



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Επιβλέπων Καθηγητής : Θ. Βλαστός

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΜΕΛΕΤΗ ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ
ΚΥΨΕΛΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΘΗΝΑΙΩΝ**

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ Α. ΛΕΜΠΙΔΑΡΑΣ

ΑΘΗΝΑ 2010

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Αντικείμενο της παρούσας εργασίας είναι η συστηματική μελέτη και ανάλυση των συνθηκών στάθμευσης σε επιλεγμένα οικοδομικά τετράγωνα της περιοχής Κυψέλης του Δήμου Αθηναίων καθώς και η πρόταση εναλλακτικών λύσεων με σκοπό τη βελτίωση της υφιστάμενης κατάστασης. Η μελέτη που ακολουθεί πραγματοποιήθηκε στον Τομέα Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού της Σχολής Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών του ΕΜΠ, υπό την επίβλεψη του Αναπληρωτή Καθηγητή κ. Θάνου Βλαστού.

Θερμές ευχαριστίες θα ήθελα να απευθύνω στον Επιβλέποντα Αναπληρωτή Καθηγητή κ. Θάνο Βλαστό για την ανάθεση του θέματος και την επιστημονική του καθοδήγηση καθώς και τα άλλα δύο μέλη της Επιτροπής, κ. Άγγελο Σιόλα, Καθηγητή και κ. Ιωάννη Σαγιά, Λέκτορα της Σχολής Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών του ΕΜΠ. Ακόμη, θα ήθελα ακόμα να ευχαριστήσω θερμά την Υποψήφια Διδάκτωρ κα Διονυσία Περπερίδου για τη βοήθεια της σε όλα τα στάδια της παρούσας μελέτης.

Τέλος οφείλω ένα μεγάλο ευχαριστώ στην οικογένειά μου για τη συμπαράσταση και την κατανόηση τους όλα αυτά τα χρόνια.

Αθήνα, 2010

Σ. Λεμπιδάρης

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η μελέτη του προβλήματος στάθμευσης στην περιοχή Κυψέλη του Δήμου Αθηναίων. Στη περιοχή μελέτης, όπως συμβαίνει και σε πολλές άλλες περιοχές του κέντρου της Αθήνας υπάρχει μια πληθώρα ΙΧ αυτοκινήτων που κινούνται στους δρόμους και ένας πολύ περιορισμένος αριθμός χώρων για τη στάθμευσή τους.

Στο **Κεφάλαιο 1** παρουσιάζεται σε γενικές γραμμές το θέμα της στάθμευσης στην Αθήνα, ενώ στο **Κεφάλαιο 2** επιχειρείται η παρουσίαση γενικών στοιχείων που αφορούν στα γενικά χαρακτηριστικά της Αθήνας, την πληθυσμιακή εξέλιξή της αλλά και την ιστορική και πολεοδομική εξέλιξη της περιοχής της Κυψέλης. Το **Κεφάλαιο 3** πραγματεύεται τη θέση του αυτοκινήτου στην σύγχρονη Ελλάδα και Ευρώπη αλλά και την αντιμετώπισή του από τους πολίτες, ενώ βασικά στοιχεία του θεσμικού πλαισίου στάθμευσης παρουσιάζονται στο **Κεφάλαιο 4**. Στο **Κεφάλαιο 5** αναλύονται τα χαρακτηριστικά και οι ανάγκες στάθμευσης, παρατίθενται ορισμοί και συμβολισμοί, που βοηθούν στην ανάλυση που ακολουθεί, γίνεται αναφορά στην ταξινόμηση των χώρων στάθμευσης και αναφέρονται οι παράγοντες που επιδρούν στα χαρακτηριστικά αυτής.

Το **Κεφάλαιο 6**, αποτελεί το κύριο μέρος της παρούσας διπλωματικής εργασίας, αφού σε αυτό παρουσιάζονται και αναλύονται συστηματικά τα αποτελέσματα της πραγματοποιηθείσας έρευνάς. Οριοθετείται η ειδικότερη περιοχή μελέτης και επιχειρείται απογραφή οικοπέδων και κτιρίων. Ακόμη, παρουσιάζονται δημογραφικά στοιχεία της περιοχής, οι χρήσεις γης και οι εγκαταστάσεις κυκλοφορίας και μεταφορών. Στη συνέχεια, γίνεται μια πλήρης καταγραφή των διαθέσιμων χώρων στάθμευσης. Ακολουθεί ο υπολογισμός της διάρκειας και συχνότητας στάθμευσης καθώς και της εναλλαγής και συσσώρευσης στάθμευσης οχημάτων, αποτελέσματα τα οποία προήλθαν από έρευνα που έγινε με βάση τη μέθοδο καταγραφής πινακίδων κυκλοφορίας.

Μετά την χαρτογράφηση των προβλημάτων στο **Κεφάλαιο 7** προτείνονται εναλλακτικά σενάρια προκειμένου να αμβλυθεί το πρόβλημα στάθμευσης στην περιοχή. Επόμενο βήμα, στο **Κεφάλαιο 8** είναι η ποιοτική αξιολόγηση των εναλλακτικών σεναρίων εφαρμόζοντας τη μέθοδο SWOT και η επιλογή του καταλληλότερου έχοντας ως κριτήριο το κόστος και τον αριθμό των δημιουργούμενων νέων θέσεων στάθμευσης. Τέλος, τα σημαντικότερα συμπεράσματα της παρούσας εργασίας παρατίθενται στο **Κεφάλαιο 9**.

ABSTRACT

The main scope of this thesis is the study of the parking conditions in Kipseli, an area of the Municipality of Athens. As many other central districts in Athens, this particular area suffers from limited parking spaces while a large number of cars are seeking for parking.

Chapter 1 deals with the parking problem, in general. **Chapter 2** presents the main characteristics of the city of Athens, as well as the historical and urban evolution of the area of Kipseli. **Chapter 3** concerns car ownership in modern Greece and Europe and the attitude of drivers towards it, while **Chapter 4** sets the main parking legislation in Greece. In addition, **Chapter 5**, presents the definitions and symbolisms, that helps understanding the analysis following. It also refers to the categorization of parking station and the factors that influence parking.

Furthermore, in **Chapter 6**, the main chapter of this particular study, the presentation and systematic analysis of research results takes place. This Chapter, defines, in detail, the study area and provides the reader with useful information concerning study area, such as number of buildings, demographic data, traffic and transportation facilities and land use. In the same Chapter the number of available parking places is examined. In addition, the duration, the frequency, the switching and the accumulation of vehicle parking are calculated. The methodology followed was recording car plates.

Alternative scenarios are proposed in **Chapter 7**, in order to resolve parking problem in this area. A SWOT analysis is used in **Chapter 8** with a view to evaluate the scenarios suggested in Chapter 7 and the optimal one is selected.

Finally, the conclusions of the present study are given in **Chapter 9**.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	7
2. ΓΕΝΙΚΟ ΜΕΡΟΣ.....	8
2.1 Γενικά Χαρακτηριστικά της Αθήνας	8
2.2 Πληθυσμιακή Εξέλιξη της Αθήνας	8
2.3 Ιστορική και πολεοδομική εξέλιξη της περιοχής της Κυψέλης.....	9
3. Το αυτοκίνητο	11
3.1 Η θέση του αυτοκινήτου στην σύγχρονη Ελλάδα και την Ευρώπη.....	12
3.2 Η αντιμετώπιση του αυτοκινήτου από τους πολίτες.....	14
4. Νομοθεσία για τη στάθμευση	16
4.1 Συνοπτική παρουσίαση νομοθεσίας για στάθμευση	16
4.2 Νομοθεσία για τη δημιουργία χώρων στάθμευσης	19
4.3 Στάθμευση και Κώδικας Οδική Κυκλοφορίας.....	20
5. Χαρακτηριστικά και ανάγκες στάθμευσης.....	21
5.1 Ορισμοί και συμβολισμοί.....	21
5.2 Ταξινόμηση Χώρων Στάθμευσης.....	25
5.3 Παράγοντες που επιδρούν στα χαρακτηριστικά στάθμευσης.....	26
5.3.1 Πληθυσμιακά Χαρακτηριστικά. Ιδιοκτησία Αυτοκινήτων.....	26
5.3.2 Τρόπος Ζωής.....	28
5.3.3 Πυκνότητα Δόμησης.....	28
5.3.4 Χρήσεις Γης και Κτιρίων	29
5.3.5 Εναλλακτικοί Τρόποι και Χαρακτηριστικά Μετακίνησης.....	30
5.3.6 Θέση.....	30
5.3.7 Τέλος Στάθμευσης.....	30
5.3.8 Προσπελασιμότητα	30
5.3.9 Κυκλοφοριακές Συνθήκες στο Χώρο Στάθμευσης	31
5.3.10 Χωρητικότητα.....	31
5.3.11 Διοίκηση, Αστυνόμευση.....	31

6. Ανάλυση και αξιολόγηση σημερινής κατάστασης στη περιοχή μελέτης	32
6.1 Γενικά.....	32
6.2 Οριοθέτηση της περιοχής.....	32
B. Ειδικότερη περιοχή μελέτης.....	33
6.3 Φυσικά δεδομένα	34
6.3.1 Κλίση εδαφών	34
6.3.2 Ατμόσφαιρα.....	34
6.4 Απογραφή οικοπέδων και κτιρίων	37
6.4.1 Γενικά χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης	37
6.4.1.1 Περιγραφή Οικοδομικών Τετραγώνων	37
6.4.1.2 Πολεοδομικοί Συντελεστές.....	38
6.4.1.3 Χαρακτηριστικά κτιρίων	39
6.4.2 Ηλικία Κτιρίων	42
6.4.3 Κατοικίες Υπογείου, Ισογείου και Ορόφων	44
6.4.4 Αξίες γης	45
6.4.5 Κόστος στάθμευσης	46
6.5 Δημογραφικά Στοιχεία.....	47
6.5.1 Γενικά.....	47
6.5.2 Στην περιοχή μελέτης.....	48
6.6 Χρήσεις γης.....	50
6.7 Εγκαταστάσεις κυκλοφορίας και μεταφορών	52
6.7.1 Το δίκτυο οδών	52
6.7.1.1 Γενικά.....	52
6.7.1.2 Περιγραφή και προσδιορισμός ομάδας και κατηγορίας οδών	54
6.7.2 Μέσα μαζικής μεταφοράς στη περιοχή μελέτης	57
6.8 Στάθμευση αυτοκινήτων	58
6.8.1 Εργασίες πεδίου.....	58
6.8.1.1 Καταγραφή Πινακίδων Κυκλοφορίας	58
6.8.2 Στάθμευση εντός πιλοτών και parking πολυκατοικιών	60
6.8.3 Στάθμευση επί της οδού.....	62

6.8.4 Υπαίθρια και στεγασμένα parking δημόσιας χρήσεως	64
6.8.5 Διάρκεια και Συχνότητα στάθμευσης	64
6.8.5.1 Μέσος χρόνος στάθμευσης	65
6.8.5.2 Εναλλαγή και συσσώρευση στάθμευσης οχημάτων	67
6.8.6 Εκτίμηση των θέσεων στάθμευσης στη περιοχή μελέτης.....	71
6.8.7 Χαρτογράφηση προβλημάτων.....	72
7. Εναλλακτικές Λύσεις	73
7.1 Γενικά.....	73
7.2 Δημιουργία σε αδόμητα οικόπεδα και εγκαταλελειμμένα κτίρια αυτόματων χώρων στάθμευσης δημόσιας χρήσεως	73
7.3 Δημιουργία υπογείων δημόσιων χώρων στάθμευσης με ελεύθερους ακάλυπτους χώρους στην επιφάνεια.....	76
7.4. Μετατροπή ισογείων και υπογείων ιδιωτικών χώρων σε θέσεις στάθμευσης.....	78
7.5 Μηδενικό σενάριο.....	81
8. Αξιολόγηση και επιλογή	81
8.1 Γενικά.....	81
8.2 Ποιοτική αξιολόγηση 1ης εναλλακτικής λύσης.....	82
8.3 Ποιοτική αξιολόγηση 2ης εναλλακτικής λύσης.....	83
8.4 Ποιοτική αξιολόγηση 3ης εναλλακτικής λύσης.....	84
8.5 Ποιοτική αξιολόγηση 4ης εναλλακτικής λύσης.....	85
8.6 Επιλογή	86
9. Συμπεράσματα.....	87
Βιβλιογραφία/Αρθρογραφία.....	88
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I	90
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II.....	124
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III.....	139
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV	141

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

Σχήμα 2.1.Μεταβολή πληθυσμού ανά δεκαετία στο λεκανοπέδιο Αττικής και στο δήμο Αθήνας κατά την περίοδο 1951- 2001(Πηγή:www.minenv.gr).....	9
Σχήμα 3.1.Μέσος αριθμός αυτοκινήτων ανά νοικοκυριό και αριθμός ατόμων ανά νοικοκυριό στην Ευρώπη κατά την περίοδο 1980-1998 (Πηγή:DG TREN, 2000, ΕΕΑ, 2000).....	13
Σχήμα 3.2. Ιδιοκτησία ΙΧ αυτοκινήτων ανά 1.000 κατοίκους στην Ελλάδα για την Περίοδο 1980-2005 (Πηγή: ΕΕΑ, 2001, 2008, Eurostat, 2006).....	13
Σχήμα 6.1. Χάρτης Αθηνών (Περιοχή μελέτης) [Πηγή: www.maps.google.com]..	33
Σχήμα 6.2. Αρίθμηση των Οικοδομικών Τετραγώνων (Ο.Τ.) της περιοχής μελέτης.....	37
Σχήμα 6.3. Κατηγορίες των οδών με ιεράρχηση βάση της λειτουργικότητας [καθοριστικής λειτουργίας] (Πηγή: ΥΠΕΧΩΔΕ, 2001).....	53
Σχήμα 6.4. Τα λειτουργικά χαρακτηριστικά και οι παράμετροι μελέτης των οδών (Πηγή: ΥΠΕΧΩΔΕ, 2001).....	54
Σχήμα 6.5. Μεθοδολογία προσδιορισμού της κατηγορίας μιας οδού (Πηγή: ΥΠΕΧΩΔΕ, 2001).....	55
Σχήμα 6.6. Απόσπασμα χάρτη αστικών συγκοινωνιών του Ο.Α.Σ.Α. που περιλαμβάνει την περιοχή μελέτης.....	57
Σχήμα 6.7. Σταθμεύσεις που δεν καταγράφονται σε μια περιοδική καταγραφή πινακίδων κυκλοφορίας.....	59
Σχήμα 6.8. Υποπεριοχές μελέτης.....	59
Σχήμα 6.9. Κατανομή των διαθέσιμων θέσεων στάθμευσης για τα αυτοκίνητα της περιοχής.....	62
Σχήμα 6.10. Χρόνος στάθμευσης αυτοκινήτων στη περιοχή μελέτης.....	65
Σχήμα 6.11. Ποσοστό και χρόνος διάρκειας στάθμευσης αυτοκινήτων στην περιοχή μελέτης.....	66
Σχήμα 6.12. Δείκτης στάθμευσης % αυτοκινήτων ανά ώρα στη περιοχή μελέτης.....	67
Σχήμα 6.13. Δείκτης στάθμευσης % αυτοκινήτων ανά ώρα και ανά υποπεριοχή μελέτης.....	67
Σχήμα 6.14. Αριθμός ελεύθερων θέσεων αυτοκινήτων ανά ώρα.....	68
Σχήμα 6.15. Αριθμός ελεύθερων θέσεων αυτοκινήτων ανά ώρα και ανά υποπεριοχή μελέτης.....	68
Σχήμα 6.16. Αριθμός εναλλαγών στάθμευσης ανά ώρα.....	69
Σχήμα 6.17. Αριθμός εναλλαγών στάθμευσης ανά ώρα και ανά υποπεριοχή μελέτης.....	70
Σχήμα 7.1. Τύποι υπέργειων αυτόματων σταθμών με ανελκυστήρα γερμανικής εταιρίας.....	75
Σχήμα 7.2. Τύπο υπογείων αυτομάτων σταθμών με ανελκυστήρα γερμανικής εταιρείας.....	76
Σχήμα 7.3. Υπόγειος αυτόματος σταθμός με ανελκυστήρα ιταλικής εταιρείας.....	78
Σχήμα 7.4. Μηχανικό σύστημα στάθμευσης.....	78
Σχήμα 7.5. Μηχανικά συστήματα στάθμευσης σε ένα επίπεδο (εξαρτημένη στάθμευση).....	79
Σχήμα 7.6. Μηχανικά συστήματα στάθμευσης με χρήση υπογείου χώρου (ανεξάρτητη στάθμευση).....	80

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 3.1. Ιδιοκτησία ΙΧ αυτοκινήτων στις χώρες της Ευρώπης κατά την περίοδο 1980-2005 (Πηγή: ΕΕΑ, 2001,2008, Eurostat, 2006).....	13
Πίνακας 4.1. Αριθμός υποχρεωτικών θέσεων στάθμευσης για διάφορες χρήσεις γης βάση του Π.Δ. 111, ΦΕΚ 72/ Α/5.3.2004.....	18
Πίνακας 5.3.1 Κατανομή νοικοκυριών Αττικής σύμφωνα με την ιδιοκτησία αυτοκινήτων. (Πηγή: Αττικό Μετρό. Μελέτη ανάπτυξης Μετρό «Η υπάρχουσα κατάσταση των μεταφορών στο νομό Αττικής» Έκθεση 2 ^η Ιανουάριος 2000).....	27
Πίνακας 5.3.2. Απόσταση βαδίσματος και χρόνος αναζήτησης θέσης στάθμευσης για διάφορες χρήσεις γης στην Αττική (Πηγή: Αττικό Μετρό. Μελέτη ανάπτυξης Μετρό «Η υπάρχουσα κατάσταση των μεταφορών στο νομό Αττικής. Έκθεση 2η Ιανουάριος 2000.....	29
Πίνακας 6.1. Τιμές ατμοσφαιρικών ρύπων κατά το 2005 σε σταθμούς πλησίον της περιοχής μελέτης (Πηγή: ΥΠΕΧΩΔΕ, 2006).....	35
Πίνακας 6.2. Διαχρονική μεταβολή μέσων ετήσιων τιμών ατμοσφαιρικών ρύπων (ωριαίες τιμές) σε σταθμούς πλησίον της περιοχής μελέτης (Πηγή: ΥΠΕΧΩΔΕ, 2008)	36
Πίνακας 6.3. Περίμετρος και εμβαδόν των υπό μελέτη Οικοδομικών Τετραγώνων (Ο.Τ.) [Min: ελάχιστη τιμή,Max: μέγιστη τιμή, Μ.Ο.: μέσος όρος].....	38
Πίνακας 6.4. Τιμή συντελεστή δόμησης στην περιοχή μελέτης.....	39
Πίνακας 6.5. Κτίρια κατά αριθμό ορόφων όπως προέκυψε από την απογραφή οικοδομών- κτιρίων της 1 Δεκεμβρίου 2000 (Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε.).....	40
Πίνακας 6.6. Κτίρια κατά αριθμό ορόφων στην περιοχή μελέτης.....	41
Πίνακας 6.7. Κτίρια κατά χρονική περίοδο κατασκευής όπως προέκυψε από την απογραφή οικοδομών - κτιρίων της 1 ^{ης} Δεκεμβρίου 2000 (Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε.).....	42
Πίνακας 6.8.Κατανομή κτιρίων κατά χρονική περίοδο κατασκευής όπως προέκυψε από την απογραφή οικοδομών - κτιρίων της 1ης Δεκεμβρίου 2000 (Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε.)..	42
Πίνακας 6.9. Κατανομή κτιρίων ανά οικοδομικό τετράγωνο στην περιοχή μελέτης κατά χρονική περίοδο κατασκευής όπως προέκυψε από την απογραφή οικοδομών - κτιρίων της 1ης Δεκεμβρίου 2000 (Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε.).....	43
Πίνακας 6.10. Αριθμός κατοικιών ανά Οικοδομικό Τετράγωνο (Ο.Τ.) [Min: ελάχιστη τιμή. Max: μέγιστη τιμή, Μ.Ο.: μέσος όρος].....	44
Πίνακας 6.11. Φορολογητέες αξίες σε περιοχές όπου δεν ισχύει το σύστημα αντικειμενικού προσδιορισμού στο Δ. Αθηναίων (www.mnec.gr).....	45
Πίνακας 6.12. Πληθυσμός ανά Οικοδομικό Τετράγωνο (Ο.Τ.) [Min: ελάχιστη τιμή. Max: μέγιστη τιμή, Μ.Ο.: μέσος όρος].....	49
Πίνακας 6.13. Αριθμός των χώρων εμπορίου και υπηρεσιών καθώς και οι ελεύθεροι για ανάπτυξη δραστηριοτήτων χώροι στη περιοχή μελέτης.....	51
Πίνακας 6.14. Χαρακτηριστικά των οδικών τμημάτων που εντοπίζονται στη περιοχή μελέτης.....	56
Πίνακας 6.15. Κατάλογος των γραμμών μέσων μαζικής μεταφοράς στη περιοχή μελέτης.....	57
Πίνακας 6.16. Αριθμός εσωτερικών χώρων και θέσεων στάθμευσης ανά υποπεριοχή μελέτης.....	61
Πίνακας 6.17. Συνολικός αριθμός των νόμιμων και παρανόμων θέσεων στάθμευσης στην περιοχή μελέτης.....	63
Πίνακας 6.18.Συνολικός αριθμός των σταθμευμένων παρά την οδό οχημάτων στην	63

περιοχή μελέτης.....	
Πίνακας 6.19. Αριθμός και χωρητικότητα υπαίθριων και στεγασμένων χώρων και στάθμευσης ανά υποπεριοχή μελέτης.....	64
Πίνακας 6.20. Όγκος στάθμευσης, συνολικός χρόνος στάθμευσης, και μέση διάρκεια στάθμευσης συνολικά και ανά υποπεριοχή μελέτης.....	66
Πίνακας 6.21. Μέση εναλλαγή στάθμευσης στην περιοχή μελέτης.....	69
Πίνακας 6.22. Αριθμός αυτοκινήτων ανά χώρο στάθμευσης στην περιοχή μελέτης....	71
Πίνακας 6.23. Εκτίμηση των θέσεων στάθμευσης που θα έπρεπε σύμφωνα με την νομοθεσία να υπάρχουν στη περιοχή μελέτης.....	72
Πίνακας 8.1 Πίνακας αξιολόγησης εναλλακτικών λύσεων.....	86

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το θέμα που πραγματεύεται η παρούσα εργασία σχετίζεται με το πρόβλημα στάθμευσης στην περιοχή της Κυψέλης. Είναι γεγονός ότι στην Αττική προστίθενται κάθε χρόνο 200.000 αυτοκίνητα. Για τη στάθμευσή τους, αν γινόταν παράλληλα στο πεζοδρόμιο, θα χρειαζόταν μήκος ελεύθερου κρασπέδου 1.000 χιλιομέτρων. Σε μια Αθήνα, κορεσμένη από τα ήδη κυκλοφορούντα αυτοκίνητα, τα ελεύθερα κράσπεδα έχουν εξαντληθεί από πολλού, με αποτέλεσμα τις συνήθεις εικόνες κατάληψης πεζοδρομίων, πλατειών και άλλων ανοικτών χώρων. Οι νέες πολυκατοικίες περιλαμβάνουν έναν υποχρεωτικό αριθμό θέσεων στάθμευσης σε υπόγεια και πιλοτές, ο οποίος, ακόμη και σήμερα, είναι μικρότερος του αριθμού των αυτοκινήτων των ενοίκων.

Σε πολλές περιπτώσεις οι προβλεπόμενοι από τον ΓΟΚ υποχρεωτικοί χώροι στάθμευσης έχουν μετατραπεί σε χώρους για άλλες χρήσεις (αποθηκευτικοί, αναψυχής κ.λπ.). Διάφορες νέες δραστηριότητες παίρνουν άδεια για χρήση για την οποία ο υποχρεωτικός αριθμός θέσεων είναι μικρότερος εκείνου που αντιστοιχεί στη χρήση που τελικά το κτήριο θα υποδεχτεί.

Περαιτέρω, οι υφιστάμενοι δημόσιοι σταθμοί στάθμευσης είναι ελάχιστοι και η κατασκευή νέων γίνεται με πολύ αργούς ρυθμούς. Είναι ζήτημα αν κατασκευάζονται κάθε χρόνο περισσότερες από 4.000 θέσεις, αριθμός αμελητέος, ακόμη και αν συγκριθεί μόνο με τα ταξινομούμενα κάθε χρόνο νέα αυτοκίνητα. Ως προς τη στάθμευση των εκατοντάδων χιλιάδων μηχανοκίνητων δικύκλων, αυτή έχει σχεδόν καθιερωθεί να γίνεται ως επί το πλείστον επί των πεζοδρομίων. Το πρόβλημα της στάθμευσης προφανώς δεν είναι απλά ένα πρόβλημα αισθητικής του οδικού περιβάλλοντος. Επηρεάζει εντονότατα την κυκλοφοριακή ροή, περιορίζοντας το ελεύθερο πλάτος του οδοστρώματος, αλλά κυρίως εμποδίζοντας την ομαλή εκτέλεση των στροφών στις διασταυρώσεις, κάτι που θίγει ιδιαίτερα τα μεγάλα οχήματα της δημόσιας συγκοινωνίας¹.

Τα προβλήματα αυτά καθίστανται εντονότερα σε κορεσμένες περιοχές. Σε τέτοιες περιοχές ο χρόνος για την αναζήτηση θέσης στάθμευσης είναι μεγάλος με αποτέλεσμα την επιβάρυνση της οδικής κυκλοφορίας και την αύξηση των εκπομπών ρύπων. Οι ιδιοκτήτες προτιμούν να κρατούν ακινητοποιημένα τα αυτοκίνητά τους για να αποφεύγουν την περιπέτεια της αναζήτησης θέσης στάθμευσης κατά την επιστροφή. Ουσιαστικά έτσι αποδεικνύεται μη παραγωγική η επένδυση της αγοράς αυτοκινήτου και επιβαρύνεται η

¹ Βλαστός Θάνος, Πρόταση ερευνητικού προγράμματος με αντικείμενο τη «Διερεύνηση δυνατοτήτων αντιμετώπισης του προβλήματος στάθμευσης στις περιοχές κατοικίας της Πρωτεύουσας», ΕΜΠ 21.12.2007

λειτουργία του δρόμου. Οι ρυθμίσεις του ΚΟΚ για τη στάθμευση και τις ανάγκες διαχείρισης της κυκλοφορίας έχουν από χρόνια εκ των πραγμάτων ακυρωθεί από τις «παράνομες» σταθμεύσεις που έχουν παγιωθεί. Ως προς τις παρεμβάσεις της τροχαίας, αυτές αφορούν πλέον μόνο τις κραυγαλέα προκλητικές σταθμεύσεις. Αναμφίβολα μία κορεσμένη περιοχή που παρουσιάζει όλα τα προαναφερθέντα χαρακτηριστικά είναι και η περιοχή της Κυψέλης.

2. ΓΕΝΙΚΟ ΜΕΡΟΣ

2.1 Γενικά Χαρακτηριστικά της Αθήνας

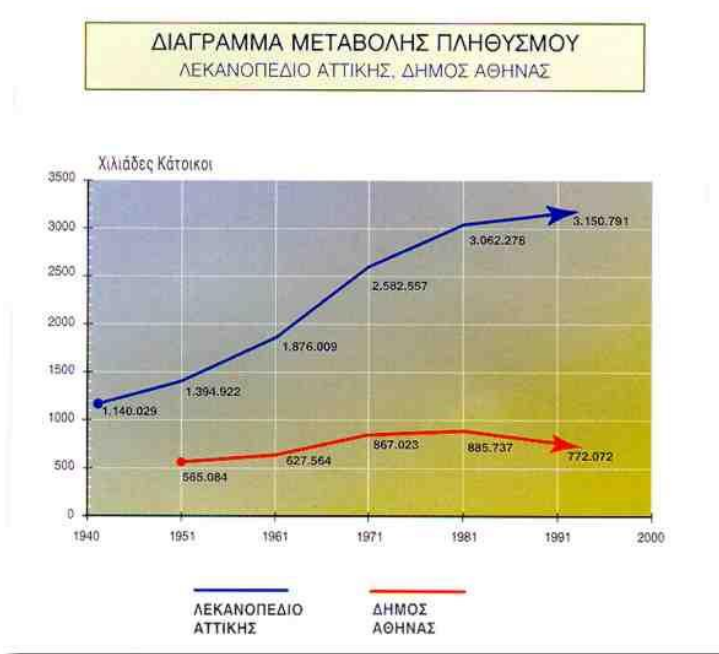
Η ευρύτερη περιοχή της Αθήνας συγκροτεί αυτοτελή Περιφέρεια της Χώρας, την Περιφέρεια Αττικής, και είναι η μεγαλύτερη σε πληθυσμό, οικονομική δραστηριότητα και πυκνότητα κατοίκησης περιοχή στο σύνολο του Εθνικού Χώρου. Περιλαμβάνει 88 Δήμους και 69 Κοινότητες, καθώς και τέσσερις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις από τις οποίες οι δύο συναποτελούν το Πολεοδομικό Συγκρότημα του Λεκανοπεδίου και ενοποιούνται στη Μητροπολιτική Νομαρχία Αθηνών - Πειραιώς.

Η εξέλιξη της μεταπολεμικής Αθήνας στηρίχθηκε, κυρίως, σε ένα συγκεντρωτικό μοντέλο ανάπτυξης, υποβοηθούμενο από όλες εκείνες τις παραμέτρους που δημιούργησαν το φαινόμενο της έντονης αστυφιλίας. Η ανάπτυξη αυτή υπονόμωσε την ορθή διαχείριση του αστικού χώρου. Κάτω από την ολιγωρία ή την ανοχή της Πολιτείας, η πόλη αναπτύχθηκε με ραγδαίους και - κατά το πλείστον - ανεξέλεγκτους ρυθμούς, χωρίς ορθολογική κατανομή και οργάνωση των χρήσεων γης. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό και με την πολιτική γης που ασκήθηκε, οδήγησε αφ' ενός σε ένταση της δόμησης του κυρίως αστικού χώρου και αφ' ετέρου στην οικιστική εξάπλωση πέραν των ορίων της «νόμιμης πόλης». Παράλληλα, ελαχιστοποιήθηκε η δυνατότητα έγκαιρης επέμβασης για διασφάλιση γης, απαραίτητης τόσο υπό μορφή ελεύθερων χώρων αναψυχής και πρασίνου, όσο και για την κάλυψη αναγκών κοινωνικού εξοπλισμού και μεταφορικής υποδομής (www.minenv.gr).

2.2 Πληθυσμιακή Εξέλιξη της Αθήνας

Η Αθήνα είναι ταυτόχρονα πόλη σύμβολο και πόλη των αντιθέσεων. «Πόλη Ιστορική» κτισμένη στον τόπο όπου μεγαλούργησε το αρχαίο ελληνικό πνεύμα αλλά και «Νέα Πόλη», που αναπτύσσεται μετά τον καθορισμό της ως πρωτεύουσας της Ελλάδος το 1833 η οποία τότε είχε μόνο 12.000 κατοίκους. Το 1853 έχει ακόμα 36.000 κατοίκους, το 1900 φτάνει τις 300.000 και στις παραμονές του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου περίπου 1 εκατ. κατοίκους. Η ξαφνική αστικοποίηση που την έκανε να φτάσει τα 3,5 εκατομμύρια το 1991 οφείλεται αφ' ενός στην εσωτερική μετακίνηση του πληθυσμού της χώρας και αφ' ετέρου στην άφιξη των Ελλήνων της Μικράς Ασίας το 1922 (www.minenv.gr).

Στις αρχές της δεκαετίας του '90 η Αθήνα συγκεντρώνει το 34,3% του ελληνικού πληθυσμού (πληθυσμός 1991: 3.522.769 κάτοικοι), παρ' ότι η έκταση της (380.810 Ha) δεν υπερβαίνει το 2,8% της συνολικής επιφάνειας της χώρας. Οι δημογραφικοί ρυθμοί δείχνουν ότι έχει ανακοπεί το κύμα του αστικού συγκεντρωτισμού, ως απόρροια και των μέτρων συστηματικής πολιτικής περιφερειακής ανάπτυξης (μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής πληθυσμού για την περίοδο 1981-91:0,45%, κατώτερος του εθνικού μέσου όρου που είναι 0,52%). Το 2001 βάση της τελευταίας απογραφής από την ΕΣΥΕ η Αθήνα αριθμεί 3.894.573 μόνιμους κατοίκους, ποσοστό που αποτελεί περίπου το 35% του συνολικού πληθυσμού της χώρας. Παρατηρείται δηλαδή μικρή πληθυσμιακή μεταβολή κατά τη 1991 - 2001 σε σχέση με το παρελθόν.



Σχήμα 2.1: Μεταβολή πληθυσμού ανά δεκαετία στο λεκανοπέδιο Αττικής και στο δήμο Αθήνας κατά την περίοδο 1951-2001(Πηγή:www.minenv.gr)

2.3 Ιστορική και πολεοδομική εξέλιξη της περιοχής της Κυψέλης

Η περιοχή της Κυψέλης είναι μία από τις παλαιότερες συνοικίες της Αθήνας. Πριν επικρατήσει κατά τους νεότερους χρόνους η ονομασία Κυψέλη, το τοπωνύμιο αναφέρεται σαν «Γυψέλη», «Διψέλη» και «Υψάλα». Η ετυμολογία της λέξης παραμένει ανεξακριβωτη, αν και έχει υποστηριχτεί ότι το «Κυψέλη» αποτελεί παράφραση του «Γυψέλη», καθώς στις έρημες και λοφώδεις παρυφές των Τουρκοβουνίων που κατέλαβε η συνοικία, σύχναζαν μόνο γύπτες.

Τα ακριβή όρια της συνοικίας και η παγίωση της θεσμική της υπόστασης ορίστηκε για πρώτη φορά το 1908². Η συνοικία της Κυψέλης ορίστηκε στα νότια από το ρέμα του Κυκλόβουρου (σημερινή οδός Ευελπίδων) που τη χώριζε από το Πεδίον του Άρεως, στα βόρεια από το ρέμα Λεβίδη (σημερινή Φωκίωνος Νέγρη), στα ανατολικά από τις δυτικές παρυφές των Τουρκοβουνίων και στα δυτικά από την οδό Πατησίων. Σήμερα, σύμφωνα με τη γεωγραφική διαίρεση του 6^{ου} διαμερίσματος του Δήμου Αθηναίων η ευρύτερη περιοχή περιλαμβάνει τις γειτονίες Άνω Κυψέλη, Νέα Κυψέλη, Άγιος Γεώργιος, Πολύγωνο, Αγία Ζώνη και Φωκίωνος Νέγρη.

Σημαντικό ρόλο στην πολεοδομική εξέλιξη της Κυψέλης, όπως και όλης της Αθήνας έπαιξε η διαδικασία επέκτασης του σχεδίου της πόλης. Η ένταξη των διαφόρων περιοχών στο σχέδιο της πόλης γινόταν αποσπασματικά και ανεξέλεγκτα με μόνο κριτήριο την κερδοσκοπία. Οι τοπογράφοι της Υπηρεσίας Δημοσίων Έργων καθώς και ιδιώτες «γεωμέτρες» τεμάχιζαν τις υπάρχουσες αγροτικές εκτάσεις και τις μετέτρεπαν σε οικοδομήσιμα οικόπεδα προς πώληση. Στη συνέχεια άρχισε η διαδικασία της νομιμοποίησης και της ένταξης στο Σχέδιο της Πόλης. Αποτέλεσμα της πάγιας αυτής διαδικασίας ήταν η χάραξη και νομιμοποίηση αμέτρητων ιδιωτικών δρόμων, η διαίρεση των εκτάσεων σε ολοένα μικρότερους κλήρους με αποτέλεσμα τη σταδιακή πύκνωση της κατοικίας, την παντελή αδιαφορία για τη στερεομετρία του εδάφους και τη χωροστάθμηση του, την έλλειψη πρόβλεψης για κοινόχρηστους χώρους, πράσινο και τέλος τη διαιώνιση της λογικής της κερδοσκοπίας και του μικροσυμφέροντος στο πολεοδομικό γίνεσθαι. Η περιοχή της Κυψέλης δεν αποτελεί εξαίρεση του γενικότερου κανόνα της επέκτασης του ρυμοτομικού σχεδίου.

Η ένταξη της Κυψέλης στο Σχέδιο της Πόλης πραγματοποιήθηκε από το 1887 μέχρι το 1929 με κάποιες επεκτάσεις μετά το 1930. Έως το 1930 ο ιστός δόμησης στην περιοχή της Κυψέλης ήταν αρκετά αραιός, αποτελούμενος κυρίως από μονοκατοικίες μέσα σε κήπους και περιβόλια. Ήδη από την περίοδο 1900-1915 οι περιοχές εκατέρωθεν της οδού Πατησίων, από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο ως το Πεδίον του Άρεως είχαν κατοικηθεί από την ανώτερη αστική τάξη³. Η ευρύτερη περιοχή της Κυψέλης, εντός των ορίων της συνοικίας, κατοικήθηκε από την εύπορη μεσαία αστική τάξη. Τα χαμηλότερου εισοδήματος κοινωνικά στρώματα εγκαταστάθηκαν βόρεια της Φωκίωνος Νέγρη και ανατολικά της οδού Σπετσών. Ο πληθυσμός των παρυφών του κεντρικού πυρήνα της Κυψέλης άρχισε να πυκνώνει με γρήγορους ρυθμούς μετά τη Μικρασιατική Καταστροφή το 1922.

Όσον αφορά στην πολεοδομική εξέλιξη της Κυψέλης, συνδέεται άμεσα με την εξέλιξη των συνθηκών ιδιοκτησίας και διαδικασιών ανοικοδόμησης. Το κυρίαρχο μοντέλο ιδιοκτησίας μέχρι το 1929

² Σε θεσμικό επίπεδο, ο πρώτος ορισμός των ορίων της συνοικίας Κυψέλη, όπως και η επίσημη ονομασία της καθορίζονται το 1908 στην εργασία του νομομηχανικού Αθ. Σ. Γεωργιάδη.

³ Μέχρι τον Μεσοπόλεμο στην περιοχή γύρω από την οδό Πατησίων και ως τη Πλατεία Αγάμων (σημερινή Πλατεία Αμερικής) είχε κτιστεί πλήθος διώροφων και τριώροφων μονοκατοικιών. Οι κατοικίες αυτές ανήκαν σε οικογένειες εισοδηματιών, βιομηχάνων, χρηματιστών και εφοπλιστών. Αρκετά δείγματα των κατοικιών αυτού του είδους βρίσκονται ακόμη στις οδούς Κεφαλληνίας, Ιθάκης, Τήνου, Επτανήσου, Δροσσοπούλου, Τροίας κ.ά.

είναι αυτό, στο οποίο, σύμφωνα με τον Αστικό Κώδικα τα «υπερκείμενα ανήκουν στα υποκείμενα». Ο ιδιοκτήτης του οικοπέδου είναι και ο ιδιοκτήτης της οικοδομής. Με τον Ν. 3741/1929 εισάγεται η έννοια της οριζόντια ή κατ' ορόφους ιδιοκτησίας. Η οριζόντια ιδιοκτησία ήταν αυτή που επέτρεψε την ανάπτυξη της διαδικασίας της αντιπαροχής στην παραγωγή του δομημένου περιβάλλοντος. Η αντιπαροχή ανθεί κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1950 και εντείνεται από το 1960 και μετά με τη διόγκωση του φαινομένου της αθηναϊκής αστικοποίησης.

Μετά το 1950, η εικόνα της συνοικίας της Κυψέλης αλλάζει ριζικά λόγω της μαζικής αύξησης του πληθυσμού της Αθήνας που πραγματοποιείται κυρίως με τη δημογραφική έκρηξη σημειώνεται κυρίως κατά την περίοδο 1961-1971 στο δήμο της Αθήνας. Η κερδοσκοπία στο χώρο της κατοικίας εκφράστηκε με την εξάπλωση των πολυώροφων πολυκατοικιών και την κατεδάφιση των τυπικών διώροφων μονοκατοικιών ή διπλοκατοικιών με κήπο. Για πολλά χρόνια όμως τα διαμερίσματα των πολυκατοικιών αποτελούν στεγαστική λύση για μεσαία και υψηλά εισοδήματα. Σταδιακά όμως, όταν η δυνατότητα προσφυγής των λαϊκών στρωμάτων στην αυθαίρετη δόμηση περιορίζεται, οι τάξεις αυτές καταφεύγουν στην ενοικίαση διαμερισμάτων στις νέες πολυκατοικίες των κεντρικών περιοχών, όπου οι συντελεστές δόμησης έχουν αυξηθεί σημαντικά. Όσο αυξανόταν η συμφόρηση και η πυκνότητα του δομημένου περιβάλλοντος τα μεσοαστικά στρώματα που είχαν εκμεταλλευτεί τις κεντρικές περιουσίες του για να πλουτίσουν, άρχισαν να αγανακτούν με την υποβάθμιση τους. Άρχισε έτσι μια διαδικασία απαξίωσης των ακινήτων των πολυκατοικιών, καθώς οι μεσοαστοί ιδιοκτήτες άρχισαν να μετακομίζουν σε προάστια με λιγότερο απάνθρωπες πυκνότητες και χαμηλότερους συντελεστές δόμησης, νοικιάζοντας τα σπίτια τους σε φτωχότερους εσωτερικούς ή ξένους μετανάστες. Ακόμη και υπόγειοι χώροι, που σύμφωνα με τον οικοδομικό κανονισμό δεν μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν σαν κατοικία, άρχισαν να μετατρέπονται σε διαμερίσματα.

3. Το αυτοκίνητο

Η αντιπαλότητα μεταξύ του πολεοδομικού σχεδιασμού και αυτού των συγκοινωνιακών υποδομών ξεκινά τον 19^ο αιώνα. Μέσω της ταχύτητας εισάγεται στην πόλη η τέταρτη διάσταση, αυτή του χρόνου, που έχει ως αποτέλεσμα την ανατροπή των παραδοσιακών σχέσεων και ισορροπιών. Το αυτοκίνητο μετέβαλλε ριζικά και διευκόλυνε τον τρόπο που μετακινούνται οι άνθρωποι και για το λόγο αυτό έγινε άμεσα αποδεκτό. Τα πλεονεκτήματα της μετακίνησης από πόρτα-σε-πόρτα, της ελευθερίας μετακίνησης στο χώρο και στο χρόνο, της ταχύτητας μετακίνησης και της αυτονομίας δεν μπορούσαν να συγκριθούν με τις μέχρι τότε δυνατότητες μετακίνησης που προσέφεραν τα λεωφορεία, τα τραμ, τα τρένα ή και το ποδήλατο (Μηλάκης, 2006).

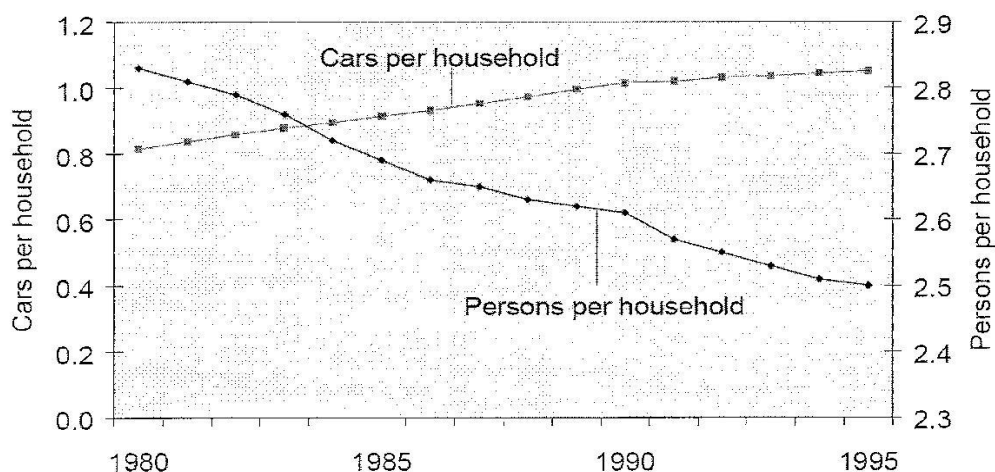
Ο δρόμος πλέον για το αυτοκίνητο έχει στρωθεί και οι πόρτες της πόλης ανοίγονται μπροστά του διάπλατες. Το αυτοκίνητο γοήτευσε, ενέπνευσε, λατρεύτηκε και μπήκε στη πόλη σκοπό να την απελευθερώσει από την παραλυσία αιώνων και να την εντάξει στον 20^ο

αιώνα αλλά αυτά που τελικά έκανε ήταν να την καταστρέψει. Αυτό που υποτιμήθηκε από όλους κατά τον σχεδιασμό των σύγχρονων πόλεων του 20^{ου} αιώνα είναι ότι εκτός από την πόλη των δραστηριοτήτων και των χρηστών του αυτοκινήτου θα υπάρχει πάντα και μια άλλη πόλη, αυτή των παιδιών, των ηλικιωμένων, όσων δεν έχουν, δεν θέλουν ή δεν μπορούν να έχουν αυτοκίνητο, όσων μετακινούνται με ποδήλατα και όσων χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Όλοι αυτοί ως πεζοί ζουν την πόλη κατά τον ίδιο τρόπο με εκείνους που προηγήθηκαν του αυτοκινήτου (Βλαστός και Μηλάκης. 2006).

3.1 Η θέση του αυτοκινήτου στην σύγχρονη Ελλάδα και την Ευρώπη

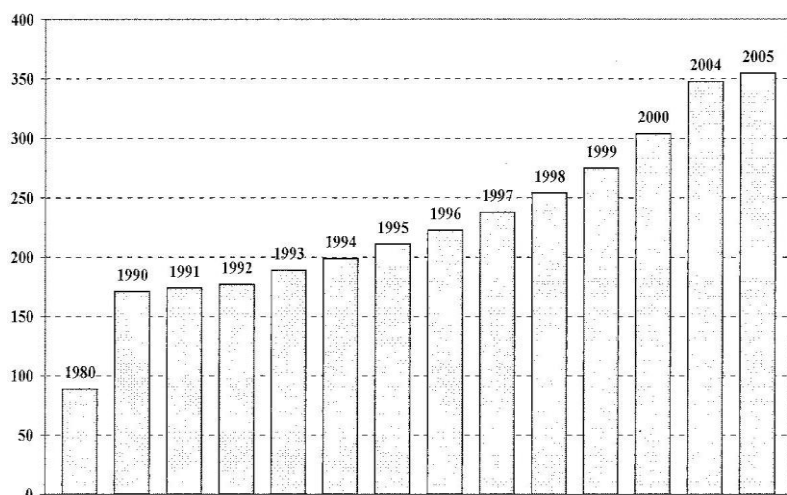
Στην Ε.Ε. των 25 χωρών μελών η Ελλάδα καταλαμβάνει τον πέμπτο μεγαλύτερο ρυθμό αύξησης αυτοκινήτων Ι.Χ.. Αυτό έχει ως συνέπεια την αύξηση του κυκλοφοριακού, των ατυχημάτων, της ρύπανσης, του θορύβου, των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και της ενεργειακής κατανάλωσης. Η χώρα μας αντιμετωπίζει πολύ μεγάλο αριθμό θανάτων από τροχαία δυστυχήματα (πέμπτη θέση στην Ε.Ε. των 25 χωρών μελών, 2004) αλλά και έντονα κυκλοφοριακά προβλήματα κυρίως στις μεγάλες πόλεις (10% αύξηση). Σημαντική αύξηση παρατηρείται στην εκπομπή καυσαερίων, αφού σύμφωνα με την Ε.Ε. το 33% των συνολικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα προέρχεται από τις μεταφορές. Η αύξηση των ρύπων εξαιτίας των μεταφορών, εκτός από τα σημαντικά περιβαλλοντικά προβλήματα, προκαλεί επίσης σοβαρά προβλήματα υγείας. Οι πόλεις μας αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα από την χρήση τόσο μεγάλου αριθμού αυτοκινήτων. Ο μεγάλος αριθμός των αυτοκινήτων Ι.Χ. απαιτεί την καύση τεράστιων ποσοτήτων ορυκτών καυσίμων με αποτέλεσμα την αύξηση της ενεργειακής κατανάλωσης, την αύξηση των εκπομπών που συμβάλουν στο φαινόμενο του θερμοκηπίου και την αύξηση της ενεργειακής εξάρτησης της χώρας εξαιτίας της εισαγωγής ορυκτών καυσίμων.

Από μελέτη του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος (European Environment Agency. EEA) (EEA, 2001) προκύπτει ότι ο δείκτης ιδιοκτησίας Ι.Χ. αυτοκινήτων αυξάνει με γοργούς ρυθμούς ιδιαίτερα στις χώρες που έχουν χαμηλό δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ. αυτοκινήτων, ενώ η ακριβώς αντίστροφη τάση παρατηρείται για το δείκτη ιδιοκτησίας Μηχανών. Μεταξύ του 1980 και 1998 η ιδιοκτησία ΙΧ αυτοκινήτων στην Ευρώπη αυξήθηκε από 291 σε 451 αυτοκίνητα ανά 1.000 κατοίκους υποδηλώνοντας μια αύξηση της τάξης του 2,5% το χρόνο ενώ παράλληλα με αυτή την αύξηση παρατηρήθηκε μείωση του αριθμού των ατόμων που συγκροτούν ένα νοικοκυριό (Σχήμα 3.1).



Σχήμα 3.1. Μέσος αριθμός αυτοκινήτων ανά νοικοκυριό και αριθμός ατόμων ανά νοικοκυριό στην Ευρώπη κατά την περίοδο 1980-1998 (Πηγή: DG TREN, 2000, ΕΕΑ, 2000)

Η Ελλάδα το 1980 παρουσίαζε το χαμηλότερο δείκτη ιδιοκτησίας ΙΧ (89 αυτοκίνητα ανά 1.000 κατοίκους) και ακολουθούσε η Πορτογαλία με 94 αυτοκίνητα ανά 1.000 κατοίκους. Μέχρι το 1998 η Ελλάδα και η Πορτογαλία παρουσίαζαν την μεγαλύτερη αύξηση της ιδιοκτησίας ΙΧ αυτοκινήτων κατά 46% και 68% αντίστοιχα και αναμενόταν ότι αν και η αύξηση θα συνεχιστεί στο μέλλον και για τις δύο αυτές χώρες θα είναι πιο έντονη στην Ελλάδα. Νεότερες μελέτες (Eurostat, 2006, ΕΕΑ, 2008) επιβεβαίωσαν την παραπάνω υπόθεση καθώς κατά την περίοδο 1998-2005 σε Ελλάδα και Πορτογαλία τα ΙΧ αυτοκίνητα αυξήθηκαν κατά 40% και 24% αντίστοιχα. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο ρυθμός αύξησης των ΙΧ αυτοκινήτων στην Ελλάδα κατά την περίοδο 1998-2005 δεν ξεπέρασε αυτόν της προηγούμενης περιόδου (1980-1998).



Σχήμα 3.2. Ιδιοκτησία ΙΧ αυτοκινήτων ανά 1.000 κατοίκους στην Ελλάδα για την Περίοδο 1980-2005 (Πηγή: ΕΕΑ, 2001, 2008, Eurostat, 2006).

Στον Πίνακα 3.1 φαίνεται ότι το 2005 ο δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ αυτοκινήτων στην Ελλάδα αν και έφτασε τα 355 αυτοκίνητα ανά 1.000 κατοίκους (Σχήμα 3.2) εξακολουθεί να είναι ο χαμηλότερος στην Ευρωπαϊκή Ένωση των 15 χωρών ενώ είναι υψηλότερος σε σχέση με το δείκτη ιδιοκτησίας σε πολλές από τις νέες χώρες.

Πίνακας 3.1. Ιδιοκτησία ΙΧ αυτοκινήτων στις χώρες της Ευρώπης κατά την περίοδο 1980-2005 (Πηγή: ΕΕΑ, 2001,2008, Eurostat, 2006).

	1980	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2004	2005
Αυστρία (AT)	298	387	399	410	421	433	447	458	469	481	496	506		501	503
Βέλγιο (BE)	321	388	398	400	408	413	422	427	435	440	449	458		467	468
Βουλγαρία (BG)									207	218	232	243	256	314	329
Κροατία (HR)														301	
Κύπρος (CY)									317	334	342	355	369	448	463
Τσεχία (CZ)									329	339	334	335	344	373	386
Δανία (DK)	271	309	310	310	312	312	319	331	337	343	347	347		354	362
Εσθονία (EE)									293	310	317	322	298	350	367
Φιλανδία (FI)	257	389	385	384	370	368	372	379	380	392	404	413		448	462
Γαλλία (FR)	341	415	419	418	423	430	433	437	446	456	466	463		491	500
Γερμανία (DE)	330	447		471	479	488	495	500	504	508	516	521		546	559
Ελλάδα (EL)	89	171	174	177	189	199	211	223	238	254	275	304		348	355
Ουγγαρία (HU)									226	219	223	235	248	280	287
Ιρλανδία (IE)	217	227	238	241	249	262	265	272	309	324	340	343		385	395
Ιταλία (IT)	313	483	503	518	520	524	529	531	535	545	556	563		581	590
Λετονία (LV)									174	196	215	234	248	297	324
Λιθουανία (LT)									238	255	294	317	307	384	428
Λουξεμβούργο (LU)	353	480	523	512	523	540	559	558	562	594	610	623		659	669
Μάλτα (MT)									491	464	482	497	499	525	526
Ολλανδία (NL)	322	368	371	373	376	383	364	370	378	382	398	411		429	434
Πολωνία (PL)									221	230	240	258	272	314	323
Πορτογαλία (PT)	94	187		205	224	242	258	277	297	321	330	350		372	397
Ρουμανία (RO)									115	125	133	139	144	149	149
Σλοβακία (SK)									211	222	229	236	239	222	242
Σλοβενία (SI)									392	410	429	437	444	456	471
Ισπανία (ES)	202	309	322	336	344	351	362	376	389	408	428	442		450	463
Σουηδία (SE)	347	421	421	414	409	409	411	413	418	428	439	451		456	459
Τουρκία (TR)									56	59	62	66	67	75	80
Μεγ. Βρετανία (UK)	277	360	373	360	366	372	374	388	399	404	414	419		463	469
Ευρώπη 15 μελών	291	394		409	414	422	426	434	442	451	460	488		495	
Ευρώπη 25 μελών														463	

3.2 Η αντιμετώπιση του αυτοκινήτου από τους πολίτες

Διαπιστώνουμε λοιπόν και από το κεφάλαιο 3.1 ότι η πλειοψηφία των Ελλήνων έχει στραφεί προς το αυτοκίνητο προκειμένου να μετακινείται εντός και εκτός της πόλης. Σύμφωνα με δελτίο τύπου IP/07/1179 της Ευρωπαϊκής Ένωσης (www.europa.eu) η πλειοψηφία των πολιτών της (51%) αναφέρουν το αυτοκίνητο ως το κύριο μέσο μετακίνησης

που χρησιμοποιούν, ακολουθούμενο από τα δημόσια μέσα μεταφοράς (21%), το βάδισμα (15%) και τη μοτοσικλέτα (2%). Οι βελτιώσεις στα δημόσια μέσα μεταφορές, όπως η βελτίωση των δρομολογίων (29%) και η βελτίωση των συνδέσεων προς τους συνήθεις προορισμούς (28%), μπορούν να ενθαρρύνουν τους πολίτες που χρησιμοποιούν κυρίως τα αυτοκίνητα τους για τις καθημερινές τους μετακινήσεις να οδηγούν λιγότερο. Ωστόσο, ένα σημαντικό ποσοστό (22%) χρηστών του ιδιωτικού αυτοκινήτου δηλώνουν ότι σε καμία περίπτωση δεν θα χρησιμοποιούσαν το αυτοκίνητο τους λιγότερο. Ειδικά για την Ελλάδα το αυτοκίνητο χρησιμοποιείται σε πολύ μεγαλύτερο ποσοστό, ενώ ιδιαίτερα αυξημένη είναι και η χρήση της μοτοσικλέτας σε σχέση με το μέσο όρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η έντονη χρήση του αυτοκινήτου στην Αθήνα ακόμα και για τη μετάβαση σε κεντρικές και πυκνοκατοικημένες περιοχές αποτελεί σύνθετο φαινόμενο που έχει ως αποτέλεσμα την δημιουργία έντονων κυκλοφοριακών προβλημάτων που δημιουργούνται τόσο κατά τη διέλευση των οχημάτων από αυτές τις περιοχές όσο και κατά τη στάθμευση τους.

Η αύξηση εξάλλου του βιοτικού επιπέδου στην Ελλάδα κατά τις τελευταίες δεκαετίες οδήγησε δυστυχώς στην αντίληψη ότι η ιδιοκτησία Ι.Χ. αυτοκινήτου αποτελεί ένδειξη κοινωνικής τάξης και κατέστησε την χρήση του επιβεβλημένη. Η συμπεριφορά κατά την οδήγηση και την στάθμευση έγινε ολοένα και πιο αλαζονική, το αυτοκίνητο εξαπλώθηκε πλήρως στον αστικό ιστό και τα δικαιώματα των πεζών παραμελήθηκαν. Αυτό είχαν ως αποτέλεσμα φαινόμενα όπως η παράνομη κατάληψη του πεζοδρομίου, η στάθμευση μπροστά σε στάσεις δημόσιας συγκοινωνίας και το διπλοπαρκάρισμα να αποτελούν συνήθεις πρακτικές.

Ακόμα και πολλοί από τους πολίτες που μπορούν να μετακινηθούν άνετα με μαζικά μέσα για τη δουλειά τους, προτιμούν να παίρνουν το αυτοκίνητο τους αφού μπορούν εύκολα να το σταθμεύουν, χωρίς να πληρώσουν, στις καθιερωμένες παράνομες θέσεις, αυξάνοντας έτσι το κυκλοφοριακό πρόβλημα.

Το ΙΧ μετατράπηκε σε μέσο παρεμπόδισης στη μετακίνηση ανθρώπων με ιδιαίτερα κινητικά προβλήματα (π.χ. ηλικιωμένοι, ανάπηροι, τυφλοί) μιας και η στάθμευση επεκτείνεται ακόμα και στις διαβάσεις αφήνοντας ελάχιστο χώρο για τους πεζούς και σίγουρα όχι αυτόν που χρειάζονται οι παραπάνω αδύναμες κοινωνικές ομάδες. Παράδειγμα συμπεριφορών που εμποδίζουν και εγκλωβίζουν τους πολίτες σε μια καθημερινότητα περιορισμών μετακίνησης μέσα στην ίδια τους την πόλη αποτελεί η κατάληψη των οδών των τυφλών κατά την στάθμευση πάνω σε πεζοδρόμια καθώς επίσης και η κατάληψη θέσεων στάθμευσης που κανονικά προορίζονται για ανθρώπους με αναπηρία (φαινόμενο ιδιαίτερα έντονο στους χώρους στάθμευσης αναπήρων ακόμα και στα parking του μετρό). Ας μην ξεχνάμε άλλωστε ότι η πρώτη ελευθερία που δόθηκε στους κατοίκους της ελληνικής πόλης ήταν να χτίζουν, περίπου όπου και όπως ήθελαν. Ήταν φυσικό λοιπόν αντίστοιχη ελευθερία να τους δοθεί στο πώς να κυκλοφορούν και στο πώς να σταθμεύουν. Η ελευθερία του να αφήνεις το

αυτοκίνητο σου οπουδήποτε, περίπου ατιμώρητη είναι η άλλη όψη του ίδιου νομίσματος (Αραβαντινός, 2007).

4. Νομοθεσία για τη στάθμευση

4.1 Συνοπτική παρουσίαση νομοθεσίας για στάθμευση

Στη συνέχεια γίνεται μια περιληπτική παρουσίαση της ισχύουσας Νομοθεσίας περί επιβολής υποχρεώσεων χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων για την εξυπηρέτηση των κτιρίων :

- **Ν. 960/79 ΦΕΚ 194Α' (όπως τροποποιήθηκε με Ν.1221/81 ΦΕΚ 292 Α')**

«Περί επιβολής υποχρεώσεων προς δημιουργία χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων δια την εξυπηρέτηση των κτιρίων και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων»

- **Π.Δ/ΓΜΑ 230/93 (ΦΕΚ 94 Α')**

«Καθορισμός του απαιτούμενου αριθμού θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων αναλόγως των χρήσεων και του μεγέθους των κτιρίων στην ευρύτερη περιοχή Αθηνών».

- **Π. Δ/ΓΜΑ 165/80 (ΦΕΚ 46 Α')**

«Περί όρων και προϋποθέσεων δημιουργίας χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων εις περιοχάς εντός της Μείζονος Περιοχής Πρωτεύουσας»

- **Π. Δ/ΓΜΑ 350/96 (ΦΕΚ 230 Α'/96)**

«Ρύθμιση των υποχρεώσεων εξασφάλισης χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων σε πόλεις της χώρας, καθώς και σε εκτός εγκεκριμένου σχεδίου περιοχές αυτών»

- **Π.Δ/ΓΜΑ ΑΠΟ 3.8.87 (ΦΕΚ 749/Δ'/87)**

Όπως τροποποιήθηκε με το από 25.4.89 Π.Δ/γμα (ΦΕΚ 253Α'/89) περί «Καθορισμού ειδικών όρων ως προς τη δόμηση και διαμόρφωση των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων»

- **ΥΠΟΥΡΓΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ 84184/6127 ΦΕΚ 736 Β793**

Όροι και προϋποθέσεις για την ίδρυση και λειτουργία σταθμών αυτοκινήτων με χρησιμοποίηση μηχανικών μέσων αποθήκευσης οχημάτων" (μηχανικοί χώροι στάθμευσης, βλ. Παράρτημα Ι)

- **ΥΠΟΥΡΓΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ 98728/7722 ΦΕΚ 167 Δ'/93**

«Προδιαγραφές για την κατασκευή χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων που εξυπηρετούν τα κτίρια» βλ. Παράρτημα Ι)

Η έννοια την υποχρεωτικής κατασκευής χώρων στάθμευσης στα νέα κτίρια ή στα παρακείμενα σε αυτά εισάγεται για πρώτη φορά το Νόμο 960/1979 (ΦΕΚ Α 194/25.08.1979). Ο Αραβαντινός (2007) αναφέρει ότι το κράτος δεν διέθετε ποτέ την απαραίτητη οικονομική ισχύ για να ασκήσει μια αποφασιστική πολιτική, κατασκευάζοντας τουλάχιστον τα έργα υποδομής που θα καθοδηγούσαν την ανάπτυξη της πόλης. Έτσι δίνοντας ο νομοθέτης τη δυνατότητα σε εισφορά σε χρήμα, αντί της κατασκευής χώρου στάθμευσης, ουσιαστικά ανοίγει το δρόμο σε αυτούς που επιλέγουν το πρόστιμο έναντι της κατασκευής, πρακτική που τελικά έγινε ο κανόνας. Θεωρητικά, βέβαια, τα χρήματα που θα συγκεντρώνονταν από τις εισφορές θα διετίθεντο για την κατασκευή από το κράτος μεγάλων σταθμών, κάτι που όμως ποτέ δεν πραγματοποιήθηκε.

Το θεσμικό εκείνο μέτρο στο οποίο οφείλεται η κατασκευή μεγάλου αριθμού θέσεων στάθμευσης στα προάστια της Αθήνας είναι ο ΓΟΚ του 1985, που επιτρέπει στο κτίριο να χτίζεται σε πιλοτή, χωρίς να επιβαρύνεται ο συντελεστής δόμησης, με αποτέλεσμα να προκύπτουν «δωρεάν» θέσεις στάθμευσης. Το μέτρο όμως αυτό είχε επίπτωση στη μορφή της πόλης μιας και αυξήθηκε το ύψος των κτιρίων, ενώ η καταστρατήγηση του νόμου με μετατροπή της πιλοτής σε κλειστό χώρο ουσιαστικά αυξάνει το συντελεστή δόμησης και όχι μόνο δεν επιλύει αλλά επιβαρύνει το πρόβλημα της στάθμευσης. Αντίθετα στα κέντρα των πόλεων επιχειρείται η κατασκευή μεγάλων σταθμών είτε από το κράτος είτε από ιδιώτες με την παροχή διαφόρων κινήτρων (Αραβαντινός, 2007).

Μόλις το 1991 και αφού πια ευρύτερες περιοχές κατοικίας είχαν ολοκληρωθεί, υπογράφηκε για πρώτη φορά διάταγμα με το οποίο γινόταν υποχρεωτική η κατασκευή κάποιων θέσεων στάθμευσης και πάλι όμως πολύ λιγότερες από τις αναγκαίες. Με το Π.Δ. 10.04.1991 καταργήθηκε εν μέρει η δυνατότητα εισφοράς, μιας και καταργήθηκε για τα μεγάλα κτίρια, όπου οι υποχρεωτικές θέσεις υπερβαίνουν τις 15 και μόνο για το 25% αυτών των θέσεων.

