102, 103. Κατάληψη στοάς από πλανόδιους μικροπωλητές στον πεζόδρομο της Αριστοτέλους

104, 105, 106. Ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων στην περιοχή της αγοράς Βατικιώτη (πλατεία Άθωνος)

107, 108. Πρόχειρη αποθήκευση τραπεζοκαθισμάτων στους πεζοδρόμους της αγοράς Βατικιώτη (πλατεία Άθωνος)

109. Γενική άποψη του πεζοδρόμου της Ικτίνου στη συμβολή με τη Ζεύξιδος

110. Γενική άποψη του πεζοδρόμου της Ικτίνου

111. Γενική άποψη του πεζοδρόμου της Ζεύξιδος

112. Καρτοτηλέφωνα πάνω στον άξονα της Δ. Γούναρη

113. Ανάπτυξη εξοπλισμού ισόγειου καταστήματος επί της οδού Πρασακάκη

114. Ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων επί της Π. Μελά

115. Στοιχεία αστικού εξοπλισμού που αποτελούν αστικές οχλήσεις επί της οδού Π. Μελά. Σε συνδυασμό με την παράνομη στάθμευση πάνω στο πεζοδρόμιο και την ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων το πρόβλημα εντείνεται

116. Σταντ διανομής εφημερίδων στην οδό Τσιμισκή

117. Στοιχεία αστικού εξοπλισμού που αποτελούν αστικές οχλήσεις στη συμβολή των οδών Εγνατίας και Αγ. Σοφίας.

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η επεξεργασία του θέματος των χρήσεων του ελεύθερου χώρου στο ιστορικό κέντρο του Π.Σ.Θ. έγινε ακολουθώντας τη μέθοδο της επιτόπιας παρατήρησης, σε συνδυασμό με φωτογράφηση και καταγραφή των δεδομένων σε χάρτες.

Είναι γνωστή η σημασία και η αξία των ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων ως προς την κάλυψη των αναγκών του πολίτη σε ένα αστικό κέντρο .

Η αναγνώριση, καταγραφή και αξιολόγηση των χρήσεων στους ελεύθερους κοινόχρηστους χώρους της προεπιλεγμένης περιοχής έρευνας, μας οδήγησε στις παρακάτω γενικότερες διαπιστώσεις για τους χώρους αυτούς και τους χώρους πρασίνου :

- Είναι περιορισμένης έκτασης.
- Δεν είναι οργανωμένοι σε δίκτυο – είναι ασύνδετοι μεταξύ τους.
- Όπου υπάρχουν, είναι αποκομμένοι από τις λειτουργίες, τις χρήσεις και τις δραστηριότητες της πόλης.
- Δεν σηματοδοτούνται και δεν έχουν ιδιαίτερη ταυτότητα.
- Δεν έχουν σαφή χρήση και κατάλληλη διαμόρφωση και καταλήγουν συχνά να αποτελούν χώρους στάθμευσης και εστίες σκουπιδιών.
- Δεν περιλαμβάνουν οργανωμένους παιδότοπους και πάρκα γειτονιάς (για τους μόνιμους κατοίκους)
- Δεν έχουν κατάλληλη υποδομή για πολλαπλές δραστηριότητες
- Η διαμόρφωσή τους διαχωρίζει και απομονώνει το πράσινο από τα σκληρά δάπεδα και τα στοιχεία αστικού εξοπλισμού.
- Ο αστικός εξοπλισμός, είτε ανεπαρκής, είτε τυχαία τοποθετημένος, εμποδίζει άλλες γειτνιάζουσες λειτουργίες, τις οπτικές θέες αλλά και την κίνηση και πορεία των πεζών και ιδιαίτερα των ηλικιωμένων, των Α.Μ.Ε.Α. και των μητέρων με παιδιά.

Τα προβλήματα των ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων της περιοχής έρευνας πηγάζουν σε σημαντικό βαθμό από την ανεξέλεγκτη συρροή και ανάμειξη χρήσεων και προκαλούν συσσώρευση οχλήσεων στον κάτοικο της πόλης.

