμποδίζεται η διέλευση των διερχόμενων οχημάτων.

6. Διαχείριση της Στάθμευσης. Το πρόβλημα της παράνομης στάσης/στάθμευσης αντιμετωπίζεται:

- με διαπλάτυνση των πεζοδρομίων στους κόμβους έτσι ώστε να μην αφήνονται ελεύθερες επιφάνειες του οδοστρώματος που δεν χρησιμεύουν στην κίνηση των οχημάτων
- με περιορισμό των λωρίδας κυκλοφορίας στα 3,0 μ. για αποτροπή του διπλοπαρκαρίσματος
- προσφέρονται ειδικές θέσεις για δίκυκλα επί του οδοστρώματος για να μην σταθμεύουν στα πεζοδρόμια. Το μέτρο θα πρέπει να συνοδευτεί από αστυνόμευση των πεζοδρομίων.

Προτείνεται επιπλέον η εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης στους άξονες της Υμηττού και της Ευτυχίδου, έτσι ώστε να αντισταθμιστεί ο περιορισμός της χωρητικότητας στάθμευσης που προέκυψε από την κατάργηση νόμιμων θέσεων.

7. Ενοποίηση και αναβάθμιση του δημόσιου χώρου. Με την διαπλάτυνση των πεζοδρομίων στους κόμβους, αλλά και με την κατάργηση του κυκλικού κόμβου, μετατρέποντας την οδό Ιφικράτους σε αδιέξοδο, δημιουργείται μια μεγάλη πλατεία στο κέντρο του Παγκρατίου, που θα αποτελέσει ένα νέο τοπόσημο για την περιοχή και θα την αναβαθμίσει σημαντικά.

ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

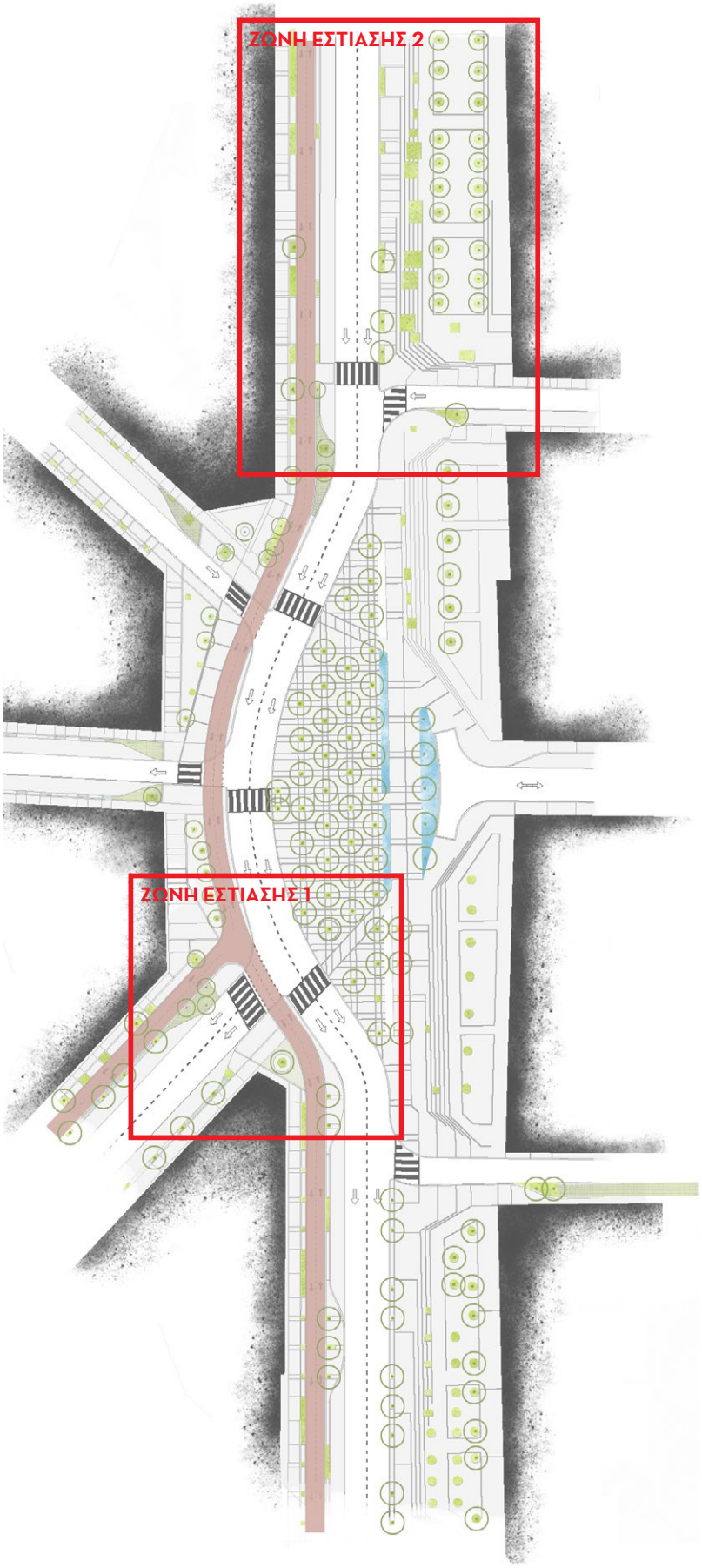
Οι προτάσεις στοχεύουν στην αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση του αστικού τοπίου γύρω από τον υφιστάμενο

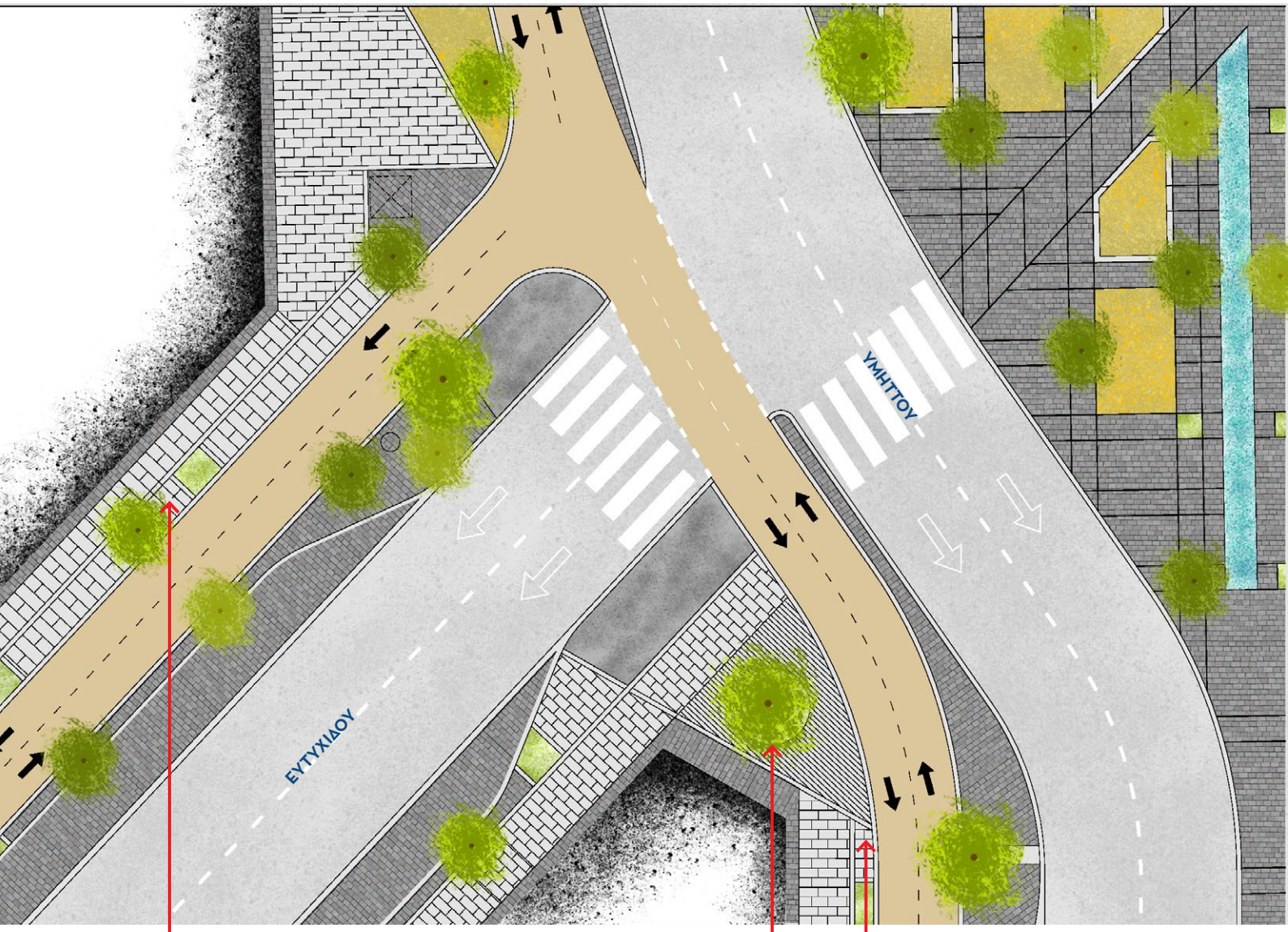
σηματοδοτούμενο κόμβο με την οδό Ευτυχίδου, με κύριους άξονες την προσπελασιμότητα και περπατησιμότητα του συνόλου των πεζοδρομίων, την μετατροπή του κυκλικού κόμβου σε ενιαίο χώρο πρασίνου και την δημιουργία μεγάλης πλατείας, την άρση του οπτικού και λειτουργικού φράγματος ανάμεσα στις διαφορετικές στάθμες του νότιοανατολικού πεζοδρομίου της Υμηττού, τον καθορισμό των ζωνών ανάπτυξης τραπεζοκαθισμάτων και βέβαια την βελτίωση του μικροκλίματος συνολικά.

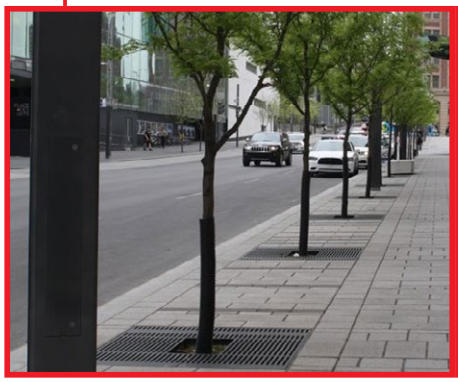
Η πρόταση εφαρμόζεται σε ένα μήκος 200 περίπου μέτρων και πλάτους 80 μέτρων, πέριξ του σημερινού κυκλικού κόμβου. Οι γεωμετρίες, χαράξεις και τα υλικά που προτείνονται είναι ενδεικτικά και βασίζονται σε εμπειρική και φωτογραφική τεκμηρίωση του χώρου, λόγω έλλειψης τοπογραφικού διαγράμματος και στοιχείων υψομετρίας. Αποσκοπούν δε στην εισαγωγή μια ενιαίας αστικής γλώσσας και μιας «τακτοποίησης» του δημόσιου χώρου, έτσι ώστε αυτός να γίνει περισσότερος ελκυστικός και λειτουργικός, με ταυτόχρονη βελτίωση της αίσθησης θερμικής άνεσης. Επιπλέον οι προτάσεις εστιάζουν στην μετατροπή ενός αποσπασματικού και διακεκομμένου σήμερα αστικού χώρου σε έναν ενιαίο, μεγάλο και σημαντικής αστικής αξίας δημόσιο χώρο, που θα χρησιμοποιηθεί από κατοίκους και επισκέπτες και θα ενισχύσει τόσο την τοπικότητα αλλά και την υπερτοπικότητα του σημείου.

Σε όλα τα πεζοδρόμια εξασφαλίζεται ζώνη ελεύθερης διέλευσης πεζών 1,5 μ., από την οποία απομακρύνεται οποιοδήποτε εμπόδιο. Πέραν αυτού του πλάτους, εντάσσονται οι υφιστάμενες και νέες φυτεύσεις, καθώς και τα στοιχεία του αστικού εξοπλισμού, εξοπλισμού πληροφόρησης και οδικής ασφάλειας, ανάμεσα από τις φυτεύσεις ή σε ειδική διαφοροποιημένη ως προς την δαπεδόστρωση ζώνη, στην άκρη του πεζοδρομίου και κοντά στο οδόστρωμα.

Τα υπάρχοντα δένδρα διατηρούνται όλα κι εντάσσονται στις νέες διαμορφώσεις. Όπου είναι εφικτό οι λάκκοι των δένδρων μεγαλώνουν, ώστε ιδανικά να προσεγγίζουν την διάσταση του 0,80μ, τουλάχιστον κατά τη μία κατεύθυνση.







ΧΡΗΣΗ ΠΕΤΡΙΝΩΝ ΠΛΑΚΩΝ ΟΡΘΟΓΩΝΙΚΟΥ ΣΧΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ Η ΣΧΕΣΗ ΤΟΥ ΜΕ ΤΙΣ ΕΙΔΙΚΕΣ ΕΣΧΑΡΕΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΔΕΝΤΡΟΣΤΟΙΧΙΕΣ ΠΟΥ ΑΝΑΠΤΥΣΣΟΝΤΑΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΤΟΥ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ



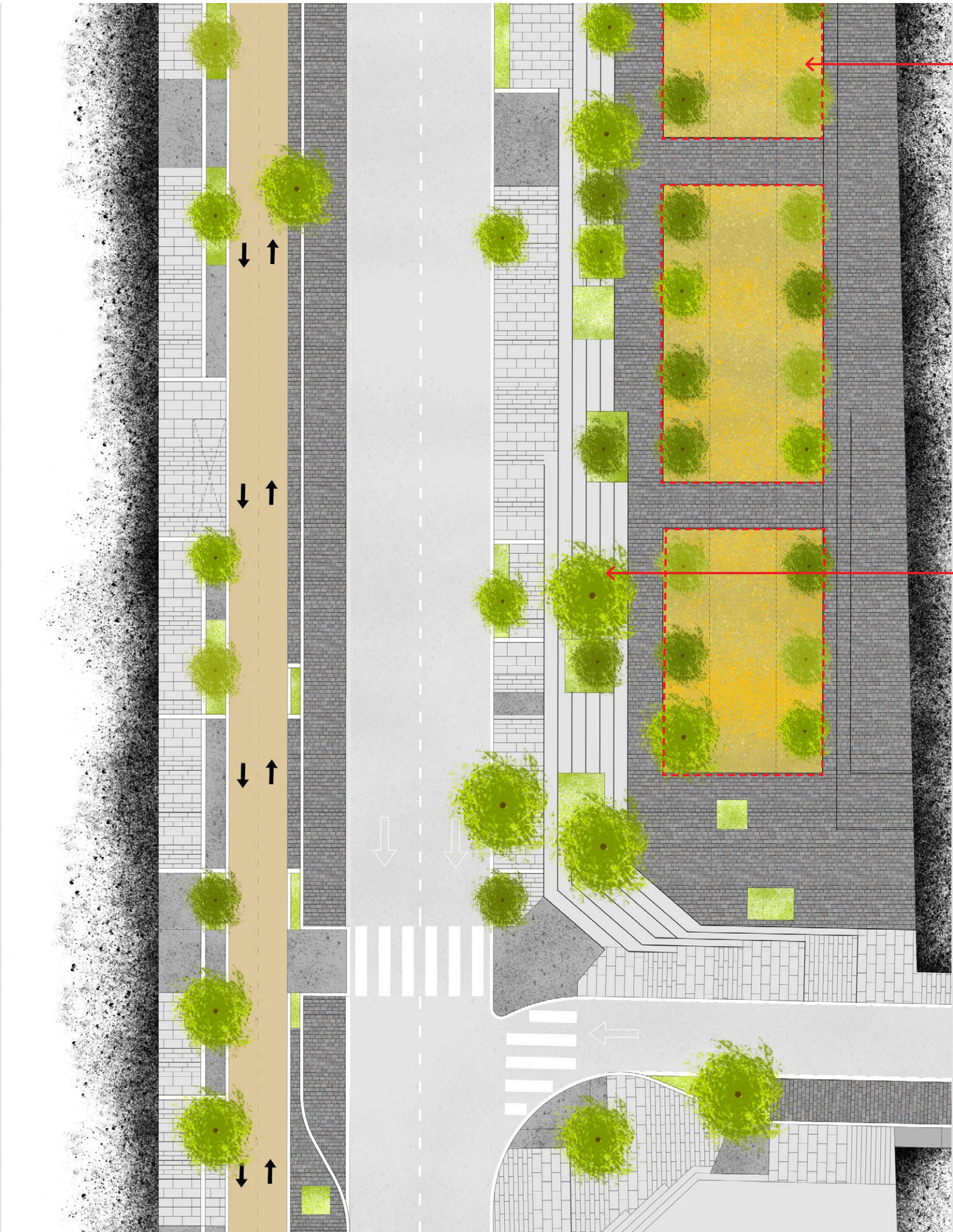
ΤΥΠΟΣ ΑΣΤΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΠΟΥ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΕΙ ΣΤΑ ΑΝΟΙΓΜΑΤΑ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ



ΠΕΤΡΙΝΕΣ ΠΛΑΚΕΣ ΟΡΘΟΓΩΝΙΚΟΥ ΣΧΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΠΛΑΤΩΝ ΚΑΙ ΜΕΓΕΘΩΝ, ΜΕ ΧΑΜΗΛΗ ΑΠΟΡΡΟΦΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΗΛΙΑΚΗ ΑΚΤΙΝΟΒΟΛΙΑ

ΖΩΝΗ ΕΣΤΙΑΣΗΣ 2

ΟΡΙΟΘΕΤΗΜΕΝΗ ΖΩΝΗ ΧΡΗΣΗΣ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ ΥΓΕΙΟΝΟΜΙΚΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ





ΧΡΗΣΗ ΧΩΜΑΤΙΝΟΥ ΣΤΑΘΕΡΟΠΟΙΗΜΕΝΟΥ ΔΑΠΕΔΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΚΥΑ



ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΤΩΝ ΠΟΛΥΠΛΟΚΩΝ ΚΑΙ ΔΑΙΔΑΛΩΔΩΝ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΕΩΝ ΜΕ ΠΑΡΤΕΡΙΑ ΚΑΙ ΕΣΟΧΕΣ-ΕΞΟΧΕΣ ΤΟΙΧΙΩΝ ΑΝΤΙΣΤΗΡΙΞΗΣ ΚΑΙ Η ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥΣ ΑΠΟ ΕΝΙΑΙΕΣ ΚΛΙΜΑΚΕΣ ΚΑΘ' ΟΛΟ ΤΟ ΜΗΚΟΣ ΤΟΥ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟΥ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟΥ

Οποιουδήποτε είδος υπερυψωμένο κράσπεδο γύρω από τα υφιστάμενα δέντρα απομακρύνεται, ώστε το δάπεδο να είναι συνεπίπεδο με τους λάκκους, ενώ σε στενότερα σημεία τοποθετείται εσχάρα, συνεπίπεδα επίσης με το υπόλοιπο δάπεδο. Το διαχωριστικό μπορεί να είναι λωρίδες μαρμάρου, αλλά πάντως υλικό που τοποθετείται συνεπίπεδα με το υπόλοιπο δάπεδο, έτσι ώστε το δάπεδο των πεζοδρομιών να καθαρίσει από ανισόσταθμα στοιχεία και να φαίνεται πιο ομοιόμορφο και ελεύθερο εμποδίων. Ο χώρος των πεζοδρομίων ενισχύεται και με νέες φυτεύσεις, σε σειρά με τις υφιστάμενες, ώστε να δημιουργείται η αίσθηση της αλέας και η ενίσχυση της γραμμικότητας και της «κατεύθυνσης».

Στη νότιοανατολική πλευρά της Υμηττού, όπου για συνεχόμενα οικοδομικά τετράγωνα παρατηρείται έντονη εμπορική δραστηριότητα και αναψυχή, σε υψηλότερο επίπεδο από την στάθμη του πεζοδρομίου, προτείνεται η κατάργηση των πολύπλοκων και δαιδαλωδών διαμορφώσεων με παρτέρια και εσοχές-εξοχές τοιχίων αντιστήριξης και η αντικατάστασή τους από ενιαίες κλίμακες καθ' όλο το μήκος του οικοδομικού τετραγώνου. Οι κλίμακες αυτές καλύπτουν την υψομετρική διαφορά από το επίπεδο του πεζοδρομίου έως το επίπεδο του χώρου εκτόνωσης των καταστημάτων, ενώ μέσα στο πλάτος, που καταλαμβάνουν οι σκάλες, θα ενταχθούν οι υφιστάμενες φυτεύσεις, μέσω της νέας διαμόρφωσης και χωρίς την παρεμβολή τοιχίων κι ενδιάμεσων επιπέδων. Με αυτόν τον τρόπο η κίνηση προς την ανώτερη στάθμη γίνεται ευκολότερα αλλά κυρίως αμεσότερα και αντιληπτικά σαφέστερα. Επίσης με αυτόν τον τρόπο επιτυγχάνεται το πεζοδρόμιο να φαίνεται ευρύτερο, αλλά κυρίως χρηστικότερο, αφού τα σκαλιά διαμορφώνονται εν είδη κερκίδων που χρησιμοποιούνται από περαστικούς και μετατρέπονται σε χώρους στάσης, ανάπαυλας, αλλά και αναψυχής σε μια άλλη εκδοχή. Ταυτόχρονα επιτυγχάνεται και η οπτική σύνδεση των δύο επιπέδων, γεγονός που πριν αποκλειόταν από την ύπαρξη παρτεριών, άναρχης και άτακτης φύτευσης, ενός ορίου που εκ των πραγμάτων διένειμε τις κινήσεις αποκλειστικά σε δύο, την ανώτερη και την κατώτερη. Με την παρεμβολή των κλιμάκων και την κατάργηση των τοιχίων, η κάθετη κίνηση ανάμεσα στα δύο επίπεδα διευκολύνει την επικοινωνία των δύο υψομετρικά διαφορετικών χώρων και σκοπεύει στο άνοιγμα του δημόσιου χώρου και στην προσέλκυση και χρησιμοποίηση του από περισσότερους επισκέπτες.

Τα καταστήματα παραμένουν και λειτουργούν στο ανώτερο επίπεδο, σε χώρο καθορισμένο και οριοθετούμενο από διαφορετικό υλικό, στην προκειμένη περίπτωση από χωμάτινο σταθεροποιημένο δάπεδο και με τέτοια αναλογία σταθεροποιητών, ώστε το υλικό να μην λασπώνει, να έχει χωμάτινη όψη, να είναι ανθεκτικό, να μην μένουν επάνω σημάδια κατά την χρήση του, και παράλληλα να μην χρειάζεται καμία συντήρηση. Τα υφιστάμενα δένδρα εντάσσονται στο νέο υλικό με ειδικές εσχάρες, ενώ όπου παρατηρείται κενό φύτευσης προστίθενται νέα δέντρα, ώστε να ενισχυθούν οι δενδροστοιχίες, οι οποίες είναι καλό να διακρίνονται και να αναγνωρίζονται από το χαμηλότερο επίπεδο.

Με την κατάργηση του κυκλικού κόμβου και την μετατροπή της οδού Ιφικράτους σε αδιέξοδο, έχει εξασφαλιστεί μια τεράστια ενιαία έκταση, η οποία διαμορφώνεται σε αστική πλατεία, εύκολα προσβάσιμη από τις νέες διαβάσεις πεζών και κυρίως έχει γεννηθεί ένας χώρος που θα αποκτήσει ζωντάνια, ενέργεια και κυκλοφορία πλήθους, αφού ενθαρρύνει την διάσχιση και χρησιμοποίησή της, ενώ ταυτόχρονα συνδέει με τον συντομότερο δυνατό τρόπο τέσσερα οικοδομικά τετράγωνα, χωρίς οποιουδήποτε είδους οπτική ή λειτουργική παρεμβολή μηχανοκίνητων μέσων. Προτείνεται η προέκταση εντός της πλατείας κάποιων βασικών χαράξεων της περιμετρικής ακτινωτής διαμόρφωσης, κυρίως στα σημεία των διαβάσεων από τις απέναντι πλευρές της Υμηττού. Επίσης προτείνονται η οργάνωση του χώρου, ώστε αυτός να είναι ανοιχτός, διαμπερής και να συνδιαλέγεται με τις κλίμακες ανόδου προς το επίπεδο των καταστημάτων, σε αυτό το μέτωπο της Υμηττού και ο συνδυασμός ψυχρών και υδατοδιαπερατών υλικών, με επικράτηση



ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΧΡΗΣΗΣ ΚΛΙΜΑΚΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΧΩΡΟ

των δεύτερων. Μια τεράστια έκταση, που πριν ήταν κατειλημμένη από σκληρά και μη υδατοδιαπερατά υλικά, με αυτόν τον τρόπο θα αναπνεύσει, θα επιτύχει και θα ενισχύσει την μείωση των θερμοκρασιών, θα γίνει περισσότερο λειτουργική για τους κατοίκους της περιοχής, αλλά μπορεί να αποκτήσει και υπερτοπικές διαστάσεις. Η νέα αστική πλατεία χαρακτηρίζεται από κεντρικό γραμμικό στοιχείο νερού, αλλά και σημεία στα οποία μπορούν να τοποθετηθούν επιδαπέδιοι πίδακες νερού, ώστε να ενισχυθεί η λειτουργικότητά και βιοκλιματικότητά της.

Πέριξ της νέας πλατείας που δημιουργείται κι επί των πεζοδρομίων το βασικό ενιαίο δάπεδο προτείνεται να είναι πέτρινες πλάκες ορθογωνικού σχήματος και διαφόρων πλατών και μεγεθών, με χαμηλή απορροφητικότητα στην ηλιακή ακτινοβολία, μαρμάρινες λωρίδες διαχωρισμού υλικών, γαρμιλοσκυρόδεμα με υδροβολή κυρίως για τα σημεία των διαβάσεων, ψυχροί κυβόλιθοι σε διευρυμένα πλατώματα, κυρίως επί των γωνιών των οικοδομικών τετραγώνων, τοποθετημένοι με αρμούς μεταξύ τους, που επιτρέπουν την ανάπτυξη ποώδους βλάστησης και χαμηλής χλωρίδας. Η τελική εμφάνιση είναι ενιαία με αυτή του γενικού δαπέδου, αλλά με πράσινους αρμούς.

Επί των βορειοδυτικών πεζοδρομίων, που παρατηρείται έντονη εμπορική δραστηριότητα αλλά και χρήσεις αναψυχής, ο χώρος επισημαίνεται με διαφοροποίηση υλικού σε πλάτος 0,40μ, από την όψη των καταστημάτων, στον οποίο μπορεί να γίνει ενδεχόμενη εναπόθεση/επίδειξη προϊόντων. Επιπλέον όπου κρίνεται απαραίτητο και παρατηρείται συγκέντρωση τραπεζοκαθισμάτων, οι χώροι εκτόνωσης των καταστημάτων σηματοδοτούνται με διαφοροποίηση υλικού, στην προκειμένη περίπτωση από χωμάτινο σταθεροποιημένο δάπεδο και με τέτοια αναλογία σταθεροποιητών, ώστε το υλικό να μην λασπώνει, να έχει χωμάτινη όψη, να είναι ανθεκτικό, να μην μένουν επάνω σημάδια κατά την χρήση του, και παράλληλα να μην χρειάζεται καμία συντήρηση.

Στις γωνίες των οικοδομικών τετραγώνων, όπου ο χώρος πλέον έχει διευρυνθεί περισσότερο, δημιουργούνται χώροι στάσης και ξεκούρασης για τους πεζούς με καθιστικά στοιχεία, σκιά και κατάλληλο αστικό εξοπλισμό. Οι χώροι αυτοί επιστρώνονται με υδατοδιαπερατά υλικά, με πράσινους αρμούς. Τα καθιστικά σώματα θα μπορούσαν να είναι μεμονωμένα στοιχεία, ριγμένοι κύβοι στο αστικό δάπεδο, προσφέροντας μια πιο χαλαρή και συνοικιακή ατμόσφαιρα.

Οι χώροι παρόδιας στάθμευσης ή προσωρινής στάθμευσης για φορτοεκφόρτωση, προτείνεται να καλυφθεί με ψυχρό κυβόλιθο τετράγωνης διατομής κι έτσι να διαφοροποιηθεί από το υπόλοιπο οδόστρωμα. Ιδανικό θα ήταν να μην υπάρχει υπόβαση από σκυρόδεμα, αλλά από άμμο, για λόγους απορροφητικότητας κι ενίσχυση της δυνατότητας κατεύθυνσης των ομβρίων προς τον υδροφόρο ορίζοντα. Σε αυτήν την περίπτωση το δάπεδο από κυβόλιθο εγκιβωτίζεται ανάμεσα στο κράσπεδο του πεζοδρομίου και σε στοιχείο από σκυρόδεμα προς την πλευρά του οδοστρώματος.

Ο ποδηλατόδρομος αμφίδρομης κατεύθυνσης κινείται δίπλα από την ελεύθερη ζώνη όδευσης και την ζώνη εξοπλισμού, διαχωρίζεται από αυτές με κατά διαστήματα διευρυμένες χωμάτινες ή συνεπίπεδα φυτεμένες επιφάνειες, που ενσωματώνουν τα υφιστάμενα δένδρα, ενώ συμπληρώνονται με νέα

Η ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΝΟΣ ΝΕΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ. ΣΤΗΝ ΕΙΚΟΝΑ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ

όπου παρατηρείται κενό, ώστε να δοθεί ο επιθυμητός ρυθμός κατακόρυφων στοιχείων στο πεζοδρόμιο ή η αίσθηση αλέας. Ο ίδιος ο ποδηλατόδρομος διακρίνεται στο αστικό τοπίο με το δικό του επιδαπέδιο χρωματισμό ή ιδανικά με επίστρωση από έγχρωμο χωμάτινο σταθεροποιημένο δάπεδο, για παράδειγμα χωμάτινο κεραμικό δάπεδο με μίγμα από θηραϊκή γη, που θα δώσει τον επιθυμητό χρωματισμό.

Ανάμεσα στον ποδηλατόδρομο και το οδόστρωμα. υπάρχει επιφάνεια με ενιαίο υλικό και ανάλογα με το πλάτος της διαφορετική χρήση. Δίπλα σε παρόδια στάθμευση κρατείται το απαραίτητο πλάτος ώστε να αποφεύγεται οποιοδήποτε ατύχημα στην περίπτωση ανοίγματος των θυρών των αυτοκινήτων. Η λωρίδα ασφαλείας συνδυάζεται με κατά διαστήματα παρεμβολές χαμηλής φύτευσης. Σε περισσότερο διευρυμένα σημεία, ο χώρος μπορεί να μετατραπεί σε χώρο στάσης και να συνοδεύεται από δένδρα για σκίαση και υδατοδιαπερατά υλικά.

Τόσο η χρήση του χωμάτινου σταθεροποιημένου δαπέδου, όσο και των υδατοδιαπερατών υλικών που προτείνονται, σκοπό έχουν να οδηγήσουν τα όμβρια στον υπόγειο υδροφόρο ορίζοντα, και κατ΄ αυτόν τον τρόπο να τον ενισχύσουν, ενώ ταυτόχρονα αποφορτίζουν το δίκτυο των ομβρίων και τέλος σε συνδυασμό με την χρήση του ψυχρού υλικών να μειώσουν την αστική θερμοκρασία κατά την θερινή περίοδο.

Τέλος σε όλα τα πεζοδρόμια και στις διαβάσεις διαμορφώνονται ράμπες και οδηγοί τυφλών, έτσι όπως ορίζονται από την νομοθεσία.



5.2 ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΠΛΑΤΩΝΟΣ

ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ:

Η περιοχή της πλατείας του τερματικού του 025 (Μητροδώρου & Μαραθωνομάχων) στην Ακαδημία Πλάτωνος αποτελεί ένα μικρό τοπικό κέντρο, χαμηλής δόμησης και πυκνότητας, στο οποίο επικρατούν οι παραγωγικές και χονδρεμπορικές δραστηριότητες (κυρίως εμπόριο ανταλλακτικών και συνεργεία αυτοκινήτων), ταυτόχρονα με την κατοικία χαμηλών εισοδηματικών στρωμάτων.

Οι βασικές οδοί που οδηγούν στην πλατεία είναι οι δύο προαναφερόμενες, οι οποίες λειτουργούν ως αμφίδρομης κατεύθυνσης. Το ίδιο συμβαίνει και με άλλες οδούς που εξυπηρετούν κυρίως την πρόσβαση στις ιδιοκτησίες, με αποτέλεσμα το οδικό δίκτυο της περιοχής να μην παρουσιάζει ιδιαίτερη ιεράρχηση και λειτουργικότητα.

Οι κυκλοφοριακές ροές είναι γενικά χαμηλές και δεν παρουσιάζονται φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Η βασική γραμμή του ΟΑΣΑ που εξυπηρετεί την περιοχή είναι η 025, ενώ και μια σειρά άλλων γραμμών που διέρχονται από την Λ. Αθηνών εξυπηρετούν επίσης την ευρύτερη συνοικία της Ακαδημίας Πλάτωνος.

Στην περιοχή δεν υπάρχουν δίκτυα πεζοδρόμων, παρά μόνο πολύ τοπικά κοντά στην οδό Παλαμηδίου και πλησίον του Πάρκου της Ακαδημίας Πλάτωνος.

Επίσης, δεν έχουν κατασκευαστεί ακόμα δίκτυα ποδηλατοδρόμων, αλλά προβλέπονται στον υπερκείμενο σχεδιασμό.

Τέλος, στην περιοχή δεν υπάρχει πιάτσα ταξί και η στάθμευση επί της οδού παρέχεται δωρεάν.