Με το νεότερο Προεδρικό Διάταγμα 111/2004 (ΦΕΚ 72Α/5.3.2004) καθορίζεται ο αριθμός των υποχρεωτικών θέσεων στάθμευσης για διάφορες χρήσεις γης στο ηπειρωτικό κυρίως τμήμα της περιφέρειας Αττικής. Γενικά προβλέπεται μία θέση στάθμευσης ανά 100 τ.μ. κατοικίας και τουλάχιστον 1 θέση ανά διαμέρισμα. Το Π.Δ. 111/2004 συμπληρώνεται από την Εγκύκλιο 35/2004, όπου αναφέρονται οι υποχρεώσεις εξασφάλισης θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων στο ηπειρωτικό τμήμα της Αττικής, καθώς και από την Εγκύκλιο 7/2003 που αφορά τον καθορισμό υπογείων χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων σε κοινόχρηστους χώρους και χώρους κοινής ωφέλειας. Συνοπτικά οι υποχρεωτικές θέσεις στάθμευσης για κάποιες από τις υπόλοιπες χρήσεις γης φαίνονται στον Πίνακα 4.1 ενώ το πλήρες κείμενο του Π.Δ. 111/2004 (ΦΕΚ 72Α/5.3.2004) παρατίθεται στο Παράρτημα Ι.

Πίνακας 4.1. Αριθμός υποχρεωτικών θέσεων στάθμευσης για διάφορες χρήσης γης βάση του Π.Δ. 111, ΦΕΚ 72 Α/5.3.2004.

	Επιβατικά	Φορτηγά
Γραφεία, καταστήματα, Τράπεζες	1 θέση ανά 50/60 τ.μ.	
Πολυκαταστήματα, υπεραγορές τροφίμων	1 θέση ανά 15 τ.μ.	1 θέση ανά 1.000 τ.μ.
Χρήσεις αναψυχής	1 θέση ανά 35 τ.μ.	
Θέατρα, αίθουσες εκθέσεων	1 θέση ανά 35 τ. μ.	
Νοσοκομεία	1 θέση ανά 6 κλίνες.	1 θέση ανά 5.000 τ.μ.
Κέντρα υγείας, ιατρεία ΙΚΑ	1 θέση ανά 50 τ.μ.	
Ανώτερα / Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα	1 θέση ανά 50 τ.μ.	
Νηπιαγωγεία, Δημοτικά, Γυμνάσια. Λύκεια	1 θέση ανά αίθουσα διδασκαλίας	
Φροντιστήρια, σχολές χορού, ΙΕΚ	1 θέση ανά 50/60 τ.μ.	
Βιομηχανίες, βιοτεχνίες	1 θέση ανά 60 τ.μ.	1 θέση ανά 5.000 τ.μ.
Συνεργεία	1 θέση ανά 20 τ.μ.	
Ξενοδοχεία	1 θέση ανά 10 κλίνες.	

Σήμερα, για οποιαδήποτε κατασκευή κτιρίου, ανάλογα με την χρήση και το μέγεθος του, απαιτείται η εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων για την εξυπηρέτηση του.

Για την ευρύτερη περιοχή της Αθήνας ισχύει το Π.Δ. 230/93 (ΦΕΚ 94 Α/93), ενώ για τις πόλεις άνω των 15.000 κατοίκων με την απογραφή του 1971 το Π.Δ. 350/96 (ΦΕΚ 23 Α796), τα οποία καθορίζουν τον απαιτούμενο αριθμό θέσεων στάθμευσης για την εξυπηρέτηση των κτιρίων.

Για να εκδοθεί οικοδομική άδεια για οποιοδήποτε κτίριο στις πιο πάνω πόλεις απαραίτητη προϋπόθεση είναι η εξασφάλιση συγκεκριμένου αριθμού θέσεων, ανάλογα με τη χρήση του κτιρίου, που απορρέουν από το αντίστοιχο Διάταγμα που ισχύει κατά περίπτωση. Η εξασφάλιση αυτή μπορεί να γίνει με τους παρακάτω τρόπους ή συνδυασμό αυτών (Ν. 960/79 άρθρο 1 παρ. 2):

- α. Με στεγασμένο ή μη χώρο επί του αυτού με το κτίριο γηπέδου
- β. Με κτήση σε άλλο ακίνητο ή γήπεδο (σε απόσταση έως 800m)
- γ. Με καταβολή χρηματικής εισφοράς

Ακόμη, αξίζει να σημειωθεί ότι η Ελληνική Νομοθεσία καθορίζει τους κανόνες που προσδιορίζουν τη θέση ενός χώρου στάθμευσης με ιδιαίτερη πρόνοια για την προστασία των νοσοκομείων ή των κλινικών, των αρχαιολογικών χώρων και γενικά επιβάλλει την

εξασφάλιση ειδικής άδειας από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. για την ίδρυση τους. Προκειμένου να γίνει ένας μεγάλος χώρος στάθμευσης, είναι απαραίτητο να υποβάλλεται στο Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. κυκλοφοριακή μελέτη με σειρά πληροφοριών από τις οποίες να αποδεικνύεται ότι η λειτουργία του σταθμού δε θα δημιουργεί κυκλοφοριακά ή άλλα προβλήματα. Κανόνες που επιβάλλει η νομοθεσία για τα κτίρια στάθμευσης Πρέπει να σημειωθεί ξανά ότι ο Νόμοι και σχετικά Διατάγματα, επιβάλλουν κατά τη μελέτη ενός κτιρίου να προσδιορίζεται ο αριθμός των θέσεων στάθμευσης ανάλογα με τον αριθμό των ενοίκων ή των χρηστών των κτιρίων και ανάλογα με το κτίριο να κατασκευάζονται και θέσεις στάθμευσης (www.minenv.gr).

4.2 Νομοθεσία για τη δημιουργία χώρων στάθμευσης

Γενικά, οι προδιαγραφές για τον σχεδιασμό των σταθμών διαφοροποιούνται ανάλογα με το μέγεθος τους. Έτσι, για παράδειγμα, αυτές είναι πολύ ελαστικότερες όταν πρόκειται για σταθμούς μικρότερους των 30 θέσεων (βλ. ΦΕΚ 167 Δ793 στο Παράρτημα Ι).

A. ΣΤΑΘΜΟΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

Τα βασικά νομοθετήματα που καθορίζουν τις προϋποθέσεις και τους όρους δημιουργίας σταθμών αυτοκινήτων είναι:

- **Π. Δ/γμα 455/76 (ΦΕΚ 169 Α'/76)** «Περί όρων και προϋποθέσεων ίδρύσεως και λειτουργίας σταθμών αυτοκινήτων και εγκαταστάσεως εντός αυτών πλυντηρίων-λιπαντηρίων αυτοκινήτων, αντλιών παροχής καυσίμων ως και προϋποθέσεων χορηγήσεως των προς τούτο απαιτούμενων αδειών», όπως τροποποιήθηκε
- **Κοινή Υπουργική Απόφαση αρ. 84184/6127/93 (ΦΕΚ 736 Β'/23.9.93)** «για τους όρους και τις προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας σταθμών αυτοκινήτων με χρησιμοποίηση μηχανικών μέσων αποθήκευσης οχημάτων (μηχανικοί χώροι στάθμευσης).

Η άδεια ίδρυσης των σταθμών αποτελεί προϋπόθεση για την χορήγηση της οικοδομικής άδειας του κτιρίου, ισχύει για τρία (3) έτη με δυνατότητα παράτασης δύο (2) ακόμη ετών και πριν την λήξη της πρέπει να χορηγηθεί η άδεια λειτουργίας του σταθμού (τα απαιτούμενα δικαιολογητικά αναφέρονται στα άρθρα 23 και 24 του Π.Δ/τος 455/76, όπως περιγράφονται πιο πάνω).

Για την ίδρυση σταθμών μεγάλου μεγέθους (δηλαδή σταθμών που έχουν ωφέλιμη επιφάνεια από 750 τ.μ. και άνω) απαιτείται η σύμφωνη γνώμη των αρμοδίων Δ/νσεων Κυκλοφορίας του ΥΠΕΧΩΔΕ και των αρμοδίων ΠΕ.ΧΩ., ενώ ειδικά για την ίδρυση σταθμών αυτοκινήτων άνω των 200 θέσεων απαιτείται κυκλοφοριακή μελέτη που πρέπει να υποβληθεί στις αρμόδιες Υπηρεσίες του ΥΠΕΧΩΔΕ.

Ακόμη για την κατασκευή Σταθμών Αυτοκινήτων η νομοθεσία προβλέπει κίνητρα που περιλαμβάνουν:

α) Χρηματική επιχορήγηση για την δημιουργία σταθμών αυτοκινήτων (για σταθμούς άνω των 80 θέσεων προβλέπεται επιδότηση 600.000 δρχ. με την Κ.Υ.Α. 55553/96)

β) Δυνατότητα μεταφοράς συντελεστή δόμησης

B. ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΤΩ ΑΠΟ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΥΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΦΕΛΕΙΣ ΧΩΡΟΥΣ

Με το Νόμο 2052/92 (ΦΕΚ 94Α'/92) «Μέτρα για την αντιμετώπιση του νέφους και πολεοδομικές ρυθμίσεις» με το άρθρο 8 (παρ. 1-6) και το άρθρο 9, καθώς και την εγκύκλιο 46/1995, θεσπίζεται ο τρόπος καθορισμού των υπογείων χώρων στάθμευσης στους κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους, καθώς και η διαδικασία κατασκευής των (www.minenv.gr).

4.3 Στάθμευση και Κώδικας Οδική Κυκλοφορίας

Σύμφωνα με τον Κώδικας Οδική Κυκλοφορίας η στάση και η στάθμευση των οχημάτων επιτρέπεται εφόσον δεν δημιουργείται εξ' αυτών κίνδυνος ή παρακώλυση της κυκλοφορίας και αν δεν υπάρχουν σχετικές απαγορευτικές πινακίδες ή διαγραμμίσεις. Το πλήρες περιεχόμενο του άρθρου 34 περί στάσης και στάθμευσης του ΚΟΚ δίδεται στο Παράρτημα Ι.

Γενικά, η στάση ή στάθμευση οχήματος απαγορεύεται:

- Σε απόσταση μικρότερη από 5 μέτρα από τις διαβάσεις πεζών ή πάνω σε αυτές ως και στις διαβάσεις ποδηλατιστών.
- Σε απόσταση μικρότερη από 12 μέτρα από στάσεις αστικών, υπεραστικών, ηλεκτροκινήτων λεωφορείων και τροχιοδρομικών οχημάτων.
- Σε εισόδους και εξόδους κόμβων και σε απόσταση μικρότερη από 10 μέτρα από την νοητή προέκταση της πλησιέστερης οριογραμμής του κάθετου οδοστρώματος.
- Σε πεζοδρόμια, πλατείες, ειδικά ερείσματα, που προορίζονται για πεζούς ως και ποδηλατοδρόμους, εκτός αν επιτρέπεται σ' αυτούς η στάθμευση με ειδική σήμανση.
- Πλησίον και πάνω σε κυρτές αλλαγές των κατά μήκος κλίσεων των οδών (ραχέων) και σε στροφές ανεπαρκούς ορατότητας για προσπέρασμα.
- Σε οδοστρώματα που είναι χωρισμένα σε δύο λωρίδες κυκλοφορίας και αν το εναπομένον πλάτος της λωρίδας μεταξύ οχήματος και απαγορευτικής γραμμής υπέρβασης είναι μικρότερο από τρία (3) μέτρα.
- Σε απόσταση μικρότερη από είκοσι (20) μέτρα από φωτεινούς σηματοδότες και δώδεκα (12) μέτρα από πινακίδες υποχρεωτικής διακοπής πορείας (STOP), ως και σε θέση, στην οποία το όχημα κρύβει από τους χρήστες της οδού τη θέα των πινακίδων σήμανσης και σηματοδοτών.

- Σε απόσταση πέντε (5) μέτρων από την τομή οικοδομικών γραμμών ή των νοητών προεκτάσεων αυτών.
- Μπροστά από την είσοδο και έξοδο οχημάτων παρόδιου ιδιοκτησίας ως και απέναντι απ' αυτήν όταν η οδός είναι στενή και παρεμποδίζεται η είσοδος και έξοδος οχημάτων εξ αυτής.
- Σε θέση απ' την οποία παρεμποδίζεται όχημα που σταθμεύει κανονικά να εξέλθει από το χώρο που έχει σταθμεύσει.
- Εάν το ελεύθερο μέρος της οδού που απομένει είναι ανεπαρκές για την κυκλοφορία των οχημάτων.
- Παράπλευρα άλλου οχήματος, σε στάση ή στάθμευση, εκτός αν άλλως ορίζεται με ειδική σήμανση. Κατ' εξαίρεση, τα δίκυκλα ποδήλατα, μοτοποδήλατα και μοτοσυκλέτες χωρίς κάνιστρο, μπορούν να σταθμεύουν το ένα παράπλευρα με το άλλο σε διπλή σειρά.
- Προ της εισόδου και εξόδου της προοριζόμενης για την διακίνηση ασθενών προς και από νοσοκομεία, κλινικές και σταθμούς, πρώτων βοηθειών γενικά.
- Εάν εμποδίζει τη χρήση χώρων στάθμευσης που σημαίνεται κατάλληλα.
- Σε ειδικούς χώρους στάθμευσης οχημάτων ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.
- Στις εισόδους και εξόδους των πεζοδρομίων ως και πάνω σ' αυτούς.

Βάση του ΚΟΚ αν δεν υπάρχει πεζοδρόμιο οι οδηγοί υποχρεούνται να αφήνουν ελεύθερο χώρο πλάτους ενός (1) μέτρου, τουλάχιστον, για την διέλευση πεζών. Θα πρέπει δε να σημειωθεί ότι δεν υπάρχει καμία αναφορά στον μέγιστο χρόνο στάθμευσης των ΙΧ αυτοκινήτων για τις κατοικημένες περιοχές ενώ απαγορεύεται η στάθμευση φορτηγών αυτοκινήτων μεγίστου επιτρεπόμενου βάρους πάνω από 3,5 τόνους, λεωφορείων, μηχανημάτων έργων, αγροτικών μηχανημάτων, ρυμουλκούμενων, τροχόσπιτων και σκαφών, πέρα από 24 συνεχείς ώρες.

5. Χαρακτηριστικά και ανάγκες στάθμευσης

5.1 Ορισμοί και συμβολισμοί

Κατά τον προγραμματισμό, το σχεδιασμό, τη μελέτη και τη λειτουργία των χώρων στάθμευσης είναι απαραίτητη η γνώση των χαρακτηριστικών εκείνων τα οποία περιγράφουν ποσοτικά και ποιοτικά την υφιστάμενη κατάσταση και δίνουν τη δυνατότητα να εκτιμηθούν οι ανάγκες που πρόκειται να εξυπηρετηθούν.

Τα χαρακτηριστικά της στάθμευσης αναφέρονται είτε στην ποσότητα της προσφοράς ή ζήτησης είτε στον τρόπο χρήσης των χώρων στάθμευσης. Εκφράζονται με ορισμένα μεγέθη ή δείκτες που οι τιμές τους προκύπτουν συνήθως από έρευνες και μετρήσεις στην εξεταζόμενη περιοχή, ή από συσχετίσεις σε άλλες περιοχές, όπου έχουν γίνει ήδη έρευνες ή μετρήσεις στάθμευσης.

Παρακάτω δίνονται οι ορισμοί και συμβολισμοί των κυριότερων χαρακτηριστικών στάθμευσης. Παράλληλα, δίνονται και οι ορισμοί και συμβολισμοί άλλων όρων που χρησιμοποιούν οι συχνά σχετικά με τη στάθμευση και τα χαρακτηριστικά της. (Φρατζεσκάκης):

1. Προσφορά θέσεων στάθμευσης P (parking supply). Ο αριθμός των νόμιμων θέσεων στάθμευσης σε μια περιοχή (π.χ. το κέντρο μιας πόλης) ή ένα χώρο στάθμευσης. Ονομάζεται και *Χωρητικότητα στάθμευσης*. Χαρακτηρίζεται ως *Ιδιωτική* (Private) αν διατίθεται μόνο για τους χώρους που προβλέπεται να εξυπηρετήσει (π.χ. κάτοικοι, υπάλληλοι ή επισκέπτες των χώρων αυτών) και *Δημόσιο* (Public) αν διατίθεται για το ευρύ κοινό, με ή χωρίς πληρωμή. Πολλές φορές η προσφορά των θέσεων στάθμευσης δίνεται και σε σχέση με το συνολικό χρόνο που διατίθενται (π.χ. σε σταθμούς που δεν λειτουργούν τις νυκτερινές ώρες). (Βλέπε παρακάτω 11.)

2. Ζήτηση θέσεων στάθμευσης Z (Parking demand). Ο αριθμός των οχημάτων οι οδηγοί ή επιβάτες των οποίων επιθυμούν να σταθμεύσουν σε μια περιοχή ή ένα χώρο στάθμευσης κατά τη διάρκεια μιας συγκεκριμένης χρονικής περιόδου, κυρίως κατά την περίοδο αιχμής της ζήτησης. Συνήθως, διακρίνεται σε *μικρής διάρκειας* (short term) όταν η διάρκεια στάθμευσης είναι μικρότερη από δύο ή τρεις ώρες (π.χ. επισκέπτες, πελάτες) και *μεγάλης διάρκειας* (long term) όταν η διάρκεια είναι μεγαλύτερη (π.χ. εργαζόμενοι, κάτοικοι). Σε λεπτομερέστερες αναλύσεις μπορεί να προστεθεί και τρίτη κατηγορία *μέσης διάρκειας* (medium term), συνήθως για διάρκεια από τρεις έως πέντε ώρες.

3. Ισοζύγιο στάθμευσης, η διαφορά μεταξύ προσφοράς και ζήτησης, μετρημένη σε θέσεις στάθμευσης για συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Διακρίνεται σε:

3α. Περίσσεια θέσεων στάθμευσης P-Z ($P > Z$) (Parking surplus). Η θετική διαφορά μεταξύ προσφοράς και ζήτησης, μετρημένη σε θέσεις στάθμευσης που περισσεύουν σε μια δεδομένη περιοχή κατά τη διάρκεια μιας ορισμένης χρονικής περιόδου.

3β. Έλλειψη θέσεων στάθμευσης Z-P ($Z > P$) (Parking deficiency). Η υπεροχή της ζήτησης στάθμευσης σε σχέση με την προσφορά, μετρημένη σε θέσεις στάθμευσης που λείπουν σε μια δεδομένη περιοχή κατά τη διάρκεια μιας ορισμένης χρονικής περιόδου.

4. Ροή εισόδου Q_{IN} . Ο συνολικός αριθμός οχημάτων που ήρθαν σε μια περιοχή ή σε ένα χώρο στάθμευσης σε μια χρονική περίοδο $\Delta t = t_2 - t_1$

5. Ροή εισόδου ώρας αιχμής $max Q_{IN}$. Ως άνω αλλά για την ώρα αιχμής της ροής εισόδου.

6.Ροή εξόδου Q_{OUT} . Ο συνολικός αριθμός οχημάτων που έφυγαν από μία περιοχή ή από ένα χώρο στάθμευσης σε μια χρονική περίοδο $\Delta t = t_2 - t_1$.

7.Ροή εξόδου ώρας αιχμής $maxQ_{OUT}$. Ως άνω αλλά για την ώρα αιχμής της ροής εξόδου.

8. Συνολικός χρόνος στάθμευσης T . Ο συνολικός χρόνος στάθμευσης όλων των αυτοκινήτων που σταθμεύουν σε μία περιοχή ή ένα χώρο στάθμευσης σε μία χρονική περίοδο Δ , (οχηματοώρες).

9. Αρχική συσσώρευση A_0 . Ο αριθμός των οχημάτων που σταθμεύουν σε μία χρονική στιγμή t_0 . Συνήθως αφορά το σύνολο των οχημάτων που βρίσκονται σταθμευμένα κατά την έναρξη μετρήσεων στάθμευσης.

10. Όγκος στάθμευσης M (Parking volume). Ο συνολικός αριθμός οχημάτων που στάθμευσαν σε μια δεδομένη περιοχή ή χώρο στάθμευσης κατά τη διάρκεια μιας ορισμένης χρονικής περιόδου, συνήθως ενός εικοσιτετραώρου.

$$M = Q_{IN} + A_0$$

11. Προσφορά στάθμευσης S σε οχηματοώρες (Parking supply-vehicle hours). Ο συνολικός χρόνος που διατίθεται για στάθμευση σε μια περιοχή ή χώρο στάθμευσης με P θέσεις κατά μία χρονική περίοδο Δt .

$$S = P * \Delta t$$

12. Συσσώρευση στάθμευσης A (Parking accumulation). Ο συνολικός αριθμός οχημάτων που σταθμεύουν σε μια δεδομένη περιοχή, σε μια δεδομένη χρονική στιγμή t .

$A = Q_{IN} - Q_{OUT} + A_0$ όπου A_0 η αρχική συσσώρευση σε χρόνο t_0 (όταν άρχισε η μέτρηση).

13. Μέση συσσώρευση A Ο μέσος όρος συσσώρευσης σε μια χρονική περίοδο $\Delta t = t_2 - t_1$,

$$A = T / \Delta t$$

14. Μέγιστη συσσώρευση $MAX A$. Η μέγιστη τιμή της συσσώρευσης σε μια περίοδο Δt ($MAX A \leq P$). Parking

15. Διάρκεια στάθμευσης D (Parking duration). Η χρονική διάρκεια κατά την οποία ένα συγκεκριμένο όχημα παραμένει σε μια καθορισμένη θέση στάθμευσης.

16. Μέση διάρκεια στάθμευσης D . Η μέση διάρκεια στάθμευσης όλων των οχημάτων που στάθμευσαν σε μια περιοχή ή χώρο στάθμευσης σε μια περίοδο Δt .

$$D=T/M$$

17. Δείκτης στάθμευσης O (Parking index) ή κατάληψη (Occupancy rate). Το ποσοστό επί τοις εκατό ή ο λόγος αντίστοιχα των θέσεων στάθμευσης μιας δεδομένης περιοχής που καταλαμβάνονται από οχήματα σε μια ορισμένη χρονική στιγμή t .

$$O = A/P$$

18. Μέση κατάληψη O . Ο λόγος του συνολικού χρόνου στάθμευσης προς την προσφορά στάθμευσης, και τα δύο μεγέθη σε οχηματοώρες. $\bar{O} = T/S$

19. Κατάληψη θέσης. Το τμήμα μια ορισμένης χρονικής περιόδου, συνήθως μιας ημέρας, που χρησιμοποιείται μια θέση στάθμευσης.

20. Εναλλαγή στάθμευσης E (Parking turnover). Ο αριθμός των διαφορετικών οχημάτων που σταθμεύουν σε μια συγκεκριμένη θέση στάθμευσης κατά τη διάρκεια μιας ορισμένης χρονικής περιόδου, συνήθως ενός εικοσιτετραώρου. Εκφράζει το ρυθμό χρησιμοποίησης ενός χώρου ή μιας περιοχής στάθμευσης

$$E = M/P$$

Η εναλλαγή στάθμευσης εκφράζεται σε φορές που χρησιμοποιήθηκε μια θέση σε συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Π.χ. για ένα εικοσιτετράωρο: 3 φορές για μια συγκεκριμένη θέση ή 3.2 φορές κατά μέσον όρο ανά θέση στάθμευσης ενός χώρου στάθμευσης.

21. Μέση ωριαία εναλλαγή στάθμευσης \bar{E} για μια περίοδο Δt λειτουργίας ενός χώρου στάθμευσης

$$\bar{E} = E/\Delta t$$

22. Τέλος στάθμευσης (Parking fee). Το χρηματικό ποσό που πληρώνεται για στάθμευση ενός αυτοκινήτου για ένα ορισμένο χρονικό διάστημα.

23. Απόσταση βαδίσματος (Walking distance). Η απόσταση, κατά μήκος μιας κανονικής διαδρομής, για την πεζή μετάβαση του οδηγού ή επιβάτη ενός σταθμευμένου αυτοκινήτου από τη θέση στάθμευσης μέχρι την πλησιέστερη είσοδο στον προορισμό του ή από την είσοδο του προορισμού του στη θέση στάθμευσης.

24. Σκοπός μετακίνησης (Trip purpose). Ο σκοπός για τον οποίο γίνεται η μετακίνηση ενός προσώπου. Συνήθως διακρίνουμε τους παρακάτω βιοτικούς σκοπούς μετακίνησης: Εργασία, υποθέσεις, αγορές, κοινωνικά-ανο ψυχή, εκπαίδευση και λοιπούς.

25. Κατανομή διάρκειας στάθμευσης. Κατανομή όλων των σταθμεύσεων που έγιναν σε μια περιοχή ή χώρο στάθμευσης σε μία χρονική περίοδο, συνήθως ένα 24ωρο, ανάλογα με τη διάρκεια κάθε στάθμευσης. Μπορεί να αναφέρεται σε διάφορες κατηγορίες χρηστών (π.χ.

νόμιμη/παράνομη στάθμευση, διάφοροι σκοποί μετακίνησης κλπ.).

26. Μητρώο στάθμευσης (Parking inventory). Ο αριθμός των θέσεων στάθμης που είναι διαθέσιμος σε μια χρονική περιοχή, ταξινομημένες ογ. θέσεις στην οδό ή εκτός οδού, ιδιωτικής ή δημόσιας χρήσεως ή σε άλλες κατηγορίες. Το μητρώο μπορεί να δίνεται υπό μορφή μιας βάσης δεδομένων ή και ενός Γεωγραφικού Συστήματος Πληροφοριών (018) οπότε μπορεί εύκολα να συνδυαστεί και με άλλες πληροφορίες (π.χ. μητρώο οδών, διευθύνσεις κλπ.).

27. Ακαθάριστη Επιφάνεια Ορόφων ΑΕΟ (Gross Floor Area-GFA). Είναι η συνολική επιφάνεια ενός κτιρίου που προκύπτει από την άθροιση ίσων συνολικών επιφανειών κάθε ενός από τους ορόφους του. Ο όρος αυτός χρησιμοποιείται συνήθως όταν εκφράζονται ανάγκες στάθμευσης ή πρότυπα στάθμευσης για μία κατηγορία κτιρίου. Π.χ. 4 θέσεις στάθμευσης ον< 100 Τετ. μέτρα κτιρίου καταστημάτων.

28. Ακαθάριστη Επιφάνεια Ενοικίασης ΑΕΕ (Gross Leasable Area-GLA). Ο όρος αυτός είναι αντίστοιχος με τον προηγούμενο αλλά ακριβέστερος και χρησιμοποιείται συνήθως όταν εκφράζονται ανάγκες ή πρότυπα στάθμευσης για εμπορικά κέντρα (shopping centers). Είναι η συνολική επιφάνεια των ορόφων ενός κτιρίου, αφού αφαιρεθούν όμως οι κοινόχρηστοι χώροι που ευρίσκονται εκτός των καταστημάτων: λεβητοστάσια, ανελκυστήρες διάδρομοι αποχωρητήρια κτλ. (Φρατζεσκάκης 2002)

5.2 Ταξινόμηση Χώρων Στάθμευσης

Η ταξινόμηση των χώρων στάθμευσης είναι απαραίτητη γιατί η κάθε κατηγορία παρουσιάζει διαφορετικά χαρακτηριστικά και επομένως αντιμετωπίζεται με ιδιαίτερο τρόπο. Ανάλογα με το κριτήριο που χρησιμοποιείται σε κάθε περίπτωση, οι χώροι στάθμευσης μπορεί να καταταγούν στις παρακάτω κύριες κατηγορίες:

- **Ως προς τις θέσεις τους στο οδικό δίκτυο:** σε χώρους στάθμευσης *στην οδό* (on street or curb parking) και *εκτός οδού* (off street). Ως προς το είδος των οχημάτων που σταθμεύουν: σε χώρους στάθμευσης για *επιβατικά αυτοκίνητα* ιδιωτικής χρήσης ή ταξί, *φορτηγά, πούλμαν, μοτοσυκλέτες, ποδήλατα* κλπ.

- **Ως προς τη χρήση τους:** σε *ιδιωτικής χρήσης* που διατίθενται μόνο για μια ειδική κατηγορία αυτοκινήτων π.χ. για τους υπάλληλους ή πελάτες μιας επιχείρησης και σε *δημόσιας χρήσης* που χρησιμοποιούνται για το κοινό με ή χωρίς καταβολή τελών στάθμευσης.

- **Ως προς τον έλεγχο, οι χώροι στάθμευσης στην οδό υποδιαιρούνται:** σε χώρους *χωρίς περιορισμό στάθμευσης* (unrestricted) και σε χώρους *με περιορισμό* (restricted). Οι τελευταίοι μπορεί να υποδιαιρεθούν σε *ελεγχόμενους με παρκόμετρα* (meter

controlled) και σε *ελεγχόμενους από την αστυνομία* (police controlled) οι οποίοι αστυνομεύονται σύμφωνα με τις ενδείξεις των απαγορευτικών ή περιοριστικών πινακίδων.

• **Οι χώροι στάθμευσης εκτός οδού**, όταν είναι μεγαλύτεροι από ένα ορισμένο μέγεθος, ονομάζονται και σταθμοί αυτοκινήτων και υποδιαιρούνται *υπαίθριους* (lots) και *στεγασμένους* (garages) ^(α). Πιο συγκεκριμένα, κατά την ελληνική νομοθεσία, ως στεγασμένοι χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων θεωρούνται οι χώροι που περιλαμβάνουν στεγασμένο χώρο που έχει ωφέλιμη επιφάνεια πάνω από 100m, είναι κλειστοί ή μερικά ανοιχτοί και χρησιμοποιούνται για στάθμευση και ολική ή μερική διημέρευση ή διανυκτέρευση. Στον ωφέλιμο χώρο δεν περιλαμβάνονται οι χώροι που καταλαμβάνονται από πλυντήρια, γραφεία ή η επιφάνεια κάτω από τα κεκλιμένα επίπεδα, δηλαδή τις ράμπες, εφόσον έχουν ελεύθερο ύψος κάτω από 1,40m. Ανάλογα με την ωφέλιμη επιφάνεια, οι σταθμοί αυτοκινήτων χαρακτηρίζονται ως μικροί αν η ωφέλιμη επιφάνεια τους είναι μέχρι και 300m, μέσου μεγέθους αν η ωφέλιμη επιφάνεια τους είναι από 300 μέχρι 750m και μεγάλου μεγέθους αν η ωφέλιμη επιφάνεια τους είναι πάνω από 750m~.

Οι σταθμοί αυτοκινήτων, που είναι κλειστοί ή και μερικώς ανοικτοί, μπορεί να υποδιαιρεθούν σε υπέργειους ή υπόγειους και σε μονώροφους ή πολυώροφους. Οι τελευταίοι διακρίνονται, ανάλογα με τον τρόπο σύνδεσης των ορόφων σε σταθμοί αυτοκινήτων *με ράμπες* (ramp garages), *με κεκλιμένα δάπεδα* (sloping floor or ramped floor) και *με μηχανικά μέσα* (mechanical garages). Ανάλογα με τον τρόπο μετακίνησης των αυτοκινήτων οι σταθμοί αυτοκινήτων μπορεί να υποδιαιρεθούν σε σταθμούς με *αυτοεξυπηρέτηση* (self parking) και σε σταθμούς με *στάθμευση από υπαλλήλους* (attendant parking). (Φρατζεσκάκης 2002 και www.ktirio.gr).

5.3 Παράγοντες που επιδρούν στα χαρακτηριστικά στάθμευσης

Τα διάφορα χαρακτηριστικά στάθμευσης, και ιδιαίτερα η ζήτηση στάθμευσης, είναι συνάρτηση διαφόρων παραγόντων οι οποίοι επιδρούν γενικότερα στην ιδιοκτησία και χρήση των οχημάτων και ειδικότερα του επιβατικού αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης. Η γνώση των παραγόντων αυτών και του τρόπου που επηρεάζουν τα χαρακτηριστικά στάθμευσης είναι απαραίτητη για τον υπολογισμό των αναγκών για στάθμευση μιας περιοχής ή μιας μεμονωμένης λειτουργίας. Ακολουθεί μια σύντομη εξέταση των κυριότερων από τους παραπάνω παράγοντες και του τρόπου που επιδρούν στα χαρακτηριστικά στάθμευσης. (Φρατζεσκάκης 2002)

5.3.1 Πληθυσμιακά Χαρακτηριστικά. Ιδιοκτησία Αυτοκινήτων

Το *εισόδημα* και η άμεσα εξαρτώμενη απ' αυτό *ιδιοκτησία αυτοκινήτων* αποτελούν τα πληθυσμιακά χαρακτηριστικά που επιδρούν περισσότερο στη ζήτηση στάθμευσης. Στην Ελλάδα, όπου η δαπάνη απόκτησης και χρήσης ενός ιδιωτικού αυτοκινήτου ήταν μεγάλη και

το κατά κεφαλή εισόδημα, σχετικά με τις άλλες χώρες της Ε.Ε., χαμηλό, ο αριθμός των οικογενειών που δεν έχουν αυτοκίνητο είναι ακόμα σημαντικός, μειώνεται όμως με ταχύ ρυθμό. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας νοικοκυριών του 1996 (3.38) που δίνονται στον Πίνακα 3.1, το 39% των νοικοκυριών στο νομό Αττικής δεν έχει αυτοκίνητο Ι.Χ. ενώ 10% έχει 2 ή περισσότερα. Σε περιοχές υψηλού εισοδήματος, όπως π.χ. τα βόρεια προάστια, το ποσοστό των νοικοκυριών χωρίς Ι.Χ. μειώνεται στο 24% και εκείνο με δύο ή περισσότερα Ι.Χ. αυξάνεται σε 22%, γεγονός που υποδεικνύει την αναμενόμενη εξέλιξη στην ιδιοκτησία αυτοκινήτων καθώς αυξάνεται το εισόδημα.

Πίνακας 5.3.1 Κατανομή νοικοκυριών Αττικής σύμφωνα με την ιδιοκτησία αυτοκινήτων. (Πηγή: Αττικό Μετρό.Μελέτη ανάπτυξης Μετρό " Η υπάρχουσα κατάσταση των μεταφορών στο νομό Αττικής. Έκθεση 2^η Ιανουάριος 2000)

Χωρική ενότητα	Χωρίς ΙΧ	1 ΙΧ	2+ΙΧ	ΙΧ ανά νοικοκυριό
Αθήνα	48	46	6	0,59
Ν. Προάστια	32	55	13	0,81
Β. Προάστια	24	54	22	0,97
Δυτ. Συνοικίες	40	53	7	0,66
Μεσόγεια	31	56	13	0,82
Λοιπές περιοχές	40	52	8	0,68
ΑΤΤΙΚΗ	39	51	10	0,71

Η ταχεία αύξηση του δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ. αυτοκινήτων τα τελευταία δύο χρόνια είναι αποτέλεσμα τόσο της μείωσης της δαπάνης απόκτησης όσο και της σχετικής αύξησης των εισοδημάτων. Περιοχές κατοικίας χαμηλού εισοδήματος δεν παρουσιάζουν προβλήματα στάθμευσης, αφού η προσφορά στάθμευσης στην οδό καλύπτει τη ζήτηση. Αντίθετα στις περιοχές κατοικίας μέσου και υψηλού εισοδήματος και ειδικότερα σε αυτές με υψηλή πυκνότητα δόμησης (π.χ. Κυψέλη, Κολωνάκι), η ζήτηση στάθμευσης είναι σημαντικά μεγαλύτερη από εκείνη που μπορεί να καλύψει η προσφορά θέσεων στάθμευσης στην οδό. Ο ρυθμός αύξησης της ζήτησης είναι μεγαλύτερος στις περιοχές κατοικίας χαμηλού και μέσου εισοδήματος λόγω απόκτησης πρώτου αυτοκινήτου. Στα υψηλά εισοδήματα η αύξηση είναι μικρή και οφείλεται κυρίως στην απόκτηση δεύτερου ή τρίτου αυτοκινήτου ανά οικογένεια.

Το μέγεθος της οικογένειας και η κατανομή κατά ηλικία επιδρούν στα χαρακτηριστικά στάθμευσης, ιδιαίτερα σε χώρες, όπου οι νέοι μπορεί να αποκτήσουν άδεια οδήγησης αυτοκινήτου από 16 ετών και συνήθως κάνουν αμέσως χρήση ή οι δικαιώματός αυτού, και αποκτούν Ι.Χ. αυτοκίνητο ή χρησιμοποιούν αυτοκίνητο της οικογένειας, αυξάνοντας σημαντικά τη ζήτηση στάθμευσης στα εκπαιδευτικά ιδρύματα και στις περιοχές κατοικίας. Η απόκτηση δεύτερου ή και τρίτου αυτοκινήτου που χρησιμοποιούν η γυναίκα ή τα ενήλικα παιδιά είναι συνήθης και στην Ελλάδα, στις οικογένειες υψηλού και μέσου εισοδήματος, και

διευκολύνθηκε πρόσφατα μι; την ευκολία λήψης δανείου και πληρωμής με δόσεις, σε συνδυασμό και με τη μείωση της τιμής αγοράς. Ιδιαίτερα στην Αθήνα η τάση απόκτησης δεύτερου αυτοκινήτου ενισχύθηκε από την εκ περιτροπής απαγόρευση της κυκλοφορίας των αυτό κινήτων με μονό ή ζυγό αριθμό κυκλοφορίας στον εσωτερικό δακτύλιο. (Φρατζεσκάκης 2002)

5.3.2 Τρόπος Ζωής

Από τους παράγοντες που μπορούν να καταταθούν στο γενικό όρο "τρόπο ζωής", τη σημαντικότερη επίδραση στα χαρακτηριστικά στάθμευσης έχει το *ωράριο εργασίας* που καθορίζει τη χρονική κατανομή και το μέγεθος της ζήτησης. Μια κατάλληλη επιλογή ωρών εργασίας, σε συνδυασμό και με τις ώρες εκδήλωσης άλλων δραστηριοτήτων, μπορεί να μειώσει σημαντικά τόσο τις κυκλοφοριακά; αιχμές, όσο και τις ανάγκες στάθμευσης. Συνήθειες ζωής, όπως π.χ. η μεσημεριανή ανάπαυση, επηρεάζουν τον καθορισμό των ωρών εργασίας.

Ο *τρόπος και οι ώρες διασκέδασης* επηρεάζουν επίσης ουσιαστικά τα χαρακτηριστικά στάθμευσης. Η εξάπλωση της τηλεόρασης π.χ. προκάλεσε μείωση των μετακινήσεων για αναψυχή και της αντίστοιχης ζήτησης στάθμευσης, αυξάνοντας ταυτόχρονα το χρόνο στάθμευσης των αυτοκινήτων στις περιοχές κατοικίας.

Η *αύξηση της χρήσης του* αυτοκινήτου έχει σημαντική επίδραση στα χαρακτηριστικά της στάθμευσης. Η αύξηση του αριθμού των γυναικών οδηγών και ίων οδηγών μικρής ηλικίας έχει σαν αποτέλεσμα την αύξηση των οικογενειών μι περισσότερα από ένα αυτοκίνητα, την αντίστοιχη αύξηση της ζήτησης στάθμευσης και γενικότερα την αλλοίωση των γενικών χαρακτηριστικών στάθμευσης. Ορισμένες αραβικές χώρες, όπου οι γυναίκες δεν επιτρέπεται να οδηγούν, παρουσιάζουν διαφορετικά χαρακτηριστικά στάθμευσης, που θα αλλάξουν σημαντικά αν και όταν ο περιορισμός αυτός καταργηθεί. (Φρατζεσκάκης 2002)

5.3.3 Πυκνότητα Δόμησης

Η *πυκνότητα δόμησης* επιδρά επίσης σημαντικά στη ζήτηση στάθμευσης. Περιοχές χαμηλής πυκνότητας δόμησης δεν είναι δυνατό να εξυπηρετηθούν ικανοποιητικά από δημόσιες συγκοινωνίες και από πεζή μετακινήσεις και επομένως βασίζονται περισσότερο στην εξυπηρέτηση του ιδιωτικού αυτοκινήτου, με αποτέλεσμα, ιδιαίτερα στις περιοχές μέσου/υψηλού εισοδήματος, την αύξηση της ζήτησης στάθμευσης, παρουσιάζουν όμως και τη μεγαλύτερη προσφορά στάθμευσης στην οδό ανά κατοικία. (Φρατζεσκάκης 2002)

5.3.4 Χρήσεις Γης και Κτιρίων

Ο σκοπός για τον οποίο χρησιμοποιείται ένα οικόπεδο ή ένα κτίριο καθορίζει τα χαρακτηριστικά της στάθμευσης που το εξυπηρετεί:

- Η *ζήτηση ανά τετραγωνικό μέτρο* κτιρίου είναι πολύ μεγαλύτερη π.χ. σε γραφεία από ότι σε αποθήκες.
- Η *χρονική κατανομή της ζήτησης* παρουσιάζει σημαντικές διαφοροποιήσεις ανάλογα με τις χρήσεις γης. Αεροδρόμια και Νοσοκομεία παρουσιάζουν ζήτηση σε όλη τη διάρκεια του 24ώρου και όλες τις ημέρες του έτους, περιοχές γραφείων-καταστημάτων μόνο ορισμένες ώρες των ημερών εργασίας, χώροι αναψυχής (π.χ. στάδια-γήπεδα) μόνο ορισμένες ημέρες και ώρες του έτους κ.ο.κ.
- Η *απόσταση βαδίσματος* είναι πολύ μεγαλύτερη στις περιοχές υπερτοπικής λειτουργίας όπως τα κέντρα της Αθήνας και του Πειραιά από ότι στις περιοχές κατοικίας, ιδιαίτερα σε εκείνες υψηλής πυκνότητας (Πίνακας 5.3.2)

Πίνακας 5.3.2 Απόσταση βαδίσματος και χρόνος αναζήτησης θέσης στάθμευσης για διάφορες χρήσεις γης στην Αττική (Πηγή: Αττικό Μετρό. Μελέτη ανάπτυξης Μετρό ” Η υπάρχουσα κατάσταση των μεταφορών στο νομό Αττικής. Έκθεση 2η Ιανουάριος 2000)

Κατηγορία χρήσεων γης	Απόσταση βαδίσματος	Χρόνος αναζήτησης
Υπερτοπικές λειτουργίες υψηλής πυκνότητας (κέντρο Αθήνας)	156	3,6
Υπερτοπικές λειτουργίες μέσης πυκνότητας (κέντρο Πειραιά)	105	6,5
Γενική κατοικία και κεντρικές λειτουργίες υψηλής πυκνότητας (π.χ. Αμπελόκηποι, Γουδί)	86	5,9
Γενική κατοικία υψηλής πυκνότητας και κεντρικές λειτουργίες (π.χ. Παγκράτι, Πατησίων)	51	3,5
Γενική κατοικία μέσης πυκνότητας και κεντρικές λειτουργίες (π.χ. Κέντρο Περιστερίου και Δάφνης)	51	3,5
Γενική κατοικία μέσης πυκνότητας με κεντρικές λειτουργίες (π.χ. Κέντρο Γλυφάδας, Κηφισιάς και Αγ. Παρασκευής)	62	2,8
Αμιγής και γενική κατοικία υψηλής πυκνότητας (π.χ. Ζωγράφου)	22	3,1
Αμιγής και γενική κατοικία μέσης πυκνότητας (π.χ. Ηλιούπολη, Ν. Ηράκλειο, Πεύκη)	35	1,4

5.3.5 Εναλλακτικοί Τρόποι και Χαρακτηριστικά Μετακίνησης

Όταν, πέρα από το επιβατικό αυτοκίνητο ιδιωτικής χρήσης, προσφέρονται εναλλακτικοί τρόποι μετακίνησης, η χρήση του αυτοκινήτου και επομένως οι ανάγκες στάθμευσης, μπορούν να μειωθούν σημαντικά. Οι εναλλακτικοί τρόποι μετακίνησης περιλαμβάνουν τις δημόσιες μαζικές συγκοινωνίες (λεωφορεία, μετρό κλπ.), τα ταξί, τις πεζή μετακινήσεις, τα ειδικά λεωφορεία, την ομαδική χρησιμοποίηση επιβατικών αυτοκινήτων (CAR-SHARING) κτλ.

Ιδιαίτερη επίδραση στις ανάγκες στάθμευσης, έχουν ο βαθμός εξυπηρέτησης που προσφέρουν οι μαζικές δημόσιες συγκοινωνίες (άνεση, πυκνότητα δρομολογίων, χρόνοι διαδρομών, απόσταση βαδίσματος από και προς τις στάσεις) και το κόστος και η ευκολία εξεύρεσης των ταξί. (Φρατζεσκάκης 2002)

5.3.6 Θέση

Η θέση του χώρου στάθμευσης, σε σχέση με τον προορισμό αυτών που εξυπηρετεί, αποτελεί έναν από τους κύριους παράγοντες χρησιμοποίησής του. Εφ' όσον οι αποστάσεις βαδίσματος που προκύπτουν είναι πέρα από τα όρια που μπορεί να γίνουν δεκτά, η ζήτηση μπορεί να μεταφερθεί σε άλλο, πιο προσιτό χώρο στάθμευσης, ή και να μειωθεί με τη χρησιμοποίηση εναλλακτικών μέσων μετακίνησης. (Φρατζεσκάκης 2002)

5.3.7 Τέλος Στάθμευσης

Υπάρχει μια άμεση συσχέτιση μεταξύ του βαθμού χρήσης ενός χώρου στάθμευσης και του ύψους του τέλους στάθμευσης. Υψηλό τέλος στάθμευσης μειώνει τη ζήτηση, ανάλογα πάντα και με τη θέση που βρίσκεται ο χώρος στάθμευσης. Στις κεντρικές περιοχές των πόλεων, όπου το κόστος γης είναι μεγάλο, τα τέλη στάθμευσης καθορίζονται σε υψηλά επίπεδα για να είναι συμφέρουσα η λειτουργία σταθμών. Τα υψηλότερα τέλη στην περιοχή αυτή έχουν σχετικά μικρή επίδραση στη ζήτηση εξαιτίας των μειωμένης προσφοράς χώρων στάθμευσης, ιδιαίτερα όταν δεν υπάρχουν ικανοποιητικοί εναλλακτικοί τρόποι μετακίνησης (χαμηλής ποιότητας δημόσιες συγκοινωνίες, δυσκολία εξεύρεσης ταξί). (Φρατζεσκάκης 2002)

5.3.8 Προσπελασιμότητα

Η χρησιμοποίηση ενός χώρου στάθμευσης μπορεί να περιοριστεί αν οι οδοί προσπέλασης δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν στις ώρες αιχμής τα αυτοκίνητα που κινούνται προς ή από το χώρο, μέσα σε ένα λογικό χρόνο προσπέλασης. Τέτοια προβλήματα μπορεί να δημιουργηθούν σε μεγάλους χώρους στάθμευσης, κυρίως κατά το χρόνο αποχώρησης των αυτοκινήτων, οπότε δημιουργείται ένας σημαντικός κυκλοφοριακός φόρτος που δεν

μπορεί να εξυπηρετηθεί από τις οδούς στις οποίες εκβάλλει, ιδιαίτερα όταν παρουσιάζεται ταυτόχρονη σημαντική κυκλοφορία και από άλλες πηγές. (Φρατζεσκάκης 2002)

5.3.9 Κυκλοφοριακές Συνθήκες στο Χώρο Στάθμευσης

Πέρα από την παραπάνω κυκλοφοριακή συμφόρηση των προσπελάσεων, ανάλογη συμφόρηση μπορεί να προκύψει από εσωτερικές αδυναμίες λειτουργίας του χώρου στάθμευσης οι οποίες δημιουργούν καθυστερήσεις και ουρές αναμονής στις εισόδους-εξόδους, με αποτέλεσμα τη μείωση της χρήσης του χώρου. Τέτοιες καθυστερήσεις που είναι συνηθισμένες στους παλαιότερους σταθμούς αυτοκινήτων στις ελληνικές πόλεις, μπορεί να δημιουργηθούν από:

- α. Ανεπαρκή αριθμό ή διάταξη και ανεπαρκές σύστημα ελέγχου των εισόδων-εξόδων.
- β. Μειονεκτικό σύστημα εσωτερικής κυκλοφορίας.
- γ. Ανεπαρκή πλάτη διαδρόμων και θέσεων στάθμευσης
- δ. Ανεπάρκεια προσωπικού σε χώρους όπου η στάθμευση γίνεται από υπαλλήλους.
(Φρατζεσκάκης 2002)

5.3.10 Χωρητικότητα

Η ανεπαρκής χωρητικότητα ενός χώρου στάθμευσης, που έχει σαν αποτέλεσμα να μην μπορεί ο χώρος να εξυπηρετήσει το σύνολο της ζήτησης, εκτός από την αναγκαστική μείωση των αυτοκινήτων που σταθμεύουν και την αναγκαστική εξυπηρέτηση της ζήτησης που πλεονάζει από εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης, αλλοιώνει και τα χαρακτηριστικά στάθμευσης. Έτσι π.χ. οι αιχμές στη χρονική κατανομή των αυτοκινήτων που σταθμεύουν παρουσιάζονται μικρότερες, όσο επιτρέπει η προσφορά, και με μεγαλύτερη διάρκεια. (Φρατζεσκάκης 2002)

5.3.11 Διοίκηση, Αστυνόμευση

Τα χαρακτηριστικά της στάθμευσης επηρεάζονται από το βαθμό από τον οποίο επεμβαίνουν και ρυθμίζουν τη στάθμευση οι αρμόδιες Υπηρεσίες. Μια τέτοια ρύθμιση γίνεται συνήθως με τη σύνταξη και συνεχή ενημέρωση κατάλληλων κανονισμών στάθμευσης και από τον τρόπο που ελέγχεται η εφαρμογή τους. Η συστηματική αστυνόμευση π.χ. για την εφαρμογή της απαγόρευσης στάθμευσης στην οδό έχει ως αποτέλεσμα τη διαφορετική γεωγραφική και χρονική κατανομή της ζήτησης στάθμευσης, την πιθανή αύξηση της απόστασης βαδίσματος, την αύξηση της εναλλαγής στάθμευσης, αν εφαρμόζεται η περιορισμένη διάρκεια στάθμευσης στην οδό κτλ. (Φρατζεσκάκης 2002)

6. Ανάλυση και αξιολόγηση σημερινής κατάστασης στη περιοχή μελέτης

6.1 Γενικά


Η παρούσα εργασία επικεντρώνεται στην ανάδειξη των προβλημάτων στάθμευσης στην περιοχή μελέτης μέσω της παρουσίασης της ευρύτερης περιοχής που ανήκει αλλά και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών που προέκυψαν από την έρευνα καταγραφής πινακίδων κυκλοφορίας στην ειδικότερη περιοχή μελέτης καθώς και στην προσπάθεια παρουσίασης γενικότερων και συγκεκριμένων μέτρων για την άμβλυση των προβλημάτων αυτών.

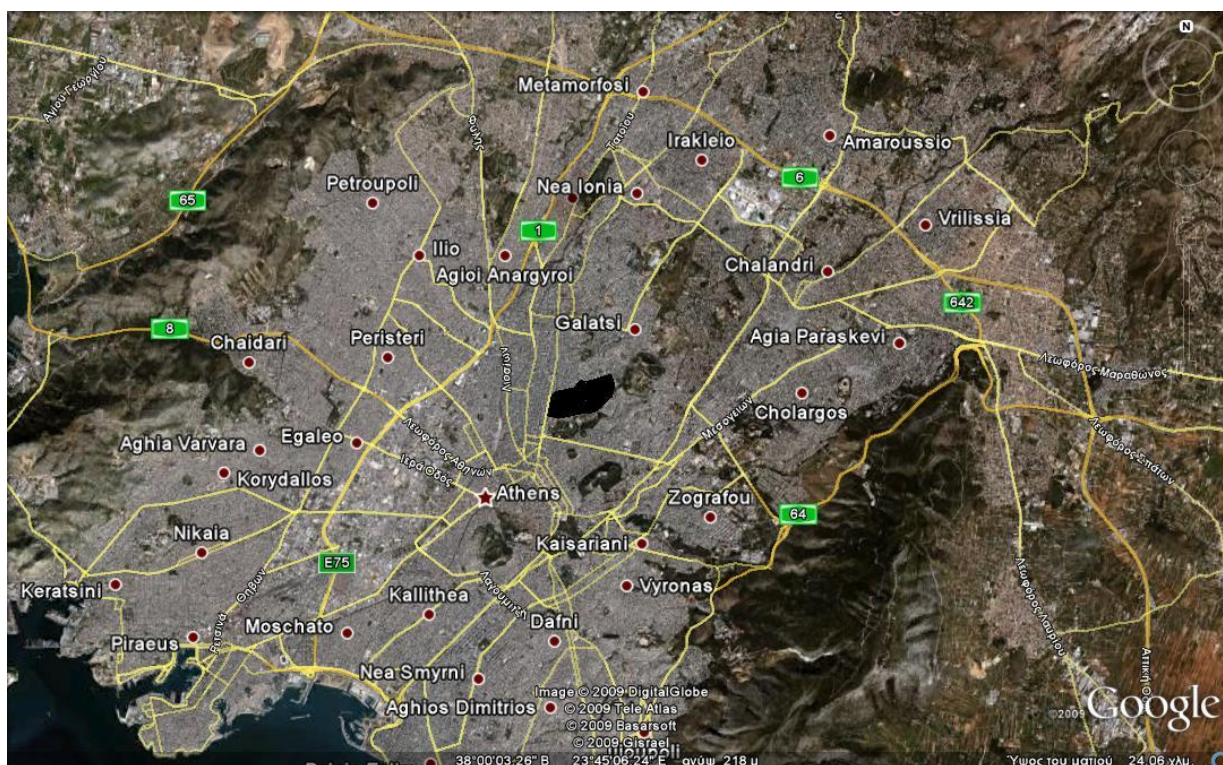
Έτσι λοιπόν στα πλαίσια της παρούσας διπλωματικής εργασίας αρχικά πραγματοποιήθηκε επί τόπου παρατήρηση της περιοχής μελέτης και στη συνέχεια συμπληρώθηκαν για κάθε Ο.Τ. απογραφικές καρτέλες στις οποίες αναγράφεται η κατάσταση των κτιρίων, ο αριθμός ορόφων, το πλήθος των κατοικιών ανά όροφο καθώς και οι χρήσεις γης σε αυτούς. Ειδικότερα στοιχεία για την περιοχή μελέτης καθώς και τα αποτελέσματα της παραπάνω καταγραφής παρατίθενται στο Παράρτημα ΙΙ και αναλύονται στα κεφάλαια 6.2 έως 6.7.

Μετά την γενική καταγραφή ακολουθεί η ανάλυση της έρευνας στάθμευσης που πραγματοποιήθηκε στην περιοχή μελέτης από την οποία προκύπτουν τα χαρακτηριστικά στάθμευσης που πρόέκυψαν ενώ συνοδεύεται επίσης από την πλήρη καταγραφή των διαθέσιμων χώρων στάθμευσης. Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε καθώς και τα αποτελέσματα που αφορούν τη στάθμευση παρατίθενται στο κεφάλαιο 6.8 ενώ τα γενικότερα συμπεράσματα αναφέρονται στο κεφάλαιο 6.9.

6.2 Οριοθέτηση της περιοχής

A. Διοικητικά η περιοχή μελέτης ανήκει στο 6^ο Δημοτικό Διαμέρισμα του Δ. Αθηναίων Στην παρούσα εργασία η **ευρύτερη περιοχή μελέτης** οριοθετείται από τις περιοχές Γκύζη, Άνω Κυψέλη και Γαλάτσι. Περιλαμβάνει τις συνοικίες της Κυψέλης και της Νέας Κυψέλης και έχει σαν όρια, δυτικά την οδό Πατησίων, βόρεια τις οδούς Φωκίωνος Νέγρη και Βελβενδού, ανατολικά την οδό Παλληκαρίδη και νότια τις οδούς Ευελπίδων και Τζουμαγιάς. Η θέση της περιοχής μελέτης στην πόλη των Αθηνών φαίνεται σε απόσπασμα χάρτη του διαδικτύου στο Σχήμα 6.1.

Σχήμα 6.1.Χάρτης Αθηνών( : Περιοχή μελέτης) [Πηγή: www.maps.google.com]



B. Ειδικότερη περιοχή μελέτης

Η ειδικότερη περιοχή μελέτης περιλαμβάνει **πέντε (5) περιοχές**:

Περιοχή 1: Περιλαμβάνει τα οικοδομικά τετράγωνα: 2613, 2614, 2615, 2616 σύμφωνα με την αρίθμηση της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδος (ΕΣΥΕ) και περικλείεται από τις οδούς: Δροσοπούλου Ιωάννη, Κεφαλληνίας, Επτανήσου 27-1, Επτανήσου, Άνδρου, Ιθάκης, Τήνου και την Πλατεία Αγίου Γεωργίου.

Περιοχή 2: Περιλαμβάνει τα οικοδομικά τετράγωνα: 2641, 2642, 2653 σύμφωνα με την αρίθμηση της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδος (ΕΣΥΕ) και περιβάλλεται από τις οδούς: Σπετσών, Ζακύνθου, Αληθείας, Κερκύρας, Παξών και Αιγίνης.

Περιοχή 3: Περιλαμβάνει τα οικοδομικά τετράγωνα: 2582, 2583, 2584, 2599, 2600, 2601 σύμφωνα με την αρίθμηση της (ΕΣΥΕ) και αποτελείται από τις οδούς Κυψέλης, Κασταλίας, Κερκύρας, Σκύρου, Δωδεκανήσου, Σκοπέλου και Σπετσών.

Περιοχή 4: Περιλαμβάνει τα οικοδομικά τετράγωνα: 2706, 2707, 2719, 2722 σύμφωνα με την αρίθμηση της ΕΣΥΕ και αποτελείται από τις οδούς Γιαννιτών, Μπερόβου, Κρέσνας, Κασταλίας, Σκοπέλου και Δοϊράνης.

Περιοχή 5: Περιλαμβάνει τα οικοδομικά τετράγωνα: 2668, 2669, 2503, 2504, 2505, 2436 και περιβάλλεται από τις οδούς Καυκάσου, Μαυρομάτη, Λαχανά, Οστρόβου, Παρασκευά, Παιάνων, Βασίλα, Φλωρή και Μετανείρας.

Οι περιοχές αυτές επελέγησαν για να αποτελέσουν το ειδικότερο αντικείμενο της έρευνας για λόγους μεθοδολογικούς όσο και λόγους οικονομίας της έρευνας. Ειδικότερα επελέγησαν γιατί:

- τα αντιπροσωπευτικά χαρακτηριστικά της ευρύτερης περιοχής, δηλαδή των συνοικιών της Κυψέλης και της Νέας Κυψέλης,
- καλύπτουν δειγματοληπτικά το σύνολο της ευρύτερης περιοχής μελέτης και γιατί
- η διεξαγωγή έρευνας καταγραφής πινακίδων κυκλοφορίας στην ευρύτερη περιοχή μελέτης ήταν αδύνατη

6.3 Φυσικά δεδομένα

6.3.1 Κλίση εδαφών

Η περιοχή μελέτης χαρακτηρίζεται γενικά από μικρές υψομετρικές διαφορές και το μέσο απόλυτο υψόμετρο της είναι περίπου 150m. Το ανάγλυφο παρουσιάζει ήπια κλίση της τάξης του 3-4% όσο κατευθυνόμαστε προς την οδό Πατησίων ενώ παρατηρείται αύξηση στην κλίση του εδάφους όσο κινούμαστε ανατολικά προς με κατεύθυνση το λόφο του Γαλασίου .

6.3.2 Ατμόσφαιρα

Σε πρόσφατες εκθέσεις του ΥΠΕΧΩΔΕ (2006, 2008) για την ατμοσφαιρική ρύπανση στην Αθήνα αναφέρεται ότι το μεγαλύτερο μέρος της, όπως και άλλωστε και άλλων μεγαλουπόλεων στον κόσμο, αντιμετωπίζει σημαντικά προβλήματα ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Οι παράμετροι της μετεωρολογίας που επηρεάζουν τη διαμόρφωση των επιπέδων ατμοσφαιρικής ρύπανσης είναι: η διεύθυνση και η ένταση του ανέμου, η ευστάθεια της ατμόσφαιρας και ειδικά για τους φωτοχημικούς ρύπους η ένταση της ηλιακής ακτινοβολίας και η διάρκεια της ηλιοφάνειας. Άλλες παράμετροι που συντελούν σημαντικά στη διαμόρφωση των επιπέδων ατμοσφαιρικής ρύπανσης είναι: η βροχόπτωση, η σχετική υγρασία της ατμόσφαιρας και έμμεσα η θερμοκρασία. Τα προβλήματα από την ατμοσφαιρική ρύπανση στην Αθήνα συχνά επιδεινώνονται από παράγοντες που ευνοούν την συγκέντρωση ρύπων όπως είναι η τοπογραφία της (λεκανοπέδιο Αττικής), οι στενοί κεντρικοί δρόμοι χωρίς μεγάλα πεζοδρόμια και με ψηλά κτίρια καθώς και οι εκτεταμένες περιόδους ξηρασίας.

Στον Πίνακα 6.1 εμφανίζεται η μηνιαία μεταβολή για ρύπους σε κάποιους από τους σταθμούς μέτρησης των ρύπων που βρίσκονται πλησιέστερα στην περιοχή μελέτης

(Πατησίων, Γαλάτσι και Γουδί). Στην Αθήνα γενικά οι πρωτογενείς ρύποι (CO, NO, SO₂), παρουσιάζουν μεγαλύτερες τιμές τους μήνες του χειμώνα. Αυτό οφείλεται για μεν το SO₂ και τον καπνό στη λειτουργία της κεντρικής θέρμανσης, για δε το CO στη μεγαλύτερη κυκλοφορία που παρατηρείται τους χειμερινούς μήνες και τις χειρότερες συνθήκες λειτουργίας των μηχανών των αυτοκινήτων (ξεκίνημα με κρύα μηχανή). Το βενζόλιο αν και πτητικός υδρογονάνθρακας παρουσιάζει τις μεγαλύτερες τιμές το χειμώνα, για τους ίδιους λόγους που αναφέρθηκαν για το CO, ενώ το καλοκαίρι παρουσιάζονται χαμηλότερες τιμές γιατί εκτός από τη μειωμένη κυκλοφορία μέρος του βενζολίου καταστρέφεται λόγω συμμετοχής του στις φωτοχημικές αντιδράσεις. Οι δευτερογενείς ρύποι όζον (O₃) και διοξείδιο του αζώτου (NO₂) παρουσιάζουν μεγαλύτερες τιμές τους καλοκαιρινούς μήνες. Οι αυξημένες τιμές της συγκέντρωσης των δευτερογενών ρύπων και κυρίως του όζοντος τους καλοκαιρινούς μήνες οφείλονται στην αυξημένη ηλιοφάνεια των μηνών αυτών, δεδομένου ότι αυτοί οι ρύποι σχηματίζονται από φωτοχημικές διεργασίες, στις οποίες καθοριστικό ρόλο παίζει η ηλιακή ακτινοβολία.

Πίνακας 6.1. Τιμές ατμοσφαιρικών ρύπων κατά το 2005 σε σταθμούς πλησίον της περιοχής μελέτης (Πηγή: ΥΠΕΧΩΔΕ, 2006)

	SO ₂ (μg/m ³)		Βενζόλιο (μg/m ³)	CO (μg/m ³)	O ₃ (μg/m ³)		NO (μg/m ³)			NO ₂ (μg/m ³)		
	Πατησίων	Γαλάτσι	Πατησίων	Πατησίων	Πατησίων	Γαλάτσι	Πατησίων	Γαλάτσι	Γουδί	Πατησίων	Γαλάτσι	Γουδί
ΙΑΝ	51	40	7,62	3,3	9	27	186	42	52	60	48	45
ΦΕΒ	37		5,58	2,5	14	48	136	22	23	84	42	44
ΜΑΡ	32	27	6,59	2,6	13	49	139	23	27	90	49	54
ΑΠΡ	18	14	5,90	2,5	21	69	114	13	16	94	43	49
ΜΑΙ	17	11	7,00	2,8	19	67	128	13	15	98	48	52
ΙΟΥ	13	9	5,69	2,2	30	73	103	9	9	93	35	38
ΙΟΥ	10	12	5,16	2,5	22	79	119	8	9	108	36	39
ΑΥΓ	12	10	4,91	1,9	27	76	94	4	6	107	26	31
ΣΕΠ	9	6	7,45	2,8	19	57	151	12	18	113	41	45
ΟΚΤ	10	4	7,62	2,7	19	46	136	18	26	79	39	42
ΝΟΕ	28	18	7,86	3,1	10	25	171	33	44	74	47	50
ΔΕΚ	31	23	7,97	3,0	8	25	166	34	35	68	44	47

Μελετώντας διαχρονικά τους ατμοσφαιρικούς ρύπους στην Αθήνα παρατηρούμε ότι από το 1985 μέχρι το 2007 (Πίνακας 6.2 για τους σταθμούς μέτρησης στην Πατησίων, το Γαλάτσι και το Γουδί) έχουμε μια βαθμιαία μείωση κυρίως στους πρωτογενείς ρύπους όπως το μονοξείδιο του άνθρακα, και το διοξείδιο του θείου, ενώ για το μονοξείδιο του αζώτου υπάρχει τάση σταθεροποίησης ή μικρής μείωσης του. Η γενικότερη αυτή μείωση αυτή είναι αξιοσημείωτη με δεδομένη την αύξηση του πληθυσμού και των ανθρωπογενών

δραστηριοτήτων στην Αθήνα κατά την ίδια χρονική περίοδο. Το κυρίως πρόβλημα σήμερα είναι η αύξηση του όζοντος, που οφείλεται κατά κύριο λόγο στη γεωγραφική θέση της χώρας (μεγάλη ηλιοφάνεια και υψηλές θερμοκρασίες, συνθήκες που ευνοούν το σχηματισμό του όζοντος) και παρουσιάζεται σε όλες τις νότιες χώρες της Ε.Ε. Η τοπογραφία και οι χαμηλής ταχύτητας νοτιοδυτικοί άνεμοι συχνά έχουν ως αποτέλεσμα την αυξημένη συγκέντρωση του όζοντος στα βόρεια και βορειοανατολικά προάστια της Αθήνας κυρίως κατά τα απογεύματα τους καλοκαιρινούς μήνες (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2008).