Ορίστηκαν ως αστικές οχλήσεις όλα εκείνα τα στοιχεία και χρήσεις του αστικού ελεύθερου κοινόχρηστου χώρου, τα οποία, όχι μόνο δεν εξυπηρετούν το σκοπό για τον οποίο προορίζονται, αλλά αποτελούν εμπόδιο λειτουργίας στην

καθημερινότητα του πολίτη (εμποδίζουν την κίνηση των πεζών και την αντίληψη του αστικού χώρου).

Οι αστικές οχλήσεις που καταγράφηκαν με σειρά προτεραιότητας ως προς το βαθμό όχλησης που προκαλούν, είναι οι εξής :

1. Στάθμευση αυτοκινήτων - δικύκλων (νόμιμη , παράνομη)
2. Τραπεζοκαθίσματα - Κινητός εξοπλισμός καταστημάτων
3. Οχλήσεις αστικού εξοπλισμού
4. Οχλήσεις εγκαταστάσεων κοινής ωφελείας
5. Οδοσήμανση (τροχαίας, δήμου)
6. Περίπτερα, Στάντ εφημερίδων, Πλανόδιοι μικροπωλητές
7. Επεμβάσεις στις όψεις των κτιρίων
8. Εορταστικός διάκοσμος
9. Πράσινο - Δαπεδοστρώσεις

- Την υπ΄ αριθμόν ένα όχληση αποτελεί **η στάθμευση**, και όχι μόνο η παράνομη, καθότι και τα νόμιμα σταθμευμένα οχήματα σε πολλά σημεία αποτελούν όχληση. Οι δρόμοι της περιοχής έρευνας που παρουσιάζουν ιδιαίτερα έντονο το πρόβλημα, με άμεση επίπτωση στο κυκλοφοριακό και στην κίνηση των πεζών, είναι: η Λεωφ. Νίκης (σημειακά), η Μητροπόλεως, η Παύλου Μελά, η Αλ. Σβώλου, η Ερμού, η Βασ. Ηρακλείου, η Ι. Δραγούμη, η Π. Πατρών Γερμανού, η πλατεία Ελευθερίας και η πλατεία Φαναριωτών. Ο αυστηρός έλεγχος για την εφαρμογή του νόμου μοιάζει να μην επαρκεί.
- Το δεύτερο σημαντικό είδος αστικών οχλήσεων που καταγράφεται στην περιοχή έρευνας, είναι **η ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων** μαζί με όλα τα άλλα **στοιχεία κινητού εξοπλισμού των καταστημάτων** που συμπαρασύρει (θερμάστρες, τέντες, ομπρέλες κλπ.). Το πρόβλημα παρουσιάζεται έντονο στους εξής δρόμους και πλατείες: Λεωφ. Νίκης, Παύλου Μελά, Ικτίνου, Ζεύξιδος, πλατεία Αριστοτέλους, αγορά Βατικιώτη (πλατεία Άθωνος), πλατεία Ναυαρίνου.

Σε μικρότερη έκταση αλλά σημειακά έντονο εμφανίζεται στους εξής δρόμους: Προξένου Κορομηλά, Μητροπόλεως, πεζόδρομος Αριστοτέλους, Καρόλου Ντήλ, Αγίας Σοφίας, Βογατσικού – Κούσκουρα.

- **Τα στοιχεία του αστικού εξοπλισμού, οι εγκαταστάσεις κοινής ωφελείας** και **η οδοσήμανση** (τροχαίας, δήμου), είναι τυχαία τοποθετημένα

στην επιφάνεια των πεζοδρομίων, με αποτέλεσμα, είτε να εμποδίζουν την άνετη κίνηση των πεζών και τις ενδιαφέρουσες θέες, είτε να κρύβονται μεταξύ τους, χωρίς να επιτελούν τελικά το σκοπό για τον οποίο προορίζονται.

Ειδικότερα **ο νυχτερινός φωτισμός**, αφενός δεν επαρκεί και αφετέρου δεν είναι σωστά σχεδιασμένος. Ο φωτισμός των εμπορικών δρόμων εντείνεται από τον επιμέρους σημειακό φωτισμό των καταστημάτων.