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Τα βασικότερα προβλήματα της περιοχής συμπυκνώνονται στα ακόλουθα:

- Απουσία επαρκούς πλάτους πεζοδρομίων στο σύνολο των οδών



- Άναρχη κυκλοφορία και στάθμευση, ιδιαίτερα στις οδούς και στα σημεία που συγκεντρώνονται επαγγελματικές δραστηριότητες
- Δυσλειτουργική κυκλοφοριακή οργάνωση, λόγω της ύπαρξης δύο κατευθύνσεων κυκλοφορίας σε οδούς που δεν διαθέτουν επαρκές πλάτος και δεν χαρακτηρίζονται από σημαντικό κυκλοφοριακό ρόλο
- Κατακερματισμός του δημόσιου χώρου και ιδιαίτερα της πλατείας του τερματικού των λεωφορείων
- Κυριαρχία του ΙΧ στις πρασιές και ιδιαίτερα στις οδούς και στα σημεία που συγκεντρώνονται επαγγελματικές δραστηριότητες
- Έλλειψη πρασίνου στην πλειονότητα των οδών
- Πλήρης απουσία ποδηλατικών υποδομών
- Περιορισμένη οδική ασφάλεια, λόγω της μη αυστηρής οριοθέτησης της κυκλοφορίας και στάθμευσης του ΙΧ, αλλά και της μη παροχής εναλλακτικών λύσεων μετακίνησης

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Οι προτάσεις στοχεύουν στην αντιμετώπιση των ανωτέρω προβλημάτων και αναλύονται ως ακολούθως:

1. Αύξηση της οδικής ασφάλειας. Η οδική ασφάλεια αυξάνεται μέσα από:

- Την αυστηρή οριοθέτηση του χώρου κίνησης των μηχανοκίνητων μέσων
- Την κατάργηση της παράνομης στάσης/στάθμευσης
- Το πλησίασμα των πεζοδρομίων και την απλοποίηση των διασταυρώσεων
- Τον περιορισμό του πλάτους των λωρίδων κυκλοφορίας
- Την μετατροπή των οδών διπλής κατεύθυνσης σε μονόδρομους
- Την παροχή εναλλακτικών μέσων μεταφοράς στο αυτοκίνητο, όπως είναι το ποδήλατο
- Την βελτίωση της περπατησιμότητας του δημόσιου χώρου

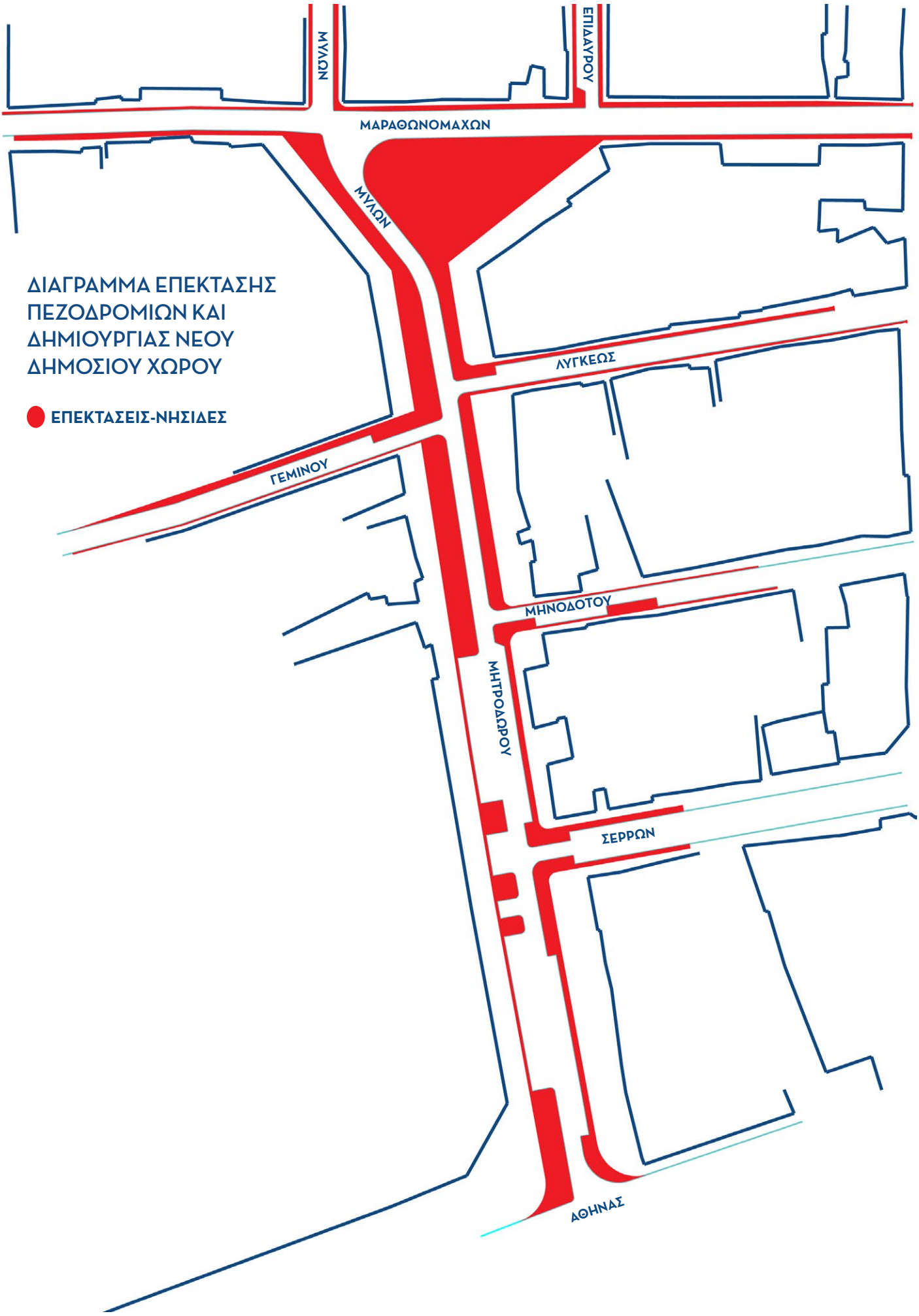
2. Ενίσχυση του Περπατήματος. Το περπάτημα ενισχύεται κυρίως με τρεις τρόπους:

- την διαπλάτυνση των πεζοδρομίων

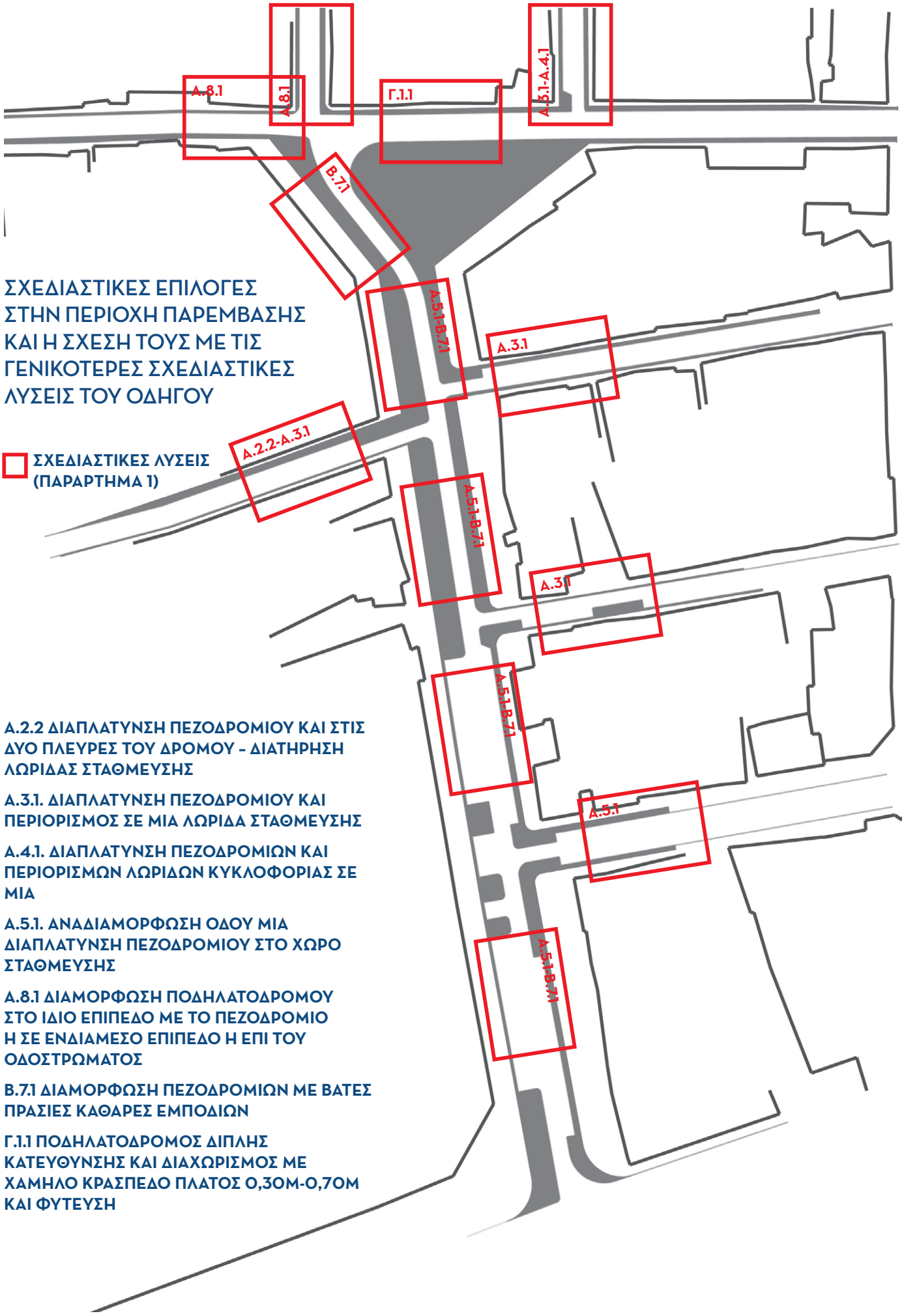
ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΣΤΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

© ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΟΔΗΓΟΥ




ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΝΕΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ
ΕΠΕΚΤΑΣΕΙΣ-ΝΗΣΙΔΕΣ
ΜΥΛΩΝ
ΕΠΙΔΑΥΡΟΥ
ΜΑΡΑΘΩΝΟΜΑΧΩΝ
ΜΥΛΩΝ
ΛΥΓΚΕΩΣ
ΓΕΜΙΝΟΥ
ΜΗΝΟΔΟΤΟΥ
ΜΗΤΡΟΔΩΡΟΥ
ΣΕΡΡΩΝ
ΑΘΗΝΑΣ

ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΕΣ ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ ΚΑΙ Η ΣΧΕΣΗ ΤΟΥΣ ΜΕ ΤΙΣ ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΕΣ ΛΥΣΕΙΣ ΤΟΥ ΟΔΗΓΟΥ



ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΕΣ ΛΥΣΕΙΣ (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1)

Α.2.2 ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΔΥΟ ΠΛΕΥΡΕΣ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ – ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΛΩΡΙΔΑΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Α.3.1. ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΣΕ ΜΙΑ ΛΩΡΙΔΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

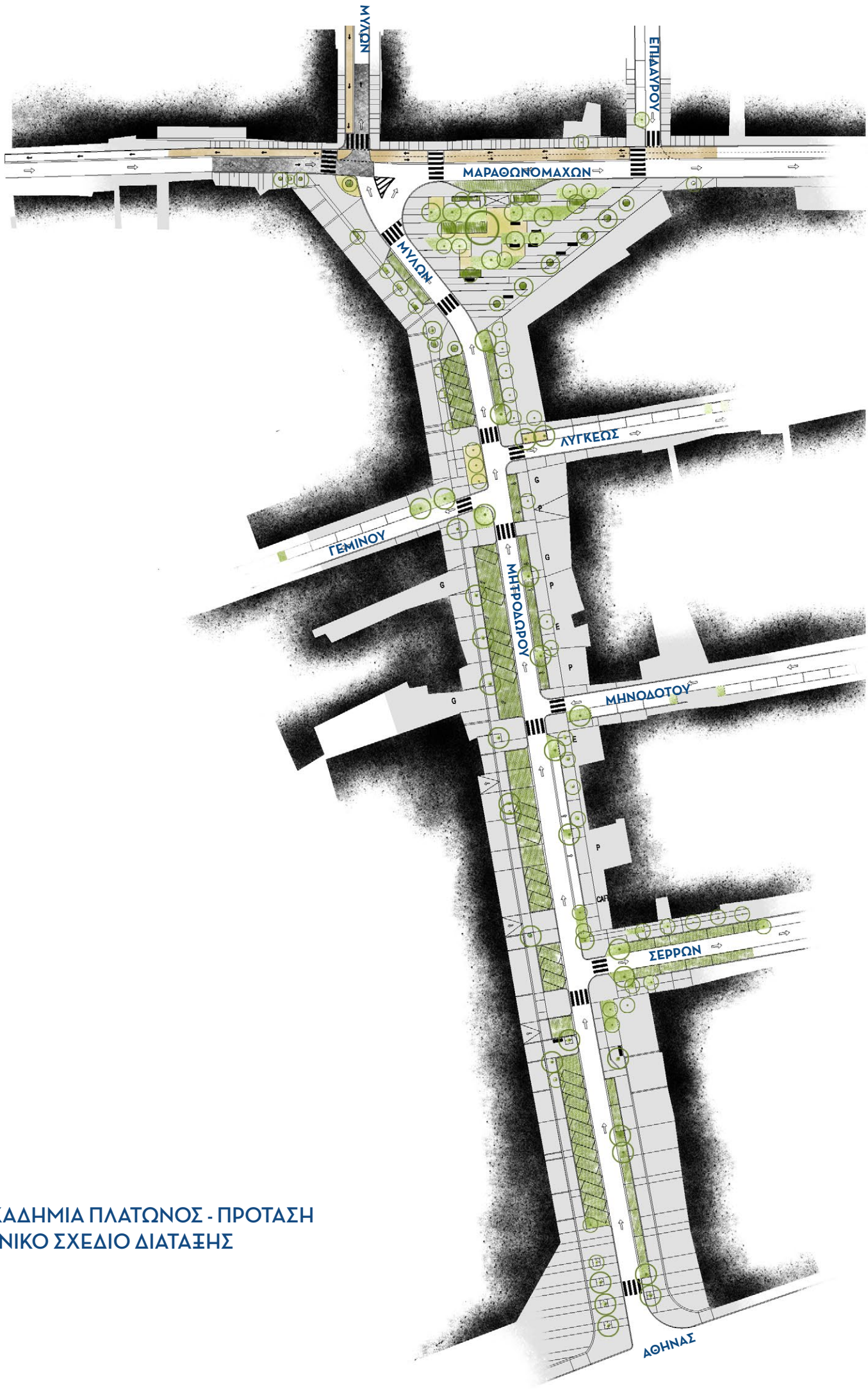
Α.4.1. ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΩΝ ΛΩΡΙΔΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΕ ΜΙΑ

Α.5.1. ΑΝΑΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΟΔΟΥ ΜΙΑ ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

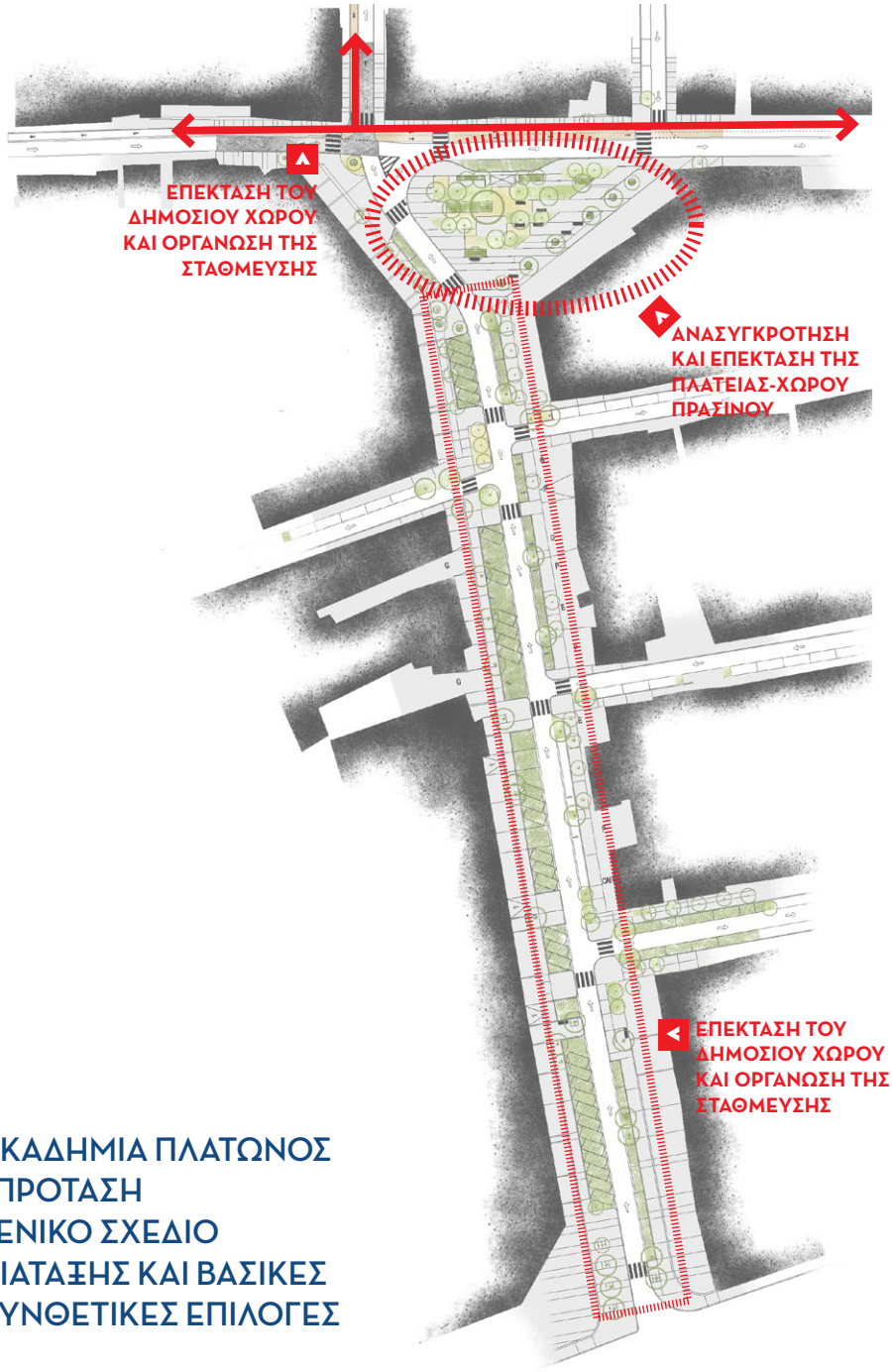
Α.8.1 ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ ΣΤΟ ΙΔΙΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΜΕ ΤΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ Η ΣΕ ΕΝΔΙΑΜΕΣΟ ΕΠΙΠΕΔΟ Η ΕΠΙ ΤΟΥ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

Β.7.1 ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ ΜΕ ΒΑΤΕΣ ΠΡΑΣΙΕΣ ΚΑΘΑΡΕΣ ΕΜΠΟΔΙΩΝ

Γ.1.1 ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ ΔΙΠΛΗΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΜΕ ΧΑΜΗΛΟ ΚΡΑΣΠΕΔΟ ΠΛΑΤΟΣ 0,30Μ-0,70Μ ΚΑΙ ΦΥΤΕΥΣΗ



ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΠΛΑΤΩΝΟΣ - ΠΡΟΤΑΣΗ
ΓΕΝΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΔΙΑΤΑΞΗΣ



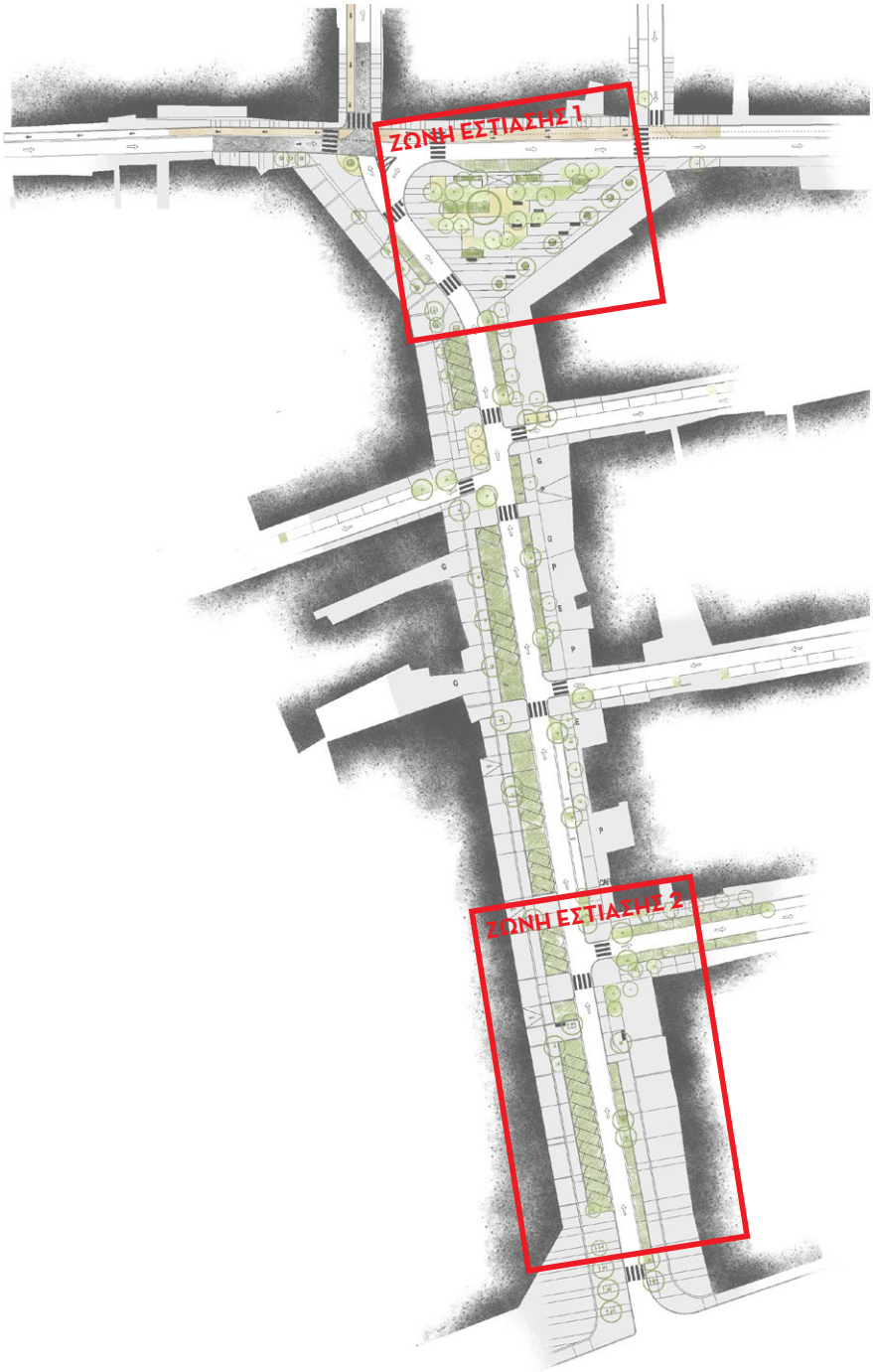
ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΠΛΑΤΩΝΟΣ - ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΕΝΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΔΙΑΤΑΞΗΣ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΣΥΝΘΕΤΙΚΕΣ ΕΠΙΛΟΓΕΣ

σε όλο τους το μήκος, αλλά και στις διασταυρώσεις

- τον καθαρισμό των πεζοδρομίων από κάθε είδους εμπόδια
- την διευκόλυνση της εγκάρσιας διάσχισης των οδών

Για να επιτευχθούν τα ανωτέρω:

- οι οδοί Μητροδώρου και Μαραθονομάχων, από διπλής κατεύθυνσης έγιναν μονής, με πλάτος που επαρκεί για την διέλευση του λεωφορείου (προϋπόθεση αποτελεί η τεκμηρίωση της αλλαγής αυτής μέσα από τοπική κυκλοφοριακή μελέτη)
- καταργήθηκε η παράνομη στάθμευση λόγω του προηγούμενου μέτρου
- καταργήθηκαν οι θέσεις στάθμευσης που αντιβαίνουν διατάξεις του ΚΟΚ (κοντά σε διασταυρώσεις, φανάρια, σήματα STOP, διαβάσεις πεζών και στάσεις λεωφορείων)
- καταργήθηκαν οι ανισοσταθμίες στα σημεία των διαβάσεων και πύκνωσαν οι διαβάσεις
- ανασχεδιάστηκαν τα πεζοδρόμια αναφορικά με τα υλικά, τον αστικό εξοπλισμό, τις φυτεύσεις και τον οδοφωτισμό



3. Ένταξη του ποδηλάτου στην ζωή της περιοχής. Για να επιτευχθεί αυτό δημιουργήθηκε δίκτυο ποδηλατοδρόμων και ποδηλατικών διαδρομών σύμφωνα με τον υπερκείμενο σχεδιασμό, επί των οδών Μύλων και Μαραθωνομάχων. Το δίκτυο αποτελείται από:

- ποδηλατόδρομους αποκλειστικής χρήσης διπλής κατεύθυνσης (Μαραθωνομάχων)
- ποδηλατόδρομους αποκλειστικής χρήσης μονής κατεύθυνσης (Μύλων και Μαραθωνομάχων)
- δρόμους ήπιας κυκλοφορίας κοινής χρήσης ΙΧ και ποδηλάτου (Μητροδώρου, Μύλων, Μαραθωνομάχων)

Οι ποδηλατόδρομοι μονής κατεύθυνσης χρησιμοποιήθηκαν σε οδούς που δεν διέθεταν το αναγκαίο πλάτος για την κατασκευή ποδηλατόδρομου διπλής κατεύθυνσης, οι οποίες παράλληλα χαρακτηρίζονται από ήπια κυκλοφορία οχημάτων και μπορούν έτσι να υποδεχτούν την ομόρροπη κατεύθυνση του ποδηλάτου σε κοινό οδόστρωμα με τα μηχανοκίνητα μέσα. Για την ενίσχυση της ήπιας κυκλοφορίας, οι οδοί αυτές μπορούν να πλακοστρωθούν

με κυβόλιθους ή άλλα, αντίστοιχης υφής, υλικά, έτσι ώστε να γίνεται σαφής η αλλαγή προτεραιότητας από τα μηχανοκίνητα στα μη μηχανοκίνητα μέσα. Στους δρόμους αυτούς οι ποδηλατόδρομοι μονής κατεύθυνσης λειτουργούν ως contra flow αποκλειστικές λωρίδες κυκλοφορίας και διαχωρίζονται από την λοιπή κυκλοφορία με διαχωριστικά ελάχιστου πλάτους (30 εκ). Στους δρόμους που χωροθετήθηκαν ποδηλατόδρομοι, καταργήθηκε πλήρως η στάθμευση λόγω έλλειψης επαρκούς χώρου.

4. Διασφάλιση της διέλευσης της Δημόσιας Συγκοινωνίας. Με τα μέτρα που λαμβάνονται κατά της παράνομης στάσης/στάθμευσης, η οποία αποτελεί το σημαντικότερο εμπόδιο για την ομαλή διέλευση των λεωφορείων δεδομένης και της απουσίας κυκλοφοριακής συμφόρησης, η δημόσια συγκοινωνία πριμοδοτείται έναντι της αυθαίρετης και υπέρμετρης χρήσης του ΙΧ και διασφαλίζεται η ομαλή διέλευσή της από την περιοχή μελέτης.

5. Διαχείριση της Στάθμευσης. Το πρόβλημα της παράνομης στάσης/στάθμευσης αντιμετωπίζεται:

- με διαπλάτυνση των πεζοδρομίων στους κόμβους έτσι ώστε να μην αφήνονται ελεύθερες επιφάνειες του οδοστρώματος που δεν χρησιμεύουν στην κίνηση των οχημάτων
- με περιορισμό των λωρίδας κυκλοφορίας στα 3-4 μ. για αποτροπή του διπλοπαρκαρίσματος
- με προσφορά ειδικών θέσεων σε εσοχή για τα οχήματα που τροφοδοτούν ή επισκευάζονται από τα συνεργεία της περιοχής, έτσι ώστε να μην σταθμεύουν στα πεζοδρόμια και τις πρασιές. Το μέτρο θα πρέπει να συνοδευτεί από κατάλληλη διαμόρφωση και αστυνόμευση των πεζοδρομίων.

Στην οδό Μαραθωνομάχων, διασφαλίζεται επιπλέον ειδικός χώρος τερματικού λεωφορείων σε εσοχή.

Δεδομένης της διαμόρφωσης διαγώνιων θέσεων στάθμευσης σε όλη την Μητροδώρου, αντισταθμίζεται έτσι μεγάλος αριθμός θέσεων που καταργήθηκαν στις άλλες οδούς της περιοχής παρέμβασης.

6. Ενοποίηση και αναβάθμιση του δημόσιου χώρου. Με την διαπλάτυνση των πεζοδρομίων στους κόμβους, αλλά και με την απλοποίηση του κόμβου Μαραθωνομάχων και Μητροδώρου (ενοποίηση νότιας πλευράς πλατείας με μέτωπα κτιρίων), δημιουργείται μια μεγάλη προσβάσιμη πλατεία, που θα αποτελέσει ένα νέο τοπόσημο για την περιοχή και θα την αναβαθμίσει σημαντικά σε συνδυασμό με τις υπόλοιπες παρεμβάσεις.

ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Οι προτάσεις στοχεύουν στην αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση του αστικού τοπίου γύρω από το Πάρκο της Ακαδημίας Πλάτωνος αλλά και ειδικότερα της συγκεκριμένης περιοχής κατοικίας, με κύριους άξονες την προσπελασιμότητα και περπατησιμότητα του συνόλου των πεζοδρομίων, την κατανόηση από τον σχεδιασμό της ανάγκης πρόσβασης στους ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης και στις παραγωγικές δραστηριότητες, την ιεράρχηση του δικτύου κίνησης και την ενίσχυση της κίνησης των πεζών, την συμβολική και λειτουργική ενοποίηση του δικτύου των πεζοδρομίων με το Πάρκο, την μετατροπή του ανενεργού τριγωνικού χώρου στην συμβολή των οδών Μητροδώρου και Μαραθονωμάχων, σε ενιαίο χώρο πρασίνου και την ένταξή του στο δίκτυο των δημόσιων χώρων και βέβαια την βελτίωση του μικροκλίματος συνολικά.

Η πρόταση εφαρμόζεται σε ένα μήκος 300 περίπου μέτρων και πλάτους 100 μέτρων, περιλαμβάνοντας κυρίως την οδό Μητροδώρου και την οδό Μαραθωνομάχων, καθώς και όλες τις διασταυρούμενες μικρότερες οδούς σε αυτήν την έκταση.

Οι γεωμετρίες, χαράξεις και τα υλικά που προτείνονται είναι ενδεικτικά και βασίζονται σε εμπειρική και φωτογραφική τεκμηρίωση του χώρου, λόγω έλλειψης τοπογραφικού διαγράμματος και στοιχείων υψομετρίας. Αποσκοπούν δε στην εισαγωγή μια ενιαίας αστικής γλώσσας και μιας «τακτοποίησης» του

δημόσιου χώρου, έτσι ώστε αυτός να γίνει περισσότερος ελκυστικός και λειτουργικός, με ταυτόχρονη βελτίωση της αίσθησης θερμικής άνεσης. Επιπλέον οι προτάσεις συνυπολογίζουν σε υπερτοπικό επίπεδο το γεγονός ότι η περιοχή γειτνιάζει με τον αρχαιολογικό χώρο της Ακαδημίας Πλάτωνος, ενώ σε τοπικό εστιάζουν στην μετατροπή ενός αποσπασματικού σήμερα, κενού και αχρησιμοποίητου χώρου σε έναν μεγαλύτερο και σημαντικότερο αστικά δημόσιο χώρο, που θα χρησιμοποιηθεί από κατοίκους και επισκέπτες και θα αναζωογονήσει την κίνηση, ενώ θα συμμετέχει ενεργά στην αστική καθημερινότητα.

Σε όλα τα πεζοδρόμια εξασφαλίζεται ζώνη ελεύθερης διέλευσης πεζών 1,5 μ. για τις μικρές γεωμετρίες δρόμων και τουλάχιστον 2,05 για μεγαλύτερες. Πέραν αυτού του πλάτους, κι επειδή οι διαπλατύνσεις των πεζοδρομίων είναι σημαντικής έκτασης, ενσωματώνονται οι υφιστάμενες φυτεύσεις, ενώ ενισχύονται και με νέες, καθώς εντάσσονται και τα στοιχεία του αστικού εξοπλισμού, εξοπλισμού πληροφόρησης και οδικής ασφάλειας, ανάμεσα από τις φυτεύσεις ή σε ειδική διαφοροποιημένη ως προς την δαπεδόστρωση ζώνη, στην άκρη του πεζοδρομίου και κοντά στο οδόστρωμα και στην παρόδια στάθμευση. Δόθηκε σημασία στην υφιστάμενη κατάσταση, ώστε οι νέες φυτεύσεις και οι καθορισμένες θέσεις στάθμευσης να μην εμποδίζουν την δίοδο προς τους ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης. Οι υφιστάμενες και προτεινόμενες τρύπες των δέντρων καλύπτονται με διάτρητες σχάρες, τετράγωνης κάτοψης σε μεγαλύτερα πλατώματα και κυκλικής κάτοψης όπου υπάρχει στενότητα χώρου, κι έτσι δημιουργείται μια ενιαία γλώσσα καθ΄όλο το μήκος των πεζοδρομίων.

Συμπληρωματικά κι αναφορικά με τα δένδρα όπου είναι εφικτό οι λάκκοι των δένδρων διευρύνονται, ώστε ιδανικά να προσεγγίζουν την διάσταση του 0,80μ, τουλάχιστον κατά τη μία κατεύθυνση. Οποιουδήποτε είδος υπερυψωμένο κράσπεδο γύρω από τα υφιστάμενα δέντρα απομακρύνεται, ώστε το δάπεδο να είναι συνεπίπεδο με τους λάκκους, ενώ σε στενότερα σημεία τοποθετείται εσχάρα, συνεπίπεδα επίσης με το υπόλοιπο δάπεδο. Το διαχωριστικό μπορεί να είναι το βασικό υλικό, το τούβλο κλίνκερ, στραμμένο κάθετα ως προς την υπόλοιπη δαπεδόστρωση ή λωρίδα σκυροδέματος με λεία τελική επιφάνεια, αλλά πάντως υλικό που τοποθετείται συνεπίπεδα με το υπόλοιπο δάπεδο, έτσι ώστε το δάπεδο των πεζοδρομιών να καθαρίσει από τα ανισόσταθμα στοιχεία και να φαίνεται πιο ομοιόμορφο και ελεύθερο εμποδίων. Ο χώρος των πεζοδρομίων επισημαίνεται πως ενισχύεται με νέες φυτεύσεις, σε σειρά με τις υφιστάμενες, ώστε να δημιουργείται η αίσθηση της αλέας και η ενίσχυση της γραμμικότητας και της ευθύγραμμης «κατεύθυνσης».

Πιο συγκεκριμένα στην βασική είσοδο στην περιοχή, την οδό Μητροδώρου, τα πεζοδρόμια διαπλατύνονται και διαμορφώνονται από την μία πλευρά θέσεις στάθμευσης υπό γωνία και από την άλλη, δεδομένου ότι υπάρχουν περισσότερες είσοδοι σε ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης, παρόδια ζώνη στάθμευσης παράλληλα στο πεζοδρόμιο. Όλες οι θέσεις στάθμευσης διαφοροποιούνται ως προς το υλικό τους από τα πεζοδρόμια και το οδόστρωμα. Προτείνεται διάτρητος κυβόλιθος, πολυγωνικού σχήματος, με διάκενο στο κέντρο, το οποίο επιτρέπει την ανάπτυξη ποώδους βλάστησης και χαμηλής χλωρίδας. Το ενιαίο υδατοδιαπερατό δάπεδο της παρόδιας ζώνης στάθμευσης διαχωρίζεται από το κυρίως οδόστρωμα με λωρίδα σκυροδέματος που το εγκιβωτίζει.

Το βασικό ενιαίο δάπεδο προτείνεται να είναι το τούβλο κλίνκερ (τούβλο), για έναν επιπλέον συμβολικό λόγο, ως υλικό που θα κατευθύνει προς τον αρχαιολογικό χώρο της Ακαδημίας Πλάτωνος, αλλά και που συνάδει με τον χαρακτήρα της περιοχής, που συνδέεται με παραγωγικές δραστηριότητες και συνεργεία. Το τούβλο θα συνδυαστεί βέβαια και με άλλα υλικά, όπως λωρίδες διαχωρισμού από σκυρόδεμα και μεγαλύτερα πλατώματα από γαρμπιλοσκρόδεμα με υδροβολή, κυρίως στα σημεία των διαβάσεων και του πλησιάσματος των απέναντι πεζοδρομίων.

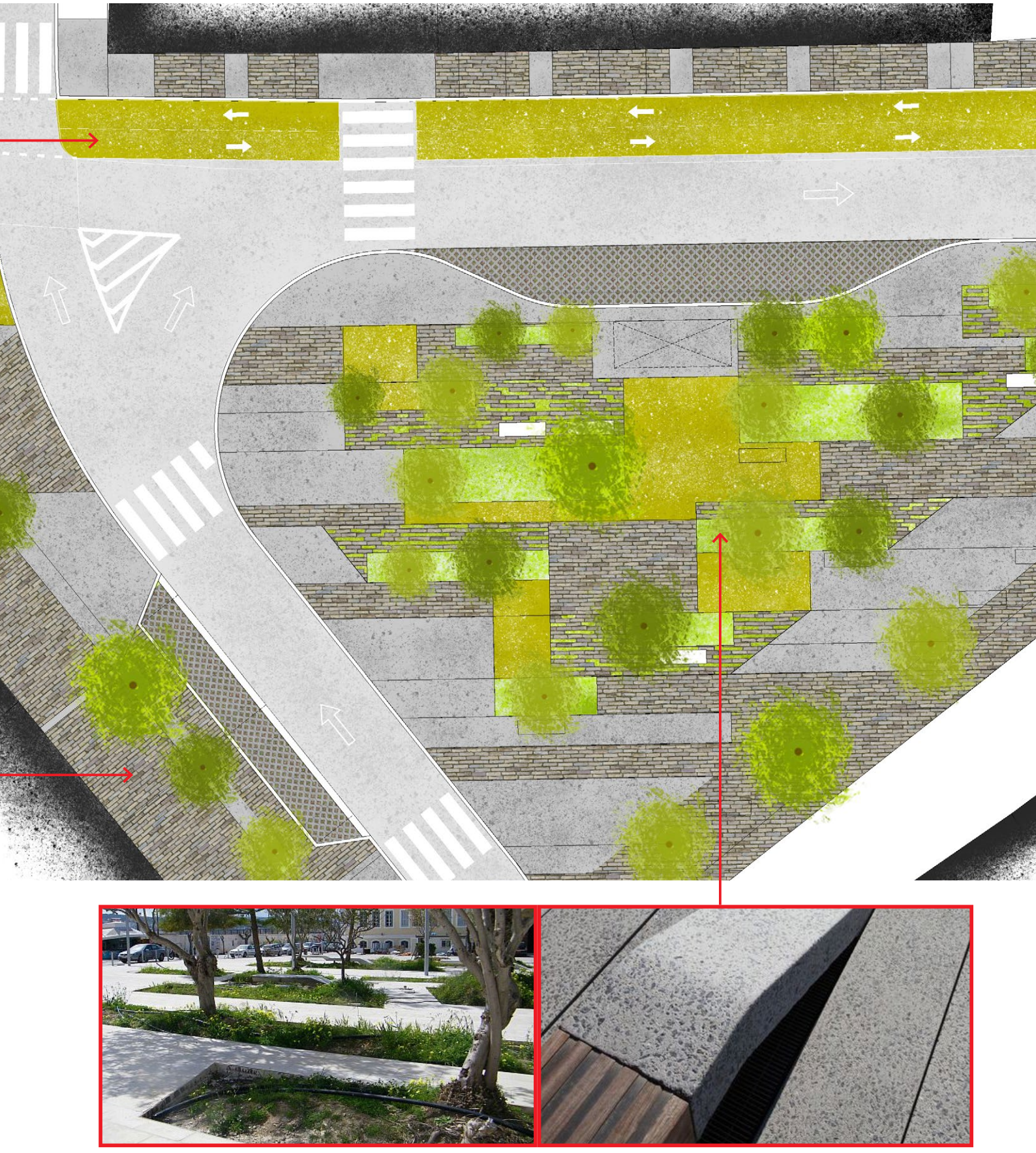
Ο ποδηλατόδρομος αποκλειστικής



ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ ΑΠΟ ΕΓΧΡΩΜΟ ΧΩΜΑΤΙΝΟ ΣΤΑΘΕΡΟΠΟΙΗΜΕΝΟ ΔΑΠΕΔΟ

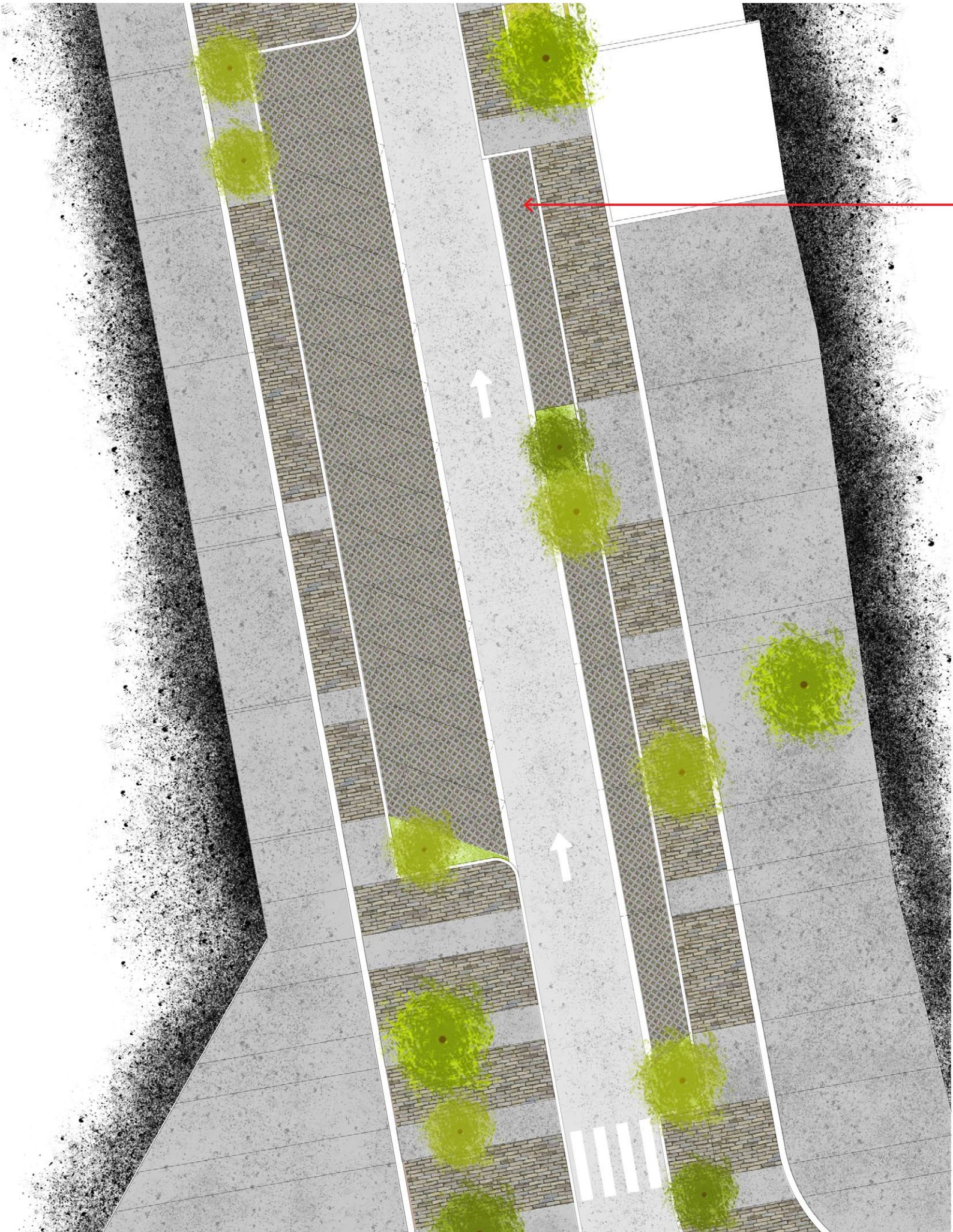


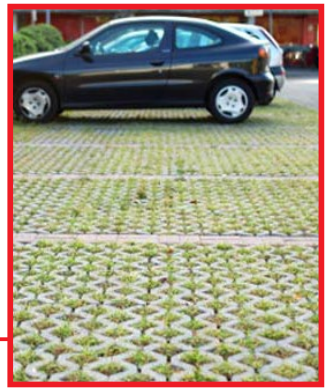
ΧΡΗΣΗ ΤΟΥΒΛΟΥ ΤΥΠΟΥ ΚΛΙΝΚΕΡ ΩΣ ΒΑΣΙΚΟ ΕΝΙΑΙΟ ΔΑΠΕΔΟ ΤΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ ΚΑΙ Ο ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΜΕ ΛΩΡΙΔΕΣ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ ΑΠΟ ΣΚΥΡΟΔΕΜΑ ΚΑΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΠΛΑΤΩΜΑΤΑ ΑΠΟ ΓΑΡΜΠΙΛΟΣΚΡΟΔΕΜΑ ΜΕ ΥΔΡΟΒΟΛΗ.



ΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΜΕ ΤΗΝ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΝΕΩΝ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΝΕΩΝ ΧΩΡΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΦΥΤΕΥΣΕΙΣ ΜΕ ΤΑΥΤΟΧΡΟΝΗ ΕΝΤΑΞΗ ΤΩΝ ΠΑΛΙΩΝ ΔΕΝΔΡΟΣΤΟΙΧΙΩΝ

ΖΩΝΗ ΕΣΤΙΑΣΗΣ 2





ΧΡΗΣΗ ΔΙΑΤΡΗΤΟΥ ΚΥΒΟΛΙΘΟΥ, ΠΟΛΥΓΩΝΙΚΟΥ ΣΧΗΜΑΤΟΣ, ΜΕ ΔΙΑΚΕΝΟ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ, ΤΟ ΟΠΟΙΟ ΕΠΙΤΡΕΠΕΙ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΠΟΩΔΟΥΣ ΒΛΑΣΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΧΑΜΗΛΗΣ ΧΛΩΡΙΔΑΣ. ΤΟ ΕΝΙΑΙΟ ΥΔΑΤΟΔΙΑΠΕΡΑΤΟ ΔΑΠΕΔΟ ΤΗΣ ΠΑΡΟΔΙΑΣ ΖΩΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΔΙΑΧΩΡΙΖΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟ ΚΥΡΙΩΣ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑ ΜΕ ΛΩΡΙΔΑ ΣΚΥΡΟΔΕΜΑΤΟΣ ΠΟΥ ΤΟ ΕΓΚΙΒΩΤΙΖΕΙ

χρήσης διπλής κατεύθυνσης (Μαραθωνομάχων), καθώς και οι ποδηλατόδρομοι αποκλειστικής χρήσης μονής κατεύθυνσης (Μύλων και Μαραθωνομάχων) προτείνεται να είναι από έγχρωμο χωμάτινο σταθεροποιημένο δάπεδο και με τέτοια αναλογία σταθεροποιητών, ώστε το υλικό να μην λασπώνει, να έχει χωμάτινη όψη, να είναι ανθεκτικό, να μην μένουν επάνω σημάδια κατά την χρήση του, και παράλληλα να μην χρειάζεται καμία συντήρηση. Όπως ήδη αναφέρθηκε για την ενίσχυση της ήπιας κυκλοφορίας, ταυτόχρονα οι οδοί αυτές πλακοστρώνονται με κυβόλιθους, έτσι ώστε να γίνεται σαφής η αλλαγή προτεραιότητας από τα μηχανοκίνητα στα μη μηχανοκίνητα μέσα.

Στις διαπλατύνσεις των πεζοδρομίων κοντά σε διαβάσεις και στις γωνίες των οικοδομικών τετραγώνων, δημιουργούνται πλατώματα στάσης, συνήθως από σταθεροποιημένο χώμα, που συνοδεύονται από καθιστικά στοιχεία, ενώ έχει γίνει πρόβλεψη για σκίαση.

Η πρόταση θα ενισχυόταν περισσότερο εάν ήταν εφικτή η ενοποίηση των πρασιών μπροστά από τις κατοικίες ή/ και τα συνεργεία, με την εφαρμογή ενιαίας δαπεδόστρωσης κι απομάκρυνση των ενδιάμεσων διαχωριστικών χαμηλών συνήθως τοιχίων. Ιδιαίτερα στην περιοχή απέναντι από την πλατεία (οδός Μητροδώρου στην συμβολή με οδό Μαραθωνομάχων), όπου η κύρια χρήση είναι κατοικία, κάτι τέτοιο θα έδινε μια ανάσα στον αστικό χώρο, που σε συνέργεια με την νέα διαμόρφωση της πλατείας, θα διεύρυνε ακόμα περισσότερο την αντιληπτική εικόνα και το εύρος του δημόσιου χώρου.

Η άλλοτε αποσπασμένη τριγωνική πλατεία ενοποιείται στη νότια πλευρά της με τα μέτωπα των κτιρίων και δημιουργείται έτσι ένας συνεχής και λειτουργικός πλέον χώρος, που συνδιαλέγεται με το γύρω διαμορφωμένο περιβάλλον και γίνεται πια επισκέψιμος, ενώ δίνεται στην ενεργή χρήση γειτονιάς. Τα υφιστάμενα δένδρα εντός του σημερινού παρτεριού διατηρούνται όλα, αλλά εντάσσονται σε ένα νέο αστικό δάπεδο. Ομαδοποιούνται ανά δύο-τρία, μαζί ή όχι με τα προτεινόμενα ή άλλες φορές απομονώνονται, σε ενιαία χωμάτινα δάπεδα, σε διευρυμένους μακρόστενους λάκκους, παράλληλους προς την οδό Μαραθωνομάχων. Ανάμεσα στα δέντρα διαμορφώνονται μικρότερες υπο-περιοχές στάσης με καθιστικά και κατάλληλο εξοπλισμό. Οι υποπεριοχές ντύνονται με διαφορετικό υλικό από την κυρίως πλατεία, η οποία προσπαθεί να κρατήσει ενιαίο χαρακτήρα με αυτόν των πεζοδρομίων πέριξ, που ως κύριο υλικό έχουν το κλίνκερ τούβλο. Το τούβλο συνδυάζεται σε κάποιες επιφάνειες με χυτό σκυρόδεμα με λευκό τσιμέντο. Κατά τα άλλα επί της πλατείας, αλλά και άλλων πλατωμάτων επί των πεζοδρομίων, γίνεται εισαγωγή περισσότερο υδατοδιαπερατών υλικών, όπως σταθεροποιημένο χώμα ή βατό δάπεδο, με εναλλαγή κυβόλιθων ή τούβλων με πράσινα διάκενα-αρμούς.

Τόσο η χρήση του χωμάτινου σταθεροποιημένου δαπέδου, όσο και των υδατοδιαπερατών υλικών που προτείνονται, σκοπό έχουν να οδηγήσουν τα όμβρια στον υπόγειο υδροφόρο ορίζοντα, και κατ΄ αυτόν τον τρόπο να τον ενισχύσουν, ενώ ταυτόχρονα αποφορτίζουν το δίκτυο των ομβρίων και μειώνουν την αστική θερμοκρασία κατά την θερινή περίοδο.

Όλα τα πεζοδρόμια και στις διαβάσεις διαμορφώνονται ράμπες και οδηγοί τυφλών, έτσι όπως ορίζονται από την νομοθεσία.

Τέλος όλα τα παγκάκια προτείνεται να είναι από σκυρόδεμα με πρόσμιξη λευκού τσιμέντου, τα οποία θα φαίνεται ότι ξεδιπλώνονται από το δάπεδο, σαν το δάπεδο να ανασηκώνεται και να γίνεται καθιστική επιφάνεια. Η βάση του καθιστικού θα είναι από σκυρόδεμα και μπορεί να δεχτεί ενσωματωμένο τον φωτισμό.

Το νότιο τμήμα της πλατείας έχει προβλεφθεί να διασχίζεται από όχημα, σε περίπτωση ανάγκης.

6

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1
ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΕΣ ΛΥΣΕΙΣ

ΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΤΩΝ ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΩΝ ΛΥΣΕΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΜΙΑ ΣΕΙΡΑ ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΘΗΝΑΙΩΝ ΚΑΙ ΣΤΗΡΙΖΕΤΑΙ ΣΤΗΝ ΕΡΓΑΛΕΙΟΘΗΚΗ ΟΠΩΣ ΑΥΤΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΤΗΚΕ ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΟΙ ΛΥΣΕΙΣ ΑΠΟΤΕΛΟΥΝ ΜΙΑ ΣΕΙΡΑ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ ΣΕ ΠΟΛΛΑΠΛΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ, ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΙΣ ΤΥΠΟΛΟΓΙΕΣ ΟΔΩΝ ΠΟΥ ΕΧΕΙ ΑΝΑΠΤΥΞΕΙ Ο ΟΔΗΓΟΣ ΚΑΙ ΤΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ (ΒΛ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2).

Η ΚΑΘΕ ΕΠΙΛΥΣΗ ΞΕΚΙΝΑΕΙ ΜΕ ΤΗΝ ΤΥΠΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΚΑΙ ΜΕ ΜΙΑ ΑΡΙΘΜΗΣΗ ΠΑΝΩ ΣΤΟ ΣΕΝΑΡΙΟ ΤΗΣ ΕΠΙΛΥΣΗΣ.

ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΕΣ ΛΥΣΕΙΣ
(ΣΕΝΑΡΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ)

Α.1. ΠΟΛΥ ΜΙΚΡΟΣ ΔΡΟΜΟΣ - ΣΤΕΝΟ

Α.1.1. Μετατροπή σε πεζόδρομο ή δρόμο ήπιας κυκλοφορίας

Α.2. ΜΙΚΡΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΜΙΚΡΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ ΚΑΙ ΜΙΑ ΛΩΡΙΔΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Α.2.1 Διαπλάτυνση πεζοδρομίου και στις δύο πλευρές του δρόμου – αφαίρεση στάθμευσης

Α.2.2 Διαπλάτυνση πεζοδρομίου και στις δύο πλευρές του δρόμου – διατήρηση λωρίδας στάθμευσης

Α.3. ΜΙΚΡΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΜΙΚΡΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ ΚΑΙ ΔΥΟ ΛΩΡΙΔΕΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Α.3.1. Διαπλάτυνση πεζοδρομίου και περιορισμός σε μια λωρίδα στάθμευσης

Α.4. ΜΙΚΡΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΜΙΚΡΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ ΚΑΙ ΔΕΝΤΡΟΣΤΟΙΧΙΑ

Α.4.1. Διαπλάτυνση πεζοδρομίων και περιορισμών λωρίδων κυκλοφορίας σε μία

Α.5. ΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ ΚΑΙ ΦΥΤΕΥΣΕΙΣ ΕΠΙ ΑΥΤΩΝ ΠΟΥ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ

Α.5.1. Αναδιαμόρφωση οδού με διαπλάτυνση πεζοδρομίου στο χώρο στάθμευσης

Α.6. ΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΦΥΤΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

Α.6.1. Αναμόρφωση οδού με πρόσθετες φυτεύσεις που αποτρέπου την παράνομη στάθμευση

Α.7. ΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΦΥΤΕΥΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΜΠΟΔΙΖΟΥΝ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Α.7.1 Ανασχεδιασμός κίνησης οχημάτων ή μετατροπή σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας

Α.8. ΕΝΤΑΞΗ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ ΜΟΝΗΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ ΣΕ ΜΙΚΡΟ ΔΡΟΜΟ

Α.8.1 Διαμόρφωση ποδηλατόδρομου στο ίδιο επίπεδο με το πεζοδρόμιο ή σε ενδιάμεσο επίπεδο ή επι του οδοστρώματος

Β.1 ΜΕΣΑΙΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΜΙΚΡΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ ΣΕ ΚΕΝΤΡΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

Β.1.1. Συμμετρική διαπλάτυνση πεζοδρομίων και ενσωμάτωση φυτεύσεων και αστικού εξοπλισμού.

Β.1.2. Ασύμμετρη διαπλάτυνση πεζοδρομίων

Β.2 ΜΕΣΑΙΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΔΥΟ ΛΩΡΙΔΕΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΟΕΣ

Β.2.1. Ένταξη ποδηλατοδρόμου και διατήρηση μιας λωρίδας στάθμευσης

Β.2.2. Διαπλάτυνση πεζοδρομίου και αφαίρεση ζωνών στάθμευσης

Β.3 ΜΕΣΑΙΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΣΤΟΑ, ΜΙΚΡΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ ΚΑΙ ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΜΜΜ

Β.3.1. Διαπλάτυνση πεζοδρομίου κατάργηση

Β.4 ΜΕΣΑΙΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΑΝΑΓΚΗ ΠΡΟΣΘΗΚΗΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ

Β.4.1 Μετατροπή σε δρόμο με ποδηλατόδρομο και κατάργηση στάθμευσης.

Β.5. ΜΕΣΑΙΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΕΠΑΡΚΟΥΣ ΠΛΑΤΟΥΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΡΗΣΕΙΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Β.5.1 Μετατροπή σε δρόμο με οριοθετημένο χώρο για καταστήματα σε ζώνη όμορη της πρόσοψής της.

Β.5.2 Μετατροπή σε δρόμο με οριοθετημένο χώρο για καταστήματα ανάμεσα από δέντρα του πεζοδρομίου.

Β.6 ΜΕΣΑΙΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΧΡΗΣΕΙΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΠΟΥ ΚΑΤΑΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΤΟΝ ΧΩΡΟ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΤΩΝ ΠΕΖΩΝ

Β.6.1 Μετατροπή σε δρόμο με ένταξη χώρου για τα καταστήματα σε ορισμένη ζώνη εντός πεζοδρομίου

Β.7 ΜΕΣΑΙΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΜΗ ΒΑΤΕΣ ΠΡΑΣΙΕΣ

Β.7.1 Διαμόρφωση πεζοδρομίων με βατές πρασιές καθαρές εμποδίων

Β.8 ΜΕΣΑΙΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΜΗ ΕΝΤΑΓΜΕΝΗ ΣΤΑΣΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ

Β.8.1. Διαπλάτυνση πεζοδρομίου στο σημείο στάσης λεωφορίου

Γ.1. ΜΕΓΑΛΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΜΙΚΡΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ ΚΑΙ ΕΝΤΑΞΗ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ

Γ.1.1 Ποδηλατόδρομος διπλής κατεύθυνσης και διαχωρισμός με χαμηλό κράσπεδο πλάτος 0,30μ-0,70μ και φύτευση

Γ.2. ΜΕΓΑΛΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΚΑΙ ΕΝΤΑΞΗ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ

Γ.2.1 Ποδηλατόδρομοι μονής κατεύθυνσης σε κάθε πεζοδρόμιο και διαχωρισμός με χαμηλό κράσπεδο πλάτους 0,30μ-0,70μ και φύτευση

Γ.3 ΜΕΓΑΛΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟ ΑΝΑΜΕΣΑ ΣΤΗΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΚΑΙ ΤΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

Γ.3.1 Αντιμετάθεση στάθμευσης και ποδηλατόδρομου

Γ.4. ΜΕΣΑΙΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΠΑΝΩ ΣΤΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ ΕΚΑΤΕΡΩΘΕΝ ΤΗΣ ΟΔΟΥ Η ΜΕ ΔΙΠΛΟΠΑΡΚΑΡΙΣΜΑ

Γ.4.1-Γ.4.2. Μετατροπή σε δρόμο με προστατευόμενη νησίδα

*ΛΕΖΑΝΤΑ

- ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ
- ΦΥΤΕΥΣΗ
- ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ
- ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ
- ΠΑΡΟΔΙΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ
- ΜΜΜ
- ΧΡΗΣΗ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΨΥΧΗΣ
- ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΟ ΙΧ
- ΕΝ ΚΙΝΗΣΕΙ ΙΧ

*ΓΕΩΜΕΤΡΙΕΣ ΔΡΟΜΩΝ

ΜΙΚΡΟΣ ΔΡΟΜΟΣ (<6,0Μ)

ΜΕΣΑΙΟΣ ΔΡΟΜΟΣ (<6,0-12,0Μ)

ΜΕΓΑΛΟΣ ΔΡΟΜΟΣ(>12,0Μ)

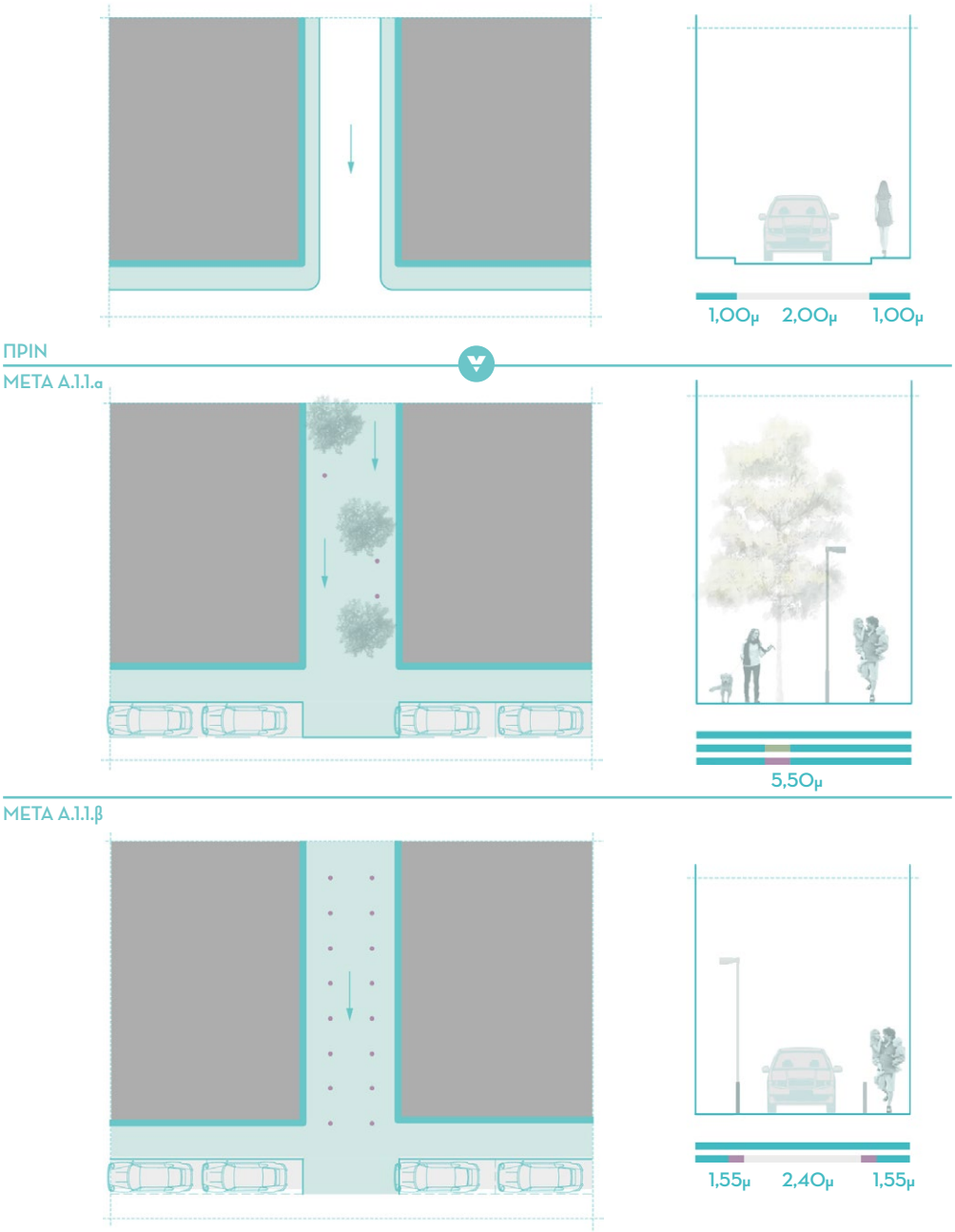
Α.1 ΠΟΛΥ ΜΙΚΡΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ‘Η ΣΤΕΝΟ

Πρόκειται για πολύ μικρό δρόμο (<6,0μ) με μια λωρίδα κίνησης και εκατέρωθεν πολύ μικρά πεζοδρόμια. Τα αυτοκίνητα σταθμεύουν πάνω στο πεζοδρόμιο και δεν υπάρχουν δέντρα.

Α.1.1 ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΣΕ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟ ‘Η ΔΡΟΜΟ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Προτείνεται η πεζοδρόμηση με την προσθήκη δενδροστοιχιών κατά μήκος της νέας διαμόρφωσης καθώς και την εισαγωγή αστικής επίπλωσης. Οι φυτεύσεις και ο εξοπλισμός δεν θα πρέπει να εμποδίζουν την κίνηση των οχημάτων προς τις ιδιοκτησίες τους.

Στην περίπτωση μετατροπής σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας η κίνηση των οχημάτων οριοθετείται με χαμηλά κολωνάκια.





ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΣΤΕΝΟΥ ΔΡΟΜΟΥ ΣΤΟ ΓΚΥΖΗ

© ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΟΔΗΓΟΥ

Α.2 ΜΙΚΡΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΜΙΚΡΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ ΚΑΙ ΜΙΑ ΛΩΡΙΔΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

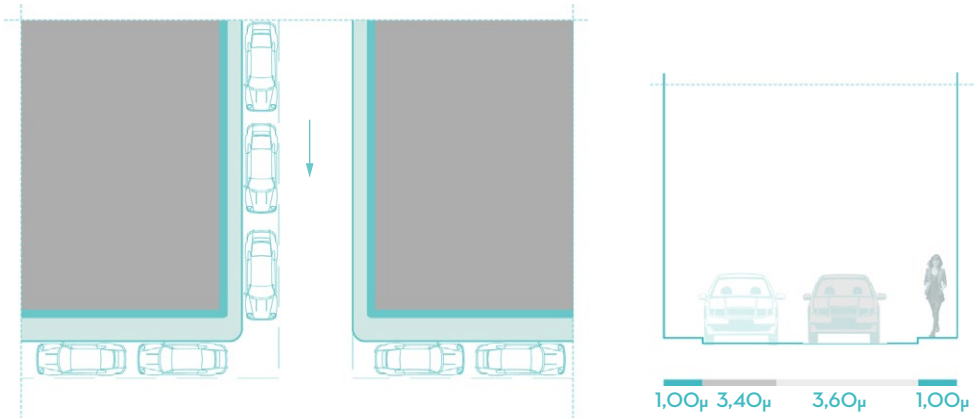
Πρόκειται για μικρό δρόμο 6,0-9,0 μ, με μια λωρίδα κίνησης και εκατέρωθεν πολύ μικρά πεζοδρόμια της τάξεως του 1 μέτρου. Υπάρχει παρόδια στάθμευση στην μία πλευρά και δεν υπάρχουν δέντρα.

Α.2.1 ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΔΥΟ ΠΛΕΥΡΕΣ-ΑΦΑΙΡΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Προτείνεται η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, ώστε να διασφαλίζουν το πλάτος των 2,05 μ το καθένα και η αφαίρεση της παρόδιας στάθμευσης. Το πλάτος των πεζοδρομίων περιλαμβάνει τον αστικό εξοπλισμό, που τοποθετείται στην άκρη του δίπλα στο κράσπεδο, ενώ αφήνεται ελεύθερο πλάτος όδευσης 1,50 μ.

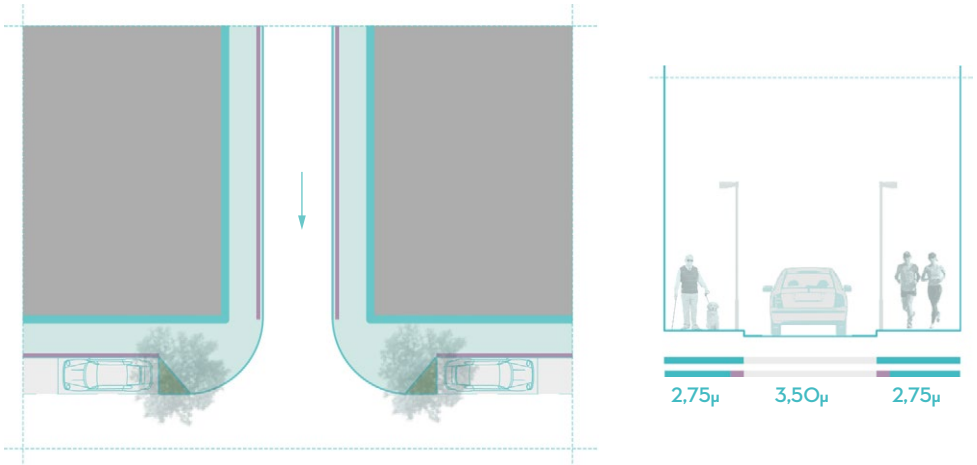
Α.2.2 ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΔΥΟ ΠΛΕΥΡΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΤΗΣ ΛΩΡΙΔΑΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Προτείνεται η διαπλάτυνση των δύο πεζοδρομίων, ώστε να διασφαλίζουν το πλάτος του 1,50 μ το καθένα και η παρόδια στάθμευση, να παραμείνει στην μία πλευρά.
Στην περίπτωση του πεζοδρομίου της παρόδιας στάθμευσης ο αστικός εξοπλισμός και η σήμανση κατεβαίνει στο επίπεδο του οδοστρώματος, ανάμεσα από τις θέσεις στάθμευσης. Ανάμεσα από τις θέσεις στάθμευσης μπορεί να προβλεφθεί και δενδροφύτευση, επίσης στο επίπεδο του οδοστρώματος. Το πεζοδρόμιο που δεν έχει παρόδια στάθμευση παραλαμβάνει τον εξοπλισμό σήμανσης αναρτημένο από τις ιδιοκτησίες.Το πεζοδρόμιο μπορεί να βρίσκεται στο ίδιο επίπεδο με το οδόστρωμα, από το οποίο διαχωρίζεται με χαμηλά επαναλαμβανόμενα στοιχεία.

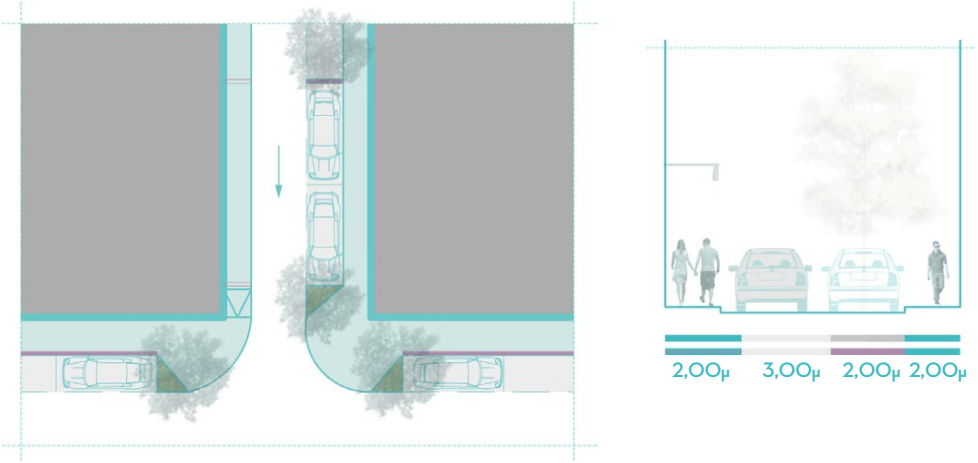


ΠΡΙΝ

ΜΕΤΑ Α.2.1



ΜΕΤΑ Α.2.2



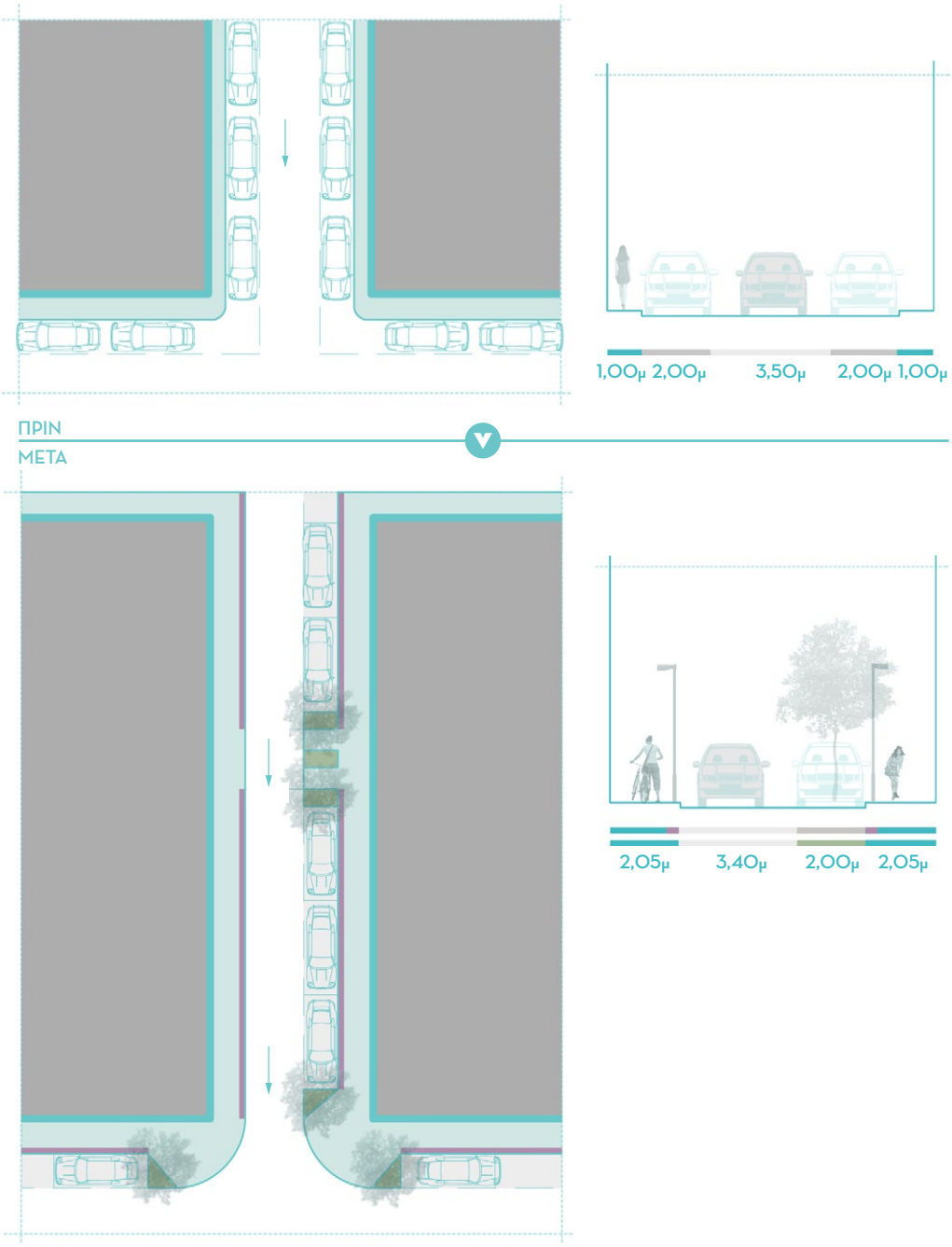
Προτείνεται η διαφοροποίηση του δαπέδου του πεζοδρομίου, που βρίσκεται στο ίδιο επίπεδο με το οδόστρωμα, καθώς και η διαφοροποίηση του δαπέδου στον χώρο της παρόδιας στάθμευσης.

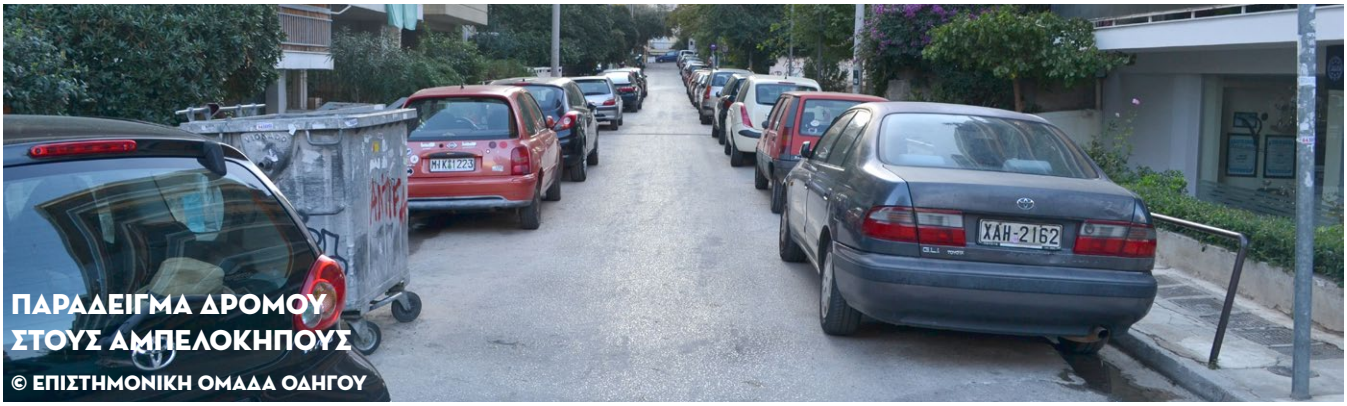
Α.3 ΜΙΚΡΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΜΙΚΡΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ ΚΑΙ ΔΥΟ ΛΩΡΙΔΕΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Πρόκειται για δρόμο με μια λωρίδα κίνησης και εκατέρωθεν πολύ μικρά πεζοδρόμια της τάξεως του ενός μέτρου. Υπάρχει παρόδια στάθμευση και στις δύο πλευρές του δρόμου, ενώ δεν υπάρχουν δέντρα.

Α.3.1 ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΣΕ ΜΙΑ ΛΩΡΙΔΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Προτείνεται η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, ώστε να διασφαλίζουν το πλάτος των 2,05 μ το καθένα και ο περιορισμός της παρόδιας στάθμευσης στην μία πλευρά του δρόμου. Στην παρόδια στάθμευση, το δάπεδο διαφοροποιείται από αυτό του οδοστρώματος, ενώ στο ίδιο επίπεδο με την παρόδια ή στο επίπεδο του πεζοδρομίου κι ανάμεσα από τις θέσεις στάθμευσης, προβλέπονται φυτεύσεις. Υπολογίζεται ότι στο κέντρο του ΟΤ θα πρέπει να γίνει διαπλάτυνση πεζοδρομίου, ώστε να διασφαλίζεται ασφαλής διάβαση προς την απέναντι πλευρά. Ο εξοπλισμός τοποθετείται στην άκρη του πεζοδρομίου, αφήνοντας πάντοτε το ελεύθερο πλάτος του 1,5μ.