Πίνακας 6.2. Διαχρονική μεταβολή μέσων ετήσιων τιμών ατμοσφαιρικών ρύπων (ωριαίες τιμές) σε σταθμούς πλησίον της περιοχής μελέτης (Πηγή: ΥΠΕΧΩΔΕ, 2008).

	SO ₂ (μg/m ³)		Βενζόλιο (μg/m ³)	CO (μg/m ³)	O ₃ (Mg/m ³)		NO (Mg/m ³)			NO ₂ (Mg/m ³)		
	Πατησίων	Γαλάτσι	Πατησίων	Πατησίων	Πατησίων	Γαλάτσι	Πατησίων	Γαλάτσι	Γουδί	Πατησίων	Γαλάτσι	Γουδί
1984	55			8,9						105		
1985	48			7,7						113		
1986	47			6,0						107		
1987	57			6,7	29	162				105		
1988	82			7,4	27	182				117		
1989	87			8,4	31	205				121		
1990	80			7,4	37	206				120		
1991	67			6,8	35	188				110		
1992	87			5,5	27	180				118		
1993	61			5,2	27	185				106		
1994	58			5,4	32	161				102		
1995	44			5,1	25	149				95		
1996	40			4,8	28	139				95		
1997	36			5,3	25	135				95		
1998	37			5,6	25	129				99		
1999	21			5,0	22	126				91		
2000	34			4,9	28	124				97		
2001	24	20	143	3,6	20	59	122	22	31	95	44	
2002	32	19	13,6	3,3	19	53	132	28	33	92	50	49
2003	43	20		2,9	20	59	110	15	25	S3	42	45
2004	21	27	7,5	2,9	17	56	133	26	28	88	47	41
2005	22	17	6,7	2,7	18	53	137	19	24	89	42	45
2006	21		5,2	2,5	19	121			24	86	44	
2007	20		5,4	2,4	19	125			22	100	42	

του όζοντος) και παρουσιάζεται σε όλες τις νότιες χώρες της Ε.Ε. Η τοπογραφία και οι χαμηλής ταχύτητας νοτιοδυτικοί άνεμοι συχνά έχουν ως αποτέλεσμα την αυξημένη συγκέντρωση του όζοντος στα βόρεια και βορειοανατολικά προάστια της Αθήνας κυρίως κατά τα απογεύματα τους καλοκαιρινούς μήνες (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2008).

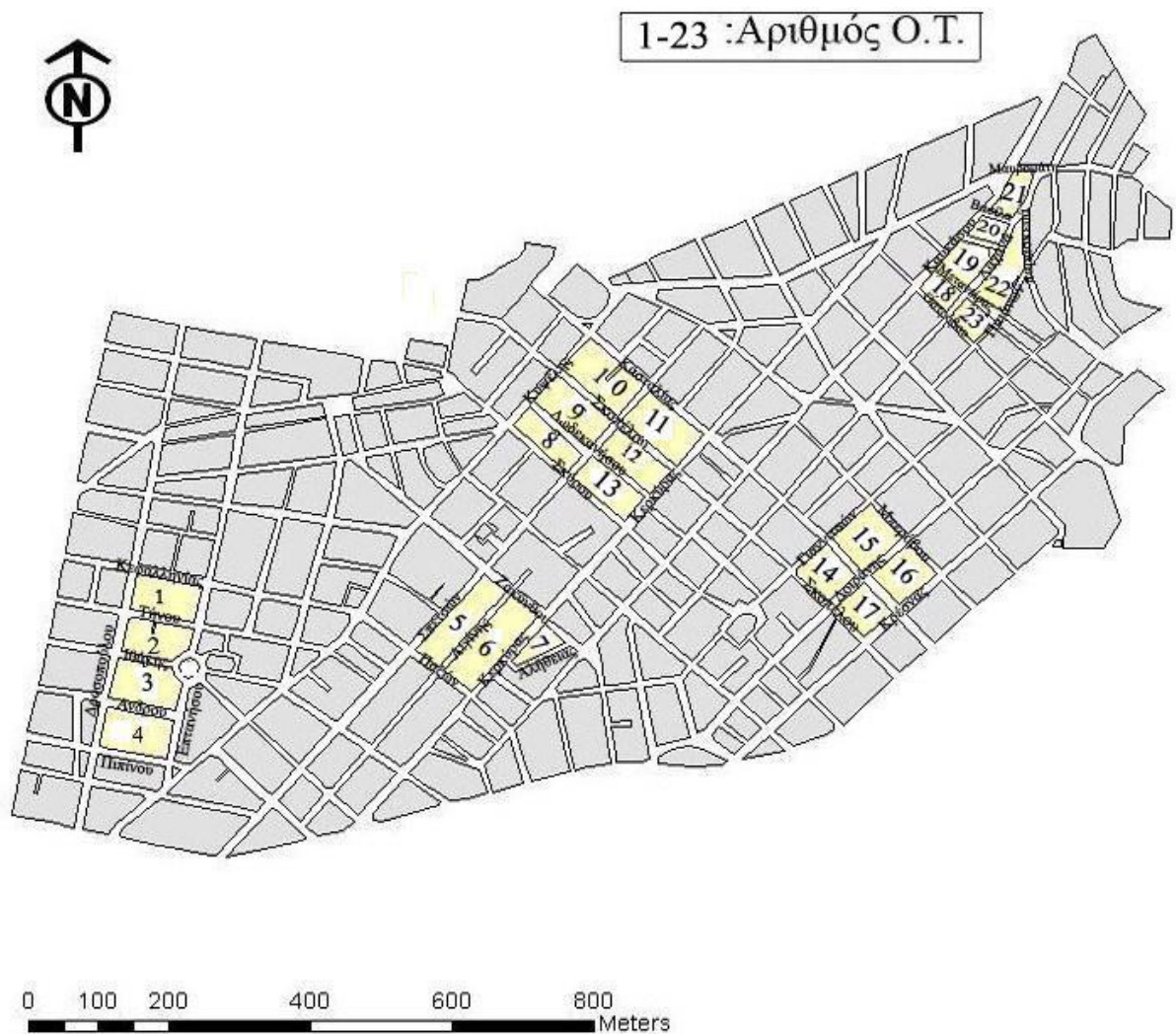
6.4 Απογραφή οικοπέδων και κτιρίων

6.4.1 Γενικά χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης

6.4.1.1 Περιγραφή Οικοδομικών Τετραγώνων

Οι διαστάσεις των οικοδομικών τετραγώνων προσδιορίστηκαν με τη χρήση του προγραμματιστικού πακέτου ArcGIS 9.2 καθώς είχαμε διαθέσιμο υπό κλίμακα σκαρίφημα της περιοχής μελέτης στο οποίο η μοναδική πληροφορία ήταν τα όρια των οικοδομικών τετραγώνων.

Σχήμα 6.2. Αρίθμηση των Οικοδομικών Τετραγώνων (Ο.Τ.) της περιοχής μελέτης



Για λόγους καλύτερης κατανόησης των αποτελεσμάτων πραγματοποιήθηκε αυθαίρετη αρίθμηση των Οικοδομικών Τετραγώνων (Ο.Τ.) η οποία φαίνεται στο Σχήμα 6.2

Η περίμετρος των υπό μελέτη Ο.Τ. είναι μεταξύ 158,4 m και 393,2m με μέσο όρο τα 279,72m. Όσον αφορά το εμβαδόν είναι σε γενικές γραμμές μεταξύ 1.467 m² και 7.307m² ενώ κατά μέσο όρο αυτό δεν ξεπερνά τα 4.245 m² (Πίνακας 6.3).

Πίνακας 6.3. Περίμετρος και εμβαδόν των υπό μελέτη Οικοδομικών Τετραγώνων (Ο.Τ.) [Min: ελάχιστη τιμή, Max: μέγιστη τιμή, Μ.Ο.: μέσος όρος].

Ο.Τ.	Περίμετρος [m]	Εμβαδόν fm ²
1	294,6	5.022,50
2	313,7	4.574,40
3	338,1	5.631,70
4	308,3	5.759,50
5	377,3	6.051,10
6	393,2	7.307,10
7	201,9	1.872,40
8	276,5	3.588,60
9	314,7	5.490,50
10	391,4	6.262
11	319,8	5.394,30
12	287	4.422,30
13	283,9	4.328,60
14	244,7	3.843,60
15	288,2	5.176,90
16	261,6	4.191,50
17	231	3.328,80
18	172,9	1.782,20
19	244,86	3.567,20
20	158,4	1.467,22
21	212,2	2.287
22	336,1	4.215,40
23	183,1	2.056,50
Σύνολο		97.620,72
min	158,40	1.467,22
max	393,20	7.307,10
M.O	279,72	4.244,38

6.4.1.2 Πολεοδομικοί Συντελεστές

Το σύνολο των οικοδομικών τετραγώνων που μελετήθηκαν ανήκουν στο 6^ο Δημοτικό διαμέρισμα του Δ. Αθηναίων και δεν αποτελούν τμήμα του ιστορικού κέντρου ούτε παρουσιάζουν κάποιο αρχαιολογικό ενδιαφέρον.

Πίνακας 6.4. Τιμή συντελεστή δόμησης στην περιοχή μελέτης

Οικοδομικό Τετράγωνο	Τιμή Συντελεστή δομησης
1	3,6
2	3,6
3	3,6
4	3,6
5	3,6
6	3,6
7	3,6
8	3,6
9	3,6
10	3,6
11	3,6
12	3,6
13	3,6
14	3,6
15	3,6
16	2,6
17	2,6
18	2,6
19	2,6
20	2,6
21	2,6
22	1,4
23	1,4

Για την περιοχή μελέτης, ο **Συντελεστής Οικοπέδου** (Σ.Ο.) που ρυθμίζει και την αξία του ισούται με **1,0** ενώ ο **Συντελεστής Αξιοποίησης Οικοπέδου** (ΣΑ.Ο.) που συμπίπτει στην προκειμένη περίπτωση με τον **Συντελεστή Δόμησης** (Σ.Δ.) και εκφράζει τη δυνατότητα οικοδομικής εκμετάλλευσης του οικοπέδου είναι ιδιαίτερα κυμαίνεται από 1,4 έως 3.6. Πιο συγκεκριμένα όπως διακρίνουμε από τον πίνακα 6.3 σύμφωνα με την αρίθμηση των οικοδομικών τετραγώνων που έχει πραγματοποιηθεί, στα οικοδομικά τετράγωνα 1-15 ο συντελεστή δόμησης είναι **3.6**, στα οικοδομικά τετράγωνα 16-21 είναι **2,6**, ενώ τέλος τα οικόπεδα των οικοδομικών τετραγώνων 22 και 23 έχουν συντελεστή δόμησης **1,4**.

6.4.1.3 Χαρακτηριστικά κτιρίων

Ο αριθμός ορόφων συνολικά για τα κτίρια της χώρας δίδεται στον Πίνακα 6.5 καθώς και λεπτομερέστερες πληροφορίες γενικά για την Αττική αλλά και πιο συγκεκριμένα για την Νομαρχία και των Δ. Αθηναίων όπως προέκυψαν από την απογραφή της Ε.Σ.Υ.Ε. του 2000. Γενικά, στη χώρα το 57,9% των κτιρίων (2.310.021 κτίρια) είναι ισόγεια με ή χωρίς υπόγειο,

το 29,9% (1.194.088 κτίρια) έχει μόνο ένα όροφο ενώ το 11,6% (464.379 κτίρια) έχει από δύο έως πέντε ορόφους.

Πίνακας 6.5. Κτίρια κατά αριθμό ορόφων όπως προέκυψε από την απογραφή οικοδομών - κτιρίων της 1 Δεκεμβρίου 2000 (Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε.).

	Σύνολο κτιρίων	Μόνο Ισόγεια (με η χωρίς υπόγειο)	Αριθμός κτιρίων					Με πιλοτή
			Ισόγεια ή	πιλοτές αριθμό	(με ή χωρίς υπόγειο) με		Με πιλοτή	
					1	2		
Σύνολο	3.990.970	2.310.021	1.194.088	282.044	182.335	22.482	106.345	
Ελλάδας								
Αστικές Περιοχές	1.950.060	910.527	600.849	236.837	179.382	22.465	94.655	
Αγροτικές Περιοχές	2.040.910	1.399.494	593.239	45.207	2.953	17	11.690	
Αττική	754.728	326.329	204.690	112.222	97.757	13.730	52.920	
Αστικές Περιοχές	723.596	305.030	196.120	111.010	97.706	13.730	52.398	
Αγροτικές Περιοχές	31.132	21.299	8.570	1.212	51	0	522	
Νομαρχία Αθηνών	356.319	90.266	98.906	77.024	78.315	11.808	37.187	
Δήμος Αθηναίων	62.277	11.075	13.005	7.971	23.660	6.566	2.939	

Πάνω από έξι ορόφους παρουσιάζει μόλις δε το 0,6% των κτιρίων (22.482 κτίρια).

Αξίζει να σημειωθεί ότι τα παραπάνω ποσοστά διαφοροποιούνται ελάχιστα από αυτά που ισχύουν γενικά για τις αστικές περιοχές της χώρας. Διαπιστώνουμε λοιπόν ότι οι ελληνικές πόλεις στο σύνολο τους αναπτύσσονται ελάχιστα καθ' ύψος.

Η παραπάνω εικόνα δεν ισχύει όμως και συγκεκριμένα του Δ. Αθηναίων μια περιοχή στην οποία συνολικά απαντάται το 1,6% των κτιρίων της χώρας. Διαπιστώνουμε λοιπόν ότι στο Δ. Αθηναίων μόλις το 17,8% των κτιρίων είναι ισόγεια. Τα κτίρια με ένα και δύο ορόφους αποτελούν το 20,9% και 12,8% του συνόλου αντίστοιχα ενώ σε ποσοστό 38,0% τα κτίρια έχουν τρεις έως πέντε ορόφους. Όπως είναι αναμενόμενο, ιδιαίτερα αυξημένο είναι και το ποσοστό των κτιρίων που έχουν έξι και άνω ορόφους το οποίο αγγίζει το 10,5%. Από τα παραπάνω φαίνεται πλέον και με αριθμούς η δυσανάλογη ανάπτυξη της Αθήνας σε σχέση με τις αστικές περιοχές της υπόλοιπης χώρας.

Από τον ίδιο Πίνακα (6.4) προκύπτει επίσης ότι η παρουσία πιλοτών είναι ιδιαίτερα περιορισμένη ανεξαρτήτως περιοχής αναφοράς καθώς μόλις το 2,7% των κτιρίων της χώρας (106.345 κτίρια) έχουν πιλοτή, ενώ όπως είναι αναμενόμενο το ποσοστό είναι σχετικά αυξημένο στην περίπτωση των αστικών περιοχών (4,9%, 94.655 κτίρια). Το ποσοστό κτιρίων με πιλοτή στις αστικές περιοχές του Ν. Αττικής φτάνει το 7,2% (52.398 κτίρια) ενώ

αγγίζει το 10,4% (37.187 κτίρια) στη Νομαρχία Αθηνών. Ωστόσο, ειδικά για τον Δ. Αθηναίων το ποσοστό κτιρίων με πιλοτή είναι μόλις 4,7% (2.939 κτίρια).

Το σχετικά αυξημένο ποσοστό των κτιρίων με πιλοτή στις αστικές περιοχές του Ν. Αττικής και στη Νομαρχία Αθηνών αποδίδεται στην ανοικοδόμηση νέων κτιρίων στις λιγότερο πυκνοκατοικημένες περιοχές, όπου και υπάρχουν ακόμα ελεύθεροι χώροι, ακολουθώντας την σύγχρονη νομοθεσία για τη δημιουργία χώρων στάθμευσης και πιλοτών. Στον Δ. Αθηναίων όπου η δόμηση είναι ήδη πυκνή είναι αναμενόμενο να έχουμε μικρότερο αριθμό νεόκτιστων κτιρίων και άρα μικρότερο αριθμό πιλοτών μιας και στις πολυκατοικίες που χτίστηκαν σε παλαιότερες εποχές δεν υπάρχουν πιλοτές.

Ειδικότερα για στην περιοχή μελέτης πραγματοποιήθηκε αναλυτική καταγραφή του αριθμού των ορόφων κάθε κτιρίου, και τα αποτελέσματα παρατίθενται στον Πίνακα 6.6. Παρατηρήθηκε λοιπόν ότι στην συγκεκριμένη περιοχή μόλις το 3,3% των κτιρίων είναι ισόγεια ενώ σχετικά χαμηλός είναι και ο αριθμός αυτών που έχουν 1 ή 2 ορόφους (9,1% και 10,0% αντίστοιχα). Σχετικά αυξημένο είναι το ποσοστό των κτιρίων με 3 ορόφους (15,3%) ενώ τα ακίνητα με 4 και 5 ορόφους συνολικά ξεπερνούν το 55%. Στην περιοχή μας το ποσοστό των κτιρίων των έξι ορόφων μαζί με τα αυτά των επτά ορόφων αγγίζει το 4,6%. Ο αριθμός των ορόφων ανά κτίριο στην περιοχή μελέτης φαίνεται αναλυτικά στο Χάρτη 5 του Παραρτήματος IV.

Επίσης αξίζει να αναφερθεί ότι σχεδόν τα μισά κτίρια (48,2%) έχουν υπόγειο το οποίο χρησιμοποιείται ως επί το πλείστον ως χώρος κατοικίας και σπανιότερα για στάθμευση (βλέπε επόμενα κεφάλαια). Ένα ακόμα στοιχείο που διαπιστώνεται είναι ότι πιλοτές υπάρχουν στο 9,1% των κτιρίων, ποσοστό αυξημένο σε σχέση με αυτό που αναφέρεται από την μελέτη της Ε.Σ.Υ.Ε. (4,7%) για το Δ. Αθηναίων συνολικά (Πίνακας 6.5). Η μελέτη όμως της ΕΣΥΕ πραγματοποιήθηκε προ 9ετίας και στο διάστημα που μεσολάβησε νέες οικοδομές (κυρίως στην περιοχή της Νέας Κυψέλης) ανεγέρθησαν οι οποίες βάση των σύγχρονων κανονισμών έχουν ως επί το πλείστον πιλοτή. Ως εκ τούτου το ποσοστό κτιρίων με πιλοτή αναμένεται να έχει αυξηθεί. Ωστόσο πρέπει να αναφερθεί ότι παρά την αύξηση του

Πίνακας 6.6. Κτίρια κατά αριθμό ορόφων στην περιοχή μελέτης

Σύνολο κτιρίων	Μόνο Ισόγεια (με ή χωρίς υπόγειο)	Αριθμός κτιρίων							Με Πιλοτή	Με υπόγειο	
		Ισόγεια ή πιλοτές (με ή χωρίς αριθμό ορόφων)									
		1	2	3	4	5	6	7			
Αριθμός	328	11	30	33	50	98	85	15	6	30	158
%	100	3.3	9.1	10.0	15.3	30.0	25.9	4.6	1.8	9.1	48.2

αριθμού των πιλοτών, παρατηρούνται σε αυτές πέρα από τη στάθμευση και άλλες παράνομες χρήσεις με δημοφιλέστερες την κατοικία και το λιανικό εμπόριο.

Τέλος θα πρέπει να αναφερθεί ότι στη περιοχή μελέτης εντοπίστηκαν και 5 αδόμητα οικόπεδα τα δύο από τα οποία χρησιμοποιούνται ως υπαίθριοι χώροι στάθμευσης (βλ. παράγραφο 6.8.4) ενώ τα άλλα τρία παραμένουν περιφραγμένα και ανεκμετάλλευτα.

6.4.2 Ηλικία Κτιρίων

Ο αριθμός και το αντίστοιχο ποσοστό του επί του συνόλου των κτιρίων κατά την χρονική περίοδο κατασκευής τους τόσο για το σύνολο της χώρας όσο και για την Αττική και τον Δ. Αθηναίων ειδικά όπως προέκυψαν από μελέτη της Ε.Σ.Υ.Ε. του 2000 δίδεται στους Πίνακες 6.7 και 6.8.

Βάση των παραπάνω πινάκων διαπιστώνουμε ότι στο Δ. Αθηναίων μόλις το 14,5% των κτισμάτων έχουν χτιστεί πριν το 1945. Κατά την περίοδο 1946 έως 1970 όπου στην Ελλάδα επικρατεί ο θεσμός της αντιπαροχής παρατηρείται όπως είναι αναμενόμενο

Πίνακας 6.7. Κτίρια κατά χρονική περίοδο κατασκευής όπως προέκυψε από την απογραφή οικοδομών - κτιρίων της 1^{ης} Δεκεμβρίου 2000 (Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε.).

	Σύνολο Κτιρίων	1919 έως 1945	1946 έως 1960	1961 έως 1970	1971 έως 1980	1981 έως 1985	1986 έως 1990	1991 έως 1995	1996 και μετά	Υπό κατασκευή	Δεν δηλώθηκε
Σύνολο Ελλάδας	3.990.970	406.633	665.315	761.182	737.575	404.303	297.348	241.615	191.739	57.430	28.320
Αστικές Περιοχές	1.950.060	133.370	290.615	389.483	413.144	221.852	165.187	133.170	107.084	35.968	12.686
Αγροτικές Περιοχές	2.040.910	273.263	374.700	371.699	324.431	182.451	132.161	108.445	84.655	21.462	15.634
Αττική	754.728	33.620	107.899	161.155	179.622	87.988	64.293	50.790	41.534	15.555	4.592
Αστικές Περιοχές	723.596	30.189	105.044	157.313	173.927	83.131	60.995	48.208	39.750	14.803	4.296
Αγροτικές Περιοχές	31.132	3.431	2.855	3.842	5.695	4.857	3.298	2.582	1.784	752	296
Νομαρχία Αθηνών	356.319	15.819	67.521	90.133	80.693	30.751	23.826	19.640	17.155	6.507	2.144
Δημος Αθηναίων	62.277	7.552	14.312	17.204	12.232	3.286	1.944	1.578	1.624	636	393

Πίνακας 6.8. Κατανομή κτιρίων κατά χρονική περίοδο κατασκευής όπως προέκυψε από την απογραφή οικοδομών - κτιρίων της 1^{ης} Δεκεμβρίου 2000 (Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε.).

	Σύνολο Κτιρίων (%)	Προ 1919	1919 έως 1945	1946 έως 1960	1961 έως 1970	1971 έως 1980	1981 έως 1985	1986 έως 1990	1991 έως 1995	1996 και μετά	Υπό κατασκευή	Δεν δηλώθηκε
Σύνολο Ελλάδας	100	5	10,2	16,7	19,1	18,5	10,1	7,5	6,1	4,8	1,4	0,7
Αστικές Περιοχές	100	2,4	6,8	14,9	20	21,2	11,4	8,5	6,8	5,5	1,8	0,7
Αγροτικές Περιοχές	100	7,4	13,4	18,4	18,2	15,9	8,9	6,5	5,3	4,1	1,1	0,8
Αττική	100	1	4,5	14,3	21,4	23,8	11,7	8,5	6,7	5,5	2,1	0,6
Αστικές Περιοχές	100	0,8	4,2	14,5	21,7	24	11,5	8,4	6,7	5,5	2	0,6
Αγροτικές Περιοχές	100	5,6	11	9,2	12,3	18,3	15,6	10,6	8,3	5,7	2,4	1
Νομαρχία Αθηνών	100	0,6	4,4	18,9	25,3	22,6	8,6	6,7	5,5	4,8	1,8	0,6
Δημος Αθηναίων	100	2,4	12,1	23	27,6	19,6	5,3	3,1	2,5	2,6	1	0,6

σημαντική αύξηση του αριθμού των κτιρίων. Το ποσοστό των κτιρίων της παραπάνω περιόδου στο Δ. Αθηναίων φτάνει το 50,6% και είναι εξίσου υψηλό για το σύνολο της χώρας (35,8%). Σημαντικός όμως είναι και ο αριθμός των κτιρίων που χτίστηκαν μεταξύ 1971 και 1980 καθώς το ποσοστό τους στο Δ. Αθηναίων φτάνει το 19,6% ενώ γενικά στις αστικές περιοχές της Ελλάδας ανέρχεται στο 21,2%. Τις επόμενες δεκαετίες ο αριθμός των κτιρίων μειώνεται σημαντικά καθώς στην περίοδο από το 1981 μέχρι το 1990 αντιστοιχεί μόλις το 8,4% των κτιρίων, ποσοστό που είναι ακόμα χαμηλότερο από το 1991 και μετά (5,1%). Την εποχή της απογραφής μόλις το 1% των κτιρίων στο Δ. Αθηναίων ήταν υπό κατασκευή και το 0,6% παρέμεναν αδήλωτα. Τα παραπάνω ποσοστά είναι ελάχιστα χαμηλότερα από αυτά που επικρατούν στις αστικές περιοχές της χώρας και ειδικά στο Ν. Αττικής χωρίς όμως να παρατηρούνται σημαντικές διακυμάνσεις.

Πίνακας 6.9. Κατανομή κτιρίων ανά οικοδομικό τετράγωνο στην περιοχή μελέτης κατά χρονική περίοδο κατασκευής όπως προέκυψε από την απογραφή οικοδομών - κτιρίων της 1^{ης} Δεκεμβρίου 2000 (Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε.).

Ο.Τ	Έτος κατασκευής κτιρίων ανά Οικοδομικό τετράγωνο								
	Προ του 1919	1919-1945	1946 - 1960	1961-1970	1971-1980	1981-1985	1986-1990	1991-1995	1996 και μετά
1	0	0	8	4	6	0	0	0	0
2	0	3	3	9	4	0	0	0	0
4	1	2	8	5	0	1	0	0	0
5	0	5	1	5	2	0	0	0	0
6	0	2	17	1	2	0	0	0	0
7	0	2	5	9	2	2	1	1	0
8	0	3	1	3	1	0	1	0	0
9	0	0	3	10	1	0	0	0	0
10	0	2	2	9	2	0	0	0	0
11	0	3	12	5	0	0	0	0	0
12	1	1	2	11	3	0	0	1	0
13	0	1	1	7	3	1	0	0	0
14	0	1	5	8	2	0	0	0	1
15	0	0	7	7	1	1	0	0	0
16	0	1	2	9	5	0	0	0	1
17	0	0	2	0	8	1	1	1	1
18	0	2	3	5	3	0	0	1	0
19	0	0	0	1	2	1	0	0	2
20	0	0	0	0	4	0	1	0	0
21	0	0	0	0	1	3	1	1	0
22	0	0	2	1	3	1	0	0	0
23	0	0	1	2	8	2	0	2	0
24	0	4	0	0	0	2	0	0	0
Σύνολο	2	31	84	110	63	15	5	7	5
%	0,6	9,6	25,9	34,0	19,4	4,6	1,5	2,2	1,5

Όσον αφορά την υπό μελέτη περιοχή μας όπως παρατηρούμε στον πίνακα 6.9 καθώς και στο χάρτη που απεικονίζεται η περίοδος κατασκευής των κτιρίων της ηλικίας, φαίνεται ότι συμβαδίζει με τα στατιστικά στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε. για το Δήμο Αθηναίων που αναφέρθηκαν παραπάνω. Πιο συγκεκριμένα κατά την περίοδο 1946 έως 1970 χτίστηκε το 59,9% των κτιρίων του συνόλου ενώ κατά την περίοδο 1971 έως 1980 το 19,4% των κτιρίων.

Ένα ακόμα χαρακτηριστικό που πρέπει να αναφερθεί είναι ότι το ποσοστό των κτιρίων που χτίστηκαν κατά την περίοδο 1919-1945 αγγίζει σχεδόν το 10% ενώ αυτών που χτίστηκαν μετά το 1996 είναι μόλις 1,5%.

6.4.3 Κατοικίες Υπογείου, Ισογείου και Ορόφων

Το σύνολο των κατοικιών που εντοπίζονται στο υπόγειο/ημιυπόγειο, το ισόγειο καθώς και στους ορόφους των πολυκατοικιών καταγράφηκε στα πλαίσια της απογραφής της υπάρχουσας κατάστασης στη περιοχή μελέτης.

Πίνακας 6.10. Αριθμός κατοικιών ανά Οικοδομικό Τετράγωνο (Ο.Τ.) [Min: ελάχιστη τιμή. Max: μέγιστη τιμή, Μ.Ο.: μέσος όρος]

ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ				
Ο.Τ.	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	ΣΥΝΟΛΟ ΑΝΑ Ο.Τ.
1	16	26	246	288
2	10	12	152	174
3	11	31	144	188
4	2	22	162	186
5	17	29	224	270
6	6	23	264	293
7	3	4	87	94
8	6	18	66	90
9	5	14	149	168
10	14	27	255	296
11	5	15	282	302
12	9	17	200	226
13	15	22	225	262
14	3	15	123	141
15	3	19	160	182
16	4	24	147	175
17	0	25	166	191
18	0	3	78	81
19	0	7	60	67
20	0	3	58	61
21	0	7	63	70
22	3	13	66	82
23	2	7	33	42
ΣΥΝΟΛΟ	134	383	3410	3923
Min	0	3	33	42
Max	17	31	282	302
Μ.Ο.	6	17	148	171

Τα αποτελέσματα των παραπάνω καταγραφών δίδονται συνολικά ανά Ο.Τ. στον Πίνακα 6.10. Οι κατοικίες εντοπίζονται ως επί το πλείστον στους ορόφους των κτιρίων και κατά πολύ λιγότερο στους υπόγειους/ημιυπόγειους και ισόγειους χώρους καθώς αυτοί χρησιμοποιούνται κυρίως για άλλους σκοπούς, όπως π.χ. την ανάπτυξη εμπορικών δραστηριοτήτων και παροχής υπηρεσιών. Όπως άλλωστε φαίνεται και στον Πίνακα 6.10, από τις συνολικά 3923 κατοικίες μόλις οι 383 εντοπίζονται στο ισόγειο και ακόμα λιγότερες (134) στο υπόγειο/ημιυπόγειο ενώ η συντριπτική τους πλειοψηφία (3410) βρίσκεται στους ορόφους.

Ο αριθμός των κατοικιών στο υπόγειο/ημιυπόγειο ανά οικοδομικό τετράγωνο κυμαίνεται από 0-17 με μέσο όρο τις 6 ενώ αντίστοιχα στο ισόγειο εντοπίζονται από 3 έως 31 κατοικίες. Ως προς τις κατοικίες στους ορόφους αυτές κυμαίνονται από 42 έως 302 ανά Ο.Τ. με μέσο όρο τις 171.Ο μικρότερος αριθμός κατοικιών συναντάται στο οικοδομικό τετράγωνο 24 ενώ ο μεγαλύτερος αντίστοιχα στο οικοδομικό τετράγωνο 12 το οποίο είναι ένα από τα πιο πυκνοκατοικημένα οικοδομικά τετράγωνα της περιοχής μελέτης όπως διακρίνουμε στο χάρτη 7 του παραρτήματος IV.

6.4.4 Αξίες γης

Για τον υπολογισμό της φορολογητέας αξίας, με αντικειμενικά κριτήρια, κτισμάτων κατοικίας, μονοκατοικίας - επαγγελματικής στέγης, που βρίσκονται σε περιοχές όπου δεν ισχύει το σύστημα αντικειμενικού προσδιορισμού, εφαρμόζονται τιμές εκκίνησης ελαχίστου κόστους κατασκευής ανά τετραγωνικό μέτρο οικοδομής, οι οποίες καθορίζονται ανά περιοχή και χωριστά για κάθε είδος κτιρίου (www.mnec.gr). Στον Πίνακα 6.10 δίδονται οι ελάχιστες τιμές εκκίνησης και για τα επτά δημοτικά διαμερίσματα του Δ. Αθηναίων. Διαπιστώνουμε ότι οι ελάχιστη τιμή για το 6^ο δημοτικό διαμέρισμα για κατοικίες, μονοκατοικίες και επαγγελματικές στέγες ανέρχεται αντίστοιχα στα 590, 830 και 500 ευρώ/τ.μ.

Πίνακας 6.11. Φορολογητέες αξίες σε περιοχές όπου δεν ισχύει το σύστημα αντικειμενικού προσδιορισμού στο Δ. Αθηναίων (www.mnec.gr).

Τιμή εκκίνησης, σε Ευρώ (€) / τ.μ.			
	Κατοικίας	Μονοκατοικίας	Επαγγελματικής Στέγης
1 ^ο Δ/σμα Αθηναίων	560	780	480
2 ^ο Δ/σμα Αθηναίων	600	840	510
3 ^ο Δ/σμα Αθηναίων	520	730	440
4 ^ο Δ/σμα Αθηναίων	590	830	500
5 ^ο Δ/σμα Αθηναίων	650	910	550
6^ο Δ/σμα Αθηναίων	590	830	500
7 ^ο Δ/σμα Αθηναίων	700	980	600

Με Βάση τις πρόσφατες αντικειμενικές αξίες της περιοχής όπως ορίστηκαν από το Υπουργείο Οικονομίας, για την περιοχή μελέτης, τμήματα της οποίας ανήκουν στις Ζώνες Α,Β ΣΤ του 6^{ου} Δημοτικού διαμερίσματος του Δ. Αθηναίων, η τιμή της ζώνης Α ανέρχεται στα 1900€/τ.μ., της ζώνης Β αντίστοιχα στα 1750€/τ.μ. και της ζώνης ΣΤ 1500€/τ.μ. Τα ποσά αυτά μπορούμε να πούμε ότι είναι ιδιαίτερα αυξημένα σε σχέση με το ελάχιστο που αναφέρθηκε στη προηγούμενη παράγραφο. Η **Τιμή Ζώνης** (Τ.Ζ.) είναι η ενιαία τιμή αφετηρίας, την οποία έχει κάθε ακίνητο, που βρίσκεται στη ζώνη αυτή και αναφέρεται στην συνολική αξία κτίσματος και οικοπέδου που αναλογεί σε ένα τετραγωνικό μέτρο (μ²) επιφάνειας, καινούργιας κατοικίας ή διαμερίσματος στον Α' όροφο της οικοδομής με πρόσοψη σε ένα μόνο δρόμο και με Συντελεστή Εμπορικότητας ίσο με τη μονάδα. Αν το ακίνητο, του οποίου πρέπει να προσδιορίσουμε την αντικειμενική αξία, έχει πρόσοψη σε δρόμο ή σε δρόμους, από τον άξονα των οποίων διέρχεται το όριο δύο ή περισσότερων ζωνών, ανεξάρτητα αν οι δρόμοι αυτοί αποτελούν όριο δήμων ή Δημοτικών Διαμερισμάτων ή οικισμών, λαμβάνεται η μεγαλύτερη από τις τιμές των ζωνών.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, όπως αναφέρεται σε δελτίο τύπου του Υπουργείου Οικονομίας (www.mnec.gr) οι αντικειμενικές αξίες όπως προσδιορίστηκαν μετά από τις ενστάσεις των Δήμων είναι κατώτερες τουλάχιστον 20 έως 50% των πραγματικών αγοραίων τιμών. Μετά από στοιχειώδη έρευνα στην αγορά ακινήτων διαπιστώθηκε ότι η τιμή του τετραγωνικού στη περιοχή μελέτης κυμαίνεται από 1500 έως 2500 ευρώ/τ.μ. (www.xe.gr) και εξαρτάται κυρίως από την ηλικία της οικοδομής και τον όροφο στον οποίο βρίσκεται το προς πώληση ακίνητο.

6.4.5 Κόστος στάθμευσης

Η κατασκευή ενός συγκροτήματος με θέσεις παρκινγκ, βάσει νόμου δικαιούται σημαντικές επιδοτήσεις, οι οποίες φτάνουν τα 2.348 ευρώ (800.000 δρχ.) για κάθε υπέργεια θέση και τα 4.109 ευρώ (1,4 εκατ. δρχ.) για κάθε υπόγεια θέση στάθμευσης. Παράλληλα, έχει θεσπιστεί η επιδότηση των τόκων για τη λήψη σχετικού μακροπρόθεσμου επενδυτικού δανείου κατά 40%.

Ωστόσο παρά τα κίνητρα αυτά, η σημαντική έλλειψη ελεύθερων οικοπέδων όπου θα μπορούσαν να αναπτυχθούν οργανωμένα παρκινγκ λειτουργεί ανασταλτικά, με αποτέλεσμα να μην έχουν υλοποιηθεί προς το παρόν μεγάλες επενδύσεις. Η εξέλιξη αυτή επιτείνει το πρόβλημα, καθώς η προσφορά παραμένει πολύ χαμηλή σε σχέση με τη ζήτηση, καθιστώντας ακόμα και τις μικρού εύρους επενδύσεις σε θέσεις παρκινγκ εξαιρετικά αποδοτικές. Στις περιοχές υψηλής ζήτησης (κέντρο Αθήνας, Λ. Κηφισίας, οδοί κοντά σε σταθμούς μετρό) όπου η ενοικίαση των χώρων στάθμευσης είναι εγγυημένη, η απόδοση

κυμαίνεται στα σχετικά υψηλά επίπεδα του 8 έως 9%, ενώ μπορεί να ξεπεράσει το 10% σε λιγότερο «δημοφιλή» σημεία, όπου όμως είναι αυξημένο το ρίσκο της επένδυσης.

Σε ότι αφορά το κόστος αγοράς μιας θέσης στάθμευσης σε μια πολυκατοικία, αυτό είναι σαφώς χαμηλότερο όταν αποτελεί μέρος της αγοράς ενός διαμερίσματος και ανεβαίνει αν πρόκειται για μεμονωμένη πώληση. Το κόστος για τη μεμονωμένη αγορά μιας θέσης σε πιλοτή συνήθως ξεκινά από 15.000 ευρώ ανά θέση και μπορεί να ξεπεράσει τα 50.000 ευρώ σε ορισμένες περιπτώσεις υπόγειων ή κλειστών χώρων σε ακριβές περιοχές της Αθήνας, όπως για παράδειγμα στο Κολωνάκι.

Γενικά, σε περιοχές όπως η Κυψέλη, του Γκύζη, τα Πατήσια, του Ζωγράφου, τους Αμπελόκηπους, το Νέο Κόσμο και το Παγκράτι όπου παρατηρείται μεγάλη συγκέντρωση πληθυσμού και λιγοστές θέσεις στάθμευσης οι τιμές είναι μάλλον χαμηλές σε σχέση με την τάση της αγοράς παρόλο που υπάρχει περιορισμένη προσφορά και αυξημένη ζήτηση. Έτσι στη περιοχή της Κυψέλης, μία κλειστή θέση στάθμευσης κοστίζει περίπου 17.000-29.000 ευρώ (www.xe.gr). Με δεδομένο ότι η πλειοψηφία των προς πώληση χώρων είναι μεταξύ 11-15 τ.μ. οδηγούμαστε στο συμπέρασμα ότι η τιμή πώλησης του τετραγωνικού μέτρου κυμαίνεται από 1.600 έως 2.500 ευρώ/τ.μ., ποσό που μόλις και αγγίζουν οι ανώτεροι όροφοι των νεόκτιστων οικοδομών

Το ενοίκιο στα κλειστά parking της περιοχής (βλ. Κεφ. 6.8.4) κυμαίνεται μεταξύ 150 και 180 ευρώ το μήνα ανάλογα με το μέγεθος του οχήματος και τη χωρητικότητα του παρκινγκ. Όσο για την ημερήσια μίσθωση μιας θέσης στη περιοχή μελέτης, μπορεί να φτάσει και τα 8 ευρώ (για την πρώτη ώρα) και μετά να αυξάνεται, ανάλογα με τα τιμολόγια της εκάστοτε εταιρείας ενώ τα υπαίθρια παρκινγκ δεν χρεώνουν πάνω από 5 - 6 ευρώ την ώρα.

6.5 Δημογραφικά Στοιχεία

6.5.1 Γενικά

Σύμφωνα με την απογραφή της ΕΣΥΕ του 2001, στη Νομαρχία Αθηνών υπάρχουν 1.000.529 νοικοκυριά τα οποία αριθμούν συνολικά 2.805.262 μέλη. Συνολικά ο Ν. Αττικής αριθμεί 1.351.617 νοικοκυριά (3.894.573 μόνιμους κατοίκους) μέγεθος που αποτελεί το 46% του συνολικού αριθμού νοικοκυριών της ελληνικής επικράτειας, εκ των οποίων το 96% βρίσκεται σε αστικές περιοχές, το 3% σε ημιαστικές και το 1% σε αγροτικές. Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται στην Αθήνα και το φαινόμενο της «εσωτερική μετακίνησης», όπου κάτοικοι των κεντρικών πυκνοκατοικημένων και πυκνοδομημένων περιοχών μετακομίζουν στις προαστιακές και περιφερειακές περιοχών όπου οι συνθήκες διαβίωσης είναι σαφώς

καλύτερες. Ειδικά για το δήμο Αθηναίων ο αριθμός των νοικοκυριών κατά την απογραφή του 2001 ανέρχεται στα 301.566 ενώ ο μόνιμος πληθυσμός είναι 789.166.

Το 28% των νοικοκυριών του Ν. Αττικής αποτελούνται από δύο μέλη (αριθμούν 721.226 μέλη), ενώ το 43% των νοικοκυριών αποτελούνται από 3 και 4 μέλη (879.441 και 1.114.168 μέλη αντίστοιχα). Ένα αξιοσημείωτο ποσοστό της τάξης του 22% είναι τα νοικοκυριά, τα οποία αποτελούνται από 1 μέλος (290.168 μέλη), ενώ μόλις το 7% είναι αυτά που έχουν πάνω από 5 μέλη (541.372 μέλη). Από τα αντίστοιχα στοιχεία ειδικά για τη Νομαρχία Αθηναίων προκύπτει ότι το ποσοστό των μονομελών νοικοκυριών αγγίζει τους 228.702 (24% επί του συνόλου των νοικοκυριών), στα νοικοκυριά με 2 και 3 μέλη αποτελούν το 27% και 22% αντίστοιχα ενώ αυτά με 4 μέλη αγγίζουν το 20%. Νοικοκυριά με περισσότερα από 5 μέλη αριθμούν μόλις 336.286 μέλη (6%).

Τα παραπάνω στοιχεία δείχνουν τη διάσπαση της ελληνικής οικογένειας, η οποία από πολυμελής μετεξελίσσεται σε ολιγομελής, ενώ παράλληλα το αρκετά υψηλό ποσοστό των μονομελών νοικοκυριών αποτελεί ένδειξη της απομόνωσης του σύγχρονου ανθρώπου των πόλεων.

6.5.2 Στη περιοχή μελέτης

Στον πίνακα 6.10 καθώς και στο χάρτη 2 του παραρτήματος IV δίνεται ο πληθυσμός ανά οικοδομικό τετράγωνο για την περιοχή μελέτης μας. Παρατηρείται λοιπόν μεγάλη συγκέντρωση πληθυσμού σχεδόν σε όλα τα οικοδομικά τετράγωνα ,με μέσο όρο 262 άτομα ανά οικοδομικό τετράγωνο. Ο μεγαλύτερος αριθμός ατόμων συναντάται στο οικοδομικό τετράγωνο 7 όπου ζουν 472 άτομα, ενώ μόνο στο ανατολικό τμήμα της περιοχής μας και συγκεκριμένα στα οικοδομικά τετράγωνα 19-23 που ο πληθυσμός κυμαίνεται σε σχετικά χαμηλά επίπεδα από 67-158 άτομα.

Επίσης, Βάση της καταγραφής που πραγματοποιήθηκε στη περιοχή μελέτης, όπως αναφέρεται και στην παράγραφο 6.4.3, εντοπίζονται συνολικά 3.923 κατοικίες και άρα ίσος αριθμός νοικοκυριών. Ένα μεγάλο τμήμα της περιοχή μελέτης χαρακτηρίζεται από ένα υψηλό ποσοστό συγκέντρωσης μεταναστών, καθώς η παραπάνω πληθυσμιακή ομάδα τείνει γενικά να εγκαθίσταται σε περιοχές κεντρικές, με σχετικά χαμηλά ενοίκια, από τις οποίες είναι εύκολο με μέσα μαζικής μεταφοράς να μεταβούν στους χώρους εργασίας τους. Έτσι λοιπόν Η Κυψέλη συγκεντρώνει ένα από τα μεγαλύτερα ποσοστά μεταναστευτικού πληθυσμού (21% περίπου του συνολικού πληθυσμού της το 2001 σύμφωνα με την απογραφή της Ε.Σ.Υ.Ε του 2001)

Πίνακας 6.12. Πληθυσμός ανά Οικοδομικό Τετράγωνο (Ο.Τ.) [Min: ελάχιστη τιμή, Max: μέγιστη τιμή, Μ.Ο.: μέσος όρος].

Ο.Τ	Πληθυσμός
1	422
2	300
3	172
4	321
5	273
6	420
7	472
8	86
9	278
10	234
11	416
12	390
13	404
14	455
15	248
16	274
17	265
18	201
19	116
20	115
21	112
22	94
23	158
24	67
Σύνολο	6293
min	67
max	472
Μ.Ο	262

Χάρτης 6 : Κυρίαρχη Χρήση Οικοδομικών Τετραγώνων



6.6 Χρήσεις γης

Η Κυψέλη είναι μια περιοχή με κυρίαρχη χρήση γης την κατοικία. Από την καταγραφή των χρήσεων γης που πραγματοποιήθηκε προέκυψαν οι χάρτες που θα δώσουν μια εικόνα για τις χρήσεις γης ανά οικοδομικό τετράγωνο και κτίριο, της περιοχής μελέτης. Στις παραγράφους που ακολουθούν αναλύονται οι κυριότερες χρήσεις που συναντώνται. Συγκεκριμένα στο παράρτημα θα παρουσιάζεται η κατηγοριοποίηση της περιοχής ανά κυρίαρχη χρήση οικοδομικού τετραγώνου. Επίσης, δίνεται και το σύνολο των χρήσεων γης ξεχωριστά για το υπόγειο/ημιυπόγειο, το ισόγειο και τους ορόφους στους Χάρτες 8, 9 και 10 του Παρατήματος IV. Από τους χάρτες 7 και 8 συμπεραίνουμε αυτό που αναφέρθηκε και παραπάνω, ότι δηλαδή η κυρίαρχη χρήση γης ανά οικοδομικό τετράγωνο, ανά όροφο και ανά ισόγειο κτιρίων για την περιοχή μελέτης μας είναι η κατοικία.

A) Εμπόριο, Προσωπικές Επιχειρήσεις και Υπηρεσίες

Στην περιοχή μελέτης και κυρίως στο τμήμα της περιοχής της Νέας Κυψέλης, εντοπίζονται συνολικά 97 καταστήματα λιανικού εμπορίου που συναντάμε σε περιπτώσεις κτιρίων που συνήθως στεγάζουν εμπορικές δραστηριότητες στο ισόγειο και κατοικίες στους ορόφους. Εμπορικότεροι δρόμοι της περιοχής μπορούν να χαρακτηριστούν οι οδοί Κυψέλης και Κερκύρας. Ενώ αξίζει να αναφερθεί ότι στην περιοχή υπάρχουν 1 μεγάλο σούπερ μάρκετ και ένα μεγάλο πολυκατάστημα γνωστής αλυσίδας τα οποία αποτελούν πόλους έλξης μεγαλύτερης ομάδας πληθυσμών οι οποίοι διαμένουν εκτός της περιοχής μελέτης και ίσως ιδιαίτερα μακριά από αυτή και βρίσκονται στις οδούς Δοϊράνης 46 Κερκύρας 36-38 αντίστοιχα. Αξιοσημείωτο είναι ότι στην περιοχή συναντάται ένας ικανοποιητικός αριθμός υπογείων/ημιυπογείων και ισόγειων χώρων που λειτουργούσαν σαν καταστήματα λιανικού εμπορίου και σήμερα παραμένουν κλειστοί και αχρησιμοποίητοι

Όσον αφορά τους χώρους που στεγάζουν προσωπικές επιχειρήσεις στην κατηγορία των οποίων συμπεριλαμβάνονται επιχειρήσεις όπως τα κουρεία, τα καθαριστήρια, τα γραφεία τελετών καθώς και παρόμοιες εργασίες, στην περιοχή εντοπίζονται 36 τέτοιου είδους χώροι.

Ακόμα, στην περιοχή μελέτης εντοπίζεται, ένα ταχυδρομείο καθώς και ένα υποκατάστημα τράπεζας. Ενώ αξίζει να αναφερθεί ότι εντοπίζεται ένας σημαντικός αριθμός υπηρεσιών (γιατροί, δικηγόροι, μηχανικοί, φωτοτυπίες, ταξιδιωτικά γραφεία κ.α.). Περίπου 50 χώροι φιλοξενούν τα γραφεία ελεύθερων επαγγελματιών.

B) Ψυχαγωγικές εγκαταστάσεις (Εστιατόρια, Αναψυκτήρια)

Στην κατηγορία αυτή συγκαταλέγονται συγκαταλέγονται τα εστιατόρια, τα αναψυκτήρια καθώς και διάφοροι άλλοι χώροι που καλύπτουν κάποιες ανάγκες, βραδινής

κυρίως ψυχαγωγίας. Στα υπό μελέτη οικοδομικά τετράγωνα υπάρχουν 3 εστιατόρια τα 2 εκ των οποίων βρίσκονται στην πλατεία του Αγίου Γεωργίου και 21 άλλα καφέ ή αναψυκτήρια τοπικού χαρακτήρα που εξυπηρετούν τους κατοίκους της περιοχής.

Γ) Εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις

Στην περιοχή μελέτης εντοπίζονται 2 δημοτικά σχολεία στις οδούς Δοϊράνης 43 και Αιγίνης 63 αντίστοιχα. Εκτός αυτών οι μόνες εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις που συναντάμε είναι 2 φροντιστήρια ξένων γλωσσών καθώς και ένας βρεφονηπιακός σταθμός που βρίσκεται στην οδό Μπερόβου 25.

Δ) Περίθαλψη

Στην κατηγορία αυτή συμπεριλαμβάνονται τα νοσοκομεία, οι κλινικές, τα κέντρα υγείας και τα Κ.Α.Π.Η.Η μόνη τέτοιου είδους εγκατάσταση στην περιοχή μελέτης όπως φαίνεται και στο χάρτη του παραρτήματος αποτελεί η ιδιωτική κλινική (θεραπευτήριο Κυψέλης) 75 κλινών επί της οδού Δροσσοπούλου 22-24.

Πίνακας 6.13. Αριθμός των χώρων εμπορίου και υπηρεσιών καθώς και οι ελεύθεροι για ανάπτυξη δραστηριοτήτων χώροι στη περιοχή μελέτης.

Ο.Τ	ΕΜΠΟΡΙΟ	ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	ΠΡΟΣΩΠΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ
1	7	2	5	0
2	4	4	2	0
3	4	2	4	0
4	0	0	3	0
5	3	3	1	1
6	15	4	2	0
7	9	5	1	0
8	10	6	3	0
9	7	3	1	1
10	7	2	3	0
11	8	5	2	0
12	7	2	1	0
13	6	2	2	0
14	3	1	2	0
15	3	1	0	0
16	0	2	2	0
17	1	2	1	0
18	2	0	0	0
19	0	0	0	2
20	1	2	0	0
21	0	2	1	0
22	0	0	0	0
23	0	0	0	0

6.7 Εγκαταστάσεις κυκλοφορίας και μεταφορών

6.7.1 Το δίκτυο οδών

6.7.1.1 Γενικά

Το οδικό δίκτυο είναι μέρος της συνολικής συγκοινωνιακής υποδομής και ταυτόχρονα το βασικότερο στοιχείο πρόσβασης σε μία περιοχή όπου συμπεριλαμβάνεται ο παρόδιος χώρος και οι οικισμοί. Μεταξύ των κυκλοφοριακών συστημάτων υπάρχουν αλληλεξαρτήσεις μεγαλύτερου ή μικρότερου βαθμού. Συνεπώς θα πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στη σύνδεση του κυκλοφοριακού συστήματος της οδού με τα υπόλοιπα κυκλοφοριακά συστήματα. Ιδιαίτερη επίσης προσοχή πρέπει να δίνεται στην κυκλοφορία με οχήματα ιδιωτικής χρήσης και στην κυκλοφορία μαζικών μέσων μεταφοράς στην οδό. Η προώθηση των διαφόρων ειδών κυκλοφορίας πρέπει να γίνεται με κριτήρια χωροταξικά, οικονομικά, οικολογικά και κοινωνικά (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2001).

Στο πλαίσιο της διαμόρφωσης ενός οδικού δικτύου γίνεται διαχωρισμός μεταξύ κυκλοφοριακών λειτουργιών (σύνδεση και πρόσβαση) και μη-κυκλοφοριακών λειτουργιών (παραμονή και λειτουργίες, που δημιουργούνται επιπλέον της απλής πρόσβασης προς την παρόδια χρήση και γενικά τον περιβάλλοντα χώρο της οδού). Οι κυκλοφοριακές και μη-κυκλοφοριακές λειτουργίες μιας οδού μπορούν να συνυπάρχουν με πολλαπλούς τρόπους.

Σύμφωνα με τις Οδηγίες Μελετών Οδικών έργων του ΥΠΕΧΩΔΕ (2001), όλες οι υπεραστικές και ημιαστικές (περιαστικές) οδοί έχουν ως χαρακτηριστικό τη λειτουργία της **σύνδεσης**. Ο σκοπός του σχεδιασμού τέτοιων οδών είναι κατά κύριο λόγο η μεταφορά ανθρώπων και αγαθών με μικρές έως μηδαμινές απαιτήσεις για πρόσβαση σε παρόδιες χρήσεις γης και μηδαμινές έως μηδενικές απαιτήσεις παραμονής πεζών στον οδικό χώρο. Οι οδοί εντός δομημένων περιοχών χρησιμοποιούνται κυρίως για **πρόσβαση**. Ως πρόσβαση νοείται και η άμεση πρόσβαση προς τις παρόδιες χρήσεις των κατοίκων, των επισκεπτών, των προμηθευτών καθώς επίσης και των οχημάτων μεταφοράς αγαθών ή/και εκτάκτου ανάγκης. Ο λειτουργικός χαρακτήρας της **παραμονής** (ταυτόχρονα και λειτουργία της επικοινωνίας) είναι καταρχήν ένα χαρακτηριστικό γνώρισμα των οδών με παρόδια δόμηση. Προκύπτει από τις δραστηριότητες πέραν της πρόσβασης, που δημιουργούνται από την παρόδια χρήση και δόμηση του οδικού χώρου (χώρος μεταξύ οικοδομικών γραμμών).

Η κατάταξη σε λειτουργικές βαθμίδες των οδών του οδικού δικτύου προσδιορίζει το είδος ή τα είδη της κυκλοφορίας (σύνδεσης, πρόσβασης, παραμονής) που εξυπηρετεί η οδός και παρέχει ένα πρώτο προσδιορισμό της σχέσης των ειδών μεταξύ τους. Οι οδοί ανάλογα με τη θέση τους (εντός ή εκτός σχεδίου πόλης), της δυνατότητας εξυπηρέτησης παρόδιων ιδιοκτησιών και των λειτουργικών τους χαρακτηριστικών (σύνδεση, πρόσβαση, παραμονή) χωρίζονται σε πέντε ομάδες οδών Α έως Ε. Η ομάδα οδών Α περιλαμβάνει

οδούς (οδικά τμήματα) που διατρέχουν περιοχές εκτός σχεδίου (υπεραστικές), οι οποίες εξυπηρετούν κατ' αρχήν και κυρίως στη. σύνδεση. Η ομάδα οδών **B** περιλαμβάνει οδούς (οδικά τμήματα) που διατρέχουν περιοχές εντός σχεδίου (ημιαστικές και αστικές), οι οποίες χαρακτηρίζονται κυρίως από τη λειτουργία της σύνδεσης. Η ομάδα οδών **Γ** περιλαμβάνει οδούς (οδικά τμήματα) που διατρέχουν περιοχές εκτός ή εντός σχεδίου (περιαστικές και αστικές) οι οποίες

Σχήμα 6.3. Κατηγορίες των οδών με ιεράρχηση βάσει της λειτουργικότητας [καθοριστικής λειτουργίας] (Πηγή: ΥΠΕΧΩΔΕ, 2001).

Πίνακας 2-3 : Κατηγορίες οδών με ιεράρχηση βάσει λειτουργικότητας (καθοριστικής λειτουργίας)

Λειτουργικές βαθμίδες		Ομάδες οδών		Καθοριστική Λειτουργία		
		εκτός σχεδίου	εντός σχεδίου (η ομάδα Γ μπορεί να είναι και εκτός σχεδίου*)	με δυνατότητα εξυπηρέτησης παρόδων ιδιοκτησιών		
		με περιορισμούς στην εξυπηρέτηση παρόδων ιδιοκτησιών**		σύνδεση	πρόσβαση	παραμονή
		A	B	Γ	Δ	E
Οδική σύνδεση ευρύτερων περιοχών (π.χ. περιφέρειες χώρας)	I	A I	B I	Π	Δ I	E I
Οδική σύνδεση νομών / επαρχιών	II	A II	B II	Π I	Δ II	E II
Οδική σύνδεση επαρχιών / οικισμών	III	A III	B III	Π II	Δ III	E III
Οδική σύνδεση μικρών οικισμών	IV	A IV	B IV	Π V	Δ IV	E IV
Οδική σύνδεση μικρής σημασίας με οικόπεδα και εκτάσεις	V	A V	-	-	Δ V	E V
Οδική σύνδεση από οικόπεδα ή εκτάσεις μέσω δρομικών και δασικών οδών	VI	A VI	-	-	-	E VI

* νοούνται περιπτώσεις που από την ισχύουσα νομοθεσία επιτρέπεται η δόμηση

** οι οδοί κατηγορίας A I, B I και B II δεν παρέχουν άμεση εξυπηρέτηση στις παρόδιες ιδιοκτησίες

Υπόμνημα :

- συνήθως μη απαντώμενος συνδυασμός

προβληματικός συνδυασμός

ιδιαίτερα προβληματικός συνδυασμός

μη εφικτός συνδυασμός

κατά κύριο λόγο εξυπηρετούν τους σκοπούς τόσο της σύνδεσης όσο και δευτερευόντως της πρόσβασης και της παραμονής. Η ομάδα οδών **Δ** περιλαμβάνει οδούς (οδικά τμήματα) σε περιοχές εντός σχεδίου (αστικές), στις οποίες κατά προτεραιότητα εξυπηρετούνται σκοποί άμεσης πρόσβασης (προσπέλασης) σε ιδιοκτησίες. Η ομάδα οδών **E** περιλαμβάνει οδούς (οδικά τμήματα) σε περιοχές εντός σχεδίου (αστικές), οι οποίες εξυπηρετούν πρωταρχικά

την παραμονή. Ταυτόχρονα σε αυτές τις οδούς, εμφανίζεται σε κάποιο βαθμό και η λειτουργία της πρόσβασης. (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2001)

Ωστόσο εκτός από τη διάκριση των οδών σε ομάδες Α έως Ε, απαραίτητος είναι ο προσδιορισμός και της λειτουργικής βαθμίδας σύνδεσης I-VI μιας οδού. Οι κατηγορίες των οδών με ιεράρχηση βάση της λειτουργικότητας τους δίδεται στο Σχήμα 6.3 ενώ στο Σχήμα 6.4 αναγράφονται τα λειτουργικά χαρακτηριστικά και οι παράμετροι μελέτης των οδών.

Σχήμα 6.4. Τα λειτουργικά χαρακτηριστικά και οι παράμετροι μελέτης των οδών (Πηγή: ΥΠΕΧΩΔΕ, 2001).

ΥΠΕΧΩΔΕ
ΓΓΔΕ/ΔΜΕΟ

Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων
Λειτουργική Κατάταξη Οδικού Δικτύου (ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ)

Πίνακας 2-4 : Λειτουργικά χαρακτηριστικά και παράμετροι μελέτης οδών

Λειτουργικά χαρακτηριστικά οδών		Παράμετροι μελέτης και λειτουργίας οδών				
Ομάδα οδών	Κατηγορία οδού Χαρακτηρισμός οδού	Είδος οχημάτων	Επιτρεπόμενη ταχύτητα V _{max} [km/h]	Χαρακτηριστικά επιφανειακής κυκλοφορίας	Κόμβοι	Ταχύτητα Μελέτης V _m [km/h]
1	2	3	4	5	6	7
A	A I Αυτοκινητόδρομος	μτχ.	≤ 120	διαχωρισμένη	ανισοπ.	(130) 120 110 100
	Οδός ταχείας κυκλοφορίας	μτχ.	≤ 90 (100)	διαχωρισμένη / ενιαία	(ανισοπ.) ισοπ.	(100) 90 (80)
	A II Οδός μεταξύ νομών/επαρχιών	μτχ. (μτχ.) γεν.	≤ 110 ≤ 90	διαχωρισμένη ενιαία	ανισοπ. (ισοπ.) ισοπ.	(120) 110 100 90 (80) (100) 90 80 (70)
	A III Οδός μεταξύ επαρχιών/πολεοδομιών	μτχ.	γεν. ≤ 90 ≤ 80	διαχωρισμένη ενιαία	(ανισοπ.) ισοπ. ισοπ.	90 80 70 (80) 80 70 (80)
	A IV Οδός μεταξύ μικρών οικισμών	γεν.	≤ 80	ενιαία	ισοπ.	(90) 80 70 60 (50)
	A V Δευτερεύουσα οδός	γεν.	≤ 60 (70)	ενιαία	ισοπ.	(70) 60 50 40 καμιά*
A VI Τριτερεύουσα οδός	γεν.	≤ 50	ενιαία	ισοπ.	50 40 καμιά*	
B	B I Αστική αυτοκινητόδρομος	μτχ.	≤ 100	διαχωρισμένη	ανισοπ.	100 90 80 70
	B II Αστική οδός ταχείας κυκλοφορίας	μτχ.	≤ 90	διαχωρισμένη ενιαία	ανισοπ. (ισοπ.)	(100) 90 80 70 (80) 90 80 70 60
	B III Αστική αρτηρία	μτχ. γεν.	≤ 70 ≤ 70	διαχωρισμένη ενιαία	ισοπ. ισοπ.	(80) 70 60 (50) 70 60 (50)
	B IV Κύρια συλλεκτήρια οδός	γεν.	≤ 60	ενιαία	ισοπ.	60 50
Γ	Γ III Αστική αρτηρία	γεν.	90 (≤ 70) 80 (≤ 60)	διαχωρισμένη ενιαία	ισοπ. ισοπ.	(70) (80) 50 (40) (80) 50 (40)
	Γ IV Κύρια συλλεκτήρια οδός	γεν.	≤ 50 (≤ 60)	ενιαία	ισοπ.	(80) 50 (40)
Δ	Δ IV Συλλεκτήρια οδός (αστικές)	γεν.	≤ 50	ενιαία	ισοπ.	καμιά*
	Δ V Τοπική οδός	γεν.	≤ 50	ενιαία	ισοπ.	καμιά*
Ε	Ε V Τοπική οδός	γεν.	≤ 30 ταχύτητα βηματισμού	ενιαία	ισοπ.	καμιά*
	Ε VI Τοπική οδός κατοικιών	γεν.	ταχύτητα βηματισμού	ενιαία	ισοπ.	καμιά*

μτχ. = οχήματα με μέγιστη αναπτυσσόμενη ταχύτητα >60km/h
γεν. = οχήματα παντός είδους (. . .) = εξαιρεση

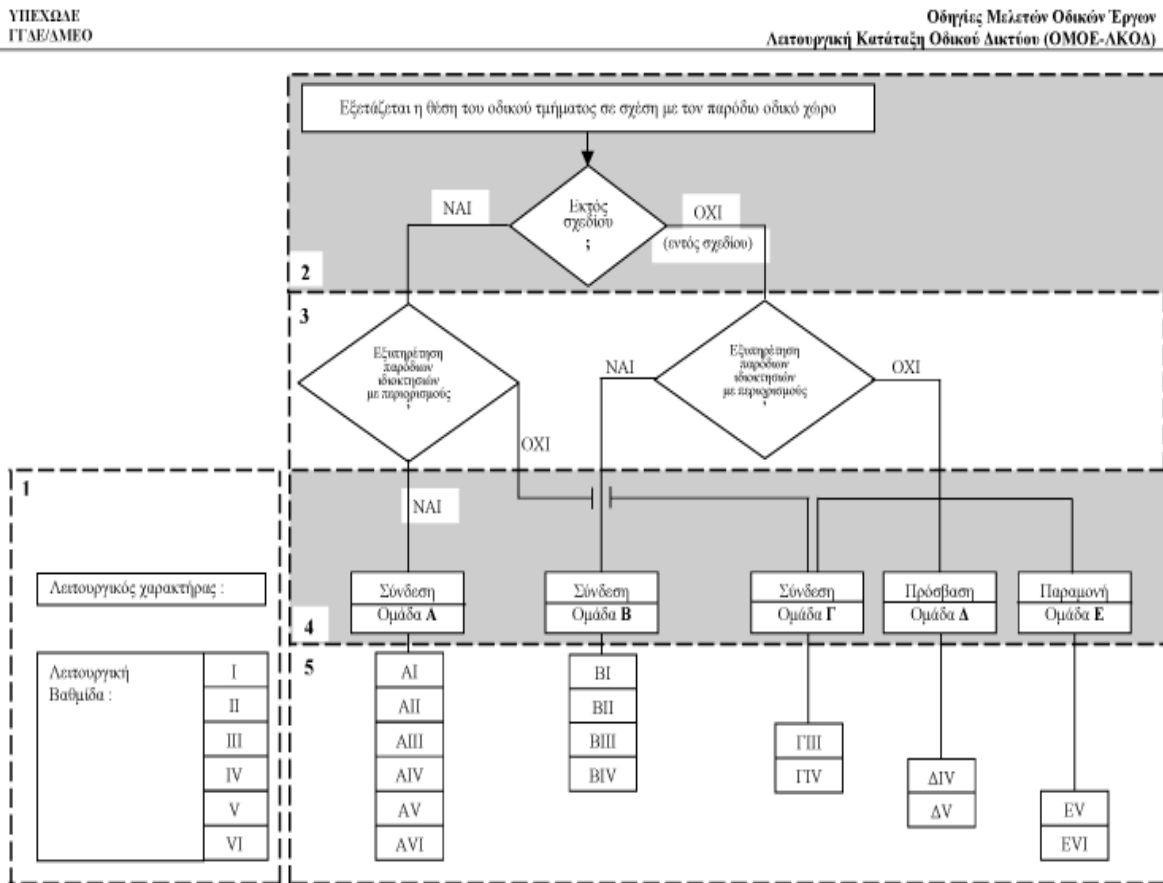
* δεν απαιτείται καθορισμός ταχύτητας μελέτης V_m
** νοούνται περιπτώσεις που από την ισχύουσα νομοθεσία επιτρέπεται η δόμηση

6.7.1.2 Περιγραφή και προσδιορισμός ομάδας και κατηγορίας οδών

Η κατάταξη του οδικού δικτύου στη παρούσα εργασία γίνεται με βάση τον σκοπό λειτουργίας της οδού σύμφωνα με τα όσα αναφέρθηκαν παραπάνω και όχι με βάση τον ισχύοντα διοικητικό χαρακτήρα/κατάταξη. Προκειμένου να γίνει ο χαρακτηρισμός των οδών στη περιοχή μελέτης χρησιμοποιήθηκε το διάγραμμα ροής του Σχήματος 6.5. Προκειμένου να παρθούν αποφάσεις για την πορεία που θα ακολουθηθεί στο παραπάνω διάγραμμα

χρησιμοποιήθηκαν οι γενικότερες γνώσεις και στην επιτόπια εξέταση των συνθηκών κίνησης των τροχοφόρων στην περιοχή μελέτης.

