



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ
Επιβλέπων Καθηγητής: Α. Βλαστός

**ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΗΝ
ΠΑΡΑΛΙΑΚΗ ΖΩΝΗ ΡΕΘΥΜΝΟΥ**



Διπλωματική Εργασία

Κουφάκη Αργυρώ

Αθήνα 2012

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα εργασία έχει ως σκοπό την μελέτη των συνθηκών στάθμευσης, την διαμόρφωση περιοχών αλλά και την κυκλοφοριακή μελέτη του παραλιακού μετώπου της πόλης του Ρεθύμνου. Η πολιτική που ακολουθείται έως τώρα είναι η στροφή προς την βιώσιμη κινητικότητα και η απεξάρτηση των πολιτών και των επισκεπτών από τα οχήματα ιδιωτικής χρήσης. Ο στόχος αυτός θα επιτευχθεί με παρεμβάσεις και διαμορφώσεις στον αστικό ιστό σε συνδυασμό με εναλλακτικές μορφές μετακίνησης. Η παραπάνω μελέτη πραγματοποιήθηκε στον Τομέα Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού της Σχολής Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών του ΕΜΠ, υπό την επίβλεψη του Καθηγητή Θάνου Βλαστού.

Θερμές ευχαριστίες θα ήθελα να απευθύνω στον Επιβλέποντα Καθηγητή κ. Αθανάσιο Βλαστό για την ανάθεση του θέματος και την επιστημονική του καθοδήγηση. Ακόμα θα ήθελα να ευχαριστήσω τον αντιδήμαρχο Μαθιό Τσιμπισκάκη, αρμόδιο για τεχνικά θέματα του δήμου για την συνεργασία του καθώς και τον συνεργάτη του Γιώργο Οικονόμου για τις χρήσιμες προτάσεις και συμβουλές του.

Θα ήθελα ακόμα να ευχαριστήσω όλους τους εργαζομένους στην τεχνική υπηρεσία του δήμου και ιδιαίτερα την κ. Πόπη Καλογεράκη για την άμεση βοήθεια και στήριξης κατά τη διάρκεια αυτής της εργασίας μου.

Τέλος οφείλω ένα μεγάλο ευχαριστώ στον πατέρα μου Μανόλη, τη μητέρα μου Αλεξάνδρα τον αδερφό μου Κώστα και τον σύντροφο και συνάδερφο Βασίλη για τη συμπαράσταση και την κατανόησή τους όλα αυτά τα χρόνια.

Αθήνα, 2012

A. Κουφάκη

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στα πλαίσια της παρούσας διπλωματικής εργασίας μελετήθηκε το πρόβλημα της στάθμευσης στην πόλη του Ρεθύμνου και ειδικότερα στην ανατολική παραλιακή ζώνη (Καλλιθέα, Περιβόλλια). Στη περιοχή μελέτης όπως συμβαίνει και στις περισσότερες επαρχιακές πόλεις της Ελλάδας υπάρχει πληθώρα αυτοκινήτων, στην προκειμένη περίπτωση και μηχανών και ένας πολύ περιορισμένος αριθμός χώρων για στάθμευση. Ιδιαίτερα στην ιδιόμορφη ρυμοτομία των Περιβολίων.

Στο Κεφάλαιο 2 αναφέρονται η ιστορία της πόλης του Ρεθύμνου και η εξέλιξη που είχε αυτή στον χρόνο ως δομή μέχρι και σήμερα. Τα επόμενα δυο κεφάλαια έχουν ως αντικείμενο το αυτοκίνητο και την στάθμευση. Συγκεκριμένα στο Κεφάλαιο 3 αναλύεται ο ρόλος του αυτοκινήτου στην Ελλάδα και την Ευρώπη καθώς και ο τρόπος που αυτό αντιμετωπίζεται. Στο Κεφάλαιο 4 αναλύεται τι αναφέρει η ελληνική νομοθεσία για το θέμα τις στάθμευσης. Οι παράγοντες που επηρεάζουν τις συνθήκες στάθμευσης αναλύονται στο επόμενο Κεφάλαιο (5) και παραθέτονται τα είδη χώρων στάθμευσης. Το Κεφάλαιο 6 αναφέρεται στις κατηγορίες οδών σύμφωνα με τους ελληνικούς κανονισμούς και αναλύονται οι πεζόδρομοι σε σχέση την ανοχή τους στο αυτοκίνητο.

Το Β΄ Μέρος βρίσκεται το κύριο μέρος της παρούσας εργασίας, αρχικά αναφέρονται χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης όπως την τοπογραφία, τους όρους δόμησης (Κεφάλαιο 7), τα χαρακτηριστικά των κτηρίων και οι αντικειμενικές αξίες της περιοχής μελέτης (Κεφάλαιο 8). Στο Κεφάλαιο 9 γίνεται αναφορά στα δίκτυα υποδομής της πόλης, αναλύεται το οδικό δίκτυο οι συγκοινωνίες που εξυπηρετούν την πόλη. Επιπλέον παραθέτονται οι υπάρχοντες χώροι στάθμευσης, η χρέωση τους (μηνιαία και ημερήσια) καθώς και η χωρητικότητά τους. Στο κεφάλαιο 10 γίνεται μια εκτίμηση του μελλοντικού πληθυσμού της πόλης και στο επόμενο αναλύονται οι λόγοι για τους οποίους υπάρχει ανάγκη για την δημιουργία δικτύου για την κυκλοφορία των πεζών.

Το Γ΄ μέρος, γίνονται οι προτάσεις για αναπλάσεις, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις καθώς και προτάσεις για την στάθμευση στην περιοχή μελέτης. Όσον αφορά την ανάπλαση του παραλιακού (Κεφάλαιο 13) δρόμου προτείνονται δυο εναλλακτικές λύσεις που αξιολογούνται με την μέθοδο SWOT. Στο Κεφάλαιο 14 αναλύονται οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, δύο φάσεων, για την αποφόρτιση τόσο της περιοχής μελέτης οδό και του ιστορικού κέντρου του Ρεθύμνου. Στο Κεφάλαιο 15 αναλύονται οι παρούσες συνθήκες στην περιοχή μελέτης καθώς και στους κυρίους άξονες γύρω από αυτήν, και προτείνονται λύσεις για την στάθμευση για την περιοχή μελέτης η οποία χωρίζεται σε δυο μέρη λόγω ιδιαιτερότητας των περιοχών. Τέλος τα σημαντικότερα συμπεράσματα της παρούσας εργασίας παρατίθενται στο Κεφάλαιο 16.

ABSTRACT

The objective of the thesis was to study the parking conditions in the city of Rethymno and especially in the north-eastern area. This area suffers from limited parking spaces compared to the large number of cars that can be found there.

The Chapter 2, referred to the evolution of Rethymno and how it transformed within the years till today. The following Chapter deals with the traffic problems that exist in Greece and generally in Europe and ways to solve them. Chapter 4 analyzes the Greek laws about parking. The parameters that affect the parking conditions and types of parking places are listed in Chapter 5. The 6th Chapter is referring to street types and especially the pedestrian roads, and the tolerance that they have to car use.

In the second part of the essay the characteristic of the area are listed, like the topography, the weather conditions etc. Also the building terms in the particular part of the town are clustered in Chapter 7. The building conditions, the number of buildings and floors per building, the number of households and the land use and prices in the area of study is part of the information provided in order to have a better understanding of the current living conditions in Rethymno (Chapter 8). In Chapter 9, references to the conditions and the categories of the city's streets and the forms of transportations that serves the town. In the same Chapter you can find the existing parking and their capacity. The future population is estimated in the 10th Chapter and also it analyzes the need of pedestrian paths.

In the third part suggestions are developed for the remonstrations of the coastal street. A SWOT analysis is used in order to evaluate the scenarios (2) suggested (Chapter 13). The traffic policies that need to be enforced in order to discharge the historical centre as well as the area of interest (Chapter 14). Chapter 15 deals with current parking conditions, that is mainly on the street and suggestions for the future parking policies. The conclusions of the present study are given in Chapters 16.

Περιεχόμενα

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	7
A. ΓΕΝΙΚΟ ΜΕΡΟΣ.....	9
2. ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΡΕΘΥΜΝΟΥ.....	9
2.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	9
2.2 ΜΟΡΦΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΑΠΟ ΤΟ 1950 ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ.....	14
3. ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ.....	16
3.1 Η ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΣΤΗΝ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ.....	16
3.2 Η ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΠΟΛΙΤΕΣ	19
3.3 ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΠΟΥ ΑΚΟΛΟΥΘΕΙΤΑΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	20
4. ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ.....	22
4.1 ΓΕΝΙΚΑ.....	22
4.2 ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ.....	24
4.3 ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ & ΚΩΔΙΚΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ	25
5. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΕΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ.....	27
5.1 ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	27
5.2 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΣΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ.....	28
6. ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	30
6.1 ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΟΔΩΝ.....	30
6.2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ- ΜΕ ΚΡΙΤΗΡΙΟ ΤΟ ΒΑΘΜΟ ΑΝΟΧΗΣ ΈΝΑΝΤΙ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ.....	32
6.3 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΟΜΑΔΑΣ ΚΑΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΟΔΩΝ.....	33
B. ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΠΑΡΑΛΙΑΚΗΣ ΖΩΝΗΣ ΡΕΘΥΜΝΟΥ.....	36
7. ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	36
7.1 ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	36
7.2 ΚΛΙΣΗ ΕΔΑΦΟΥΣ	36
7.3 ΠΟΛΥΕΠΙΧΕΙΡΗ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ.....	37
7.4 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΤΕΤΡΑΓΩΝΩΝ Κ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΕΣ ΑΞΙΕΣ	37
8. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΤΙΡΪΩΝ.....	38
8.1 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ.....	40
8.2 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΕΣ ΑΞΙΕΣ.....	40
9. ΔΙΚΤΥΑ ΑΣΤΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ.....	41
9.1 ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ.....	41
9.2 ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ.....	43
9.2.1 Λεωφορεία.....	43
9.2.2 Ταξί.....	43
9.3 ΥΠΑΡΧΟΝΤΕΣ ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΚΟΣΤΟΣ	43
10. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ	46
11. Η ΑΝΑΓΚΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΔΙΚΤΥΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΠΕΖΩΝ.....	47
Γ. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ.....	49
12. ΓΕΝΙΚΑ.....	49
13. ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΑΡΑΛΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ	53

13.1 ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΠΑΡΑΛΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ.....	55
13.1.1 Πρώτο σενάριο (Χάρτης 5)	55
13.1.2 Δεύτερο σενάριο (Χάρτης 6)	56
14. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ.....	57
14.1 Α' ΦΑΣΗ (ΧΑΡΤΗΣ 8 & 8Α): ΜΟΝΟΔΡΟΜΗΣΗ ΠΑΡΑΛΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ ΕΘΝΙΚΗ ΟΔΟ.....	57
14.2 Β' ΦΑΣΗ (ΧΑΡΤΗΣ 9 & 9Α): ΔΙΑΝΟΙΞΗ ΝΕΩΝ ΔΡΟΜΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΜΕ ΤΗΝ ΝΕΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΟΔΟ	58
15. ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	60
15.1 ΓΕΝΙΚΑ.....	60
15.2 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ	60
15.3 ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΣΤΗΝ ΟΔΟ	61
15.4 ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΣΕ ΑΔΟΜΗΤΑ ΟΙΚΟΠΕΔΑ	62
16. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	64
17. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΑΙ ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ.....	65

ΛΙΣΤΑ ΧΑΡΤΩΝ

- Χάρτης 0:** Περιοχή Μελέτης
- Χάρτης 1:** Χάρτης Χρήσεων Γης στην Περιοχής Μελέτης
- Χάρτης 2:** Απεικόνιση Μονίμου Πληθυσμού ανά Οικοδομικό Τετράγωνο
- Χάρτης 3:** Απεικόνιση Νοικοκυριών ανά Οικοδομικό Τετράγωνο
- Χάρτης 4:** Γεωμετρικά Χαρακτηριστικά στην Παραλιακή Οδό
- Χάρτης 4Α:** Παραβιάσεις Όρων Δόμησης στην Παραλιακή Οδό
- Χάρτης 5:** Διαμόρφωση Παραλιακής οδού Πρόταση Α΄
- Χάρτης 6:** Διαμόρφωση Παραλιακής Οδού Πρόταση Β΄
- Χάρτης 7:** Υφιστάμενο Κυκλοφοριακό Καθεστώς στην Περιοχή Μελέτης
- Χάρτης 8:** Φάση Α΄- Κυκλοφοριακή Μελέτη Μονοδρόμηση Παραλιακής και σύνδεση με την Εθνική οδό στα Ανατολικά – κατευθύνσεις και κατηγορίες δρόμων- κλίμακα 1:5000
- Χάρτης 8Α:** Φάση Α΄- Κυκλοφοριακή Μελέτη Μονοδρόμηση Παραλιακής και σύνδεση με την Εθνική οδό στα Ανατολικά –διαδρομές ποδηλάτων, διατομές κύριων οδών- κλίμακα 1:7500
- Χάρτης 9:** Φάση Β΄-Κυκλοφοριακή Μελέτη Σύνδεσης με την Περιφερειακή οδό, διάνοιξη Νέων οδών ορισμός Κοινόχρηστων Χώρων και Γραμμών Συγκοινωνίας-κατευθύνσεις και κατηγορίες δρόμων- κλίμακα 1:5000
- Χάρτης 9Α:** Φάση Β΄-Κυκλοφοριακή Μελέτη Σύνδεσης με την Περιφερειακή οδό, διάνοιξη Νέων οδών ορισμός Κοινόχρηστων Χώρων και Γραμμών Συγκοινωνίας Χωροθέτηση περιφερειακής οδού, προτεινόμενοι κόμβοι- κλίμακα 1:7500
- Χάρτης 10:** Υφιστάμενο Καθεστώς Στάθμευσης στην Περιοχή Μελέτης
- Χάρτης 11:** Πρόταση για την επί της οδού Στάθμευση στην Περιοχή Μελέτης-διατομές ανάπλασης πεζοδρομίων-
- Χάρτης 12:** Πρόταση για Στάθμευση σε αδόμητα οικόπεδα στην Περιοχή των Περιβολίων

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αρκετές ευρωπαϊκές και κατ' επέκταση ελληνικές πόλεις έχουν ως κληρονομία ένα μεσαιωνικό κέντρο με συμπαγή δόμηση ενώ το οδικό δίκτυο που το συνοδεύει αποτελείται από σοκάκια με περίπλοκη γεωμετρία. Μετά το τέλος του β' παγκοσμίου πολέμου οι πόλεις αναπτύχθηκαν ραγδαία. Στην Ευρώπη ο σχεδιασμός προαστιακών περιοχών έγινε με αραιή δόμηση πολυκατοικιών και μονοκατοικιών που συνέδεσαν τα κέντρα με μέσα σταθερής τροχιάς και με την χάραξη ακτινικών αρτηριών (ανεπαρκής σήμερα).

Στην Ελλάδα συρρικνώθηκε ο δημόσιος χώρος, υπέρ της μονοδιάστατης χρήσης του που είναι η συγκοινωνιακή. Αλλά και στο συγκοινωνιακό τομέα εισβάλει το αυτοκίνητο για να αντικαταστήσει τις μετακινήσεις που μέχρι τότε γινόταν αποκλειστικά με την χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας, με ποδήλατα και με τα πόδια (*Βλαστός και Μηλάκης, 2006*).

Η κατάσταση αυτή επιδεινώθηκε και με την εκτός σχεδίου δόμηση, παράνομη ή νόμιμη, που οδήγησε σε άναρχη εξάπλωση της σύγχρονης πόλης, χωρίς τον απαραίτητο σχεδιασμό μέσων μεταφοράς. Σε πολλές περιπτώσεις η δόμηση εκτός σχεδίου έγινε με πρόσωπο σε οδούς, όλων των κατηγοριών, και αυτό οδήγησε σε γραμμικές πόλεις, που όμως αποτρέπουν παραδοσιακούς τρόπους μετακίνησης όπως το περπάτημα καθώς επίσης προκαλούν ανατροπές στην κοινωνική οργάνωση της πόλης, όπως αυτή αναπτύχθηκε επί χιλιάδες χρόνια .

Ο ρυθμός μεταβολής της ιδιοκτησίας αυτοκινήτου σε όλη την Ελλάδα από το 1980 και μετά αυξάνεται με γεωμετρική πρόοδο. Την αύξηση αυτήν δεν ακολούθησαν πολιτικές για την ενίσχυση της δημοσίας συγκοινωνίας, την παρότρυνση για την χρήση ποδηλάτων ή της μετακίνησης με τα πόδια. Επίσης η κατασκευή των απαιτούμενων χώρων στάθμευσης δεν έγινε άμεσα με αποτέλεσμα τα οχήματα να σταθμεύουν επί των οδών και να καταλαμβάνουν σημαντικό μέρος του οδικού δικτύου καθώς και κοινόχρηστων χώρων. Αν και οι νέες κατοικίες σύμφωνα με τον ΓΟΚ υποχρεούνται να περιλαμβάνουν κάποιο αριθμό θέσεων στάθμευσης πολλές φορές αυτές δεν επαρκούν ή λαμβάνουν άλλες χρήσεις.

Ο αριθμός των υφιστάμενων δημόσιων χώρων στάθμευσης δεν επαρκεί και η κατασκευή νέων γίνεται με πολύ αργούς ρυθμούς. Ένα ακόμα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της Ελλάδας σε σχέση με τις χώρες της κεντρικής και βόρειας Ευρώπης είναι ότι τα μηχανοκίνητα δίκυκλα χρησιμοποιούνται κατά κόρων, ενώ δεν έχουν καθοριστεί ειδικοί χώροι στάθμευσης και έτσι καταλαμβάνουν τον χώρο των πεζοδρομίων.

Το θέμα της παράνομης στάθμευσης δεν δημιουργεί μόνο προβλήματα αισθητικής του οδικού χώρου. Εμποδίζει την ομαλή λειτουργία του οδικού δικτύου της πόλης, την ομαλή κυκλοφοριακή ροή, περιορίζοντας το ελεύθερο πλάτος του οδοστρώματος. Επίσης η στάθμευση σε στροφές και διασταυρώσεις θίγει ιδιαίτερα τα φορτηγά, βυτιοφόρα και τα οχήματα δημοσίας συγκοινωνίας, που έχουν μεγάλο μήκος.

Ακόμα και στις μικρές επαρχιακές πόλεις επικρατεί η ίδια κατάσταση, και η αστυνόμευση είναι πιο ελαστική, και αυτό οδηγεί στην όξυνση του προβλήματος. Η παρούσα εργασία πραγματεύεται το πρόβλημα της στάθμευσης, της διαμόρφωσης και την κυκλοφοριακή ρύθμιση της περιοχής του παραλιακού μετώπου της πόλης Ρεθύμνου. Η βιώσιμη κινητικότητα είναι μια προοπτική με σημαντικά πλεονεκτήματα για το Ρέθυμνο δεδομένου ότι:

- ✦ έλκει σημαντικό αριθμό τουριστών, η πλειονότητα των οποίων επιδιώκουν την άμεση επαφή με την πόλη,
- ✦ διαθέτει πολεοδομικά χαρακτηριστικά που ευνοούν φιλικές προς το περιβάλλον επιλογές μετακίνησης, καθώς οι αποστάσεις είναι σχετικά μικρές και μπορούν να καλυφθούν με τα πόδια ή με ποδήλατο,
- ✦ διατηρεί αναλλοίωτο το μεσαιωνικό του κέντρο, στο οποίο η πρόσβαση με το αυτοκίνητο προκαλεί σημαντικά προβλήματα.

Στο πλαίσιο αυτό στρατηγικός στόχος του Σχεδίου Βιώσιμης Ανάπτυξης του Ρεθύμνου στον τομέα των Μεταφορών είναι:

Η εφαρμογή μιας καινοτόμου πολιτικής για τα ελληνικά δεδομένα, που θα εγγράφεται στη γενικότερη ευρωπαϊκή στρατηγική για βιώσιμες μετακινήσεις και που θα αναδείξει το Ρέθυμνο σε μια πόλη όμορφη, ανθρώπινη, υγιή οικονομικά και φιλόξενη για κατοίκους και επισκέπτες. (Βλαστός και Μηλάκης, 2006)

A. ΓΕΝΙΚΟ ΜΕΡΟΣ

2. ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΡΕΘΥΜΝΟΥ

Το Ρέθυμνο είναι η πρωτεύουσα του ομώνυμου νομού της Κρήτης και βρίσκεται κατά μήκος της βόρειας ακτής σχεδόν στη μέση του νησιού και η ανάπτυξη της πόλης γίνεται κατά μήκος. Είναι η τρίτη σε μέγεθος πόλη του νησιού αυτής με πληθυσμό 32,694 (απογραφή 2001) και είναι κτισμένη μεταξύ των δύο μεγάλων πόλεων, του Ηρακλείου που είναι ανατολικά (78 km) και των Χανίων που είναι δυτικά (58 km).



Εικόνα 2.1: Θέση Ρεθύμνου Στον Χάρτη Της Κρήτης (πηγή: Google Earth)

Η πόλη εμφανίζει μεγάλη τουριστική κίνηση κατά τους καλοκαιρινούς μήνες ενώ κατά την χειμερινή περίοδο 2,500 περίπου ενεργοί φοιτητές καθιστούν την περιοχή ιδιαίτερα ζωντανή.

Το κλίμα είναι θερμό και μεσογειακό. Τα καλοκαίρια επικρατεί ζέστη και υγρασία με τη θερμοκρασία να κυμαίνεται από 26-32 °C. Κατά τους χειμερινούς μήνες η θερμοκρασία φτάνει μέχρι τους 14°C ενώ τα χαρακτηριστικά του καιρού είναι οι ισχυροί βόρειοι και νότιοι άνεμοι και η μακρά περίοδος βροχοπτώσεων.

2.1 Ιστορική Αναδρομή

Η σημερινή πόλη είναι κτισμένη στην ίδια θέση με την αρχαία Ρίθυμνα ή Ριθυμνία. Μαρτυρίες για την ύπαρξη της πόλης αρχίζουν από τον 5^ο -4^ο αιώνα π.χ. και είναι κυρίως τα αργυρά και χάλκινα νομίσματα, τα οποία φέραν από μία όψη την κεφαλή του Απόλλωνα ή της Αθηνάς και από την άλλη μια τρίαινα, δύο δελφίνια ή μια αίγα.

Άλλες αξιόλογες μαρτυρίες δεν υπάρχουν μέχρι το 1204 μ.χ., οπότε οι Ενετοί αγοράζουν από τους Φράγκους ολόκληρη την περιφέρεια της Κρήτης, έναντι 10,000 αργυρών μάρκων. Οι Ενετοί εκδιώκουν τους Γενουάτες του Ενρίκο Πασκατόρε και

εγκαθίστανται στο νησί το οποίο, όμως παραμελούν δίνοντας μεγαλύτερη έμφαση στην κτήση της ηπειρωτικής Ελλάδας και των Επτανήσων. Το 1538 ο Χαΐρ αντ Ντιν, ναύαρχος του οθωμανικού στόλου και κουρσάρος των ακτών της Αλγερίας, γνωστότερος ως Μπαρμπαρόσα (Κοκκινογένης), επιτίθεται στο νησί. Οι Ενετοί αποφασίζουν να οχυρώσουν την πόλη και κτίζουν γύρω από αυτήν τείχος μήκους 1400 m. Από την πλευρά όμως της θάλασσας η πόλη μένει ανοχύρωτη. Έτσι το 1562 ο πειρατής Ολουτζ Αλή κατακτά εύκολα την πόλη. Οι Ενετοί εκδιώκουν τον πειρατή και αποφασίζουν να οχυρώσουν την πόλη και από την πλευρά της θάλασσας. Διαπιστώνοντας το σφάλμα τους, κτίζουν στο λόφο Παλαιόκαστρο σειρά οχυρωματικών έργων (το φρούριο Φορτέτζα) το οποίο διασώζεται μέχρι και σήμερα σε αρκετά καλή κατάσταση. Η κατασκευή του φρουρίου διήρκεσε κατ' άλλους 7 χρόνια (1573-1580) κατά άλλους 15 χρόνια (1537-1588). Η εξωτερική όψη των τειχών δείχνει χαμηλά αλλά πλατιά και με κλίση τέτοια που να εξοστρακίζονται τα εχθρικά βόλια. Το συνολικό μήκος των τειχών του φρουρίου φτάνει τα 1307 m και είναι ενισχυμένο με 4 προμαχώνες. Το φρούριο δεν κατοικήθηκε από ντόπιους κατοίκους, αλλά εκεί έμεινε μόνο ο Βενετός διοικητής και η φρουρά του. Πάνω στο φρούριο ήταν χτισμένα τα Δημόσια κτίρια, οι αποθήκες πυρομαχικών, οι στρατώνες και το νοσοκομείο.



Εικόνα 2.2: Πανοραμική όψη της Φορτέτζα από τα δυτικά

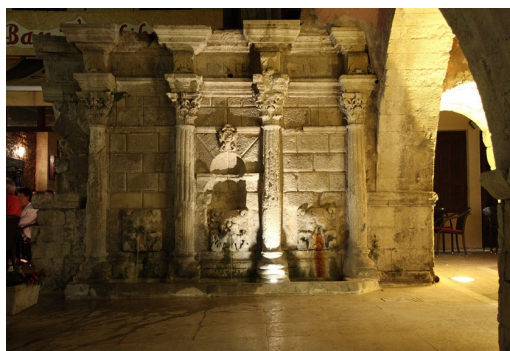
Εικόνα 2.3: Κτίσματα στο εσωτερικό της Φορτέτζας



Στις αρχές του 16^{ου} αιώνα η πόλη βρίσκεται σε μεγάλη πνευματική άνθηση. Ο πληθυσμός φτάνει την περίοδο αυτή στους 10,000 κατοίκους αριθμός που αποτέλεσε τον υψηλότερο πληθυσμό του Ρεθύμνου μέχρι το 1940. Ήταν τόσο μεγάλη η θέληση των Ρεθεμνιωτών να αναδείξουν τον πολιτισμό και την ιστορία τους που καταφέρνουν να επηρεάσουν τον τρόπο ζωής των κατακτητών (Ενετών) οι οποίοι με το πέρασμα του χρόνου άρχισαν να οικειοποιούνται τις καθημερινές συνήθειες των ντόπιων.

Ρεθεμνιώτες ευγενείς συνεξουσιάζουν με τον κατακτητή την πόλη τους. Στο Ρέθυμνο αυτήν την περίοδο “Κρητικής αναγέννησης” αρχίζουν να επιστρέφουν οι πρώτοι επιστήμονες, γόννοι των αστικών οικογενειών που κάποια χρόνια πριν είχαν ταξιδέψει την Πάδοβα για να φοιτήσουν στο τοπικό πανεπιστήμιο. Σημαντικές προσωπικότητες είναι ο Μάρκος Μουσούρος , ο Εμμανουήλ Τζανές Μπουνιαλής και ο αδελφός του Μαρίνος, δημιουργός του έπους "Κρητικός Πόλεμος", ο Νικόλαος Βλαστός, ο Ζαχαρίας Καλλέργης (συνέταξε και τύπωσε "Μέγα Ετυμολογικόν Λεξικόν"), ο ζωγράφος Εμμανουήλ Λαμβάρδος και ο Γεώργιος Χορτάτζης (Ερωφίλη, Γύπαρις, Πανώρια). Ένα ακόμα βενετσιάνικο μνημείο είναι η κρήνη Ριμόντι η οποία κτίστηκε το 1626 από τον ενετό Ρέκτορα του Ρεθύμνου Α. Ριμόντι, από τον οποίο πήρε και το όνομά της.

Εικόνα 2.4: Η κρήνη Ριμόντι στην παλιά πόλη



Αυτός ο πολιτισμικός οργανισμός διακόπτεται άδοξα και απότομα το 1869 με την κατάκτηση της Κρήτης από τους Τούρκους. Φυσικό επακόλουθο ο οικονομικός και πολιτιστικός μαρασμός της Ρεθεμνιώτικης πόλης. Η πόλη του Ρεθύμνου ερημώνεται από τους κατοίκους της. Με την επανάσταση του 1821 οι κάτοικοι ενθαρρύνονται και πολεμούν γενναία για την απόκτηση της ελευθερίας τους αλλά οι Τούρκοι δεν δυσκολεύονται να την καταπνίξουν. Χαρακτηριστικό είναι το επεισόδιο του σπηλαίου του Μελιδονίου στο οποίο είχαν καταφύγει περίπου 370 άτομα που δεν ήθελαν να παραδοθούν. Οι κατακτητές πέταξαν αναμμένα υλικά στην είσοδο του σπηλαίου, σκοτώνοντας όσους είχαν κλειστεί σε αυτό. Το 1866 ξεσπά νέα επανάσταση, η οποία καταπνίγεται, με αποκορύφωμα το ολοκαύτωμα της Μονής Αρκαδίου, μοναστήρι που βρίσκεται 22 km ανατολικά της πόλης του Ρεθύμνου.

Επεμβάσεις στην αρχιτεκτονική αυτήν την περίοδο είναι εμφανής. Κύριο χαρακτηριστικό εκτός από τους μιναρέδες και τα δυο τζαμιά, που διασώζονται μέχρι σήμερα σε καλή κατάσταση (Βελή Πασα, Νεραντζές) είναι και τα “κιόσκια” των οποίων η χρήση γενικεύτηκε μετά τον σεισμό του 1856 για λόγους ασφάλειας. Επίσης αξιόλογα τούρκικα στοιχεία βρίσκονται και σε επιγραφές σε αρκετά κτήρια επίσης σε κρήνες που βρίσκονται διάσπαρτες στην παλιά πόλη.



Εικόνα 2.5: Το Τζαμί του Βελή Πασά στον Μασταμπά

Εικόνα 2.6.: Ξενοδοχείο με βενετσιάνικα κ τούρκικα στοιχεία



Το 1897 ο τούρκικος στρατός φεύγει και την πόλη καταλαμβάνει προσωρινά ο Ρωσικός στρατός (1897-1909). κατά την περίοδο αυτή αρχίζει η οργάνωση της Κρητικής πολιτείας. Η παραμονή των Ρώσων υπήρξε μάλλον θετική αφού συνέβαλαν στην κατασκευή έργων υποδομής, δρόμων, άλλα και διδακτηρίων. Μετά την ένωση της Κρήτης με την Ελλάδα οι αναταραχές της χώρας επηρέασαν την πόλη αρνητικά και άρχισε η παρακμή της. Η συμβίωση τουρκοκρητικών και χριστιανών ήταν ειρηνική. Το 1924, μετά την καταστροφή της Σμύρνης γίνεται ανταλλαγή πληθυσμών και φεύγουν οι τελευταίοι Τουρκοκρητικοί για την Μικρά Ασία και στην θέση τους έρχονται οι Έλληνες της Μικράς Ασίας που συνέβαλαν με την προοδευτικότητα τους στην οικονομική και πολιτιστική ανάπτυξη του τόπου.

Τα Περιβόλια, σαν χωρίο άρχισε να κατοικείται κατά τον 13ο -14ο αιώνα, και ήταν μια αγροτική περιοχή, γεμάτη ελαιώνες, με αρκετά ρυάκια και ποτάμια. Η τοπογραφία της βοηθούσε στην καλλιέργεια, ο χώρος ήταν γεμάτος με αμμόλοφους κατάφυτους από αγρία κυπαρίσσια που δημιουργούσαν φυσικό φράκτη από τον καιρό και την αλμύρα της θάλασσας κατά τούς χειμερινούς μήνες. Γύρω στο 1821 αυτά καταστράφηκαν και οι επόμενες καλλιέργειες ήταν αμπέλια και κηπευτικά. Οι ασχολίες των κατοίκων ήταν η καλλιέργεια και για κάποιους άνδρες τα οικοδομικά. Μετά την κατοχή των Γερμανών η περιοχή υπέστη μεγάλες ζημιές με την καταστροφή του 80% των οικημάτων. Στη δεκαετία του 1950 ανοικοδομήθηκαν σπίτια βομβοπλήκτων 11 στον αριθμό, ένα εκ των οποίων σώζεται μέχρι και σήμερα. Την περίοδο αυτή οι μετακινήσεις προς την πόλη γίνονταν κυρίως με κάρα ποδήλατό όπου όλες οι οικογένειες διέθεταν τουλάχιστον ένα, και τα Περιβόλια ήταν η μόνη πηγή κηπευτικών της πόλης.

Εικόνα 2.7: Είσοδος των Γερμανών στα Περιβόλια κατά την περίοδο της κατοχή





**Εικόνα 2.8: Παραδοσιακό γεράνι
στα Περιβόλια**

Η Καλλιθέας είναι μια περιοχή του Ρεθύμνου που βρίσκεται στην ανατολική πλευρά της πόλης κοντά στην παραλία και συνορεύει με τα Περιβόλια. Ήταν μια αγροτική περιοχή με ελάχιστους κατοίκους, η οποία λόγω της πολύ κοντινής απόστασης από την πόλη του Ρεθύμνου, άρα και στο βεληνεκές της εποπτείας των Τούρκων. Η ανάπτυξη της αρχίζει στις αρχές του 20ου αιώνα. Την περίοδο 1930-1940 θα μπορούσε να χαρακτηριστεί και ως βιομηχανική περιοχή αφού υπήρχαν εκεί το πυρηνελαιουργείο της ΒΙΟ, που απασχολούσε 150 περίπου εργαζόμενους και ένα εργοστάσιο τουβλοποιΐας. Στην δεκαετία του 1940 κατοικούσαν στην περιοχή 25 περίπου οικογένειες, σε ισάριθμες κατοικίες.



Εικόνα 2.9: Το εργοστάσιο της ΒΙΟ και οι ευρύτερη περιοχή της Καλλιθέας (1935)

2.2 Μορφή Της Πόλης Από Το 1950 Μέχρι Σήμερα

Μετά την απελευθέρωση η πόλη το Ρέθυμνο άρχισε να αναπτύσσεται εκ νέου τόσο οικιστικά όσο και πνευματικά. Στην πόλη εγκαθίστανται πανεπιστημιακές σχολές, όπως η φιλοσοφική και η σχολή κοινωνικών και πολιτικών επιστημών και ιδρύεται πανεπιστημιακή βιβλιοθήκη. Τα δυο τζάμια που βρίσκονται σε καλή κατάσταση, χρησιμοποιούνται ως κτήρια πολιτισμού, αφού το τζαμί της Νεραντζές είναι το Ωδείο της πόλης ενώ το τζαμί του Βελί Πασά που αναστηλώθηκε πρόσφατα για να στεγάσει το μουσείο φυσικής ιστορίας (παράρτημα μουσείου Γουλανδρή).

Το 1948 εγκρίθηκε σχέδιο πόλης για την περιοχή της Καλλιθέας (ΦΕΚ 20Α'48, ΦΕΚ 62Α'48) (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι) και έτσι άρχισε η ανοικοδόμηση της. Το 1978 καθορίστηκαν οι συντελεστές και οι όροι δόμησης, στην περιοχή με το ΦΕΚ 634Δ'78 (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι). Η μεγάλη αλλαγή στην πόλη όμως έγινε τα τέλη της δεκαετίας του '80, όπου υπήρξε μεγάλη οικονομική ανάπτυξη κυρίως λόγω του τουρισμού. Η περιοχή των Περιβόλιων, μέχρι το 1970 παραμένουν γειτονιά. Καλλιεργούν ακόμα κηπευτικά και η μόνη αλλαγή είναι η αντικατάσταση της χρήσης του ποδηλάτου με το μοτοποδήλατο. Η επόμενη δεκαετία ήταν καθοριστική για τα Περιβόλια γιατί με διάταγμα του 1986 με την υπ' αριθμών 82013/ 3451/ 1985 (ΦΕΚ 792Δ'86) (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι), η περιοχή χαρακτηρίστηκε εν μέρη ως πυκνοδομημένη, αν και οικισμός προ του 1923. Επίσης το Ι.Χ. έγινε δημοφιλές μέσον μετακίνησης και έτσι η δομή παραμένει να είναι αυτή του χωριού αλλά με τις ανάγκες της σύγχρονης πόλης. Η κατάσταση επιβαρύνεται περισσότερο αφού δεν υπάρχει αξιόπιστη συγκοινωνία να συνδέει τα Περιβόλια με το Ρέθυμνο. Μεγάλο μέρος εντός των ορίων των οικισμών Περιβόλια, Μισσίρια και Πλάτανιας (περιοχές που γειτονεύουν με την περιοχή μελέτης) έχουν ήδη πυκνοδομηθεί χωρίς ωστόσο να έχει προβλεφθεί ο απαιτούμενη έκταση για χρήσεις όπως κοινόχρηστων -κοινοφελών χώρων (διάνοιξη δρόμων, δημιουργία χώρων στάθμευσης και πλατειών).

Σύμφωνα με την "Αναθεώρηση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου", σημειώνεται ότι είναι αναγκαίος ο μορφολογικός έλεγχος των κτηρίων και των κάθε είδους κατασκευών καθ' όλο το μήκος του θαλάσσιου μετώπου του δήμου καθώς και κατά μήκος των κεντρικών αρτηριών της πόλης. Οι συγκεκριμένοι όροι και περιορισμοί θα προκύψουν από τις μελέτες ανάπλασης των περιοχών αυτών.

Καθορίζεται ότι η πολεοδόμηση των εκτάσεων εντός των ήδη θεσμοθετημένων ορίων των οικισμών θα γίνει σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 19 (παρ. 4), 20 και 21 του Ν.2508/97, δηλ. με βάση το ΠΔ 30- 08 -1985 (ΦΕΚ 414/Δ') (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι) για πολεοδόμηση οικισμών κάτω των 2.000 κατ. με την υποχρέωση εισφοράς σε γη και χρήμα, εξαιρουμένων των συνεκτικά δομημένων τμημάτων τους (το παλιό χωριό, τα όρια του οποίου θα καθορίσει η Πολεοδομική Μελέτη). Σε αυτές τις εκτάσεις το ισχύον θεσμικό πλαίσιο παρέχει τη δυνατότητα θεσμοθέτησης τοπικών ρυμοτομικών σχεδίων, με στόχο την ποιοτική αναβάθμιση του οικιστικού περιβάλλοντος (διαπλατύνσεις οδών, εξασφάλιση χώρων στάθμευσης κ.τ.λ.). Η εφαρμογή αυτών των τοπικού χαρακτήρα ρυμοτομικών σχεδίων, γίνονται με τις διατάξεις των αριθμών 32-39 του Νομοθετικού Διατάγματος της 17 -07 -1923 (ΦΕΚ 138Δ'81) (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι), που αφορά σε πράξεις αναλογισμού κ.α. Επισημαίνεται ότι στους οικισμούς που δεν έχουν νόμιμη οριοθέτηση, η θεσμοθέτηση του πολεοδομικού τους σχεδίου, γίνεται στο πλαίσιο της Πολεοδομικής τους Μελέτης.

Στον παρακάτω πίνακα παρατίθενται στοιχεία για την υπάρχουσα κατάσταση καθώς και για τις επεκτάσεις που εξετάζει το “ΓΠΣ”. Για την περιοχή της Καλλιθέας, οι χρήσεις γης περιορίζονται στην γενική κατοικία και στις κεντρικές λειτουργίες.

Πολεοδομική - Ενότητα	Χρήση	Επιφάνει α (στρεμ.)	Επιφάνεια		Μέσος ΣΔ	Δόμηση ανά άτομο (τ.μ.)	Συντ. Κορεσμο ύ λ	Πραγματική χωρητικότητα	Πραγματική Πυκνότητα (ατ/Ha)
			ΟΤ	ΚΧ -ΚΦ					
Καλλιθέα	Αμιγής κατοικία -επέκτασης	118,5	60%	40%	0,40	80%	0,4	202	
	Γενική κατοικία Α -επέκτασης	67,4	60%	40%	0,80	65%	0,5	234	
	Γενική κατοικία Α (εντός σχεδίου)	677,7	70%	30%	1,55	55%	0,6	5.393	
	Κεντρικές λειτουργίες (εντός σχεδίου)	197,0	70%	30%	1,55	30%	0,7	1.122	
	ΣΥΝΟΛΟ	1060,6						6.951	66
Περιβόλια -Μισσίρια	Γενική κατοικία	68,2	70%	30%	0,80	65%	0,5	310	
	Γενική κατοικία Α (εντός σχεδίου)	211,4	70%	30%	0,75	50%	0,6	740	
	Κεντρικές λειτουργίες	142,8	70%	30%	0,80	30%	0,6	360	
	Κεντρικές λειτουργίες (εντός σχεδίου)	80,0	70%	30%	0,75	30%	0,6	189	
	Τουρισμός	148,1	70%	30%	0,60	30%	0,6	280	
	Γενικής κατοικίας Α -επέκτασης	280,8	60%	40%	0,80	65%	0,5	974	
	Κεντρικές λειτουργίες - επεκτάσεις	181,3	60%	40%	0,80	20%	0,6	261	
	Τουρισμός -επέκτασης	347,2	60%	40%	0,80	30%	0,5	417	
	ΣΥΝΟΛΟ	1459,9						3.530	24

Πίνακας 2.1: Γενικό πλαίσιο Δόμησης ανά πολεοδομικής Ενότητας του Δήμου(πηγή: ΓΠΣ)

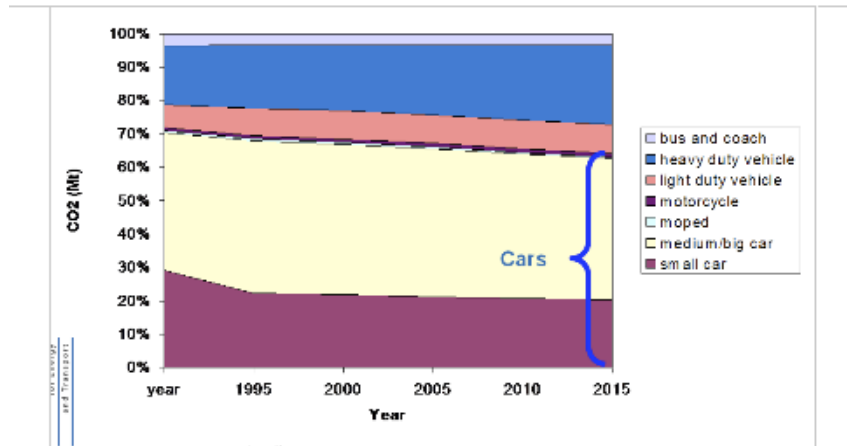
3. ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ

Το 19^ο αιώνα ξεκινάει η αντιπαλότητα μεταξύ του πολεοδομικού σχεδιασμού και των συγκοινωνιακών υποδομών. Μέσω της ταχύτητας εισάγεται στην πόλη η τέταρτη διάσταση, αυτή του χρόνου, που έχει σαν αποτέλεσμα την ανατροπή των παραδοσιακών σχέσεων και ισορροπιών. Το αυτοκίνητο μεταβάλλει ριζικά και διευκόλυνε τον τρόπο που μετακινούνται οι άνθρωποι και για το λόγω αυτό γίνεται άμεσα αποδεκτό. Τα πλεονεκτήματα της μετακίνησης από πόρτα-σε-πόρτα, της ελευθερίας 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 με σκοπό να την απελευθερώσει από την παραλυσία αιώνων και να την εντάξει στον 20^ο αιώνα αλλά αυτό 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)

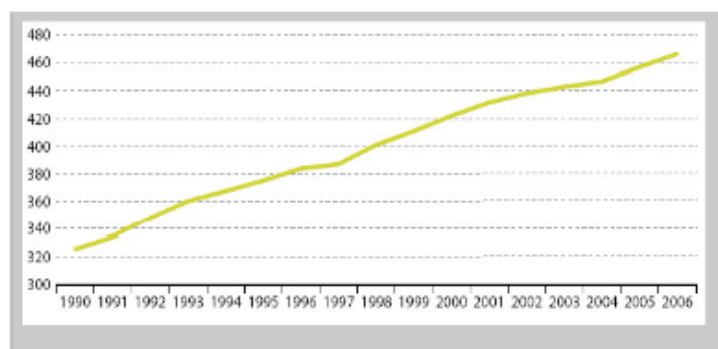
3.1 Η Θέση Του Αυτοκινήτου Στην Σύγχρονη Ελλάδα Και Την Ευρώπη

Η Ελλάδα στην Ε.Ε. των 25 χωρών μελών καταλαμβάνει τον πέμπτο μεγαλύτερο ρυθμό αύξησης αυτοκινήτου, ιδιωτικής χρήσης. 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 μεγάλο αριθμό θανάτων από τροχαία δυστυχημάτων (5^η 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 σημαντικά περιβαλλοντικά προβλήματα, προκαλεί επίσης σοβαρά προβλήματα υγείας. Οι πόλεις 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 (Σχήμα 3.1) .



Σχήμα 3.1: Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα σε σχέση με τον τύπο του οχήματος (Πηγή, www.mt.public.lu, 2008 European commition)

Από μελέτη του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος (European Environment Agency, ΕΕΑ, 2001) προκύπτει ότι ο δείκτης ιδιοκτησίας Ι.Χ. αυτοκινήτων αυξάνεται με γοργούς ρυθμούς ιδιαίτερα στις χώρες που έχουν χαμηλό δείκτη, ενώ ακριβώς αντίστροφη τάση παρατηρείται για τον δείκτη ιδιοκτησίας μοτοσικλετών. Μεταξύ του 1980 και 1998 η ιδιοκτησία Ι.Χ. 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 3.2)



Σχήμα 3.2: Ιδιοκτησία αυτοκινήτου Ι.Χ. κατά την περίοδο 1980 -1998

Στον πίνακα που ακολουθεί παρατηρείται η ραγδαία αύξηση που είχε η Ελλάδα στην ιδιοκτησία αυτοκινήτου. Συγκεκριμένα κατά την περίοδο 1980- 2000 η ιδιοκτησία στην Ελλάδα και στην Πορτογαλία αυξήθηκε κατά 53% και 57% αντίστοιχα, και ήταν πρώτες ανάμεσα στα μέλη της ευρωπαϊκής ένωσης.

Την τελευταία δεκαετία αν και άλλες χώρες, Λετονία, και Λιθουανία έχουν υψηλά ποσοστά στην αύξηση ιδιοκτησίας, η Ελλάδα παραμένει στην τρίτη θέση, ψηλότερα από πολλά νέα μέλη. Ακόμα παρατηρείται ότι τα ποσοστά αύξησης την δεκαετία '96-'06 σε αρκετές χώρες είναι αρκετά χαμηλότερο από το 10%. Τα κράτη αυτά επένδυσαν περισσότερο στην μαζική συγκοινωνία και την απεξάρτηση από το αυτοκίνητο.

	1980	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Βέλγιο (BE)	321	388	421	427	433	440	448	456	460	462	464	467	468	470
Βουλγαρία (BG)			196	205	209	220	233	245	264	277	296	314	329	328
Τσεχία (CZ)			295	310	329	339	335	335	346	357	363	373	386	399
Δανία (DK)	271	309	319	331	337	342	346	347	349	351	351	354	362	371
Γερμανία (DE)	330	447	494	500	504	508	515	532	538	541	546	550	559	566
Εσθονία (EE)			269	289	307	327	334	339	299	295	321	350	367	413
Ιρλανδία (IE)	217	227	274	289	307	321	336	344	355	365	374	385	395	412
Ελλάδα (GR)	89	171	207	218	231	246	269	292	312	331	348	357	387	407
Ισπανία (ES)	202	309	360	373	386	403	421	431	443	450	441	434	463	464
Γαλλία (FR)	341	415	422	427	435	446	454	460	467	472	475	475	478	489
Ιταλία (IT)	313	483	533	536	540	555	563	572	583	588	593	581	590	597
Κύπρος (CY)			335	341	348	365	372	384	397	403	415	447	463	479
Λετονία (LV)			134	155	178	201	221	236	250	266	280	297	324	360
Λιθουανία (LT)			199	219	248	277	310	336	326	341	365	384	428	470
Λουξεμβούργο (LU)	353	480	563	568	578	593	608	622	632	641	645	650	649	656
Ουγγαρία (HU)			218	220	224	216	221	232	244	259	274	280	287	293
Μαλτα (MT)			487	444	4888	459	480	483	495	508	523	524	525	535
Ολλανδία (NL)	322	368	366	373	379	388	400	409	417	423	425	429	434	442
Αυστρία (AT)	298	387	452	463	475	487	501	511	519	492	498	501	503	507
Πολωνία (PL)			195	208	221	230	240	261	275	289	294	314	323	351
Πορτογαλία (PT)	94	187	260	279	299	319	340	350	363	373	379	389	397	405
Ρουμανία (RO)			97	103	109	115	120	124	132	137	142	149	156	167
Σλοβενία (SI)			351	366	392	411	427	437	444	458	446	456	479	488
Σλοβακία (SK)			189	197	211	222	229	237	240	247	252	222	242	247
Φιλανδία (FI)	257	389	372	379	378	392	403	412	416	422	436	448	462	475
Σουηδία (SE)	347	421	411	413	418	428	439	450	451	452	454	456	459	461
Ηνωμένο Βασίλειο (UK)	277	360	378	392	402	408	419	425	435	445	451	462	469	471
Ευρώπη 27 μελών			374	383	387	400	411	422	431	438	443	446	457	466
Ευρώπη 25 μελών			392	401	404	418	428	440	449	455	459	463	473	482
Ευρώπη 15 μελών	291	394	427	435	436	451	461	472	480	485	489	490	500	506

Πίνακας 3.1: Ιδιοκτησία Ι.Χ. αυτοκινήτων στις χώρες της Ευρώπης την περίοδο 1980- 2006 ανα 1000 κατοίκους

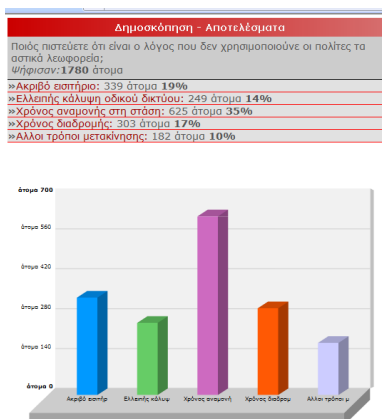
3.2 Η Αντιμετώπιση Του Αυτοκινήτου Από Τους Πολίτες

Από τα στοιχεία του παρουσιάστηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο, διαπιστώνεται ότι η πλειοψηφία των Ευρωπαίων αλλά και των Ελλήνων επιλέγει για τις μετακινήσεις τους το αυτοκίνητο. Σύμφωνα με δελτίο τύπου (IP/07/1179) της Ευρωπαϊκής Ένωσης η πλειοψηφία των πολιτών (51%) αναφέρουν το αυτοκίνητο ως κύριο μέσον μετακίνησης, ακολουθούμενο από τα δημόσια μέσα μεταφοράς (21%), το βάδισμα (15%) και τη μοτοσικλέτα (2%). Οι βελτιώσεις στα δημόσια μέσα μεταφοράς, 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 αυτοκίνητά 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 αυτοκίνητό τους λιγότερο (www.europa.eu). Ειδικότερα στην Ελλάδα η χρήση του αυτοκινήτου είναι εντονότερη, αλλά και η χρήση μοτοσικλετών είναι αρκετά διαδεδομένη, σε σχέση με τον πανευρωπαϊκό μέσο όρο.

Η χρήση του αυτοκινήτου στην πόλη του Ρεθύμνου είναι αρκετά διαδεδομένη για το μέγεθος της πόλης και αυτό έχει σαν αποτέλεσμα να δημιουργούνται κυκλοφοριακά προβλήματα στις περιοχές ενδιαφέροντος.

Η αύξηση του βιοτικού επιπέδου στην Ελλάδα κατά τις τελευταίες δεκαετίες οδήγησε δυστυχώς στην αντίληψη ότι η ιδιοκτησία αυτοκινήτου αποτελεί ένδειξη της κοινωνικής τάξης και η χρήση του έγινε απαραίτητη. Η συμπεριφορά κατά την οδήγηση και την στάθμευση των Ι.Χ. γίνεται ολοένα και πιο αλαζονική, το αυτοκίνητο εξαπλώθηκε πλήρως στον αστικό ιστό και τα δικαιώματα των πεζών παραγκωνίστηκαν. Τα παραπάνω είχαν σαν αποτέλεσμα φαινόμενα όπως η κατάληψη του πεζοδρομίου, όπου αυτό υπάρχει, η στάθμευση μπροστά σε διαβάσεις κ.α. Ένα ακόμα πρόβλημα που παρουσιάζεται είναι η στάση σε δρόμους διπλής κατεύθυνσης με μια λωρίδα ανά κατεύθυνση, στο κέντρο της πόλης το οδόστρωμα είναι απαραίτητο για την ομαλή ροή του μεγάλου όγκου των οχημάτων που δέχεται το κέντρο.

Στην πόλη του Ρεθύμνου τα μέσα μαζικής μεταφοράς δεν είναι διαδεδομένα, και αυτό οφείλεται κύριος στην πυκνότητα των δρομολογίων, όπως δείχνει και η δημοσκοπήση που παρουσιάζει η ιστοσελίδα (www.rethimno.gr), και ακολουθεί το αντίτιμο του εισιτηρίου.



Σχήμα 3.3: Αποτελέσματα δημοσκόπησης με θέμα τα ΜΜΜ στην πόλη του Ρεθύμνου

Το Ι.Χ. έχει μετατραπεί σε μέσο παρεμπόδισης στην μετακίνηση των πεζών και ιδιαίτερα αυτών με κινητικά προβλήματα, όπως οι ηλικιωμένοι και οι άνθρωποι με ειδικές ανάγκες, αφού η παράνομη στάθμευση καταλαμβάνει διαβάσεις και πεζοδρόμια αφήνοντας ελάχιστο χώρο για την διέλευση πεζών και πολύ περισσότερο για την ομαλή μετακίνηση των αδύναμων κοινωνικών ομάδων. Συμπεριφορές τέτοιου είδους καθιστά την καθημερινότητα κάποιων συμπολιτών μας δύσκολη, καθώς σταθμευμένα οχήματα συναντώνται πάνω στα πεζοδρόμια και σε διαδρομές τυφλών, κατάληψη των ειδικά σχεδιασμένων θέσεων στάθμευσης, καθώς και στάθμευση στις ράμπες, εμποδίζοντας την ελεύθερη κίνηση όλων όσων χρησιμοποιούν καρότσι.

Ας μην ξεχνάμε άλλωστε ότι η πρώτη ελευθερία που δόθηκε στους κατοίκους της ελληνικής πόλης ήταν να κτίζουν, 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 ατιμώρητα είναι η άλλη όψη του ίδιου νομίσματος.

3.3 Πολιτική Της Στάθμευσης Που Ακολουθείται Στην Ελλάδα

Μέχρι σήμερα η πολιτική που εφαρμοζόταν για τον τομέα της στάθμευσης, στρεφόταν, στην κάλυψη της ζήτησης που υπάρχει με έμφαση της κεντρικές περιοχές. Αλλά με αυτήν την πρακτική ενθαρρύνεται η χρήση του Ι.Χ., και το πρόβλημα φόρτισης του κέντρου αμβλύνεται. Η σύγχρονη αντίληψη για την βιώσιμη ανάπτυξη στον τομέα των μεταφορών, εμμένει στην επιλογή προώθησης των δημόσιων συγκοινωνιών για την εξυπηρέτηση των πολεοδομικών κέντρων, σε συνδυασμό με ήπια μέτρα όπως η ελεγχόμενη, με παρκόμετρα, στάθμευση. Στις περιοχές κατοικίας είναι αναγκαίο να υπάρξει μία συστηματική δέσμη μέτρων που να ενισχύει την κατασκευή χώρων στάθμευσης, με στόχο την σταδιακή αντικατάσταση της στάθμευσης επί της οδού ώστε να αποδεδεσμευτεί ο δημόσιος χώρος.

Στις κεντρικές περιοχές, λόγω των εμπορικών χρήσεων γης, παρουσιάζεται επίσης πρόβλημα με τα οχήματα τροφοδοσίας, που καταλαμβάνουν το δημόσιο χώρο καθ' όλη την διάρκεια της ημέρας, ακόμα και τις ώρες αιχμής. Αν και υπάρχει συγκεκριμένο ωράριο τροφοδοσίας μόνο κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, δεν τηρείται, εκτός από τις περιοχές που ισχύει ο δακτύλιος τις παλιάς πόλης.

Η σύγχρονη αντίληψη για τις πολιτικές της στάθμευσης δεν στρέφεται πλέον στην κάλυψη της συνολικής ζήτησης αλλά στην διαχείριση της ήδη υπάρχουσας προσφοράς θέσεων στάθμευσης, ιεραρχώντας τις υπό εξυπηρέτηση χρήσεις σε συνδυασμό με την ουσιαστική προώθηση για χρήση ΜΜΜ. Επιπλέον, η κατάλληλη και ολοκληρωμένη διαχείριση της στάθμευσης αποτελεί βασικό εργαλείο αντιμετώπισης των κυκλοφοριακών προβλημάτων και βελτίωσης της ποιότητας ζωής γενικότερα, πρακτική που έχει εφαρμοστεί σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις με επιτυχία, με την συστηματική ελεγχόμενη στάθμευση και την κατάλληλη τιμολογιακή πολιτική.

Η ολοκληρωμένη αντιμετώπιση των παραμέτρων του συστήματος στάθμευσης απαιτεί την εφαρμογή με χωρικά διαφοροποιημένους αλλά και ενιαίους κανόνες στο σύνολο της περιοχής για να μην δημιουργηθούν επιβαρύνσεις στις όμορες περιοχές. Οι τοπικές λύσεις δεν είναι αποτελεσματικές, και για τον λόγο αυτό είναι απαραίτητη η συνολική μελέτη του προβλήματος και διερεύνηση βιώσιμων εναλλακτικών λύσεων.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την επιτυχία κάθε πολιτικής αποτελεί η ανάληψη δράσης από τις δημοτικές αρχές για την αποτελεσματική εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης, ειδικά της παρόδιας στάθμευσης. Ένα αποτελεσματικό σύστημα στάθμευσης έχει λάβει υπόψη τις ιδιαιτερότητες των χρήσεων γης σε κάθε περιοχή και διασφαλίζει την εξυπηρέτηση των κατοίκων, την αύξηση της εναλλαγής στάθμευσης για την διευκόλυνση των επισκεπτών, και την αποθάρρυνση της στάθμευσης των μετακινούμενων για εργασία. Στις κεντρικές περιοχές των δήμων θα πρέπει να εφαρμοστεί πρόγραμμα για την δημιουργία σταθμών αυτοκίνητων που να διευκολύνει και να διασφαλίζει τις απαιτούμενες θέσεις για τους κατοίκους. Η δημιουργία των σταθμών στάθμευσης, θα αποτελούν πόλο έλξης των Ι.Χ. στις κεντρικές περιοχές που θα επιφέρει περαιτέρω επιδείνωση της κυκλοφορίας και την επιπλέον υποβίβαση της ποιότητας ζωής. Η υποχρεωτική κατασκευή ιδιωτικών θέσεων σε κατοικίες μετά το 1980 είναι γνωστό ότι δεν κάλυψε την υφιστάμενη ζήτηση των κατοίκων, το πλεόνασμα της οποίας στρέφεται στην παρόδια στάθμευση. Οι προδιαγραφές ελάχιστων απαιτούμενων ιδιωτικών θέσεων στάθμευσης για επαγγελματικές χρήσεις θα πρέπει να διαφοροποιούνται ανά κατηγορία ζήτησης (πελάτες, εργαζόμενοι) και ανά περιοχή (κεντρικές, ειδικού ενδιαφέροντος), αναλόγως την ποιότητα εξυπηρέτησης με τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

4. ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

4.1 Γενικά

Οι σταθμοί των αυτοκινήτων διακρίνονται με βάση τη νομοθεσία σε δύο κατηγορίες: στους στεγασμένους και στους υπαίθριους. Από πλευράς χρήσης, διακρίνονται σε σταθμούς ιδιωτικής χρήσης και σε σταθμούς δημόσιας χρήσης. Τέλος σε σχέση με την εξυπηρέτηση σε χώρους στάθμευσης με αυτοεξυπηρέτηση και σε χώρους στάθμευσης με υπαλλήλους.

Κατά την ελληνική νομοθεσία, ως στεγασμένοι χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων θεωρούνται οι χώροι που περιλαμβάνουν στεγασμένο χώρο με ωφέλιμη επιφάνεια πάνω από 100 m², είναι κλειστός ή μερικά ανοιχτός και χρησιμοποιείται για στάθμευση και ολική ή μερική διημέρευση ή διανυκτέρευση. Στον ωφέλιμο χώρο δεν περιλαμβάνονται οι χώροι που καταλαμβάνονται πλυντήρια, γραφεία, η επιφάνεια κάτω από κεκλιμένα επίπεδα, τις ράμπες με ελεύθερο ύψος κάτω από 1.40 m. Ανάλογα με την ωφέλιμη επιφάνεια, οι σταθμοί των αυτοκινήτων χαρακτηρίζονται ως μικροί αν η ωφέλιμη επιφάνεια τους είναι μέχρι 300 m², μέσου μεγέθους αν η ωφέλιμη επιφάνεια τους είναι από 300 m² μέχρι 750 m² και μεγάλου μεγέθους αν η ωφέλιμη επιφάνεια τους είναι πάνω από 750 m². Οι στεγασμένοι σταθμοί αυτοκινήτων μπορεί να είναι ισόγειοι, υπόγειοι ή και υπέργειοι σε διάταξη ορόφων (ΠΔ 455/76, ΦΕΚ 169 Α'/76) (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ).

Η έννοια την υποχρεωτικής δημιουργίας χώρων στάθμευσης στα νέα κτίρια ή στα παρακείμενα σε αυτά εισάγεται για πρώτη φορά το 1979 (Νόμος 960, ΦΕΚ 194Α'/79) (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ). Το κράτος δεν διέθετε ποτέ την απαραίτητη οικονομική ισχύ για να ασκήσει μια αποφασιστική πολιτική, κατασκευάζοντας τουλάχιστον έργα υποδομής που 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 διατίθενται για την κατασκευή από το κράτος μεγάλων σταθμών, κάτι που όμως ποτέ δεν πραγματοποιήθηκε.

Με το προεδρικό διάταγμα 350/96 (ΦΕΚ 230 Α'/96) (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ) καθορίζεται η απαιτούμενη έκταση για χώρους στάθμευσης, σε πόλεις της Ελλάδας, συμπεριλαμβανομένης και της πόλης του Ρεθύμνου. Το ΠΔ αυτό αναφέρεται στις εντός αλλά και εκτός εγκεκριμένου σχεδίου περιοχές.

Ο υπολογισμός του αριθμού θέσεων στάθμευσης γίνεται με τη διαίρεση του συνόλου των επιφανειών κάθε χρήσης με τα τετραγωνικά μέτρα που απαιτούνται για 1 θέση (Πίνακας 4.1). Στην περίπτωση που υπάρχουν στο κτίριο διαφορετικές χρήσεις, οι κοινόχρηστοι χώροι προσμετρούνται στην επικρατούσα χρήση. Σε περίπτωση που προκύπτει αριθμός θέσεων μεγαλύτερος των 15 επιβάλλεται η εξασφάλιση ποσοστού τουλάχιστον το 50% στο ίδιο ακίνητο ή σε άλλο σε απόσταση έως 300 m, που σε περίπτωση αλλαγής χρήσης σε νομίμως προϋφιστάμενα του Ν.960/79 κτίρια δεν εφαρμόζεται. Για τις υπεραγορές τροφίμων, τα πολυκαταστήματα και τα εμπορικά κέντρα το ποσοστό θέσεων πρέπει να εξασφαλίζεται, στο σύνολο του, στο ίδιο ή σε όμορο ακίνητο.

Χρήσεις	Αναλογία τ.μ. ανά 1 θέση (επιβατικά)
Κατοικία	100- 250 m ²
Γραφεία, Τράπεζες, ασφαλιστικές εταιρείες , ραδιοφωνικοί σταθμοί, καταστήματα	50- 80 m ²
Υπεραγορές τροφίμων, Πολυκαταστήματα	20- 40 m ²
Εστιατόρια, ζαχαροπλαστεία, αναψυκτήρια χρήσεις αναψυχής	40- 80 m ²
Κέντρα Διασκέδασης	20- 60 m ²
Χώροι συνάθροισης κοινού (θέατρα, κινηματογράφοι), κτίρια πολιτιστικών λειτουργιών, εμπορικές εκθέσεις	50- 100 m ²
Νοσοκομεία, κλινικές, θεραπευτήρια	6- 13 κλίνες
Γηροκομεία, άσυλα	15- 25 κλίνες
Παιδικοί σταθμοί, εκπαιδευτήρια στοιχειώδους και μέσης εκπαίδευσης	1- 3 αίθουσες
Ανώτερα και Ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα	100- 150 m ²
Γυμναστήρια, γήπεδα αθλοπαιδιών, αθλητικές εγκαταστάσεις	200- 250 m ²
	+1 ανά 15-25 θέσεις
Συνεργεία αυτοκινήτων	50- 80 m ²
Βιομηχανίες, βιοτεχνίες, επαγγελματικά εργαστήρια	100- 150 m ²
Αποθήκες χονδρεμπόριο	200- 300 m ²
Ξενοδοχεία, τουριστικές εγκαταστάσεις	10-15 κλίνες

Πίνακας 4.1 : Υπολογισμός απαιτούμενων θέσεων στάθμευσης ανάλογα με την χρήση

Για ορισμένες χρήσεις είναι απαραίτητος ο καθορισμός θέσεων μεγάλων αυτοκινήτων, λόγω των ειδικών απαιτήσεων των κτιρίων και εφόσον η συνολική επιφάνεια του κτιρίου είναι ίση ή μεγαλύτερη από 2.000 m². Για τον υπολογισμό των απαιτούμενων θέσεων μεγάλων αυτοκινήτων, διαιρείται το σύνολο των επιφανειών κάθε χρήσης με τον αριθμό πίνακα 4.2 , για το δεκαδικό μέρος του πηλίκου προστίθεται μία θέση. Οι συνολικές θέσεις προκύπτουν από το άθροισμα των θέσεων ανά χρήση. Αν οι χρήσεις είναι περισσότερες από μια των οποίων η επιφάνεια χωριστά είναι μικρότερη από 2.000 m², αλλά η συνολική επιφάνεια ανάπτυξης είναι ίση ή μεγαλύτερη των 2.000 m², υπολογίζεται 1 θέση ανά 2.500 m² έως 3.500 m² επιφάνειας κτιρίου. Οι θέσεις στάθμευσης μεγάλων αυτοκινήτων επιβάλλεται να εξασφαλίζονται στο ίδιο ακίνητο.

Χρήσεις	Αναλογία τ.μ. ανά 1 θέση (μεγάλα αυτοκίνητα)
Υπεραγορές τροφίμων, πολυκαταστήματα, εμπορικά κέντρα, Μουσεία, ξενοδοχεία, τουριστικές εγκαταστάσεις Κατοικία	2.500-3.500 m ²
Καταστήματα χονδρικής πώλησης, βιομηχανίες, βιοτεχνίες	4.000- 5.000 m ²
Νοσοκομεία, κλινικές, κτίρια περιθαλψής, κτίρια εκπαίδευσης	10.000- 12.000 m ²
Τράπεζες	10.000- 12.000 m ²

Πίνακας 4.2 : Υπολογισμός απαιτούμενων θέσεων στάθμευσης ανάλογα με την χρήση του κτιρίου για μεγάλα αυτοκίνητα

Από την υποχρέωση εξασφάλισης χώρων στάθμευσης, μπορούν να απαλλαχτούν οι πραγματοποιούμενες προσθήκες καθ' ύψος ή κατ' επέκταση, κτιρίων νόμιμα προϋφιστάμενων του Ν.960/79, εφόσον προορίζονται για χρήση κατοικίας και έχουν επιφάνεια έως 150 m².

Κίνητρα κατασκευής χώρων στάθμευσης στις νέες κατοικίες δόθηκαν για πρώτη φορά με τον Γ.Ο.Κ. (Ν 1577/85, ΦΕΚ 210 Α'85) (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ) όπου εισήχθη ο όρος

(PILOTIS), όπως χαρακτηρίζεται ο ελεύθερος ημιυπαίθριος χώρος που δημιουργείται όταν το κτίριο κατασκευάζεται σε υποστυλώματα. Στην περίπτωση κατασκευής ΠΙΛΟΤΙΣ, για να μην προσμετράτε στον Σ.Δ.:

- Επιφάνεια τουλάχιστον ίση με το 50% της επιφάνειας που καταβάλλει το κτίριο
- Στάθμη δαπέδου 0,50 μ. πάνω ή κάτω (\pm 0,50 μ.) από την οριστική στάθμη του περιβάλλοντος εδάφους σε κάθε σημείο του και
- Ελεύθερο ύψος τουλάχιστον το προβλεπόμενο για χώρο κύριας χρήσης και έως 3,00 μ. ή και μεγαλύτερο εάν το μεγαλύτερο των 3 μέτρων κατασκευαστεί ύστερα από έγκριση της Ε.Π.Α.Ε.

Στην περίπτωση αυτή δεν προσμετρούνται επίσης χώροι κλιμακοστασίων, ανελκυστήρων και εισόδων που βρίσκονται στο χώρο αυτόν, επιφάνειας έως το 5% της επιφάνειας που καλύπτει το κτίριο.

Το μέτρο αυτό είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση του ύψους των κτιρίων και αυτό είχε επίπτωση στη μορφή της πόλης. Επίσης, εάν στο ακίνητο υπάρχει υπόλοιπο συντελεστή δόμησης ο νόμος μετέτρεψε τις πιλοτές σε κλειστούς χώρους, αυξάνοντας τον συντελεστή δόμησης και επιβαρύνοντας ακόμα περισσότερο την περιοχή στο θέμα της στάθμευσης.

Για να περιοριστεί το φαινόμενο αυτό με το Π.Δ./ 3-8-87 έγινε τροποποίηση του Γ.Ο.Κ., άρα όλοι οι κλειστοί υπέργειοι χώροι στάθμευσης προσμετρούνται στην δόμηση.

4.2 Νομοθεσία για τη Δημιουργία Χώρων Στάθμευσης

Οι προϋποθέσεις και οι όροι δημιουργίας σταθμών αυτοκινήτων καθορίζονται από τις διατάξεις του Π.Δ. 455/76 (ΦΕΚ 169Α'/76) (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ) όπως τροποποιήθηκε και ισχύει. Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται περιληπτικά οι όροι και οι προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας των σταθμών αυτοκινήτων μέσα από το περιεχόμενο της ισχύουσας νομοθεσίας «περί όρων και προϋποθέσεων ιδρύσεως και λειτουργίας σταθμών αυτοκινήτων και εγκαταστάσεως εντός αυτών πλυντηρίων-λιπαντηρίων αυτοκινήτων, αντλιών παροχής καυσίμων ως και προϋποθέσεων χορηγήσεως των προς τούτο απαιτούμενων αδειών».

Όπως αναφέρεται και παραπάνω οι σταθμοί στάθμευσης χωρίζονται σε:

α) Στεγασμένους

β) Υπαίθριους

Από άποψη χρήσης:

α) Ιδιωτικής χρήσης

β) Δημοσίας χρήσης (με καταβολή φυλάκτρων)

Από άποψη εξυπηρέτησης:

α) Με αυτοεξυπηρέτηση

β) Με υπαλλήλους

Επίσης ο νόμος περιγράφει τον τρόπο υπολογισμού της χωρητικότητας του σταθμού σε αριθμό αυτοκινήτων με όρους, ότι απαιτούνται τουλάχιστον 20 m² ανά αυτοκίνητο. Επίσης καθορίζονται οι διαστάσεις των θέσεων και των διαδρομών του σταθμού με βάση την εξυπηρέτηση. Σε άλλη παράγραφο περιγράφεται το σύστημα

σήμανσης για οχήματα και πεζούς σε σταθμούς με αυτοεξυπηρέτηση άνω των 80 θέσεων.

Στην νομοθεσία περιγράφονται τα απαιτούμενα ελάχιστα ύψη ορόφων, οι όροι για τη διαμόρφωση των εισόδων και εξόδων των σταθμών, το είδος και ο τρόπος κατασκευής της τοιχοποιίας, οι λεπτομέρειες κατασκευής της στέγης και δαπέδου, όπως και όλες οι άλλες απαραίτητες για την κατασκευή λεπτομέρειες.

Στο κεφάλαιο β' καθορίζονται οι οροί και οι προϋποθέσεις εγκατάστασης πλυντηρίου και λιπαντηρίου εντός των σταθμών αυτοκινήτων, στο κεφάλαιο γ' περιγράφονται οι όροι για την εγκατάσταση εντός του σταθμού τμήματος επιθεώρησης αυτοκινήτων.

Η κοινή Υπουργική απόφαση, αρ. 84184/6127/93 (ΦΕΚ 736Β'/93) (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II), αφορά τους όρους και τις προϋποθέσεις για την ίδρυση και λειτουργία σταθμών αυτοκινήτων με χρησιμοποίηση μηχανικών μέσων αποθήκευσης οχημάτων (μηχανικοί χώροι στάθμευσης). Ο ορός "μηχανικών", αναφέρεται είτε στα μέσα αποθήκευσης είτε σε ολόκληρο τον χώρο στάθμευσης, όμως αναφέρεται π.χ. σε σταθμούς που λειτουργούν με κλασικούς ανελκυστήρες οι οποίοι δεν συμπεριλαμβάνονται στους μηχανικούς χώρους στάθμευσης. Στα άρθρα του νόμου ορίζονται τα ύψη των ορόφων οι διαστάσεις των θέσεων και ο τρόπος συντήρησης των εγκαταστάσεων του συστήματος των μηχανικών χώρων στάθμευσης από την άποψη της ασφάλειας και άρτιας λειτουργίας των εγκαταστάσεων. Επειδή οι σταθμοί λειτουργούν μηχανικά, στο άρθρο 7 του νόμου αναφέρεται ότι μπορεί να προσδιοριστεί ο χρόνος αναμονής στις εισόδους και εξόδους των σταθμών.

4.3 Στάθμευση & Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας

Σύμφωνα με τον Κ.Ο.Κ. η στάση και η στάθμευση των οχημάτων επιτρέπεται εφόσον 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 κώδικα οδικής κυκλοφορίας παραθέτεται στο παράρτημα.

Γενικά, η στάσης 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, ηλεκτροκίνητων λεωφορείων και τροχιοδρομικών οχημάτων.
- Σε εισόδους και εξόδους κόμβων και σε απόσταση μικρότερη από 10 μέτρα από την νοητή προέκταση της πλησιέστερης οριογραμμής του καθέτου 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 απαγορευτική γραμμής υπέρβασης είναι μικρότερο από τρία (3) μέτρα.
- Σε απόσταση μικρότερη από (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 γραμμής ή των νοητών προεκτάσεων αυτών.
- Μπροστά από τη είσοδο και έξοδο οχημάτων παρόδιου ιδιοκτησίας όταν απέναντι απ' αυτήν, η οδός είναι στενή και παρεμποδίζεται η είσοδος και έξοδος οχημάτων εξ' αυτών.
- 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 ορίζεται με ειδική σήμανση. Κατ' εξαίρεση, τα δίκυκλα ποδήλατα, μοτοποδήλατα και μοτοσικλέτες χωρίς κάνιστρο, μπορούν να σταθμεύουν το ένα παράπλευρα με 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 ιδιωτικών ή δημόσιων χώρων στάθμευσης οι οποίοι έχουν την κατάλληλη σήμανση.
- Σε ειδικούς χώρους στάθμευσης οχημάτων ατόμων με κινητικά προβλήματα.
- Στις εισόδους και εξόδους των πεζοδρομίων καθώς και πάνω σ' αυτούς.

Βάση του Κ.Ο.Κ. αν δεν υπάρχει πεζοδρόμιο οι οδηγοί υποχρεούνται να αφήσουν 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 Ι.Χ. 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. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΕΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Κατά τον προγραμματισμό, το σχεδιασμό, τη μελέτη και την 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. Παρακάτω παραθέτονται τα οι διάφοροι χώροι στάθμευσης ανάλογα με την χρήση, την θέση, το είδος και τέλος τον τρόπο και την αυστηρότητα.

5.1 Ταξινόμηση Χώρων Στάθμευσης

Η ταξινόμηση των χώρων στάθμευσης είναι αναγκαία γιατί η κάθε κατηγορία παρουσιάζει διαφορετικά χαρακτηριστικά και επομένως αντιμετωπίζεται με ιδιαίτερο τρόπο. Ανάλογα με το κριτήριο που χρησιμοποιείται για κάθε περίπτωση, οι χώροι στάθμευσης μπορούν να κατηγοριοποιηθούν 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, λεωφορεία, μοτοσικλέτες, ποδήλατα κτλ.
- ✦ Ως προς τη χρήση τους: σε ιδιωτικής χρήσης που διατίθενται μόνο για μια ειδική κατηγορία αυτοκινήτων πχ. 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 μπορούν να υποδιαιρεθούν σε ελεγχόμενους με παρκόμετρα (meters 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 σε στεγασμένους (garages) και υπαίθριους (lots).

Οι σταθμοί αυτοκινήτων, που είναι κλειστοί ή μερικώς ανοικτοί, μπορεί να υποδιαιρεθούν σε υπέργειους ή υπογείους και σε μονόροφους ή πολυρόφους. Οι τελευταίοι διακρίνονται ανάλογα με τον τρόπο σύνδεσης των ορόφων σε σταθμούς 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)

5.2 Παράγοντες Που Επηρεάζουν Στα Χαρακτηριστικά Στάθμευσης

Οι ανάγκες για στάθμευση είναι συνάρτηση διαφόρων παραγόντων που αφορούν στις συνθήκες και τα δεδομένα της περιοχής μελέτης. Η γνώση των παραγόντων αυτών και του τρόπου που επηρεάζουν τα χαρακτηριστικά στάθμευσης είναι απαραίτητη για τον υπολογισμό των αναγκών στάθμευσης μιας περιοχής ή μιας μεμονωμένης λειτουργίας. Ακολουθεί μια σύντομη ανάλυση των κυριότερων από τους παράγοντες αυτούς και το πώς αυτοί επηρεάζουν τα χαρακτηριστικά της στάθμευσης.

Το *εισόδημα* και η άμεσα εξαρτώμενη από αυτό ιδιοκτησία αυτοκινήτου αποτελούν τα πληθυσμιακά χαρακτηριστικά που επιδρούν περισσότερο στην ζήτηση στάθμευσης. Στην Ελλάδα, όπου η δαπάνη για την απόκτηση και χρήση ενός ιδιωτικού αυτοκινήτου είναι μεγαλύτερη, αν λάβουμε υπ' όψιν το κατά κεφαλή εισόδημα, σε αντίθεση με τις χώρες της της Ε.Ε που η δαπάνη κ η κατοχή είναι αρκετά χαμηλότερη. Ο αριθμός των οικογενειών που δεν είχαν αυτοκίνητο ήταν σημαντικός μέχρι το 1996. Έκτοτε η απόκτηση αυτοκινήτου αρχίζει να αυξάνει με ταχύ ρυθμό. Αυτή η αύξηση του δείκτη ιδιοκτησίας είναι αποτέλεσμα τόσο της μείωσης της δαπάνης απόκτησης όσο και στην σχετική αύξηση των εισοδημάτων.

Το *μέγεθος της οικογένειας* και η *κατανομή κατά ηλικία* επιδρούν στα χαρακτηριστικά στάθμευσης, ιδιαίτερα σε χώρες όπου οι νέοι μπορεί να αποκτήσουν αδεία οδήγησης αυτοκινήτου από 16 ετών και συνήθως κάνουν αμέσως χρήση του δικαιώματος αυτού απόκτησης Ι.Χ. αυτοκίνητο ή χρησιμοποιούν το αυτοκίνητο της οικογένειας, αυξάνοντας σημαντικά την ζήτηση στάθμευσης στα εκπαιδευτικά ιδρύματα και στις περιοχές κατοικίας.

Ο γενικός όρος "*τρόπος ζωής*" επιδρά στα χαρακτηριστικά της στάθμευσης, η πιο σημαντική παράμετρος είναι το *ωράριο εργασίας*, με το οποίο καθορίζεται τη χρονική κατανομή και το μέγεθος της ζήτησης. Ο *τρόπος και οι ώρες διασκέδασης* επηρεάζουν επίσης ουσιαστικά τα χαρακτηριστικά στάθμευσης, η αλλαγή που επέφερε στον τρόπο διασκέδασης η τηλεόραση προκάλεσε μείωση των μετακινήσεων για αναψυχή, και την αντίστοιχη ζήτηση στάθμευσης και γι αυτόν τον λόγο υπάρχει μεγαλύτερη ζήτηση στις περιοχές κατοικίας.

Η *αύξηση της χρήσης αυτοκινήτου* από μεγαλύτερη μερίδα του πληθυσμού πχ. γυναίκες οδηγοί και άτομα μικρότερης ηλικίας, η διάθεση του οδηγού για βιάδιση σε συνδυασμό με τις κλιματολογικές συνθήκες, επηρεάζουν την χρήση των χώρων στάθμευσης.

Η *πυκνότητα δόμησης* επιδρά σημαντικά στην ζήτηση στάθμευσης. Οι περιοχές με χαμηλή πυκνότητα δόμησης δεν είναι δυνατό να εξυπηρετηθούν επαρκώς από την δημόσια συγκοινωνία και από πεζή μετακίνηση επομένως βασίζονται περισσότερο στην εξυπηρέτηση από τα οχήματα ιδιωτικής χρήσης, ιδιαίτερα στις περιοχές με υψηλό εισόδημα, με επακόλουθο την αύξηση της ζήτησης στάθμευσης.

Η *χρήσης γης* που εδρεύουν σε μία περιοχή, και ειδικότερα ο *σκοπός* που χρησιμοποιείται ένα κτήριο ή ένα οικόπεδο καθορίζει τα χαρακτηριστικά της στάθμευσης που το εξυπηρετεί. Οπότε, ένα κτήριο που στεγάζει γραφεία έχει μεγαλύτερες απαιτήσεις σε θέσεις στάθμευσης από ότι έχουν τα κτήρια που χρησιμοποιείται σαν αποθήκη. Η χρονική κατανομή της ζήτησης παρουσιάζει

σημαντικές διαφοροποιήσεις ανάλογα με τις χρήσεις γης. Αεροδρόμια και Νοσοκομεία, παρουσιάζουν ζήτηση σε όλη την διάρκεια του εικοσιτετράωρου και όλες τις ημέρες του έτους, περιοχές γραφείων και εμπορικών χρήσεων έχουν ζήτηση μόνο ορισμένες ώρες και μέρες, ενώ χώροι αναψυχής (πχ. Στάδια -γήπεδα) μόνο ορισμένες ημέρες και ώρες του έτους. Η απόσταση βαδίσματος είναι πολύ μεγαλύτερη στις περιοχές υπερτοπικής λειτουργίας όπως το κέντρο της Αθήνας από ότι στις περιοχές κατοικίας.