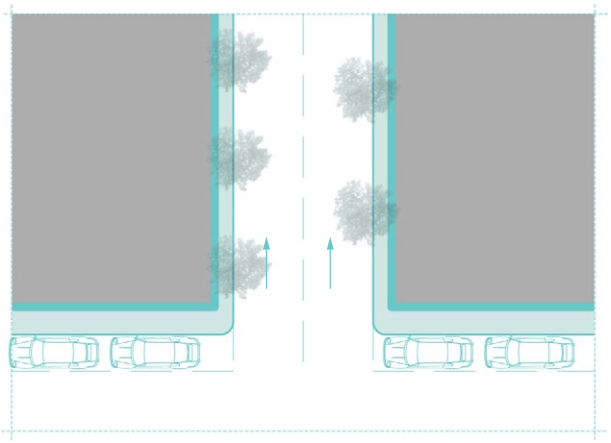


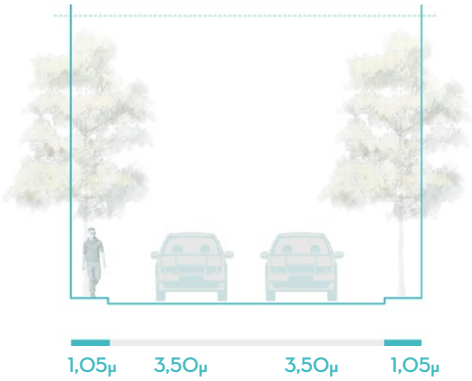
Α.4 ΜΙΚΡΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΜΙΚΡΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ ΚΑΙ ΔΕΝΤΡΟΣΤΟΙΧΙΑ

Πρόκειται για κεντρικό δρόμο γειτονιάς, (≈ 9,00μ) μονής κατεύθυνσης, με δύο λωρίδες κίνησης, χωρίς παρόδια στάθμευση, με δενδροφυτεύσεις και με μικρά πεζοδρόμια, πλάτους ≈ 1,00 μ.

Α.4.1 ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΛΩΡΙΔΩΝ ΣΕ ΜΙΑ

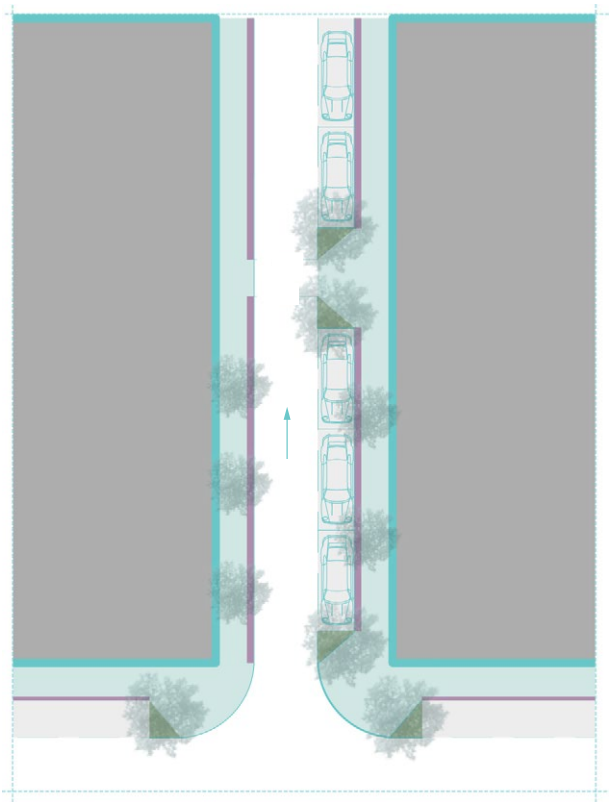
Προτείνεται ο περιορισμός των λωρίδων σε μία (εφ'όσον τεκμηριώνεται η αλλαγή απο τοπική κυκλοφοριακή μελέτη), η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, ώστε να διασφαλίζουν το πλάτος των 2,05 μ και στο ένα από αυτά η τοποθέτηση παρόδιας στάθμευσης, με εναλλαγή φυτεύσεων, που τοποθετείται στο ίδιο πλάτος της παρόδιας στάθμευσης, είτε στο ίδιο επίπεδο με αυτήν, είτε στο επίπεδο του πεζοδρομίου. Υπολογίζεται ότι στο κέντρο του ΟΤ θα πρέπει να γίνει διαπλάτυνση πεζοδρομίου, ώστε να διασφαλίζεται ασφαλής διάβαση προς την απέναντι πλευρά. Ο εξοπλισμός τοποθετείται στην άκρη των πεζοδρομίων, αφήνοντας πάντοτε το ελεύθερο πλάτος του 1,5μ.

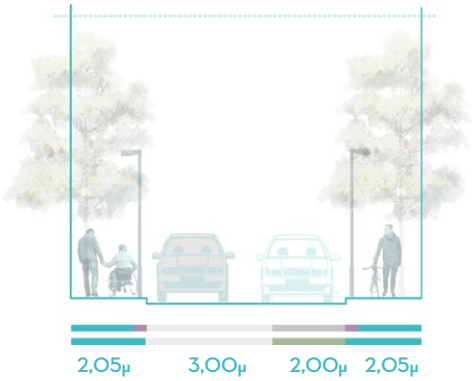




ΠΡΙΝ

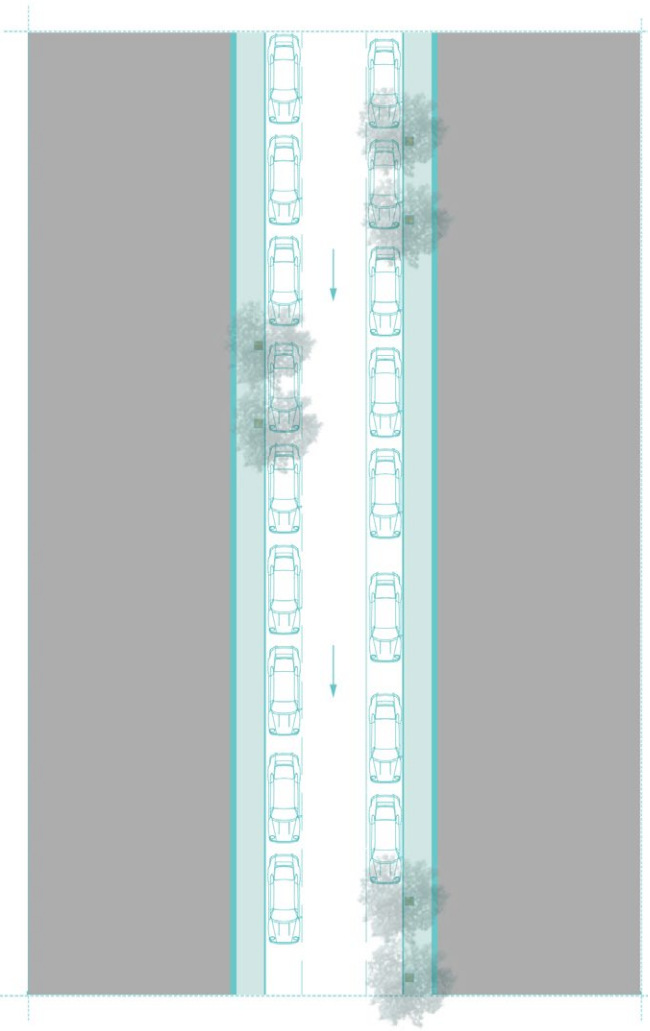
ΜΕΤΑ

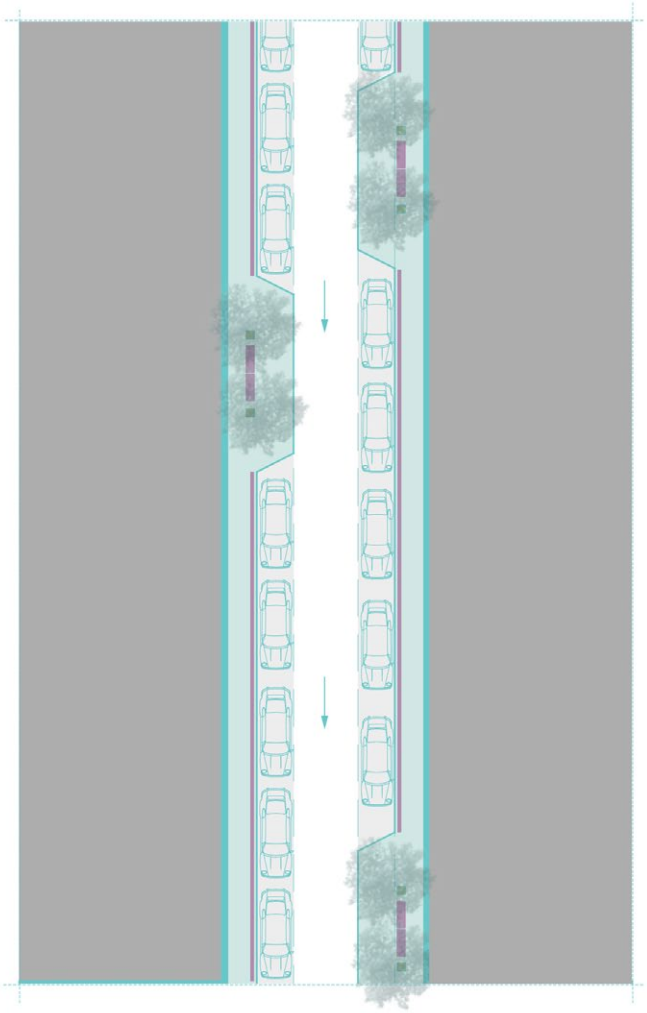


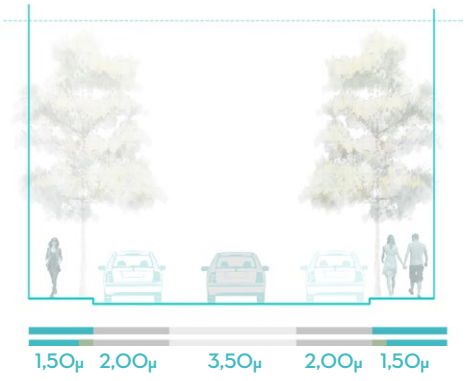


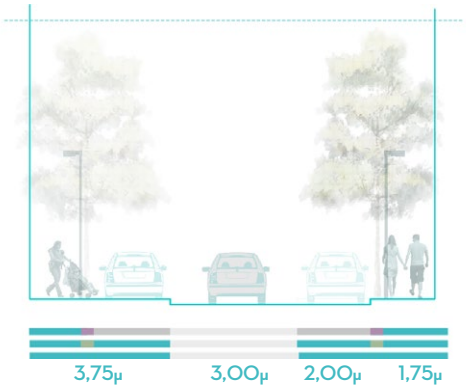
Α.5 ΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ ΚΑΙ ΦΥΤΕΥΣΕΙΣ ΕΠΙ ΑΥΤΩΝ ΠΟΥ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ

Πρόκειται για δρόμο γειτονιάς είτε για πιό κεντρικό δρόμο με πεζοδρόμια, επάνω στα οποία υπάρχει διαμορφωμένη φύτευση που δεν διασφαλίζει το πλάτος του 1,50μ ελεύθερης όδευσης κι εμποδίζει την κίνηση. Υπάρχει ταυτόχρονα παρόδια στάθμευση.









ΠΡΙΝ | ΜΕΤΑ

Α.5.1 ΑΝΑΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΟΔΟΥ ΜΕ ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Προτείνεται αναδιαμόρφωση της οδού, με διαπλάτυνση του πεζοδρομίου στον χώρο στάθμευσης κι ένταξη σε αυτό της υπάρχουσας φύτευσης, έτσι ώστε να διασφαλίζεται η ελεύθερη όδευση πλάτους 1,50 μ. Ιδιαίτερη προσοχή δίνεται στην αύξηση των διαστάσεων των λάκκων των δέντρων. Ο αστικός εξοπλισμός και η σήμανση, εφόσον υπάρχουν τοποθετούνται πέραν του 1,50μ., είτε επί του πεζοδρομίου, είτε επί συγκεκριμένων σημείων στον χώρο παρόδιας στάθμευσης, όταν το πλάτος της οδού δεν επιτρέπει την πρώτη τοποθέτηση.Εξασφαλίζεται παρόδια στάθμευση, εφόσον το πλάτος της οδού το επιτρέπει, στο πλάτος της οποίας μπορούν να ενταχθούν νέες φυτεύσεις, στο επίπεδο του οδοστρώματος. Εφόσον κριθεί απαραίτητο στο επίπεδο του πεζοδρομίου συμπληρώνονται και εμπλουτίζονται οι φυτεύσεις, επιτρέποντας πάντα την ελεύθερη ζώνη όδευσης του 1,50μ.



ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΔΡΟΜΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΟΡΩΣΩΝ

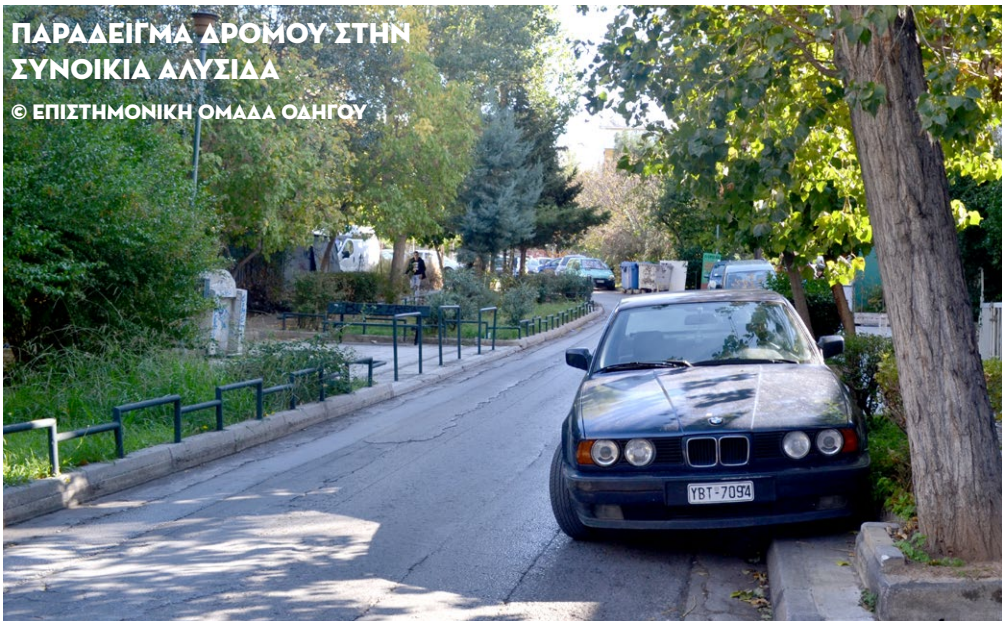
© ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΟΔΗΓΟΥ

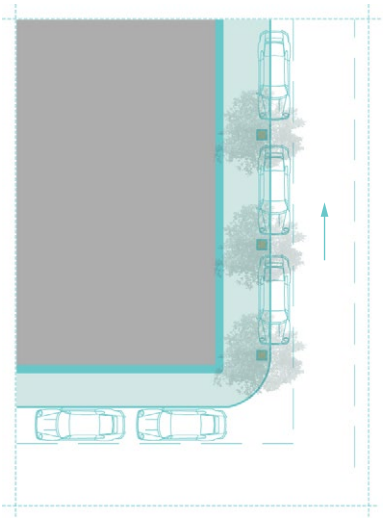
Α.6 ΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΦΥΤΕΥΣΕΙΣ ΠΟΥ ΔΕΝ ΑΠΟΤΡΕΠΟΥΝ ΤΗΝ ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

Πρόκειται είτε για δρόμο γειτονιάς, είτε για πιο κεντρικό δρόμο, όπου η υπάρχουσα φύτευση επί των πεζοδρομίων δεν αποτρέπει την παράνομη στάθμευση.

Α.6.1 ΑΝΑΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΟΔΟΥ ΜΕ ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΦΥΤΕΥΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΠΟΤΡΕΠΟΥΝ ΤΗΝ ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

Προτείνεται η κάλυψη των κενών ανάμεσα στις υπάρχουσες φυτεύσεις με άλλες πρόσθετες σε τέτοιες αποστάσεις, ώστε να αποτρέπουν την παράνομη στάθμευση. Το ίδιο αποτέλεσμα επιτυγχάνεται με την παρεμβολή ειδικών υπερυψωμένων κρασπέδων (αντί για νέες φυτεύσεις) σε κατάλληλες αποστάσεις. Ο εξοπλισμός τοποθετείται ανάμεσα στις φυτεύσεις και πάντα διασφαλίζεται η ελεύθερη όδευση του 1,50μ.

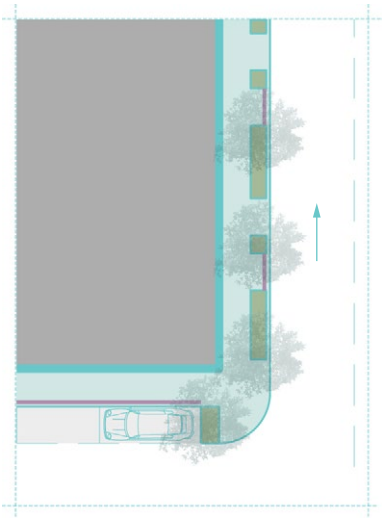






ΠΡΙΝ

ΜΕΤΑ



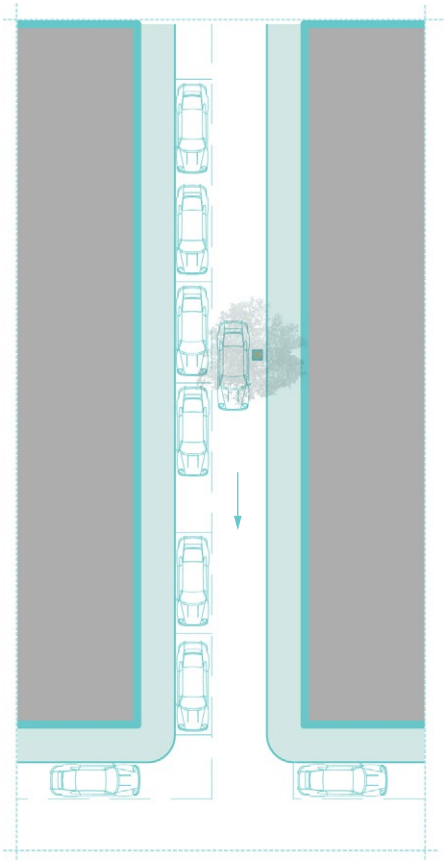


Α.7 ΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΦΥΤΕΥΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΜΠΟΔΙΖΟΥΝ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Πρόκειται για δρόμο γειτονιάς, όπου συμβαίνει η υπάρχουσα φύτευση να εμποδίζει και να δυσκολεύει την κίνηση των οχημάτων.

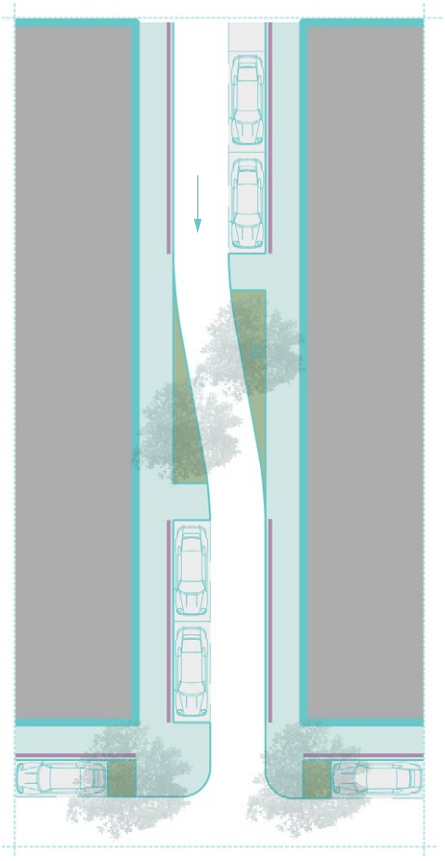
Α.7.1 ΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ Ή ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΣΕ ΔΡΟΜΟ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

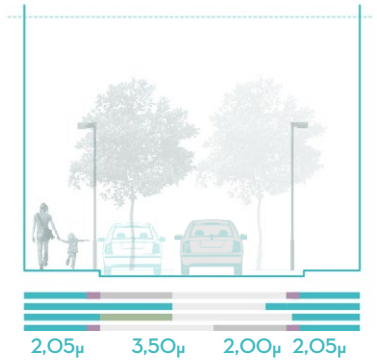
Προτείνεται ο ανασχεδιασμός της κίνησης των οχημάτων, με τέτοιο τρόπο, ώστε να διασφαλίζεται η ομαλή κίνηση τους κατά μήκος του δρόμου, ενώ ταυτόχρονα η υπάρχουσα φύτευση, που πριν ήταν εμπόδιο, να ενταχθεί ομαλά στο νέο σύστημα πεζοδρομίου-παρόδιας στάθμευσης. Τα σημεία αυτά, που περισσότερο αναπροσαρμόζονται, περιλαμβάνοντας την υφιστάμενη φύτευση μπορούν να αποτελέσουν διαπλατύνσεις του πεζοδρομίου, με χώρους στάσης και σκίασης, καθώς και τα ασφαλή σημεία πρόσβασης στο απέναντι πεζοδρόμιο.





ΠΡΙΝ
ΜΕΤΑ





Α.8 ΔΡΟΜΟΣ ΜΙΚΡΗΣ ΓΕΩΜΕΤΡΙΑΣ ΚΑΙ ΕΝΤΑΞΗ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ ΜΟΝΗΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ

Πρόκειται για δρόμο μονής κατεύθυνσης με μικρά πεζοδρόμια και προσθήκη ποδηλατόδρομου.

Α.8.1 ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ ΣΤΟ ΙΔΙΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΜΕ ΤΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ Ή ΣΕ ΕΝΔΙΑΜΕΣΟ ΕΠΙΠΕΔΟ Ή ΕΠΙ ΤΟΥ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

Προτείνεται η μετατροπή δρόμου σε ήπιας κυκλοφορίας κοινής χρήσης ΙΧ και ποδηλάτου καθώς και διαμόρφωση ποδηλατόδρομου αποκλειστικής χρήσης μονής κατεύθυνσης.
Ο ποδηλατόδρομος μονής κατεύθυνσης χρησιμοποιείται εδώ επειδή δεν διατίθεται το αναγκαίο πλάτος για την κατασκευή ποδηλατόδρομου διπλής κατεύθυνσης, ενώ η προυπάρχουσα ήπια κυκλοφορία οχημάτων επιτρέπει την ομόρροπη κατεύθυνση του ποδηλάτου σε κοινό οδόστρωμα με τα μηχανοκίνητα μέσα. Για την ενίσχυση της ήπιας κυκλοφορίας η οδός μπορεί να πλακοστρωθεί με κυβόλιθους ή άλλα υλικά έτσι ώστε να γίνεται σαφής η αλλαγή προτεραιότητας απο τα μηχανοκίνητα στα μη μηχανοκίνητα μέσα.

Ο ποδηλατόδρομος μονής κατεύθυνσης λειτουργεί ως contra flow αποκλειστική λωρίδα κυκλοφορίας και διαχωρίζεται απο τη λοιπή κυκλοφορία με διαχωριστικά ελάχιστου πλάτους 30εκ, ενώ μπορεί να βρίσκεται στο επίπεδο του οδοστρώματος, σε ενδιάμεσο επίπεδο, ή στο επίπεδο του πεζοδρομίου.

Ταυτόχρονα προτείνεται διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και η πλήρης κατάργηση της παρόδιας στάθμευσης λόγω έλλειψης επαρκούς χώρου.



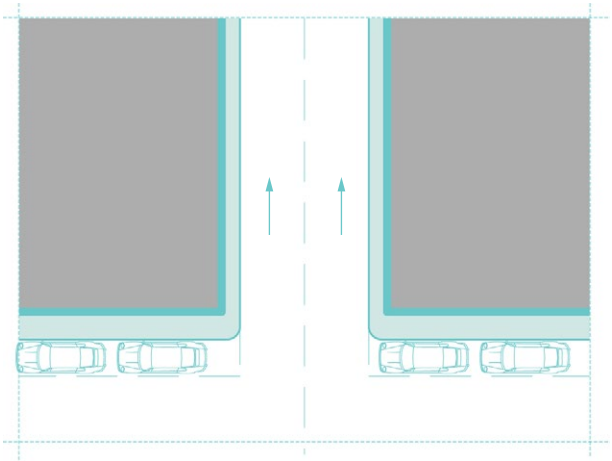
B.1 ΜΕΣΑΙΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΜΙΚΡΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ ΣΕ ΚΕΝΤΡΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

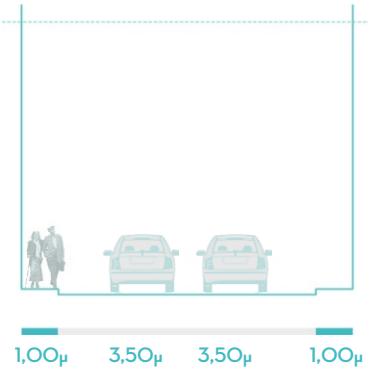
Πρόκειται για δρόμο κεντρικής περιοχής, μονής κατεύθυνσης, με δύο λωρίδες κίνησης, χωρίς επιτρεπόμενη παρόδια στάθμευση, χωρίς δενδροφυτεύσεις και με μικρά πεζοδρόμια, πλάτους μικρότερου του 1 μ.

Β.1.1 ΣΥΜΜΕΤΡΙΚΗ ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ ΚΑΙ ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΦΥΤΕΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ

Εφόσον προβλέπεται από τον υπερκειμενο σχεδιασμό ή τεκμηριώνεται απο τοπική κυκλοφοριακή μελέτη, προτείνεται ο περιορισμός των λωρίδων σε μία και η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων συμμετρικά.

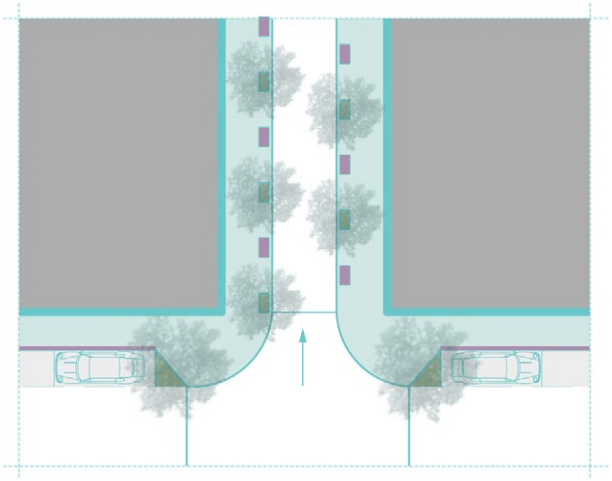
Στα νέα πεζοδρόμια ενσωματόνονται φυτεύσεις και αστικός εξοπλισμός ώστε να διασφαλίζεται η ελεύθερη όδευση του 1,50μ.





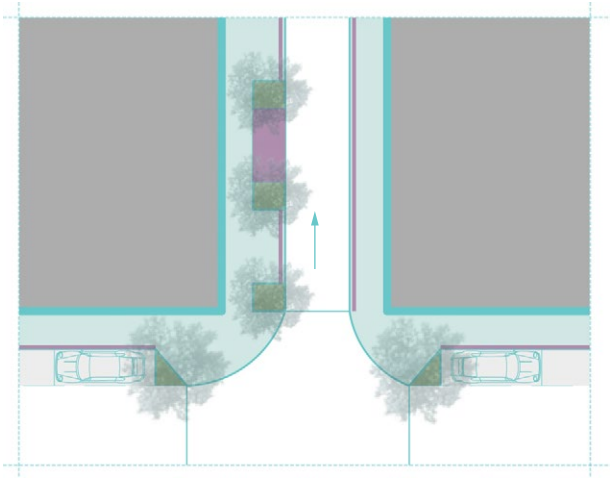
ΠΡΙΝ

ΜΕΤΑ Β.1.1





ΜΕΤΑ Β.1.2





Β.1.2 ΑΣΥΜΜΕΤΡΗ ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ

Προτείνεται ο περιορισμός των λωρίδων σε μία και η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων όχι όμως συμμετρικά. Το ένα από τα δύο πεζοδρόμια διαπλατύνεται ώστε να φτάνει ή να ξεπερνά το πλάτος των 2,05 μ, και πάντως να διασφαλίζει το 1,50μ ελεύθερης όδευσης. Στο πεζοδρόμιο ενσωματώνονται φυτεύσεις σε μεγαλύτερων διαστάσεων λάκκους που εναλλάσονται με τον αστικό εξοπλισμό, ενώ μπορούν να παραλάβουν και ενδιάμεσους χώρους στάσης. Το δεύτερο πεζοδρόμιο διαπλατύνεται τόσο όσο να αφήσει την ελάχιστη λωρίδα όδευσης.



ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΔΡΟΜΟΥ ΣΤΗΝ ΣΥΝΟΙΚΙΑ ΝΕΑΠΟΛΗ

B.2 ΜΕΣΑΙΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΔΥΟ ΛΩΡΙΔΕΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΟΕΣ

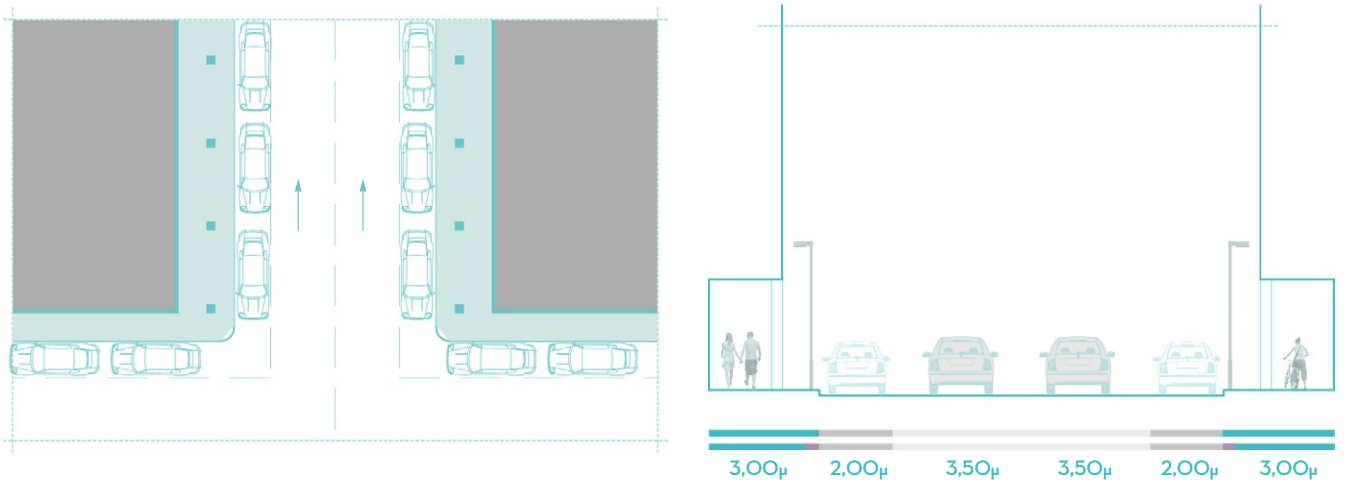
Πρόκειται για δρόμο κεντρικής περιοχής με στοά στις δύο πλευρές του και δύο λωρίδες κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης, με παρόδια στάθμευση και στις δύο πλευρές, χωρίς δενδροφυτεύσεις και με μικρά πεζοδρόμια.

Β.2.1 ΕΝΤΑΞΗ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ ΚΑΙ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΜΙΑΣ ΛΩΡΙΔΑΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Η οδός διαθέτει το αναγκαίο πλάτος για τη δημιουργία ποδηλατόδρομου αποκλειστικής χρήσης διπλής κατεύθυνσης με ταυτόχρονη κατάργηση της μιάς σειράς στάθμευσης και διατήρηση των δύο λωρίδων κυκλοφορίας.

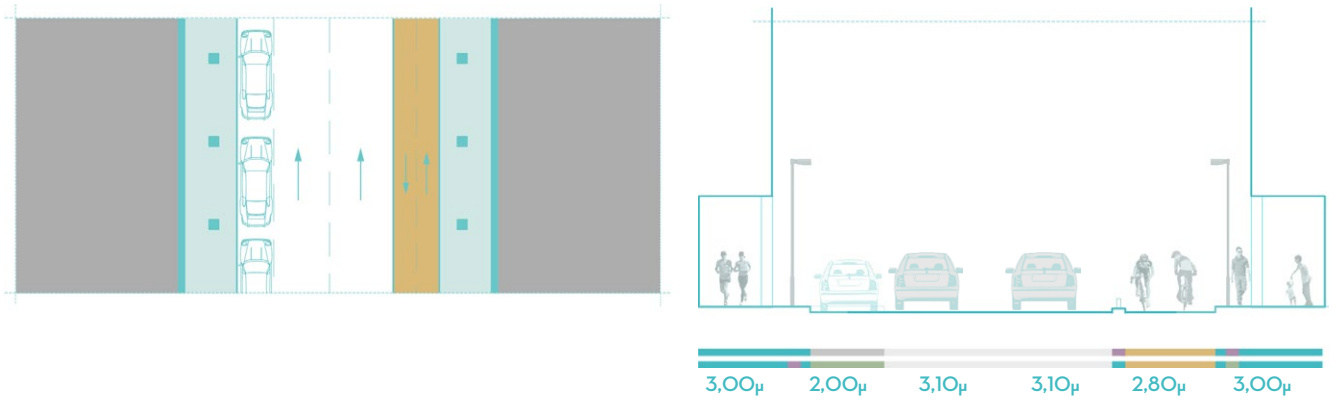
Ο ποδηλατόδρομος διαχωρίζεται απο τη λοιπή κυκλοφορία με διαχωριστικά ελάχιστου πλάτους 30εκ. Στην περίπτωση δρόμου μεγαλύτερης γεωμετρίας το διαχωριστικό μπορεί να παραλάβει και φυτεύσεις.

Δεν κρίνεται απαραίτητη η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων αφού η ελεύθερη κίνηση μπορεί να διασφαλιστεί και μέσω των στοών.



ΠΡΙΝ

ΜΕΤΑ



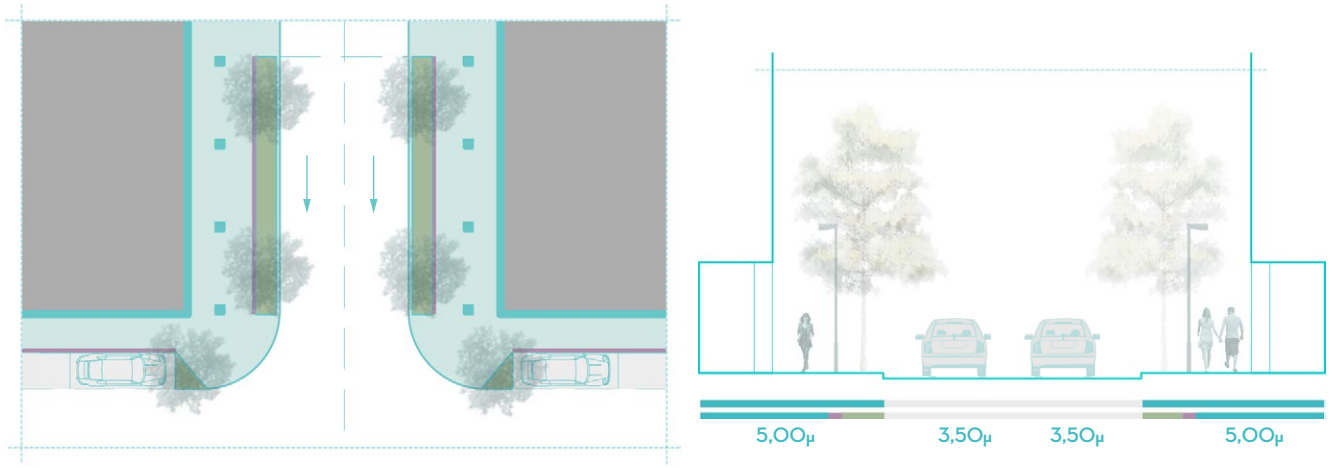
Β.2.2.α, Β.2.2.β ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΙ ΑΦΑΙΡΕΣΗ ΖΩΝΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

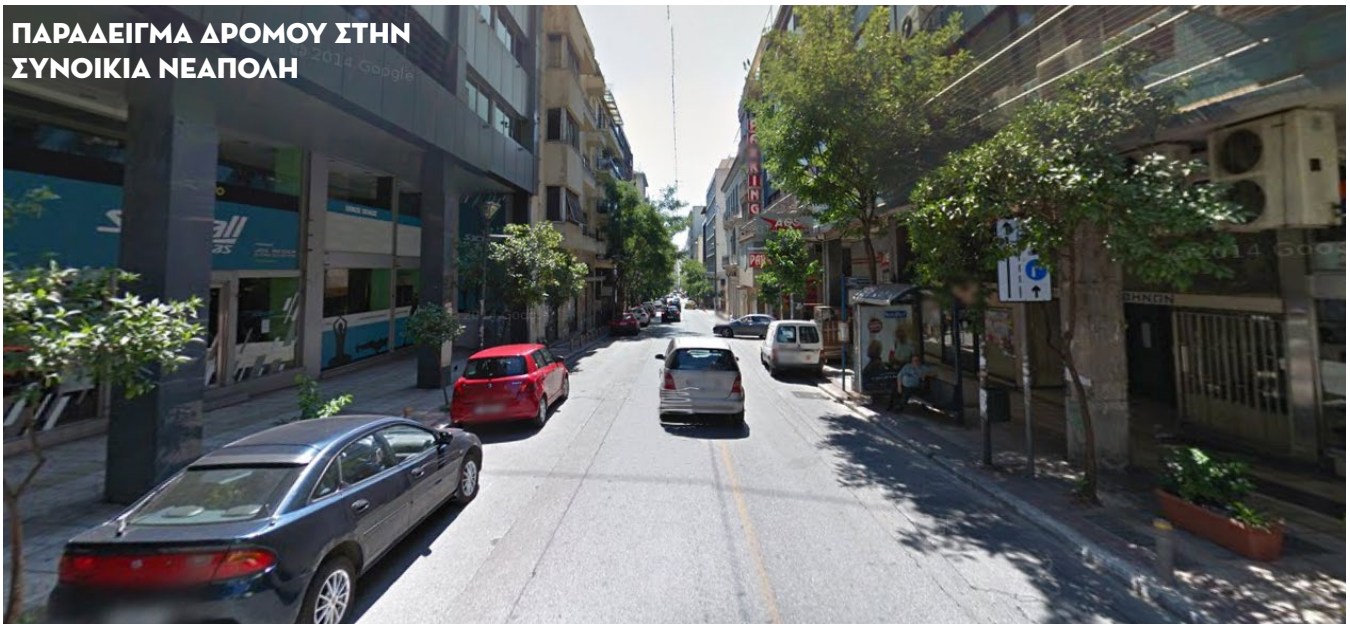
Προτείνεται η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων συμμετρικά και από τις δύο πλευρές, κατά 1,50 μ. έξω από την στοά. Αυτή είναι η ελεύθερη ζώνη όδευσης. Πέραν αυτής τοποθετούνται επαναλαμβανόμενες ή συνεχείς λωρίδες φύτευσης στο επίπεδο του οδοστρώματος ή στο επίπεδο του πεζοδρομίου, έτσι ώστε να αποτρέπουν την παρόδια στάθμευση. Ο εξοπλισμός και η σήμανση τοποθετείται πέραν της ελεύθερης ζώνης όδευσης. Κατά διαστήματα και όπου η φύτευση διακόπτεται, μπορούν να ενσωματωθούν χώροι στάσης και πλατώματα που διασφαλίζουν τη κίνηση των πεζών από το ένα πεζοδρόμιο προς το απέναντι.