- **Η διαμόρφωση των προσόψεων των κτιρίων** είναι προϊόν ανεξέλεγκτης και αυθαίρετης ιδιωτικής πρωτοβουλίας, με αποτέλεσμα να υποβαθμίζονται σημαντικά κτίρια (διατηρητέα) και να δημιουργείται μία εικόνα πολυπλοκότητας και σύγχυσης.

Στην εικόνα αυτή της ακαταστασίας συμμετέχει και **ο μόνιμα εγκατεστημένος εορταστικός διάκοσμος.**

- Η χωροθέτηση των **στάσεων των αστικών λεωφορείων** δεν συνδυάζεται με τα υπόλοιπα στοιχεία αστικού εξοπλισμού, παρεμποδίζοντας την κίνηση των πεζών και συμβάλλοντας στον συνωστισμό του κόσμου σε ώρες αιχμής.
- **Τα περίπτερα**, συχνά επεκτείνονται αυθαίρετα εκτός του χώρου που προορίζεται για τη λειτουργία τους, με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται η κίνηση στο πεζοδρόμιο και η πρόσβαση στα καταστήματα και στις εισόδους των κτιρίων. Παρόμοιο πρόβλημα προκαλούν **τα σταντ των εφημερίδων** και **οι πάγκοι των πλανόδιων μικροπωλητών**. Η ανεξέλεγκτη κατάληψη του πεζοδρομίου δημιουργεί οπτικά εμπόδια και συμβάλλει στην γενικότερη εικόνα υποβάθμισης του κοινόχρηστου χώρου.
- **Οι χώροι πρασίνου** είναι μικρής έκτασης και περιορίζονται σε παρτέρια και δενδροστοιχίες. Παρουσιάζουν ακατάλληλη φύτευση, ελλιπή συντήρηση και είναι λειτουργικά αποκομμένοι από το δημόσιο χώρο. Συχνά καταλαμβάνονται από σταθμευμένα οχήματα και σκουπίδια.
- **Οι δαπεδοστρώσεις** εμφανίζουν προβλήματα που σχετίζονται με χρήση ακατάλληλων υλικών, ανεπαρκή συντήρηση, έλλειψη συνολικού σχεδιασμού και απουσία σήμανσης για την κίνηση των τυφλών.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Εξετάζοντας τα συμπεράσματα της εργασίας, προκύπτει ανάγκη για ένα συνολικό σχεδιασμό του ιστορικού κέντρου της Θεσσαλονίκης. Η μελέτη αυτή θα προτείνει την ένταξη των υπαρχόντων πεζοδρόμων και ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων αλλά και τη δημιουργία νέων, σε ένα δίκτυο ενσωματωμένο στις δραστηριότητες της πόλης. Οι βασικές αρχές στις οποίες θα στηρίζεται ο σχεδιασμός θα στοχεύουν στην κάλυψη των αναγκών των κατοίκων, των επισκεπτών και των εργαζομένων. Στα πλαίσια αυτά, είναι απαραίτητη και η ανάδειξη και σύνδεση των ιστορικών μνημείων της πόλης.

Παράλληλα, η μελέτη αυτή οφείλει να προτείνει λύσεις για το πρόβλημα των αστικών οχλήσεων.