Σημαντικό είναι ακόμα ποιοί είναι οι εναλλακτικοί τρόποι μετακίνησης που προσφέρονται, ώστε η χρήση του Ι.Χ. να μην είναι αναγκαία. Ορισμένοι από αυτούς τους τρόπους περιλαμβάνουν τις δημόσιες μαζικές συγκοινωνίες, τα ταξί, τις πεζές μετακινήσεις, τα ειδικά λεωφορεία, ακόμα και την ομαδική χρησιμοποίηση επιβατικών αυτοκινήτων (car sharing). Είναι απαραίτητο να γνωρίζουμε το βαθμό εξυπηρέτησης που προσφέρουν άνεση, πυκνότητα δρομολογίων, χρόνοι διαδρομής κτλ.

Η θέση του χώρου στάθμευσης, σε σχέση με τον προορισμό είναι αναγκαίο να εξυπηρετεί, δηλαδή η απόσταση βαδίσματος που προκύπτει θα πρέπει να είναι μέσα σε αποδεκτά όρια. Εάν η απόσταση δεν είναι αποδέκτη μπορεί είτε να μεταφερθεί σε πιο προσιτό χώρο ή να μειωθεί με χρησιμοποίηση εναλλακτικών μέσων μετακίνησης.

Το τέλος στάθμευσης είναι άμεσα συσχετισμένο με τον βαθμό χρήσης ενός χώρου στάθμευσης. Αν το τέλος στάθμευσης είναι υψηλό τότε η ζήτηση θα είναι μειωμένη ανάλογα βέβαια με την θέση που βρίσκεται ο χώρος στάθμευσης. Επειδή το κόστος γης είναι μεγάλο στις κεντρικές περιοχές των πόλεων τα τέλη στάθμευσης, για να είναι συμφέρουσα η λειτουργία τους, τα τέλη στάθμευσης είναι ανάλογα υψηλά. Εφόσον όμως η προσφορά ελευθέρων χώρων είναι μειωμένη η ζήτηση δεν μειώνεται εξαιτίας της τιμής.

Η χρησιμοποίηση ενός χώρου στάθμευσης μπορεί να περιοριστεί αν οι οδοί προσπέλασης δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν στις ώρες αιχμής τα αυτοκίνητα που κινούνται από και προς τον χώρο, μέσα σε ένα λογικό χρόνο προσπέλασης. Είναι ένα πρόβλημα που κυρίως αφορά στους μεγάλους χώρους στάθμευσης κατά τον χρόνο αποχώρησης των οχημάτων, οπότε δημιουργείται ένας σημαντικός κυκλοφοριακός φόρτος που δεν μπορεί να εξυπηρετηθεί από τις οδούς που εκβάλλει.

Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί στις εσωτερικές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και τα ανεπαρκή πλάτη στον χώρο στάθμευσης, ώστε να μην προκύψουν εσωτερικές αδυναμίες λειτουργίας του χώρου, οι οποίες δημιουργούν καθυστερήσεις και ουρές αναμονής στις εισόδους και εξόδους, με αποτέλεσμα τη μείωση της χρήσης του χώρου.

Τα χαρακτηριστικά της στάθμευσης επηρεάζονται από βαθμό από τον οποίο επεμβαίνουν και ρυθμίζουν τη στάθμευση οι αρμόδιες Υπηρεσίες. Μια τέτοια ρύθμιση γίνεται αφενός μεν με την σύνταξη και αφετέρου με την συνεχή ενημέρωση κατάλληλων κανονισμών στάθμευσης και από τον τρόπο που γίνεται ο έλεγχος. (Φρατζεσκάκης, 2002).

6. Εγκαταστάσεις κυκλοφορίας και μεταφορών

6.1 Το δίκτυο οδών

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 κυκλοφορικού 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 πρόσβασης) 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 μια οδού μπορούν να συνυπάρχουν με πολλαπλούς τρόπους.

Σύμφωνα με τις Οδηγίες Μελετών Οδικών 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 μηδενικές απαιτήσεις παραμονής πεζών στο 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 κατ' αρχάς ένα χαρακτηριστικό γνώρισμα των οδών με παρόδια δόμηση. Προκύπτει από τις δραστηριότητες πέραν της πρόσβασης, που δημιουργείται 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 (σύνδεση, πρόσβαση, παραμονή 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 κυρίως στην σύνδεση. Η ομάδα οδών Β 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 εντός ή εκτός σχεδίου (περιαστικές και αστικές) οι οποίες 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.

Πέρα από τη διάκριση των οδών σε ομάδες A έως E, 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 6.1 ενώ στο Σχήμα 6.2 αναγράφονται τα λειτουργικά χαρακτηριστικά και οι παράμετροι μελέτης των οδών.

Λειτουργικές βαθμίδες		Ομάδες οδών				
		εκτός σχεδίου		εντός σχεδίου (η ομάδα Γ μπορεί να είναι και εκτός σχεδίου*)		
		με περιορισμούς στην εξυπηρέτηση παρόδων ιδιοκτησιών**		με δυνατότητα εξυπηρέτησης παρόδων ιδιοκτησιών		
		Καθοριστική σύνδεση		Λειτουργία		
		A	B	Γ	Δ	Ε
Οδική σύνδεση ευρύτερων περιοχών (π.χ. περιφέρειες χώρας)	I	AI	BI	ΓI	ΔI	ΕI
Οδική σύνδεση νομών / επαρχιών	II	AII	BII	ΓII	ΔII	ΕII
Οδική σύνδεση επαρχιών / οικισμών	III	AIII	BIII	ΓIII	ΔIII	ΕIII
Οδική σύνδεση μικρών οικισμών	IV	AIV	BIV	ΓIV	ΔIV	ΕIV
Οδική σύνδεση μικρής σημασίας με οικόπεδα και εκτάσεις	V	AV	-	-	ΔV	ΕV
Οδική σύνδεση από οικόπεδα ή εκτάσεις μέσω δρομίσκων και δασικών οδών	VI	AVI	-	-	-	ΕVI

* νοούνται περιπτώσεις που από την ισχύουσα νομοθεσία επιτρέπεται η δόμηση

** οι οδοί κατηγορίας AI, BI και BII δεν παρέχουν άμεση εξυπηρέτηση στις παρόδιες ιδιοκτησίες

Υπόμνημα :

- συνήθως μη απαντώμενος συνδυασμός

▭ προβληματικός συνδυασμός

▭ ιδιαίτερα προβληματικός συνδυασμός

▭ μη εφικτός συνδυασμός

Πίνακας 6.1: Τα λειτουργικά χαρακτηριστικά και οι παράμετροι μελέτης των οδών (Πηγή: ΥΠΕΧΩΔΕ, 2001).

6.2 Κατηγορίες πεζοδρόμων- Με κριτήριο το βαθμό ανοχής έναντι του αυτοκινήτου

▲ Αμιγείς πεζόδρομοι

Οι πεζόδρομοι αυτής της κατηγορίας μπορούν να διακριθούν σε δυο ομάδες. Στην πρώτη ομάδα οι συνθήκες ή η διαμόρφωση ή και τα δυο μαζί αποκλείουν ολοκληρωτικά κάθε τροχοφόρο. Συγκεκριμένα, οι κλίσεις και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του δρόμου (πλάτος, στροφές) ή η διαμόρφωσή του (σκαλιά, εμπόδια, τύπος και ανοχή δαπέδου κλπ) δεν επιτρέπουν σε καμιά περίπτωση διάβαση απ'

αυτούς τους συνήθεις τύπους οχημάτων. Στην ομάδα αυτή ανήκουν οι στοές καθώς επίσης και όλοι οι εμπορικοί πεζόδρομοι.

Στη δεύτερη ομάδα ανήκουν όλοι οι συνήθεις «αμιγείς» πεζόδρομοι, που όμως, για λόγους κυρίως ασφάλειας επιτρέπουν την έκτακτη διάβαση οχημάτων σε περίπτωση ανάγκης (όπως ασθενοφόρα, πυροσβεστικά, απορριμματοφόρα καθώς και, μετά από ειδική άδεια, μεταφοράς οικοδομικών υλικών ή επίπλων) (Αραβαντινός, 1997).

♣ Πεζόδρομοι με πρόσβαση τροχοφόρων για ορισμένες ώρες

Πρόκειται για περιπτώσεις πεζόδρομων συνήθως με καταστήματα ή άλλες χρήσεις που απαιτούν ανεφοδιασμό. Η τροφοδοσία τους με αυτοκίνητα που τα προσεγγίζουν μέσω του πεζόδρομου επιτρέπεται ορισμένες ώρες του 24ώρου, συνήθως τις ώρες που η εμπορική κίνηση δεν είναι έντονη. Φυσικά και γι' αυτήν την περίπτωση επιτρέπονται όλο το 24ωρο οι εξαιρέσεις των περιπτώσεων έκτακτης ανάγκης.

♣ Πεζόδρομοι με πρόσβαση για ορισμένες κατηγορίες οχημάτων

Συνήθως στα αυτοκίνητα των κατοίκων της περιοχής επιτρέπεται η κίνηση στον πεζόδρομο για να σταθμεύουν είτε σε ιδιωτικό χώρο είτε και σε καθορισμένο κοινόχρηστο (Εικόνες 6, 7). Πέρα απ' αυτά, ισχύουν και εδώ οι εξαιρέσεις των περιπτώσεων έκτακτης ανάγκης. Ακόμη και σε ορισμένους πεζόδρομους, κυρίως στα κέντρα των πόλεων, είναι δυνατό να επιτρέπεται η κίνηση των δημόσιων μέσων μεταφοράς (λεωφορεία ή τραμ), με μειωμένες κατά το δυνατό ταχύτητες και ενδεχομένως και των ταξί.

♣ Πεζόδρομοι με «ήπια» κυκλοφορία τροχοφόρων (Woonerf)

Επιτρέπουν την αρμονική συνύπαρξη πεζών με μια περιορισμένη κίνηση αυτοκινήτου. Η τελευταία είτε εξυπηρετείται με τη διαμόρφωση ενός διαδρόμου κατάλληλου για τροχοφόρα στο εσωτερικό του πεζόδρομου, είτε και όχι, οπότε το δάπεδο του πεζόδρομου είναι ενιαίο.

Και στις δύο περιπτώσεις πάντως ο πεζός σε όλο το πλάτος του πεζόδρομου έχει το προβάδισμα, ενώ η κίνηση των τροχοφόρων γίνεται υποχρεωτικά με πολύ μικρή ταχύτητα.

Στην περίπτωση χάραξης διαδρόμου για τα αυτοκίνητα, αυτός διαμορφώνεται διαφορετικά από ότι οι αποκλειστικές επιφάνειες των πεζών. Ο διάδρομος αυτός δεν πρέπει να είναι ευθύγραμμος, ούτε να θυμίζει κατάστρωμα οδού. Στην αρχή και στο τέλος του, εκεί δηλαδή που συμβάλλει με κάποια οδό τροχοφόρων, χρειάζεται να υπάρχει μικρή βαθμίδα η διόγκωση του καταστρώματος (σαμαράκια), ώστε να είναι αμέσως αντιληπτή η διαφορά λειτουργίας του.

6.3 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

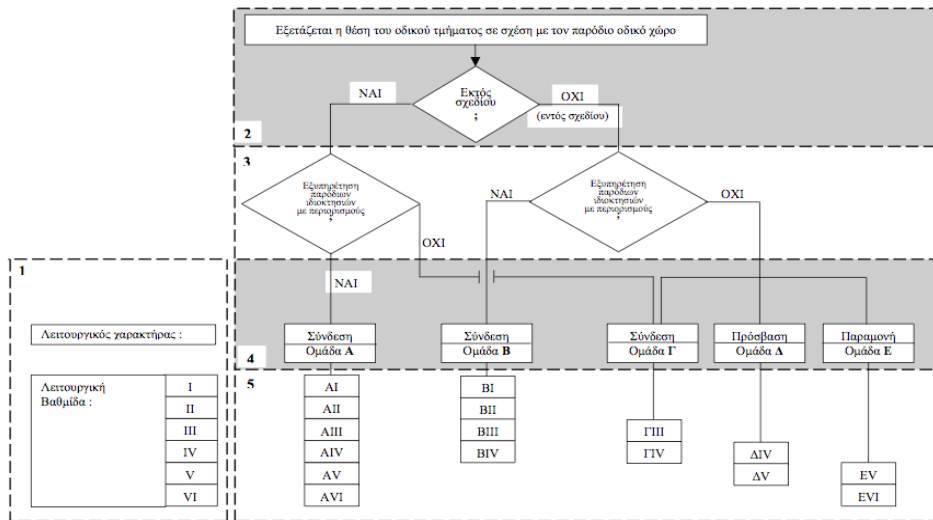
τον ισχύοντα διοικητικό χαρακτήρα/ κατάταξη που δεν είναι αντικείμενο της παρούσας εργασίας. Για να πραγματοποιηθεί ο χαρακτηρισμός των οδών στη περιοχή μελέτης χρησιμοποιήθηκε το διάγραμμα ροής του σχήματος 6.3. Προκειμένου να παρθούν αποφάσεις για την πορεία που θα ακολουθηθεί στο διάγραμμα χρησιμοποιήθηκαν οι γενικότερες γνώσεις και η επιτόπια εξέταση των συνθηκών κίνησης των τροχοφόρων στην περιοχή μελέτης. Δεδομένου λοιπόν ότι η περιοχή είναι εντός σχεδίου πόλεως και όπως διαπιστώσαμε δεν υπάρχουν περιορισμοί στη εξυπηρέτηση παρόδιων ιδιοκτησιών καταλήγουμε βάση του πίνακα 6.2 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 Γ, Δ και Ε.

Λειτουργικά χαρακτηριστικά οδών		Παράμετροι μελέτης και λειτουργίας οδών					
Ομάδα οδών	Κατηγορία οδού	Είδος οχημάτων	Επιτρεπόμενη ταχύτητα $V_{(max)}$ (km/h)	Χαρακτηριστικά επιφανείας κυκλοφορίας	Κόμβοι	Ταχύτητα Μελέτης V_m (km/h)	
1	2	3	4	5	6	7	
A	A I	Αυτοκινητόδρομος	μηχ.	≤ 120	διαχωρισμένη	ανισοπ.	(130) 120 110 100
		Οδός ταχείας κυκλοφορίας	μηχ.	≤ 90 (100)	διαχωρισμένη / ενιαία	(ανισοπ.) ισοπ.	(100) 90 (80)
	A II	Οδός μεταξύ νομιών/επαρχιών	μηχ. (μηχ.)	γεν. ≤ 90	διαχωρισμένη	ανισοπ.	(120) 110 100 90 (80)
		Οδός μεταξύ επαρχιών/οικισμών	μηχ.	γεν. ≤ 80	διαχωρισμένη	(ανισοπ.) ισοπ.	90 80 70 (80)
	A IV	Οδός μεταξύ μικρών οικισμών Συλλεκτήρια οδός	γεν.	≤ 80	ενιαία	ισοπ.	(90) 80 70 60 (50)
	A V	Δευτερεύουσα οδός Αγροτική οδός	γεν.	≤ 60 (70)	ενιαία	ισοπ.	(70) 60 50 40 καμία*
	A VI	Τριτεύουσα οδός Δασική οδός	γεν.	≤ 50	ενιαία	ισοπ.	50 40 καμία*
B	B I	Αστικός αυτοκινητόδρομος	μηχ.	≤ 100	διαχωρισμένη	ανισοπ.	100 90 80 70
	B II	Αστική οδός ταχείας κυκλοφορίας	μηχ.	≤ 90	διαχωρισμένη	ανισοπ. (ισοπ.)	(100) 90 80 70 (80) 90 80 70 80
	B III	Αστική αρτηρία	μηχ.	γεν. ≤ 70	διαχωρισμένη	ισοπ.	(80) 70 60 (50)
	B IV	Κύρια συλλεκτήρια οδός	γεν.	≤ 60	ενιαία	ισοπ.	60 50
Γ	Γ III	Αστική αρτηρία	γεν. γεν.	50 (≤ 70) 50 (≤ 60)	διαχωρισμένη	ισοπ. ισοπ.	(70) (60) 50 (40) (60) 50 (40)
	Γ IV	Κύρια συλλεκτήρια οδός	γεν.	≤ 50 (≤ 60)	ενιαία	ισοπ.	(80) 50 (40)
Δ	Δ IV	Συλλεκτήρια οδός	γεν.	≤ 50	ενιαία	ισοπ.	καμία*
	Δ V	Τοπική οδός	γεν.	≤ 50	ενιαία	ισοπ.	καμία*
Ε	Ε V	Τοπική οδός	γεν.	≤ 30 ταχύτητα βηματισμού	ενιαία	ισοπ.	καμία*
	Ε VI	Τοπική οδός κατακόων	γεν.	ταχύτητα βηματισμού	ενιαία	ισοπ.	καμία*

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

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

**Πίνακας 6.2: Μεθοδολογία προσδιορισμού της κατηγορίας μιας οδού
(Πηγή: ΥΠΕΧΩΔΕ, 2001)**



Διάγραμμα 6.1: Χαρακτηριστικά των οδικών τμημάτων που εντοπίζονται στη περιοχή μελέτης (πηγή: ΥΠΕΧΩΔΕ, 2001).

B. ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΠΑΡΑΛΙΑΚΗΣ ΖΩΝΗΣ ΡΕΘΥΜΝΟΥ

7. Ανάλυση Περιοχής μελέτης

7.1 Οριοθέτηση της περιοχής μελέτης

Διοικητικά η περιοχή μελέτης ανήκει σύμφωνα με το σχέδιο Καλλικράτης για την αυτοδιοίκηση στο δήμο Ρεθύμνης και εκτείνεται στις περιοχές Καλλιθέα και Περιβόλια. Οριοθετείται από τη παραθαλάσσια οδό στην ανατολική πλευρά της πόλης Σοφοκλή Βενιζέλου που μετονομάζεται σε οδό Άρη Βελουχιώτη, από τα δυτικά της οδού Αυστραλών πολεμιστών, στα βόρεια ακολουθεί τις λεωφόρους: Εμμανουήλ Παχλά, Μαχητών Σχολής χωροφυλακής, Εμμανουήλ Πορτάλιου, Κουντουριώτου και από την οδό Χορτάτζη καταλήγει στην πλατεία Αγνώστου Στρατιώτη. Όπως φαίνεται και στον χάρτη η περιοχή ουσιαστικά αποτελεί το βόρειο ανατολικό τμήμα της πόλης (Χάρτης 0).



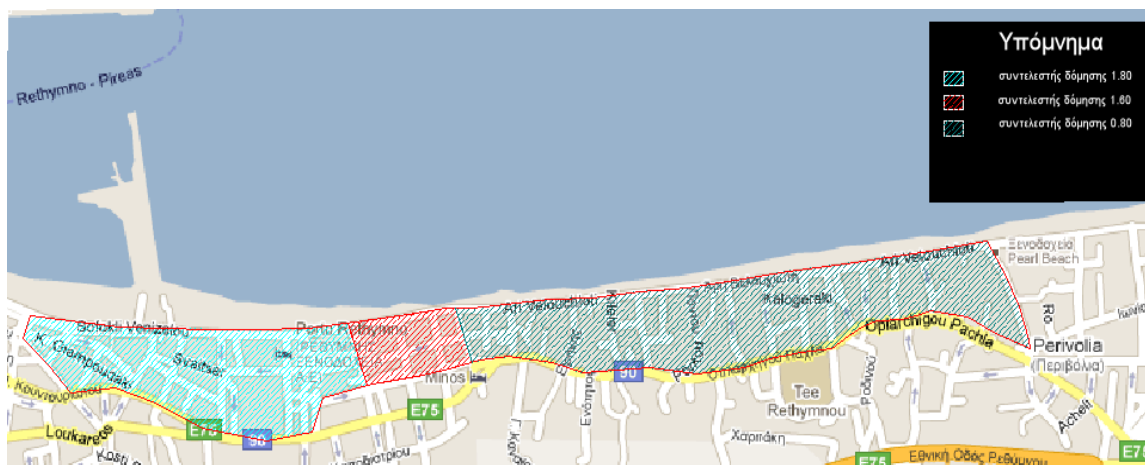
Εικόνα 7.1 : Ορισμός περιοχής μελέτης

7.2 Κλίση εδάφους

Στην περιοχή μελέτης οι υψομετρικές διαφορές δεν είναι έντονες και κυμαίνεται 6-12 μ. Το ανάγλυφο παρουσιάζει ήπια κλίση τις τάξης του 2-4%, από το βορρά προς το νότο. Αυτή η κλίση καθιστά την περιοχή κατάλληλη για χρήση ποδηλάτου και βαδίσματος για τις μετακινήσεις.

7.3 Πολεοδομικοί συντελεστές

Ο συντελεστής κάλυψης (Σ.Κ.) στην περιοχή της Καλλιθέας, ανάλογα με το ελάχιστο εμβαδόν 300 m², 200 m², 100 m² έχει οριστεί αντίστοιχα 60% (με πρασιά), 70%(χωρίς πρασιά) και 80%(κατά παρέκκλιση). Ο συντελεστής δόμησης (Σ.Δ) σύμφωνα με το σχέδιο πόλης του 1948, είναι 1.80 και 1.60, όπως φαίνονται στην εικόνα 7.2.



Εικόνα 7.2: Οι συντελεστής δόμησης στην περιοχή μελέτης

Η περιοχή Περιβόλια, χωρίζεται σε δύο υποπεριοχές στις οποίες ισχύει διαφορετικό καθεστώς δόμησης. Στην έκταση που περικλείεται ανατολικά από την οδό Ελευθέρας και δυτικά από την οδό Κωσταντουδάκη, έχει χαρακτηριστεί, με το ΦΕΚ 792Δ/ 09-09-1986(Παραρτημα Ι), ως πυκνοδομημενοι. Η αρτιότητα στην περιοχή μελέτης ορίζεται με ελάχιστο εμβαδόν 400 τ.μ. και με πρόσωπο 10μ. Ενώ κατά παρέκκλιση άρτια και οικοδομήσιμα οικόπεδα θα πρέπει να διαθέτουν ελάχιστο εμβαδόν 120 τμ. Και ελάχιστο πρόσωπο 8 μ. (αναλυτικότερα στο παράρτημα)

Η περιοχή ανατολικά της οδού Κωσταντουδάκη και μέχρι την οδό Αυστραλών Πολεμιστών εντάσσεται στο διάταγμα που αναφέρεται σε οικισμούς υφιστάμενους του 1923.

7.4 Περιγραφή οικοδομικών τετραγώνων κ αντικειμενικές αξίες

Τα οικοδομικά τετράγωνα, στην περιοχή μελέτης, ποικίλουν τόσο σε σχήμα όσο και σε μέγεθος. Στην περιοχή της Καλλιθέας το σχέδιο πόλης ακολουθεί το Ιπποδάμειο σύστημα, και το πλάτος δρόμων είναι περίπου 13.5 m. Αντίθετα στην περιοχή των Περιβολίων τα οικοδομικά είναι μικρότερα, οι δρόμοι που τα χωρίζουν δεν ξεπερνούν τα 5 μέτρα και πολλοί από αυτούς καταλήγουν σε αδιέξοδο. Στα Περιβόλια υπάρχουν αρκετά οικόπεδα αδόμητα ενώ κάποια από αυτά είναι και τυφλά.

Όσον αφορά στο μέγεθος στην Καλλιθέα τα οικοδομικά τετράγωνα έχουν μέση περίμετρο 330 m περίπου και το εμβαδόν κυμαίνεται από 1400 m² έως 21.500 m², αλλά η μέση τιμή είναι 6200 m². Στην περιοχή των Περιβολίων η περίμετρος των οικοδομικών είναι πολύ μικρότερη, και κατά μέσο όρο 250 m ενώ το εμβαδόν τους είναι περίπου το μισό από αυτά της Καλλιθέα, και κατά μέσο όρο είναι 3200 m².

8. Χαρακτηριστικά κτιρίων

Σύμφωνα με την απογραφή οικοδομών και κτιρίων του Δεκεμβρίου του 2000, έχει καταγραφεί ο συνολικός αριθμός των ορόφων για τα κτήρια της χώρας στο σύνολο της αλλά και πιο συγκεκριμένα για τον νομό και τον δήμο της περιοχής μελέτης. Γενικά στην χώρα το 57,9% (2.310.021) των κτηρίων είναι ισόγεια, το 29,9% (1.194.088) διαθέτουν έναν όροφο, το 11,6% (464.379) έχουν από δύο έως πέντε ορόφους. Ωστόσο μόλις το 0,6% των κτιρίων (22.482 κτίρια) έχει πάνω από έξι ορόφους, διαπιστώνουμε λοιπόν ότι οι ελληνικές πόλεις στο σύνολο τους αναπτύσσονται ελάχιστα καθ' ύψος.

Όπως σε όλες της ελληνικές επαρχιακές πόλεις έτσι και στο Ρέθυμνο, ισχύει η πόλη αναπτύσσετε κυρίως σε έκταση, έτσι από τα στοιχεία της στατιστικής υπηρεσίας παρατηρούμε ότι τα περισσότερα κτήρια στον δήμο Ρεθύμνου διαθέτουν έναν όροφο με ποσοστό 50,2 % (3.550), ισόγεια είναι το 27,3% (1.930), το 12,9 % των κτηρίων έχει δύο ορόφους. Μόλις το 0,2 %, δηλαδή 11 κτήρια έχει από 6 ορόφους και πάνω, ποσοστό μικρότερο από τον ήδη χαμηλό μέσο ορό της χώρας και τέλος το 9,4 % (661) έχει από 3-5 ορόφους.

	Σύνολο κτηρίων	Αριθμός κτηρίων				Με πιλοτή	
		Μόνο Ισόγεια (με ή χωρίς υπόγειο)	Ισόγεια ή πιλωτές με (με ή χωρίς υπόγειο) με αριθμό ορόφων				
			1	2	3-5		6 και άνω
Σύνολο Ελλάδας	3.990.970	2.310.021	1.194.088	282.044	182.335	22.482	106.345
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
Νομός Ρεθύμνου	41.569	20.403	19.002	1.459	694	11	169
Αστικές περιοχές	8.210	2.470	4.111	954	664	11	98
Αγροτικές περιοχές	33.359	17.933	14.891	505	30	0	71
Δήμος Ρεθύμνου	9.005	2.935	4.471	925	663	11	101
Δ.Δ. Ρεθύμνης	7.069	1.930	3.550	917	661	11	96

Πίνακας 8.1: Αριθμός κτηρίων στο σύνολο της χώρας και στον δήμο μελέτης, ταξινομημένα ανά αριθμό ορόφων, και η χρήση PILOTIS (Πηγή: ΕΣΥΕ, απογραφή 2001)

Στον ίδιο πίνακα φαίνεται ότι η χρήση PILOTIS είναι ιδιαίτερα περιορισμένη καθώς μόλις το 2,7 % (106.345) των κτηρίων της ελληνικής επικράτειας διαθέτουν PILOTIS, με το μεγαλύτερο μέρος αυτών, όπως είναι λογικό, να βρίσκεται στις αστικές περιοχές της χώρας. Στον δήμο όσον αφορά στην περιοχή μελέτης το ποσοστό αυτό φτάνει μόλις το 1,4 %, που όπως φαίνεται και στον πίνακα 8.1, τα κτήρια αυτά είναι

μόλις 96, σε όλο το δημοτικό διαμέρισμα Ρεθύμνου. Αυτό οφείλεται στο ότι η πόλη διαθέτει ένα εκτενές ιστορικό κέντρο, η περιοχή των Περιβολίων, η οποία κτίστηκε στα τέλη της δεκαετίας του '80 και είναι αρκετά πυκνοδομημένη και με πολύ μικρές ιδιοκτησίες. Στην Καλλιθέα, οι περισσότερες οικοδομές είναι πιο πρόσφατες και κάποιες διαθέτουν PILOTIS, αλλά η πόλη οικοδομήθηκε αρχικά κατά μήκος της θάλασσας όπου είναι και η περιοχή μελέτης.

	Σύνολο κτηρίων	Χρονική περίοδος κατασκευής										
		Προ του 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	Δε δηλώθηκε
Σύνολο Ελλάδας	3.990.970	199.510	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	47.501	133.370	290.615	389.483	413.114	221.852	165.187	133.170	107.084	35.968	12.686
Αγροτικές περιοχές	2.040.910	152.009	273.263	374.700	371.699	324.431	182.451	132.161	108.445	84.655	21.462	15.634
Νομός Ρεθύμνου	41.569	4.963	8.021	7.277	4.5050	4.425	2.920	3.054	2.882	2.386	754	337
Αστικές περιοχές	8.210	465	1.349	1.379	949	1.077	769	991	587	415	157	72
Αγροτικές περιοχές	33.359	4.498	6.672	5.896	3.601	3.348	2.151	2.063	2.295	1.971	597	265
Δήμος Ρεθύμνου	9.005	711	1.540	1.124	980	1.173	876	1.088	722	522	206	63
Δ.Δ. Ρεθύμνης	7.069	461	1.128	940	799	973	693	937	543	393	153	49

Πίνακας 8.2: Αριθμός κτηρίων στο σύνολο της χώρας και στον δήμο μελέτης, ταξινομημένα κατά την χρονική περίοδο κατασκευής (Πηγή: ΕΣΥΕ, απογραφή 2001).

	Σύνολο κτηρίων	Κατανομή χρονικής περιόδου κατασκευής										
		Προ του 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	Δε 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%	17.4%	3.4%	18.4%	18.2%	15.9%	8.9%	6.5%	5.3%	4.1%	1.1%	0.8%
Νομός Ρεθύμνου	100%	11.9%	19.3%	17.5%	10.9%	10.6%	7.0%	7.3%	6.9%	5.7%	1.8%	0.8%
Αστικές περιοχές	100%	5.7%	16.4%	16.8%	11.6%	13.1%	9.4%	12.1%	7.1%	5.1%	1.9%	0.9%
Αγροτικές περιοχές	100%	13.5%	20.0%	17.7%	10.8%	10.0%	6.4%	6.2%	6.9%	5.9%	1.8%	0.8%
Δήμος Ρεθύμνου	100%	7.9%	17.1%	12.5%	10.9%	13.0%	9.7%	12.1%	8.0%	5.8%	2.3%	0.7%
Δ.Δ. Ρεθύμνης	100%	6.5%	16.0%	13.3%	11.3%	13.8%	9.8%	13.3%	7.7%	5.6%	2.2%	0.7%

Πίνακας 8.3: Αριθμός κτηρίων στο σύνολο της χώρας και στον δήμο μελέτης, ταξινομημένα κατά την χρονική περίοδο κατασκευής, ποσοστιαία (Πηγή: ΕΣΥΕ, απογραφή 2001)

8.1 Χρήσεις Γης

Στο παραλιακό μέτωπο, σε όλο του το μήκος, δραστηριοποιούνται κυρίως τουριστικές επιχειρήσεις οι οποίες είναι πόλος έλξης τους καλοκαιρινούς μήνες εργαζόμενων και επισκεπτών. Σύμφωνα με την αναθεώρηση του Γενικού πολεοδομικού σχεδίου η χρήση “τουρισμός -αναψυχή Α” καθορίζεται κατά μήκος του παραλιακού μετώπου. Στην χρήση αυτήν δεν επιτρέπονται τα κέντρα διασκέδασης/ αναψυχής καθώς και πρατήρια βενζίνης/ πλυντήρια αυτοκίνητων, εγκαταστάσεις μαζικής μεταφοράς, εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων εκθεσιακά κέντρα. Η Καλλιθέα είναι μια γειτονία κατοικίας, όπως και τα Περβόλια άλλα αυτό δεν ισχύει ούτε στην παραλία αλλά ούτε στην οδό Εμμανουήλ Παχλά, στην οποία υπάρχουν αρκετά εμπορικά καταστήματα, εστιατόρια και ξενοδοχεία. Στην οδό Εμμανουήλ Παχλά βρίσκεται και το τμήμα Μουσικής Τεχνολογίας & Ακουστικής, του Ανώτατου Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος Κρήτης, η οποία έχει περίπου 150 εισακτέους ετησίως. Οι χρήσεις γης φαίνονται αναλυτικά στον (Χάρτη 1).

8.2 Αντικειμενικές Αξίες

Η πραγματική αξία είναι δυο φορές η αντικειμενική του οικοπέδου. Στην οδό Σοφοκλή Βενιζέλου που συνεχίζει ως Άρη Βελουχιώτη, οι αντικειμενικές κυμαίνονται από 1950- 2200. Στις κάθετες οδούς καθώς και στις Μαχητών σχολής Χωροφυλακής και την συνέχεια της Οπλαρχηγού Παχλά, οι αντικειμενικές είναι λογικά μειωμένες και η τιμή ανά τετραγωνικό είναι 1100.

9. Δίκτυα Αστικής Υποδομής

9.1 Οδικό δίκτυο της πόλης

Το εφαρμοσμένο κυκλοφοριακό σύστημα της πόλης οι οδοί που έχουν δυο λωρίδες ανά κυκλοφορία είναι περιορισμένοι ιδίως λόγω ότι ένα μεγάλο τμήμα των οικισμών γύρω από την πόλη, στις οποίες περιλαμβάνονται και τα Περιβόλια έχουν ήδη πυκνοδομηθεί χωρίς να υπάρχει πολεοδομικό σχέδιο. Η πλειοψηφία των οδών διαθέτουν μια λωρίδα ανά κατεύθυνση ενώ οι πεζόδρομοι και οι δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας τύπου WOONERF (οι πεζοί και ποδηλάτες έχουν προτεραιότητα έναντι των αυτοκινητιστών) είναι ελάχιστοι. Όσον αφορά στο ιστορικό κέντρο κατά την καλοκαιρινή περίοδο εφαρμόζεται δακτύλιος όπου η διέλευση των οχημάτων τροφοδοσίας επιτρέπεται μόνο κατά τις πρωινές ώρες (6 έως τις 11 το πρωί).

Ειδικότερα στην περιοχή μελέτης που είναι πυκνοδομημένη το οδικό δίκτυο δεν είναι επαρκές αφού πολλοί από αυτούς είναι μόλις 3,00 μέτρα (οδός Πέτρουλα) και ως εκ τούτου το πλάτος δεν είναι ικανοποιητικό ούτε για την κατασκευή πεζοδρομίου. Όμως η κάθε παρέμβαση θα πρέπει να κάνει την κίνηση των ανθρώπων ευκολότερη. Η λύση είναι η βιώσιμη κινητικότητα δηλαδή η διατήρηση συνθηκών, ανθρώπινης ευημερίας και ανθρωπίνων σχέσεων για τις επόμενες γενεές. (Healey 1997). Σε αυτήν την κατεύθυνση ειδικότερα στην χρήση του ποδηλάτου ως μέσο μεταφοράς, αποτρέπει τη χρήση του αυτοκινήτου και βεβαίως πρέπει να δίνει προτεραιότητα στα δικαιώματα των πεζών

Για τη σωστή λειτουργία του οδικού δικτύου πρέπει να ακολουθούνται τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- ✦ πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας αρτηριακού δικτύου: από 3,50 έως 3,75 μέτρα
- ✦ πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας συλλεκτήριου δικτύου: από 3,25 έως 3,50 μέτρα
- ✦ πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας τοπικού δικτύου: από 3,00 έως 3,25 μέτρα
- ✦ πλάτος θέσης στάθμευσης παράλληλα στο κράσπεδο: από 2,00 έως 2,50 μέτρα
- ✦ πλάτος εσοχής στάσης λεωφορείων – βαρέων οχημάτων: 3,00 μέτρα
- ✦ πλάτος πεζοδρομίων ενδείκνυται 2,50 μέτρα ή μεγαλύτερο, με ελάχιστο 1,50 μέτρα

Στον Πίνακα δίδεται το συνολικό πλάτος των οδών το οποίο μετρήθηκε από ρυμοτομική σε ρυμοτομική γραμμή με τη βοήθεια του λογισμικού AutoCad καθώς και με επιτόπιες μετρήσεις (με αποστασιόμετρο laizer).

Όνομα Δρόμου	Πλάτος δρόμου (m)	
Αυστραλιανών Πολεμιστών	5,0 - 8,0	
Μπριλλάκη	4,5 - 5,5	
Χριστουλάκη	1,2 - 2,5	αδιέξοδο
Σφουραφογιάννη	3,0 - 7,0	
Μακρυγιάννη	3,8 - 5,2	
Κωσταντουδάκη	3,2 - 4,8	
Γοργοποτάμου	3,3 - 6,9	
Σ. Πέτρουλα	6,0 - 9,0	
Καισαριανής	3,0 - 4,0	
Μ. Πολιουδάκη	3,0 - 5,0	αδιέξοδο
Πόντου	6,5 - 8,0	
Χ. Τζιφάκη	2,5 - 3,5	
Αμπελακίων	5,0 - 15,0	
Κιλελέρ	4,5 - 6,0	
Ειρήνης	5,0 - 12,0	
Παπά Μαρουλιανού	3,8 - 4,0	αδιέξοδο
Μπ. Τζορντάνο	8,0	αδιέξοδο
Κονσολάκη	8,0 - 9,0	
Ρένικε	4,0 - 4,5	αδιέξοδο
Ελεύθερας	16,5 - 17,0	
Πανεπ. Κρήτης	13,5 - 14,0	
Καπετάν Λεμονιά	11,0 - 12,5	
Κωνσταντινουπόλεως	9,2 - 14,0	
Αγγ. Σικελιανού	8,0 - 14,0	
Παπαναστασίου	11,6 - 14,7	
21 ^{ης} Μαΐου	4,6 - 8,0	
Παπανδρέου	10,5 - 11,5	
Καλογεράκη	4,0 - 7,0	
Γερονυμάκη	4,0 - 4,7	
Παπαγιάννακη	4,0 - 6,4	
28 ^{ης} Οκτωβρίου	2,5 - 13,5	
Σβαίτσερ (συνεχίζει ως Μάχης ποταμών)	11,0 - 12,0	
Τσάκωνα	11,5 - 12,8	
Κ. Γιαμπουδάκη	11,0 - 12,0	
Ν. Ψαρού	4,5 - 6,5	
Χορτάτση	12,5 - 13,5	
Πορτάλιου (συνεχίζει ως σπλαρχηγού Παχλά	8,0 - 15,0	
Σοφ. Βενιζέλου (συνεχίζει ως Άρη Βελουχιώτη)	7,0 - 17,5	

Πίνακας 9.1: Υφιστάμενο πλάτος οδών περιοχής μελέτης

9.2 Συγκοινωνίες

9.2.1 Λεωφορεία

Η πόλη εξυπηρετείται με λεωφορεία των ΚΤΕΛ Χανίων – Ρεθύμνου για μετακινήσεις εντός και εκτός Νομού. Οι μετακινήσεις εντός του Δήμου γίνονται και αυτές σε συνεργασία με το ΚΤΕΛ και με αστικό λεωφορείο που εξυπηρετεί περιοχές της πόλης, στον κεντρικό οδικό άξονα επίσης τα χώρια (Πάνορμος, Αρκάδι, Επισκοπή) και περιοχές που εντάχθηκαν στον διευρυμένο Δήμο. Η συχνότητα δρομολογίων κυμαίνεται στα 20 λεπτά (ΠΑΡΤΗΜΑ ΙΙ).

Αναλυτικότερα οι γραμμές που εξυπηρετούν τις περιοχές μελέτης είναι τρεις οι οποίες είτε έχουν σαν προορισμό την περιοχή των Περιβόλιων είτε διέρχονται για μακρινότερες τουριστικές περιοχές. Η γραμμή από τα Περιβόλια στο Χωριό του Γάλλου έχει τις καθημερινές 6 δρομολόγια από τις 07:20 έως 17:20, ενώ το Σαββατοκύριακο έχει 5 δρομολόγια από τις 08:00 έως τις 17:00. Από το χωριό του Γάλλου με προορισμό τα Περιβόλια τα δρομολόγια είναι κατά 30' αργότερα. Η άλλη γραμμή με αφετηρία την περιοχή μελέτης έχει προορισμό το Πανεπιστήμιο του Γάλλου που η συχνότητα των δρομολογίων είναι πυκνή και η γραμμή λειτουργεί από τις 07:20 έως 23:00 ενώ η αντίστροφη κατεύθυνση ξεκινάει στις 07:50 και τελευταίο είναι 21:30. Η γραμμή Ρέθυμνο -Ξενοδοχεία – Πάνορμο έχει δρομολόγια όλη την εβδομάδα και ξεκινάει στις 06:50 το πρωί και σταματάνε 21:30.

9.2.2 Ταξί

Τα ταξί εξυπηρετούν κινήσεις εντός και εκτός πόλης του Ρεθύμνου όσο και μεταξύ της πόλης και των περιοχών εκτός αυτής δηλαδή με τις πρώην κοινότητες που εντάχθηκαν στον διευρυμένο δήμο. Οι βασικές πιάτσες των ταξί ευρίσκονται στην πλατεία 4^{ων} Μαρτύρων, στην πλατεία Αγνώστου Στρατιώτη καθώς και στο τέρμα της παραλιακής οδού στην διασταύρωση με την οδό Αυστραλών Πολεμιστών.

9.3 Υπάρχοντες Χώροι Στάθμευσης και Κόστος

Στην πόλη υπάρχουν χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων, οι οποίοι βρίσκονται σε κεντρικά σημεία της πόλης. Στον *χάρτη 10*, φαίνονται οι ήδη υπάρχοντες χώροι στάθμευσης, χωρίζονται σε επί πληρωμή και σε δωρεάν στάθμευση. Ακόμα στο εμπορικό κέντρο της πόλης, η επί της οδού στάθμευση χώρους γίνεται με περιορισμό, όπου ο έλεγχος γίνεται με κάρτες, κόστους 0,70 €/ 1h . Την διαχείριση των επί πληρωμή χώρων της “μαρίνας” καθώς και του χώρου στο λιμάνι, έχει αναλάβει ιδιωτικής εταιρίας, οι χώροι όμως αυτοί είναι ιδιοκτησίας λιμενικού ταμείου. Ο δημοτικός χώρος στάθμευσης των “Τεσσάρων Μαρτύρων”, έχει την ιδιαιτερότητα, μία φορά την εβδομάδα να αλλάζει χρήση και να στεγάζει την λαϊκή αγορά- κάθε Πέμπτη. Στους υπάρχοντες χώρους στάθμευσης υπάρχει ακόμα ένας ιδιωτικός στην οδό Μελισσινού κάτω από το φρούριο Φορτέτζα και είναι ο μοναδικός που είναι μερικώς κλειστός με στέγαστρα. Οι υπόλοιποι χώροι είναι υπέργειοι ανοιχτοί χώροι στάθμευσης. Ο δημοτικός χώρος στάθμευσης των “Τεσσάρων Μαρτύρων”, έχει

προταθεί να δημιουργηθεί υπόγειος χώρος στάθμευσης, και βρίσκεται στην φάση του διαγωνισμού.

Ο χώρος στάθμευσης στην “μαρίνα” χωρίζεται σε δυο μέρη, το νότιο απευθύνεται στους μόνιμους πελάτες και στους ψαράδες. Στον υπόλοιπο χώρο, οι κάτοικοι της παλιάς πόλης μπορούν να σταθμεύουν δωρεάν με κάρτα που τους παρέχεται από το λιμενικό ταμείο, όλη την διάρκεια του έτους. Χωρητικότητας συνολικά 780 θέσεων.

Για τους επισκέπτες η πολιτική της εταιρίας διαχείρισης ως προς το κόστος είναι:

	Επιβατικά	Λεωφορεία, φορτηγά
Μέχρι 1 ώρα	1,00 €	2,00 €
Από 1- 5 ώρες	0,40 €/h	0,80 €/h
Πέραν των 5 ωρών	0,60 €/h	1,20 €/h
Από 2:00 πμ- 17:00 μμ δωρεάν		

Πίνακας 9.2: Τιμοκατάλογος ημερήσιας στάθμευσης στον χώρο της Μαρίνας

Και η τιμές για ολιγοήμερη στάθμευση είναι:

	Επιβατικά	Λεωφορεία, φορτηγά
1^η μέρα	10 €	15 €
2^η -4^η μέρα	8 €	12 €
5^η μέρα και άνω	7 €	10 €

Πίνακας 9.3: Τιμοκατάλογος μηνιαίας στάθμευσης στον χώρο Μαρίνα

Ο χώρος στάθμευσης στο “λιμάνι” εξυπηρετεί ως επί το πλείστον επισκέπτες, και κατά τους χειμερινούς μήνες, στις μεγάλες κακοκαιρίες, ο χώρος όχι μόνο δεν λειτουργεί άλλα είναι και πάρα πολύ επικίνδυνος, καθώς οι κυματοθραύστες δεν συγκρατούν την θάλασσα. Χωρητικότητα 80 θέσεων. Το κόστος στον σταθμό αυτό κυμαίνεται:

	Επιβατικά
30 λεπτά	δωρεάν
Μέχρι 1 ώρα	1,70 €
Από 1- 5 ώρες	0,30 €/h
Πέραν των 5 ωρών	0,60 €/h

Πίνακας 9.4: Τιμοκατάλογος ημερήσιας στάθμευσης στον χώρο “Λιμάνι”

Ο σταθμός στην οδό Μελισσινού, εξυπηρετεί ως επί το πλείστον κάτοικους της παλιάς πόλης, που νοικιάζουν θέσεις με τον μήνα με σκέπαστρο ή χωρίς, καθώς και επισκέπτες. Χωρητικότητας 80 θέσεων. Οι τιμές στον χώρο αυτόν είναι:

	Επιβατικά
Μέχρι 1 ώρα	2,50 €
1- 3 ώρες	3,50 €
3- 6 ώρες	4,50 €
6- 12 ώρες	7,00 €
12- 24 ώρες	9,00 €

Πίνακας 9.5: Τιμοκατάλογος ημερήσιας στάθμευσης στον χώρο “Μελισσινού”

Το κόστος για την μηνιαία ενοικίαση είναι 70 και 55 € το μήνα για τον σκεπασμένο και το ασκέπαστο μέρος αντίστοιχα.

Ο δημοτικός χώρος στάθμευσης των “Τεσσάρων Μαρτύρων”, εξυπηρετεί τους ντόπιους κάτοικους κατά κανόνα και καθ όλη την διάρκεια του χρόνου. Η χωροθέτηση αυτή του χώρου είναι ευνοϊκή εφόσον είναι διπλά στην παλιά πόλη καθώς και στα εμπορικά καταστήματα. Η χωρητικότητα είναι 200 θέσεις. Οι χρεώσεις είναι οι ακόλουθες:

	Επιβατικά
Μέχρι 20 λεπτά	δωρεάν
1 ώρα	1,80 €
2- 5 ώρες	0,35 €/ h
6η ώρα και μετά	0,7 €/ h

Πίνακας 9.5: Τιμοκατάλογος ημερήσιας στάθμευσης στον χώρο “Τεσσάρων Μαρτύρων”

Το παρκινγκ παραμένει ανοιχτό από τις 07:30- 22:00, γεγονός που στερεί σε έσοδα εφόσον δεν υπάρχει υπάλληλος κατά τις νυχτερινές ώρες, ενώ υπάρχει χρέωση. Υπάρχει ηλεκτρονική καταγραφή πινακίδας και ο οδηγός ενημερώνεται για το χρέος τις ώρες που είναι ανοιχτό.

Στην πόλη υπάρχουν και κάποιοι δωρεάν χώροι για στάθμευση που είναι:

- ♣ Χώρος στάθμευσης “Νομαρχεία”: 100 θέσεων
- ♣ Χώρος στάθμευσης “Αγίου Γεωργίου”: 80 θέσεων
- ♣ Χώρος στάθμευσης “Δημαρχείο”: 50 θέσεων

10. Εκτίμηση Μελλοντικού Πληθυσμού

Η πληθυσμιακή εξέλιξη του δήμου Ρεθύμνης, με χρονικό ορίζοντα το 2021 συνίσταται στην πρόβλεψη/ εκτίμηση της πορείας δυο (2) ομάδων πληθυσμού: του μόνιμου και του εποχιακού. Στον εποχιακό πληθυσμό προστίθεται μια νέα συνιστώσα, που αντιστοιχεί σε αυτό που θα μπορούσε να αποκληθεί “ δευτέρα κατοικία νέου τύπου”.

Ο τύπος αυτός αναφέρεται σε δευτέρα κατοικία που δεν λειτουργεί όπως η παραδοσιακή παραθεριστική, για χρήση κατά τις διακοπές των καλοκαιρινών μηνών, αλλά χρησιμοποιείται για ακανόνιστα/ άνισα χρονικά διαστήματα που διασπείρονται σε όλη τη διάρκεια του χρόνου. Παράλληλα, οι χρήστες δεν είναι, όπως στην συνήθη παραθεριστική κατοικία -παλαιοί κάτοικοι της περιοχής που έχουν μεταναστεύσει ή κάτοικοι ομόρων περιοχών αλλά μπορεί να προέρχονται από μια πολύ εκτεταμένη και διεθνή ζώνη προέλευσης και ενδεχομένως να μην έχουν καμία παλαιότερη σχέση με την περιοχή. Ο νέος αυτός τύπος δευτέρας κατοικίας αποτελεί μια νέα και γρήγορα ανερχόμενη, μορφή εστίασης που εστιάζεται σε περιοχές τις Μεσογείου όπως η Κρήτη. Από ποσοτικής άποψης οι νέοι κάτοικοι που αντιστοιχούν σε αυτόν τον τύπο κατοικίας κατά έτος, ορίζοντα της μελέτης εκτιμώνται σε 2% του μόνιμου πληθυσμού για την πόλη, 10% του μόνιμου πληθυσμού για τους εκτός πόλης οικισμούς του Δήμου. Στον πληθυσμό της πόλης προστίθεται και ο πληθυσμός του οικισμού τρία Μοναστήρια ο οποίος στο πλαίσιο της πρότασης του Γ.Π.Σ. του Δήμου ενσωματώνεται στα οικιστικά της πόλης. (Δασκαλάκης, Τσακίρης, Οικονόμου, Στάππας, 2008)

Πολεοδομικές Ενότητες	Μόνιμος Πληθυσμός		Εποχιακός πληθυσμός			Σύνολο μόνιμου και εποχιακού πληθυσμού
	2001	2021	Τουριστικές κλίνες κλασικές	Δεύτερη κατοικία	Σύνολο	
Δήμος Ρεθύμνης	31.687	51.277	24.683	1.107	25.790	77.068
Πόλη Ρεθύμνου 2005	27.868	43.482	22.215	666	22.881	66.363
Πόλη Ρεθύμνου 2021+ τρία Μοναστήρια		43.649	22.215	666	22.881	66.530

Πίνακας 10.1 : Εκτίμηση μελλοντικού πληθυσμού του Δήμου
(πηγη: www.rethymno.gr)

Η εκτίμηση της κατανομής του πληθυσμού μεταξύ οικισμών, καθώς και μεταξύ των επιμέρους πολεοδομικών ενοτήτων έγινε με χρήση σύνθετου μοντέλου, που έλαβε υπόψη του τον πληθυσμό 2001 και 2005, την πρώτη προβολή χωρίς να ληφθούν υπόψη οι επεκτάσεις, οι οποίες θα επηρεάσουν στην προσφορά γης και κατοικίας άρα και τον μελλοντικό πληθυσμό.

11. Η Ανάγκη Δημιουργίας Δικτύων Κυκλοφορίας Πεζών

Στην πόλη ένα μεγάλο ποσοστό των μετακινήσεων είναι αποστάσεις που θα μπορούσαν να γίνονται με τα πόδια, όπως γινόντουσαν άλλοτε. Ωστόσο διάφοροι λόγοι όπως είναι αλλαγής στον τρόπο ζωής των πολιτών, η μη ασφάλεια τους στα υποτυπώδη πεζοδρόμια κ.τ.λ., υποχρεώνουν τους κατοίκους ακόμη και τις πιο μικρές τους μετακινήσεις να χρησιμοποιούν το αυτοκίνητο, επιβαρύνοντας περισσότερο την κυκλοφορία καθώς και το περιβάλλον.

Το σύνολο των δρόμων αποτελεί ένα δίκτυο για τον πεζό. Όμως ενώ υπάρχουν δρόμοι όπου το περπάτημα είναι άνετο, ασφαλές και ευχάριστο. Υπάρχουν και άλλοι όμως όπου λόγω της κυκλοφορίας ή άλλων δεδομένων (όπως τα παράνομα παρκαρισμένα οχήματα στα πεζοδρόμια και στις διαβάσεις καθώς και η κατάσταση των πεζοδρομίων) το καθιστούν από δυσάρεστο έως και αδύνατο. Κάποιες κατηγορίες του πληθυσμού δεν τολμούν καν να μπουν στην περιπέτεια να βγουν στον δρόμο (τα άτομα με ειδικές ανάγκες είναι εγκλωβισμένα στα σπίτια, οι ηλικιωμένοι περιορίζονται στη γειτονιά). Οι οδηγοί στις διασταυρώσεις σπάνια παραχωρούν προτεραιότητα στον πεζό, όπως θα όφειλαν, αποτελώντας απειλή για τους πεζούς. Από την άλλη, ο πεζός συχνά δεν πειθαρχεί στη φωτεινή σηματοδότηση, δεν χρησιμοποιεί τις διαβάσεις και περπατά στο οδόστρωμα.

Εκτός από το θέμα της ασφάλειας των πεζών – που είναι και το πιο σημαντικό – η συνάντηση πεζών και οχημάτων γίνεται όλο και πιο ασυμβίβαστη στην σύγχρονη πόλη. Η αυξημένη ρύπανση από την κορεσμένη κυκλοφορία, η αμεσότητα της γεινίασης με τις ρυπογόνες πηγές καθιστά τον πεζό ευπρόσβλητο και απέναντι στον θόρυβο. Βασική προϋπόθεση για την ύπαρξη πεζών είναι να επικρατούν συνθήκες ανθρώπινες στο δρόμο: καθαρός αέρας, μικρός θόρυβος, πράσινο και όμορφες εικόνες.

Όλα τα παραπάνω, υποδηλώνουν ότι το περπάτημα αγωνίζεται να υπάρξει σε ένα εχθρικό και επικίνδυνο περιβάλλον. Ωστόσο, δεν μπορείς να καταργηθεί διότι είναι η αρχή και η κατάπληξη κάθε μετακίνησης. Είναι φυσικό ότι όσο τα προβλήματα κυκλοφορίας θα εντείνονται και θα δυσκολεύει η χρήση του αυτοκινήτου, εκ των πραγμάτων ο ρόλος του περπατήματος θα γίνεται πιο σημαντικός. Αναμφίβολα λοιπόν, γίνεται επιτακτική η ανάγκη για βελτίωση των συνθηκών κίνησης των πεζών, γεγονός που προϋποθέτει την ύπαρξη και δημιουργία κατάλληλων χώρων και υποδομών που θα εξασφαλίζουν την άνετη και κυρίως ασφαλή μετακίνησή τους.

Στις σημερινές πόλεις, η στρατηγική προσέλκυσης πεζών στους δρόμους μεταφράζεται με βελτιώσεις στα πεζοδρόμια, διαπλατύνσεις, κατασκευές διαβάσεων κλπ έτσι ώστε να σχηματίζονται μεγάλου μήκους «διάδρομοι» για τον πεζό, ανταγωνιστικοί άλλων μετακινήσεων. Οι «διάδρομοι» αυτοί κατά κανόνα συνδέουν τα κέντρα με τις γειτονιές. Το τελικό ζητούμενο είναι ο σχηματισμός δικτύων που θα καταστήσουν το περπάτημα ένα ελκυστικό τρόπο μετακίνησης ακόμη και για μέσες αποστάσεις, προσφέροντας άνεση και ασφάλεια στους πεζούς.

Όσον αφορά την ασφάλεια των πεζών, δύο μέτρα είναι ζωτικής σημασίας: Μείωση της ταχύτητας σε ευρείες περιοχές και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας με σκοπό τη μείωση των ταχυτήτων των οχημάτων, επιτρέποντας έτσι μια ασφαλέστερη ανάμιξη πεζών και μηχανοκίνητης κυκλοφορίας.

Είναι πλέον γνωστό πόσο σημαντικό για την ασφάλεια είναι ο διαχωρισμός της τοπικής από τη διαμπερή κυκλοφορία, αφού η τελευταία αναπτύσσει μεγαλύτερες ταχύτητες και υποτιμά το χώρο που διασχίζει. Το πιο διαδεδομένο μέτρο είναι οι «Ζώνες 30» ή WOONERF, δηλαδή περιοχές όπου η ταχύτητα των οχημάτων δεν υπερβαίνει τα 30 χλμ/ώρα, για την υλοποίηση των οποίων απαιτείται ιεράρχηση του οδικού δικτύου.

Παροχή ενός ολοκληρωμένου δικτύου πεζόδρομων, που συνήθως επικεντρώνεται στο κέντρο της πόλης και εξυπηρετεί στη μείωση ή απομάκρυνση των εμπλοκών μεταξύ πεζών και οχημάτων και στην παροχή ή βελτίωση διαβάσεων πεζών.

Έτσι τώρα, στο ξεκίνημα του 21ου αιώνα, λόγω των προβλημάτων περιβάλλοντος, ασφάλειας και κυκλοφορίας, ο σχεδιασμός αναγνωρίζει το περπάτημα ως μια από τις πιο μοντέρνες λύσεις και το αναδεικνύει ως σημαντική συνιστώσα των πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας. Η συρρίκνωση της παρουσίας των πεζών στους δρόμους, ο εκτοπισμός των παιδιών και των αναπήρων απ' αυτούς είναι μια ενστικτώδης απάντηση των κατοίκων στους κινδύνους ατυχημάτων, όπως απόδειξη υποβάθμισης της ποιότητας ζωής. Αντίθετα, ο στόχος είναι να γίνουν οι πόλεις ζωντανές, ο κόσμος να περπατά και έτσι να μειώνονται οι άσκοπες μετακινήσεις με αυτοκίνητο.

Γ. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ και ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

12. Γενικά

Τα τελευταία χρόνια η πόλη του Ρεθύμνου με αναπλάσεις, διαμορφώσεις πεζοδρομίων και σχεδιασμό ποδηλατοδρόμων στρέφεται προς την βιώσιμη κινητικότητα. Η πολιτική που θέλει να ασκήσει ο δήμος Ρεθύμνου στοχεύει τις εξής κατευθύνσεις:

- ✦ στη διαμόρφωση μιας συγκεκριμένης πολεοδομικής – κυκλοφοριακής – περιβαλλοντικής εικόνας για το Ρέθυμνο του αύριο,
- ✦ στην πολεοδομική ανασυγκρότηση (κατανομή χρήσεων γης, πυκνότητες, επεκτάσεις κ.λπ.), σε κατεύθυνση συμβατή με την προοπτική ενίσχυσης των ήπιων μετακινήσεων,
- ✦ στην οργάνωση του ιστού κατά τρόπο που να λειτουργεί πιο αποτελεσματικά για την οικονομία της πόλης,
- ✦ στη συγκράτηση της χρήσης του αυτοκινήτου για τη δημιουργία συνθηκών ενθάρρυνσης εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης,
- ✦ στην αισθητική και περιβαλλοντική αναβάθμιση,
- ✦ στην ευαισθητοποίηση των κατοίκων για τη διαμόρφωση ενός πιο ευγενικού και πολιτισμένου κοινωνικού περιβάλλοντος που θα προσελκύει περισσότερους επισκέπτες,
- ✦ στην άσκηση πολιτικών που θα καταστήσουν τις μετακινήσεις με περπάτημα, ποδήλατο και δημόσιες συγκοινωνίες άνετες, ευχάριστες και ελκυστικές,
- ✦ την αντιμετώπιση του προβλήματος της στάθμευσης, το οποίο αποτελεί την αιτία σοβαρής υποβάθμισης του αστικού χώρου και σε πολλές πόλεις δυναμιτίζει τις πολιτικές αναπλάσεων.

Η αναπλάσεις ξεκίνησαν από την παλιά πόλη όπου χωροθετήθηκαν νέες πλατείες (εικόνα 12.2) και σχεδιάστηκε ποδηλατόδρομος (εικόνα 12.1) στο παραλιακό μέτωπο στα όρια της παλιάς πόλης. Εν συνεχεία νέα πεζοδρόμια εφοδιασμένα με λωρίδα για ποδήλατο κατασκευάστηκαν στο σύγχρονο εμπορικό κέντρο, λεωφόρο Κουντουριώτη. Σήμερα έχουν κατασκευαστεί τα πεζοδρόμια στις οδούς Γερακάρη αλλά και το έργο έχει προχωρήσει μέχρι τις κύριες οδούς της περιοχής μελέτης Εμμ. και Μάρκου Πορτάλιου και Οπλ. Πάχλα. Στην φάση της κατασκευής βρίσκεται η οδός Σταμαθίουδάκη στα δυτικά της πόλης όπως και στο προάστιο Μυσσίρια.



Εικόνα 12.1: Άποψη της προκουμαίας Ελ. Βενιζέλου, μετά την ανάπλαση το 2009.



Εικόνα 12.2: Άποψη της πλατείας Μικρασιατών στην καρδιά της παλιάς πόλης.



Εικόνα 12.3: Άποψη της πλατείας Αγνώστου Στρατιώτη, πριν και μετά την ανάπλαση του 2009

Η έκταση της πόλης καθώς και οι συνήθεις καιρικές συνθήκες που επικρατούν ευνοούν μετακινήσει είτε με τα πόδια είτε με ποδήλατό. Η τοπογραφία όμως κάποιων περιοχών κατοικίας δεν βοηθάει να σταθούν οι πολίτες σε αυτούς τους εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης. Οπότε οι διαμορφώσεις του αστικού ιστού που προαναφέρθηκαν θα πρέπει να συνδυαστούν με ένα δίκτυο μέσων μαζικής μετακινήσεις αλλά προσαρμοσμένο στις ανάγκες της πόλης. Το δίκτυο που υπάρχει σήμερα εξυπηρετεί ουσιαστικά για τις μετακινήσεις από και προς το πανεπιστήμιο κατά τους χειμερινούς μήνες και προς την περιοχή Μισσίρια και Πλατανιά κατά τους καλοκαιρινούς μήνες όπου χωροθετούνται αρκετές ξενοδοχειακές μονάδες. Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι η εμπιστοσύνη των πολιτών στις εναλλακτικές μορφές μετακίνησης είναι επιτακτική.

Σκοπός της αυτής της διπλωματικής εργασίας η ανάπλαση των δρόμων και η διαμόρφωση των πεζοδρομίων έτσι ώστε να περιοριστεί σημαντικά και αν είναι δυνατόν να εξαλειφθεί η παράνομη στάθμευση στις περιοχές μελέτης. Επιπλέον οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που προτείνονται προσβλέπουν στην προστασία των περιοχών κατοικίας από διαμπερή ροές, και ο ορισμός συλλεκτήριων οδών έτσι ώστε να διοχετεύεται η κίνηση σε αυτές. Τέλος η ανάπλαση του παραλιακού μετώπου το οποίο αποτελεί το "πρόσωπο" της πόλης και ιδιαίτερα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες το υπάρχον πεζοδρόμιο που υπάρχει δεν επαρκεί για τον συγκεκριμένο δρόμο.



Εικόνες 12.3- 12.4: Παράνομη στάθμευση στην Ελευθερίου Βενιζέλου

13. Ανάπλαση παραλιακής οδού

Στην μελέτη του κ. Βλαστού, “Έρευνα μεθόδων εφαρμογής για την προώθηση συνθηκών βιώσιμης κινητικότητας στην Ελλάδα” και ειδικότερα για την πόλη του Ρεθύμνου. Η μελέτη προτείνει την μονοδρόμηση της παραλιακής οδού -Σοφοκλή Βενιζέλου, Άρη Βελουχιώτη- με κατεύθυνση προς τα ανατολικά . Η οδός αυτή διέρχεται από μια περιοχή αναψυχής- τουρισμού καθώς είναι και το “πρόσωπο” της πόλης. Η υπάρχουσα κατάσταση, δεν είναι κατάλληλη να εξυπηρετήσει τούς πεζούς και τους ποδηλάτες, ειδικότερα κατά τούς καλοκαιρινούς μήνες. Σήμερα ο παραλιακός δρόμος, με αμφίδρομη ροή, αποτελεί εμπόδιο στην επικοινωνία των παρόδιων χρήσεων με την ακτή. Έχει προταθεί η μονοδρόμησή του ώστε να περιοριστεί η κυκλοφορία, να αμβλυνθεί η αποκοπή και να αυξηθεί ο χώρος για πεζούς και ποδηλάτες, που είναι τώρα ανεπαρκής. Σε αυτό στοχεύουν και οι προτάσεις που γίνονται σε αυτήν την διπλωματική εργασία. Η εφαρμογή του προταθέντος σχεδίου οργάνωσης της κυκλοφορίας, με διακοπή της διαμπερούς ροής από το κέντρο, θα καταστήσει την μονοδρόμηση πιο εύκολη, διότι οι μετακινήσεις με αυτοκίνητο θα περιοριστούν. Πρέπει να υπογραμμιστεί ότι η γειτονική του παραλιακού ζώνη κατοικίας σχηματίζει ενιαίο σώμα μαζί του. Όταν η ακτή αναπλαστεί τότε οι κάθετοι προς αυτήν δρόμοι θα αναλάβουν τον σημαντικό ρόλο της εξυπηρέτησης της προσπέλασης από τις περιοχές κατοικίας και θα πρέπει να σχεδιαστούν ανάλογα, δίνοντας ιδιαίτερη προσοχή στην κίνηση του πεζού. Το σύνολο της παραλιακής ζώνης κατοικίας θα πρέπει να λειτουργεί ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας (*χάρτης 9Α*). Μόνον τότε θα δοθεί πραγματικά ώθηση στο περπάτημα γιατί είναι απόλυτα συνδεδεμένο με τη χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας, μόνο τότε θα αναβαθμιστεί ο δημόσιος χώρος της πόλης διότι θα απελευθερωθούν αστικές επιφάνειες αφού η δημόσια συγκοινωνία θα γίνει ανταγωνιστική και θα πείσει πολλούς να στραφούν προς αυτή, περιορίζοντας τις μετακινήσεις με αυτοκίνητο κυρίως για όσους εκτελούν μεγάλους μήκους διαδρομές ή έχουν προβλήματα κινητικότητας ή άλλες ανάγκες για ιδιωτική μετακίνηση.

Το πλάτος της οδού δεν είναι σταθερό – κυμαίνεται 9 μ. με 17 μ.- και αυτό οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι η περιοχή των Περιβολίων πυκνοδομήθηκε χωρίς σχέδιο πόλης. Στην ανάπλαση, οι λωρίδες κυκλοφορίας από δυο γίνονται μια καθώς και η επί της οδού στάθμευση περιορίζεται σημαντικά. Σχεδιάστηκε ποδηλατοδρόμος, σε όλο το μήκος της παραλιακής οδού, καθώς και διαπλάτυνση των πεζοδρομίων για να εξυπηρετήσει την ζήτηση και να παρέχει ασφάλεια στους πεζούς.

Στις διατομές έχουν προταθεί δυο εναλλακτικές λύσεις, στην μια ο ποδηλατοδρόμος είναι στο επίπεδο του πεζοδρομίου και στην δεύτερη στο επίπεδο του δρόμου.

Κατά μήκος της παραλιακής οδού αλλά και στους εσωτερικούς δρόμους της περιοχής μελέτης υπάρχουν αρκετές ξενοδοχειακές μονάδες, των οποίων το μέγεθος ποικίλει. Το πρόβλημα που δημιουργείται με τα ξενοδοχεία είναι κατά την στάση τουριστικών λεωφορείων και την αποβίβαση και επιβίβαση τουριστών. Αρκετές από τις μονάδες δεν διαθέτουν ειδικά διαμορφωμένο χώρο στάθμευσης και έτσι υπάρχει κίνδυνος και για τους επισκέπτες αλλά και για τους διερχόμενους οδηγούς εφόσον οι οδηγοί των τουριστικών λεωφορείων σταματούν και από τις δυο πλευρές του δρόμου ανεξάρτητα αν υπάρχει ή όχι ειδικός χώρος στάσης τους.

Για την αποφυγή αυτής της κατάστασης και εφόσον η λωρίδα κυκλοφορίας με την ανάπλαση που προτείνεται δεν επαρκεί για την παράνομη στάση τους, προτείνεται όσες μονάδες δεν διαθέτουν τον απαραίτητο χώρο για να διαμορφώσουν ειδικό χώρο, να χρησιμοποιούν τον χώρο που διαθέτουν τα κοντινά ξενοδοχεία και η μεταφορά των επισκεπτών να γίνεται με την βοήθεια του προσωπικού ή μικρότερων οχημάτων.

Οι θέσεις που δημιουργούνται στην πάρα της οδού στάθμευσης, όταν το πλάτος τού δρόμου επαρκεί σε πλάτος δρόμου μεγαλύτερο από 13 μέτρα, καθώς και ο χώρος μπροστά από την φοιτητική εστία “Ξενία”. Προτείνεται οι θέσεις αυτές να χρησιμοποιούνται για μικρής διάρκειας στάθμευση, διάρκειας έως 30 λεπτά, για την αποσυμφόρηση από την στάθμευση της οδού Παπανδρέου η οποία προτείνεται ως συλλεκτήριο και είναι ο κύριος δρόμος που οδηγεί στην “Μαρίνα”.

Κατά μήκος της παραλιακής, και σε θέσεις που το πλάτος ήταν επαρκές δημιουργήθηκαν θέσεις στάθμευσης, οι οποίες θα αφορούν τους κάτοικους αλλά και επισκέπτες. Στην περίπτωση που είναι εφικτό θα ήταν προτιμότερο οι θέσεις να είναι ονομάστηκες εφόσον ο χώρος είναι περιορισμένος.

13.1 Εναλλακτικές Προτάσεις Ανάπλασης Παραλιακής Οδού

13.1.1 Πρώτο σενάριο (Χάρτης 5)

Σχεδιάστηκαν θέσεις στάσης- στάθμευσης αυτοκινήτων υπό γωνία 0° διαστάσεων 2.5x5.5 και δικύκλων 0° διαστάσεων 0.90x2.20 και 90° 0.95x2.5 (Χάρτης 5). Το πλάτος της λωρίδας κυκλοφορίας ορίζεται στα 3.5 μέτρα και του ποδηλατόδρομου, στο ίδιο επίπεδο με τον δρόμο, πλάτους 2 μέτρων. Οι θέσεις για τα άτομα με ειδικές ανάγκες σύμφωνα με τους κανονισμούς, δεν διαφέρει στις διαστάσεις. Οι θέσεις που δημιουργήθηκαν για την στάθμευση αυτοκινήτων είναι 146, και για τις δικύκλων συνολικά 189. Ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου 1,5 μέτρα.

Πλεονεκτήματα	Αδυναμίες
<ul style="list-style-type: none">⤴ Μεγάλα πεζοδρόμια αποκλειστικά για πεζούς⤴ Ποδηλατόδρομοι, ισόπεδος με τον δρόμο, εύκολη πρόσβαση⤴ Διάθεση θέσεων μηχανών και αυτοκινήτων σε όλο το μήκος, ομοιόμορφα κατανεμημένα	<ul style="list-style-type: none">⤴ Λίγες θέσεις στάθμευσης⤴ Στενή λωρίδα κυκλοφορίας
Δυνατότητες	Κίνδυνοι
<ul style="list-style-type: none">⤴ Ορισμός θέσεων ΑΜΕΑ, ανάλογα με τις απαιτήσεις των κατοίκων	<ul style="list-style-type: none">⤴ Πιθανότητα κυκλοφοριακής συμφόρησης λόγω ελιγμών στάθμευσης παράλληλα στο πεζοδρόμιο⤴ Παραβιάσεις ποδηλατόδρομου από δικύκλων⤴ Μη διαφοροποίηση θέσεων ΑΜΕΑ, πιθανότητα καταπάτησης

Πίνακας 13.1: SWAT 1^{ου} σεναρίου

13.1.2 Δεύτερο σενάριο (Χάρτης 6)

Οι θέσεις στάσης- στάθμευσης αυτοκινήτων σχεδιάστηκαν υπό γωνία 30° και 45° διαστάσεων 2.5x 2.25μ, ανάλογα με το διαθέσιμο χώρο (Χάρτης 6). Για την στάθμευση των μοτοσυκλετών 0° διαστάσεων 0.90x2.20. Το πλάτος της λωρίδας κυκλοφορίας ορίζεται στα 3,5 μέτρα σύμφωνα με τον νόμο 167/93. Ο ποδηλατόδρομος , πλάτους 2 μέτρων, και σχεδιάστηκε στο επίπεδο του πεζοδρομίου. Οι θέσεις για τα άτομα με ειδικές ανάγκες σύμφωνα με τους κανονισμούς, ορίστηκαν με διαστάσεις 3.30x4.5 .Οι θέσεις που δημιουργήθηκαν για την στάθμευση αυτοκινήτων 198, θέσεις για ΑΜΕΑ 20 και για τις δίκυκλων 202. Ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου 2 μέτρα.

Πλεονεκτήματα	Αδυναμίες
<ul style="list-style-type: none">⤴ Ασφάλεια στους ποδηλάτες⤴ Ευκολία στην στάθμευση χωρίς ελιγμούς⤴ Μεγάλος αριθμός θέσεων	<ul style="list-style-type: none">⤴ Περιορισμένη ορατότητα κατά την έξοδο από τις θέσεις στάθμευσης⤴ Συγκεκριμένες θέσεις ΑΜΕΑ σε σχέση με την διαθεσιμότητα πλάτος οδού όχι με τις ανάγκες των κατοίκων⤴ Θέσεις στάθμευσης ανάλογα με την επάρκεια τις οδού, όχι ομοιόμορφα κατανεμημένες δίκυκλων- Ι.Χ. αυτοκινήτων⤴ Δυσκολία στην πρόσβαση του ποδηλατόδρομου
Δυνατότητες	Κίνδυνοι
<ul style="list-style-type: none">⤴ Δημιουργία ραμπών για την εξυπηρέτηση των θέσεων ΑΜΕΑ	<ul style="list-style-type: none">⤴ Παραβιάσεις ποδηλατόδρομου από πεζούς κίνδυνος ατυχήματος⤴ Επαρκές πλάτος για στάθμευση επί της οδού πλην των προκαθορισμένων θέσεων

Πίνακας 13.2: SWAT 2ου σεναρίου

14. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

Με την ανάπλαση της παραλιακής οδού σχεδιάστηκε μια λωρίδα κυκλοφορίας και αυτή θα έχει κατεύθυνση προς την έξοδο της πόλης, δηλαδή προς τα ανατολικά (φάση Α'). Η μονοδρόμηση θα δημιουργήσει κυκλοφοριακά προβλήματα εφόσον τώρα η κίνηση που μοιραζόταν ανάμεσα στην οδό Παχλά - Πορτάλιου και στην παραλιακή. Για τον λόγο αυτό στην Α' φάση ορίζονται κάποιες οδοί σαν συλλεκτήριοι ώστε οι κυκλοφορία να διοχετεύεται σε αυτές και να οδηγείται προς την Εθνική οδό και έξοδο της πόλης. Στην Β' φάση λαμβάνεται υπ' όψιν η πρόταση στην μελέτη "Ερευνα μεθόδων εφαρμογής για την προώθηση συνθηκών βιώσιμης κινητικότητας στην Ελλάδα" για την διάνοιξη περιφερειακού δρόμου στα όρια του σχεδίου πόλεως που θα ενώνει απευθείας τη λεωφόρο Κουρμούλη με τα Περιβόλια.

14.1 Α' Φάση (Χάρτης 8 & 8Α): Μονοδρόμηση παραλιακής οδού και σύνδεση με Εθνική οδό

Η μονοδρόμηση της παραλιακής συνοδεύεται από την διαπλάτυνση των πεζοδρομίων όπως αναφέρθηκε και στο προηγούμενο κεφάλαιο. Η οδός Αυστραλών πολεμιστών αλλάζει φορά, από την υπάρχουσα κυκλοφοριακή κατάσταση (χάρτης 7), ώστε να διοχετεύεται η κίνηση από την παραλιακή οδό προς την Εθνική, και η αποφυγή της δυνατότητας στάθμευσης προκύπτει από διαμόρφωση των πεζοδρομίων που στην παρούσα κατάσταση δεν είναι διαμορφωμένα στο περισσότερο μήκος της οδού. Σαν συλλεκτήριοι οδοί ορίζονται σε αυτήν την φάση οι οδοί:

- ✧ Αυστραλών πολεμιστών, μονόδρομος μιας λωρίδας κατεύθυνσης, σύνδεση παραλιακής οδού με παλιά Εθνική οδό. Η διαμόρφωση πεζοδρομίων όπως οι διατομές που φαίνονται στο σχέδιο 8Α.
- ✧ Ελευθέρας, οδός διπλής κατεύθυνσης με μία λωρίδα κυκλοφορίας ανα κατεύθυνση. Στην οδό προτείνεται ο σχεδιασμός ποδηλατόδρομου, για την σύνδεση της παραλιακής διαδρομής με αυτήν του κεντρικού δρόμου. Η διάθεση θέσεων στάσης οχημάτων περιορίζεται σε μεγάλο βαθμό. Η διατομή βρίσκεται στο σχέδιο 8Α.
- ✧ Γοργοποτάμου, μονόδρομος, μιας λωρίδας κατεύθυνσης. Συνδέει το παραλιακό μέτωπο με την παλιά Εθνική οδό.
- ✧ Εθνάρχου Μακαρίου, μονόδρομος, εκτός περιοχής μελέτης. Η διαδρομή που ακολουθεί είναι από την λεωφόρο Κουντουριώτου με την πλατεία του Αγνώστου Στρατιώτη.

Ο στόχος που έχει τεθεί για την προστασία της γειτονιάς από διαμπερείς ροές, θα επιτευχθεί με αλλαγές φοράς -με προσθήκη απαγορευτικών- στους εσωτερικούς δρόμους π.χ. Καλογεράκη, Σβάϊτσερ κ.α. Ακόμα οι δρόμοι που καταλήγουν σε σκαλιά διατηρούνται για τον ίδιο λόγο. Τέτοιες οδοί είναι οι Τζορντάνο Μπρούνο, Κύπρου κ.α. Στην Άγγελου Σικελιανού και την Αιγαίου, υπάρχει ένας χώρος στάθμευσης 80 θέσεων, ο οποίος σχεδιάζεται να υπογειωθεί στο μέλλον. Με τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που προτείνονται ο οδηγός που διέρχεται από αυτούς τους δρόμους θα έχει ως προορισμό τον χώρο στάθμευσης, γιατί λόγω των απαγορευτικών στον δρόμο θα είναι ασύμφορο να διασχίσει κάποιος που δεν έχει κάποιο συγκεκριμένο προορισμό.

Στην Άγγελου Συκελλιανού καθώς και στην οδό Χορτάτζη η κατασκευή πεζοδρομίων είναι επιτακτικής ανάγκης και ο σχεδιασμός ποδηλατόδρομων είναι επίσης σημαντικός για την σύνδεση των ήδη κατασκευασμένων διαδρομών ποδηλάτων (σχέδιο 8Α). Σε αυτές τις ρυθμίσεις είναι λογικό ότι συμμετέχουν και οι γύρω δρόμοι κάθετοι σε αυτούς όπως η 28^η Οκτωβρίου. Η διαμόρφωση κοινόχρηστων χώρων είναι αναγκαία στην περιοχή Περιβόλια, έτσι στην πρώτη αυτή φάση, σχεδιάστηκαν δυο νέες πλατείες.

Η φάση αυτή αφορά στην σύνδεση του κέντρου της πόλης με την Εθνική οδό στο ανατολικό τμήμα της. Αν και με την μονοδρόμηση της παραλιακής οι κυκλοφοριακοί φόρτοι που θα δέχεται η Αυστραλών πολεμιστών ελαττώνονται, κατά τους καλοκαιρινούς μήνες και λόγω των χρήσεων που στεγάζονται στην παραλιακή ζώνη θα υπάρχει κορεσμός. Για τον λόγο αυτόν προτείνεται ο σχεδιασμός κυκλικού κόμβου (με προτεραιότητα του κινούμενου στον κόμβο οχήματος στην διασταύρωση της εξόδου της Αυστραλών Πολεμιστών.

Έχουν προταθεί πεζοδρομήσεις και απαγορευτικά κατά μήκος της ίδιας οδού έτσι ώστε να αποτρέπονται οι διαμπερές κινήσεις οχημάτων μέσα από τις γειτονιές. Οι παραπάνω παρεμβάσεις στοχεύουν στην αποτροπή χρήσης αυτοκινήτων και την επένδυση στην χρήση ποδηλάτων, πεζοπορίας και δημόσιας συγκοινωνίας.

14.2 Β' Φάση (Χάρτης 9 & 9Α): Διάνοιξη Νέων Δρόμων Και Σύνδεση Της Περιοχής Μελέτης Με Την Νέα Περιφερειακή Οδό

Η νέα Μαρίνα που εξυπηρετεί την πόλη βρίσκεται στο κέντρο της , και η πρόσβαση σε αυτήν πρέπει να είναι ανεμπόδιση για όλους τους τύπους οχημάτων. Έτσι η οδός Γ. Παπανδρέου εκτελεί τον ρόλο της συλλεκτηρίου και παραμένει οδός δυο κατευθύνσεων. Στην οδό αυτήν όμως σήμερα δεν διαθέτει πεζοδρόμια παρά μόνο σε ένα πολύ μικρό της μέρος, παρόλο που βρίσκεται σε πολύ κεντρικό σημείο της πόλης. Έτσι η σημερινή μορφή ενθαρρύνει την παράνομη στάθμευση και ως συνέπεια αυτού είναι δύσκολο να διασχίσεις τον δρόμο, είτε οδηγώντας είτε περπατώντας, ιδιαίτερα τις ώρες αιχμής (καθημερινές μέρες, εργάσιμες ώρες). Με την διαμόρφωση των πεζοδρομίων (διατομή στο σχέδιο 9Α) στην οδό καθώς και την δημιουργία χώρου στάθμευσης μικρής διάρκειας (μέχρι 30 λεπτά) μπροστά στο “Ξενία” θα οδηγήσει στην βελτίωση την κατάσταση στην οδό.