ΜΕΤΑ Β.2.2.α



ΜΕΤΑ Β.2.2.β



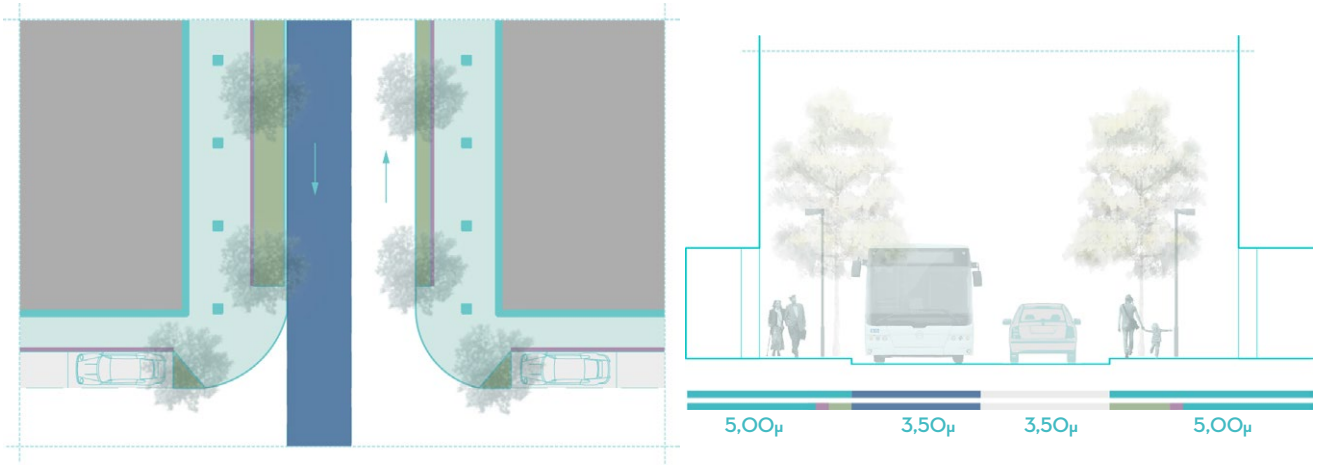


Β.3 ΜΕΣΑΙΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΣΤΟΑ, ΜΙΚΡΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ ΚΑΙ ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΜΜΜ

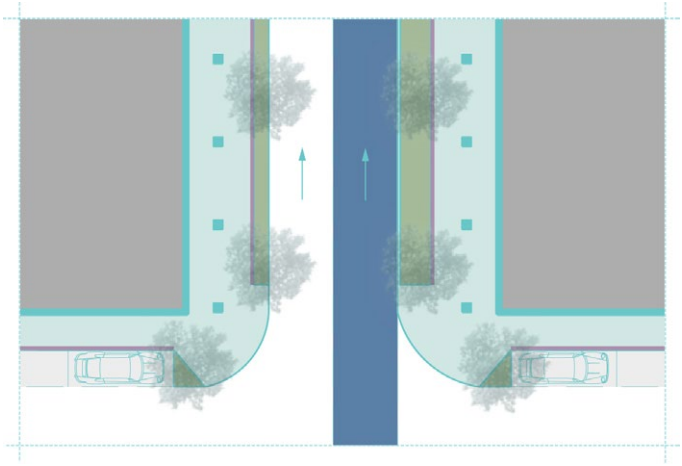
Πρόκειται για δρόμο κεντρικής περιοχής με στοά στις δύο πλευρές του δρόμου, πολύ μικρά πεζοδρόμια, πλάτους περίπου 1μ και δύο λωρίδες κυκλοφορίας. Η παρόδια στάθμευση δεν επιτρέπεται, γεγονός που σήμερα αθετείται καθ' όλο το μήκος της οδού. Τον δρόμο διατρέχει σημαντική λεωφορειακή γραμμή.



ΜΕΤΑ Β.3.1.α



ΜΕΤΑ Β.3.1.β



Β.3.1 ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΕΝΤΑΞΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΛΩΡΙΔΑΣ ΑΝΤΙΘΕΤΗΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ

Πρόκειται για δρόμο κεντρικής περιοχής με στοά στις δύο πλευρές του δρόμου, πολύ μικρά πεζοδρόμια, πλάτους περίπου 1μ και δύο λωρίδες κυκλοφορίας. Η παρόδια στάθμευση δεν επιτρέπεται, γεγονός που σήμερα αθετείται καθ'όλο το μήκος της οδού. Τον δρόμο διατρέχει σημαντική λεωφορειακή γραμμή.

Προτείνεται η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων συμμετρικά και από τις δύο πλευρές, κατά 1,50 μ. έξω από την στοά. Αυτή είναι η ελεύθερη ζώνη όδευσης. Πέραν αυτής τοποθετούνται συνεχείς (για μεγάλο μήκος) λωρίδες φύτευσης στο επίπεδο του πεζοδρομίου, έτσι ώστε να αποτρέπουν την παρόδια στάθμευση είτε επαναλαμβανόμενα ειδικής διατομής υπερυψωμένα κράσπεδα αντί για κολωνάκια.

Ο εξοπλισμός και σήμανση τοποθετείται πέραν της ελεύθερης ζώνης όδευσης. Κατά διαστήματα η φύτευση διακόπτεται, έτσι ώστε να διασφαλίζεται η κίνηση των πεζών από το ένα πεζοδρόμιο προς το απέναντι, αλλά και η χωροθέτηση των στάσεων λεωφορείου.

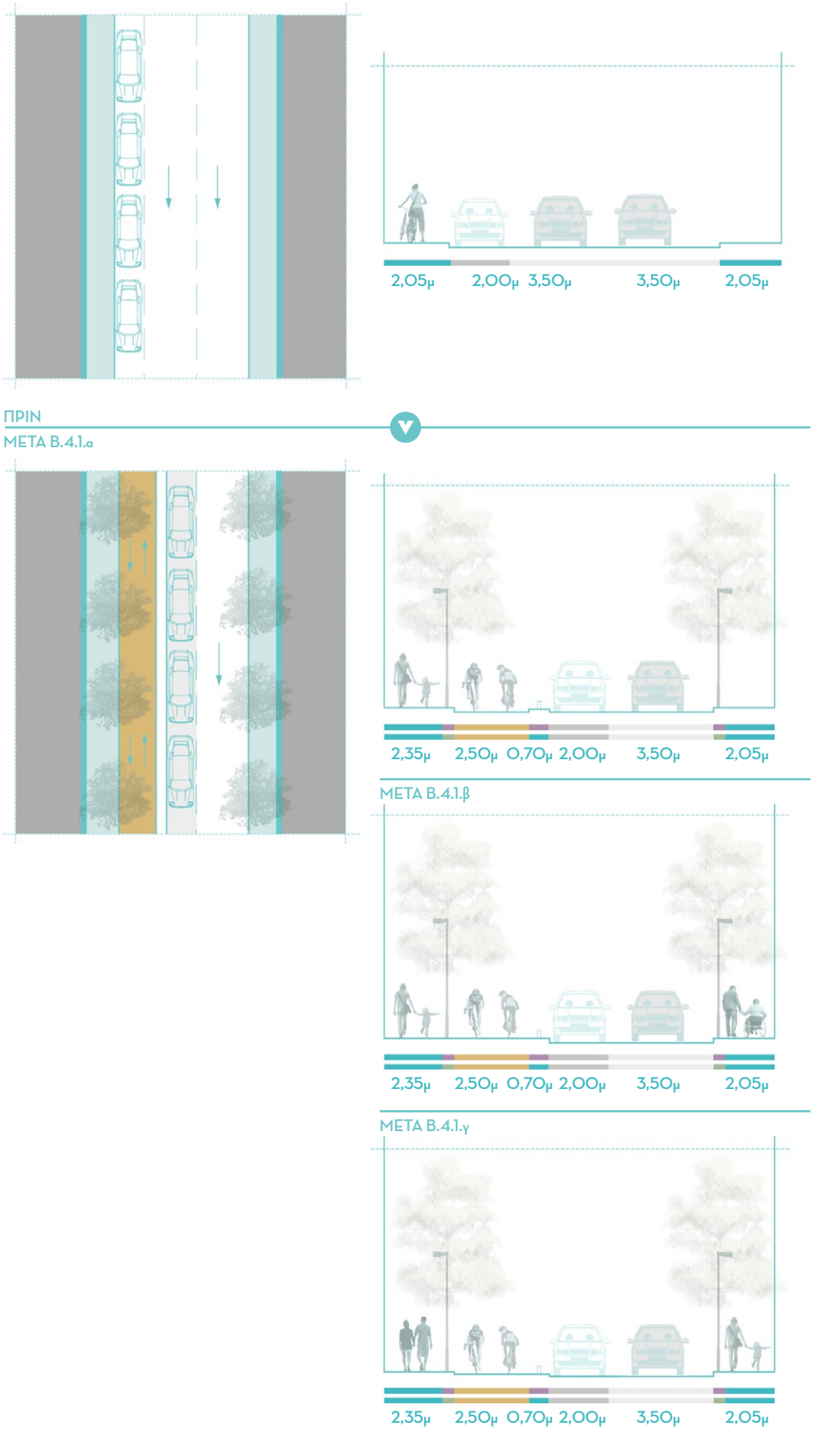
Εφόσον προβλέπεται από τον υπερκειμενο σχεδιασμό ή τεκμηριώνεται απο τοπική κυκλοφοριακή μελέτη, μπορεί να διαμορφωθεί λεωφορειόδρομος αντίθετης κατεύθυνσης και οι λωρίδες γενικής κυκλοφορίας να περιοριστούν σε μία. Ο λεωφορειόδρομος σηματοδοτείται με διαφορετικό χρώμα.

Β.4 ΜΕΣΑΙΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΑΝΑΓΚΗ ΠΡΟΣΘΗΚΗΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ

Πρόκειται για κύριες τοπικές και δευτερεύουσες οδούς με δύο λωρίδες κυκλοφορίας και στάθμευση, για μετακινήσεις σε επίπεδο γειτονιάς, οι οποίες κατ΄ αρχήν έχουν ή στις οποίες μπορεί να εξασφαλιστεί το απαραίτητο πλάτος πεζοδρομίου για κίνηση πεζών. Εφόσον προβλέπεται από τον υπερκειμενο σχεδιασμό η προσθήκη ποδηλατόδρομου, χρησιμοποιούνται τα κατάλληλα εργαλεία για την κατασκευή του.

Β.4.1 ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΣΕ ΔΡΟΜΟ ΜΕ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΤΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Προτείνεται η κατασκευή ποδηλατόδρομου διπλής κατεύθυνσης σε παράθεση με το πεζοδρόμιο στη θέση της λωρίδας στάθμευσης, εφόσον το τελευταίο καλύπτει το πλάτος των 2,05 μ, σε επαφή με την λωρίδα κυκλοφορίας. Η στάθμη που ο ποδηλατόδρομος μπορεί να κατασκευαστεί μπορεί να είναι (α) στο ίδιο επίπεδο με το οδόστρωμα, διαφοροποιημένο ως προς το χρώμα ή/και το υλικό του, με κατάλληλη οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση και με φυσικό διαχωρισμό ως προς την μηχανοκίνητη κυκλοφορία, (β) στο ίδιο επίπεδο με το πεζοδρόμιο, με διαφοροποιημένο είτε το υλικό, είτε το χρώμα, με κατάλληλη οριζόντια σήμανση και στοιχείο ασφάλισης (κολωνάκι) (γ) σε ενδιάμεσο ύψος και με κατάλληλη εναλλαγή υλικών κι επεξεργασία των ορίων, ώστε το ποδήλατο να μπορεί να μετατοπίζεται εύκολα στο πεζοδρόμιο ή στο οδόστρωμα και στοιχείο ασφάλισης. Η τελευταία λύση κρίνεται και ως η βέλτιστη. Ανάμεσα στο πεζοδρόμιο και στον ποδηλατόδρομο τοποθετούνται όλα τα στοιχεία αστικού εξοπλισμού, ενώ για μεγαλύτερα πλάτη τοποθετούνται φυτεύσεις, καθιστικά και χώροι στάσης.



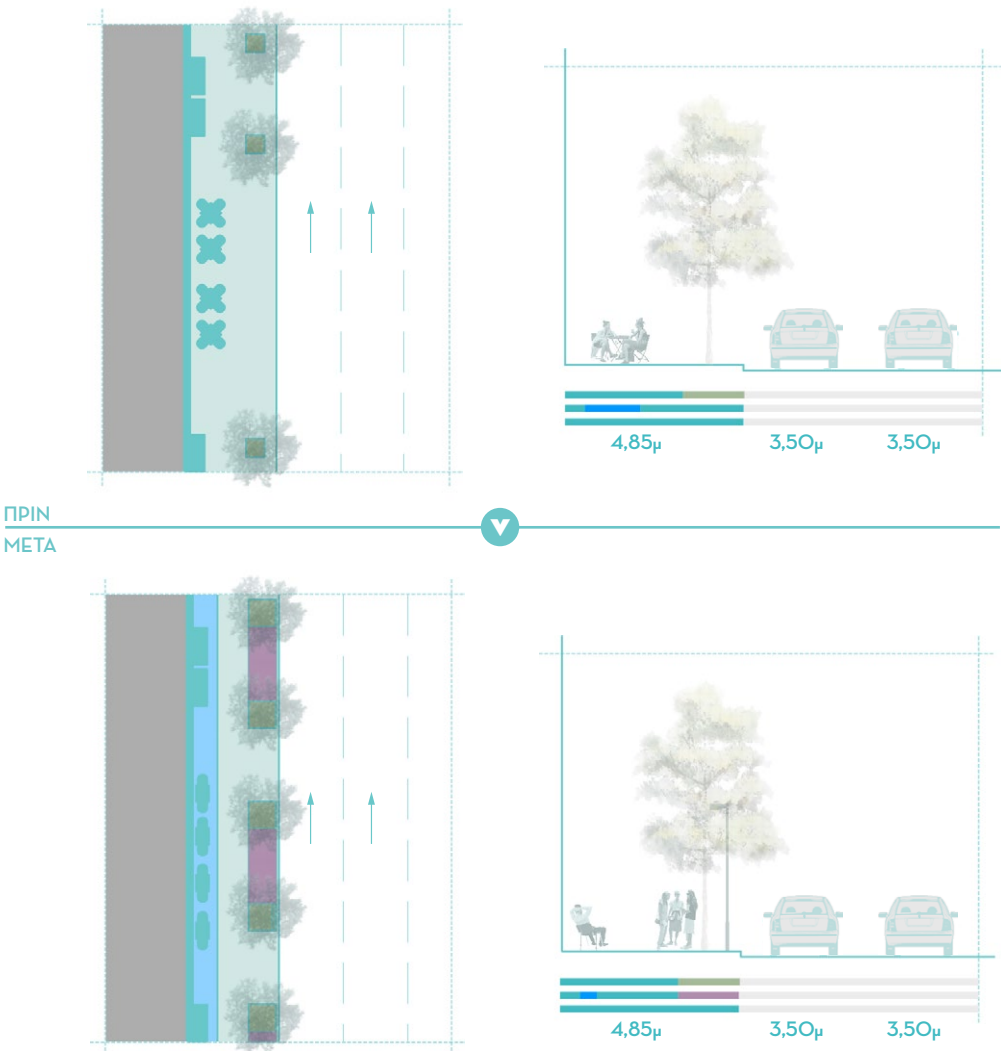
B.5 ΜΕΣΑΙΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΕΠΑΡΚΟΥΣ ΠΛΑΤΟΥΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΡΗΣΕΙΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Πρόκειται για κύριες οδούς τύπου Β, πάνω στις οποίες αναπτύσσεται εμπορική δραστηριότητα και παρατηρείται σε μεγάλο μήκος εναπόθεση και έκθεση εμπορευμάτων σε πεζοδρόμια με επαρκές πλάτος με συνέπεια την δραστική μείωση του ωφέλιμου πλάτους. Επίσης επί των οδών υπάρχει ανάπτυξη καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος και τραπεζοκαθισμάτων με κατάληψη του πεζοδρομίου πέρα απο τα επιτρεπτά όρια.

Β.5.1 ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΣΕ ΔΡΟΜΟ ΜΕ ΟΡΙΟΘΕΤΗΜΕΝΟ ΧΩΡΟ ΓΙΑ ΤΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΣΕ ΖΩΝΗ ΟΜΟΡΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΟΨΗΣ ΤΟΥΣ

Θεωρείται ότι όλες αυτές οι δραστηριότητες επι του πεζοδρομίου δίνουν ενέργεια στον χώρο αυτό, το καθιστούν περισσότερο ενδιαφέρον κι ελκυστικό, αρκεί να μην γίνονται εις βάρος του ζωτικού χώρου των πεζών.

Εφόσον τηρείται το ελάχιστο πλάτος του 1,50μ της ελεύθερης όδευσης των πεζών κι ανάλογα με την γεωμετρία του χώρου προτείνεται η απόδοση χώρου επί της πρόσοψης των εμπορικών καταστημάτων και των καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος, ελάχιστου πλάτους 1μ και μέγιστου αναλογικά με τη γεωμετρία του χώρου. Ο χώρος αυτός διαφοροποιείται ως προς το υλικό δαπεδόστρωσής του από το υλικό του υπό-λοιπου πεζοδρομίου ή επισημαίνεται με κάποιο ειδικό κομμάτι-λωρίδα. Εντός αυτού του πλάτους, όπως ορίζεται κάθε φορά από την γεωμετρία του δρόμου, μπορεί να γίνεται η έκθεση των εμπορευμάτων και η ανάπτυξη των τραπεζοκαθισμάτων.





ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΔΡΟΜΟΥ ΣΤΗ ΣΥΝΟΙΚΙΑ ΠΡΟΜΠΟΝΑ

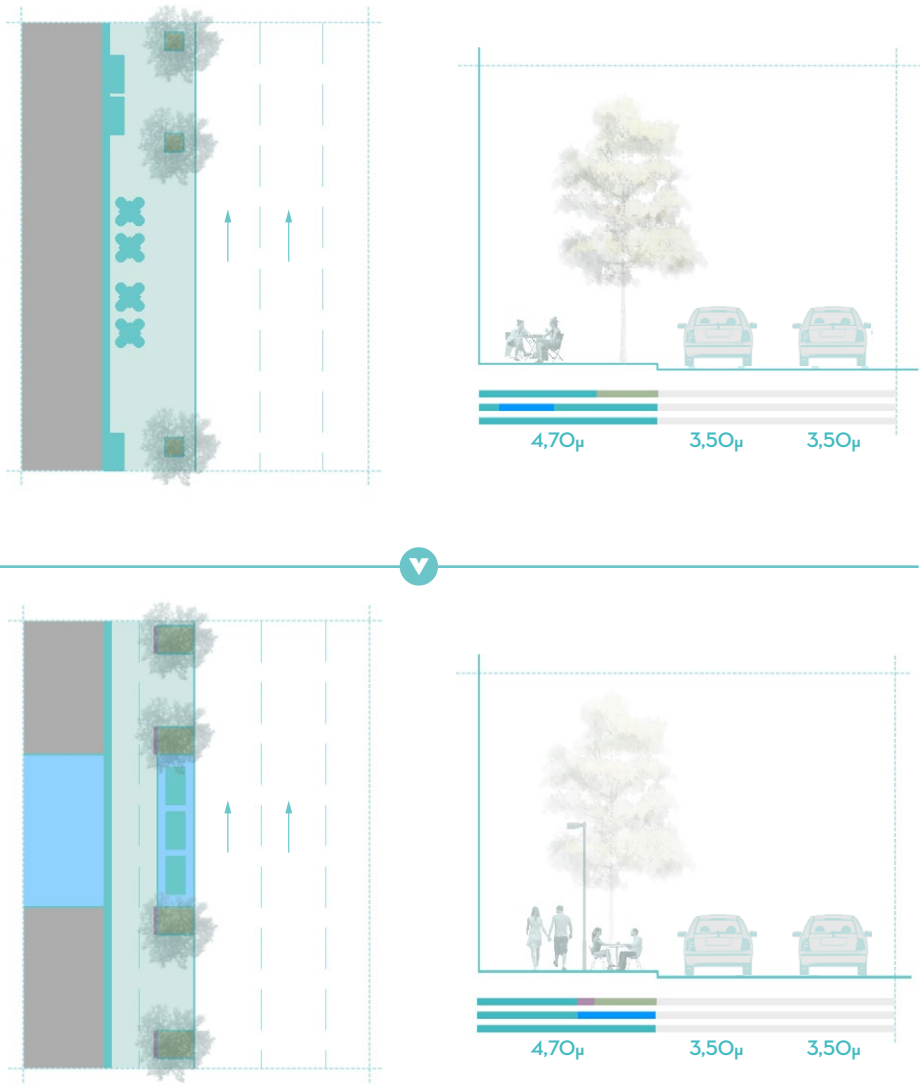
© ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΟΔΗΓΟΥ

Β.5.2 ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΣΕ ΔΡΟΜΟ ΜΕ ΟΡΙΟΘΕΤΗΜΕΝΟ ΧΩΡΟ ΓΙΑ ΤΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΝΑΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΑ ΔΕΝΤΡΑ ΤΟΥ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ

Θεωρείται ότι όλες αυτές οι δραστηριότητες του πεζοδρομίου δίνουν ενέργεια στον χώρο αυτό, το καθιστούν περισσότερο ενδιαφέρον κι ελκυστικό, αρκεί να μην γίνονται εις βάρος του ζωτικού χώρου των πεζών.

Εφόσον τηρείται το ελάχιστο πλάτος του 1,50μ της ελεύθερης όδευσης των πεζών σε επαφή με τις όψεις των εμπορικών καταστημάτων κι ανάλογα με την γεωμετρία του χώρου προτείνεται η απόδοση χώρου στην άκρη του πεζοδρομίου πλησίον των λωριδών κυκλοφορίας ή της παρόδιας στάθμευσης, προκειμένου να τοποθετηθούν οργανωμένα, πάγκοι μικροπωλητών και γενικώς η υπαίθρια πλανόδια δραστηριότητα.

Ο χώρος αυτός διαφοροποιείται ως προς το υλικό δαπεδόστρωσής του από το υλικό του υπόλοιπου πεζοδρομίου ή επισημαίνεται με κάποιο ειδικό κομμάτι-λωρίδα.





ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΔΡΟΜΟΥ ΣΤΟ ΚΟΛΩΝΑΚΙ

© ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΟΔΗΓΟΥ

Β.6 ΜΕΣΑΙΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΧΡΗΣΕΙΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΠΟΥ ΚΑΤΑΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΤΟΝ ΧΩΡΟ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΤΩΝ ΠΕΖΩΝ

Πρόκειται για κύριες τοπικές οδούς, με παρόδια στάθμευση και στις δύο πλευρές, πάνω στις οποίες υπάρχει ανάπτυξη καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος και τραπεζοκαθισμάτων πέραν των ορίων και χρήση πεζοδρομίων από ιδιοκτήτες προς εξυπηρέτηση των πελατών τους και εξάντληση του ποσοστού κατάληψής τους.

Β.6.1 ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΣΕ ΔΡΟΜΟ ΜΕ ΕΝΤΑΞΗ ΧΩΡΟΥ ΓΙΑ ΤΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΣΕ ΟΡΙΣΜΕΝΗ ΖΩΝΗ ΕΝΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ

Θεωρείται ότι όλες αυτές οι δραστηριότητες σε επέκταση του πεζοδρομίου δίνουν ενέργεια στον χώρο αυτό, το καθιστούν περισσότερο ενδιαφέρον κι ελκυστικό, αρκεί να μην γίνονται εις βάρος του ζωτικού χώρου των πεζών.

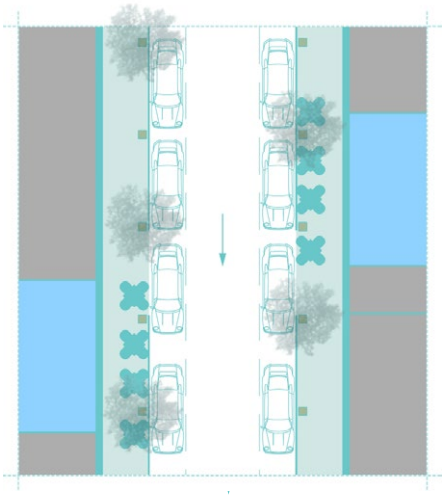
Προτείνεται να διασφαλίζεται κατ΄ αρχήν το ελάχιστο πλάτος της ελεύθερης όδευσης των πεζών σε επαφή με τις όψεις των καταστημάτων και να αποδοθεί χώρος είς βάρος της παρόδιας στάθμευσης και από τις δύο πλευρές, προκειμένου να τοποθετηθούν οργανωμένα πια τα τραπεζοκαθίσματα, χωρίς αυτά να καταλαμβάνουν ζωτικό χώρο πεζών. Ταυτόχρονα η απόδοση χώρου από την παρόδια στάθμευση μπορεί να συνδυαστεί με διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, ώστε να εξασφαλίζεται σαφής σύνδεση των δύο πεζοδρομίων και ασφαλής διάβαση πεζών, στο μέσον περίπου των Ο.Τ.

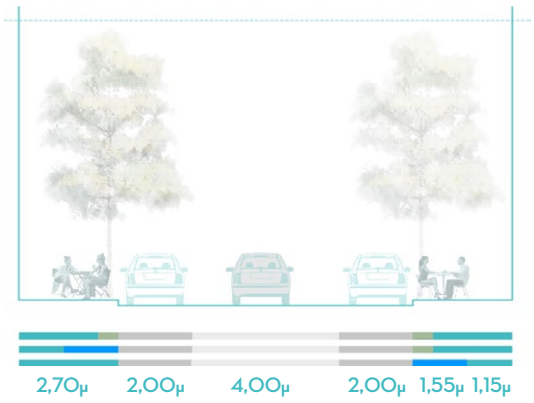
Ο χώρος αυτός μπορεί ήταν να διαφοροποιείται ως προς το υλικό δαπεδόστρωσής του από το υλικό του υπόλοιπου πεζοδρομίου, εφόσον πρόκειται για τοπική διαπλάτυνση ή στη βέλτιστη περίπτωση δημιουργείται με προσωρινή/ανακλιτή κατασκευή.



ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΔΡΟΜΟΥ ΣΤΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΠΑΙΔΩΝ

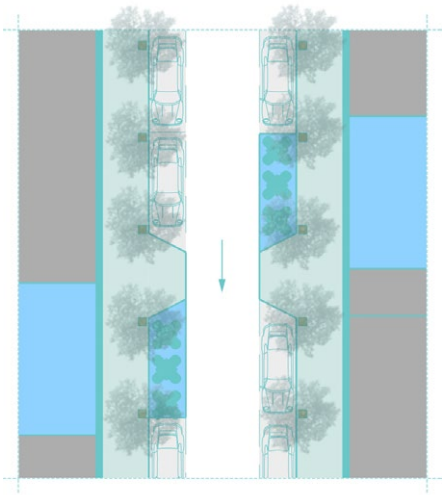
© ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΟΔΗΓΟΥ

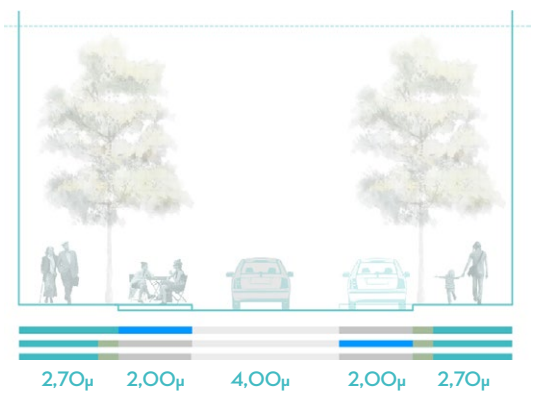




ΠΡΙΝ

ΜΕΤΑ





B.7 ΜΕΣΑΙΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΜΗ ΒΑΤΕΣ ΠΡΑΣΙΕΣ

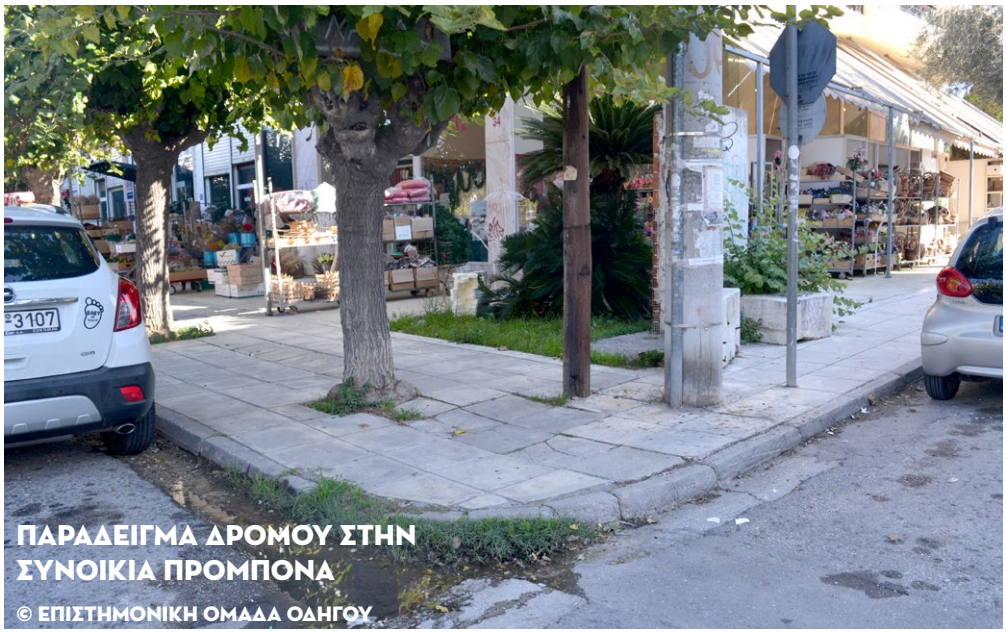
Πρόκειται για κύριες οδούς τύπου Β, πάνω στις οποίες υπάρχουν διαμορφωμένες πρασιές.

Β.7.1 ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ ΜΕ ΒΑΤΕΣ ΠΡΑΣΙΕΣ ΚΑΘΑΡΕΣ ΕΜΠΟΔΙΩΝ

Στην περίπτωση που οι πρασιές είναι βατές και δεν παρεμβάλλεται κάποιο εμπόδιο ή διαχωριστικό σε επαφή με το πεζοδρόμιο, εξετάζεται και προτείνεται να λειτουργήσουν ως προέκταση του ίδιου του πεζοδρομίου, έτσι ώστε τα πεζοδρόμια να μπορούν να λειτουργήσουν με το ελάχιστο πλάτος, που ορίζει η ελληνική νομοθεσία.

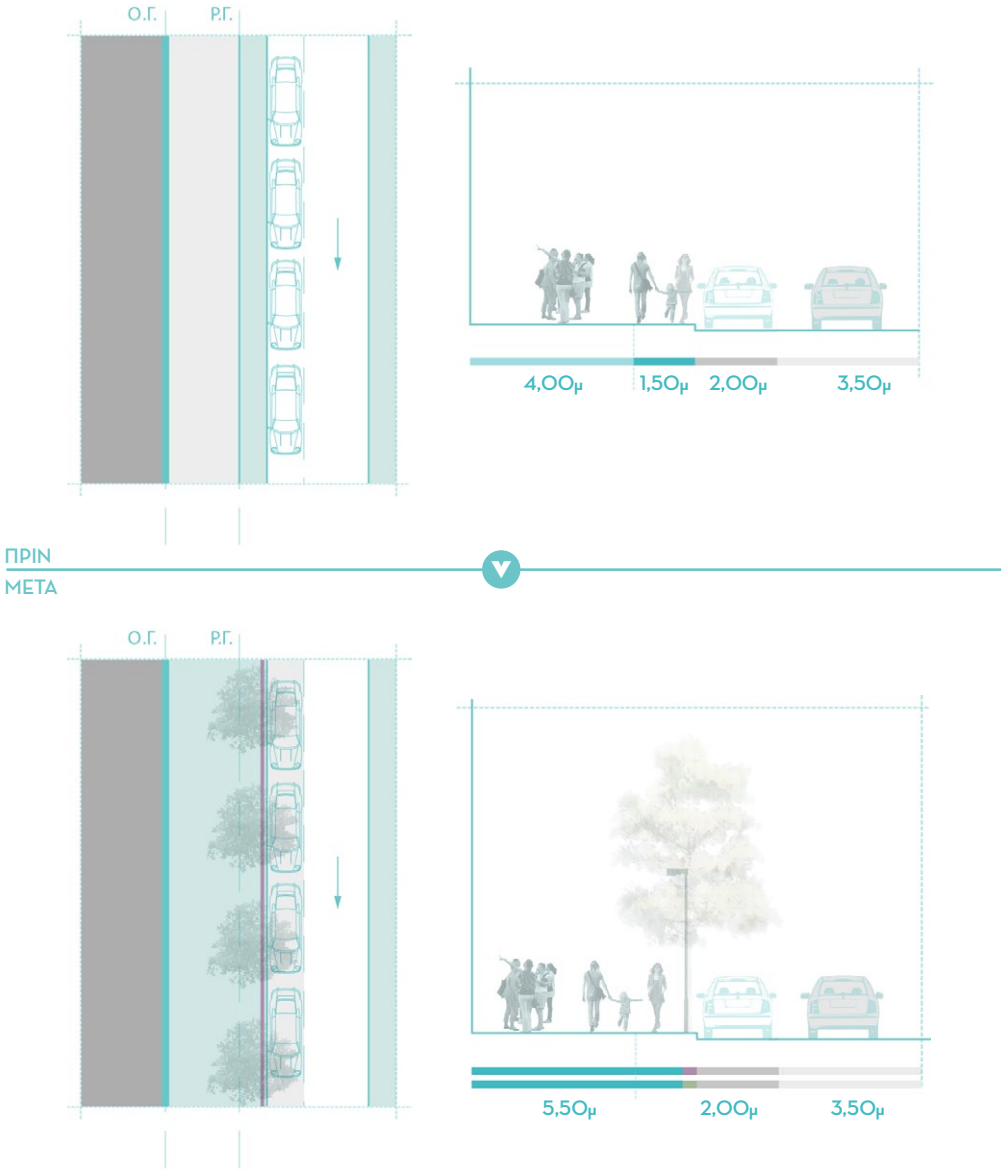
Στην περίπτωση που οι πρασιές δεν είναι βατές, γιατί παρεμβάλλεται κάποιο διαχωριστικό εμπόδιο ως προς το πεζοδρόμιο, εξετάζεται και προτείνεται η έγκριση κανονισμού, ο οποίος θα αποτρέπει την κατάληψή τους στο σύνολό τους, προκειμένου τμήμα αυτών να λειτουργήσει σαν προέκταση των πεζοδρομίων.

Υπάρχουν και οι περιπτώσεις, όπου τα υλικά επίστρωσης είναι διαφορετικά σε κάθε πρασιά, η/και διαφορετικά από το υλικό επίστρωσης των πεζοδρομίων, δημιουργώντας έτσι μια αταξία και τυχαιότητα. Όταν αυτές είναι βατές και δεν παρεμβάλλεται κάποιο εμπόδιο, εξετάζεται και προτείνεται εάν μπορεί να επιβληθεί στους παρόδιους ιδιοκτήτες η χρήση του ίδιου υλικού επίστρωσης, είτε σε όλες τις πρασιές, είτε του ίδιου υλικού επίστρωσης με αυτό του πεζοδρομίου.



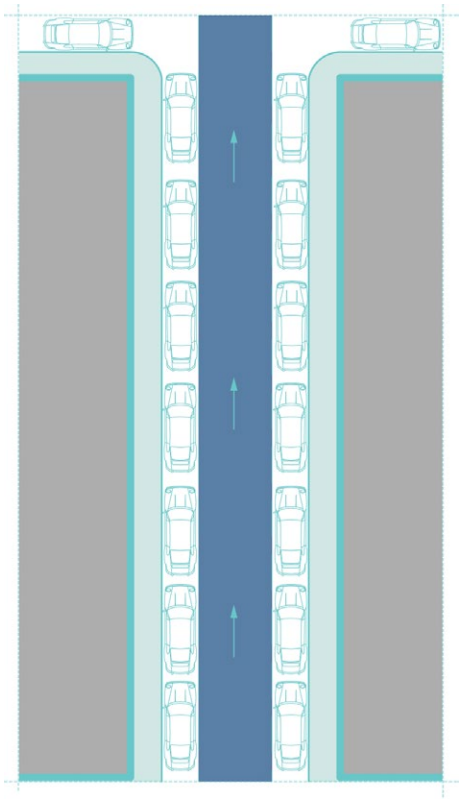
ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΔΡΟΜΟΥ ΣΤΗΝ ΣΥΝΟΙΚΙΑ ΠΡΟΜΠΟΝΑ

© ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΟΔΗΓΟΥ



B.8 ΜΕΣΑΙΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΜΗ ΕΝΤΑΓΜΕΝΗ ΣΤΑΣΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ

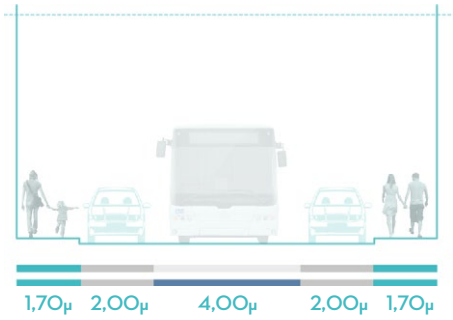
Πρόκειται για κύριες τοπικές οδούς, με μικρό σχετικά πλάτος (το ελάχιστο της ελληνικής νομοθεσίας), από τις οποίες διέρχεται αστική λεωφορειακή γραμμή, ενώ υπάρχει και παρόδια στάθμευση είτε στην μία είτε και στις δύο πλευρές του δρόμου.