Σχήμα 6.5. Μεθοδολογία προσδιορισμού της κατηγορίας μιας οδού (Πηγή: ΥΤΙΕΧΩΔΕ, 2001).



Δεδομένου λοιπόν ότι η περιοχή είναι εντός σχεδίου πόλεως και όπως διαπιστώσαμε δεν υπάρχουν περιορισμοί στη εξυπηρέτηση παρόδιων ιδιοκτησιών καταλήγουμε βάση του Σχήματος 6.5 στο συμπέρασμα ότι οι υπάρχοντες οδοί είναι δυνατό να εξυπηρετούν τις ανάγκες τόσο για σύνδεση όσο και πρόσβαση και παραμονή και μπορούν να ανήκουν μόνο στις ομάδες Δ και Ε. Τα χαρακτηριστικά των οδικών τμημάτων που εντοπίζονται στη περιοχή μελέτης παρατίθενται στον Πίνακα 6.14. Στον ίδιο πίνακα βάση των Σχημάτων 6.3 και 6.4 οι παραπάνω οδοί κατατάσσονται στις αντίστοιχες κατηγορίες.

Πίνακας 6.14. Χαρακτηριστικά των οδικών τμημάτων που εντοπίζονται στη περιοχή μελέτης.

Οδός	Επιφάνεια κυκλοφορίας	Λωρίδες κυκλοφορίας	Μονή / Διπλή κατεύθυνση	Κατηγορία	Περιγραφή κατηγορίας
Κερκύρας	ενιαία	2	Μονόδρομος	Δ IV	Συλλεκτήρια οδός
Κυψέλης	ενιαία	2	Μονόδρομος	Δ IV	Συλλεκτήρια οδός
Καυκάσου	ενιαία	1	Μονόδρομος	Δ IV	Συλλεκτήρια οδός
Δροσσοπούλου	ενιαία	1	Μονόδρομος	Δ IV	Συλλεκτήρια οδός
Οστρόβου	ενιαία	2	Διπλής Κατεύθυνσης	Δ V	Τοπική οδός
Παιάνων	ενιαία	2	Διπλής Κατεύθυνσης	Δ V	Τοπική οδός
Μετανείρας	ενιαία	2	Διπλής Κατεύθυνσης	Δ V	Τοπική οδός
Σπετσών	ενιαία	1	Μονόδρομος	Δ V	Τοπική οδός
Αιγίνης	ενιαία	1	Μονόδρομος	Δ V	Τοπική οδός
Γιαννιτών	ενιαία	1	Μονόδρομος	Δ V	Τοπική οδός
Κρέσνας	ενιαία	1	Μονόδρομος	Δ V	Τοπική οδός
Δοϊράνης	ενιαία	1	Μονόδρομος	Δ V	Τοπική οδός
Λαχανά	ενιαία	1	Μονόδρομος	Δ V	Τοπική οδός
Κεφαλληνίας	ενιαία	1	Μονόδρομος	Δ V	Τοπική οδός
Ιθάκης	εννιαία	1	Μονόδρομος	Δ V	Τοπική οδός
Επτανήσου	ενιαία	1	Μονόδρομος	Δ V	Τοπική οδός
Άνδρου	ενιαία	1	Μονόδρομος	Δ V	Τοπική οδός
Τήνου	ενιαία	1	Μονόδρομος	Δ V	Τοπική οδός
Μαυρομάτη	ενιαία	1	Μονόδρομος	Δ V	Τοπική οδός
Κασταλίας	ενιαία	1	Μονόδρομος	Δ V	Τοπική οδός
Παξών	ενιαία	1	Μονόδρομος	Δ V	Τοπική οδός
Ζακύνθου	ενιαία	1	Μονόδρομος	Δ V	Τοπική οδός
Σκύρου	ενιαία	1	Μονόδρομος	Δ V	Τοπική οδός
Σκοπέλου	ενιαία	1	Μονόδρομος	Δ V	Τοπική οδός
Μπερόβου	ενιαία	1	Μονόδρομος	Δ V	Τοπική οδός
Δωδεκανήσου	ενιαία	1	Μονόδρομος	Ε V	Τοπική οδός
Παρασκευά	ενιαία	1	Μονόδρομος	Ε VI	Τοπική οδός κατοίκων
Φλωρή	ενιαία	1	Μονόδρομος	Ε VI	Τοπική οδός κατοίκων
Βασίλα	ενιαία	1	Μονόδρομος	Ε VI	Τοπική οδός κατοίκων

Ωστόσο πρέπει να τονιστεί ότι όλες οι παραπάνω εργασίες είναι καθαρά ενδεικτικές και βασίζονται στην επιτόπια εξέταση των συνθηκών κίνησης. Για τον πλήρη και ορθότερο χαρακτηρισμό των οδών χρειάζεται πιο εμπειριστατωμένη μελέτη της ευρύτερης περιοχής που όμως δεν εμπίπτει στους στόχους της παρούσας εργασίας.

6.7.2 Μέσα μαζικής μεταφοράς στη περιοχή μελέτης

Η περιοχή μελέτης με εξαίρεση τους κατοίκους των οικοδομικών τετράγωνων που ζουν πλησίον της Λ.Πατησίων και έχουν πληθώρα επιλογών όσον αφορά την επιλογή μέσου μαζικής μεταφοράς για την μετακίνησή τους, δεν είναι εύκολα προσβάσιμη από τα μέσα μαζικής μεταφοράς καθώς τα 3 τρόλεϊ και τα 3 λεωφορεία που εξυπηρετούν τους κατοίκους της κυψέλης δεν καλύπτουν επαρκώς την περιοχή μελέτης. Επίσης το πρόβλημα μετακίνησης των κατοίκων εντείνεται όπως και η αύξηση χρήσης του Ι.Χ, αν ληφθεί υπ' όψιν ότι δεν υπάρχει σταθμός μετρό κοντά και ότι ο κοντινότερος σταθμός του Η.Σ.Α.Π είναι αυτός της Βικτόρια.

Πίνακας 6.15. Κατάλογος των γραμμών μέσων μαζικής μεταφοράς στη περιοχή μελέτης.

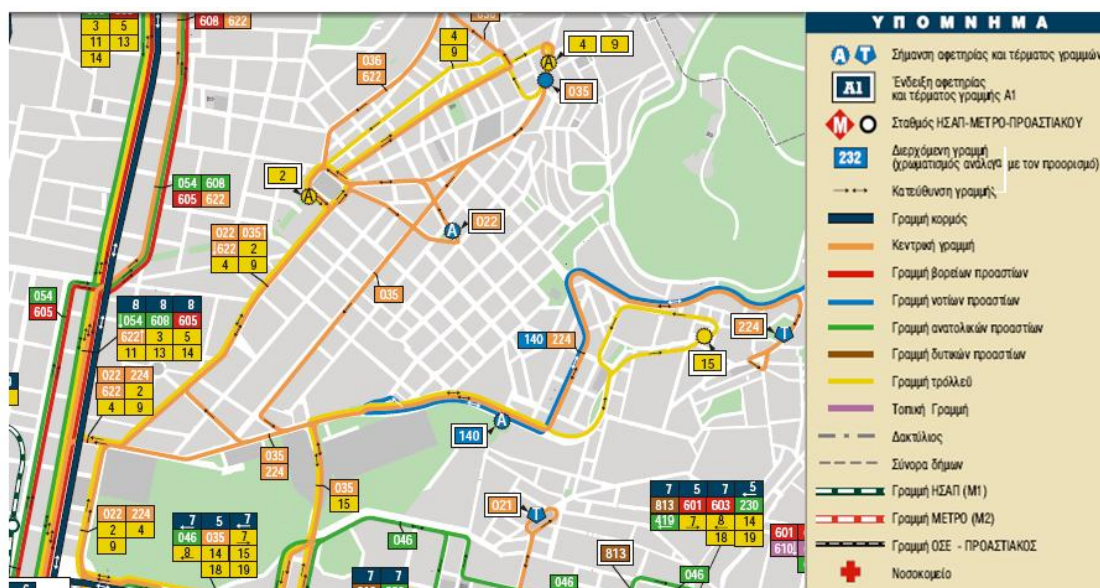
ΓΡΑΜΜΗ	ΟΔΟΣ	ΔΙΑΔΡΟΜΗ
2	Κυψέλης	Πλατεία Κυψέλης - Παγκράτι-Καισαριανή
4	Κυψέλης	Άνω Κυψέλη - Άγιος Αρτέμιος - σταθμός μετρό Άγιος Ιωάννης
9	Κυψέλης	Άνω Κυψέλη Ζάππειο (κυκλική)
022	Κυψέλης	Νέα Κυψέλη- Μαράσλειος
035	Κυψέλης	Άνω Κυψέλη- Πετράλωνα- Τάυρος
622	Κυψέλης	Γουδή- Άνω Γαλάτσι

Στο Σχήμα 6.6 δίδεται απόσπασμα χάρτη αστικών συγκοινωνιών του Ο.Α.Σ.Α. που εμπεριέχει και την περιοχή μελέτης. Επιπλέον στον Πίνακα 6.15 δίδεται λίστα των γραμμών που κάνουν στάση στη περιοχή καθώς και τα δρομολόγια που εκτελούνται .

Σχήμα 6.6. Απόσπασμα χάρτη αστικών συγκοινωνιών του Ο.Α.Σ.Α. που περιλαμβάνει την περιοχή μελέτης

(Πηγή:

www.oasa.gr).



6.8 Στάθμευση αυτοκινήτων

6.8.1 Εργασίες πεδίου

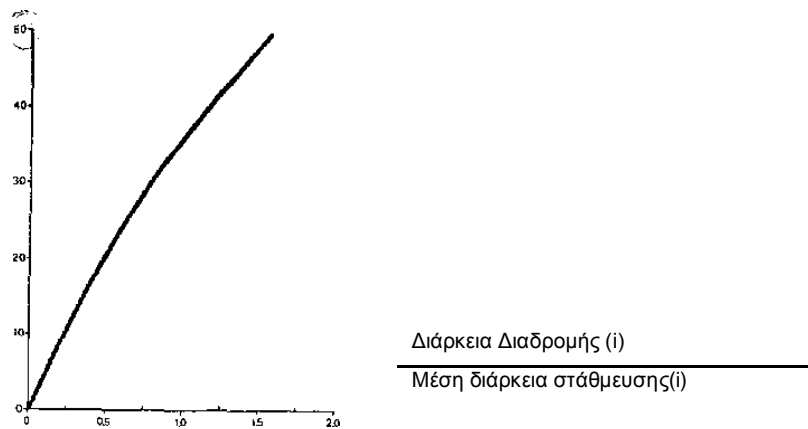
Έχοντας ως στόχο την μελέτη των συνθηκών στάθμευσης στην περιοχή μελέτης, στα πλαίσια της παρούσας διπλωματικής εργασίας πραγματοποιήθηκε καταγραφή των χώρων στάθμευσης, των αυτοκινήτων, παρά την οδό αλλά και σε ιδιωτικά parking και πιλοτές. Η μέθοδος που χρησιμοποιήθηκε ήταν η καταγραφή πινακίδων κυκλοφορίας. Επίσης πραγματοποιήθηκε καταγραφή του πλήθους των μηχανών που σταθμεύουν παρά την οδό και πάνω στα πεζοδρόμια.

6.8.1.1 Καταγραφή Πινακίδων Κυκλοφορίας

Ο κύριος σκοπός των ερευνών καταγραφής πινακίδων κυκλοφορίας είναι ο καθορισμός της διάρκειας στάθμευσης των οχημάτων και του δείκτη εναλλαγής στάθμευσης. Με μια τέτοια καταγραφή, όμως, είναι δυνατό να συγκεντρωθούν και άλλες πληροφορίες όπως π.χ. η συσσώρευση των οχημάτων και η παράνομη στάθμευση πέρα από τη μέγιστη επιτρεπόμενη χρονική διάρκεια, όπως καθορίζεται από τις πινακίδες ή από τα παρκόμετρα.

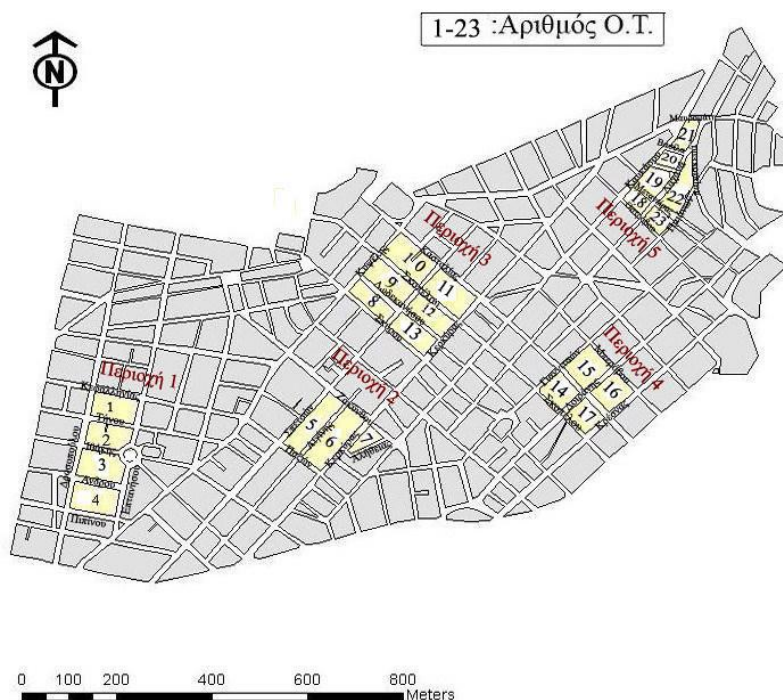
Η καταγραφή πινακίδων κυκλοφορίας για τη στάθμευση στην οδό πραγματοποιήθηκε από ένα έως τρεις απογραφείς που κάλυψαν, μετακινούμενοι πεζοί, ένα ορισμένο αριθμό όψεων οικοδομικών τετραγώνων. Επειδή δεν ήταν δυνατό να καλυφθεί ολόκληρη η περιοχή της Κυψέλης, επιλέχτηκαν πέντε (5) περιοχές που έχουν τα αντιπροσωπευτικά χαρακτηριστικά της ευρύτερης περιοχής, ενώ συγχρόνως καλύπτουν δειγματοληπτικά το σύνολο της ευρύτερης περιοχής μελέτης και αποτέλεσαν την περιοχή μελέτης μας, όπως αναφέραμε στην παράγραφο 6.2. Στη περίπτωση της στάθμευσης στην οδό, οι όψεις των οικοδομικών τετραγώνων που επρόκειτο να καλυφθούν χωρίστηκαν σε κατάλληλες ομάδες, κάθε μία από τις οποίες μπορεί να καλυφθεί με μια διαδρομή ορισμένης διάρκειας. Η διάρκεια αυτή ήταν μια (1) ώρα. Ωριαίες διαδρομές χρησιμοποιούνται συνήθως σε περιοχές, όπου δεν υπάρχουν περιορισμοί στη χρονική διάρκεια της στάθμευσης και η εναλλαγή στάθμευσης είναι μικρή. Ο αριθμός των οχημάτων που δεν καταγράφηκαν σε κάθε ωριαία διαδρομή, γιατί στάθμευσαν μεταξύ δύο διαδοχικών διαβάσεων των απογραφέων, υπολογίστηκε με το διάγραμμα του Σχήματος 6.7, με βάση τη μέση διάρκεια στάθμευσης. Το διάγραμμα βασίζεται στην εκθετική κατανομή της διάρκειας στάθμευσης.

Σχήμα 6.7: Σταθμεύσεις που δεν καταγράφονται σε μια περιοδική καταγραφή πνακίδων κυκλοφορίας.



Η μελέτη πραγματοποιήθηκε από τις 19 έως τις 26 Μαΐου 2008. Σε επιλεγμένες μέρες, από τις 08:00π.μ. μέχρι τις 10:00μ.μ. και ανά μια (1) ώρα καταγράφηκε το σύνολο των σταθμευμένων οχημάτων σε κάθε μια από τις πέντε υποπεριοχές της περιοχής μελέτης μας (βλ. Σχήμα 6.8). Συγκεκριμένα, καταγράφηκαν τα τρία (3) τελευταία νούμερα του αριθμού κυκλοφορίας όλων των οχημάτων, που είναι σταθμευμένα επί των οδών, με τη σειρά που εμφανίζονται ακολουθώντας δεξιόστροφη πορεία. Παρατηρήσεις πραγματοποιήθηκαν για πέντε (5) εργάσιμες μέρες (Δευτέρα, Τρίτη, Τετάρτη, Πέμπτη, Δευτέρα). Αξίζει να αναφέρουμε, ότι προηγήθηκαν δύο (2) δοκιμαστικές διαδρομές σε χρονικό διάστημα 14 ημερών και συγκεκριμένα ανά 7 ημέρες προκειμένου να καταγραφούν τα μακροχρόνια σταθμευμένα οχήματα.

Σχήμα 6.8: Υποπεριοχές μελέτης



Η μελέτη κάθε περιοχής πραγματοποιήθηκε σε διαφορετική ημέρα της εβδομάδας και για το ίδιο χρονικό διάστημα για όλες τις υποπεριοχές μελέτης. Ωστόσο, το γεγονός ότι η έρευνα έγινε σε ημέρες καθημερινές, όχι αργίες ή τις μέρες της εβδομάδας που λειτουργεί λαϊκή αγορά στην περιοχή, όχι Παρασκευή (ημέρα που παρατηρείται μεγαλύτερη κινητικότητα οχημάτων), όχι Σάββατο και Κυριακή (ημέρες που παρατηρείται μειωμένος αριθμός μετακινήσεων από και προς την εργασία- (Φραντζεσκάκης 2002), μας επιτρέπει λάβουμε ως παραδοχή ότι τα αποτελέσματα κάθε ημέρας ανά περιοχή συντίθενται και χρησιμοποιούνται ως ενιαία βάση αποτελεσμάτων για μία ενιαία περιοχή που προκύπτει από τη συνένωση όλων των επιμέρους περιοχών μελέτης. Σημειώνεται ότι η πρακτική αυτή έχει ακολουθηθεί και σε προηγούμενες έρευνες σε άλλες περιοχές της Αθήνας με αντίστοιχα χαρακτηριστικά (Γκύζη) και δικαιολογείται και από την πραγματική αδυναμία καταγραφής δεδομένων ταυτόχρονα σε περισσότερες περιοχές τις ίδιες ημέρες και ώρες της εβδομάδας, εργασία που προϋποθέτει τη συμμετοχή περισσότερων από δέκα(10) απογραφένων. Από τις παραπάνω εργασίες προέκυψαν τα χαρακτηριστικά της στάθμευσης όπως περιγράφονται στην παράγραφο 5.8 και αφορούν: i) τη **συσσώρευση**, δηλαδή τον συνολικό αριθμό οχημάτων που σταθμεύουν στη περιοχή μελέτης σε μια δεδομένη στιγμή, ii) το ποσοστό των κατειλημμένων επί του συνόλου θέσεων (**κατάληψη**), iii) τον αριθμό των οχημάτων που στάθμευσαν κατά τη διάρκεια μιας δεδομένης χρονικής περιόδου (**όγκος**) και iv) το ρυθμό χρησιμοποίησης των θέσεων στάθμευσης (**εναλλαγή**). Το σύνολο των αποτελεσμάτων για την περιοχή παρατίθεται και σχολιάζεται στις παραγράφους 6.8.2 έως 6.8.8 που ακολουθούν.

6.8.2 Στάθμευση εντός πιλοτών και parking πολυκατοικιών

Δεδομένου ότι μόλις το 9,1% των συνολικών κτιρίων στη περιοχή μελέτης διαθέτουν πιλοτή και κατά συνέπεια, αναμένεται να είναι μικρός και ο συνολικός αριθμός των αυτοκινήτων που σταθμεύουν σε αυτές. Όντως, βάσει των καταγραφών μας συνολικά σε πιλοτές εντοπίστηκαν σταθμευμένα μόλις 73 Ι.Χ. αυτοκίνητα. Ωστόσο, στο 45% των κτιρίων που διαθέτουν πιλοτή υπάρχουν και υπόγειοι χώροι (βλ. χάρτη 11 παράρτημα IV) στάθμευσης που μπορούν να φιλοξενήσουν περίπου 162 αυτοκίνητα.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, όπως προκύπτει από τις χρήσεις γης του υπογείου και ημιυπόγειου, παρόλο που το 48,2% των κτιρίων έχει υπόγειο, χώροι στάθμευσης εντοπίζονται μόλις σε 14 από τα 349 κτίρια (4%). Άλλωστε, οι υπόγειοι/ ημιυπόγειοι χώροι ως επί το πλείστον αποτελούν κατοικίες, ενώ το υπόλοιπο ποσοστό μοιράζεται κυρίως μεταξύ λιανικού εμπορίου, υπηρεσιών και προσωπικών εργασιών. Προκειμένου να γίνει μια στοιχειώδης

Πίνακας 6.16. Αριθμός εσωτερικών χώρων και θέσεων στάθμευσης ανά υποπεριοχή μελέτης.

	Αριθμός πιλοτών	Αριθμός θέσεων στάθμευσης πιλοτών	Αριθμός πιλοτών και υπογείων παρκινγκ	Αριθμός θέσεων στάθμευσης πιλοτών και υπογείων παρκινγκ	Αριθμός ισόγειων στεγασμένων παρκινγκ	Αριθμός θέσεων στάθμευσης ισόγειων στεγασμένων παρκινγκ	Αριθμός υπογείων στεγ/νων παρκινγκ	Αριθμός θέσεων στάθμευσης υπογείων στεγασμένων παρκινγκ
Περιοχή 1	0	0	2	17	1	4	0	0
Περιοχή 2	1	2	2	24	4	7	1	6
Περιοχή 3	0	0	3	99	4	7	0	0
Περιοχή 4	5	26	2	22	7	12	4	17
Περιοχή 5	15	45	0	0	6	17	0	0
ΣΥΝΟΛΟ	21	73	9	162	22	47	5	23

καταγραφή των θέσεων στάθμευσης στο υπόγειο των κτιρίων των οποίων δεν κατέστη δυνατό να μάθουμε την χωρητικότητα τους ακολουθήθηκαν οι ακόλουθες συμβάσεις:

- Θεωρήθηκε ότι υπάρχει τουλάχιστον Ι υπόγειο επίπεδο στάθμευσης.
- Στα κτίρια με πιλοτή θεωρήθηκε ότι τα αυτοκίνητα στο υπόγειο είναι τουλάχιστον δύο παραπάνω από αυτά που καταμετρήθηκαν στη πιλοτή.
- Στα κτίρια χωρίς πιλοτή ο αριθμός των σταθμευμένων ΙΧ αυτοκινήτων προέκυψε από το εκτιμώμενο εμβαδόν του ακινήτου θεωρώντας ότι κάθε 1.Χ χρειάζεται για να σταθμεύσει διαθέσιμο χώρο τουλάχιστον 13m~ (2,5m x 5m).

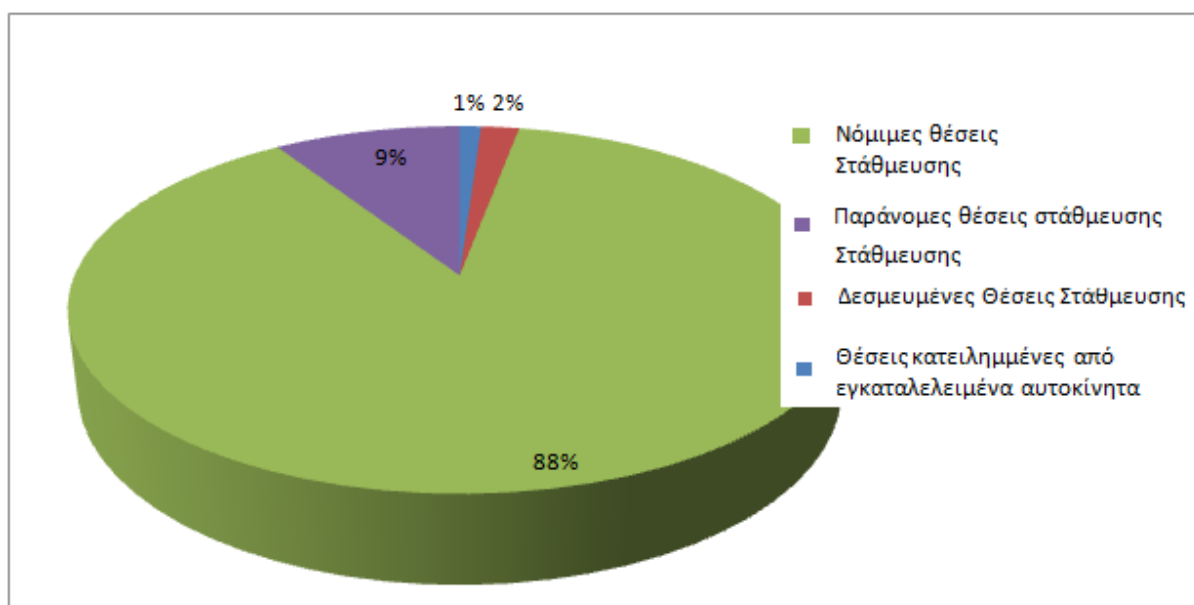
Βάση των παραπάνω συμβάσεων στους υπόγειους χώρους στάθμευσης των πολυκατοικιών στη περιοχή μελέτης είναι δυνατό να σταθμεύσουν τουλάχιστον 23 αυτοκίνητα. Επιπλέον, υπάρχει ένας περιορισμένος αριθμός κτιρίων που διαθέτουν ισόγεια στεγασμένα παρκινγκ, που συνήθως προορίζονται για 1 ή 2 αυτοκίνητα και εκτιμάται ότι μπορούν να σταθμεύσουν περίπου 60 αυτοκίνητα.

Αξιοσημείωτο είναι ότι στην υποπεριοχή μελέτης 1, μόλις 3 πολυκατοικίες διαθέτουν χώρους στάθμευσης, που μπορούν να φιλοξενήσουν περίπου 21 αυτοκίνητα, ενώ αντιθέτως ο μεγαλύτερος αριθμός θέσεων στάθμευσης σε κτίρια (περίπου 106) εντοπίζεται στην υποπεριοχή μελέτης 3 (βλ. πίνακας 6.16)

Συμπερασματικά, μπορούμε να αναφέρουμε ότι συνολικά στα parking των κτιρίων της περιοχής μελέτης εκτιμάται ότι μπορούν να βρεθούν τουλάχιστον 300 με 310 αυτοκίνητα. Ωστόσο, θα πρέπει να τονιστεί ότι δεν λήφθηκαν υπ' όψιν τα υπό κατασκευή κτίρια που αναμένεται να διαθέτουν χώρους στάθμευσης .

6.8.3 Στάθμευση επί της οδού

Η περιοχή μελέτης μας περιλαμβάνει τα οικοδομικά τετράγωνα 1-23, όπως φαίνεται στο σχήμα 6.9 και είναι δυνατό να βρεθούν κατά το μέγιστο σταθμευμένα 1190 αυτοκίνητα. Από τις θέσεις όμως αυτές οι 1077 (88%) απέχουν περισσότερο από 2,5μ από την εκάστοτε διασταύρωση και ταυτόχρονα δεν εμποδίζουν την είσοδο σε κάποιο άλλο χώρο στάθμευσης (π.χ. πιλοτή ή parking πολυκατοικίας). Από τις υπόλοιπες θέσεις, το 9% (113 οχήματα) εντοπίζεται εκτός πιλοτών ή parking πολυκατοικιών εμποδίζοντας την κίνηση άλλων αυτοκινήτων (στην πλειοψηφία τους είναι προσωρινά σταθμευμένα αυτοκίνητα με alarm) ή απέχουν πολύ λιγότερο από 2,5μ. από τη διασταύρωση και πολλές φορές βρίσκονται ακριβώς στη γωνία μεταξύ δύο οδών, ενώ παράλληλα συναντάμε και παρκαρισμένα αυτοκίνητα μπροστά από κάδους απορριμμάτων(βλ. πίνακα 6.17). Αξίζει να σημειωθεί, ότι στην περιοχή 23 θέσεις βρέθηκαν κατειλημμένες από εγκαταλελειμμένα οχήματα(δεν έφεραν τέλος κυκλοφορίας), ενώ 13 θέσεις είναι δεσμευμένες, εκ των οποίων οι 8 για τα οχήματα των δυο ιδιωτικών κλινικών που λειτουργούν στις οδούς Κεφαλληνίας και Δροσσοπούλου αντίστοιχα και 5 θέσεις για ιδιοκτήτες αυτοκινήτων με προβλήματα αναπηρίας (βλ. Σχήμα 6.9). Ένα στοιχείο που αξίζει να αναφερθεί είναι ότι το σύνολο διαφορετικών αυτοκινήτων που στάθμευσαν νόμιμα στην περιοχή φτάνει τα 2245 οχήματα, ενώ αντίστοιχα ο αριθμός των παράνομα σταθμευόντων στα 330. (Πίνακας 6.17).



Σχήμα 6.9. Κατανομή των διαθέσιμων θέσεων στάθμευσης για τα αυτοκίνητα της περιοχής.

Μία ακόμα παράμετρος που πρέπει να αναφερθεί είναι ότι ένα σημαντικό ποσοστό όλων των σταθμευμένων μηχανών (40%) εντοπίζεται επάνω στα πεζοδρόμια και όχι επί του οδοστρώματος, δυσχεραίνοντας κάποιες φορές τη πορεία των πεζών.

Πίνακας 6.17. Συνολικός αριθμός των νόμιμων και παρανόμων θέσεων στάθμευσης στην περιοχή μελέτης

	Νόμιμες θέσεις στάθμευσης	Παρανομες θέσεις στάθμευσης
Περιοχή 1	205	23
Περιοχή 2	155	18
Περιοχή 3	282	33
Περιοχή 4	189	19
Περιοχή 5	249	20
Σύνολο	1077	113

Πίνακας 6.18. Συνολικός αριθμός των σταθμευμένων παρά την οδό οχημάτων στην περιοχή μελέτης

Όχημα	Κανονική στάθμευση	Αντικανονική στάθμευση	ΣΥΝΟΛΟ
Αυτοκίνητα	1938	307	2245
Μηχανάκια	208	122*	330

* επάνω στο πεζοδρόμιο

Πιο συγκεκριμένα, ο συνολικός αριθμός σταθμευμένων στη περιοχή μελέτης δικύκλων κυμαίνεται περί τα 330, εκ των οποίων περίπου το 37% (122 μηχανάκια) εντοπίζεται επάνω στα πεζοδρόμια και όχι στο δρόμο.

Τα παραπάνω οχήματα εντοπίζονται αμφίπλευρα παρκαρισμένα στη πλειοψηφία των δρόμων της περιοχής μελέτης, καθώς πρόκειται ως επί το πλείστον για μονόδρομους χαμηλής επιτρεπόμενης ταχύτητας, το πλάτος των οποίων επιτρέπει την εκατέρωθεν στάθμευση. Μονόπλευρη στάθμευση παρατηρείται επί των οδού Δροσοπούλου, Αιγίνης, και Παρασκευά.

Ως προς τη διάταξη των σταθμευμένων οχημάτων αυτά βρίσκονται υπό γωνία 0° ως προς τον άξονα του δρόμου. Εξαιρέση αποτελούν η οδός Επτανήσου στο τμήμα της πλατείας του Αγίου Γεωργίου, όπου στον κυκλικό τομέα λόγω του μεγαλύτερου πλάτους της και του γεγονότος ότι αποτελεί μονόδρομο με μία λωρίδα κυκλοφορίας τα οχήματα στη δεξιά μεριά είναι σταθμευμένα υπό γωνία, αυξάνοντας έτσι σημαντικά τον αριθμό των σταθμευμένων αυτοκινήτων η οδός Δοϊράνης, καθώς η οδός Μετανείρας της οποίας το πλάτος επιτρέπει την στάθμευση υπό γωνία 0° και στις 2 πλευρές του δρόμου. Γενικά μπορεί να αναφερθεί ότι παράλληλα με το οδόστρωμα κατά μήκος ενός οικοδομικού τετραγώνου μπορούν να σταθμεύσουν περίπου 10 έως 13 ΙΧ, ενώ σε στάθμευση υπό κλίση ο αριθμός τους αυξάνει σε 15 με 17 (στάθμευση στο κυκλικό τομέα της πλατείας Αγίου Γεωργίου.)

6.8.4 Υπαίθρια και στεγασμένα parking δημόσιας χρήσεως

Στην περιοχή μελέτης μας συναντώνται τέσσερα μεγάλα στεγασμένα parking δημόσιας χρήσεως (βλ. Χάρτη 12, Παράρτημα IV), όπου τα αυτοκίνητα σταθμεύουν μετά από καταβολή φυλάκτρων και εντοπίζονται επί των οδών Άνδρου 16, Επτανήσου 10 (περιοχή 1), Σπετσών 105, Κερκύρας 93 (περιοχή 4) και Κερκύρας 45 (περιοχή 2). Οι πέντε αυτοί χώροι μπορούν συνολικά να φιλοξενήσουν περίπου 365 αυτοκίνητα. Συγκεκριμένα, αυτός της οδού Άνδρου έχει δυνατότητα να φιλοξενήσει περί τα 50 οχήματα εκ των οποίων τα 25 σταθμεύουν στα δύο υπόγεια που διαθέτει το κτίριο και τα υπόλοιπα κατανέμονται στο ισόγειο της επιχείρησης. Το parking στην οδό Κερκύρας 91 είναι αρκετά μεγαλύτερο καθώς έχει χωρητικότητα 90 θέσεων, ενώ αυτά της οδού Σπετσών είναι χωρητικότητας 60 θέσεων. Το μεγαλύτερο σε χωρητικότητα καθώς και το πιο πρόσφατα κατασκευασμένο στεγασμένο γκαράζ είναι αυτό που βρίσκεται στην οδό Κερκύρας 45 και έχει την δυνατότητα να φιλοξενήσει 165 οχήματα τα οποία κατανέμονται στα 2 υπόγεια, στο ισόγειο και τους 5 ορόφους του κτιρίου.

Πίνακας 6.19. Αριθμός και χωρητικότητα υπαίθριων και στεγασμένων χώρων και στάθμευσης ανά υποπεριοχή μελέτης

	Αριθμός μεγάλων υπαίθριων παρκινγκ	Αριθμός θέσεων στάθμευσης μεγάλων υπαίθριων παρκινγκ	Αριθμός μεγάλων στεγασμένων γκαράζ	Αριθμός θέσεων στάθμευσης μεγάλων στεγασμένων γκαράζ
περιοχή1	1	50	1	50
περιοχή2	0	0	1	165
περιοχή3	0	0	2	150
περιοχή4	1	25	0	0
περιοχή5	0	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ	2	75	4	365

Όσον αφορά στους υπαίθριους χώρους στάθμευσης δημόσιας χρήσεως, συνολικά στην περιοχή εντοπίζονται 3 υπαίθρια parking. Πιο συγκεκριμένα στην οδό Άνδρου 13 απέναντι από αυτό της οδού Άνδρου 16 χωρητικότητας 50 θέσεων και στην οδό Κρέσνας 43 χωρητικότητας 25 θέσεων. Στην κατηγορία αυτή, επίσης, μπορεί να συμπεριληφθεί και το αδόμητο οικόπεδο που βρίσκεται στις οδούς Φλωρή και Καυκάσου αφού έχει μετατραπεί σε υπαίθριο χώρο στάθμευσης ,χωρητικότητας 33 θέσεων.

6.8.5 Διάρκεια και Συχνότητα στάθμευσης

Άλλες σημαντικές παράμετροι πρέπει να μελετηθούν εκτός από αυτήν της εκτίμησης των διαθέσιμων θέσεων στάθμευσης στην περιοχή, είναι η διάρκεια στάθμευσης των οχημάτων καθώς και η συχνότητα με την οποία τα οχήματα εναλλάσσονται στους χώρους στάθμευσης. Οι δύο αυτοί παράμετροι θα αναλυθούν στο παρόν κεφάλαιο. Εδώ θα πρέπει

να αναφερθεί ότι τα μοναδικά οχήματα που δεν λήφθηκαν υπόψη ήταν αυτά που η θέση στάθμευσής τους εμπόδιζε την κυκλοφορία των οχημάτων (π.χ. στάθμευση οχήματος σε γωνία δρόμων που εμποδίζει την διέλευση απορριμματοφόρων) ή πεζών(π.χ. στάθμευση σε διάβαση) και εκείνα που ήταν σταθμευμένα έξω από εισόδους πιλοτών ή έκλειναν παρκινγκ και η διάρκεια παραμονής τους ήταν πολύ μικρή.

6.8.5.1 Μέσος χρόνος στάθμευσης

Δεδομένου ότι οι καταγραφές στην περιοχή μελέτης έγιναν ανά μια ώρα και διήρκησαν 14 ώρες μπορούν να εξαχθούν συμπεράσματα για το χρόνο στάθμευσης των αυτοκινήτων που σταθμεύουν. Από τον υπολογισμό των παραμέτρων στάθμευσης αφαιρέθηκαν τα οχήματα που παρέμειναν αμετακίνητα για 1 ή 2 εβδομάδες. Όπως αναφέραμε παραπάνω προηγήθηκαν 2 δοκιμαστικές διαδρομές μια και δυο εβδομάδες πριν την πραγματοποίηση του βασικού σκέλους της έρευνας μας, για τον εντοπισμό των μακροχρόνια σταθμευμένων αυτοκινήτων. Πιο συγκεκριμένα σταθμευμένα στην ίδια θέση για μια εβδομάδα βρέθηκαν 72 αυτοκίνητα ενώ για 2 εβδομάδες πάνω από το 50% των προαναφερθέντων(40 αυτοκίνητα).. Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι το 6,7% επί του συνόλου των νομίμων θέσεων στάθμευσης είναι κατειλημμένες για μια εβδομάδα και το 3,7% αντίστοιχα για 2 εβδομάδες. Ωστόσο αν στην κατηγορία αυτή προστεθούν οι 23 κατειλημμένες θέσεις από εγκαταλελειμμένα αυτοκίνητα που εντοπίστηκαν στην περιοχή μελέτης καθώς και οι 13 δεσμευμένες θέσεις της περιοχής μελέτης μας παρατηρούμε ότι τα παραπάνω ποσοστά αγγίζουν το 10% και το 7% αντίστοιχα. Η μακροχρόνια στάθμευση, συνηθίζεται προφανώς αφού σε ανάλογη έρευνα που πραγματοποιήθηκε στην περιοχή Γκύζη του Δ. Αθηναίων το 2008 (Μελέτη συνθηκών στάθμευσης της περιοχής Γκύζη του Δ. Αθηναίων), μια περιοχή με ίδια χαρακτηριστικά με αυτά της Κυψέλης (υψηλή πυκνότητα δόμησης, έλλειψη χώρων στάθμευσης) παρατηρήθηκε υψηλό ποσοστό (11%) για στάθμευση 2 βδομάδων.

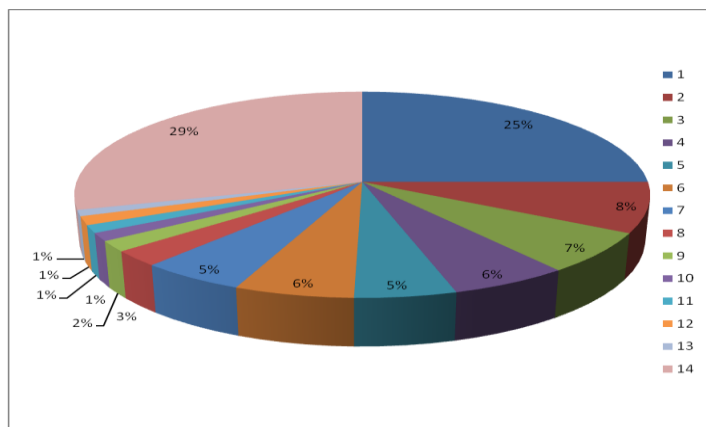
Στα σχήματα 6.10 και 6.11 που ακολουθούν δίδεται η διάρκεια των αυτοκινήτων που

Σχήμα 6.10. Χρόνος στάθμευσης αυτοκινήτων στη περιοχή μελέτης



σταθμεύουν στην περιοχή για τα εξεταζόμενα χρονικά διαστήματα. Διαπιστώνουμε, λοιπόν, ότι ο μεγαλύτερος αριθμός των αυτοκινήτων (597), με ποσοστό 29,3% επί του συνόλου, σταθμεύει στη περιοχή μελέτης για 14 ώρες ή και παραπάνω. Το υψηλό αυτό ποσοστό σε μια περιοχή κατοικίας όπως η υπό μελέτη, οφείλεται στα μη μετακινούμενα οχήματα των κατοίκων. Μεγάλο ποσοστό, επίσης, συγκεντρώνει (25%) η στάθμευση διάρκειας 1 ώρας, αφού 510 αυτοκίνητα εμφανίζουν αυτό το χαρακτηριστικό.

Σχήμα 6.11. Ποσοστό και χρόνος διάρκειας στάθμευσης αυτοκινήτων, στη περιοχή μελέτης



Ακολουθούν με ποσοστό 8% τα αυτοκίνητα που παραμένουν σταθμευμένα για 2 ώρες, ενώ το 7% παραμένει σταθμευμένο για 3 ώρες. Αξίζει να αναφερθεί ότι τα οχήματα που σταθμεύουν από 9-13 ώρες συγκεντρώνουν μόλις ποσοστό 6,5% (133 αυτοκίνητα).

Πίνακας 6.20. Όγκος στάθμευσης, συνολικός χρόνος στάθμευσης, και μέση διάρκεια στάθμευσης συνολικά και ανά υποπεριοχή μελέτης

Περιοχή μελέτης	Όγκος στάθμευσης(σε οχήματα)	Συνολικός χρόνος στάθμευσης (σε οχηματοώρες)	Μέση διάρκεια στάθμευσης (σε ώρες h)
Περιοχή 1	429	2574	6h
Περιοχή 2	329	2170	6h 36min
Περιοχή 3	569	3920	6h53min
Περιοχή 4	345	2363	6h 51min
Περιοχή 5	369	2650	7h 11 min
Σύνολο	2041	13677	
Μέσος όρος			6h 42 min

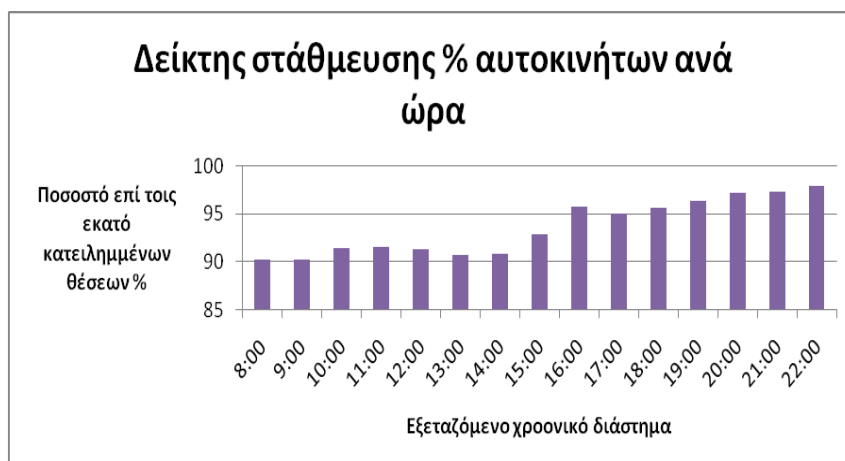
Όπως παρατηρούμε στον πίνακα 6.20 η μέση διάρκεια στάθμευσης συνολικά στην περιοχή μελέτης είναι 6 ώρες και 42 λεπτά, ενώ κυμαίνεται από 6 ώρες έως 7 ώρες και 11 λεπτά. Την μεγαλύτερη μέση διάρκεια παρουσιάζει η περιοχή 5 (7ώρες και 11 λεπτά),

περιοχή με τον μικρότερο πληθυσμό, τον μεγαλύτερο αριθμό πιλοτών και τους λιγότερους χώρους προοριζόμενους για εμπορική χρήση ή προσωπικές υπηρεσίες.(πίνακας 6.13). Ένα στοιχείο που αξίζει να αναφερθεί για την συγκεκριμένη περιοχή είναι, ότι στο αδόμητο οικόπεδο που έχει μετατραπεί σε υπαίθριο παρκινγκ, στην οδό Φλωρή η μέση διάρκεια στάθμευσης αγγίζει τις 10 ώρες. Η μικρότερη μέση διάρκεια στάθμευσης (6 ώρες), εμφανίζεται στην περιοχή 1. Ένας σημαντικός παράγοντας που επηρεάζει το μέγεθος αυτό και αυξάνει την εναλλαγή αυτοκινήτων σε μεγάλο βαθμό, είναι η ύπαρξη χώρων εμπορίου στην περιοχή καθώς και χώρων αναψυχής κυρίως στην πλατεία Αγ. Γεωργίου.

6.8.5.2 Εναλλαγή και συσσώρευση στάθμευσης οχημάτων

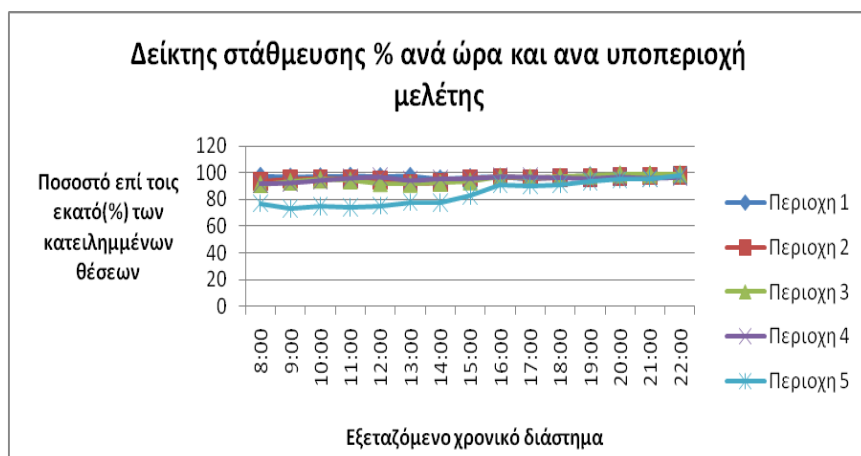
Μετά από την επεξεργασία των αποτελεσμάτων της έρευνα καταγραφής πινακίδων κυκλοφορίας για το εξεταζόμενο διάστημα, ακολούθησε ο υπολογισμός των μεγεθών που αφορούν στην εναλλαγή καθώς και στην συσσώρευση στάθμευσης στην περιοχή μελέτης συνολικά. Πιο συγκεκριμένα, όπως φαίνεται στο σχήμα 6.14 ο μεγαλύτερος αριθμός ελεύθερων θέσεων στάθμευσης (109 θέσεις) παρατηρείται στις 8 πμ καθώς και στις 9 πμ. Το αποτέλεσμα αυτό φαίνεται λογικό αφού πρόκειται για ένα χρονικό διάστημα που υπάρχουν αναχωρήσεις εργαζομένων για τους χώρους εργασίας τους, ωστόσο αυτός ο αριθμός κρίνεται πολύ μικρός αν λάβει κανείς υπ' όψιν τις ανάγκες στάθμευσης της περιοχής. Επίσης σχετικά μεγάλο αριθμό ελεύθερων θέσεων συναντάμε και στις 1.00 και 2.00 μμ (103 και 102 θέσεις αντίστοιχα)

Σχήμα 6.12. Δείκτης στάθμευσης % αυτοκινήτων ανά ώρα στη περιοχή μελέτης



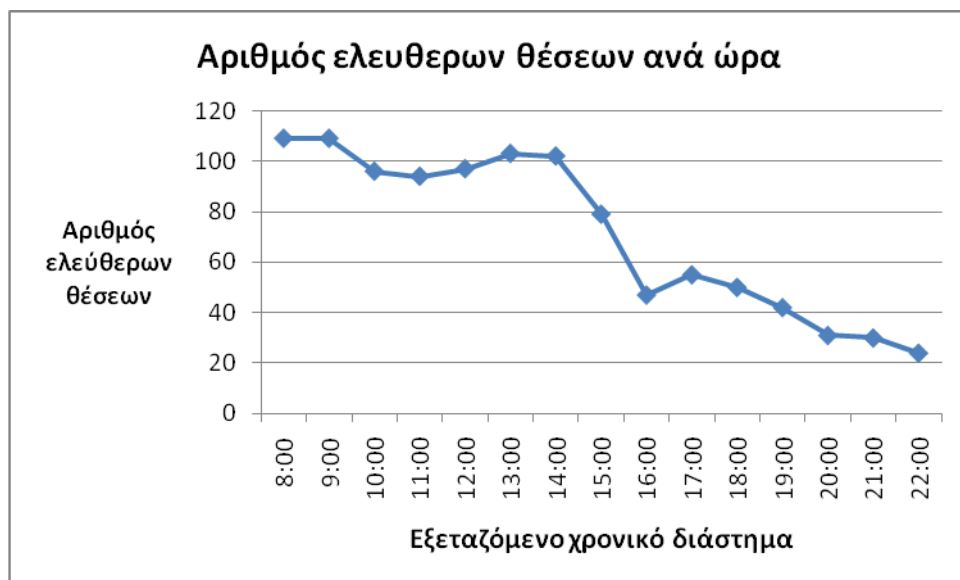
Αντίθετα ο μικρότερος αριθμός ελεύθερων θέσεων (24) συνολικά εντοπίζεται στις 10μμ, ώρα της ημέρας που η πλειοψηφία των ατόμων έχει επιστρέψει στις οικίες τους. Το ποσοστό

Σχήμα 6.13. Δείκτης στάθμευσης % αυτοκινήτων ανά ώρα και ανά υποπεριοχή μελέτης

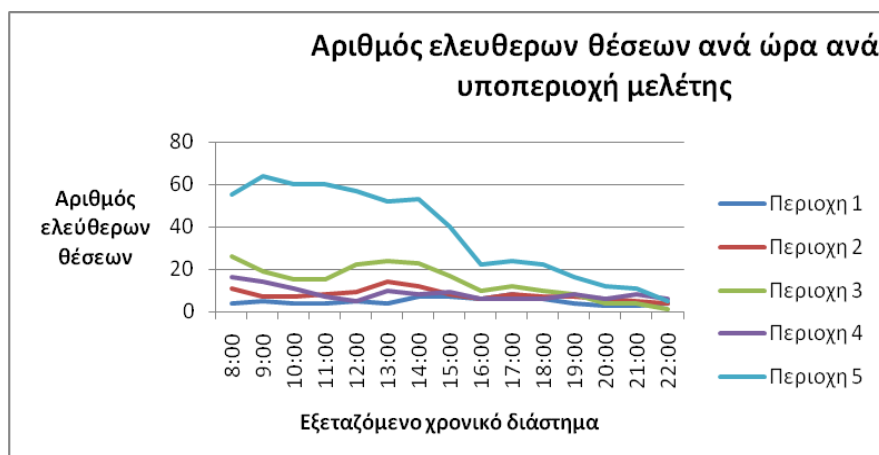


των κατειλημμένων θέσεων συνολικά κατά την τελευταία απογραφή των καταγραφών φτάνει, λοιπόν, το 98% ενώ όπως φαίνεται στο σχήμα 6.13 ο δείκτης στάθμευσης στην περιοχή 3, η οποία δέχεται το μεγαλύτερο όγκο οχημάτων, αγγίζει το 100%. Ένα σημαντικό συμπέρασμα που αντικατοπτρίζει τις συνθήκες στάθμευσης της ευρύτερης περιοχής είναι ότι σε όλες τις περιοχές μελέτης ο δείκτης στάθμευσης (%) για όλο το εξεταζόμενο χρονικό διάστημα δεν πέφτει κάτω από το ποσοστό 90%, πλην της περιοχής 5, που από τις 8πμ-3μμ κυμαίνεται από 77-82%, λόγω των χαρακτηριστικών που αναφέραμε στην προηγούμενη παράγραφο.

Σχήμα 6.14. Αριθμός ελεύθερων θέσεων αυτοκινήτων ανά ώρα



Σχήμα 6.15. Αριθμός ελεύθερων θέσεων αυτοκινήτων ανά ώρα και ανά υποπεριοχή μελέτης



Όσον αφορά στην εναλλαγή στάθμευσης, παρατηρούμε (βλ. πίνακα 6.21) ότι για την περιοχή μελέτης μας συνολικά, η μέση εναλλαγή στάθμευσης των αυτοκινήτων είναι 1,83. Πρακτικά αυτό σημαίνει ότι σε κάθε νόμιμη θέση στάθμευσης το χρονικό διάστημα της μελέτης στάθμευσαν περίπου 2 αυτοκίνητα.

Πίνακας 6. 21. Μέση εναλλαγή στάθμευσης στην περιοχή μελέτης.

Περιοχή μελέτης	Εναλλαγή στάθμευσης
Περιοχή 1	2,1
Περιοχή 2	2
Περιοχή 3	1,9
Περιοχή 4	1,7
Περιοχή 5	1,5
Μέσος όρος	1,83

Η τιμή της στις 3 πρώτες υπό μελέτη περιοχές κυμαίνεται από 1,9 έως 2,1 ενώ στην τέταρτη και την πέμπτη είναι 1,7 και 1,5 αντίστοιχα. Οι διαφορές αυτές οφείλονται κυρίως στο ότι οι περιοχές 4 και 5 παρουσιάζουν υψηλή μέση διάρκεια στάθμευσης. Παρατηρούμε, λοιπόν, ότι ο αριθμός εναλλαγών στάθμευσης των αυτοκινήτων είναι σχετικά χαμηλός. Αυτό καταδεικνύεται και από το γεγονός ότι σχεδόν το 30% των αυτοκινήτων παρέμειναν αμετακίνητα καθ'όλη τη διάρκεια της έρευνας. Όπως διακρίνεται και στο σχήμα 6.16 ο αριθμός εναλλαγών στάθμευσης ανά ώρα κυμαίνεται από 64 έως 150. Όπως φαίνεται στο σχήμα 6.17, οι περιοχές 1-3 και 5 παρουσιάζουν το μέγιστο αριθμό εναλλαγών στάθμευσης κατά το διάστημα 2.00μμ-4.00μμ, ενώ η περιοχή 4 μεταξύ 8.00πμ-9.00πμ.

Σχήμα 6.16. Αριθμός εναλλαγών στάθμευσης ανά ώρα



Ο μικρότερος αριθμός εναλλαγών συνολικά παρατηρείται στο διάστημα μεταξύ 10.00-11.00 πμ, ενώ αντιθέτως στο διάστημα 2.00μμ-4.00 μμ στην περιοχή παρατηρήθηκαν 274 εναλλαγές στάθμευσης, που αντιστοιχούν σε ένα ποσοστό της τάξης του 22% του συνόλου των εναλλαγών. Υψηλός αριθμός εναλλαγών (110) εμφανίζεται επίσης και στο διάστημα 8.00μμ-9.00μμ διάστημα κατά το οποίο κλείνουν τα εμπορικά καταστήματα και κατ' επέκταση γεννώνται μετακινήσεις.

Σχήμα 6.17. Αριθμός εναλλαγών στάθμευσης ανά ώρα και ανά υποπεριοχή μελέτης.



Τέλος, στην περίπτωση των δικύκλων δεν ήταν δυνατός ο υπολογισμός του δείκτη εναλλαγής. Δεν υπάρχουν οροθετημένοι συγκεκριμένοι χώροι για τη στάθμευση των δικύκλων και έτσι οι οδηγοί τους τις περισσότερες φορές παρκάρουν μεταξύ δύο διαδοχικών αυτοκινήτων όταν η μεταξύ τους απόσταση το επιτρέπει. Με δεδομένη την αφθονία των Ι.Χ. και την έστω και μικρή εναλλαγή τους οι χώροι όπου είναι δυνατό να σταθμεύσουν οι μηχανές μεταβάλλονται επίσης κατά τη διάρκεια της ημέρας και καθώς δεν είναι οριοθετημένες είναι αδύνατο να καταγραφούν. Επιπλέον η φύση του συγκεκριμένου

μεταφορικού μέσου και η νοοτροπία που επικρατεί είναι τέτοια που επιτρέπει την στάθμευση πρακτικά δίπλα στον τελικό προορισμό του κάθε οδηγού. Ακόμα όμως και όταν δεν υπάρχει διαθέσιμος χώρος επάνω στο οδόστρωμα οι ιδιοκτήτες δικύκλων δεν διστάζουν να ανεβάσουν τα οχήματα τους στο πεζοδρόμιο και να τα παρκάρουν στο χώρο που δικαιωματικά ανήκει στους πεζούς.

Επίσης αξίζει να αναφερθεί ότι τα αμετακίνητα μηχανάκια κατά την διάρκεια των μετρήσεων είναι ως επί το πλείστον εγκαταλελειμμένα επάνω σε πεζοδρόμια, δεν έχουν αριθμό κυκλοφορίας και βρίσκονται σε τόσο κακή κατάσταση που δεν είναι δυνατή η χρήση τους.

6.8.6 Εκτίμηση των θέσεων στάθμευσης στη περιοχή μελέτης

Όπως προκύπτει από τις προηγούμενες παραγράφους συνολικά στην περιοχή μελέτης είναι δυνατό να σταθμεύσουν περίπου 1935 αυτοκίνητα ο αριθμός των οποίων ανά χώρο στάθμευσης δίδεται αναλυτικά στον Πίνακα 6.22. Από τον ίδιο πίνακα προκύπτει ότι ένα μεγάλο μέρος των θέσεων βρίσκεται στο δημόσιο δρόμο ενώ μόλις το 38,5% εντοπίζονται εκτός του δημοσίου χώρου.

Πίνακας 6.22. Αριθμός αυτοκινήτων ανά χώρο στάθμευσης στην περιοχή μελέτης.

Χώρος στάθμευσης	Αριθμός αυτοκινήτων
Δρόμος	1190
Πιλοτές	73
Πιλοτές και υπόγεια parking	162
Ισόγεια στεγασμένα parking	47
Υπόγεια στεγασμένα parking	23
Υπαίθρια parking δημόσιας χρήσεως	75
Στεγασμένα parking δημόσιας χρήσεως	365
Σύνολο	1935

Έχοντας πλέον μια πρώτη εκτίμηση του αριθμού των διαθέσιμων χώρων στάθμευσης έγινε μια προσπάθεια να εκτιμηθούν χονδρικά οι χώροι στάθμευσης που βάση της ισχύουσας νομοθεσίας (Π.Δ. 111, ΦΕΚ 72Α/5.3.2004) θα πρέπει να υπάρχουν στη περιοχή μελέτης. Ο ελάχιστος αριθμός θέσεων για όλες τις χρήσεις γης που εντοπίζονται στη περιοχή μελέτης δίδεται στον Πίνακα 4.1 του Κεφαλαίου 4 (σελ. 15). Προκειμένου να γίνει μια στοιχειώδης αρίθμηση των θέσεων ακολουθήθηκαν οι παρακάτω συμβάσεις που στηρίζονται σε προσωπικές εκτιμήσεις/ παρατηρήσεις και κατά περίπτωση επαληθεύονται από τους χάρτες της περιοχής με τη χρήση του λογισμικού πακέτου ArcGIS 9.2:

- Με δεδομένο ότι ο αριθμός των θέσεων δεν μπορεί να είναι μικρότερος από τον αριθμό των κατοικιών θεωρούμε ότι είναι αμελητέος ο αριθμός των διαμερισμάτων άνω των 100 τ.μ. και έτσι οι θέσεις στάθμευσης πρέπει να ισούνται με το πλήθος των νοικοκυριών.
- Τουλάχιστον το 1/3 των καταστημάτων λιανικού εμπορίου, των γραφείων, των ανοίκιαστων χώρων καθώς και των χώρων όπου εκτελούνται προσωπικές εργασίες έχουν εμβαδόν μεταξύ 60 τ.μ. και 120 τ.μ.
- Η κλινική της περιοχής εκτιμάται ότι έχει συνολικά 80 κλίνες.
- Τα μεγάλα πολυκαταστήματα και οι υπεραγορές τροφίμων συνολικά καταλαμβάνουν περίπου τα 1.200 τ.μ.
- Τουλάχιστον τα 2/3 των χρήσεων αναψυχής έχουν εμβαδόν μεταξύ 35 τ.μ. και 70 τ.μ. ενώ στο υπόλοιπο 1/3 το εμβαδόν κυμαίνεται από 70 έως 100τ.μ. ¹

Βάση των παραπάνω συμβάσεων από τον Πίνακα 6.20 προκύπτει ότι ο ελάχιστος αριθμός θέσεων του θα πρέπει να υπάρχουν στην περιοχή μελέτης ανέρχεται σε 4.235. Το ποσό αυτό είναι σχεδόν διπλάσιο των διαθέσιμων θέσεων που όπως προκύπτει από τον Πίνακα 6.23 φτάνει τις 1.935. Φαίνεται δηλαδή ότι υπάρχει ένα έλλειμμα 2.300 θέσεων αν και πάντα θα πρέπει να έχουμε υπόψη μας ότι πρόκειται μόνο για μια χονδρική εκτίμηση που προέκυψε από τα περιορισμένα μέσα και στοιχεία που είχαμε στη διάθεση μας για την εκπόνηση της παρούσας εργασίας.

Πίνακας 6.23. Εκτίμηση των θέσεων στάθμευσης που θα έπρεπε σύμφωνα με την νομοθεσία να υπάρχουν στη περιοχή μελέτης.

	Επιβατικά	Εκτίμηση
Κατοικίες	1 θέση ανά 100 τ.μ. ή ανά διαμέρισμα	3923
Γραφεία, καταστήματα, τράπεζες	1 θέση ανά 50/60 τ.μ.	105
Πολυκαταστήματα, υπεραγορές τροφίμων	1 θέση ανά 15 τ.μ.	80
Χρήσεις αναψυχής	1 θέση ανά 35 τ.μ.	36
Νοσοκομεία	1 θέση ανά 6 κλίνες.	14
Νηπιαγωγεία, Δημοτικά, Γυμνάσια, Λύκεια	1 θέση ανά αίθουσα διδασκαλίας	30
Φροντιστήρια, σχολές χορού, ΙΕΚ	1 θέση ανά 50/60 τ.μ.	7
Βιοτεχνίες, προσωπικές εργασίες	1 θέση ανά 60 τ.μ.	38
Συνεργεία	1 θέση ανά 20 τ.μ.	2
	ΣΥΝΟΛΟ	4235

¹ Το πλήθος όλων των χρήσεων γης αναφέρονται στην παράγραφο 6.6.

6.8.7 Χαρτογράφηση προβλημάτων

Από την ανάλυση των συνθηκών στάθμευσης που πραγματοποιήθηκε στο παρόν κεφάλαιο, διαπιστώνουμε ότι στην υπό μελέτη περιοχή υφίστανται σοβαρά προβλήματα που επιβαρύνουν τις συνθήκες διαβίωσης των κατοίκων, όπως:

- Κατάληψη τμήματος οδοστρώματος και πεζοδρομίων από ιδιοκτήτες καταστημάτων για την εξυπηρέτηση των πελατών τους
 - Στάθμευση οχημάτων επί πεζοδρομίων και πεζοδρόμων
 - Στάθμευση οχημάτων στις διαβάσεις πεζών, στις γωνίες των οικοδομικών τετραγώνων στις εξόδους κλειστών χώρων στάθμευσης, πιλοτών, κάδων απορριμμάτων
 - Ανεπάρκεια των διαθέσιμων χώρων στάθμευσης σε σχέση με τον αριθμό των οχημάτων που εκτιμάται ότι είναι τουλάχιστον διπλάσια
 - Ελάχιστος αριθμός ελεύθερων θέσεων στάθμευσης καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας
- Κρίνεται λοιπόν αναγκαία η δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης που θα δώσει ανάσα στην περιοχή και θα βελτιώσει την παρούσα κατάσταση. Στο κεφάλαιο που ακολουθεί προτείνονται εναλλακτικές λύσεις για την επίλυση του προβλήματος στάθμευσης.