Ακόμα λόγω του ότι η είσοδος του λιμανιού διασταυρώνονται δρόμοι με μεγάλους φόρτους κυκλοφορία, οπότε ένας κυκλικός κόμβος επί της παραλιακής θα διευκόλυνε την κίνηση των οχημάτων. Οι κυκλικοί κόμβοι, με προτεραιότητα τα οχήματα που κινούνται σε αυτούς, δεν επιτρέπουν στους οδηγούς να αναπτύσσουν μεγάλες ταχύτητες, αποτρέπεται η συμφόρηση που προκαλούν οι φωτεινοί σηματοδότες ειδικότερα τις ώρες αιχμής και ακόμα επιτρέπουν την αλλαγή πορείας χωρίς κίνδυνο.

Η κατασκευή της νέας περιφερειακής οδού είναι ένα έργο επιτακτικής ανάγκης αφού θα ενώνει τις τρεις μεγάλες περιοχές κατοικίας και θα οδηγήσει στην αποσυμφόρηση της παλιάς Εθνικής οδού, της σημερινής Πορτάλιου – Παχλά, καθώς και της παραλιακής οδού (Σ. Βενιζέλου, Άρη Βελουχιώτη) . Η σύνδεσης της περιοχή μελέτης με τον νέο περιφερειακό θα γίνεται μεσώ της οδού Δασκαλάκη, εφόσον στο περισσότερο μήκος της έχει το απαραίτητο πλάτος. Σε σημεία που δεν επαρκεί το

πλάτος, οι διαφορετικές κατευθύνσεις μπορούν να εξυπηρετούνται από διαφορετικούς δρόμους (σχέδιο 9Α).

Για να αποφευχθεί η είσοδος των επισκεπτών στην περιοχή μελέτης προτείνεται να σχεδιαστούν χώροι στάθμευσης (το πού μέχρι 200^{wv} θέσεων) στους κόμβους της νέας περιφερειακής οδού. Οι επισκέπτες θα εξυπηρετούνται από μικρά λεωφορεία (15-20 θέσεων), με δρομολόγια ανά 5-10 λεπτά ανάλογα την μέρα και την περίοδο. Τα μικρά αυτά λεωφορεία θα διέρχονται και από τους τρεις χώρους στάθμευσης και θα μεταφέρουν τους επισκέπτες σε κεντρικά σημεία της πόλης (σχέδιο 9Α).

Στην περιοχή Καλλιθέα, και συγκεκριμένα μπροστά στην εκκλησία του Αγίου Γεωργίου, υπάρχει υπαίθριος χώρος στάθμευσης 80 περίπου θέσεων που χωρίζεται από την οδό Αιγαίου. Η οδός Άγγελου Σικελιανού προτείνεται να πεζοδρομηθεί από το σημείο του πάρκινγκ έως την Εμμ. Πορτάλιου έτσι ώστε να ενοποιηθεί με τον ακάλυπτο χώρο που βρίσκεται δίπλα του και η περιοχή να αναβαθμιστεί με την δημιουργία ενός μικρού πάρκου. Ο δρόμος που οδηγεί στον χώρο στάθμευσης από την Πορτάλιου, είναι η Αιγαίου εφόσον περνά και τους δυο χώρους. Στην Σικελιανού ακόμα προτείνονται “απαγορευτικά”, έτσι ώστε να μην είναι εφικτή η άμεση πρόσβαση στην παραλιακή οδό (σχέδιο 8). Η επιλογή της οδού Αιγαίου, θα κατευθύνει τους οδηγούς είτε στις κατοικίες είτε στον χώρο στάθμευσης.

Το ιστορικό κέντρο της πόλης προτείνεται να πεζοδρομηθεί πλήρως μέχρι και την παραλία και να κοπεί έτσι η σύνδεση δυτικού και ανατολικού Ρεθύμνου διασχίζοντας την παλιά πόλη. Η πρόσβαση να επιτρέπεται μόνο στους κάτοικους (όχι σε καταστημάτων αρχές και επισκέπτες) για ορισμένες ώρες της ημέρας, όχι τις ώρες αιχμής (πχ. 6:00-9:00 π.μ. και 10:00-11:00 μ.μ.) και τα μέτρα αυτά να είναι σε ισχύ καθ' όλη την διάρκεια του έτους, και με αυστηρά κυρώσεις για τους παραβάτες αλλά και για να εμπιστευτεί η πόλη το σύστημα μαζικής μεταφοράς (σχέδιο 9Α).

Ένα ακόμα θέμα που δημιουργεί προβλήματα στην πόλη είναι η μεταφορά εμπορευμάτων στα εμπορικά καταστήματα καθώς και την τροφοδοσία των χώρων διασκέδασης που εδρεύουν στο ιστορικό κέντρο αλλά και στο παραλιακό μέτωπο. Ωράριο για την τροφοδοσία ισχύει μόνο κατά την τουριστική περίοδο και όπως είναι φυσικό δεν τηρείται. Η ισχύς του ωραρίου πρέπει να ισχύει σε όλη την διάρκεια του χρόνου και οι ώρες αυτές να είναι (6:00-9:00 π.μ.).

Στον χάρτη 9Α φαίνεται ο νέος περιφερειακός και μια πρόταση της διαδρομής συγκοινωνίας επί αυτού, και στάσεις στα τρία περιφερειακά parking με προορισμό το εμπορικό κέντρο της πόλης. Στον χάρτη 9 αναπαριστάται και μια κυκλική διαδρομή που θα καλύπτει την περιοχή μελέτης.

Για να την καλύτερη λειτουργία της συγκοινωνίας θα ήταν προτιμότερο τα οχήματα που θα εξυπηρετούν να είναι μικρότερα από τα συνήθη λεωφορεία, ώστε τα δρομολόγια να είναι πιο συχνά. Ακόμα η πολιτική που θα ακολουθηθεί στο θέμα του αντιτίμου και ο τρόπος που θα το προμηθεύεται κάποιος είναι καίριας σημασίας για την αποδοχή που θα λάβει η δημοτική συγκοινωνία στην πόλη του Ρεθύμνου. Προτείνεται για τους ενδιαφερόμενους να υπάρχει η δυνατότητα μηνιαίας συνδρομής με όσο το δυνατόν χαμηλότερο αντίτιμο. Βεβαία είναι λογικό να υπάρχει η δυνατότητα ημερήσιου και εβδομαδιαίου εισιτηρίου, ειδικότερα για τους τουρίστες και τους επισκέπτες της πόλης. Οι συνιστώσες αυτές θα κρίνουν το μέλλον της μαζικής μετακίνησης στην πόλη αλλά αυτό είναι κομμάτι άλλης μελέτης.

15. ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

15.1 Γενικά

Η στάθμευση είναι μεγάλο πρόβλημα στις περισσότερες περιοχές της Ελλάδος, έτσι και στην πόλη του Ρεθύμνου. Ο δείκτης ιδιοκτησίας αυτοκινήτου είναι μεγάλος καθώς και η οδική συμπεριφορά δεν βοηθάει στην λύση του προβλήματος. Η αλληλεξάρτηση στάθμευσης και δημόσιων συγκοινωνιών είναι προφανής. Από την άλλη, η κατάλληλη πολιτική στάθμευσης, με περιορισμό των θέσεων για την στάθμευση, περιορίζει την χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Είναι χαρακτηριστικό ότι το μεγαλύτερο τμήμα των αναγκών στάθμευσης καλύπτεται από στάθμευση επί της οδού και ως επί το πλείστον είναι παράνομη.

15.2 Υφιστάμενη Κατάσταση Στην Περιοχή Μελέτης

Ο *χάρτης 10* παρουσιάζει την υπάρχουσα κατάσταση που επικρατεί στην περιοχή μελέτης σχετικά με την στάθμευση. Αναπαριστώνται όλοι οι υφιστάμενοι χώροι στάθμευσης που χωρίζονται σε επί πληρωμή και ελεύθεροι, καθώς και οι θέσεις που διαθέτει ο καθένας από αυτούς. Οι χώροι στάθμευσης που διαθέτει η πόλη είναι όλοι ανοιχτοί. Τέλος φαίνεται η επί της οδού στάθμευση στην περιοχή μελέτης, παράνομη και νόμιμη, με τους ισχύοντες κανόνες.

Στην περιοχή των Περιβολίων, καθώς υπάρχει η ιδιαιτερότητα της πυκνής και άναρχης δόμησης και των στενών δρόμων, οι κάτοικοι σταθμεύουν τα αυτοκίνητα τους είτε στον εναπομένοντα χώρο του δρόμου καθώς η περιοχή δεν διαθέτει πεζοδρόμια είτε σε αδόμητα γεωτεμάχια. Τα γεωτεμάχια αυτά είναι χωρισμένα ανάλογα με την χρήση τους (αδόμητα, καλλιέργειες, χώροι στάθμευσης) όπου στην τελευταία κατηγορία αναφέρεται και ένας προσεγγιστικός αριθμός των οχημάτων που σταθμεύουν σε αυτά, από επιτόπιες παρατηρήσεις που έγιναν στην περιοχή.

Στην περιοχή της Καλλιθέας, οι συνθήκες που επικρατούν δεν είναι καλύτερες αλλά λόγω της εφαρμογής του σχεδίου πόλης οι οδικοί άξονες έχουν μεγαλύτερο πλάτος και έτσι το πρόβλημα δεν είναι τόσο έντονο.

Στην παραλιακή οδό η κατάσταση ειδικά κατά τους καλοκαιρινούς μήνες δεν είναι ενθαρρυντική. Σε όλο το μήκος της ενώ επιτρέπεται αποκλειστικά η στάση παρατηρείτε μακρόχρονη στάθμευση. Το ίδιο συμβαίνει και στις υπό γωνία θέσεις που υπάρχουν. Ο συγκεκριμένος δρόμος κατά την τουριστική περίοδο υπερφορτώνεται αφενός μεν από την αυξημένη κινήση λόγω επισκεπτών και αφ' εταίρου λόγω της στάσης των τουριστικών λεωφορείων για αποβίβαση στις ξενοδοχειακές μονάδες.

Οι υπάρχουσες θέσεις στάθμευσης, με δεδομένο το μήκος θέσης αυτοκινήτου (5,5 μ.) και τις επιτόπιες παρατηρήσεις στην περιοχή μελέτης, υπολογίστηκαν:

▲ Περιβόλια επί της οδού:	180 θέσεις
▲ Περιβόλια σε αδόμητα:	30 θέσεις
▲ Παραλία επί της οδού:	360 θέσεις
▲ Καλλιθέα επί της οδού:	970 θέσεις
Σύνολο:	1540 θέσεις

15.3 Στάθμευση Στην Οδό

Η δέσμευση του δημόσιου χώρου καθώς και η κατάληψη του οδοστρώματος από σταθμευμένα οχήματα δεν είναι μόνο θέμα αισθητικής αλλά και ροής στους οδικούς άξονες μιας πόλης. Είναι ξεκάθαρο, και από το προηγούμενο κεφάλαιο (κεφάλαιο 15.1) ότι τα οχήματα σταθμεύουν με μόνο κριτήριο το αν υπάρχει αρκετός χώρος.

Στον χάρτη 11 φαίνονται οι συνθήκες στάθμευσης που προτείνονται στις περιοχές μελέτης όσον αφορά την επί τις οδού στάθμευση. Αναλυτικότερα, στην περιοχή μελέτης μέχρι την οδό Ελευθέρας (όριο γειτονίας Περιβολίων) προτείνεται η ανάπτυξη των πεζοδρομίων, με τον σχεδιασμό εσοχών για στάθμευση. Στο μέσον περίπου κάθε οδού σχεδιάστηκαν διαβάσεις και μικρά παρτέρια. Το “κενό” αυτό στον μέσον του οικοδομικού τετραγώνου δεν εξασφαλίζει μόνο την ασφαλή μετακίνηση και την αίσθηση γειτονία αλλά αυτόματα αναβαθμίζεται το αστικό περιβάλλον. Επιπλέον η ανάπτυξη των πεζοδρομίων θα εξαλείψει την στάθμευση στις διασταυρώσεις, ένα πολύ επικίνδυνο συνήθιο.

Με το έργο της ανάπτυξης των πεζοδρομίων οι διαθέσιμες θέσεις για στάθμευση όπως είναι φυσικό περιορίζονται αρκετά. Με τα νέα δεδομένα οι θέσεις στάθμευσης για την περιοχή θα είναι κατά προσέγγιση 620, δηλαδή θα περιοριστούν στα 2/3 των αρχικών. Σε περίπτωση που είναι εφικτό προτείνεται η διαμόρφωση για χώρους στάθμευσης στα ισόγεια και υπόγεια των ιδιοκτησιών.

Στο σχέδιο αυτό έχουν σχεδιαστεί δύο ενδεικτικές διατομές όπου αναπαριστάται το οδοστρωμα και τα πεζοδρόμια. Η πρώτη διατομή αναφέρεται στην περιοχή ανατολικά της οδού Ελευθέρας επιτρέπεται υπό όρους η στάθμευση επί της οδού, με προτεραιότητα τους κατοίκους της περιοχής και όριο ένα Ι.Χ. ανά νοικοκυριό. Η αντιστοιχία των θέσεων σε ορισμένα οχήματα θα περιορίσει την παράνομη στάθμευση και θα καθιστά τον έλεγχο ευκολότερο. Επιπλέον έχει σχεδιαστεί ένα υπόδειγμα μιας κάτοψης διασταύρωσης στην ίδια περιοχή με τις θέσεις και τις διαμορφώσεις των πεζοδρομίων.

Η άλλη διατομή αφορά στην περιοχή των Περιβολίων στην οποία όπως έχει επισημανθεί υπάρχει ιδιαίτερο πρόβλημα στους κοινόχρηστους χώρους. Η περιοχή δεν διαθέτει πεζοδρόμια και αυτό κοστίζει στην ποιότητα ζωής καθώς και στην λειτουργία της σαν γειτονία κατοικίας. Έτσι εξασφαλίζεται χώρος για την ασφαλή κίνηση των πεζών, με διαμόρφωση πεζοδρομίων τουλάχιστον 1.5μ πλάτος και η απαγόρευση στάθμευσης σε όλες της οδούς. Η στάθμευση των κατοίκων αναλύεται ειδικότερα στο επόμενο κεφάλαιο.

Στην παραλιακή οδό, έχουν προταθεί δυο εναλλακτικές λύσεις για την ανάπτυξη της (κεφάλαιο 13.1). Το ποσοστό μείωσης στο πρώτο σενάριο είναι περίπου 60% όσον αφορά τα Ι.Χ. αυτοκίνητα αλλά δημιουργούνται επίσης ειδικές θέσεις για μοτοσικλέτες (189) που δεν υπήρχαν μέχρι σήμερα. Στο δεύτερο σενάριο η μείωση προσεγγίζει το 40%, αλλά οι κίνδυνοι που υπάρχουν αυτό το σενάριο (με την στάθμευση υπό γωνιά) είναι περισσότεροι. Οι θέσεις για τα δίκυκλα που δημιουργούνται υπολογίστηκαν στις 200.

Ζητούμενο είναι ο περιορισμός των δωρεάν θέσεων στάθμευσης στις οδούς, ειδικότερα για τους επισκέπτες, ώστε να ενθαρρύνεται η χρήση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης.

15.4 Στάθμευση Σε Αδόμητα Οικόπεδα

Η ιδιαιτερότητα της περιοχής των Περιβολίων απαιτεί και ιδιαίτερες λύσεις. Η αραιοδομημένες εκτάσεις συνορεύουν με τις πυκνοδομημένες δημιουργώντας μια πολύπλοκη δομή. Τα οικόπεδα που έχουν μείνει αδόμητα είναι αρκετά αλλά ήδη η περιοχή παρουσιάζει εικόνες οικιστικού κορεσμού. Τέλος η περιοχή χωρίζεται σε δυο μέρη όσον αφορά τους όρους δόμησης (κεφάλαιο 7.3).

Στην περιοχή όπως έχει προαναφερθεί δεν υπάρχουν πεζοδρόμια και οι στάθμευση κατοίκων και επισκεπτών γίνεται με μόνο περιορισμό τον χώρο. Στους πεζούς και ειδικότερα στις ευπαθείς ομάδες, δεν παρέχεται καμία ασφάλεια και όσον αφορά τα άτομα με ειδικές ανάγκες δεν έχουν καμία δυνατότητα να μετακινηθούν χωρίς την βοήθεια κάποιου άλλου. Για αυτόν τον λόγο αλλά και για την προστασία της γενικότερης εικόνας αλλά και της λειτουργίας της γειτονίας η άναρχη στάθμευση είναι αναγκαίο να σταματήσει. Αυτό που θα αποτρέψει αυτήν την δυσάρεστη κατάσταση είναι η κατασκευή πεζοδρομίων, περιορισμένων με χαμηλά κολονάκια ώστε να προστατευτούν οι πεζοί.

Πολύ από τους κάτοικους σήμερα σταθμεύουν τα οχήματα τους σε αδόμητους χώρους. Στο σχέδιο 12 προτείνονται κάποια από αυτά να διατεθούν για στάθμευση αποκλειστικά για τους κατοίκους, με αποφυγή χρησιμοποίησης αυτών που είτε έχουν οικοδομική αξία (παραλιακά) είτε χρησιμοποιούνται σήμερα για καλλιέργειες κηπευτικών. Η διατήρηση της χρήσης για καλλιέργεια αντιπροσωπεύει την περιοχή και είναι σημαντική για τους κατοίκους, η πλειοψηφία των οποίων έχει χαμηλό βιωτικό επίπεδο.

Στα συγκεκριμένα οικόπεδα που έχουν επιλεγεί μετρήθηκε το εμβαδόν και το πρόσωπο (σύμφωνα με το Εθνικό Κτηματολόγιο). Οι όροι δόμησης σύμφωνα με το Φ.Ε.Κ. 792/09-09-1986 (παραρτήμα) η περιοχή των Περιβολίων χαρακτηρίστηκε ως πυκνοδομημένη. Το συγκεκριμένο Φ.Ε.Κ. Αναφέρετε στην περιοχή που οριοθετείτε από τους δρόμους, Ελεύθερνας και Κωσταντουδάκη και βρίσκεται ανάμεσα στην παραλιακή οδό μέχρι τα όρια του δομημένου χώρου προς τα νότια. Έχουν επιλεγεί έτσι ώστε να είναι ομοιόμορφα κατανομημένα στην περιοχή για την καλύτερη εξυπηρέτηση των πολιτών.

Στον παρακάτω πίνακα παραθέτονται τα αδόμητα οικόπεδα που προτείνεται να χρησιμοποιηθούν ως χώροι στάθμευσης για τους κατοίκους. Πολλά από τα οποία χρησιμοποιούνται ήδη σήμερα για στάθμευση (σχέδιο 10). Η αρτιότητα κατά παρέκκλιση είναι δύσκολο να εξακριβωθεί λόγω του ότι είναι πολλά στον αριθμό και υπάρχουν πολλές συνιστώσες που πρέπει να ληφθούν υπ' όψη. Επιπλέον στο σχέδιο 10 έχουν καταγραφεί με επιτόπιες παρατηρήσεις, όλα τα οικόπεδα που δεν έχουν ανοικοδομηθεί και ο αριθμός τους είναι μεγάλος. Ως συμπέρασμα καταλήγουμε ότι ο δήμος θα πρέπει να έρθει σε συνεννόηση με τους ιδιοκτήτες, για να γίνει είτε εξαγορά από τον δήμο είτε εκμίσθωση των ιδιοκτησιών και σίγουρα το κόστος θα είναι υπό διαπραγμάτευση.

Αναλυτικότερα τα οικοπέδα που έχουν επιλέγει για την χρήση ως χώροι στάθμευσης είναι:

Αρίθμηση Οικοπέδου	Εμβαδόν (m ²)	Πρόσωπο	Χαρακτηρισμός	Κατά Προσέγγιση υπολογισμός θέσεων
Π1	276,0	14,0	Άρτιο κατά παρέκκλιση	18
Π2	238,0	11,6	Άρτιο κατά παρέκκλιση	14
Π3α	428,0	13,8	Άρτιο	25
Π3β	364,0	12,3	Άρτιο κατά παρέκκλιση	24
Π4α	315,7	γωνιακό	Άρτιο κατά παρέκκλιση	18
Π4β	377,4	14,0	Άρτιο κατά παρέκκλιση	20
Π5	114,0	9,0	Μη άρτιο	8
Π6α	333,0	32,0	Άρτιο κατά παρέκκλιση	22
Π6β	396,9	16,0	Άρτιο κατά παρέκκλιση	23
Π7	475,0	20,0	Κομμάτι από ιδιοκτησία ενός (συνολική έκταση 2587.30 μ ²)	30
Π8	415,0	γωνιακό	Άρτιο	26
Π9	583,9	6,7	Οικισμός προ του 1923 χωρίς σχέδιο πόλης	25
Π10	518,0	5,7		30
Π11α	708,3	5,3		35
Π11β	375,6	0		

Πίνακας 15.1: Χαρακτηριστικά αδόμετων οικοπέδων, προτεινόμενων για στάθμευση

16. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η μετάβαση από την παρούσα κατάσταση προς την βιώσιμη κινητικότητα είναι δύσκολη και χρονοβόρα κυρίως λόγω τις συμπεριφοράς των κατοίκων. Η αλλαγή μπορεί να έρθει με τις κατάλληλες πολιτικές και με την αποφασιστικότητα του δήμου και η πόλη να παραδοθεί από τα οχήματα στους ανθρώπους της.

Η διαμορφώσεις που έχουν προταθεί θα βοηθήσουν να τηρηθούν οι κανόνες για την στάθμευση αλλά είναι αναγκαίο να συνδυαστεί με ένα δίκτυο δημοτικής συγκοινωνίας προσιτής ευχάριστης βολικής και καθαρής ώστε οι κάτοικοι της πόλης να αφήσουν τα ιδιωτικά οχήματα και να σταθούν στα μέσα μαζικής μεταφοράς. Βασική προϋπόθεση η συγκοινωνία να είναι αξιόπιστη και προσαρμοσμένη στις ανάγκες της πόλης, με τις ιδιαιτερότητες όπως οι μεγάλες υψομετρικές διαφορές από το κέντρο σε κάποιες γειτονιές κατοικίας. Μέχρι σήμερα έχουν γίνει διάφορες προσπάθειες που έχουν ναυαγήσει. Σήμερα λόγω της "καλής- κακής" συγκυρίας της οικονομικής κρίσης και λόγω της δυσκολίας των πολιτών να συντηρήσουν τα οχήματα τους είναι μια ευκαιρία να δοθεί έμφαση στην δημοτική συγκοινωνία, και να γίνει κομμάτι της καθημερινότητας.

Γενικά στην Ελλάδα δεν υπάρχει αγωγή στην οδική συμπεριφορά και γι' αυτό δεν φτάνουν μόνο οι παρεμβάσεις στον αστικό ιστό για να αλλάξουν αυτό που ζούμε τα τελευταία χρόνια. Αν και η πόλη του Ρεθύμνου είναι όμορφη υπάρχει μεγάλο πρόβλημα στην στάθμευση αλλά η αιτία δεν είναι τόσο ο περιορισμένος χώρος αλλά περισσότερο η νοοτροπία. Ένα παράδειγμα για την νοοτροπία αυτήν, η παραλιακή οδός Ελευθερίου Βενιζέλου που ουσιαστικά ανήκει στην παλιά πόλη και δεν επιτρέπεται η στάθμευση ούτε για τους κατοίκους κατά τους χειμερινούς μήνες λόγω των δραστηριοτήτων (καφέ, φαγητό) μένει πολύ λίγες ώρες χωρίς παρκαρισμένα αυτοκίνητα, ακόμα και μπροστά σε ράμπες ατόμων με ειδικές ανάγκες, ενώ ο χώρος στάθμευσης της Μαρίνας είναι σχεδόν άδειος (βάδισμα απόστασης 8 λεπτών). Η αστυνόμευση είναι βεβαία ανεπαρκής και ανεκτική και αυτό είναι ένα μέρος του προβλήματος το οποίο δύσκολα φεύγει από την συνείδηση των πολιτών.

Έτσι διαπιστώνεται ότι δεν είναι μονό επιτακτική ανάγκη να δημιουργηθούν χώροι στάθμευσης αλλά να βρεθεί τρόπος να στραφεί ή να αναγκαστεί ο οδηγός να χρησιμοποιήσει αυτήν την λύση.

17. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ και ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

Αραβαντινός, Α. (2007), **Πολεοδομικός Σχεδιασμός Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου**, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα

Βλαστός Θ. & Μηλάκης Δ. (2006), **Πολεοδομία vs Μεταφορές Από την απόκλιση στη σύγκλιση**, εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα

Βλαστός Θ. (2003), **Μια διαφορετική δημόσια συγκοινωνία σε μία διαφορετική πόλη**, Αναπτυξιακή Εταιρεία Δήμου Αθηναίων, Αθήνα

Γιαουτζή Μ. & Στρατηγέα Α. (2005), **Σημειώσεις Χωροταξίας**, Εκδόσεις Ε.Μ.Π., Αθήνα

Δασκαλάκης Κ., Τσακίρης Στ., Οικονόμου Δ., Στάππας Ν. (2008), **Αναθεώρηση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δήμου Ρεθύμνης (Γ.Π.Σ.)**, Αθήνα

Μηλάκης, Δ. (2006), **Χρήσεις Γης και Μεταφορές. Διερεύνηση της Επίδρασης των Πολεοδομικών Χαρακτηριστικών Μάκρο- και Μίκρο- κλίμακας στις Επιλογές Μετακίνησης**, Διδακτορική Διατριβή, Σ. Α. Τ. Μ., Ε.Μ.Π. , Αθήνα

Σιόλας Α. & Σαγιάς Ίων, **Βιβλιόδετες σημειώσεις του μαθήματος Αστικής Γεωγραφίας**, Τομέας Γεωγραφίας και περιφερειακού σχεδιασμού, Σ.Α.Τ.Μ., Εκδόσεις Ε.Μ.Π., Αθήνα

Σιόλας Α (2005), **Άνθρωπος & Χώρος**, Τομέας Γεωγραφίας και περιφερειακού σχεδιασμού, Σ.Α.Τ.Μ., Εκδόσεις Ε.Μ.Π., Αθήνα

Φρατζεσκάκης Ι.Μ., Πιτσιάβα- Λατινοπούλου Μ.Χ., Τσαμπούλας Δ.Α. (2002), **Στάθμευση**, Εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα

ΥΠΕΧΩΔΕ, (2001), **Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ): Κύριες Αστικές Οδοί (ΟΜΟΕ - ΚΑΟ)**, Αθήνα

DG TREN, (2000), **EU Transport in figures – statistical pocketbook 2000. European Commission, Directorate-General for Energy and Transport in cooperation with Eurostat**, , Luxembourg

EEA, (2000), **Indicator fact sheet Signals 2001 - Chapter households., IR01HH03 Household number and size**, 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.

Ιστοσελίδες

@ Γενικές πληροφορίες

- ✦ maps.google.com/
- ✦ www.ktimatologio.gr
- ✦ www.rethymno.gr : (σύστημα GIS)
- ✦ en.wikipedia.org
- ✦ www.statistics.gr
- ✦ www.ses.gr : Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων
- ✦ www.domiki.gr
- ✦ www.minenv.gr : Υπουργείο περιβάλλοντος Ενέργειας και κλιματικής αλλαγής
- ✦ www.mnec.gr
- ✦ www.michanikos.gr/
- ✦ <http://www.trendsetter-europe.org/index.php>

@ Άρθρα (ecomobility)

- ✦ www.trendsetter-europe.org/index.php?ID=541
(Parking policies saves cultural heritage)
- ✦ www.city-parking-in-europe.eu/Bilder/pdf/_Berlin_final/Final_Report/cpie_inhalt_web_cover_small.pdf
(Problems and Solutions in Athens and Bologna- Parking Policies)
- ✦ news.bbc.co.uk/2/hi/5105418.stm
(Parking Policy 'mess' criticised)
- ✦ <http://www.europeanparking.eu/cms/Media/car%20parks.pdf>
(Car Parks, Barcelona Statment)

⤴ http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Transport_energy_consumption_and_emissions

(Transport energy consumption and emissions)

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Car_and_motorcycle_trade_statistics_-_NACE_Rev._1.1

(Car and motorcycle trade statistics)

@ Ενέργεια και Μεταφορές (στατιστικά στοιχεία)

http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/figures/pocketbook/2006_en.htm

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Εν Αθήναις τῇ 27 Ἰανουαρίου 1948

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

Ἀριθμὸς φύλλου 20

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Νόμοι

- N. 530. Περὶ καθορισμοῦ τῶν ὀργανικῶν θέσεων τῶν ἀξιωματικῶν καὶ ἀνθυπασπιστῶν τοῦ Στρατοῦ Ἑλλάδος... 1
- Διατάγματα**
- Περὶ καταργήσεως Ἀνακτορικῶν Τμημάτων... 2
- Περὶ μεταδόσεως τοῦ Εἰρηνοδίκου Ἀγίου Νικολάου εἰς τὴν ἔδραν τῆς Κοινότητος Κρητῶν πρὸς ἐνδίκασιν πολιτικῶν καὶ ποινικῶν ὑποθέσεων... 3
- Περὶ ἐγκρίσεως τροποποιήσεως τοῦ Ὄργανισμοῦ ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας τοῦ Δημοτικοῦ Βρεφοκομείου Πατρῶν... 4
- Περὶ ἐγκρίσεως τοῦ Ὄργανισμοῦ τῆς ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας τοῦ Δήμου Πύλης... 5
- Περὶ ἐγκρίσεως δωρεὰν παραχωρήσεως γηπέδου τοῦ Δήμου Σερρῶν δι' ἀνάγεσιν διδαστηρίου τοῦ Γυμνασίου θηλέων... 6
- Περὶ ἐγκρίσεως τοῦ Ὄργανισμοῦ τῆς ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας τοῦ Δήμου Αἰγινίου... 7
- Περὶ ἐγκρίσεως δωρεὰν παραχωρήσεως οἰκπέδου τοῦ Δήμου Θηβαίων διὰ τὴν ἀνάγεσιν κτιρίου Ὑγειονομικοῦ Σταθμοῦ (Πολυϊατρείου)... 8
- Περὶ τακτοποιήσεως ἐδρῶν τῆς Νομικῆς Σχολῆς τοῦ Πανεπιστημίου Ἀθηνῶν... 9
- Περὶ εἰδικῆς κατονομασίας εἰς τὸ τελὸν δασμολόγιον εἰσαγωγῆς ναυαγοσωστικῶν ὀργάνων καὶ μηχανημάτων μετὰ τῶν ἐξαρτημάτων αὐτῶν... 10
- Περὶ ἀναθεωρήσεως τοῦ πολεοδομικοῦ σχεδίου Ρεθύμνου... 11

ΝΟΜΟΙ

ΝΟΜΟΣ ὑπ' ἀριθ. 530.

Περὶ καθορισμοῦ τῶν ὀργανικῶν θέσεων τῶν ἀξιωματικῶν καὶ ἀνθυπασπιστῶν τοῦ Στρατοῦ Ἑλλάδος.

ΠΑΥΛΟΣ

ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Ὑπηρεσάμενοι ὁμοφώνως μετὰ τῆς Δ' Ἀναθεωρητικῆς Βουλῆς, ἀποφασίζομεν καὶ διατάσσομεν :

Ἄρθρον 1.

1. Ὁ ἀριθμὸς τῶν θέσεων τῶν Ἀντιστρατῆγων, τῶν Ὑποστρατῆγων καὶ Ταξίαρχων καὶ ἡ κατανομή τούτων μεταξὺ τῶν Ὀπλῶν καὶ Σωμάτων τοῦ Στρατοῦ, ὡς ἐπίσης ὁ ἀριθ-

μὸς τῶν θέσεων τῶν ἀνωτέρων καὶ κατωτέρων Ἀξιωματικῶν κατὰ βαθμὸν καὶ τῶν Ἀνθυπασπιστῶν, ἐν ἐκάστῳ Ὀπλῳ, Σώματι καὶ Ὑπηρεσίᾳ ὡς καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν γενικῶν θέσεων τῶν Ἀξιωματικῶν τῶν Ὀπλῶν τοῦ Στρατοῦ κατὰ βαθμὸν, καθορίζεται διὰ διαταγῆς τοῦ Ὑπουργείου Στρατιωτικῶν (Γ.Ε.Σ.) ἐκδιδομένης ἐφ' ἀπαξ καὶ ἐντέως μηνὸς ἀπὸ τῆς ἐσχῆς τοῦ παρόντος, βάσει ἐποφάσεως τοῦ Ἀνωτάτου Στρατιωτικοῦ Συμβουλίου, μὴ δυναμένης νὰ τροποποιηθῇ ὑπὸ τοῦ Ὑπουργοῦ.

2. Ἡ ἀνωτέρω διαταγὴ τοῦ Ὑπουργείου Στρατιωτικῶν, δύναιται νὰ τροποποιηθῇ μετὰ τετράμηνον ἀπὸ τῆς ἐκδόσεώς του, ἐφ' ἀπαξ καὶ βάσει ἀποφάσεως τοῦ Ἀνωτάτου Στρατιωτικοῦ Συμβουλίου.

3. Ἐν πάτῃ περιπτώσει ὁ ἀριθμὸς τῶν θέσεων εἰς Ἀνωτάτους Ἀξιωματικούς (Ὑποστρατῆγους καὶ Ταξίαρχους) καθορίζεται ὁ αὐτὸς καὶ διὰ τὰ τρία νέα Σώματα Ἐφοδισμοῦ καὶ Μεταφορῶν, Τεχνικῶν Ὑπηρεσιῶν καὶ Ὑλικῶν Πολέμου.

Ἄρθρον 2.

1. Ἐξαιρετικῶς, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐσχῆς τῶν Πινάκων 1947—1948 ὁ ἀνωτέρω ἀριθμὸς θέσεων κατὰ βαθμὸν καὶ ὄπλον ἢ Σῶμα μέχρι τοῦ βαθμοῦ τοῦ Ταξίαρχου συμπεριλαμβανομένου θέλει ἀξιεθῆ κατὰ τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐνταχθέντων ἢ ἐνταχθρομένων εἰς τὰ ὀριστικά μόνιμα σιελέχη τοῦ ἐνεργοῦ Στρατοῦ μετὰ τὴν γενομένην κρίσιν αὐτῶν κατὰ τὰς διατάξεις τῶν ὑπ' ἀριθ. 7)45 καὶ 18)45 Συντακτικῶν Πράξεων καὶ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 464)1947 Νομ. Διατάγματος.

2. Ἡ ἐσχῆς τοῦ παρόντος ἀρχεταὶ ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεώς του εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

Ὁ παρὼν Νόμος φηρισθεὶς ὑπὸ τῆς Δ' Ἀναθεωρητικῆς Βουλῆς καὶ παρ' ἡμῶν σήμερον κυρωθεὶς, δημοσιευθῆτω διὰ τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως καὶ ἐκτελεσθῆτω ὡς νόμος τοῦ Κράτους.

Ἐν Αθήναις τῇ 26 Ἰανουαρίου 1948.

ΠΑΥΛΟΣ
Β.

Ὁ ἐπὶ τῶν Στρατιωτικῶν Ὑπουργὸς
ΓΕΩΡΓ. ΣΤΡΑΤΩΣ

Ἐθεωρήθη καὶ ἐτέθη ἡ μεγάλη τοῦ Κράτους σφραγίς.

Ἐν Αθήναις τῇ 26 Ἰανουαρίου 1948.

Ὁ ἐπὶ τῆς Δικαιοσύνης Ὑπουργὸς
ΧΡΙΣΤΟΣ ΛΑΔΑΣ

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

(2)

Περί καταργήσεως 'Ανακριτικών Τμημάτων.

ΠΑΥΛΟΣ

ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Έχοντας υπ' όψει τὸ ἄρθρον 118 τοῦ Ὄργανισμοῦ τῶν Δικαστηρίων καὶ τὴν ὑπ' ἀριθ. 30412 πρότασιν τοῦ Εἰσαγγελέως Ἐφεσίων Ἀθηνῶν, προτάσει τοῦ Ἡμετέρου ἐπὶ τῆς Δικαιοσύνης Ὑπουργοῦ, ἀπεφασίσαιμεν καὶ διατάσσομεν :

Καταργοῦμεν τὰ Β' καὶ Γ' Ἀνακριτικὰ Τμήματα τοῦ Πλημμελειοδικαίου Χαλκίδος.

Εἰς τὸν αὐτὸν ἐπὶ τῆς Δικαιοσύνης Ὑπουργὸν ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 10 Ἰανουαρίου 1948.

ΠΑΥΛΟΣ

B.

Ὁ ἐπὶ τῆς Δικαιοσύνης Ὑπουργὸς
ΧΡΗΣΤΟΣ ΛΑΔΑΣ

(3)

Περί μεταβάσεως τοῦ Βιθρηνοδίκου Ἀγίου Νικολάου εἰς τὴν ἔδραν τῆς Κοινότητος Κρητσᾶς πρὸς ἐκδίκασιν πολιτικῶν καὶ ποινικῶν ὑποθέσεων.

ΠΑΥΛΟΣ

ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Έχοντας ὑπ' ὄψιν τὰς διατάξεις τοῦ Νόμου ΓΦΕΒ' ὡς ὅτις ἀντικατέστη ὑπὸ τοῦ ἄρθρου μόνου τοῦ Νόμου ΓΧΕΒ' ὡς καὶ τὴν ὑπ' ἀριθ. 28)1947 ἀπόφασιν τοῦ Δικαστηρίου τῶν ἐν Λασηθίῳ Πρωτοδικῶν ἐν Ὀλομελείᾳ.

Προτάσει τοῦ Ἡμετέρου ἐπὶ τῆς Δικαιοσύνης Ὑπουργοῦ ἀπεφασίσαιμεν καὶ διατάσσομεν.

Ὁρίζομεν ὅπως ὁ Βιθρηνοδίκης Ἀγίου Νικολάου Λασηθίου μεταβαίη τὴν πρώτην Δευτέραν τῶν μηνῶν Ἰανουαρίου, Μαρτίου, Μαΐου, Ἰουλίου, Σεπτεμβρίου καὶ Νοεμβρίου εἰς τὴν ἔδραν τῆς Κοινότητος Κρητσᾶς πρὸς ἐκδίκασιν τῶν Πολιτικῶν καὶ Ποινικῶν ὑποθέσεων τῶν κατοίκων τῆς Κοινότητος ταύτης ὡς καὶ τῶν Κοινοτήτων Κρούστα καὶ Τζακῶν καὶ τῶν συνοικισμῶν αὐτῶν.

Εἰς τὸν αὐτὸν ἐπὶ τῆς Δικαιοσύνης Ὑπουργὸν ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 14 Ἰανουαρίου 1948

ΠΑΥΛΟΣ

B.

Ὁ ἐπὶ τῆς Δικαιοσύνης Ὑπουργὸς
ΧΡΗΣΤΟΣ ΛΑΔΑΣ

(4)

Περί ἐγκρίσεως τροποποιήσεων τοῦ Ὄργανισμοῦ Ἑσωτερικῆς Ὑπηρεσίας τοῦ Δημοτικοῦ Βερεκομείου Πατρῶν.

ΠΑΥΛΟΣ

ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Έχοντας ὑπ' ὄψιν τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 24 τοῦ ἀπὸ 17—5—1944 Διατάγματος περὶ κωδικοποιήσεως εἰς ἑνιαίον κείμενον νόμον τῶν περὶ τῶν Δημοτικῶν καὶ Κοινοτικῶν Ἀγαθηργῶν Ἐθνημάτων ἰσχυρῶν διατάξεων, μετὰ τὴν ἀπὸ 20—11—1947 σύμφωνον ἀπόφασιν τοῦ κατὰ τὸ ἄρθρον 45 τοῦ αὐτοῦ Διατάγματος Συμβουλίου, προτάσει τοῦ Ἡμετέρου ἐπὶ τῶν Ἑσωτερικῶν Ὑπουργοῦ, ἀπεφασίσαιμεν καὶ διατάσσομεν :

Ἄρθρον μόνον

Ἐγκρίνομεν, ὡς κάτωθι, τὴν ὑπ' ἀριθ 16)8—10—1947 ἀπόφασιν τοῦ Ἀδελφάτου τοῦ Δημοτικοῦ Βερεκομείου Πατρῶν, ἐφ' ἧς ἐξεδόθη ἡ ὑπ' ἀριθ. 794)18—10—1947 ὁμεία τοῦ Δημοτικοῦ Συμβουλίου Πατρῶν, περὶ τρο-

ποποιήσεως τοῦ Ὄργανισμοῦ Ἑσωτερικῆς Ὑπηρεσίας τοῦ ἀνωτέρου Ἰδρυμάτος, ἐγκριθέντος διὰ τοῦ ἀπὸ 21 Ἀυγούστου 1946 Β. Διατάγματος (Ε.Κ. 275)1946) :

1. Ἡ ἐν ἄρθρῳ 17 τοῦ ὄργανισμοῦ θέσις διευθυντοῦ τοῦ Βερεκομείου διαβαθμίζεται ἐπὶ ἐαθμῶ γραμματέως ε' ἢ α' τάξεως ἢ εισηγητοῦ ἢ προκειμένου περὶ πτυχίου ἢ ἀνωτάτης σχολῆς ἢ ἱατροῦ ἐπὶ ἐαθμῶ τμηματάρχου ε' ἢ α' τάξεως.

2. Ἡ παράγραφος 1 τοῦ ἄρθρου 20 τοῦ Ὄργανισμοῦ ἀντικαθίσταται ὡς ἑξῆς :

Διευθυντὴς τοῦ Βερεκομείου διορίζεται ὁ διατελέσας δι. εὐθυντὴς εἰς παρόμοιον δημόσιον ἢ δημοτικὸν ἴδρυμα τοῦλάχιστον ἐπὶ πενταετίαν, ἢ ὁ κεντημένος ἀπὸ πενταετίας τοῦλάχιστον πτυχίου Ἀνωτάτης Σχολῆς ἢ ἱατροῦ. Ἐν ἐλλείψει δὲ τοιούτων, ὁ κεντημένος ἀπολυτήριον γυμνασίου ἢ ἄλλου ἰσοτίμου ἀνεγνωρισμένου σχολείου καὶ τετραετῆ τοῦλάχιστον ὑπηρεσίαν παρὰ τῷ Δημοσίῳ, Δήμῳ ἢ Νομικῷ Πρὸσώπῳ Δημοσίου Δικαίου ἢ Τραπεζῆς.

Εἰς τὸν αὐτὸν ἐπὶ τῶν Ἑσωτερικῶν Ὑπουργῶν ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 20 Ἰανουαρίου 1948

ΠΑΥΛΟΣ

B.

Ὁ ἐπὶ τῶν Ἑσωτερικῶν Ὑπουργῶς

Π. ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΛΗΣ

(5)

Περί ἐγκρίσεως τοῦ ὄργανισμοῦ τῆς Ἑσωτερικῆς Ὑπηρεσίας τοῦ Δήμου Πύλης.

ΠΑΥΛΟΣ

ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Έχοντας ὑπ' ὄψιν τὸ ἄρθρον 93 τοῦ Κώδικος τῆς Δημοτικῆς καὶ Κοινοτικῆς Νομοθεσίας, μετὰ τὴν ὑπ' ἀριθ. 67)22.10.1947 σύμφωνον ἀπόφασιν τοῦ κατὰ τὸ ἄρθρον 16 τοῦ Νόμου 1143)1944 Συμβουλίου, προτάσει τοῦ Ἡμετέρου ἐπὶ τῶν Ἑσωτερικῶν Ὑπουργοῦ, ἀπεφασίσαιμεν καὶ διατάσσομεν :

Ἄρθρον μόνον

Ἐγκρίνομεν, ὑπὸ τὰς κάτωθι τροποποιήσεις, τὴν ὑπ' ἀριθ. 8)1947 ἀπόφασιν τοῦ Δημοτικοῦ Συμβουλίου Πύλης, δι' ἧς ἐψηφίσθη ὁ Ὄργανισμὸς τῆς Ἑσωτερικῆς Ὑπηρεσίας τοῦ Δήμου τούτου :

1. Ἡ ὄργανικὴ σύνθεσις καὶ τὸ μισθολόγιον τοῦ τακτικοῦ προσωπικοῦ τοῦ Δήμου Πύλης ὀρίζονται ὡς ἑξῆς :

	ἐπὶ μισθῷ εἰρημ.
Εἰς γραμματεὺς β' τάξεως	2.760
ἢ γραμματεὺς α' τάξεως	3.240
ἢ εισηγητῆς	3.800
Εἰς γραφεὺς β' τάξεως	1.500
ἢ γραφεὺς α' τάξεως	1.900
ἢ ἀκόλουθος	2.180
Εἰς κλητῆρ β' τάξεως	1.200
ἢ κλητῆρ α' τάξεως	1.350
Εἰς ἱατροὺς	1.500
Εἰς δασοφύλαξ	1.200

2. Εἰς τὸ τέλος τοῦ ἑδαφ. α' τῆς παρ. 4 προστίθενται τὰ ἑξῆς : «ἢ ἄλλως κατὰ τὴν πρώτην ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος ἀπολυτήριον γυμνασίου καὶ ὑπερσενεαετῆς δημοτικῆ ἢ κοινοτικῆ ὑπηρεσία εἰς τακτικὴν ὑπαλληλικὴν θέσιν».

Ἐκ τοῦ ἑδαφ. β' τῆς αὐτῆς παραγράφου διαγράφονται πρὸς τὸ ἑξῆς ἡ ἀπὸ τῆς πρώτης ἐφαρμογῆς τοῦ «.....» μέχρι τῆς λέξεως.

Τὸ ἑδάφισιν ε' τῆς αὐτῆς παρ. διαγράφεται.

Εἰς τὸν αὐτὸν ἐπὶ τῶν Ἑσωτερικῶν Ὑπουργῶν ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 20 Ἰανουαρίου 1948.

ΠΑΥΛΟΣ

B.

Ὁ ἐπὶ τῶν Ἑσωτερικῶν Ὑπουργῶς
Π. ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΛΗΣ

(6)

Περί έγκρίσεως δωρεάν παραχωρήσεως γηπέδου του Δήμου Σερρών, δι' ανέγερσιν διδαστηρίου του γυμνασίου Θηλέων.

ΠΑΥΛΟΣ**ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

*Έχοντας υπ' όψει το άρθρον 71 έδ. 4 έν συνδυασμῷ πρὸς το άρθρον 117 έδ. 3 του Κώδικος τῆς περι Δήμων και Κοινοτήτων Νομοθεσίας, προτάσει του Ήμετέρου επί των Έσωτερικῶν Υπουργῶν.

Έγκρίνομεν τὴν υπ' αριθ. 832)1947 απόφασιν του Δημοτικού Συμβουλίου Σερρών, περί δωρεάν παραχωρήσεως πρὸς τὴν Σχολικὴν Έφορίαν του Γυμνασίου Θηλέων Σερρών του έν τῇ απόφασει ταύτῃ και τῷ προσηρητημένῳ διαγράμματι περιγραφομένου γηπέδου του Δήμου, εκτάσεως 2950 μ2, διὰ τὴν ανέγερσιν διδαστηρίου του Γυμνασίου Θηλέων.

Μὴ πληρουμένου του σκοπού τῆς δωρεᾶς ταύτης έντος πενταετίας ἢ μεταβαλλομένης τῆς χρήσεως του δωρουμένου ακινήτου, επανέρχεται τοῦτο αὐτοδικαίως εἰς τὸν δωροῦντα Δήμον.

Εἰς τὸν αὐτὸν ἐπὶ των Έσωτερικῶν Υπουργῶν ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν και εκτέλεσιν του παρόντος.

Έν Αθήναις τῇ 20 Ιανουαρίου 1948.

ΠΑΥΛΟΣ**B.**

Ὁ ἐπὶ των Έσωτερικῶν Υπουργῶς
Π. ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΗΛΗΣ

(7)

Περί έγκρίσεως του Ὁργανισμοῦ τῆς Έσωτερικῆς Υπηρεσίας του Δήμου Αἰγινίου.

ΠΑΥΛΟΣ**ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

*Έχοντας υπ' όψει το άρθρον 93 του Κώδικος τῆς Δημοτικῆς και Κοινοτικῆς Νομοθεσίας, μετὰ τὴν υπ' αριθ. 59)19.9.1947 σύμφωνον απόφασιν του κατὰ το άρθρον 16 του Ν. 1143)1944 Συμβουλίου, προτάσει του Ήμετέρου επί των Έσωτερικῶν Υπουργῶν, ἀπεφασίσασμεν και διατάσσασμεν:

Ἄρθρον μόνον.

Έγκρίνομεν, υπὸ τὰς κάτωθι τροποποιήσεις, τὴν υπ' αριθ. 15)1947 απόφασιν του Δημοτικού Συμβουλίου Αἰγινίου, δι' ἣς ἐψηφίσθη ὁ Ὁργανισμὸς τῆς Έσωτερικῆς Υπηρεσίας του Δήμου τούτου:

1. Ἡ ὀργανικὴ σύνθεσις και τὸ μισθολόγιον του τακτικού προσωπικοῦ του Δήμου Αἰγινίου ὀρίζονται ὡς ἐξῆς:

Εἰς γραμματεὺς β' τάξεως	ἐπὶ μισθῷ δραχ.	2.760
ἢ γραμματεὺς α' τάξεως	» » »	3.240
ἢ εἰσηγητῆς	» » »	3.800
Εἰς γραφεὺς β' τάξεως	» » »	1.500
ἢ γραφεὺς α' τάξεως	» » »	1.900
ἢ ἀκόλουθος	» » »	2.180
Εἰς κλητῆρ β' τάξεως	» » »	1.200
ἢ κλητῆρ α' τάξεως	» » »	1.350
Εἰς ἰατροὺς	» » »	1.900

2. Το ἔδαφιον α' του άρθρου 6 ἀντικαθίσταται ὡς ἐξῆς:

α) Διὰ τὴν θέσιν γραμματεὺς β' τάξεως ἀπολυτήριον γυμνασίου ἢ ἄλλου ἰσοτίμου ἀνεγνώρισμένου σχολείου και ἐννεαετίας τακτικῆς δημοτικῆς ἢ κανονικῆς υπηρεσίᾳ, ἐξ ἧς τριετίας δημοτικῆ ἐπὶ βαθμῷ ἀκολούθου ἢ κατὰ τὴν πρώτην εφαρμογὴν του παρόντος, ἐννεαετίας κοινοτικῆς υπηρεσίᾳ εἰς ὑπαλληλικὴν θέσιν.

Αἱ έν τῷ ἔδαφιῳ β' του κῆτος άρθρου λέξεις «γραφεὺν α' και β'» ἀντικαθίστανται διὰ των λέξεων «γραφεὺν β'».

3. Ὁ διορισμὸς εἰς θέσεις πολλαπλῆς διαθεσίσεως γίνεται εἰς τὸν κατώτερον βαθμὸν.

4. Ἡ έν τέλει τῆς πρώτης παρ. του άρθρου 7 λέξεις «διεγωνισμοῦ» ἀντικαθίσταται διὰ τῆς λέξεως «διορισμοῦ».

5. Έν τῷ άρθρῳ 19 και μετὰ τὰς λέξεις «ἐτήσια δαπάνη», προστίθενται αἱ λέξεις «εἰς ἣν περιλαμβάνεται και ἡ διὰ μαιευτικὴν συνδρομὴν των συζύγων αὐτῶν».

6. Οἱ ὑπάλληλοι τῆς τέως Κοινοτικῆς Αἰγινίου μετατάσσονται εἰς τὰς ὑπὸ του παρόντος προβλεπομένας θέσεις, σύμφωνα τῷ άρθρῳ 19 του Ν. 514)1943, ἐπιτροπομένης τῆς εἰς τὸς ἀνωτέρους βαθμοὺς και ἀναλόγως των ἐτῶν πρὸς πηρεσίᾳ κατατάξεως ἐπὶ θέσεων πολλαπλῆς διαθεσίσεως.

Εἰς τὸν αὐτὸν ἐπὶ των Έσωτερικῶν Υπουργῶν ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν και εκτέλεσιν του παρόντος.

Έν Αθήναις τῇ 20 Ιανουαρίου 1948.

ΠΑΥΛΟΣ**B.**

Ὁ ἐπὶ των Έσωτερικῶν Υπουργῶς
Π. ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΗΛΗΣ

(8)

Περί έγκρίσεως δωρεάν παραχωρήσεως οἰκοπέδου του Δήμου Θηβαίων διὰ τὴν ανέγερσιν κτιρίου Υγειονομικοῦ Σταθμοῦ (Πολυϊατρείου).

ΠΑΥΛΟΣ**ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

*Έχοντας υπ' όψει το άρθρον 71 έδ. 4 του Κώδικος τῆς περι Δήμων και Κοινοτήτων Νομοθεσίας, έν συνδυασμῷ πρὸς το άρθρον 117 έδ. 3, προτάσει του Ήμετέρου επί των Έσωτερικῶν Υπουργῶν, ἐγκρίνομεν τὴν υπ' αριθ. 9)1947 απόφασιν του Δημοτικού Συμβουλίου Θηβαίων, περί δωρεάν παραχωρήσεως πρὸς το Δήμοσιον του έν αὐτῇ περιγραφομένου οἰκοπέδου του Δήμου, εκτάσεως 2168 μ2 περίπου, διὰ τὴν ανέγερσιν, δαπάναις τῆς Ἑλληνικῆς Πολεμικῆς Περιθάλψεως, ἐπὶ του οἰκοπέδου τούτου κτιρίου Υγειονομικοῦ Σταθμοῦ (Πολυϊατρείου).

Μὴ πληρουμένου του σκοπού τῆς δωρεᾶς ταύτης έντος διετίας, ἢ κυριότης του δωρουμένου οἰκοπέδου επανέρχεται αὐτοδικαίως εἰς τὸν δωροῦντα Δήμον.

Εἰς τὸν αὐτὸν ἐπὶ των Έσωτερικῶν Υπουργῶν ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν και εκτέλεσιν του παρόντος.

Έν Αθήναις τῇ 20 Ιανουαρίου 1948.

ΠΑΥΛΟΣ**B.**

Ὁ ἐπὶ των Έσωτερικῶν Υπουργῶς
Π. ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΗΛΗΣ

(9)

Περί τακτοποιήσεως ἔδρων τῆς Νομικῆς Σχολῆς του Πανεπιστημίου Αθηνῶν.

ΠΑΥΛΟΣ**ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

*Έχοντας υπ' όψει το άρθρον 4 τῆς υπ' αριθ. 60)45 Συντακτικῆς Πράξεως, προτάσει του Ήμετέρου επί των Ἐθνεοκομῶν και Ἐθνικῆς Παιδείας Υπουργῶν, στηριζομένη εἰς τὰ ἀπὸ 2 Νοεμβρίου 1945 πρακτικὰ τῆς Νομικῆς Σχολῆς του Πανεπιστημίου Αθηνῶν, και μετὰ σύμφωνον γνώμη του Συμβουλίου Ἐπικρασίας διατυπωθεῖσαν διὰ τῆς υπ' αριθ. 518) 1947 πράξεως αὐτοῦ, ἀπεφασίσασμεν και διατάσσασμεν:

Τακτοποιοῦμεν τὰς ἔδρας τῆς Νομικῆς Σχολῆς του Πανεπιστημίου Αθηνῶν ὡς ἀκολούθως:

1) Α' ἔδρα του Ἀστικοῦ Δικαίου.

Β' ἔδρα του Ἀστικοῦ Δικαίου.

1' ἔδρα του Ἀστικοῦ Δικαίου.

- Α' έδρα του Αστικού Δικαίου
- εις δε κατονομασται το περιεχόμενον του Αστικού Δικαίου.
- 2) Α' έδρα του Εμπορικού Δικαίου.
- Β' έδρα του Εμπορικού Δικαίου.
- Α' έδρα του Ποινικού Δικαίου.
- Β' έδρα του Ποινικού Δικαίου
- εις δε περιλαμβάνεται το ουσιαστικόν Ποινικόν Δίκαιον και η Ποινική Δικονομία.
- 3) Έδρα του Διεθνούς Δικαίου.
- 4) Προάγομεν την έκτακτον αποτελείτη έδραν της Εισαγωγής εις την Επιστήμην του Δικαίου και της Φιλοσοφίας του Δικαίου εις τριμηνήν.

Εις τον αυτον επί των Θρησκευμάτων και Εθνικής Παιδείας Υπουργόν ανατίθεμεν την δημοσίευσιν και εκτέλεσιν του παρόντος Διατάγματος.

Εν Αθήναις η 17 Ιανουαρίου 1948.

ΠΑΥΛΟΣ Β.

Ο επί της Παιδείας Υπουργός
ΑΝΤ. ΠΑΠΑΔΗΜΟΣ

(10)

Περί ειδικής κατονομασίας εις το τελων. δασμολόγιον εισαγωγής ναυαγοσωστικῶν οργάνων και μηχανημάτων μετά των εξαρτημάτων αυτών.

ΠΑΥΛΟΣ ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Έχοντες υπ' όψει το άρθρον 2 του Ν. Δ. της 22 Δεκεμβρίου 1928 «περί τελωνειακού δασμολογίου εισαγωγής» προτάσει των Ημετέρων Υπουργῶν επί των Οικονομικῶν και Εθνικής Οικονομίας μετά σύμφωνον γνώμην της Ανωτάτης Επιτροπής Τελωνειακῶν Αμφοισθητήσεων και του Συμβουλίου Ἐπικρατείας (ἀριθ. πρακτικῶ 571)1947), αποφασίζομεν και διατάσσομεν :

Άρθρον μόνον.

Εις την κλάσιν 275 του τελωνειακού δασμολογίου εισαγωγής προστίθεται νέον ἐδάφιον ἑξήσων, ἔχον οὕτω :

Κλάσις 275ε'. Ναυαγοσωστικὰ ὄργανα και μηχανήματα μετά των εξαρτημάτων αυτών, ἢτοι πιστόλια ἐξακοντίζοντα σφονιά, φωτιναί ρουκέτται μετά πλωτήρας, ἀλεξίπτωτικαί φωτοβολίδες πρὸς φωτισμόν ναυαγίων κλπ., ὡς και πᾶν ἕτερον παρόμοιον ὄργανον μή ειδικῶς ἀλλοῦ ἐν τῷ δασμολογίῳ κατονομαζόμενον.

Δασμὸς κατ' ἐκτίμησιν ἐπὶ της αξίας αυτών, μέγιστος μὲν εἴκοσι ἐπὶ τοῖς ἑκατόν (20 ο)ο, ἐλάχιστος δὲ θέλα ἐπὶ τοῖς ἑκατόν (10 ο)ο.

Εἰς τον αυτον ἐπὶ των Οικονομικῶν Υπουργῶν ανατίθεμεν την δημοσίευσιν και εκτέλεσιν του παρόντος Διατάγματος.

Εν Αθήναις η 22 Ιανουαρίου 1948.

ΠΑΥΛΟΣ Β.

Οἱ Υπουργοί

Επί των Οικονομικῶν
Δ. ΧΕΑΜΗΣ

Επί της Εθνικής Οικονομίας
Γ. ΒΑΡΒΟΥΤΗΣ

Περί αναθεώρησης του πολεοδομικού σχεδίου Ρεθύμνου

ΠΑΥΛΟΣ ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Έχοντες υπ' όψει τὰς διατάξεις του από 17 Ιουλίου 1928 Νομοθετικού Διατάγματος «περί σχεδίου πόλεων κλπ.» ὡς μεταγενεστέρως ἐτροποποιήθησαν και του Α. Ν. 873)1946 «περί Υπουργείου Ἀνοικοδομήσεως» και ἰδόντες τὴν ὑπ' ἀριθ. 811 ἐ. ἔ. σύμφωνον γνωμοδότησιν του Συμβουλίου της Δημοτικῆς Συμβουλίας Ρεθύμνου (Κρήτης) παρελθούσης δὲ ἀπράκτου της πρὸς γνωμοδότησιν του Συμβουλίου Ἐπικρατείας τεθείσης προθεσμίας, προτάσει του ἡμετέρου ἐπὶ της Ἀνοικοδομήσεως Υπουργοῦ, ἀποφασίζομεν και διατάσσομεν.

Άρθρον 1.

Έγκρίνομεν την αναθεώρησιν του πολεοδομικού σχεδίου Ρεθύμνου, ἐξαιρουμένης της μεταξὺ Ἀκροπόλεως—Πλατείας Ἀδέρωφ—Εθνικῆς ὁδοῦ Κανίων Ἡρακλείου—Πλατείας Ἡρώου και Προκουμαίας Ἐλευθ. Βενιζέλου ἐγκλισημένης περιοχῆς, ὡς ἐμφαίνεται εις τὸ ὑπὸ του Γενικοῦ Διευθυντοῦ της Ἀνοικοδομήσεως τεθεωρημένον διὰ της ὑπ' ἀριθ. 124721 ἐ. ἔ. πράξεως αὐτοῦ σχετικόν διάγραμμα.

Άρθρον 2.

1. Τὰ ἐλάχιστα ὄρια, ἐμβαδῶν και διαστάσεων οἰκοπέδων ἐν τῇ περιοχῇ ταύτῃ ὁρίζονται ὡς ἀκολουθῶς:

α) Ὅπου ἐκ του σχεδίου προβλέπεται πρασιά, ἐμβαδὸν 300μ², πρὸσωπον 10μ.μ. και βάθος 16μ.

β) Ἐπὶ της ὑπολοίπου ἐκτάσεως ἐμβαδὸν 200μ², πρὸσωπον 8μ.μ. και βάθος 12μ.μ.

2. Κατ' ἐξαιρέσιν της ἀνωτέρω παραγράφου, οἰκόπεδα κείμενα ἐντὸς της ἀνω περιοχῆς, μή ἀνταποκρινόμενα δὲ πρὸς τὰ ὡς ἀνω ἐλάχιστα ὄρια, θεωροῦνται κατ' ἀνοχὴν ἄρτια και οἰκοδομήσιμα ἐὰν κατὰ τὴν ἡμέραν της δημοσίευσως του παρόντος κέντηται ἐν τοῖς πράγμασι τὰς ἐξῆς ἐλάχιστας διαστάσεις. Ἐμβαδὸν 100μ², πρὸσωπον 8.00μ.μ. και βάθος 12.00μ.μ. ἀπαγορευομένης εις τὸ ἐξῆς πώσης μειώσεως αυτών διὰ πωλήσεων ἢ ἄλλως πως.

Άρθρον 3.

Ὡς οἰκοδομικὸν σύστημα ὁρίζεται τὸ συνεχές.

Άρθρον 4.

1. Ἡ μέγιστη δυναμένη νὰ καλυφθῇ ὑπὸ οἰκοδομῆς και τῶν πώτης φύσεως παραρτημάτων αὐτῆς ἐπιφάνεια ἐκαστου οἰκοπέδου ὁρίζεται διὰ τὰ μετα πρασιάς οἰκόπεδα εις 60 ο)ο, εις τὰ λοιπὰ 70 ο)ο, και 80 ο)ο εις κατ' ἀνοχὴν τοιαῦτα. (ἐδ. 2 του άρθρου 2) της αναθεωρουμένης περιοχῆς.

Άρθρον 5.

Αἱ οἰκοδομαὶ δὲν ἐπιτρέπεται νὰ ἔχωσι πλείονας των τριῶν (3) ὀρόφων σκεπτικοῦ ὕψους (12) δώδεκα μέτρων.

Εἰς τον αυτον ἐπὶ της Ἀνοικοδομήσεως Υπουργῶν ἀνατίθεται ἡ δημοσίευσις και ἡ εκτέλεσις του παρόντος Β. Διατάγματος.

Εν Αθήναις η 22 Ιανουαρίου 1948

ΠΑΥΛΟΣ Β.

Οἱ ἐπὶ της Ἀνοικοδομήσεως Υπουργοί
ΔΗΜ. ΛΟΝΤΟΣ



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Ἐν Ἀθήναις τῇ 9 Μαρτίου 1948

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

Ἀριθμὸς φύλλου 62

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Διατάγματα

- Περὶ ἀνακλήσεως Διατάγματος συγχωνεύσεως ἐνοριῶν Ἱερῶν Μητροπόλεων Γυθείου καὶ Οἰτύλου καὶ Φθιώτιδος 1
- Περὶ τροποποιήσεως τοῦ σχεδίου Ἀθηνῶν παρὰ τὸν Ἱερὸν Ναὸν Προφήτου Ἡλιοῦ (Παγκρατίου). 2
- Περὶ ὄρων δομῆσεως τῆς ὁδοῦ Χαλκοκονδύλη τοῦ σχεδίου Ἀθηνῶν διὰ τὸ μεταξὺ τῆς ὁδοῦ Σωκράτους καὶ Πλατείας Κάνιγγος τμήμα αὐτῆς. 3
- Περὶ ἀναθεωρήσεως τοῦ ρυμοτομικοῦ σχεδίου καὶ τῶν ὄρων δομῆσεως τῶν οἰκοπέδων τῆς πόλεως Ἀργιστολίου. 4
- Περὶ ἀναθεωρήσεως τοῦ πολεοδομικοῦ σχεδίου Ρεθύμνης. 5
- Περὶ συστάσεως Κοινοτικοῦ Ταχυδρομικοῦ Γραφείου εἰς Πολλώνια Μήλου. 6
- Περὶ συστάσεως ἐρατικῆς Ἐπιτροπῆς. 7
- Περὶ συστάσεως ἐρατικῆς Ἐπιτροπῆς. 8
- Περὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν κατὰ τὸ ἔτος 1948 ἀπονεμητέων διπλωμάτων ἰκανότητος ἐν τῷ Ἐμπορικῷ Ναυτικῷ. . 9
- Περὶ συγχροήσεως τῆς Ἀεροπορικῆς Βάσεως Ἀράξου. 10
- Ἐπὶ τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Συμβουλίου**
- Περὶ τροποποιήσεως τῆς ὑπ' ἀριθ. 1087)23.12.1947 πράξεως Ὑπουργ. Συμβουλίου. 11

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

(1)

Περὶ ἀνακλήσεως Δ)τος συγχωνεύσεως ἐνοριῶν Ἱ. Μητροπόλεων Γυθείου καὶ Οἰτύλου καὶ Φθιώτιδος.

ΠΑΥΛΟΣ

ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Ἐχόντες ὑπ' ὄψει τὰς διατάξεις τοῦ Νόμου 536)45 ὡς καὶ τὰς ὑπ' ἀριθ. 50)22.7.1947 καὶ 44)26.11.47 ἀποφάσεις τῶν Μητροπολιτικῶν Συμβουλίων τῶν Ἱερῶν Μητροπόλεων Γυθείου καὶ Οἰτύλου καὶ Φθιώτιδος, προτάσει τῶν ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ἐργασιαστικῶν καὶ Ἐθνικῆς Παιδείας Ὑπουργῶν, ἀπεφασίσαμεν καὶ διατάσσομεν:

1) Συγχωνεύσομεν τὴν ἐνορίαν Λοσνάς εἰς τὴν ἐνορίαν Πλάτωνος τῆς Ἱερᾶς Μητροπόλεως Γυθείου καὶ Οἰτύλου, τροποποιουμένου οὕτω τοῦ ἐπὶ 28.12.46 ἐκδοθέντος Β. Διατάγματος καὶ δημοσιευθέντος τῇ 4.2.47 ἐν τῷ ὑπ' ἀριθ. 19 ΦΕΚ. ὡς πρὸς τὴν ἐνορίαν ταύτην.

2) Ἀνακαλοῦμεν τὸ αὐτὸ ὡς ἂνω Β. Διάταγμα μόνον ὡς πρὸς τὴν συγχώνευσιν τῶν ἐνοριῶν Σπερχιάδος Ἀγ. Παρασκευῆς καὶ Ἀγ. Νικολάου τῆς Ἱ. Μητροπόλεως Φθιώτιδος, διατηρουμένης οὕτω τῆς ἐνορίας Ἀγ. Νικολάου—Σπερχιάδος, εἰς τὴν τοῦ λοιποῦ ὑπάγεται ὡς παρεκκλήσιον ταύτης ὁ Ἱερὸς Ναὸς τῆς Ἀγίας Πασκαλευῆς.

Εἰς τὸν αὐτὸν ἐπὶ τῶν Ἐργασιαστικῶν καὶ Ἐθνικῆς Παιδείας Ὑπουργῶν ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 14 Φεβρουαρίου 1948.

ΠΑΥΛΟΣ

Β.

Οἱ Ὑπουργοί

Ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν
ΔΗΜ. ΧΕΛΜΗΣ

Ἐπὶ τῆς Παιδείας
ΑΝΤ. ΠΑΠΑΔΗΜΟΣ

(2)

Περὶ τροποποιήσεως τοῦ σχεδίου Ἀθηνῶν παρὰ τὸν Ἱερὸν Ναὸν Προφήτου Ἡλιοῦ (Παγκρατίου).

ΠΑΥΛΟΣ

ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Ἐχόντες ὑπ' ὄψει τὰς διατάξεις τοῦ ἀπὸ 17 Ἰουλίου 1923 Νομοθετικοῦ Διατάγματος «περὶ σχεδίων πόλεων κλπ.» ὡς μεταγενεστέρως ἐτροποποιήθησαν καὶ ἰδόντες τὴν ὑπ' ἀριθ. 107 ἐ. ἔ. σύμφωνον γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου τῶν Δημοσίων Ἔργων ὡς καὶ τὴν ἀπρακτικὴν παρέλευσιν τῆς ταχθείσης εἰς τὸν Δῆμον Ἀθηναίων προθεσμίας πρὸς γνωμοδότησιν τοῦ Δημοτικοῦ Συμβουλίου, προτάσει τοῦ Ἡμετέρου ἐπὶ τῶν Δημοσίων Ἔργων Ὑπουργοῦ, ἀπεφασίσαμεν καὶ διατάσσομεν:

Ἐγκρίνομεν τὴν τροποποίησιν τοῦ σχεδίου Ἀθηνῶν παρὰ τὸν Ἱερὸν Ναὸν Προφήτου Ἡλιοῦ (Παγκρατίου) διὰ τὸν καθορισμὸν θέσεως πρὸς, ἀνέγερσιν Γραφείων αὐτοῦ, ὡς ἐμφαίνεται ἐν τῷ ὑπὸ τοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ τῶν Δημοσίων Ἔργων τεθεωρημένῳ διὰ τῆς ὑπ' ἀρ. 5673 ἐ. ἔ. πράξεως αὐτοῦ σχετικῆς διαγράμματος καὶ ὑπὸ τοὺς ἐν αὐτῷ ὄρους.

Εἰς τὸν αὐτὸν ἐπὶ τῶν Δημοσίων Ἔργων Ὑπουργῶν ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 20 Φεβρουαρίου 1948.

ΠΑΥΛΟΣ

Β.

Ὁ ἐπὶ τῶν Δημ. Ἔργων Ὑπουργός
ΣΤ. ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ

(3)

Περὶ ὄρων δομῆσεως τῆς ὁδοῦ Χαλκοκονδύλη τοῦ σχεδίου Ἀθηνῶν διὰ τὸ μεταξὺ τῆς ὁδοῦ Σωκράτους καὶ Πλατείας Κάνιγγος τμήμα αὐτῆς.

ΠΑΥΛΟΣ

ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Ἐχόντες ὑπ' ὄψει τὰς διατάξεις τοῦ ἀπὸ 17 Ἰουλίου 1923 Νομοθετικοῦ Διατάγματος «περὶ σχεδίων πόλεων κλπ.» ὡς μεταγενεστέρως ἐτροποποιήθησαν καὶ ἰδόντες τὴν ὑπ' ἀριθ. 1222 π. ἔ. σύμφωνον γνωμοδότησιν τοῦ Συμβουλίου τῶν Δημο-

σίον Έργων ως και την υπ' αρ. 47 ε. έ. σύμφωνον γνώμη του Συμβουλίου της Έπικρατείας, προτάσει του Ημετέρου επί των Δημοσίων Έργων Υπουργού άπεφασίσαιμεν και διατάσσομεν :

Έγκρίνομεν τούς κάτωθι όρους δομήσεως της όδου Χαλκοκονδύλη του σχεδίου Αθηνών, δια τó μεταξύ της όδου Σωκράτους και Πλατείας Κάνιγγος τμήμα αυτής.

Άρθρον Μόνον

1. Αί έρυθραί πλήρεις γραμμαι αί εμφανιόμεναι έν τῷ διαγράμματι της διαπλατύσεως της όδου Χαλκοκονδύλη, δεικνύουσι την όριστικήν κανονικήν ρυμοτομικήν γραμμήν ως ένεκρίθη αύτη κατά τροποποίησιν της τέως ίσχύουσης.

2. Αί έρυθραι διακεκομμένα γραμμαι του αυτού σχεδιαγράμματος, δεικνύουσι την προσωρινώς ίσχύουσαν οικοδομικήν γραμμήν, δια τά ήδη ύφιστάμενα κτίρια, έφ' όσον ταύτα δέν παραμένουσι κατ' όγκον μικρότερα του ήμισους του αρχικού των και άτινα έχουσι άπαντα τά δικαιώματα των μη ρυμοτομικών οικοδομῶν, πλην της αύξήσεως της νυν οικοδομής καθ' ύψος, ή κατ' επιφανείαν, ως και της αντικαταστάσεως των πατωμάτων και της στέργης δια πλακός εκ σιδηροπαγούς σκυροδέματος.

3. Έναντι της μειώσεως του ήδη δια των ίσχυουσῶν διατάξεων επιτρεπόμενου όγκου οικοδομῶν, ήτις μειώσεις προκαλείται δια του παρόντος λόγω της συμπληρωματικής ρυμοτομίας των εκατέρωθεν της όδου Χαλκοκονδύλη άκινήτων, παρέχεται αύτοις ως αντάλλαγμα πᾶσα δυνατή αύξησις όγκου της βάσει της νέας ρυμοτομίας άνεγερθησομένης οικοδομής, έντός της γωνίας των 50ο του άρθρου 1 παράγρ. 4 του από 22 Μαΐου 1934 Διατάγματος «περί ύψους οικοδομῶν Αθηνῶν και Πελοπόνησου», καθοριζόμενη υπό του Τμήματος Αδειῶν του Πολιτοδομικού Γραφείου Αθηνῶν—Προστατειῶν και ύποκειμένη υπό την έγκρισιν της κατ' τó από 29 Απριλίου 1947 Β. Διατάγματος Έπιτοπιῆς Αοχιτεκτονικού Έλέγχου των άνεγειρομένων οικοδομῶν, οδγί όμως πλέον των τριῶν (3) μέτρων, επί πλέον του ήδη επιτρεπόμενου ανωτάτου ύψους οδδὲ άνωθεν ένός όρικού επιπέδου άνομένου εκ της όπισθίας πλευρῆς της οικοδομής και εκ του ήδη επιτρεπόμενου ύψους ταύτης πός τά άνω υπό γωνίαν 40ο.

4. Έπί της επιφανείας της κυρίας προσόψεως των οικοδομῶν (εδάφιν 1 και 2 του παρόντος) και εις ύψος από τῆς στάθμης του πεζοδρομίου μέγρ. τριῶν (3) μέτρων ως και επί της επιφανείας του πεζοδρομίου άπαγορεύεται οιαδήποτε προσέγγιση της οικοδομής, έστω και άν αύτη επιτρέπεται υπό τῶν διατάξεων του κ.σ.α.λ.ο.ι.κ. ΧΠΙ τῷ Γενικῷ Οικοδομικῷ Κανονισμῷ του Κράτους (Διάταγμα 3 Απριλίου 1929).

5. Έπί των προσόψεων των οικοδομῶν, περι όν τó ως άνω εδάφιν 2 και επί ύψους 8ξ (6) μέτρων από της στάθμης του πεζοδρομίου, άπαγορεύεται ή κατασκευή ανοικτῶν ή κεκαλυμμένων έξωστῶν, ως και ή κατασκευή προστεγασμάτων ή σκιαδῶν. Ομοίως επί των αὐτῶν προσόψεων και από του ύψους των τριῶν (3) μ. εδάφ. 4 του παρόντος μέχρι του ύψους των 8ξ (6) μέτρων, άπαγορεύεται οιαδήποτε αρχιτεκτονική προσέγγιση του άρθρου 94 του Γεν. Οικοδομικῷ Κανονισμῷ του Κράτους έξέχουσα της οικοδομικής γραμμῆς πλέον των 0,20 του μέτρου.

6. Έπί του πεζοδρομίου άπαγορεύεται οιαδήποτε προσωρινή ή μόνιμος έγκατάστασις, έστω και άν αύτη είναι έξυπηρετική κοινῆς όφελείας, ή ανάγκης και επιτρέπεται υπό ειδικῆς ως πός τó άντικείμενον τούτο διατάξεως της παρούσης άπαγορεύσεως ούσης έπικρατεστέρως ως άπορροούσης εκ της ανάγκης της οὕτω ειδικῆς διαρρυθμίσεως του ρυμοτομικού σχεδίου εις όρισμένην περιοχήν δια λόγους συγκοινωνίας, ασφαλείας και γενικῆς οικονομίας, επιτρεπόμενης υπό του άρθρου 1 παράγραφος 3 του από 17 Ιουλίου 1923 Νομοθετικῷ Διατάγματι. Τριαύται έγκαταστάσεις είναι αί επιτρεπόμεναι υπό του άρθρου 110 του Γενικῷ Οικοδομικῷ Κανονισμῷ του Κράτους (οί ηλεκτρικοί στύλοι των τροχιοδρομίων, τά περίπτερα Αναπύων, αί άντλίας βενζίνης κτλ.).

7. Πᾶσαι λεπτομέρεια του παρόντος κανονίζεται δι' ύπουργικῆς αποφάσεως.

Είς τόν αὐτόν επί των Δημοσίων Έργων Υπουργόν άνατίθεμεν την δημοσίευσιν και εκτέλεσιν του παρόντος Διατάγματος.

Έν Αθήναις τῆ 23 Φεβρουαρίου 1948.

ΠΑΥΛΟΣ

Β.

Ο επί των Δημ. Έργων Υπουργός
ΣΤ. ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ

(4)

Περί αναθεωρήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου και των όρων δομήσεως των οικοπέδων της πόλεως Αργοστολίου.

ΠΑΥΛΟΣ
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Έχοντες υπ' όψιν τας διατάξεις του από 17 Ιουλίου 1923 Νομοθετικῷ Διατάγματι «περί σχεδίων πόλεων κλπ.» ως μεταγενεστέρως έτροποποιήθησαν και του Α. Ν. 873)1946 «περί ίδρύσεως Υφυπουργείου Ανοικοδομήσεως» ως έτροποποιήθη εἰτος υπό του Ν. Δ)τος 424)1947 και ιδόντες την υπ' αριθ. 63 ε.ε. σύμφωνον γνωμοδότησιν του Συμβουλίου της Ανοικοδομήσεως, ως και την υπ' αριθ. 33 π.ε. πράξιν του Δημοτικού Συμβουλίου Αργοστολίου και την υπ' αριθ. 75 ε. ε. σύμφωνον τοιαύτην του Συμβουλίου Έπικρατείας, προτάσει του Ημετέρου επί της Ανοικοδομήσεως Υπουργού, έγκρίνομεν την αναθεώρησιν του ρυμοτομικού σχεδίου Αργοστολίου, ως εμφανίζεται έν τῷ υπό του Γενικῷ Διευθυντῷ της Ανοικοδομήσεως τεθεωρημένῳ δια της υπ' αριθ. 204575 ε. ε. πράξεως αὐτοῦ σχετικῷ διαγράμματι και υπό τούς κάτωθι όρους:

1) Έλάχιστα όρια και λοιποὶ όροι δομήσεως δια τά οικόπεδα τά περιλαμβανόμενα έντός των έν τῷ διαγράμματι καθοριζόμενων τομέων υπό στοιχεῖα Α, Β και Γ και καθορίζονται αντίστοιχῶς :

Τομέος Α' Πρόσωπον 8μ, βάθος 12μ, έμβαδόν 150 μ2, σύστημα δομήσεως τó συνεχές μέγιστον ποσοστὸν δυναμένης νά καλυφθῆ υπό οικοδομῶν επιφανείας 70ο).

Τομέος Β' Πρόσωπον 8μ, βάθος 12μ, έμβαδόν 150 μ2, σύστημα δομήσεως τó συνεχές μέγιστον ποσοστὸν δυναμένης νά καλυφθῆ υπό οικοδομῶν επιφανείας 50ο).

Τομέος Γ' Πρόσωπον 8μ., βάθος 14μ., έμβαδόν 200μ2, σύστημα δομήσεως μικτὸν, μέγιστον ποσοστὸν δυναμένης νά καλυφθῆ υπό οικοδομῶν επιφανείας 40ο).

2) Κατὰ παρέκκλισιν των δια της προηγουμένης παραγράφου καθοριζόμενων θεωροῦνται άρτις και οικοδομήσιμα τά οικόπεδα των τομέων Α και Β τά κατά την δημοσίευσιν του παρόντος ύφιστάμενα ή προσερχόμενα εκ ρυμοτομίας ή εκ συμπύξεως μικρότερων, άτινα μη ανταποκρινόμενα πός τά κατά τά άνω καθορισθέντα έλάχιστα όρια, κέκτηνται έλαχ. προσ. 7μ., έλάχ. βάθος 10μ. και έλάχιστ. έμβαδόν 70μ2.

3) Δια τά οικόπεδα της προηγουμένης παραγράφου ποσοστὸν δυναμένης νά καλυφθῆ υπό οικοδομῶν επιφανείας όρίζεται δια μὲν τά του Τομέος Α 80ο), δια δὲ τά του τομ. Β 50ο).

4) Ο αριθμὸς όρδρων όρίζεται εις δύο τó δὲ μέγιστον ύψος οικοδομῶν εις 8,50 μ. άσέτως τομέος ή παρεκκλίσεως.

Είς τόν αὐτόν επί της Ανοικοδομήσεως Υπουργόν άνατίθεται ή δημοσίευσιν και ή εκτέλεσιν του παρόντος Β. Διατάγματος.

Έν Αθήναις τῆ 1 Μαρτίου 1948

ΠΑΥΛΟΣ

Β.