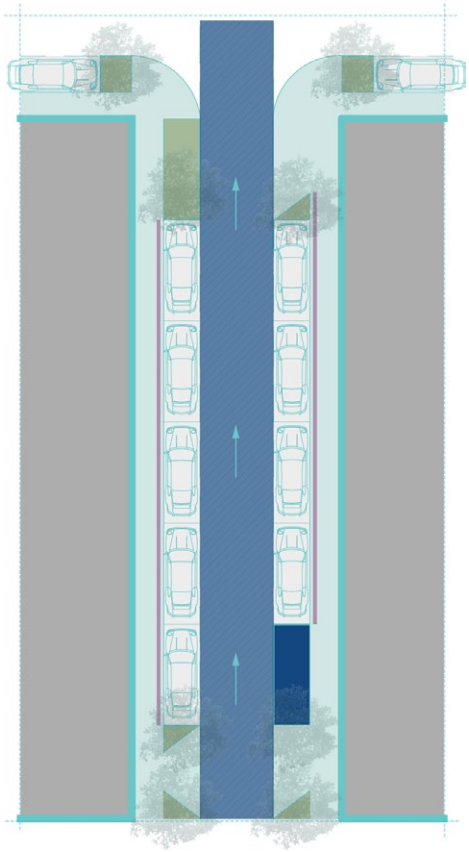
B.8.1 ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ ΣΤΟ ΣΗΜΕΙΟ ΣΤΑΣΗΣ ΛΕΩΦΟΡΙΟΥ

Προτείνεται η τοπική διαπλάτυνση του πεζοδρομίου εις βάρος της παρόδιας στάθμευσης στα καθορισμένα σημεία στάσης και η οργάνωση του χώρου γύρω από αυτά, με καθιστικό χώρο και σκίαση και με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι σαφές οπτικά και λειτουργικά το συγκεκριμένο σημείο.

Η διαπλάτυνση στο σημείο στάσης λεωφορείου θα πρέπει να συμπίπτει με τις διαστάσεις της πλατφόρμας του ΟΑΣΑ (πλ. 1,35μ και 0,40μ σχάρα, ύψος 0,15μ και μήκος 3,00μ-12,00μ).



ΠΡΙΝ
ΜΕΤΑ





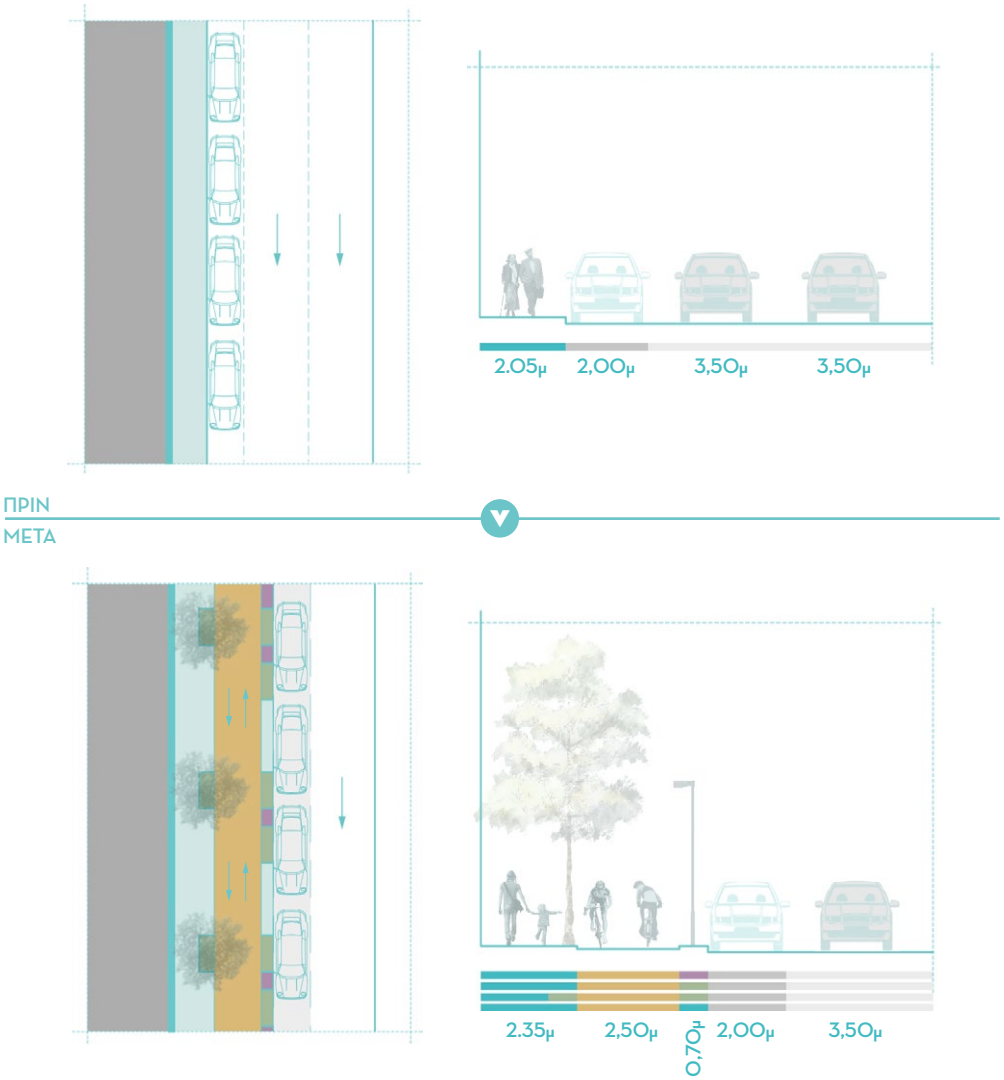
Γ.1 ΜΕΓΑΛΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΜΙΚΡΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ ΚΑΙ ΕΝΤΑΞΗ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ

Πρόκειται για κύριες και πρωτεύουσες διαδρομές, για σύνδεση του κέντρου με τις περιοχές κατοικίας, οι οποίες κατ΄ αρχήν έχουν ή στις οποίες μπορεί να εξασφαλιστεί το απαραίτητο πλάτος πεζοδρομίου για κίνηση πεζών. Σε τέτοιες περιπτώσεις λαμβάνεται υπόψη βέβαια και ο υπερκείμενος σχεδιασμός κι εφόσον προτείνεται η κατασκευή ποδηλατόδρομου, χρησιμοποιούνται τα κατάλληλα εργαλεία για την κατασκευή του.

Γ.1.1 ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ ΔΙΠΛΗΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΜΕ ΧΑΜΗΛΟ ΚΡΑΣΠΕΔΟ ΠΛΑΤΟΥΣ Ο,30-Ο,7ΟΜ ΚΑΙ ΦΥΤΕΥΣΗ

Ο διαχωρισμός με τον χώρο κίνησης των πεζών μπορεί να γίνει με την παράθεση είτε συνεχόμενης ζώνης φύτευσης, είτε με την παρεμβολή υψηλών δενδροστοιχιών, αλλά και σε επίπεδο δαπέδου με την αλλαγή είτε στο χρωματισμό είτε στη χρήση υλικού.

Στην ίδια ζώνη διαχωρισμού με τον χώρο κίνησης των πεζών τοποθετούνται όλα τα στοιχεία αστικού εξοπλισμού και σήμανσης, ενώ για μεγαλύτερα πλάτη τοποθετούνται καθιστικά, ευρύτεροι χώροι στάσης κλπ.




ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΔΡΟΜΟΥ ΣΤΟ ΠΕΔΙΟ ΑΡΕΩΣ

© ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΟΔΗΓΟΥ

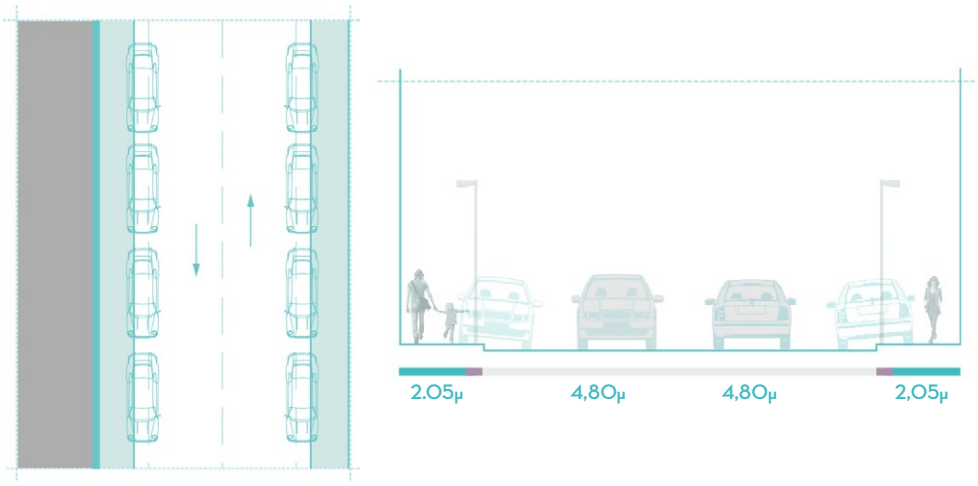
Γ.2 ΜΕΓΑΛΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΚΑΙ ΕΝΤΑΞΗ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ

Πρόκειται για κύριες και πρωτεύουσες διαδρομές, για σύνδεση του κέντρου με τις περιοχές κατοικίας, οι οποίες κατ΄ αρχήν έχουν ή στις οποίες μπορεί να εξασφαλιστεί το απαραίτητο πλάτος πεζοδρομίου για κίνηση πεζών. Σε τέτοιες περιπτώσεις λαμβάνεται υπόψη βέβαια και ο υπερκείμενος σχεδιασμός κι εφόσον προτείνεται η κατασκευή ποδηλατόδρομου, χρησιμοποιούνται τα κατάλληλα εργαλεία για την κατασκευή του.

Γ.2.1 ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ ΜΟΝΗΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ ΣΕ ΚΑΘΕ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ ΚΑΙ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΜΕ ΧΑΜΗΛΟ ΚΡΑΣΠΕΔΟ ΠΛΑΤΟΥΣ Ο,3Ο-Ο,7ΟΜ ΚΑΙ ΦΥΤΕΥΣΗ

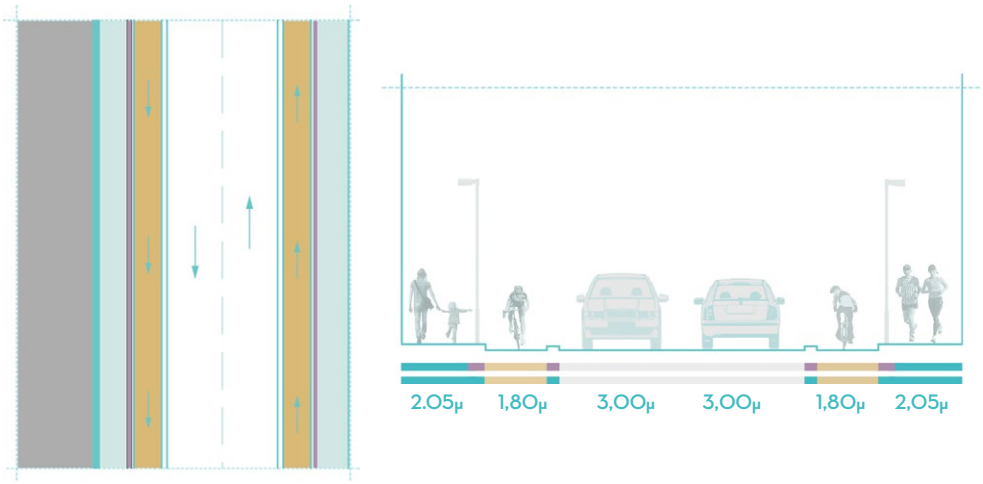
Σε γεωμετρίες οδών μεγαλύτερες προτείνεται η κατασκευή ποδηλατόδρομων μονής κατεύθυνσης σε κάθε πεζοδρόμιο. Οι λωρίδες του ποδηλατόδορμου καταλαμβάνουν την θέση της παρόδιας παράνομης στάθμευσης.

Εάν η γεωμετρία της οδού δεν είναι επαρκής για τη κατασκευή δύο ποδηλατόδρομων μονής κατεύθυνσης, τότε επιλέγεται η κατασκευή ποδηλατόδρομου αποκλειστικής χρήσης διπλής κατεύθυνσης όπως το Γ.1.1.



ΠΡΙΝ

ΜΕΤΑ



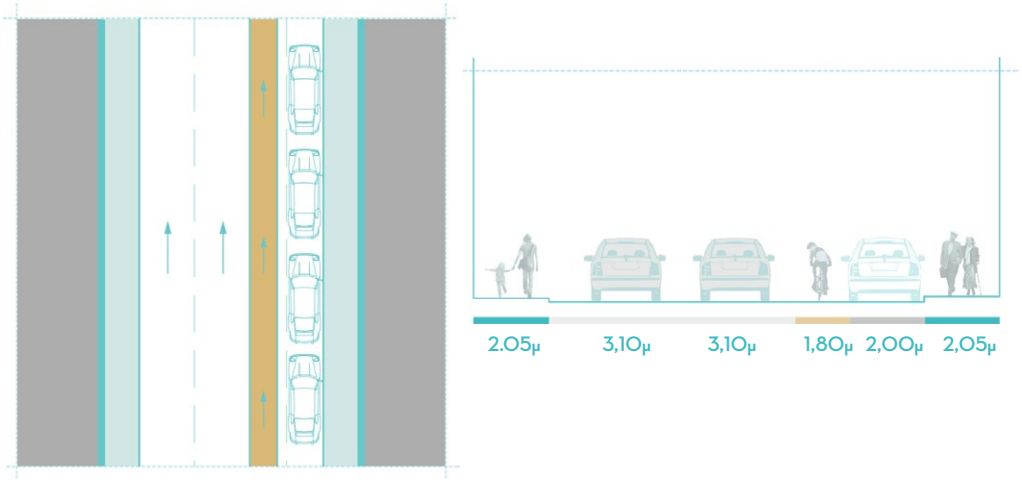
Γ.3 ΜΕΓΑΛΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟ ΑΝΑΜΕΣΑ ΣΤΗΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΚΑΙ ΤΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

Πρόκειται για ήδη διαμορφωμένο ποδηλατόδρομο στο επίπεδο του οδοστρώματος κι ανάμεσα από τις λωρίδες κυκλοφορίας και την παρόδια στάθμευση.

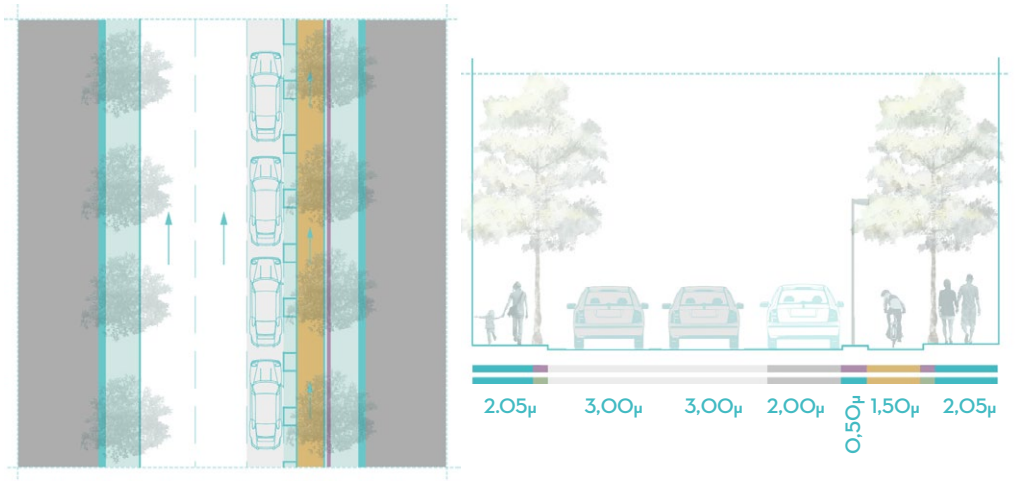
Γ.3.1 ΑΝΤΙΜΕΤΑΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ

Πρόκειται για ήδη διαμορφωμένο πεζόδρομο στο επίπεδο του οδοστρώματος κι ανάμεσα από τις λωρίδες κυκλοφορίας και την παρόδια στάθμευση.

Στην περίπτωση αυτή θα πρέπει να γίνει αντιμετάθεση της παρόδιας στάθμευσης. Η πιο απλή περίπτωση είναι να γίνει αντιμετάθεση στο ίδιο επίπεδο του οδοστρώματος.



ΠΡΙΝ
ΜΕΤΑ



Στις περιπτώσεις που καταγράφεται ποδηλατόδρομος μεταξύ της λωρίδας στάθμευσης και της λωρίδας κυκλοφορίας προτείνεται η αντιμετάθεση της στάθμευσης με τον ποδηλατόδρομο για τους εξής λόγους:

1. από σχετικές έρευνες έχει παρατηρηθεί ότι είναι πιο ασφαλές ο ποδηλατόδρομος να βρίσκεται στην δεξιά πλευρά των σταθμευμένων οχημάτων, με τήρηση σχετικής απόστασης από αυτά (κατ' ελάχιστο 0,50 μ, ΦΕΚ 1053/Β/2016 πίνακας 3-3), έτσι ώστε να ανοίγουν οι πόρτες των οχημάτων εκτός του ελεύθερου χώρου κίνησης των ποδηλάτων.

2. η λωρίδα στάθμευσης προτιμάται στην εξωτερική πλευρά του ποδηλατόδρομου για να παρέχει ασφάλεια στον ποδηλάτη έναντι εκτροπής κυκλοφορούντος οχήματος.

3. η διαδικασία στάθμευσης και αναχώρησης των σταθμευμένων οχημάτων δεν εμποδίζει την κίνηση των ποδηλάτων.

4. αποτρέπονται αυθαίρετες ενέργειες στάσης ή στάθμευσης των οχημάτων επί του ποδηλατόδρομου (πχ διπλοπαρκάρισμα ή επιπόλαιη στάθμευση), εφόσον υπάρχει το κατάλληλο διαχωριστικό στοιχείο. Στην αντίθετη περίπτωση αυτό δεν μπορεί να διασφαλιστεί.

5. ο ποδηλατόδρομος δεν εμποδίζεται κατά την αποκομιδή των απορριμμάτων

6. το ποδήλατο πρέπει να έχει απευθείας επαφή με το πεζοδρόμιο, χωρίς οποιοδήποτε στοιχείο διαχωρισμού/εμπόδιο, δεδομένου ότι είναι ένα ήπιο μέσο μεταφοράς (πιο κοντά στον πεζό από πλευράς μάζας, όχλησης, ταχύτητας και έντασης) και πραγματοποιεί συχνές στάσεις για πρόσβαση του αναβάτη στις παρόδιες χρήσεις/ιδιοκτησίες.

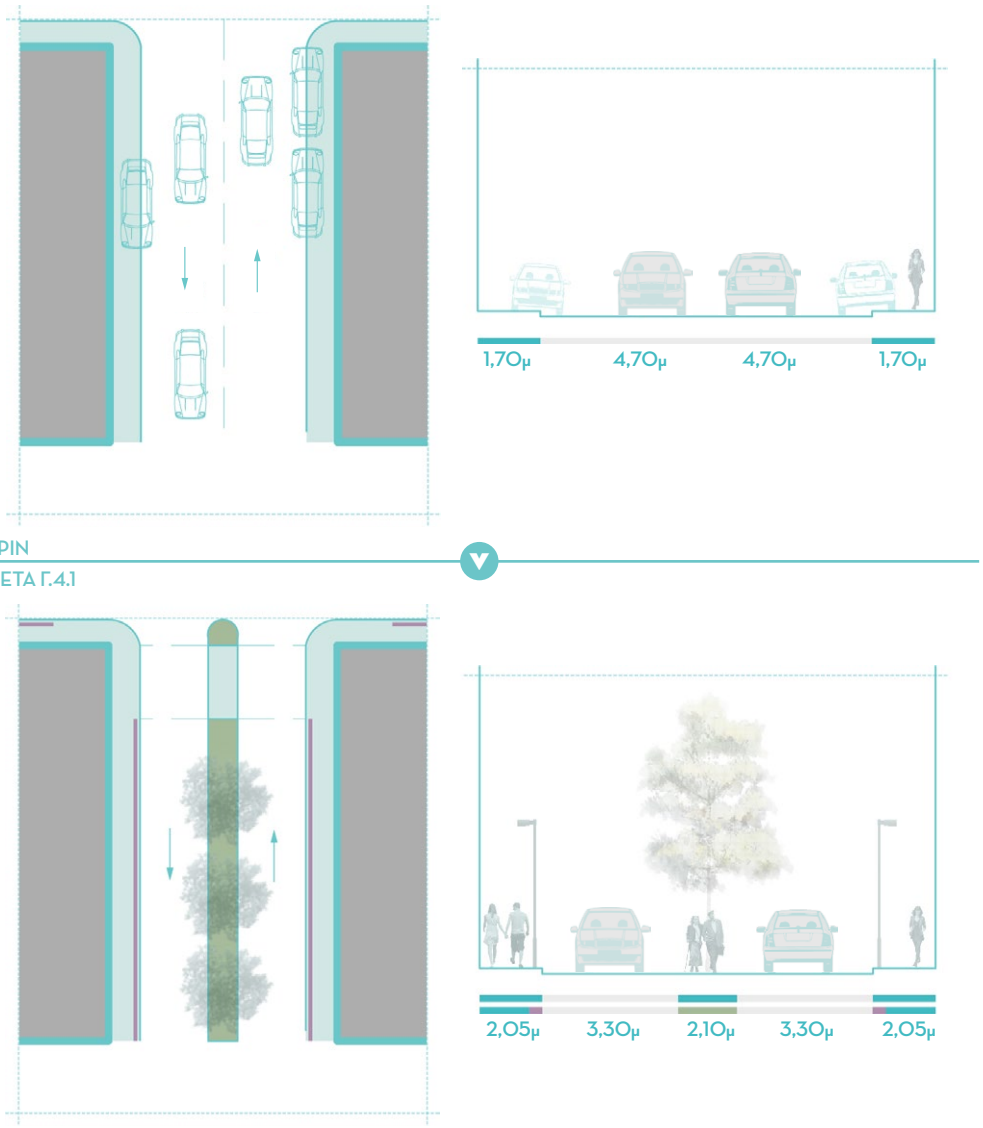
Γ.4 ΜΕΣΑΙΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΜΕ ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΠΑΝΩ ΣΤΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ ΕΚΑΤΕΡΩΘΕΝ ΤΗΣ ΟΔΟΥ Ή ΜΕ ΔΙΠΛΟΠΑΡΚΑΡΙΣΜΑ

Πρόκειται για κύριες οδούς, αμφίδρομες με 1 λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, μεσαία πεζοδρόμια, όπου συνήθως καταλαμβάνονται κατά από παράνομη στάθμευση.

Γ.4.1 - Γ.4.2 ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΣΕ ΔΡΟΜΟ ΜΕ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΜΕΝΗ ΝΗΣΙΔΑ

Η λειτουργία της διέλευσης (όχι απαραίτητα με υψηλές ταχύτητες) παραμένει σημαντική και φροντίζουμε να διασφαλισθεί η απρόσκοπτη και ασφαλής κίνηση των υπόλοιπων χρηστών της οδού (πεζοί, ποδηλάτες, δημόσια συγκοινωνία). Στην προκειμένη περίπτωση καταργείται η παράνομη στάθμευση και δίνεται έμφαση στην εγκάρσια κίνηση των πεζών και στους κόμβους, με διαμόρφωση διαχωριστικής νησίδας διαφυγής και ασφαλών διαβάσεων. Εξετάζεται η σκοπιμότητα περιορισμού του πλάτους των λωρίδων στο ελάχιστο της ελληνικής νομοθεσίας και αξιοποιείται ο πλεονάζων χώρος για την διαπλάτυνση του πεζοδρομίου, την δημιουργία ασφαλούς νησίδας ή την προσθήκη ειδικών λωρίδων φύτευσης επί του διαπλατυσμένου πεζοδρομίου, ώστε να αποφευχθεί η παράνομη στάθμευση.

Σε κάθε περίπτωση πρέπει να διαμορφωθεί διαχωριστικό στοιχείο, έστω και χωρίς δυνατότητα παραμονής, εάν ο δρόμος χαρακτηρίζεται από χαμηλή κυκλοφορία και μικρές ταχύτητες.





ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΔΡΟΜΟΥ ΣΤΟΥΣ ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΟΥΣ

© ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΟΔΗΓΟΥ

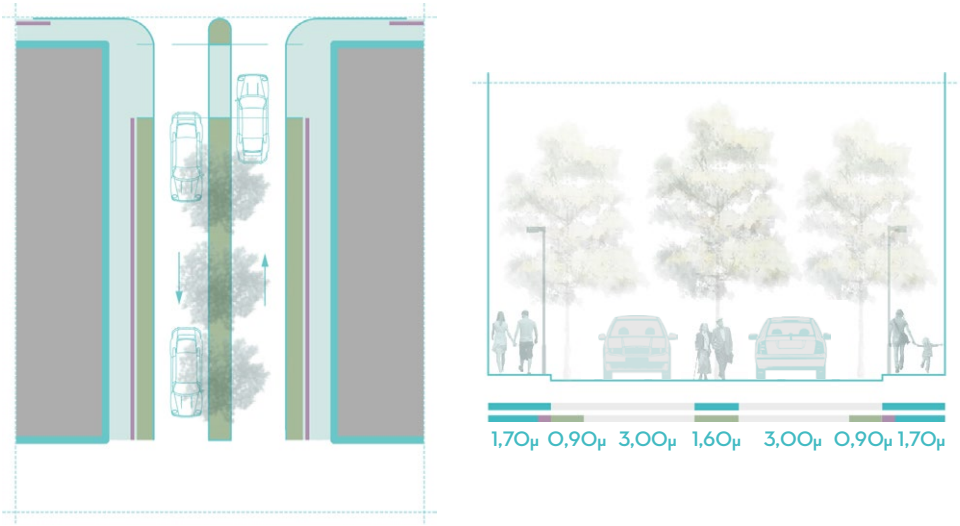


ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΔΡΟΜΟΥ ΣΤΗΝ ΓΕΙΤΟΝΙΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΟΡΩΣΩΝ

© ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΟΔΗΓΟΥ

Στις περιπτώσεις όπου υπάρχει νησίδα και είναι υπερβατή επιλέγεται να τοποθετηθούν κατάλληλα στοιχεία ασφάλισης, ανάλογα με την ταχύτητα των οχημάτων και την επιλογή να διασχίζεται η οδός εγκάρσια από τους πεζούς στο σύνολο του μήκους της ή μόνο στις διαβάσεις. Για οδούς χαμηλών ταχυτήτων επιλέγονται στοιχεία ασφάλισης όπως είναι τα κολωνάκια, ενώ για οδούς ταχείας κυκλοφορίας επιλέγονται τα στηθαία ασφαλείας τύπου New Jersey.

ΜΕΤΑ Γ.4.2



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2
ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

	ΚΥΡΙΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ για λήψη αποφάσεων κατά τον ανασχεδιασμό της οδού	ΓΕΝΙΚΟ ΣΧΟΛΙΟ	
Κυκλοφοριακός ρόλος	Διαμπερούς κυκλοφορίας	Πρώτο βήμα της προσέγγισης αποτελεί ο προσδιορισμός του κυκλοφοριακού ρόλου της οδού, σύμφωνα με τον ρόλο που της αποδίδει ο πολεοδομικός και κυκλοφοριακός σχεδιασμός της πόλης (υπερκείμενος σχεδιασμός). Έπειτα λαμβάνονται βασικές αποφάσεις σχετικά με την στάθμευση, την ύπαρξη ποδηλατόδρομου, την διέλευση λεωφορείου κτλ. Στη συνέχεια μπορούν να εφαρμοστούν τα κατάλληλα εργαλεία σχεδιασμού, όπως αναλύονται στην συνέχεια.	
	Συλλεκτήρια οδός		
	Οδός πρόσβασης		
Λωρίδες Κυκλοφορίας	Μονόδρομος με 1 Λ κυκλοφορίας	Γενικός στόχος αποτελεί ο περιορισμός των λωρίδων κυκλοφορίας, τόσο στις απολύτως απαραίτητες, όσο και στο απολύτως ελάχιστο πλάτος για να ικανοποιείται ο ρόλος της οδού, όπως προσδιορίσθηκε στο προηγούμενο βήμα.	
	Μονόδρομος με 2 Λ κυκλοφορίας και άνω		
	Αμφίδρομος με 1 Λ κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση		
	Αμφίδρομος με 2 Λ κυκλοφορίας τουλάχιστον στην μία κατεύθυνση		
	min πλάτος προβλεπόμενο από ελληνική νομοθεσία		
	max πλάτος χωρίς να επιτρέπει διπλοπαρκάρισμα		
	επιτρέπει διπλοπαρκάρισμα		
Νησίδα	Δεν υπάρχει	Το ερώτημα της νησίδας αφοράς αποκλειστικά σε οδούς με δύο κατευθύνσεις ή με Ειδικές Λωρίδες Κυκλοφορίας (ΕΛΚ πχ Λεωφορείων, Τραμ, Ποδηλάτων). Στόχος είναι να αποκλεισθεί η παράνομη στάθμευσης και η διέλευση των οχημάτων στο αντίθετο ρεύμα ή στις ΕΛΚ. Επιπλέον, στις οδούς ταχείας κυκλοφορίας, ο πεζός και ο ποδηλάτης θα πρέπει να μπορούν να βρουν ασφαλή διαφυγή σε αυτήν, μέχρι να αποφασίσουν την κατάλληλη στιγμή που θα διασχίσουν και το επόμενο ρεύμα ή λωρίδα κυκλοφορίας.	
	Υπάρχει και είναι υπερβατή		
	Υπάρχει και δεν είναι υπερβατή (φέρει στηθαίο ασφαλείας)		
	min πλάτος προβλεπόμενο από ελληνική νομοθεσία		
	άνω του προβλεπόμενου για παραμονή ποδηλάτου (1.80-2.00)		

	ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΗ ΛΥΣΗ
	Η λειτουργία της διέλευσης οχημάτων (όχι απαραίτητα με υψηλές ταχύτητες) παραμένει σημαντική και φροντίζουμε να διασφαλισθεί η απρόσκοπτη και ασφαλής κίνηση των υπόλοιπων χρηστών της οδού (πεζοί, ποδηλάτες, δημόσια συγκοινωνία). Εάν κάτι πρέπει να θυσιασθεί προτιμάμε την κατάργηση της παράνομης στάθμευσης και έπειτα της νόμιμης. Δίνουμε έμφαση στην εγκάρσια κίνηση των πεζών και στους κόμβους, με διαμόρφωση νησίδων διαφυγής και ασφαλών διαβάσεων.	Γ 4.1, Γ4.2
	Εδώ η ταχύτητα των οχημάτων θα πρέπει να περιορισθεί αισθητά και να διασφαλισθεί η απρόσκοπτη και ασφαλής κίνηση των υπόλοιπων χρηστών της οδού (πεζοί, ποδηλάτες, δημόσια συγκοινωνία). Εάν κάτι πρέπει να θυσιασθεί προτιμάμε την κατάργηση της παράνομης στάθμευσης και έπειτα της νόμιμης. Εάν από την οδό δεν διέρχεται δημόσια συγκοινωνία ή δεν απαιτείται διακριτή λωρίδα (ΕΛΛ), δίνουμε έμφαση στην ασφαλή διέλευση του ποδηλάτου με ποδηλατόδρομο. Εναλλακτικά προσπαθούμε να δημιουργήσουμε μεικτούς διαδρόμους ποδηλάτου-ΜΜΜ ή ποδηλάτου-πεζών.	Β 1.1, Β2.1, Β2.2α, Β2.2β
	Οι οδοί πρόσβασης είναι οι πιο δεκτικές σε μετασχηματισμούς, όπως είναι οι οδοί ήπιας κυκλοφορίας και οι πεζόδρομοι. Δεδομένης της θεσμικής δυσχέρειας για αλλαγή χαρακτηρισμού της οδού, προτιμάμε σχεδιαστικές λύσεις που προσφέρουν αντίστοιχα αποτελέσματα, χωρίς να προϋποθέτουν την αλλαγή χαρακτηρισμού της οδού ή τροποποίηση ρυμοτομικού.	Α 1.1α, Α 1.1β
	Η οδός διαθέτει τον ελάχιστο αριθμό λωρίδων κυκλοφορίας και θα πρέπει να παραμείνει έτσι, εάν δεν ορίζεται διαφορετικά από τον υπερκείμενο σχεδιασμό της πόλης.	
	Θα πρέπει να εξεταστεί εάν οι 2 (και άνω) λωρίδες κυκλοφορίας χρησιμοποιούνται στο σύνολό τους για κυκλοφορία οχημάτων ή εάν παρουσιάζουν φαινόμενα παράνομης στάθμευσης ή χαμηλής πληρότητας. Επίσης θα πρέπει να ελεγχθεί ο ρόλος που τους αποδίδεται από τον υπερκείμενο σχεδιασμό. Εάν από τα ανωτέρω συνάγεται ότι κάποιες λωρίδες κυκλοφορίας περισσεύουν, θα πρέπει να εξεταστεί η απόδοσή τους σε άλλες χρήσεις.	Α 4.1, Β 1.1, Β 2.1, Β 2.2, Β 4.1, Γ 1.1
	Θα πρέπει να εξεταστεί εάν από τον υπερκείμενο σχεδιασμό προκύπτει η δυνατότητα μονοδρόμησης, καθώς οι οδοί διπλής κατεύθυνσης δημιουργούν πολυπλοκότητα στην κίνηση των οχημάτων και στην μετακίνηση των υπόλοιπων χρηστών της οδού, όπως επίσης και αυξημένο βαθμό επικινδυνότητας.	
	Θα πρέπει να εξεταστεί εάν οι 2 (και άνω) λωρίδες κυκλοφορίας χρησιμοποιούνται στο σύνολό τους για κυκλοφορία οχημάτων ή εάν παρουσιάζουν φαινόμενα παράνομης στάθμευσης ή χαμηλής πληρότητας. Επίσης θα πρέπει να ελεγχθεί ο ρόλος που τους αποδίδεται από τον υπερκείμενο σχεδιασμό. Εάν από τα ανωτέρω συνάγεται ότι κάποιες λωρίδες κυκλοφορίας περισσεύουν, θα πρέπει να εξεταστεί η απόδοσή τους σε άλλες χρήσεις. Ταυτόχρονα, θα πρέπει να εξεταστεί εάν από τον υπερκείμενο σχεδιασμό προκύπτει η δυνατότητα μονοδρόμησης, καθώς οι οδοί διπλής κατεύθυνσης δημιουργούν πολυπλοκότητα στην κίνηση των οχημάτων και στην μετακίνηση των υπόλοιπων χρηστών της οδού, όπως επίσης και αυξημένο βαθμό επικινδυνότητας.	
	Εάν ναι, διατηρείται ως έχει.	
	Εξετάζεται η σκοπιμότητα περιορισμού του πλάτους στο ελάχιστο της ελληνικής νομοθεσίας, και αξιοποιείται ο πλεονάζων χώρος για την διαπλάτυνση του πεζοδρομίου και της νησίδας ή την προσθήκη ειδικών λωρίδων κυκλοφορίας ή την βελτίωση των συνθηκών στάθμευσης.	
	Περιορίζεται στο ελάχιστο της ελληνικής νομοθεσίας και αξιοποιείται ο πλεονάζων χώρος για την διαπλάτυνση του πεζοδρομίου και της νησίδας ή την προσθήκη ειδικών λωρίδων κυκλοφορίας ή την βελτίωση των συνθηκών στάθμευσης.	
	Πρέπει να διαμορφωθεί διαχωριστική νησίδα, έστω και χωρίς δυνατότητα παραμονής, εάν ο δρόμος χαρακτηρίζεται από χαμηλή κυκλοφορία και μικρές ταχύτητες.	Γ 4.1, Γ 4.2
	Θα πρέπει να τοποθετηθούν κατάλληλα στοιχεία ασφάλισης, ανάλογα με την ταχύτητα των οχημάτων και την επιλογή να διασχίζεται η οδός εγκάρσια από τους πεζούς στο σύνολο του μήκους της ή μόνο στις διαβάσεις. Για οδούς χαμηλών ταχυτήτων επιλέγονται στοιχεία ασφάλισης όπως είναι τα κολωνάκια, ενώ για οδούς ταχείας κυκλοφορίας επιλέγονται τα στηθαία ασφαλείας τύπου New Jersey.	
	Εάν η οδός είναι χαμηλής κυκλοφορίας και απαιτείται να διασχίζεται από τους πεζούς καθ' όλο το μήκος της, τότε τα στηθαία ασφαλείας πρέπει να αντικατασταθούν με κολωνάκια. Εάν η οδός είναι ταχείας κυκλοφορίας, το στηθαίο παραμένει ως έχει.	
	Εάν η νησίδα έχει πλάτος μικρότερο από το min προβλεπόμενο της ελληνικής νομοθεσίας, τότε θα πρέπει να διαπλατυνθεί.	
	Εξετάζεται η σκοπιμότητα περιορισμού του πλάτους στο ελάχιστο της ελληνικής νομοθεσίας ή του GSDG, και αξιοποιείται ο πλεονάζων χώρος για την διαπλάτυνση του πεζοδρομίου ή την προσθήκη ειδικών λωρίδων κυκλοφορίας ή την βελτίωση των συνθηκών στάθμευσης.	

	ΚΥΡΙΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ για λήψη αποφάσεων κατά τον ανασχεδιασμό της οδού	ΓΕΝΙΚΟ ΣΧΟΛΙΟ	
Λωρίδα Στάθμευσης	Δεν υπάρχει	Στους δρόμους της Αθήνας, σχεδόν πάντα η προσφορά στάθμευσης υπολείπεται της ζήτησης. Αυτό δεν σημαίνει ότι δεν θα πρέπει να περιοριστεί περαιτέρω η στάθμευση εάν αυτό κριθεί αναγκαίο για την προώθηση των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς. Ωστόσο, δεν πρέπει να γίνεται κατάχρηση του μέτρου της κατάργησης θέσεων στάθμευσης και εάν υπάρχουν έξυπνοι τρόποι αύξηση της χωρητικότητας της οδού σε στάθμευση (αλλαγή διάταξης, ελεγχόμενη στάθμευση) θα πρέπει να αξιοποιούνται με γνώμονα και προτεραιότητα την ενίσχυση των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς και την μη αύξηση της προσβασιμότητας με ΙΧ.	
	Υπάρχει στην μια πλευρά της οδού νόμιμη ελεύθερη στάθμευση		
	Υπάρχει στις δυο πλευρές της οδού νόμιμη ελεύθερη στάθμευση		
	Υπάρχει στην μια πλευρά της οδού μόνο παράνομη		
	Υπάρχει στις δυο πλευρές της οδού μόνο παράνομη		
	Υπάρχει νόμιμη και διπλοπαρκάρισμα σε τουλάχιστον μια πλευρά της οδού		
	Υπάρχει Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ)		
	μόνο παράλληλη		
	μόνο διαγώνια		
	μόνο κάθετη		
	μεικτό σύστημα		

	ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΗ ΛΥΣΗ
	Παραμένει ως έχει.	
	Εξετάζεται εάν υπάρχει ανάγκη για χρήση των 2 μ. που καταλαμβάνει η στάθμευση για κάποια άλλη χρήση. Εάν όχι, μένει ως έχει.	Α 2.1, Α2.2, Β 4.1
	Εξετάζεται εάν υπάρχει ανάγκη για χρήση των 2+2 μ. που καταλαμβάνει η στάθμευση για κάποια άλλη χρήση. Εάν όχι, μένει ως έχει.	Α 3.1, Α 5.1, Α 8.1, Β 2.1, Β 6.1, Β 8.1
	Αξιοποιούνται τα 2 μ. που καταλαμβάνει η παράνομη στάθμευση για κάποια άλλη χρήση.	Α 4.1, Α 6.1, Β 1.1, Γ 2.1, Γ 4.1, Γ 4.2
	Αξιοποιούνται τα 2+2 μ. που καταλαμβάνει η παράνομη στάθμευση για κάποια άλλη χρήση.	Α 4.1, Α 6.1, Β 1.1, Γ 2.1, Γ 4.1, Γ 4.2
	Αξιοποιούνται τα μέτρα που καταλαμβάνει η παράνομη στάθμευση για κάποια άλλη χρήση και εξετάζεται η ανάγκη για χρήση των μέτρων της νόμιμης.	Α 4.1
	Εξετάζεται η αποτελεσματικότητα της λειτουργίας του ΣΕΣ και προωθούνται τροποποιήσεις εάν διαπιστώνονται προβλήματα.	
	Εάν πρέπει να παραμείνει η παρουσία στάθμευσης, εξετάζονται μέτρα αύξησης της χωρητικότητας στάθμευσης, όπως είναι η αλλαγή διάταξης και το ΣΕΣ. Η αύξηση της χωρητικότητας στάθμευσης δεν έχει προτεραιότητα σε σχέση με την ενίσχυση των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς.	
	Εάν πρέπει να παραμείνει η παρουσία στάθμευσης, εξετάζονται μέτρα αύξησης της χωρητικότητας στάθμευσης, όπως είναι η αλλαγή διάταξης και το ΣΕΣ. Η αύξηση της χωρητικότητας στάθμευσης δεν έχει προτεραιότητα σε σχέση με την ενίσχυση των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς. Εάν πρέπει να αποδοθεί χώρος στα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς, εξετάζεται η αλλαγή διάταξης ή η πλήρης κατάργηση της στάθμευσης ή ο περιορισμός του αριθμού των θέσεων στάθμευσης ταυτόχρονα με εφαρμογή ΣΕΣ σε όσες παραμείνουν.	
	Εάν πρέπει να παραμείνει η παρουσία στάθμευσης, εξετάζονται μέτρα αύξησης της χωρητικότητας στάθμευσης, όπως είναι το ΣΕΣ. Η αύξηση της χωρητικότητας στάθμευσης δεν έχει προτεραιότητα σε σχέση με την ενίσχυση των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς. Εάν πρέπει να αποδοθεί χώρος στα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς, εξετάζεται η αλλαγή διάταξης ή η πλήρης κατάργηση της στάθμευσης ή ο περιορισμός του αριθμού των θέσεων στάθμευσης ταυτόχρονα με εφαρμογή ΣΕΣ σε όσες παραμείνουν.	
	Εάν πρέπει να παραμείνει η παρουσία στάθμευσης, εξετάζονται μέτρα αύξησης της χωρητικότητας στάθμευσης, όπως είναι η αλλαγή διάταξης και το ΣΕΣ. Η αύξηση της χωρητικότητας στάθμευσης δεν έχει προτεραιότητα σε σχέση με την ενίσχυση των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς. Εάν πρέπει να αποδοθεί χώρος στα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς, εξετάζεται η αλλαγή διάταξης ή η πλήρης κατάργηση της στάθμευσης ή ο περιορισμός του αριθμού των θέσεων στάθμευσης ταυτόχρονα με εφαρμογή ΣΕΣ σε όσες παραμείνουν.	

	ΚΥΡΙΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ για λήψη αποφάσεων κατά τον ανασχεδιασμό της οδού	ΓΕΝΙΚΟ ΣΧΟΛΙΟ	
Ειδική Λωρίδα Λεωφορείων (ΕΛΛ)	Δεν υπάρχει καθώς δεν διέρχεται λεωφορείο	Βασικός στόχος είναι να κυκλοφορεί ανεμπόδιστο το λεωφορείο και η λωρίδα του να μην αποτελεί φραγμό και στοιχείο επικινδυνότητας για πεζούς και ποδηλάτες.	
	Δεν υπάρχει αλλά διέρχεται λεωφορείο χωρίς συμφόρηση		
	Δεν υπάρχει, αλλά διέρχεται λεωφορείο με συμφόρηση		
	Υπάρχει στην ίδια κατεύθυνση με την λοιπή κυκλοφορία		
	Υπάρχει σε αντίθετη κατεύθυνση με την λοιπή κυκλοφορία		
	min πλάτος προβλεπόμενο από ελληνική νομοθεσία		
	min πλάτος προβλεπόμενο από ελληνική νομοθεσία για κοινή χρήση με ποδήλατο		
	δεν διαχωρίζεται από την λοιπή κυκλοφορία		
	διαχωρίζεται από την λοιπή κυκλοφορία		
Ποδηλατόδρομος	Δεν υπάρχει	Στόχος είναι να εξυπηρετείται το ποδήλατο με ασφάλεια, είτε υπάρχει ποδηλατόδρομος είτε όχι. Ο ποδηλατόδρομος δεν είναι αυτοσκοπός και επομένως εάν μπορεί να παραληφθεί προκειμένου να εξυπηρετηθούν καλύτερα κάποιοι πιο ευάλωτοι χρήστες, είναι κάτι που θα πρέπει να συνυπολογιστεί. Λύσεις μοιράσματος κοινού χώρου μεταξύ ποδηλάτου-πεζού ή ποδηλάτου-λεωφορείου ή ποδηλάτου-ΙΧ-πεζού (woonerf) θα πρέπει να ληφθούν υπόψη σε συνθήκες έλλειψης χώρου. Στις οδούς ταχείας κυκλοφορίας, ο ποδηλατόδρομος είναι κατά κανόνα αναγκαίος.	
	Υπάρχει μονής κατεύθυνσης στην ίδια κατεύθυνση με την λοιπή κυκλοφορία		
	Υπάρχει μονής κατεύθυνσης σε αντίθετη κατεύθυνση με την λοιπή κυκλοφορία		
	Υπάρχει διπλής κατεύθυνσης		
	min προβλεπόμενο πλάτος από ελληνική νομοθεσία και άνω		
	μικρότερο πλάτος από τα min της ελληνικής νομοθεσίας		
	δεν διαχωρίζεται από την λοιπή κυκλοφορία		
	διαχωρίζεται από την λοιπή κυκλοφορία		
	στο ύψος του πεζοδρομίου		
	στο ύψος του οδοστρώματος		
	ενδιάμεσο ύψος		
	ανάμεσα από κυκλοφορία και πεζοδρόμιο		
	ανάμεσα από στάθμευση και πεζοδρόμιο		
	ανάμεσα από κυκλοφορία και στάθμευση		

	ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΗ ΛΥΣΗ
	Παραμένει ως έχει.	
	Παραμένει ως έχει.	
	Εξετάζεται η απόκτηση χώρου για προσθήκη ΕΛΛ	Β 3.1β
	Εάν παραβιάζεται εξετάζεται η προσθήκη διαχωριστικής νησίδας ή η αλλαγή κατεύθυνσης (contra flow).	Β 3.1α
	Εξετάζεται αν υπάρχει ανάγκη για προσθήκη διαχωριστικής νησίδας για λόγους οδικής ασφάλειας.	
	Παραμένει ως έχει.	
	Εάν δεν μπορεί να εξυπηρετηθεί το ποδήλατο αλλιώς, παραμένει ως έχει.	
	Εάν παραβιάζεται συστηματικά, εξετάζεται η δυνατότητα προσθήκης διαχωριστικής νησίδας ή αλλαγής κατεύθυνσης (contra flow).	Β 3.1α
	Παραμένει ως έχει.	
	Θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ο υπερκείμενος σχεδιασμός για να αποφασιστεί εάν πρέπει να κατασκευαστεί.	Α 8.1, Β 2.1, Β 4.1, Γ 1.1, Γ 2.1
	Θα πρέπει να υπάρξει πρόβλεψη για την αντίθετη κατεύθυνση, είτε με διαπλάτυνση του υφιστάμενου ποδηλατόδρομου, είτε με προσθήκη δεύτερου ποδηλατόδρομου στην απέναντι πλευρά του δρόμου, είτε με κάποια ρύθμιση κοινής χρήσης του οδικού χώρου με το ΙΧ. Εάν υπάρχει έλλειψη χώρου για την κίνηση του πεζού, θα πρέπει να προβλεφθούν λύσεις που θα αντιμετωπίζουν και αυτό το πρόβλημα κατά προτεραιότητα.	Α 8.1, Β 2.1, Β 4.1, Γ 1.1, Γ 2.1
	Θα πρέπει να υπάρξει πρόβλεψη για την αντίθετη κατεύθυνση, είτε με διαπλάτυνση του υφιστάμενου ποδηλατόδρομου, είτε με προσθήκη δεύτερου ποδηλατόδρομου στην απέναντι πλευρά του δρόμου, είτε με κάποια ρύθμιση κοινής χρήσης του οδικού χώρου με το ΙΧ. Εάν υπάρχει έλλειψη χώρου για την κίνηση του πεζού, θα πρέπει να προβλεφθούν λύσεις που θα αντιμετωπίζουν και αυτό το πρόβλημα.	Α 8.1, Β 2.1, Β 4.1, Γ 1.1, Γ 2.1
	Παραμένει ως έχει.	
	Παραμένει ως έχει.	
	Θα πρέπει να διαπλατυνθεί ώστε να τηρούνται τα ελάχιστα πλάτη.	
	Θα πρέπει να εξεταστεί εάν υπάρχει ανάγκη διαχωρισμού.	Α 8.1, Β 2.1, Β 4.1, Γ 1.1, Γ 2.1
	Θα πρέπει να εξεταστεί εάν ο τρόπος διαχωρισμού είναι ασφαλής για όλους τους χρήστες της οδού και αποτελεσματικός.	Α 8.1, Β 2.1, Β 4.1, Γ 1.1, Γ 2.1
	Εξετάζεται εάν απαιτείται η συχνή μετάβαση του ποδηλάτου στο οδόστρωμα και αν ναι θα πρέπει να περιοριστεί η υψομετρική διαφορά.	
	Εξετάζεται εάν απαιτείται η συχνή μετάβαση του ποδηλάτου στο πεζοδρόμιο και αν ναι θα πρέπει να περιοριστεί η υψομετρική διαφορά.	
	Παραμένει ως έχει καθώς αποτελεί την βέλτιστη λύση.	
	Παραμένει ως έχει.	
	Παραμένει ως έχει.	
	Γίνεται αντιμετάθεση στάθμευσης και ποδηλατόδρομου.	Γ 3.1

	ΚΥΡΙΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ για λήψη αποφάσεων κατά τον ανασχεδιασμό της οδού	ΓΕΝΙΚΟ ΣΧΟΛΙΟ	
Πεζοδρόμιο	min προβλεπόμενο από ελληνική νομοθεσία min προβλεπόμενο από ελληνική νομοθεσία για κοινή χρήση με ποδήλατο μικρότερο από τα min της ελληνικής νομοθεσίας σε ανώτερο ύψος από αυτό του οδοστρώματος στο ίδιο ύψος με αυτό του οδοστρώματος με διαφορετικό υλικό επιστρωσης από αυτό του οδοστρώματος με ίδιο υλικό επιστρωσης με αυτό του οδοστρώματος	Στόχος είναι να εξυπηρετείται σε όλες τις οδούς (όχι απαραίτητα και στις δύο πλευρές της οδού) η κίνηση πεζού ενήλικα που συνοδεύει παιδί, όπως και η κίνηση ΑΜΚ (ενήλικας σε καροτσι, γονιός με καρότσι, ηλικιωμένοι). Η ανεμπόδιστη κίνηση του πεζού αποτελεί πρώτη προτεραιότητα σε όλες τις οδούς, ταυτόχρονα με την ασφαλή διάσχιση των οδών.	
Φύτευση	δεν υπάρχουν φυτεύσεις υπάρχουν φυτεύσεις, αλλά είναι υποβαθμισμένες ή ανεπαρκείς υπάρχουν φυτεύσεις και είναι ικανοποιητικές Μικρά πεζοδρόμια που εμποδίζουν την κίνηση των πεζών δεν εμποδίζουν την κίνηση των πεζών αποτρέπουν την παράνομη στάθμευση δεν αποτρέπουν την παράνομη στάθμευση εμποδίζουν την νομιμη στάθμευση δεν εμποδίζουν την νόμιμη στάθμευση εμποδίζουν την κίνηση των οχημάτων δεν εμποδίζουν την κίνηση των οχημάτων	Βασικός στόχος είναι η αύξηση του πρασίνου και της πρόσβασης σε αυτό, η σωστή τοποθέτηση του, η κατάλληλη επιλογή ειδών και διαστάσεων. Συνεπώς, η κατάργηση φυτεύσεων ή η μεταφύτευσή τους αποτελούν λύσεις που θα πρέπει να αποφεύγονται, πλην ελαχίστων περιπτώσεων όπου δεν προσφέρεται εναλλακτική λύση. Μέσω των φυτεύσεων θα προαχθεί το περπάτημα και το ποδήλατο. Έμφαση λοιπόν θα δοθεί στη βελτίωση του μικροκλίματος, της αίσθησης και της ποιότητας του πρασίνου στο πλέγμα των δρόμων και των πεζοδρόμων. Ταυτόχρονα η παρουσία των φυτεύσεων να μην κάνει την οδό επικίνδυνη για την κυκλοφορία των ΙΧ (πχ προβλήματα ορατότητας) ή ακατάλληλη για την κίνηση πεζών και ποδηλάτων. Πρέπει να αποφεύγονται οι άναρχες φυτεύσεις και οι ακατάλληλες διαστάσεις.	

	ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΗ ΛΥΣΗ
	Παραμένει ως έχει.	Α 2.1, Α 2.2, Α 3.1, Α 4.1, Α 5.1, Β 1.1
	Παραμένει ως έχει.	Α 8.1, Β 4.1, Γ 1.1, Γ 2.1
	Θα πρέπει να διαπλατυνθεί ώστε να τηρούνται τα ελάχιστα πλάτη.	Α 2.1, Α 2.2, Α 3.1, Α 4.1, Α 5.1, Β 1.1
	Εξετάζεται εάν απαιτείται η διαμόρφωση ενός ενιαίου επιπέδου.	
	Παραμένει ως έχει.	
	Εξετάζεται εάν απαιτείται η διαμόρφωση μιας ενιαίας επιφάνειας με κοινό υλικό.	
	Παραμένει ως έχει.	
	Να εξεταστεί η θέση, ο προσανατολισμός, η ηλιοφάνεια και η αναγκαιότητα για νέες φυτεύσεις	
	Έμφαση στη συντήρηση του πρασίνου. Χρήση Μητρώου Δέντρων / Δενδρολόγιο	
	Παραμένουν ως έχουν. Παρακολούθηση κατάστασης και επεμβάσεων μέσω Μητρώου Δέντρων / Δενδρολόγιο	
	Να εξεταστεί η αναδιαμόρφωση της οδού. Ενδεχομένως η διαπλάτυνση του πεζοδρομίου στον χώρο της στάθμευσης να αποτελεί λύση. Μια άλλη λύση αποτελεί η διαμόρφωση της οδού ως ήπιας κυκλοφορίας, όπου ο πεζός θα μπορεί να περπατά στην μέση του οδοστρώματος έχοντας προτεραιότητα.	Α 4.1, Α 5.1
	Παραμένουν ως έχουν.	
	Παραμένουν ως έχουν.	
	Εμπλουτίζονται με πρόσθετες φυτεύσεις για την κάλυψη των κενών που παρουσιάζεται παράνομη στάθμευση.	Α 6.1
	Εξετάζεται ο ανασχεδιασμός των θέσεων στάθμευσης.	Α 4.1, Α 5.1
	Παραμένουν ως έχουν.	
	Εξετάζεται ο ανασχεδιασμός του χώρου κίνησης των οχημάτων.	Α 7.1
	Παραμένουν ως έχουν.	

	ΚΥΡΙΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ για λήψη αποφάσεων κατά τον ανασχεδιασμό της οδού	ΓΕΝΙΚΟ ΣΧΟΛΙΟ	
Φύτευση	περιορίζουν την ορατότητα των χρηστών της οδού	Βασικός στόχος είναι η αύξηση του πρασίνου και της πρόσβασης σε αυτό, η σωστή τοποθέτηση του, η κατάλληλη επιλογή ειδών και διαστάσεων. Συνεπώς, η κατάργηση φυτεύσεων ή η μεταφύτευσή τους αποτελούν λύσεις που θα πρέπει να αποφεύγονται, πλην ελαχίστων περιπτώσεων όπου δεν προσφέρεται εναλλακτική λύση. Μέσω των φυτεύσεων θα προαχθεί το περπάτημα και το ποδήλατο. Έμφαση λοιπόν θα δοθεί στη βελτίωση του μικροκλίματος, της αίσθησης και της ποιότητας του πρασίνου στο πλέγμα των δρόμων και των πεζοδρόμων. Ταυτόχρονα η παρουσία των φυτεύσεων να μην κάνει την οδό επικίνδυνη για την κυκλοφορία των ΙΧ (πχ προβλήματα ορατότητας) ή ακατάλληλη για την κίνηση πεζών και ποδηλάτων. Πρέπει να αποφεύγονται οι άναρχες φυτεύσεις και οι ακατάλληλες διαστάσεις.	
	δεν περιορίζουν την ορατότητα των χρηστών της οδού		
	δεν ποτίζονται με αυτόματο τρόπο		
	ποτίζονται με δίκτυο άρδευσης		
	ποτίζονται από τα όμβρια ύδατα (raingardens)		
	Δένδρα που οι ρίζες τους καταστρέφουν το πεζοδρόμιο λόγω μικρού όγκου χώματος και πλάτους ανοίγματος	Οι ρίζες θα ακολουθήσουν όποια διαδρομή είναι εύκολα προσπελάσιμη και διαθέτει οξυγόνο και θρεπτικά στοιχεία. Είναι κρίσιμο να διασφαλίζουμε τις κατάλληλες συνθήκες ανάπτυξης των δέντρων, λαμβάνοντας υπόψη το τελικό μέγεθος ανάπτυξης, τόσο για τις αποστάσεις φύτευσης μεταξύ τους, όσο και για τον απαραίτητο όγκο χώματος. Το πλάτος πεζοδρομίου θα καθορίσει τον όγκο του χώματος, ενώ κατάλληλα είδη θα πρέπει να επιλεγούν	
	Κακή ή καθόλου υδατοπερατότητα		
	Δένδρα με πλαγιασμένους κορμούς λόγω προβληματικής φύτευσης	Το φυτικό υλικό πρέπει να επιλέγεται με προσοχή, να τηρούνται οι αποστάσεις φύτευσης, τόσο μεταξύ των φυτών όσο και από κτήρια, ρείθρα, ταμπέλες, κολώνες κλπ .	
	Επικίνδυνα προς πτώση δένδρα		
	Σύμφυτη βλάστηση		
	Κλάδεμα/μπορντούρες		
	Απουσία χρώματος, υφής		
	Νησίδες μικρού πλάτους με φυτεμένα δένδρα		
	Νησίδες μεγάλου πλάτους με ενδιαφέρουσα φύτευση		
Στοές	δεν υπάρχουν στοές	Οι στοές μπορούν να αξιοποιηθούν ως στεγασμένα πεζοδρόμια, εφόσον διαθέτουν επαρκές πλάτος και είναι ελεύθερες εμποδίων.	
	υπάρχει στην μία πλευρά της οδού		
	υπάρχουν και στις δύο πλευρές της οδού		
	Οι στοές είναι βατές, καθαρές εμποδίων		
	Οι στοές δεν είναι βατές		

	ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΗ ΛΥΣΗ
	Εξετάζεται η δυνατότητα μεταφύτευσης.	
	Παραμένουν ως έχουν.	
	Εξετάζεται η δυνατότητα εγκατάστασης δικτύου άρδευσης, έμφαση στη συντήρηση του δικτύου. Ταυτόχρονα εξετάζεται η δυνατότητα άρδευσης από τα όμβρια ύδατα (raingardens).	
	Έμφαση στη συντήρηση του δικτύου. Ταυτόχρονα εξετάζεται η δυνατότητα άρδευσης από τα όμβρια ύδατα (raingardens).	
	Παραμένουν ως έχουν.	
	Προτείνεται η τήρηση κατάλληλου όγκου χώματος. •Ανοιχτές Επιφάνειες Εδάφους: συνεχής ή διακοπτόμενες, καλυμμένες με φυτά εδαφοκάλυψης και καλωπιστικά. •Μονοπάτια για τις ρίζες: δυνατότητα ανάπτυξης των ριζών προς το πλησιέστερο χώρο πρασίνου •Καλυμμένες Επιφάνειες Εδάφους: υδατοπερατά υλικά, σχάρες •Συνδιασμός των μεθόδων	Α 6.1, Β 1.1, Β 2.2, Β 3.1
	Προτείνεται το σπάσιμο των αδιαπέραστων υλικών σημειακά. Σε περίπτωση νέας πεζοδρόμησης να τηρηθούν οι κατάλληλες συνθήκες υδατοπερατότητας	
	Στις νέες φυτεύσεις να προστατεύονται τα δέντρα με κατάλληλη πρόσδεση. Στα υφιστάμενα προτείνεται να διενεργηθεί ανάλυση επικινδυνότητας και παρεμβάσεις όπου κρίνεται απαραίτητο. Σε μεγάλα, υγιή και ιστορικά δέντρα που κινδυνεύουν με πτώση προτείνεται κατάλληλη στήριξη	
	Προτείνεται να διενεργηθεί ανάλυση επικινδυνότητας και παρεμβάσεις όπου κρίνεται απαραίτητο. Σε μεγάλα ιστορικά δέντρα που κινδυνεύουν προτείνονται σύγχρονες τεχνικές (πχ tree surgery) και σύγχρονα υλικά (πχ μαστίχες ειδικές και σύγχρονες ρητίνες) για την διάσωσή τους	
	Αραίωση πυκνοφυτειών και κύρια των θαμνώνων, των απαιτητικών σε θρεπτικά συστατικά. Περιορισμός της κόμης και κλαδοβρίθειας σε δένδρα με επισφαλή στατική (ευστάθεια).	
	Αραίωση πυκνοφυτειών και κύρια των θαμνώνων, των απαιτητικών σε θρεπτικά συστατικά.	
	Σχεδιασμός με γνώμωνα τα στοιχεία του μικροκλίματος. Επιδιώκεται το ενδιαφέρον όλες τις εποχές. Χρώμα και άρωμα χρειάζονται ήλιο.	
	Να αποφεύγεται. Προτιμούνται φυτά εδαφοκάλυψης, ανθόφυτα ή μικροί θάμνοι. Στην περίπτωση υφιστάμενης νησίδας να διενεργείται ανάλυση επικινδυνότητας και ανάλογα να παρακολουθούνται ή να μεταφυτεύονται εάν είναι δυνατό	
	Παραμένει ως έχει.	
	Παραμένει ως έχει.	
	Παραμένει ως έχει.	
	Παραμένει ως έχει.	
	Λαμβάνονται υπόψη στο συνολικό πλάτος κίνησης των πεζών.	Β 2.1
	Δεν λαμβάνονται υπόψη στο συνολικό πλάτος κίνησης των πεζών εκτός εάν μπορούν να απαλλαγούν από τα εμπόδια.	Β 2.2

	ΚΥΡΙΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ για λήψη αποφάσεων κατά τον ανασχεδιασμό της οδού	ΓΕΝΙΚΟ ΣΧΟΛΙΟ	
Πρασιά παρόδιων χρήσεων	δεν υπάρχουν πρασιές	Οι πρασιές μπορούν να αξιοποιηθούν ως προεκτάσεις των πεζοδρομίων προς το εσωτερικό των ΟΤ, εφόσον θεσμοθετηθεί από τον Δήμο ένας κανονισμός που αποτρέπει την κατάληψή στο σύνολό τους από κινητά και ακίνητα εμπόδια ή σε τμήμα τους	
	υπάρχει στην μία πλευρά της οδού		
	υπάρχουν και στις δύο πλευρές της οδού		
	Οι πρασιές είναι βατές, καθαρές εμποδίων		
	Οι πρασιές δεν είναι βατές		
	Τα υλικά επίστρωσης είναι ίδια με αυτά του πεζοδρομίου		
	Τα υλικά επίστρωσης είναι διαφορετικά σε κάθε πρασιά		
Οριζόντια Σήμανση	δεν υπάρχει οριζόντια σήμανση	Εφόσον στόχος είναι ο περιορισμός των εμποδίων στα πεζοδρόμια και η αναβάθμιση της αισθητικής του δημόσιου χώρου, θα πρέπει να δοθεί έμφαση στην οριζόντια σήμανση και να περιοριστεί η κατακόρυφη στην απολύτως απαραίτητη από την νομοθεσία.	
	υπάρχει η απολύτως απαραίτητη κατά τα ελληνικά πρότυπα		
Ασφάλιση	δεν υπάρχει καθόλου ασφάλιση, αλλά δεν χρειάζεται	Η ασφάλιση της οδού (δηλαδή της νησίδας και των πεζοδρομίων), μας ενδιαφέρει αναφορικά με την οδική ασφάλεια που μπορεί να προσφέρει, αλλά και την αποτροπή της παράνομης στάθμευσης. Ανάλογα με τον τύπο της οδού και την ελευθερία εγκάρσιας κίνησης των πεζών, επιλέγεται ο κατάλληλος τύπος ασφάλισης.	
	δεν υπάρχει καθόλου ασφάλιση, αλλά χρειάζεται		
	υπάρχει ασφάλιση που εμποδίζει την παράνομη στάθμευση		
	υπάρχει ασφάλιση στο πεζοδρόμιο που εμποδίζει τον πεζό		
Οδοφωτισμός	δεν υπάρχει επαρκής οδοφωτισμός	Ο οδοφωτισμός πρέπει να είναι επαρκής, να εξοικονομεί ενέργεια και να μην εμποδίζει την κίνηση των χρηστών της οδού.	
	υπάρχει επαρκής οδοφωτισμός		
	είναι παλαιάς τεχνολογίας		
	είναι σύγχρονης τεχνολογίας χαμηλής κατανάλωσης		
	είναι τοποθετημένος με τρόπο που εμποδίζει τον πεζό		
	είναι τοποθετημένος με τρόπο που δεν εμποδίζει τον πεζό		
Κάδοι απορριμμάτων	είναι παλαιού τύπου (επιφανειακοί)	Οι κάδοι απορριμμάτων θα πρέπει να είναι κατά το δυνατόν τοποθετημένοι σε σημεία που δεν μειώνουν το πλάτος του πεζοδρομίου, δηλαδή ανάμεσα από θέσεις στάθμευσης, με τρόπο που δεν θα αλλάζει διαρκώς η θέση τους.	
	είναι βυθιζόμενοι		
	καταναλώνουν χώρο από το πεζοδρόμιο		
	καταναλώνουν χώρο από την στάθμευση		

	ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΗ ΛΥΣΗ
	Παραμένει ως έχει.	
	Παραμένει ως έχει.	
	Παραμένει ως έχει.	
	Εξετάζεται εάν μπορούν να λειτουργήσουν ως προέκταση των πεζοδρομίων, έτσι ώστε τα πεζοδρόμια να αρκούνται στο ελάχιστος πλάτος της ελληνικής νομοθεσίας.	Β 7.1
	Εξετάζεται εάν μπορεί να εγκριθεί κανονισμός που θα αποτρέπει την κατάληψη στο σύνολό τους, προκειμένου να λειτουργήσουν ως προέκταση των πεζοδρομίων.	Β 7.1
	Παραμένει ως έχει.	
	Εξετάζεται εάν μπορεί να επιβληθεί στους παρόδιους ιδιοκτήτες η χρήση του ίδιου υλικού επίστρωσης σε πεζοδρόμια και πρασιές.	Β 7.1
	Θα πρέπει να εφαρμοστεί.	
	Θα πρέπει να ενισχυθεί περαιτέρω, προκειμένου να περιοριστεί η κατακόρυφη στην απολύτως απαραίτητη.	
	Παραμένει ως έχει.	
	Επιλέγεται ο κατάλληλος τύπος ασφάλισης ανάλογα με τον τύπο της οδού.	
	Παραμένει ως έχει.	
	Αντικαθίσταται από ασφάλιση που εμποδίζει την παράνομη στάθμευση, αλλά όχι τον πεζό.	
	Εξετάζεται η αντικατάστασή του από επαρκή οδοφωτισμό.	
	Παραμένει ως έχει.	
	Εξετάζεται η αντικατάστασή του από νεάς τεχνολογίας χαμηλής κατανάλωσης.	
	Παραμένει ως έχει.	
	Εξετάζεται η μετατόπισή του, ώστε να μην εμποδίζει κανέναν χρήστη της οδού.	
	Παραμένει ως έχει.	
	Εξετάζεται η δυνατότητα τοποθέτησης βυθιζόμενων, εφόσον αυτό φέρει θετικά αποτελέσματα στην κίνηση των πεζών και στην ποιότητα του δημόσιου χώρου.	
	Παραμένουν ως έχουν.	
	Επανατοποθετούνται σε σημεία ανάμεσα από θέσεις στάθμευσης.	
	Παραμένουν ως έχουν.	

	ΚΥΡΙΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ για λήψη αποφάσεων κατά τον ανασχεδιασμό της οδού	ΓΕΝΙΚΟ ΣΧΟΛΙΟ	
Στάσεις ΜΜΜ	δεν διαθέτουν πλατφόρμες αποκλεισμού στάθμευσης, αλλά δεν παρουσιάζονται φαινόμενα παράνομης στάθμευσης	Οι στάσεις των ΜΜΜ πρέπει να είναι διαμορφωμένες έτσι ώστε να παρέχουν την αναγκαία πληροφορία στον επιβάτη, να προσφέρουν ξεκούραση και προστασία από τις καιρικές συνθήκες, να μην εμποδίζουν την κίνηση του πεζού και να αποτρέπουν την στάθμευση οχημάτων μπροστά από αυτές. Οι διαφημιστικές πινακίδες συνήθως προκαλούν προβλήματα στην κίνηση των πεζών και αποσπούν την προσοχή του οδηγού, για αυτό και πρέπει να αποφεύγονται.	
	δεν διαθέτουν πλατφόρμες αποκλεισμού στάθμευσης και παρουσιάζονται φαινόμενα παράνομης στάθμευσης		
	διαθέτουν πλατφόρμες αποκλεισμού στάθμευσης		
	δεν διαθέτουν παγκάκια και στέγαστρα		
	διαθέτουν παγκάκια και στέγαστρα		
	δεν διαθέτουν πινακίδες τηλεματικής		
	διαθέτουν πινακίδες τηλεματικής		
Αστικός Εξοπλισμός	δεν υπάρχει αστικός εξοπλισμός	Ο αστικός εξοπλισμός θα πρέπει να κάνει την οδό πιο φιλική στον πεζό και όχι να αποτελεί εμπόδιο στην κίνησή του ή εστία ρύπανσης.	
	υπάρχει αστικός εξοπλισμός, αλλά δεν εμποδίζει την κίνηση των πεζών		
	υπάρχει αστικός εξοπλισμός αλλά είναι σε κακή κατάσταση		
	υπάρχει αστικός εξοπλισμός και εμποδίζει την κίνηση των πεζών		
Δίκτυα ομβρίων	δεν υπάρχουν δίκτυα ομβρίων	Τα δίκτυα ομβρίων θα πρέπει να επιτελούν τον ρόλο τους χωρίς να δημιουργούν προβλήματα οδικής ασφάλειας.	
	υπάρχουν δίκτυα ομβρίων, αλλά η θέση τους δεν εμποδίζει την κίνηση των οχημάτων		
	υπάρχουν δίκτυα ομβρίων και η θέση τους εμποδίζει την κίνηση των οχημάτων		
	υπάρχει σύστημα επανάχρησης των ομβρίων υδάτων για ανάγκες άρδευσης των φυτεύσεων		
Λοιπά δίκτυα	δεν υπάρχουν άλλα δίκτυα	Τα υπόλοιπα δίκτυα θα πρέπει να επιτελούν τον ρόλο τους χωρίς να δημιουργούν προβλήματα οδικής ασφάλειας.	
	υπάρχουν άλλα δίκτυα, αλλά η θέση τους δεν εμποδίζει την κίνηση των χρηστών της οδού		
	υπάρχουν άλλα δίκτυα και η θέση τους εμποδίζει την κίνηση των χρηστών της οδού		

	ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΗ ΛΥΣΗ
	Παραμένουν ως έχουν.	
	Πρέπει να τοποθετηθούν πλατφόρμες ή να γίνει διαπλάτυνση πεζοδρομίου.	Β 8.1
	Παραμένουν ως έχουν.	
	Να εξεταστεί εάν το πεζοδρόμιο επαρκεί για τοποθέτηση παγκακίων και στεγάστρων.	
	Παραμένουν ως έχουν, εφόσον εξασφαλίζεται ο ελάχιστος απαιτούμενος χώρος διέλευσης των πεζών.	
	Να εξεταστεί εάν μπορούν να αποκτήσουν, με την προϋπόθεση να εξασφαλίζεται ο ελάχιστος απαιτούμενος χώρος διέλευσης των πεζών.	
	Να εξεταστεί εάν εξασφαλίζεται ο ελάχιστος απαιτούμενος χώρος διέλευσης των πεζών, αλλιώς να επανατοποθετηθούν.	
	Να εξεταστεί εάν το πεζοδρόμιο επαρκεί για την προσθήκη αστικού εξοπλισμού.	Α 2.2
	Παραμένει ως έχει.	
	Να εξεταστεί η αντικατάστασή του με νέο μεγαλύτερης αντοχής.	
	Να εξεταστεί η επανατοποθέτησή του έτσι ώστε να μην εμποδίζει τον πεζό.	Α 2.2
	Να εξεταστεί η δυνατότητα κατασκευής δικτύων ομβρίων στην οδό.	
	Παραμένουν ως έχουν.	
	Να εξεταστεί η δυνατότητα μετατόπισής τους.	
	Παραμένουν ως έχουν.	
	Να εξεταστεί εάν υπάρχει ανάγκη κατασκευής τους.	
	Παραμένουν ως έχουν.	
	Να εξεταστεί η δυνατότητα μετατόπισής τους.	

	ΚΥΡΙΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ για λήψη αποφάσεων κατά τον ανασχεδιασμό της οδού	ΓΕΝΙΚΟ ΣΧΟΛΙΟ	
Κατακόρυφη Σήμανση	υπάρχει η απολύτως απαραίτητη κατακόρυφη σήμανση που ικανοποιεί την ελληνική νομοθεσία	Εφόσον στόχος είναι ο περιορισμός των εμποδίων στα πεζοδρόμια και η αναβάθμιση της αισθητικής του δημόσιου χώρου, θα πρέπει να δοθεί έμφαση στην οριζόντια σήμανση και να περιοριστεί η κατακόρυφη στην απολύτως απαραίτητη από την νομοθεσία.	
	υπάρχει λιγότερη κατακόρυφη σήμανση από αυτήν που απαιτεί η ελληνική νομοθεσία		
	υπάρχει περισσότερη κατακόρυφη σήμανση από αυτήν που απαιτεί η ελληνική νομοθεσία		
	η κατακόρυφη σήμανση παρουσιάζει προβλήματα ορατότητας ή κακής θέσης		
	η κατακόρυφη σήμανση δεν παρουσιάζει προβλήματα ορατότητας ή κακής θέσης		
Φωτεινή Σηματοδότηση	δεν υπάρχει φωτεινή σηματοδότηση και δεν παρουσιάζεται ανάγκη να υπάρξει	Η φωτεινή σηματοδότηση θα πρέπει να ρυθμίζεται με προτεραιότητα τις ανάγκες ασφαλούς διάβασης των πεζών και δευτερευόντως με κριτήριο την αύξηση της χωρητικότητας του κόμβου. Υπάρχουν περιπτώσεις που η φωτεινή σηματοδότηση μπορεί να καταργηθεί, εφόσον ο κόμβος αναδιαμορφωθεί με διαφορετικό τρόπο (πχ roundabout) ή να επικεντρωθεί στην διάβαση των πεζών (πεζοφάναρα)	
	δεν υπάρχει φωτεινή σηματοδότηση και παρουσιάζεται ανάγκη να υπάρξει		
	υπάρχει φωτεινή σηματοδότηση, αλλά δεν λειτουργεί ικανοποιητικά για κάποιους χρήστες της οδού		
	υπάρχει φωτεινή σηματοδότηση και λειτουργεί ικανοποιητικά για τους πεζούς		
Περίπτερα	δεν υπάρχουν περίπτερα	Τα περίπτερα πρέπει να βρίσκονται στην οδό για να προσδίδουν ζωή και να εξυπηρετούν κατά προτεραιότητα τον πεζό. Σε κάθε περίπτωση πρέπει να διασφαλίζεται το ελάχιστος πλάτος διέλευσης για τους πεζούς.	
	υπάρχουν και είναι τοποθετημένα με τρόπο που δεν εμποδίζουν τους χρήστες της οδού		
	υπάρχουν και είναι τοποθετημένα με τρόπο που εμποδίζουν τους χρήστες της οδού		
	υπάρχουν και λειτουργούν με τρόπο που δεν εμποδίζουν τους χρήστες της οδού		
	υπάρχουν και λειτουργούν με τρόπο που εμποδίζουν τους χρήστες της οδού		

	ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΗ ΛΥΣΗ
	Παραμένει ως έχει.	
	Να συμπληρωθεί ώστε να ικανοποιεί τα κριτήρια της ελληνικής νομοθεσίας.	
	Να περιοριστεί στην απολύτως απαραίτητη σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, εφόσον ταυτόχρονα ενισχυθεί η οριζόντια σήμανση.	
	Να επανατοποθετηθεί η κατακόρυφη σήμανση που δημιουργεί προβλήματα ορατότητας.	
	Παραμένει ως έχει.	
	Παραμένει ως έχει.	
	Να τοποθετηθεί με κριτήριο την ασφαλή διάβαση του πεζού.	
	Να επαναρυθμιστεί με κριτήριο την ασφαλή διάβαση του πεζού.	
	Παραμένει ως έχει.	
	Εξετάζεται η ανάγκη εγκατάστασης περιπτέρου.	
	Παραμένουν ως έχουν.	
	Εξετάζεται η μετεγκατάστασή τους.	
	Παραμένουν ως έχουν.	
	Εξετάζεται ο περιορισμός του χώρου που καταλαμβάνουν.	

	ΚΥΡΙΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ για λήψη αποφάσεων κατά τον ανασχεδιασμό της οδού	ΓΕΝΙΚΟ ΣΧΟΛΙΟ	
Διαφημιστικές πινακίδες	δεν υπάρχουν διαφημιστικές πινακίδες	Οι διαφημιστικές πινακίδες αποφέρουν σημαντικά έσοδα στον Δήμο, αλλά θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι δεν υποβαθμίζουν το επίπεδο οδικής ασφάλειας, δεν περιορίζουν τον χώρο διέλευσης του πεζού και δεν αλλοιώνουν την αισθητική της οδού.	
	υπάρχουν και είναι τοποθετημένες με τρόπο που δεν εμποδίζουν τους χρήστες της οδού		
	υπάρχουν και είναι τοποθετημένες με τρόπο που εμποδίζουν τους χρήστες της οδού		
	υπάρχουν και είναι τοποθετημένες με τρόπο που δεν αποσπούν την προσοχή των οδηγών		
	υπάρχουν και είναι τοποθετημένες με τρόπο που αποσπούν την προσοχή των οδηγών		
Διαβάσεις πεζών	Δεν υπάρχουν διαβάσεις πεζών σε διασταυρώσεις ή μεταξύ αυτών για μεγάλο μήκος	Οι διαβάσεις των πεζών, δηλαδή η δυνατότητα εγκάρσιας διάσχισης των οδών σε επιλεγμένα σημεία, αποτελεί ένα από τα πιο κρίσιμα ζητήματα για την αύξηση της περπατησιμότητας της πόλης. Γενική αρχή αποτελεί το μεγαλύτερο δυνατό πλησίασμα των απέναντι πεζοδρομίων, η άρση των ανισοσταθμιών, η αποτροπή της παράνομης στάθμευσης και οποιουδήποτε εμποδίου, όπως επίσης και η διασφάλιση της ασφαλούς διέλευσης των πεζών από άποψη σηματοδότησης και νησίδων διαφυγής.	
	Υπάρχουν διαβάσεις, αλλά εμποδίζονται από παράνομη στάθμευση		
	Υπάρχουν διαβάσεις, αλλά δεν εξυπηρετούν ΑΜΚ λόγω ανισοσταθμιών		
	Υπάρχουν διαβάσεις, αλλά οι φάσεις σηματοδότησης δεν διασφαλίζουν την ασφαλή διέλευση των πεζών		
	Υπάρχουν διαβάσεις, αλλά οι πολλές και αντίθετες λωρίδες κυκλοφορίας δυσχεραίνουν την διέλευση των πεζών		
	Υπάρχουν διαβάσεις, αλλά οι νησίδες δεν επαρκούν για την παραμονή των πεζών		

	ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΗ ΛΥΣΗ
	Παραμένει ως έχει.	
	Παραμένουν ως έχουν.	
	Θα πρέπει να εξεταστεί η μετατόπιση ή η κατάργησή τους.	
	Παραμένουν ως έχουν.	
	Θα πρέπει να εξεταστεί η αλλαγή της κατεύθυνσή τους κατά 180 μοίρες.	
	Πρέπει να διαμορφωθούν διαβάσεις σε όλες τις διασταυρώσεις, ενώ σε κόμβους με μεγάλες ροές πεζών μπορούν να εφαρμοστούν ακόμα και "χιαστί" διαβάσεις με φάση "all red" για τα οχήματα. Επίσης, πρέπει να προβλέπονται διαβάσεις και πεζοφάναρα ανά εύλογο διάστημα μεταξύ των διασταυρώσεων, έτσι ώστε η οδός να μην λειτουργεί ως φραγμός για τους πεζούς. Πεζοφάναρα απαιτούνται είτε σε οδούς με πάνω από μια λωρίδα κυκλοφορίας, είτε σε οδούς με μεγάλες ταχύτητες και μεγάλους φόρτους.	Α 2.1, Α 2.2, Α 3.1, Α 4.1, Α 5.1, Α 6.1, Α 7.1, Β 2.2
	Πρέπει να γίνει διαπλάτυνση πεζοδρομίου και προσθήκη ασφάλισης επί αυτού.	Α 2.1, Α 2.2, Α 3.1, Α 4.1, Α 5.1, Α 6.1, Α 7.1, Β 2.2
	Πρέπει να διαμορφωθούν ράμπες ή να ανυψωθεί το οδόστρωμα της διασταύρωσης στο ύψος του πεζοδρομίου.	
	Πρέπει να επανασχεδιαστούν οι φάσεις σηματοδότησης έτσι ώστε να επιτρέπουν την ασφαλή διέλευση του πεζού.	
	Πρέπει να διαμορφωθούν νησίδες μεταξύ των αντίθετων ρευμάτων ή των ειδικών λωρίδων κυκλοφορίας.	Γ 4.1, Γ 4.2
	Πρέπει να διαπλατυνθούν οι νησίδες στα ελάχιστα πλάτη της ελληνικής νομοθεσίας και του GSDG.	Γ 4.1, Γ 4.2

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΓΚΡΙΣΕΩΝ

ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΤΗΣ ΟΔΟΥ	ΥΠΟΠΕΡΙΠΤΩΣΗ		ΠΛΑΤΟΣ		ΥΨΟΣ	
			τυπικό	περιορισμένο		
ΛΩΡΙΔΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ	μονόδρομος 1 λωρίδας	για επιβατηγό ΙΧ	2.25	2.00	1.70	
		για μεγάλο επιβατηγό ΙΧ	2.60	2.35	2.40	
		για φορτηγό	3.00	2.75	4.20	
		για λεωφορείο	3.00	2.75	3.15	
		για ΙΧ και ποδήλατο (παράλληλη κίνηση)	3.50		2.50	
		για φορτηγό και ποδήλατο (παράλληλη κίνηση)	4.25		4.50	
		ήπιας κυκλοφορίας	3.50	3.25		
	αμφίδρομη οδός 2 λωρίδων	Λ / Λ	6.50	6.00	3.45	
		Φ / Φ	6.25	5.50	4.50	
		Φ / ΙΧ	5.50	4.75	4.50	
	μονόδρομος 2 λωρίδων	Λ / Λ	6.50	6.00	3.45	
		Φ / Φ	6.25	5.50	4.50	
		Φ / ΙΧ	5.50	5.00	4.50	
		ΙΧ / ΙΧ	4.75	4.25	2.00	
	οδός 2 λωρίδων με φόρτους βαρέων	υψηλούς: >20%	7.00	6.50		
		μεσαίους: 5-20%	6.50	6.00		
		μικρούς: <5%	6.00	5.50		
	αμφίδρομη οδός 2 λωρίδων		5.50			
	αμφίδρομη οδός 2 λωρίδων με στάθμευση		3.00			
ΔΙΑΧΩΡΙΣΤΙΚΗ ΝΗΣΙΔΑ	απλή (χωρίς πρόσθετα στοιχεία)		2.00			
	με πρόσθετα στοιχεία		2.50			
	σε περιοχές διαβάσεων πεζών					
	διαχωριστική νησίδα ΕΛΛ		0.80			
	αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτου ίδιας κατεύθυνσης με λοιπή κυκλοφορία		1,00-2,00	0.70		
			0.60		0,15-0,17	
			0.30		0,15-0,17	
	αποκλειστική contra flow λωρίδα ποδηλάτου		1.00	0.70		

	ΠΗΓΗ		ΛΟΙΠΑ ΣΧΟΛΙΑ	ΠΗΓΗ
	ΟΜΟΕ-ΚΑΟ 2001	σχ.2-1α, σελ.8	Στις οδούς κατηγορίας ΓΙΙΙ (αρτηρίες) λαμβάνεται, κατά κανόνα, το μεγαλύτερο όχημα που επιτρέπεται να κυκλοφορεί σε αυτήν την οδό σύμφωνα με τον ΚΟΚ, δλδ το φορτηγό. Το ίδιο ισχύει πρακτικά και για τις οδούς ΓΙV (κύριες συλλεκτήριες). Μικρότερα πλάτη μόνο σε ιδιωτικές ή ημιδημόσιες οδούς στο εσωτερικό γειτονιών.	σελ.5
		σχ.2-1α, σελ.8		
		σχ.2-1α, σελ.8		
		σχ.2-1α, σελ.8		
		σχ.2-1γ, σελ.10		
		σχ.2-1γ, σελ.10		
	ΦΕΚ 2302/Β/2013	σελ.32790	Πρόσθεση 20εκ για όμβρια εάν δεν υπάρχει σχάρα (μεταξύ οδοστρώματος κ προεξοχής πεζοδρομίου)	σελ.32790
	ΟΜΟΕ-ΚΑΟ 2001	σχ.2-1α σελ.8, σχ.2-1β σελ.9		
		σχ.2-1α σελ.8, σχ.2-1β σελ.9		
		σχ.2-1α σελ.8, σχ.2-1β σελ.9		
		σχ.2-1γ σελ.10		
		σχ.2-1γ σελ.10		
		σχ.2-1γ σελ.10		
		σχ.2-1γ σελ.10		
		σχ.2-1β σελ.9	Επιτρέπεται ο μηδενισμός του πρόσθετου πλάτους για παράλληλη κίνηση και όταν οι διατιθέμενες επιφάνειες κυκλοφορίας είναι περιορισμένες, και μόνο όταν αυτό είναι απαραίτητο για να δημιουργηθούν ποδηλατόδρομοι, λωρίδες στάθμευσης, νησίδες, πεζοδρόμια	σελ.9
		σχ.2-1β σελ.9		
		σχ.2-1β σελ.9		
	ΦΕΚ 2302/Β/2013	σελ.32790		
	ΚΟΚ	σελ.76	Το πλάτος αφορά την λωρίδα κυκλοφορίας που εφάπτεται σε λωρίδα στάθμευσης.	
	ΟΜΟΕ-ΚΑΟ 2001	σελ.7		
		σελ.7	ως πρόσθετα στοιχεία εννοούνται η δενδροφύτευση, οι ιστοί, ο οδοφωτισμός και η φωτεινή σηματοδότηση	σελ.7
		σελ.7		
	ΦΕΚ 2017/Β/2003	σελ.2531	Μπορεί να επισημαίνεται επιπλέον με ειδικά φωτιζόμενα ή αντανακλαστικά στοιχεία και σήματα.	σελ.2531
	ΦΕΚ 1053/Β/2016	σελ.13638, σχ.3-10, σελ.13603	Πλάτος 1,00 μ όταν το όριο ταχύτητας κυκλοφορίας οχημάτων είναι μεγαλύτερο των 60 χλμ/ώρα. Πλάτος 2,00 μ για να μπορούν στην νησίδα να σταθούν πεζοί. Μπορεί να είναι φυτεμένη με χαμηλή βλάστηση ή ψηλά δέντρα ή πλακοστρωμένη και να φέρει κατακόρυφη σήμανση ή/και αστικό εξοπλισμό.	σελ.13638
		σελ.13639, σχ.3-10, σελ.13603	Κράσπεδο με ημικυκλική ακμή στην πλευρά κίνησης οχημάτων και απότμηση στην πλευρά του ποδηλατόδρομου (για πλάτος 0,30 μ).	σελ.13639
		σελ.13639, σχ.3-10, σελ.13603	Κράσπεδα με ημικυκλικές ακμές χωρίς ενδιάμεση πλακόστρωση ή φύτευση. Αναγκαιότητα βύθισης στην αρχή και το τέλος του οδικού τμήματος και όπου απαιτείται ενδιάμεσα λόγω διακοπής. Χρωματισμός σε κίτρινο ή εναλλάξ κίτρινο-μαύρο.	σελ.13639
		σελ.13621	Επί αυτής τοποθετείται κατάλληλη κατακόρυφη σήμανση. Είναι δυνατόν να κατασκευαστεί στην αρχή και το τέλος του οδικού τμήματος ή σε όλο το μήκος εφόσον υπάρχει διαθέσιμο πλάτος (ελάχιστο μήκος 5,00 μ).	σελ.13621

ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΤΗΣ ΟΔΟΥ	ΥΠΟΠΕΡΙΠΤΩΣΗ		ΠΛΑΤΟΣ		ΥΨΟΣ	
			τυπικό	περιορισμένο		
ΛΟΙΠΑ ΔΙΑΧΩΡΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτου ίδιας κατεύθυνσης με λοιπή κυκλοφορία	υψομετρικός διαχωρισμός σε ενδιάμεση στάθμη	πλάτος κρασπέδου		0.10	
		υψομετρικός διαχωρισμός στην στάθμη του πεζοδρομίου	πλάτος κρασπέδου		0,15-0,17	
ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ	απλό πεζοδρόμιο		1.50		2.20	
	πεζοδρόμιο με οδηγό τυφλών (μέγιστης κλίσης 2%)		1.50		2.20	
	για κίνηση πεζών εν σειρά		1.50		2.20	
	για παράλληλη κίνηση πεζών		1.80		2.20	
	απλό πεζοδρόμιο		1.50		2.25	
	πεζοδρόμιο με ποδηλατόδρομο		3.60		2.25	
	πεζοδρόμιο δίπλα από στάθμευση		1,50+0,75		2.25	
	πεζοδρόμιο μεικτής χρήσης (πεζοί-ποδηλάτες)	1 ποδηλάτης / 2 πεζοί	3.30	3.10	2.25	
		2 ποδηλάτες / 2 πεζοί	4.30	4.10	2.25	
	πεζοδρόμιο μεικτής χρήσης (πεζοί-ποδηλάτες)	1 λωρίδα ποδηλάτου και 1 πεζός	3.50	3.25		
		2 λωρίδες ποδηλάτου και 1 πεζός	4.50	4.25		
		2 λωρίδες ποδηλάτου και 2 πεζοί παράλληλα	4.80	4.55		
	διαπλάτυνση πεζοδρομίου μπροστά από στάση με χρήση πλατφόρμας		1,35+0,40 (σχάρα)		0.15	
ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	απλή λωρίδα στάθμευσης		2.00			
	στάθμευση δίπλα σε ποδηλατόδρομο		2.50			
	δίπλα σε ποδηλατόδρομο		+0,30-0,50			
	δίπλα σε ποδηλατόδρομο		2,20-2,50 +0,50-0,70			
ΕΙΔΙΚΗ ΛΩΡΙΔΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ	για διαχωρισμό με κινητά ελαστικά διαχωριστικά πλάτους 0,20 και ύψους 0,08 μ		3.20			
	μεικτή χρήση ΕΛΛ με ποδήλατο		4.00			
	ΕΛΛ με ενσωματωμένο διακριτό ποδηλατόδρομο πλάτους 1,50μ		4.50			
ΠΟΔΗΛΑΤΟ-ΔΡΟΜΟΣ	αποκλειστικής χρήσης			1.50		
	μη αποκλειστικής χρήσης		2.00	1.50		
	ελάχιστες διαστάσεις μονής κατεύθυνσης		3.50	1.50	2.50	
	ελάχιστες διαστάσεις διπλής κατεύθυνσης		4.00	2.50	2.50	
	1 λωρίδα		1.50	1,00-1,20		
	2 λωρίδες αμφίδρομης κατεύθυνσης		2.00			

	ΠΗΓΗ		ΛΟΙΠΑ ΣΧΟΛΙΑ	ΠΗΓΗ
	ΦΕΚ 1053/Β/2016	σελ.13639	Η επιφάνεια του ποδηλατόδρομου κατασκευάζεται με εγκάρσια κλίση 2% για την απορροή των ομβρίων προς την πλευρά του οδοστρώματος.	σελ.13639
		σελ.13639	Συνίσταται ο ποδηλατόδρομος να απέχει τουλάχιστον 0,70 μ (συμπερ. κρασπέδου και ζώνης σήμανσης, σηματοδότησης, οδοφωτισμού, αστικού εξοπλισμού και φυτεύσεων) από το όριο της πλησιέστερης λωρίδας μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και να διαφοροποιείται από το χώρο κίνησης των πεζών τόσο οπτικά (πχ. χρωματισμός, υλικό), όσο και καθ' ύψος τουλάχιστον 2 εκ για άτομα με μειωμένη όραση.	σελ.13639, 13656
	ΦΕΚ 2302/Β/2013	σελ.32789	Στοιχεία σήμανσης, φύτευσης, αστικού εξοπλισμού, περίπτερα, τηλεφ. θάλαμοι, στάσεις λεωφορείων τοποθετούνται εκτός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών.	σελ.32789
		σελ.32801		
	ΟΜΟΕ-ΚΑΟ 2001	σχ.2-3, σελ.13		
		σχ.2-3, σελ.13		
		σχ.2-2, σελ.12	Διαπλατύνεται από απαίτηση αυξημένης κυκλοφορίας πεζών.	σελ.12
		σχ.2-2, σελ.12		
		σχ.2-2, σελ.12	στην ζώνη των 0,75 μ δίπλα από την στάθμευση περιλαμβάνονται όλα τα στοιχεία σήμανσης, σηματοδότησης, ασφάλισης, οδοφωτισμού, φύτευσης, αστικού εξοπλισμού	σελ.12
		σχ.2-3 σελ.13		
		σχ.2-3 σελ.13		
	ΦΕΚ 1053/Β/2016	σχ.3-6, σελ.13599		
		σχ.3-7, σελ.13600		
		σχ.3-7, σελ.13600		
	ΦΕΚ 2201/Β/2007	σελ.30531	Το μήκος των προεξοχών αυτών κυμαίνεται μεταξύ 3-12 μ., ανάλογα με τις ανάγκες της προεπιλεγμένης θέσης.	σελ.30531
	ΟΜΟΕ-ΚΑΟ 2001	σχ.2-1δ, σελ.11, σχ.2-2, σελ.12		
		σχ.2-2, σελ.12		
	ΦΕΚ 2302/Β/2013	σελ.32792		
	ΦΕΚ 1053/Β/2016	σχ.4-4, σελ.13673		
	ΦΕΚ 2017/Β/2003	σελ.2531		
	ΦΕΚ 1053/Β/2016	σελ.13630		
		σελ.13630		
	ΦΕΚ 1053/Β/2016	σελ.13614	Προτείνεται η αύξησή του σε ανηφορικά τμήματα. Οι διαστάσεις αφορούν: από κράσπεδο ως εξωτ άξονας διαγρ/σης	σελ.13614
		σελ.13614	Οι διαστάσεις αφορούν: από κράσπεδο ως εξωτ άξονας διαγρ/σης	σελ.13614
		σελ.13592-13593, 13638	Ανάλογα με τις συνθήκες εκατέρωθεν του ποδηλατόδρομου και τον φόρτο των ποδηλάτων.	σελ.13592-13593, 13638
		σελ.13597, 13638	Ανάλογα με τις συνθήκες εκατέρωθεν του ποδηλατόδρομου και τον φόρτο των ποδηλάτων.	σελ.13597, 13638
	ΦΕΚ 2302/Β/2013	σελ.32792	κατ' εξαίρεση σε στένωση το περιορισμένο πλάτος	σελ.32792
		σελ.32792		σελ.32792

ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΤΗΣ ΟΔΟΥ	ΣΧΟΛΙΑ	ΠΗΓΗ	
ΑΣΦΑΛΙΣΗ	Προστατευτικά Εμπόδια επιτρέπονται μόνο κατά το μήκος κίνησης των πεζών, στο όριο της ελεύθερης ζώνης, μόνο όταν είναι: - μορφής Π ή κιγκλιδώματος - με ύψος 80εκ. και μέγιστο μήκος 1.5μ - απέχουν μεταξύ τους 1μ - με επιπλέον οριζόντιο στοιχείο 10εκ. για εντοπισμό από άτομα με προβλήματα όρασης	ΦΕΚ 2302/Β/2013	σελ.32789
	Οι οριοδείκτες τοποθετούνται επί του οδοστρώματος, πλησίον του κρασπέδου και η βάση τους βιδώνεται με κοχλίες ή στερεώνεται με ειδική κόλλα επί του ασφαλτοτάπητα. Η τοποθέτησή τους γίνεται έτσι ώστε να μην εμποδίζεται η διέλευση των πεζών και ιδιαίτερα των ατόμων με αναπηρία (ΑμεΑ).	ΦΕΚ 2201/Β/2007	σελ.30532
	Η διαχωριστική νησίδα μπορεί να είναι φυτεμένη με χαμηλή βλάστηση ή ψηλά δέντρα ή πλακοστρωμένη και να φέρει κατακόρυφη σήμανση ή/και αστικό εξοπλισμό.	ΦΕΚ 1053/Β/2016	σελ.13638

ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΤΗΣ ΟΔΟΥ	ΥΠΟΠΕΡΙΠΤΩΣΗ	ΤΑΧΥΤΗΤΑ (χλμ/ώρα)		ΠΗΓΗ	
		τυπικό	κατ' εξαίρεση		
ΟΡΙΑ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ	Αστικές αρτηρίες (Γ ΙΙΙ) Κύριες συλλεκτήριες οδοί (Γ ΙV)	50	60-70	ΟΜΟΕ-ΚΑΟ 2001	σελ.2-3
	Συλλεκτήριες οδοί (Δ ΙV) Τοπικές οδοί (Δ V)	50			σελ.2-3
	Τοπικές οδοί (Ε V) Τοπικές οδοί κατοικιών (Ε VΙ)	30			σελ.2-3

α/α	**ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΕΙΣ**
1.	**ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΓΗΣ – ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ**
1.1	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΟΠΟΙΑ ΝΑ ΠΡΟΚΥΠΤΕΙ Η ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΕΡΓΟΥ ΜΕ ΤΑ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΣΤΗ ΜΕΛΕΤΗ ΑΥΤΗ.
1.2	ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΠΙΝΑΚΑ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΗΣ ΠΡΑΞΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ.
1.3	ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΟ ΕΓΓΡΑΦΟ ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗΣ ΚΥΡΙΟΤΗΤΑΣ Η΄ ΧΡΗΣΗΣ ΣΤΟΝ ΟΤΑ Α' ΒΑΘΜΟΥ
2	**ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗ**
2.1	ΈΚΔΟΣΗ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΠΡΟΕΓΚΡΙΣΗΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ Η ΘΕΤΙΚΗΣ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗΣ (ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ) Η ΣΧΕΤΙΚΟΥ ΑΠΑΛΛΑΚΤΙΚΟΥ ΕΓΓΡΑΦΟΥ.
2.2	ΈΚΔΟΣΗ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΈΓΚΡΙΣΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΌΡΩΝ (Η΄ ΣΧΕΤΙΚΟΥ ΑΠΑΛΛΑΚΤΙΚΟΥ ΕΓΓΡΑΦΟΥ)
3	**ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΛΟΙΠΩΝ ΦΟΡΕΩΝ**
3.1	ΑΠΟΦΑΣΗ ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗΣ ΠΟΤΑΜΟΥ Η΄ ΡΕΜΑΤΟΣ
3.2	ΈΓΚΡΙΣΗ ΑΡΜΟΔΙΑΣ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ
3.3	ΈΓΚΡΙΣΗ ΑΡΜΟΔΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΔΑΣΩΝ
3.4	ΈΓΚΡΙΣΗ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ
3.5	ΑΔΕΙΑ ΔΟΜΗΣΗΣ (ΓΙΑ ΤΥΧΟΝ ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ)
3.6	ΈΓΚΡΙΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΠΟ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ (ΓΙΑ ΤΥΧΟΝ ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ)
3.7	ΆΔΕΙΑ ΊΔΡΥΣΗΣ ΥΠΑΙΘΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (ΕΑΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗ ΜΕΛΕΤΗ)
3.8	ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ/ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΟΑΣΑ
3.9	ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗ/ΕΓΚΡΙΣΗ ΑΠΟ ΟΣΕ
3.10	ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗ/ΕΓΚΡΙΣΗ ΑΠΟ ΑΡΜΟΔΙΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΡΟΧΑΙΑΣ
3.11	ΑΠΟΦΑΣΗ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΑΠΟ ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ
3.12	ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗ/ΕΓΚΡΙΣΗ ΑΠΟ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΈΡΓΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ
4	**ΔΙΚΤΥΑ ΟΚΩ**
4.1	ΈΓΓΡΑΦΟ ΔΕΗ ΠΕΡΙ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΔΙΚΤΥΩΝ
4.2	ΈΓΓΡΑΦΟ ΟΤΕ ΠΕΡΙ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΔΙΚΤΥΩΝ
4.3	ΈΓΓΡΑΦΟ ΑΡΜΟΔΙΑΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΎΔΡΕΥΣΗΣ – ΑΠΟΧΕΤΕΥΣΗΣ ΠΕΡΙ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΔΙΚΤΥΩΝ
4.4	ΈΓΓΡΑΦΟ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ ΠΕΡΙ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΔΙΚΤΥΩΝ

α /α	**ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ**
0.	ΓΕΝΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΜΕ ΟΡΙΟΘΕΤΗΜΕΝΗ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ ΚΑΙ ΣΗΜΕΙΩΜΕΝΑ ΤΑ ΕΡΓΑ ΤΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ
1.	**ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ**
1.1	ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΗ ΑΠΟΤΥΠΩΣΗ
1.2	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ - ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΑΜΕΣΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΓΙΑ ΗΠΙΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ- ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ
1.3	ΣΧΕΔΙΑ ΑΠΟΤΥΠΩΣΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ ΟΚΩ 'Η/ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΗ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ/ΜΕΤΑΤΟΠΙΣΗΣ
1.4	ΕΓΚΡΙΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ
2	**ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ**
2.1	ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ
2.2	ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ
2.3	ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ Η/Μ
2.4	ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΑΠΟΧΕΤΕΥΣΗΣ – ΑΠΟΣΤΡΑΓΓΙΣΗΣ ΟΜΒΡΙΩΝ
2.5	ΣΑΥ - ΦΑΥ
2.6	ΜΕΛΕΤΗ ΣΗΜΑΝΣΗΣ – ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ
2.7	ΜΕΛΕΤΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΠΡΑΣΙΝΟΥ (ΦΥΤΟΤΕΧΝΙΚΗ – ΑΡΔΕΥΣΗ κ.τ.λ.)
2.8	ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ
2.9	ΕΓΚΡΙΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ
3	**ΜΕΛΕΤΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ**
3.1	ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ
3.2	ΜΕΛΕΤΗ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ
3.3	ΜΕΛΕΤΗ Η/Μ
3.4	ΜΕΛΕΤΗ ΑΠΟΧΕΤΕΥΣΗΣ – ΑΠΟΣΤΡΑΓΓΙΣΗΣ ΟΜΒΡΙΩΝ
3.5	ΜΕΛΕΤΗ ΣΗΜΑΝΣΗΣ ΕΚΤΕΛΟΥΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ
3.6	ΕΓΚΡΙΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ
4	**ΑΝΑΛΥΤΙΚΕΣ ΠΡΟΜΕΤΡΗΣΕΙΣ**
5	**ΤΕΥΧΗ ΔΗΜΟΠΡΑΤΗΣΗΣ**

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Aesopos, Yiannis, and Yiorgos Simeoforidis. 2000. "Theorizing Athens." Archis, 7: 56–60.

Carmona, Matthew. 2010. "Contemporary Public Space: Critique and Classification, Part One: Critique." Journal of Urban Design 15 (1): 123–48. doi:10.1080/13574800903435651.

———. 2015. "Re-Theorising Contemporary Public Space: A New Narrative and a New Normative." Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability 8 (4): 373–405. doi:10.1080/17549175.2014.909518.

Carmona, Matthew, Claudio de Magalhães, and Leo Hammond, (eds). 2008. Public Space: The Management Dimension. London, New York: Routledge.

Carr, Stephen, Mark Francis, Leanne G. Rivlin, and Andrew M. Stone. 1993. Public Space. Cambridge England ; New York, NY, USA: Cambridge University Press.

Gehl, Jan, Lars Gemzøe, and Lord Richard Rogers. 2008. New City Spaces. 3 edition. Copenhagen: Danish Architectural Press.

Global Designing Cities Initiative, and NACTO. 2016. Global Street Design Guide. Washington, DC: Island Press.

European Union. 2013. Quality of life in cities, Perception survey in 79 European cities, Luxembourg, European Union

Homes and Communities Agency. 2000. Urban Design Compendium. London: English Partnerships. http://www.rudi.net/books/12260

Leontidou, Lila. 1990. The Mediterranean city in transition. Cambridge: Cambridge University Press

Madanipour, Ali. 1996. Design of Urban Space: An Inquiry into a Socio-Spatial Process. Wiley.

———. 2003. Public and Private Spaces of the City. Psychology Press.

MORI. 2005. Physical Capital, Liveability in 2005. London: MORI

UN-HABITAT. 2012. State of the World's Cities Report 2012/2013: Prosperity of Cities, Nairobi: UN- HABITAT

UN-HABITAT. 2013. Streets as Public Spaces and Drivers of Urban Prosperity. Nairobi: UN-HABITAT

...

Αραβαντινός, Αθανάσιος και Κοσμάκη Πολυξένη. 1988. Υπαίθριοι χώροι στην πόλη. Αθήνα: ΕΜΠ

Αυγερινού- Κολώνια, Σοφία και Παγώνης (επ.), Αθανάσιος. 2012. Φύση και αστικές δυναμικές: Σχεδιάζοντας με τη Φύση στην Πόλη. Αθήνα: ΕΜΠ και Εκδόσεις Προπομπός

Βαϊου, Ντίνα. 2000. «Πόλη και πολίτες: Η καθημερινή ζωή στην πόλη και το "δικαίωμα στην πόλη"», στο Βιώσιμη Πόλη (συλλογικός τόμος), Αθήνα: Στοχαστής

Βλαστός, Θάνος και Μπιρμπίλη Τίνα. 2000. Διαμορφώσεις και Πολιτικές για την ένταξη του Ποδηλάτου στην Ελληνική Πόλη – Διερεύνηση Γεωμετρικών Προδιαγραφών με βάση την Ευρωπαϊκή Εμπειρία. Αθήνα: Mbike

Γοσποδίνη, Άσπα, και Ηλίας Μπεριάτος, (επ). 2006. Τα νέα αστικά τοπία και η Ελληνική Πόλη. Αθήνα: ΚΡΙΤΙΚΗ

ΕΜΠ, Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών. 1996. Εμπορικό Τρίγωνο Κέντρου Αθήνας, Πολεοδομική Έρευνα και Προγραμματισμός Αναβάθμισης. Ερευνητικό πρόγραμμα για το Δήμο Αθηναίων. Αθήνα: ΤΕΕ

ΕΜΠ- Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών. 1997. Παρόδιες Χρήσεις Γης στο Κύριο Οδικό Δίκτυο. Μέρος Α. Το Πρόβλημα και Προκαταρκτικές Κατευθύνσεις. Ερευνητικό Πρόγραμμα για το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.. Αθήνα: ΕΜΠ

ΕΜΠ, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας. 1997. Το Δίκτυο των κεντρικών λειτουργιών της Αθήνας. Ερευνητικό Πρόγραμμα. Αθήνα: ΕΜΠ

ΕΜΠ- Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας. 2004. Στρατηγικό Πλαίσιο Χωρικής Ανάπτυξης για την Αθήνα- Αττική. Ερευνητικό Πρόγραμμα για το ΥΠΕΧΩΔΕ, Σύνοψη. Αθήνα: ΕΜΠ

ΕΜΠ

Κείμενο Διαβούλευσης για το "Έργο: ΑΘΗΝΑ 2020" του Δήμου Αθηναίων http://www.developathens.gr/athina2020/

Κοσμάκη, Πολυξένη. 1998. Προς μία πολιτική σχεδιασμού δημόσιων και υπαίθριων χώρων στο Λεκανοπέδιο, στο: Πυρφόρος, Περιοδική Έκδοση ΕΜΠ, Αθήνα: ΕΜΠ

Μπελαβίλας, Νίκος και Βαταβάλη, Φερενίκη. 2009. Πράσινο και ελεύθεροι χώροι στην πόλη. Αθήνα: WWF Ελλάς.

Μελαμπιανάκη, Ευγενία. 2006. Οι πλατείες της Αθήνας: 1834-1945. Διαδικασία διαμόρφωσης, λειτουργία, πολεοδομική σημασία. Διδακτορική Διατριβή. Τμήμα Αρχιτεκτόνων, ΕΜΠ. Αθήνα

Μέλισσας, Κ. Δημήτρης. 2010. Οι χρήσεις γης, το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο & η Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου. Β Έκδοση. Αθήνα: Εκδόσεις Σάκκουλα

Μπισμπίκης, Βλάσης. 2007. Φυτολόγιο, Καλλωπιστικά φυτά για ελληνικούς κήπους. Αθήνα: Ψύχαλος

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗΣ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ.1998. Μετασχηματίζοντας την πόλη : διεθνείς διαγωνισμοί αστικού σχεδιασμού για τη Θεσσαλονίκη. Θεσσαλονίκη: Andreas Papadakis Publisher

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΑΛΛΟΝΤΟΣ ΑΘΗΝΑΣ. 1996. Αθήνα - Αττική. Στρατηγικός Σχεδιασμός για μια Βιώσιμη Ανάπτυξη. Πρακτικά Διεθνούς Συνεδρίου, Αθήνα 22-24 Μαΐου 1996, ΑΘΗΝΑ: ΟΡΣΠΠΑ

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΑΛΛΟΝΤΟΣ ΑΘΗΝΑΣ. 1998. Ο Διεθνής Ρόλος της Πρωτεύουσας. Εντοπισμός Δραστηριοτήτων που απαιτούνται για την υλοποίηση του. Εργαστήριο Πολεοδομικού & Χωροταξικού Σχεδιασμού. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Αθήνα: ΟΡΣΠΠΑ

Σαρηγιάννης, Γιώργος, Οικονόμου, Δημήτρης και Σερράος, Κωνσταντίνος (επ.). 2004. Πόλη και χώρος από τον 20ο στον 21ο αιώνα. Τιμητικός τόμος για τον καθηγητή Αθανάσιο Ι. Αραβαντινό. Αθήνα: ΕΜΠ και Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας

Συνήγορος του Πολίτη: Πόρισμα: Η παρακώλυση της άσκησης του δικαιώματος στην κοινή χρήση των πεζοδρομίων, http://www.synigoros.gr/?i=quality-of-life.el.koinoxristoi_xwroi.31114

Συνήγορος του Πολίτη: Πόρισμα: Η διαχείριση των κοινόχρηστων χώρων από τους ΟΤΑ, http://www.synigoros.gr/resources/docs/202827.pdf

Τσέτσης, Σταύρος (επ.). 2003. Ένα μέλλον για την Αθήνα, Σε αναζήτηση οπτικής επανοργάνωσης του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας. Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση και Mendor Editions S.A.

ΥΠΕΚΑ, Δήμος Αθηναίων και ΤΜΧΠΑΑ. 2013. Σχέδιο Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (ΣΟΑΠ) για το κέντρο της Αθήνας (ΣΟΑΠ).

ΥΠΕΧΩΔΕ. 2005. Σχεδιάζοντας για όλους. Αθήνα: ΥΠΕΧΩΔΕ

ΥΠΕΧΩΔΕ και ΕΜΠ. 2002. Αισθητική αναβάθμιση του ιστορικού κέντρου των Αθηνών. Ερευνητικό Πρόγραμμα. Αθήνα: ΥΠΕΧΩΔΕ-ΕΜΠ.

Φιλιππίδης, Δημήτρης. 2002. Θεώρηση των σύγχρονων αναπλάσεων. Αθήνα: ΕΜΠ



