μεῖα ἀφίστανται τῆς ἐπὶ τῆς ὁδοῦ οἰκοδομικῆς γραμμῆς πλέον τῶν 15 μέτρων, ὁρίζεται προκειμένου μὲν περὶ τῶν εἰς τὴν περίπτωσιν Α' ἄρθρον 4 ὑπαγομένων, εἰς 5 Μ—4 μέτρα, προκειμένου δὲ περὶ τῶν εἰς τὴν περίπτωσιν Β' τοῦ αὐτοῦ ἄρθρου ὑπαγομένων εἰς 4 Μ—1 μέτρα ἐφ' ὅσον,

α') Τὸ πλάτος τῶν ὄψεων τούτων δὲν κατέρχεται τῶν (2) μέτρων.

β') Ἡ ἐξ ὧν φωτίζονται καὶ ἀερίζονται αἱ ὄψεις αὗται αὐλή, ἔχει ἐπιφάνειαν εἰς μέτρα τετραγωνικὰ οὐχὶ ἐλάσσονα τοῦ ἀριθμοῦ τοῦ ἐμφαίνοντος, τὸ μέσον αὐτῶν ὕψος, λογιζόμενον ἀπὸ τοῦ ὁρόφου ὅπου εὑρίσκονται κατοικήσιμοι χῶροι, πάντως δὲ οὐχὶ κάτω τῶν 10 τετραγωνικῶν μέτρων.

Ἐν τοῖς ἀνωτέρω Μ εἶνε εἰς μέτρα ἡ ἀπόστασις τοῦ μέσου τῆς ἐσωτερικῆς ὄψεως ἀπὸ τοῦ μέσου τῆς ἐναντι αὐτῆς τοιαύτης τοῦ ἰδίου ἢ ἑτέρου ἐντὸς τοῦ αὐτοῦ ἐμπέδου κειμένου κτιρίου ἢ τοῦ γειτονικοῦ μεσοτοίχου, καὶ δὲν δύναται νὰ ἦ ἔλασσον τῶν δύο (2) μέτρων διὰ νὰ κτίρια τῆς Α' περιπτώσεως καὶ τῶν δύο καὶ ἥμισυ (2,50) διὰ τὰ τῆς Β'.

3. Προκειμένου περὶ κτιρίου εἰς τὰς ἐσωτερικὰς ὄψεις τοῦ ὁποίου τὰ μέγιστα ἐπιτρεπόμενα ὕψη εἰσὶ διάφορα ἀλλήλων, δύναται νὰ ἐφαρμοσθῇ ἐπὶ τῶν ὄψεων τούτων ὁ μέσος ὅρος τῶν ἐν λόγῳ ὑψῶν.

4. Οἱ περιορισμοὶ τῆς προηγουμένης παραγράφου (2) δὲν ἰσχύουσι προκειμένου περὶ ἐσωτερικῶν ὄψεων, ἐξ ὧν φωτίζονται μόνον διάδρομοι, ἀποχωρητήρια, λουτρά, ἀποθῆκαι καὶ ἐν γένει διαμερίσματα μὴ κατοικήσιμα ἡμέρας καὶ νυκτός, ἐφ' ὅσον ἡ ἀκάλυπτος ὁριζοντία ἐπιφάνεια ἐξ ἧς φωτίζονται καὶ ἀερίζονται αἱ ὄψεις αὗται δὲν κατέρχεται τῶν 3 τετραγωνικῶν μέτρων, ἐπιτρεπομένου ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει ἵνα εἰς τὰς ἐν λόγῳ ἐσωτερικὰς ὄψεις τὸ κτίριον ἔχῃ τὸ εἰς τὰς λοιπὰς ἐπιτρεπόμενον μέγιστον αὐτοῦ ὕψος.

Ἄρθρον 7.—1 Τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος διατάγματος ἐξαιροῦνται οἱ Ναοὶ καὶ τὰ δημόσια κτίρια.

2. Προκειμένου περὶ κτιρίων δημοτικῶν, κοινοτικῶν, κοινῆς ἐν γένει ὠφελείας, ἐξαιρετικῆς ἀρχιτεκτονικῆς ἀξίας καὶ προοριζομένων πρὸς ἐγκατάστασιν μεγάλων βιομηχανιῶν, δύναται, μετὰ γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου τῶν Δημοσίων Ἔργων καὶ ἀπόφασιν τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου, νὰ ἐπιτραπῇ διὰ Β. διατάγματος παρέκκλισις ἀπὸ τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος διατάγματος.