Ο επί της Ανοικοδομήσεως Υπουργός
ΔΗΜ. ΛΟΝΤΟΣ

(5)

Περί αναθεωρήσεως του πολεοδομικού σχεδίου Ρεθύμνης.

ΠΑΥΛΟΣ
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Έχοντες υπ' όψει τας διατάξεις του από 17 Ιουλίου 1923 Νομοθετικῷ Διατάγματι «περί σχεδίων πόλεων κλπ.» ως

μεταγενεστέρως έτροποποιήθησαν και του 'Αναγκ. Νόμου 873)1946 περί 'Υπουργείου 'Ανοικοδομήσεως ως έτροποποιήθη ούτος δια του Ν. Δ)τος 424)1947 και ιδόντες την υπ' αριθ. 811 έ. έ. σύμφωνον γνωμοδότησιν του Συμβουλίου της 'Ανοικοδομήσεως ως και την υπ' αριθ. 106 έ. έ. πράξιν του Δημοτικού Συμβουλίου Ρεθύμνης (Κρήτης), ιδόντες δε και την υπ' αριθ. 49 έ. έ. σύμφωνον γνωμοδότησιν του Συμβουλίου της 'Επικρατείας, προτάσει του 'Ημετέρου επί της 'Ανοικοδομήσεως 'Υπουργού, άπεφασίσαμεν και διατάσσομεν:

Άρθρον 1.

'Εγκρίνομεν την αναθεώρησιν του κολεοδομικού σχεδίου Ρεθύμνης εξαιρουμένης της μεταξύ 'Ακροπόλεως — Πλατείας 'Αδέρφω — 'Εθνικής οδου Χανίων 'Ηρακλείου — Πλατείας 'Ηρώου και Προκυμιάς 'Ελευθ. Βενιζέλου εγκλειομένης περιοχής, ως έμφαίνεται εις το υπό του Γενικού Διευθυντού της 'Ανοικοδομήσεως θεσωρημένον δια της υπ' αριθ. 124721 έ. έ. πράξεως αυτού σχετικόν διάγραμμα.

Άρθρον 2.

1. Τα ελάχιστα όρια έμβαδού και διαστάσεων οικοπέδων εν τη περιοχή ταύτη ορίζονται ως ακολούθως:

α') 'Όπου εκ του σχεδίου προβλέπεται πρασιά, έμβαδόν 300μ², πρόσωπον 10 μ. μ. και βάθος 16μ.

β') 'Επί της υπολοίπου έκτάσεως έμβαδόν 200 μ², πρόσωπον 8 μ. μ. και βάθος 12 μ. μ.

2. Κατ' εξαίρεσιν της άνωτέρω παραγράφου, οικόπεδα κείμενα εντός της ως άνω περιοχής, μη ανταποκρινόμενα δε προς τα ως άνω ελάχιστα όρια, θεωρούνται κατ' άνοχην άρτια και οικοδομήσιμα εάν κατά την ημέραν της δημοσίευσως του παρόντος κέκηνται εν τοις πράγμασι τας εξής ελάχιστας διαστάσεις: Έμβαδόν 100 μ², πρόσωπον 8.00 μ. και βάθος 12.00 μ. άπαγορευμένης εις το εξής πάσης μειώσεως αυτών δια πωλήσεων ή άλλως πως.

Άρθρον 3.

'Ός οικοδομικόν σύστημα ορίζεται το συνεχές.

Άρθρον 4.

1. 'Η μεγίστη δυναμένη να καλυφθή υπό οικοδομής και των πάσης φύσεως παραρτημάτων αυτής επιφάνεια εκάστου οικοπέδου ορίζεται δια τα μετά πρασιάς οικόπεδα εις 60ο)ο, εις τα λοιπά 70ο)ο, και 80ο)ο εις τα κατ' άνοχην τοιαύτα (εδ. 2 του άρθρου 2) της αναθεωρουμένης περιοχής.

Άρθρον 5.

Αί οικοδομαί δέν επιτρέπεται να έχωσι πλείνας των τριών (3) όρόφων συνολικού ύψους δώδεκα (12) μέτρων.

Εις τον αυτόν επί της 'Ανοικοδομήσεως 'Υπουργόν ανατίθεται ή δημοσίευσις και ή εκτέλεσις του παρόντος Β. Διατάγματος.

Έν 'Αθήναις τη 1 Μαρτίου 1948.

ΠΑΥΛΟΣ

Β.

'Ο επί της 'Ανοικοδομήσεως 'Υπουργός
ΔΗΜ. ΛΟΝΤΟΣ

(6)

Περί συστάσεως Κοιν. Ταχ. Γραφείου
εις Πολλώνια—Μήλου

ΠΑΥΛΟΣ

ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

'Εχόντες υπ' όψει τας διατάξεις του άρθρου 11 του υπ' αριθ. 291)36 Α. Ν. περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως των περί Διοικήσεως 'Υπηρεσίας ΤΤΤ. Νόμων, και τας του από 13.3.1930 Δ)τος περί κανονισμού των γενικών προαπαιτουμένων συστάσεων των δια Διατάγματος ουστωμένων Γραφείων και 'Υπηρεσιών ΤΤΤ, ως τούτο έτροποποιήθη δια του από 15.5.1946 Διατάγματος, προτάσει του 'Ημετέρου επί των ΤΤΤ. 'Υπουργού, στηριζομένη εις σύμφωνον γνώμη του Συμβουλίου ΤΤΤ. 'Εκμεταλλεύσεως, άπεφασίσαμεν και διατάσσομεν:

Συνιστώμεν Κοινοτικά Ταχυδρομικά Γραφείον εις Πολλώνια—Μήλου.

Εις τον αυτόν επί των ΤΤΤ. 'Υπουργόν ανατίθεμεν την δημοσίευσιν και εκτέλεσιν του παρόντος Διατάγματος.

Έν 'Αθήναις τη 9η Φεβρουαρίου 1948.

ΠΑΥΛΟΣ

Β.

'Ο επί των Τ. Τ. Τ. 'Υπουργός
ΑΝΔΡ. ΜΠΙΡΑΚΗΣ

(7)

Περί συστάσεως έρανικής 'Επιτροπής.

ΠΑΥΛΟΣ

ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

'Εχόντες υπ' όψει: τα άρθρα 122—126 του 'Αστικού Κώδικος ως και τας διατάξεις του Νόμου 5101 περί ένεργείας έράνων κλπ..

Προτάσει του 'Ημετέρου επί της Κοινωνικής Προνοίας 'Υπουργού, άπεφασίσαμεν και διατάσσομεν.

Συγκροτούμεν τας κάτωθι έρανικάς 'Επιτροπάς. Α') 'Ερανικήν 'Επιτροπήν έδρεύουσαν εν 'Αθήναις και αποτελουμένην εκ των:

- 1) Σφακιανή Σωκράτους, 2) Συμεωνίδου Βλασίου, 3) Λυπαρόδη Τυλιανού, 4) Ροδοπούλου Σταματίου, 5) Παλλόγλου Νικολάου, 6) Πεγλιθανίδου Μιχαήλ, 7) Λουλακάκη 'Ιωάννου, 8) Γαζιάνου 'Αντωνίου, 9) Θεοδώρου Κωνσταντίνου, 10) 'Ανδριώτη Πέτρου, 11) Φανή Χρήστου, 12) Κολιαράκη Νικολ., 13) Μακρή Χρήστου, 14) Κωνσταντή Σπυρίδωνος, 15) Οικονόμου Σωτηρίου, 16) Σαράνη 'Ιωάννου, 17) Βγόντζα Νικολ., 18) Κουδάρη Παναγ., 19) Γιώση 'Ανδρέου, 20) Κεσμέτη Γεωργ., 21) Πουντριδή Γεωργ., 22) 'Αλεξ. Τημολ, 23) Βούρου Γεωργ., 24) 'Αλεξάνδρου Νικολ., 25) Λάμπρου Χρήστου, 26) 'Ορφανού Δ., 27) Παπαδογιάννη 'Ηρακλή, 28) Παπαπανάγου Σπυρ., 29) Σουρανή 'Ιωάννου, 30) Τριανταφυλλ'δου Νικολ., 31) Μπατώλη Σοφοκλέους, 32) 'Ελευθεριάδου Χαράλ., 33) Ροδοπούλου Χαρ., 34) Εάφη Σπυρίδωνος, 35) 'Αρλαπάνου Α., 36) Βαζάνου Νικολ., 37) Αύλωνίτου 'Ιάσωνος, 38) Οικονομίδου Δημ., 39) Δημοπούλου Γεωργ., 40) Χαλάργα Ν., 41) Παρετζόγλου Παναγ., 42) Μπούρη 'Ιωάννου, 43) Σοριανοπούλου Σοφ., 44) Παπαφειροπούλου Χαρ., 45) Κόκκορη Η., 46) Βαβουλά Η., 47) Τζιτζιά Σ., 48) Μπούκα Α., 49) Πρέκου 'Ιωσήφ., 50) Κολλιοπούλου Α., 51) Κορδογιάννη Νικ., 52) Σταυροπούλου 'Αποστ., 53) Δημοπούλου Νέστορος, 54) Χριστοφή Γεωργ., 55) Θεοδοσιάδου Μιχ., 56) Σάνδα Εύατ., επί σκοπῶ συλλογής έράνων δια διπλοτύπων άποδείξεων βάσει των διατάξεων του Νόμου 5101 μέχρι τέλους Αυγούστου 1948 δια την άνέγερσιν του 'Ιερού Ναού 'Αγίων 'Αποστόλων 'Υμητιού μεταξύ των κατοίκων της Κοινότητος 'Υμητιού και των κατοίκων των πέριξ Κοινοτήτων 'Ηλιοσπέλσεως, Μπραγαμίου, Βουλιαγμένης, Κατσιποδίου, Δήμου Βύρωνος και Ρούβας, των ενδιαφερομένων δια την άποπεράτωσιν του 'Ιερού Ναού 'Αγίων 'Αποστόλων Πέτρου και Παύλου 'Υμητιού.

Το καθαρόν έρανικόν προΐόν κατατεθήσεται παρά τη 'Εθνική Τραπεζή της 'Ελλάδος, επ' όνόματι της 'Ερανικής 'Επιτροπής, ή δε άνάληψις και διάθεσις αυτού να γίνηται κατά τας διατάξεις του Νόμου 5101.

Β') 'Ερανικήν 'Επιτροπήν έδρεύουσαν εν 'Αγίοις 'Αναγύροις 'Αττικής και αποτελουμένην εκ των:

- 1) 'Αγγελ. 'Αγαλιώτη, 2) 'Ηλ. Μελά 3) Γεωργ. Τσουγκράνη, 4) Δημ. Γκαβέρα, 5) Πολυκ. Εβσταθίου, 6) 'Αλεξάνδρου Μελισσοργού, επί σκοπῶ συλλογής έράνων δια διπλοτύπων άποδείξεων βάσει των διατάξεων του Νόμου 5101 μέχρι τέλους 'Ιουνίου 1948 υπέρ άνεγέρσεως 'Ιερού Ναού εν τῷ Νεκροταφείῳ της Κοινότητος 'Αγίων 'Αναγύρων 'Αττικής και μεταξύ των κατοίκων της Κοινότητος ταύτης.

Το καθαρόν έρανικόν προΐόν κατατεθήσεται παρά τη

θνική Τραπέζη της Ελλάδος ἐπ' ὀνόματι τῆς ἐρατικῆς Ἐπιτροπῆς, ἡ δὲ ἀνάληψις καὶ διάθεσις αὐτοῦ θὰ γίνηται κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ Νόμου 5101.

Ἐἰς τὸν αὐτὸν ἐπὶ τῆς Κοινωνικῆς Προνοίας Ὑπουργὸν ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 4 Μαρτίου 1948.

ΠΑΥΛΟΣ

Β.

Ὁ ἐπὶ τῆς Κοινω. Προνοίας Ὑπουργὸς
ΘΕΟΔ. ΔΕΣΥΛΛΑΣ

Περὶ συστάσεως ἐρατικῆς Ἐπιτροπῆς.

ΠΑΥΛΟΣ

ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Ἐχόντες ὑπ' ὄψει : 1) τὰ ἄρθρα 122—126 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος ὡς καὶ τὰς διατάξεις τοῦ Νόμου 5101 «περὶ ἐνεργείας ἐράνων κλπ.», προτάσει τοῦ Ἡμετέρου ἐπὶ τῆς Κοινωνικῆς Προνοίας Ὑπουργοῦ, ἀπεφασίσαμεν καὶ διατάσσομεν :

Παράτεινομεν τὸν χρόνον τῆς ἀδείας συλλογῆς ἐράνων τῆς χορηγηθείσης δυνάμει τοῦ ἀπὸ 24)9)47 Β. Διατάγματος ἀριθ. φύλλου 222 ἐπὶ τῆς ἐπισκευῆς τοῦ ἱεροῦ Ναοῦ Ἀγίας Ἀννης Χαλανδρίου μέχρι τέλους Μαΐου 1948.

Ἐἰς τὸν αὐτὸν ἐπὶ τῆς Κοινωνικῆς Προνοίας Ὑπουργὸν ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 4 Μαρτίου 1948.

ΠΑΥΛΟΣ

Β.

Ὁ ἐπὶ τῆς Κοινω. Προνοίας Ὑπουργὸς
ΘΕΟΔ. ΔΕΣΥΛΛΑΣ

(9)

Περὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν κατὰ τὸ ἔτος 1948 ἀπονεμητέων διπλωμάτων ἱκανότητος ἐν τῷ Ἐμπορικῷ Ναυτικῷ.

ΠΑΥΛΟΣ

ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Ἐχόντες ὑπ' ὄψει τὰ ἄρθρα 8 καὶ 77 τοῦ Α. Ν. 907)37 «περὶ διπλωμάτων καὶ ἀδειῶν ἱκανότητος καὶ πτυχίων εἰδικότητος ἐν τῷ Ἐμπορικῷ Ναυτικῷ», ὡς οὕτως τροποποιήθη καὶ συνεπληρώθη διὰ τοῦ Α. Ν. 1104)1938 «περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως τοῦ Α. Ν. 907)1937 κλπ.», τὴν σύμφωνον ἠτιολογημένην γνώμην τῶν κατὰ τὸ ἀπὸ 3 Νοεμβρίου 1936 Διάταγμα συγκροτηθεισῶν Ἐπιτροπῶν, καθὼς καὶ τὴν ὑπ' ἀριθ. 59)1948 σύμφωνον γνωμαδότησιν τοῦ Συμβουλίου Ἐπικρατείας, προτάσει τοῦ Ἡμετέρου ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Ὑπουργοῦ, ἀπεφασίσαμεν καὶ διατάσσομεν :

Ἄρθρον μόνον.

Ὁ ἀριθμὸς τῶν κατὰ τὸ ἔτος 1948 ἀπονεμητέων κατόπιν ἐξετάσεων διπλωμάτων ἱκανότητος ἐν τῷ Ἐμπορικῷ Ναυτικῷ, ὁρίζεται κατὰ κατηγορίας εἰδικότητων ὡς ἀκολούθως :

- α) Πλοίαρχου γ' τάξεως εἰς τριάκοντα (30).
- β) Πλοίαρχου ἰστιοφόρων εἰς πέντε (5).
- γ) Ἀιμομηχανικοῦ γ' τάξεως εἰς δέκα ἕξ (16).
- δ) Μηχανικοῦ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως γ' τάξεως εἰς δέκα (10).
- ε) Οἰκονομικοῦ β' τάξεως, οὐδέν.
- στ) Φροντιστοῦ εἰς πέντε (5).

ζ) Προσωρινῶν διπλωμάτων Ραδιοηλεγραφητοῦ β' τῆς εἰς πέντε (5).

Ἐἰς τὸν αὐτὸν ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Ὑπουργὸν ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 20 Φεβρουαρίου 1948.

ΠΑΥΛΟΣ

Β.

Ὁ ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Ὑπουργὸς
ΘΕΟΔ. ΚΙΖΑΝΗΣ

(10)

Περὶ συγκροτήσεως τῆς Ἀεροπορικῆς Βάσεως Ἀράξου.

ΠΑΥΛΟΣ

ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Ἐχόντες ὑπ' ὄψει τὰς διατάξεις τοῦ Ν. Δ. 117)1946 «περὶ Ὄργανισμοῦ τῆς Ε. Β. Α.» ὡς καὶ σχετικὴν ἀπόφασιν τοῦ Ἀνωτάτου Συμβουλίου Ἀεροπορίας, προτάσει τοῦ Ἡμετέρου ἐπὶ τῆς Ἀεροπορίας Ὑπουργοῦ, ἀπεφασίσαμεν καὶ διατάσσομεν :

Συγκροτοῦμεν τὴν Ἀεροπορικὴν Βάσιν Ἀράξου (Συντετμ. τίτλος Α. Β. Α.) μὲ ἔδραν τὸ ὁμώνυμον Ἀεροδρόμιον.

Ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως λειτουργίας τῆς ἀνω Βάσεως, παύει θροισταμένη ὡς ἀνεξάρτητος Μονὰς ἡ ἐν τῷ Ἀεροδρομίῳ Ἀράξου ἐδρεύουσα Μονὰς Ἐκπαίδευστος Νεοσυλλέκτων (Μ. Ε. Ν.), ἥτις τοῦ λοιποῦ θ' ἀποτελῆ τμήμα τῆς συγκροτουμένης Ἀεροπορικῆς Βάσεως, συμφώνως πρὸς τὰς σχετικὰς συνθέσεις.

Ἐἰς τὸν αὐτὸν ἐπὶ τῆς Ἀεροπορίας Ὑπουργὸν ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 5 Μαρτίου 1948.

ΠΑΥΛΟΣ

Β.

Ὁ ἐπὶ τῆς Ἀεροπορίας Ὑπουργὸς
ΔΗΜ. ΔΙΓΚΑΣ

ΠΡΑΞΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

(11)

Πράξις ὑπ' ἀριθ. 149 τῆς 11 Φεβρουαρίου 1948.

Περὶ τροποποιήσεως τῆς ὑπ' ἀριθ. 1087)23.12.1947 πράξεως Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου.

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ

Λαθὼν ὑπ' ὄψει α) τὸ ἄρθρον 5 παράγραφος 7 τοῦ Νομοθετικοῦ Διατάγματος ὑπ' ἀριθ. 419)1947 «περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως διατάξεων φορολογικῶν τινῶν νόμων» 2) σχετικὴν εἰσήγησιν τοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν ἐκ τῆς ὁποίας προκύπτει ὅτι αἱ ἐργασίαι τῶν ἐπιτηδευματιῶν ὀριζμένων περιφερειῶν ἐμειώθησαν αισθητῶς λόγω τῶν ἀνωμάλων συνθηκῶν, ἀποφασίζει :

Τροποποιεῖ τὴν ἀπὸ 23)12)1947 ὑπ' ἀριθ. 1087 ἀπόφασίν του καὶ μόνον ὡς πρὸς τὸ ποσοστὸν μειώσεως τοῦ φόρου ἐπιτηδεύματος οἰκον. ἔτους 1947)48 τοῦ κατακλητέου ὑπὸ τῶν φορολογουμένων τῆς πόλεως Λαρίσης, ὅπερ ὀρίζει εἰς 40)ο.

Ἐκδόσαν πρὸς τοῦτο τὴν ὑπ' ἀριθ. 149 παραῦσιν πρᾶξιν του.

Ἀκριβὲς ἀντίγραφον

Ἐν Ἀθήναις τῇ 17 Φεβρουαρίου 1948

Ὁ Γραμματεὺς τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου
Δ. ΠΑΛΑΓΙΑΝΝΗΣ



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ
ΤΗ, 1 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ, 1978

ΤΕΥΧΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
634

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

- Περί αναγκαστικής απαλλοτριώσεως εκτάσεως για την επέκταση του Σχολικού χώρου του διδακτηρίου του 55ου Δημοτικού Σχολείου 'Αθηνών. 1
- Περί της αναγκαστικής απαλλοτριώσεως εκτάσεων για την εφαρμογή της παραλλαγής στη θέση Κούσουλου (χθ. 12+700) της οδού Νάξου Φιλοτίου 'Απειράνθου νήσου Νάξου για την ομαλή κυκλοφορία των οχημάτων. 2
- Περί αναγκαστικής απαλλοτριώσεως εδαφικής εκτάσεως στο Μεθαρμακό Σταθμό Προμαχώνα Σερρών. 3

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

- Περί καθορισμού συντελεστών δομήσεως και όρων δομήσεως εις την ένδοξ του έγκεινμένου ρυμοτομικού σχεδίου περιοχήν Ρεθύμνου. 4

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

- Περί χαρακτηρισμού δρόμου ως Κοινοτικού στην Κοινότητα 'Αγίου Γεωργίου—Ρίου, στο Ν. 'Αχαΐας. 5

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ

- Περί ειδοποιήσεως της γενομένης καταθέσεως της αποζημιώσεως ακινήτου απαλλοτριωμένου εκ της εφαρμογής του σχεδίου της οικείας περιοχής, έαται του από 3.4.29 Δ/γματος τροποποιηθέντος με το από 1.12.1939 Δ/γμα επί της οδού 26ης 'Οκτωβρίου, στο Νομό Θεσσαλονίκης. 6

ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθ. Π. 9243/4485 (1)

- Περί αναγκαστικής απαλλοτριώσεως εκτάσεως για την επέκταση του Σχολικού χώρου του διδακτηρίου του 55ου Δημοτικού Σχολείου 'Αθηνών.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ
ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Έχοντας υπόψη :

1. Τις διατάξεις του Ν. Δ/τος 797/1971 «περί αναγκαστικών απαλλοτριώσεων», σε συνδυασμό με τις διατάξεις

του Β. Δ/τος 139/1971 «περί της αρμοδιότητας των νομαρχών προς κήρυξιν αναγκαστικών τινων απαλλοτριώσεων».

2. Τις διατάξεις του άρθρου 16 του Α.Ν. 627/1968 «περί 'Οργανισμού Σχολικών Κτιρίων» όπως αντικαταστάθηκε με τις διατάξεις του άρθρου 3 του Ν. 513/1976.

3. Το από 26.7.78 απόσπασμα πρακτικού εκ της συνεδριάσεως αριθ. 1181 του Διοικητικού Συμβουλίου του 'Οργανισμού Σχολικών Κτιρίων.

4. Το από 28.8.1975 πρακτικό καταλληλότητας της προς απαλλοτρίωση εκτάσεως που καταρτίστηκε από την κατά νόμο 'Επιτροπή.

5. Το υπ' αριθ. Ε. 22742/26.7.1977 έγγραφο της 'Υπηρεσίας Οικισμού του 'Υπουργείου Δημοσίων Έργων από το οποίο προκύπτει ότι στο ΦΕΚ 228/1977 τ. Δ' δημοσιεύθηκε το από 3.6.77 Π. Δ/γμα, με το οποίο τροποποιήθηκε το ρυμοτομικό σχέδιο 'Αθηνών και μετατράπηκε τμήμα του Ο.Τ. που περιλαμβάνεται από τις οδούς Μιχ. Βόδα, 'Ηλείου και Κιοσιών ως χώρος για την ανέγερση σχολείου, αποφασίζουμε :

Κηρύσσουμε λόγω δημόσιας ωφέλειας, και ειδικότερα για την επέκταση του Σχολικού χώρου του διδακτηρίου του 55ου Δημοτικού Σχολείου 'Αθηνών, την αναγκαστική απαλλοτρίωση εκτάσεως έμβαδου 531 μ2 στην περιοχή του Δήμου 'Αθηναίων και επί της οδού Μιχ. Βόδα αριθ. 11, όπως φαίνεται με τα στοιχεία Ι Κ Λ, Μ, Ν, Ξ, Ο, Π, Ρ, Ι στο από Δεκεμβρίου 1976 κτηματολογικό διάγραμμα του Τοπογράφου Μηχανικού Νικ. Καφφέ, θεωρημένο από τον Προϊστάμενο Γραφείου Γηπέδων του Ο.Σ.Κ. Γ. Μορφόπουλο, και στον επ' αυτού κτηματολογικό πίνακα.

Στην έκταση που απαλλοτριώνεται προβάλλει δικαιώματα κυριότητας ο Γρηγόριος Γρηγοριάδης.

'Η απαλλοτρίωση κηρύσσεται υπέρ του Σχολικού Ταμείου του 55ου Δημοτικού Σχολείου 'Αθηνών και με δαπάνη του 'Οργανισμού Σχολικών Κτιρίων.

'Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην 'Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

'Αθήνα, 8 Νοεμβρίου 1978

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΘΝ. ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ
ΙΩΑΝ. ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ

ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΗΚΟΒΟΣ.

Αριθ. ΤΥ. 10771

(2)

Αριθ. ΟΕ. 12157

(3)

Περί της αναγκαστικής απαλλοτριώσεως εκτάσεων για την εφαρμογή της παραλλαγής στη θέση Κούσουλου (χθ. 12.700) της οδού Νάξου Φιλοτίου-Απειράνθου νήσου Νάξου για την ομαλή κυκλοφορία των οχημάτων.

Ο ΝΟΜΑΡΧΗΣ ΚΥΛΛΑΔΩΝ

Έχοντας υπόψη :

1. Τις διατάξεις του Ν.Δ. 797/1971 «περί αναγκαστικών απαλλοτριώσεων», (ΦΕΚ 1/71-Δ).

2. Τις διατάξεις του υπ' αριθμ. 139/1971 Β.Δ. «περί αρμοδιότητας των Νομαρχών προς κήρυξη αναγκαστικών τινών απαλλοτριώσεων» (ΦΕΚ 49/1971 Α).

3. Τις διατάξεις του άρθρου 23 του από 25.11.1929 Δ/τος «περί κωδικοποίησης των περι κατασκευής και συντήρησης οδών κειμένων διατάξεων κ.λ.π.».

4. Την σχετική αιτιολογική έκθεση που αφορά το υπόψη θέμα, συνοδεύουσα τους κτηματολογικούς πίνακες και κτηματολογικά διαγράμματα, αποφασίζουμε :

Κηρύσσουμε αναγκαστικώς απαλλοτριωτέα λόγω δημόσιας ωφέλειας ήτοι για την εφαρμογή της παραλλαγής από την αρχική μελέτη στη θέση Κούσουλου (χθ 12+700) της οδού Νάξου-Φιλοτίου-Απειράνθου Νήσου Νάξου και την εξασφάλιση του απαραίτητου χώρου για την κατασκευή τεχνικού έργου (πλακοσκεπούς οχετού) για την ομαλή και ασφαλή κυκλοφορία των διερχομένων πάσης φύσεως οχημάτων στην εν λόγω οδό, έκταση συνολικού εμβαδού 2.300μ², όπως αυτή φαίνεται στα κτηματολογικά διαγράμματα και τους σχετικούς κτηματολογικούς πίνακες, δόντως θεωρημένα.

Επί της απαλλοτριωμένης εκτάσεως προβάλλουν δικαιώματα κυριότητας οι Μαρία Μιχ. Κατσούλη και Βασίλειος Μάρκου Σοφικίτης, όπως αναγράφεται στα κτηματολογικά διαγράμματα και κτηματολογικούς πίνακες.

Η απαλλοτρίωση κηρύσσεται υπέρ του Δημοσίου και με δαπάνες του Νομαρχιακού Ταμείου Κυκλάδων.

Ερμούπολις, 16 Οκτωβρίου 1978

Ο Νομάρχης
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΑΛΚΑΦΟΥΚΗΣ

Περί αναγκαστικής απαλλοτριώσεως εδαφικής εκτάσεως στο Μεθοριακό Σταθμό Προμαχώνα Σερρών.

Ο ΝΟΜΑΡΧΗΣ ΣΕΡΡΩΝ

Έχοντας υπόψη :

1. Τις διατάξεις του Α.Ν. 1565/50, «περί συστάσεως του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού» όπως κυρώθηκε με το Ν. 1624/51 και τα άρθρα 28 του Ν. 3430/55 και 10 του Ν. 4060/60.

2. Τις διατάξεις του Ν.Δ. 797/71 «περί αναγκαστικών απαλλοτριώσεων», σε συνδυασμό με τις διατάξεις του Β.Δ. 139/1971 «περί αρμοδιότητας των Νομαρχών προς κήρυξη αναγκαστικών τινών απαλλοτριώσεων».

3. Τη γνωμοδότηση του Διοικητικού Συμβουλίου του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού 284/8/4.4.78.

4. Την απόφαση του Υπουργού Προεδρίας Κυβερνήσεως 526556/13.6.78 «περί εγκρίσεως της 284/8/4.4.78 γνωμοδότησεως του Διοικητικού Συμβουλίου του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού», αποφασίζουμε :

Κηρύσσουμε αναγκαστικώς απαλλοτριωτέα για λόγους δημόσιας ωφέλειας, εδαφική έκταση εμβαδού 2.491 τ.μ., περίπου στο Μεθοριακό Σταθμό Προμαχώνα Σερρών, όπως αυτή φαίνεται στο 611/99/14.4.76 και κλίμακα 1:5000 κτηματολογικό διάγραμμα του Ε.Ο.Τ., με τα στοιχεία Α.Ρ.Σ.Τ.Α. και τον αριθμό 172 (τυμήμα) για την επαύξηση του χώρου που περιβάλλει τις εγκαταστάσεις του Σταθμού και την καλή λειτουργία αυτών.

Στην έκταση που απαλλοτριώνεται προβάλλουν δικαιώματα κυριότητας οι κληρονόμοι Ιωάν. Τριανταφυλλίδη.

Η απαλλοτρίωση κηρύσσεται υπέρ και με δαπάνη του Ε.Ο.Τ.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Σέρραι, 8 Νοεμβρίου 1978

Ο Νομάρχης
ΠΑΝΑΓ. ΓΥΦΤΟΥΛΑΣ

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

(4)

Περί καθορισμού συντελεστών δομήσεως και όρων δομήσεως εις την ένδοξο του έγκειμένου ρυμοτομικού σχεδίου περιοχήν Ρεθύμνου.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπ' όψει :

1. Τας διατάξεις του από 17 Ιουλίου 1923 Ν. Δ/τος «περί σχεδίων πόλεων κ.λπ.», ως μεταγενεστέρως τροποποιήθησαν και συμπληρώθησαν και ειδικώτερον του άρθρου 9 αυτού.

2. Τας διατάξεις του Ν.Δ. 8/1973 «περί Γ.Ο.Κ.», ως τροποποιήθη δια του Ν.Δ. 205/1974 (ΦΕΚ 363/Α) και ειδικώτερον των άρθρων 21 (παρ. 3), 22 και 35 αυτού.

3. Τας διατάξεις του Ν. 651/1977 «περί καταργήσεως του Ν. Δ/τος 349/1974, τροποποίησης των «περί αυθαιρέτων οικοδομικών κατασκευών διατάξεων και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων» (ΦΕΚ 207/Α).

4. Την υπ' αριθμ. ΕΔ2/α/04/59/Φ.Θ.2.1.1/29.3.1978 κοινήν απόφασιν του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Δημοσίων Έργων «περί μεταβιβάσεως αρμοδιοτήτων του Υπουργού Δημοσίων Έργων εις τον Υφυπουργόν του αυτού Υπουργείου» (ΦΕΚ 282/Β).

5. Την υπ' αριθμ. 355/1978 γνωμοδότησιν του Συμβουλίου Δημοσίων Έργων (Τμήμα Οικισμού).

6. Την υπ' αριθμ. 988/1978 γνωμοδότησιν του Συμβουλίου της Επικρατείας προτάσει του επί των Δημοσίων Έργων Υφυπουργού, αποφασίσασμεν :

Άρθρον 1.

Καθορίζονται συντελεσται δομήσεως τῶν οικοπέδων τῶν κειμένων εἰς τὴν ἐντὸς τοῦ ἐγκριμένου ρυμοτομικοῦ σχεδίου περιοχῆν Ρεθύμνου κατὰ τομεῖς I, IA, II, III καὶ IIIA, ὡς ἐμφαίνονται εἰς τὸ ὑπὸ τοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ Οἰκισμοῦ τεθεωρημένον διὰ τῆς ὑπ' ἀριθμ. Γ. 32149/1978 πράξεως αὐτοῦ σχετικὸν πρωτότυπον διάγραμμα ὑπὸ κλίμακα 1 : 5000, τοῦ ὁποίου συνοπτικὸν ἀντίτυπον δημοσιεύεται μετὰ τοῦ παρόντος, ὡς κάτωθι :

Τομεῖς	συντελεσται δομήσεως
I καὶ IA	1,8
II	1,6
III καὶ IIIA	1,2

Άρθρον 2.

1. Ὁ μέγιστος ἐπιτρεπόμενος ἀριθμὸς ὁρόφων καὶ τὸ μέγιστον ἐπιτρεπόμενον ὕψος τῶν οἰκοδομῶν τῶν ἀνεγειρομένων ἐντὸς τῆς περιοχῆς τῆς ὁποίας οἱ συντελεσται δομήσεως καθορίζονται διὰ τοῦ προηγουμένου ἀρθρου 1, καθορίζονται ὡς εἰς τὸν κάτωθι πίνακα :

τομεῖς	καθορισθέντες διὰ τοῦ ἀρθρου 1 τοῦ παρόντος συντελεσται δομήσεως	οἰκοδομικὸν σύστημα ἰσχύον κατὰ περιοχῆν	μέγιστος ἀριθμὸς ὁρόφων	μέγιστον ὕψος τῶν οἰκοδομῶν	μέγιστος ἀριθμὸς ὁρόφων ἐν προσόψει
I	1,8	συνεχῆς	3	10,50	3 ὁροφοὶ ἀνεξαρτήτως πλάτους ὁδοῦ.
IA	1,8	συνεχῆς	4	κατὰ ΓΟΚ	κατὰ ΓΟΚ
II	1,6	συνεχῆς	4	κατὰ ΓΟΚ	κατὰ ΓΟΚ
III	1,2	συνεχῆς (ἐνθα ἢ παλαιὰ πόλις) συνεχῆς πανταχόθεν ἐλεύθερον	3	10,50μ, ὅπου ἢ παλαιὰ πόλις (συνεχῆς) κατὰ ΓΟΚ διὰ τὸ συνεχῆς, 11,00μ διὰ τὸ πανταχόθεν ἐλεύθερον 11,0μ διὰ τὸ πανταχόθεν ἐλεύθερον	3 ὁροφοὶ ἀνεξαρτήτως πλάτους ὁδοῦ (στὸ συνεχῆς παλαιᾶς πόλεως κατὰ ΓΟΚ κατὰ ΓΟΚ
IIIA	1,2	συνεχῆς (παλαιὰ πόλις)	2	7,50μ	κατὰ ΓΟΚ

2. Διὰ τὰ εἰδικὰ κτίρια ἢ περιοχὰς ἐργατικῶν κατοικιῶν ἐμπιπτούσας εἰς τοὺς ὡς ἄνω καθοριζομένους τομεῖς, διὰ τὰς ὁποίας ἔχουν καθορισθῆ διὰ Διαταγμάτων εἰδικοὶ ὅροι δομήσεως, παρκαμένου οἱ ὅροι δομήσεως αὐτῶν ὡς προκύπτουν ἐκ τῶν διατάξεων τούτων.

Άρθρον 3

1. Ἐξακολουθοῦν νὰ ἐφαρμόζονται οἱ μέχρι τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος Διατάγματος ἰσχύοντες ὅροι δομήσεως ἐφ' ὅσον συντρέχουν αἱ προϋποθέσεις αἱ ἀναφερόμεναι εἰς τὴν παράγραφον 1 τοῦ ἀρθρου 12 τοῦ Ν. 651/1977 «περὶ καταργήσεως τοῦ Ν. Δ/τος 349/1974 κ.λπ.» (ΦΕΚ 207/Α), ἐφαρμοζομένης καὶ τῆς παραγράφου 2 τοῦ αὐτοῦ ὡς ἄνω ἀρθρου, ἐὰν συντρέχει περίπτωσις.

2. Εἰς τὰς περιπτώσεις τοῦ ἐδαφίου β τῆς παραγράφου 1 καὶ τῆς παραγράφου 2 τοῦ ἀρθρου 12 τοῦ αὐτοῦ ὡς ἄνω Ν. 651/1977, ἡ μελέτη πρὸς ἐκδοσιν οἰκοδομικῆς ἀδείας δέον ὅπως ὑποβληθῆ ἐντὸς τετραμήνου ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος Διατάγματος. Παρερχομένης ἀπράκτου τῆς προθεσμίας ταύτης ἡ ἀδεια ἐκδίδεται βάσει τῶν διὰ τοῦ παρόντος Διατάγματος καθοριζομένων ὄρων καὶ περιορισμῶν δομήσεως.

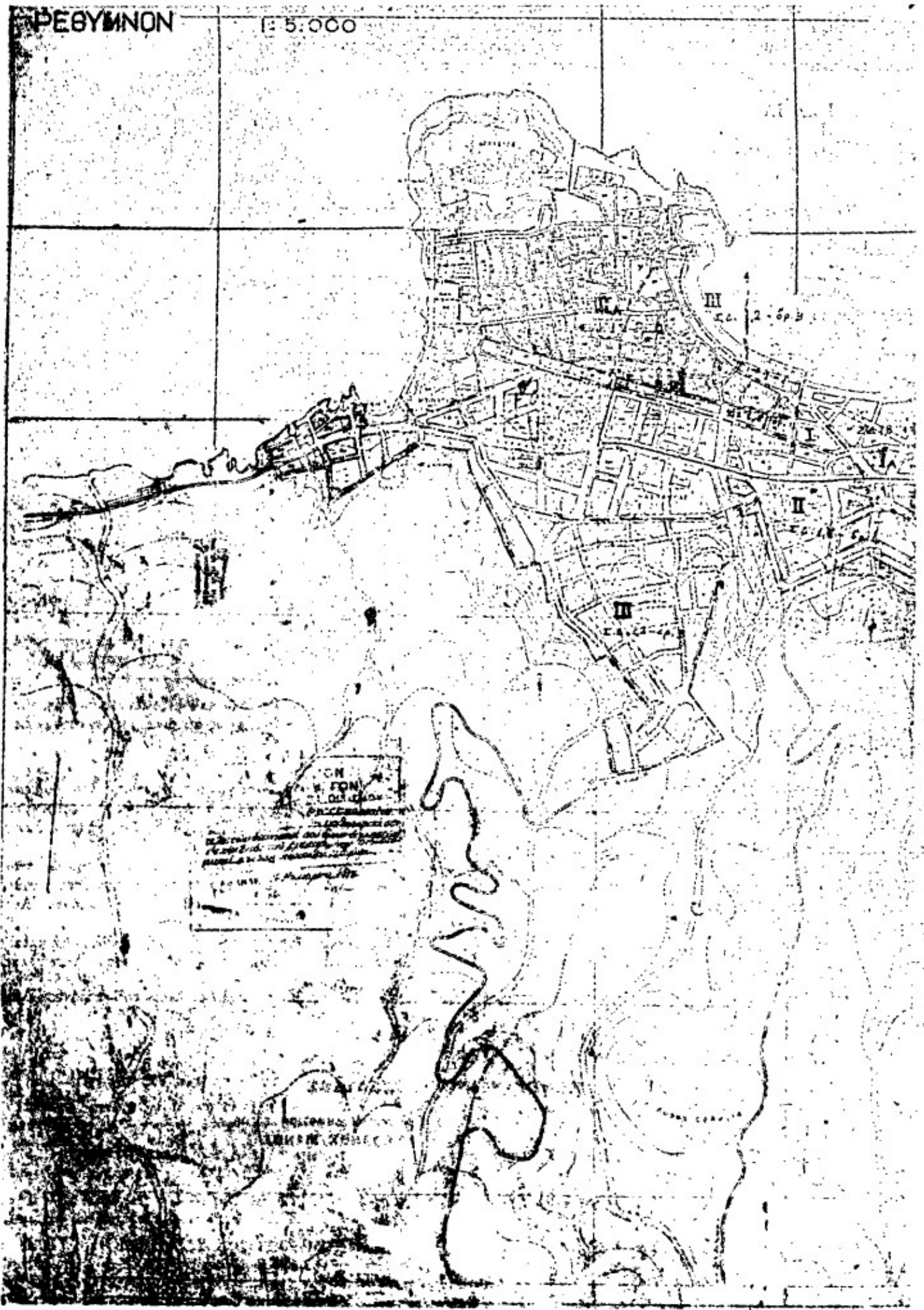
3. Ἀδειαι οἰκοδομῆς ἐκδιδόμεναι μὲ τοὺς πρὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος ὅρους δομήσεως, ἰσχύουν διὰ τρεῖς (3) ἔτη ἀπὸ τῆς ἐκδόσεώς των καὶ πάντως οὐχὶ πέραν τῶν τεσσάρων (4) ἐτῶν ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Εἰς τὸν αὐτὸν ἐπὶ τῶν Δημοσίων Ἔργων Ὑφυπουργόν, ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 10 Νοεμβρίου 1978

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. ΤΣΑΤΣΟΣ

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ἜΡΓΩΝ
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ







ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ
9 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1986

ΤΕΥΧΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
792

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

- Έγκριση πολεοδομικής μελέτης της περιοχής «Περιβόλια» του Δήμου Ρεθύμνης. 1
- Έγκριση τοπικού ρυμοτομικού σχεδίου στην εκτός σχεδίου περιοχή της Κοινότητας Κάπης του Ν. Λέσβου για τον καθορισμό χώρου νηπιαγωγείου και κοινοχρήστου αλσουλίου και καθορισμός όρων και περιορισμών δόμησης αυτού. 2
- Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Καστοριάς στα υπ' αριθ. 254 και 255 Ο.Τ. και επιβολή προκηπίου. 3

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

- (1)
- Έγκριση πολεοδομικής μελέτης της περιοχής «Περιβόλια» του Δήμου Ρεθύμνης.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του Ν. 1337/1983 (ΦΕΚ 33/Α) όπως τροποποιήθηκε με το Ν. 1512/1985 (ΦΕΚ 4/Α) και ειδικότερα τα άρθρα 6 (παρ. 1, 4, 5 και 6), 7 (παρ. 1, 2 και 4) και 13.
2. Τις διατάξεις του Ν.Δ/τος της 17.7.1923 όπως μεταγενέστερα τροποποιήθηκαν και συμπληρώθηκαν και ειδικότερα το άρθρο 3.
3. Τις διατάξεις του Ν. 1577/1985 (ΦΕΚ 210/Α) και ειδικότερα τα άρθρα 6 (παρ. 1), 7, 8 (παρ. 1), 9 και 15.
4. Τις διατάξεις του Ν. 1558/1985 (ΦΕΚ 137/Α) και ειδικότερα το άρθρο 23 παρ. 1.
5. Την υπ' αριθ. 27553/938/1986 απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων «Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Ρεθύμνου (Ν. Ρεθύμνης)» (ΦΕΚ 453/Δ).
6. Την υπ' αριθ. 82013/3451/1985 απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων «Χαρακτηρισμός ως πυκνοδομημένης της περιοχής «Περιβόλια» του Δήμου Ρεθύμνης».
7. Την υπ' αριθ. 82012/3450/1985 απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων «Έγκριση πολεοδομικής προμελέτης της πολεοδομικής ενότητας «Περιβόλια» του Δήμου Ρεθύμνης».
8. Τις υπ' αριθ. 164/1984 και 264/1985 γνωμοδοτήσεις του δημοτικού συμβουλίου Ρεθύμνης.
9. Την υπ' αριθ. 7/1985 γνωμοδότηση του Συμβουλίου Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος Νομού Ρεθύμνης.
10. Την υπ' αριθ. 146/86 γνωμοδότηση του Κεντρικού Συμβουλίου Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος.

11. Τις υπ' αριθ. 1020/85 και 371/1986 γνωμοδοτήσεις του Συμβουλίου της Επικρατείας, με πρόταση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1.

Εγκρίνεται το πολεοδομικό σχέδιο της περιοχής «Περιβόλια» του Δήμου Ρεθύμνης που τμήμα της είναι οικισμός προϋφιστάμενος του έτους 1923 και έχει χαρακτηριστεί ως πυκνοδομημένο με την υπ' αριθ. 82013/3451/1985 απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, με τον καθορισμό οικοδομήσιμων χώρων, οδών, κοινοχρήστων χώρων, πεζοδρόμων, πλατειών, χώρου παιδικής χαράς - πλατείας κοινοχρήστου χώρου - παιδικής γωνιάς, χώρου πλατείας - παιδικής γωνιάς, χώρου αθλητικών εγκαταστάσεων, χώρου πολιτιστικών εγκαταστάσεων, χώρου βρεφονηπιακού σταθμού, χώρου κτιρίων εκπαίδευσης όπως οι ρυθμίσεις αυτές φαίνονται στο χρωματισμένο σχετικό πρωτότυπο διάγραμμα σε κλίμακα 1:1000 που έχει θεωρηθεί από τον Προϊστάμενο της Δ/σης Πολεοδομικών Εφαρμογών με την υπ' αριθ. 49937/1986 πράξη του και που συνοπτικό του αντίτυπο δημοσιεύεται με το παρόν διάταγμα.

Άρθρο 2.

Εγκρίνεται η υπαγωγή στις διατάξεις του άρθρου 13 του Ν. 1337/1983 του πυκνοδομημένου τμήματος της περιοχής της οποίας εγκρίνεται το σχέδιο με το άρθρο 1 του παρόντος Δ/τος και που είναι οικισμός προϋφιστάμενος του έτους 1923.

Άρθρο 3.

Εγκρίνεται ο πολεοδομικός κανονισμός της περιοχής «Περιβόλια» του Δήμου Ρεθύμνης της οποίας το πολεοδομικό σχέδιο εγκρίνεται με το άρθρο 1 του παρόντος όπως στα επόμενα άρθρα.

Άρθρο 4.

1. Στους οικοδομήσιμους χώρους που χαρακτηρίζονται στο διάγραμμα με τα στοιχεία Ο.Τ. επιτρέπεται η ανέγερση κατοικιών, γραφείων, ξενοδοχείων, καταστημάτων λιανικού εμπορίου και αναψυχής καθώς και κτιρίων παρεμφερών εγκαταστάσεων που δεν σκλούν.

2. Στους οικοδομήσιμους χώρους που χαρακτηρίζονται στο διάγραμμα με το στοιχείο Κ, επιτρέπονται οι χρήσεις της προηγούμενης παραγράφου και επιπλέον επιβάλλεται η διαμόρφωση του ισογείου σε κατάστημα.

Άρθρο 5.

1. Στο πρόσωπο των οικοπέδων οικοδομημένων ή μη που βρίσκονται στα οικοδομικά τετράγωνα που περιλαμβάνονται στην περιοχή της οποίας εγκρίνεται το σχέδιο με το άρθρο 1 του παρόντος, επιβάλλεται προκήπιο πλάτους δύο (2), τριών (3), τεσσάρων (4), πέντε (5), δέκα (10) μέτρων και μεταβλητού από μηδέν (0) μέχρι τριών (3) μέτρων όπως φαίνεται στο ίδιο διάγραμμα.

2. Επιβάλλονται παρόδιες στοές πλάτους τριών (3) και πέντε (5) μέτρων σε όλο το ύψος του ισογείου των οικοδομών των οικοδομήσιμων χώρων που χαρακτηρίζονται στο διάγραμμα με το στοιχείο Κ με κόκκινη διακεκομμένη γραμμή.

Άρθρο 6.

Α) Τα ελάχιστα όρια εμβαδού και προσώπου καθώς και οι λοιποί όροι και περιορισμοί δόμησης των οικοπέδων ορίζονται ως εξής:

1. Ελάχιστο πρόσωπο: δέκα (10) μέτρα.
Ελάχιστο εμβαδόν: τετρακόσια (400) τ.μ.
2. Κατά παρέκκλιση των προηγούμενων διατάξεων θεωρούνται άρτια και οικοδομήσιμα τα οικοπέδα εφόσον α) κατά τη δημοσίευση του παρόντος έχουν:
Ελάχιστο πρόσωπο: οκτώ (8) μέτρα.
Ελάχιστο εμβαδόν: εκατόν είκοσι (120) τ.μ.
β) προκύπτουν από την οριστική πράξη εφαρμογής της πολεοδομικής μελέτης ή προέρχονται από τις εισφορές σε γη σύμφωνα με το άρθρο 8 του ν. 1337/83 με όποιες διαστάσεις και αν έχουν.
3. Επιπλέον των διατάξεων των παρ. 1 και 2 θεωρούνται άρτια και οικοδομήσιμα τα οικοπέδα εφόσον εγγράφεται μέσα σ' αυτά κάτοψη κτιρίου με ελάχιστη επιφάνεια 50 τ.μ. και ελάχιστες διαστάσεις 5 μέτρα.
4. Μέγιστο ποσοστό κάλυψης των οικοπέδων σαράντα πέντε τοις εκατό (45%) της επιφανείας τους.
5. Συντελεστής δόμησης οκτώ δέκατα (0,8).
6. Κατ' εξαίρεση των προηγούμενων παραγράφων 4 και 5 ορίζεται συντελεστής δόμησης ένα (1,00) και μέγιστο ποσοστό κάλυψης εξήντα τοις εκατό (60%) για οικοπέδα εμβαδού μικρότερου των εκατόν πενήντα (150) τ.μ. εφόσον η συνολική επιφάνεια ορόφων δεν υπερβαίνει τα εκατόν είκοσι (120) τ.μ. Η εξαίρεση αυτή ισχύει μόνο σε οικοπέδα που έχουν προκύψει από κατάτμηση

μέχρι τις 10.3.1982 αφού αφαιρεθεί το εμβαδόν της εισφοράς σε γη που καθορίζεται στο Ν. 1337/83.

7. Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος δεν προσαυξάνεται σε περίπτωση κατασκευής κτιρίου σε υποστηλώματα (PILOTIS) ή κατασκευής στο ισόγειο καταστήματος.

Β) Χώρος εκπαίδευσης

1. Μέγιστο ποσοστό κάλυψης των οικοπέδων τριάντα τοις εκατό (30%) της επιφανείας τους.

2. Συντελεστής δόμησης πέντε δέκατα (0,5).

3. Μέγιστο ύψος των κτιρίων κατά Γ.Ο.Κ.

Γ) Σε περίπτωση κατασκευής κεραμοσκεπούς στέγης αυτή κατασκευάζεται με κλίση από 30% μέχρι 50%.

Άρθρο 7.

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

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

Αθήνα, 26 Ιουλίου 1986

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΧΡΗΣΤΟΣ Α. ΣΑΡΤΖΕΤΑΚΗΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜ. ΕΡΓΩΝ
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΚΟΥΛΟΥΜΠΗΣ





ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ
30 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1985

ΤΕΥΧΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
414

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

- Αναγκαστική απαλλοτρίωση έκτασης για την ανέγερση διδακτηρίου του 3ου Γυμνασίου Αγ. Δημητρίου Αττικής. 1
- Αναγκαστική απαλλοτρίωση ακινήτων για την ύδρευση των κατοίκων της Κοιν. Ράπτη Ν. Αρκαδίας, υπέρ και με δαπάνη αυτής προς ύδρευση των κατοίκων της. 2
- Αναγκαστική απαλλοτρίωση έκτασης 2.587,5 τ.μ., με τη/ 11/1985 απόφαση του Κοινοτικού Συμβουλίου Σελώνων, Ν. Αττικής, Δ/σμος Πειραιά. 3

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ

- Ανακοίνωση παρακατάθεσης αποζημίωσης για απαλλοτρίωση ακινήτων για την κατασκευή της παράκαμψης Κατάρας Α' φάσης οδοί προσιπλάτης και δοκιμαστική σήραγγα Δυτικής πρόδεσης Μετσόβου. 4
- Γνωστοποίηση παρακατάθεσης αποζημίωσης για απαλλοτρίωση ακινήτου στην Κοινότητα Χρυσοβίτσας Τριγωνίδας Ν. Αιτωλοακαρνανίας. 5

- Ειδοποίηση για παρακατάθεση προσωρινής αποζημίωσης ιδιοκτητών έκτασης που βρίσκεται στην περιοχή του Δήμου Πλυράδας και μεταξύ των δρόμων Μετώρων Ελευθ. Ανθρώπου και Τεμπών (τμήμα του ΟΤ 161) και που απαλλοτριώθηκε υπέρ του Σχολικού Ταμείου του Γου. Σχολείου Πλυράδας και με δαπάνη του Οργανισμού Σχολικών Κτιρίων. 6

- Ειδοποίηση της παρακατάθεσης που έγινε στο Ταμείο Παρακαταθηρών και Δανείων για την κάλυψη της διαφοράς μεταξύ οριστικής προσωρινής αποζημίωσης για την αναγκαστική απαλλοτρίωση στην περιοχή Πηγές Κρύας Λασιθιάς. 7

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

- Πολεοδομική και επέκταση ορισμών της χώρας μέχρι 2.000 κατοίκων και τροποποίηση του από 24.4.1985 Π. Δ/τος (ΦΕΚ 181/Δ). 8

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

- Βελτίωση της υπαρχουσας οδού στην Νομαρχία Λασιθίου 9

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ

- Γνωστοποίηση παρακατάθεσης ποσού δρχ. (946.060) στο Ταμ. Παρ/κών και Δανείων για αποζημίωση ρυμοτομμένης ιδιοκτησίας Σαββίδη και κληρονόμων Αντιγόνης Μαλιτζίου. 10
- Γνωστοποίηση παρακατάθεσης ποσού δρχ. (1.439.116) στο Ταμ. Παρ/κών και Δανείων για αποζημίωση ρυμοτομμένης ιδιοκτησίας Σορίας Θαρουνιάτη. 11
- Ειδοποίηση γενομένης παρακατάθεσης αποζημίωσης ρυμοτομμένης εκτάσεως εις περιοχήν Άνω Πλασιών Ζωγράφου, Ν. Αττικής. 12
- Αναγγελία Παρακατάθεσης της προσωρινής αποζημίωσης ρυμοτομμένων οικοπέδων για τη διάνοιξη ανώνυμης οδού της πόλης Λαρίσης. 13

ΔΙΟΡΘΩΣΕΙΣ ΣΦΑΛΜΑΤΩΝ

- Διόρθωση σφάλματος στην απόφαση 22904 της ΔΕΗ. . . 14
- Διόρθωση σφάλματος στην αναγκαστική απαλλοτρίωση έκτασης για την επέκταση του χώρου του διδακτηρίου του 8ου Δημοτικού Σχολείου Αργυρούπολης. 15

ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αρ.Δ. Π 4157/1560

—(1)

- Αναγκαστική απαλλοτρίωση έκτασης για την ανέγερση διδακτηρίου του 3ου Γυμνασίου Αγίου Δημητρίου Αττικής.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του Ν. Δ/τος 597/71 (περί αναγκαστικών απαλλοτριώσεων, σε συνδυασμό με τις διατάξεις του Β. Δ/τος 139/71 (περί της αρμοδιότητας των Νομαρχιών προς κήρυξη αναγκαστικών τινων απαλλοτριώσεων).

1. Τις διατάξεις του άρθρου 17 του Α.Ν. 627/68 (περί Οργανισμού Σχολικών Κτιρίων), σε συνδυασμό με τις διατάξεις του Ν. 513/76.

3. Το από 26.3.85 απόσπασμα πρακτικού από τη συνεδρίαση με αριθ. 1496 του Διοικητικού Συμβουλίου του Οργανισμού Σχολικών Κτιρίων.



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ
30 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1985

ΤΕΥΧΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΑΚΟΥ
414

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

- Αναγκαστική απαλλοτρίωση έκτασης για την ανέγερση διδακτηρίου του 3ου Γυμνασίου Αγ. Δημητρίου Αττικής. 1
- Αναγκαστική απαλλοτρίωση ακινήτων για την ύδρευση των κατοίκων της Κοιν. Ράπτη Ν. Αρκαδίας, υπέρ και με δαπάνη αυτής προς ύδρευση των κατοίκων της. 2
- Αναγκαστική απαλλοτρίωση έκτασης 2.587,5 τ.μ., με την 11/1985 απόφαση του Κοινοτικού Συμβουλίου Σελώνων, Ν. Αττικής, Δ/σμα Πειραιά. 3

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ

- Ανακοίνωση παρακατάθεσης αποζημιώσεως για απαλλοτρίωση ακινήτων για την κατασκευή της παράκαμψης Κατάρας Α' φάσης οδοί προσπέλασης και δοκιμαστική σήραγγα Δυτικής πρόδεσης Μετσόβου. 4
- Γνωστοποίηση παρακατάθεσης αποζημιώσεως για απαλλοτρίωση ακινήτου στην Κοινότητα Χρυσοβίτσας Τριφυλίας Ν. Αιτωλοακαρνανίας. 5

- Ειδοποίηση για παρακατάθεση προσωρινής αποζημιώσεως ιδιοκτητών έκτασης που βρίσκεται στην περιοχή του Δήμου Πλυράδας και μεταξύ των δρόμων Μετώρων Ελευθ. Ανδρώπου και Τεμπών (τμήμα του ΟΤ 161) και που απαλλοτριώθηκε υπέρ του Σχολικού Ταμείου του Του Δημ. Σχολείου Πλυράδας και με δαπάνη του Οργανισμού Σχολικών Κτιρίων. 6

- Ειδοποίηση της παρακατάθεσης που έγινε στο Ταμείο Παρακαταθητών και Δανείων για την κάλυψη της διαφοράς μεταξύ οριστικής — προσωρινής αποζημιώσεως, για την αναγκαστική απλ/ση εκτάσεως στην περιοχή Πηγές Κρύας Λιβαδιάς. 7

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

- Πολεοδομική και επέκταση ορισμών της χώρας μέχρι 2.000 κατοίκων και τροποποίηση του από 24.4.1985 Π. Δ/τος (ΦΕΚ 181/Δ). 8

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

- Βελτίωση της υπάρχουσας οδού στην Νομαρχία Λασιθίου 9

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ

- Γνωστοποίηση παρακατάθεσης ποσού δρχ. (946.060) στο Ταμ. Παρ/κών και Δανείων για αποζημίωση ρυμοτομωμένης ιδιοκτησίας Σαββίδη και κληρονόμων Αντιγόνης Μαλτέζου. 10
- Γνωστοποίηση παρακατάθεσης ποσού δρχ. (1.439.116) στο Ταμ. Παρ/κών και Δανείων για αποζημίωση ρυμοτομωμένης ιδιοκτησίας Σορίας Θαρουνιάτη. 11
- Ειδοποίηση γνωσμένης παρακατάθεσεως αποζημιώσεως ρυμοτομωμένης εκτάσεως εις περιοχήν 'Ανω Γλισίων Ζωγράφου, Ν. Αττικής. 12
- Αναγλία Παρακατάθεσεως της προσωρινής αποζημιώσεως ρυμοτομωμένων οικοπέδων για τη διάνοξη ανώνυμης οδού της πόλης Λαρίσης. 13

ΔΙΟΡΘΩΣΕΙΣ ΣΦΑΛΜΑΤΩΝ

- Διόρθωση σφάλματος στην απόφαση, 22904 της ΔΕΗ. . 14
- Διόρθωση σφάλματος στην αναγκαστική απαλλοτρίωση έκτασης για την επέκταση του χώρου του διδακτηρίου του 8ου Δημοτικού Σχολείου Αργυρούπολης. 15

ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αρ:δ. Π4157/1560

—(1)

- Αναγκαστική απαλλοτρίωση έκτασης για την ανέγερση διδακτηρίου του 3ου Γυμνασίου Αγίου Δημητρίου Αττικής.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του Ν. Δ/τος 797/71 «περί αναγκαστικών απαλλοτριώσεων», σε συνδυασμό με τις διατάξεις του Β' Δ/τος 139/71 «περί της αρμοδιότητας των Νομαρχών προς κήρυξη αναγκαστικών τινων απαλλοτριώσεων».

1. Τις διατάξεις του άρθρου 17 του Α.Ν. 627/68 «περί Οργανισμού Σχολικών Κτιρίων», σε συνδυασμό με τις διατάξεις του Ν. 513/76.

3. Το από 26.3.85 απόσπασμα πρακτικού από τη συνεδρίαση με αριθ. 1496 του Διοικητικού Συμβουλίου του Οργανισμού Σχολικών Κτιρίων.

4. Το από 4.3.85 πρακτικό καταλληλότητας της απαλλοτριώσιμης έκτασης, που καταρτίστηκε από την κατά Νόμο Επιτροπή.

5. Την απόφαση του Υπουργού Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος με αριθ. Γ. 35538/2128/14.7.81 «περί τροποποίησης του χωροταξικού σχεδίου Αγίου Δημητρίου (Αττικής) δια της επαξίωσης χώρου δια την ανέγερση σχολείου» (ΦΕΚ 436/20.8.1981, τ. Δ'), αποφασίζουμε:

Κηρύσσουμε την αναγκαστική απαλλοτρίωση, για λόγους δημόσιας ωφέλειας και ειδικότερα για την ανέγερση διδακτηρίου του 3ου Γυμνασίου Αγίου Δημητρίου Αττικής, έκτασης εμβαδού 9.000 Μ², που βρίσκεται στην περιοχή Αγίου Δημητρίου Αττικής, επί της οδού Αγίου Δημητρίου (Ο.Τ.Α 973) και σημειώνεται με τα γράμματα Α—Β—Ε—Η—Τ—ΣΙ—Ω—Σ—Ρ—Ν—Α—Τ—Ψ—Ζ—Γ—Δ—Α στο από Απριλίου 1985 κτηματολογικό διάγραμμα και στον από 26.4.85 αντίστοιχο κτηματολογικό πίνακα, που έχει συντάξει ο Τοπογράφος Μηχανικός Γιώργιος Μασκός και έχει θεωρηθεί το πρώτο ο Προϊστάμενος της Διεύθυνσης Γηπέδων και Τοπογραφίσεων Παν. Ηλιάδης, και τον δεύτερο για τη Διεύθυνση Γηπέδων του Οργανισμού Σχολικών Κτιρίων ο Γεώργιος Μορέβουλος.

Στην έκταση που απαλλοτριώνεται προβάλλουν δικαιώματα κυριότητας οι:

1. Μαρία Τρακάδα, σύζυγος Κωνσταντίνου, το γένος Αξίνδρου Καράμπαμπα.

2. Γεώργιος Χωνιάτης του Θεοδώρου κλπ.

Η απαλλοτρίωση κηρύσσεται υπέρ και με λαπάνη του Οργανισμού Σχολικών Κτιρίων.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 9 Αυγούστου 1985

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΘΝ. ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΑΜΑΝΗΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΔΗΜ. ΤΣΟΒΟΛΑΣ

Αριθ. 152

(2)

Αναγκαστική απαλλοτρίωση ακινήτων για την ύδρευση των κατοίκων της Κοινότητας Ράπτη Ν. Αρκαδίας, υπέρ και με δαπάνη αυτής προς ύδρευση των κατοίκων της.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΡΑΠΤΗΣ
ΝΟΜΟΥ ΑΡΚΑΔΙΑΣ

Με τις 13/1983 και 1/1984 αποφάσεις του Κοινοτικού Συμβουλίου Ράπτης, που επικυρώθηκαν με την 17619/9.8.1985 απόφαση του Νομάρχη Αρκαδίας, απαλλοτριώθηκαν 20 μ² έκταση και 50 κ.μ. νερό το 24ωρο από την πηγή Κεφαλόδερσο Κοινότητας Αραχώδης, για την ύδρευση των κατοίκων της Κοινότητας Ράπτης.

Ράπτη, 22 Αυγούστου 1985

Ο Πρόεδρος
ΙΩΑΝ. Π. ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΣ

Αριθ. 998

(3)

Αναγκαστική απαλλοτρίωση εκτάσεως 2.587,5 τ.μ., με την 11/1985 απόφαση του Κοινοτικού Συμβουλίου Σεληνίων, Ν. Αττικής, Δ/σμα Πειραιά.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΣΕΛΗΝΙΩΝ
ΝΟΜΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ Δ/ΣΜΑ ΠΕΙΡΑΙΑ

Το Κοινοτικό Συμβούλιο Σεληνίων με την 11/1985 απόφασή του, στις 27.2.85 αποφάσισε σύμφωνα την αναγκαστική

απαλλοτρίωση εκτάσεως 2.587,5 τ.μ. στην περιοχή «Αμπέλι Ρούσσου» της Κοινότητας Σεληνίων, ιδιοκτησίας Πολυτίμης Μπέλλια, Δημητρίου Γαβριήλ, Βιολέτας Μαγιάτη, Κων/νας Μαγιάτη, Ελένης Καρνέση, Παναγιώτη Γαβριήλ, Γεωργίου Γαβριήλ, Ευαγγελίου Γαβριήλ, Ποδηγής Σταμπάμπα, Βασιλικής Καρνέση και Μαρίας Γαβριήλ, για την ίδρυση Κοιμητηρίου, όπως φαίνεται στο κτηματολογικό διάγραμμα.

Η περιοχή αυτή αποδείχθηκε η καταλληλότερη μετά από έρευνες που έγιναν από τους μελετητές του Υ.Χ.Ο.Π.

Η πιο πάνω απόφαση του Κοινοτικού Συμβουλίου επικυρώθηκε με την 20626/18.7.85 απόφαση του Νομάρχη Πειραιά Ανδρέα Φούρα.

Σελήνια, 29 Ιουλίου 1985

Ο Πρόεδρος
Γ. ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΙΟΣ

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ

Αριθ. Β2 1603/Φ57

(4)

Ανακοίνωση παρακαταθέσεως αποζημίωσης για απαλλοτρίωση ακινήτων για την κατασκευή της παράκμψης Κατάρας Α' φάση οδοί προσπέλασης και δοκιμαστική σήραγγα Δυτικής πρόσβασης Μετσόβου.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ,
ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

Σύμφωνα με τα άρθρα 7 και 8 του Ν.Δ. 797/1971 «περί αναγκαστικών απαλλοτριώσεων», γνωστοποιούμε:

α) Σε όσους έχουν ή διεκδικούν δικαιώματα κυριότητας σε ακίνητα που απαλλοτριώθηκαν αναγκαστικά με τη Δ.2342/1283/5.6.84 κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Δημοσίων Έργων (ΦΕΚ 395/29.6.84 τ. Δ') για την κατασκευή της παράκμψης Κατάρας Α' φάση οδοί προσπέλασης και δοκιμαστική σήραγγα Δυτικής πρόσβασης Μετσόβου.

β) Τους ενυπόθητους δανειστές και τους τρίτους διεκδικητές των ακινήτων αυτών, ότι η αποζημίωση της εδαφικής επιφάνειας και των επικειμένων της, όπως περιγράφονται στο σχετικό κτηματολογικό πίνακα, η οποία καθορίστηκε με την 189/3.5.85 απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου Ιωαννίνων, έχει παρακαταθεί στο Γραφείο Παρακαταθηκών Μετσόβου.

Σχετικά έχει εκδοθεί το 459/7.8.85 γραμμάτιο συστάσεως παρακαταθήκης δρχ. 2.985.630.

Η αποζημίωση θα αποδοθεί στα πρόσωπα που θα αναγνωρισθούν δικαιούχοι κατά τη νόμιμη διαδικασία.

Η ανακοίνωση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 9 Αυγούστου 1985

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΚΟΥΛΟΥΜΠΗΣ

Αριθ. 491

(5)

Γνωστοποίηση παρακαταθέσεως αποζημίωσης για απαλλοτρίωση ακινήτου στην Κοινότητα Χρυσοβίτσας Τριγωνίδας Αιτωλ/νίας.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΧΡΥΣΟΒΙΤΣΑΣ
ΤΡΙΓΩΝΙΔΑΣ ΝΟΜΟΥ ΑΙΤΩΛ/ΝΙΑΣ

οντας υπόψη:

Την 43/1984 απόφαση του Κοιν. Συμβουλίου της Κοινότητας Χρυσοβίτσας - Τριγωνίδας, που επικυρώθηκε με την

ΕΣ 5792/5.3.1985 απόφαση της Νομαρχίας Αιτωλ/νίας και δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 163/181/85 τ. Δ', με την οποία κηρύχθηκε αναγκαστική απαλλοτρίωση του δικαιώματος άρδευσης πηγής Κελλί ιδιοκτησίας κληρονόμων Ιωάννη Κων. Σιαδήμα, υπέρ Κοινότητας Χρυσοβίτσας Τριγωνίδας για δημόσια ωφέλεια ήτοι ύδρευση των κατοίκων.

Γνωστοποιεί ότι:

Μετά από κάθε νόμιμη διαδικασία που ακολουθήθηκε και σύμφωνα με την 502/1985 απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου Αγρινίου με την οποία επιδικάστηκε προσωρινή τιμή μονάδας κατά την 23.5.1985 δρχ. 25 ανά τ.μ. δηλ. 3.939,04 τ.μ. X 25 = 98.476 του απαλλοτριωθέντος ακινήτου, εκδόθηκε το αριθ. 30/5.8.85 χρημ. ένταλμα της Κοινότητας συνολικού ποσού 98.476 με βάση τη παραπάνω απόφαση του Πρωτοδικείου Αγρινίου και παρακατατέθηκε το ποσό αυτό στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων (Γραφείο Θέρμων - Τριγωνίδας) και εκδόθηκε το 2145/7.8.85 γραμμάτιο συστάσεως παρακαταθήκης στο όνομα των Κληρονόμων Ιωάννη Σιαδήμα του Κων/νου και της Ελένης, κατοίκου Αξτοπέτρας - Τριγωνίδας στους οποίους η απόδοση θα γίνει ύστερα από δικαστική αναγνώριση των δικαιούχων.

Χρυσοβίτσα, 8 Αυγούστου 1985

Ο Πρόεδρος της Κοινότητας
ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΡΑΓΚΟΣ

Αριθ. 53707/18364

(6)

Ειδοποίηση για παρακατάθεση προσωρινής αποζημίωσης έκτασης που βρίσκεται στην περιοχή του Δήμου Πυρράδας και μεταξύ των δρόμων Μετώρων Ελευθ. Ανδρώπου και Τεμπών (τμήμα του ΟΤ 161) και που απαλλοτριώθηκε υπέρ του Σχολικού Ταμείου του 7ου Δημ. Σχολείου Πυρράδας και με δαπάνη του Οργανισμού Σχολικών Κτιρίων.

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΧΟΛΙΚΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ

Το Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου με την επωνυμία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΧΟΛΙΚΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ» που εδρεύει στην Αθήνα και επί της οδού Φαβιέρου 30, ειδοποιεί ότι σύμφωνα με την Π. 7664/2803/11.11.83 (ΦΕΚ 704 Δ/21.11.83) κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων για αναγκαστική απαλλοτρίωση που κηρύχθηκε υπέρ του Σχολ. Ταμείου του 7ου Δημ. Σχολείου Πυρράδας και με δαπάνη του ΟΣΚ έκτασης εμβαδού 4214 Μ2 που βρίσκεται στην περιοχή του Δήμου Πυρράδας και μεταξύ των δρόμων Μετώρων Ελευθ. Ανδρώπου και Τεμπών (τμήμα του ΟΤ 161) κατέθεσε στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων υπέρ των δικαιούχων την προσωρινή αποζημίωση που καθορίστηκε σύμφωνα με την 259/12.2.1985 απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου Αθηνών και εκδόθηκε το 773333/26.7.85 γραμμάτιο συστάσεως παρακαταθήκης για ποσό 35.810.000 δραχμών.

Ο Διευθυντής
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΤΣΙΛΙΝΑΚΟΣ

Αριθ. 527503

(7)

Ειδοποίηση της παρακαταθέσεως που έγινε στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων για την κάλυψη της διαφοράς μεταξύ οριστικής - προσωρινής αποζημίωσης για την αναγκαστική απαλλοτρίωση έκτασης στην περιοχή Πηγές Κρύας Λειβαδιάς.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 7 και 8 του Ν.Δ. 797/71 περί αναγκαστικών απαλλοτριώσεων, πληροφορούμε όλους τους ενδιαφερόμετους ότι:

α) Έχουν δικαιώματα κυριότητας ή άλλα εμπράγματα δικαιώματα στα ακίνητα που απαλλοτριώθηκαν με την Τ. 3585/4728/27.11.80 (ΦΕΚ 721/Δ/18.12.80) κοινή υπουργική απόφαση στην περιοχή «Πηγές Κρύας Λειβαδιάς», για τουριστική αξιοποίηση ή

β) Έχουν εγγράψει υποθήκη ή έχουν επιβάλει κατάσχεση ότι η διαφορά μεταξύ οριστικής - προσωρινής αποζημίωσης για την απαλλοτριωθείσα έκταση στις Πηγές Κρύας Λειβαδιάς εμβαδού 2.200 μ² όπως σημειώνεται στο αριθ. 1118/3/37567/3.7.78 και με κλίμακα 1:2.000 κτηματολογικό διάγραμμα του ΕΟΤ θεωρημένο από τη Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών του ΕΟΤ στις 27.8.70 έχει καταθέσει στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων και έχει εκδοθεί το 772775/22.7.85 γραμμάτιο συστάσεως παρακαταθήκης για το ποσό των 26.393.258 δρχ.

Η αποζημίωση αυτή είναι αποδοτέα στους κατά νόμο δικαιούχους.

Η παρούσα ανακοίνωση να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 7 Αυγούστου 1985

Ο Γενικός Γραμματέας
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΚΟΥΛΑΣ

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

Αριθ. 47852/1872

(8)

Πολυεδμόση και επέκταση οικισμών της χώρας μέχρι 2.000 κατοίκους και τροποποίηση του από 24.4.1985 Π. Δ/τος (ΦΕΚ 181/Δ).

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις των άρθρων 33 παρ. 1 και 42 παρ. 5 του Ν. 1337/1983 (ΦΕΚ 33/Α) όπως η τελευταία αντικαταστάθηκε με την παρ. 17 του άρθρου 8 του Ν. 1512/1985 (ΦΕΚ 4/Α).

2. Τις διατάξεις του Ν. 1558/85 «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα» (ΦΕΚ 137/Α).

3. Την υπ' αριθ. 567/1985 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, με πρόταση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1.

1. Το παρόν διάταγμα αφορά τους οικισμούς της χώρας οι οποίοι κατά την εκάστοτε τελευταία απογραφή έχουν πληθυσμό μέχρι και 2.000 κατοίκους.

Οικισμός νοείται κάθε διακεκριμένο οικιστικό σύνολο το οποίο αναφέρεται στην εκάστοτε τελευταία απογραφή ως οικισμός με πληθυσμό μέχρι και 2.000 κατοίκους ανεξάρτητα εάν ο δήμος ή η κοινότητα στον οποίο υπάγεται έχει πληθυσμό μεγαλύτερο από 2.000 κατοίκους.

Προϋπόθεση για την έγκριση της πολεοδομικής μελέτης των οικισμών αυτών είναι ο καθορισμός των ορίων του οικισμού σύμφωνα με τις διατάξεις του από 24.4.1985 Π. Δ/τος (ΦΕΚ 181/Δ) με την επιφύλαξη του άρθρου θ του παρόντος διατάγματος.

Άρθρο 2.

Με τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος πολεοδομούνται:

1. Όλες οι περιοχές που βρίσκονται μέσα στα όρια των οικισμών που καθορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του από 24.4.1985 Π. Δ/τος.

2. Από τις περιοχές που βρίσκονται εκτός των ορίων των ως άνω οικισμών πολεοδομούνται οι εξής:

α) Για τις κατηγορίες οικισμών περιακτικών, παραλιακών, τουριστικών, δυναμικών, όπως αυτές καθορίζονται στο άρθρο 2 του πιο πάνω διατάγματος, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 9 του παρόντος

— Διάσπαρτα δομημένες περιοχές συνεχόμενες ή μη με τα όρια του οικισμού με απόσταση κτισμάτων μεταξύ τους, ίση ή μικρότερη των 80 μ. και σύνολο τουλάχιστον 10 οικοδομών. Ως οικοδομή νοείται κάθε κτίσμα το οποίον ανεξάρτητα από τη χρήση, του έχει εμβαδόν τουλάχιστον 10 μ².

Οι περιοχές αυτές πολεοδομούνται κατά προτεραιότητα — Αδόμητες περιοχές συνεχόμενες ή μη με τα όρια του οικισμού για την κάλυψη αναγκών κατοικίας και αναγκών σε κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους.

β) Για τις λοιπές κατηγορίες οικισμών, όπως καθορίζονται στο άρθρο 2 του από 24.4.1985 Δ/τος, επιτρέπεται με σύμφωνη γνώμη του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η πολεοδόμητη περιοχή που μπορεί να είναι και μη συνεχόμενες εκτάσεις του υπάρχοντος οικισμού, κατά προτίμηση εντός των ορίων του δήμου ή της κοινότητας, εφόσον η εντός του ορίου του οικισμού περιοχή δεν επαρκεί για την κάλυψη αναγκών κατοικίας ή αναγκών σε κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους.

3. Κατ' εξαίρεση, ο καθορισμός κοινωφελών και κοινόχρηστων χώρων εντός των ορίων των οικισμών μπορεί να γίνει με έγκριση τοπικού ρυθμιστικού σχεδίου σύμφωνα με τη διαδικασία και τις διατάξεις του Ν.Δ. 17.7.1923, με απόφαση του οικείου Νομάρχη.

4. Δεν επιτρέπεται η πολεοδόμηση περιοχών σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Δ/τος, εφόσον αυτή είναι αντίθετη με τους όρους προστασίας του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος και με τους γενικότερους αναπτυξιακούς στόχους μέσα στους οποίους περιλαμβάνεται και η διαφύλαξη της γεωργικής γης ψηλής παραγωγικότητας.

5. Με απόφαση του οικείου Νομάρχη μετά από πρόταση του Δημοτικού ή Κοινοτικού Συμβουλίου μπορεί οι προς πολεοδόμηση περιοχές να ακολουθούν τις διατάξεις του Ν. 1337/83.

Άρθρο 3.

1. Για την πολεοδόμηση ή επέκταση οικισμού συντάσσεται πολεοδομική μελέτη. Η κίνηση της διαδικασίας σύνταξης της πολεοδομικής μελέτης γίνεται από τον οικείο δήμο ή κοινότητα. Η διαδικασία μπορεί επίσης να κινηθεί από την οικεία νεμαρχία μετά από γνωμοδότηση του Συμβουλίου Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος του νομού ή από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

2. Η πολεοδομική μελέτη εναρμονίζεται με τις αρχές, τους στόχους και τις κατευθύνσεις των χωροταξικών σχεδίων και προγραμμάτων των νομών, των μελετών του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου και των αντίστοιχων Ζωνών Οικιστικού Ελέγχου (Ζ.Ο.Ε.) με τις μελέτες αρχιτεκτονικής ανηρώσεως της χώρας όπως και τις μελέτες της οριοθέτησης των οικισμών και των ζωνών οικιστικής καταλληλότητάς τους, εφόσον αυτές υπάρχουν για την ευρύτερη περιοχή τους, εγκριμένες ή μη.

Ως ευρύτερη περιοχή νοείται ολόκληρη ή περιοχή του δήμου ή της κοινότητας που υπάγεται ο οικισμός ή ομάδα δήμων και κοινοτήτων που βρίσκεται σε λειτουργική εξάρτηση από τον οικισμό.

3. Η πολεοδομική μελέτη εκπονείται για την περίπτωση (α) της επόμενης παραγράφου 4 του παρόντος άρθρου σε απλά οριζοντιογραφικά και υψομετρικά τοπογραφικά διαγράμματα και για τις περιπτώσεις β' έως και ζ' της ίδιας παραγράφου σε οριζοντιογραφικά υψομετρικά και κτηματογραφικά διαγράμματα, ή αν δεν υπάρχει κτηματογραφικό διάγραμμα, σε απλά τοπογραφικά διαγράμματα για τα εντός των ορίων των οικισμών τμήματα. Περιλαμβάνει επίσης τους απαραίτητους χάρτες, διαγράμματα και κείμενα ώστε να περιέχει τα στοιχεία που απαιτούνται από αυτό το δ/γμα.

4. Η πολεοδομική μελέτη περιέχει:

α) Εκτίμηση των πληθυσμιακών μεγεθών και των περιβαλλοντικών δυνατοτήτων με βάση τις χρήσεις γης και το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, κατ' αρχήν οριοθέτηση των προς πολεοδόμηση περιοχών του δήμου ή της κοινότητας, καθώς και εκτίμηση των επιπτώσεων που θα έχει η ανάπτυξη στην ευρύτερη περιοχή, στο φυσικό και δομημένο περιβάλλον.

β) Την οριστικοποίηση των ορίων των προς πολεοδόμηση περιοχών σε συνδυασμό με το όριο του οικισμού που καθορίζεται με την απόφαση του Νομάρχη.

γ) Την οριοθέτηση των συνεκτικών τμημάτων των οικισμών όπως αυτά ορίζονται στο άρθρο 4 παρ. 1 του από 24.4.1985 Δ/τος.

δ) Τη γενική πρόταση οργάνωσης σε τυχόν γειτονιές, την εκτίμηση αναγκών σε κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους, τον τρόπο ανάπτυξης ή αναμόρφωσης του οικισμού και την κατά προσέγγιση έκταση γης που προκύπτει από τις εισφορές σε γη.

ε) Τις ζώνες χρήσεων γης του οικισμού και τους σχετικούς περιορισμούς, απαγορεύσεις ή υποχρεώσεις.

στ) Τα διαγράμματα βασικών δικτύων υποδομής.

ζ) Τους όρους δόμησης.

5. Η πολεοδομική μελέτη αποτελείται από:

α) Το πολεοδομικό σχέδιο των προς πολεοδόμηση περιοχών του οικισμού που συντάσσεται σύμφωνα με τις παρ. 3 και 4 του παρόντος άρθρου.

β) Τον πολεοδομικό κανονισμό και

γ) Έκθεση που να περιγράφει και να αιτιολογεί τις προτεινόμενες από τη μελέτη ρυθμίσεις.

6. Ο συντελεστής δόμησης που ορίζεται για τις περιοχές επεκτάσεως δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερος του 0,8 και ο αριθμός των ορόφων των κτιρίων δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερος των δύο (2).

Οι λοιποί όροι δόμησης εναρμονίζονται με τους ειδικούς όρους δόμησης κάθε περιοχής όπως ορίζονται με απόφαση του Νομάρχη σύμφωνα με το άρθρο 8 του από 24.4.1985 Π. Δ/τος.

7. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων καθορίζονται οι ειδικές προδιαγραφές σύμφωνα με τις οποίες εκπονούνται οι πολεοδομικές μελέτες, τα τοπογραφικά και κτηματογραφικά διαγράμματα.