7. Εναλλακτικές Λύσεις

7.1 Γενικά

Η δημιουργία μια σειράς εναλλακτικών λύσεων μας δίνει την δυνατότητα διερεύνησης και γνώσης όλων των ενεργειών εκείνων που είναι απαραίτητες για την αντιμετώπιση του προβλήματος στάθμευσης στην περιοχή μελέτης, αλλά ταυτόχρονα βιώσιμες και εφικτές. Οι εναλλακτικές λύσεις ή σενάρια που περιγράφονται στο παρόν κεφάλαιο, όπως αναφέρουν οι Γιαουτζή και Στρατηγέα (2005), μπορούν να χαρακτηριστούν ως δομημένες προσεγγίσεις που οδηγούν στη επίλυση του προβλήματος.

7.2 Δημιουργία σε αδόμητα οικόπεδα και εγκαταλελειμμένα κτίρια αυτόματων χώρων στάθμευσης δημόσιας χρήσεως.

Το σενάριο αυτό πραγματεύεται την δημιουργία υπέργειων αυτόματων χώρων στάθμευσης δημόσιας χρήσεως στα αδόμητα οικόπεδα και τα εγκαταλελειμμένα κτίρια που εντοπίζονται στη περιοχή μελέτης. Άμεσο αποτέλεσμα θα είναι η αύξηση των διαθέσιμων χώρων στάθμευσης στην υπό μελέτη περιοχή. Θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι ως αδόμητα νοούνται και τα οικόπεδα που αυτή τη στιγμή λειτουργούν ως υπαίθριοι χώροι στάθμευσης, υπό τη μορφή ιδιωτικών επιχειρήσεων.

Τα Αυτόματα Συστήματα Στάθμευσης είναι συστήματα τα οποία αναλαμβάνουν την τοποθέτηση των αυτοκινήτων σε μία θέση στάθμευσης. Στην κατασκευή τους δεν είναι απαραίτητη η ύπαρξη ράμπων ή πολυδαίδαλων διαδρόμων και ελαχιστοποιούνται οι αναγκαίες αποστάσεις μεταξύ των αυτοκινήτων, επιτυγχάνοντας έτσι τον υπερδιπλασιασμό των θέσεων στάθμευσης στον υπάρχοντα χώρο. Μπορούν να κατασκευαστούν τόσο σε υπόγειους όσο και σε υπέργειους χώρους διαθέτοντας μία σειρά από πλεονεκτήματα. Τα

κυριότερα πλεονεκτήματα των αυτόματων συστημάτων parking, σε σύγκριση με τα συμβατικά, είναι τα ακόλουθα:

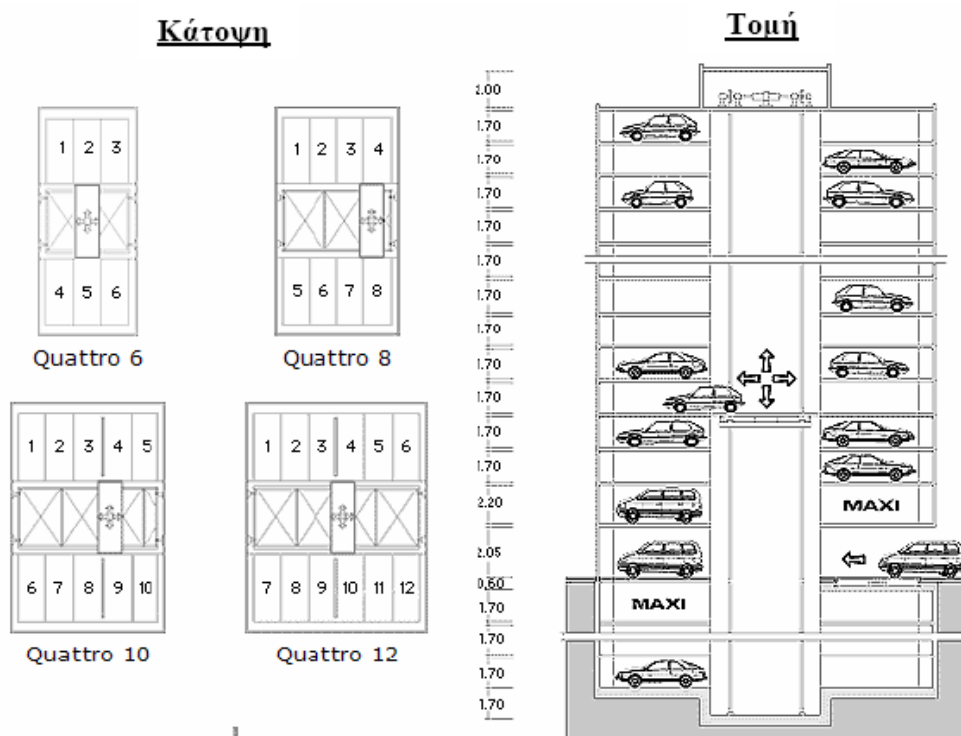
1. Δεν υπάρχουν απότομες ράμπες και στενοί διάδρομοι. Άρα εύκολη πρόσβαση και μειωμένο κόστος κατασκευής.
2. Δεν υπάρχουν ανελκυστήρες, σκάλες και WC για τους πελάτες του garage. Άρα μειωμένο κόστος κατασκευής.
3. Η κατασκευή μπορεί να γίνει από ασφάλι αντί από μπετόν. Άρα μειωμένο κόστος κατασκευής.
4. Διαστάσεις θέσης στάθμευσης ακόμα και για μεγάλα αυτοκίνητα με $L=5.25m$, $W=2.2m$ και Βάρος μέχρι 2500 kg. Άλλωστε τα μεγάλα αυτοκίνητα είναι συνήθως και τα ακριβά και οι ιδιοκτήτες τους πάντα προσπαθούν να βρουν ασφαλές μέρος για στάθμευση.
5. Γρήγορος και εύκολος τρόπος εύρεσης του αυτοκινήτου. Γίνεται αυτόματα χωρίς ο παρκαδόρος ή ο πελάτης να «ψάχνει» το αυτοκίνητο.
6. Ασφαλής τρόπος παρκαρίσματος χωρίς πιθανότητα ζημίας, κλοπής. Άρα μειωμένο κόστος ασφάλειας και μηδενικό κόστος αποζημίωσης.
7. Λιγότερα μηχανήματα εξαιρισμού (περίπου κατά 70%). Άρα μειούμενο κόστος κατασκευής, συντήρησης και λειτουργίας.
8. Μικρότερες απαιτήσεις φωτισμού (περίπου κατά 70%). Άρα μειωμένο κόστος κατασκευής, συντήρησης και λειτουργίας.
9. Για τον ίδιο όγκο garage, τουλάχιστον 50% παραπάνω θέσεις από ένα συμβατικό garage. Άρα τουλάχιστον 50% περισσότερο κέρδος κάθε χρόνο για τον διαχειριστή.
10. Για τις ίδιες θέσεις parking, τουλάχιστον 50% μειωμένος όγκος κατασκευής. Άρα μειωμένο κόστος κατασκευής,
11. Γρήγορη λειτουργία parking in και parking out. Ασύγκριτα πιο γρήγορη από συμβατικό garage με ανελκυστήρες.
12. Εύκολο παρκάρισμα, οι πελάτες μπορούν να αποβιβαστούν εύκολα από το αυτοκίνητο τους.
13. Οικολογική λύση. Λιγότεροι ρύποι από τα αυτοκίνητα και χαμηλότερος θόρυβος.
14. Μειωμένο εργατικό κόστος (Φραντζεσκάκης 2002).

Συνολικά, το κόστος του συστήματος ανά θέση είναι ανταγωνιστικό καθώς έχουμε καλύτερη εκμετάλλευση του υπάρχοντος χώρου. Μειωμένη απαίτηση σε προσωπικό λειτουργίας του σταθμού. Τα κόστη για την ασφάλιση σε φωτιά, κλοπή κ.α. είναι σαφώς μικρότερα. Επιπλέον, ένας τέτοιος χώρος στάθμευσης χωρητικότητας άνω των 40 θέσεων είναι δυνατό να επιχορηγηθεί κατά 40% από το κράτος ενώ παράλληλα δίδεται και πλήρης φορολογική απαλλαγή (N 3299/2004).

Η τελική τιμή του κόστους κατασκευής ανά θέση parking στα αυτόματα συστήματα δεν ξεπερνά κατά πολύ το τελικό κόστος κατασκευής των συμβατικών garage. Με την αξιοποίηση μιας επιχορήγησης ο ιδιοκτήτης αυτόματων garage μπορεί να επιτύχει παρόμοιο κόστος κατασκευής ανά θέση parking αλλά παράλληλα να απολαμβάνει πολύ μεγαλύτερα κέρδη λόγω των αυξημένων θέσεων. Το απόλυτο αρχικό κόστος είναι υψηλότερο αλλά ο χρόνος απόσβεσης είναι περίπου ο ίδιος. Μετά το χρόνο απόσβεσης ο ιδιοκτήτης των αυτόματων garage απολαμβάνει μεγαλύτερο περιθώριο κέρδους ενώ στο Παράρτημα δίδεται ένα παράδειγμα υπολογισμού του κέρδους από την απασχόληση προσωπικού σε ένα αυτόματο σύστημα στάθμευσης έναντι ενός συμβατικού.

Το κυριότερο κριτήριο επιλογής των αυτόματων συστημάτων στάθμευσης έναντι των συμβατικών είναι ο σχετικά μικρός αριθμός των χώρων που προτείνεται να κατασκευαστούν parking σε συνδυασμό με το μικρό σχετικά μέγεθος των οικοπέδων αυτών. Η επιλογή κατασκευής συμβατικών χώρων στάθμευσης θα παρείχε πολύ περιορισμένο αριθμό επιπλέον θέσεων ενώ με τα νέα αυτά συστήματα είναι δυνατό από μια επιφάνεια 15x18m να προκύψουν έως και 120 θέσεις στάθμευσης όπως αναφέρουν οι κατασκευαστές τους.

Όπως φαίνεται και στο Σχήμα 7.1 με ένα μόνον αναβατήρα μπορούν να εξυπηρετούνται ανά όροφο από 6 έως 12 θέσεις στάθμευσης. Η παράλληλη οριζόντια και κάθετη κίνηση εξοικονομεί χρόνο και εξασφαλίζει τη ταχύτερη εξυπηρέτηση.



Σχήμα 7.1. Τύποι υπέργειων αυτόματων σταθμών με ανελκυστήρα γερμανικής εταιρίας

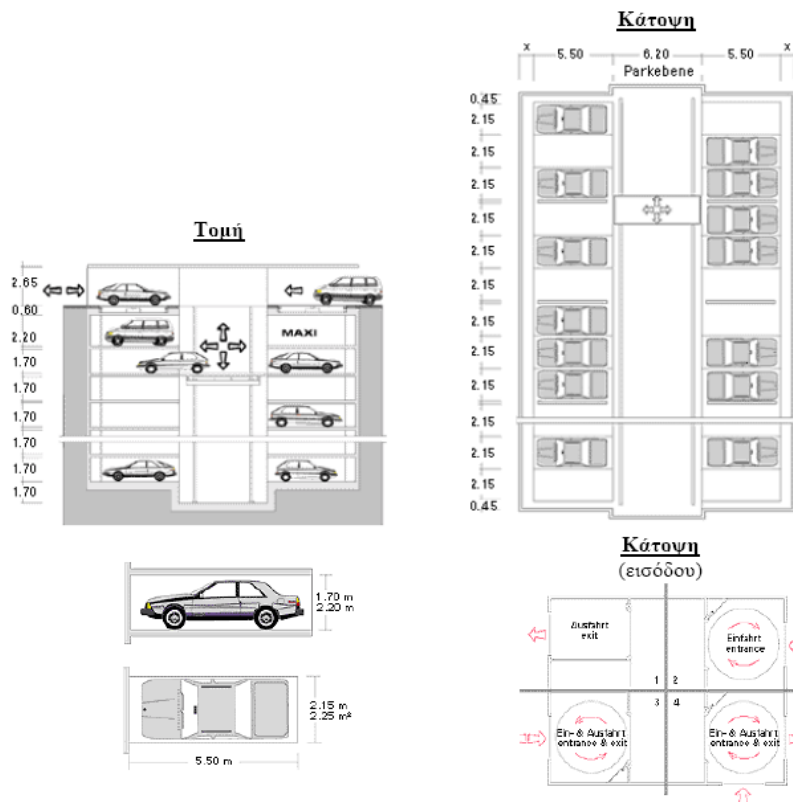
Το σύστημα γενικά ενδείκνυται και για χώρους στάθμευσης με πάνω από 15 ορόφους αν και στη συγκεκριμένη περίπτωση δεν θα πρέπει να έχει παραπάνω από 6 ορόφους προκειμένου να εναρμονίζεται με την γενικότερη εικόνα της περιοχής.

Στον Χάρτη 13 του Παραρτήματος IV, εντοπίζονται τα αδόμητα οικοπέδα καθώς και τα εγκαταλελειμμένα κτίρια που δυνητικά μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την ανέγερση των παραπάνω υπέργειων χώρων στάθμευσης. Από τους χώρους αυτούς, δεν θεωρείται κατάλληλο σύμφωνα με την Ελληνική νομοθεσία γιατί έχει πολύ μικρό πρόσωπο και εμβαδό το αδόμητο οικόπεδο που εντοπίζεται στην συμβολή των οδών Σκοπέλου και Σπετσών..Συνολικά εκτιμάται ότι οι δημιουργούμενοι χώροι στάθμευσης πλην αυτού επί των οδών Καυκάσου και Φλωρή, που αναμένεται ότι θα μπορεί να φιλοξενήσει περισσότερα από 250 οχήματα, θα έχουν χωρητικότητα τουλάχιστον 35 θέσεων έκαστος. Με την εφαρμογή αυτού λοιπόν του μέτρου που αλλάζει ελάχιστα την σημερινή εικόνα της περιοχής και εκμεταλλεύεται χώρους πρακτικά σήμερα αναξιοποίητους αναμένεται μια αύξηση των χώρων στάθμευσης της τάξης περίπου του 20% (<400 νέες θέσεις) σε σχέση με αυτούς που νόμιμα υπάρχουν ήδη στη περιοχή μελέτης.

7.3 Δημιουργία υπογείων δημόσιων χώρων στάθμευσης με ελεύθερους ακάλυπτους χώρους στην επιφάνεια.

Το σενάριο αυτό αναφέρεται στην δημιουργία δημόσιων χώρων στάθμευσης στη θέση αδόμητων οικοπέδων αλλά και σε σημεία όπου βρίσκονται ισόγεια ή μονώροφα κτίσματα, εγκαταλελειμμένα ή μη, που δεν έχουν αρχιτεκτονική ή άλλη αξία. Οι χώροι στάθμευσης είναι υπόγειοι και είναι δυνατό να επεκτείνονται και κάτω από το οδόστρωμα προκειμένου να αυξηθεί η χωρητικότητα τους ενώ η επιφάνεια διαμορφώνεται ως χώρος πρασίνου ή κατά περίπτωση μετά την κατασκευή του έργου αποκαθίσταται η προηγούμενη χρήση.

Στη περιοχή μελέτης δεν υπάρχουν ισόγεια ή μονώροφα κτίρια ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής αξίας ενώ δεδομένου ότι δεν έχει κανένα ιστορικό / αρχαιολογικό ενδιαφέρον είναι εφικτή η κατεδάφιση τους και στη συνέχεια η κατασκευή υπόγειων χώρων στάθμευσης. Το πιο σημαντικό κριτήριο στην επιλογή των σημείων χωροθέτησης των τόπων στάθμευσης είναι οι διαστάσεις των υφιστάμενων διαθέσιμων χωρών που πρέπει να πληρούν τις προδιαγραφές της ελληνικής νομοθεσίας και να έχουν ικανοποιητικό μέγεθος ώστε να μπορούν να φιλοξενήσουν κατά το δυνατό μεγαλύτερο αριθμό αυτοκινήτων.



Σχήμα 7.2. Τύπο υπογείων αυτομάτων σταθμών με ανελκυστήρα γερμανικής εταιρείας.



Σχήμα 7.3. Υπόγειος αυτόματος σταθμός με ανελκυστήρα ιταλικής εταιρείας.

Δεδομένου ότι γενικά δεν υπάρχουν διαθέσιμες μεγάλες εκτάσεις για τη κατασκευή χώρων στάθμευσης προτιμάται η κατασκευή αυτόματων χώρων στάθμευσης έναντι των συμβατικών, ενώ στα Σχήματα 7.2 και 7.3 δίδονται κάποιες ενδεικτικές μορφές τους. Οι παραπάνω χώροι πέραν των πλεονεκτημάτων που αναφέρθηκαν στη προηγούμενη εναλλακτική λύση συμβάλλουν στη μείωση του όγκου της εκσκαφής, καταργούν ράμπες,

στενούς διαδρόμους, σκάλες χρηστών, μηχανήματα εξαερισμού και φωτισμού. Παράλληλα αυξάνεται η ταχύτητα εξυπηρέτησης καθώς δεν χρειάζεται προσωπικό.

Στο Χάρτη 14 του Παραρτήματος IV δίδονται όλα τα ισόγεια/ μονώροφα κτίρια που δυνητικά μπορούν να κατεδαφιστούν προκειμένου να κατασκευαστούν υπόγειοι αυτόματοι χώροι στάθμευσης. Ως καταλληλότεροι θεωρούνται οι χώροι μεγαλύτερου εμβαδού που μπορεί να προκύπτουν ακόμα και από την ένωση δύο γειτονικών οικοπέδων, που πληρούν τις προϋποθέσεις που προαναφέρθηκαν, ώστε να εξασφαλίσουμε τον μεγαλύτερο δυνατό αριθμό θέσεων στάθμευσης.

Προτείνονται συνολικά 2 χώροι για τη δημιουργία υπόγειων χώρων στάθμευσης οι οποίοι και φαίνονται στο Χάρτη 14 του παραρτήματος IV. Η πρώτη χωροθετημένη περιοχή εντοπίζεται στην οδό Κρέσνας από τον αριθμό 41 έως 45 και προκύπτει από τη συνένωση ενός αδόμητου οικοπέδου (που τώρα χρησιμοποιείται ως υπαίθριο παρκινγκ), μιας εγκαταλελειμμένης βοηθητικής κατασκευής που υπάρχει στο διπλανό χώρο και ενός μονώροφου κτιρίου. Εκτιμάται ότι έχει εμβαδόν περί των 500 τμ και ότι σε κάθε υπόγειο μπορούν να σταθμεύσουν 25 αυτοκίνητα. Ο δεύτερος προτεινόμενος χώρος βρίσκεται στις οδούς Παιάνων 15 και Οστρόβου 21-23. Αποτελείται από μια βοηθητική κατασκευή που βρίσκεται σε κακή κατάσταση και δύο μονώροφα κτίρια. Εκτιμάται ότι ο χώρος που θα προκύψει θα έχει εμβαδόν 550 τμ. Και θα μπορεί να φιλοξενεί 25 αυτοκίνητα σε κάθε υπόγειο του. Με τις 2 αυτές επεμβάσεις αναβαθμίζεται το περιβάλλον της περιοχής καθώς δημιουργούνται χώροι πρασίνου στην επιφάνεια ενώ δημιουργούνται πιο παραπάνω θέσεις στάθμευσης που είναι αναγκαίες.

7.4. Μετατροπή ισογείων και υπογείων ιδιωτικών χώρων σε θέσεις στάθμευσης

Το σενάριο αυτό αφορά την μετατροπή των ισογείων, υπογείων ή ημιυπόγειων χώρων που μπορεί να αποτελούν κατοικίες ή να μένουν αχρησιμοποίητοι (π.χ. ανοίκιαστα καταστήματα ή παλαιά εργαστήρια) σε χώρους στάθμευσης. Πρόκειται για μια κίνηση που μπορεί να υλοποιηθεί από τους ιδιοκτήτες ακινήτων στη περιοχή μελέτης.

Για την αύξηση του αριθμού των δημιουργούμενων θέσεων προτιμάται η εγκατάσταση μηχανικών συστημάτων στάθμευσης καθώς με τα συστήματα αυτά περισσότερα αυτοκίνητα μπαίνουν στον ίδιο όγκο αυξάνοντας έτσι τις θέσεις που μπορούν να κατασκευαστούν σε δεδομένο χώρο. Η κατασκευή τους έχει λιγότερη επίδραση στην κίνηση, και λόγω του της δομής τους έχουμε λιγότερους χρόνους κατασκευής, ενώ λόγω της ευκαμψίας του τα συστήματα αυτά μπορούν να προσαρμοστούν στις υπάρχουσες κτιριακές εγκαταστάσεις.

Τα μηχανικά συστήματα στάθμευσης αποτελούν ιδανική λύση για μεγάλης ή μικρής διάρκειας στάθμευση σε κλειστούς χώρους όπου το καθαρό ύψος είναι το απαιτούμενο (ελάχιστο 2,7μ.) για να τοποθετηθεί το ένα αυτοκίνητο πάνω από το άλλο καθώς και σε εξωτερικούς χώρους, χάρη στην γαλβανισμένη επεξεργασία τους. Επίσης, εκεί όπου οι διαστάσεις του χώρου το επιτρέπουν μπορεί να τοποθετηθεί σύστημα ανεξάρτητης στάθμευσης όπου η μετακίνηση του ενός αυτοκινήτου δεν επηρεάζει τη θέση του άλλου.

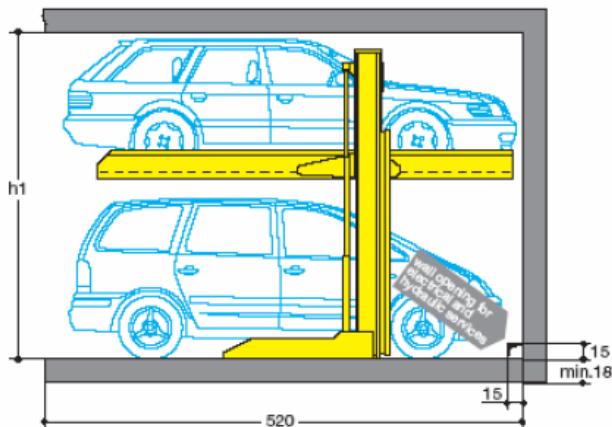


Σχήμα 7.4. Μηχανικό σύστημα στάθμευσης.

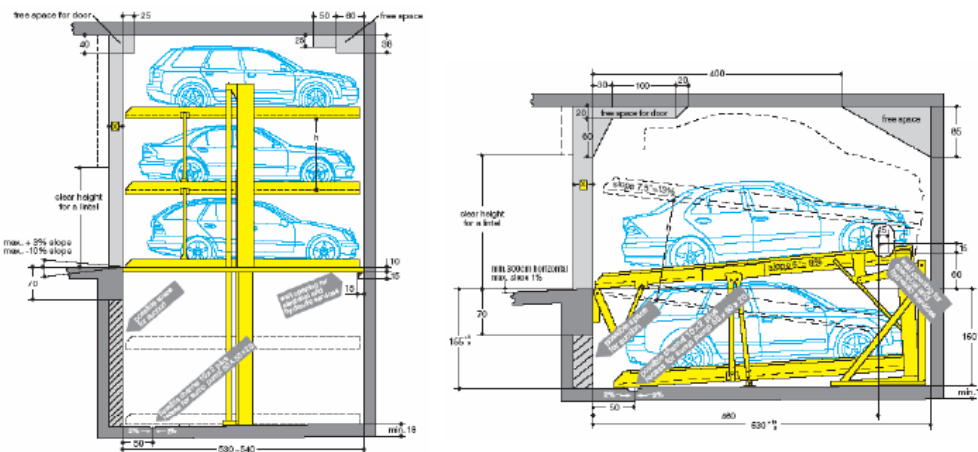
Ένα μηχανικό σύστημα στάθμευσης αποτελείται από μία πλατφόρμα με κλίση σε σχέση με το έδαφος, ανάλογα με τη διαδικασία τοποθέτησης και το ανώτατο ύψος του αυτοκινήτου. Η πλατφόρμα είναι εξοπλισμένη με ράμπα εισόδου για την άνετη τοποθέτηση του αυτοκινήτου πάνω σ' αυτή, με αυλάκια ώστε να σταματούν τυχόν κίνηση του και με μπάρα stop για την σωστή τοποθέτηση πάνω στη πλατφόρμα (Σχήμα 7.4). Το όλο σύστημα έχει δεξιά και αριστερά μεταλλικές «κολώνες» οι οποίες είναι σταθερά ασφαλισμένες στο έδαφος. Από την κάτω πλευρά είναι τοποθετημένη μπάρα (αντιστρεπτική δοκός) η οποία εξασφαλίζει την ομαλότητα (εξισορρόπηση) της πλατφόρμας. Στα Σχήματα 7.5 και 7.6 δίδονται εναλλακτικοί τρόποι κατασκευής τέτοιων χώρων στάθμευσης για την κατασκευή τους στο επίπεδο του ισόγειου (Σχήμα 7.5) ή όταν υπάρχει και διαθέσιμο υπόγειο όπου η μετακίνηση του ενός αυτοκινήτου δεν επηρεάζεται από τη θέση του άλλου (Σχήμα 6.6).

Στους Χάρτες 15, και 16 του Παραρτήματος IV εντοπίζονται τα οικόπεδα στα οποία υπάρχουν στο υπόγειο και το ισόγειο κατοικίες καθώς και άλλοι ανεκμετάλλευτοι σήμερα χώροι στη θέση των οποίων μπορούν να δημιουργηθούν χώροι στάθμευσης. Γενικά, όπως προκύπτει και από τις παραγράφους 6.4 και 6.6 στη περιοχή μελέτης συνολικά εντοπίζονται σε ισόγειους και υπόγειους/ ημιυπόγειους χώρους 523 κατοικίες και 30 ανεκμετάλλευτοι χώροι. Συνολικά μπορούν να δημιουργηθούν τουλάχιστον 1050 νέες θέσεις στάθμευσης στη περιοχή μελέτης ακόμα και με την προσαρμογή μόνο ενός συστήματος αυτόματης στάθμευσης ανά κατοικία ή χώρο που δεν χρησιμοποιείται. Στα ακίνητα όπου το διαθέσιμο ύψος δεν επιτρέπει την εγκατάσταση μηχανικών συστημάτων στάθμευσης (π.χ. όταν δεν

υπάρχει υπόγειο ή είναι πολύ χαμηλό το ύψος του ορόφου) δημιουργούνται συμβατικοί σταθμοί αλλά και πάλι εκτιμάται ότι ο ελάχιστος αριθμός νέων θέσεων θα είναι όμοιος.



Σχήμα 7.5. Μηχανικά συστήματα στάθμευσης σε ένα επίπεδο (εξαρτημένη στάθμευση).



Σχήμα 7.6. Μηχανικά συστήματα στάθμευσης με χρήση υπογείου χώρου (ανεξάρτητη στάθμευση)

Η μετατροπή ενός ισόγειου/υπόγειου που αρχικά αποτελούσε διαμέρισμα, ή κενό χώρο σε συμβατικό χώρο στάθμευσης δίνει μεγάλο κέρδος στον ιδιοκτήτη καθώς η τιμή του τετραγωνικού αυξάνεται από τα 1400-1500 ευρώ/τμ, στα 1600-2400 ευρώ/τμ. Από το κέρδος της αλλαγής χρήσης βέβαια θα πρέπει να αφαιρεθεί το κόστος μετατροπής.

Περιοχές όπως αυτή που μελετάμε όπου το πρόβλημα είναι πολύ μεγάλο, αλλά οι τιμές χαμηλότερες, από αυτές που ισχύουν σε ακριβές περιοχές συνδυάζουν σχετικά χαμηλό κόστος κτήσης με υψηλές αποδόσεις. Στη περιοχή της Κυψέλης, μία κλειστή θέση στάθμευσης κοστίζει τουλάχιστον 17.000 ευρώ και το ενοίκιο μπορεί να φτάσει μέχρι και τα 180 ευρώ το μήνα, προσφέροντας έτσι μια ετήσια απόδοση τουλάχιστον της τάξης του 11%. Η κατασκευή ενός μηχανικού συστήματος στάθμευσης έναντι ενός συμβατικού φαίνεται να αποτελεί ακόμα πιο συμφέρουσα λύση καθώς ο μεγαλύτερος αριθμός χώρων στάθμευσης

που μπορεί να είναι ακόμα και διπλάσιος ή τριπλάσιος στον ίδιο χώρο ανεβάζει κατά πολύ την αξία του τετραγωνικού.

7.5 Μηδενικό σενάριο

Στην περίπτωση αυτού του σεναρίου δεν προβλέπεται η λήψη κανενός μέτρου. Η σημερινή κατάσταση στη περιοχή μελέτης είναι ιδιαίτερα επιβαρημένη καθώς οι θέσεις στάθμευσης ήδη δεν επαρκούν. Έτσι παρατηρείται φαινόμενα όπως η κατάληψη των πεζοδρομίων από μηχανοκίνητα οχήματα και η παράνομη στάθμευση κοντά σε διασταυρώσεις, κάδους απορριμμάτων, πιλοτών και θεσμοθετημένων χώρων στάθμευσης.

Τα επόμενα χρόνια αναμένεται να έχουμε επιπλέον αύξηση του αριθμού των αυτοκινήτων που θα επιχειρούν να σταθμεύουν στη περιοχή μελέτης. Άλλωστε όπως αναφέρεται και στο κεφάλαιο 3.1 ο δείκτης ιδιοκτησίας στην Ελλάδα αυξάνεται συνεχώς της τελευταίες δεκαετίες και αναμένεται να αυξηθεί και άλλο δεδομένου ότι δεν έχει φτάσει ακόμα το επίπεδο των άλλων ανεπτυγμένων χώρων της Ευρώπης.

Επιπλέον, η αύξηση του αριθμού των οχημάτων θα έχει ως αποτέλεσμα την επιδείνωση των προβλημάτων που εντοπίζονται ήδη στην περιοχή μελέτης καθώς και την περαιτέρω υποβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων στη συγκεκριμένη περιοχή.

8. Αξιολόγηση και επιλογή

8.1 Γενικά

Στο κεφάλαιο που ακολουθεί πραγματοποιείται μια ποιοτική αξιολόγηση των εναλλακτικών λύσεων που περιγράφηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο. Η μέθοδος που χρησιμοποιήθηκε για την αξιολόγηση των 4 παραπάνω σεναρίων είναι η μέθοδος SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities and Treats). Πρόκειται για μια μέθοδο που είναι ιδιαίτερα χρήσιμη για την ποιοτική αξιολόγηση των σεναρίων στα πλαίσια του σχεδιασμού και αξιοποιεί την υπάρχουσα πληροφορία και γνώση παρέχοντας ένα σχέδιο δράσης στη διαδικασία λήψης απόφασης.

Επίσης λαμβάνει υπόψη τόσο τα χαρακτηριστικά της ίδιας της περιοχής όσο και τα χαρακτηριστικά του ευρύτερου χώρου μέσα στον οποίο εντάσσεται η περιοχή μελέτης. Πλεονέκτημα της μεθόδου SWOT αποτελεί το γεγονός ότι γενικά μπορεί να χρησιμοποιηθεί ταυτόχρονα με άλλες τεχνικές αξιολόγησης καθώς αποτελεί ένα πρώτο απλό, ευέλικτο και γρήγορο βήμα στη διαδικασία αξιολόγησης (Γιαουτζή και Στρατηγέα, 2005).

Το πλαίσιο ανάλυσης της μεθόδου διαχωρίζεται στους παράγοντες εκείνους που αφορούν το εξωτερικό περιβάλλον του προβλήματος και σε εκείνους που αφορούν το εσωτερικό. Η γνώση του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος της περιοχής μελέτης είναι εξαιρετικής σημασίας στα πλαίσια του σχεδιασμού και της αξιολόγησης. Το εσωτερικό

περιβάλλον αναλύεται περαιτέρω μέσα από την αναζήτηση των ισχυρών σημείων της περιοχής δηλαδή των πλεονεκτημάτων της (Strengths), καθώς και των αδύνατων (Weaknesses). Κατά την ανάλυση του εξωτερικού περιβάλλοντος εξετάζονται οι ευκαιρίες (Opportunities) που η περιοχή μελέτης καλείται να αξιοποιήσει καθώς και οι κίνδυνοι (Treats) που θα πρέπει να αντιμετωπίσει με βάση τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα και το δυναμικό της.

Ο πίνακας SWOT για κάθε εναλλακτική λύση δίδεται στις παραγράφους που ακολουθούν.

8.2 Ποιοτική αξιολόγηση 1ης εναλλακτικής λύσης

Δημιουργία σε αδόμητα οικόπεδα και εγκαταλελειμμένα κτίρια αυτόματων χώρων στάθμευσης δημόσιας χρήσεως

Πλεονεκτήματα	Αδυναμίες
<ul style="list-style-type: none"> • Σχετικά μεγάλος αριθμός νέων θέσεων στάθμευσης • Εύκολη μετατροπή των υπαρχόντων χώρων σε χώρους στάθμευσης • Ήπιας μορφής επέμβαση στη περιοχή προκειμένου να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα της στάθμευσης • Μικρή αναλογία επιφάνειας ανά σταθμευμένο αυτοκίνητο • Μείωση θορύβου και καυσαερίων • Κατασκευή σε οικόπεδα μικρού μεγέθους 	<ul style="list-style-type: none"> • Υψηλό κόστος κατασκευής • Περιορισμένος αριθμός αδόμητων οικοπέδων και οικοπέδων με εγκαταλελειμμένα κτίρια. • Πλήρης κάλυψη των λιγοστών σήμερα αδόμητων οικοπέδων • Εξάρτηση από μηχανικά συστήματα
Δυνατότητες	Κίνδυνοι
<ul style="list-style-type: none"> • Κατασκευής χώρων στάθμευσης με πολλούς ορόφους προκειμένου να αυξηθεί η χωρητικότητά τους • Υπόγειας προέκτασης των χώρων στάθμευσης με σκοπό την αύξηση του αριθμού παρκαρισμένων οχημάτων 	<ul style="list-style-type: none"> • Δημιουργίας ιδιαίτερα ψηλών κτιρίων που αλλοιώνουν την εικόνα της περιοχής • Πρόκλησης ζημιών σε κτίρια γειτονικά των κατεδαφιζομένων • Χρήσεων των χώρων στάθμευσης από κατοίκους εκτός της περιοχής μελέτης • Υψηλός χρόνος αναμονής για την παράδοση/ παραλαβή του αυτοκινήτου • Κυκλοφοριακή συμφόρηση στα σημεία εισόδου/εξόδου

8.3 Ποιοτική αξιολόγηση 2ης εναλλακτικής λύσης

Δημιουργία υπογείων δημόσιων χώρων στάθμευσης με ελεύθερους ακάλυπτους χώρους στην επιφάνεια

Πλεονεκτήματα	Αδυναμίες
<ul style="list-style-type: none">• Δημιουργία χώρων πρασίνου/ περιπάτου με αποτέλεσμα τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων• Μικρή αναλογία επιφάνειας ανά σταθμευμένο αυτοκίνητο• Μείωση θορύβου και καυσαερίων• Μηδενική πιθανότητα κλοπών	<ul style="list-style-type: none">• Ιδιαίτερα υψηλό κόστος κατασκευής• Μικρός αριθμός διαθέσιμων χώρων μεγάλου εμβαδού• Μικρός αριθμός νέων θέσεων στάθμευσης• Εξάρτηση από μηχανικά συστήματα
Δυνατότητες	Κίνδυνοι
<ul style="list-style-type: none">• Δημιουργίας επιπλέον χώρων στάθμευσης μικρότερης χωρητικότητας σε οικόπεδα που πληρούν τις προδιαγραφές του νόμου αλλά έχουν μικρότερο εμβαδόν από τα επιλεγόμενα• Προέκτασης των χώρων στάθμευσης και κάτω από το δρόμο ή τους ήδη ακάλυπτους χώρους με αποτέλεσμα την αύξηση των θέσεων στάσης	<ul style="list-style-type: none">• Εγκατάστασης στους υπέργειους χώρους εμπορικών ή άλλων δραστηριοτήτων αντί χώρων πρασίνου ή περιπάτου• Πρόκλησης ζημιών σε κτίρια γειτονικά των κατεδαφιζομένων• Χρήσεων των χώρων στάθμευσης από κατοίκους εκτός της περιοχής μελέτης• Υψηλός χρόνος αναμονής για την παράδοση/ παραλαβή του αυτοκινήτου• Κυκλοφοριακή συμφόρηση στα σημεία εισόδου/εξόδου

8.4 Ποιοτική αξιολόγηση 3ης εναλλακτικής λύσης

Μετατροπή ισογείων και υπογείων ιδιωτικών χώρων σε θέσεις στάθμευσης

Πλεονεκτήματα	Αδυναμίες
<ul style="list-style-type: none">• Χαμηλό κόστος κατασκευής• Μεγάλος αριθμός νέων θέσεων στάθμευσης• Εύκολη μετατροπή υπαρχόντων χώρων σε χώρους στάθμευσης• Σχετικά μικρή αναλογία επιφάνειας ανά σταθμευμένο αυτοκίνητο• Μεγάλος αριθμός διαθέσιμων χώρων για αλλαγή η χρήσης τους σε parking• Μικρός χρόνος μετάβασης στη θέση στάθμευσης	<ul style="list-style-type: none">• Το κόστος κατασκευής επιβαρύνει τους πολίτες• Μερική εξάρτηση από μηχανικά συστήματα• Αδυναμία στάθμευσης οχημάτων μεγάλου μήκους ή ύψους
Δυνατότητες	Κίνδυνοι
<ul style="list-style-type: none">• Δημιουργίας νέων χώρων στάθμευσης διάσπαρτων σε όλη την έκταση της περιοχής• Συνένωση γειτονικών ακινήτων με σκοπό την αύξηση των θέσεων στάθμευσης• Δυνατότητα δημιουργίας θέσεων στάθμευσης και σε χώρους που σήμερα πραγματοποιούνται εμπορικές δραστηριότητες ή προσωπικές εργασίες όταν οι υπάρχουσες επιχειρήσεις δεν είναι κερδοφόρες	<ul style="list-style-type: none">• Απροθυμίας των ιδιοκτητών να μετατρέψουν τα ακίνητα τους σε χώρους στάθμευσης• Άρνησης των ενοίκων να αλλάξουν χώρο κατοικίας ή επαγγελματικής στέγης• Κίνδυνος εξαρτώμενης στάθμευσης στη περίπτωση εγκατάστασης μηχανικών συστημάτων• Περιορισμένης κρατικής επίβλεψης στη δημιουργία των χώρων στάθμευσης.

8.5 Ποιοτική αξιολόγηση 4ης εναλλακτικής λύσης

Λήψη κανενός μέτρου

Πλεονεκτήματα	Αδυναμίες
<ul style="list-style-type: none">Μηδενικό κόστος	<ul style="list-style-type: none">Καμιά αλλαγή της σημερινής κακής εικόνας στους δρόμους της περιοχής μελέτηςΚαμιά αύξηση του αριθμού των χώρων στάθμευσηςΠροβληματική κίνηση αυτοκινήτων και πεζών ως αποτέλεσμα της παράνομης στάθμευσης επί του οδοστρώματος αλλά και επάνω στο πεζοδρόμιο
Δυνατότητες	Κίνδυνοι
<ul style="list-style-type: none">Εφαρμογής εναλλακτικών πολιτικών που αποθαρρύνουν την ιδιοκτησία αυτοκινήτων σε αντίθεση με τη δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης που πετυχαίνουν ακριβώς το αντίθετο	<ul style="list-style-type: none">Επιδείνωση των φαινομένων παράνομης στάθμευσηςΠεραιτέρω αύξησης του αριθμού των οχημάτων που επιχειρούν να σταθμεύσουν στη περιοχή

8.6 Επιλογή

Πίνακας 8.1 Πίνακας αξιολόγησης εναλλακτικών λύσεων

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ			1	2	3	4
ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ						
	Νέες θέσεις στάθμευσης		καλό	καλό	πολύ καλό	μέτριο
	Εύκολη μετατροπή υπαρχόντων χώρων σε χώρους στάθμευσης		καλό	καλό	πολύ καλό	μέτριο
	Εξάρτηση από μηχανικά συστήματα		μέτριο	μέτριο	καλό	μέτριο
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ						
	Κόστος κατασκευής		μέτριο	μέτριο	καλό	πολύ καλό
	Οικονομική επιβάρυνση πολιτών		πολύ καλό	πολύ καλό	μέτριο	πολύ καλό
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ/ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΔΙΑΒΙΩΣΗΣ						
	Δημιουργία χώρων πρασίνου		μέτριο	πολύ καλό	καλό	μέτριο
	Πρόκληση ζημιών σε κτίρια γειτονικά των κατεδαφιζομένων		καλό	μέτριο	πολύ καλό	πολύ καλό
	Πιθανότητα κλοπών		πολύ καλό	πολύ καλό	πολύ καλό	μέτριο

μέτριο
 καλό
 πολύ καλό

Σημαντικότερα κριτήρια, στον παραπάνω πίνακα αξιολόγησης σεναρίων, αποτελούν ο συνολικός αριθμός των νέων θέσεων στάθμευσης και το κόστος κατασκευής, δεδομένης της σοβαρότητας και της έντασης του προβλήματος στάθμευσης στην περιοχή μελέτης. Ωστόσο, λαμβάνονται βέβαια υπόψη και τα λοιπά κριτήρια, περιβαλλοντικά και οικονομικά. Βάση, λοιπόν της παραπάνω ανάλυσης S.W.O.T., επικρατέστερο σενάριο κρίνεται το 3^ο, το οποίο προβλέπει τη δημιουργία μηχανικών ή συμβατικών χώρων στάθμευσης στα ισόγεια και υπόγεια/ ημιυπόγεια διαμερίσματα και τους λοιπούς αχρησιμοποίητους χώρους των πολυκατοικιών, ανάλογα με τον διαθέσιμο χώρο.

9. Συμπεράσματα

Τα βασικά συμπεράσματα της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι τα ακόλουθα:

- Η περιοχή μελέτης είναι πρωτίστως χώρος κατοικίας καθώς εντοπίζονται σε αυτή συνολικά περί τα 3923 νοικοκυριά. Εμπορικές δραστηριότητες αναπτύσσονται στην περιοχή της νέας Κυψέλης, κυρίως κατά μήκος των οδών Κερκύρας και Κυψέλης.
- Η περιοχή χαρακτηρίζεται από την έλλειψη ελεύθερων χώρων όπως πλατείες και πάρκα. Οι πεζοί κινούνται κατά μήκος στενών πεζοδρομίων που πολλές φορές καταλαμβάνονται από μηχανές και αυτοκίνητα.
- Στη περιοχή μελέτης υπάρχουν 1077 νόμιμες θέσεις στάθμευσης και 113 παράνομες θέσεις επί του δρόμου, ενώ συνολικά βρέθηκαν σταθμευμένα στο δρόμο συνολικά περί τα 2245 αυτοκίνητα και 330 μηχανές, εκ των οποίων εκτιμάται ότι το 18% βρίσκονται σε χώρους που βάση του ΚΟΚ δεν επιτρέπεται η στάση και στάθμευση.
 - Το 46% των αυτοκινήτων σταθμεύει στην περιοχή λιγότερο από 5 ώρες, ενώ το 30% παραμένει αμετακίνητο κατά τη διάρκεια μιας μέρας. Επιπλέον η μέση διάρκεια στάθμευσης κάθε αυτοκινήτου στην περιοχή υπολογίστηκε στις 6 ώρες και 42 λεπτά .
 - Το ποσοστό των κατειλημμένων επί του συνόλου θέσεων ανά πάσα στιγμή κυμαίνεται από 90% έως 100%, ενώ σε κάθε θέση σταθμεύουν κατά μέσο όρο 2 αυτοκίνητα.
 - Το 10% των διαθέσιμων θέσεων στάθμευσης επί του οδοστρώματος παραμένουν κατειλημμένες από το ίδιο όχημα σε χρονικό διάστημα μίας εβδομάδας, ενώ μέσα σε δύο εβδομάδες το ποσοστό των θέσεων αυτών μειώνεται στο 7%.
- Συνολικά στην περιοχή μελέτης είναι δυνατό να σταθμεύσουν περί τα 1935 αυτοκίνητα, τα οποία εντοπίζονται επί του οδοστρώματος, στις πιλοτές και τα parking πολυκατοικιών καθώς και σε στεγασμένα και υπαίθρια parking δημόσιας χρήσης. Σημειώνεται ότι σύμφωνα με το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο ο αριθμός αυτός εκτιμάται ότι θα έπρεπε να αγγίζει κατά προσέγγιση τις 4.235 διαθέσιμες θέσεις.
- Μετά από αξιολόγηση των δυνατοτήτων, αδυναμιών, ευκαιριών και απειλών της υπό μελέτης περιοχής επικρατέστερη εναλλακτική λύση του προβλήματος στάθμευσης σε αυτήν είναι η δημιουργία στα ισόγεια και υπόγεια/ ημιυπόγεια διαμερίσματα και τους λοιπούς αχρησιμοποίητους χώρους των πολυκατοικιών, μηχανικών ή συμβατικών θέσεων στάθμευσης.

Βιβλιογραφία/Αρθρογραφία

Ελληνική

- **Αραβαντινός Α.**, 2007. Πολεοδομικός Σχεδιασμός. Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου. Εκδόσεις συμμετρία, Αθήνα
- **Βλαστός Θ. και Μηλάκης Δ.**, 2006. Πολεοδομία vs Μεταφορές Από την απόκλιση στη σύγκλιση. Αθήνα.
- **Βλαστός Θ. και Περπερίδου Δ.**, Τα αποτελέσματα του ευρωπαϊκού ερευνητικού προγράμματος “PRECO”. Μια πρόταση για ενιαίο φορέα μεταφορών και πολεοδομίας, Πρακτικά 2^{ου} Συνεδρίου για την Έρευνα στις Μεταφορές στην Ελλάδα.
- **Γιαουτζή Μ. και Στρατηγέα Α.**, 2005. Σημειώσεις Χωροταξίας. Ε.Μ.Π.
- **Κουτσόπουλος Κ., Ανδρουλάκης Ν.**, Εφαρμογές του λογισμικού Arcgis 9x με απλά λόγια. Εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα, 2005
- **Κουτσόπουλος Κ., Σίολας Α.** Σημειώσεις Αστικής Γεωγραφίας Ε.Μ.Π, Αθήνα
- **Μαυρίδου Ε.** Μελέτη συνθηκών στάθμευσης στην περιοχή Γκύζη του Δ. Αθηναίων.
- **Μηλάκης Δ.**, 2006. Χρήσεις Γης και Μεταφορές. Διερεύνηση της Επίδρασης των Πολεοδομικών Χαρακτηριστικών Μακρό- και Μικρό- κλίμακας στις Επιλογές Μετακίνησης. Διδ. Διατρ., Σχ. Αγρον. Τοπογρ. Μηχ., Ε.Μ.Π.
- **Περπερίδου Δ.**, Βελτίωση της ποιότητας της ατμόσφαιρας στο Λεκανοπέδιο Αθηνών – Νέες προοπτικές, Γ. Ημερίδα του Δήμου Αγίας Παρασκευής: Νέοι ατμοσφαιρικοί ρύποι και υγεία στο λεκανοπέδιο – Η περίπτωση της Αγίας Παρασκευής, Αγ. Παρασκευή Μάιος 2005
- **Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων**, Οι θέσεις του συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων σελ. 24 <<Η στάθμευση>> Αθήνα Ιούλιος 2003
- **Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων σε συνεργασία με το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας**, Στάθμευση στις μητροπολιτικές περιοχές της χώρας πρακτικά επιστημονικής ημερίδας, Αθήνα Ιούνιος 2002
- **Τσουρλάκης Κ.**, 2003 Τα λάθη στην πολιτική της στάθμευσης.
- **ΥΠΕΧΩΔΕ, 2001**, Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων. Λειτουργική Κατάταξη Οδικού Δικτύου (ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ), ΓΓΔΕ/ΔΜΕΟ, Έκδοση : 30/01/2001
- **ΥΠΕΧΩΔΕ, 2008**, Η ατμοσφαιρική ρύπανση στην Αθήνα. ΥΠΕΧΩΔΕ, Γεν. Δ/ση Περιβάλλοντος, Δ/ση ΕΑΡΘ, Έκθεση 2005, Τμήμα ποιότητας ατμόσφαιρας.
- **ΥΠΕΧΩΔΕ. 2006**, Η ατμοσφαιρική ρύπανση στην Αθήνα. ΥΠΕΧΩΔΕ. Γεν. Δ/ση Περιβάλλοντος, Δ/ση ΕΑΡΘ, Έκθεση 2005, Τμήμα ποιότητας ατμόσφαιρας

- **Φραντζεσκάκης Ι., Πιτσιάβα-Λατινοπούλου Μ. και Τσάμπουλας Δ.** Στάθμευση β' έκδοση. Εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα, 2002

Ξενόγλωσση

- DG TREN, 2000. EU Transport in figures - statistical pocketbook 2000. European Commission. Directorate-General for Energy and Transport in cooperation with Eurostat, 2000, Luxembourg, 2000.
- EEA, 2000. Indicator fact sheet Signals 2001 - Chapter households. YIR01HH03 Household number and size. PM. European Environment Agency, Copenhagen, Denmark.
- EEA, 2001. Vehicle ownership. TERM 2001. European Environment Agency, Copenhagen, Denmark.
- EEA, 2008. Climate for a transport change. TERM 2007: indicators tracking transport and environment in the European Union. European Environment Agency, Copenhagen, Denmark.
- Eurostat, 2006. Statistical yearbook on candidate countries, Office for Official Publications of the EU, Luxembourg.

Άλλες πηγές

- <http://www.in.gr/akinita/> : Αντικειμενικές Αξίες Ακινήτων
- <http://www.cityofathens.gr/> : Δήμος Αθηναίων
- www.bing.com/maps: Ψηφιακοί Χάρτες
- www.europa.eu : Η δικτυακή πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης
- www.ktirio.gr : Τεχνικό περιοδικό "Κτίριο"
- www.maps.google.com : Ψηφιακοί Χάρτες
- www.minenv.gr : Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας & Δημοσίων Έργων
- www.mnec.gr : Υπουργείο Οικονομίας
- www.oasa.gr : Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών
- www.safedrive.gr : οδική ασφάλεια στην Ελλάδα
- www.ses.gr : Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων
- www.statistics.gr : Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδας
- www.wikipedia.org : Η Ελεύθερη Εγκυκλοπαίδεια
- www.xe.gr : Χρυσή Ευκαιρία

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

- i. ΦΕΚ 76Α/2004
- ii. ΦΕΚ 167Δ/1993
- iii. ΦΕΚ 736Β/1993
- iv. Άρθρο 34 του Κ.Ο.Κ.



0103003000000000



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

Αρ. Φύλλου 76

5 Μαρτίου 2004

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΕΔΡΙΚΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

- 110. Τροποποίηση του Προεδρικού Διατάγματος 151/2002 «Γενική Γραμματεία Οικονομικού Σχεδιασμού και Αμυντικών Επενδύσεων» (ΦΕΚ 132 Α')... 1
- 111. Καθορισμός του απαιτούμενου αριθμού θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων αναλόγως των χρήσεων και του μεγέθους των κτιρίων στο ηπειρωτικό τμήμα της Περιφέρειας Αττικής και κατάργηση του π.δ/τος 230/1993 (Α'94). 2
- 112. Τροποποίηση διατάξεων του Π.Δ.352/1995 «Οργάνωση Σχολής Αστυφυλάκων» (Α'187) και άλλες διατάξεις. 3

ΠΡΟΕΔΡΙΚΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 110

Τροποποίηση του Προεδρικού Διατάγματος 151/2002 «Γενική Γραμματεία Οικονομικού Σχεδιασμού και Αμυντικών Επενδύσεων» (ΦΕΚ 132 Α').

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α. Του άρθρου 4 παρ.3 του Ν.2984/2002 (ΦΕΚ Α'15/02) «Οργανωτικά θέματα του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας ρυθμίσεις προσωπικού των Ενόπλων Δυνάμεων και άλλες διατάξεις».

β. Του άρθρου 22 παρ.3 του Ν.2362/1995 (ΦΕΚ Α' 247/95) «Περί Δημοσίου Λογιστικού, ελέγχου των δαπανών του Κράτους και άλλες διατάξεις».

γ. Του άρθρου 29Α του Ν.1558/1985 «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα» (ΦΕΚ Α'137/85), όπως αυτό προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/92 (ΦΕΚ Α' 154/92) και τροποποιήθηκε με το άρθρο 1παρ 2 περ. α του Ν. 2469/97 (ΦΕΚ Α'38/97).

2. Την 1065956/863/Α0006/15.7.2003 (ΦΕΚ Β' 985/03) κοινή απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών «Καθορισμός αρμοδιοτήτων των Υφυπουργών Οικονομίας και Οικονομικών».

3. Το Π.Δ 81/2002 «Συγχώνευση των Υπουργείων Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών» (ΦΕΚ Α' 57/02).

4. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος προκαλείται δαπάνη του κρατικού προϋπολογισμού ύψους 20.000 ευρώ, για το τρέχον έτος και για κάθε ένα από τα πέντε επόμενα έτη, που θα καλύπτεται από τις πιστώσεις του ΥΠΕΘΑ, ειδικός φορέας 11130 ΚΑΕ 0219 (Ν.2081/92 άρθρο 27 ΦΕΚ124Α').

5. Την 67/12.2.2004 Γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας μετά από πρόταση του Υπουργού Εθνικής Άμυνας και του Υφυπουργού Οικονομίας και Οικονομικών, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

1. Τα εδάφια α και β της περ. Β της παρ. 1 του άρθρου 11 του Π.Δ.151/2002 (Α'132) αντικαθίστανται ως εξής:

α. ΠΕ Μηχανικών: Θέσεις ογδόντα δύο (82) από τις οποίες δύο (2) θέσεις κατανέμονται στο βαθμό του Διευθυντή και Ογδόντα (80) στους βαθμούς Δ-Α.

β. ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού: Θέσεις τριάντα τρεις (33) από τις οποίες μία (1) θέση κατανέμεται στο βαθμό του Διευθυντή και τριάντα δύο (32) στους βαθμούς Δ - Α.

2. Στην παρ. 2 του άρθρου 11 του Π.Δ 151/2002 προστίθενται εδάφια ως εξής:

Οι θέσεις των κλάδων της περίπτωσης Β, εδ. γ-ιζ της παρ. 1 του άρθρου 11 του Π.Δ 151/2002 Β κατανέμονται για τις κατηγορίες ΠΕ, ΤΕ, ΔΕ στους βαθμούς Δ-Α και για την κατηγορία ΥΕ στους βαθμούς Ε-Β. Οι ανωτέρω κλάδοι περιλαμβάνουν τις ειδικότητες που προσδιορίζονται κατά κλάδο στις αντίστοιχες διατάξεις του ΠΔ 50/2001 (ΦΕΚ Α' 39). Σε κάθε περίπτωση ο αριθμός των θέσεων κατά ειδικότητα καθορίζεται κάθε φορά με την προκήρυξη πλήρωσης θέσεων, ανάλογα με τις υπηρεσιακές ανάγκες.

3. Στο άρθρο 11 του Π.Δ 151/2002 προστίθενται παράγραφοι 5, 6, και 7 ως εξής:

5. Προσόντα Διορισμού στους Εισαγωγικούς Βαθμούς των ανωτέρω Κλάδων ορίζονται τα προβλεπόμενα στις αντίστοιχες διατάξεις του ΠΔ 50/2001 (ΦΕΚ Α' 39) και στη διάταξη της παραγράφου 3β του άρθρου 11 του ΠΔ 151/2002 (ΦΕΚ Α' 132).

6. Η συνδρομή ορισμένης εξειδίκευσης, γνώσης ή εμπειρίας, όπου αυτές απαιτούνται, αποδεικνύεται σύμ-

φωνα με όσα ορίζονται στην παράγραφο 6 και επόμενες του άρθρου 26 του Π.Δ. 50/2001 (Α' 39/2001).

7. Οι πολιτικοί υπάλληλοι που προϊστανται οργανικών μονάδων, προγραμματίζουν, οργανώνουν, συντονίζουν και ελέγχουν τις εργασίες της οργανικής μονάδας της οποίας προϊστανται και αξιολογούν τους υπ' αυτούς πολιτικούς υπαλλήλους σύμφωνα με την εκάστοτε ισχύουσα (για τους δημοσίους υπαλλήλους) νομοθεσία.

4. Μετά το άρθρο 11 του του Π.Δ 151/2002 προστίθενται άρθρα 11 Α και 11 Β ως εξής :

Άρθρο 11Α

Προϊστάμενοι Διευθύνσεων

1. Στις Γενικές Διευθύνσεις της Γενικής Γραμματείας Οικονομικού Σχεδιασμού και Αμυντικών Επενδύσεων του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας (ΓΓΟΣΑΕ) προϊστανται Γενικοί Διευθυντές σύμφωνα με τα οριζόμενα στη διάταξη του άρθρου 11 του Ν.2984/2002 και στη διάταξη του άρθρου 2 του Π.Δ. 151/2002.

2. Στις παρακάτω Διευθύνσεις της ΓΓΟΣΑΕ προϊστανται πολιτικοί υπάλληλοι, οι οποίοι πληρούν τα προβλεπόμενα από τις σχετικές διατάξεις, τυπικά και ουσιαστικά προσόντα (Κεφ. Δ' Ν.2683/99 ΦΕΚ Α 19/99), σύμφωνα και με τη διάταξη της παρ. 4 του άρθρου 11 του Π.Δ. 151/02, ως εξής:

α. Στην Διεύθυνση Προϋπολογισμού (ΔΙΠΥ) της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικού Σχεδιασμού (ΓΔΟΣ), προϊστανται υπάλληλος του Κλάδου ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού.

β. Στην Διεύθυνση Λοιπού Εξοπλισμού της Γενικής Διεύθυνσης Αμυντικών Επενδύσεων (ΓΔΑΕ), προϊστανται υπάλληλος του Κλάδου ΠΕ Μηχανικών.

γ. Στην Διεύθυνση Αμυντικής Βιομηχανίας (ΔΑΒ) της Γενικής Διεύθυνσης Αμυντικής Βιομηχανίας και Έρευνας (ΓΔΑΒΕ), προϊστανται υπάλληλος του Κλάδου ΠΕ Μηχανικών.

Άρθρο 11Β

Προϊστάμενοι Τμημάτων

1. Στα παρακάτω τμήματα των Διευθύνσεων της ΓΓΟΣΑΕ προϊστανται πολιτικοί υπάλληλοι, οι οποίοι πληρούν τα προβλεπόμενα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα (Κεφ. Δ' Ν.2683/99), σύμφωνα και με τη διάταξη της παρ. 4 του άρθρου 11 του Π.Δ. 151/02, ως εξής:

α. Στο Τμήμα Προϋπολογισμού Γενικής Γραμματείας της Διεύθυνσης Προϋπολογισμού (ΔΙΠΥ) της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικού Σχεδιασμού (ΓΔΟΣ), προϊστανται υπάλληλος του Κλάδου ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού.

β. Στο Τμήμα Παροχών της Διεύθυνσης Οικονομικού (ΔΟΙ) της ΓΔΟΣ, προϊστανται υπάλληλος του Κλάδου ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού.

γ. Στο Τμήμα Οικονομικής Μέριμνας και Νομικών Προσώπων της Διεύθυνσης Οικονομικού (ΔΟΙ) της ΓΔΟΣ, προϊστανται υπάλληλος του Κλάδου ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού.

δ. Στο Τμήμα Πολιτικού Προσωπικού της Διεύθυνσης Προσωπικού και Διοικητικής Μέριμνας (ΔΠ & ΔΜ) της ΓΔΟΣ, προϊστανται υπάλληλος του Κλάδου ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού.

ε. Στο Τμήμα Διοικητικής Μέριμνας της Διεύθυνσης Προσωπικού και Διοικητικής Μέριμνας (ΔΠ & ΔΜ) της ΓΔΟΣ, προϊστανται υπάλληλος του Κλάδου ΠΕ Μηχανικών και σε περίπτωση έλλειψης αυτού υπάλληλος του Κλάδου ΤΕ Τεχνολογικών Εφαρμογών.

στ. Στο Τμήμα ΠΔΕ-Εθνικών και Διεθνών Προγραμμάτων της ΓΔΟΣ, προϊστανται υπάλληλος του Κλάδου ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού ή ΤΕ Δ - Λ.

ζ. Στο Τμήμα Αξιολόγησης και Κατάρτισης Συμβάσεων Α.Ω της Διεύθυνσης Κύριου Εξοπλισμού (ΔΙΚΕ) της ΓΔΑΕ, προϊστανται υπάλληλος του Κλάδου ΠΕ Μηχανικών.

η. Στο Τμήμα Κοινών Προμηθειών της Διεύθυνσης Λοιπού Εξοπλισμού (ΔΙΛΕ) της ΓΔΑΕ, προϊστανται υπάλληλος του Κλάδου ΠΕ Μηχανικών.

θ. Στο Τμήμα Τυποποίησης - Προδιαγραφών της Διεύθυνσης Λοιπού Εξοπλισμού (ΔΙΛΕ) της ΓΔΑΕ, προϊστανται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Μηχανικών.

ι. Στο Τμήμα Κατάρτισης Κύριων Συμβάσεων της Διεύθυνσης Κύριου Εξοπλισμού (ΔΙΚΕ) της ΓΔΑΕ, προϊστανται υπάλληλος του Κλάδου ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού.

ια. Στο Τμήμα Ελέγχου Τιμών - Κόστους της Διεύθυνσης παρακολούθησης Συμβάσεων και Διασφάλισης Ποιότητας (ΔΠΣ & ΔΠ) της ΓΔΑΕ, προϊστανται υπάλληλος του Κλάδου ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού.

ιβ. Στο Τμήμα Πολιτικής για την Ποιότητα της Διεύθυνσης Παρακολούθησης Συμβάσεων και Διασφάλισης Ποιότητας (ΔΠΣ & ΔΠ) της ΓΔΑΕ, προϊστανται υπάλληλος του Κλάδου ΠΕ Μηχανικών.

ιγ. Στο Τμήμα Επιστήειας - Πιστοποίησης Ποιότητας της Διεύθυνσης Παρακολούθησης Συμβάσεων και Διασφάλισης Ποιότητας (ΔΠΣ & ΔΠ) της ΓΔΑΕ, προϊστανται υπάλληλος του Κλάδου ΠΕ Μηχανικών.

ιδ. Στο Τμήμα Αμυντικής Βιομηχανίας της Διεύθυνσης Αμυντικής Βιομηχανίας (ΔΑΒ) της Γενικής Διεύθυνσης Αμυντικής Βιομηχανίας και Έρευνας (ΓΔΑΒΕ), προϊστανται υπάλληλος του Κλάδου ΠΕ Μηχανικών.

ιε. Στο Τμήμα Αντισταθμιστικών Ωφελιμάτων και Συμπαγωγών της Διεύθυνσης Αμυντικής Βιομηχανίας (ΔΑΒ) της ΓΔΑΒΕ, προϊστανται υπάλληλος του Κλάδου ΠΕ Μηχανικών.

ιστ. Στο Τμήμα Συντονισμού - Προγραμματισμού της Διεύθυνσης Έρευνας (ΔΕ) της ΓΔΑΒΕ, προϊστανται υπάλληλος του Κλάδου ΠΕ Μηχανικών.

ιζ. Στο Τμήμα Ερευνητικών Προγραμμάτων της Διεύθυνσης Έρευνας (ΔΕ) της ΓΔΑΒΕ, προϊστανται υπάλληλος του Κλάδου ΠΕ Μηχανικών.

ιη. Στο Τμήμα Διεθνούς Επιστημονικής και Τεχνολογικής Συνεργασίας της Διεύθυνσης Έρευνας (ΔΕ) της ΓΔΑΒΕ, προϊστανται υπάλληλος του Κλάδου ΠΕ Μηχανικών.

ιβ. Στο Τμήμα Διεθνούς Συνεργασίας Προγραμμάτων της Διεύθυνσης Δημοσίων και Διεθνών Σχέσεων (ΔΔΔΣ) προϊστανται υπάλληλος του Κλάδου ΠΕ Μηχανικών.

κ. Στο Τμήμα Δημοσίων Σχέσεων της Διεύθυνσης Διεθνών και Δημοσίων Σχέσεων (ΔΔΔΣ), προϊστανται υπάλληλος του Κλάδου ΠΕ Μεταφραστών - Διερμηνέων.

2. Σε όλες τις Γραμματείες των Διευθύνσεων, Τμημάτων, Αυτετελών Γραφείων της ΓΓΟΣΑΕ προϊστανται υπάλληλοι του κλάδου ΤΕ ή ΔΕ Διοικητικού - Οικονομικού ή ΔΕ Προσωπικού Η/Υ ή ΔΕ Τεχνικού ή ΔΕ Διοικητικών Γραμμάτων.

Άρθρο 2

Η ισχύς του παρόντος Διατάγματος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υπουργό Εθνικής Άμυνας ανατίθεται η δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 4 Μαρτίου 2004

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΝΙΚΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ
ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ
ΠΑΝΝΟΣ ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ

(2)

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 111

Καθορισμός του απαιτούμενου αριθμού θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων αναλόγως των χρήσεων και του μεγέθους των κτιρίων στο ηπειρωτικό τμήμα της Περιφέρειας Αττικής και κατάργηση του π.δ/τος 230/1993 (Α' 94).