- Πρωταρχική ανάγκη είναι η αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος με μία μελέτη που να ρυθμίζει την **κυκλοφορία και στάθμευση** των οχημάτων, ιδιωτικών και μαζικής μεταφοράς.
- Έπειτα, και με δεδομένο ότι η όχληση που προέρχεται από την **ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων** και **λοιπού εξοπλισμού καταστημάτων** στα πεζοδρόμια βρίσκεται χωρικά εντοπισμένη σε συγκεκριμένες εστίες (βλ. χάρτη 2), είναι καταρχήν απαραίτητο να ληφθούν μέτρα για τον περιορισμό της έκτασης που αυτά καταλαμβάνουν σήμερα. Ο *αυστηρός έλεγχος* για την εξάλειψη των αυθαιρεσιών, αλλά και η *ελεγχόμενη αδειοδότηση* σε νέες επιχειρήσεις σε περιοχές όπου το απόθεμα χώρου είναι περιορισμένο, αποτελούν θεμελιώδεις αρχές για το σκοπό αυτό. Ταυτόχρονα, *η σύνταξη προδιαγραφών* για τη μορφή του εξοπλισμού των καταστημάτων και τη διάταξή του στο δημόσιο χώρο αποτελεί ένα ιδιαίτερα κρίσιμο αντικείμενο μελέτης, λαμβάνοντας υπόψη και το γεγονός ότι κάθε είδος αστικού υπαίθριου χώρου (πεζόδρομος, πλατεία, κτλ.) οφείλει να προβάλει ένα δικό του ιδιαίτερο χαρακτήρα.
- Παρόμοιες αρχές και μέτρα απαιτούνται και για την αντιμετώπιση της πολυμορφίας στη **διαμόρφωση των όψεων των κτιρίων**. Βάσει μιας άποψης που θεωρεί τις προσόψεις των κτιρίων το σκηνικό της δημόσιας ζωής μιας πόλης, η διαμόρφωσή τους είναι αναμφισβήτητα καθοριστικής σημασίας για την ανάγνωση και αντίληψη του αστικού περιβάλλοντος. Συνεπώς, *λεπτομερείς προδιαγραφές* και *αυστηρός έλεγχος* για την εφαρμογή των σχετικών διατάξεων είναι απαραίτητη προϋπόθεση για μια λιγότερο διαταραγμένη γενική εικόνα.

- Όσον αφορά στην απαιτούμενη οργάνωση του **αστικού εξοπλισμού**, οφείλει και αυτή να είναι απόρροια ενός *συνολικότερου σχεδιασμού* των αστικών υπαίθριων χώρων στην πόλη. Ειδικότερα, με δεδομένο το περιορισμένο απόθεμα ελεύθερου χώρου, αξίζει να επιχειρηθεί *η ομαδοποίηση* ορισμένων στοιχείων που παρουσιάζουν ομοιότητες (π.χ. εξοπλισμός σε στύλους, εξοπλισμός σε κιτία).

- Ο **νυχτερινός φωτισμός** της πόλης πρέπει να βασιστεί σε μια *συνολική μελέτη φωτισμού*, έτσι ώστε να επαρκεί, να είναι οικονομικός, να αναδεικνύει τα μνημεία της πόλης και να τονίζει τα ιδιαίτερα πολεοδομικά της χαρακτηριστικά. Προκειμένου να μην αποτελούν τα φωτιστικά σώματα οχλήσεις, ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια της μέρας, εκτός από την αναδιάταξη τους, είναι απαραίτητος και ο έλεγχος της *αισθητικής* τους, κυρίως στις περιοχές με έντονο ιστορικό ενδιαφέρον.

- Παράλληλα, η *υπογειοποίηση και επανοργάνωση* των **δικτύων ηλεκτροδότησης, τηλεπικοινωνιών**, κτλ, είναι βέβαιο ότι θα αποφορτίσει σημαντικά το χώρο των πεζοδρομίων, θα συμβάλει σημαντικά στην αισθητική αναβάθμιση του συνόλου και θα αποτρέψει την περιστασιακή, αλλά έντονη όχληση που προκαλείται σε περιπτώσεις ανάγκης επέμβασης στα δίκτυα.

- Για το θέμα των περιπτέρων προκύπτει ανάγκη επαναπροσδιορισμού της έννοιας του **περιπτέρου**. *Η συχνότητα εμφάνισής* τους στους ήδη επιφορτισμένους δρόμους της πόλης φαίνεται να μπορεί *να αναθεωρηθεί*, ενώ είναι αμφισβητήσιμο και το αν η εικόνα τους αντικατοπτρίζει τα πλαίσια της νόμιμης λειτουργίας τους. Πάντως, σε οποιαδήποτε περίπτωση, εφόσον κάποια από αυτά συνεχίσουν να λειτουργούν και να καταλαμβάνουν το χώρο που επιτρέπεται, *η μορφή τους έχει αρκετά περιθώρια βελτίωσης*.