Άρθρο 4.

1. Η πολεοδομική μελέτη εγκρίνεται με απόφαση του Νομάρχη, ύστερα από γνωμοδότηση του Συμβουλίου Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος του νομού και του οικείου δημοτικού ή κοινοτικού συμβουλίου κατά τη διαδικασία του άρθρου 3 του Ν.Δ. της 17.7.1913 εκτός από τους οικισμούς που έχουν χαρακτηριστεί είτε ως αξιόλογοι έθνη του άρθρου 2 παρ. 2 του Π. Δ/τος της 24.4.1985 (ΦΕΚ 181/Δ), είτε ως παραδοσιακοί. Στην περίπτωση αυτή η πολεοδομική μελέτη εγκρίνεται με Π. Δ/γμα που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων ύστερα από γνωμοδότηση του Κεντρικού

Συμβουλίου Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος κατά τη διαδικασία του άρθρου 3 του Ν.Δ. της 17.7.1923. Ο Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων μπορεί να ζητήσει και τη γνώμη του Περιφερειακού Συμβουλίου Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος.

Η έγκριση της πολεοδομικής μελέτης περιλαμβάνει τα στοιχεία α και β της παρ. 5 του άρθρου 3 αυτού του Δ/τος.

2. Η έγκριση της πολεοδομικής μελέτης έχει τις συνέπειες έγκρισης σχεδίου πόλης κατά τις διατάξεις του Ν.Δ. της 17.7.1923.

Άρθρο 5.

1. Ιδιοκτησίες που εντάσσονται στο Πολεοδομικό Σχέδιο και βρίσκονται εκτός των ορίων των οικισμών συμμετέχουν με εισφορά σε γη στη δημιουργία των απαραίτητων κοινοχρήστων χώρων και γενικά στην ικανοποίηση κοινοφελών χρήσεων και σκοπών με τις ακόλουθες διακρίσεις.

2. Η εισφορά σε γη κατά την προηγούμενη παράγραφο αποτελείται από ποσοστό επιφάνειας κάθε ιδιοκτησίας πριν από την πολεοδομική της η οποία υπολογίζεται κατά τον ακόλουθο τρόπο:

α. Για τμήμα ιδιοκτησίας εμβαδού μέχρι 250 μ² ποσοστό 5%.

β. Για τμήμα ιδιοκτησίας πάνω από 250 μ² μέχρι 1.000 μ² ποσοστό 10%.

γ. Για τμήμα ιδιοκτησίας πάνω από 1.000 μ² μέχρι 2.000 μ² ποσοστό 15%.

δ. Για τμήμα ιδιοκτησίας πάνω από 2.000 μ² μέχρι 4.000 μ² ποσοστό 20%.

ε. Για τμήμα ιδιοκτησίας πάνω από 4.000 μ² μέχρι 10.000 μ² ποσοστό 25%.

στ. Για τμήμα ιδιοκτησίας πάνω από 10.000 μ² ποσοστό 30%.

3. Σε περίπτωση που η συμμετοχή σε γη πρέπει να ληφθεί από μη ρυμοτομούμενο τμήμα ιδιοκτησίας πλην όμως, κατά την κρίση της αρμόδιας πολεοδομικής αρχής, το τμήμα γης που πρόκειται να αποτελέσει αντικείμενο εισφοράς δεν είναι αξιοποιήσιμο πολεοδομικά ή η αφαίρεσή του, είναι φανερά επιζήμια για την ιδιοκτησία μπορεί να μετατρέπεται σε ισάξια χρηματική συμμετοχή που διατίθεται αποκλειστικά για τη δημιουργία κοινοχρήστων χώρων, κοινοφελών χρήσεων και σκοπών.

Για την πραγματοποίηση της μετατροπής εφαρμόζονται ανάλογα οι διατάξεις του άρθρου 6 του παρόντος.

Τα εδαφικά τμήματα που προέρχονται από εισφορά σε γη, διατίθενται κατά σειρά προτεραιότητας:

α) Για τη δημιουργία κοινοχρήστων χώρων μέσα στην ίδια πολεοδομική ενότητα.

β) Για την παραχώρηση οικοπέδων σε ιδιοκτήτες της ίδιας πολεοδομικής ενότητας των οποίων τα οικοπέδα ρυμοτομούνται εξ ολοκλήρου ή κατά ποσοστό μεγαλύτερο από το καθοριζόμενο στην παρ. 2 και εφόσον δεν είναι δυνατή η τακτοποίησή τους σύμφωνα με τους κατά το άρθρο 12 του Ν. 1337/1983 τρόπους.

γ) Για κοινοφελείς χώρους και σκοπούς μέσα στην ίδια πολεοδομική ενότητα.

δ) Για τη δημιουργία χώρων κοινοχρήστων και κοινοφελών χρήσεων και σκοπών για τις γενικότερες ανάγκες της περιοχής.

ε) Για τη δημιουργία χώρων κοινοχρήστων και κοινοφελών χρήσεων και σκοπών για τις γενικότερες ανάγκες της περιοχής.

4. Οι ιδιοκτησίες που ανήκουν στο Δημόσιο, σε Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης ή σε κρατικά νομικά πρόσωπα δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου κατά το μέρος που από την πολεοδομική μελέτη προορίζονται για τη δημιουργία κοινοφελών χώρων της αρμοδιότητας του δημοσίου φορέα στον οποίο ανήκουν ή διατίθενται για τους ίδιους σκοπούς με ανταλλαγή, παραχώρηση ή άλλο τρόπο μεταξύ των αντιστοίχων φορέων, θεωρούνται αυτοδίκαια εισφερόμενες για το σκοπό που προορίζονται και δεν υπόκεινται κατά το μέρος αυτό σε άλλη εισφορά γης.

5. Οι οπωσδήποτε σχηματισμένοι μέσα στην πολεοδομούμενη εκτός των ορίων του οικισμού περιοχή κοινοχρήστοι χώροι θεωρούνται ως νόμιμα υπάρχοντες και δεν λαμβάνονται υπόψη υπέρ των ιδιοκτητών για τον υπολογισμό της εισφοράς σε γη.

6. Οι ιδιοκτησίες που βρίσκονται εντός των καθορισθέντων σύμφωνα με το από 24.4.1985 Π. Δ/γμα ορίων των οικισμών (ΦΕΚ 181/Δ/3.5.1985) και εντάσσονται σε πολεοδομικό σχέδιο υποχρεούνται να συμμετάσχουν στη δημιουργία των κοινοχρήστων χώρων που προβλέπονται από την πολεοδομική μελέτη. Για το ποσοστό της συμμετοχής, τη διαδικασία προσδιορισμού και τον τρόπο βεβαίωσης, εφαρμόζονται οι διατάξεις των άρθρων 32—39 του Ν. Δ/τος της 17.7.1923 περί σχεδίων πόλεων κ.λπ.» του άρθρου 6 του Ν. 5269/31 και των εκτελεστικών τους διαταγμάτων, όπως τροποποιήθηκαν και ισχύουν σήμερα.

Με απόφαση Νομάρχη μετά από πρόταση του Δημοτικού ή Κοινοτικού Συμβουλίου δύναται να υπαχθούν στις ρυθμίσεις περί εισφορών του παρόντος Π. Δ/τος περιοχές εντός των ορίων των οικισμών των καθορισθέντων σύμφωνα με το παραπάνω Π. Δ/γμα.

Άρθρο 6.

1. Οι ιδιοκτήτες ακινήτων που περιλαμβάνονται σε πολεοδομούμενες περιοχές εκτός των ορίων των οικισμών και διατηρούνται ή διαμορφώνονται σε νέα ακίνητα συμμετέχουν με καταβολή χρηματικής εισφοράς στην αντιμετώπιση της δαπάνης για την κατασκευή των βασικών κοινοχρήστων πολεοδομικών έργων.

Η εισφορά σε χρήμα υπολογίζεται κατά τον ακόλουθο τρόπο:

α) Για τμήμα ιδιοκτησίας εμβαδού μέχρι 250 μ² εισφορά 1%.

β) Για τμήμα ιδιοκτησίας πάνω από 250 μ² μέχρι 500 μ² ποσοστό 2% της αξίας των ακινήτων.

γ) Για τμήμα ιδιοκτησίας πάνω από 500 μ² μέχρι 1000 μ² ποσοστό 4% της αξίας των ακινήτων.

δ) Για τμήμα ιδιοκτησίας πάνω από 1000 μ² μέχρι 2000 μ² ποσοστό 6% της αξίας των ακινήτων.

ε) Για τμήμα ιδιοκτησίας πάνω από 2000 μ² μέχρι 4000 μ² ποσοστό 8% της αξίας των ακινήτων.

στ) Για τμήμα ιδιοκτησίας πάνω από 4000 μ² μέχρι 10.000 μ² ποσοστό 10% της αξίας των ακινήτων.

ζ) Για τμήμα ιδιοκτησίας πάνω από 10.000 μ² ποσοστό 12% της αξίας των ακινήτων.

2. Κατά τα λοιπά ισχύουν οι διατάξεις των παραγράφων 4, 5 και 5 του άρθρου 9 του Ν. 1337/1983.

Άρθρο 7.

Για τις ζώνες Ενέργειο-Πολεοδομίας (Ζ.Ε.Π.) και Αστικού Αναδασμού (Ζ.Α.Α.) ισχύουν τα αναφερόμενα στο άρθρο 10 του Ν. 1337/1983 πλην του ύψους της εισφοράς σε γη και χρήμα για το οποίο εφαρμόζονται τα αναφερόμενα στα άρθρα 5 και 6 του παρόντος διατάγματος.

Άρθρο 8.

1. Για την εφαρμογή της πολεοδομικής μελέτης εφαρμόζονται ανάλογα οι διατάξεις του άρθρου 12 του Νόμου 1337/

1983, με την επιφύλαξη της παρ. 6 του άρθρου 5 του παρόντος.

2. Στις περιοχές του άρθρου 2 του παρόντος εφόσον με την έγκριση της πολεοδομικής μελέτης η ρυμοτομική γραμμή συμπίπτει με το όριο των διαμορφωμένων κοινοχρήστων χώρων μπορεί στις ιδιοκτησίες που έχουν πρόσωπο στους χώρους αυτούς η οικοδομική άδεια να χορηγείται πριν κυρωθεί η πράξη εφαρμογής. Επίσης άδεια μπορεί να χορηγείται πριν κυρωθεί η πράξη εφαρμογής σε περιπτώσεις διαπλάτυσης υφισταμένων δρόμων και σε οποιαδήποτε περίπτωση που κατά την κρίση της αρμόδιας υπηρεσίας μπορεί να καθορισθεί η ρυμοτομική γραμμή και εφόσον η πολεοδομική μελέτη προβλέπει στη θέση αυτή προκήπιο.

3. Όταν κατά την κρίση της αρμόδιας πολεοδομικής αρχής η εισφορά της ιδιοκτησίας σε γη δεν είναι αξιοποιήσιμη ή η αφαίρεσή της είναι φανερά επιζήμια για την ιδιοκτησία και μετατρέπεται εξ ολοκλήρου σε χρήμα, τότε προϋπόθεση για την έκδοση της άδειας πριν από την κύρωση της πράξης εφαρμογής είναι η προκαταβολή από τον ιδιοκτήτη για υποχρεώσεις του σε γη και χρήμα σύμφωνα με τα άρθρα 5 και 6 του παρόντος, ποσό ίσου προς το 10% των υποχρεώσεών του, όπως υπολογίζονται βάσει υπεύθυνης δήλωσής του ίδιου για το εμβαδόν και την αξία του ακινήτου του.

Όταν τμήμα της ιδιοκτησίας διατίθεται για οποιονδήποτε από τους σκοπούς της παρ. 3 του άρθρου 5, τότε για την έκδοση της οικοδομικής άδειας ο ιδιοκτήτης προκαταβάλλει με βάση την υπεύθυνη δήλωσή του προηγούμενου εδαφίου το 20% των υποχρεώσεών του για την εισφορά σε χρήμα. Η προϋπόθεση αυτή δεν ισχύει αν το ρυμοτομούμενο ή οπωσδήποτε παραχωρούμενο τμήμα είναι μεγαλύτερο της εισφοράς σε γη που αναλογεί στην ιδιοκτησία.

4. Η έκδοση της οικοδομικής άδειας πριν από την πράξη εφαρμογής γίνεται με βάση το σχέδιο και το εμβαδόν του οικοπέδου που κατά τον υπολογισμό της πολεοδομικής υπηρεσίας θα προκύψουν από την εφαρμογή της πολεοδομικής μελέτης και την απόδοση της εισφοράς της ιδιοκτησίας σε γη.

5. Οι ακριβείς υποχρεώσεις του ιδιοκτήτη σύμφωνα με τα άρθρα 5 και 6 του παρόντος προσδιορίζονται με την κύρωση της πράξης εφαρμογής και από το ποσό που θα αναλογισθεί έναντι των εισφορών αφαιρείται το ποσό που τυχόν κατέβαλε για την έκδοση της άδειας το δε υπόλοιπο καταβάλλεται σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 5 και 6 του παρόντος.

Τυχόν διαφορά του τελικού εμβαδού του οικοπέδου με αυτό που υπολογίσθηκε από την πολεοδομική υπηρεσία για την έκδοση οικοδομικής άδειας πριν από την πράξη εφαρμογής, τακτοποιείται με την καταβολή από τον ιδιοκτήτη στο Δημόσιο ή αντίστροφα της αντίστοιχης αξίας σε χρήμα.

Άρθρο 9.

1. Το από 24.4.1985 Π. Δ/γμα (ΦΕΚ 181/Δ) δεν εφαρμόζεται:

α) Σε οικισμούς περιοριστικούς που αποτελούν ενιαίο οικιστικό σύνολο με τα αστικά ή ημιαστικά κέντρα και περιέχονται μέσα σε εγκεκριμένα όρια Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων, σύμφωνα με το Νόμο 1337/1983.

β) Σε οικισμούς οι οποίοι υπάγονται σε παραθεριστικές, παραλιακές περιοχές που καθορίζονται μέσα σε Ζ.Ο.Ε. στους Νομούς Αττικής, Εύβοιας, Κορινθίας, Θεσσαλονίκης, Πιερίας και Χαλκιδικής.

2. Οι πιο πάνω κατηγορίες οικισμών δεν πολεοδομούνται με τις διατάξεις του παρόντος δ/τος. Οι οικισμοί της παρ. 1α του παρόντος άρθρου, ακολουθούν κατά την πολεοδομική τους τη διαδικασία του Ν. 1337/1983 και οι οικισμοί της παρ. 1β του παρόντος άρθρου τη διαδικασία που προβλέπεται από το Π. Δ/γμα της Παραθεριστικής Κατοικίας, για την πολεοδόμησή τους.

Άρθρο 10.

Οι περιπτώσεις α και β της παρ. 2 του άρθρου 9 του από 24.4.1985 Π. Δ/τος (ΦΕΚ 181/Δ) αριθμούνται ως περιπτώσεις δ και ε αντίστοιχα της παρ. 1 του ίδιου άρθρου.

Η παράγρ. 2 καταργείται και αριθμούνται ανάλογα σε 2 και 3 οι επόμενες παρ. 3 και 4.

Άρθρο 11.

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

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

Αθήνα, 20 Αυγούστου 1985

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΝΤ. ΣΑΡΤΖΕΤΑΚΗΣ
Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜ. ΕΡΓΩΝ
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΚΟΥΛΟΥΜΠΗΣ

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθ. 3545/5423

(9)

Καθορισμός ελεγχώσης στο τμήμα Χ.Θ. 0+00 — Χ.Θ. 461,51 της περιφερειακής οδού Κύπρου Ιεραπέτρας.

— Ο ΝΟΜΑΡΧΗΣ ΛΑΣΙΘΙΟΥ

Έχοντας υπόψη:

1. Το Ν. 3200 «περί Διοικητικής αποκεντρώσεως».
2. Το Ν.Δ. 532/70 «περί συμπληρώσεως των διατάξεων περί Διοικητικής αποκεντρώσεως».
3. Το Β.Δ. 712/70 «περί καθορισμού των υπέρ του Γ.Δ.Ε. διατηρούμενων αρμοδιοτήτων όπως αυτό τροποποιήθηκε και ισχύει.

4. Το άρθρο 1 του Ν. 653/77 όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 9 και 10 του άρθρου 62 του Ν. 947/79.

5. Την υπ' αριθ. 3260/Α.10.82 απόφ. Νομαρχ. Λασιθίου περί εγκρίσεως της οριστικής μελέτης «Περιφερειακής οδού Κύπρου Ιεραπέτρας», αποφασίζουμε:

Καθορίζουμε ότι στο τμήμα από Χ.Θ. 0+00 — Χ.Θ. 461,51 της Περιφερειακής οδού Κύπρου Ιεραπέτρας, θα γίνει ελεγχώση της υπαρχούσης οδού με τροποποίηση των γεωμετρικών της στοιχείων και επομένως έχουν εφαρμογή οι εις την παραπάνω παρ. 4 αναφερόμενες διατάξεις.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αγ. Νικόλαος, 9 Αυγούστου 1985

Ο Ανάκληρωτος Νομάρχης
ΜΙΧ. ΣΕΜΕΡΤΖΑΚΗΣ

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ

Αριθ. 6718

(10)

Παρακατάθεση αποζημίωσης της ρυμοτομούμενης ιδιοκτησίας, με την υπ' αριθ. 401/1971 πράξη αναλογισμού του Π.Δ. Γραφ. Αθηνών.

ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΣ ΙΩΝΙΑΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Ο Δήμαρχος Νέας Ιωνίας Αττικής, γνωστοποιεί ότι στο Γραμείο Παρακατάθετων και Δάνειων, παρακατάθεσε (αρ. γραμ. 775822) το ποσό των εγγ. 946.060 γι' αποζημίωση της ρυμοτομούμενης με την υπ' αρ. 401/71 πράξη αναλογισμού του Π.Δ. Γραφ. Αθηνών, ιδιοκτησίας των εφομιλιών ως δικαιούχων Σαβίδη και κληρονομών Αντιγόνης Μαλιέ-

ζου, σύμφωνα με την υπ' αρ. 610/84 απόφαση του Μον. Πρ. Αθηνών, αποδοτέα εις τους αναγνωρισθησόμενους με δικ. απόφαση δικαιούχους και προσκαλεί πάντας τους έχοντας δικαίωμα όπως ενεργήσουν τα νόμιμα δια την είσπραξη του ποσού.

Νέα Ιωνία, 28 Αυγούστου 1985

Ο Δήμαρχος και α.α.

Η Αντιδήμαρχος
ΟΛΓΑ ΚΑΤΗΜΕΡΤΖΗ

Αριθ. 6717

(11)

Γνωστοποίηση παρακατάθεσης ποσού δρχ. 1.439.116 στο Ταμείο Παρ/κών και Δανείων για αποζημίωση ρυμοτομωμένης ιδιοκτησίας Σορίας Θαρουνιάτη.

Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΝΕΑΣ ΙΩΝΙΑΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Ο Δήμαρχος Νέας Ιωνίας Αττικής γνωστοποιεί ότι στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων παρακατατέθη (αρ. Γραμ. 775823/85) το ποσό των δρχ. 1.439.116 γι' αποζημίωση της ρυμοτομωμένης με την υπ' αριθ. 187/1979 πράξη ακυλοποίησης του Π.Ρ. Ανατ. Αττικής ιδιοκτησίας της φεραμένης ως δικαιούχου Σορίας Θαρουνιάτη, σύμφωνα με την υπ' αριθ. 988/85 απόφαση του Μον. Πρωτ. Αθηνών αποδοτέα εις τους αναγνωρισθησόμενους με δικαστ. απόφαση δικαιούχους και προσκαλεί πάντας τους έχοντας δικαίωμα όπως ενεργήσουν τα νόμιμα δια την είσπραξη του ποσού.

Νέα Ιωνία, 28 Αυγούστου 1985

Ο Δήμαρχος κ.α.α.

Ο Αντιδήμαρχος
ΟΛΓΑ ΚΑΤΗΜΕΡΤΖΗ

(12)

Ο Α' Εθνικός Παιδικός Σταθμός Ζωγράφου κατέθεσε στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων (αριθ. γραμ. 775652) δραχμές τριάντα τρία εκατομμύρια τριάντα μία χιλιάδες εκατο πενήντα γιά την κατωτέρω αιτία:

Αποζημίωση της δια των κατωτέρω παρατιθεμένων στοιχείων απαλλοτριωθείσης εκτάσεως, αποδοτέα εις τους διά δικαστικής αποφάσεως αναγνωρισθησόμενους δικαιούχους 1) Παναγιώτη Παναζόπουλου του Επαμ., 2) Καλ. συζ. Παν. Παναζοπούλου και 3) Σμαραγδή συζ. Βασ. Γαλανοπούλου.

1) Απόφαση 280/980/30.3.82 (ΦΕΚ 229/14.5.82 τεύχος Δ'). 2) Σκοπός: Απαλλοτρίωση έκτασης για ανέγερση κτιρίου Α' Εθνικού Παιδικού Σταθμού. 3) Περιοχή Άνω Ηλίσια Ζωγράφου. 4) Απαλλοτριωτέα έκταση τεμ.: 1.100 συν μανδρότοιχος 62,30 μ.μ.). 5) Απόφ. καθ. τιμής μονάδας 1351/84 Μον. Πρωτ. Αθηνών και υπ' αριθ. 6172/85 Εφετ. Αθηνών. Η κατάθεση έγινε δια της υπ' αριθ. Λ. 12923 επιταγής της Τράπεζας Ελλάδος και εις διαταγήν Τ.Π. και Δανείων Α.Ε.

Αθήνα, 23 Αυγούστου 1985

Ο Δικηγόρος
ΠΕΤΡΟΣ Κ. ΞΕΑΡΧΑΚΟΣ

(Αριθ. διπλ. 7675404/85 Δημ. Ταμ. Δ. Ε. Αθηνών)

(13)

Αναγγέλλεται παρακατάθεσης της προσωρινής αποζημίωσης ρυμοτομωμένων οικοπέδων για την διάνοιξη ακώκμητης οδού της πόλης Λαρίσης.

Αναγγέλλεται ότι οι παράδοιοι ιδιοκτήτες οικοπέδων, που ρυμοτομούνται και τακτοποιούνται από την διάνοιξη οδού πλάτους 10 μέτρων από την οδό Γεωργίου Β', έως την οδό

Ριζοπούλου της πόλεως Λαρίσης με την υπ' αριθ. 40/1969 πράξεως τακτοποιήσεως καταναλογοισμός αποζημιώσεως ρυμοτομωμένων οικοπέδων της Διευθύνσεως Τεχνικών Υπηρεσιών του Νομού Λαρίσης, που κυρώθηκε με την υπ' αριθ. 46961/70 πράξη του Νομάρχη Λαρίσης, παρακατέθεσαν στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων την αποζημιώση που ορίσθηκε προσωρινά με την υπ' αριθ. 54/83 απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου Λαρίσης, τα δε Γραμμάτια, συστάσεως παρακαταθήκης του Α' Ταμείου Λαρίσης, τα κατέθεσαν στο συμ/φο Λαρίσης Δημήτριο Ζάγουρα, ο οποίος συνέταξε την υπ' αριθ. 26049/24.7.84 πράξη καταθέσεως Γραμματίων Συστάσεως Παρακαταθήκης—Ειδικώτερα: 1) ο Κων/νος Γκαμπούρας, παρακατέθεσε με τα υπ' αριθμόν 29001/21.6.84 και 291035/24.7.84 γραμμάτια συστάσεως παρακαταθήκης του Α' Δημοσίου Ταμείου Λαρίσης δραχμές 790.650 (680.400 και 110.250) υπέρ της φεραμένης ως ιδιοκτησίας της υπ' αριθ. 2 ιδιοκτησίας Μαργαρίτας Παπαζαχαρία, κατοίκου Πειραιώς (Καραϊσκάκη αρ. 211), 2) ο Χαράλαμπος και Δημήτριος Ηλία Παπαδόπουλος, παρακατέθεσαν με το υπ' αριθ. 4.827/23.7.84 Γραμμάτιο συστάσεως Παρακαταθήκης του Β' Δημ. Ταμείου Λαρίσης δρχ. 284.900 υπέρ της αυτής Μαργαρίτας Παπαζαχαρίου, για την αξία τμήματος οικοπέδου της 71,40 τ.μ. και 3) η Ευαγγελία γα Θωμά Λογαρία, παρακατέθεσε με το υπ' αριθ. 4828/23.7.84 γραμμάτιο συστάσεως παρακαταθήκης του Β' Δημ. Ταμείου Λαρίσης δρχ. 45.150 υπέρ της αυτής Μαργαρίτας Παπαζαχαρίου, για την αξία τμήματος οικοπέδου της 16,50 τ.μ.

Επίσης οι κληρονόμοι του Ευαγγέλου Νικ. Ζάγου, παρακατέθεσαν με το υπ' αριθ. 04843/27.7.84 γραμμάτιο συστάσεως παρακαταθήκης του Β' Δημοσίου Ταμείου Λαρίσης, υπέρ των κληρονόμων της Φλωρεντίας Μιχ. Βενέτη, που φέρονται σαν ιδιοκτήτες της υπ' αριθ. 8 ιδιοκτησίας, δραχμές 224575, για την αξία τμήματος του οικοπέδου τους επιφανείας 64,45 τ.μ. Το γραμμάτιο αυτό κατατέθηκε στη συμ/φο Λαρίσης Πολυξένη Μπραζιιώτη—Δασκάλου, η οποία συνέταξε την υπ' αριθ. 14719/27.7.84 πράξη της.

Λάρισα, 31 Ιουλίου 1985

Ο Πληρεξούσιος Δικηγόρος
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΩΤΗΡΙΟΥ

(Αριθ. διπλ. 826785/85 του 10ου Δημ. Ταμείου Αθηνών)

ΔΙΟΡΘΩΣΕΙΣ ΣΦΑΛΜΑΤΩΝ

(14)

Στην 22904 απόφαση της Δ.Ε.Η., που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 295/28.6.85 (τ. Β') και αφορά ειδοποίηση για παρακατάθεση αποζημίωσης από τη Δ.Ε.Η., επιφέρεται η εξής διόρθωση στον αριθμό του γραμματίου σύστασης παρακαταθήκης. Αντί του σφαλμένου 76624/27.5.85 στο ορθό 766624/27.7.85.

(Από το Εθνικό Τυπογραφείο)

(15)

Στην αναγκαστική απαλλοτρίωση έκτασης για την επέκταση του χώρου του διδαστηρίου του 8ου Δημ. Σχολείου Αργυρούπολης, που δημοσιεύθηκε στο 504 τ. Δ' της 20.9.84 επιφέρεται η εξής διόρθωση, ως προς τον αριθμό του σχολείου από το σφαλμένο «βου», στο ορθό: «δου».

(Από το Εθνικό Τυπογραφείο)

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ
ΤΗ 13 ΜΑΡΤΙΟΥ 1981

ΤΕΥΧΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
138

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Περί μερικής ανακλήσεως της αναγκαστικής απαλλοτριώσεως που κηρύχθηκε δυνάμει της αριθ. Σ. 3903/3311/19.7.1979 (ΦΕΚ 495/18.9.79 τ. Δ') κοινής υπουργικής απόφασης για την ανέγερση του Τηλεπικοινωνιακού Κέντρου Βύρωνος — Παγκρατίου. ... 1

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

Περί των ληπτέων υπ' όψιν στοιχείων και του τρόπου καθορισμού των όρων των πρό της 16.8.1923 ύφισταμένων οικισμών των στερουμένων έγκεικρμένου ρυμοτομικού σχεδίου, ως και καθορισμού των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων αυτών. ... 2

Περί συμπληρώσεως και τροποποιήσεως των όρων της διατ. από 22.2.1980 Π. Δ/τος «περί αναστολής των οικοδομικών εργασιών εις την εντός του έγκεικρμένου ρυμοτομικού σχεδίου περιοχή «Αθηνών Ταύρου — Κιλλιθίας — Κισσαρηνής — Ζωγράφου (Αττικής)» επί-εληθείσης αναστολής οικοδομικών εργασιών», ως ταύτα έτροποποιήθησαν μεταγενεστέρως. ... 3

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Περί μη χαρακτηρισμού ως κατωκτιμένης της περιοχής στη διασταύρωση της εθνικής οδού Κοζάνης — Λαρίσης και της οδού προς οικισμό Νεράιδας στο Νομό Κοζάνης. ... 4

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ

Περί ειδοποιήσεως της γενομένης παρακαταθέσεως αποζημιώσεως λόγω αναγκαστικής προσκυρώσεως οικοπέδου τμήματος εν Κομοτηνή. ... 5

2. Τη Σ. 3903/3311/19.7.1979 (ΦΕΚ 495/18.9.79 τ. Δ') κοινή υπουργική απόφαση «περί αναγκαστικής απαλλοτριώσεως εκτάσεως για την ανέγερση Τηλεπικοινωνιακού Κέντρου Βύρωνος Παγκρατίου».

3. Τη Δ. 2652/66/20.5.1980 (ΦΕΚ 497/1980 τ. Β') απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Οικονομικών «περί ανάθεσεως αρμοδιοτήτων στους Υφυπουργούς Οικονομικών».

4. Την 20061/3170/80/7.5.80 (ΦΕΚ 534/14.6.80 τ. Β') απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Συγκοινωνιών «περί ανάθεσεως αρμοδιοτήτων του Υπουργού Συγκοινωνιών εις τον Υφυπουργόν του αυτού Υπουργείου», αποφασίζουμε :

Ανακαλούμε την αναγκαστική απαλλοτρίωση που κηρύχθηκε δυνάμει της αριθ. Σ. 3903/3311/19.7.1979 (ΦΕΚ 495/18.9.79 τ. Δ') κοινής υπουργικής απόφασης, για την ανέγερση του Τηλεπικοινωνιακού Κέντρου Βύρωνος-Παγκρατίου ως προς έκταση έμβαδου 684,40 μ², γιατί η έκταση αυτή δεν χρειάζεται για το σκοπό που απαλλοτριώθηκε.

Η απαλλοτρίωση διατηρείται ως προς την υπόλοιπη έκταση έμβαδου 819,30 μ² που φαίνεται με στοιχεία Β-Γ-Κ-Τ-Υ-Φ-Χ-Λ-Μ-Ν-Ξ-Ο-Π-Ρ-Β στο αριθ. 1326/Γ3/27.5.80 κτηματολογικό διάγραμμα του Διπλωμ. Αγρον. Τοπογράφου Μηχανικού Μιχαήλ Παπουτσάκη και στον αριθ. 1326/Γ4/27.5.80 κτηματολογικό πίνακα του ίδιου Μηχανικού, θεωρημένα από το Γενικό Διευθυντή του Υπουργείου Συγκοινωνιών την 20.12.1980.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 25 Φεβρουαρίου 1981

ΟΙ ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΠΟΚΟΒΟΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΟΥΤΣΙΟΣ

ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθ. Α. 2927/435 (1)

Περί μερικής ανακλήσεως της αναγκαστικής απαλλοτριώσεως που κηρύχθηκε δυνάμει της αριθ. Σ. 3903/3311/19.7.1979 (ΦΕΚ 495/18.9.79 τ. Δ') κοινής Υπουργικής απόφασης για την ανέγερση του Τηλεπικοινωνιακού Κέντρου Βύρωνος Παγκρατίου.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Έχοντας υπόψη :

1. Τις διατάξεις του άρθρου 12 παρ. 1 του Ν. Δ/τος 797/1971 «περί αναγκαστικών απαλλοτριώσεων».

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

(2)

Περί των ληπτέων υπ' όψιν στοιχείων και του τρόπου καθορισμού των όρων των πρό της 16.8.1923 ύφισταμένων οικισμών των στερουμένων έγκεικρμένου ρυμοτομικού σχεδίου, ως και καθορισμού των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων αυτών.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπ' όψη :

1. Τις διατάξεις του Ν. 947/1979 «περί οικιστικών περιοχών» και ειδικότερον το άρθρον 62 παράγραφος 8 αυτού.

2. Τās διατάξεις του από 17 'Ιουλίου 1923 Ν. Δ/τος «περί σχεδίων πόλεων κ.λπ.», ως μεταγενεστέρως τροποποιήθηκαν και συνεπληρώθησαν και ειδικότερον των άρθρων 9, 10 (παρ. 2) και 85Α αυτού.

3. Τās διατάξεις του Ν. 1032/1980 «περί συστάσεως Υπουργείου Νομοταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος» (Φ.Ε.Κ. 57/Α) και ειδικότερον των άρθρων 2, 3 και 7 αυτού.

4. Τās διατάξεις του Ν.Δ. 8/1973 «περί Γ.Ο.Κ.» ως τροποποιήθη διά του Ν.Δ. 205/1974 (Φ.Ε.Κ. 363Α) και ειδικότερον των άρθρων 17 (παρ. 2), 68 (παρ. 3), 70 (παρ. 1), 72 (παρ. 3), 79 (παρ. 6) και 125 (παρ. 2 και 3) αυτού.

5. Τήν υπ' αριθ. 107/1981 γνωμοδότησιν του Συμβουλίου τής Έπικρατείας, προτάσει του Υπουργού Νομοταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος, άπεραιοσάμεν :

Άρθρον 1.

1. Η ύπαρξις των ύφισταμένων πρό τής 16.8.1923 οικισμών των στερουμένων έγκεικρισμένου ρυμοτομικού σχεδίου δέον να αποδεικνύεται διά συγκεκριμένων αποδεικτικών στοιχείων, ως λ.χ. άπογραφής, άποφάσεως περί χαρακτηρισμού οικισμού ως προύφισταμένου του 1923, πράξεις τής Διοικήσεως, συμβόλαια.

2. Τά όρια των κατά τά άνωτέρω οικισμών δέον :

α) Να περιλαμβάνουν οικοδομάς, οικόπεδα άδόμητα, κοινοφελείς, κοινοχρήστους έγκαταστάσεις, εκκλησίας κ.λπ.

β) Να προσδιορίζουν ένικίαν έκτασιν ή και τμήματα μη συνεχόμενα έν ό οικισμός είναι διαμορφωμένος εις διακεκριμένους οικιστικάς ένότητες (ως συνοικισμοί, συστάδες οικόδομών).

γ) Να ακολουθοϋν κατά τδ δυνατόν φυσικά ή τεχνητά όρια.

3. Κατά τόν καθορισμόν των όριων δέον να λαμβάνεται υπ' όψιν και τυχόν προγενεστέρα πράξις τής Διοικήσεως περί καθορισμού των όριων του οικισμού.

4. Περιοχάι αί όποια έκ τής ύφισταμένης χρήσεως (δάση, καλλιεργόμενα έκτάσεις, άγροί κ.λπ.) τεμαχίζεται ύτι δέν αποτελοϋν μέρη του οικισμού αποκλείονται να περιληφθοϋν έντός των όριων αυτού.

Άρθρον 2.

1. Τά όρια των κατά τδ προηγούμενον άρθρον οικισμών καθορίζονται δι' άποφάσεως του οικείου Νομάρχου συνοδευομένης ύπο σχεδιαγράμματος, έφ' οϋ σημειοϋνται τά όρια και δημοσιευομένου όμοϋ μετά τής άποφάσεως εις τήν Έφημερίδα τής Κυβερνήσεως. (άρθρον 6 παρ. 8 Ν. 947/1979).

2. Η άπόφασις του Νομάρχου ένδίδεται μετά γνώμη του οικείου Νομαρχιακού Συμβουλίου Δημοσίων Έργων, του οικείου Δημοτικού ή Κοινοτικού Συμβουλίου και τής άρμοδίας Νομαρχιακής Υπηρεσίας του Υπουργείου Γεωργίας.

3. Η διαδικασία διά τόν καθορισμόν των όριων των ως ένω οικισμών κινείται ύπό του οικείου Δήμου ή Κοινότητος, δύναται δέ να κινήθ ή ύπό τής οικείας Νομαρχίας.

4. Εις περίπτωσην κινήσεως τής διαδικασίας ύπό του Δήμου ή τής Κοινότητος ή άπόφασις του Δημοτικού ή Κοινοτικού Συμβουλίου έκτίθεται μετά του σχετικού σχεδιαγράμματος ή άεροφωτογραφίας εις τδ Δημαρχείον ή τδ Κοινοτικό Κατάστημα, επί δέκα πέντε ήμέρας, ειδοποιουμένου του κοινού περί τούτου ύπό του Δημάρχου ή Προέδρου τής Κοινότητος διά γενικής προσκήσεως, τοιχοκολλημένης εις τά δημοσιώτερα μέρη του οικισμού. Οι ένδιαφερόμενοι δύνανται έντός τής προθεσμίας ταύτης να λάβουν γνώσιν των άνωτέρω στοιχείων και να υποβάλουν έγγραφως εις τόν Δήμον ή τήν Κοινότητα τās κατά τούτων τυχόν ένστάσεις των. Ο Δήμος ή ή Κοινότης ύποχρεοϋται να διαβιβάσ η ταύτας όμοϋ, μετά τής έπ' αυτών γνωμοδοτήσεως του εις τήν Νομαρχίαν.

Η άρμοδία Νομαρχιακή Υπηρεσία του Υπουργείου Γεωργίας εις τήν όποίαν κοινοποιείται ή κατά τδ πρώτον έδά-

φρον άπόφασις του Δημοτικού ή Κοινοτικού Συμβουλίου, ύποχρεοϋται έντός προθεσμίας 30 ήμερών από λήψεως τής άποφάσεως να άποστείλ η τās άπόψεις τής εις τήν Νομαρχίαν.

Παρελθούσης άπράκτου τής ως ένω προθεσμίας ή άπάντησις τής ως ένω ύπηρεσίας θεωρείται θετική διά τόν Νομαρχην.

5. Εις περίπτωσην κινήσεως τής διαδικασίας ύπό του Νομάρχου ή σχετική μελέτη άποστέλλεται εις τόν οικείον Δήμον ή Κοινότητα και κοινοποιείται εις τήν άρμοδία Υπηρεσίαν του Υπουργείου Γεωργίας διά γνωμοδότησιν, ή όποία δέον να ένδίδεται και να κοινοποιήται εις τήν οικείαν Νομαρχίαν έντός προθεσμίας 30 ήμερών από λήψεως τής σχετικής μελέτης.

Παρελθούσης άπράκτου τής προθεσμίας αυτής ή γνωμοδότησις θεωρείται διά τόν Νομαρχην θετική.

Έντός τής αυτής προθεσμίας δέον να εκπληροϋνται ύπό του οικείου Δήμου ή Κοινότητος και τά κατά τήν άνωτέρω παράγραφον 4 όριζόμενα.

Παρερχομένης τής άνωτέρω προθεσμίας άπράκτου ό Νομάρχης δύναται μετά σύμφωνον γνώμη του κατά τήν παράγραφον 2 του άρθρου 2 Συμβουλίου να προβαίη εις τήν έκδοσιν τής σχετικής άποφάσεως περί καθορισμού των όριων και ένω τής γνωμοδοτήσεως του Δημοτικού ή Κοινοτικού Συμβουλίου.

6. Εις άμφοτέρως τās περιπτώσεις των παραγράφων 4 και 5 ή γνωμοδότησις του Νομαρχιακού Συμβουλίου Δημοσίων Έργων δέον να ένδίδεται έντός προθεσμίας ένός μηνός από τής ύποβολής εις τήν Νομαρχίαν τής σχετικής διαδικασίας από τόν Δήμον ή τήν Κοινότητα.

7. Όπου κατά τās διατάξεις του παρόντος διατάγματος αναφέρεται Νομάρχης, νοείται, διά τόν νομόν Αττικής, ό Άνακληρωτής Νομάρχης Προϊστάμενος του οικείου διαμερισματος, όπου Νομαρχία νοείται τδ οικείον Διαμέρισμα, όπου δέ αναφέρεται Νομαρχιακόν Συμβούλιον Δημοσίων Έργων, άρμόδιον διά γνωμοδότησιν, νοείται τδ Συμβούλιον Δημοσίων Έργων, του οικείου Διαμερισματος και όπου έτεραι ύπηρεσίαι νοϋνται αί αντίστοιχοι ύπηρεσίαι του οικείου Διαμερισματος.

Άρθρον 3.

Οι όροι και περιορισμοί δομήσεως των οικόπεδων των κατά τδ άρθρον 1 του παρόντος οικισμών καθορίζονται ως εις τά έπόμενα άρθρα 4,5,6,7,8,9.

Άρθρον 4.

1. Άρτια και οικοδομήσιμα θεωροϋνται τά οικόπεδα τά όποια έχουν έλάχιστον έμβαδόν δύο χιλιάδες (2.000) μ2 και πρόσωπον επί ύφισταμένου κοινοχρήστου χώρου.

2. Κατά πρέκκλισιν των διατάξεων τής προηγούμενης παραγράφου θεωροϋνται άρτια και οικοδομήσιμα τά οικόπεδα τά όποια έχουν α) κατά τήν ήμέραν δημοσιεύσεως του παρόντος Δ/τος :

Έλάχιστον έμβαδόν : τριακόσια (300) μ2 και β) κατά τήν 25.7.1979, ήμέραν δημοσιεύσεως του από 19.7.79 Δ/τος απερί τροποποιήσεως των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικόπεδων των κειμένων έντός των όριων των νομίμως ύφισταμένων οικισμών κ.λπ.» (ΦΕΚ 401 τ.Δ') :

Έλάχιστον έμβαδόν : έκατόν πενήκοντα (150) μ2.

3. Όσώτως θεωροϋνται άρτια και οικοδομήσιμα τά οικόπεδα με οίκας δικστάσεις και έμβαδόν είγον κατά τήν 2.7.1968, ήμέραν δημοσιεύσεως του από 15.6.1968 Δ/τος απερί καθορισμού των όρων και περιορισμών δομήσεως των νομίμως ύφισταμένων πρό του έτους 1923 οικισμών κ.λπ.» (ΦΕΚ 111 τ.Δ').

Άρθρον 5.

1. Ός οικοδομικόν σύστημα των οικόπεδων όρίζεται τδ των πτερύγων ή τδ συνεχές, αναλόγως του έπικρατούντος εις τήν περιοχην του οικόπεδου.

2. Τδ μέγιστον ποσοστόν καλύψεως των οικόπεδων όρίζεται εις έξήκοντα επί τοις έκατόν (60%) τής έπιφανείας αυτών διά τδ σύστημα των πτερύγων ή έβδομήκοντα επί τοις

έκαστον (70^μ) της επιφανείας αὐτῶν διὰ τὸ συνεχὲς σύστημα.

Ἄρθρον 6.

1. Ὁ μέγιστος ἄριθμὸς ὁρόφων τῶν κτιρίων ὀρίζεται εἰς δύο (2) ἀνεξαρτήτως πλάτους ὁδοῦ, δυναμένης λόγῳ κλίσεως τοῦ ἐδάφους, τῆς κατασκευῆς καὶ τρίτου ὁρόφου αὐτοῦ ὑπερβάσεως τοῦ συντελεστοῦ δομῆσεως.

2. Ὡς μέγιστον ὕψος τῶν κτιρίων ὀρίζεται τὰ ἑπτὰ καὶ ἕμισυ (7.50) μέτρα. Τὸ ὕψος τοῦτο μετρεῖται ἀπὸ τοῦ ὑψηλότερου σημείου τῆς τομῆς τοῦ περιγράμματος τῆς κατοψέως τοῦ κτιρίου μὲ τὸ φυσικὸν ἢ τὸ κατὰ τὴν παρ. 2 τοῦ παρόντος διαμορφωμένον ἔδαφος. Τὰ κτίρια δὲν δύνανται εἰς οὐδέμιαν περίπτωσιν λόγῳ κλίσεως τοῦ ἐδάφους νὰ ὑπερβῇ τὸ μέγιστον ὕψος τῶν δέκα (10) μέτρων εἰς οὐδὲν ἕνα σημείον αὐτοῦ.

3. Εἰς περίπτωσιν προσθήκης καθ' ὕψος ὁρόφου ἐπὶ νομίμως ὀρισταμένου κατὰ τὴν δημοσίευσιν τοῦ παρόντος κτιρίου ὡς ἐπιτρέπεται ὑπερβάσις τοῦ κατὰ τὴν παρ. 2 τοῦ παρόντος ἄρθρου μεγίστου ὕψους τῶν 7.5 μ. μέχρις ἐνὸς (1.00) μέτρου, ἐφαρμοζομένου καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆν τοῦ δευτέρου ἐδαφίου τῆς παραγράφου 2 τοῦ παρόντος.

4. Εἰς περίπτωσιν κατασκευῆς στέγης τὰ κατὰ τὰς προηγουμένης παραγράφους μέγιστα ὕψη προσκυζάνονται κατὰ ἓν καὶ ἕμισυ (1.50) μέτρον.

5. Διὰ τὴν διαμόρφωσιν τῶν ἀκαλύπτων χώρων τῶν οἰκοπέδων ἐπιτρέπονται μόνον αἱ ἀπολύτως ἀναγκαῖαι ἐκσκαφαί. Ἐπὶ κεκλιμένον δὲ ἐδαφος ἐπιτρέπεται ἡ διαμόρφωσις τοῦ οἰκοπέδου εἰς ἐπίπεδα ἐλάχιστου πλάτους 5 μ. δι' ἀναλημματικῶν τοίχων ἢ πρανῶν μεγίστου ὕψους ἐνὸς καὶ ἕμισυ (1.50) μέτρου.

6. Ἐπὶ κτιρίου ὕψους πλέον τῶν δύο χιλιάδων (2.000) κυβικῶν μέτρων ὑπεράνω τῆς στάθμης τοῦ φυσικοῦ ἐδάφους, ἐπιβάλλεται ἡ διάσπασις τοῦ ὕψους τοῦτου εἰς μικροτέρους ὕψους ἢ εἰς ἀνεξάρτητα κτίρια ἔστω καὶ ἂν πρόκειται περὶ λειτουργικῶς ἐνιαίου οἰκοδομήματος. Ἐφ' ὅσον διὰ λόγους λειτουργικοῦς τοῦ κτιρίου δὲν εἶναι δυνατὴ ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ προηγουμένου ἐδαφίου, ἀποφαίνεται ἐπὶ τῆς μελέτης τοῦ κτιρίου ἢ οἰκείας Ἐπιτροπῆ Ἐνασχίσεως Ἀρχιτεκτονικοῦ Ἐλέγχου (Ε.Ε.Α.Ε.).

Ἄρθρον 7.

1. Ὁ συντελεστὴς δομῆσεως τῶν οἰκοπέδων ὀρίζεται εἰς 0,80 ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι:

α) Διὰ τουριστικῆς ἐγκαταστάσεως καὶ κτίρια ἀμιγῶς ἐπαγγελματικῆς χρήσεως δὲν ἐπιτρέπεται ἡ συνολικὴ ἐπιφάνεια τῶν ὁρόφων νὰ ὑπερβαίῃ τὰ 1600 τ.μ.

β) Διὰ κτίρια κοινῆς ὠφελείας δὲν ἐπιτρέπεται ἡ συνολικὴ ἐπιφάνεια τῶν ὁρόφων νὰ ὑπερβαίῃ τὰ 2000 τ.μ.

γ) Διὰ κατοικίαι καὶ λοιπὰς χρήσεις δὲν ἐπιτρέπεται ἡ συνολικὴ ἐπιφάνεια τῶν ὁρόφων νὰ ὑπερβαίῃ τὰ 400 τ.μ.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει ἢ ὡς ἄνω συνολικὴ ἐπιφάνεια δύναται νὰ μὴ εἶναι μικροτέρα τῶν 300 τ.μ. τηρουμένης τῆς παρ. 2 τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ παρόντος.

2. Κατὰ παρέκκλισιν τῶν διατάξεων τῆς προηγουμένης παραγράφου ὁ συντελεστὴς δομῆσεως τῶν οἰκοπέδων ἐπιφανείας μικροτέρως τῶν 300 τ.μ. ὀρίζεται ὡς ἀκολούθως:

- Διὰ τὰ οἰκόπεδα ἐπιφανείας μικροτέρως ἢ ἴσης τῶν 100 τ.μ. συντελεστὴς δομῆσεως 1,60.

- Διὰ τὰ οἰκόπεδα ἐπιφανείας μικροτέρως ἢ ἴσης τῶν 300 τ.μ. συντελεστὴς δομῆσεως 1,20 δυναμένης ἐν πάσῃ περιπτώσει τῆς συνολικῆς ἐπιφανείας τῶν ὁρόφων νὰ μὴ εἶναι μικροτέρως τῶν 160.000 τ.μ.

- Διὰ τὰ οἰκόπεδα ἐπιφανείας μικροτέρως ἢ ἴσης τῶν 300 τ.μ. ὁ συντελεστὴς δομῆσεως ὀρίζεται εἰς 1,0 δυναμένης ἐν πάσῃ περιπτώσει τῆς συνολικῆς ἐπιφανείας τῶν ὁρόφων νὰ μὴ εἶναι μικροτέρως τῶν 240 τ.μ.

Ἄρθρον 8.

1. Ἡ κατασκευὴ στέγης εἶναι ὑποχρεωτικὴ ἐφ' ὅσον, εἰς τὸν οἰκισμὸν ἐπικρατεῖ κάλυψις τῶν οἰκοδομῶν διὰ στέγης κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἑπιτροπῆς.

2. Ὑπεράνω τοῦ καθοριζομένου, διὰ τοῦ παρόντος Διατάγματος, μεγίστου ἐπιτρεπομένου ὕψους τῶν κτιρίων οὐδέμια κατασκευὴ ἐπιτρέπεται, ἐκτὸς συμπαγοῦς στηθαίου, κτιστῆς δεξαμενῆς ἀποθηκείσεως ὕδατος ὕψους ἕως ἐνὸς μέτρου (1,00) στέγης καὶ καπνοδόχων.

3. Ἐπιτρέπεται ἡ κατασκευὴ ἐξωτερικῆς ἀκαλύπτου κλίμακος ἀνάσους πρὸς τὸ δώμα ἀπὸ τοῦ ἐδάφους μεγίστου πλάτους μέχρις 1,20 μ. τῆς προβολῆς αὐτῆς μὴ ὑπολογιζομένης εἰς τὴν κάλυψιν καὶ τὸν συντελεστὴν δομῆσεως, ἐφ' ὅσον οἱ τυχόν προκύπτοντες χώροι εἶναι βοήθητικοί.

4. Δὲν ἐπιτρέπεται ἡ κατασκευὴ κτίσματος ἐπὶ ὑποσυλωμάτων (PILOTIS) ὑπὸ τὴν ἔννοιαν τοῦ Γ.Ο.Κ.

5. Ὡς οἰκοδομικὴ γραμμὴ νοεῖται ἡ ἐν τοῖς πράγμασι ὀρισταμένη τοιαύτη.

6. Κατ' ἐξαιρέσιν τὸ κτίριον δύναται νὰ τοποθετεῖται κατὰ τὴν κυρίαν ὄψιν αὐτοῦ ἐν ὄψῃ ἢ ἐν μέρει ἐσώτερον τῆς κατὰ τὰ ἀνωτέρω ὀριζομένης οἰκοδομικῆς γραμμῆς καὶ νὰ ὑποχρεοῦται πρὸς τοῦτο διὰ λόγους κυκλοφορικῶς εἰτε κατὰ τὴν κρίσιν τῶν πολεοδομικῶν ἀρχῶν εἰτε ἐφ' ὅσον ὀρίσται σφαιρικὴ γνωμοδότησις τοῦ Δημοτικοῦ ἢ Κοινοτικοῦ Συμβουλίου περὶ αὐτοῦ ὑπολογιζομένου ἐν πάσῃ περιπτώσει τοῦ ἀφιεμένου οὕτως ἀκαλύπτου τμήματος εἰς τὸ ὑποχρεωτικῶς ἀκαλύπτου τμήμα τοῦ οἰκοπέδου.

7. Ἐπὶ οἰκοπέδων ἐμβαδοῦ ἴσου ἢ μεγαλύτερου τῶν πεντακοσίων (500) τ.μ. τὸ κτίριον δέον νὰ τοποθετεῖται εἰς ἀπόστασιν τουλάχιστον τεσσάρων (4) μέτρων, ἐκ τῆς κατὰ τὰ ἀνωτέρω ὀριζομένης οἰκοδομικῆς γραμμῆς.

8. Εἰς περίπτωσιν παραλίαν οἰκισμῶν, ἡ οἰκοδομὴ τοποθετεῖται εἰς ἀπόστασιν δέκα πέντε (15) μέτρων τουλάχιστον, ἀπὸ τῆς κατὰ τὰς καίμενας διατάξεις καθοριζομένης γραμμῆς αἰγιαλοῦ (χειμέριον κύμα).

9. Ἡ περίφραξις τῶν οἰκοπέδων τῶν ἐχόντων πρόσωπον πρὸς τὴν θάλασσαν τοποθετεῖται ἐπὶ τῆς νομίμως καθοριζομένης γραμμῆς παραλίας.

Ἄρθρον 9.

1. Ἐντὸς τῶν ὁρίων τῶν οἰκισμῶν ὡς καὶ ἐκτὸς αὐτῶν εἰς ἀπόστασιν τουλάχιστον 500,00 μ. περιμετρικῶς τῶν καθοριζομένων ὁρίων, ἀπαγορεύεται ἡ ἀνέγερσις ὀχλοσῶν ἐπαγγελματικῶν ἐγκαταστάσεων, βιομηχανικῶν, βιοτεχνικῶν κ.λπ. ὡς καὶ πτηνοτροφείων, ἐκτροφείων χοίρων καὶ βοσειδῶν.

2. Προκειμένου περὶ ἐπισκευῶν, καὶ ἀποκαταστάσεως παλιῶν κτισμάτων παρουσιαζόντων ἰδιαιτέρον ἐνδιαφέρον περιλαμβανομένων ἐντὸς τῶν ὁρίων οἰκισμῶν, ἡ οἰκοδομικὴ ἄδεια χορηγεῖται ἔστω καὶ ἐὰν ἡ ὀρισταμένη δόμησις τῶν κτισμάτων τούτων ἀντίκειται πρὸς τοὺς καθοριζομένους διὰ τοῦ παρόντος ἔρους (ἀρτίκτου, κάλυψις, ὕψος, θέσις οἰκοδομῆς ἐν τῷ οἰκοπέδῳ κ.λπ.) καὶ τοὺς ἐν γένει νῦν ἰσχύοντας κατὰ τὴν κρίσιν τῆς ἀρμοδίας Ε.Ε.Α.Ε.

3. Ἐπιβάλλεται ἡ ἐγκατάστασις βιολογικοῦ καθαρισμοῦ τῶν λυμάτων εἰς τὰς περιπτώσεις κτιρίων κοινῆς ὠφελείας, Τουριστικῶν ἐγκαταστάσεων, βιοτεχνικῶν καὶ βιομηχανικῶν ἐγκαταστάσεων ἐφ' ὅσον ἐκ τοῦ μεγέθους τῶν ἐπιβάλλεται καὶ κατὰ τὴν κρίσιν τῆς Ἑπιτροπῆς. Προκειμένου περὶ κατοικίων ἐπιβάλλεται ἡ κατασκευὴ στεγανοῦ βόθρου.

Ἄρθρον 10.

Οἰκόπεδα τὰ ὅποια μέχρι δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος Διατάγματος ἐνέπιπτον ἐντὸς ὁρίων οἰκισμῶν πρὸ τοῦ 1923 καθορισθέντων δι' ἀποφάσεων Νομαρχῶν, αἰτίνας δὲν ἠκυρωθήσαν μεταγενεστέρως καὶ ἔσχον ἔρτια καὶ αἰσθημῆσιμα, βᾶσι τῶν μέχρι δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος διατάξεων ἐξακολουθοῦν νὰ θεωροῦνται ἔρτια καὶ οἰκοδομοῦνται ὑπὸ τοὺς λοιποὺς ἔρους τοῦ παρόντος διατάγματος.

Ἄρθρον 11.

Οἱ κατὰ τὴν διαδικασίαν τῶν ἄρθρων 1 καὶ 2 τοῦ παρόντος προσδιορισθέντες καθ' ὅρια οἰκισμοὶ δύναται νὰ ὀργα-

νωθούν περαιτέρω κατά ζώνες εγκεκριμένες δι' απόφασης του Νομάρχου κατά την διαδικασία του άρθρου 2 του παρόντος και κατόπιν προηγουμένης συντάξεως σχετικής μελέτης.

Άρθρον 12.

1. Η κατά το προηγούμενον άρθρον μελέτη περιλαμβάνει:
 - α) Αναγνώριση της ύφισταμένης καταστάσεως του οικισμού.
 - β) Πρόταση οργανώσεως του οικισμού κατά ζώνες.
 2. Η αναγνώρισις της ύφισταμένης καταστάσεως του οικισμού περιέχει εις έκθεσιν και διαγράμματα υπό κλίμακα: 1 : 2000 έως 1 : 500 τὰ ακόλουθα τουλάχιστον στοιχεία της ύφισταμένης καταστάσεως του οικισμού.
 - α) Χρήσεις γῆς κατά ζώνες : κατοικίας, επαγγελματικές εγκαταστάσεις, κοινωφελείς εγκαταστάσεις κ.λπ.
 - β) Κυρίους κοινοχρήστους χώρους : πλατείας, κυρίας ὁδοῦ κυκλοφορίας κ.λπ.
 - γ) Αρχαιολογικούς χώρους, ρέματα, κυρίας χαρακτηριστικές φυτεύσεις (δάση, καλλιέργειες κ.λπ.).
 - δ) Σημαντικὰ ἰδιοκτησίας Δήμου ἢ Κοινότητος, Δημοσίου καὶ Ὁργανισμῶν.
 - ε) Κτίσματα καὶ ἀριθμὸν ὀρόφων καθ' ὁμάδα.
 - στ) Μέσον πραγματοποιηθέντα συντελεστήν δομήσεως (σ.δ.) (συνολικὴν ἐπιφανείαν ἐκμεταλλουμένων, συνολικὴν ἐπιφανείαν οἰκοπέδων).
 - ζ) Ἀξιόλογα κτίσματα ἢ τμήματα οικισμού χρήζοντα εἰδικῆς προστασίας.
 - η) Πληθυσμικὴ μεταβολὴς (μόνιμον καὶ εποχικὸν πληθυσμὸν).
 - θ) Τάσεις ἀναπτύξεως τοῦ οικισμού (χαρκτηῖρα, περιοχὰς ἀναπτυσσομένης καὶ μὴ κατευθύνσεις ἐπεκτάσεως κ.λπ.).
 - ι) Γραμμὴ χειμερίου κύματος καὶ παραλίας.
3. Ἡ πρότασις οργανώσεως τοῦ Οἰκισμού κατά ζώνας περιέχει εἰς έκθεσιν καὶ διαγράμματα ὑπὸ κλίμακα 1:2000 ἕως 1 : 500 τὰς προτεινομένης ρυθμίσεις καὶ εἰδικώτερον μέχρι τρεῖς κατηγορίας ζωνῶν ὑπὸ τὰς ἐνδείξεις Α, Β, Γ, ἐντὸς τῶν ὁποίων ἰσχύουν οἱ εἰς τὰ ἐπόμενα ἄρθρα εἰδικοὶ ὅροι δομήσεως.
4. Ἡ ζώνη Α περιλαμβάνει τμήμα ἢ τμήματα τοῦ οικισμού, εἰς τὰ ὅποια ὁ μέσος πραγματοποιηθεὶς συντελεστὴς δομήσεως (σ.δ.) εἶναι τουλάχιστον 1,0.
5. Ἡ ζώνη Β περιλαμβάνει τμήμα ἢ τμήματα τοῦ οικισμού, εἰς τὰ ὅποια ὁ μέσος πραγματοποιηθεὶς σ.δ. εἶναι τουλάχιστον 0,6 ἕως 1,0.
6. Ἡ ζώνη Γ περιλαμβάνει τμήμα ἢ τμήματα τοῦ οικισμού, εἰς τὰ ὅποια ὁ μέσος πραγματοποιηθεὶς σ.δ. εἶναι μικρότερος τοῦ 0,1.

Άρθρον 13.

1. Τὰ ἐντὸς τῶν ζωνῶν Α, Β καὶ Γ ἐλάχιστα ὅρια ἐμβαδῶν τῶν οἰκοπέδων ὀρίζονται ὡς ἀκολούθως:

ζώνη Α :	Ἐλάχιστον ἐμβαδὸν 100 τετρ. μέτρα.
ζώνη Β :	Ἐλάχιστον ἐμβαδὸν 500 τετρ. μέτρα.
ζώνη Γ :	Ἐλάχιστον ἐμβαδὸν 1000 τετρ. μέτρα.
2. Κατὰ παρέκκλισιν τῆς προηγουμένης παραγράφου 1 θεωροῦνται ἔρτια καὶ οἰκοδομήσιμα:
 - α) Τὰ οἰκόπεδα ἐντὸς τῶν ζωνῶν Α, Β καὶ Γ μὲ τὰς διαστάσεις καὶ τὸ ἐμβαδὸν τὸ ὅποιον εἶχον κατὰ τὴν 2.7.1968 ἡμέραν δημοσιεύσεως τοῦ ἀπὸ 15.5.1968 Β. Δ/τος ὑπερὶ καθορισμῶν τῶν ὄρων καὶ περιορισμῶν δομήσεως τῶν νομίμως ὑφισταμένων πρὸ τοῦ ἔτους 1923 οἰκισμῶν κ.λπ. (ΦΕΚ 111 τ. Δ/68).
 - β) Τὰ οἰκόπεδα ἐντὸς τῶν ζωνῶν Β καὶ Γ τὰ ὅποια εἶχον κατὰ τὴν 25.7.1979 ἡμέραν δημοσιεύσεως τοῦ ἀπὸ 19.7.1979 Δ/τος (ΦΕΚ 401 τ. Δ/79):

Ἐλάχιστον ἐμβαδὸν ἑκάστην πενήκοντα (50) μ².
 γ) Τὰ οἰκόπεδα ἐντὸς τῶν ζωνῶν Β καὶ Γ τὰ ὅποια εἶχον κατὰ τὴν ἡμέραν δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος, Ἐλάχιστον ἐμβαδὸν 300 τ.μ.

Άρθρον 14.

Οἱ λοιποὶ ὅροι καὶ περιορισμοὶ δομήσεως τῶν οἰκοπέδων τῶν ζωνῶν Α, Β καὶ Γ ὀρίζονται ὡς ἀκολούθως:

1. Οἰκοδομικὸν σύστημα τὸ τῶν πτερύγων ἢ τὸ συνεχές.
2. Ὁ μέγιστος ἀριθμὸς ὀρόφων τῶν κτιρίων ὀρίζεται εἰς δύο (2) ἀνεξαρτήτως πλάτους ὁδοῦ, δυνάμενης λόγω κλίσεως τοῦ ἐδάφους τῆς κατασκευῆς καὶ τρίτου ὀρόφου ἢ ὑπερβάσεως τοῦ σ.δ.
3. Μέγιστον ὕψος τῶν κτιρίων ἐπὶ καὶ ἡμισυ (7,5) μ. Τὸ κατὰ τὰ ἀνωτέρω μέγιστον ὕψος τῶν κτιρίων μετρεῖται ἀπὸ τοῦ ὑψηλοτέρου σημείου τῆς τομῆς τοῦ περιγράμματος τῆς κατόψεως τοῦ κτιρίου μὲ τὸ φυσικὸν ἢ τοῦ κατὰ τὴν παρ. 5 τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ παρόντος διαμορφωμένου ἐδάφους. Τὸ κτίριον δὲν δύναται εἰς οὐδεμίαν περίπτωσιν λόγω κλίσεως τοῦ ἐδάφους νὰ ὑπερβῇ τὸ μέγιστον ὕψος τῶν δέκα 10 μ. εἰς οἰονδήποτε σημεῖον αὐτῆς.
4. Εἰς περίπτωσιν κατασκευῆς στέγης, τὸ κατὰ τὰς προηγουμένης παραγράφου μέγιστον ὕψος τῶν κτιρίων προσυζητᾶται κατὰ ἓν καὶ ἡμισυ (1,50) μ.
5. Εἰς τὴν περίπτωσιν προσθήκης καθ' ὕψος ὀρόφου ἐπὶ νομίμως ὑφισταμένου κατὰ τὴν δημοσίευσιν τοῦ παρόντος κτιρίου ἐπιτρέπεται ὑπερβάσις τοῦ κατὰ τὴν παρ. 3 τοῦ παρόντος μεγίστου ὕψους τῶν 7,5 μ. μέχρις ἐνός (1,00) μέτρου ἐφαρμοζομένου εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην τοῦ τελευταίου ἐδαφίου τῆς παρ. 3 τοῦ παρόντος.
6. Διὰ τὴν διχορροσίαν τῶν ἀκαλύπτων χώρων, τῶν οἰκοπέδων ἐπιτρέπονται μόνον αἱ ἀπολύτως ἀναγκαστικαὶ ἐκσκαφαί. Ἐπὶ κεκλιμένου δὲ ἐδάφους ἐπιτρέπεται ἡ διχορροφίσις τοῦ οἰκοπέδου εἰς ἐπίπεδα ἐλάχιστου πλάτους 5 μέτρων δι' ἀνακλιματικῶν τολῶν ἢ πρανῶν μεγίστου ὕψους ἐνός καὶ ἡμίσεος (1,50) μ.
7. Ἐπὶ κτιρίου ὄγκου πλέον τῶν δύο χιλιάδων (2.000) κ.μ. ὑπεράνω τῆς στάθμης τοῦ φυσικοῦ ἐδάφους, ἐπιβάλλεται ἡ διάσπασις τοῦ ὄγκου αὐτοῦ εἰς μικρότερους ἢ εἰς ἀνεξάρτητα κτίρια ἔστω καὶ ἐὰν πρόκειται περὶ λειτουργικῶς ἐνιαίου οἰκοδομήματος. Ἐφ' ὅσον διὰ λειτουργικῶς λόγους τοῦ κτιρίου δὲν εἶναι δυνατὴ ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ προηγουμένου ἐδαφίου, ἀποφαίνεται ἐπὶ τῆς μελέτης ἡ Ἐπιτροπὴ Ἐνασχίσεως Ἀρχιτεκτονικοῦ Ἐλέγχου.

Άρθρον 15.

1. Ὁ συντελεστὴς δομήσεως τῶν οἰκοπέδων ὀρίζεται κατὰ ζώνην ὡς ἀκολούθως:

ζώνη Α :	σ.δ. 1,2
ζώνη Β :	σ.δ. 0,8
ζώνη Γ :	σ.δ. 0,4
2. Διὰ τὰ οἰκόπεδα τῆς ζώνης Γ καὶ προκειμένου διὰ τὴν ἀνάγκην τουριστικῶν ἐγκαταστάσεων κτιρίων κοινῆς ὀφελείας καὶ κτιρίων ἀμνηστῆς ἐπαγγελματικῆς χρήσεως ἐγκαταστάσεων (βιομηχανικῶν, βιοτεχνικῶν, κ.λπ.) ὀρίζεται σ.δ. 0,8 τοῦτου ὑπολογιζομένου μέχρι τῶν 2000 τ.μ. ἐπιφανείας οἰκοπέδου. Διὰ τὴν ἐπὶ πλέον ἐπιφανείαν τοῦ οἰκοπέδου ὀρίζεται σ.δ. 0,2.
3. Εἰδικῶς διὰ τὰ οἰκόπεδα τῶν ζωνῶν Α, Β καὶ Γ ὀρίζεται:
 - 3.1 Διὰ οἰκόπεδα ἐπιφανείας μικρότερης ἢ ἴσης τῶν 100 τ.μ. ὀρίζεται συντ. δομήσεως 1,6.
 - 3.2. Διὰ οἰκόπεδα ἐπιφανείας μικρότερης ἢ ἴσης τῶν 200 τ.μ. ὀρίζεται σ.δ. 1,2 δυνάμενη ἐν πάσῃ περιπτώσει ἢ συνολικὴ ἐπιφάνεια τῶν κτιρίων νὰ μὴ εἶναι μικρότερα τῶν 160 τ.μ.

3.3. Διά οικοπέδα των ζωνών Β και Γ επιφανείας μικρότερης ή ίσης των 300 τ.μ. όριζεται σ.δ. 1,0 δυνάμενη εν πάση περιπτώσει ή συνολική επιφάνεια των κτιρίων να μην είναι μικρότερα των 240 τ.μ.

3.4. Διά οικοπέδα των ζωνών Β και Γ επιφανείας μικρότερης ή ίσης των 500 τ.μ. όριζεται σ.δ. 0,8 δυνάμενη εν πάση περιπτώσει ή συνολική επιφάνεια των κτιρίων να μην είναι μικρότερα των 300 τ.μ.

3.5. Διά οικοπέδα της Ζώνης Γ και επιφανείας μικρότερης των 1000 τ.μ. δύναται ή συνολική επιφάνεια των κτιρίων να μην είναι μικρότερα των 400 τ.μ.

Άρθρον 16.

1. Ως οικοδομική γραμμή, έφ' όσον δέν όρίζεται άλλως, νοείται ή έν τοίς πράγμασι ύφισταμένη.

2. Κατ' έξαιρέσιν τό κτίριον δύναται να τοποθετείται κατά τήν κυρίαν αύτου ύψιν έν όλω ή έν μέρει έσωτέρου τής κατ' άνωτέρω όρίζομένης οικοδομικής γραμμής ύποχρεούται πρός τοϋτο για λόγους κυκλοφορικών είτε κατά τήν κρίσιν τής πολεοδομικής άρχής είτε έφ' όσον ύφίσταται σχετική γνωμοδότησις του Δημοτικού ή Κοινοτικού Συμβουλίου περί αύτου ύπολογιζομένου έν πάση περιπτώσει του άφιεμένου ούτως άκαλύπτου τμήματος εις τό ύποχρεωτικώς άκαλύπτου τμήμα του οικοπέδου.

3. Έπί οικοπέδων έμβαδού ίσου ή μεγαλύτερου των πεντακοσίων (500) τ.μ. τό κτίριον δέον να τοποθετείται εις απόστασιν τουλάχιστον τεσσάρων (4) μ. έκ τής κατ' άνωτέρω όρίζομένης οικοδομικής γραμμής.

4. Είς περίπτωσιν παραλιακών οικισμών ή οικοδομή έφ' όσον δέν όρίζεται άλλως τοποθετείται εις απόστασιν δέκα πέντε (15) μ. τουλάχιστον από τής κατ' άνωτέρω διατάξεις καθοριζομένης γραμμής αίγιαλου (χειμέριον κύμα).

5. Η περίφραξις των οικοπέδων των έχόντων πρόσωπον πρός τήν θάλασσαν, έφ' όσον δέν όρίζεται άλλως τοποθετείται επί τής νομίμως καθοριζομένης γραμμής παραλίας.

6. Η κατασκευή στέγης είναι ύποχρεωτική έφ' όσον εις τόν οικισμόν επικρατεί κάλυψις των οικοδομών διά στέγης κατ' άνωτέρω τής Υπηρεσίας.

7. Υπεράνω του καθοριζομένου διά του παρόντος Δ/τος μεγίστου επιτρεπομένου ύψους των κτιρίων ούδεμία κατασκευή επιτρέπεται έκτός συμπαγούς στηθαίου, κτιστής δεξαμενής άποθηκεύσεως ύδατος, ύψους έως ένός μέτρου (1,0) στέγης και καπνοδόχων.

8. Επιτρέπεται ή κατασκευή έξωτερικής άκαλύπτου κλίμακος άνόδου πρός τό δώμα από του εδάφους μεγίστου πλάτους 1.20 μ. τής προβολής αύτης μή ύπολογιζομένης εις τήν κάλυψιν και τόν συντελεστήν δομήσεως έφ' όσον οι τυχόν προκύπτοντες χώροι είναι βοηθητικοί.

9. Δέν επιτρέπεται ή κατασκευή κτίσματος επί ύποστρωμάτων (PILOTIS).

Άρθρον 17.

1. Προκειμένου περί επισκευών και άποκαταστάσεως πλαικίων κτισμάτων παρουσιαζόντων ιδιαίτερον ένδιαφέρον περιλαμβανομένων έντός των ζωνών, ή οικοδομική έδεια χορηγείται έστω και έν ή ύφισταμένη δόμησις των κτιρίων τούτων αντίκειται πρός τους καθοριζομένους διά του παρόντος όρους δομήσεως (άρτιότης, θέσις οικοδομής κλπ.) και τους έν γένει νυν ισχύοντες κατ' άνωτέρω τής Ε.Ε.Α.Ε.

2. 9. Έπιβάλλεται ή εγκατάστασις βιολογικού καθαρισμού των λυμάτων εις τās περιπτώσεις κτιρίων κοινής ωφελείας, τουριστικών εγκαταστάσεων, βιοτεχνικών και βιομηχανικών εγκαταστάσεων έφ' όσον έκ του μεγέθους των επιβάλλεται: και κατ' άνωτέρω τής Υπηρεσίας. Προκειμένου περί κατοικιών, επιβάλλεται ή κατασκευή στεγνού έξόφρου.

Άρθρον 18.

Έντός των όρίων των ζωνών, ως και έκτός αύτων εις απόστασιν τουλάχιστον 500 μέτρων περιμετρικώς των καθοριζομένων ζωνών, άπαγορεύεται ή ανέγερσις όχλουσών επαγγελματικών εγκαταστάσεων, βιομηχανικών, βιοτεχνικών κλπ. ως και έκτροφείων χείρων, βοσειδών και πτηνοτροφείων.

Άρθρον 19.

1. Καταργούνται τά : α) από 15.6.1977 Π. Δ/γμα περί καθορισμού των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων των κειμένων έντός των όρίων των νομίμως ύφισταμένων πρό του έτους 1923 οικισμών των στερουμένων έγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου» (ΦΕΚ 225 Δ'), β) τό από 19.7.1979 Π. Δ/γμα περί τροποποιήσεως των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων των κειμένων έντός των όρίων των νομίμως ύφισταμένων πρό του έτους 1923 οικισμών κ.λπ.» (ΦΕΚ 401Δ), γ) από 21.11.1979 Π. Δ/γμα περί καθορισμού των όρίων των πρό τής 16.8.1923 ύφισταμένων οικισμών των στερουμένων έγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου» (ΦΕΚ 693Δ) ως έτροποποιήθη μεταγενεστέρως.

2. Ειδικά διατάγματα αναφερόμενα εις κατενομαζομένους οικισμούς ως παραδοσιακούς πρό του έτους 1924 έξαικολούθουν να ισχύουν.

3. Οι όροι δομήσεως του παρόντος δέν έχουν έφαρμογή επί οικισμών ύφισταμένων πρό του έτους 1923 χαρακτηριζομένων διά Δ/των ως παραδοσιακών, των οποίων οι όροι δομήσεως καθορίζονται δι' ειδικών Δ/των.

Είς τόν Υπουργόν Νεορατζίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος άνατίθεμεν τήν δημοσίευσιν και έκτέλεσιν τού παρόντος Διατάγματος.

Έν Αθήναις τή 2 Μαρτίου 1981

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΧΡΕΤΑΞΙΑΣ, ΟΙΚ.ΣΜΟΥ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΥΤΑΣ

(3)

Περί συμπληρώσεως και τροποποιήσεως των όρίων τής τής διά του από 22.2.1980 Π.Δ/τος «περί άναστολής των οικοδομικών έργων εις τήν έντός του έγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου περιοχήν Αθηνών Τύρου - Καλλιθέας - Κηφισοκρήνης - Ζωγράφου (Αττικής)» επιβληθείσης άνατολής οικοδομικών έργων, ως ταύτα έτροποποιήθησαν μεταγενεστέρως.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντες ύπ' όψει :

1. Τās διατάξεις του από 17 Ιουλίου 1923 Ν.Δ/τος «περί σχεδίων πόλεων κλπ.», ως μεταγενεστέρως έτροποποιήθησαν και συνεπληρώθησαν και ειδικώτερον των άρθρων 8 και 85Α αύτου.

2. Τās διατάξεις των άρθρων α και β τής παραγράφου 7 του άρθρου 19 του κεφαλαίου Η του από 3.4.1929 Ν.Δ. «περί Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού του Κράτους» (ΦΕΚ 155/Α) διατηρηθέντος έν ισχύι διά του άρθρου 81 του από 9.8.1955 Β.Δ. «περί Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού του Κράτους» (ΦΕΚ 266/Α) ως ή ως άνω παράγραφος 7 άντικατεστάθη διά του από 14.10.1947 Β.Δ. «περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως διατάξεων του Γ.Ο.Κ. του Κράτους» (ΦΕΚ 234/Α), έτροποποιήθη διά του από 24.5.1952 Β.Δ. «περί τροποποιήσεως του από 14/29.10.1947 Β.Δ. «περί τροποποιήσεως κλπ.» (ΦΕΚ 140/Α), συνεπληρώθη διά του από 6.4.1971 Β.Δ/τος «περί συμπληρώσεως τής παρ. 7 του άρθρου 19 κλπ.» (ΦΕΚ 81/Δ) και διατηρήθη έν ισχύι διά τής παρ. 1 του άρθρου 128 του Ν.Δ. 8/1973 «περί Γ.Ο.Κ.» (ΦΕΚ 124/Α).

3. Τās διατάξεις του Ν. 1032/1980 «περί συστάσεως Υπουργείου Νεορατζίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος» (ΦΕΚ 57/Α) και ειδικώτερον των άρθρων 2,3 και 7 αύτου.

4. Τήν ύπ' αριθ. 1203/1980 γνωμοδότησιν του Συμβουλίου Δημοσίων Έργων (Γύμα Οικισμού).

5. Τήν ύπ' αριθ. 1364/1980 γνωμοδότησιν του Συμβουλίου τής Επικρατείας, προτάσει του Υπουργού Νεορατζίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος, άπορρασιζομεν :

Άρθρον 1.

Τροποποιείται η παρ. 1 του άρθρου μόνου του από 22.2.1980 Π.Δ/τος περί αναστολής των οικοδομικών εργασιών εις την εντός του έγκειμένου ρυμοτομικού σχεδίου περιοχήν Ἀθηνῶν Γούρου - Καλλιθέας - Καισαριανῆς - Ζωγράφου (Ἀττικῆς) (ΦΕΚ 164/Δ), ὡς τοῦτο ἐτροποποιήθη διὰ τοῦ ἀπὸ 24.11.1980 Π.Δ/τος ἀπερὶ τροποποιήσεως τῶν ὁρίων τῆς διὰ τοῦ ἀπὸ 22.2.1980 Π.Δ/τος ἀπερὶ αναστολῆς κλπ.» (ΦΕΚ 657/Δ) κατὰ τὰ ἐν αὐτῷ μνημονεύμενα διαγράμματα (ὑπ' ἀριθ. Γ.4404/1980 πράξις τοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ Οἰκισμοῦ) τῆς αναστολῆς περιοριζομένης μόνον εἰς τὰς διὰ κυανοῦ χρώματος κεχωρισμένας περιοχὰς καὶ εἰς οἰκόπεδα σημειούμενα διὰ μελάνης γραμμῆς, ἔχοντα πρόσωπον ἐπὶ τῶν ὁδῶν Παιωνίου, Πέτρας, Ἰωαννίνων καὶ Κωνσταντινουπόλεως, Λαγουμιτζῆ, Χερσίερρονος καὶ Βενιζέλου, Ὑμηττοῦ, Ἰεσοῦ καὶ Νυμφαίου καὶ Ἰεσοῦ καὶ Λουλουδιῶν ὡς ἐμφαίνεται εἰς τὰ ὑπὸ τοῦ Ἀνακληρωτοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ Οἰκισμοῦ θεωρημένα διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. Γ.6026/1981 πράξεως αὐτοῦ δύο (2) σχετικὰ πρωτότυπα διαγράμματα ὑπὸ κλίμακα 1 : 5000 τῶν ὁποίων συνοπτικὰ ἀντίτυπα δημοσιεύονται μετὰ τοῦ παρόντος.

Άρθρον 2.

Μετὰ τὴν παράγραφον 2 τοῦ άρθρου μόνου τοῦ αὐτοῦ ὡς ἂνω ἀπὸ 22.2.1980 Π.Δ/τος προστίθεται παράγραφος 3 ἔχουσα ὡς κάτωθι :

«3. Ἐπίσης τῆς αναστολῆς ἐξαίρουται προσθήκαι κατ' ἐπέκτασιν ἢ καθ' ὄψος ἐπὶ ὑφισταμένων κτιρίων κοινῆς ὠφελείας ἢ ὑπαγομένων εἰς τὴν κατηγορίαν τῆς παρ. 18 τοῦ άρθρου 79 τοῦ ἀπὸ 9.8.1955 Β.Δ. ἀπερὶ Γενικοῦ Οἰκοδομικοῦ Κανονισμοῦ τοῦ Κράτους» (ΦΕΚ 266/Α) ὡς αὕτη ἐτροποποιήθη καὶ συνεπληρώθη μεταγενεστέρως.

Εἰς τὸν Ὑπουργὸν Νεωροταξίας, Οἰκισμοῦ καὶ Περιβάλλοντος ἀνατίθεται τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῆ 13 Φεβρουαρίου 1981

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΧΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΟΙΚΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΛΥΤΑΣ

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Ἀριθ. Τ.Υ. 7270/79

(4)

Περὶ μὴ χαρακτηρισμοῦ ὡς κατοικημένης τῆς περιοχῆς στὴ διασταύρωση τῆς Ἐθνικῆς ὁδοῦ Κοζάνης - Λαρίσης καὶ τῆς ὁδοῦ πρὸς οἰκισμὸ Νεράιδας στὸ Ν. Κοζάνης.

Ο ΝΟΜΑΡΧΗΣ ΚΟΖΑΝΗΣ

Ἐχοντας ὑπόψη:

1. Τὶς διατάξεις τοῦ Ν. 3200/1955.
2. Τὶς διατάξεις τοῦ Β. Δ/τος 712/1970.
3. Τὶς διατάξεις τοῦ ἀπὸ 17.7.1923 Ν. Δ/τος γιὰ τὰ σχέδια πόλεων.
4. Τὶς διατάξεις ἀπερὶ ΓΟΚ» τοῦ Ν. Δ/τος 8/9.6.73.
5. Τὸ ἀπὸ 26.8.1936 Β. Δ/γμα γιὰ τὶς οικοδομὰς ποῦ κτίζονται ἐκατέρωθεν τῶν ἐθνικῶν - ἐπαρχικῶν - δημοτικῶν ὁδῶν.
6. Τὶς διατάξεις τοῦ ἀπὸ 23.10.1959 Β. Δ/τος.
7. Τὴν ἀριθ. Α9/1 - 8/9.8.71 κοινὴ ἀπόφαση τῶν Ὑπουργῶν Προεδρίας Κυβερνήσεως καὶ Ἐσωτερικῶν ἀπερὶ ὀργανώσεως τῶν Νομαρχιῶν.