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις των άρθρων 311, 312, 314 και 316 του από 14.7.1999 π.δ/τος «Κώδικας Βασικής Πολυεξουσιαστικής Νομοθεσίας» (Δ' 580).
2. Τις διατάξεις της παρ.1 του άρθρου 11 του Ν. 3010/2002 «Εναρμόνιση του Ν. 1650/1986 με τις Οδηγίες 97/11 Ε.Ε και 96/61 Ε.Ε. κλπ» (Α' 91).
3. Τις διατάξεις του άρθρου 29Α του Ν. 1558/1985 «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα» (Α' 137), που προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/1992 (Α' 154) και αντικαταστάθηκε με την παρ. 2α του άρθρου 1 του Ν. 2469/1997 (Α' 38).
4. Την Υ6/3.1.10.2001 απόφαση Πρωθυπουργού και Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων «Ανάθεση αρμοδιοτήτων Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων στους Υφυπουργούς Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων» (Β' 1484).
5. Τις 212/2002, 280/2002, 290/2002, 29/2003, 43/2003 και 50/2003 γνωμοδοτήσεις του Κεντρικού Συμβουλίου Χωροταξίας Οικισμού και Περιβάλλοντος.
6. Το γεγονός ότι από τις κανονιστικές διατάξεις αυτού του δ/τος δεν προκάλειται απάντηση βάρος του κρατικού προϋπολογισμού και του προϋπολογισμού του οικείου Ο.Τ.Α.
7. Την 35/2004 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας με πρόταση της Υφυπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Περιοχή ισχύος

1. Στο ηπειρωτικό τμήμα της Περιφέρειας Αττικής επιβάλλεται κατά το Ν.960/79, όπως ισχύει εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης στα ανεγειρόμενα κτίρια σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στις διατάξεις του παρόντος π. διατάγματος.
2. Από τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος, εξαιρείται η περιοχή «Ελαιώνα» των Δήμων Αθηναίων, Ταύρου, Αγίου Ιωάννη Ρέντη, Αιγάλεω, Περιστερίου, της οποίας το πολυεξουσιαστικό σχέδιο εγκρίθηκε με το από 11.2.1991 π. διάταγμα (Δ' 74).

Άρθρο 2

Αριθμός θέσεων στάθμευσης για νέα κτίρια ή προσθήκες σε επέκταση υφιστάμενων κτιρίων

Ο απαιτούμενος αριθμός θέσεων στάθμευσης για τα νέα κτίρια ή για προσθήκες σε επέκταση υφιστάμενων κτιρίων, υπολογίζεται ανάλογα με τη χρήση και τη συνολική επιφάνεια του κτιρίου, που προσμετράται στο συντελεστή δόμησης ή ανάλογα με τα επί μέρους στοιχεία της χρήσης (συνολικό αριθμό αιθουσών, κλινών ή θέσεων θεατών), ως εξής:

1. Κατοικία: μια (1) θέση στάθμευσης ανά 100 τμ επιφανείας κτιρίου. Πάντως ο αριθμός θέσεων που προκύπτει δεν μπορεί να είναι μικρότερος της μιας θέσης ανά διαμέρισμα ή ανά κατοικία.
2. Διοίκηση, κοινωφελείς οργανισμοί, τράπεζες, γραφεία, εμπορικά καταστήματα (πλην υπεραγορών, εμπορικών κέντρων και πολυκαταστημάτων), καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών, καθώς και γενικά παρεμφερείς προς τις ανωτέρω χρήσεις, που δεν αναφέρονται στο παρόν: μια (1) θέση στάθμευσης ανά:
 - α. 60 τμ επιφανείας κτιρίου εφόσον το οικοπέδο έχει:
 - εμβαδόν μέχρι και 300,00 τμ ή
 - εμβαδόν μέχρι και 500 τμ και συγχρόνως πρόσωπο ή βάθος μέχρι και 12,00 μ ή και 16,00 μ, αντίστοιχα. Για την εφαρμογή της παρούσας περίπτωσης, το βάθος ορίζεται ως ο λόγος του εμβαδού του οικοπέδου δια του προσώπου. Εάν το οικοπέδο έχει περισσότερα του ενός πρόσωπα, λαμβάνεται το μεγαλύτερο.
 - β. 50 τμ επιφανείας κτιρίου εφόσον το οικόπεδο δεν εμπίπτει στην προηγούμενη περίπτωση (α).
3. Υπεραγορές τροφίμων ή άλλων ειδών, πολυκαταστήματα, εμπορικά κέντρα: μία (1) θέση στάθμευσης ανά 15 τμ επιφανείας κτιρίου. Για τους τυχόν αποθηκευτικούς χώρους, που προσμετρώνται στο συντελεστή δόμησης, εφαρμόζονται τα προβλεπόμενα από την παράγραφο 19 του παρόντος άρθρου.
4. Εστιατόρια, ταβέρνες, ψητοπωλεία, ζαχαροπλαστεία, αναψυκτήρια, καφετέριες, αίθουσες αναψυχής (σφαιριστήρια μπυλάρδα, Bowling κλπ), bars, snack - bars και λοιπά κτίρια εστίασης, αναψυχής και διασκέδασης (πλην κέντρων διασκέδασης και καζίνων), που δεν αναφέρονται στο παρόν: μία (1) θέση στάθμευσης ανά 35 τμ επιφανείας κτιρίου.
5. Κέντρα διασκέδασης και καζίνο: μία (1) θέση στάθμευσης ανά 20 τμ επιφανείας κτιρίου.
6. Θρησκευτικοί χώροι: μια (1) θέση στάθμευσης ανά 50 τμ επιφανείας κτιρίου.
7. Θέατρα, κινηματογράφοι, αίθουσες συναυλιών, συνεδριακά κέντρα, κτίρια εμπορικών εκθέσεων - εκθεσιακά κέντρα (υλικών, εξοπλισμού) και λοιπά κτίρια συνάθροισης κοινού που δεν αναφέρονται στο παρόν: μια (1) θέση στάθμευσης ανά 35 τμ επιφανείας κτιρίου. Για τυχόν συνυπάρχουσες χρήσεις (εστιατόρια, ζαχαροπλαστεία, κέντρα διασκέδασης κλπ) εφαρμόζονται κατά περίπτωση προβλεπόμενα από τις διατάξεις του παρόντος άρθρου.
8. Βιβλιοθήκες, μουσεία, πινακοθήκες, και λοιπά κτίρια πολιτιστικών λειτουργιών που δεν αναφέρονται στο παρόν: μια (1) θέση στάθμευσης ανά
 - α) 60 τμ επιφανείας κτιρίου εφόσον το οικόπεδο έχει τις προϋποθέσεις της περίπτωσης (α) της παραπάνω παραγράφου 2 και

β) 50 τμ επιφανείας κτιρίου στις λοιπές περιπτώσεις οικηπέδων.

9. Κέντρα υγείας, υγειονομικοί σταθμοί, ιατρεία ΙΚΑ, λοιπά κτίρια παροχής υπηρεσιών υγείας (διαγνωστικά κέντρα, πολυιατρεία, φυσικοθεραπευτήρια, θεραπευτήρια, ιατρικά εργαστήρια) και λοιπά κτίρια περίθαλψης (πλην νοσοκομείων και κλινικών) που δεν αναφέρονται στο παρόν: μια (1) θέση στάθμευσης ανά 50 τμ επιφανείας κτιρίου.

10. Νοσοκομεία και κλινικές: μια (1) θέση στάθμευσης ανά 3 κλίνες.

11. Γηροκομεία, άσυλα, οικοτροφεία ορφανοτροφεία και λοιπά κτίρια κοινωνικής πρόνοιας που δεν αναφέρονται στο παρόν: μια (1) θέση στάθμευσης ανά 10 κλίνες.

12. Βρεφονηπιακοί σταθμοί, παιδικοί σταθμοί: μια (1) θέση στάθμευσης ανά μια αίθουσα.

13. Νηπιαγωγεία, δημοτικά σχολεία, γυμνάσια, λύκεια δημόσια ή ιδιωτικά: μια (1) θέση στάθμευσης ανά μια αίθουσα.

14. Κτίρια τριτοβάθμιας εκπαίδευσης (Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα, Τεχνολογικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα) και Ερευνητικά Κέντρα: μια (1) θέση στάθμευσης ανά 50 τμ επιφανείας κτιρίου.

15. Λοιπά κτίρια εκπαίδευσης (φροντιστήρια, ΙΕΚ, ΚΕΚ, ωδεία, σχολές χορού και λοιπά παρεμφερή, που δεν αναφέρονται στο παρόν): μια (1) θέση στάθμευσης ανά

α) 80 τμ επιφανείας κτιρίου υ εφόσον το οικόπεδο έχει τις προϋποθέσεις της περίπτωσης (α) της προηγούμενης παραγράφου 2 και

β) 50 τμ επιφανείας κτιρίου στις λοιπές περιπτώσεις οικηπέδων.

16. Αθλητικές εγκαταστάσεις (γυμναστήρια, κολυμβητήρια, στάδια, αθλητικά κέντρα, γήπεδα και λοιπές αθλητικές χρήσεις που δεν αναφέρονται στο παρόν): Μία (1) θέση στάθμευσης ανά 100 τμ επιφανείας άθλησης. Στον αριθμό που προκύπτει προστίθεται μια (1) θέση στάθμευσης ανά 12 θέσεις θεατών εφ' όσον για τις εν λόγω εγκαταστάσεις προβλέπονται κερκίδες.

17. Συνεργεία επισκευής αυτοκινήτων, φανοποιεία, βαφεία κλπ: μία (1) θέση στάθμευσης ανά 20 τμ επιφανείας κτιρίου.

18. Ξενοδοχεία, Ξενώνες και εν γένει τουριστικές εγκαταστάσεις: μια (1) θέση στάθμευσης ανά 6 κλίνες. Ειδικά για τουριστικές εγκαταστάσεις που διαθέτουν αίθουσες εσπαστορίων, κέντρων διασκέδασης ή άλλων χρήσεων ή χώρους συνάθροισης κοινού, πέρα από τις απαιτούμενες από τους κανονισμούς του ΕΟΤ, εφαρμόζονται για τις χρήσεις αυτές τα κατά περίπτωση προβλεπόμενα από τις διατάξεις του παρόντος άρθρου.

19. Βιομηχανίες, βιοτεχνίες, επαγγελματικά εργαστήρια, κτίρια αποθήκευσης, κτίρια χονδρεμπορίου: μία (1) θέση ανά 60 τμ επιφανείας κτιρίου.

Άρθρο 3

Αριθμός θέσεων στάθμευσης για προσθήκες σε ύψος ή μεταβολές της χρήσης υφισταμένων κτιρίων.

Ο απαιτούμενος αριθμός θέσεων στάθμευσης για προσθήκες σε ύψος ή για μεταβολές της χρήσης κτιρίων υφισταμένων κατά τη δημοσίευση του παρόντος υπολογίζεται ανάλογα με τη χρήση και τη συνολική επιφάνεια της προσθήκης ή του υφισταμένου κτιρίου που αλλάζει χρήση, η οποία προσμετράται στο συντελεστή δόμησης ή

ανάλογα με τα επί μέρους στοιχεία της χρήσης (συνολικό αριθμό αιθουσών, κλινών ή θέσεων θεατών), ως εξής:

1. Κατοικία: μια (1) θέση στάθμευσης ανά 150 τμ επιφανείας κτιρίου.

2. Διοίκηση, κοινωφελείς οργανισμοί, τράπεζες, γραφεία, εμπορικά καταστήματα (πλην υπεραγορών, εμπορικών κέντρων και πολυκαταστημάτων), καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών, καθώς και γενικά παρεμφερείς προς τις ανωτέρω χρήσεις, που δεν αναφέρονται στο παρόν: μια (1) θέση στάθμευσης ανά 80 τμ επιφανείας κτιρίου.

3. Υπεραγορές τροφίμων ή άλλων ειδών, πολυκαταστήματα, εμπορικά κέντρα: μία (1) θέση στάθμευσης ανά 20 τμ επιφανείας κτιρίου. Για τους τυχόν αποθηκειακούς χώρους, που προσμετρώνται στο συντελεστή δόμησης, εφαρμόζονται τα προβλεπόμενα από την παράγραφο 19 του παρόντος άρθρου.

4. Εσπαστόρια, ταβέρνες, ψητοπωλεία, ζαχαροπλαστεία, αναψυκτήρια, καφετέριες, αίθουσες αναψυχής (σφαριστήρια μπιλιάρδα, Bowling, bars, snack-bars) και λοιπά κτίρια εστίασης, αναψυχής και διασκέδασης (πλην κέντρων διασκέδασης και καζίνων), που δεν αναφέρονται στο παρόν: μία (1) θέση στάθμευσης ανά 40 τμ επιφανείας κτιρίου.

5. Κέντρα διασκέδασης και καζίνο: μία (1) θέση στάθμευσης ανά 20 τμ επιφανείας κτιρίου.

6. Θρησκευτικοί χώροι: μια (1) θέση στάθμευσης ανά 80 τμ επιφανείας κτιρίου.

7. Θέατρα, κινηματογράφοι, αίθουσες συναυλιών, συνεδριακά κέντρα, κτίρια εμπορικών εκθέσεων - εκθεσιακά κέντρα (υλικών, εξοπλισμού) και λοιπά κτίρια συνάθροισης κοινού, που δεν αναφέρονται στο παρόν: μια (1) θέση στάθμευσης ανά 50 τμ επιφανείας κτιρίου. Για τυχόν συνυπάρχουσες χρήσεις (εσπαστόρια, ζαχαροπλαστεία, κέντρα διασκέδασης κλπ) εφαρμόζονται τα κατά περίπτωση προβλεπόμενα από τις διατάξεις του παρόντος άρθρου.

8. Βιβλιοθήκες, μουσεία, πνακοθήκες, και λοιπά κτίρια πολιτιστικών λειτουργιών, που δεν αναφέρονται στο παρόν: μια (1) θέση στάθμευσης ανά 80 τμ επιφανείας κτιρίου.

9. Κέντρα υγείας, υγειονομικοί σταθμοί, ιατρεία ΙΚΑ, λοιπά κτίρια παροχής υπηρεσιών υγείας (διαγνωστικά κέντρα, πολυιατρεία, φυσικοθεραπευτήρια, θεραπευτήρια, ιατρικά εργαστήρια) και λοιπά κτίρια περίθαλψης (πλην νοσοκομείων και κλινικών) που δεν αναφέρονται στο παρόν: μια (1) θέση στάθμευσης ανά 80 τμ επιφανείας κτιρίου.

10. Νοσοκομεία και κλινικές: μια (1) θέση στάθμευσης ανά 6 κλίνες.

11. Γηροκομεία, άσυλα, οικοτροφεία ορφανοτροφεία κλπ. παρεμφερή κτίρια κοινωνικής πρόνοιας που δεν αναφέρονται στο παρόν: μια (1) θέση στάθμευσης ανά 15 κλίνες.

12. Βρεφονηπιακοί σταθμοί, παιδικοί σταθμοί: μια (1) θέση στάθμευσης ανά μια αίθουσα.

13. Νηπιαγωγεία, δημοτικά σχολεία, γυμνάσια, λύκεια δημόσια ή ιδιωτικά: μια (1) θέση στάθμευσης ανά μια αίθουσα.

14. Κτίρια τριτοβάθμιας εκπαίδευσης (Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα, Τεχνολογικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα) και Ερευνητικά Κέντρα: μια (1) θέση στάθμευσης ανά 100 τμ επιφανείας κτιρίου.

15. Λοιπά κτίρια εκπαίδευσης (φροντιστήρια, ΙΕΚ, ΚΕΚ, Ωδεία, σχολές χορού και λοιπά παρεμφερή που δεν αναφέρονται στο παρόν): μία (1) θέση στάθμευσης ανά 80 τμ επιφάνειας κτιρίου.

16. Αθλητικές εγκαταστάσεις (γυμναστήρια, κολυμβητήρια, στάδια, αθλητικά κέντρα, γήπεδα κλπ. αθλητικές χρήσεις που δεν αναφέρονται στο παρόν): μία (1) θέση στάθμευσης ανά 200 τμ επιφάνειας άθλησης. Στον αριθμό που προκύπτει προστίθεται μία (1) θέση στάθμευσης ανά 15 θέσεις θεατών εφ' όσον για τις εν λόγω εγκαταστάσεις προβλέπονται κερκίδες.

17. Συνεργεία επισκευής αυτοκινήτων, φανοποιεία, βαφεία κλπ.: μία (1) θέση στάθμευσης ανά 20 τμ επιφάνειας κτιρίου.

18. Ξενοδοχεία, Ξενώνας και εν γένει τουριστικές εγκαταστάσεις μια (1) θέση στάθμευσης ανά 10 κλίνες. Ειδικά για τουριστικές εγκαταστάσεις που διαθέτουν αίθουσες εσπαστορίων, κέντρων διασκέδασης ή άλλων χρήσεων ή χώρους συνάθροισης κοινού, πέρα από τις απαιτούμενες από τους κανονισμούς του ΕΟΤ, εφαρμόζονται για τις χρήσεις αυτές α κατά περίπτωση προβλεπόμενα από τις διατάξεις του παρόντος άρθρου.

19. Βιομηχανίες, βιοτεχνίες, επαγγελματικά εργαστήρια, κτίρια αποθήκευσης, κτίρια χονδρεμπορίου: μία (1) θέση ανά 80 τμ επιφάνειας κτιρίου.

Άρθρο 4

Τρόπος υπολογισμού αριθμού θέσεων στάθμευσης και αναγωγής του σε επιφάνεια χώρου στάθμευσης.

1. Ο ελάχιστος απαιτούμενος αριθμός θέσεων στάθμευσης ανάλογα με τη χρήση και το μέγεθος του κτιρίου υπολογίζεται ως εξής:

Διαρρίθεται το σύνολο των επιφανειών κάθε χρήσης του κτιρίου ή των επί μέρους στοιχείων της χρήσης (αριθμός αιθουσών, κλινών ή θέσεων θεατών) με τα αντίστοιχα μεγέθη, που κατά περίπτωση απαιτούνται για μια θέση σύμφωνα με τα προηγούμενα άρθρα 2 ή 3.

Όταν το δεκαδικό μέρος του ηθλικού είναι μεγαλύτερο ή ίσον του 0,5 προστίθεται μία θέση, ενώ όταν είναι μικρότερο του 0,5 δεν λαμβάνεται υπόψη.

Οι θέσεις που προκύπτουν από κάθε χρήση προστίθενται και αποτελούν τον συνολικό αριθμό θέσεων.

2. Οι επιφάνειες των κοινοχρήστων χώρων των κτιρίων δεν προσμετρώνται για τον υπολογισμό των θέσεων στάθμευσης.

3. Σε περιπτώσεις αλλαγής χρήσεως κτιρίων, που υφίστανται νόμιμα κατά τη δημοσίευση του παρόντος, θεωρείται ότι έχει εξασφαλιστεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2 ο αριθμός των θέσεων που αντιστοιχεί στην υφιστάμενη χρήση, ο οποίος και αφαιρείται από αυτόν που προκύπτει για τη νέα χρήση βάσει του άρθρου 3.

4. Απαλλάσσονται της κατά τον Ν.960/79 υποχρέωσης εξασφάλισης θέσεων στάθμευσης προσθήκες σε ύψος ή σε επέκταση κτιρίων που υφίστανται νόμιμα προ του Ν.960/79, εφόσον αυτές προορίζονται για χρήση κατοικίας και έχουν επιφάνεια μικρότερη ή ίση των 100 τμ. Τα ανωτέρω εφαρμόζονται μόνο για την πρώτη πραγματοποιημένη μετά την ισχύ του Ν.960/79 προσθήκη.

5. Ο τρόπος αναγωγής του αριθμού των επιβαλλόμενων ανά κτίριο θέσεων σε επιφάνεια χώρου στάθμευσης γίνεται σύμφωνα με τα οριζόμενα:

α. στην απόφαση του Υφ.υπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων 98728/7722/15.12.92

«Προδιαγραφές για την κατασκευή χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων που εξυπηρετούν τα κτίρια» (Δ' 167), εφόσον η χωρητικότητα των χώρων είναι μέχρι και 30 θέσεων ή

β. στο π. διάταγμα 455/1976 «Περί όρων και προϋποθέσεων ιδρύσεως και λειτουργίας σταθμών αυτοκινήτων κλπ» (Α' 169), όπως τροποποιήθηκε με το π. διάταγμα 326/1991 (Α' 117), εφόσον η χωρητικότητα των χώρων είναι μεγαλύτερη.

6. Ειδικά για τις περιπτώσεις κατασκευής χώρων στάθμευσης που λειτουργούν αποκλειστικά με μηχανικά μέσα αποθήκευσης οχημάτων (μηχανικοί χώροι στάθμευσης), η απαιτούμενη συνολική επιφάνεια και το μέγεθος του χώρου στάθμευσης προκύπτει με βάση τα στοιχεία του συγκεκριμένου τύπου του κατασκευαζόμενου χώρου στάθμευσης.

Άρθρο 5

Πρόσθετοι όροι, περιορισμοί και απαγορεύσεις

1. Σε περιπτώσεις υπεραγορών, πολυκαταστημάτων και εμπορικών κέντρων επιβάλλεται η εξασφάλιση ποσοστού τουλάχιστον 50% των θέσεων στάθμευσης στο αυτό ακίνητο ή σε όμορο αυτού.

2. Όταν οι εισοδοί ή οι εξοδοί των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων βρίσκονται σε πεζόδρομους ή παιδότοπους, ο αριθμός των θέσεων δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερος του απαιτούμενου για την εξυπηρέτηση των κτιρίων, τα οποία έχουν πρόσωπο μόνο στο συγκεκριμένο πεζόδρομο ή παιδότοπο.

3. Όταν οι εισοδοί ή οι εξοδοί των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων απέχουν λιγότερο των 30 μ. από σηματοδοτούμενο κόμβο και βρίσκονται στην κύρια οδό, για την οποία επιβλήθηκε η σηματοδότηση, η χωρητικότητα των χώρων δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη των 15 θέσεων. Η παραπάνω απόσταση μετράται από τον άξονα της πλησιέστερης εισόδου ή εξόδου του χώρου στάθμευσης μέχρι τον πλησιέστερο σηματοδοτή του κόμβου.

4. Δεν επιτρέπεται η δημιουργία χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων: εφόσον οι εισοδοί ή εξοδοί τους βρίσκονται σε οδούς πλάτους μικρότερου των 7,50 μ. Το πλάτος αυτό μετράται από οικοδομική σε οικοδομική γραμμή αφού προστεθεί και η τυχόν απισθοχώρηση του ισογείου του κτιρίου, μόνο για το οικόπεδο στο οποίο γίνεται η απισθοχώρηση. Το παραπάνω πλάτος μετράται κατά τη θέση εισόδου και εξόδου του χώρου στάθμευσης και σε μήκος πρόσψης 6 μ.

5. Ειδικές διατάξεις με τις οποίες επιβάλλονται σε συγκεκριμένες περιοχές ή τμήματα αυτών ή σε συγκεκριμένες θέσεις, πλατείες, οδούς, πεζόδρομους ή και μεμονωμένα οικόπεδα πρόσθετοι περιορισμοί ή απαγορεύσεις ως προς τη δημιουργία χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων, καθιστούν των διατάξεων του παρόντος διατάγματα.

Άρθρο 6

Τρόπος υπολογισμού εισφοράς

1. Για τον υπολογισμό της εισφοράς στις περιπτώσεις εξαγοράς των απαιτούμενων θέσεων στάθμευσης κατ' εφαρμογή της περίπτωσης (γ) της παρ. 2 του άρθρου 1 του Ν.960/1979, όπως εκάστοτε ισχύει, λαμβάνεται επιφάνεια ίση με 25,00 τμ. για κάθε θέση στάθμευσης.

2. Για τον υπολογισμό της εισφοράς κατά την περίπτωση (γ) της παρ. 2 του άρθρου 1 του Ν.960/1976 ως ισχύει,

όπως ειδικότερα ορίζεται στο άρθρο 5 του αυτού νόμου, λαμβάνεται υπόψη η αντικειμενική αξία των ακινήτων.

Άρθρο 7

Αριθμός θέσεων στάθμευσης μεγάλων αυτοκινήτων

1. Για τις αναφερόμενες στον παρακάτω πίνακα χρήσεις κτιρίων, πέραν των υποχρεώσεων που ορίζονται στα προηγούμενα άρθρα, επιβάλλεται και η εξασφάλιση προ της αντίστοιχης εισόδου ή εξόδου του κτιρίου θέσεων στάθμευσης μεγάλων αυτοκινήτων, όπως ειδικότερα ορίζεται στο παρόν άρθρο.

2. Η κατά τα ανωτέρω εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης μεγάλων αυτοκινήτων επιβάλλεται μόνο εφόσον η συνολική επιφάνεια του κτιρίου, που καταλαμβάνουν οι χρήσεις του πίνακα και που προσμετρώνται στο συντελεστή δόμησης, είναι ίση ή μεγαλύτερη από:

- α) εξακόσια (600) τμ. στις περιπτώσεις
 - υπεραγορών τροφίμων ή άλλων ειδών,
 - πολυκαταστημάτων και
 - εμπορικών κέντρων,

β) οκτακόσια (800) τμ. για τις λοιπές χρήσεις

3. Εάν η συνολική επιφάνεια κτιρίου (με προσμέτρηση και του τυχόν υφιστάμενου τμήματός του που καταλαμβάνουν οι παραπάνω χρήσεις) είναι κατά περίπτωση ίση ή μεγαλύτερη από τα εξακόσια ή τα οκτακόσια τμ., απαιτείται η εξασφάλιση τουλάχιστον μίας θέσης στάθμευσης μεγάλου αυτοκινήτου.

4. Για τον υπολογισμό του συνολικού αριθμού των θέσεων στάθμευσης ανάλογα με τη χρήση του κτιρίου ισχύουν τα εξής σε συνδυασμό και με τα οριζόμενα στον πίνακα και την επόμενη παράγραφο 5:

α) Υπολογίζεται το σύνολο των επιφανειών κάθε μίας από τις παραπάνω χρήσεις του κτιρίου, που προσμετρώνται στο συντελεστή δόμησης.

β) Σε περίπτωση προσθήκης, δεν συνυπολογίζεται η επιφάνεια του συνόλου υφιστάμενου κτιρίου, που καταλαμβάνουν οι παραπάνω χρήσεις, εφόσον κατά την ανέγερση του κτιρίου δεν υπήρχε υποχρέωση εξασφάλισης θέσεων στάθμευσης μεγάλων αυτοκινήτων.

γ) Σε περίπτωση αλλαγής χρήσης λαμβάνεται η συνολική επιφάνεια του υφιστάμενου κτιρίου που αλλάζει χρήση.

δ) Το κατά τα ανωτέρω σύνολο των επιφανειών κάθε χρήσης διαιρείται με το σχετικό αριθμό του πίνακα. Για το δεκαδικό μέρος του πηλίκου και ανεξάρτητα από το μέγεθος αυτού, προστίθεται μια θέση στάθμευσης. Οι θέσεις που προκύπτουν από κάθε χρήση προστίθενται και αποτελούν το συνολικό αριθμό των θέσεων στάθμευσης μεγάλων αυτοκινήτων.

5. Σε περίπτωση ανάπτυξης στο ίδιο κτίριο περισσοτέρων της μιας χρήσεων, που η επιφάνειά τους χωριστά μεν είναι μικρότερη από οκτακόσια τμ. αλλά αθροιστικά υπερβαίνει τα οκτακόσια τμ., υπολογίζεται μια θέση ανά 1.500 τμ. επιφανείας κτιρίου, εκτός εάν οι χρήσεις υπάγονται κατά τον πίνακα σε ίδιες απαιτήσεις στάθμευσης, οπότε ο υπολογισμός του συνολικού αριθμού των θέσεων γίνεται σύμφωνα με το σχετικό αριθμό του πίνακα.

6. Για την αναγωγή του αριθμού των θέσεων στάθμευσης μεγάλων αυτοκινήτων σε συνολική επιφάνεια χώρου στάθμευσης, λαμβάνονται για μια θέση στάθμευσης μεγάλου αυτοκινήτου 50 τμ. χώρου στάθμευσης.

7. Για τις θέσεις στάθμευσης μεγάλων αυτοκινήτων δεν έχουν εφαρμογή οι διατάξεις των περιπτώσεων β) και γ) της παρ. 2 του άρθρου 1 του Ν.960/1979.

ΠΙΝΑΚΑΣ: Απαιτήσεις μεγεθών στάθμευσης για μεγάλα αυτοκίνητα

Χρήση κτιρίου	Επιφάνεια σε τ.μ. που αναλογεί σε 1 θέση στάθμευσης μεγάλου αυτοκινήτου
Υπεραγορές τροφίμων ή άλλων ειδών, πολυκαταστήματα, εμπορικά κέντρα Μουσεία,	1.000
Τουριστικές εγκαταστάσεις Καταστήματα χονδρικής πώλησης Βιομηχανίες, βιοτεχνίες, Κτίρια χονδρεμπορίου και αποθήκευσης	2.000
Νοσοκομεία, κλινικές, κτίρια περιθάλψης ΑΕΙ, ΤΕΙ, λύκεια, γυμνάσια, δημοτικά σχολεία, νηπιαγωγεία, (δημόσια ή ιδιωτικά) τράπεζες	5.000

Άρθρο 8

Μεταβατικές διατάξεις

1. Για την εφαρμογή των προϊσχυουσών διατάξεων μετά τη δημοσίευση του παρόντος ισχύουν τα προβλεπόμενα από τις παραγράφους 1 (περ.α και β) και 3 του άρθρου 26 του Ν. 283 1/2000, όπως τροποποιήθηκαν με το άρθρο 12 (παρ.1 και 2) του Ν. 3212/2003 (Α308).

2. Άδειες δόμησης που εκδίδονται σύμφωνα με την προηγούμενη παρ.1 ανασχευούνται στο χρόνο ισχύος τους, θεωρώντας ότι έχει εξασφαλισθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος ο αριθμός των θέσεων που αντιστοιχεί στην επιφάνεια που προβλέπει η αρχική άδεια. Τυχόν επί πλέον θέσεις που προκύπτουν στην περίπτωση αυτή, υπολογίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος.

Για την αναθεώρηση για αλλαγή χρήσης εφαρμόζονται ανάλογα οι διατάξεις της παραγράφου 3 του άρθρου 4 του παρόντος. Οι διατάξεις του παρόντος εφαρμόζονται επίσης και για τα τμήματα των κτιρίων, των οποίων ο φέρον οργανισμός δεν έχει περατωθεί μέσα στο χρόνο ισχύος των ανωτέρω αδειών δόμησης.

Άρθρο 9

Καταργούμενες διατάξεις

Από τη δημοσίευση του παρόντος διατάγματος καταργείται το Π.Δ. 230/1993 «Καθορισμός του απαιτούμενου αριθμού θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων αναλόγως των χρήσεων και του μεγέθους των κτιρίων στην ευρύτερη περιοχή Αθηνών» (Α' 94) και παύει να ισχύει για το ηπειρωτικό τμήμα της περιφέρειας Αττικής το Π.Δ. 350/1996 «Ρύθμιση των υποχρεώσεων εξασφάλισης χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων σε πόλεις της χώρας, καθώς και στις εκτός του συγκεκριμένου σχεδίου περιοχές αυτών» (Α' 230).

Άρθρο 10

Το από 3.8.1987 π.δ/γμα «Καθορισμός ειδικών όρων ως προς τη δόμηση και διαμόρφωση των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων κλπ» (Δ'749/87) όπως αυτό τροποποιήθηκε με το από 25.4.1989 π.δ/γμα (Δ'253), τροποποιείται και συμπληρώνεται, όπως στις επόμενες παραγράφους:

1. Το δεύτερο και τρίτο εδάφιο της παραγράφου 3 του άρθρου 3, όπως η παράγραφος αυτή τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με το άρθρο 2 παρ.2 του από 25.4.1989 Π.Δ/τος (Δ'253), αντικαθίστανται ως εξής:

«Ο περιορισμός αυτός ο οποίος δεν ισχύει για το χώρο εισόδου ή εξόδου, που κατασκευάζεται σύμφωνα με την παράγραφο 1, επιβάλλεται μόνο για το τμήμα πάνω από την επέκταση του υπογείου χώρου στάθμευσης, του οποίου η φύτευση είναι απαραίτητη για να υλοποιηθεί συνολικά στο οικόπεδο η απαίτηση του άρθρου 23 παρ. 1 του Κτιριοδομικού Κανονισμού (Δ' 59/1989)».

2. Η παράγραφος 3 του άρθρου 4 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Σε κάθε κτίριο που προβλέπεται χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων η πρόσβαση σ' αυτόν πρέπει να επιτυγχάνεται με είσοδο-εξοδο πλάτους τουλάχιστον 2,25 μ.

Το άθροισμα των ανοιγμάτων εισόδων-εξόδων των χώρων στάθμευσης σε κάθε πρόσωπο του οικοπέδου, δεν μπορεί να υπερβαίνει το ήμισυ του μήκους του προσώπου, το οποίο πάντως δύναται να φθάσει τα 6μ. εάν το προκύπτον άθροισμα είναι μικρότερο από τον αριθμό αυτόν. Κατ'εξαιρεση και ύστερα από έγκριση της αρμόδιας Επιτροπής Πολεοδομικού και Αρχιτεκτονικού Ελέγχου (ΕΠ.ΑΕ), το ανωτέρω άθροισμα μπορεί να είναι μεγαλύτερο, όταν τούτο επιβάλλεται για λόγους κτιριοδομικής διαμόρφωσης του κτιρίου ή κυκλοφοριακούς λόγους.»

Άρθρο 11

Η ισχύς του παρόντος διατάγματος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στην Υφυπουργό Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 4 Μαρτίου 2004

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ
Η ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ
ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΩΣΗ

(3)

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 112

Τροποποίηση διατάξεων του Π.Δ.352/1995 «Οργανισμός Σχολής Αστυφυλάκων» (Α' 187) και άλλες διατάξεις

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 2 παρ. 4 του Ν.2226/1994 «Εισαγωγή, εκπαίδευση και μετεκπαίδευση στις Σχολές της Αστυνομικής Ακαδημίας και στο Τμήμα Ανθυποπυραγών της Πυροσβεστικής Ακαδημίας και άλλες διατάξεις» (Α' 122).

2. Τις διατάξεις του άρθρου 11 παρ. 1 εδάφ. δ' και ζ' του Ν.1481/1984 «Οργανισμός Υπουργείου Δημόσιας Τάξης» (Α' 152), όπως το άρθρο αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 παρ. 1 του Ν.1590/1986 (Α' 49).

3. Τις διατάξεις του άρθρου 28 παρ. 1 του Ν.2800/2000 «Αναδιάρθρωση Υπηρεσιών Υπουργείου Δημόσιας Τάξης, σύσταση Αρχηγείου Ελληνικής Αστυνομίας και άλλες διατάξεις» (Α' 41).

4. Τις διατάξεις του άρθρου 29Α του Ν.1558/1985 «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα» (Α' 137), το οποίο προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν.2081/1992 (Α' 154) και αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 του Ν.2469/1997 (Α' 38).

5. Τις διατάξεις του Π.Δ.82/1993 «Περιορισμός συναρμοδιότητας κατά την έκδοση κανονιστικών διαταγμάτων και αποφάσεων σε θέματα αρμοδιότητας των Υπουργείων Προεδρίας της Κυβέρνησης και Δημόσιας Τάξης» (Α' 36).

6. Τις διατάξεις του άρθρου 22 παρ. 3 του Ν.2362/1995 «Περί Δημοσίου Λογιστικού, Ελέγχου των δαπανών του Κράτους και άλλες διατάξεις» (Α' 247).

8. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

9. Την 84/2004 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, ύστερα από πρόταση του Υπουργού Δημόσιας Τάξης, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Στο άρθρο 43 του Π.Δ.352/1995 (Α' 187), όπως αυτό τροποποιήθηκε με τις διατάξεις του άρθρου 2 του Π.Δ.212/1998 (Α' 170) και του άρθρου 1 του Π.Δ.3/1997 (Α' 2) και ισχύει, προστίθεται παράγραφος 5 ως εξής:

5. Ειδικά για την προετοιμασία της συμμετοχής τους στους Ολυμπιακούς Αγώνες της Αθήνας του έτους 2004, οι αθλητές ατομικού ή ομαδικού αθλήματος, η επίδοση των οποίων ή των ομάδων τους εντάσσεται στα κριτήρια Α, Β και Γ της Επιτροπής Ολυμπιακής Προετοιμασίας (ΕΠ.Ο.Π.) της Ελληνικής Ολυμπιακής Επιτροπής (Ε.Ο.Ε.), δύνανται να ζητήσουν την αναστολή της φοίτησής τους στη Σχολή Αστυφυλάκων μέχρι και τη λήξη των Ολυμπιακών Αγώνων. Προς τούτο οι ενδιαφερόμενοι υποβάλλουν αίτηση στη Διεύθυνση Εκπαίδευσης του Αρχηγείου Ελληνικής Αστυνομίας, στην οποία επισυνάπτεται επίσημη βεβαίωση της ΕΠ.Ο.Π. ότι οι επιδόσεις τους πληρούν τα κριτήρια ένταξης, καθώς και αίτημα της οικείας Ομοσπονδίας για απόσπαση σ' αυτή. Οι αθλητές δόκιμοι αστυφυλάκες που πληρούν τις προϋποθέσεις αυτές χαρακτηρίζονται ως «επίλεκτοι αθλητές προσολυμπιακής ομάδας» με διαταγή του Αρχηγού της Ελληνικής Αστυνομίας, με την οποία και διακόπτεται η φοίτησή τους. Στο διάστημα αυτό, σύμφωνα με την προβλεπόμενη από τις διατάξεις του άρθρου 77 παρ. 17 του Ν.3057/2002 (Α' 239) κοινή απόφαση των Υπουργών Πολιτισμού και Δημόσιας Τάξης, οι αθλητές δόκιμοι αστυφυλάκες αποσπώνται στην Ομοσπονδία του οικείου αθλήματος. Εφόσον, κατά τη διάρκεια της απόσπασης, οι αθλητές δόκιμοι αστυφυλάκες παύσουν να εντάσσονται, για οποιονδήποτε λόγο, στα κριτήρια Α, Β και Γ της ΕΠ.Ο.Π. της Ελληνικής Ολυμπιακής Επιτροπής, αυτή οφείλει να το γνωστοποιήσει στο Αρχηγείο Ελληνικής Αστυνομίας εντός 48 ωρών από τον αποχαρακτηρισμό του αθλητή από την ολυμπιακή ομάδα του 2004. Οι αθλητές δόκιμοι αστυφυλάκες των οποίων διακόπτεται η απόσπαση, τίθενται στη διάθεση της Σχολής Αστυφυλάκων και δεν παρακολουθούν την εκπαίδευση. Οι αθλητές δόκιμοι αστυφυλάκες που η απόσπασή τους έληξε με τη λήξη των Ολυμπιακών Αγώνων, καθώς και αυτοί που είναι στη

διάθεση της Σχολής, παρακολουθούν κανονικά τη φοίτηση με την έναρξη του εκπαιδευτικού έτους που όφειλαν να παρακολουθήσουν και μετά την αποφοίτησή τους από τη Σχολή ονομάζονται αστυφύλακες και εντάσσονται με βάση τη σειρά επιτυχίας τους στη σειρά αρχιότητας των αστυφυλάκων με τους οποίους είχαν εισαχθεί στη Σχολή Αστυφυλάκων προς εκπαίδευση.

Άρθρο 2

Οι διατάξεις της παραγράφου 5 του άρθρου 43 του Π.Δ.352/1995 (Α' 187), εφαρμόζονται ανάλογα και για τους αθλητές δοκίμους της Σχολής Αξιωματικών της Ελληνικής Αστυνομίας.

Άρθρο 3

Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος διατάγματος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υπουργό Δημόσιας Τάξης αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 3 Μαρτίου 2004

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΦΛΩΡΙΔΗΣ



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ

Αρ. Φύλλου 167

2 Μαρτίου 1993

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

Τροποποίηση του από 15.2.1991 π.δ/τος (Δ' 156) «Έγκριση μεταφοράς συντελεστή δόμησης διατηρητέου ακινήτου που βρίσκεται εντός του ρυμοτομικού σχεδίου Άργους (Ν. Αργολίδος)» και έγκριση χορήγησης τίτλου δικαιώματος μεταφοράς συντελεστή δόμησης. 1

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Προδιαγραφές για την κατασκευή χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων που εξυπηρετούν τα κτίρια. 2

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

Αριθ. 103007/7898 (1)

Τροποποίηση του από 15.2.1991 π.δ/τος (Δ' 156) «Έγκριση μεταφοράς συντελεστή δόμησης διατηρητέου ακινήτου που βρίσκεται εντός του ρυμοτομικού σχεδίου Άργους (Ν. Αργολίδος)» και έγκριση χορήγησης τίτλου δικαιώματος μεταφοράς συντελεστή δόμησης.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 2 του ν. 880/1979 «Περί καθορισμού ανωτάτου ορίου συντελεστού δομήσεως κ.λπ.» (Α' 58).

2. Τις διατάξεις του π.δ/τος 470/1979 «Περί μετασηματισμού των συντελεστών δομήσεων εις εμβαδά κατά την εφαρμογή του ν. 880/1979» (Α' 138) όπως τροποποιήθηκε με το από 19.6.1987 π.δ/γμα (Δ' 592).

3. Τις διατάξεις του π.δ/τος 510/1979 «Περί ρυθμίσεως θεμάτων μεταφοράς συντελεστού δομήσεως κατά τον ν. 880/1979» (Α' 154), όπως τροποποιήθηκε με το υπ' αριθμόν 367/1987 π.δ/γμα (Α' 163).

4. Τις διατάξεις της παρ. 1 (εδ. ιδ) του άρθρου 23 του ν. 1558/1985 «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα» (Α' 137).

5. Την Ύ 1958/1992 απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων

Έργων «Ανάθεση αρμοδιοτήτων στους Υφυπουργούς Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων Χρήστο Κατσιγιάννη και Γεώργιο Βουλγαράκη (Β' 744).

6. Την 34251/6.11.1991 απόφαση του Υφυπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων σχετικά με αποδοχή της 259/1991 γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους.

7. Την 75658/6.12.1991 αίτηση των Αναστασίας Μερμήρη και Ελένης Χριστίδου δια του πληρεξουσίου αυτών Βασιλείου Δωροβίνη.

8. Τις 250/1990 και 58/1992 γνωμοδοτήσεις του Κεντρικού Συμβουλίου Χωροταξίας Οικισμού και Περιβάλλοντος.

9. Την 34647/18.5.1992 απόφαση του Υφυπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων για προέγκριση της σχετικής τεχνικής μελέτης, με πρόταση του Υφυπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Η παράγραφος 2 του άρθρου 1 του από 15.2.1991 π.δ/τος «Έγκριση μεταφοράς συντελεστή δόμησης διατηρητέου ακινήτου που βρίσκεται εντός του ρυμοτομικού σχεδίου Άργους (Ν. Αργολίδος)» (Δ' 156) αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Τα ειδικότερα στοιχεία του βαρυνόμενου ακινήτου και της μεταφοράς συντελεστή δόμησης είναι τα εξής:

α) Εμβαδόν ακινήτου για το οποίο υφίσταται δικαίωμα μεταφοράς συντελεστή δόμησης: 624,64 τ.μ.

β) Ποσοστό κάλυψης: 70%

γ) Συντελεστής δόμησης: 2,008 (αναλογικός συντελεστής σύμφωνα με την παρ. 5 του άρθρου 23 του ν. 1557/1985).

δ) Επιτρεπόμενη δόμηση: $624,64 \text{ τ.μ.} \times 2,008 = 1.254,27 \text{ τ.μ.}$

ε) Υπάρχουσα δόμηση: 447,50 τ.μ. (280,50 τ.μ. στο ισόγειο και 167,00 τ.μ. στους ορόφους).

στ) Μεταφερόμενη δομήσιμη επιφάνεια: 806,77 τ.μ. (156,748 τ.μ. από ισόγειο και 650,022 τ.μ. από ορόφους)».

Άρθρο 2

Έγκρινεται η χορήγηση τίτλου δικαιώματος μεταφοράς συντελεστή δόμησης στο όνομα των Ελένης Χριστίδου και Αναστασίας Μερμήρη για εμβαδόν 129,92 τ.μ.

άρθρου (806,77 τ.μ. - 676,85 τ.μ. για τα οποία έχει χορηγηθεί τίτλος βάσει του άρθρου 2 του τροποποιημένου π.δ/τος 15.2.1991 (Δ' 156) π.δ/τος).

Άρθρο 3

Η ισχύς του παρόντος διατάγματος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υφυπουργό Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 20 Ιανουαρίου 1993

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝ. Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ

ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΙΓΙΑΝΝΗΣ

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθ. 98728/7722 (2)

Προδιαγραφές για την κατασκευή χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων που εξυπηρετούν τα κτίρια.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις της παρ. 2B περίπτωση β του άρθρου 26 του ν. 1577/1985 «Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός» (Α' 210).

2. Τις διατάξεις του ν. 960/1979 «Περί επιβολής υποχρεώσεων προς δημιουργία χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων δια την εξυπηρέτησιν των κτιρίων και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων» (Α' 194).

3. Τις διατάξεις του άρθρου 29Α του ν. 1558/1985 όπως αυτό προστέθηκε με το άρθρο 27 του ν. 2081/1992 (Α' 154) και το γεγονός ότι από τις διατάξεις αυτής της απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

4. Την 369/1992 γνωμοδότηση του Κεντρικού Συμβουλίου Χωροταξίας Οικισμού και Περιβάλλοντος.

5. Την υπ' αριθ. Υ 1998/1992 κοινή απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, για τη μεταβίβαση αρμοδιοτήτων, αποφασίζουμε:

Καθορίζονται προδιαγραφές για την κατασκευή και λειτουργία των χώρων στάθμευσης που εξυπηρετούν τα κτίρια ως εξής:

Άρθρο 1

1. Οι διατάξεις της παρούσας απόφασης ισχύουν για τους χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων που κατασκευάζονται σε εφαρμογή του ν. 960/79 όπως ισχύει και των εκτελεστικών του διαταγμάτων και εφόσον η μέγιστη χωρητικότητά τους είναι τριάντα (30) θέσεις αυτοκινήτων, έστω και αν οι θέσεις αυτές είναι περισσότερες από τις υποχρεωτικά καθοριζόμενες.

2. Χώροι στάθμευσης με περισσότερες των τριάντα (30) θέσεων ή με σύστημα μηχανικών μέσων ανεξαρτήτως αριθμού θέσεων υπάγονται στις διατάξεις του π.δ/τος 455/76 με εξαίρεση τους χώρους στάθμευσης χωρητικότητας

το πολύ 30 θέσεων, που λειτουργούν με ανελευσθήρες αυτοκινήτων για τους οποίους ισχύουν τα αναφερόμενα στο παράρτημα της παρούσας σ' ότι αφορά μόνο τις διαστάσεις των θέσεων στάθμευσης και των διαδρόμων κυκλοφορίας.

Άρθρο 2

1. Το ελάχιστο πλάτος των οριζοντίων και κεκλιμένων διαδρόμων προσπέλασης στους χώρους στάθμευσης ορίζεται σε δύο μέτρα και είκοσι πέντε εκατοστά του μέτρου (2,25 μ.) στα ευθύγραμμα τμήματα. Το πλάτος αυτό αυξάνεται στα καμπύλα τμήματα συσχετιζόμενο προς την ακτίνα στροφής, σύμφωνα με τον ακόλουθο πίνακα:

ΠΙΝΑΚΑΣ: Ελάχιστα πλάτη καμπύλων διαδρόμων ή κεκλιμένων επιπέδων σε συνάρτηση με την εσωτερική ακτίνα στροφής.

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΑΚΤΙΝΑ ΣΤΡΟΦΗΣ (Μ)	ΕΛΑΧ. ΠΛΑΤΟΣ ΚΑΜΠΥΛΟΥ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ (Μ)
3.00	3.50
4.00	3.40
5.00	3.30
6.00	3.20
7.00	3.10
8.00	3.00
9.00	2.90
10.00	2.80

2. Η ελάχιστη εσωτερική ακτίνα στροφής ορίζεται σε τρία μέτρα (3,00 μ.) και το αντίστοιχο πλάτος διαδρόμου σε τρία και μισό μέτρα (3,50 μ.) Η μετάβαση από τα ευθύγραμμα τμήματα στα καμπύλα γίνεται με προοδευτική διαπλάτυση του διαδρόμου σε κατάλληλο μήκος κατά το ευθύγραμμο τμήμα του.

3. Η μέγιστη επιτρεπόμενη κλίση των κεκλιμένων επιπέδων ορίζεται σε 20% και εξασφαλίζεται σε όλο το πλάτος τους. Ειδικά για χώρους στάθμευσης χωρητικότητας μέχρι 4 αυτοκινήτων επιτρέπεται κλίση μέχρι 25%.

Στα καμπύλα τμήματα των κεκλιμένων επιπέδων η μέγιστη κλίση ελέγχεται στον άξονα. Η εγκάρσια κλίση κυμαίνεται μεταξύ 3-5%.

Κατά τη μετάβαση από οριζόντιο επίπεδο σε κεκλιμένο παρεμβάλλεται τμήμα προσαρμογής των κλίσεων με ακτίνα καμπυλότητας τουλάχιστον 12,00 μέτρων.

4. Για τον φυσικό αερισμό των χώρων στάθμευσης χωρητικότητας άνω των δύο θέσεων απαιτούνται δύο ανοίγματα σε αντικείμενους τοίχους επιφανείας τουλάχιστον 060 τ.μ. ανά αυτοκίνητο σε κάθε άνοιγμα.

Στο πρώτο υπόγειο η είσοδος μπορεί να αντικαθιστά το ένα άνοιγμα.

Σε κάθε περίπτωση επιτρέπεται εναλλακτικά τεχνητός αερισμός με ανανέωση 4 φορές την ώρα.

5. Οι ανοιχτές πλευρές των χώρων στάθμευσης και των διαδρόμων προσπέλασης σ' αυτούς προστατεύονται με σθηβαίο από οπλισμένο σκυρόδεμα ή κιγκλίδωμα με ανάλογη αντοχή σε κρούση, εάν τα δάπεδα στάθμευσης και κυκλοφορίας υπέρκεινται του περιβάλλοντος χώρου περισσότερο από 0,50 μ.

Εάν υπέρκεινται από 0,20μ. έως 050 μ. τότε επιβάλλεται η κατασκευή κρασπέδου ύψους 0,15 μ. τουλάχιστον.

Άρθρο 3

1. Οριζόντια σήμανση

α) Κάθε θέση στους κλειστούς χώρους στάθμευσης ορίζεται στο δάπεδο με ανεξίτηλο ειδικό λευκό ή κίτρινο χρώμα σήμανσης οδοστρωμάτων. Με το ίδιο χρώμα καθορίζονται με ευμεγέθη βέλη οι κατευθύνσεις κυκλοφορίας στους διαδρόμους, τα σημεία υποχρεωτικής διακοπής πορείας των αυτοκινήτων και αριθμείται κάθε θέση στάθμευσης.

β) Στους ημιυπαίθριους και στους υπαίθριους χώρους στάθμευσης οι θέσεις σημαίνονται με τον προσφορότερο κατά περίπτωση τρόπο.

2. Κατακόρυφη σήμανση.

Στις περιπτώσεις κατασκευής χώρων στάθμευσης σε περισσότερους του ενός ορόφους τοποθετούνται στην αρχή και το τέλος κάθε κεκλιμένου διαδρόμου πινακίδες με αντίστοιχο χρώμα σήμανσης στοιχείων με ένδειξη του ορόφου.

Άρθρο 4

1. Για την κατασκευή των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων ισχύουν οι όροι και περιορισμοί δόμησης, οι προϋποθέσεις και προδιαγραφές που ορίζονται από τις διατάξεις του ΓΟΚ, του κτιριοδομικού κανονισμού, του κανονισμού πυροπροστασίας και των εκτελεστικών διαταγμάτων του ν. 960/79.

2. Για την έκδοση οικοδομικής άδειας απαραίτητο στοιχείο της μελέτης είναι σχέδιο κάτοψης του χώρου στάθμευσης με πλήρες διάγραμμα της λειτουργίας του, ήτοι της κίνησης εισόδου – εξόδου και στάθμευσης των αυτοκινήτων, σύμφωνα με το παράρτημα του άρθρου 6 της παρούσας απόφασης.

3. Στο σχέδιο κάτοψης του χώρου στάθμευσης εμφανίζονται όλα τα δομικά στοιχεία στις πραγματικές τους διαστάσεις.

4. Απαγορεύεται η όπισθεν κίνηση για την έξοδο από κλειστούς χώρους στάθμευσης χωρητικότητας άνω των δύο θέσεων.

Η απαγόρευση της εξόδου με όπισθεν κίνηση αφορά την έξοδο από το οικοδομικό στον κοινόχρηστο χώρο.

5. Σ' όλες τις περιπτώσεις εξόδου από κεκλιμένο επίπεδο θα πρέπει να λαμβάνονται τα απαραίτητα μέτρα προστασίας (π.χ. καθρέπτης, κιγκλίδωμα ασφαλείας κ.λπ.).

6. Είναι δυνατόν να διατάσσονται θέσεις στάθμευσης πέραν των υποχρεωτικών χωρίς άμεση προσπέλαση από τον διάδρομο κυκλοφορίας, εφόσον η όμορη θέση μέσω της οποίας γίνεται η στάθμευση του ακινήτου ανήκει στον ίδιο ιδιοκτήτη.

Άρθρο 5

1. Για τους χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων που κατασκευάζονται σε εφαρμογή του ν. 960/79, όπως ισχύει, και των εκτελεστικών του διαταγμάτων, πρέπει ανά 20 θέσεις στάθμευσης να προβλέπεται μία εξ αυτών για εξυπηρέτηση ατόμων με ειδικές ανάγκες.

2. Από την υποχρέωση της πιο πάνω παραγράφου εξαιρούνται χώροι στάθμευσης με χωρητικότητα μέχρι 10 θέσεων.

3. Σε θέσεις που προβλέπονται για εξυπηρέτηση ατόμων με ειδικές ανάγκες σύμφωνα με την παράγραφο 1 το απαιτούμενο πλάτος κάθε θέσης λαμβάνεται με βάση το παράρτημα του άρθρου 6 της παρούσας απόφασης ως εξής:

- Περίπτωση 1η (στάθμευση υπό γωνία 0°) ως έχει
- Περίπτωση 2η (στάθμευση υπό γωνία 45°) 2,50 μ.
- Περίπτωση 3η (στάθμευση υπό γωνία 90°) 2,90 μ.
- Περίπτωση 4η (στάθμευση υπό γωνία 60°) 2,75 μ.
- Περίπτωση 5η (στάθμευση υπό γωνία 30°) 2,50 μ.

Τα υπόλοιπα πλην του πλάτους στοιχεία παραμένουν όπως εμφανίζονται στο παράρτημα.

4. Οι προβλεπόμενες, σύμφωνα με τα παραπάνω, θέσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με ειδικές ανάγκες θα πρέπει να επισημειώνονται με ειδικό σήμα και επί του δαπέδου.

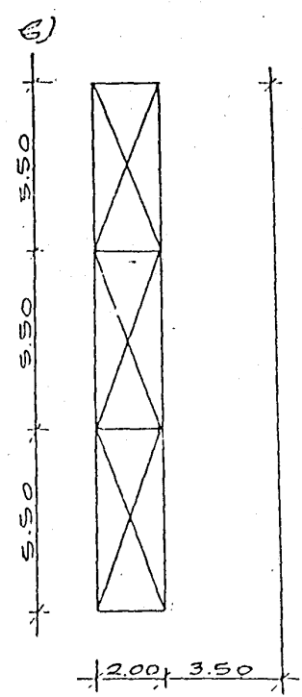
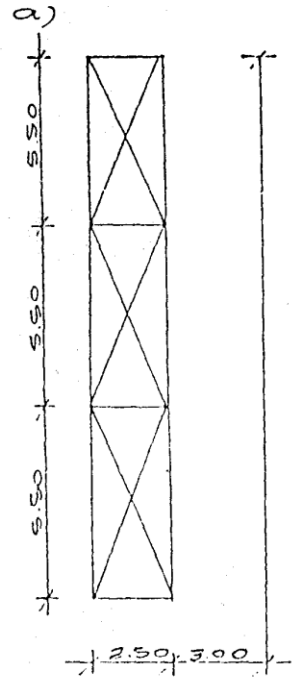
Άρθρο 6

Το παρόν άρθρο περιλαμβάνει το παρακάτω παράρτημα το οποίο αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της παρούσας απόφασης.

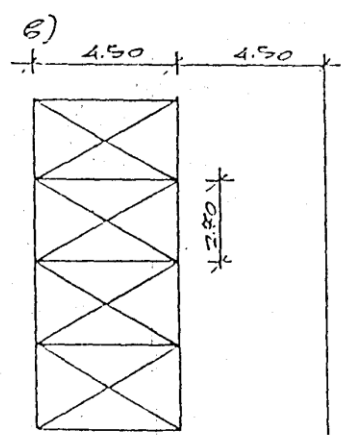
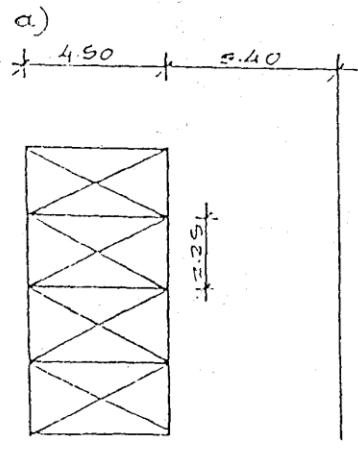
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Ενδεικτικές διατάξεις και ελάχιστες διαστάσεις για χώρους στάθμευσης, με μέγιστη χωρητικότητα 30 θέσεων αυτοκινήτων, που εξυπηρετούν τα κτίρια (Ν. 960/79).

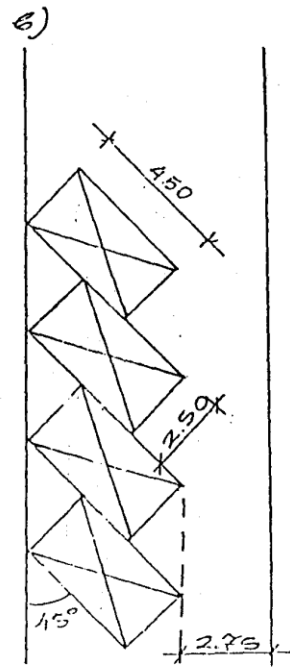
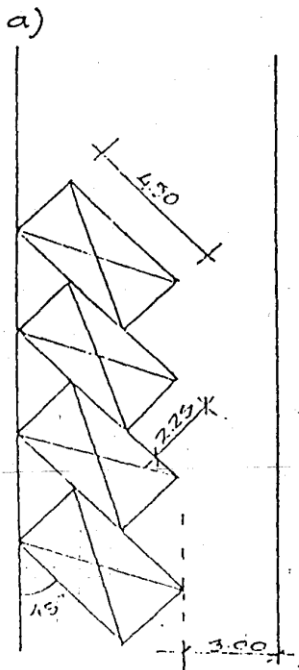
Περίπτωση 1η Στάθμευση υπο γωνία 0°



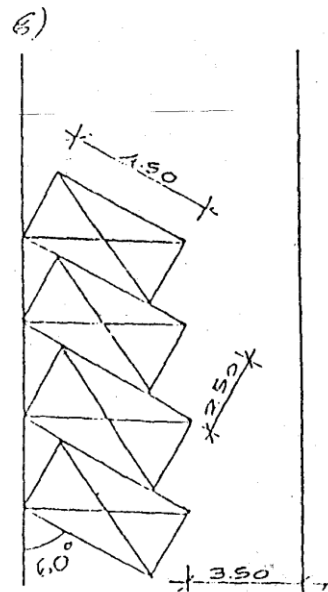
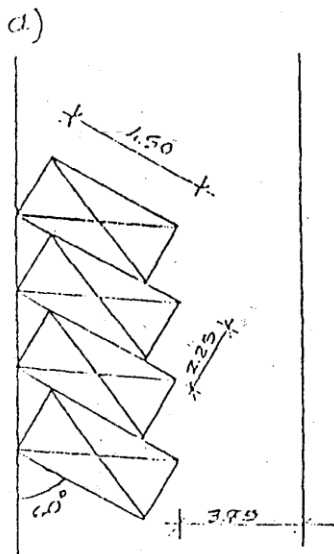
Περίπτωση 2η Στάθμευση υπο γωνία 90°



Περίπτωση 3η Στάθμευση υπο
γωνία 45°



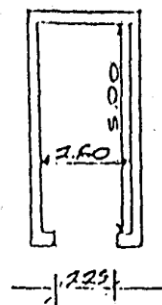
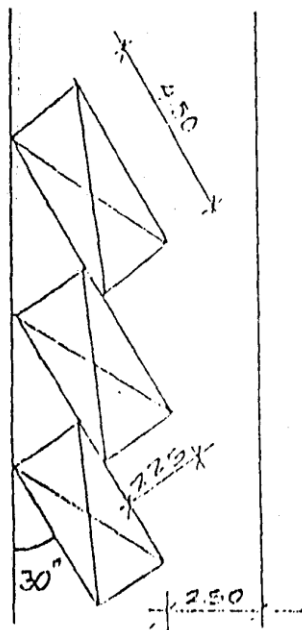
Περίπτωση 4η Στάθμευση υπο
γωνία 60°



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΤΕΥΧΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ)

Περίπτωση 5η Στάθμευση υπο
γωνία 30°

Περίπτωση 6η Μεμονωμένος κλειστός
χώρος στάθμευσης



Σημ. Οι διαστάσεις των θέσεων στάθμευσης και τα πλάτη των διαδρόμων είναι καθαρά και θεωρούνται τελείως ελεύθερα από δομικά στοιχεία.

Άρθρο 7

Η ισχύς της παρούσας απόφασης αρχίζει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.
Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 15 Δεκεμβρίου 1992

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΙΓΙΑΝΝΗΣ



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Αρ. Φύλλου 736

23 Σεπτεμβρίου 1993

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ

Πολιτογράφηση ομογενών αλλοδαπών	1
Πολιτογράφηση αλλογενών αλλοδαπών	2
Πολιτογράφηση αλλογενών αλλοδαπών	3
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΑΡΙΘ. 31. ΓΕΝΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΜΑΡΙΝΩΝ (Γ.Κ.Α.Μ.). Συμπλήρωση της αριθμ. 509169/21.3.86 κοινής απόφασης Υπουργών Εθν. Οικονομίας και Εμπορικής Ναυτι- λίας «περί Γ.Κ.Α.Μ.» (ΦΕΚ 200/Β/86).	4
Διαδικασία καταβολής δωρεάν κρατικής αρωγής στις δανειοδοτούμενες Επιχειρήσεις και Επαγγελματίες που πλήγηκαν από την πυρκαϊά της 10.1.1991 στο κτίριο επί των οδών Πανεπιστημίου 62 & Θεμιστο- κλέους 1 καθώς και από την βομβιστική ενέργεια της 18.3.1990 στο κτίριο επί της οδού Πατησίων 38.	5
Αναγνώριση του νερού «Πηγή Ολύμπου» της γεώτρη- σης Ιωάννου Παλούμπη ως φυσικού μεταλλικού νε- ρού.	6
Καταβολή εισφορών από το Δημόσιο, για την αναγνώ- ριση χρόνου φυλάκισης, αιχμαλωσίας, ομηρίας ή εγκλεισμού σε στατόπεδα συγκέντρωσης των Ελλη- νων πολιτικών από τις Αρχές Κατοχής κατά την πε- ρίοδο 1941-1945, καθώς και το χρόνο συμμετοχής στην Εθνική Αντίσταση, σύμφωνα με το άρθρο 34 του Ν. 1543/85.	7
Όροι και προϋποθέσεις για την ίδρυση και λειτουργία σταθμών αυτοκινήτων με χρησιμοποίηση μηχανικών μέσων αποθήκευσης οχημάτων (μηχανικοί χώροι στάθμευσης).	8
Υπαγωγή προσωπικού της κοινότητας Σιδαρίου Ν. Κέρ- κυρας στις διατάξεις του Ν. 1188/81.	9

ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ & ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ

Αριθ. Φ 17100/734/93, Φ.17100/734/93	(1)
Πολιτογράφηση ομογενών αλλοδαπών	
Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ	

Με τη Φ. 17100/734/93/6.9.1993 απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών έγινε δεκτή η από 15.10.91 αίτηση πολιτογράφησης της ομογενούς αλλοδαπής ΦΙΛΙ-

ΠΟΣΣΙΑΝ Ηλέκτρας συζ. Φιλίππου για την απόκτηση της Ελληνικής Ιθαγένειας.

Με τη Φ 17100/734/93 όμοια με την ίδια παραπάνω χρονολογία έγινε δεκτή η από 15.10.91 αίτηση πολιτογράφησης του αλλογενούς αλλοδαπού ΦΙΛΙΠΟΣΣΙΑΝ Φιλίππου του Τακβόρ για την απόκτηση της Ελληνικής Ιθαγένειας.