Ἄρθρον 8.—4. Αἱ λεπτομέρειαι τοῦ παρόντος διατάγματος κανονίζονται ἐντὸς τῶν ὁρίων τῶν διατάξεων αὐτοῦ διὰ ἀποφάσεων τοῦ ἐπὶ τῆς Συγκοινωνίας Ὑπουργοῦ, ἐκδιδομένων ἐφ' ἅπαξ διὰ ἑκάστην περίπτωσιν, κατόπιν γνωμοδοτήσεως τοῦ Συμβουλίου τῶν Δημοσίων Ἔργων.

Εἰς τὸν Ἡμέτερον ἐπὶ τῆς Συγκοινωνίας Ὑπουργὸν ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος διατάγματος.

ΕΚ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΔΙΚΩΝ.

Νέαι μεγάλαι ὁδοὶ τῶν περιχώρων τοῦ Λονδίνου.

Πέρυσιν (Ἀρχιμήδης, ἔτος ΚΒ' ἀριθ. 9 Σεπτέμβριος 1921) ἐγένετο μνεία ἐν τῷ Ἀρχιμήδει περὶ τῶν ἐν Ἀγγλίᾳ κρατουσῶν ἀντιλήψεων ἐπὶ τοῦ προβλήματος τῶν ὁδῶν ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐπ' αὐτῶν αὐτοκινήτου κυκλοφορίας, ἤδη ἐν τῇ περιφερείᾳ τοῦ Λονδίνου τίθενται εἰς ἐκτέλεσιν αἱ νέαι αὗται ἀντιλήψεις διὰ κατασκευῆς μεγάλων ἔργων ὁδοποιίας, ὁ αὐτὸς ἀναφερόμενος καὶ τότε συγγραφεὺς Λόρδος Μονταγκιοῦ οἱ Μπωλιὲ ἐν τῷ Times (27 Ἰουλίου 1922 ν. ἡ.) ἐκθέτει τὸ πρόγραμμα τῶν ὑπὸ κατασκευὴν ἔργων τούτων. Οὕτω εἰς τὰ περίχωρα τοῦ Λονδίνου κατασκευάζονται ἐννέα μεγάλαι ἀρτηριαὶ καὶ ὁδοὶ ἀπὸ Λονδίνου πρὸς τὰς γειτονικὰς κομητείας τοῦ Κέντ καὶ Ἔσσεξ, ἀντὶ δαπάνης ἑνὸς ἑκατομμυρίου ἀγγλικῶν λιρῶν. Ἐπίσης ἐκτελεῖται μεγάλη περιφερικὴ ὁδὸς εἰς τὸ βόρειον τμῆμα τῆς περιοχῆς τῆς ἀγγλικῆς πρωτευούσης. Συμπεριλαμβανομένων πολλῶν ἄλλων ἐν ταῖς ἄνω ἀναφερομέναις καὶ ταῖς γειτονικαῖς αὐτῶν κομητείαις ἐν ἐκτελέσει ὁδῶν ἡ ὁλικὴ δαπάνη ἀνέρχεται εἰς πέντε ἑκατομμύρια λιρῶν.

Ἡ ἐκτέλεσις τῶν σχεδίων τούτων ἀποτελεῖ καινοτομίαν, διότι ἀπὸ τῶν ἐποχῶν τοῦ Μακαδὰμ καὶ τοῦ Τέλφορδ ἤτοι ἀπὸ ἑνὸς αἰῶνος δὲν εἶχον ἐκτελεσθῇ ἐκεῖ μεγάλα ἔργα ὁδοποιίας. Αἱ νέαι ὁδοὶ ἀποσκοποῦσι τὴν διευκόλυνσιν τῆς κυκλοφορίας διὰ τὴν ἔξοδον καὶ εἴσοδον εἰς τὴν κυρίως πόλιν καὶ θὰ συμπληρωθῶσι βραδύτερον διὰ νέων μεγάλων ἀρτηριῶν διασχιζουσῶν ὁλόκληρον τὴν χώραν. Ἡ μεγαλειτέρα κατὰ τὸ εὖρος οὕτω κατασκευαζομένη ὁδός, ἡ Great West Road ἔχει μῆκος 9 χιλιομέτρων καὶ πλάτος 36,60 μέτρων ἀντὶ δαπάνης 1,012,602 λιρῶν συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν δαπανῶν ἀπαλλοτριώσεως αἵτινες ἀποτελοῦνται ἐκ τῆς ἀγορᾶς τοῦ ἐδάφους, τῶν οἰκιῶν καὶ τῆς ἐγκαταστάσεως τῶν κατοίκων ὧν αἱ οἰ-