Λαβόντας ὑπόψη καὶ

- α. Τὴν ἀπὸ 24.2.79 αἴτηση τοῦ Κων/νου Ε. Ἰωαννίδη μὲ τὸ συνημμένο σ' αὐτὴ τοπογραφικὸ διάγραμμα τοῦ Πολ. Ὑπομ'ικοῦ Κων/νου Κωσταντόπουλου.
- β. Τὴ σύμφωνη γνωμοδότηση τοῦ Νομαρχιακοῦ Συμβουλίου Δημ. Ἔργων Νομοῦ Κοζάνης ποῦ διατυπώθηκε μὲ τὸ πρακτικὸ ἀριθμ. 39/79 αὐτοῦ, ἀποφασίζουσε:

Δὲν χαρακτηρίζουσε ὡς κατοικημένη τὴν περιοχὴ περὶ τῆς συμβολῆς τῶν ὁδῶν ἐθνικῆς ὁδοῦ Κοζάνης - Λαρίσης καὶ ὁδοῦ πρὸς τὸν οἰκισμὸ Νεράιδας, γιατί δὲν συντρέχουν οἱ προϋποθέσεις ποῦ προβλέπονται ἀπὸ τὶς διατάξεις.

Ἡ ἀπόφαση αὕτη νὰ δημοσιευθεῖ στὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

Κοζάνη, 29 Ἰανουαρίου 1981

Ὁ Νομάρχης
ΓΡΗΓ. ΘΕΟΔΩΣΙΟΥ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ
ΤΗ 5 ΙΟΥΛΙΟΥ 1976

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
169

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 455

Περί όρων και προϋποθέσεων ιδρύσεως και λειτουργίας σταθμών αυτοκινήτων και εγκαταστάσεως εντός αυτών πλυντηρίων-λιπαντηρίων αυτοκινήτων, άντλιών παροχής καυσίμων ως και προϋποθέσεων χορηγήσεως τών προς τούτο απαιτουμένων άδειών.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας ύπ' όψει :

1. Τάς διατάξεις : α) Του άρθρου 20 του Ν.Δ. 3334/55 «περί μεταφοράς αγαθών επί κομιστρω, διά φορτηγών τριτροχών αυτοκινήτων και τροποποιήσεως και συμπληρώσεως διατάξεων αναφερομένων εις θέματα τής Γενικής Δευθύσεως Μεταφορών» και β) του Ν.Δ. 511/1970 «περί ιδρύσεως και λειτουργίας πρατηρίων ύγρων καυσίμων, σταθμών αυτοκινήτων, πλυντηρίων αυτοκινήτων και περί κυκλοφοριακής συνδέσεως εγκαταστάσεων μετά τών οδών».

2. Τήν ύπ' αριθ. 3/1976 γνωμοδότησιν του Συμβουλίου τής Έπικρατείας, προτάσει τών Ήμετέρων επί τών Οικονομικών, Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Έπικοινωνιών Υπουργών, αποφασίζομεν :

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Α΄.

Όροι και προϋποθέσεις ιδρύσεως σταθμών αυτοκινήτων.

Άρθρον 1.

Κατηγορίαι.

1. Οί σταθμοί αυτοκινήτων διακρίνονται εις τάς κάτωθι κατηγορίας :

α) Είς έστεγασμένους.

β) Είς ύπαιθριούς.

2. Από απόψεως χρήσεως οί ως άνω σταθμοί διακρίνονται εις :

α) Ίδιωτικής χρήσεως και

β) Δημοσίας χρήσεως, χρησιμοποιουμένους διά στάθμευσιν αυτοκινήτων επί καταβολή φυλάκτρων.

Άρθρον 2.

Έστεγασμένοι.

1. Έστεγασμένος σταθμός αυτοκινήτων χαρακτηρίζεται εγκατάστασις περιλαμβάνουσα έστεγασμένον χώρον ώφελιμου επιφανείας άνω τών 100 τ.μ. κλειστόν ή μερικώς άνοιχτόν, χρησιμοποιούμενον διά στάθμευσιν, όλικήν ή μερικήν διήμερυσιν ή διανυκτέρευσιν.

2. Όφελιμος επιφάνεια σταθμού καλεΐται ή περιβαλλομένη ύπό τών έσωτερικών επιφανειών τών τοιχωμάτων του χώρου όριζοντία (κλίσεως μέχρι 40%) τοιαύτη ύπολογιζομένη ως άθροισμα τών κατ' όροφον χώρον σταθμεύσεως αυτοκινήτων, αφαιρουμένης τής τυχόν καταλαμβανομένης ύπό γραφείων, πλυντηρίων έφ' όσον ή ύπ' αυτών καταλαμβανομένη επιφάνεια είναι μεγαλύτερα τών 25μ² ή διατίθεται

αυτη δι' εγκατάστασιν αυτομάτου μηχανήματος πλύσεως, ή άλλων κτισμάτων εξυπηρετικών του χώρου σταθμεύσεως, εξαιρέσει τών εντός του σταθμού ύποστηλωμάτων. Ός τοιαύτη νοείται και ή κάτωθι κεκλιμένην επιπέδων (RAMPES) εύρισκομένη έφ' όσον το έλεύθερον ύψος μεταξύ δαπέδου και κεκλιμένου επιπέδου είναι 1,40 μ. τούλάχιστον.

3. Αναλόγως τής ώφελιμου επιφανείας οί σταθμοί διακρίνονται εις :

α) Μικρού μεγέθους, ήτοι ώφελιμου επιφανείας μέχρι και 300 τ.μ.,

β) μέσου μεγέθους, ήτοι ώφελιμου επιφανείας άνω τών 300 τ.μ. μέχρις 750 τ.μ., (μή συμπεριλαμβανομένων),

γ) μεγάλου μεγέθους, ήτοι ώφελιμου επιφανείας άπό 750 τ.μ. και άνω.

4. Ίσόγειος θεωρείται ό σταθμός ούτινος το επίπεδον του δαπέδου σταθμεύσεως τών αυτοκινήτων εύρίσκεται κατά 0,60 μ. κατ' άνωτατον όριον ύπερ ή ύπό το δάπεδον του πρό του μέσου τής προσώψεως του σταθμού κρασπέδου του πεζοδρομίου.

5. Διά τόν ύπολογισμόν τής χωρητικότητας εις αυτοκίνητα ενός σταθμού λαμβάνεται :

α) Έκτασις 20 τ.μ. ώφελιμου επιφανείας τούλάχιστον ανά αυτοκίνητον και

β) μήκος θέσεως σταθμεύσεως ανά αυτοκίνητον 4,30 μ. τούλάχιστον.

6. Κανονική στάθμευσις νοείται ή τοιαύτη εντός του σταθμού τοποθέτησις τών αυτοκινήτων, συμφώνως προς τάς διατάξεις τής προηγούμενης παραγράφου και τής παρ. 8 του άρθρου 4 του παρόντος. Είς έκαστον όροφον άναρτάται πινακίς εμφαινουσα έν κατόψει τάς θέσεις σταθμεύσεως τών αυτοκινήτων.

Άρθρον 3.

Θέσις.

1. Απαγορεύεται ή ίδρυσις σταθμών αυτοκινήτων μέσου και μεγάλου μεγέθους :

α) Έν άμέσφ γειτνιάσει ή κάτωθεν νοσοκομείου ή κλινικής δυναμικότητας τεσσαράκοντα (40) κλινών και άνω. Κατ' εξαίρεσιν επιτρέπεται :

αα) Η ίδρυσις ύπογείου σταθμού ιδιωτικής χρήσεως μέσου και μεγάλου μεγέθους κάτωθι νοσοκομείου ή κλινικής, έφ' όσον πέραν τών γενικών έν άρθρω 21 παρ. 3, 4, 5, 6, 7, 8 και 9 του παρόντος όριζομένων μέτρων πυρασφαλείας, τδ ειδικόν σύστημα άνιχνεύσεως έστίας πυρός, συνδέεται αυτομάτως μετά κώδωνος σημάνωσεως κινδύνου, δίδει, μέσω χειροκινήτου συστήματος τηλεμεταδόσεως, σήμα συναγερμού εις τήν Πυροσβεστικήν Ύπηρεσίαν, θέτει αυτομάτως έν λειτουργίη τόν μηχανισμόν καταιονισμού τών αΐθουσών σταθμεύσεως και συνδέεται με μηχανισμόν αυτομάτου διακοπής πάσης ήλεκτρικής παροχής έν τή σταθμώ,

εκτός τῆς παροχῆς τοῦ κυκλώματος λειτουργίας τῶν ἀνελευθέρων καὶ τοῦ κυκλώματος λειτουργίας τῆς ὑδραυλικῆς τοῦ συστήματος καταιονισμοῦ,

ββ) ἡ ἕδρα πολυωρόφου ὑπογείου σταθμοῦ αὐτοκινήτων μετ' ἰσογείου, δημοσίας ἢ ἰδιωτικῆς χρήσεως μέσου καὶ μεγάλου μεγέθους, ἐν ἀμέσῳ γειτνιάσει πρὸς νοσοκομεῖον ἢ κλινικὴν, ἐφ' ὅσον ἡ εἴσοδος ἢ ἐξοδος τοῦ σταθμοῦ ἐν ἰσογείῳ ἀπέχει ἀπὸ τοῦ πλησιεστέρου σημείου τοῦ περιγράμματος τοῦ κτιρίου τοῦ νοσοκομείου ἢ τῆς κλινικῆς ἀπόστασιν μεγαλύτεραν τῶν 10 μ. καὶ ἡ κλίσις τῆς πρὸ τῆς εἰσόδου ἢ ἐξόδου τοῦ σταθμοῦ ὁδοῦ εἶναι μικροτέρα τοῦ 12%. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην ἀπαγορεύεται ἡ ὑπάρξις ἀνοιγμάτων τοῦ σταθμοῦ εἰς ἀπόστασιν μικροτέραν τῶν 10μ. ἀπὸ τοῦ περιγράμματος τοῦ κτιρίου τοῦ νοσοκομείου ἢ τῆς κλινικῆς,

β) ἐν ἀμέσῳ γειτνιάσει πρὸς ἀποθήκας εὐφλέκτων ἢ ἐκρηκτικῶν ὑλῶν,

γ) εἰς κτίρια μεθ' ὑπερκειμένων ἢ ὑποκειμένων ἐν ἐπαφῇ ὁρόφων, εἰς οὓς στεγάζονται ἐργαστήρια ἢ ἄλλης μορφῆς ἐγκαταστάσεις ἐνθα γίνεται χρήσις ἐστίας πυρός, δυνάμεναι ν' ἀποτελέσωσι κίνδυνον πυρκαϊᾶς τῶν κάτωθεν ἢ ἄνωθεν ἐγκαταστάσεων τοῦ σταθμοῦ. Ἡ γειτνίασις εἰς τὰς ὡς ἄνω περιπτώσεις χαρακτηρίζεται ὡς ἄμεσος, ἐφ' ὅσον μεταξὺ τῶν περιγραμμάτων τοῦ κτιρίου τοῦ σταθμοῦ καὶ τοῦ τοιούτου τῶν περιπτώσεων α' καὶ β' τῆς παρούσης παραγράφου ἀναφερομένων ἐγκαταστάσεων δὲν παρεμβάλλεται ὁδὸς καὶ ἀκίνητον κεκαλυμμένον ἢ μὴ πλάτους μεγαλύτερου τῶν 10 μέτρων,

δ) εἰς ἀπόστασιν μικροτέραν τῶν 100 μέτρων ἀπὸ τοῦ περιγράμματος ὁρατῶν ἀρχαιολογικῶν χώρων,

ε) εἰς θέσεις εἰς τὰς ὁποίας ἡ λειτουργία τῶν σταθμῶν ἐπιρεάζει δυσμενῶς τὴν ὁμαλὴν καὶ ἀσφαλῆ διεξαγωγὴν τῆς κυκλοφορίας,

στ) ἐπὶ ὁδικῶν ἀρτηριῶν ὑπὸ κυκλοφοριακὴν συμφόρησιν καθὼς καὶ εἰς ἀπόστασιν μικροτέραν τῶν 50 μέτρων ἐκ σηματοδοτουμένου ἢ ὑπὸ σηματοδότησιν κόμβου (τῆς ἀποστάσεως μετρομένης ἐκ τοῦ ἄξονος τῆς πλησιεστέρας εἰσόδου ἢ ἐξόδου τοῦ σταθμοῦ καὶ μέχρι τοῦ πλησιεστέρου σηματοδοτοῦ παρα τὸν κόμβον) ὡς καὶ εἰς θέσεις καμπυλόγητος ἢ ἀναστροφῆς κλίσεως τῶν ὁδῶν, ἐφ' ὅσον παρεμποδίζεται ἡ ὁρατότης.

Ἡ πλήρωσις τῶν ὄρων τῶν περιπτ. ε' καὶ στ' τῆς παρούσης παραγράφου διαπιστοῦται ὑπὸ τῆς ὑπηρεσίας τοῦ Ὑπουργείου Δημοσίων Ἔργων ἣτις ἔχει τὴν εὐθύνην καὶ τὴν μέριμναν διὰ τὴν μελέτην τῆς ρυθμίσεως καὶ τὴν ἐπάρκειαν (κυκλοφοριακὴν ἱκανότητα) τῶν ὁδικῶν δικτύων καὶ κόμβων.

2. Ὁσαύτως ἀπαγορεύεται ἡ ἕδρα καὶ ἡ λειτουργία σταθμῶν αὐτοκινήτων μέσου καὶ μεγάλου μεγέθους ἐφ' ὅσον ἐκ τῆς λειτουργίας αὐτῶν ἐπιρεάζονται δυσμενῶς τυχὸν ὑφιστάμενα ἐν ἀμέσῳ γειτνιάσει γηροκομεῖα καὶ ἄσυλα ἐν γένει.

3. Εἰδικῶς, διὰ τὴν ἕδραν σταθμῶν αὐτοκινήτων εἰς τὰς πόλεις Ἀθηνῶν καὶ Πειραιῶς καὶ ἐντὸς τῶν περιοχῶν τῶν περικλειομένων ὑπὸ τῶν κάτωθι ὁδῶν (περιμετρικαὶ ζώναι), συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ὁριακῶν τοιούτων, ἐφ' ὅσον προβλέπεται ἐπ' αὐτῶν εἴσοδος ἢ ἐξοδος τῶν σταθμῶν, ἀπαιτεῖται ἔγκρισις τοῦ Ὑπουργείου Δημοσίων Ἔργων βάσει στοιχείων ὑποβαλλομένων εἰς τὴν ὑπηρεσίαν αὐτοῦ τὴν ἔχουσαν τὴν εὐθύνην καὶ τὴν μέριμναν διὰ τὴν μελέτην τῆς ρυθμίσεως καὶ τὴν ἐπάρκειαν (κυκλοφοριακὴν ἱκανότητα) τῶν ὁδικῶν δικτύων καὶ κόμβων, μετὰ γνώμην τῆς ἀρμοδίας Διευθύνσεως Πολεοδομίας τῆς Ὑπηρεσίας Οἰκισμοῦ :

α) Περιμετρικὴ Ζώνη Ἀθηνῶν : Ἀρχεται ἀπὸ τῆς διασταυρώσεως τῶν ὁδῶν Πειραιῶς καὶ Κριεζῆ καὶ διέρχεται διὰ τῶν ὁδῶν Κριεζῆ, Διπύλου-Ἀσωμάτων, Ἀποστόλου Παύλου, Διον. Ἀρσολογίτου, Βασιλ. Ἀμαλίας, Βασ. Σοφίας, Κουμπάρη, Σκουφᾶ, Ναυαρίνου, Τζαβέλλα, Θεμιστοκλέους, Σολωμοῦ, Ζαίμη, Μετσόβου, Πατησίων, Ἡπείρου, Γ' Σεπτεμβρίου, Μακεδονίας, Μιχαὴλ Βόδα, Συμβολῆ Ἀποσίων καὶ ὁδοῦ Κρήτης, Κρήτης, Ἀκομινάτου, Β. Οὐγκῶ, Θ. Δελιγιάννη, Πλατεία Καραϊσκάκη, Μ.

Ἀλεξάνδρου, Κολωνοῦ, Πειραιῶς καὶ μέχρι τῆς ὁδοῦ Κριεζῆ.

β) Περιμετρικὴ Ζώνη Πειραιῶς : Ἀρχεται ἀπὸ τῆς διασταυρώσεως τῶν ὁδῶν Λ. Ράλλη καὶ Καραολῆ καὶ Δημητρίου καὶ διέρχεται διὰ τῶν ὁδῶν Καραολῆ καὶ Δημητρίου, Βασ. Κωνσταντίνου, Ἐλευθερίου Βενιζέλου, Δημ. Γούναρη, Κέκροπος, Ἀλιπέδου, Κυρ. Μαυρομιχάλη (Ἀκτὴ Ποσειδῶνος), Λεωφόρος Γεωργίου Α', Ἀκτὴ Ἀνδρέα Μιαούλη, Φιλελλήνων, Φίλωνος, Σκουζέ, Βασ. Κωνσταντίνου, Νιπουμπουλίας, Βασ. Σοφίας, Α. Μεταξᾶ καὶ μέχρι τῆς ὁδοῦ Λ. Ράλλη.

Διὰ τὴν ἕδραν σταθμῶν αὐτοκινήτων χωρητικότητας, ἐκατὸν (100) αὐτοκινήτων καὶ ἄνω, ἐκτός τῶν περιοχῶν, περὶ ὧν ἡ προηγουμένη παράγραφος ἢ εἰς ἐτέρας πόλεις, ἀπαιτεῖται προηγουμένως ἔγγραφος συναίνεσις τῆς ἐν παρ. 3 τοῦ παρόντος ἀρθροῦ ἀναφερομένης ὑπηρεσίας μετὰ γνώμην τῆς ἀρμοδίας Διευθύνσεως πολεοδομίας τῆς Ὑπηρεσίας Οἰκισμοῦ, ἐξ ἧς νὰ προκύπτῃ ὅτι αἱ κυκλοφοριακαὶ συνθήκαι ἐπιτρέπουσιν τὴν ἕδραν τοῦ σταθμοῦ. Ἡ αὐτὴ ὡς ἄνω ὑπηρεσία καθορίζει καὶ τὸν ἀριθμὸν τῶν θέσεων τῶν αὐτοκινήτων.

Ἄρθρον 4.

Κτίριον.

1. Ὁ σταθμὸς αὐτοκινήτων δύναται νὰ περιλαμβάνῃ αἰθούσας σταθμεύσεως, ὑπογείους ἢ ἰσογείους, διαωρόφους ἢ πολυωρόφους.

2. Ὑπεράνω ἢ κάτωθι τῶν αἰθουσῶν σταθμεύσεως δύνανται νὰ ὑφίστανται ἕτεροι ὄροφοι διὰ χρῆσιν τῶν ὡς κατοικιῶν, καταστημάτων κ.λπ., ἀπαγορευομένης τῆς ἐγκαταστάσεως ἐντὸς τοῦ σταθμοῦ ἀντλιῶν καυσίμων, ἐφ' ὅσον οἱ ὑποκείμενοι ἢ ὑπερκείμενοι ὄροφοι ἢ τμήματα αὐτῶν χρησιμοποιοῦνται ὡς κινηματογράφου, θέατρα κ.λπ. καὶ ὡς ἐκπαιδευτήρια.

3. Οἱ χώροι σταθμεύσεως δύνανται νὰ συνίστανται ἐκ πλειόνων τοῦ ἐνὸς ἐστεγασμένων τμημάτων εὐρισκομένων ἐντὸς ἐνιαίου κτίσματος, συνιστῶντος τὴν ἐννοίαν ἐνὸς σταθμοῦ καὶ ἀποδεικνυομένου τούτου δι' ἀντιστοιχοῦ κτ ρ.ολογικῆς διατάξεως ἐξασφαλίσεως ἀνοιγμάτων ἐπικοινωνίας τῶν χώρων προσβάσεως κ.λπ. ἀναγόμενα πάντοτε εἰς λειτουργίαν σταθμοῦ αὐτοκινήτων.

4. Οἱ σταθμοὶ πρὸ τῶν ὁποίων ὑφίσταται ἐσώτερον τοῦ πεζοδρομίου, ἐπαρκῆς ἰδιωτικὸς χώρος καὶ ἐξ' ὧν τὸ ἐπιτρέπουσιν αἱ συνθήκαι τῆς περιοχῆς δύνανται νὰ ἔχουν μίαν ἢ πλείονας πλευρὰς ἐν τῷ ἰσογείῳ αὐτῶν ἐλευθέρως δυναμέας νὰ χρησιμοποιηθοῦν καθ' ὅλην τὴν ἔκτασιν αὐτῶν διὰ τὴν εἴσοδον καὶ ἐξοδον τῶν ὀχημάτων.

5. Αἱ πλευραὶ τῶν ὁρόφων, ἐφ' ὅσον, δὲν εἶναι ἐξ ὀλοκλήρου κλεισταί, φέρουν προπέτασμα (στηθαῖον) ὕψους 0,80μ. τοῦλάχιστον ἐξασφαλίζον τὴν ἐντὸς τῶν χώρων σ' α' μείσεως συγκράτησιν τῶν ὀχημάτων ἐν οἰαδήποτε περιπτώσει κρούσεως αὐτῶν. Τὰ ἀνοίγματα δύναται νὰ προβλεφθοῦν μετὰ ἢ ἄνευ ὑλοστασίου. Ἐν περιπτώσει ὑπάρξεως ἐξωστῶν εἰς ὁρόφους σταθμεύσεως αὐτοκινήτων δύναται τὸ ὡς ἄνω προπέτασμα (στηθαῖον) νὰ μειοῦται εἰς 0,20 μ. ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι περιμετρικῶς ὁ ἐξώστης θὰ φέρῃ προπέτασμα ἢ κυκλίδωμα ἰσχυρᾶς κατασκευῆς ὕψους 0,90 μ. τοῦλάχιστον.

6. Ἡ ἐξωτερικὴ ὄψις τοῦ κτιρίου τοῦ σταθμοῦ εἶναι ἀρχιτεκτονικῶς ἀρτία καὶ ἑναρμονισμένη πρὸς τὴν ἐμφάνισιν τῆς περιοχῆς.

7. Ἡ ἐν γένει κατασκευὴ τοῦ κτιρίου μετὰ τῶν ἐγκαταστάσεων του εἶναι τοιαύτη, ὥστε νὰ ἀποκλείεται ἢ πρὸς τὰ γειτονικά κτίρια ἢ ὁρόφους τοῦ ἰδίου μεταβίβασις κραδασμῶν καὶ ἤχων προκαλουμένων ἐκ τῆς λειτουργίας του. Εἰς τὰς περιπτώσεις σταθμῶν μέσου καὶ μεγάλου μεγέθους ἐπιβάλλεται ἡ παρεμβολὴ ἢ ἐπικάλυψις τῶν πάσης φύσεως μεσοτοιχιῶν καὶ τῆς ὁροφῆς τῆς αἰθούσης σταθμεύσεως τῆς εὐρισκομένης κάτωθι ὁρόφου χρησιμοποιουμένου ὡς κατοικίας, γραφείων καὶ νοσοκομείου ἢ κλινικῆς, δι' ἠχομονωτικῶν καὶ ἀντικραδασμικοῦ ὑλικῶν ἱκανοῦ πάχους.

8. Ἡ διάταξις τῶν χώρων τοῦ σταθμοῦ εἶναι τοιαύτη, ὥστε νὰ ἐξασφαλίζεται ἡ πλέον ἄνετος ἐξυπηρέτησις κατὰ τὴν εἴσοδον, στάμψεσιν καὶ ἐξοδον τῶν ὀχημάτων. Πρὸς

τοῦτο δέον νὰ ὑπάρχη διάδρομος μεταξύ δύο σειρῶν αὐτοκινήτων πλάτους τοῦλάχιστον 3,00 μ., 5,00 μ., 6,00 μ. διὰ στάθμευσιν ὑπὸ γωνίαν 45° 60° καὶ 90° ἀντιστοίχως.

9. Ἐκαστος δημοσίας χρήσεως σταθμὸς μέσου ἢ μεγάλου μεγέθους διαθέτει τοὺς κατωτέρω βοηθητικούς χώρους :

α) Κεχωρισμένον ἀπὸ τοῦ χώρου σταθμεύσεως διαμέρισμα διαφυλάξεως τῶν ἐνδυμάτων τοῦ προσωπικοῦ μετ' ἀνάλογον πρὸς τοῦτο ἀριθμοῦ ἱματιοθηκῶν μεταλλικῆς κατασκευῆς,

β) χώρους ὑγιεινῆς μετὰ νιπτήρων, WC κ.λπ.,

γ) ἀποθήκη ἀπιφανείας ἴσης πρὸς τὸ 0,3% τοῦλάχιστον τῆς ὠφελίμου ἐπιφανείας τοῦ σταθμοῦ.

10. Παρὰ τὴν εἴσοδον καὶ ἐξοδον τοῦ σταθμοῦ δημοσίας χρήσεως ὑφίσταται διαμέρισμα ἐν ᾧ θὰ στεγάζεται γραφεῖον κινήσεως.

11. Ἡ ἐσωτερικὴ ἐπικοινωνία τοῦ σταθμοῦ πρὸς ἐτέρους χώρους μὴ ἐξυπηρετοῦντας τοῦτον, μέσῳ ἐσωτερικῶν ἀνοιγμάτων, ἀπαγορεύεται. Κατ' ἐξαιρέσιν ἐπιτρέπεται :

α) Λειτουργία ἐντὸς τοῦ σταθμοῦ κυλικῆς, πρὸς ἐξυπηρέτησιν τοῦ προσωπικοῦ καὶ τῶν ἰδιοκτητῶν τῶν ἐξυπηρετούμενων ὑπὸ τοῦ σταθμοῦ αὐτοκινήτων καὶ

β) ἡ ἐπικοινωνία τοῦ σταθμοῦ με ὑποσταθμὸν ΔΕΗ ἢ με ἐτέρους ὁρόφους μέσῳ ἀνελευστήρος ἢ κλίμακος ἢ ἐτέρους χώρους (μὴ χρησιμοποιούμενους δι' ἐναποθήκευσιν εὐφλέκτων ὑλῶν κ.λπ.) ὑπὸ τὸν ὅρον δημιουργίας προθαλάμου καὶ τοποθετήσεως πυρασφαλοῦς θύρας μεταξύ τούτου καὶ τοῦ χώρου τοῦ σταθμοῦ.

Ἄρθρον 5.

Ἵψος.

Τὸ ὕψος τῶν αἰθουσῶν σταθμεύσεως μετρούμενον μεταξύ δαπέδου καὶ ὁροφῆς, εἶναι τοῦλάχιστον 2,20 μ. τὸ δὲ τοιοῦτον μεταξύ δαπέδου καὶ δοκῶν τοῦλάχιστον 1,90 μ.

Ἄρθρον 6.

Εἴσοδος. Ἐξοδος.

1. Εἴσοδος ἢ ἐξοδος τῶν σταθμῶν νοοῦνται τὰ ἐλεύθερα ἀνοίγματα ἐπὶ τῶν προσόψεων τῶν ἐστεγασμένων τμημάτων αὐτῶν, ἅτινα χρησιμοποιοῦνται διὰ τὴν εἴσοδον ἢ ἐξοδον τῶν αὐτοκινήτων.

2. Οἱ σταθμοὶ μεγάλου μεγέθους ἔχωσι κεχωρισμένην εἴσοδον καὶ ἐξοδον τῶν ὀχημάτων, πλάτους τοῦλάχιστον 3,00 μ. ἐκάστης. Ὅσάκις ἢ εἴσοδος καὶ ἐξοδος εὐρίσκονται παραπλεύρως, τὸ συνολικὸν πλάτος τούτων εἶναι 7,00 μ. τοῦλάχιστον. Ἐνῶς διαχωριστικῆς τῆς εἰσόδου-ἐξόδου ἐπιβάλλεται κατὰ τὴν κρίσιν τῆς ὑπηρεσίας διὰ τὴν ἀσφαλῆ διέλευσιν τῶν πεζῶν ἐμπροσθὴν σταθμῶν, εἰς οὓς τὸ πλάτος εἰσόδου-ἐξόδου εἶναι μεγαλύτερον τῶν 8,00 μ. Εἰς τοὺς μικροῦ καὶ μέσου μεγέθους σταθμοὺς δύναται νὰ ὑφίσταται κοινὸς διάδρομος εἰσόδου-ἐξόδου τῶν αὐτοκινήτων, πλάτους 3,00 μέτρων καὶ 4,50 μ. ἀντιστοίχως.

3. Εἰδικῶς διὰ σταθμοὺς μεγάλου μεγέθους καὶ χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 300 αὐτοκινήτων τὸ πλάτος τῆς εἰσόδου ὡς καὶ τὸ τοιοῦτον τῆς ἐξόδου προσαυξάνεται κατὰ 3 μέτρα ἀνὰ 300 αὐτοκίνητα.

4. Ἀναλόγως τῆς χωρητικότητος, τοῦ σχήματος, τῆς κατόψεως τοῦ σταθμοῦ καὶ τῆς περιοχῆς, ἀναζητεῖται ἡ θέσις τῶν εἰσόδων αὐτοῦ ὥστε νὰ ἐπιτυγχάνεται ἡ καλύτερα δυνατὴ ἐξυπηρέτησις εἰσόδου καὶ ἐξόδου τῶν ὀχημάτων, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ἐπὶ τῶν ὁδῶν κυκλοφορίαν.

5. Εἰς καταλλήλους θέσεις προβλέπονται ἐξοδοὶ κινδύνου διὰ τὸ προσωπικόν, διάδρομοι, ὡς καὶ κλίμακες ἐξυπηρετούσαι ἅπαντας τοὺς ὁρόφους διὰ νὰ εἶναι δυνατὴ ἡ ἐκ τοῦ κτιρίου τοῦ σταθμοῦ ἀπομάκρυνσις τοῦ προσωπικοῦ ἐν ὧρα ἀνάγκης.

Ἄρθρον 7.

Τοιχοποιία.

Οἱ περιμετρικοὶ καὶ ἐσωτερικοὶ διαχωριστικοὶ τοῖχοι τοῦ σταθμοῦ κατασκευάζονται ἐκ λιθοδομῆς ἢ ἐξ ὀπλισμένου σκυροδέματος ἢ ἐξ ὀπτοπλινθοδομῆς πάχους ἐνὸς καὶ ἡμίσεος πλίνθου τοῦλάχιστον ἢ ἐτέρου ὕλιου ἀναλόγου ἀντο-

χῆς ἐναντι κρούσεων καὶ πυρὸς καὶ ἐν γένει συμφώνως πρὸς τοὺς κατὰ περιοχὰς ἰσχύοντας οἰκοδομικοὺς κανονισμοὺς.

Ἄρθρον 8.

Στέγη. Δάπεδον.

1. Τὰ στοιχεῖα τῶν φορέων τῆς στέγης μετὰ τῆς ἐπικάλυψως αὐτῆς δέον νὰ ὦσιν ἐξ ἀκαύστου ὕλιου. Ἡ χρῆσις μεταλλικῶν ζευκτῶν μετ' ἐπικάλυψως δι' αὐλακωτῶν λαμαρινῶν ἢ ἄλλων ὕλικῶν ἀναλόγου ἀντοχῆς καὶ παρεμφεροῦς ἐμφανίσεως ἐπιτρέπεται, ἐφ' ὅσον τοῦτον εἶναι συμφώνον πρὸς τοὺς ἰσχύοντας οἰκοδομικοὺς κανονισμοὺς διὰ τὴν περιοχὴν ἐνθα ὁ ὑπὸ ἴδρυσιν σταθμὸς.

2. Τὸ δάπεδον τοῦ κτιρίου διαθέτει ἐπιφάνειαν σκληρὰν καὶ τραχεῖαν εἰτε ἐκ κατασκευῆς εἰτε δι' ἐπιστρώσεως. Αὕτη εἶναι ἀντιολισθητικὴ ἔχει κατάλληλον κλίσιν διὰ τὴν ροὴν τῶν ὑδάτων καὶ συγκέντρωσιν αὐτῶν ἐντὸς καταλλήλων ὀχετῶν πρὸς περαιτέρω ἀπαγωγὴν των εἰς τὸ σύστημα ἀποχετεύσεως. Ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τοῦ δαπέδου σημειοῦνται διὰ λευκῆς ἢ κιτρίνης διαγραμμίσεως αἱ θέσεις σταθμεύσεως τῶν αὐτοκινήτων ὡς καὶ οἱ πρὸ τούτων ὑποχρεωτικῶς ἀφιέμενοι διάδρομοι.

Ἄρθρον 9.

Ἀποχετεύσεις.

1. Ἡ ἐγκατάστασις διαθέτει πλήρες καὶ ἱκανὸν ἀποχετευτικὸν σύστημα, κατεσκευασμένου συμφώνως πρὸς τοὺς ἰσχύοντας κανονισμοὺς.

2. Τὸ ἐντὸς τοῦ σταθμοῦ ἀποχετευτικὸν δίκτυον εἶναι ἐφωδιασμένον δι' ἐπαρκοῦς ἀριθμοῦ καταλλήλων φρεατίων καὶ σφραγιῶν δαπέδου.

Ἄρθρον 10.

Θῦραι.

1. Ἡ εἰς τὰς εἰσόδους καὶ ἐξόδους τοποθετήσις θυρῶν δὲν εἶναι ὑποχρεωτικὴ. Εἰς ἄς ὅμως περιπτώσεις τοποθετοῦνται τοιαῦται, αὗται εἶναι ἀρίστης κατασκευῆς καὶ καλαισθήτου ἐμφανίσεως, τὸ δὲ ὕλικόν κατασκευῆς των εἶναι ἄκαυστον. Τὸ ἀνοίγμα καὶ κλείσιμον αὐτῶν συντελεῖται εὐχερῶς ὥστε νὰ μὴ ὑφίσταται οἰοσδήποτε κίνδυνος ἐμπλοκῆς των καὶ νὰ μὴ προκαλεῖται οἰασδήποτε μορφῆς δυσχέρεια διόδου δι' αὐτῶν.

2. Αἱ ἐσωτερικαὶ θῦραι τοῦ σταθμοῦ εἶναι ἐξ ἀναλόγου ὡς ἀνε ὕλιου. Αἱ θῦραι αὗται ἀνοίγουν ἐκ τῶν ἔσω πρὸς τὰ ἔξω.

Ἄρθρον 11.

Παράθυρα. Ἀνοίγματα.

1. Ἀνοίγματα πρὸς τὰς πλευρὰς γειτνιαζουσῶν πρὸς τὸν σταθμὸν οἰκοδομῶν ἀπαγορεύονται. Τυχόν φωταγωγοὶ (ὕαλοστάσια) πρὸς τὰς πλευρὰς ταύτας κατασκευάζονται ἐκ μεταλλικοῦ σκελετοῦ φέροντος διπλᾶ τοιχώματα ὑαλοπινῶν ἢ ἐξ ὑαλοπλίνθων ἀνθεκτικῶν εἰς τὰς ὑψηλὰς θερμοκρασίας. Ἀντιθέτως, εἰς τὰς πλευρὰς προσόψεως τοῦ σταθμοῦ προβλέπονται ἀνοίγματα (παράθυρα) μικρᾶς ἀντιστάσεως διὰ τὴν μείωσιν τῆς δημιουργηθῆσας ἐν περιπτώσει πυρκαϊᾶς ὑπερπίεσεως. Τὰ πλίσσια τῶν παραθύρων, φεγγιτῶν, κ.λπ. παρεμφερῶν ἐξερτημάτων εἶναι κατεσκευασμένα ἐξ ἀκαύστου ὕλιου.

2. Ἀναλόγως τῆς θέσεως τῶν παραθύρων δύναται νὰ ἐπιβάλληται χρῆσις κρυστάλλων ἐξωπλισμένων διὰ μεταλλικοῦ πλέγματος ἢ κρυστάλλων ἀναλόγων ἰδιοτήτων ἰδίᾳ εἰς περιπτώσεις μὴ ὑπάρξεως προσταγῆματος κάτωθεν παραθύρων κειμένων εἰς πλευρὰν πρὸ τῆς ὁποίας παρατηρεῖται κίνησις πεζῶν. Ἐκ τοῦ ἀνοίγματος τούτου δὲν καταλαμβάνεται χώρος σταθμοῦ δυνάμενος νὰ καταληφθῇ ὑπὸ αὐτοκινήτων.

Ἄρθρον 12.

Προστασία ἐξ ὑπερκείμενων ὁρόφων.

Σταθμοὶ ὧν οἱ ὑπερκείμενοι ὁροφὸι χρησιμοποιοῦνται ὡς κατοικία ἢ γραφεῖα ὑπερβεν τῆς εἰσόδου-ἐξόδου διαθέτου προσταγῆμα (μαρκίζαν) πλάτους ἴσου πρὸς τὸ μέγιστον ἐπιτρεπόμενον ὑπὸ τῶν ἐν ἰσχύϊ κατὰ περιοχὰς πολεοδομικῶν κανονισμῶν. Ἡ ὑποχρέωσις αὕτη δὲν ὑφίσταται διὰ τοὺς σταθμοὺς ἀνευ ἀντλιῶν καυσίμων.

"Αρθρον 13.

"Επικοινωνία μεταξύ ὁρῶφων.

1. Ἡ ἄνοδος καὶ κάθοδος αὐτοκινήτων εἰς ἐν ὁρῶφω ἢ ὑπογίῳ χώρῳ, αἰθούσας σταθμοῦ, δύναται νὰ διενεργεῖται εἴτε διὰ κεκλιμένων ἀνόδων-καθόδων (RAMPES) εἴτε δι' ἀνελκυστήρων, ηλεκτρικῶν ἢ ὑδραυλικῶν. Εἰς πολυὺς ὁρῶφους σταθμούς μεγάλου μεγέθους, ἐφ' ὅσον ἡ ἄνοδος καὶ κάθοδος τῶν αὐτοκινήτων διενεργεῖται δι' ἀνελκυστήρων, τοποθετοῦνται τοῦλάχιστον δύο τοιοῦτοι. Διὰ σταθμούς μεγάλου μεγέθους ὠφελίμου ἐπιφανείας μέχρι 1.500 τ.μ. ὑφίσταται ἐν ἰσογείῳ χώρῳ ἀναμονῆς αὐτοκινήτων ὠφελίμου ἐπιφανείας 50 τ.μ. τοῦλάχιστον. Εἰς σταθμούς ὠφελίμου ἐπιφανείας μεγαλύτερας τῶν 1.500 τ.μ. ὁ χώρος ἀναμονῆς προσαύξανεται κατὰ 5 τ.μ. ἀνὰ 200 τ.μ. ὠφελίμου ἐπιφανείας.

2. Εἰς τοὺς πολυὺς ὁρῶφους σταθμούς ὠφελίμου ἐπιφανείας ἄνω τῶν 6.000 τ.μ. ἐφ' ὅσον ἡ ἐπικοινωνία τοῦ ἰσογείου μετὰ τῶν λοιπῶν ὁρῶφων (ὑπεργείων ἢ ὑπογείων) συντελεῖται δι' ἀνελκυστήρων, ἐπιβάλλεται ἐπιπροσθέτως καὶ ἡ κατασκευή κεκλιμένου ἐπιπέδου ἐλαχίστου πλάτους μετὰ τοῦ πεζοδρομίου 3,50 μ. διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν ὄλων τῶν ὁρῶφων τοῦ σταθμοῦ ἐν ὥρᾳ ἐκτάκτου ἀνάγκης.

"Αρθρον 14.

Κεκλιμένα ἐπίπεδα.

1. Ἡ πρὸς τὸ ὀριζόντιον ἐπίπεδον κλίσις τῶν ἀνόδων-καθόδων δὲν ὑπερβαίνει τὴν 17%. Αἱ πρὸ τῶν εἰσόδων-ἐξόδων τῶν σταθμῶν καὶ ἐντὸς αὐτῶν τυχόν κεκλιμένα ἐπιφάνεια δαπέδου καὶ ἐπὶ μήκους τοῦλάχιστον 5 μέτρων δὲν ἔχουν κλίσιν μείζονα τοῦ 7%. Εἰς περιπτώσιν κατασκευῆς κεκλιμένου ἐπιπέδου ἐπὶ ἀκαλύπτου χώρου ἡ κλίσις τοῦ ἐπιπέδου καθ' ὅλον τὸ μήκος αὐτοῦ καὶ μέχρι τῆς ρυμοτομικῆς ἢ οἰκοδομικῆς γραμμῆς δὲν ἐπιτρέπεται νὰ εἶναι μείζονα τοῦ 7%.

2. Τὸ δάπεδον τῶν κεκλιμένων ἀνόδων ἢ καθόδων, παρουσιάζει ἀνώμαλον ἐπιφάνειαν πρὸς ἐπίτευξιν μεγαλύτερας προσφύσεως διὰ τὴν ἄνοδον καὶ κάθοδον τῶν ὀχημάτων.

3. Διὰ σταθμούς ὠφελίμου ἐπιφανείας κάτω τῶν 6.000 τετρ. μέτρ. τὸ πλάτος τοῦ καταστρώματος τῶν κεκλιμένων ἀνόδων-καθόδων εἶναι 3,00 μ. τοῦλάχιστον. Ἐλικοειδοῦς μορφῆς ἀνοδοὶ-κάθοδοι ἔχουν ἀκτῖνα καμπυλότητος 6,5 μ. τοῦλάχιστον ἀπὸ τοῦ ἐσωτερικοῦ ἀκραίου σημείου τοῦ ἐλευθέρου καταστρώματος, ἡ δὲ ἐπιφάνεια αὐτῶν ἔχει ἐγκαρσίαν κλίσιν 3% ἕως 5%.

4. Πρὸς τὴν μίαν τοῦλάχιστον πλευρὰν καὶ πέραν τοῦ καταστρώματος τοῦ κεκλιμένου ἐπιπέδου κατασκευάζεται πεζοδρόμιον πλάτους 0,50 διὰ τὴν δι' αὐτοῦ ἄνοδον καὶ κάθοδον τοῦ προσωπικοῦ τοῦ σταθμοῦ. Κεκλιμένα ἐπίπεδα καθ' ὅλοκληρίαν εὐθύγραμμα εἰς σταθμούς μικροῦ μεγέθους, ὡς καὶ τοιαῦτα εἰς μέσου μεγέθους σταθμούς ὀδηγοῦνται εἰς βοήθητικούς χώρους (πλυντήρια-λιπαντήρια κ.λπ.) δύναται νὰ ἔχουν πλάτος 3,00 μ. μετὰ τοῦ πεζοδρομίου. Τὸ πεζοδρόμιον τοῦτο παρουσιάζει ἀναλόγως ἀνώμαλον ἐπιφάνειαν διὰ τὴν ἀκίνδυνον χρῆσιν του.

5. Αἱ ἀνοικταὶ πλευραὶ τῶν κεκλιμένων ἀνόδων-καθόδων ἐξοπλίζονται διὰ προστατευτικοῦ κιγκλιδώματος ἢ τοιχίου ἐξ ὀπλισμένου σκυροδέματος, ἀμφοτέρων ἀναλόγου ἀντοχῆς ἔναντι τυχόν κρούσεως.

6. Ἡ θέσις τῆς κεκλιμένης ἐπιφανείας ἀνόδου-καθόδου ἐντὸς τοῦ σταθμοῦ ἐκλέγεται τοιαύτη οὕτως ὥστε νὰ ἀποκλείεται ἡ οἰαδήποτε μορφῆς ὄβλησις τῶν περὶ τὸν σταθμὸν οἰκούντων, εἴτε ἐκ τοῦ ὑσφύλλου εἴτε ἐκ τῶν κραδασμῶν, ἄλλως οἱ φέροντες τὰ κεκλιμένα ἐπίπεδα τοῖχοι ἢ οἱ ἐφαπτόμενοι αὐτῶν, ἐφ' ὅσον ἀποτελοῦν μεσοτοιχίαν μεθ' ἑτέρου κτίσματος, μονοῦνται καθ' ὅλον αὐτῶν τὸ μήκος διὰ πλακῶν φελλοῦ πάχους 5 ἐκ. τοῦλάχιστον ἢ ἐτέρου ὕλικου ἴσης ἢ μεγαλύτερας ἱκανότητος ἠχομονώσεως, παρεμβλλομένων μεταξύ τῆς ἐν λόγῳ τοιχοποιίας.

7. Εἰς τοὺς πολυὺς ὁρῶφους σταθμούς ὠφελίμου ἐπιφανείας ἄνω τῶν 6.000 τ.μ., ἐφ' ὅσον ἡ ἐπικοινωνία τοῦ ἰσογείου χώρου μετὰ τῶν λοιπῶν ὁρῶφων (ὑπεργείων ἢ ὑπογείων)

συντελεῖται διὰ κεκλιμένου ἐπιπέδου, τὸ συνολικὸν πλάτος τοῦτο μετὰ τοῦ πεζοδρομίου εἶναι 6,50 μ. τοῦλάχιστον, ἡ δὲ ἐξωτερικὴ ἀκτῖς καμπυλότητος διὰ τὰ ἐλικοειδῆ τμήματα αὐτοῦ τοῦλάχιστον 9,00μ. Οἱ ὅροι οὗτοι δὲν εἶναι ὑποχρεωτικοὶ προκειμένου περὶ σταθμῶν, οἵτινες διαθέτουν ὠφελίμου ἐπιφάνειαν ἰσογείου χώρου 120 τ.μ. τοῦλάχιστον.

"Αρθρον 15.

"Ανελκυστήρες.

Ἡ τοποθέτησις καὶ χρῆσις ἀνελκυστήρων πληροῖ τὰς κατωτέρω προϋποθέσεις καὶ ὁρους :

α) Ἡ ἐγκατάστασις τῶν ἀνελκυστήρων συντελεῖται συμφώνως πρὸς τοὺς ἰσχύοντας κανονισμούς,

β) ἐφ' ὅσον δὲν ὑφίσταται ἱκανὸς ἐλεύθερος ἰδιωτικὸς χώρος πρὸ τῆς εἰσόδου τοῦ σταθμοῦ μέσου ἢ μεγάλου μεγέθους, ἡ θέσις τῶν ἀνελκυστήρων αὐτοκινήτων ὀρίζεται ὑποχρεωτικῶς εἰς ἀπόστασιν τοῦλάχιστον 5,00 μ. ἀπὸ τῆς εἰσόδου, ὥστε νὰ ὑπάρχη πάντοτε ἐλεύθερος χώρος ἀναμονῆς τῶν πρὸς στάθμευσιν αὐτοκινήτων,

γ) εἰς σταθμούς διαθέτοντας πλείονας τῶν δύο ὁρῶφους ὑπὲρ τὸ ἰσογείον ἢ πλείονας τῶν τριῶν ὑπογείους ὁρῶφους, ἐπιβεβλημένη καθίσταται ἡ τοποθέτησις ἀνελκυστήρας προσώπων, ἱκανότητος τριῶν ἀτόμων τοῦλάχιστον.

"Αρθρον 16.

Φωτισμός.

1. Δι' ἅπαντας τοὺς ἰσογείους καὶ ἀνωγείους χώρους τοῦ σταθμοῦ προβλέπεται κατάλληλος φυσικὸς φωτισμὸς, ἐπιτυγχανόμενος δι' ἀναλόγων μέσων (φωταγωγοί, παράθυρα, ἀνοίγματα).

2. Ὁ ηλεκτρικὸς φωτισμὸς τοῦ σταθμοῦ τυγχάνει ἀπαραιτήτος. Τὰ φωτιστικὰ σημεῖα ὀρίζονται εἰς κατάλληλους θέσεις καὶ εἰς ἱκανὸν ἀριθμὸν, ὥστε νὰ ἐπιτυγχάνεται κατὰ τὸ δυνατόν ὁμοιομορφία φωτισμοῦ καὶ ἐπαρκῆς φωτιστικῆς ἐντάσεως.

3. Ἡ ηλεκτρικὴ ἐγκατάστασις εἶναι στεγανοῦ τύπου καὶ σύμφωνα πρὸς τοὺς ἰσχύοντας κανονισμούς περὶ ηλεκτρικῶν ἐγκαταστάσεων.

4. Τὰ φωτιστικὰ σημεῖα, ἐκλέγονται εἰς τὸ μεγαλύτερον δυνατόν ὕψος καὶ ἄνωθεν τῶν σωληνώσεων τοῦ συστήματος καταιονισμοῦ εἰς ἅς περιπτώσεις ἐπιβάλλεται ἡ ἐγκατάστασις τοιοῦτου.

5. Οἱ χρησιμοποιούμενοι λαμπτήρες περικλείονται διὰ καταλλήλου προστατευτικοῦ καλύμματος ἢ πλέγματος ἀναλόγως τῆς θέσεώς των.

6. Ἡ χρῆσις φορητῶν ηλεκτρικῶν λυχνιῶν ἐπιτρέπεται μόνον εἰς ὑπάρχουσιν ἐν τῷ σταθμῷ θέσιν ἐπιθεωρήσεως τῶν αὐτοκινήτων, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι τὸ πρὸς τροφοδότησιν τῶν λυχνιῶν τούτων ηλεκτρικὸν ρεῦμα θὰ εἶναι χαμηλῆς τάσεως (42 βόλτ) αἱ δὲ λυχνίαι θὰ περικλείωνται ἐντὸς προστατευτικοῦ μεταλλικοῦ πλέγματος.

7. Εἰς τοὺς σταθμούς με πλείονας τοῦ ἐνὸς ὁρῶφους ἐπιβάλλεται ὅπως ὁ φωτισμὸς τῶν ἐξόδων κινδύνου συνδέηται πρὸ τῆς κεντρικῆς ἀσφαλείας τῆς ηλεκτρικῆς διανομῆς ἢ τροφοδοτῆται ἐξ ἐτέρας ἀνεξαρτήτου τῆς τοῦ κυρίως φωτισμοῦ πηγῆς.

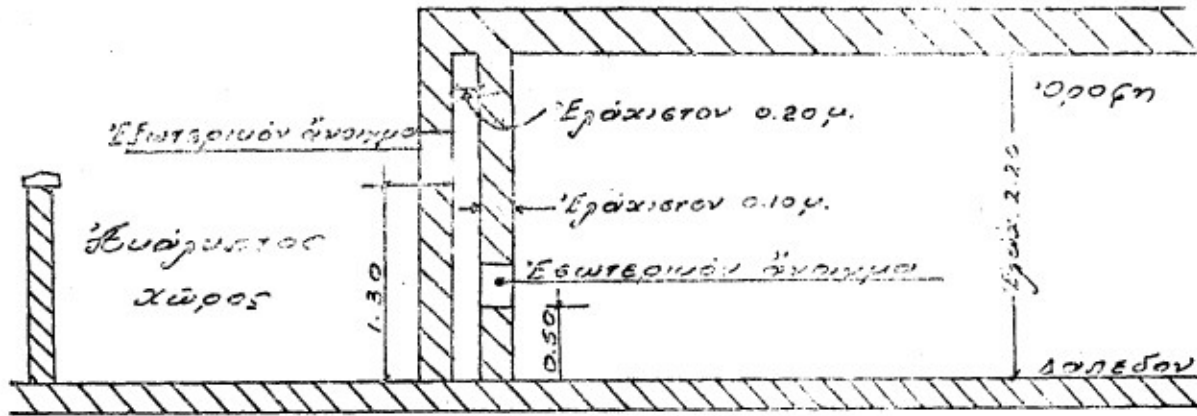
"Αρθρον 17.

"Αερισμός.

1. Δι' ἅπαντας τοὺς χώρους τοῦ σταθμοῦ προβλέπεται ἐπαρκῆς ἀνανέωσις τοῦ ἀέρος, ὥστε νὰ μὴ ὑφίσταται ὁ κίνδυνος συσσωρεύσεως ἀτμῶν βενζίνης ἀφ' ἐνὸς καὶ συγκεντρώσεως ὑπολειμμάτων καυσαερίων ἀφ' ἑτέρου. Πρὸς τοῦτο καὶ δι' ἐπίτευξιν φυσικοῦ ἀερισμοῦ, προβλέπονται ἀνοίγματα ἐπὶ τοίχων κειμένων ἔναντι ἀλλήλων, τοποθετούμενα, εἰς ἀποστάσεις οὐχὶ μείζονας τῶν 40 μέτρων κατὰ τρόπον ὥστε νὰ ἐξασφαλίζηται ὁ ἐξαερισμὸς τοῦ σταθμοῦ καὶ ἰδιαίτερος τῶν δαπέδων καὶ τῶν χαμηλοτέρων ἐπιφανειῶν. Ἡ ἐλευθέρη ἐπιφάνεια τῶν διὰ τὸν ὡς ἄνω ἐξαερισμὸν ἀνοιγμάτων ἔχει τὰς κατωτέρω τιμὰς τοῦλάχιστον ἀθροιστικῶς λαμβανόμενας καὶ κατανεμομέναις ἰσοπόσως ἀνὰ ὁρῶφον καὶ ἀνὰ ἀντικειμένην πλευρὰν :

- α) Διὰ τούτους μικροῦ καὶ μέσου μεγέθους σταθμούς 0,06 τ.μ. ἀνὰ ὄχημα.
β) Διὰ τούτους μεγάλου μεγέθους σταθμούς 0,08 τ.μ. ἀνὰ ὄχημα.
2. Τὰ διὰ τῆς προηγουμένης παραγράφου ἀνοίγματα ὡς ἐπιτρέπεται νὰ ἀντιστοιχοῦν πρὸς πλευρὰς μεσοτοιχιῶν. Εἰς ἄς περιπτώσεις τὰ διὰ τῆς ἀνωτέρω παραγράφου προ-

βλεπόμενα ἀνοίγματα εὐρίσκονται ἐπὶ περιμετρικῶν τοίχων τοῦ κτιρίου τοῦ σταθμοῦ, ἀντιστοιχοῦντων εἰς τὸν ἀκάλυπτον χώρον, ἤτοι πρὸς τὴν πλευρὰν γειτνιαζούσης οἰκοδομῆς (ὑπαρχούσης ἢ προβλεπόμενης), ἢ διακίρρως αὐτὸν παρέχει τὴν κατὰ τὸ δυνατόν μεγαλύτεραν ἀπομόνωσιν θερμότητος, ἐφαρμοζομένης τῆς διατάξεως τοῦ κατωτέρω περιγραφομένου σχήματος.



Ὁ περιμετρικὸς τοῦ κτιρίου τοῦ σταθμοῦ τοίχος, ὁ ἀντιστοιχοῦν εἰς τὸν ἀκάλυπτον χώρον καὶ εἰς θέσεις εἰς ἄς προβλέπονται τὰ ὡς ἄνω ἀνοίγματα, εἶναι διπλοῦς ἤτοι: ἕκ δύο παραλλήλων τοίχων ἐλαχίστου πάχους 0,10 ἐκ. Ἐκάστου καὶ ἀπεχόντων μεταξύ των τοῦλάχιστον 0,20 ἐκ. Ἐπὶ τῶν ὡς ἄνω τοίχων, προβλέπονται τὰ ὑπὸ τῆς παραγρ. 1 (α) καὶ (β) τοῦ παρόντος ἄρθρου ἀνοίγματα ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι, ταῦτα δεόν νὰ εἶναι διατεταγμένα κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε, τὸ κάτω μέρος τῶν ἀνοιγμάτων τῶν κειμένων, ἐπὶ τοῦ ἐσωτερικοῦ τοίχου νὰ ἀπέχη 0,50 μέτρα ἀπὸ τοῦ δαπέδου, τὸ δὲ ἀντίστοιχον τοιοῦτον εἰς τὸν ἐξωτερικὸν τοίχον νὰ ἀπέχη ἀπὸ τοῦ δαπέδου 1,30 μέτρα. Εἰς ἀνοίγματα πρὸς ἀκάλυπτον χώρον διὰ τὸν φωτισμὸν τῶν αἰθουσῶν σταθμεύσεως ἐπιβεβλημένη καθίσταται ἢ τοποθετήσῃ διπλῶν ὕψους ἀνοίγματα.

3. Εἰς περιπτώσεις καθ' ἃς δὲν καθίσταται ἐφικτὴ ἢ ἐφαρμογὴ συστήματος φυσικοῦ ἀερισμοῦ ὡς ἄνωτέρω, εἶναι ὑποχρεωτικὴ ἢ ἐγκατάστασις μηχανικοῦ ἐξαερισμοῦ καταλλήλου ἀπαγωγῆς ἀέρος, μετρομένης εἰς παροχὴν ἀνάλογον πρὸς τέσσαρας (4) τοῦλάχιστον ἀνὰ ὥραν ἀνανεώσεις ἀέρος, ἢ ἀπασῶν τῶν θέσεων ἑλκῶν τῶν αἰθουσῶν σταθμεύσεως. Ἡ ὡς ἄνω ἐγκατάστασις μηχανικοῦ ἐξαερισμοῦ εἶναι ὑποχρεωτικὴ εἰς ὑπογείους χώρους. Εἰς σταθμούς ἀποτελουμένους ἐκ πλειόνων τῶν δύο ὑπογείων ὁρόφων ὑποχρεωτικὴ καθίσταται ἢ προσαγωγή μέχρι καὶ τοῦ τελευταίου ὑπογείου νοτίου ἀέρος εἴτε μέσω φωταγωγῆς ἰκανῆς διατομῆς εἴτε μέσω φυγοκεντρικοῦ ἀνεμιστήρος. Ἡ ἐγκατάστασις τοῦ κατὰ τὰ ἄνωτέρω μηχανικοῦ ἀερισμοῦ εὐρίσκειται ἐν λειτουργίᾳ καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ 24 ὥρου.

4. Ἡ ἐγκατάστασις μηχανικοῦ ἐξαερισμοῦ εἰς σταθμούς ὠφελίμου ἐπιφανείας ἄνω τῶν 2.000 τ.μ. ἔχει δύο ἀνεξαρτήτους καὶ εἰς κεχωρισμένα ἠλεκτρικὰ κυκλώματα ἐξαεριστήρας συνδεομένους μετὰ τοῦ δικτύου ἀεραγωγῶν κατὰ τρόπον ὥστε εἰς περίπτωσιν βλάβης τοῦ ἑνὸς νὰ τίθεται εἰς λειτουργίαν ὁ ἕτερος.

5. Ἡ θέσις ἐγκαταστάσεως τῶν μηχανημάτων ἐξαερισμοῦ ἐκλέγεται τοιαύτη, ὥστε νὰ εὐρίσκονται αἱ προϋποθέσεις ἀσφαλείας καὶ μὴ προκλήσεως οἰασδήποτε μορφῆς παρενοχλήσεως. Ἐν προκειμένῳ ἔχει ἐφαρμογὴν ἢ διατάξεως τῆς παρ. 6 τοῦ ἄρθρου 14 τοῦ παρόντος.

6. Ἡ ἀπαγωγή τοῦ ἀέρος πρὸς τὸ περιβάλλον, συντελεῖται μακρὰν θέσεως ἐνθα ἐνδεχομένως εὐρίσκονται στόμια ἐξόδου καυσασερίων (ἄκρα καπνοδόχων κλπ.). Τὰ ἐξωτερικὰ στόμια τῶν σωλῶνων ἀπαγωγῆς ἀέρος, ἐπικαλύπτονται διὰ μεταλλικοῦ πλέγματος.

7. Τὸ πλεῖστον τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐσωτερικῶν στομιῶν ἀπαγωγῆς τῆς ἐγκαταστάσεως ἐξαερισμοῦ, εὐρίσκειται εἰς μὲν ἀπὸ τοῦ δαπέδου.

8. Ἡ ἐγκατάστασις τῶν μηχανημάτων ἐξαερισμοῦ συντελεῖται μετὰ τὴν ὑποβολὴν σχετικῆς μελέτης, συντασσόμενης ὑπὸ τοῦ κατὰ νόμον Μηχανικοῦ ἢ Ὑπομηχανικοῦ ὑποκειμένης εἰς τὴν ἐγκρίσιν τῆς ἀρμοδίας διὰ τὴν χορήγησιν τῆς ἀδείας ἰδρύσεως καὶ λειτουργίας τοῦ σταθμοῦ ὑπερρείας.

Ἄρθρον 18.

Θέρμανσις.

Ἡ Θέρμανσις τῶν σταθμῶν (αἰθουσῶν σταθμεύσεως) δὲν καθίσταται ὑποχρεωτικὴ. Εἰς ἄς ὅμως περιπτώσεις προβλέπεται τοιαύτη τηροῦνται αἱ κάτωθι προϋποθέσεις καὶ ὅροι:

- Ἡ Θέρμανσις συντελεῖται διὰ θερμῶν ὕδατος ἢ θερμῶ ἀέρος ἢ ἐτέρου μέσου μὴ ἐμφανίζοντος ἐξωτερικῆς πύρξης ἢ πύρωσιν,
- τὸ λοβητοστάσιον τῆς ἐγκαταστάσεως θερμάνσεως, ὡσάκις εὐρίσκειται τοιοῦτον, εὐρίσκειται ἐντὸς ἰδιαίτερου διαμερίσματος μὴ ἐπικοινωνοῦντος μετὰ τοῦ χώρου σταθμεύσεως,
- ἠλεκτρικαὶ συσκευαὶ θερμάνσεως δι' ἀκτινοβολίας ἀπαγορεύονται,
- ὁ ἀπὸ τροφοδοτήσεως τῆς πύρξης θερμάνσεως δὲν προέρχεται ἐκ τῆς αἰθούσης σταθμεύσεως ἢ ἐξ ἐτέρου αἰθούσης εἰς τὴν ἐνυπάρχον ὑποσθῆκατο ἀτμοὶ καυσίμων.
- ὡς ὅριον μεγίστης θερμότητος εἰς τὰς αἰθούσας σταθμεύσεως τίθεται τοιοῦτον 15 βαθμοὶ C,
- τὰ θερμαντικὰ σώματα προστατεύονται ἐκ κρούσεων ἐκ τῶν σταθμευόντων αὐτοκινήτων,
- ἀνοίγματα καθαρισμοῦ ἢ ἐπισκεψέως καπνοδόχων δὲν ὑπάρχουν εἰς τοὺς χώρους σταθμεύσεως αὐτοκινήτων ἢ χώρους μὴ ἐπιδοχομένους ἔνευ κινδύνου πυρκαϊῆς τὴν ὑπάρχον ἐστίας πύρξης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Β'.

Πυρηντήριον καὶ λαμπτήριον σταθμοῦ αὐτοκινήτων.

Ἄρθρον 19.

Ὅροι καὶ προϋποθέσεις ἐγκαταστάσεως.

Ἡ ἐντὸς σταθμῶν αὐτοκινήτων ἐγκατάστασις πυρηντήριου καὶ λαμπτήριου ἐπιτρέπεται ὡς ἑξῆς:

- Ἐκ τῆς λειτουργίας τῶν μηχανημάτων τοῦ πυρηντήριου δὲν προκαλεῖται οἰασδήποτε μορφῆς ἐνόχλησις τῶν εἰς περιουσίαν ἔσσαν καὶ εἰς αὐτὸ τὸ κτίριον τοῦ σταθμοῦ ἐφ' ὅσον οἱ ὑπερκεῖμενοι ὄροι χρησιμοποιοῦνται ὡς κατοικίαι. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἀπαραίτητως προβλέπεται ἢ τοποθετήσῃ κατὰλλήλου ἡχομονωτικοῦ ὑλικῶ πρὸς τὰς πλευρὰς καθ'

α) τὸ πλυντήριο ἀπτεται γειτνιαζουσῶν οἰκοδομῶν ἢ κατοικουμένων χώρων τῆς αὐτῆς ἢ ἐτέρας οἰκοδομῆς κατὰ τὰ ἐν παραγράφῳ 6 τοῦ ἄρθρου 14 τοῦ παρόντος εἰδικώτερον καθοριζόμενα. Ἡ στάθμη τοῦ προκαλουμένου ἐκ τῆς λειτουργίας τοῦ πλυντηρίου θορύβου μετρουμένη δι' εἰδικοῦ ὄργανου εἰς ἀπόστασιν περίπου 10 μ. περίξ τοῦ χώρου τοῦ πλυντηρίου δὲν ὑπερβαίνει τὰ 70 D.B.A.

β) Ἡ ἐγκατάστασις τοῦ πλυντηρίου διαθέτει εἰδικὸν μηχανήμα πλύσεως, ὑδραυλικὸν ἀνυψωτῆρα ἢ ἀναβαθμὸν ἢ καταλλήλου κατασκευῆς τάφρον, διὰ τὴν διεκδύλυνσιν τοῦ ἔργου πλύσεως καὶ λιπάνσεως αὐτοκινήτων.

γ) Ὁ χώρος δν καταλαμβάνει τὸ πλυντήριο ἢ λιπαντήριο εἶναι διακεκριμένους τῶν χώρων σταθμεύσεως. Τὸ δάπεδον τούτου ἔχει τὴν ἀνάλογον κλίσιν διὰ τὴν ροὴν τῶν ἐκ τῆς πλύσεως ὑδάτων.

δ) Εἰς τὸ πλυντήριο ὑφίσταται εἰδικὸν σύστημα ἀποχετεύσεως, μετὰ φρεατίων περισυλλογῆς τῆς ἐκ τῆς πλύσεως ἄμμου καὶ βορβόρου, ὥστε νὰ καθίσταται ἀδύνατος ἢ ὁμοῦ μετὰ τῶν ὑδάτων διαφυγῆ τούτων εἰς τὸν ὑπόνομον. Εἰς περιπτώσεις μὴ ὑπάρξεως κεντρικοῦ ἀποχετευτικοῦ δικτύου ἢ ἀποχέτευσις τοῦ πλυντηρίου-λιπαντηρίου καταλήγει εἰς στεγανὸν βόθρον.

ε) Οἱ περιβάλλοντες τὸ πλυντήριο τοῖχοι, μέχρις ὕψους 2,50 μ. τοῦλάχιστον ἀπὸ τοῦ δαπέδου, ἔχουν ἐπιφανείαν στιλπνὴν, τούτου ἐπιτυγχανομένου εἴτε διὰ τῆς χρήσεως ἀναλόγου κατασκευῆς πλακῶν ἐπικαλύψεως εἴτε δι' εἰδικῆς ἐπαλείψεως τῶν λευρῶν τούτων.

στ) Τὸ ἐλεύθερον ὕψος ὀροφῆς καὶ δαπέδου, ἐφ' ὅσον προβλέπεται ἐγκατάστασις ὑδραυλικοῦ ἢ ηλεκτρικοῦ ἀνυψωτῆρος, ἀνέρχεται εἰς 3,40 μ. καὶ 4,00 μ. δι' ἐπιβατηγὰ καὶ φορτηγὰ ἀντιστοίχως.

ζ) Ἡ θέσις τοῦ πλυντηρίου διαθέτει ἐπαρκῆ καὶ κατάλληλον φωτισμὸν δι' ηλεκτρικοῦ ρεύματος χαμηλῆς τάσεως (42 βόλτ) καὶ διὰ λυχνιῶν καλυπτομένων διὰ διαφανῶν πλακῶν ἢ κρυστάλλων στεγανοῦ τύπου.

η) Ἡ θέσις τῶν ἐν γένει μηχανημάτων τοῦ πλυντηρίου ἐλέγχεται τοιαύτῃ ὥστε καὶ ἡ ἐπιθεώρησις αὐτῶν νὰ εἶναι εὐχερῆς καὶ νὰ εὐρίσκωνται ταῦτα κατὰ τὸ δυνατὸν μακρὰν τῶν γειτονικῶν οἰκοδομῶν, ἐφ' ὅσον ἡ ἐγκατάστασις των προβλέπεται εἰς ἰσόγειον ἢ ὑπέργειον χώρον.

θ) Ἡ ἐγκατάστασις τῶν μηχανημάτων τούτων συντελεῖται κατὰ τρόπον παρεμποδίζοντα κατὰ τὸ δυνατὸν τὴν μεταβίβασιν τοῦ ἐκ τῆς λειτουργίας των θορύβου καὶ τῶν κραδασμῶν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Γ'.

Τμήμα Ἐπιθεώρησεως σταθμοῦ αὐτοκινήτων.

Ἄρθρον 20.

Προορισμὸς τμήματος καὶ ἐγκαταστάσεις αὐτοῦ.

1. Εἰς ἑκάστον σταθμὸν κείμενον ἐντὸς κατακημένης περιοχῆς δύναται νὰ ὑφίσταται τμήμα ἐπιθεώρησεως τῶν ἐν αὐτῷ σταθμευόντων αὐτοκινήτων (ὡς ἐλέγχου τῶν συστημάτων πεδήσεως, διευθύνσεως, ἐμπροσθίου συστήματος καὶ ἐλέγχου καλῆς λειτουργίας τοῦ κινητήρος μέσω ηλεκτρονικῆς συσκευῆς) καὶ γενικῶς παροχῆς εἰς ταῦτα ἐξυπηρετήσεως, εἰς βαθμὸν μὴ δυνάμενον νὰ ἐγγίξῃ τὰ ὄρια ἐπισκευῆς αὐτῶν καὶ πάντως ἀνευ χρήσεως ἀνοικτῆς πυρᾶς καὶ οἰασδήποτε μορφῆς κρούσεως ἢ θορύβου.

2. Διὰ τὴν ἐπιθεώρησιν δύναται νὰ χρησιμοποιηθῆται εἰδικὴ τάφρος ἐπιθεώρησεως ἢ ἀναβαθμὸς ἢ ἀνυψωτῆρ ὑδραυλικός, ἐπιτρεπομένης τῆς χρήσεως φορητῆς ηλεκτρικῆς λυχνίας ἐντὸς εἰδικῆς θήκης ἐκ μεταλλικοῦ πλέγματος χαμηλῆς τάσεως (42 βόλτ).

3. Ἡ τάφρος ἐπιθεώρησεως κάλυπτεται δι' εἰδικῶν πλακῶν κατὰ τὰς ὥρας τῆς μὴ χρησιμοποιήσεώς της, προβλεπομένων καὶ εἰδικῶν μέτρων προφυλάξεως ἔναντι πτώσεως.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Δ'.

Πυρασφάλεια σταθμῶν αὐτοκινήτων.

Ἄρθρον 21.

Ληπτέα μέτρα.

1. Πᾶσα χρήσις πυρὸς ἐντὸς τοῦ χώρου σταθμοῦ αὐτοκινήτων ἀπαγορεύεται.

2. Ἡ ἐντὸς σταθμῶν αὐτοκινήτων κειμένων ἐντὸς κατακημένων περιοχῶν ἐγκατάστασις καὶ λειτουργία πάσης φύσεως συνεργείου ἐπισκευῆς αὐτοκινήτων, ἐν οἷς καὶ ἠλεκτρολογικῶν ἐργαστηρίων, ἀπαγορεύεται. Ὡσαύτως ἀπαγορεύεται ἡ ἐντὸς σταθμῶν φόρτισις συσσωρευτῶν.

3. Εἰς καταλλήλους ἐν τῷ σταθμῷ θέσεις τοποθετῶνται αὐτόματοι πυροσβεστήρες κόνεως, ἐκτοξευομένης διὰ διοξειδίου τοῦ ἀνθρακὸς βάρους γομώσεως ἐκάστου ἑξ ἑξαγράμμων τοῦλάχιστον ἢ χωρητικότητος δέκα λιτρῶν τοῦλάχιστον, ἀριθμοῦ δὲ ἀντιστοίχου πρὸς ἕνα πυροσβεστήρα ἀνὰ 50 τ.μ. ὠφελίμου ἐπιφανείας τοῦ σταθμοῦ.

4. Εἰς καταλλήλους ἐν τῷ σταθμῷ θέσεις καὶ εἰς ἀπαντας τοὺς ὀρόφους τοποθετῶνται κάδοι πληρούμενοι δι' ἄμμου καὶ συνοδευόμενοι δι' ἀναλόγου ἀριθμοῦ πτύων καὶ σκαπανῶν.

5. Ἐντὸς ἐκάστου σταθμοῦ τοποθετεῖται δίκτυον διανομῆς ὑδάτος ὑπὸ πίεσιν συνδεδεμένον καὶ μετὰ ἐφεδρικῆς δεξαμενῆς πλήρους ὑδάτος χωρητικότητος 10 μ³ τοῦλάχιστον, προβλεπομένων εἰς καταλλήλους ἐγγὺς τῶν θυρῶν εἰσόδου-ἐξόδου θέσεις τοῦ ἰσογείου τοῦ σταθμοῦ, κρουῶν παροχῆς ὑδάτος διαστάσεων ἴσων πρὸς τὰς τοιαύτας τῶν ὑπὸ τῶν οἰκείων Πυροσβεστικῶν Ἀρχῶν χρησιμοποιουμένων στοιχείων πυροσβέσεως.

6. Εἰς πολυώροφους σταθμοὺς αὐτοκινήτων μέσου καὶ μεγάλου μεγέθους εἶναι ὑποχρεωτικὴ ἢ τοποθετήσις δύο τροχηλάτων πυροσβεστήρων ὡς ἀνωτέρω καὶ βάρους γομώσεως ἐκάστου 25 χιλ.

7. Εἰς ἐμφανεῖς ἐν τῷ σταθμῷ θέσεις ὑπάρχουν ἀνητηγμένα πινακίδες ἀναγράφουσαι τοὺς ἀριθμοὺς τηλεφώνου τῆς Πυροσβεστικῆς Ὑπηρεσίας καὶ τοῦ Σταθμοῦ Α' Βοηθειῶν.

8. Ἡ ηλεκτρικὴ ἐγκατάστασις τῶν σταθμῶν ὡς καὶ τῶν εἰς αὐτοὺς ὑπαγομένων πλυντηρίων-λιπαντηρίων, εἶναι ἐξ ὀλοκλήρου στεγανὴ σύμφωνος δὲ πάντως πρὸς τοὺς ἐν ἰσχύι κανονισμοὺς τοῦ Κράτους. Στοιχεῖα τῆς ηλεκτρικῆς ἐγκαταστάσεως ἐν γένει εἰς ἀ δύνανται νὰ προκληθῶσι σπινθήρες (πίνακες διανομῆς, ἀσφάλεια, διακόπται κλπ.) δὲν τοποθετῶνται εἰς χώρον σταθμεύσεως καὶ ἐν γένει εἰς χώρους ἐπικινδύνους εἰς ἀνάφλεξιν λόγῳ ὑπάρξεως εὐφλέκτων ἀερίων ἢ ἄλλων εὐφλέκτων ὑλών.

9. Εἰς σταθμοὺς μέσου καὶ μεγάλου μεγέθους ἐν ἀμέσῳ γειτνιασει πρὸς Νοσοκομεῖον ἢ Κλινικὴν ἢ κάτωθι πολυκατοικιῶν, ξενοδοχείων καὶ πολυώροφων κτιρίων χρησιμοποιουμένων ὡς γραφείων ἢ βιοτεχνικῶν ἐργαστηρίων, ἐκτὸς τῶν λοιπῶν ὡς ἄνω μέτρων πυρασφαλείας, ἐγκαθίσταται σύστημα αὐτομάτου ἀνιχνεύσεως ἐστίας πυρὸς ἐν τῷ σταθμῷ ὡς καὶ τοιοῦτον καταιονισμοῦ ὑδάτος ὑπὸ πίεσιν ἐπὶ τῆς ὀροφῆς ἀπασῶν τῶν αἰθουσῶν σταθμεύσεως πρὸς ἄμεσον καταστολὴν πυρκαϊᾶς.

10. Ἡ τήρησις τῶν ὡς ἄνω μέτρων ἐλέγχεται ἀπαξ τοῦ ἔτους ὑπὸ τῆς Πυροσβεστικῆς Ὑπηρεσίας μερίμνη τῶν ἐκμεταλλευτῶν τῶν σταθμῶν καὶ προσκομίζεται ὑπ' αὐτῶν εἰς τὴν ἀρμοδίαν διὰ τὴν χορήγησιν τῆς ἀδείας λειτουργίας Ὑπηρεσίαν βεβαίωσις ὅτι τὰ μέτρα πυρασφαλείας ἔχουν καλῶς καὶ συμφώνως πρὸς τοὺς δρους τοῦ παρόντος ἄλλως ἀφαιρεῖται προσωρινῶς ἢ ἀδεῖα λειτουργίας τοῦ σταθμοῦ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ε'.

Ἀντλίας καὶ δεξαμεναὶ σταθμῶν αὐτοκινήτων.

Ἄρθρον 22.

Ὅροι ἐγκαταστάσεων.

1. Ἐντὸς σταθμῶν αὐτοκινήτων δύνανται νὰ ἐγκατασταθοῦν, ἀντλίας καυσίμων, ἐφ' ὅσον ἀφ' ἐνὸς οὗτοι εἶναι ὡς

λίμου επιφανείας 750 τ.μ. τουλάχιστον και άφ' ετέρου δέν περιορίζεται εκ τούτων η επιφάνεια του χώρου άναμονής σημαντικώς. Είς περίπτωσιν καθ' ην ο σταθμός άποτελείται εκ πλειόνων τμημάτων μη επικοινωνούντων δι' αυτοκινήτων, επιτρέπεται η έγκατάστασις άντλιών εν ίσογειω χώρω έφ' όσον ο χώρος ούτος επικοινωνεί μέσω κεκλιμένου επιπέδου η άνελκυστήρας μεθ' ετέρων χώρων συνολικής επιφανείας 750 τ.μ. τουλάχιστον.

2. Διά τών ως άνω άντλιών δύνανται να εφοδιάζονται τά έντός αυτών στεγαζόμενα αυτοκίνητα ως και τά διερχόμενα αυτοκίνητα υπό τόν όρον ότι ταύτα εισέρχονται έντός του σταθμού η σταθμεύουν επί έπαρκους ιδιωτικού πρό τής εισόδου η έξόδου χώρου, και έφ' όσον δέν παρακωλύεται η είσοδος η έξοδος τών αυτοκινήτων εκ του σταθμού.

3. Η έντός τών σταθμών έγκατάστασις και λειτουργία άντλιών καυσίμων και τών δεξαμενών αυτών πληρουν άπαντας τούς όρους άσφαλείας τούς προβλεπομένους υπό τών άρθρων 13 και 15 του Β.Δ. 464/70 «περί όρων και προϋποθέσεων ίδρύσεως και λειτουργίας πρατηρίων ύγρων καυσίμων έντός έγκρακρίμενων σχεδίων πόλεων και κωμών η έντός κατοικημένων εν γένει περιοχών» και επιπροσθέτως τούς κάτωθι :

α) Αί άντλίες τοποθετώνται άποκλειστικώς και μόνον εις ίσόγειον χώρον έντός του σταθμού.

β) Αί άντλίες δέν επιτρέπεται όπως τοποθετώνται εις απόστασιν μεγαλυτέραν τών 6 μ. εκ τής εισόδου η έξόδου του σταθμού, άπαγορευομένου του καθ' οιονδήποτε τρόπου (διά παρεμβολής θυρών η προπετασμάτων κλπ.) περιορισμού τών άντλιών έντός κλειστού χώρου. Οί περιορισμοί ούτοι δέν ύφίστανται διά τας άντλίας πετρελαίου. Κατ' εξαίρεσιν επιτρέπεται η τοποθέτησις τών άντλιών βενζίνης εις βάθος πέραν τών 6 μ. υπό τόν όρον έγκαταστάσεως συστήματος αυτομάτου άναρροφήσεως του άέρος εις άκτίνα 5 μ. περίε των άντλιών.

γ) Αί άντλίες εύρίσκονται τουλάχιστον 5 μ. μακράν από τών κεκλιμένων επιπέδων τών οδηγούντων εις ύπογείους χώρους.

δ) Αί δεξαμεναι καυσίμων τοποθετώνται έντός του εδάφους και μόνον εις άκάλυπτον χώρον η κάτωθεν του πεζοδρομίου.

ε) Έκ τών άντλιών και εκ τών σταθμευόντων προς άνεφοδιασμόν όχημάτων δέν παρακωλύηται η είσοδος η έξοδος τών λοιπών όχημάτων του σταθμού.

στ) Αί άντλίες, αι δεξαμεναι και στόμια εξαερώσεως αυτών δέν επιτρέπεται όπως τοποθετώνται εις απόστασιν μικροτέραν τών 15 μ. εκ του πλησιέστερου ανοίγματος οιονδήποτε χώρου, εκτός σταθμού κειμένου, εις ον γίνεται χρήσις φλογός η οιασδήποτε μορφής έναύσματος. Η προϋπόθεσις αυτή τής άποστάσεως τών 15 μ. δέν είναι ύποχρεωτική προκειμένου περί έστιών έστιατορίων, κλιβάνων άρτοποιείων και λεβητοστασιών κεντρικών θερμάνσεων έφ' όσον αυτά έγκαθίστανται έντός ιδιαιτέρου διαμερίσματος.

4. Είς περιπτώσεις έγκαταστάσεως άντλιών όροφής ο μηχανισμός άντλήσεως καυσίμων δύναται να τοποθετήται εις οιαδήποτε θέσιν έντός του σταθμού μη παρακωλύουσαν την έντός τούτου διακίνησιν τών αυτοκινήτων. Οί περιορισμοί τών ύποπαράγραφων α, β, και γ τής προηγούμενης παραγράφου ίσχύουν εις τας περιπτώσεις ταύτας διά την προβολήν του επί του δαπέδου σταθμεύσεως μηχανισμού συμπτύξεως του έλαστικού σωλήνος τροφοδοσίας διά καυσίμων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΣΤ'.

"Αδειαι ιδρύσεως και λειτουργίας.

"Άρθρον 23.

"Αδειαι ιδρύσεως.

1. Αί άδειαι ιδρύσεως και λειτουργίας τών σταθμών αυτοκινήτων χορηγούνται υπό τών κατά τόπους νομαρχιών.