Αθήνα, 6 Σεπτεμβρίου 1993

Με εντολή Υπουργού
Ο Γεν. Γραμματέας
ΝΙΚ. ΤΣΙΤΟΥΡΗΣ

Αριθ. Φ.23731/1535/93 κ.α. (2)

Πολιτογράφηση αλλογενών αλλοδαπών

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

Με τη Φ. 23731/1535/93/6.9.1993 απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών έγινε δεκτή η από 25.11.1988 αίτηση πολιτογράφησης της αλλογενούς αλλοδαπής ΚΑΡΑΜΠΑΚΑΚΗ Αικατερίνης συζ. Βασιλείου, για απόκτηση της Ελληνικής Ιθαγένειας.

Με την Φ.6497/15227/93 όμοια με την ίδια παραπάνω χρονολογία έγινε δεκτή η από 26.4.1991 αίτηση πολιτογράφησης του αλλογενούς αλλοδαπού ΒΛΑΝΤ ΣΥΛΒΙΟΥ του Γεωργίου, για απόκτηση της Ελληνικής Ιθαγένειας.

Με τη Φ. 16565/10013/93 όμοια με την ίδια παραπάνω χρονολογία έγινε δεκτή η από 15.11.1988 αίτηση πολιτογράφησης της αλλογενούς αλλοδαπής ΜΠΑΛΤΖΗ Σοφίας συζ. Δήμου, το γένος ΓΚΑΛΕΚ Γιαν, για απόκτηση της Ελληνικής Ιθαγένειας.

Με τη Φ. 9235/4212/93 όμοια με την ίδια παραπάνω χρονολογία έγινε δεκτή η από 6.2.1990 αίτηση πολιτογράφησης της αλλογενούς αλλοδαπής ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ Γιάννας συζ. Κων/νου, για απόκτηση της Ελληνικής Ιθαγένειας.

Με τη Φ. 4354/5107/93 όμοια με την ίδια παραπάνω χρονολογία έγινε δεκτή η από 9.6.1986 αίτηση πολιτογράφησης του αλλογενούς αλλοδαπού ΠΕΜΠΕ Ιωάννη του Γαβριήλ, για απόκτηση της Ελληνικής Ιθαγένειας.

Με τη Φ. 19761/11829/93 όμοια με την ίδια παραπάνω χρονολογία έγινε δεκτή η από 19.12.1991 αίτηση πολιτογράφησης της αλλογενούς αλλοδαπής ΚΙΛ Ιωάννας του Βαλντεμάρ, για απόκτηση της Ελληνικής Ιθαγένειας.

Με τη Φ. 21590/1126/93 όμοια με την ίδια παραπάνω χρονολογία έγινε δεκτή η από 20.2.92 αίτηση πολιτογράφησης του αλλογενούς ακαθόριστης υπηκοότητας ΣΑΓΚΟΒΙΤΣ Σωκράτη του Αλέξανδρου, για την απόκτηση της Ελληνικής ιθαγένειας.

Με τη Φ. 16778/3512/93 όμοια με την ίδια παραπάνω χρονολογία έγινε δεκτή η από 21.6.1988 αίτηση πολιτογράφησης της αλλογενούς αλλοδαπής Σετσέρκα Ανδρόβικ ουζ, Γεωργίου, το γένο Σάβο ΜΠΑΣΙΤΣ για την απόκτηση της Ελληνικής ιθαγένειας.

Με τη Φ. 21499/2266/93 όμοια με την ίδια παραπάνω χρονολογία έγινε δεκτή η από 17.2.92 αίτηση πολιτογράφησης της αλλογενούς αλλοδαπής ΦΛΕΤΟΥΡΗ Οτίλια - Γιουλιάννα, συζύγου Μάριου το γένος Ιουλιάν ΒΟΪΚΟΥ, για την απόκτηση της Ελληνικής ιθαγένειας.

Με τη Φ. 3866/24171/92 όμοια με την ίδια παραπάνω χρονολογία έγινε δεκτή η από 6.3.1991 αίτηση πολιτογράφησης του αλλογενούς αλλοδαπού ΓΚΟΛΧΟΡ ΜΟΝΟΤΖΓΚΙ του ΓΚΟΛΧΟΡ, για απόκτηση της Ελληνικής ιθαγένειας.

Με τη Φ. 13466/21905/92 όμοια με την ίδια παραπάνω χρονολογία έγινε δεκτή η από 29.12.1986 αίτηση πολιτογράφησης της αλλογενούς αλλοδαπής ΤΑΝ ΤΖΟΣΕΛΥΝ του ΤΙΑΝ - ΟΥΑΪ, για την απόκτηση της Ελληνικής ιθαγένειας.

Με τη Φ. 31276/7778/93 όμοια με την ίδια παραπάνω χρονολογία έγινε δεκτή η από 7.8.89 αίτηση πολιτογράφησης της αλλογενούς αλλοδαπής ΜΠΟΥΛΓΚΑΝ Νατάσας του Ροστσιόλβ, για την απόκτηση της Ελληνικής ιθαγένειας.

Με τη Φ. 11303/8300/93 όμοια με την ίδια παραπάνω χρονολογία έγινε δεκτή η από 1.8.1991 αίτηση πολιτογράφησης της αλλογενούς αλλοδαπής ΝΤΙΑΣΙΖΙΑΝ ΑΖΑΤ του Μικαέλ, για την απόκτηση της Ελληνικής ιθαγένειας.

Με τη Φ. 29593/2558/93 όμοια με την ίδια παραπάνω χρονολογία έγινε δεκτή η από 9.2.1989 αίτηση πολιτογράφησης της αλλογενούς αλλοδαπής ΜΑΝΙΚΟΦΣΚΑ ΜΑΡΑΕΝΑ - ΜΑΡΙΑ του Ανδρέα, ουζ, Βασιλείου ΜΟΥΣΟΥΡΗ, για την απόκτηση της Ελληνικής ιθαγένειας.

Με τη Φ. 759/22785/92 όμοια με την ίδια παραπάνω χρονολογία έγινε δεκτή η από 25.2.1988 αίτηση πολιτογράφησης της αλλογενούς αλλοδαπής Εύας - Καρολίνας ΒΟΪΤΣΕΧΟΒΣΚΑ του Φραντσίσεκ, για απόκτηση της Ελληνικής ιθαγένειας.

Με τη Φ. 958/5181/93 όμοια με την ίδια παραπάνω χρονολογία έγινε δεκτή η από 2.10.1989 αίτηση πολιτογράφησης της αλλογενούς αλλοδαπής ΣΚΟΥΡΑ Μπεάτα του Γιαν, για απόκτηση της Ελληνικής ιθαγένειας.

Με τη Φ. 23896/8373/93 όμοια με την ίδια παραπάνω χρονολογία έγινε δεκτή η από 4.9.1990 αίτηση πολιτογράφησης του αλλογενούς αλλοδαπού ΚΑΦΕΤΖΗ Ιωσήφ του Σωτηρίου, για απόκτηση της Ελληνικής ιθαγένειας.

Με τη Φ. 2165/9124/93 όμοια με την ίδια παραπάνω χρονολογία έγινε δεκτή η από 21.2.1985 αίτηση πολιτογράφησης της αλλογενούς αλλοδαπής ΖΕΝΕΜΠΙΣΗ ΒΕΡΤΖΙΝΙΑ του ΙΟΝ. ουζ, Νικολάου, για απόκτηση της Ελληνικής ιθαγένειας.

Με τη Φ. 12368/2620/93 όμοια με την ίδια παραπάνω χρονολογία έγινε δεκτή η από 16.5.1991 αίτηση πολιτογράφησης του αλλογενούς αλλοδαπού ΙΜΠΕΡ Ιωάννη του Μηνά, για απόκτηση της Ελληνικής ιθαγένειας.

Με τη Φ. 14812/7464/93 όμοια με την ίδια παραπάνω χρονολογία έγινε δεκτή η από 24.10.1988 αίτηση πολιτογράφησης της αλλογενούς αλλοδαπής ΣΙΟΥΣΤΗ Λιλιάννα του ΙΟΝ, για απόκτηση της Ελληνικής ιθαγένειας.

Με τη Φ. 25524/3070/93 όμοια με την ίδια παραπάνω χρονολογία έγινε δεκτή η από 28.2.1992 αίτηση πολιτογράφησης της αλλογενούς αλλοδαπής ΑΜΠΕΜΠΕ ΓΙΕΣΙ του ΑΜΠΕΜΠΕ, για απόκτηση της Ελληνικής ιθαγένειας.

Αθήνα, 6 Σεπτεμβρίου 1993

Με εντολή Υπουργού
Ο Γεν. Γραμματέας
ΝΙΚ. ΤΣΙΤΟΥΡΗΣ

Αριθ. Φ.11235/4231/93 κ.α.

(3)

Πολιτογράφηση αλλογενών αλλοδαπών

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

Με τη Φ. 11235/4231/93/31.8.1993 απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών έγινε δεκτή η από 7.12.1989 αίτηση πολιτογράφησης της αλλογενούς αλλοδαπής ΦΡΟΝΙΜΟΠΟΥΛΟΥ Χριστίνας του Γέζυ, σύζυγος Ανδρέα, για την απόκτηση της Ελληνικής ιθαγένειας.

Με τη Φ. 13861/6931/93 όμοια με την ίδια παραπάνω χρονολογία έγινε δεκτή η από 11.3.92 αίτηση πολιτογράφησης του αλλογενούς αλλοδαπού ΤΟΥΤΟΥΝΤΖΗ Ιωάννη του Ρόμπερτ, για την απόκτηση της Ελληνικής ιθαγένειας.

Με τη Φ. 16324/8941/93 όμοια με την ίδια παραπάνω χρονολογία έγινε δεκτή η από 15.5.1986 αίτηση πολιτογράφησης της αλλογενούς αλλοδαπής ΦΟΓΚΕΛ Λείας του Αρόλντο, για την απόκτηση της Ελληνικής ιθαγένειας.

Με τη Φ. 7571/9635/93 όμοια με την ίδια παραπάνω χρονολογία έγινε δεκτή η από 8.5.91 αίτηση πολιτογράφησης της αλλογενούς αλλοδαπής ΜΠΑΜΠΟΥΡ Λάρα - Ζακλίν του Μωρίς, για την απόκτηση της Ελληνικής ιθαγένειας.

Με τη Φ. 604/8083/93 όμοια με την ίδια παραπάνω χρονολογία έγινε δεκτή η από 1.7.92 αίτηση πολιτογράφησης του αλλογενούς αλλοδαπού ΝΑΣΣΡΑ Γεωργίου του Σομάν, για την απόκτηση της Ελληνικής ιθαγένειας.

Με τη Φ. 17039/4737/93 όμοια με την ίδια παραπάνω χρονολογία έγινε δεκτή η από 25.11.1991 αίτηση πολιτογράφησης της αλλογενούς αλλοδαπής ΜΠΕΝΤΟΦΕΡΡΕΪΡΑ ΜΑΡΣΙΑ, ουζ, Δημητρίου ΧΡΙΣΤΟΦΗ, για την απόκτηση της Ελληνικής ιθαγένειας.

Με τη Φ. 22450/623/93 όμοια με την ίδια παραπάνω χρονολογία έγινε δεκτή η από 25.8.1987 αίτηση πολιτογράφησης της αλλογενούς αλλοδαπής Μαρίας - Γιοσμίν ΤΟΥΠΑΪ του Ιωσήφ, ουζ, Κων/νου ΚΟΚΚΙΝΟΥ, για απόκτηση της Ελληνικής ιθαγένειας.

Με τη Φ. 23751/612/93 όμοια με την ίδια παραπάνω χρονολογία έγινε δεκτή η από 26.5.92 αίτηση πολιτογράφησης της αλλογενούς αλλοδαπής ΜΠΑΛΑΜΩΤΗ Κόρμεν ουζ, Αθανασίου το γένος Σιενέρθ Ιόν, για την απόκτηση της Ελληνικής ιθαγένειας.

Με τη Φ. 3868/14152/93 όμοια με την ίδια παραπάνω χρονολογία έγινε δεκτή η από 11.10.1990 αίτηση πολιτογράφησης της αλλογενούς αλλοδαπής ΝΤΕΙΒΙΣ ΜΠΡΕ-

ΝΤΑ - ΤΖΟΥΣ του Ρόμπερτ ουζ. Αποσκήτη Γεωργίου για την απόκτηση της Ελληνικής Ιθαγένειας.

Με τη Φ. 22558/6914/93 όμοια με την ίδια παραπάνω χρονολογία έγινε δεκτή η από 31.10.1988 αίτηση πολιτογράφησης της αλλογενούς αλλοδαπής Έλεν ΓΑΡΑΧΑΝΙ του Σαμβίλ, ουζ. Γκοραμπέτ Ατζεμιάν, για την απόκτηση της Ελληνικής ιθαγένειας.

Με τη Φ. 17486/8690/93 όμοια με την ίδια παραπάνω χρονολογία έγινε δεκτή η από 22.3.1989 αίτηση πολιτογράφησης της αλλογενούς αλλοδαπής ΓΙΑΖΙΤΖΗ Ζανέτ ουζ. Ευαγγέλου για την απόκτηση της Ελληνικής Ιθαγένειας.

Με τη Φ. 1508/2236/93 όμοια με την ίδια παραπάνω χρονολογία έγινε δεκτή η από 14.10.1987 αίτηση πολιτογράφησης της αλλογενούς αλλοδαπής ΤΟΝΤ Κατερίνας του Αλφρέντ, για την απόκτηση της Ελληνικής ιθαγένειας.

Με τη Φ. 7593/2142/93 όμοια με την ίδια παραπάνω χρονολογία έγινε δεκτή η από 22.11.89 αίτηση πολιτογράφησης της αλλογενούς αλλοδαπής ΜΠΕΛΒΕΝΤΕΡΕ Ακτελίν του Φράνκ σύζυγο Σπυριδώνα ΧΑΛΙΩΤΗ, για την απόκτηση της Ελληνικής ιθαγένειας.

Με τη Φ. 12687/12974/93 όμοια με την ίδια παραπάνω χρονολογία έγινε δεκτή η από 17.7.89 αίτηση πολιτογράφησης της αλλογενούς αλλοδαπής ΤΑΡΙΑΛΑ Πατρίτσας του Εμμανουήλ, για την απόκτηση της Ελληνικής ιθαγένειας.

Με τη Φ. 28366/15932/93 όμοια με την ίδια παραπάνω χρονολογία έγινε δεκτή η από 28.11.1989 αίτηση πολιτογράφησης του αλλογενούς αλλοδαπού ΕΞΕΝΤΙ ΣΑΝΤΟΥ του Ιωσήφ, για την απόκτηση της Ελληνικής ιθαγένειας.

Με τη Φ. 17392/1397/93 όμοια με την ίδια παραπάνω χρονολογία έγινε δεκτή η από 11.6.90 αίτηση πολιτογράφησης της αλλογενούς αλλοδαπής ΜΑΚ - ΓΚΡΕΓΚΟΡ ΚΑΜΠΕΛ Ιζαμπέλ του Φράγκλιν, για την απόκτηση της Ελληνικής ιθαγένειας.

Με τη Φ. 21000/21345/92 όμοια με την ίδια παραπάνω χρονολογία έγινε δεκτή η από 3.2.1992 αίτηση πολιτογράφησης του αλλογενούς αλλοδαπού ΚΟΒΑΤΣ Γαβριήλ του Γαβριήλ, για την απόκτηση της Ελληνικής ιθαγένειας.

Με τη Φ. 7236/4493/93 όμοια με την ίδια παραπάνω χρονολογία έγινε δεκτή η από 13.5.1991 αίτηση πολιτογράφησης της αλλογενούς αλλοδαπής ΑΛΑΜΙΡ Ναταλί του Τεϊμούρ, για την απόκτηση της Ελληνικής ιθαγένειας.

Με τη Φ. 16761/15060/93 όμοια με την ίδια παραπάνω χρονολογία έγινε δεκτή η από 26.4.1990 αίτηση πολιτογράφησης του αλλογενούς αλλοδαπού ΤΡΟΥΚΟΝΓΚ ΚΙΜ - ΤΡΟΥΚ του ΚΙΜ - ΘΑ, για την απόκτηση της Ελληνικής ιθαγένειας.

Αθήνα, 31 Αυγούστου 1993

Με εντολή Υπουργού
Ο Γεν. Γραμματέας
ΝΙΚ. ΤΣΙΤΟΥΡΗΣ

Αριθ. 532119/379

(4)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΑΡΙΘ. 31
ΓΕΝΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΜΑΡΙΝΩΝ
(Γ.Κ.Α.Μ.)

Συμπλήρωση της αριθμ. 509169/21.3.86 κοινής απόφασης Υπουργών Εθν. Οικονομίας και Εμπορικής Ναυτιλίας «περί Γ.Κ.Α.Μ.» (ΦΕΚ 200/Β/86).

**ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

Έχοντας υπόψη:

α. Το άρθρο 17 του Ν. 438/76 «περί λιμένων για τουρ-κά πλοία και πλοίαρια (Μαρινών).

β. Την υπ' αριθμ. 515816/22.4.81 (ΦΕΚ 265/Β/81) Κοινής Απόφασης Υπουργών Προεδρίας, Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας «περί Γ.Κ.Α.Μ.»

γ. Το αριθμ. 374/92 (ΦΕΚ 197/Α/92) «περί διορισμού Υπουργών και Υφυπουργών».

δ. Την Υ 1935/3.12.92 Κοινή Απόφαση Πρωθυπουργού και Υπουργού Εθνικής Οικονομίας «περί Καθορισμού των αρμοδιοτήτων του Υφυπουργού Εθνικής Οικονομίας Θεόδωρου Κασσίμη».

ε. Την υπ' αριθμ. 557/21/23.6.93 απόφαση Δ.Σ./ΕΟΤ, εγκρίνουμε:

Παράρτημα με αύξοντα αριθμό 31 του Γ.Κ.Α.Μ. και την ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗ της αριθμ. 509169/21.3.86 (ΦΕΚ 200/Β/86) απόφασής μας ως εξής:

Άρθρο 1

Στο άρθρο 3 προστίθεται παράγραφος 10 ως εξής: Για κάθε ανέλκυση ή καθέλκυση σκάφους παντός τύπου εντός του χώρου των Μαρινών, θα καταβάλλεται τέλος 5.000 δρχ. από τον διενεργούντα ταύτην ιδιώτη ή εταιρεία.

Άρθρο 2

Η ισχύς της παρούσας άρχεται από δημοσιεύσεως στην εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η παρούσα να δημοσιευθεί στην εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 6 Σεπτεμβρίου 1993

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΘΕΟΔ. ΚΑΣΣΙΜΗΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ
ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΑΛ. ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΣ

Αριθ. 2051472/9713

(5)

Διαδικασία καταβολής δωρεάν κρατικής αρωγής στις δα-νειοδοτούμενες Επιχειρήσεις και Επαγγελματίες που πλήγηκαν από την πυρκαϊά της 10.1.1991 στο κτίριο επί των οδών Πανεπιστημίου 62 & Θεμιστοκλέους 1 καθώς και από την βομβιστική ενέργεια της 18.3.1990 στο κτίριο επί της οδού Πατησίων 38.

**ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ**

Έχοντας υπόψη:

1. Τη νομοθεσία που διέπει τις Δημόσιες Επενδύσεις και ειδικότερα τις διατάξεις του Ν. 2212/52, των Ν.Δ.

2957/54 και 4355/64 και των Β.Δ. 120/60 και 498/60.

2. Τις διατάξεις της από 28.7.78 πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου (ΦΕΚ Α' 117) «περί αποκαταστάσεως ζημιών εκ σεισμών Βορείου Ελλάδος» όπως αυτή κυρώθηκε, τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με τους νόμους 867/1979 (ΦΕΚ Α' 24), 1048/1980 (ΦΕΚ Α' 101), 1133/1981 (ΦΕΚ Α' 54) και 1190/1981 (ΦΕΚ Α' 203).

3. Τις διατάξεις του άρθρου 33 του νόμου 1954/91 (ΦΕΚ Α' 97) «Διαρρυθμίσεις στον ενιαίο ειδικό φόρο καταναλώσεως πετρελαιοειδών προϊόντων», με τις οποίες επεκτάθηκε η εφαρμογή των διατάξεων της προαναφερόμενης πράξης Νομοθετικού περιεχομένου και για την αποκατάσταση των ζημιών των πληγέντων από την πυρκαϊά που εκδηλώθηκε στις 10.1.1991 στο κτίριο επί των οδών Πανεπιστημίου 62 & Θεμιστοκλέους 1 και από κάθε άλλη όμοια περίπτωση.

4. Την αριθμ. Χ.Δ. 8735/1.10.74 κοινή απόφαση Υπουργών Συντονισμού & Προγραμματισμού και Οικονομικών «Περί καθορισμού δικαιολογητικών πληρωμής δια την υπό μορφήν επιχορηγήσεων διάθεσις πιστώσεων εκ του Προϋπολογισμού Δημοσίων Επενδύσεων εις Νομικά Πρόσωπα Ιδιωτικού Δικαίου».

5. Την αριθμ. 2049295/11342/23.8.91 κοινή απόφαση Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών & ΠΕΧΩΔΕ, όπως συμπληρώθηκε και τροποποιήθηκε με τις αριθμ. 2066844/15189/24.10.92, 2003850/877/21.1.92, 2029275/ 5305/2.4.92 και 2012346/2583/25.5.93 όμοιές της, με την οποία εγκρίθηκε η παροχή πιστωτικών διευκολύνσεων στις Επιχειρήσεις και Επαγγελματίες που πλήγηκαν από την πυρκαϊά της 10.1.1991 στο κτίριο επί των οδών Πανεπιστημίου 62 & Θεμιστοκλέους 1 καθώς και από την βομβιστική ενέργεια της 18.3.1990 στο κτίριο επί της οδού Πατησίων 38.

6. Την αριθμ. 6060/Δ.Ε. 3329/9.8.93 απόφαση Υπουργού Εθνικής Οικονομίας, με την οποία εγκρίθηκε η ένταξη στο πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων 1993 Σ.Α.Ε. 052, Τομέας: Διάφορα του έργου με Κ.Α. 9352001, της κρατικής αρωγής για τους ανωτέρω πληγέντες.

7. Την αριθμ. Υ. 1935/3.12.92 κοινή απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας «καθορισμός αρμοδιοτήτων των Υφυπουργών Εθνικής Οικονομίας».

8. Την αριθμ. Υ. 2009/20.5.93 κοινή απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Οικονομικών «ανάθεση αρμοδιοτήτων στους Υφυπουργούς Οικονομικών», αποφασίζουμε:

Εγκρίνουμε την καταβολή στις δανειοδοτούμενες Επιχειρήσεις και Επαγγελματίες που πλήγηκαν από την πυρκαϊά της 10.1.1991 στο κτίριο επί των οδών Πανεπιστημίου 62 & Θεμιστοκλέους 1 καθώς και από τη βομβιστική ενέργεια της 18.3.1990 στο κτίριο επί της οδού Πατησίων 38, της προβλεπόμενης, από την αριθμ. 2049295/11342/23.8.91 κοινή απόφαση Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών & ΠΕΧΩΔΕ, όπως αυτή συμπληρώθηκε και τροποποιήθηκε με τις αριθμ. 2066844/15189/24.10.92, 2003850/877/21.1.92, 2029275/ 5305/2.4.92 και 2012346/2483/25.5.93 όμοιές της, δωρεάν Κρατικής αρωγής για την αντικατάσταση των ζημιών τους σε μηχανικό και λοιπό εξοπλισμό και σε εμπορεύματα, συνολικού ποσού δρχ. 30.690.000.

Η Κρατική αυτή αρωγή θα καταβληθεί στους δικαιούχους, εφάπαξ, μετά την σύναψη των δανειακών συμβά-

σεων, από το λογαριασμό εξουσιοδοτήσεως πληρωμής του έργου: με Κ.Α. 9352001 της Σ.Α.Ε. 052 που τηρείται στην Τράπεζα της Ελλάδος, με επιταγές του υπολόγου διαχειριστή.

Η δικαιολόγηση της ανωτέρω ενεργουμένης δαπάνης θα γίνει με τα ακόλουθα δικαιολογητικά:

1. Αντίγραφο της Σ.Α.Ε. 052.

2. Αντίγραφο της εγγράφου εντολής του Υπουργού Οικονομικών προς την Τράπεζα της Ελλάδος περί κατανομής του ποσού της Κρατικής αρωγής.

3. Τις οικείες δανειακές συμβάσεις και

4. Τις εξοφλητικές αποδείξεις των δικαιούχων.

Από τις διατάξεις της απόφασης αυτής δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού.

Η παρούσα απόφαση να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 7 Αυγούστου 1993

ΟΙ ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΤΣΙΠΛΑΚΟΣ ΠΕΤΡΟΣ ΔΟΥΚΑΣ

Αριθ. Υ2/6595

(6)

Αναγνώριση του νερού «Πηγή Ολύμπου» της γεώτρησης Ιωάννου Παλούμνη ως φυσικού μεταλλικού νερού.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΥΓΕΙΑΣ, ΠΡΟΝΟΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝ. ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Το Π.Δ. 433/83 (ΦΕΚ 163/9.11.83, τ.Α') για τους όρους εκμετάλλευσης και κυκλοφορίας στο Εμπόριο των φυσικών μεταλλικών νερών.

2. Το Π.Δ. 138/92 (ΦΕΚ 68/22.4.92, τ.Α') Οργανισμός του Υπουργείου Υγείας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων.

3. Την Κοινή Υπουργική Απόφαση, Υπουργών Υγείας, Προεδρίας και Υφυπουργών Υγείας και Οικονομικών αρ. Δ3/727/ (ΦΕΚ 578/23.9.92 τ.Β') συλλογικά όργανα του Υπουργείου Υγείας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων.

4. Την με αριθμό Υ. 1938/9.12.92 (ΦΕΚ 727/92 τ.Β') απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Υγείας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων «Ανάθεση αρμοδιοτήτων στους Υφυπουργούς Υγείας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων Νικόλαο Αναστασόπουλο και Φάνη Πάλλη - Πετραλιά.

5. Την αρ. Υ2/οικ. 6618/29.6.93 Απόφαση Υφυπουργού Υγείας, με την οποία συγκροτήθηκε Επιτροπή για να εισηγηθεί την έκδοση απόφασης που θα αφορά την αναγνώριση των φυσικών μεταλλικών νερών.

6. Τις από 15.6.93, 12.8.93 και 6.7.93 αιτήσεις του Παλούμνη Ιωάννη με τα συνημμένα δικαιολογητικά όπως προβλέπονται στην παράγραφο 1.2 του Π.Δ. 433/83.

7. Το από 31.8.93 Πρακτικό της Επιτροπής που προβλέπεται από το Π.Δ. 433/83 με το οποίο γνωμάτευσε η Επιτροπή για την αναγνώριση του νερού «Πηγή Ολύμπου» του Ι. Παλούμνη ως φυσικό μεταλλικό νερό, αποφασίζουμε:

Αναγνωρίζουμε το νερό «Πηγή Ολύμπου» του Ι. Παλούμνη που βρίσκεται στην περιοχή Βουλικά Κατερίνης ως φυσικό μεταλλικό νερό γιατί πληροί τις προϋποθέσεις που

προβλέπονται από το Π.Δ. 433/83» για τους όρους εκμετάλλευσης και κυκλοφορίας στο εμπόριο των φυσικών μεταλλικών νερών.

Η επιχείρηση θα πρέπει να παρακολουθεί συστηματικά το μικροβιακό φορτίο του νερού βάσει της σχετικής εγκυκλίου του Υπουργείου Υγείας.

Από τις διατάξεις αυτής της απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού.

Η παρούσα να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και θα ισχύει από την ημερομηνία της εκδόσεώς της.

Αθήνα, 8 Σεπτεμβρίου 1993

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ

Ν. ΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

Αριθ. 2314.1/12/93

(7)

Καταβολή εισφορών από το Δημόσιο, για την αναγνώριση χρόνου φυλάκισης, αιχμαλωσίας, ομηρίας ή εγκλεισμού σε στρατόπεδα συγκέντρωσης των Ελλήνων πολιτών από τις Αρχές Κατοχής κατά την περίοδο 1941-1945, καθώς και το χρόνο συμμετοχής στην Εθνική Αντίσταση, σύμφωνα με το άρθρο 34 του Ν. 1543/85.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ,

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 34 του Ν. 1543/85 «Συνταξιοδότηση των παθόντων αγωνιστών της Εθνικής Αντίστασης κ.λπ.» (ΦΕΚ 73Α).

2. Τις διατάξεις του άρθρου 4 του Ν. 485/76 «Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως διατάξεων της περί ΝΑΤ νομοθεσίας» (ΦΕΚ 317Α).

3. Τις διατάξεις του άρθρου 84 του Κ.Ν. 792/78 (ΠΔ 913/78 ΦΕΚ 220Α) και του άρθρου 37 του ίδιου νόμου, όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 31 του Ν. 1085/80.

4. Την με αριθμ. 30037/1059/86/7.4.86 απόφαση Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας (ΦΕΚ 151Β) που κυρώθηκε με το άρθρο 6 του Ν. 1711/87 (ΦΕΚ 109Α).

5. Το άρθρο 5 του Ν. 1358/83 που αντικατέστησε το άρθρο 31 του Ν. 1085/80 «Αναγνώριση και εξαγορά του χρόνου της στρατιωτικής υπηρεσίας των ασφαλισμένων των Οργανισμών Κοινωνικής Ασφάλισης κ.λπ.» (ΦΕΚ 64Α).

6. Την με αριθμ. 30046/1738/12.6.86 (ΦΕΚ 711Β) Κοινή Απόφαση Υπουργών Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας.

7. Το άρθρο 21 παρ. 1 και 2 του Ν. 1813/88 «Τροποποίηση και συμπλήρωση της συνταξιοδοτικής νομοθεσίας και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 243Α).

8. Το άρθρο 27 του Ν. 2081/92 (ΦΕΚ 154Α) «Ρύθμιση του θεσμού των Επιμελητηρίων, τροποποιήσεων των διατάξεων του Ν. 1712/87 κ.λπ.».

9. Την αριθμ. Υ 2009/20.5.93 (ΦΕΚ τ.365Β/21.5.93)

Κοινή Απόφαση Πρωθυπουργού και Υπουργού Οικονομικών «Ανάθεση αρμοδιοτήτων Υπουργού Οικονομικών στους Υφυπουργούς Οικονομικών, αποφασίζουμε:

1. Οι ασφαλιστικές εισφορές που πρέπει να καταβάλλει το Δημόσιο για την αναγνώριση χρόνου φυλάκισης, ομηρίας ή εγκλεισμού σε στρατόπεδα συγκέντρωσης των Ελλήνων ναυτικών από τις Αρχές Κατοχής κατά την περίοδο 1941-1945, καθώς και τον χρόνο συμμετοχής στην Εθνική Αντίσταση, σύμφωνα με το τρίτο εδαφ. της παραγρ. 3 του άρθρ. 34 του Ν. 1543/85 και ο οποίος περιορίζεται στον απαιτούμενο για να συμπληρωθούν οι χρονικές προϋποθέσεις προς θεμελίωση συνταξιοδοτικού δικαιώματος, σύμφωνα με την περί Ν.Α.Τ. νομοθεσία, είναι για το Ν.Α.Τ., Τ.Π.Ε.Ν. και λοιπά στο Ν.Α.Τ. Κεφάλαια και Λογαριασμούς, εισφορές πλοιοκτήτη και ναυτικού που ισχύουν κατά τον χρόνο υποβολής της αίτησης για εξαγορά, υπολογιζόμενες επί του συνταξιοδοτικού μισθού της ειδικότητας στην οποία γίνεται η εξαγορά και αναγνώριση του χρόνου πλοίων Β' κατηγορίας του άρθρ. 16 του Κ.Ν. 792/78 με τα εκάστοτε ποσοστά αύξησης των συντάξεων.

2. Για τον υπολογισμό των καταβλητέων εισφορών, θα λαμβάνεται υπόψη η ειδικότητα την οποία είχε ο ασφαλισμένος κατά την τελευταία ναυτολόγηση, πριν από τη φυλάκιση, αιχμαλωσία, ομηρία ή εγκλεισμό σε στρατόπεδο συγκέντρωσης ή πριν τη συμμετοχή του στην Εθνική Αντίσταση, εφόσον είχε ήδη πραγματοποιήσει τότε πραγματική ναυτική υπηρεσία, διαφορετικά θα λαμβάνεται υπόψη η ειδικότητα του ναύτη.

3. Ο χρόνος που αναγνωρίζεται όπως πιο πάνω, λαμβάνεται υπόψη και για θεμελίωση συνταξιοδοτικού δικαιώματος, σύμφωνα με το άρθρο 5 του Ν. 1358/83 και του άρθρου 34 του Ν. 1543/85, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 21 του Ν. 1813/88, πλήν των περιπτώσεων του Νόμου 1085/80, περί ελαχίστης ασφαλιστ. προστασίας.

4. Το ποσό της σφειλής για την εξαγορά του αναγνωριζόμενου χρόνου αποδίδεται από το Δημόσιο Ταμείο στο ΝΑΤ, εφόπαξ, μέσα σε προθεσμία (3) τριών μηνών από την κοινοποίηση στην αρμόδια Υπηρεσία του Δημοσίου της απόφασης του αρμόδιου οργάνου του ΝΑΤ, δια χρηματικού εντάλματος πληρωμής. Αρμόδια Υπηρεσία του Δημοσίου για την έκδοση του εντάλματος είναι η Υπηρεσία Εντελλομένων Εξόδων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, σε βάρος των πιστώσεων του κωδικού αριθμού 0529 «Λοιπές Εισφορές για την κοινωνική ασφάλιση».

Για την έκδοση χρηματικού εντάλματος πληρωμής, υποβάλλεται από το ΝΑΤ συγκεντρωτική κατάσταση των αποφάσεων με τις οποίες αναγνωρίστηκε ο πιο πάνω χρόνος. Οι παραπάνω αποφάσεις, αναλυτικά υπολογιστικά σημειώματα, καθώς και τα πιστοποιητικά των αγωνιστών, θα επισυνάπτονται, σε επίσημα αντίγραφα, στη συγκεντρωτική κατάσταση, που θα συντάσσεται για χρονικό διάστημα τουλάχιστον ενός μηνός, ο τύπος της οποίας θα έχει ως εξής:

Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο

Τόπος και Χρόνος

Συγκεντρωτική κατάσταση απόδοσης από το Δημόσιο
Ταμείο εισφορών του άρθρου 34 του Ν. 1543/1985

α/α	Αριθμός και χρονολογία απόφασης	Χρόνος ασφάλισης στο NAT	Χρόνος για τον οποίο ζητείται η καταβολή από το Δημόσιο εισφορών βάσει του άρθρου 34 του Ν. 1543/85	Εισφορά ασφαλισμένου εργοδότη	εισφορών
-----	---------------------------------------	--------------------------------	---	-------------------------------------	----------

1.

2.

5. Κάλυψη δαπάνης:

1. Από τις διατάξεις αυτής της απόφασης προκαλείται δαπάνη:

α. Σε βάρος του Κρατικού προϋπολογισμού, ύψους 6.000.000 δραχμών, περίπου, για το τρέχον οικονομικό έτος, ενώ για καθένα από τα επόμενα οικονομικά έτη δεν μπορεί να προσδιορισθεί και

β. Σε βάρος του προϋπολογισμού του NAT, ύψους 12.000.000 δραχμών, περίπου για το τρέχον οικονομικό έτος, ενώ για καθένα από τα επόμενα οικονομικά έτη δεν μπορεί να προσδιορισθεί.

2. Η δαπάνη του Δημοσίου δεν έχει προβλεφθεί στον Κρατικό προϋπολογισμό, ενώ η δαπάνη του NAT για το τρέχον οικονομικό έτος έχει προβλεφθεί στον προϋπολογισμό του (κωδικός αριθμός 0610) και θα καλυφθεί από έσοδα του NAT και κρατική επιχορήγηση (κωδικός αριθμός από 0000 έως 7000).

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Πειραιάς, 10 Σεπτεμβρίου 1993

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΚΩΝ/ΝΟΣ ΠΑΤΡΑΚΟΣ

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΣ

Αριθ. 84184/6127

(8)

Όροι και προϋποθέσεις για την ίδρυση και λειτουργία σταθμών αυτοκινήτων με χρησιμοποίηση μηχανικών μέσων αποθήκευσης οχημάτων (μηχανικοί χώροι στάθμευσης).

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜ. ΕΡΓΩΝ
ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 1 του Ν. 960/79 (Α' 194), όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 1 του Ν. 1221/81 (Α' 117).

2. Τις διατάξεις της παρ. 5 του άρθρ. 2 του Π.Δ. 455/76 (Α' 169), όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 2 του Π.Δ. 326/91 (Α' 117).

3. Τις διατάξεις του άρθρου 23 (παρ. 1, εδ. ιδ και ιη) του Ν. 1558/85 «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα» (Α' 137).

4. Την Υ. 1958/92 απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε. «Ανάθεση Αρμοδιοτήτων στους Υφυπουργούς Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε. Χρήστο Κατσιγιάννη και Γεώργιο Βουλγαράκη» (Β' 744).

5. Τις διατάξεις του άρθρου 29Α' του Ν. 1558/85 (Α'

137), όπως αυτό προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/92 (Α' 154) και το γεγονός ότι από τις διατάξεις αυτής της απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Ορισμοί

α) Μηχανικά μέσα αποθήκευσης οχημάτων είναι τα συστήματα, με τα οποία εξασφαλίζεται η μεταφορά και τοποθέτηση του οχήματος από την είσοδο μέχρι τη θέση στάθμευσης και αντίστροφα, αποκλειστικά με μηχανικό τρόπο.

β) Μηχανικός χώρος στάθμευσης είναι ο χώρος που προορίζεται για στάθμευση αυτοκινήτων και που λειτουργεί αποκλειστικά με μηχανικά μέσα αποθήκευσης οχημάτων, με αυτοεξυπηρέτηση είτε με υπαλλήλους, απαγορευμένης της εισόδου ατόμων στις αιθουσες στάθμευσης, με μόνη εξαίρεση τους έχοντες την ευθύνη για τη συντήρηση και τον έλεγχο.

Άρθρο 2

Για την έκδοση της άδειας ίδρυσης μηχανικών χώρων στάθμευσης, απαιτούνται επιπλέον των όσων αφορούν τους σταθμούς αυτοκινήτων και τα παρακάτω:

1. Έγκριση τύπου του συστήματος του μηχανικού μέσου αποθήκευσης οχημάτων από την αρμόδια υπηρεσία ή εξουσιοδοτημένο από αυτήν φορέα. Η πιο πάνω έγκριση δεν απαιτείται εφ' όσον υπάρχει αντίστοιχη σχετική έγκριση του συστήματος από αρμόδια αρχή χώρας μέλους της Ε.Ο.Κ., ή εξουσιοδοτημένο από αυτήν φορέα. Στην τελευταία αυτή περίπτωση υποβάλλεται μετάφραση των σχετικών δικαιολογητικών επικυρωμένη από το Υπ. Εξωτερικών.

2. Μηχανολογική μελέτη εφαρμογής του συστήματος στη συγκεκριμένη περίπτωση.

3. Μελέτη για τον υπολογισμό του απαιτούμενου χώρου αναμονής για μηχανικούς χώρους στάθμευσης άνω των 30 θέσεων σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 7 της παρούσας.

4. Δήλωση συνεργείου εξουσιοδοτημένου από τον έχοντα την αποκλειστικότητα του συστήματος ή τον εκπρόσωπό του, περί αναλήψεως της ευθύνης συντήρησης για την ασφαλή και άρτια λειτουργία του συστήματος.

Άρθρο 3

Για τους μηχανικούς χώρους στάθμευσης, ισχύουν οι παρακάτω όροι και προϋποθέσεις:

1. Στους υπόγειους μηχανικούς χώρους στάθμευσης ή στις περιπτώσεις όπου δεν είναι εφικτή η εφαρμογή φυσικού αερισμού επιβάλλεται μηχανικός αερισμός ανανέωσης αέρος 2 φορές ανά ώρα.

2. Σ' ότι αφορά στην πυροπροστασία και στις δευδύσεις διαφυγής, επιβάλλεται η πρόβλεψη 2 τουλάχιστον εξόδων κινδύνου, με την απαραίτητη σήμανση ανά όροφο, πλά-

τους τουλάχιστον 0,60 μ. η κάθε μια. Η μέγιστη πραγματική απόσταση απροστάτευσης όδευσης διαφυγής, ορίζεται σε 60.00 μ.

Οι οδευσεις διαφυγής αφορούν μόνον στους συντηρητές.

Δεν είναι υποχρεωτική η ύπαρξη ανεγκυστήρα πεζών ανεξάρτητα από ορόφους.

3. Λόγω της ειδικής μορφής, δομής και λειτουργίας των μηχανικών χώρων στάθμευσης, οι εγκαταστάσεις αυτών πρέπει να πληρούν τους όρους και τις προϋποθέσεις μόνο των εξής άρθρων του Π.Δ. 455/76 όπως εκάστοτε ισχύει:

1, 2 (πλην παραγράφου 5 με εξαίρεση το τελευταίο εδάφιο, και πλην παραγράφου 6 με εξαίρεση την εξωτερική σήμανση και σηματοδότηση που εξακολουθούν να ισχύουν), 3, 4, 6 (πλην παραγράφων 3 και 5), 7, 8 (η παράγραφος 2 ισχύει μόνο για το χώρο που κινούνται τα αυτοκίνητα με τη μηχανή τους), 9, 10, 11, 12, 13 (με την επιφύλαξη των ειδικών ρυθμίσεων του άρθρου 7 της παρούσας), 14 (ισχύουν μόνο τα αναφερόμενα περιεκτικμένων επιπέδων για τις τυχόν υπάρχουσες ράμπες εισόδου - εξόδου και το χώρο αναμονής του σταθμού), 16, 17 (με την επιφύλαξη του άρθρου 3, παρ. 2 της παρούσας), 18, 19, 20, 21 (με την επιφύλαξη των αναφερομένων στο άρθρο 3, παρ. 3 της παρούσας) 22, 23, 24, 25, 26.

Άρθρο 4

Το ύψος ορόφων, οι διαστάσεις των θέσεων στάθμευσης, των τυχόν διαδρόμων κυκλοφορίας ή χώρων κίνησης των μηχανικών συστημάτων καθώς και όποιο άλλο σχετικό γεωμετρικό χαρακτηριστικό στάθμευσης και κατ' επέκταση η χωρητικότητα του σταθμού καθορίζονται με βάση τη συγκεκριμένη μελέτη εφαρμογής του κάθε συστήματος.

Άρθρο 5

Η συντήρηση από άποψη ασφαλείας και άρτιας λειτουργίας των εγκαταστάσεων του συστήματος των μηχανικών χώρων στάθμευσης σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση, πραγματοποιείται υποχρεωτικά τουλάχιστον μία φορά το μήνα.

Η συντήρηση ανατίθεται σε συνεργεία των οποίων η επάρκεια πιστοποιείται με σχετική εξουσιοδότηση του έχοντος την αποκλειστικότητα του συστήματος ή του αντιπροσώπου του.

Ο ιδιοκτήτης του μηχανικού χώρου στάθμευσης οφείλει να εξασφαλίζει τη συνεχή τήρηση των παραπάνω.

Η μη τήρηση των διατάξεων του άρθρου αυτού συνεπάγεται απαγόρευση λειτουργίας του μηχανικού χώρου στάθμευσης από την αρμόδια υπηρεσία.

Άρθρο 6

Οι μηχανικοί χώροι στάθμευσης υπόκεινται στον έλεγχο της αρμόδιας ΕΠΑΕ σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 3 του Ν. 1577/85 (περί ΓΟΚ) και στους σχετικούς κανονισμούς δόμησης, όπου αυτοί δεν ρυθμίζουν διαφορετικά τα θέματα που ρυθμίζονται από την παρούσα απόφαση.

Άρθρο 7

Στις εισόδους των μηχανικών χώρων στάθμευσης χωρητικότητας πάνω από 30 σχήματα, θα προβλέπεται χώρος

αναμονής με βάση το μέσο ωριαίο αριθμό αφίξεων, που θα καθορίζεται είτε μετά από ειδική κυκλοφοριακή μελέτη, είτε λαμβάνοντας υπόψη τις τιμές που αναφέρονται στο άρθρο 13 του Π.Δ. 455/76, όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε μεταγενέστερα. Ο απαιτούμενος χώρος αναμονής θα υπολογίζεται με βάση το ρυθμό εξυπηρέτησης (αποθήκευσης) του μηχανικού συστήματος και θα πρέπει να αποτελεί αντικείμενο ιδιαίτερης μελέτης που θα υποβάλλεται στην αρμόδια υπηρεσία, για την έκδοση της άδειας ίδρυσης.

Για τους μηχανικούς χώρους στάθμευσης χωρητικότητας μέχρι και 30 σχήματα, απαιτείται 1 θέση αναμονής για κάθε 15 σχήματα.

Η επιφάνεια του χώρου αναμονής υπολογίζεται λαμβάνοντας 12 τ.μ. ανά θέση ή εμφανίζεται σε σχέδιο κάτοψης με πλήρες διάγραμμα λειτουργίας, σύμφωνα με το παράρτημα του άρθρου 6 της Απόφασης του Υπουργού ΠΕ.-ΧΩ.Δ.Ε. αριθμ. 98728/7722/15.12.92. «Προδιαγραφές για την κατασκευή χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων που εξυπηρετούν τα κτίρια» (ΦΕΚ 167/Δ/2.3.93).

Άρθρο 8

Στους μηχανικούς χώρους στάθμευσης δεν περιλαμβάνονται οι σταθμοί αυτοκινήτων που λειτουργούν με τους κλασσικούς ανεγκυστές αυτοκινήτων.

Άρθρο 9

Η παρούσα απόφαση ισχύει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 9 Σεπτεμβρίου 1993

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΣΙΩΝ
Θ. ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΙΓΙΑΝΝΗΣ

Αριθ. ΕΣ/1/813

(9)

Υπαγωγή προσωπικού της κοινότητας Σιδαρίου Ν. Κέρκυρας στις διατάξεις του Ν. 1188/81.

Ο ΝΟΜΑΡΧΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ

1. Με την ΕΣ/11813/2.9.93 απόφαση του Νομάρχη Κέρκυρας που εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 3 του Ν. 1188/81 και ύστερα από σύμφωνη γνώμη υποστήριξη του αρμόδιου Υπηρεσιακού Συμβουλίου υπάγεται το τακτικό προσωπικό της Κοινότητας Σιδαρίου στις διατάξεις του Α μέρους του νόμου αυτού.

2. Από τις διατάξεις αυτής της απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του προϋπολογισμού της Κοινότητας Σιδαρίου για το τρέχον οικονομικό έτος. Για τα επόμενα έτη προβλέπεται να προκληθεί δαπάνη, το ύψος της οποίας δεν μπορεί να προβλεφθεί.

Η παρούσα να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Κέρκυρα, 2 Σεπτεμβρίου 1993

Ο Νομάρχης
ΑΘ. ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ

ΑΡΘΡΟ 34 : Στάση και στάθμευση

1. Η στάση και η στάθμευση επιτρέπονται, αν δεν δημιουργείται εξ αυτών κίνδυνος ή παρακώλυση της κυκλοφορίας και αν δεν υπάρχουν σχετικές απαγορευτικές πινακίδες ή διαγραμμίσεις.

2. Η στάση ή στάθμευση οχήματος απαγορεύεται:

α) Επάνω σε διαβάσεις πεζών ή ποδηλατιστών και σε απόσταση μικρότερη από πέντε (5) μέτρα από αυτές.

β) Σε απόσταση μικρότερη από δώδεκα (12) μέτρα από στάσεις αστικών, υπεραστικών, ηλεκτροκίνητων λεωφορείων και τροchioδρομικών οχημάτων.

γ) Σε εισόδους και εξόδους κόμβων και σε απόσταση μικρότερη από δέκα (10) μέτρα από τη νοητή προέκταση της πλησιέστερης οριογραμμής του κάθετου οδοστρώματος.

δ) Σε σιδηροδρομικές ή τροchioδρομικές γραμμές ή πολύ πλησίον αυτών, ώστε να παρεμποδίζεται η κίνηση των σιδηροδρομικών ή τροchioδρομικών οχημάτων.

ε) Σε πεζοδρόμια, πλατείες, ειδικά ερείσματα που προορίζονται για πεζούς ως και ποδηλατοδρόμους, εκτός αν επιτρέπεται σε αυτούς η στάθμευση με ειδική σήμανση.

στ) Πάνω και κάτω από τις γέφυρες, εκτός αν υπάρχουν χώροι για στάθμευση ειδικά προορισμένοι.

ζ) Πλησίον και πάνω σε κυρτές καμπύλες αλλαγής των κατά μήκος κλίσεων των οδών (ράχων) και σε στροφές ανεπαρκούς ορατότητας για προσπέρασμα.

η) Σε οδοστρώματα που είναι χωρισμένα σε δύο λωρίδες κυκλοφορίας και αν το εναπομένον πλάτος της λωρίδας μεταξύ οχήματος και απαγορευτικής γραμμής υπέρβασης είναι μικρότερο από τρία (3) μέτρα.

θ) Σε απόσταση μικρότερη από είκοσι (20) μέτρα από φωτεινούς σηματοδότες και δώδεκα (12) μέτρα από πινακίδες υποχρεωτικής διακοπής πορείας (STOP), ως και σε θέση, στην

οποία το όχημα κρύβει από τους χρήστες της οδού τη θέα των πινακίδων σήμανσης και σηματοδοτών.

ι) Σε απόσταση πέντε (5) μέτρων από την τομή οικοδομικών γραμμών ή των νοητών προεκτάσεων αυτών.

ια) Πάνω στις νησίδες ασφαλείας ως και στις διαχωριστικές νησίδες.

ιβ) Στους αυτοκινητόδρομους και τις οδούς ταχείας κυκλοφορίας, εκτός των χώρων στάθμευσης, που καθορίζονται με σήμανση.

ιγ) Σε λωρίδες επιτάχυνσης και επιβράδυνσης.

ιδ) Σε σήραγγες που υποδεικνύονται από ειδικές πινακίδες, εκτός από τους χώρους που υποδεικνύονται ειδικά γι' αυτόν το σκοπό.

ιε) Επί σημασμένης βοηθητικής οδού, η οποία προορίζεται για οχήματα που μετακινούνται βραδέως.

ιστ) Σε θέση όπου βρίσκεται κεκλιμένο επίπεδο (ράμπα) διάβασης ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.

ιζ) Σε ειδικούς χώρους στάθμευσης οχημάτων ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.

ιη) Σε χώρους στάθμευσης αποκλειστικά για συγκεκριμένο όχημα ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.

3. Η στάθμευση οχήματος στο οδόστρωμα απαγορεύεται και:

α) Σε απόσταση μικρότερη από δεκαπέντε (15) μέτρα προ και μετά τις ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις.

β) Μπροστά από την είσοδο και έξοδο οχημάτων παρόδιου ιδιοκτησίας ως και απέναντι από αυτήν, όταν η οδός είναι στενή και παρεμποδίζεται η είσοδος - έξοδος οχημάτων εξ αυτής.

γ) Σε θέση από την οποία παρεμποδίζεται όχημα που σταθμεύει κανονικά να εξέλθει από το χώρο που έχει σταθμεύσει .

δ) Αν το ελεύθερο μέρος της οδού που απομένει είναι ανεπαρκές για την κυκλοφορία των οχημάτων.

ε) Παράπλευρα άλλου οχήματος, σε στάση ή στάθμευση, εκτός αν άλλως ορίζεται με ειδική σήμανση.

Κατ' εξαίρεση, τα δίτροχα ποδήλατα, μοτοποδήλατα και μοτοσικλέτες χωρίς καλάθι, μπορούν να σταθμεύουν το ένα παράπλευρα με το άλλο σε διπλή σειρά.

ζ) Σε απόσταση μικρότερη από πέντε (5) μέτρα προ και μετά από πυροσβεστικό σημεία.

η) Προ της εισόδου και εξόδου της προοριζόμενης για τη διακίνηση ασθενών προς και από νοσοκομεία, κλινικές και σταθμούς πρώτων βοηθειών γενικά.

θ) Αν εμποδίζει τη χρήση χώρων στάθμευσης που σημαίνεται κατάλληλα.

ι) Σε ειδικούς χώρους στάθμευσης επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης (TAXI).

ια) Στις εισόδους και εξόδους των πεζόδρομων ως και πάνω σ' αυτούς.

ιβ) Επί του κεντρικού οδοστρώματος οδών τριών οδοστρωμάτων καθώς και εκτός κατοικημένων περιοχών, επί των οδοστρωμάτων οδών σημασμένων ως οδών προτεραιότητας με κατάλληλες πινακίδες.

4. Εκτός κατοικημένων περιοχών, επιτρέπεται η στάση ή η στάθμευση μόνο στους χώρους που έχουν διατεθεί για το σκοπό αυτόν ή στα ερείσματα των οδών, αν δε δεν υπάρχουν τέτοια, όσο το δυνατόν πλησιέστερα στο δεξιό άκρο του οδοστρώματος και παράλληλα προς τον άξονά του, εκτός αν απαγορεύεται αυτό.

5. Μέσα στις κατοικημένες περιοχές, σε θέσεις όπου επιτρέπεται η στάση ή η στάθμευση, οι οδηγοί οχημάτων ή ζώων υποχρεούνται να θέτουν αυτό όσο το δυνατόν πλησιέστερα στο δεξιό άκρο του οδοστρώματος.

Στους μονόδρομους επιτρέπεται η στάση ή η στάθμευση και στην αριστερή πλευρό. Αν δεν υπάρχει πεζοδρόμιο, οι οδηγοί υποχρεούνται να αφήνουν ελεύθερο χώρο πλάτους ενός (1) μέτρου, τουλάχιστον, για τη διέλευση των πεζών.

Στις κατοικημένες περιοχές απαγορεύεται η στάθμευση φορτηγών αυτοκινήτων μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους πάνω από 3,5 τόνους, λεωφορείων, μηχανημάτων έργων, αγροτικών μηχανημάτων, ρυμουλκούμενων, τροχόσπιτων και σκαφών, πέραν από 24 συνεχείς ώρες.

Η στάθμευση αυτών μπορεί να πραγματοποιείται σε κατάλληλους περιφραγμένους χώρους που ορίζονται από τους οικείους δήμους ή κοινότητες, οι οποίοι μεριμνούν και για τη φύλαξή τους, ενώ με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Μεταφορών και Επικοινωνιών, Δημόσιας Τάξης και Περιβάλλοντος, χωροταξίας και Δημόσιων Έργων καθορίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής, στην οποία προβλέπονται και οι δαπάνες φύλαξης, συντήρησης κ.λπ..

6. Τα οχήματα που βρίσκονται σε στάση ή στάθμευση, επιβάλλεται να τοποθετούνται παράλληλα με την οριογραμμή του οδοστρώματος και επί της αντιστοιχούσας γι' αυτούς προς την κατεύθυνση της κυκλοφορίας πλευράς, εκτός αν ορίζεται με σήμανση διαφορετικά.

Εντούτοις, η επί της άλλης πλευράς στάση ή στάθμευση επιτρέπεται, όταν η στάση ή η στάθμευση επί της αντιστοιχούσας προς την κατεύθυνση της κυκλοφορίας πλευράς εμποδίζεται λόγω παρουσίας σιδηροτροχιών.

Δύναται να επιτρέπεται η στάση και η στάθμευση στο μέσον του οδοστρώματος, σε ειδικά σημειούμενες θέσεις.

7. Οι οδηγοί οχημάτων ή ζώων που σταθμεύουν δεν επιτρέπεται να απομακρύνονται από αυτά, εάν δεν λάβουν προηγουμένως τα κατάλληλα μέτρα για την αποφυγή δυστυχήματος και, προκειμένου για μηχανοκίνητα οχήματα, για να εμποδιστεί η χρησιμοποίηση αυτών χωρίς την άδεια των οδηγών τους.

8. Τα αρμόδια αστυνομικά όργανα μπορούν να ακινητοποιούν τα οχήματα με ειδικούς μηχανισμούς (τροχοσφιγκτήρες κ.λπ.), να ενεργούν τη μεταφορά οχήματος το οποίο σταθμεύει σε απαγορευμένη θέση ή την απομάκρυνση τροχόσπιτων, σκαφών ή άλλων ογκωδών αντικειμένων, αν εξαιτίας της στάθμευσης των οχημάτων ή της εγκατάλειψης των τροχόσπιτων και σκαφών ως και των αντικειμένων αυτών παρεμποδίζεται η κυκλοφορία. Η μεταφορά των οχημάτων γίνεται με κατάλληλα τεχνικά μέσα αποκλεισμένης της παραβίασης των θυρών του οχήματος σε σταθμό αυτοκινήτων ή άλλο κατάλληλο χώρο, αφού ληφθούν μέτρα για την αποτροπή υλικών ζημιών.

Για τη μεταφορά ειδοποιείται ο ιδιοκτήτης ή κάτοχος του οχήματος μέσα σε εύλογη προθεσμία. Τα έξοδα μεταφοράς, τα οποία καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Δημόσιας Τάξης, ως και τα φύλακτρα του οχήματος, βαρύνουν τον ιδιοκτήτη ή κάτοχο αυτού ή του σκάφους ή των άλλων αντικειμένων, ο οποίος μπορεί να τα παραλάβει αμέσως μετά την καταβολή των εξόδων αυτών.

Μεταφορά οχήματος, έστω και αν τούτο σταθμεύει νόμιμα, μπορεί να πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τα παραπάνω, χωρίς επιβολή διοικητικών ποινών ή άλλων επιβαρύνσεων, όταν υφίσταται κατάσταση ανάγκης ή για λόγους ασφαλείας, ειδοποιημένου όμως προς τούτο, με κάθε πρόσφορο μέσο, του ιδιοκτήτη ή κατόχου, μέσα σε εύλογη προθεσμία.

9. Ο οδηγός μηχανοκίνητου οχήματος, εκτός των δίτροχων μοτοποδηλάτων και δίτροχων μοτοσικλετών χωρίς καλάθι, αν υποχρεωθεί να σταθμεύσει σε οδόστρωμα σε θέση που απαγορεύεται η στάθμευση, είναι υποχρεωμένος να τοποθετήσει πινακίδα ή κατάλληλη συσκευή, σύμφωνα με το άρθρο 81 του παρόντος Κώδικα, με τρόπο ώστε να ειδοποιούνται από απόσταση οι οδηγοί που πλησιάζουν. Η πινακίδα τοποθετείται στο οδόστρωμα και σε απόσταση μεγαλύτερη από είκοσι (20) μέτρα στις κατοικημένες περιοχές, πενήντα (50) δε μέτρα εκτός κατοικημένων περιοχών, με την επιφύλαξη της παραγράφου 3 του άρθρου 29 του παρόντος.

Η αυτή υποχρέωση υφίσταται και για τα ρυμουλκούμενα στην ως άνω περίπτωση.

10. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ, πλην των περιπτώσεων ιστ' και ιη' για την παράβαση των οποίων τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εκατόν πενήντα (150,00) ευρώ και αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις των λοιπών παραγράφων του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40,00) ευρώ. Τα παραπάνω διοικητικά πρόστιμα ορίζονται στο ήμισυ, όταν οι παραβάσεις αφορούν σε μοτοποδήλατα ή μοτοσικλέτες.

Αν η παράνομη στάθμευση συνεχίζεται και πέραν των τριών (3) ωρών από τη βεβαίωση της παράβασης, βεβαιώνεται νέα παράβαση από το ίδιο ή άλλο όργανο και μετά την πάροδο του δεύτερου τριώρου γίνεται μεταφορά του οχήματος, τροχόσπιτου, σκάφους ή των άλλων ογκωδών αντικειμένων, κατά τα οριζόμενα στην παράγραφο 8 του άρθρου αυτού, εκτός αν παρεμποδίζεται η κυκλοφορία, οπότε η μεταφορά γίνεται αμέσως. Με κοινή απόφαση των

Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Οικονομίας και Οικονομικών, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Δημόσιας Τάξης ορίζονται τα ειδικότερα θέματα και οι λεπτομέρειες για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής.

11. Ως παραβάτης των διατάξεων για τη στάθμευση, του παρόντος Κώδικα. λογίζεται ο οδηγός του οχήματος που καταλαμβάνεται επ' αυτοφώρω και σε περίπτωση απουσίας του οδηγού ο κάτοχος αυτού,

12. Απαγορεύεται η κατάληψη με οποιοδήποτε μέσο και για οποιονδήποτε λόγο μέρους ή ολόκληρου του οδοστρώματος των εθνικών, επαρχιακών, και δημοτικών ή κοινοτικών οδών δια των οποίων διεξάγεται η κυκλοφορία μηχανοκίνητων και μη οχημάτων. Αυτοί που παραβαίνουν με πρόθεση τη διάταξη του προηγούμενου εδαφίου τιμωρούνται με τις ποινές της παραγράφου 1 του άρθρου 292 του Ποινικού Κώδικα. Παράλληλα, και ανεξάρτητα, της κατά το προηγούμενο εδάφια ποινής, με πράξη του οικείου νομάρχη, μετά προηγούμενη ακρόαση αυτού σε βάρος του οποίου λαμβάνεται το μέτρο, ανακαλείται για ένα (1) έτος και σε περίπτωση υποτροπής, οριστικό, αν πρόκειται για όχημα δημόσιας χρήσης, το δικαίωμα κυκλοφορίας αυτού ως δημόσιας χρήσης, διατασσόμενη συγχρόνως της αφαίρεσης των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος.

13. Για τον καθορισμό στις κατοικημένες περιοχές των θέσεων στάσης, αφετηρίας ή στάθμευσης αστικών, υπεραστικών, ηλεκτροκίνητων λεωφορείων, τροχιοδρομικών οχημάτων ως και επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης (TAXI-ΑΓΟΡΑΙΩΝ), επιτρέπεται παρέκκλιση από τις διατάξεις των παραγράφων 2 και 3 του άρθρου αυτού.

Στις περιπτώσεις αυτές ο καθορισμός των θέσεων στάσης, αφετηρίας και στάθμευσης γίνεται, προκειμένου μεν για την περιοχή αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α., από αυτόν, ύστερα από ειδική μελέτη αυτού, προκειμένου δε για τις λοιπές περιοχές της χώρας από τον οικείο νομάρχη, ύστερα από ειδική μελέτη που καταρτίζεται από την αρμόδια υπηρεσία της νομαρχιακής αυτοδιοίκησης για τον καθορισμό τέτοιων θέσεων και με την οποία πρέπει να εξασφαλίζεται η ομαλή, ασφαλής και απρόσκοπτη διεξαγωγή της κυκλοφορίας στις θέσεις αυτές.

14. Η στάθμευση οχημάτων σε χώρους ελεγχόμενης στάθμευσης επιτρέπεται για το χρονικό διάστημα για το οποίο έχει καταβληθεί αποδεδειγμένα το τέλος στάθμευσης που καθορίζεται κάθε φορά από την αρμόδια αρχή.

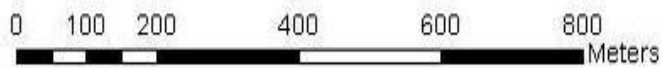
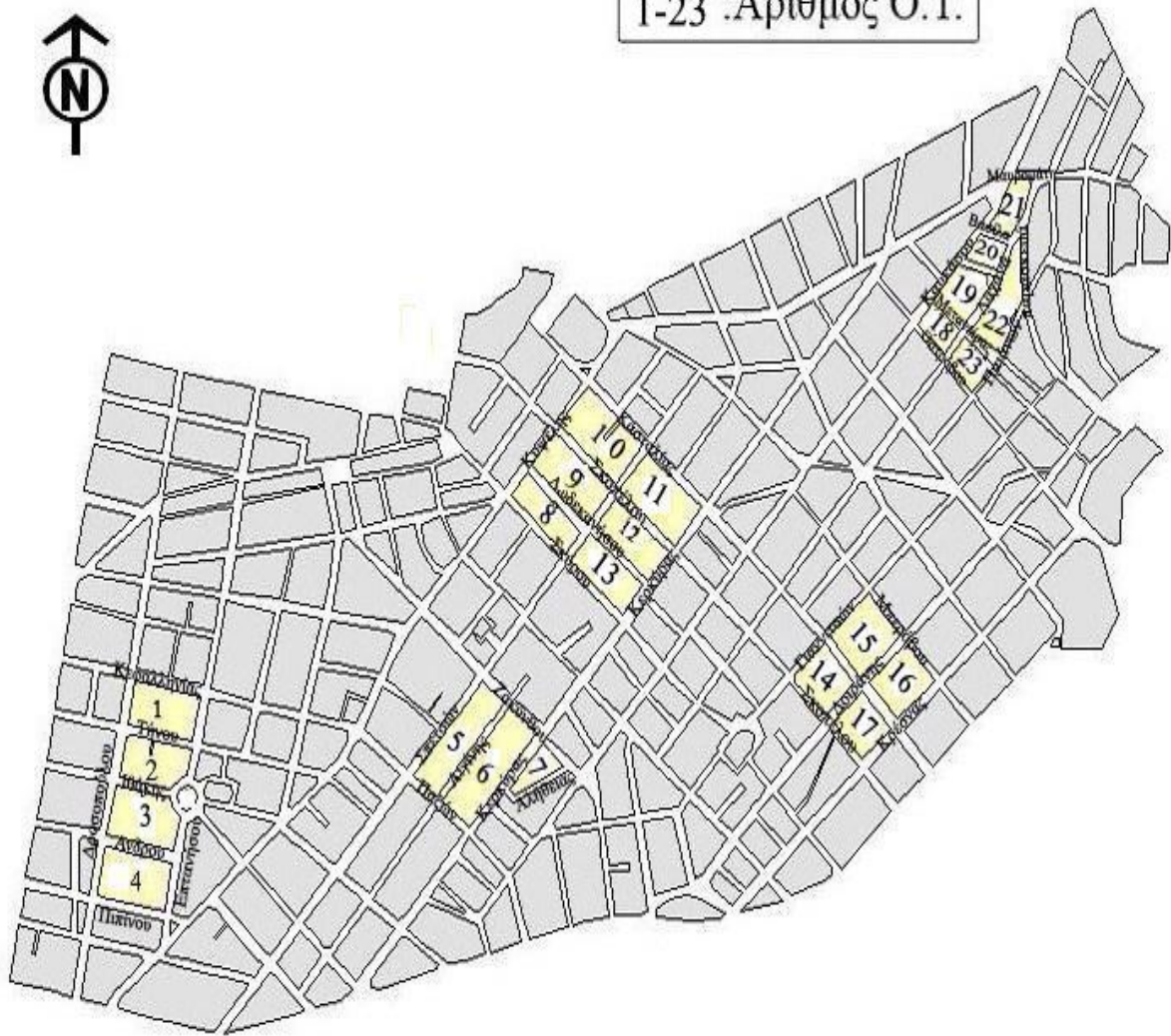
Αν η στάθμευση, χωρίς την καταβολή του καθορισμένου τέλους στάθμευσης, συνεχίζεται και πέραν των τριών (3) ωρών από τη βεβαίωση της παράβασης, βεβαιώνεται νέα παράβαση από το ίδιο ή άλλο όργανο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Απογραφικές Καρτέλες



1-23 :Αριθμός Ο.Τ.