- Ο *συνολικός ανασχεδιασμός του δικτύου αστικών υπαίθριων χώρων* του ιστορικού κέντρου πρέπει αναμφισβήτητα, πέραν των υπολοίπων, να συμπεριλάβει οργανικά και το **πράσινο**, τόσο σαν στοιχείο βελτίωσης του μικροκλίματος, όσο και ως απαραίτητη προϋπόθεση για την λειτουργική και αισθητική επιβίωση των πολιτών σε ένα επιβαρυμένο αστικό περιβάλλον. Ο σχεδιασμός οφείλει να βασίζεται στις αρχές της οικολογίας και αειφορίας.

- Τέλος, ιδιαίτερη βαρύτητα θα πρέπει να δοθεί **στη συντήρηση** όλων των στοιχείων που διαμορφώνουν τους αστικούς υπαίθριους χώρους

(συμπεριλαμβανομένου και του φυτικού υλικού), προκειμένου να δείχνει η πόλη με αξιοπρέπεια τη δημόσια εικόνα της και να φαίνεται φροντισμένη. Για το σκοπό αυτό είναι ιδιαίτερα κρίσιμη η επιλογή των *κατάλληλων υλικών*, που θα εξασφαλίζουν ασφαλή χρήση από τους πολίτες, υψηλή ποιότητα και χαμηλό κόστος συντήρησης.

Για την σύνταξη των προτάσεων των μελετών ικανή και αναγκαία συνθήκη αποτελεί η **συνεργασία όλων των επιμέρους φορέων**.
Για την τήρηση των μέτρων και προδιαγραφών βασικός παράγοντας είναι ο **αυστηρός έλεγχος** από τις αρμόδιες αρχές.
Σαν παράλληλη και αναγκαία ενέργεια όλων των παραπάνω, είναι η **ευαισθητοποίηση και συνεχής ενημέρωση των πολιτών** για τις αρμοδιότητες και ευθύνες των φορέων ώστε να απαιτούν την τήρηση τους αλλά και την ανάληψη των δικών τους υποχρεώσεων .

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι Ι

ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΑΣΤΙΚΩΝ ΟΧΛΗΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΟΔΟ Π. ΜΕΛΑ

Προκειμένου να γίνει καλύτερα κατανοητή η έκταση του προβλήματος των αστικών οχλήσεων, επιλέγεται μία κεντρική οδός στο ιστορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης, η οποία κρίνεται από την ομάδα ως αντιπροσωπευτική όσον αφορά στο ζήτημα των αστικών οχλήσεων, ώστε να συμπεριληφθούν στην εργασία ορισμένα ποσοτικά στοιχεία.

Η οδός Π. Μελά, μήκους 630 μ., αποτελεί έναν σημαντικότατο άξονα κίνησης στο κέντρο της πόλης, τόσο για τα αυτοκίνητα (3-4 λωρίδες), όσο και για τους πεζούς (πλάτος πεζοδρομίου 2.5 - 4.7 μ.). Οι αστικές οχλήσεις που καταγράφηκαν στις 16/4 και 17/6/2006 σε ώρα λειτουργίας καταστημάτων είναι οι εξής:

- ΠΑΡΚΑΡΙΣΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ: **230**
  (Εκ των οποίων σε διπλή σειρά ή πάνω σε διασταύρωση: **34**)
- ΤΡΑΠΕΖΟΚΑΘΙΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΛΟΙΠΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ:
  346 τ.μ.
- ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ ΜΗ ΥΓΕΙΟΝΟΜΙΚΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ:
  68 τ.μ.
- ΟΧΛΗΣΕΙΣ ΑΣΤΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ :
  Κολωνάκια στάθμευσης και κάγκελα πεζοδρομίων : **60** μ.
  Στύλοι φωτισμού: **36**
  Κάδοι απορριμμάτων: **48**
  Δοχεία απορριμμάτων: **28**
  Καρτοτηλέφωνα: **6**
- ΟΧΛΗΣΕΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΚΟΙΝΗΣ ΩΦΕΛΕΙΑΣ
  Στύλοι ΔΕΗ: **8**
  Κουτιά εγκαταστάσεων: **16**
- ΟΔΟΣΗΜΑΝΣΗ (ΤΡΟΧΑΙΑ ΔΗΜΟΣ, κλπ.): **42**
- ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΟΨΕΙΣ
  Επεμβάσεις διαφημιστικές, επιγραφές, διαφημίσεις, τοποθετημένες εγκάρσια στο πεζοδρόμιο: **80**
  Είδη τεντών: **34**

- ΣΤΑΣΕΙΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ: **3**
- ΠΕΡΙΠΤΕΡΑ: **4**
- ΣΤΑΝΤ ΕΦΗΜΕΡΙΔΩΝ: **2**
- ΠΡΑΣΙΝΟ- ΔΑΠΕΔΟΣΤΡΩΣΕΙΣ

  Δέντρα: **135**

  Καλύμματα από φρεάτια στην επιφάνεια των πεζοδρομίων**: 162**

  Ακατάλληλο ολισθηρό υλικό στα δάπεδα: **840** τ.μ.

  (επί συνόλου 4400 τ.μ. περίπου)

Από τα παραπάνω μπορεί κανείς να υποπτευθεί ότι η Π. Μελά αποτελεί έναν ιδιαίτερα επιφορτισμένο από άποψη αστικών οχλήσεων δρόμο, αξίζει ωστόσο να επισημανθεί ότι η κατανομή των αστικών οχλήσεων δεν είναι ομοιόμορφη σε όλο της το μήκος, με αποτέλεσμα το πρόβλημα να εμφανίζεται περισσότερο ή λιγότερο έντονο.

Σε οποιαδήποτε πάντως περίπτωση, είναι βέβαιο ότι η άνετη κίνηση των πεζών εμποδίζεται κάθε λίγα μέτρα (η ομάδα εργασίας κατέγραψε μάλιστα περίπου 60 μ. αναγκαστικής κίνησης του πεζού στο οδόστρωμα, εκτός από τα σημεία όπου χρειάζεται να διασχίσει κανείς έναν κάθετο δρόμο).

Σαν γενικότερη εκτίμηση, τα σημεία που θεωρούνται ιδιαίτερα προβληματικά είναι το δυτικό πεζοδρόμιο της πλατείας Φαναριωτών και η συμβολή της Π. Μελά με την Π. Π. Γερμανού σε μια ακτίνα 50 περίπου μέτρων. Στην πρώτη περίπτωση, οι βασικοί παράγοντες όχλησης είναι ο συνδυασμός:

- της μείωσης του πλάτους του πεζοδρομίου στα 2.50 μ.
- της παράνομης στάθμευσης οχημάτων σε όλα τα κομβικά σημεία
- της παρουσίας στύλων για φωτισμό και οδοσήμανση σε ακατάλληλα σημεία.
- Του κακού σχεδιασμού του πρασίνου, ο οποίος, χωρίς να προσθέτει τελικά σε ποιοτική αναβάθμιση του χώρου, περιορίζει αυστηρά την κίνηση των πεζών.

Στη διασταύρωση της Π. Μελά με την Π. Π. Γερμανού οι σημαντικότεροι παράγοντες που εμποδίζουν την κίνηση των πεζών και την αντίληψη του χώρου είναι:

- Η παράνομη στάθμευση οχημάτων με εξαιρετική πυκνότητα στο οδόστρωμα και η στάθμευση δικύκλων στα πεζοδρόμια.

- Η ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων και λοιπού εξοπλισμού καταστημάτων σε σημείο που η καθαρή δίοδος για τους πεζούς να μειώνεται από 4.7 μ., που είναι το θεωρητικό ελεύθερο πλάτος, μέχρι και τα 0.80 μ.!

- Η αυθαίρετη και ανοργάνωτη διαφήμιση και διακόσμηση των προσόψεων καταστημάτων, ο φωτισμός και τα στοιχεία ηλιοπροστασίας τους.

- Η ελλιπής και άτεχνη συντήρηση του πρασίνου.