2. Διά την χορήγησιν άδειας ιδρύσεως σταθμού αυτοκινήτων υποβάλλονται εις τας άρμοδίας ως άνω ύπηρεσίας τά κάτωθι δικαιολογητικά :

α) Αίτησις του ενδιαφερομένου,

β) τοπογραφικόν σχεδιάγραμμα τής περιοχής εις τριπλούν υπό κλίμακα : 1 : 500 και εις άκτίνα 100 μ. εις δ σημειούται η οικοδομική γραμμή (δι' έρυθρού χρώματος) και η θέσις του σταθμού τά πλάτη τών οδών και πεζοδρομίων και η επ' αυτών πορεία τών όχημάτων, τó είδος τών γειτονικών κτισμάτων και χώρων και ιδιαιτέρως οί ύπάρχοντες αρχαιολογικοί χώροι και νοσηλευτικά ίδρύματα,

γ) γραμματίον καταθέσεως εις τó Δημόσιον Ταμείον δρχ. 500 διά μονορόφους η δρχ. 1.000 διά τούς περιλαμβάνοντας πλείονας του ένός όρόφους,

δ) έκλογικόν βιβλιάριον η βεβαίωσις περί καταθέσεως δικαιολογητικών διά την έκδοσιν τούτου.

3. Μετά την ύποβολήν και τόν έλεγchon τών δικαιολογητικών διενεργείται αυτοψία υπό δύο η περισσοτέρων μηχανικών η ύπομηχανικών, όριζομένων υπό του οικείου νομαρχου προς γνωμοδότησιν διά την ίδρυσιν εκάστου σταθμού και υποβάλλεται σχετική έκθεσις.

4. Έφ' όσον η θέσις κρίνεται κατάλληλος διά την ίδρυσιν σταθμού, υποβάλλονται συμπληρωματικώς τά κάτωθι δικαιολογητικά :

α) Σχεδιάγραμμα του σταθμού εις τριπλούν εν κατόψει υπό κλίμακα 1 : 50 η 1 : 100 έμφαίνον σίν τοίς άλλοις την θέσιν του γραφείου του σταθμού και τών βοηθητικών χώρων, τó πλάτος του κεκλιμένου επιπέδου και την άκτίνα καμπυλότητος αυτού, τας θέσεις τών ύποστηλωμάτων ως και τας ύπαρχούσας μηχανολογικάς και ηλεκτρολογικάς έγκαταστάσεις (άνυψωτήρας, άντλίας, δεξαμενάς, άνελκυστήρας, εξαεριστήρας κ.λπ.), τά σημεία προσβάσεως, τόν χώρον ύποδοχής προσωρινής άναμονής τών όχημάτων, τας έγκαταστάσεις τών έκδοτηρίων εισιτηρίων και ταμείων έφ' όσον ύφίστανται ταύτα,

β) σχεδιάγραμμα εις τριπλούν εν τομή υπό κλίμακα 1 : 50 η 1 : 100 έμφαίνον τó ύψος τών όρόφων, τó είδος τών υπερθεν και κάτωθεν του σταθμού χώρων, την θέσιν ως και την κλίσιν του κεκλιμένου επιπέδου,

γ) σχεδιάγραμμα τής προσόψεως του κτιρίου εις τριπλούν υπό κλίμακα 1 : 50 η 1 : 100,

δ) σχεδιάγραμμα εις τριπλούν τής κυκλοφορικής διατάξεως τών χώρων σταθμεύσεως μετά τών διαδρόμων κυκλοφορίας υπό κλίμακα 1 : 100 η 1 : 50,

ε) τεχνική έκθεσις εις τριπλούν του συντάξαντος την μελέτην κατά νόμον διπλωματούχου Μηχανικού η ύπομηχανικού ύπογεγραμμένη ύπ' αυτού, εν η δέον όπως περιγράφονται λεπτομερώς τά τής κατασκευής και λειτουργίας του σταθμού και τών έντός αυτού μηχανολογικών έγκαταστάσεων.

5. Έάν έντός του υπό ίδρυσιν σταθμού προβλέπεται τοποθέτησις άνυψωτικών μηχανημάτων διά την πλύσιν και λίπανσιν αυτοκινήτων η άντλιών παροχής καυσίμων η έγκατάστασις μηχανικού εξαερισμού η έγκατάστασις συστήματος καταιονισμού ύδατος η αυτομάτου άνιχνύσεως έστιας πυρός, έφ' όσον απαιτούνται ταύτα, η σχετική έγκρισις δέον όπως παρέχεται διά τής άποφάσεως δι' ης χορηγείται η άδεια ιδρύσεως του σταθμού και επί τή ύποβολή τών κάτωθι δικαιολογητικών :

α) Γραμματίου καταθέσεως εις τó Δημόσιον Ταμείον δρχ. 500 διά τó πλυντήριο - λιπαντήριο,

β) γραμματίου καταθέσεως εις τó Δημόσιον Ταμείον δρχ. 500 δι' εκάστην άντλιν καυσίμων. Δι' άντλίας παρεχούσας κεχωρισμένως η εν άναμίξει διάφορα είδη καυσίμων δέον όπως υποβάλληται και έτερον γραμματίον καταθέσεως εις τó Δημόσιον Ταμείον δρχ. 500,

γ) μελέτης μηχανικού εξαερισμού εις τριπλούν του χώρου του σταθμού συντεταγμένης και ύπογεγραμμένης κατ' τή εν παραγράφω 8 του άρθρου 17 όριζόμενα,

δ) μελέτης και σχεδιαγραμμάτων εις τριπλούν του συστήματος καταιονισμού ύδατος και αυτομάτου άνιχνεύσεως εστίας πυρός των αθουσών σταθμεύσεως,

ε) προϋπολογισμού εις τριπλούν της απαιτούμενης δια τάς ως άνω εγκαταστάσεις δαπάνης, ύπογεγραμμένου υπό του συντάξαντος την μελέτην μηχανικού και του ενδιαφερομένου.

6. Μετά την ύποβολήν των άνωτέρω συμπληρωματικών δικαιολογητικών ή ύπηρεσία προβαίνει εις τον έλεγχον αυτών και έφ' εσον ταύτα πληρούν τους δια του παρόντος καθοριζόμενους όρους, χορηγείται ή άδεια ιδρύσεως του σταθμού μετά των έν αυτόν εγκαταστάσεων υπό την προϋπόθεσιν της προγενεστέρας ύποβολής των κάτωθι άποδεικτικών :

α) Άποδεικτικού καταθέσεως εις τό Τεχνικών Έπιμελητήριον Έλλάδος (Τ.Ε.Ε.) ή εις τά παραρτήματα αυτού κ.λπ. της άμοιβής του συντάξαντος την μελέτην των μηχανολογικών και ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων Μηχανικού κατά 1956 Β. Δ/τος ως τουτο έτροποποιήθη δια του ύπ' αριθ. 188/1966 όμοίου,

β) άποδεικτικού πληρωμής των υπό των διατάξεων του Α.Ν. 2326/40 και 546/43 όριζόμενων ύπερ του ΤΣΜΕ Δ.Ε. (2 % και 1 %) και ύπερ ΕΜΠ (1 % και 0,5 %) κρατήσεων,

γ) άποδεικτικού προκαταβληθέντος εις τό Δημόσιον Ταμείον φόρου επί της άμοιβής του κατά νόμον μηχανικού δια την μελέτην των έν λόγω εγκαταστάσεων.

7. Άρμόδιοι δια την κατά την προηγουμένη παράγραφον θεώρησιν των σχετικών πινακίων άμοιβής μηχανικών ως και δια την έκδοσιν των σχετικών έντολών καταβολής κρατήσεων ύπερ του Δημοσίου ή ύπερ τρίτων είναι δια μέν την περιοχήν του Νομού Άττικής τό ΤΕΕ δια δέ τάς λοιπάς περιοχάς ή διεύθυνσις τεχνικών ύπηρεσιών των νομών, όπου δέν ύφίστανται παραρτήματα του Τ.Ε.Ε.

8. Η άδεια ιδρύσεως, μετά πλήρους σειράς έγκεκριμένων σχεδιαγραμμάτων, κοινοποιείται εις την άρμοδίαν Ύπηρεσίαν, εις τό οικείον Πολυεδομικόν Γραφείον δια την χορήγησιν της άδειας οικοδομής και εις τον ενδιαφερόμενον. Η άδεια αύτη είναι διαρκείας τριών έτών δυναμένη να παραταθή επί δύο εισέτι έτη.

*Άρθρον 24.

*Άδεια λειτουργίας.

1. Η άδεια λειτουργίας του σταθμού εις ήν αναγράφεται ό αριθμός των θέσεων σταθμεύσεως μετά των τυχόν έντός αυτού εγκαταστάσεων, χορηγείται κατόπιν αιτήσεως του ενδιαφερομένου ύποβαλλομένης πρό της λήξεως της άδειας ιδρύσεως μετά συνημμένης βεβαιώσεως της οικείας Πυροσβεστικής Ύπηρεσίας, έν ή έμφαίνεται ότι έλήφθησαν τά ύποδειχθέντα υπό ταύτης μέτρα πυρασφαλείας, ύπευθύνου δηλώσεως, συμφώνως τώ Ν.Δ. 105/69, του επιβλέψαντος κατά νόμον μηχανικού ότι ή κατασκευή του σταθμού και αι έν αυτόν εγκαταστάσεις έξετελέσθησαν συμφώνως πρός τά έγκεκριμένα σχεδιαγράμματα και ότι κατά την έκτέλεσιν των έργων έντηρήθησαν οι όροι και περιορισμοί του παρόντος και της άδειας ιδρύσεως.

2. Η άδεια λειτουργίας ισχύει επί δεκαετίαν, υπό την προϋπόθεσιν ότι ουδεμία έπήλθε μεταβολή εις τον σταθμόν.

3. Εις περίπτωσιν μεταβιβάσεως ή μισθώσεως ή καθ' οιονδήποτε τρόπον παραχωρήσεως της χρήσεως σταθμού τινός, τυχόντος άδειας ιδρύσεως ή άδειας λειτουργίας χορηγείται έπ' όνόματι του νέου κατόχου τή ύποβολή ύπ' αυτού ύπευθύνου δηλώσεως, συμφώνως τώ Ν.Δ. 105/69, ότι ούτος έχει νόμιμον δικαίωμα έκμεταλλεύσεως του σταθμού και των έν παρ. 2 (γ) και (δ) του άρθρου 23 του παρόντος δικαιολογητικών.

*Άρθρον 25.

*Ανανέωσις άδειας λειτουργίας.

1. Δια την ανανέωσιν της άδειας λειτουργίας σταθμού αυτοκινήτων μετά των έντός αυτού εγκαταστάσεων, πρό της λήξεως αυτής, ύποβάλλονται εις την άρμοδίαν ύπηρεσίαν τά ακόλουθα :

α) Αίτησις,

β) γραμμάτιον καταθέσεως εις τό Δημόσιον Ταμείον δρχ. 300 δια τους μονορόφους ή δρχ. 500 δια τους πολυρόφους σταθμούς, δρχ. 300 δι' εκάστην άντλία και δρχ. 300 δια τά πλυντήρια - λιπαντήρια,

γ) ύπευθύνου δηλώσεως του αίτούντος, συμφώνως πρός τό Ν.Δ. 105/69, ότι ουδεμία άλλαγή έπήλθεν εις τον σταθμόν και εις την περίξ περιοχήν. Εις ήν περίπτωσην έλαβεν χώραν μεταβολή τις εις την εγκατάστασιν, χορηγείται ανανέωσις της άδειας λειτουργίας ύπ' τον όρον έγκρίσεως των νέων απαιτητών κατά περίπτωσιν σχεδίων,

δ) βεβαιώσις της Πυροσβεστικής Ύπηρεσίας ότι τά μέτρα πυρασφαλείας έχουν καλώς.

2. Η νέα άδεια λειτουργίας είναι δεκαετούς ισχύος.

3. Έπιθεωρήσεις σταθμού δύνανται να λαμβάνωσι χώραν οποτεδήποτε κρίνει τουτο σκόπιμον ή άρμοδία ύπηρεσία πρός διαπίστωσιν της καλής και συμφώνως πρός τά άνωτέρω καθοριζόμενα λειτουργίας του σταθμού.

*Άρθρον 26.

Μεταβολή των κατόχων του σταθμού.

1. Εις περίπτωσιν μεταβιβάσεως ή μισθώσεως ή παραχωρήσεως καθ' οιονδήποτε τρόπον της χρήσεως και εκμεταλλεύσεως του σταθμού, εκδίδεται άδεια λειτουργίας έπ' όνόματι του νέου κατόχου αυτού, ανακαλουμένης της προγενεστέρας, κατόπιν ύποβολής των κάτωθι δικαιολογητικών :

α) Αιτήσεως του ενδιαφερομένου,

β) ύπευθύνου δηλώσεως του αίτούντος συμφώνως πρός τάς διατάξεις του Ν.Δ. 105/69 ότι έχει νόμιμον δικαίωμα εκμεταλλεύσεως του σταθμού,

γ) γραμμάτιον καταθέσεως εις τό Δημόσιον Ταμείον των έν παρ. 2 του άρθρου 23 του παρόντος όριζόμενων ποσών δια την χορήγησιν της άδειας ιδρύσεως του σταθμού και των έν αυτόν μηχανολογικών εγκαταστάσεων,

δ) έκλογικόν βιβλιαρίου ή βεβαιώσεως περί καταθέσεως δικαιολογητικών δια την έκδοσιν τουτο.

2. Η άδεια λειτουργίας έπ' όνόματι του νέου κατόχου εκδίδεται τή ύποβολή της έν παρ. 1 (δ) του άρθρου 25 του παρόντος δηλώσεως, είναι δέ και αύτη δεκαετούς διαρκείας.

3. Η άδεια λειτουργίας του σταθμού άφαιρείται προσωρινώς ή όριστικώς δι' ήτιολογημένης αποφάσεως της χορηγήσεως ταύτην ύπηρεσίας, έφ' εσον διαπιστωθή οποτεδήποτε ότι έπαυσαν ύφιστάμεναι αι ύπό του παρόντος προβλεπόμεναι προϋποθέσεις ασφαλούς λειτουργίας του σταθμού.

4. Η στάθμευσις αυτοκινήτου πρό της εισόδου - έξόδου του σταθμού (επί του πεζοδρομίου και καταστρώματος της όδου) ως και ή πλύσις - λιπάνσις και ό έν γενει καθαρισμός των αυτοκινήτων εκτός του χώρου του πλυντηρίου, απαγορεύεται επί ποινή προσωρινής άφαιρέσεως της άδειας λειτουργίας του σταθμού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ζ'.

*Ύπαιθριοι σταθμοί αυτοκινήτων.

*Άρθρον 27.

*Όρισμοί.

1. Ύπαιθριος σταθμός χαρακτηρίζεται άκάλυπτος χώρος χρησιμοποιούμενος δια την στάθμευσιν, όλικήν ή μερικήν διήμερυσιν ή διανυκτέρευσιν, δέκα αυτοκινήτων και άνω.

2. Ωφέλιμος επιφάνεια ύπαιθρίου σταθμού καλείται ή περιβαλλομένη ύπό των όριων διατιθεμένου ιδιοκτήτου ή μισθωμένου έλευθέρου άκαλύπτου χώρου, ταύτης εξικνουμένης μέχρι της εκάστοτε ρυμοτομικής γραμμής.

3. Η δια τον ύπολογισμόν της ωφέλιμου εις αυτοκίνητα χωρητικότητας ενός ύπαιθρίου σταθμού έκτασις, συνυπολογιζόμενων και των άπαραιτήτων διαδρόμων κ.λπ., όρίζεται εις 20 τ.μ. άνα αυτοκίνητον.

*Άρθρον 28.

Προϋποθέσεις, όροι ιδρύσεως και λειτουργίας.

1. Η θέση των υπαιθρίων σταθμών αυτοκινήτων είναι τοιαύτη ώστε η λειτουργία των να μη επηρεάζη δυσμενώς την όμαλήν και ασφαλή διεξαγωγήν τής κυκλοφορίας ως και τὰ τυχόν υφιστάμενα εν άμέσῳ γειτνιάσει ἢ ἐναντι εκπαιδευτήρια, γηροκομεία και άσυλα εν γένει ἢ τὴν εμφάνισιν τής περιοχής.

2. Εἰς πᾶσαν περίπτωσιν ἀπαγορεύεται ἡ ἰδρυσις υπαιθρίου σταθμοῦ αυτοκινήτων εν άμέσῳ γειτνιάσει κατὰ τὴν ἔννοιαν τοῦ άρθρου 3 παρ. 2 περιπτ. γ' τοῦ παρόντος μετὰ νοσηλευτικῶν ἰδρυμάτων εν γένει και ἀποθηκῶν εὐφλέκτων ἢ ἐκρηκτικῶν ὑλῶν ἢ ὑπεράνω υφισταμένων. ὑπογείων χώρων.

3. Εἰδικῶς διὰ τὴν πόλιν τῶν Ἀθηνῶν ἀπαγορεύεται ἡ ἰδρυσις υπαιθρίων σταθμῶν αυτοκινήτων εντὸς τής εν άρθρῳ 3 παρ. 3 τοῦ παρόντος ὀριζομένης περιοχής. Κατ' ἐξαιρέσιν ἐπιτρέπεται ἡ ἰδρυσις τοιούτων σταθμῶν εντὸς τής ως άνω περιοχής ὑπὸ τὰς προϋποθέσεις τὰς ὀριζόμενάς εν παρ. 3 τοῦ άρθρου 3 τοῦ παρόντος.

4. Εντὸς τῶν υπαιθρίων σταθμῶν αυτοκινήτων ἀπαγορεύεται πᾶσα χρῆσις φλογός. Ὅμοίως ἀπαγορεύεται ἡ εντὸς τῶν σταθμῶν ἐγκατάστασις και λειτουργία πάσης φύσεως συνεργείου ἢ ἠλεκτρολογικοῦ ἐργαστηρίου ἢ πλυντηρίου - λιπαντηρίου αυτοκινήτων ἢ ἀντλίας καυσίμων ως και ἡ εν αὐτοῖς φόρτισις συσσωρευτῶν.

5. Εἰς καταλλήλους εν τῷ σταθμῷ θέσεις τοποθετῶνται αὐτόματα πυροσβεστήρες κόνεως ἐκτοξευομένης διὰ δια-
 ξειδίου τοῦ άνθρακος βάρους γομώσεως ἐκάστου εἰς (6) χιλιογράμμων τοῦλάχιστον ἢ χωρητικότητος δέκα λιτρῶν τοῦλάχιστον, ἀριθμοῦ δὲ ἀντιστοίχου πρὸς ἓνα πυροσβεστήρα ανά δέκα αὐτοκίνητα χωρητικότητος σταθμοῦ.

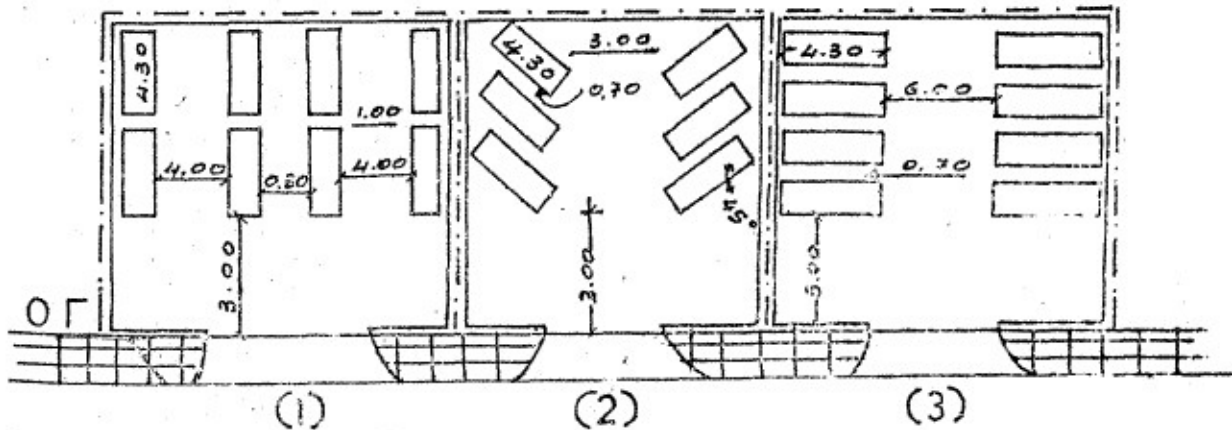
6. Εἰς ἄς περιπτώσεις ἢ καθ' ἐκάστην λειτουργία υπαιθρίου σταθμοῦ αυτοκινήτων παρατείνεται και πέραν τής 18ης ὥρας ἀπαραιτήτως προβλέπεται ἠλεκτρικὴ ἐγκατάστασις φωτισμοῦ αὐτοῦ, εἰς τρόπον ὥστε νὰ ἐξασφαλίζεται ὁ ἐλεγχος τής κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἐσπερινῶν και νυκτερινῶν ὥρῶν φυλάξεως και διακινήσεως τῶν σταθμευόντων αυτοκινήτων.

7. Ἐκαστος υπαίθριος σταθμός :

α) Φέρει περιτοίχισιν ἢ περιφραξιν ἐξ ἀκκύστου ὑλικοῦ ἀποκλειομένης οὕτω τής διενεργείας ἐλιγμῶν ἐπὶ τῶν πεζοδρομίων ἢ τής καταλήψεως τούτων ὑπὸ τῶν αυτοκινήτων,
 β) ἔχει ἐπιστρωμένην τὴν ὠφέλιμόν του ἐπιφάνειαν δι' ἀσφαλτικοῦ τάπητος,

γ) ἔχει διαγραμμισθῆ ἐπὶ τοῦ δαπέδου ἢ διατάξις τῶν πρὸς στάθμευσιν αυτοκινήτων,

δ) διαθέτει εἰσοδον - ἐξοδον πλάτους 3.00 ἕως 6.00 μ. κατὰ τὴν κρίσιν τής ὑπηρεσίας ἀναλόγως τοῦ μεγέθους τοῦ σταθμοῦ, πρὸ ἐκάστης δὲ σειρᾶς αυτοκινήτων ἀρίεται διάδρομος πλάτους ἀπὸ 3.00 μ. μέχρις 6.00 μ. τοῦλάχιστον ἀναλόγως τής διατάξεως σταθμεύσεως τῶν αυτοκινήτων ὡς τὰ κάτωθι ἐνδεικτικὰ σκαριφήματα (1, 2, 3),



ε) διαθέτει γραφεῖον κινήσεως κατεσκευασμένον ἐξ ἀκκύστου ὑλικοῦ,

στ) φέρει ἀνηρτημένην πινακίδα ἐμφαίνουσα τὸν ἀριθμὸν και τὴν διάταξιν τῶν θέσεων σταθμεύσεως.

8. Σταθμοὶ αυτοκινήτων πληροῦντες ἅπαντας τοὺς άνωτέρω ὅρους δύνανται νὰ χρησιμοποιηθοῦν ὡς υπαίθριοι χώροι προβολῆς ταινιῶν ὑπὸ τὰς ἀκολουθοῦσας προσθέτους προϋποθέσεις :

α) Ἡ περίφραξις ἢ περιτοίχισις τοῦ χώρου τούτων γίνεται διὰ τοιούτου εἶδους ὑλικοῦ ὥστε εἰς περίπτωσιν ἀνάγκης νὰ δύναται εὐκόλως νὰ διανοιχθῆ βιαίως ὑπὸ τῶν σταθμευόντων αυτοκινήτων,

β) νὰ υφίσταται ἰδιαίτερα εἰσοδος και ἐξοδος πλάτους 5 μέτρων τοῦλάχιστον,

γ) διὰ τὴν ἐγκατάστασιν και λειτουργίαν τῶν μηχανημάτων προβολῆς ὑποβάλλεται ἄδεια ἐκδομένη ὑπὸ τής ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ Ὑπουργείου Βιομηχανίας.

*Άρθρον 29.

Διαδικασία χορηγήσεως ἄδειῶν ἰδρύσεως και λειτουργίας.

1. Αἱ ἄδειαι ἰδρύσεως τῶν υπαιθρίων σταθμῶν αυτοκινήτων εξαμήνου ἰσχύος, χορηγοῦνται ὑπὸ τῶν κατὰ τόπους Νομαρχιῶν τῇ ὑποβολῇ ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων τῶν κάτωθι δικαιολογητικῶν :

α) Αἰτήσεως,

β) τοπογραφικοῦ σχεδιαγράμματος τής περιοχής συντεταγμένου και ὑπογεγραμμένου ὑπὸ τοῦ κατὰ νόμον ὑπευθύνου μηχανικοῦ εἰς τριπλοῦν ὑπὸ κλίμακα 1 : 200 και εἰς ἀκτίνα 50 μέτρων, εἰς ὃ σημειοῦται ἡ θέση και ἡ ἔκτασις τοῦ σταθμοῦ και ἡ ἐπ' αὐτῆς ρυμοτομικὴ γραμμὴ, τὰ πλάτη τῶν ὁδῶν και ἡ ἐπ' αὐτῶν πορεία τῶν ὁχημάτων ὡς και τὸ εἶδος τῶν γειτονικῶν πρὸς τὸν σταθμὸν κτισμάτων και χώρων,

γ) υπευθύνου δηλώσεως του αιτούντος συμφώνως προς τὰς διατάξεις του Ν.Δ. 105/69 ότι έχει νόμιμον δικαίωμα διὰ τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ ἀκινήτου ὡς ὑπαίθριου σταθμοῦ,

δ) σχεδιαγράμματος εἰς τριπλοῦν τῆς κυκλοφοριακῆς διατάξεως τῶν χώρων σταθμεύσεως μετὰ τῶν διαδρόμων προσπελάσεως ὑπὸ κλίμακα 1 : 100 ἢ 1 : 50.

2. Ἡ ἄδεια λειτουργίας τῶν ὑπαίθριων σταθμῶν αὐτοκινήτων εἰς τὴν ἀναγράφεται ὁ ἀριθμὸς τῶν θέσεων σταθμεύσεως, χορηγεῖται μετὰ διενέργειαν ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ ἄρθρου 23 τοῦ παρόντος αὐτοψίας πρὸς διαπίστωσιν τῆς τηρήσεως τῶν ἐν τῷ παρόντι ὄρων καὶ λοιπῶν ἀναγκαιουσῶν προϋποθέσεων καὶ μετὰ τὴν ὑποβολὴν ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων βεβαιώσεως τῆς οἰκείας Οἰκονομικῆς Ἐφορίας ἐμφανούσης ὅτι ὑπεβλήθη ὑπ' αὐτῶν δήλωσις περὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ὑπ' ὄψιν σταθμοῦ.

3. Ἡ κατὰ τὸ παρὸν ἄρθρον χορηγούμενη ἄδεια λειτουργίας ὑπαίθριου σταθμοῦ αὐτοκινήτων εἶναι ἰσχύος τριῶν (3) ἐτῶν, δυναμένη νὰ ἀνανεοῦται ἀνά τριετίαν.

4. Ἡ ἄδεια λειτουργίας τοῦ σταθμοῦ ἀφαιρεῖται προσωρινῶς ἢ ὀριστικῶς δι' ἠτιολογημένης ἀποφάσεως τῆς χορηγησάσης ταύτην ὑπηρεσίας ἐφ' ὅσον διαπιστωθῇ ὅποτεδήποτε ὅτι ἐπαυσαν ὑφιστάμεναι αἱ ὑπὸ τοῦ παρόντος προβλεπόμεναι προϋποθέσεις ἀσφαλοῦς λειτουργίας τοῦ σταθμοῦ.

5. Ἐπιθεωρήσεις σταθμοῦ, δύνανται νὰ λαμβάνουσι χώραν ὅποτεδήποτε κρίνει τοῦτο σκόπιμον ἢ ἀρμοδίᾳ ὑπηρεσία πρὸς διαπίστωσιν τῆς καλῆς καὶ συμφώνως πρὸς τὰ ἀνωτέρω καθοριζόμενα λειτουργίας τοῦ σταθμοῦ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Η'.

Τελικαὶ Διατάξεις.

*Ἄρθρον 30.

*Ἐκτασις ἐφαρμογῆς παρόντος.

1. Ἡ ἐφαρμογὴ τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος εἶναι ὑποχρεωτικὴ δι' ἀπάσας τὰς περιπτώσεις χορηγήσεως ἀδείας ἰδρύσεως σταθμοῦ αὐτοκινήτων.

2. Ἐπιφυλασσομένων τῶν ἐν ἄρθροισι 3 παρ. 1, περιπτ. α' ὑποπεριπτ. α', 8, 9, 10, 16, 17 παρ. 3 ὡς πρὸς μόνους τοὺς ὑπογείους χώρους, 17 παρ. 8, 18, 19, 20, 21, 22 παρ. 2, 23 παρ. 5, 25 καὶ 26 ὀριζόμενων εἰς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος δὲν ὑπάγονται οἱ τυχόντες ἀδείας ἰδρύσεως ἢ λειτουργίας πρὸ τῆς ἰσχύος τῆς ΣΤ/112100/68 κανονιστικῆς ἀποφάσεως ἢ κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ὑπ' ἀριθ. 466/70 Β. Δ/τος ἐστεγασμένοι σταθμοὶ αὐτοκινήτων. Εἰς περιπτώσεις καθ' ἃς ὑφίστανται ἐντὸς αὐτῶν ἐγκατεστημένοι ἀντλία παροχῆς καυσίμων, αὗται πληροῦν ἅπαντας τοὺς διὰ τοῦ παρόντος καθοριζόμενους ὄρους ἀσφαλείας (παρ. 3 τοῦ ἄρθρου 22) μὴ ἐπιτρεπομένης ἄλλως τῆς ἀνανεώσεως τῆς ἀδείας λειτουργίας τῶν ἀντλιῶν τούτων. Ἐν περιπτώσει καθ' ἣν καθίσταται ἀποδεδειγμένως ἀνέφικτος ἢ τοποθετησις τῶν δεξαμενῶν καυσίμων ὡς ἐν παρ. 3 περιπτ. δ' τοῦ ἄρθρου 22 τοῦ παρόντος ὀρίζεται, αὗται δύνανται νὰ τοποθετῶνται ἐντὸς τοῦ ἐδάφους καὶ εἰς τὸν ἐπὶ τῆς εἰσόδου ἢ ἐξόδου ἐστεγασμένον χώρον τοῦ σταθμοῦ ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι ἀφ' ἐνὸς μὲν τὸ κέντρον τοῦ φρεατίου αὐτῶν κεῖται εἰς ἀπόστασιν μικροτέραν τῶν 6 μέτρων ἐκ τῆς εἰσόδου ἢ ἐξόδου, ἀφ' ἑτέρου δὲ ἡ πλήρωσις αὐτῶν διενεργεῖται δι' ἀγωγῶ οὐτινος τὸ στόμιον πλήρωσεως εὐρίσκειται εἰς ἀκάλυπτον χώρον ἢ ἐπὶ τοῦ πεζοδρομίου. Κατ' ἐξαίρεσιν

εἰς τοὺς ἰσογείους σταθμοὺς αἱ δεξαμεναὶ πετρελαίου δὲν ὑπόκεινται εἰς τοὺς ἀνωτέρω περιορισμούς, ἐφ' ὅσον ἐκ τῆς ἐν γένει κτιριακῆς συγκροτήσεως τοῦ σταθμοῦ καθίσταται δυνατὸς ὁ φυσικὸς ἐξαερισμὸς τοῦ χώρου αὐτοῦ.

3. Οἱ χώροι (ἐστεγασμένοι ἢ μὴ) οἱ χρησιμοποιούμενοι ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον ὡς ἐκθέσεις πωλήσεως αὐτοκινήτων δὲν ὑπάγονται εἰς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος.

*Ἄρθρον 31.

*Ἐστεγασμένοι σταθμοὶ αὐτοκινήτων παρὰ τὰς ἐθνικὰς ὁδοὺς.

Εἰς περιπτώσεις ἐστεγασμένων σταθμῶν αὐτοκινήτων ἰδρυόμενων παρὰ τὰς ἐθνικὰς ὁδοὺς τοῦ βασικοῦ δικτύου τῆς χώρας, πρόβλεπεται ἐντὸς διακεκριμένου χώρου καὶ εἰς ἰκανὴν ἀπόστασιν ἀπὸ τῆς θέσεως τῶν ἀντλιῶν καὶ δεξαμενῶν καὶ ἡ λειτουργία συνεργείου αὐτοκινήτων ἐφωδιασμένου διὰ τῶν ἀπαραιτήτων ἐργαλείων ἢ συσκευῶν πρὸς ἀντιμετώπισιν ἀμέσου ἀνάγκης ἐπισκευῶν, ὡς καὶ συνεργείου ἐπισκευῆς ἐλαστικῶν.

*Ἄρθρον 32.

*Ἐκκρεμεῖς αἰτήσεις.

1. Αἰτήσεις δι' ἴδρυσιν σταθμῶν αὐτοκινήτων, ἐντὸς τῶν ὑπὸ τῆς παρ. 3 τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ παρόντος καθοριζόμενων περιμετρικῶν ζωνῶν, δι' ἃς μέχρι τῆς ἐνάρξεως ἰσχύος τοῦ παρόντος ἐχορηγήθη ἐγκρίσις καταλληλότητος θέσεως κρίνονται ἐπὶ τῇ βάσει τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος, πλὴν τῆς διατάξεως τῆς παρ. 3 τοῦ ἄρθρου 3.

2. Αἰτήσεις δι' ἴδρυσιν σταθμῶν αὐτοκινήτων εἰς θέσεις ἐκτὸς τῶν ὑπὸ τῆς παρ. 3 τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ παρόντος καθοριζόμενων περιμετρικῶν ζωνῶν, δι' ἃς μέχρι τῆς ἐνάρξεως ἰσχύος τοῦ παρόντος ἐχορηγήθη ἐγκρίσις καταλληλότητος θέσεως, κρίνονται ἐπὶ τῇ βάσει τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος, πλὴν τῶν τοιούτων τῆς παρ. 4 τοῦ ἀνωτέρω ἄρθρου 3.

*Ἄρθρον 33.

Καταργούμεναι διατάξεις.

*Ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τοῦ παρόντος καταργοῦνται :

α) Τὸ Πρ. Δ/γμα 466/1970 «περὶ ὄρων καὶ προϋποθέσεων ἰδρύσεως καὶ λειτουργίας σταθμῶν αὐτοκινήτων καὶ ἐγκαταστάσεως ἐντὸς αὐτῶν πλυντηρίων—λιπαντηρίων αὐτοκινήτων, ἀντλιῶν παροχῆς καυσίμου ὡς καὶ προϋποθέσεων χορηγήσεως τῶν πρὸς τοῦτο ἀπαιτούμενων ἀδειῶν».

β) Τὸ Πρ. Δ/γμα 213/1973 «περὶ καθορισμοῦ εἰς περιοχὴν πρωτεύουσας περιμετρικῆς ζώνης ἐντὸς τῆς ὁποίας ἀπαγορεύεται ἡ ἴδρυσιν σταθμῶν αὐτοκινήτων».

Εἰς τοὺς ἠμετέρους ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν, Δημοσίων Ἔργων καὶ Μεταφορῶν καὶ Ἐπικοινωνιῶν Ὑπουργοῦ, ἀνατίθεμεν τὴν δημοσίευσιν καὶ ἐκτέλεσιν τοῦ παρόντος Διατάγματος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 22 Ἰουνίου 1976

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. ΤΣΑΤΣΟΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΔΗΜΟΣΙΩΝ ἜΡΓΩΝ

ΕΥΑΓΓ. ΔΕΒΛΕΤΟΓΛΟΥ

ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ ΣΤΡΑΤΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ

Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ

ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΕΙ ΟΤΙ :

Η έτησια συνδρομή της Έφημερίδος της Κυβερνήσεως, η τιμή των τμηματικώς πωλουμένων φύλλων αυτής και τα τέλη δημοσιεύσεως εν τη Έφημερίδι της Κυβερνήσεως, καθωρίσθησαν από 1ης Ιανουαρίου 1974 ως κάτωθι :

Α'. ΕΤΗΣΙΑΙ ΣΥΝΔΡΟΜΑΙ

1. Διά τὸ Τεύχος Α'	Δραχ.	600
2. » » » Β'	»	700
3. » » » Γ'	»	500
4. » » » Δ'	»	1 000
5. » » » Πράξεις Νομικῶν Προσώπων Δ.Δ. κ.λ.π.	»	500
6. » » » Παράρτημα	»	300
7. » » Δελτίον Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν κ.λ.π.	»	3 000
8. » » Δελτίον Ἐμπορικῆς καὶ Βιομηχανικῆς Ἰδιοκτησίας	»	200
9. Δι' ἅπαντα τὰ τεύχη, τὸ Παράρτημα καὶ τὰ Δελτία	»	6.000

Οἱ Δῆμοι καὶ αἱ Κοινότητες τοῦ Κράτους καταβάλλουσι τὸ ἡμισυ τῶν ἀνωτέρω συνδρομῶν.

Ἐπὲρ τοῦ Γαμίου Ἀλληλοβοηθείας Προσωπικοῦ τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου (ΤΑΠΕΤ) ἀναλογοῦν τὰ ἐξῆς ποσά :

1. Διά τὸ Τεύχος Α'	Δραχ.	30
2. » » » Β'	»	35
3. » » » Γ'	»	25
4. » » » Δ'	»	50
5. » » » Πράξεις Νομικῶν Προσώπων Δημ. Δικαίου κ.λ.π.	»	25
6. » » Παράρτημα	»	15
7. » » Δελτίον Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν	»	150
8. » » Δελτίον Ἐμπ. καὶ Βιομ. Ἰδιοκτησίας ..	»	10
9. Δι' ἅπαντα τὰ τεύχη	»	300

Β'. ΤΙΜΗ ΦΥΛΛΩΝ

Ἐκαστὸν φύλλον, μέχρις 8 σελίδων, τιμᾶται δραχ. 3, ἀπὸ 9 ἕως 40 σελ. δραχ. 8, ἀπὸ 41 ἕως 80 σελ. δραχ. 15, ἀπὸ 81 σελ. καὶ ἀνω ἡ τιμὴ πωλήσεως ἑκάστου φύλλου προσαυξάνεται κατὰ δραχ. 15 ἀνά 80 σελίδας.

Γ'. ΤΕΛΗ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ

Γ' Εἰς τὸ Δελτίον Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν καὶ Ἐταιρειῶν Περιορισμένης Εὐθύνης :

Α'. Δημοσιεύματα Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν

1. Τῶν δικαστικῶν πράξεων	Δραχ.	400
2. Τῶν καταστατικῶν Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν	»	10.000
3. Τῶν τροποποιήσεων τῶν καταστατικῶν τῶν Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν	»	2.000
4. Τῶν ἀνακοινώσεων καὶ προσκλήσεων εἰς γενικὰ συνέλευσεις, τῶν κατὰ τὸ ἀρθρὸν 32 τοῦ Ν. 3221/24 γυκοστοποιήσεων, τῶν ἀνακοινώσεων τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ ἀρθροῦ 59 παρ. 3 τοῦ Ν.Δ. 400/70 περὶ Ἀλλοδαπῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἐταιρειῶν, ὡς καὶ τῶν ἀποφάσεων τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ ΕΛΤΑ τῶν ἀφορωσῶν εἰς προσωρινὰς διατάξεις	»	1.000
5. Τῶν ἀνακοινώσεων τῶν ὑπὸ διάλυσιν Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν, κατὰ τὸ Β.Δ. 20/5/1939.	»	200
6. Τῶν ἰσολογισμῶν τῶν Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν	»	4.000
7. Τῶν συνοπτικῶν μηνιαίων καταστάσεων τῶν Τραπεζικῶν Ἐταιρειῶν	»	1.000
8. Τῶν ἀποφάσεων περὶ ἐγκρίσεως τιμολογίων τῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἐταιρειῶν	»	600
9. Τῶν ὑπουργικῶν ἀποφάσεων περὶ παροχῆς ἀδείας ἐπεκτάσεως τῶν ἔργων Ἀσφαλιστικῶν Ἐταιρειῶν, τῶν ἐκθέσεων περιουσιακῶν στοιχείων Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν ἐν γένει, ὡς καὶ τῶν ἀποφάσεων τοῦ Δ.Σ. τοῦ ΕΛΤΑ δι' ὧν ἐγκρίνονται καὶ δημοσιεύονται οἱ κανονισμοὶ αὐτοῦ	»	4.000
10. Τῶν ἀποφάσεων περὶ παροχῆς πληρεξουσιότητος πρὸς ἀντιπροσώπους ἐν Ἑλλάδι ἀλλοδαπῶν Ἐταιρειῶν, ὡς καὶ τῶν ἀποφάσεων περὶ μεταβιβάσεως τοῦ χαρτοφυλακίου Ἀσφαλιστικῶν Ἐταιρειῶν κατὰ τὸ ἀρθρὸν 59 παρ. 1 τοῦ Ν.Δ. 400/70	»	2.000
11. Τῶν ἀποφάσεων περὶ συγχωνεύσεως Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν	»	10.000

12. Τῶν ἀποφάσεων τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Χρηματιστηρίου περὶ εἰσαγωγῆς χρεωγράφων εἰς τὸ Χρηματιστήριον πρὸς διαπραγματεύσιν, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 2 παρ. 3 Α.Ν. 148/67	Δραχ.	1.000
--	-------	-------

13. Τῶν ἀποφάσεων τῆς Ἐπιτροπῆς κεφαλαιαγορᾶς περὶ διαγραφῆς χρεωγράφων ἐκ τοῦ Χρηματιστηρίου, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 2 παρ. 4 Α.Ν. 148/1967	»	1.000
--	---	-------

Β'. Δημοσιεύματα Ἐταιρειῶν Περιορισμένης Εὐθύνης

1. Τῶν καταστατικῶν	Δραχ.	1.000
2. Τῶν τροποποιήσεων τῶν καταστατικῶν	»	400
3. Τῶν ἀνακοινώσεων καὶ προσκλήσεων	»	200
4. Τῶν ἰσολογισμῶν	»	1.000
5. Τῶν ἐκθέσεων ἐκτιμήσεως περιουσιακῶν στοιχείων	»	1.000

Γ'. Δημοσιεύματα Ἀλληλασφαλιστικῶν Συνεταιρισμῶν - Ἀλληλασφαλιστικῶν Ταμείων καὶ Φιλανθρωπικῶν Σωματείων

1. Τῶν ὑπουργικῶν ἀποφάσεων περὶ χορηγήσεως ἀδείας λειτουργίας Ἀλληλασφαλιστικῶν Συνεταιρισμῶν - Ἀλληλασφαλιστικῶν Ταμείων	»	1.000
2. Τῶν ἰσολογισμῶν τῶν ὡς ἀνω Συνεταιρισμῶν, Ταμείων καὶ Σωματείων	»	1.000

II Εἰς τὸ τέταρτον τεύχος, τῶν δικαστικῶν πράξεων, προσκλήσεων καὶ λοιπῶν δημοσιεύσεων

Τὸ ὑπὲρ τοῦ Γαμίου Ἀλληλοβοηθείας Προσωπικοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου (ΤΑΠΕΤ) καταβλητέον ποσοστὸν ἐπὶ τῶν τελῶν δημοσιεύσεων ἐν τῷ Δελτίῳ Ἀνωνύμων Ἐταιρειῶν καὶ Ἐταιρειῶν Περιορισμένης Εὐθύνης ἐν γένει ὁρίσθη εἰς 5%.

Δ'. ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΣΥΝΔΡΟΜΩΝ - ΤΕΛΩΝ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΩΝ Τ.Α.Π.Ε.Τ.

1. Αἱ συνδρομαὶ τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ τὰ τέλη δημοσιεύσεων προκαταβάλλονται εἰς τὰ Δημόσια Ταμεία ἑναρτί ἀποδεικτικῶν εἰσπραξέων, ὅπου, μερίμη τοῦ ἐνδιαφερομένου, ἀποστέλλεται εἰς τὴν Ὑπηρεσίαν τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου.

2. Αἱ συνδρομαὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ δύνανται ν' ἀποστέλλωνται καὶ εἰς ἀνάλογον συνάλλαγμα δι' ἐπιταγῆς ἐπ' ὄνοματι τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου.

3. Ἡ καταβολὴ τοῦ ὑπὲρ τοῦ Τ.Α.Π.Ε.Τ. ποσοστοῦ ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω συνδρομῶν καὶ τελῶν δημοσιεύσεων ἐνεργεῖται ἐν Ἀθήναις εἰς τὸ Ταμεῖον τοῦ ΤΑΠΕΤ (Κατάστημα Ἐθνικοῦ Τυπογραφείου), ἐν ταῖς λοιπαῖς δὲ πόλεσι τοῦ Κράτους εἰς τὰ Δημόσια Ταμεία, ὅπου ἀποδίδεται εἰς τὸ ΤΑΠΕΤ, συμφώνως πρὸς τὰς δριζύμενα διὰ τῶν ὑπ' ἀριθ. 192378/3639 τοῦ ἔτους 1947 (ΡΟΝΕΟ 185) καὶ 178048/5321/31.7.65 (ΡΟΝΕΟ 139) ἐγκυκλίων διαταγῶν τοῦ Γενικοῦ Λογιστηρίου τοῦ Κράτους. Ἐπὶ συνδρομῶν ἐξωτερικοῦ ἀποστέλλομένων δι' ἐπιταγῶν, συναποστέλλεται διὰ τῶν ἐπιταγῶν καὶ τὸ ὑπὲρ τοῦ ΤΑΠΕΤ ποσοστὸν.

● ΓΕΝΙΚΟΙ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

ΣΤΡΑΦΙΜ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ

ΕΚ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΕΝ ΛΑΘΗΝΑΙΣ
ΤΗ. 25 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1937

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
194

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 960

Περί επιβολής υποχρεώσεων προς δημιουργίαν χώρων σταθμεύσεως αυτοκινήτων διά την εξυπηρέτησιν των κτιρίων και ρυθμίσεως ονταφών θεμάτων.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Υφιστάμενοι δημοφώνως μετά της Βουλής, αποφασίσασμεν:
*Άρθρον 1.

1. Διά την ανέγερσιν παντός κτιρίου επιβάλλεται η εκπλήρωσις των κατά τας διατάξεις του παρόντος υποχρεώσεων προς δημιουργίαν χώρων σταθμεύσεως αυτοκινήτων.

2. Αι κατά την προηγουμένην παράγραφον υποχρεώσεις του κυρίου ή των συγκυρίων του κτιρίου δύναται να εκπληρωνται: εν όλω ή εν μέρει:

α) Διά δημιουργίας των εστεγασμένων ή μη χώρων, των απαιτούμενων θέσεων σταθμεύσεως αυτοκινήτων επί του αυτού γηπέδου, εφ' ου το κτίριον.

β) Διά δημιουργίας των ως άνω χώρων εις έτερον κατάλληλον ακίνητον μη απέχον του εξυπηρετούμενου κτιρίου πλέον των χιλίων πεντακοσίων (1.500) μέτρων, εκτός αν άλλως ορίζεται υπό των κατά τας παρ. 1 και 2 του επομένου άρθρου Π. Δ/των ή των κατά την παρ. 4 του αυτού άρθρου αποφάσεων.

γ) Διά καταβολής χρηματικής εισφοράς αναλόγως των απαιτούμενων διά το εξυπηρετούμενον κτίριον θέσεων σταθμεύσεως αυτοκινήτων. Η εισφορά αυτή, υπολογιζομένη κατά το άρθρον 5 του παρόντος, καταβάλλεται ως συμμετοχή διά την κατασκευήν δημοσίας χρήσεως χώρων σταθμεύσεως αυτοκινήτων κατά τα ειδικώτερον εις το άρθρον 6 οριζόμενα.

Η εκπλήρωσις των υποχρεώσεων τούτων αποτελεί προϋπόθεσιν διά την έκδοσιν της άδειας οικοδομής.

3. Είς τας περιπτώσεις α και β της προηγουμένης παραγράφου οι χώροι σταθμεύσεως αυτοκινήτων άνήκουν κατά κυριότητα εις τον κύριον ή τους συγκυρίους του εξυπηρετούμενου κτιρίου ή εκάστης επ' αυτού διηρημένης ιδιοκτησίας και δεν δύναται να είναι ιδιαιτέρως αντικείμενον κυριότητος ή άλλου εμπραγματικού δικαίωματος, εφ' όσον χρόνον ύφίσταται το εξυπηρετούμενον κτίριον. Κατ' εξαίρεσιν επιτρέπεται η αυτότολής μεταδίδασις της κυριότητος ή άλλου εμπραγματικού δικαίωματος επί του τούτου χώρου σταθμεύσεως αυτοκινήτων, εάν ύπερ του δια του χώρου τούτου εξυπηρετούμενου κτιρίου ή διηρημένης ιδιοκτησίας εξαγγελίζεσθαι συμφώνως προς τας ειδικωτέρας προϋποθέσεις της παραγράφου ταύτης, έτερος εν λειτουργία τούτου χώρος πληρών τας απαιτήσεις του παρόντος νόμου.

4. Είς τας περιπτώσεις ακινήτων τα όποια ύπείκουν εις τας απαιτήσεις δημιουργίας χώρου σταθμεύσεως ως άνω καθορίζονται υπό των Π. Δ/των των παρ. 1 και 2 του άρθρου 2 και των αποφάσεων της παρ. 4 του αυτού άρθρου 2 του παρόντος, εφαρμόζεται μόνον η περίπτωσης β ή γ της παρ. 2 του παρόντος άρθρου ή και μόνον η περίπτωσης γ.

5. Διά των κατά τας παρ. 1 και 2 του άρθρου 2 Π. Δ/των ή των αποφάσεων της παρ. 4 του αυτού άρθρου δύναται, μετ' εκτίμησιν των κυκλοφοριακών και πολεοδομικών συνθηκών, να αποκλεισθαι, εν μέρει ή εν όλω, η εφαρμογή των περιπτώσεων β και γ της παρ. 2 του παρόντος άρθρου εις τας περιπτώσεις κτιρίων μη χρησιμοποιουμένων άκτιώς διά κατοικίας, τα όποια ως εκ της χρήσεως των προκαλούν τρεχόμενην κίνησιν όχημάτων, ως επίσης και εις τας περιπτώσεις μεγάλων συγκροτημάτων προσωριζομένων διά κατοικίας. Η δι' οίονδήποτε λόγον άδυναμίς εκπληρώσεως της κατά την παρούσαν παράγραφον υποχρεώσεως συνεπάγεται την μη χορήγησιν της άδειας οικοδομής.

*Άρθρον 2.

1. Διά Π. Δ/τος εκδιδόμενου προτάσει του Υπουργού Δημοσίων Έργων μετά γνώμην του Συμβουλίου Δημοσίων Έργων καθορίζονται, διά περιοχάς εντός της Μετρώσεως Περιφέρειας Πρωτεύουσας, ο απαιτούμενος αριθμός των θέσεων σταθμεύσεως και τα της άναγωγής αυτών εις επιφανείην χώρου σταθμεύσεως κατά κατηγορίας όχημάτων ανά κτίριον ή διηρημένην επ' αυτού ιδιοκτησίαν βάσει της χρήσεως και της θέσεως των κτιρίων, του μεγέθους αυτών, ως και των εν γένει κυκλοφοριακών, πολεοδομικών και οικονομικών συνθηκών των εν λόγω περιοχών. Κατά την τυχόν τροποποίησιν του Δ/τος τούτου, δεν δύναται να μειωθαι ο διά του προγενεστέρου καθορισθείς απαιτούμενος αριθμός θέσεων σταθμεύσεως όχημάτων.

2. Δι' όμοίων Π. Δ/των εκδιδόμενων κατά την διαδικασίαν και τα κριτήρια της προηγουμένης παραγράφου καθορίζονται άνωτάτα και κατώτατα όρια του απαιτούμενου αριθμού θέσεων σταθμεύσεως και διά τας άλλας πόλεις ή οικισμούς, έχοντας έγκριμένον ρυμοτομικόν σχέδιον ή μη, ή τμήματα αυτών ή κτίρια άναγειρόμενα εκτός ρυμοτομικών σχεδίων και εκτός νομίμως ύφισταμένων οικισμών. Κατά την τυχόν τροποποίησιν των Δ/των τούτων, δεν δύναται να μειωθαι τα διά των προγενεστέρων καθορισθέντα άνωτάτα και κατώτατα όρια του απαιτούμενου αριθμού θέσεων σταθμεύσεως όχημάτων.

3. Διά Π. Δ/των εκδιδόμενων προτάσει του Υπουργού Δημοσίων Έργων, μετά γνώμην του Συμβουλίου Δημοσίων Έργων ως και του οικείου Δημοτικού ή Κοινοτικού Συμβουλίου

μετά πάροδον άπράκτου μηγιάας προθεσμίας άρ' ης έξηγηθήσεται ή τελευταία άνω γνώμη, δύναται διά τας κατά τήν παράγραφον 1 του παρόντος άρθρου καθοριζόμενας περιοχάς, νά απαγορευθή, έν όλω ή έν έμέρει, ή δημιουργία χώρων σταθμεύσεως αυτοκινήτων είς περιοχάς ή τμήματα αυτών ή συγκεκριμένας όδους και πλατείας ή μεμονωμένα οικόπεδα λόγω χρήσεως, έμβαδού και διαστάσεων αυτών ή διότι λόγοι πολεοδομικοί, κυκλοφοριακοί, αισθητικοί, προστασίας περιβάλλοντος, επιβάλλον τουτο ή διότι ύφίστανται είς τήν περιοχήν άπαρκείς χώροι δημοσίας χρήσεως σταθμεύσεως αυτοκινήτων. Είς τας περιπτώσεις ταύτας εφαρμόζεται ή περίπτωση β' ή γ' της παραγράφου 2 του άρθρου 1 ή και μόνον ή περίπτωσης γ'. Διά των αυτών Π. Δ/των δύναται νά επιβάλλονται ύποχρεώσεις ως προς τό είδος του χώρου σταθμεύσεως αυτοκινήτων (έστεγαμένου ύπεργείου ή ύπογείου ή ύπαιθρίου), άνάλωγως των ως άνω πολεοδομικών και λοιπών συνθηκών της περιοχής ως και νά ρυθμίζεται πών συναφές προς τ' άνωτέρω θέματα.

4. Δι' αποφάσεων του οικείου Νομάρχου, έκδοσιμών μετά γνώμην του οικείου Δημοτικού ή Κοινοτικού Συμβουλίου ή μετά πάροδον άπράκτου μηγιάας προθεσμίας, άρ' ης έξηγηθήσεται ή γνώμη αυτή και των όποιων τό περιεχόμενον, ή διαδικαστικά έκδόσεως και πάσα συναφής λεπτομέρεια καθορίζονται ειδικώτερον διά των κατά τήν παρ. 2 του παρόντος άρθρου Π. Δ/των, όρίζονται, δι' έκαστον οικισμόν ή τμήμα τούτου ή συγκεκριμένας όδους και πλατείας ή μεμονωμένα οικόπεδα ή έκτός οικισμού περιοχάς ή τμήματα ή θέσεις τούτων, ό έντός των όρίων των κατά τά άνωτέρω Π. Δ/των άπαιτούμενος αριθμός των θέσεων σταθμεύσεως αυτοκινήτων, αι ειδικότεραι θέσεις είς τας όποίας απαγορεύεται ή δημιουργία χώρων σταθμεύσεως ως και πάσα άλλη λεπτομέρεια εφαρμογής του παρόντος μή καθοριζόμενη ειδικώς διά τήν έν λόγω περιοχήν υπό των Δ/των τούτων. Κατά τήν έκδοσιν των άνωτέρω αποφάσεων λαμβάνονται ύπ' όψιν, αι είς έκάστην περίπτωση κυκλοφοριακά, πολεοδομικά, αισθητικά και λοιπά τοπικά συνθήματα, ως και αι συνθήκαι προστασίας του περιβάλλοντος.

Άρθρον 3.

1. Είς περιπτώσιν προσθήκης καύ' όδους ή επέκτασιν ύφισταμένου κτιρίου, αι θέσεις σταθμεύσεως ύπολογίζονται βάσει της ύφισταμένης προσθήκης του κτιρίου, κατά τά ειδικώτερον όριζόμενα υπό των Π. Δ/των του άρθρου 2 του παρόντος.

Διά των Π. Δικταγμάτων τούτων δύναται νά καθορίζονται αι περιπτώσεις προσθήκων επί ύφισταμένου κτιρίου αι μή ύπαρξάντων είς τας ύποχρεώσεις του παρόντος νόμου.

Τό συνολικόν έμβαδόν των προσθηκών τούτων δέν δύναται νά υπερβαίη τά όσθόντα (80) τετραγωνικά μέτρα, τό δέ συνολικόν έμβαδόν του ύφισταμένου κτιρίου, επί του όποιου ή προσθήκη, τά διακόσια (200) τετραγωνικά μέτρα.

2. Είς περιπτώσιν μεταβολής της χρήσεως των κτιρίων ή μέρους αυτών, συναπαγομένης αύξησιν των άπαιτούμενων υπό των διατάξεων του παρόντος θέσεων σταθμεύσεως, επιβάλλεται ή δημιουργία των επί πλέον θέσεων σταθμεύσεως, άνευ της όποίας απαγορεύεται υπό της Άρχης ή τοιαύτης νέας χρήσης. Οί παραβάται τιμωρούνται κατά τας διατάξεις του άρθρου 458 του Ποινικού Κώδικος και ύπόκεινται είς πρόστιμον ίσον προς τό τριπλάσιον της εισφοράς, ήτις άντιστοιχεί είς τας ως άνω επί πλέον θέσεις σταθμεύσεως κατά τόν χρόνον της επίβολής του προστίμου. Διά τό πρόστιμον τούτο εφαρμόζονται κατά τά λοιπά αι διατάξεις της έπομένης παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου. Είς τήν περίπτωση της παρούσης παραγράφου προκείμενου περι χρήσεων διά τας όποίας άπαιτείται κατά τας οικείας διατάξεις ή χορηγηθείς άδειας είσδητήσεως Άρχης, ή άδεια αυτή δέν χορηγείται άνευ της κατά τά άνωτέρω εκπληρώσεως των ύποχρεώσεων προς δημιουργίαν των θέσεων σταθμεύσεως.

3. Διά τήν μεταβολήν χρήσεως των κατά τας διατάξεις του παρόντος χώρων σταθμεύσεως αυτοκινήτων, έκτελουμένην υπόαίτησιν, οι παραβάται τιμωρούνται κατά τας διατάξεις

του άρθρου 458 του Ποινικού Κώδικος και ύπόκεινται είς τήν επίβολήν προστίμου ίσου προς τό τριπλάσιον της κατά τό άρθρον 5 του παρόντος εισφοράς, ήτις άντιστοιχεί είς τόν ύπ' όψιν χώρον σταθμεύσεως κατά τόν χρόνον επίβολής του προστίμου. Τό πρόστιμον επιβάλλεται διά πράξεως του άρχου ως έκ της θέσεως του άκινήτου Οικονομικού Έσόδου, κατόπιν έκδόσεως άρμοδίον ύπαλληλίου της οικείας Οικονομικής Έφορίας, ε ά της όποίας διαπιστώνται ή μεταβολή της χρήσεως. Τυχόν άπαιτούμενα τεχνικά στοιχεία δύναται νά ζητηθώσιν από τας άρμοδίας Πολεοδομικής Άρχας. Διά τήν βεβαίωσιν και είσπραξιν του προστίμου και τήν επίλυσιν των έκ της επίβολής αυτού διαφορών, εφαρμόζονται άναλόγως αι διατάξεις της περι φορολογίας μεταβιβάσεως άκινήτων και πλοίων νομοθεσίας.

4. Ό αυτογνωμόμως κατάληκθέντων χώρων σταθμεύσεως, προδλεπόμενον υπό του παρόντος νόμου, τιμωρείται κατά τας διατάξεις του άρθρου 6 παράγραφος 2 του Ν. 894/1979 «περί προπονήσεως διατάξεων τινων του διά του Ν. 614/1977 κωρυθέντος Κώδικος Όδικής Κυκλοφορίας» του έν αύτω προδλεπόμενου προστίμου δεκαπλασιαζόμενου υπό τήν προϋπόθεσιν ότι ύφίσταται σήμανσις του ως άνω χώρου σταθμεύσεως.

Άρθρον 4.

1. Δύναται νά επιβάλλεται ή κατά τους όρισμούς των άρθρων 1 και 2 ύποχρέωσις προς δημιουργίαν χώρων σταθμεύσεως αυτοκινήτων και επί ύφισταμένων πρό της άνάρξεως εφαρμογής του παρόντος κτιρίων κειμένων έντός ή έκτός έγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου, έφ' όσον τά κτίρια ταύτα, ως έκ της χρήσεως των προκαλούν πύξημένην κίνησιν όχημάτων έκ της όποίας παρακωλύεται ή κυκλοφορία ή έν γένει ή λειτουργικότης της περιοχής ή ύφίσταται αισθητός τό φυσικόν και πολιτιστικόν περιβάλλον. Η εφαρμογή των διατάξεων της παρούσης παραγράφου ένεργείται είς έκάστην συγκεκριμένην περίπτωσην διά Π. Δ/των έκδοσιμών, κατά τήν διαδικασία των διατάξεων του άρθρου 3 του Ν. Δ. της 17 Ιουλίου/16 Αυγούστου 1923 «περί σχεδίων πόλεων, κομίων και συνοικισμών του Κράτους και οικοδομής αυτών». Η έκδοσις των Δ/των τούτων χωρεί μετά τήν δι' έκδόσεως των άρμοδίων πολεοδομικών ύπηρεσιών του Ύπουργείου Δημοσίων Έργων διαπίστωση της συνδρομής των κατά τά άνω προϋποθέσεων εφαρμογής της παρούσης παραγράφου.

2. Διά των κατά τήν προηγούμενην παράγραφον Π. Δ/των καθορίζεται πάσα έτέρα συναφής ύποχρέωσις των κυρίων ή συγκυρίων ή των έχόντων τήν έκμετάλλευσιν του κτιρίου, τάσσεται προθεσμία διά τήν εκπλήρωσιν υπό των έν λόγω ενδιαφερομένων των ως άνω επιβάλλομένων ύποχρεώσεων και ρυθμίζεται έν γένει πάσα λεπτομέρεια εφαρμογής του παρόντος άρθρου. Παρεργουμένης άπράκτου της ως άνω τασσομένης προθεσμίας εφαρμόζονται κατά των ύποχρέων ή διακοπή χρήσεως και επίβολή ποινής και προστίμου της παραγράφου 3 του άρθρου 3 του παρόντος.

Άρθρον 5.

1. Η κατά τήν περιπτώσιν γ της παραγράφου 2 του άρθρου 1 εισφορά ύπολογίζεται βάσει του συνολικού αριθμού των άπαιτούμενων διά τό αναγειρόμενον κτίριον θέσεων σταθμεύσεως, μειωμένου κατά τόν αριθμόν θέσεων των εξαιρουμένων κατά τας περιπτώσεις α και β της αύτης παραγράφου 2 του άρθρου 1.

2. Τό ποσόν της εισφοράς ανά θέσιν σταθμεύσεως ιδιωτικής χρήσεως έπιβατικού αυτοκινήτου, ύπολογίζεται είς δραχμάς, βάσει της αξίας γής ανά τετραγωνικόν μέτρον γηπέδου, έφ' όύ τό κτίριον και άναλόγως του ίσχυόντος διά τό ύπ' όψιν γηπέδον συντελεστού δομήσεως, ως εξής:

α) Διά συντελεστήν δομήσεως μικρότερον ή ίσον προς τόν αριθμόν ένα (1) ή ανά θέσιν σταθμεύσεως εισφορά καθορίζεται ίση προς τό 20πλάσιον της αξίας του τετραγωνικού μέτρον γής.

β) Διὰ συντελεστήν δομήσεως μεγαλύτερον τοῦ ἑνα (1) ἢ ἀνά θέσιν σταθμεύσεως εἰσφορά καθορίζεται ἴση πρὸς τὸ 20πλάσιον τῆς ἀξίας τοῦ τετραγωνικοῦ μέτρου γῆς, διηρημένου διὰ τοῦ ἀντιστοίχου συντελεστοῦ δομήσεως καὶ πάντως οὐχὶ μικροτέρα τοῦ πενταπλασίου τῆς ἀξίας ταύτης.

3. Προκειμένου περὶ ἀκινήτων διὰ τὰ ὁποῖα ἐφαρμόζεται ὑποχρεωτικῶς μόνον ἡ περίπτωση γ τῆς παραγράφου 2 τοῦ ἀρθροῦ 1 τοῦ παρόντος ἡ εἰσφορά καθορίζεται εἰς τὰ ἐξ ἑξῆς (6/10) τῆς κατὰ τὴν προηγουμένην παράγραφον προκλιτοῦσης.

4. Ἡ εἰσφορά εἰσπράττεται ὡς δημόσιον ἔσοδον ἀποδιδόμενον εἰς τὸ «Εἰδικὸν Ταμεῖον Ἐφαρμογῆς Ρυθμιστικῶν καὶ Πολυδομικῶν Σχεδίων» (ΕΤΕΡ ΠΣ), διατίθεται κατὰ τὰ εἰδικώτερον ἐν ἀρθρῷ 6 ὀριζόμενα, βαρύνει τὸ πρόσωπον ἐπὶ ὀνόματι τοῦ ὁποῖου ἐκδίδεται ἡ ἀδεία οἰκοδομῆς καὶ ἐπιστρέφεται εἰς περιπτώσιν τῆς δι' οἰονδήποτε λόγον μὴ ἐκτελέσεως τῶν ὑπὸ τῆς ἀδείας ταύτης προβλεπομένων ἐργασιῶν.

5. Ἡ εἰσφορά ὑπολογίζεται, κατὰ τὰς παραγράφους 1 καὶ 2 τοῦ παρόντος ἀρθροῦ, βάσει τῆς ἀξίας τῆς γῆς κατὰ τὸν χρόνον ἐκδόσεως τῆς ἀδείας, ὡς αὕτη λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν κατὰ τὰς διατάξεις περὶ φορολογίας μεταβιβάσεως ἀκινήτων καὶ πλοίων.

Ἡ ἐπὶ τῇ δηλωμένῃ ὑπὸ τοῦ αἰτούντος ἀξία γῆς προκύπτουσα εἰσφορά καταβάλλεται εἰς τὸ Δημόσιον Ταμεῖον ὑπὲρ τοῦ ΕΤΕΡ ΠΣ, πρὸ τῆς ἐκδόσεως τῆς ἀδείας, καὶ ἀποδίδεται εἰς αὐτὸ ἐντὸς τριμήνου τὸ ἀργότερον. Ἡ σχετικὴ δήλωσις ἀπευθύνεται πρὸς τὸν Οἰκονομικὸν Ἐφόρον τὸν ἀρμόδιον διὰ τὴν φορολογίαν μεταβιβάσεως τοῦ ἀκινήτου, ὡς ἐκ τῆς θέσεως αὐτοῦ. Ὁ αὐτὸς Οἰκονομικὸς Ἐφόρος καθίσταται ἀρμόδιος διὰ τὸν προσδιορισμὸν τῆς αγοραίας ἀξίας (προσωρινὸν καὶ ὀριστικὸν) καὶ διὰ τὴν θεσίωσιν τῆς διαφορᾶς τῆς προκλιτοῦσης μετ' ἔλεγχον τῆς δηλωθείσης ἀξίας τῆς γῆς βάσει τῶν στοιχείων, ὡς πρὸς τὸν ἀπαιτούμενον ἀριθμὸν θέσεων σταθμεύσεως, τῶν σημειωμένων ἐπὶ τῆς δηλώσεως τοῦ ἐνδιαφερομένου ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας διὰ τὴν ἐκδοσὶν τῆς ἀδείας Πολυδομικῆς Ὑπηρεσίας. Διὰ τὴν θεσίωσιν καὶ εἰσπράξιν τῆς εἰσφοράς καὶ διὰ τὴν ἐπίλυσιν τῶν ἐκ τῆς ἐπιβολῆς αὐτῆς διαφορῶν ἐφαρμόζονται ἀναλόγως αἱ διατάξεις τῆς περὶ φορολογίας μεταβιβάσεως ἀκινήτων καὶ πλοίων νομοθεσίας. Ἡ ἐξαιρουμένη διαφορὰ εἰσφοράς εἰσπράττεται ὑπὸ τῶν Δημοσίων Ταμείων κατὰ τὰς περὶ τῶν Δημοσίων Ἐσόδων κατεμένης διατάξεις καὶ ἀποδίδεται τὸ ἀργότερον ἐντὸς τριμήνου εἰς τὸ ΕΤΕΡ ΠΣ.

Ὁ αἰτῶν τὴν ἀδειαν δύναται νὰ καταβάλῃ πρὸ τῆς ἐκδόσεως αὐτῆς μόνον τὸ ἥμισυ τῆς δάσεως τῆς δηλώσεώς του εἰσφοράς. Τὸ ἕτερον ἥμισυ τῆς εἰσφοράς εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην θεσιούται εἰς δάσος τοῦ καὶ τυγχάνει καταβλητέον πρὸ τῆς οἰονδήποτε παροχῆς ἠλεκτρικοῦ ρεύματος εἰς τὸ ἀκίνητον ὑπὸ τῆς Δημοσίας Ἐπιχειρήσεως Ἠλεκτρισμοῦ, ἐξαιρουμένης τῆς ἐργοταξιακῆς παροχῆς καὶ πάντως οὐχὶ πέραν τῆς τριετίας ἀπὸ τῆς καταβολῆς τοῦ πρώτου ἡμίσεος.

Διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ἀπαιτήσεως διὰ τὸ πιστούμενον τοῦτο ἥμισυ τῆς εἰσφοράς παρέχεται ἰσόποσος ἐγγυητικὴ ἐπιτολὴ Τραπεζῆς ἢ τοῦ ΤΣΜΕΔΕ ἢ ἐμπράγματος ἀσφάλεια ἢ καὶ προσωπικὴ ἐγγύησις παρεχομένη ὑπὸ τοῦ υποχρέου, ἐὰν ἡ τελευταία κρίνεται ἐπαρκῆς ὑπὸ τοῦ ἀρμοδίου Δημοσίου Ταμείου, κατὰ τὰ εἰδικώτερον ὀριζόμενα διὰ τῶν κατὰ τὴν παράγραφον 7 τοῦ παρόντος ἀρθροῦ ἀποφάσεων.

6. Διὰ τὴν θεσίωσιν καὶ εἰσπράξιν ὑπὸ τῶν Δημοσίων Ταμείων τῆς διὰ τοῦ παρόντος Νόμου ἐπιβαλλομένης εἰσφοράς, ἐφαρμόζονται αἱ διατάξεις τοῦ Β. Δ/τος 757/1969 «περὶ τῆς διαρθρώσεως τῶν Δημοσίων Ταμείων κλπ.» καὶ τοῦ Ν. Δ/τος 356/1974 «περὶ Κώδικος Εἰσπράξεως Δημοσίων Ἐσόδων».

7. Διὰ κοινῶν ἀποφάσεων τῶν Ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ Δημοσίων Ἔργων δύναται νὰ ρυθμίζονται πάντα τὰ θέματα τὰ ὁποῖα ἀνάγονται εἰς τὴν θεσίωσιν, εἰσπράξιν καὶ ἀπόδοσιν τῆς εἰσφοράς.

Ἄρθρον 6.

1. Τὸ κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ προηγουμένου ἀρθροῦ ἔσοδον τοῦ ΕΤΕΡ ΠΣ, ὡς καὶ τὸ πρῶτον τῶν κατὰ τὰς παραγράφους 2 καὶ 3 τοῦ ἀρθροῦ 3 καὶ παρ. 2 τοῦ ἀρθροῦ 4 τοῦ παρόντος

προστίμων τὰ ὁποῖα ἐπίσης περιέρχονται εἰς τὸ ΕΤΕΡ ΠΣ, διατίθεται ἀποκλειστικῶς διὰ τὴν δημιουργίαν δημοσίας χρήσεως χώρων σταθμεύσεως αυτοκινήτων, πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῆς περιοχῆς ἐξ ἧς τοῦτο προέρχεται. Πρὸς τοῦτο χρηματοδοτοῦνται ἢ δανειοδοτοῦνται ὑπὸ τοῦ ΕΤΕΡ ΠΣ κατὰ προτεραιότητα α) Δήμοι ἢ Κοινότητες ἢ Δημοτικαὶ ἢ Κοινοτικαὶ Ἐπιχειρήσεις, β) Δημόσιαι ἐπιχειρήσεις, γ) Ὁργανισμοὶ Κοινῆς Ἐπιχειρήσεως ἢ καὶ δανειοδοτοῦνται συνεταιρισμοὶ ἢ ἰδιωτικαὶ ἐπιχειρήσεις.

Τὸ ἥμισυ τῶν ἀνωτέρω προστίμων ἀποδίδεται ὑπὸ τοῦ ΕΤ ΕΡ ΠΣ ἐντὸς τριμήνου εἰς τοὺς οἰκείους Δήμους ἢ Κοινότητες, χρησιμοποιοῦμενον πάντοτε διὰ τὸν αὐτὸν σκοπὸν.

2. Ἀπὸ τῆς δημιουργίας δημοσίας χρήσεως χώρου σταθμεύσεως αυτοκινήτων, κατὰ τὴν ὡς ἄνω παράγραφον 1, παρέχεται δικαίωμα προτεραιότητος ἀποκτήσεως χώρου σταθμεύσεως ἢ καὶ ἀπλῆς σταθμεύσεως εἰς τὸν χώρον τούτον, διὰ τοὺς ἔχοντας καταβάλει τὸ σύνολον τῆς ἐπὶ τῇ δηλώσει κατὰ τὸ ἀρθρὸν 5 τοῦ παρόντος ὀφειλομένης εἰσφοράς, ἐφ' ὅσον ὁ χώρος σταθμεύσεως δὲν ἀπέχει πλεον τῶν χιλίων πεντακοσίων (1.500) μέτρων ἀπὸ τοῦ κτιρίου διὰ τὸ ὁποῖον κατεβλήθη ἡ εἰσφορά. Τὸ ἐκάστοτε καθοριζόμενον χρηματικὸν ἀντάλλαγμα διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ χώρου σταθμεύσεως καὶ τὴν παροχὴν δικαιώματος σταθμεύσεως εἰς τοὺς ἐν λόγῳ σταθμούς μειοῦται διὰ τοὺς κατὰ τὴν παρούσαν παράγραφον δικαιούχους, ὡς ἐξῆς:

α. Εἰς τὰ δύο δέκατα (2/10) ἐὰν ἡ δημιουργία τοῦ χώρου σταθμεύσεως καὶ ἡ παροχὴ τοῦ εἰς αὐτὸν δικαιώματος σταθμεύσεως πραγματοποιηθῶν ἐντὸς διετίας ἀπὸ τῆς ἐκδόσεως τῆς οἰκοδομικῆς ἀδείας.

β. Εἰς τὰ τέσσαρα δέκατα (4/10) ἐὰν αἱ ἀνωτέρω προϋποθέσεις πραγματοποιηθῶν μετὰ τὴν διετίαν καὶ μέχρι τῆς τετραετίας καὶ

γ. Εἰς τὰ πέντε δέκατα (5/10) ἐὰν αἱ ἀνωτέρω προϋποθέσεις πραγματοποιηθῶν μετὰ τὴν τετραετίαν.

3. Διὰ κοινῆς ἀποφάσεως τῶν Ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ Δημοσίων Ἔργων δύναται νὰ ρυθμισθῇ πᾶν θέμα ἀναγόμενον εἰς τὴν ὑπὸ τοῦ ΕΤΕΡ ΠΣ διαθέσιν τῶν ἐσόδων τῆς εἰσφοράς διὰ τὴν περιοχὴν ἐκ τῆς ὁποίας αὕτη προέρχεται.

4. Δι' ὁμοίων ἀποφάσεων καθορίζεται, εἰς ἐκάστην συγκεκριμένην περίπτωσιν, πᾶν θέμα ἀναγόμενον εἰς τὴν κατὰ τὴν παράγραφον 1 τοῦ παρόντος ἀρθροῦ χρηματοδότησιν, ἢ δανειοδότησιν καὶ τῶν ὄρων τούτων, εἰς τὰ τῆς παροχῆς δικαιώματος σταθμεύσεως ἐντὸς τῶν δημοσίας χρήσεως χώρων σταθμεύσεως καὶ πᾶσα ἐν γένει συναφῆς λεπτομέρεια.

5. Αἱ θέσεις τῶν κατὰ τὴν παράγραφον 1 τοῦ παρόντος ἀρθροῦ διὰ χρηματοδότησεως ἢ δανειοδότησεως ὑπὸ τοῦ ΕΤ ΕΡ ΠΣ ἢ πρωτοβουλία τοῦ Δημοσίου δημιουργουμένων δημοσίας χρήσεως χώρων σταθμεύσεως αυτοκινήτων καθορίζονται συμφώνως πρὸς τὴν διαδικασίαν τῶν ἀρθρῶν 3 καὶ 70 τοῦ Ν.Δ. ἀπὸ 17 Ἰουλίου/16 Αὐγούστου 1923 «περὶ σχεδίων πόλεων κλπ.» ἢ ὑπὸ τῶν πολυδομικῶν μελετῶν τῶν ἐγκρινομένων κατὰ τὸν Ν. 947/1979 «περὶ οἰκιστικῶν περιοχῶν».

Ἡ δημιουργία τῶν χώρων τούτων σταθμεύσεως συνιστᾷ δημοσίαν ὠφέλειαν, ἐπιτρεπομένη τῆς ἀναγκαστικῆς ἀπαλλοτριώσεως τῶν πρὸς τοῦτο ἀπαιτούμενων ἀκινήτων, ὑπὲρ καὶ δαπάναις τοῦ ἀναλαμβάνοντος τὴν δημιουργίαν τοῦ χώρου σταθμεύσεως Δημοσίου ἢ τοῦ ΕΤΕΡ ΠΣ ἢ Ὁργανισμοῦ Τοπικῆς Αὐτοδιοικήσεως ἢ δημοτικοῦ ἢ κοινοτικοῦ νομικοῦ προσώπου ἢ ἐπιχειρήσεως ἢ δημοσίας ἐπιχειρήσεως ἢ ἐπιχειρήσεως μικτῆς οικονομίας ἢ ἑτέρου νομικοῦ προσώπου δημοσίου ἢ ἰδιωτικοῦ δικαίου. Εἰς τὰς ἀνωτέρω ἐταιρείαις μικτῆς οικονομίας δύναται νὰ συμμετέχουν Δήμοι ἢ Κοινότητες ἢ ἑτεροὶ δημόσιοι ὄργανισμοὶ ἢ ἐπιχειρήσεις μετὰ ἰδιωτῶν, ἰδίᾳ δὲ τῶν ἔχόντων διὰ τὴν συγκεκριμένην περιοχὴν, τὸ κατὰ τὴν παράγραφον 2 τοῦ ἀρθροῦ 6 δικαίωμα προτιμήσεως. Προκειμένου περὶ ἀπαλλοτριώσεως ὑπὲρ καὶ δαπάναις ἀμειψῶς ἰδιωτικοῦ φορέως, αὕτη διενεργεῖται μόνον ἐὰν ὁ οἰκείος Δήμος ἢ Κοινότης δηλώσῃ ὅτι δὲν ἐνδιαφέρεται πρὸς δημοσίωσιν τοῦ συγκεκριμένου χώρου σταθμεύσεως ἢ ἐὰν παρέλθῃ ἄπρακτος δίμηνος προθεσμία ἀπὸ τῆς πρὸς τοῦτο προσκλήσεώς του.

*Άρθρον 7.

1. Τò διὰ τῆς παρ. 4 τοῦ ἀρθροῦ 7 τοῦ Α.Ν. 239/1967 «περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως τῆς «περὶ φορολογίας εἰσοδήματος νομοθεσίας καὶ ἄλλων τινῶν διατάξεων», προτεθέν ἐδάφιον μετὰ τὸ πρῶτον ἐδάφιον τῆς περιπτώσεως α τῆς παρ. 1 τοῦ ἀρθροῦ 20 τοῦ Ν.Δ. 3323/1955 «περὶ φορολογίας τοῦ εἰσοδήματος», ἀντικαθίσταται ὡς ἀκολούθως : «Τὸ κατὰ τὸ προηγούμενον ἐδάφιον πάγιον ποσοστὸν ἐξ 25%, τὸ ὁποῖον ἐκπίπτει καὶ ἐκ τοῦ ἀκαθάριστου εἰσοδήματος ἐπὶ ἐκμισθουμένων ἢ ἰδιοχρησιμοποιουμένων χώρων σταθμεύσεως αὐτοκινήτων, περιορίζεται εἰς 10% ἐπὶ ἐκμισθουμένων ἢ ἰδιοχρησιμοποιουμένων καταστημάτων, γραφείων καὶ ἀποθηκῶν, ὡς καὶ γηπέδων χρησιμοποιουμένων ὡς χώρων σταθμεύσεως αὐτοκινήτων».

2. Ἡ διὰ τῆς προηγούμενης παραγράφου ἀντικατασταθεῖσα διατάξις, ὡς μετὰ τὴν ἀντικατάστασιν ἰσχύει, ἐφαρμόζεται ἐπὶ τῶν ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου 1979 καὶ ἐξῆς κτωμένων εἰσοδημάτων.

*Άρθρον 8.

1. Διὰ Π. Δ/τος ἐκδιδόμενου ἐφ' ἅπαξ προτάσει τοῦ Ὑπουργοῦ Δημοσίων Ἔργων, δύνανται νὰ καθορίζωνται, γενικῶς ἢ κατὰ ἰσχύοντα συστήματα δομήσεως, εἰδηκοὶ ὅροι ὡς πρὸς τὴν δόμησιν καὶ διαμέρωσιν τῶν χώρων σταθμεύσεως αὐτοκινήτων. Εἰς τοὺς εἰδικούς τούτους ὅρους περιλαμβάνονται καὶ ὁ καθορισμὸς τοῦ ὕψους ὁρόρου καὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὁρόρων, ὁ τρόπος ὑπολογισμοῦ εἰς τὰς περιπτώσεις ταύτας τοῦ συντελεστοῦ δομήσεως, τὰ τῆς διαμορφώσεως εἰς τὸ ἰσόγειον τῶν εἰσοδῶν τῶν χώρων τούτων καὶ τῆς τυχόν ἕνεκα τούτου καταλήψεως κεραιῶν, τὰ τῆς προεκτάσεως τῶν χώρων τούτων εἰς τοὺς ὑποχρεωτικῶς ἀκλύπτους χώρους, ὡς καὶ πάσα συναφὴς λεπτομέρεια. Διὰ τοῦ Π. Δ. τούτου δύνανται νὰ προβλεπῶνται ἢ δι' ἀποφάσεων τοῦ Ὑπουργοῦ Δημοσίων Ἔργων εἰδικωτέραι ρυθμίσεις τῶν θεμάτων τούτων προκειμένου περὶ οἰκισμῶν χαρακτηρισθέντων ὡς παραδοσιακῶν, γενικῶς ἢ δι' ἓνα ἕκαστον τῶν οἰκισμῶν τούτων.