Επεξήγηση Πινάκων

ΚΩΔ: Κωδικός αριθμός οικοπέδου

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: Οδός και αριθμός οικοπέδου

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΤΙΡΩΝ: 1. Κτίριο εν χρήση

2. Κτίριο υπό ανέγερση

3. Ερείπιο, εγκαταλελειμμένο, βοηθητική κατασκευή

ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ: Υπόγειο-Ημι-υπόγειο 0 δεν υπάρχει
1 υπάρχει

Ισόγειο 0 δεν υπάρχει

1 υπάρχει

Όροφοι: αριθμός ορόφων

ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ: Αριθμός κατοικιών σε Υπόγειο, Ημι-υπόγειο, Ισόγειο και Ορόφους

ΧΡΗΣΕΙΣ : Αριθμός (χ) και κωδικός χρήσεων σε Υπόγειο, Ημι-υπόγειο, Ισόγειο και Ορόφους

1. Βιομηχανίες, Βιοτεχνίες, Συνεργεία

1Α.Συνεργεία

1Β.Αποθήκη

2. Μεγάλα καταστήματα, Πολυκαταστήματα, Εμπορικά κέντρα

3. Καταστήματα λιανικού εμπορίου

4. Φαρμακεία

5. Video club

6. Εστιατόρια, ταβέρνες και συναφή

7. Ξενοδοχεία

8. Τράπεζες

8α.Ασφάλειες

8β.Μεσιτικά Γραφεία

9. Υπηρεσίες (Δικηγόροι, Γιατροί, Μηχανικοί, Φωτοτυπίες, Ταξιδιωτικά γραφεία κ.α.)

10. Γενικά πολιτιστικά

11. Προσωπικές εργασίες (Κουρεία, Ινστιτούτα καλλονής βαφεία, καθαριστήρια κ.α.)

12. Περίθαλψη, υγεία

13. Εκπαίδευση Δημόσια

14. Εκπαίδευση Ιδιωτική

15. Δημόσιες, Δημοτικές Υπηρεσίες

16. Αθλητικά

17. Ελεύθεροι χώροι

18. Άλλες χρήσεις

19. Κατοικία

20. Γκαράζ(χώρος στάθμευσης)

21. Άδειο Μαγαζί

22. Κενό οικόπεδο

ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ			ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ: 1								
ΚΩΔ.	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΤΙΡΙΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ			ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ			ΧΡΗΣΕΙΣ		
			Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ
1	Επτανήσου 21 & Τήνου 35	2									
2	Τήνου 33	1	1	1	3		2	22	1β(2χ)		
3	Τήνου 31	1	1	1	2	2	2	8			
4	Τήνου 29	1	1	1	5		2	12			
5	Τήνου 27	1	1	1	6		2	9	21		
6	Τήνου 25	1	1	1	6	2	2	32			
7	Τήνου 23 & Δροσσοπούλου 42	1	0	1	5			16		11,3	
8	Δροσσοπούλου 44	1	0	1	5			16		3,11	
9	Δροσσοπούλου 46	1	1	1	5	2	2	10			
10	Δροσσοπούλου 48 & Κεφαλληνίας	1	1	1	5	2	2	14			
11	Κεφαλληνίας 35	1	0	1	5		4	16			
12	Κεφαλληνίας 33	1	0	1	4			8	3(2χ)		
13	Κεφαλληνίας 31	1	0	1	4			8		3,9	
14	Κεφαλληνίας 29	1	1	1	5	4	4	19			
15	Κεφαλληνίας 27	1	0	1	5			25	11(2χ),18		
16	Κεφαλληνίας 25 & Επτανήσου 27	1	0	1	4			10	6,12β		
17	Επτανήσου 25	1	1	1	4	2	2	7	3(2χ)		9
18	Επτανήσου 23	1	1	1	5	2	2	14			

ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ			ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ: 2								
ΚΩΔ.	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΤΙΡΙΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ			ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ			ΧΡΗΣΕΙΣ		
			Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ
1	Ιθάκης 12& Πλατεία Αγ.Γεωργίου	1	0	1	5		2	20		21	
2	Ιθάκης 14& Τήνου 28	2	0	1	7						
3	Ιθάκης 16	1	1	1	5	2	2	18			
4	Ιθάκης 18	1	1	1	5	2	2	14			
5	Ιθάκης 20	1	0	1	5			16		21,11	
6	Ιθάκης 22 & Δροσσοπούλου 36	1	0	1	5			20	3(2χ),21,8β		
7	Δροσσοπούλου 38	1	1	1	5	4	3	13			
8	Δροσσοπούλου 40 & Τήνου 22	1	0	1	5			10	3(2χ),6,4		
9	Τήνου 24	1	0	1	5			10	6(2χ)		
10	Τήνου 26	2	1	1	1						
11	Τήνου 30	1	0	1	2		1	2			
12	Τήνου 32	1	0	1	6			13		20	
13	Τήνου 34	1	1	1	5		2	18	1β(2χ)		
14	Τήνου 36 & Επτανήσου 19	1	1	1	4	2	2	6			
15	Επτανήσου 17	1	0	1	5			10		21,6	

ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ		ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ: 3									
ΚΩΔ.	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΤΙΡΙΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ			ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ			ΧΡΗΣΕΙΣ		
			Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ
1	Επτανήσου 11 & Άνδρου 19	1	1	1	5	2	4	19			
2	Άνδρου 17	1	0	1	5		2	10		21	
3	Άνδρου 15	1	1	1	5	2	2	20			
4	Άνδρου 13	1	2	1	5		2	20	20	20	
5	Άνδρου 11	1	1	1	2	1	1	2			
6	Άνδρου 9 & Δροσσοπούλου 26	1	1	1	5		3	10		3,9	
7	Δροσσοπούλου 28	1	0	1	5			11		3,11	
8	Δροσσοπούλου 30	1	0	1	5			12		3,11	
9	Δροσσοπούλου 32 Ιθάκης 23	1	1	1	5	2	2	14		3,11	
10	Ιθάκης 21	1	0	1	2					11	10
11	Ιθάκης 19	1	1	1	4	2	12		3		
12	Ιθάκης 17 & Ελένης Σκούρα 1	1	0	1	2		2	1			
13	Ιθάκης 15-13	1	1	1	4	2	1	21		11	
14	Ιθάκης 11	1	0	1	4			4		4	
15	Πλατεία Αγ.Γεωργίου & Ιθάκης 9	1	0	1	5		2	12		3,9	

ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ		ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ: 4									
ΚΩΔ.	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΤΙΡΙΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ			ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ			ΧΡΗΣΕΙΣ		
			Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ
1	Πιπίνου 2 Επτανήσου 1	1	0	1	3		2	4		20,10	
2	Πιπίνου 4	1	1	1	5	2	2	12			
3	Πιπίνου 6	1	1	1	6		2	24	1β		
4	Πιπίνου 8	1	1	1	6		2	24	1β		
5	Πιπίνου 10-12	1	1	1	8			17	20	20	
6	Πιπίνου 14	1	0	1	3		2	6			
7	Δροσσοπούλου 18	1	1	1	1		1	1	10		
8	Δροσσοπούλου 20	1	1	1	5		2	16	21,1β		
9	Δροσσοπούλου 22	1	0	1	1				12	12	12
10	Δροσσοπούλου 24	1	0	1	4				12	12	12
11	Άνδρου 12	1	1	1	4		3	8	21		12
12	Άνδρου 14	1	0	1	4		2	21			12
13	Άνδρου 16	1	0	1	0					20	
14	Άνδρου 18	3	0	1	1						
15	Άνδρου 20 & Επτανήσου 7	1	1	1	1			0	6	6	6
16	Επτανήσου 5	1	1	1	5		2	24	21(2χ)		
17	Επτανήσου 3	1	0	1	3		2	4			

ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ											ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ :5		
ΚΩΔ.	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΤΙΡΙΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ			ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ			ΧΡΗΣΕΙΣ				
			Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ		
1	Αιγίνης 49 & Παξών 11	1	1	1	4	2	2	18					
2	Παξών 9	1	1	1	4	2	1	17		3			
3	Παξών 7 & Σπετσών 58	1	1	1	4	2	2	16					
4	Σπετσών 60	1	1	1	4	2	2	16					
5	Σπετσών 62	1	1	1	4	2	2	11					
6	Σπετσών 64	1	0	1	3			14	21(2χ)		9		
7	Σπετσών 66	1	1	1	4	1	1	4					
8	Σπετσών 68-70	1	0	1	3		1	7					
9	Σπετσών 72	1	0	1	3		2	8					
10	Σπετσών 74	1	0	1	1								
11	Σπετσών 76	1	1	1	3	2	2	14					
12	Σπετσών 78	1	1	1	4	1	2	13					
13	Σπετσών 80	1	1	1	4		2	10	1β,11,6				
14	Σπετσών 82 & Ζακύνθου 34	1	0	1	4			20		3(2χ)			
15	Ζακύνθου 36	1	0	1	1					14			
16	Αιγίνης 71 & Ζακύνθου 38	1	0	1	3		1	5		20,9	14		
17	Αιγίνης 69	3											
18	Αιγίνης 67	1	0	1	3		2	22	20				
19	Αιγίνης 65	1	0	1	1		1	2					
20	Αιγίνης 63-61	1	0	1	3					13			
21	Αιγίνης 59	1	1	1	3	2	2	8			13		
22	Αιγίνης 57	1	0	1	1								
23	Αιγίνης 55	2											
24	Αιγίνης 53	1	1	1	3		2	14	1β(2χ)				
25	Αιγίνης 51	1	1	1	3	1	2	5	1β				

ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ		ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ :6									
ΚΩΔ.	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΤΙΡΙΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ			ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ			ΧΡΗΣΕΙΣ		
			Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ
1	Κερκύρας 39 & Παξών 19	1	0	1	5			5		6	
2	Παξών 15-17	1	0	1	3			24		3(2χ),6	
3	Παξών 13 & Αιγίνης 50	1	1	1	4	2	2	19			
4	Αιγίνης 52	1	0	1	3		1	4			
5	Αιγίνης 54	1	1	1	2	1	2	13			
6	Αιγίνης 56	1	1	1	4		2	10	10		
7	Αιγίνης 58	1	1	1	4		2	6	1β(2χ)		
8	Αιγίνης 60	1	1	1	4	2	2	20			
9	Αιγίνης 62-64	1	1	1	4		4	24	1β,20		
10	Αιγίνης 66-68	1	1	1	4	1	3	24	1β		
11	Αιγίνης 70	1	0	1	1						
12	Αιγίνης 72 & Ζακύνθου 40	1	1	1	4	1	1	13		3(4χ),4	
13	Ζακύνθου 42	1	1	1	4	1	2	8		21,3	
14	Ζακύνθου 44	1	1	1	4			26	1	1	
15	Κερκύρας 57 & Ζακύνθου 46	1	0	1	4			8		5,21	
16	Κερκύρας 55	1	0	1	4			6		3(2χ)	
17	Κερκύρας 53	1	1	1	4		2	9	9	9,11	
18	Κερκύρας 51	1	0	1	5			10		8	
19	Κερκύρας 49	22									
20	Κερκύρας 47	1	0	1	5			11		3,8β	9
21	Κερκύρας 45	1	3	1	6				20	20	20
22	Κερκύρας 43	1	0	1	4			12		3(2χ)	
23	Κερκύρας 41	1	0	1	4			12		3	

ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ		ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ :7									
ΚΩΔ.	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΤΙΡΙΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ			ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ			ΧΡΗΣΕΙΣ		
			Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ
1	Κερκύρας 36-38 & Αληθείας 1	1	1	1	5			12	20	2,3(2χ),20	9(2χ)
2	Κερκύρας 40	1	0	1	5			9		3,9	
3	Κερκύρας 42-44	1	0	1	5			14		3(2χ)	
4	Κερκύρας 46 & Ζακύνθου 48	1	0	1	5			17		3(3χ),4,11	9
5	Ζακύνθου 50	1	0	1	2			2		3	
6	Αληθείας 13 & Ζακύνθου 52	1	1	1	4		1	11	1β	6,21	
7	Αληθείας 11-9	1	1	1	2	3	3	14			
8	Αληθείας 7	1	0	1	1						
9	Αληθείας 5	1	0	1	2			4		20	
10	Αληθείας 3	1	0	1	1			4		20,21	

ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ											ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ: 8		
ΚΩΔ.	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΤΙΡΙΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ			ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ			ΧΡΗΣΕΙΣ				
			Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ		
1	Σπετσών 87 & Σκύρου 29	1	1	1	2		1	1	6				
2	Σκύρου 27	1	1	1	2		2	14	3,21				
3	Σκύρου 25	1	1	1	4	2	2	16					
4	Σκύρου 21-23	1	0	1	4			28	6,3,18		9		
5	Σκύρου 19	1	0	1	3			8		3,11			
6	Σκύρου 17	1	0	1	2			2			3		
7	Σκύρου 15	1	0	1	3			9	3(2χ)				
8	Σκύρου 13 & κυψέλης 80	1	0	1	4			5			3		
9	Κυψέλης 82	1	0	1	4			9	3(2χ),11				
10	Κυψέλης 84 & Δωδεκανήσου 2-4	1	1	1	4	2	2	33			3 9(3χ)		
11	Δωδεκανήσου 6-8	1	1	1	3		3	13	1β,11				
12	Δωδεκανήσου 10	1	1	1	2		2	2	1β				
13	Δωδεκανήσου 12	1	0	1	2		2	2					
14	Δωδεκανήσου 14	1	1	1	3	2	2	8					
15	Δωδεκανήσου 16 & Σπετσών 95	1	0	1	1		1	1					
16	Σπετσών 93	1	0	1	5		1	15			6,3		

ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ											ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ : 10		
ΚΩΔ.	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΤΙΡΙΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ			ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ			ΧΡΗΣΕΙΣ				
			Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ		
1	Σπετσών 109 & Σκοπέλου 25	1	1	1	4	1	2	9					
2	Σκοπέλου 21	1	1	1	4	2	2	15					
3	Σκοπέλου 19	1	0	1	4		1	11					
4	Σκοπέλου 17	1	1	1	3	1	1	4					
5	Σκοπέλου 15	1	1	1	3	2	2	20					
6	Σκοπέλου 13	1	1	1	3	1	2	9					
7	Σκοπέλου 11	3	0	1	3		1	1					
8	Σκοπέλου 9 & Κυψέλης 92	1	1	1	5	1		10					
9	Κυψέλης 94	1	0	1	4		1	1		3,11	15(2χ),16(2χ)		
10	Κυψέλης 96	1	1	1	5	1		25		3,11			
11	Κυψέλης 98 & Κασταλίας 2	1	0	1	2			1	3(4χ)	9			
12	Κασταλίας 4	1	0	1	3			3			3		
13	Κασταλίας 6	1	1	1	3		1	3	1β				
14	Κασταλίας 8-10	1	1	1	6	1	2	47	1β				
15	Κασταλίας 12	1	1	1	5	2	2	51					
16	Κασταλίας 14 & Σπετσών 115	1	1	1	5		2	16	1β				
17	Σπετσών 113	1	0	1	5		6	5		11,21			
18	Σπετσών 111	1	1	1	5	2	2	24					

ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ		ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ: 11										
ΚΩΔ.	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΤΙΡΙΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ			ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ			ΧΡΗΣΕΙΣ			
			Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	
1	Σκοπέλου 41& Κερκύρας 91	1	1	1	4		1	11	20		3	9
2	Σκοπέλου 39	1	1	1	5		2	44	9		21	
3	Σκοπέλου 37	3		1								
4	Σκοπέλου 35	1	0	1	4			12		1α,1β		
5	Σκοπέλου 33-31	1	1	1	8			33	20		20	
6	Σκοπέλου 29	1	0	1	2			1				
7	Σκοπέλου 27 Σπετσών 130	3		1							20	
8	Σπετσών 132	1	1	1	4	2	2	19		1,3(2χ)		
9	Σπετσών 134-136	3	1	1	2							
10	Σπετσών 138 & Κασαλίας 16	1	0	1	4		1	15				
11	Κασαλίας 18	1	0	1	4			8			3	
12	Κασαλίας 20	1	1	1		1	1	1β				
13	Κασαλίας 22	1	0	1	3			10			21	
14	Κασαλίας 24	1	1	11	4		2	26	1β		9	
15	Κασαλίας 26	1	1	1	4		2	54	1β	9(3χ),3(2χ),21		
16	Κασαλίας 28 & Κερκύρας 101	1	0	1	4			11		3(3χ),4		9
17	Κερκύρας 99	1	1	1	5	1	2	13				
18	Κερκύρας 97	1	1	1	5	1	2	13				
19	Κερκύρας 95	1	0	1	5			12		1β,6		
20	Κερκύρας 93	1	1	1	5				20		20	20

ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ		ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ : 12										
ΚΩΔ.	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΤΙΡΙΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ			ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ			ΧΡΗΣΕΙΣ			
			Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	
1	Κερκύρας 85 & Δωδεκανήσου 37	1	0	1	5			11		3(3χ)1β(2χ)		
2	Δωδεκανήσου 35	1	1	1	3	2	2	14				
3	Δωδεκανήσου 33	2										
4	Δωδεκανήσου 31-29	1	1	1	3	1	1	27		1β		9
5	Δωδεκανήσου 27& Σπετσών 122	1	1	1	4	2	2	26				
6	Σπετσών 124	1	0	1	4		2	14			3	
7	Σπετσών 126-128 & Σκοπέλου 26	1	0	1	5		2	18		3(2χ),4,1β		
8	Σκοπέλου 28	1	1	1	4	2	2	16				
9	Σκοπέλου 30	1	1	1	4	2	2	18				
10	Σκοπέλου 32	1	1	1	4		2	14	3			
11	Σκοπέλου 34-36	3										
12	Σκοπέλου 38	1	0	1	4			16			20,9	
13	Κερκύρας 87	1	0	1	5		1	15			6,3	
14	Κερκύρας 89	1	1	1	5		1	11	3		3,21	

ΚΩΔ.	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ			ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ			ΧΡΗΣΕΙΣ		
		ΚΤΙΡΙΩΝ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ
1	Κερκύρας 77 & Σκύρου 47	1	1	1	5	2	2	12			3
2	Σκύρου 45	1	1	1	4	2	2	14			
3	Σκύρου 43	1	0	1	4			18			3,1
4	Σκύρου 41	1	1	1	4		2	16			21,11
5	Σκύρου 37-39	1	1	1	6			10	20		20
6	Σκύρου 35	1	1	1	4	2	2	22			3
7	Σκύρου 33 & Σπετσών 114	1	1	1	5	1	1	26		3,9,6	
8	Σπετσών 116-118	1	0	1	5			12			3
9	Σπετσών 120 & Δωδεκανήσου 22	1	1	1	4	1	1	16		6,3,9	
10	Δωδεκανήσου 24	1	1	1	4	2	2	15			
11	Δωδεκανήσου 26-28	1	1	1	4	2	2	16	1β		
12	Δωδεκανήσου 30	1	1	1	5			13	20		20
13	Δωδεκανήσου 32	1	1	1	5		2	4	1β(2χ)		
14	Δωδεκανήσου 34	1	0	1	2		1	2			
15	Κερκύρας 83	1	1	1	4	1	2	9			
16	Κερκύρας 81	1	1	1	15		1	11	20		
17	Κερκύρας 79	1	1	1	4	2	2	9			

ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ		ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ: 14									
ΚΩΔ.	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΤΙΡΙΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ			ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ			ΧΡΗΣΕΙΣ		
			Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ
1	Δοιράνης 31 & Σκοπέλου 83	1	0	1	4			10		3,6	
2	Σκοπέλου 81	22									
3	Σκοπέλου 79-77	1	0	1	5		2	30			
4	Γιαννισων 12 & Σκοπέλου 75	1	1	1	7			12	20	20	
5	Γιαννισών 14-16	1	1	1	3	1	1	6			
6	Γιαννισών 18	1	0	1	3		1	3			
7	Γιαννισών 20	1	1	1	4		2	14	21		
8	Γιαννισών 22 & Κασαλίας 58	1	1	1	3	2	2	8		3	
9	Κασαλίας 60	1	1	1	2		2	4	20	20	
10	Κασαλίας 62	1	1	1	4		2	10	20	20	
11	Κασαλίας 64	1	0	1	6		6	14			
12	Κασαλίας 66	1	0	1	2			10		20	
13	Κασαλίας 68 & Δοιράνης 39-37	1	0	1	2		1	5		21	
14	Δοιράνης 35	1	0	1	4			16		20,3	
15	Δοιράνης 33	1	0	1	4			18	3,1β		

ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ		ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ: 15										
ΚΩΔ.	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΤΙΡΙΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ			ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ			ΧΡΗΣΕΙΣ			
			Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	
1	Δοιράνης 39 & Κασαλίας 61	1	0	1	3		1	5		21		
2	Κασαλίας 59	1	1	1	2	2	2	6				
3	Κασαλίας 57	1	1	1	2	1	2	3		20		
4	Κασαλίας 55	1	0	1	6			16		20		
5	Κασαλίας 53	1	0	1	2		1	4				
6	Κασαλίας 51 & Γιαννισών 24-26	1	1	1	4		2	16	1β,21			
7	Γιαννισών 28	1	1	1	2	1	1	2				
8	Γιαννισών 30	1	1	1	4		2	8		20		
9	Γιαννισών 32	1	1	1	4		2	8	1β(2χ)			
10	Γιαννισών 34 Μπερόβου 33	1	1	1	5		1	9	1β	6		
11	Μπερόβου 31	1	0	1	2			6		20		
12	Μπερόβου 29	1	1	1	4		1	19	1β			
13	Μπερόβου 27	1	1	1	4		2	18	21			
14	Μπερόβου 25	1	0	1						4		
15	Μπερόβου 23	1	1	1	4		2	8	9			
16	Μπερόβου 21 & Δοιράνης 47	1	0	1	1		1	1		11		
17	Δοιράνης 45	1	1	1	4		2	10	11			
18	Δοιράνης 43	1	1	1	2				13	13		13
19	Δοιράνης 41	1	1	1	1		2	8	1β			

ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ		ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ: 16									
ΚΩΔ.	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ			ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ			ΧΡΗΣΕΙΣ		
		ΚΤΙΡΙΩΝ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ
1	Κρέσνας 39 & Κασταλίας 71	1	1	1	3	9	6	1β			
2	Κασταλίας 69	1	0	1	3	1	3				
3	Κασταλίας 67	1	1	1	4	2	8	20			9
4	Κασταλίας 65-63	22									
5	Κασταλίας 61 & Δοιράνης 46-48	1	0	1	4	2	30		21,3		
6	Δοιράνης 50	1	1	1	4	1	5	20	1β		
7	Δοιράνης 52-54	1	1	1	4	2	28	1β			
8	Δοιράνης 56-58 & Μπερόβου 19	1	1	1	5	2	34	11		6	
9	Μπερόβου 17-15	1	1	1	4	2	28				
10	Μπερόβου 13	1	1	1	4	2	8	1β			
11	Κρέσνας 49 & Μπερόβου 11	1	1	1	5		5	20		20	
12	Κρέσνας 47	1	0	1	6		6			20	
13	Κρέσνας 45	1	0	1	1	1	2				
14	Κρέσνας 43									20	
15	Κρέσνας 41	1	0	1	1	1	3				

ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ		ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ: 17									
ΚΩΔ.	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ			ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ			ΧΡΗΣΕΙΣ		
		ΚΤΙΡΙΩΝ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ
1	Κρέσνας 31 & Σκοπέλου 95	1	1	1	4	2	8	20			
2	Σκοπέλου 93-91	2									
3	Σκοπέλου 89	1	1	1	7	1	24	20		20	
4	Σκοπέλου 87	1	1	1	4	1	9	1β			
5	Σκοπέλου 85 & Δοιράνης 38	1	0	1	6	1	18		20,3(2χ),11		11
6	Δοιράνης 40	1	1	1	4	2	18	1β(2χ)			
7	Δοιράνης 42	1	0	1	6		12			20,3	
8	Δοιράνης 44 Κασταλίας 70	1	0	1	1	1	5		20,4(2χ)		
9	Κασταλίας 72	1	0	1	4		4			20	
10	Κασταλίας 74	1	0	1	1	1	3				
11	Κασταλίας 76	1	1	1	2	1	2	3			
12	Κρέσνας 37 & Κασταλίας 78	1	1	1	3	2	2	12			
13	Κρέσνας 35	1	0	1	1	1	1				
14	Κρέσνας 33	1	0	1	1	1	6				

ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ		ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ: 18									
ΚΩΔ.	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ			ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ			ΧΡΗΣΕΙΣ		
		ΚΤΙΡΙΩΝ	Υ-ΗΥ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-ΗΥ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-ΗΥ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ
1	Λαχανιά 93 & Οστράβου 17	1	1	1	6			7	20	20	
2	Οστράβου 15	1	0	1	3		1	2			
3	Οστράβου 13& Μεταναίρας 2	1	0	1	7			7		20	
4	Οστράβου 11	1	0	1	5			8		20	
5	Οστράβου 7& Καυκάσου 110 & Μεταναίρας 6	1	0	1	5			16		20,3	
6	Μεταναίρας 4	1	0	1	5			10		20	
7	Μεταναίρας 8	1	0	1	5		2	18			
8	Μεταναίρας 10 & Λαχανιά 95	1	1	1	4		1	10	21		

ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ		ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ: 19									
ΚΩΔ.	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ			ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ			ΧΡΗΣΕΙΣ		
		ΚΤΙΡΙΩΝ	Υ-ΗΥ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-ΗΥ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-ΗΥ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ
1	Λαχανιά 97 & Μεταναίρας 5	1	1	1	5			12	20	20	
2	Μεταναίρας 7-9 & Καυκάσου 112	1	1	1	5		5	33	20	1β(2χ)	
3	Καυκάσου 118-114 & Φλωρή 2-4	22									
4	Φλωρή 8 λαχανα 105	1	0	0	2			4			
5	Λαχανιά 103	1	0	1	3		1	4		20	
6	Λαχανιά 101	1	0	1	4		1	7			

ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ

ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ: 20

ΚΩΔ.	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ			ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ			ΧΡΗΣΕΙΣ		
		ΚΤΙΡΙΩΝ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ
1	Λαχανά 107 & Φλωρή 7	1	0	1	4		1	11		20,11	
2	Φλωρή 3-5	1	1	1	3		2	12	10		
3	Φλωρή 1 & Καυκάσου 120	1	0	1	5			8		1β(2χ)	
4	Καυκάσου 122	1	0	1	4			4		21,3	
5	Καυκάσου 126-124 & Βασιλα 2	1	0	1	5			16		20	
6	Βασιλα 4 & Λαχανά 107	1	0	1	4			7		20,11	

ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ

ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ: 21

ΚΩΔ.	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ			ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ			ΧΡΗΣΕΙΣ		
		ΚΤΙΡΙΩΝ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ
1	Λαχανά 109 & Βασιλα 2	1	1	1	4		2	10	9	20	
2	Βασιλα 4 & Καυκάσου 128	1	0	1	5			15		20	9
3	Καυκάσου 130	1	0	1	2		1	1			
4	Καυκάσου 132	1	0	1	3	0	2	8			
5	Καυκάσου 134 & Λαχανά 115	1	1	1	5			14	20	20,10,15	
6	Μαιυρομάτη 2	3		1							
7	Λαχανά 113	1	1	1	5			5	1β	20	
8	Λαχανά 111	1	1	1	3		2	10	9		

ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ

ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ: 22

ΚΩΔ.	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ			ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ			ΧΡΗΣΕΙΣ		
		ΚΤΙΡΙΩΝ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ
1	Παιάνων 21 & Μεταναίρας 1-3	1	1	1	3			4	20	20	
2	Μεταναίρας 5 & Λαχανά 100	1	1	1	5			12	20	20	
3	Λαχανά 102	1	1	1	6			7	20	20	
4	Λαχανά 104	1	1	1	2	1	1	6			
5	Λαχανά 106	1	0	1	5		1	4		20	
6	Λαχανά 108	1	0	1	3		2	6			
7	Λαχανά 110	1	1	1							
8	Λαχανά 112	1	0	1	3			6		20	
9	Λαχανά 114 & Παρασκευά 25	1	0	1	3		2	8		20	
10	Παρασκευά 23	1	0	1	1		1	1			
11	Παρασκευά 21	1	0	0	3			2			
12	Παιάνων 33	1		1			1				
13	Παιάνων 31	1	1	1	2		1	3	20		
14	Παιάνων 29	2		1	2						
15	Παιάνων 27	1	1	1	2	1	1	2			
16	Παιάνων 25	1	1	1	2	9	2	2			
17	Παιάνων 23	1	1	1	2		1	3			

ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ

ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ: 23

ΚΩΔ.	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ			ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ			ΧΡΗΣΕΙΣ		
		ΚΤΙΡΙΩΝ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ	Υ-Η/Υ	ΙΣΟΓΕΙΟ	ΟΡΟΦΟΙ
1	Οσπρόβου 23	1	1	1	0	1	1			20	
2	Οσπρόβου 21	1	1	1	0	1	1				
3	Λαχανά 94 & Οσπρόβου 19	1	0	1	4			16	1β(2χ)		
4	Λαχανά 96-98 & Μεταναίρας 12	1	1	1	3		1	3	20		
5	Μεταναίρας 14	1	1	1	3		2	10	1β		
6	Μεταναίρας 16	1	1	1	3		1	3	20		
7	Παιάνων 17	1	0	1	1		1	1			
8	Παιάνων 15	3	0	1	0						

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Παράδειγμα υπολογισμού κέρδους από ένα αυτόματο σύστημα
στάθμευσης έναντι συμβατικού

i) Σε ένα συμβατικό garage δημόσιας χρήσης με ανελκυστήρα χρειάζονται τουλάχιστον 2 με 3 άτομα. Εάν το garage δουλεύει 3 βάρδιες τότε κάθε μέρα χρειάζονται περίπου 7 εργατοημέρες. Εάν υποθέσουμε ότι το κόστος για το εργοδότη είναι 30Ευρώ την εργατοημέρα. (μαζί με ΙΚΑ, αργίες κτλ)

Τότε: $30\text{Ευρώ} \times 7\text{εργατοημέρες} \times 365\text{ημέρες} = 76.650\text{ Ευρώ/Χρόνο}$

Άρα για 10 χρόνια το συνολικό κόστος αναμένεται να είναι 766.500 Ευρώ

ii) Σε ένα αυτόματο garage δημόσιας χρήσης χρειάζεται μόνο 1 άτομο στο ταμείο. Εάν το garage δουλεύει 3 βάρδιες τότε κάθε μέρα χρειάζονται 3 εργατοημέρες. Εάν υποθέσουμε ότι το κόστος για το εργοδότη είναι 30Ευρώ την εργατοημέρα. (μαζί με ΙΚΑ, κανονικά πρέπει να υπολογιστεί extra κόστος για αργίες και Κυριακές +75%, Σάββατο +50%, βραδινή βάρδια +25%)

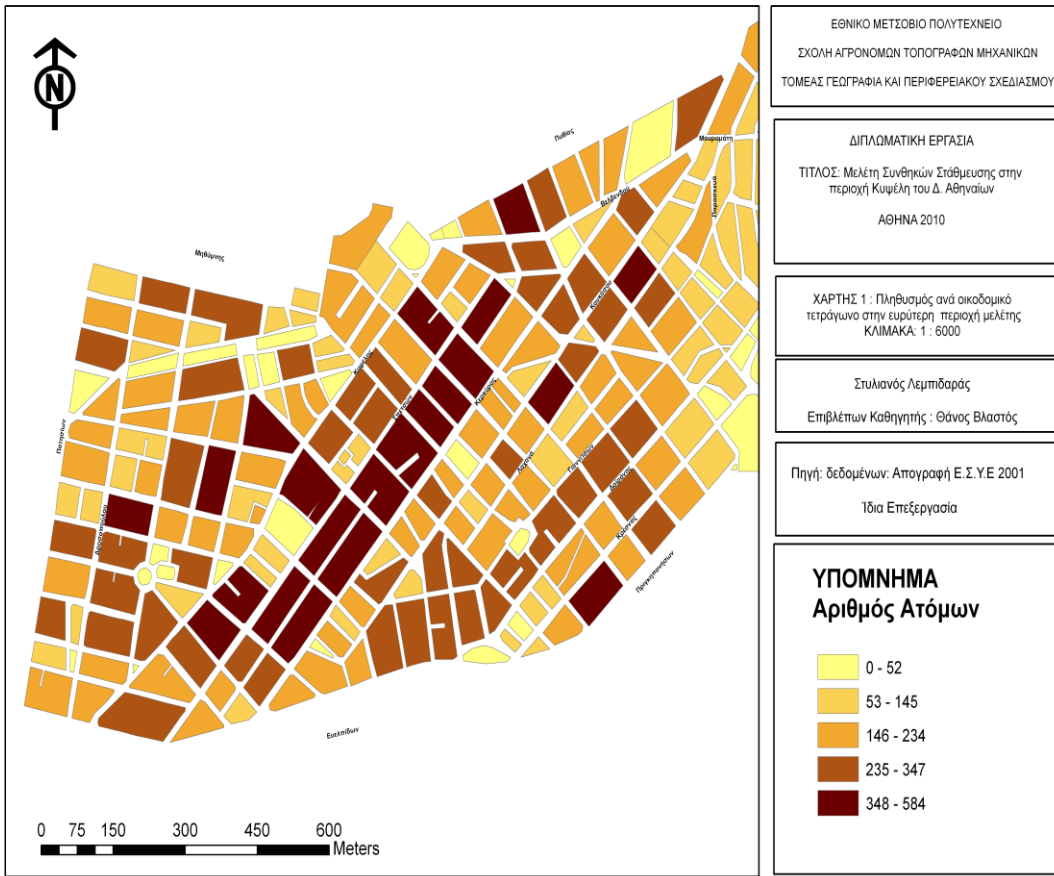
Τότε: $30\text{Ευρώ} \times 3\text{εργατοημέρες} \times 365\text{ημέρες} = 32.850\text{ Ευρώ/Χρόνο}$ Για 10 χρόνια 328.500 Ευρώ

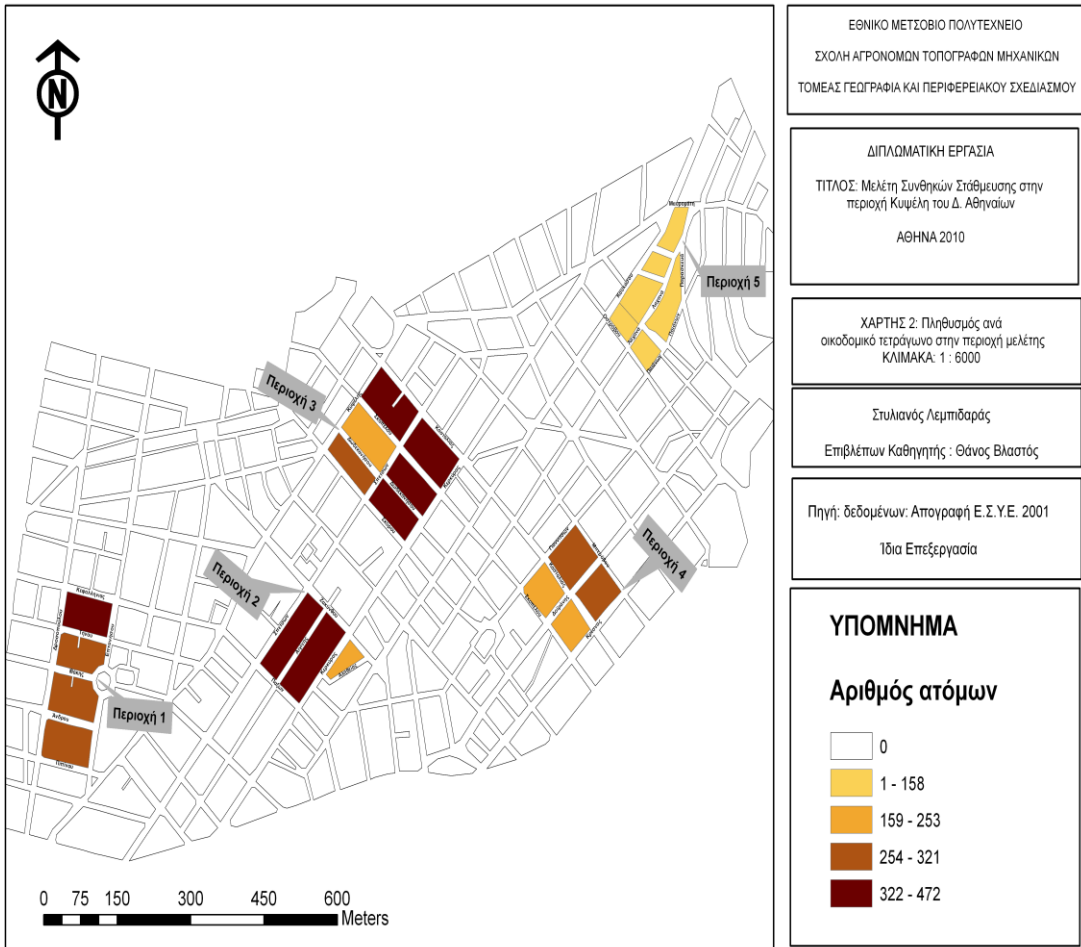
Δηλαδή για το συγκεκριμένο παράδειγμα το κέρδος από ένα αυτόματο σύστημα στάθμευσης είναι 43.800 Ευρώ/Χρόνο ή 438.000 τα 10 χρόνια.

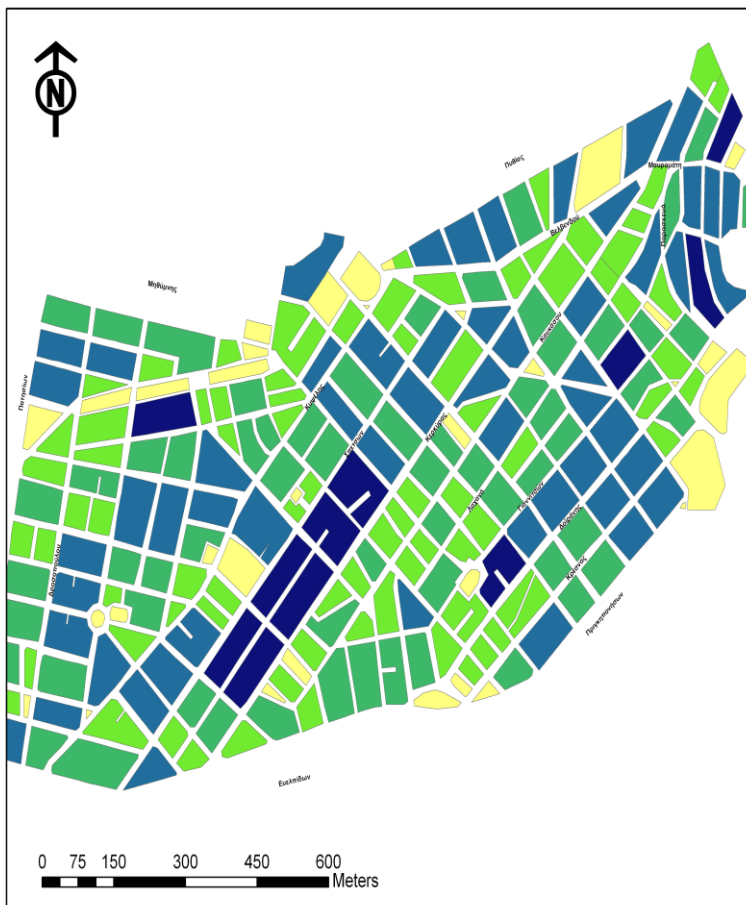
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΧΑΡΤΕΣ

- Χάρτης 1 : Πληθυσμός ανά οικοδομικό τετράγωνο στην ευρύτερη περιοχή μελέτης
- Χάρτης 2 : Πληθυσμός ανά οικοδομικό τετράγωνο στην περιοχή μελέτης
- Χάρτης 3 : Αριθμός κτιρίων ανά οικοδομικό τετράγωνο στην ευρύτερη περιοχή μελέτης
- Χάρτης 4 : Αριθμός κτιρίων ανά οικοδομικό τετράγωνο στην περιοχή μελέτης
- Χάρτης 5 : Κτίρια κατά αριθμό ορόφων ανά οικοδομικό τετράγωνο στην περιοχή μελέτης
- Χάρτης 6 : Κυρίαρχη χρήση γης ανά οικοδομικό τετράγωνο στην ευρύτερη περιοχή μελέτης
- Χάρτης 7 : Αριθμός κατοικιών ανά οικοδομικό τετράγωνο στην περιοχή μελέτης
- Χάρτης 8 : Χρήσεις γης υπόγειων και ημιυπόγειων χώρων
- Χάρτης 9 : Χρήσεις γης ισογείου
- Χάρτης 10 : Χρήσεις γης ορόφων
- Χάρτης 11 : Πιλοτές και χώροι στάθμευσης ιδιωτικής χρήσης
- Χάρτης 12 : Χώροι στάθμευσης δημόσιας χρήσης
- Χάρτης 13 : Αδόμητα οικόπεδα και εγκαταλελειμμένα κτίρια
- Χάρτης 14 : Αδόμητα οικόπεδα, Ισόγεια και Μονώροφα κτίρια
- Χάρτης 15 : Ανεκμετάλλετοι χώροι και Κατοικίες σε υπόγεια και ημιυπόγεια
- Χάρτης 16 : Ανεκμετάλλετοι χώροι και Κατοικίες σε ισόγειο







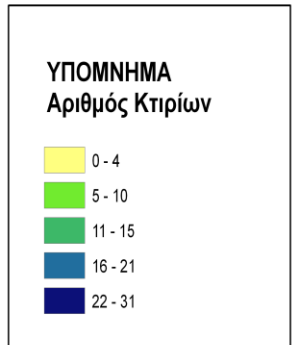
ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΕΩΡΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
 ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

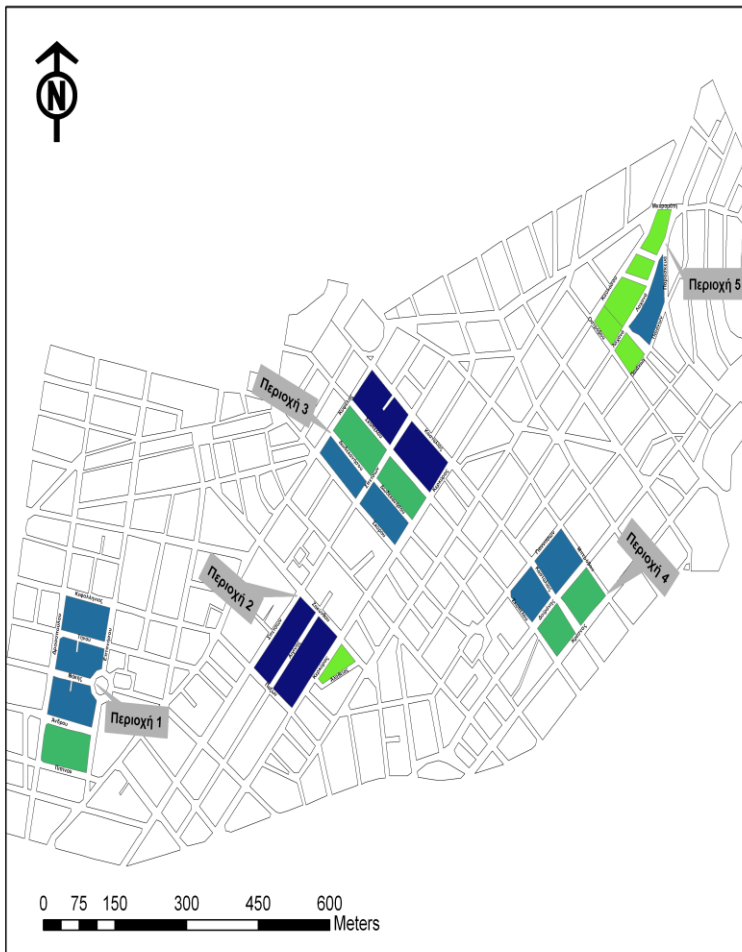
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
 ΤΙΤΛΟΣ: Μελέτη Συνθηκών Στάθμευσης στην περιοχή Κωφέλη του Δ. Αθηνών
 ΑΘΗΝΑ 2010

ΧΑΡΤΗΣ 3 : Αριθμός Κτιρίων ανά οικοδομικό τετράγωνο στην ευρύτερη περιοχή μελέτης
 ΚΛΙΜΑΚΑ: 1 : 6000

Στυλιανός Λεμπιδάρης
 Επιβλέπων Καθηγητής : Θάνας Βλαστάς

Πηγή: δεδομένων: Απογραφή Ε.Σ.Υ.Ε 2001
 Ίδια Επεξεργασία





ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΩΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
 ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
 ΤΙΤΛΟΣ: Μελέτη Συνθηκών Στάθμευσης στην περιοχή Κωφέλη του Δ. Αθηνών
 ΑΘΗΝΑ 2010

ΧΑΡΤΗΣ 4: Αριθμός κτιρίων ανά οικοδομικό τετράγωνο στην περιοχή μελέτης
 ΚΛΙΜΑΚΑ: 1 : 6000

Στυλιανός Λεμπιδάρης
 Επιβλέπων Καθηγητής : Θάνος Βλαστός

Πηγή: δεδομένων:
 Ίδια Επεξεργασία

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Αριθμός Κτιρίων

- 1 - 9
- 10 - 15
- 16 - 19
- 20 - 24



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
 ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
 ΤΙΤΛΟΣ: Μελέτη Συνθηκών Στάθμευσης στην περιοχή Κυψέλη του Δ. Αθηναίων
 ΑΘΗΝΑ 2010

ΧΑΡΤΗΣ 5 : Κτίρια κατά αριθμό ορόφων ανά οικοδομικό τετράγωνο στην περιοχή μελέτης
 ΚΛΙΜΑΚΑ: 1 : 6000

Στυλιανός Λεμπιδάρης
 Επιβλέπων Καθηγητής : Θάνος Βλαστός

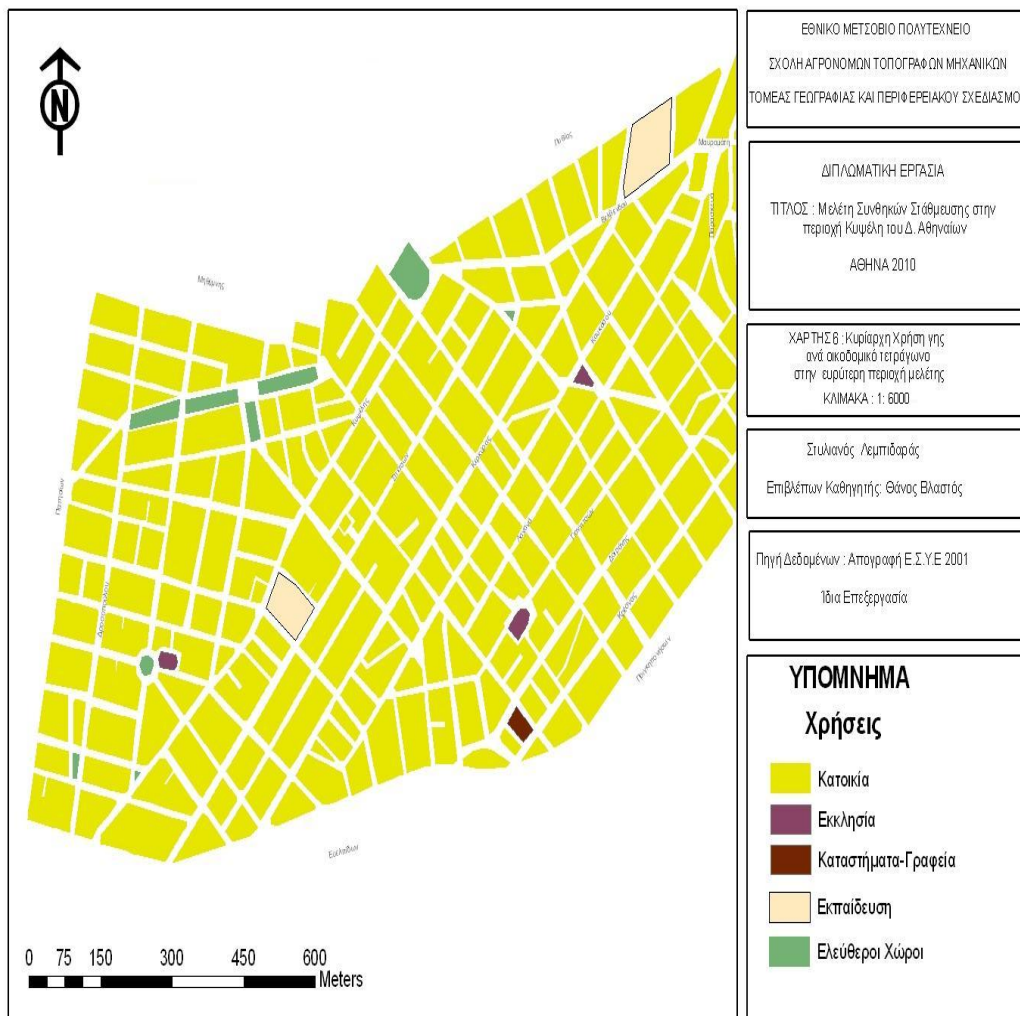
Πηγή: δεδομένων: Απογραφή Ε.Σ.Υ.Ε 2001
 Ίδια Επεξεργασία

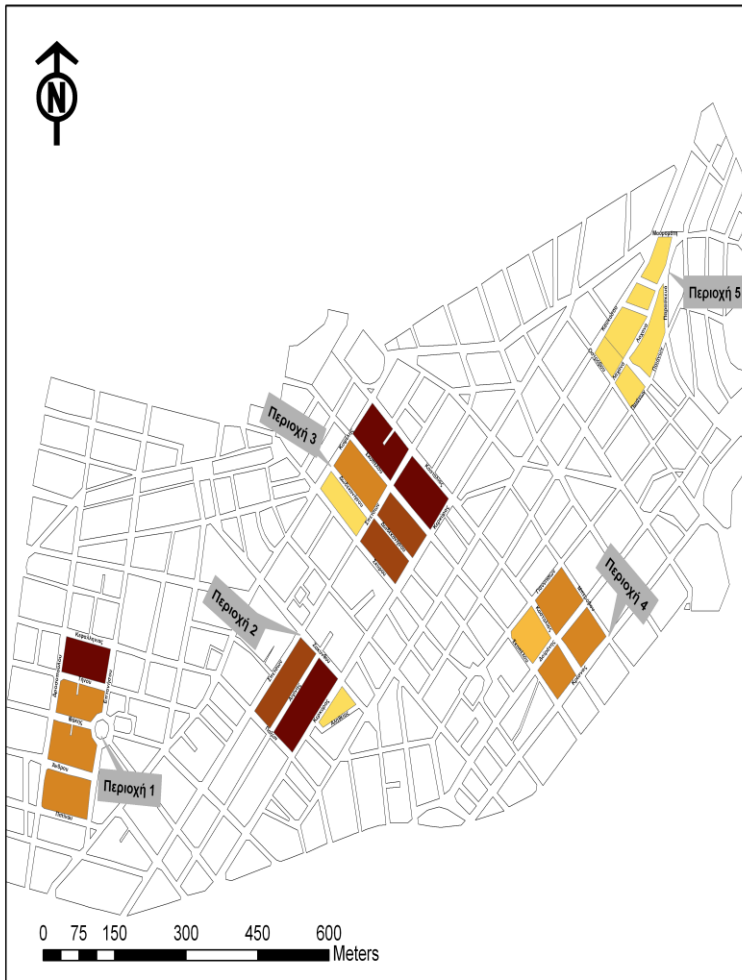
ΥΠΟΜΝΗΜΑ

1 Dot = 1 Κτίριο

Αριθμός Ορόφων

- Ισόγεια
- 1
- 2
- 3-5
- 6





ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
 ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
 ΤΙΤΛΟΣ: Μελέτη Συνθηκών Στάθμευσης στην περιοχή Κωφέλη του Δ. Αθηναίων
 ΑΘΗΝΑ 2010

ΧΑΡΤΗΣ 7: Αριθμός Κατοικιών ανά οικοδομικό τετράγωνο στην περιοχή μελέτης
 ΚΛΙΜΑΚΑ: 1 : 6000

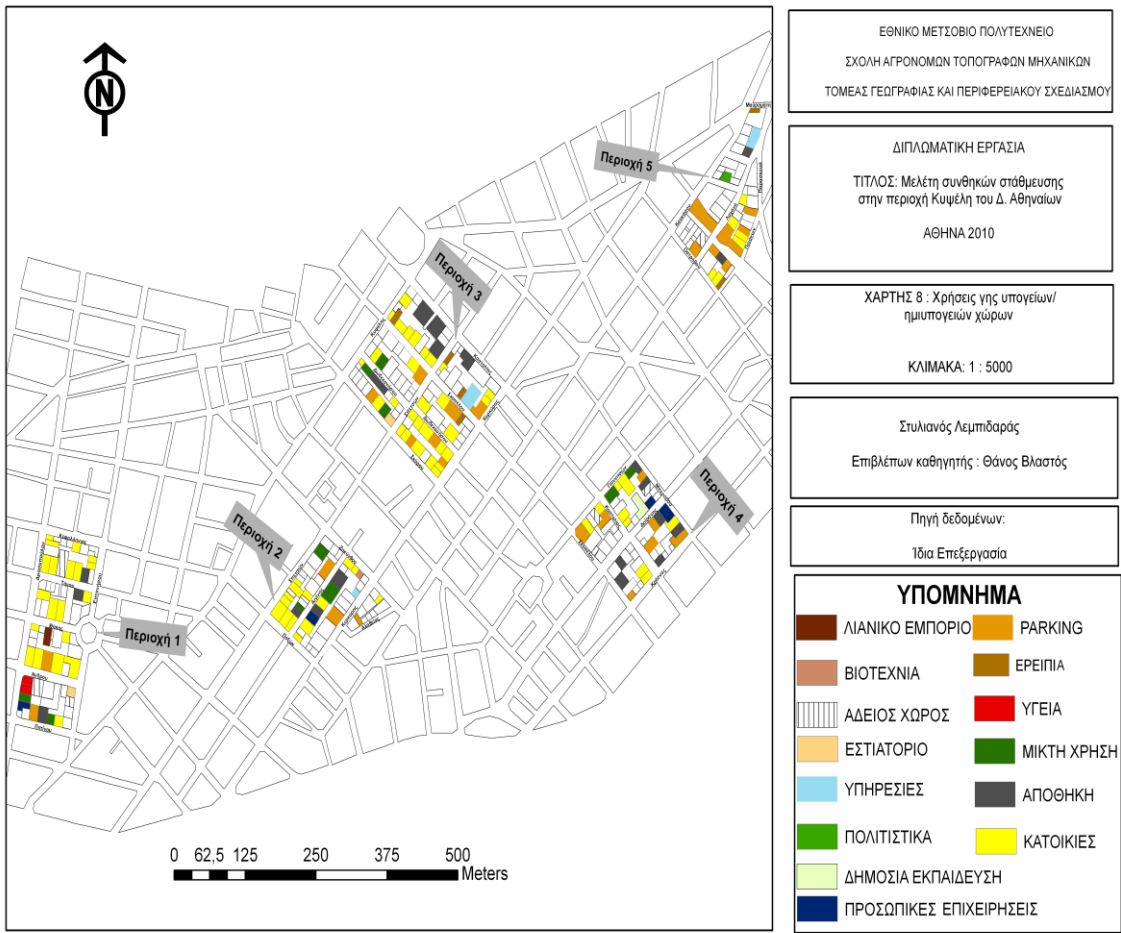
Στυλιανός Λεμπιδάρης
 Επιβλέπων Καθηγητής : Θάνος Βλαστός

Πηγή:
 Ίδια Επεξεργασία

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Κατοικίες

1 - 94
95 - 141
142 - 191
192 - 270
271 - 302





ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
 ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
 ΤΙΤΛΟΣ: Μελέτη συνθηκών στάθμευσης
 στην περιοχή Κυψέλη του Δ. Αθηνών
 ΑΘΗΝΑ 2010

ΧΑΡΤΗΣ 9 : Χρήσεις γης ισογείου
 ΚΛΙΜΑΚΑ: 1 : 5000

Στυλιανός Λεμπιδάρης
 Επιβλέπων καθηγητής: Θάνος Βλαστός

Πηγή δεδομένων:
 Ίδια Επεξεργασία

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ	ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ
ΑΠΟΘΗΚΗ	ΤΡΑΠΕΖΑ
ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ	ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ
ΑΔΕΙΟ ΜΑΓΑΖΙ	ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΟ
ΜΙΚΤΗ ΧΡΗΣΗ	ΥΓΕΙΑ
ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ	PARKING
ΦΑΡΜΑΚΕΙΟ	ΕΡΕΪΠΙΑ
ΣΥΝΕΡΓΕΙΟ	
ΑΔΟΜΗΤΟ ΟΙΚΟΠΕΔΟ	
ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	
ΠΡΟΣΩΠΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
 ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
 ΤΙΤΛΟΣ: Μελέτη συνθηκών στάθμευσης
 στην περιοχή Κυμέλη του Δ. Αθηνών
 ΑΘΗΝΑ 2010

ΧΑΡΤΗΣ 10: Χρήσεις Γης Ορόφων
 ΚΛΙΜΑΚΑ: 1 : 5000

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΛΕΜΠΙΔΑΡΑΣ
 ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΘΑΝΟΣ ΒΛΑΣΤΟΣ

Πηγή δεδομένων:
 Ίδια Επεξεργασία

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Δημόσια Εκπαίδευση
- Ιδιωτική Εκπαίδευση
- Δημόσιες Υπηρεσίες
- Κατοικίες
- Parking
- Ερείπια
- Υπό ανέγερση
- Αναψυχή
- Προσωπικές Επιχειρήσεις
- Υγεία



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
 ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
 ΤΙΤΛΟΣ: Μελέτη συνθηκών στάθμευσης
 στην περιοχή Κυψέλη του Δ. Αθηνών
 ΑΘΗΝΑ 2010

ΧΑΡΤΗΣ 11: Πιλοτές και Χώροι
 Στάθμευσης Ιδιωτικής Χρήσης
 ΚΛΙΜΑΚΑ: 1 : 5000

Στυλιανός Λεμπιδάρης
 Επιβλέπων καθηγητής : Θάνος Βλαστός

Πηγή δεδομένων:
 Ίδια Επεξεργασία

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Πιλοτή
- Ισόγειο στεγασμένο parking
- Υπόγειο Parking
- Πιλοτή και υπόγειο parking
- Πιλοτή και Ισόγειο parking
- Άλλη Χρήση Ισογείου



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
 ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
 ΤΙΤΛΟΣ: Μελέτη συνθηκών στάθμευσης
 στην περιοχή Κυψέλη του Δ. Αθηναίων
 ΑΘΗΝΑ 2010

ΧΑΡΤΗΣ 12: Χώροι Στάθμευσης
 Δημόσιας Χρήσης
 ΚΛΙΜΑΚΑ: 1 : 5000

Στυλιανός Λεμπιδάρης
 Επιβλέπων καθηγητής: Θάνας Βλαστός

Πηγή δεδομένων:
 Ίδια Επεξεργασία

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Όροφιο
 Στεγασμένο Δημόσιο Parking

Ισόγειο
 Στεγασμένο Δημόσιο Parking
 Υπαίθριο Δημόσιο Parking

Υπόγειο
 Στεγασμένο Δημόσιο Parking



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
 ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
 ΤΙΤΛΟΣ: Μελέτη συνθηκών στάθμευσης
 στην περιοχή Κυψέλη του Δ. Αθηναίων
 ΑΘΗΝΑ 2010

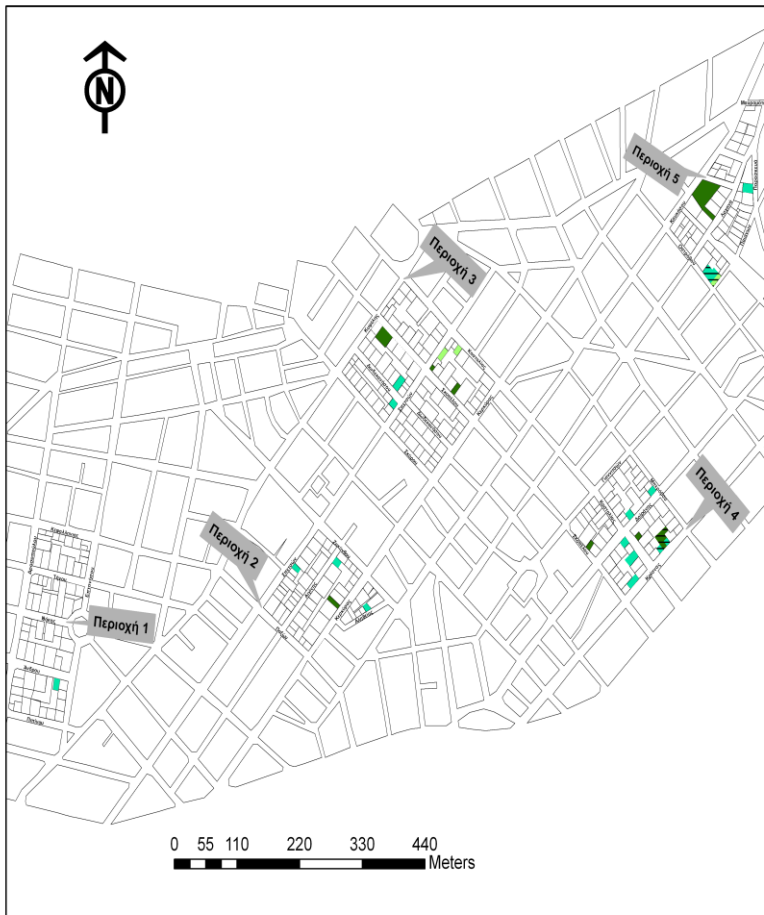
ΧΑΡΤΗΣ 13: Αδόμητα Οικόπεδα και
 Εγκαταλελειμμένα Κτίρια
 ΚΛΙΜΑΚΑ: 1 : 5000

Στυλιανός Λεμπιδάρης
 Επιβλέπων καθηγητής : Θάνας Βλαστός

Πηγή δεδομένων:
 Ίδια Επεξεργασία

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

■ Αδόμητο οικόπεδο
■ Εγκαταλελειμμένο κτίριο



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
 ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
 ΤΙΤΛΟΣ: Μελέτη συνθηκών στάθμευσης
 στην περιοχή Κυψέλη του Δ. Αθηναίων
 ΑΘΗΝΑ 2010

ΧΑΡΤΗΣ 14 : Αδόμητα Οικόπεδα
 Ισόγεια και Μονώροφα Κτίρια
 ΚΛΙΜΑΚΑ: 1 : 5000

Στυλιανός Λεμπιδάρης
 Επιβλέπων καθηγητής : Θάνας Βλασός

Πηγή δεδομένων:
 Ίδια Επεξεργασία

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Αδόμητο Οικόπεδο
- Ισόγειο Κτίριο
- Μονώροφο Κτίριο
- Προτεινόμενοι Χώροι



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
 ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΤΙΤΛΟΣ: Μελέτη συνθηκών στάθμευσης
 στην περιοχή Κυψέλη του Δ. Αθηναίων
 ΑΘΗΝΑ 2010

ΧΑΡΤΗΣ 15 : Ανεκμετάλλετοι Χώροι
 και Κατοικίες σε Υπόγεια και ημιυπόγεια
 ΚΛΙΜΑΚΑ: 1 :5000

Στυλιανός Λεμπιδάρης
 Επιβλέπων καθηγητής : Θάνος Βλαστός

Πηγή δεδομένων:
 Ίδια Επεξεργασία

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Κατοικίες
- Άδειος χώρος
- Άδειος χώρος και άλλη χρήση
- Κατοικίες και άλλη χρήση



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
 ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
 ΤΙΤΛΟΣ: Μελέτη συνθηκών στάθμευσης
 στην περιοχή Κυψέλη του Δ. Αθηναίων
 ΑΘΗΝΑ 2010

ΧΑΡΤΗΣ 16 : Ανεκμετάλλετοι Χώροι
 και Κατοικίες σε Ισόγειο
 ΚΛΙΜΑΚΑ: 1 :5000

Στυλιανός Λεμπιδάρης
 Επιβλέπων καθηγητής : Θάνος Βλαστός

Πηγή δεδομένων:
 Ίδια Επεξεργασία

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Κατοικίες
- Άδειος χώρος
- Άδειος χώρος και άλλη χρήση
- Κατοικίες και άλλη χρήση