κίαι κατεδαφίζονται ἀνερχόμεναι εἰς τὸ ποσὸν τῶν 210,000 λιρῶν, καὶ ἐπίσης δαπανῶν τινῶν ἀποζημιώσεως λόγῳ ὑπερτιμήματος καὶ μεταφορᾶς ὀχετῶν τινων ἀποχετεύσεως. Ὥστε ἡ καθαρὰ δαπάνη ὁδοποιΐας ἀνέρχεται εἰς 72,000 λίρας κατὰ χιλιόμετρον.

Ἐπὶ τῆς νέας ταύτης ὁδοῦ ἀπαγορεύεται ἡ ἐγκατάστασις τροχιοδρόμων, ἡ δὲ χάραξις δὲν παρουσιάζει ὀξείας γωνίας καὶ αἱ διασταυρώσεις μὲ ἄλλας ὁδοὺς εἶναι κατεσκευασμέναι ὥστε νὰ εἶναι λίαν ὁρατὰ τὰ ἑκατέρωθεν σημεῖα καὶ εὔχρηστοι εἰς τὰ αὐτοκίνητα.

Τὸ πλάτος τοῦ κυρίως καταστρώματος διὰ τὰ ὀχήματα εἶναι ἐπὶ τοῦ παρόντος 15.20 μέτρων καὶ μένουσι ἑκατέρωθεν ἐρείσματα κεκαλυμμένα δι' αὐτοφυοῦς χλόης πλάτους 6 μέτρων, τὰ δὲ ἐρείσματα ταῦτα περιβάλλονται ἑκατέρωθεν ὑπὸ δύο πεζοδρομίων 4.60 μ. πλάτους περίπου. Δενδροφυτεῖαι θὰ γίνωσι ἐπὶ τῶν ἐκ χλοῆς κρασπέδων τούτων.

Ὡς πρὸς τὴν μέθοδον κατασκευῆς τῆς ὁδοῦ δέον πρῶτον νὰ τονισθῇ ὅτι ὅλαι οἱ ἀγωγοὶ φωταερίου, ὕδατος καὶ ἠλεκρισμοῦ, ἐτέθησαν ὑπὸ τὰ πεζοδρόμια, καὶ ὄχι κατὰ τὴν παλαιὰν καὶ δαπανηρὰν ἐν Ἀγγλίᾳ συνήθειαν ὑπὸ τὸ μέσον τῆς ὁδοῦ. Κατεσκευάσθησαν δὲ ὑπόγειοι στοαὶ διὰ τὴν τοποθέτησιν τῶν ἀγωγῶν τούτων πρὸς ἀποφυγὴν τῆς διαρκοῦς ἀναμοχλώσεως δι' ἐπισκευὰς ἢ τροποποιήσεις.

Τὸ κατάστρωμα τῆς ὁδοῦ περιλαμβάνει θεμελίωσιν ἐκ σιδηροπαγοῦς σκυροκονιάματος πάχους 0,23 μ. ἐπὶ στρώματος ἐκ σκληρῶν σκύρων καὶ σκωριῶν γαιανθράκων, τοῦ ὑπεδάφους ἀποτελουμένου ἐκ χαλίκων καὶ πηλοῦ. Ἐπὶ τοῦ σκυροκονιάματος κατασκευάζεται στρῶμα πεπιεσμένου ἀσφάλτου πάχους 0,051 μ. Ἡ χρῆσις σιδηροπαγοῦς σκυροκονιάματος δέον νὰ ὑπογραμμισθῇ ὡς ἐνδεικνυομένη ἰδίως διὰ νέας ὁδοὺς διότι ἕνεκα τῆς διαρκείας αὐτοῦ εἶναι σχεδὸν ἄφθαρτον καὶ διὰ τοῦτο ἀποβαίνει σὺν τῷ χρόνῳ οἰκονομικόν.

Εἶναι βέβαιον ὅτι δὲν δύναται ἀκόμη νὰ ὑπολογισθῇ ἐκ τῶν προτέρων ἡ διάρκεια τοιαύτης ὁδοῦ ἐξ ὁλοκλήρου κατασκευαζομένης ὑπὸ εἰδικῶν τεχνιτῶν καὶ μηχανικῶν διότι οὐδεμία τοιαύτη ὁδὸς ὑπάρχει ἀπὸ ἀρκετοῦ χρόνου. Ἀλλ' ὁ γράφων νομίζει ὅτι ἡ ἐπιφάνεια αὐτῆς θὰ διαρκέσῃ τοὐλάχιστον εἴκοσιν ἔτη. Καὶ ἐν συγκρίσει πρὸς σκυροστρώτους ὁδοὺς ἐπὶ τῇ βάσει ὑδατίνης συγκολλήσεως, ἥτις ἔδει νὰ ἐπισκευάζεται δὶς κατ' ἔτος θὰ εἶναι ἡ οἰκονομία μεγίστη. Ἡ ὁδὸς θὰ ἔχῃ συντελεσθῇ μέχρι τοῦ 1925, ἤδη δὲ ἐξετέθη εἰς κοινὴν χρῆσιν τὸ πρῶτον μίλλιον αὐτῆς.

Ἡ μεγάλη βορεία περιφερικὴ ὁδὸς θὰ εἶναι ἐπὶ μήκους 9 χιλιομέτρων ἐντελῶς νέα, δὲ ἐπὶ 17 χιλιομέτρων ἐπὶ ὑπαρχουσῶν τοιούτων αἵτινες θὰ βελτιωθῶσι, θὰ ἔχῃ πλάτος 30,50 μέτρων ὅπου θὰ εἶναι δυνατόν. Αἱ ἄλλαι ὑπὸ ὑπὸ κατασκευὴν ὁδοὶ ἂν καὶ στενώτεραι ἔχουσι πλάτος μέχρι 18 μέτρων· καὶ πᾶσαι παρουσιάζουσι βελτιώσεις τῶν καμπύλων καὶ ἰδίως τῶν κλίσεων.

Τὰ ἀπαιτούμενα διὰ τὰ ἔργα ταῦτα χρήματα προέρχονται ἐκ δύο πηγῶν ἤτοι ἐκ φόρων ἐπὶ τῶν αὐτοκινήτων εἰσπραττομένων ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου τῶν Μεταφορῶν καὶ ὑπὸ τοπικῶς φορολογουμένων κατοίκων της κομητείας Μιντλέσσεξ καὶ τῶν γειτονευουσῶν πρὸς αὐτήν, ὡς καὶ ἐπιβοηθητικῶς ἐκ συγκεντρωθέντων ὑπὸ τοῦ Κράτους φόρων κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου ἐκ φορολογίας τῶν αὐτοκινήτων.

Τὸ μέγεθος τῶν ἐγκριθεισῶν δαπανῶν εἶναι ἀπόδειξις τῆς σημασίας καὶ τῆς ἀνάγκης βελτιώσεως τῶν ὁδῶν ὧν οἱ φορολογούμενοι ἔχουσι πλήρη συνείδησιν ἐν Ἀγγλίᾳ. Τὰ ἔργα ἀπεφασίσθησαν ὑπὸ τοῦ Λονδινείου Κομητειακοῦ Συμβουλίου καὶ τοῦ Κομητειακοῦ Συμβουλίου τοῦ Μιντλέσσεξ καὶ τῶν γειτονευουσῶν κομητειῶν.

Καὶ παρ' ἡμῖν κατενοήθη ἡ ἀνάγκη τῆς κατασκευῆς ὁδῶν μετὰ μονιμίων ὁδοστρωμάτων ἐκδηλωθεῖσα διὰ τῆς ἐπιψηφίσεως τοῦ σχετικοῦ νόμου τοῦ ὁποίου αἱ συνέπειαι ἀσφαλῶς θὰ ἐπιφέρουν σημαντικὴν πρόοδον οὐ μόνον εἰς τὴν συγκοινωνίαν τῶν Ἀθηνῶν πρὸς τὸν Πειραιᾶ καὶ τὰ προάστεια ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν καθ' ὅλου ἐμφάνισιν καὶ ὑγιεινὴν κατάστασιν τῆς πόλεως.