2. Τὸ διὰ τοῦ ἀρθροῦ 20 τοῦ Ν.Δ. 3334/1955 «περὶ μεταφορᾶς ἀγαθῶν ἐπὶ κομίστρῳ διὰ φορητῶν τριτροχῶν αὐτοκινήτων καὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως διατάξεων ἀναφερομένων εἰς θέματα τῆς Γενικῆς Διευθύνσεως Μεταφορῶν» ἐπιβαλλόμενον τέλος καταργεῖται διὰ τὴν ἐκδοσὴν ἀδειῶν σταθμῶν αὐτοκινήτων. Τὰ δυνάμει τῆς παραγράφου 2 τοῦ ἀρθροῦ 1 τοῦ Ν.Δ. 511/1970 «περὶ ἰδρύσεως καὶ λειτουργίας πρατηρίων ὄχητῶν καυσίμων, σταθμῶν αὐτοκινήτων, πλυντηρίων αὐτοκινήτων καὶ περὶ κυκλοφοριακῆς συνδέσεως ἐγκαταστάσεων μετὰ τῶν ὀδῶν», ἐκδιδόμενα Δ/γμματα ρυθμίζου ὡς πρὸς τοὺς σταθμούς αὐτοκινήτων πάντα τὰ ἀναγόμενα εἰς τὴν ἐσωτερικὴν διαρρύθμισίν των θέματα, τῶν λοιπῶν θεμάτων τῶν Διαταγμάτων τούτων ρυθμιζομένων ἐφ' ἐξῆς διὰ τῶν κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος νόμου ἐκδιδόμενων Διαταγμάτων ἢ τῶν ἀποφάσεων τῆς παραγράφου 4 τοῦ ἀρθροῦ 2 τοῦ παρόντος.

*Άρθρον 9.

1. Ἡ ἐφαρμογὴ τῶν διατάξεων τῶν ἀρθρῶν 1 ἕως καὶ 6 τοῦ παρόντος ἀρχεῖται :

(α) Διὰ τὰς περιοχὰς τῆς Μείζονος Περιοχῆς Πρωτευούσης τὰς ρυθμιζόμενας διὰ τοῦ κατὰ τὴν παρ. 1 τοῦ ἀρθροῦ 2 Π. Δ., ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ Δ/τος τούτου.

(β) Διὰ τὰς λοιπὰς πόλεις τὰς ἐχούσας θῆσει τῆς ἀπογραφῆς τοῦ 1971 πληθυσμὸν ἄνω τῶν δέκα πέντε χιλιάδων κατοίκων ὡς καὶ διὰ τὸ ὑπόλοιπον τοῦ ἡπειρωτικοῦ τμήματος τοῦ Νομοῦ Ἀττικῆς ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τῶν ὑπὸ τῆς παρ. 2 τοῦ αὐτοῦ ἀρθροῦ 2 προβλεπομένων Π. Δ. Εἰς τὰς περιπτώσεις ταύτας καὶ μέχρι τῆς ἐκδόσεως διὰ τινὰ περιοχὴν τῶν κατὰ τὴν παρ. 4 τοῦ αὐτοῦ ἀρθροῦ 2 ἀποφάσεων, ἐφαρμόζε-

ται ὡς ὑποχρεωτικῶς ἀπαιτούμενος ἀριθμὸς θέσεων σταθμεύσεως, τὸ κατώτατον ὄριον τούτων, ὡς δι' ἐκάστην περίπτωσιν καθορίζεται ὑπὸ τῶν ἀνωτέρω Π. Δ. Ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τῶν κατὰ τὴν παρ. 4 τοῦ ἀρθροῦ 2 τοῦ παρόντος ἀποφάσεων, ἐφαρμόζονται οἱ εἰδηκοὶ ὅρισμοὶ τούτων.

(γ) Διὰ τὰς πόλεις τὰς ἐχούσας πληθυσμὸν κάτω τῶν δέκα πέντε χιλιάδων κατοίκων καὶ τὴν ὑπαίθριον, πλὴν τοῦ ὑπολοίπου τοῦ ἡπειρωτικοῦ τμήματος τοῦ Νομοῦ Ἀττικῆς, ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως εἰδικῶν διὰ ταύτας ἢ τινὰ τούτων Π. Δ., ἐκδιδόμενου ὁμοίως προτάσει τοῦ Ὑπουργοῦ Δημοσίων Ἔργων.

2. Διὰ τῶν κατὰ τὰς παρ. 1, 2 καὶ 3 τοῦ ἀρθροῦ 2 τοῦ παρόντος, Π. Δ., ἢ τῶν κατὰ τὴν παρ. 4 τοῦ αὐτοῦ ἀρθροῦ 2 ἀποφάσεων δύναται νὰ ὀρίζεται ἢ ἀνάλογος ἐφαρμογὴ μόνον τῆς περιπτώσεως α τῆς παρ. 1 τοῦ ἀρθροῦ 12 τοῦ Ν. 651/1977 «περὶ καταργήσεως τοῦ Ν.Δ. 349/1954, τροποποιήσεως τῶν «περὶ αὐθαιρέτων οἰκοδομικῶν κατασκευῶν διατάξεων κ.λπ.».

3. Ἡ περίπτωσις β τῆς παραγράφου 1 τοῦ ἀρθροῦ 12 τοῦ Ν. 651/1977 δύναται νὰ ἐφαρμόζεται ἐφ' ἐξῆς κατὰ τὰ ὑπὸ τοῦ αὐτοῦ ἀρθροῦ 12 προβλεπόμενα, μόνον διὰ συμβόλαια ἢ προσύμφωνα συνταγέντα μέχρι καὶ τῆς 26ης Ἰουλίου 1979.

4. Τὸ πρῶτον ἐδάφιον τῆς παραγράφου 6 τοῦ ἀρθροῦ 2 τοῦ Ν. 653/1977 ἀντικαθίσταται ὡς ἀκολούθως :

«Γῆς κατὰ τὸ παρὸν ἀρθρον ἐπιβαρύνσεως ἀπαλλάσσονται τὰ κατὰ τὴν τελευταίαν πενταετίαν ὑπὸ γεωργικὴν ἐκμετάλλευσιν ἀκίνητα ἢ τμήματα τούτων».

5. Διὰ Προεδρικοῦ Διατάγματος ἐφ' ἅπαξ ἐκδιδόμενου, προτάσει τοῦ Ὑπουργοῦ Δημοσίων Ἔργων, καθορίζεται ὁ χρόνος ἰσχύος τῶν ἐκδιδόμενων ἀδειῶν ἐκτελέσεως τῶν οἰκοδομικῶν ἐργασιῶν κατὰ μέγεθος ἢ περιπτώσεις οἰκοδομῶν, τρόπους οἰκιστικῆς ἀναπτύξεως ἢ ἕτερα γενικὰ κριτήρια. Διὰ τοῦ αὐτοῦ Διατάγματος καθορίζονται καὶ οἱ λόγοι τῆς τυχόν παρατάσεως τῆς ἰσχύος ταύτης, ἢ διαδικασία διαπιστώσεως τούτων καὶ πάσα συναφὴς λεπτομέρεια.

6. Ἀπὸ τῆς κατὰ τὰς προηγούμενας διατάξεις ἐνάρξεως ἐφαρμογῆς τοῦ παρόντος, καταργεῖται ἡ παρ. 4 τοῦ ἀρθροῦ 9 τοῦ Ν.Δ. τῆς 17 Ἰουλίου/16 Αὐγούστου 1923 «περὶ σχεδίων πόλεων κ.λπ.», ὡς αὕτη προσετέθη διὰ τοῦ ἀρθροῦ 2 τοῦ Ν. 551/1977.

Αἱ παρ. 5 καὶ 6 τοῦ αὐτοῦ ἀρθροῦ καταργοῦνται ἀπὸ τῆς ἐκδόσεως τῶν ὑπὸ τοῦ ἀρθροῦ 8 τοῦ παρόντος προβλεπομένων Π. Δ., ἀπὸ ταύτης δὲ ἡ παρ. 7 τοῦ αὐτοῦ ἀρθροῦ 9 τοῦ Ν.Δ. 17 Ἰουλίου/16 Αὐγούστου 1923 ἀριθμεῖται ὡς παρ. 4 αὐτοῦ.

*Άρθρον 10.

Ἡ ἰσχύς τοῦ παρόντος ἀρχεῖται ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως αὐτοῦ διὰ τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως.

Ὁ παρὸν νόμος ψηφισθεὶς ὑπὸ τῆς Βουλῆς καὶ παρ' ἡμῶν σήμερον κυρωθεὶς, δημοσιευθῆτω διὰ τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως καὶ ἐκτελεσθῆτω ὡς νόμος τοῦ Κράτους.

Ἐν Ἀθήναις τῆ 21 Αὐγούστου 1979

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. ΤΣΑΤΣΟΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ
ΚΩΝΣΤ. ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΛΘ. ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ἜΡΓΩΝ
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΥ

Ἐθεωρήθη καὶ ἐτέθη ἡ μεγάλη τοῦ Κράτους σφραγίς.

Ἐν Ἀθήναις τῆ 21 Αὐγούστου 1979

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΜΑΤΗΣ

1996. Για τη δαπάνη αυτή έχει εγγραφεί πίστωση στον Κρατικό Προϋπολογισμό στον ειδικό φορέα 35/120 ΚΑΕ 3323 για την πληρωμή του σμυριδεργατικού δικαιώματος.

9. Την 493/96 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας και με πρόταση των Υπουργών Οικονομικών και Ανάπτυξης, αποφασίζουμε:

Άρθρο μόνο

Το καταβαλλόμενο στους σμυριδορύκτες Νάξου εργατικό δικαίωμα εξορύξεως και μεταφοράς της σμύριδος ανά παραδιδόμενο στο Δημόσιο στατήρα καθορίζεται ως εξής:

α. Πρώτη ποιότητα από 296,81 σε 326,49 από 1.1.1996 έως 31.12.1996.

β. Δεύτερη ποιότητα από 255,76 σε 281,34 από 1.1.1996 έως 31.12.1996.

Στην Υπουργό Ανάπτυξης αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 11 Σεπτεμβρίου 1996

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΩΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΑΛΕΞ. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΒΑΣΩ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ



ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 350

Ρύθμιση των υποχρεώσεων εξασφάλισης χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων σε πόλεις της χώρας, καθώς και στις εκτός του εγκεκριμένου σχεδίου περιοχές αυτών.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις των άρθρων 1 (παρ. 2 και 5), 2 (παρ. 2 και 4), 3 (παρ. 1) και 5 του Ν. 960/1979 «περί επιβολής υποχρεώσεων προς δημιουργία χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων δια την εξυπηρέτησιν των κτιρίων και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων» (Α' 194) όπως τροποποιήθηκαν με τα άρθρα 1, 3 και 4 του Ν. 1221/1981 (Α' 292).

2. Τις διατάξεις του άρθρου 29Α του Ν. 1558/1985 «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα» (Α' 137) όπως προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/1992 (Α' 154).

3. Τις 418/30.11.1994 και 421/7.12.1994 γνωμοδοτήσεις του Κεντρικού Συμβουλίου Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος.

4. Το γεγονός ότι από τις κανονιστικές διατάξεις αυτής της απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού και των οικείων Ο.Τ.Α.

5. Την 403/1996 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας με πρόταση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Στις πόλεις Αγρίνιο, Αίγιο, Αλεξανδρούπολη, Αμπελόκηποι Θεσσαλονίκης, Άργος, Άρτα, Βέροια, Βόλος, Γιαννιτσά, Δράμα, Εύοσμος Θεσσαλονίκης, Ηράκλειο, Θεσσαλονίκη, Θήβα, Ιωάννινα, Καβάλα, Καλαμαριά Θεσσαλονίκης, Καλαμάτα, Καρδίτσα, Καστοριά, Κατερίνη, Κέρκυρα, Κοζάνη, Κομοτηνή, Κόρινθος, Λαμία, Λάρισα, Λειβαδιά, Μυτιλήνη, Νάουσα, Νέα Ιωνία Βόλου, Νεάπολη Θεσσαλονίκης, Ξάνθη, Πολίχνη Θεσσαλονίκης, Πάτρα, Πτολε-

μαίδα, Πύργος, Ρέθυμνο, Ρόδος, Σέρρες, Σταυρούπολη Θεσσαλονίκης, Συκιές Θεσσαλονίκης, Τρίκαλα, Τρίπολη, Χαλκίδα, Χανιά, Χίος στο ηπειρωτικό τμήμα του Ν. Αττικής (εκτός των ζωνών της ευρύτερης περιοχής Αθηνών που καθορίστηκαν με το Π.Δ/γμα 230/93 (Α' 94) καθώς και σε όλες τις περιοχές εκτός των εγκεκριμένων ρυμοτομικών σχεδίων και εκτός νομίμως υφισταμένων οικισμών που περιλαμβάνονται στα διοικητικά όρια των πιο πάνω δήμων, επιβάλλεται η εξασφάλιση χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων κατά τα οριζόμενα από τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος.

Άρθρο 2

Εντός των περιοχών που αναφέρονται στο προηγούμενο άρθρο ο απαιτούμενος αριθμός των θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων ο οποίος ορίζεται με Νομαρχιακή απόφαση σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 4 του άρθρου 2 του Ν. 960/79 όπως ισχύει ανάλογα με τη χρήση και τη συνολική επιφάνεια του κτιρίου, που προσμετράται στο συντελεστή δόμησης δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερος ούτε μικρότερος από τα αντίστοιχα όρια που αναφέρονται στις επόμενες παραγράφους:

1. Για κατοικία: μία θέση ανά 100 έως 250 τ.μ. επιφανείας του κτιρίου.

2. Για γραφεία (ιδιωτικά ή δημόσια), τράπεζες, ασφαλιστικές εταιρείες, ραδιοφωνικούς σταθμούς, καταστήματα και γενικά παρεμφερείς χρήσεις: μία θέση ανά 50 έως 80 τ.μ. επιφανείας του κτιρίου.

3. Για υπεραγορές τροφίμων ή άλλων ειδών και πολυκαταστήματα: μία θέση ανά 20 έως 40 τ.μ. επιφανείας του κτιρίου.

4. Για εστιατόρια, ζαχαροπλαστεία, αναψυκτήρια και γενικά χρήσεις αναψυχής: μία θέση ανά 40 έως 80 τ.μ. επιφανείας του κτιρίου.

5. Για κέντρα διασκέδασης: μία θέση ανά 20 έως 60 τ.μ. επιφανείας του κτιρίου.

6. Για χώρους συνάθροισης κοινού (θέατρα, κινηματογράφοι, αίθουσες, συγκεντρώσεως, κ.λπ.), κτίρια πολιτιστικών λειτουργιών (βιβλιοθήκες, αίθουσες εκθέσεων, μουσεία κ.λπ.), εμπορικές εκθέσεις και λοιπές παρεμφερείς χρήσεις: μία θέση ανά 50 έως 100 τ.μ. επιφανείας του κτιρίου.

7. Για νοσοκομεία, κλινικές, θεραπευτήρια, κ.λπ.: μία θέση ανά 6 έως 13 κλίνες.

8. Για γηροκομεία, άσυλα και λοιπές παρεμφερείς χρήσεις: μία θέση ανά 15 έως 25 κλίνες.

9. Για παιδικούς σταθμούς, εκπαιδευτήρια (ιδιωτικά ή δημόσια) στοιχειώδους και μέσης βαθμίδας εκπαίδευσης και λοιπές παρεμφερείς χρήσεις: μία θέση ανά 1 έως 3 αίθουσες διδασκαλίας.

10. Για ανώτερα και ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα: μία θέση ανά 100 έως 150 τ.μ. επιφανείας του κτιρίου.

11. Για γυμναστήρια, γήπεδα αθλοπαιδιών, εν γένει αθλητικές εγκαταστάσεις: μία θέση ανά 200 έως 250 τ.μ. επιφανείας άθλησης. Στον αριθμό των θέσεων που προκύπτει προστίθεται μία θέση ανά 15 έως 25 θέσεις θεατών, εφόσον για τα υπόψη κτίρια ή εγκαταστάσεις, προβλέπονται κερκίδες.

12. Για συνεργεία αυτοκινήτων: μία θέση ανά 30 έως 70 τ.μ. επιφανείας του κτιρίου.

13. Για βιομηχανίες, βιοτεχνίες, επαγγελματικά εργαστήρια και λοιπές παρεμφερείς χρήσεις: μία θέση ανά 100 έως 150 τ.μ. επιφανείας κτιρίου.

14. Για αποθήκες χωρίς προθήκες, εγκαταστάσεις χον-

δρεμπορίου κ.λπ.: μία θέση ανά 200 έως 300 τ.μ. επιφάνειας του κτιρίου.

15. Για ξενοδοχεία και εν γένει τουριστικές εγκαταστάσεις: μία θέση ανά 10 έως 5 κλίνες. Ειδικά για ξενοδοχεία που διαθέτουν αίθουσες εστιατορίων και εν γένει αίθουσες συνάθροισης κοινού, πέρα από τις απαιτούμενες από τους κανονισμούς του ΕΟΤ, εφαρμόζονται για τις αίθουσες αυτές και οι περιπτώσεις 4, 5 και 6 αναλόγως.

Άρθρο 3

1. Ο απαιτούμενος αριθμός θέσεων στάθμευσης ανάλογα με τη χρήση και το μέγεθος του κτιρίου υπολογίζεται ως εξής: Διαιρείται το σύνολο των επιφανειών κάθε χρήσης του κτιρίου με την επιφάνεια σε τετρ. μέτρα που απαιτείται για μία θέση σύμφωνα με το προηγούμενο άρθρο 2.

Όταν το δεκαδικό μέρος του πηλίκου είναι μεγαλύτερο ή ίσον του 0,5 προστίθεται μία θέση.

Όταν αυτό είναι μικρότερο του 0,5 δεν λαμβάνεται υπόψη. Οι θέσεις που προκύπτουν από κάθε χρήση προστίθενται και αποτελούν το συνολικό αριθμό θέσεων.

2. Σε περιπτώσεις κτιρίων με διαφορετικές χρήσεις οι επιφάνειες των κοινοχρήστων χώρων που εξυπηρετούν περισσότερες από μία χρήσεις προσμετρώνται για τον υπολογισμό των θέσεων στάθμευσης στην επικρατούσα χρήση.

3. Ο τρόπος αναγωγής των καθοριζόμενων ανά κτίριο θέσεων στάθμευσης σε επιφάνεια χώρου στάθμευσης γίνεται σύμφωνα με τα οριζόμενα στην 98728/7722/15.12.1992 απόφαση του Υφυπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων «Προδιαγραφές για τη κατασκευή χώρων στάθμευσης που εξυπηρετούν τα κτίρια» (Δ' 167/93).

4. Ειδικά για τις περιπτώσεις κατασκευής χώρων στάθμευσης που λειτουργούν αποκλειστικά με μηχανικό τρόπο τοποθέτησης των αυτοκινήτων στη θέση στάθμευσης, η απαιτούμενη για κάθε θέση επιφάνεια του χώρου στάθμευσης προκύπτει με βάση τα στοιχεία του τύπου του κατασκευαζόμενου χώρου στάθμευσης.

Άρθρο 4

1. Σε περιπτώσεις κατά τις οποίες προκύπτει απαιτούμενος αριθμός θέσεων στάθμευσης μεγαλύτερος του 15 επιβάλλεται η εξασφάλιση ποσοστού τουλάχιστον 50% των θέσεων στο αυτό ακίνητο ή σε άλλο, σε απόσταση όχι μεγαλύτερη των 300 μ. μετρούμενη σε νοητή ευθεία γραμμή μεταξύ των πλησιέστερων σημείων των δύο ακινήτων.

2. Ειδικά για χρήσεις υπεραγορές τροφίμων ή άλλων ειδών και πολυκαταστήματα εν γένει επιβάλλεται η εξασφάλιση του ως άνω ποσοστού στο αυτό ακίνητο ή σε όμορο αυτού.

3. Σε περίπτωση αλλαγής χρήσης σε νομίμως υφιστάμενα προ της ισχύος του Ν. 960/79 κτίρια, δεν εφαρμόζεται η παρ. 1 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 5

1. Εντός των περιοχών που αναφέρονται στο άρθρο 1 και για τις αναφερόμενες στον παρακάτω πίνακα χρήσεις κτιρίων επιβάλλεται πέραν των οριζόμενων στο άρθρο 2 η εξασφάλιση προ της 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, είναι ίση ή μεγαλύτερη από 2.000 τ.μ. Ο αριθμός των θέσεων υπολογίζεται σύμφωνα

με τα οριζόμενα στον πίνακα, σε συνδυασμό με τις παρ. 3, 4 και 5 του παρόντος άρθρου.

ΠΙΝΑΚΑΣ

Απαιτήσεις στάθμευσης για μεγάλα αυτοκίνητα

ΧΡΗΣΗ ΚΤΙΡΙΟΥ	Επιφάνεια κτιρίου σε τ.μ. που αναλογούν σε μία θέση στάθμευσης
Υπεραγορές τροφίμων ή άλλων ειδών, πολυκαταστήματα, εμπορικά κέντρα, μουσεία, ξενοδοχεία, τουριστικές εγκαταστάσεις	2.500 έως 3.500
Καταστήματα χονδρικής πώλησας, βιομηχανίες βιοτεχνίες	4.000 έως 5.000
Νοσοκομεία, κλινικές και εν γένει κτίρια περίθαλψης, κτίρια εκπαίδευσης	10.000 έως 12.000
Τράπεζες	10.000 έως 12.000

3. Για τον υπολογισμό της συνολικής επιφάνειας του χώρου στάθμευσης ο αριθμός των θέσεων βάσει του πίνακα ανάγεται σε επιφάνεια του χώρου στάθμευσης ως εξής:

Για μια θέση στάθμευσης μεγάλου αυτοκινήτου λαμβάνονται 50 τ.μ. χώρου στάθμευσης.

4. Ο υπολογισμός των απαιτούμενων θέσεων στάθμευσης ανάλογα με τη χρήση και το μέγεθος του κτιρίου γίνεται ως εξής:

α) Διαιρείται το σύνολο των επιφανειών κάθε χρήσης του κτιρίου με τον σχετικό αριθμό του πίνακα. Για το δεκαδικό μέρος του πηλίκου και ανεξάρτητα από το μέγεθος αυτού, προστίθεται μία θέση. Οι θέσεις που προκύπτουν από κάθε χρήση προστίθενται και αποτελούν τον συνολικό αριθμό των θέσεων.

β) Σε περίπτωση ανάπτυξης περισσότερων της μιας χρήσεων των οποίων η επιφάνεια κτιρίου χωριστά είναι μικρότερη από 2.000 τ.μ. αλλά η συνολική επιφάνεια ανάπτυξης είναι ίση ή μεγαλύτερη των 2.000 τ.μ. υπολογίζεται μία θέση ανά 2.500 τ.μ. έως 3.500 τ.μ. επιφάνειας κτιρίου.

5. 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 όπως ισχύει.

Άρθρο 6

1. Για την εξαγορά μέρους ή του συνόλου των απαιτούμενων θέσεων στάθμευσης στις περιπτώσεις που δεν είναι δυνατή για νομικούς ή τεχνικούς λόγους η δημιουργία των αναγκαίων χώρων στο γήπεδο όπου ανεγείρεται το κτίριο κατ' εφαρμογή της περίπτωσης γ της παρ. 2 του άρθρου 1 του Ν. 960/1979 όπως ισχύει, και τον υπολογισμό της εισφοράς λαμβάνεται υπόψη επιφάνεια ίση με 25,00 τ.μ. για κάθε θέση στάθμευσης.

2. Για τον υπολογισμό της κατά την περιπτ. γ της παρ. 2

του άρθρου 1 του Ν. 960/1979 ως ισχύει, εισφοράς όπως ειδικότερα ορίζεται στο άρθρο 5 του αυτού νόμου, λαμβάνεται υπόψη η αντικειμενική αξία των ακινήτων όπου αυτή έχει καθορισθεί.

Άρθρο 7

1. Απαλλάσσονται της κατά τον Ν. 960/79 υποχρέωσης εξασφάλισης θέσεων στάθμευσης προσθήκης καθ' ύψος ή κατ' επέκταση κτιρίων νομίμως υφισταμένων προ Ν. 960/79 εφόσον αυτές προορίζονται για χρήση κατοικίας και έχουν επιφάνεια μικρότερη ή ίση των 150 τ.μ.

2. Τα ανωτέρω εφαρμόζονται μόνο για την πρώτη πραγματοποιούμενη μετά την ισχύ του Ν. 960/79 προσθήκη.

Άρθρο 8

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

2. Όταν οι εισοδοί ή οι έξοδοι των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων βρίσκονται επί εθνικού δρόμου, για την έκδοση της οικοδομικής άδειας απαιτείται προηγούμενη έγκριση από την αρμόδια Υπηρεσία της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων.

Άρθρο 9

1. Οι νομαρχιακές αποφάσεις της παρ. 4 του άρθρου 2 του Ν. 960/79 όπως ισχύει, εκδίδονται μετά από αιτιολογική έκθεση της αρμόδιας Πολεοδομικής Υπηρεσίας μετά από πρόταση του οικείου δήμου ή και με δική της πρωτοβουλία, κατά τη διαδικασία που προβλέπεται, στην ίδια ως άνω παράγραφο. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται οι διατάξεις της προαναφερόμενης παρ. 4, του άρθρου 2 του Ν. 960/79.

2. Με τις αποφάσεις της προηγούμενης παραγράφου μπορεί να καθορίζονται για κάθε ένα οικισμό συνολικά ή κατά τμήματα, πέρα από τον απαιτούμενο αριθμό θέσεων στάθμευσης το κύριο οδικό δίκτυο του οικισμού, οι συγκεκριμένες περιοχές ή θέσεις στις οποίες απαγορεύεται η δημιουργία χώρων στάθμευσης, για λόγους πολεοδομικούς, κυκλοφοριακούς, αισθητικούς, προστασίας περιβάλλοντος.

Με τις αποφάσεις αυτές μπορεί για συγκεκριμένες περιοχές ή θέσεις του οικισμού να επιβάλλονται υποχρεώσεις όσον αφορά το είδος του χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων (στεγασμένου υπέργειου ή υπόγειου ή υπαίθριου), ανάλογα με τις πιο πάνω πολεοδομικές και λοιπές συνθήκες των υπόψη περιοχών ή θέσεων.

3. Οι νομαρχιακές αποφάσεις του παρόντος άρθρου δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

4. Μέχρι την έκδοση των πιο πάνω αποφάσεων εφαρμόζεται ως υποχρεωτικά απαιτούμενος αριθμός θέσεων στάθμευσης, το κατώτερο από τα όρια που αναφέρονται στο άρθρο 2 το παρόντος δ/τος.

5. Νομαρχιακές αποφάσεις του παρόντος άρθρου που έχουν εκδοθεί πριν από την ισχύ του παρόντος δ/τος εξακολουθούν να ισχύουν κατά το μέτρο που δεν αντίκεινται στις διατάξεις του παρόντος.

Άρθρο 10

1. Ειδικές διατάξεις με τις οποίες επιβάλλονται σε συγκεκριμένες περιοχές ή τμήματά τους ή συγκεκριμένες θέσεις σε πλατείες, δρόμους ή πεζόδρομους, πρόσθετοι

περιορισμοί ή απαγορεύσεις, όσον αφορά την δημιουργία χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων, κασιχύνουν των διατάξεων του παρόντος διατάγματος.

2. Οικοδομικές άδειες που έχουν εκδοθεί μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος διατάγματος στις αναφερόμενες στο άρθρο 1 περιοχές εκτελούνται όπως εκδόθηκαν. Επίσης άδειες για τις οποίες έχει υποβληθεί πλήρης φάκελος στην αρμόδια πολεοδομική υπηρεσία εκδίδονται με τις προγενέστερες ισχύουσες διατάξεις.

Άρθρο 11

Καταργείται από τη δημοσίευση του παρόντος διατάγματος το υπ' αρ. 92/1982 Π.Δ. «περί ρυθμίσεως των υποχρεώσεων εξασφάλισης χώρου σταθμεύσεως αυτοκινήτων εις πόλεις ή οικισμούς της χώρας πληθυσμού άνω των 15.000 κατοίκων ως και εις εκτός εγκεκριμένου σχεδίου πόλεως». (Α' 12).

Άρθρο 12

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

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

Αθήνα, 10 Σεπτεμβρίου 1996

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜ. ΕΡΓΩΝ
ΚΩΣΤΑΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ

(3)

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 351

Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας αριθ. 93/65/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για «τον καθορισμό και την χρησιμοποίηση συμβατών τεχνικών προδιαγραφών για την προμήθεια τεχνικού εξοπλισμού και συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας».

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) Του άρθρου 4 του Ν. 1338/1983 «Εφαρμογή του Κοινοτικού Δικαίου (Α' 34), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 6 παρ. 4 του Ν. 1440/1984 (Α' 70) και τροποποιήθηκε με τα άρθρα 7 του Ν. 1775/1988 (Α' 101), 31 του Ν. 2076/1992 (Α' 130) και 19 του Ν. 2367/1995 (Α' 261).

β) Του άρθρου 29Α του Ν. 1558/85 «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα» (Α' 137), όπως το άρθρο αυτό προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/1992 (Α' 154).

2. Τις διατάξεις του Ν.Δ. 714/1970 «Περί ιδρύσεως Διευθύνσεως Εναερίων Μεταφορών παρά του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Οργανώσεως της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας» (Α' 238), όπως τροποποιήθηκε με το Ν. 1340/83 (Α' 154).

3. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού.

4. Την αριθμ. 378/96 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της

Επικρατείας μετά από πρόταση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Σκοπός του παρόντος Προεδρικού Διατάγματος είναι η συμμόρφωση της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 93/65/ΕΟΚ του Συμβουλίου, σχετικά με τον καθορισμό και τη χρησιμοποίηση συμβατών τεχνικών προδιαγραφών για την προμήθεια τεχνικού εξοπλισμού και συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (EEL 187/52).

2. Το παρόν Προεδρικό Διάταγμα διέπει τον καθορισμό και την χρησιμοποίηση τεχνικών προδιαγραφών για την προμήθεια τεχνικού εξοπλισμού και συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας ειδικότερα όσον αφορά:

- τα συστήματα επικοινωνίας
- τα συστήματα επιτήρησης
- τα συστήματα αυτόματης υποστήριξης του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας
- τα συστήματα αεροναυτιλίας.

Άρθρο 2

Για τους σκοπούς του παρόντος Προεδρικού ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

α) Τεχνική προδιαγραφή: κάθε τεχνική απαίτηση η οποία περιέχεται, ειδικότερα, στις συγγραφές υποχρεώσεων και καθορίζει τα χαρακτηριστικά για κάποια εργασία, υλικό, προϊόν ή άλλο προμηθευόμενο είδος και δίνει τη δυνατότητα αντικειμενικής περιγραφής της εργασίας, του υλικού του προϊόντος ή του προμηθευόμενου είδους, έτσι ώστε τα ανωτέρω να ανταποκρίνονται στη χρήση για την οποία προορίζονται από την αναθέτουσα αρχή. Οι εν λόγω τεχνικές απαιτήσεις μπορούν να περιλαμβάνουν την ποιότητα, τις επιδόσεις, την ασφάλεια ή τις διαστάσεις, καθώς και απαιτήσεις σχετικά με το υλικό, το προϊόν ή το προμηθευόμενο είδος όσον αφορά τη διασφάλιση της ποιότητας, την ορολογία, τα σύμβολα, τις δοκιμές και μεθόδους δοκιμής, τη συσκευασία, την επισήμανση και τις ετικέτες.

β) Πρότυπο: κάθε τεχνική προδιαγραφή εγκεκριμένη από αναγνωρισμένο οργανισμό τυποποίησης για επαναλαμβανόμενη ή συνεχή εφαρμογή, η τήρηση της οποίας δεν είναι κατ' αρχήν υποχρεωτική.

γ) Πρότυπο Eurocontrol: τα υποχρεωτικά στοιχεία των προδιαγραφών Eurocontrol σχετικά με τα φυσικά χαρακτηριστικά, τη μορφή, τα υλικά, τις επιδόσεις, το προσωπικό ή τη διαδικασία των οποίων η ομοιομορφη εφαρμογή αναγνωρίζεται ως θεμελιώδης προϋπόθεση για την εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου συστήματος υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας (ATS). (Τα υποχρεωτικά στοιχεία αποτελούν μέρος ενός βασικού προτύπου Eurocontrol).

Άρθρο 3

1. Με την επιφύλαξη του Π.Δ/τος 370/1995 (Α' 199) σχετικά με τις κρατικές προμήθειες και των οδηγιών 90/531/ΕΟΚ και 93/38/ΕΟΚ σχετικά με τις συμβάσεις κρατικών προμηθειών στους εξαιρούμενους τομείς (EEL 199) η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών διασφαλίζει ότι στα γενικά έγγραφα ή στις προδιαγραφές κάθε σύμβασης, οι αναθέτουσες πολιτικές αρχές που ορίζονται στο παράρτημα II, οφείλουν να παραπέμπουν στις προδιαγραφές οι οποίες καθορίζονται δυνάμει του παρόντος, οσάκις πρόκειται περί αγοράς εξοπλισμού αεροναυτιλίας.

2. Για να εξασφαλισθεί ότι το παράρτημα II είναι κατά το

δυνατόν πλήρες, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών κοινοποιεί στην Επιτροπή κάθε αλλαγή που επιφέρει στους καταλόγους της.

Άρθρο 4

Στην επιτροπή που συγκροτείται σύμφωνα με το άρθρο 6 της οδηγίας 93/65/ΕΟΚ (EEL 187/52) συμμετέχει, ως εκπρόσωπος της Ελλάδος, υπάλληλος οριζόμενος από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο 5

Η αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών κοινοποιεί ετησίως στην Επιτροπή τα μέτρα που θεσπίζει για την επίτευξη των στόχων του παρόντος Προεδρικού Διατάγματος.

Άρθρο 6

Προσαρτώνται και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του παρόντος διατάγματος τα παραρτήματα I και II.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΠΡΟΤΥΠΑ EUROCONTROL ΠΟΥ ΠΡΟΒΛΕΠΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 3 ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ

- Συστήματα επικοινωνίας
- Ανταλλαγή στοιχείων σχετικά με τα σχέδια πτήσεων (μορφή μηνύματος) (**)
- Ανταλλαγή στοιχείων Radar (μορφή μηνύματος Asterix)(**)
- Τηλεφωνικά συστήματα για ATS (**)
- Δίκτυο απευθείας ανταλλαγής στοιχείων (On - Line Data Interchange - OLDI) (*)
- Αυτοματοποιημένα συστήματα απονομής κωδικών SSR (Automated SSR code assignment systems) (**)
- Συστήματα αεροναυτιλίας
- RNAV (**)
- Διαχωρισμός Radar (***)
- Σήμα κινδύνου λόγω επικείμενης σύγκρουσης (Short - Term Conflict Alert - STCA) (***)
- Συστήματα επιτήρησης
- Προδιαγραφές επιτήρησης (**)
- Από κοινού χρησιμοποίηση Radar (***)

(*) Υφιστάμενα πρότυπα

(**) Έχουν καταρτιστεί

(***) Δεν έχει αρχίσει ακόμα η κατάρτισή τους

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΑΝΑΘΕΤΟΥΣΕΣ ΑΡΧΕΣ ΥΠΕΥΘΥΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

- Eurocontrol
rue de la Loi, 72
B - 1040 Bruxelles
Βέλγιο
Regie des Voies Aeriennes
CNN - Rue du Progres 80
B - 1210 Bruxelles
- Δανία
Statens Luftfartsvaesen
(Civil Aviation Administration)
Postbox 744
DK - Copenhagen SV

Γερμανία
DFS Deutsche Fluggicherung GmbH
Kaiserleistr, 29-35
D - 6050 Offenbach am Main

Ελλάδα
Ministry of Transport and Communications
Civil Aviation Department
Financial Administration and Procurement Directorate
Purchasing Section

Ταχυδρομική διεύθυνση
Vasileos Georgiou 1
PO Box 73 751
16 604 - Elliniko
GR - Athens - Greece
Telephone (0030-1-) 8947121

- Monsieur le Directeur General d'Aerports de Paris
291 boulevard Raspail
F - 75675 Paris Cedex 14

Ιρλανδία
The Department of Tourism, Transport, and Communications
Air Navigation Services Office
Corporate Services Division
Scotch House
Hawkins Street
IRL - Dublin 2

Ιταλία
AAAVTAG
Azienda Autonoma Assistenza al Volo per il Traffico Aereo
Generale
Via Salaria, 715
I - 00138 Roma

Λουξεμβούργο
Ministere des Transports
Direction de l'Aviation civile
L - 2938 Luxembourg

Κάτω Χώρες
Lucheverkersbeveiliging
Postbus 7601
NL - 1118 ZJ Luchthaven Schiphol

Πορτογαλία
Empresa Publica de Aeroportos e Navegacao Aerea (ANA,
EP)
Avenida Sidonio Pais, No 8 - 5o
P - 1000 Lisboa

Για μικρά αεροδρόμια, οι προμήθειες μπορούν να γίνουν
από τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης ή από τις
περιφερειακές αρχές.

Ισπανία
AENA (Aeropuertos Espanoles y Navegacion Aerea)
c/Santa Engracia, 120
E - Madrid

Γαλλία
Le Directeur general de l'Aviation civile
93 boulevard du Montparnasse
F - 75270 Paris Cedex 06

ο οποίος διαβιβάζει τις αρμοδιότητες ιδίως στους
- Monsieur le chef du service technique de la navigation ae-
rienne
246 rue Lecourbe
F - 75732 Paris Cedex 15

Ηνωμένο Βασίλειο
Civil Aviation Authority
CAA House
45 - 49 Kingsway
O.K. - London WC2B 6TE
Highlands & Islands Airports Ltd (HIAL)
Inverness Airport
O.K. - Inverness

Άρθρο 7

Η ισχύς του διατάγματος αυτού αρχίζει από της δημοσίευ-
σεώς του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών αναθέ-
τουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγ-
ματος.

Αθήνα, 11 Σεπτεμβρίου 1996

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΠΑΝΝΟΣ ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ Χ. ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

(4)

Έκδοση από τα πιστωτικά ιδρύματα εγγυητικών επιστο-
λών σε συνάλλαγμα για την κάλυψη υποχρεώσεων προ-
μηθευτών του Δημοσίου με είδη που εισάγονται από το
εξωτερικό.

(Συνεδρίαση 578/4.7.96, θέμα 4)

ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΟΜΙΣΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΙΣΤΩΤΙΚΩΝ
ΘΕΜΑΤΩΝ

Αφού έλαβε υπόψη:

α) Το Ν. 2286/95, «προμήθειες δημοσίου τομέα και
ρυθμίσεις συναφών θεμάτων».

β) Το Π1/942/5.3.96 (Α.Π. 15674) έγγραφο του
Υπουργείου Ανάπτυξης, αποφάσισε τα ακόλουθα:

Επιτρέπεται η έκδοση από τα πιστωτικά ιδρύματα εγγυ-
ητικών επιστολών σε συνάλλαγμα, κατ' εντολή και για λο-
γαριασμό προμηθευτών του Δημοσίου και των λοιπών ανα-
φερομένων στο άρθρο 1 του Ν. 2286/95 φορέων.

Οι πιο πάνω εγγυητικές επιστολές θα καλύπτουν τη
συμμετοχή σε διαγωνισμούς, την καλή εκτέλεση και προ-
καταβολή για τη σύναψη συμβάσεων προμηθειών ειδών
που εισάγονται από το εξωτερικό το τίμημα των οποίων
συνομολογείται σε ξένο νόμισμα.

Από τις διατάξεις της παρούσας απόφασης δεν προκα-
λείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της
Κυβερνήσεως.

Ο Πρόεδρος Τα μέλη Η Γραμματέας

Ακριβές αντίγραφο

Αθήνα, 10 Σεπτεμβρίου 1996

Η Γραμματέας
Μ. ΚΑΡΑΜΠΕΛΑ

(5)
Τροποποίηση των διατάξεων της ΠΔ/ΤΕ 1313/9.6.88, όπως ισχύει, σχετικά με τα στοιχεία που υποβάλλουν τα πιστωτικά ιδρύματα στην Τράπεζα της Ελλάδος για την άσκηση ελέγχου φερεγγυότητας, ρευστότητας και αποδοτικότητας.

(Συνεδρίαση 579/9.8.96, θέμα 16)

ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΟΜΙΣΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΙΣΤΩΤΙΚΩΝ
ΘΕΜΑΤΩΝ

Αφού έλαβε υπόψη:

α) Το Ν. 2076/92 «ανάληψη και άσκηση δραστηριότητας πιστωτικών ιδρυμάτων και άλλες συναφείς διατάξεις.

β) Την ΠΔ/ΤΕ 1313/9.6.88, όπως ισχύει.

γ) Το 1366/2.5.96 έγγραφο του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου με το οποίο ζητεί να εξαιρεθεί από την εφαρμογή των διατάξεων ι) της ΠΔ/ΤΕ 1313/9.6.88, όπως ισχύει, σχετικά με την υποβολή στοιχείων στην Τράπεζα της Ελλάδος για εποπτικούς σκοπούς και ιι) της απόφ. ΕΝΠΘ 485/8/7.10.91, όπως ισχύει, σχετικά με την υποβολή ονομαστικών καταστάσεων οφειλετών στην Τράπεζα της Ελλάδος, αποφάσισε:

Να τροποποιήσει τις διατάξεις της ΠΔ/ΤΕ 1313/9.6.88, όπως ισχύει, και να καθορίσει ότι το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο και το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων εξαιρούνται από την εφαρμογή των διατάξεων αυτών πλην της υποχρέωσης υποβολής των στοιχείων για την εποπτεία ρευστότητας εντός των προβλεπομένων προθεσμιών (σχετ. τροπ. ΠΔ/ΤΕ 2156/10.12.92). Ειδικά τα στοιχεία που αναφέρονται στην 31 Δεκεμβρίου μπορούν να υποβάλλονται από τα πιο πάνω πιστωτικά ιδρύματα εντός τριών μηνών το αργότερο από την ημερομηνία αυτή.

Οι διατάξεις της απόφασης ΕΝΠΘ 485/8/7.10.91, όπως ισχύει, παραμένουν αμετάβλητες.

Από τις διατάξεις της παρούσας απόφασης δεν προκύπτει δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Ο Πρόεδρος
Τα μέλη
Ακριβές αντίγραφο
Αθήνα, 11 Σεπτεμβρίου 1996
Ο Γραμματέας
Π. ΚΥΡΙΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

ΔΙΟΡΘΩΣΕΙΣ ΣΦΑΛΜΑΤΩΝ

(6)
Στο 283/5.8.96 Προεδρικό Διάταγμα, που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 200/τ.Α'/27.8.1996 και συγκεκριμένα στην τέταρτη παράγραφο του προοιμίου, διορθώνεται το εσφαλμένο «... κοινή απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Εξωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης στις ...», στο ορθό «... κοινή απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης ...».

(Από το Υπουργείο Εξωτερικών)

(7)
Στο ΦΕΚ 177/Α'/31.7.96 όπου δημοσιεύθηκε το Π.Δ. 236/1996 με θέμα «Τροποποίηση των διατάξεων του Π.Δ. 259/1981 περί κανονισμού ενδιαίτησεως Πλοιάρχου και πληρώματος των Ελληνικών Εμπορικών Πλοίων» (Α' 72) γίνεται η εξής διόρθωση σφάλματος:

Στη σελ. 3062 στη Β' στήλη στον δεύτερο στίχο του άρθ. 3 από το εσφαλμένο «ΠΔ 257/81», στο ορθό «ΠΔ 259/81».

(Από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας)

(8)
Στο ΦΕΚ 191/Α'/21.8.96, στο οποίο δημοσιεύθηκε το 265 Π.Δ. με θέμα «Κανονισμός ειδικευμένων και εκπαιδευμένων ατόμων για το χειρισμό των σωστικών μέσων των επιβατηγών πλοίων που εκτελούν πλόες εσωτερικού», γίνονται οι εξής διορθώσεις:

Στη σελ. 3371 στην α' στήλη στον τίτλο της πρώτης παραγρ. το εσφαλμένο «Άρθρο 1», στο ορθό «Άρθρο πρώτο».

Στην ίδια σελίδα στη β' στήλη μετά το άρθρο 4 το εσφαλμένο «Άρθρο 56», στο ορθό «Άρθρο 5».

(Από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας)

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ**ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ**

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * TELEX 223211 YPET GR * FAX 52 34 312

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΟΛΙΤΩΝ

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ Σολωμού 51		ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΩΛΗΣΗΣ Φ.Ε.Κ.	
Πληροφορίες δημοσιευμάτων Α.Ε. - Ε.Π.Ε.	5225761 5230841	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 25ης Μαρτίου 21 Τ.Κ. 541 00	(031) 423956 4136402
Πληροφορίες δημοσιευμάτων λοιπών Φ.Ε.Κ.	5225713 5249547	ΠΕΙΡΑΙΑΣ Νικήτα 6-8 Τ.Κ. 185 31	4171307
Πώληση Φ.Ε.Κ.	5239762	ΠΑΤΡΑ	(061)271249
Φωτοαντίγραφα παλαιών Φ.Ε.Κ.	5248141	Κορίνθου 327 Τ.Κ. 262 23	224581
Βιβλιοθήκη παλαιών Φ.Ε.Κ.	5248188	ΙΩΑΝΝΙΝΑ	
Οδηγίες για δημοσιεύματα Α.Ε. - Ε.Π.Ε.	5248785	Διοικητήριο Τ.Κ. 454 44	(0651)21901
Εγγραφή Συνδρομητών Φ.Ε.Κ. και αποστολή Φ.Ε.Κ. με πληρωμή μέσω Δ.Ο.Υ.	5248320	ΚΟΜΟΤΗΝΗ Δημοκρατίας 1 Τ.Κ. 691 00	(0531)22637 26522

ΤΙΜΗ ΦΥΛΛΩΝ - Μέχρι 16 σελίδες 100 δρχ.
ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ - Από 16 σελίδες και άνω προσαύξηση 100 δρχ. ανά βσέλιδο ή μέρους αυτού

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

Τεύχος	Κ.Α.Ε. Προϋπολογισμού 2531	Κ.Α.Ε. εσόδου υπέρ ΤΑΠΕΤ 3512
Α' (Νόμοι, Π.Δ., Συμβάσεις κ.τλ.)	30.000 δρχ.	1.500 δρχ.
Β' (Υπουργικές αποφάσεις κ.τλ.)	50.000 »	2.500 »
Γ' (Διορισμοί, απολύσεις κ.τλ. Δημ. Υπαλλήλων)	10.000 »	500 »
Δ' (Απαλλοτριώσεις, πολεοδομία κτλ.)	50.000 »	2.500 »
Αναπτυξιακών Πράξεων (Τ.Α.Π.Σ.)	25.000 »	1.250 »
Ν.Π.Δ.Δ. (Διορισμοί κ.τλ. προσωπικού Ν.Π.Δ.Δ.)	10.000 »	500 »
Παράρτημα (Πίνακες επιτυχόντων διαγωνισμών)	5.000 »	250 »
Δελτίο Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας (Δ.Ε.Β.Ι.)	10.000 »	500 »
Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου (Α.Ε.Δ.)	3.000 »	150 »
Ανωνύμων Εταιρειών & Ε.Π.Ε.	150.000 »	7.500 »
Προκηρύξεων Α.Σ.Ε.Π.	10.000 »	500 »
ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ΤΕΥΧΗ ΕΚΤΟΣ Α.Ε. & Ε.Π.Ε.	120.000 »	6.000 »

- * Οι συνδρομές του εσωτερικού προπληρώνονται στα Δημόσια Ταμεία που δίδουν αποδεικτικό είσπραξης (διπλότυπο) το οποίο με τη φροντίδα του ενδιαφερομένου πρέπει να στέλνεται στην Υπηρεσία του Εθνικού Τυπογραφείου.
- * Οι συνδρομές του εξωτερικού είναι διπλάσιες των παραπάνω αναφερομένων και μπορεί να στέλνονται με επιταγή και σε ανάλογο συνάλλαγμα στο Διευθυντή Οικονομικού του Εθνικού Τυπογραφείου.
- * Η πληρωμή του ποσοστού του ΤΑΠΕΤ που αντιστοιχεί σε συνδρομές, εισπράττεται στην Αθήνα από το Ταμείο του ΤΑΠΕΤ (Καποδιστρίου 34 - Αθήνα) και στις άλλες πόλεις από τα Δημόσια Ταμεία.
- * Οι συνδρομητές του εξωτερικού μπορούν να στέλνουν το ποσό του ΤΑΠΕΤ μαζί με το ποσό της συνδρομής.
- * Οι Δήμοι και οι Κοινότητες πληρώνουν το μισό χρηματικό ποσό της συνδρομής και ολόκληρο το ποσό υπέρ του ΤΑΠΕΤ.
- * Η συνδρομή ισχύει για ένα χρόνο, που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου και λήγει την 31η Δεκεμβρίου του ίδιου χρόνου. Δεν εγγράφονται συνδρομητές για μικρότερο χρονικό διάστημα.
- * Η εγγραφή ή ανανέωση της συνδρομής πραγματοποιείται το αργότερο μέχρι τον Μάρτιο κάθε έτους.
- * Αντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές επιταγές και χρηματικά γραμμάτια δεν γίνονται δεκτά.

Οι υπηρεσίες κοινού λειτουργούν καθημερινά από 08.00' έως 13.30'



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ
18 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1965

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
210

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΝΟΜΟΙ

1577. Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός.	1
ΠΡΑΞΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ	
155. Μεταβολή της σύνθεσης του ΚΥΣΥΜ.	2
156. Διαρρύθμιση του αποκλειστικού δικαιώματος του Κράτους για διάθεση πετρελαιοειδών για την κάλυψη των αναγκών της Ελληνικής αγοράς.	3

ΝΟΜΟΙ

(1)

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 1577

Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Κυρώνουμε και εκδίδουμε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή.

Άρθρο 1.

Σκοπός.

Σκοπός του παρόντος νόμου είναι ο καθορισμός έργων, περιορισμών και προϋποθέσεων για την εκτέλεση οποιασδήποτε κατασκευής εντός ή εκτός των εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων ή οικισμών, ώστε να προστατεύεται το φυσικό, οικιστικό και πολιτιστικό περιβάλλον, καθώς και να εξυπηρετείται το κοινωνικό συμφέρον.

ΜΕΡΟΣ Α΄.

ΠΟΛΙΤΕΥΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

Άρθρο 2.

Ορισμοί.

1. Εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο οικισμού ή σχέδιο πόλης ή πολεοδομικό σχέδιο ή πολεοδομική μελέτη είναι το διάγραμμα με τον τυχόν ειδικό πολεοδομικό κανονισμό που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις και καθορίζει τους ειδικούς όρους δόμησης, τους κοινόχρηστους και δημόσιους χώρους και τις επιτρεπόμενες χρήσεις σε κάθε τμήμα ή ζώνη του οικισμού.

2. Κοινόχρηστοι χώροι είναι οι κάθε είδους δρόμοι, πλατείες, άλση και γενικά οι προοριζόμενοι για κοινή χρήση ελεύθεροι χώροι, που καθορίζονται από το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο του οικισμού ή έχουν τεθεί σε κοινή χρήση με οποιοδήποτε άλλο νόμιμο τρόπο.

3. Κοινοφελείς χώροι είναι οι χώροι του οικισμού που, σύμφωνα με το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο, προορίζονται για την ανέγερση κατασκευών κοινής ωφέλειας.

4. Δρόμοι είναι οι κοινόχρηστες εκτάσεις, που εξυπηρετούν κυρίως τις ανάγκες κυκλοφορίας.

5. Πεζόδρομοι είναι οι δρόμοι, που προορίζονται κυρίως για την εξυπηρέτηση των πεζών.

6. Πλάτος δρόμου σε κάθε σημείο του άξονά του είναι το μεταξύ των ρυμοτομικών γραμμών μήκος της καθέτου στον άξονα στο σημείο αυτό.

7. Οικοδομικό τετράγωνο (Ο.Τ.) είναι κάθε δομήσιμη ενιαία έκταση, που βρίσκεται μέσα στο εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο ή μέσα στα όρια οικισμού και περιβάλλεται από κοινόχρηστους χώρους.

8. Όρια οικοδομικού τετραγώνου είναι οι οριζικές γραμμές που το χωρίζουν από τους κοινόχρηστους χώρους.

9. Ρυμοτομική γραμμή είναι ενσίνη που ορίζεται από το ρυμοτομικό σχέδιο και χωρίζει οικοδομικό τετράγωνο ή γήπεδο από κοινόχρηστο χώρο του οικισμού.

10. Οικοδομική γραμμή ή γραμμή δόμησης είναι το όριο οικοδομικού τετραγώνου που ορίζεται από το ρυμοτομικό σχέδιο προς την πλευρά του κοινόχρηστου χώρου, έως το οποίο επιτρέπεται η δόμηση.

11. Προκήπιο ή πρασιά είναι το τμήμα του οικοδομικού τετραγώνου, που βρίσκεται ανάμεσα στη ρυμοτομική γραμμή και τη γραμμή δόμησης ή οικοδομική γραμμή.

12. Γήπεδο είναι η συνεχόμενη έκταση γης που αποτελεί αυτοτελές και ενιαίο ακίνητο και ανήκει σε έναν ή σε περισσότερους κυρίως εξ' αδιαίρετου.

13. Οικόπεδο είναι κάθε γήπεδο, που βρίσκεται μέσα στο εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο ή μέσα στα όρια οικισμού χωρίς εγκεκριμένο σχέδιο.

14. Όρια οικοπέδου ή γηπέδου είναι οι γραμμές που το χωρίζουν από τα όμορα οικόπεδα και τους κοινόχρηστους χώρους. Τα όρια του οικοπέδου με τους κοινόχρηστους χώρους συμπίπτουν με τα όρια του οικοδομικού τετραγώνου.

15. Πρόσωπο οικοπέδου ή γηπέδου είναι το όριό του προς τον κοινόχρηστο χώρο.

16. Οριστική στάθμη εδάφους οικοπέδου ή γηπέδου είναι η στάθμη του εδάφους, όπως διαμορφώνεται οριστικά, σύμφωνα με το νόμο, με εκσκαφή, επίχωση ή επίστρωση.

17. Κτίριο είναι η κατασκευή, που αποτελείται από τεχνικά έργα και εγκαταστάσεις και προορίζεται για:

α) την παραμονή ανθρώπων ή ζώων, όπως η κατοικία και ο στάβλος,

β) την εκτέλεση εργασίας ή την άσκηση επαγγέλματος, όπως το κατάστημα και το εργοστάσιο,

γ) την αποθήκευση ή τοποθέτηση πραγμάτων, όπως οι αποθήκες, ο χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων, το σιλό, η δεξαμενή υγρών και

8) την τοποθέτηση ή λειτουργία μηχανημάτων, όπως το αντλιοστάσιο.

18. Κατασκευή είναι κάθε τεχνικό έργο.

19. Εγκατάσταση είναι η κατασκευή που χρησιμοποιείται για την άμεση ή έμμεση εξυπηρέτηση των κτιρίων ή της λειτουργικότητάς τους, όπως τα στοιχεία ηλεκτρικής ενέργειας, κλιματισμού, διανομής ύδατος, θέρμανσης, φωταερίου, οι ηλιακοί θερμοσίφωνες, οι καπναγωγοί, οι επιγραφές, οι κεραίες.

20. Φέρουσα κατασκευή κτιρίου είναι το τμήμα που μεταφέρει άμεσα ή έμμεσα στο έδαφος τα μόνιμα και τα ωφέλιμα φορτία του κτιρίου, καθώς και τις επιρροές γενικά των δυνάμεων που επενεργούν σε αυτό. Κατασκευές συμπλήρωσης είναι τα υπόλοιπα τμήματα που συμπληρώνουν το κτίριο και εξυπηρετούν τον προορισμό του.

21. Ειδικά κτίρια είναι τα κτίρια, των οποίων κύριος προορισμός δεν είναι η κατοικία και η διαμόρφωσή τους προσδιορίζει αποκλειστικά ειδική χρήση.

22. Κοινής χρήσης χώροι του κτιρίου και του οικοπέδου είναι οι χώροι, που προορίζονται για χρήση από όλους τους ενοίκους του κτιρίου.

23. Όροφοι είναι τα τμήματα του κτιρίου, στα οποία διαχωρίζεται από διαδοχικά δάπεδα καθ' ύψος.

24. Υπόγειο είναι όροφος ή τμήμα ορόφου, του οποίου η οροφή βρίσκεται έως 1,50 μ. ψηλότερα από την οριστική στάθμη του εδάφους.

25. Κάλυψη του οικοπέδου είναι η επιφάνεια που περιβάλλεται από τις προβολές των περιγραμμάτων όλων των κτιρίων του οικοπέδου πάνω σε οριζόντιο επίπεδο.

26. Ποσοστό κάλυψης του οικοπέδου είναι ο λόγος της μέγιστης επιφάνειας που επιτρέπεται να καλυφθεί προς τη συνολική επιφάνεια του οικοπέδου.

27. Συντελεστής δόμησης (σ.δ.) είναι ο αριθμός, ο οποίος, πολλαπλασιαζόμενος με την επιφάνεια του οικοπέδου, δίνει τη συνολική επιφάνεια όλων των ορόφων των κτιρίων που μπορούν να κατασκευαστούν στο οικόπεδο, σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις.

28. Συντελεστής καθ' όγκο εκμετάλλευσης (σ.ο.) του οικοπέδου είναι ο λόγος του όγκου του κτιρίου πάνω από την οριστική στάθμη του εδάφους προς τη συνολική επιφάνεια του οικοπέδου.

29. Υπερχεινικός ακάλυπτος χώρος του οικοπέδου είναι ο χώρος που αφήνεται ακάλυπτος για να μην υπάρχει υπέρβαση του ποσοστού κάλυψης ή του συντελεστή δόμησης που ισχύει στην περιοχή.

30. Ύψος κτιρίου σε ορισμένη θέση του είναι η κατακόρυφη απόσταση, από το σημείο που αποτελεί την αφετηρία μέτρησης, κατά τις διατάξεις του νόμου αυτού (στάθμη του πεζοδρομίου ή οριστική στάθμη του εδάφους) έως τη στάθμη της τελικής επάνω επιφάνειας του τελευταίου ορόφου, στην οποία συμπεριλαμβάνεται η μόνωση και η επίτρωσή της στη θέση αυτή, με το τυχόν στηθαίο. Το μεγαλύτερο από εα ύψη που πραγματοποιούνται είναι το μέγιστο πραγματοποιούμενο ύψος του κτιρίου.

31. Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος κτιρίου ή μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος περιοχής είναι το ύψος του ανώτατου επιπέδου του κτιρίου, πάνω από το οποίο απαγορεύεται κάθε δόμηση εκτός από τις εγκαταστάσεις που επιτρέπονται ειδικά και περιοριστικά.

32. Ημιυπαίθριος χώρος είναι ο στεγασμένος χώρος του κτιρίου, του οποίου η μία τουλάχιστον πλευρά είναι ανοιχτή προς τον κοινόχρηστο χώρο ή τους ακάλυπτους χώρους του οικοπέδου και οι υπόλοιπες πλευρές ορίζονται από τοίχους ή κατακόρυφα φέροντα στοιχεία.

33. Υπαίθριος χώρος του κτιρίου είναι ο ελεύθερος χώρος που βρίσκεται πάνω από την οροφή των κλειστών και ημιυπαίθριων χώρων του.

34. Αίθριο είναι το μη στεγασμένο τμήμα του οικοπέδου ή του κτιρίου που περιβάλλεται από όλες τις πλευρές του από το κτίριο ή τα κτίρια του οικοπέδου.

35. Όψεις του κτιρίου είναι οι επιφάνειες του κτιρίου που βλέπουν σε κοινόχρηστο χώρο ή στους ακάλυπτους χώρους του οικοπέδου.

36. Κύρια όψη ή πρόσοψη είναι κάθε όψη του κτιρίου που βλέπει σε κοινόχρηστο χώρο.

37. Αρχιτεκτονικές προεξοχές και αρχιτεκτονικά στοιχεία είναι τα φέροντα ή μη στοιχεία του κτιρίου, που σκοπό έχουν την αρχιτεκτονική διαμόρφωση των όψεων του.

38. Εξώστης είναι η οριζόντια προεξοχή της πλάκας του δαπέδου ενός ορόφου, η οποία προβάλλει, με ή χωρίς τη χρήση δοκών, πέρα από τις επιφάνειες των όψεων του κτιρίου και χρησιμοποιείται για τη μετακίνηση και την προσωρινή παραμονή ανθρώπων.

39. Προστέγαμα είναι η σταθερή ή κινητή προεξοχή πέρα από τις επιφάνειες των όψεων του κτιρίου, η οποία δεν χρησιμοποιείται ως εξώστης.

40. Περίφραγμα είναι η κατασκευή, με την οποία διαχωρίζονται μεταξύ τους όμορα οικόπεδα ή γήπεδα, καθώς και οικόπεδο ή γήπεδο από κοινόχρηστο χώρο.

41. Βόθρος είναι χώρος κάτω από την οριστική στάθμη του εδάφους, στον οποίο συγκεντρώνονται τα λύματα του κτιρίου ή τα βιβρία ύδατα.

42. Παρόδια στοά είναι ο προσπελάσιμος από το κοινό και στεγασμένος ελεύθερος χώρος που κατασκευάζεται στην κύρια όψη του κτιρίου στη στάθμη του πεζοδρομίου και επιβάλλεται από το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο της περιοχής.

43. Εσωτερική στοά είναι ο στεγασμένος ελεύθερος χώρος που συνδέει κοινόχρηστους χώρους του οικισμού ή προκήπια μεταξύ τους ή κοινόχρηστους χώρους του οικισμού με ελεύθερους σε προσπέλαση ακάλυπτους χώρους του οικοπέδου.

Άρθρο 3.

Πολυεδομικός και αρχιτεκτονικός έλεγχος.

1. Κάθε κτίριο ή εγκατάσταση ελέγχεται ως προς τη σχέση και τη σύνθεση των όγκων, τις όψεις και τα εν γένει ορατά τμήματά του, ώστε να ικανοποιεί τις απαιτήσεις της αισθητικής, τόσο ως μεμονωμένο κτίριο ή εγκατάσταση, όσο και σε σχέση με το οικοδομικό τετράγωνο και το περιβάλλον του, οικιστικό και φυσικό.

Ο έλεγχος αυτός ενεργείται από την αρμόδια πολυεδομική υπηρεσία και στις κατηγορίες κτιρίων ή εγκαταστάσεων, που ορίζονται σύμφωνα με την παρ. 3, από τις Επιτροπές Πολυεδομικού και Αρχιτεκτονικού Ελέγχου (Ε.Π.Α.Ε.).

2. Στα ειδικά κτίρια ελέγχεται και η λειτουργικότητά τους. Ο έλεγχος αυτός ενεργείται από τον αρμόδιο για κάθε κατηγορία κτιρίων φορέα. Για τα κτίρια, για τα οποία δεν υπάρχει αρμόδιος φορέας, ο παραπάνω έλεγχος ασκείται από την αρμόδια πολυεδομική υπηρεσία.

3. Οι Επιτροπές Ενάτητης Αρχιτεκτονικού Ελέγχου, που έχουν συσταθεί κατά το άρθρο 80 παρ. 4 του ν.δ. 8/1973 (ΦΕΚ 124) μετονομάζονται σε Επιτροπές Πολυεδομικού και Αρχιτεκτονικού Ελέγχου (Ε.Π.Α.Ε.). Με κοινή απόφαση των Υπουργών Προεδρίας της Κυβέρνησης, Εσωτερικών και Δημόσιας Έργων και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων μπορεί να συνιστώνται πρωτοβάθμιες και δευτεροβάθμιες Ε.Π.Α.Ε. και να καταργούνται ή να συγχωνεύονται οι υπάρχουσες. Με όμοια απόφαση καθορίζονται οι ιδιότητες των μελών, ο τρόπος συγκρότησης και λειτουργίας των Ε.Π.Α.Ε. στις οποίες μετέχει και εκπρόσωπος του Τ.Ε.Θ., οι έδρα τους, οι αρμοδιότητές τους και ειδικότερα οι κατηγορίες κτιρίων και εγκαταστάσεων, στα οποία ασκούν τον έλεγχο που προβλέπεται στο άρθρο αυτό, η διαδικασία και κάθε σχετική λεπτομέρεια.

4. Τα όργανα ελέγχου, όπως ο έλεγχος αυτός περιγράφεται στην παράγραφο 1, στελεχώνονται από αρχιτέκτονες.

Άρθρο 4.

Παραδοσιακοί οικισμοί και διατηρητέα κτίρια.

Προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος.

1. Με προεδρικά διατάγματα, που εκδίδονται με πρόταση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων ύστερα από αιτιολογημένη έκθεση της κατά περίπτωση αρμό-

δικης υπηρεσίας του Υπουργείου, γνώμη του αρμόδιου συμβουλίου χωροταξίας, οικισμού και περιβάλλοντος και γνώμη του οικείου δημοτικού ή κοινοτικού συμβουλίου, μπορεί να χαρακτηρίζονται οικισμοί ή τμήματά τους ως παραδοσιακοί, με σκοπό την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και τη διατήρηση και ανάδειξη του ιδιαίτερου πολεοδομικού, αισθητικού, ιστορικού, λαογραφικού ή αρχιτεκτονικού χαρακτήρα τους και να θεσπίζονται περιορισμοί δόμησης και χρήσεις κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις του νόμου αυτού και από κάθε άλλη γενική ή ειδική διάταξη, επιφυλασσομένων των διατάξεων του άρθρου 9 του π.δ. 437/1985 «καθορισμός και αναγκαστική αρμοδιοτήτων των υπουργείων» (Φ.Ε.Κ. 157 Α).

Αν η γνώμη του δημοτικού ή κοινοτικού συμβουλίου δεν περιέλθει στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων σε διάστημα δύο μηνών από τη λήψη του σχετικού εγγράφου, το διάταγμα εκδίδεται και χωρίς τη γνωμοδότηση αυτή.

2. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, που εκδίδεται ύστερα από αιτιολογημένη έκθεση της αρμόδιας υπηρεσίας του Υπουργείου και δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, μπορεί να χαρακτηρίζονται κτίρια ή τμήματά τους ως διατηρητέα για τους λόγους που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο και να καθορίζονται ειδικοί όροι προστασίας και περιορισμοί δόμησης και χρήσης, κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις του νόμου αυτού και από κάθε άλλη γενική ή ειδική διάταξη.

Η παραπάνω έκθεση κοινοποιείται στον ενδιαφερόμενο για να διατυπώσει τυχόν αντιρρήσεις του, μέσα σε προθεσμία ενός μήνα.

3. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, μπορεί να αναστέλλεται για χρονικό διάστημα έως ένα έτος, σε οικισμούς ή τμήματά τους ή και σε ένα ακίνητο, η έκδοση οικοδομικών αδειών, κάθε εργασία ανέγερσης νέων κτιρίων, καταδείσεως, επισκευής, προσθήκης, αλλαγής εξωτερικής εμφάνισης υφιστάμενων κτιρίων και διαμόρφωσης των κοινόχρηστων χώρων του οικισμού ή να επιβάλλονται όροι για την εκτέλεση των εργασιών αυτών, με σκοπό να συνταχθεί πολεοδομική μελέτη ή και ειδικός κανονισμός δόμησης για την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς. Η αναστολή μπορεί να παραταθεί για ένα ακόμη έτος, εφόσον οι σχετικές μελέτες έχουν προεδώσει σημαντικά.

4. Αιτήσεις για καταδείσεις, επισκευή ή προσθήκη σε κτίριο, που κατά την κρίση της πολεοδομικής υπηρεσίας μπορεί να χαρακτηρισθεί ως διατηρητέο, παραπέμπονται στην οικεία Ε.Π.Α.Ε. Η παραπομπή αυτή είναι υποχρεωτική αν το κτίριο βρίσκεται σε παραδοσιακό οικισμό. Αν η επιτροπή αυτή κρίνει ότι η επισκευή δεν θίγει το κτίριο ή ότι δεν συντρέχει λόγος να κινηθεί η διαδικασία χαρακτηρισμού του κτιρίου ως διατηρητέου, γορηγείται η σχετική άδεια. Σε αντίθετη περίπτωση ο σχετικός φάκελος με κτιριογραφική έκθεση της Ε.Π.Α.Ε. αποστέλλεται στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων.

Στην περίπτωση αυτή η άδεια γορηγείται όταν γνωστοποιηθεί στην πολεοδομική υπηρεσία ότι το κτίριο δεν κρίνεται διατηρητέο ή αν παρέλθουν έξι μήνες από την κατάθεση στην πολεοδομική υπηρεσία του σχετικού φακέλου να εκδοθεί απόφαση χαρακτηρισμού του κτιρίου ως διατηρητέου.

Άρθρο 5.

Χρήση κτιρίων.

1. Δεν επιτρέπεται να μεταβάλλονται ή σύμφωνα με την οικοδομική άδεια χρήση του κτιρίου ή μέρους αυτού και οι διαστάσεις των χώρων κοινής χρήσης χωρίς προηγούμενη σχετική άδεια της αρμόδιας πολεοδομικής υπηρεσίας, εφόσον η μεταβολή αυτή θίγει τις ισχύουσες πολεοδομικές διατάξεις. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων καθορίζονται οι μεταβολές που δεν υπάγονται στην απαγόρευση αυτή.

2. Η παράβαση της προηγούμενης παραγράφου συνεπάγεται την εφαρμογή των διατάξεων για τις αυθαίρετες κατασκευές.

3. Σε κάθε πράξη μεταβίβασης της κυριότητας κτιρίου ή διακεκριμένης και αυτοτελούς ιδιοκτησίας επισυνάπτεται υποχρεωτικά εκτός από το κυρωμένο αντίγραφο της οικοδομικής άδειας που προβλέπεται στο άρθρο 17 παρ. 12 του ν. 1337/1983 (Φ.Ε.Κ. 33) και υπεύθυνη δήλωση του ν.δ. 105/1969, των δικαιοπρακτούντων για την τήρηση της παρ. 1 του παρόντος. Η παράγραφος αυτή εφαρμόζεται για τα κτίρια, των οποίων οι οικοδομικές άδειες εκδίδονται μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου.

Άρθρο 6.

Αρτιότητα οικοπέδων.

1. Οικόπεδο που εντάσσεται σε σχέδιο πόλης μετά τη δημοσίευση του νόμου αυτού θεωρείται άρτιο και οικοδομήσιμο, αν έχει τα ελάχιστα όρια εμβαδού και προσώπου, κατά τον κανόνα ή κατά παρέκκλιση, τα οποία καθορίζονται στην περιγραφή και αν μέσα στο οικοδομήσιμο τμήμα του μπορεί να εγγραφεί κάτοψη κτιρίου με την ελάχιστη επιφάνεια και την ελάχιστη πλευρά εφόσον καθορίζεται από τους όρους δόμησης της περιοχής.

2. Οικόπεδο που βρίσκεται μέσα σε ρυμοτομικό σχέδιο κατά τη δημοσίευσή του παρόντος νόμου θεωρείται άρτιο και οικοδομήσιμο:

α) όταν πρόκειται για οικόπεδο που έχει δημιουργηθεί πριν από τη δημοσίευσή του νόμου αυτού, αν έχει τα ελάχιστα όρια εμβαδού και προσώπου, κατά τον κανόνα ή κατά παρέκκλιση, που ισχύουν στην περιοχή.

β) όταν πρόκειται για οικόπεδο που δημιουργείται μετά τη δημοσίευσή του νόμου αυτού, αν έχει τα ελάχιστα όρια εμβαδού και προσώπου που ισχύουν κατά τον κανόνα στην περιοχή ή εκείνα που αναφέρει το ν.δ. 8/1973, αν αυτά είναι μεγαλύτερα και συγχρόνως εάν μπορεί να εγγραφεί στο οικοδομήσιμο τμήμα του κάτοψη κτιρίου με ελάχιστη επιφάνεια 50 τ.μ. και ελάχιστη πλευρά 5 μ., με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 25 του ν. 1337/1983.

3. Οικόπεδα που έχουν πρόσωπα σε δύο ή περισσότερους κοινόχρηστους χώρους για τους οποίους ισχύουν διαφορετικά ελάχιστα όρια εμβαδού και προσώπου θεωρούνται άρτια εφόσον έχουν τα μικρότερα από αυτά.

4. Γωνιακά οικόπεδα άρτια και οικοδομήσιμα, που έχασαν την αρτιότητά τους ως προς το εμβαδό λόγω απόκτησης κατά την επιβολή στοών, θεωρούνται άρτια και οικοδομήσιμα.

Άρθρο 7.

Συντελεστής δόμησης.

1. Για τον υπολογισμό του συντελεστή δόμησης που πραγματοποιείται στο οικόπεδο:

Α. Προσμετρούνται:

α) οι επιφάνειες των στεγασμένων και κλειστών από όλες τις πλευρές χώρων του κτιρίου, οποιασδήποτε χρήσης, σε όλους τους ορόφους, καθώς και τα υπόγεια, με την επιφύλαξη της επόμενης περίπτωσης Ββ,

β) οι επιφάνειες των εξωστών και ημιυπαίθριων χώρων εκτός από τους αναφερόμενους στην παράγραφο 2 του άρθρου 11,

γ) οι ακάλυπτες επιφάνειες με διάσταση μικρότερη από 1,20 μ.

Β. Δεν προσμετρούνται:

α) Σε ειδικά κτίρια, η επιφάνεια ορόφου ή τμήματός του που χρησιμοποιείται για την εγκατάσταση ή διέλευση ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού, ο οποίος κατασκευάζεται ύστερα από γνώμη της Ε.Π.Α.Ε., εφόσον ο όροφος αυτός δεν έχει ελεύθερο ύψος μεγαλύτερο από 2,20 μ., μετρούμενο μεταξύ του δαπέδου του και της οροφής ή από 1,90 μ. μετρούμενο μεταξύ του δαπέδου και κάθε φέροντος στοιχείου της οροφής.

του πεζοδρομίου (όπου Π το πλάτος του δρόμου, όπως αυτό ορίζεται στο άρθρο 10).

β) από καλλιμένη επιφάνεια που περνά από τα ανώτατα σημεία της κατακόρυφης επιφάνειας που ορίζεται στην προηγούμενη παράγραφο και σχηματίζει με αυτή οξεία γωνία εφαπτομένης 1:1,5. Σε περίπτωση οικοπέδου ανηφορικού προς το βάθος με κλίση τέτοια, ώστε η εφαπτομένη της οξείας γωνίας που σχηματίζει το έδαφος με την κατακόρυφη να είναι μικρότερη από 1:1,5, μπορεί να κατασκευαστεί κτίριο κατά παράκλιση ύστερα από γνώμη της Ε.Π.Α.Ε.

γ) από κατακόρυφες επιφάνειες που περνούν από τα όρια του οικοπέδου.

7. Το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος του κτιρίου ορίζεται σε συνάρτηση με τον επιτρεπόμενο συντελεστή δόμησης της περιοχής ως εξής:

για συντελεστή δόμησης έως και 0,8 ύψος 15 μ.,

για συντελεστή δόμησης έως και 1,2 ύψος 18 μ.,

για συντελεστή δόμησης έως και 1,6 ύψος 21 μ.,

για συντελεστή δόμησης έως και 2,0 ύψος 24 μ.,

για συντελεστή δόμησης έως και 2,4 ύψος 27 μ..

Για συντελεστή δόμησης ανώτερο από 2,4 το ύψος ορίζεται στο δωδεκαπλάσιο του συντελεστή δόμησης και πάντως δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερο των 32 μ. Το μέγιστο ύψος του κτιρίου σε κάθε σημείο των όψεων του μετρείται από την οριστική στάθμη του εδάφους.

8. Γενικές και ειδικές διατάξεις που θεσπίζουν μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος διαφορετικό από το προβλεπόμενο στην προηγούμενη παράγραφο καταργούνται, με την επιφύλαξη της παρ. 9. Βασικές, κατά την έγκριση, επέκταξη ή αναθεώρηση σχεδίων πώλεων, είναι δυνατό να καθορίζονται ύψη κτιρίων μικρότερα από τα οριζόμενα στην προηγούμενη παράγραφο.

9. Ειδικές διατάξεις, σχετικά με τον τόπο δόμησης για την προστασία αρχαιολογικών χώρων, ιστορικών τόπων, παραδοσιακών οικισμών, έργων τέχνης, μνημείων, διατηρητέων κτιρίων, τοπίων, αεροδρομίων ή παρόμοιων θέσεων ή που καθορίζουν ύψος κτιρίων με απόλυτο ύψωμετρο ή κριθιμητικά ή με ειδικά προσδιοριζόμενα επίπεδα ή ύψος κτιρίων που η σεισμική επικινδυνότητα της περιοχής το επιβάλλει, κατισχύουν των διατάξεων του παρόντος.

10. Ο ανώτατος επιτρεπόμενος συντελεστής κατ' όγκο εκμετάλλευσης του οικοπέδου (σ.ο.) δίνεται από τη σχέση:

(σ.ο.) = $4X$ (σ.δ.)
όπου σ.δ. ο αντίστοιχος συντελεστής δόμησης κατά περίπτωση.

Για τον υπολογισμό του σ.ο. του οικοπέδου δεν προσμετρούνται ο ελεύθερος χώρος του ισόγειου σε υποστυλώματα (PILLOTIS) και ο όροφος των ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων.

Άρθρο 10.

Πλάτος δρόμου — Απαιτητά μέτρησης οψών.

1. Για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος άρθρου πλάτος δρόμου σε ορισμένο σημείο του προώπου του οικοπέδου θεωρείται το ύψος της καθέτου στην οικοδομική γραμμή στο σημείο αυτό έως την ταμή της με την απέναντι εγκαταστημένη οικοδομική γραμμή του ίδιου δρόμου ή την προέκτασή της. Αν το οικοδομικό τετράγωνο βρίσκεται στα όρια του εγκαταστημένου ρυμοτομικού σχεδίου και απέναντι υπάρχει μόνο ρυμοτομική γραμμή για τον υπολογισμό του πλάτους του δρόμου λαμβάνεται: υπόψη η γραμμή αυτή αντί της οικοδομικής.

2. Σε περιπτώσεις πλατειών ή διευρύνσεων λόγω συμβολής οδών με ή χωρίς απόκλιση, ως πλάτος δρόμου για τον καθορισμό του ύψους της πρόσοψης των κτιρίων στο τμήμα που βλέπει στη διεύθυνση ή την πλατεία θεωρείται το μεγαλύτερο από τα πλάτη των δρόμων που συμβάλλουν, μετρούμενα στο σημείο της συμβολής.

3. Τα ύψη στην κόσωση, για την εφαρμογή της παρ. 6α του άρθρου 9, μετρούνται από κάθε σημείο της ρυμοτομικής γραμμής στη στάθμη του οριστικά διαμορφωμένου πεζοδρομίου, όπως δεδαιώνεται από τον οικείο δήμο ή την κοινότητα. Αν δεν υπάρχει οριστικά διαμορφωμένο πεζοδρόμιο, η στάθμη αυτή

προκύπτει από την εγκεκριμένη υψομετρική μελέτη της οδού. Αν δεν υπάρχει υψομετρική μελέτη ή η υπάρχουσα χρειάζεται τροποποίηση, ο οικείος δήμος ή κοινότητα έχει υποχρέωση να καταρτίσει σχετική μελέτη κατά μήκος ενός τουλάχιστον οικοδομικού τετραγώνου. Σε περίπτωση αδυναμίας του δήμου ή της κοινότητας, η μελέτη συντάσσεται από ιδιώτη μηχανικό και εγκρίνεται από το δήμο ή την κοινότητα.

Άρθρο 11.

Εξώστες, υπαίθριοι και ημιυπαίθριοι χώροι του κτιρίου, αρχιτεκτονικές προεξοχές και αρχιτεκτονικά στοιχεία, προστεγάζματα.

1. Εξώστες με τυχόν οριζόντια φέροντα ή κατακόρυφα και οριζόντια αρχιτεκτονικά στοιχεία και ημιυπαίθριοι χώροι διατάσσονται ελεύθερα σε οποιαδήποτε όψη και όροφο του κτιρίου.

2. Εξώστες και ημιυπαίθριοι χώροι συνολικής επιφάνειας έως 40% αυτής που επιτρέπεται να δομηθεί συνολικά στο οικοπέδο δεν υπολογίζονται στο συντελεστή δόμησης.

Για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής, οι ημιυπαίθριοι χώροι πρέπει να έχουν πλάτος τουλάχιστον 2,50 μ. και ελάχιστο μικρότερο ή ίσο με το πλάτος τους.

Οι διατάξεις της παραγράφου αυτής εφαρμόζονται τόσο για τα νέα κτίρια, όσο και για τις προσθήκες σε υφιστάμενα κτίρια. Ειδικότερα, από τους εξώστες και ημιυπαίθριους χώρους που κατασκευάζονται σε προσθήκη κτιρίου, στη συνολική επιφάνεια που προκύπτει από το σ.δ. δεν υπολογίζεται επιφάνειά τους έως 40% της επιφάνειας που αντιστοιχεί στην προσθήκη.

3. Οι εξώστες δεν επιτρέπεται να προεξέχουν από το οριζοντιο επίπεδο της οικοδομικής γραμμής (κατακόρυφο ή καλλιμένο), όπως αυτό ορίζεται στο άρθρο 9, παρ. 6α και 6β, περισσότερο από ένα δέκατο του πλάτους του δρόμου, όπως καθορίζεται στο άρθρο 10 του παρόντος και μέχρι 2,00 μ. το πολύ.

4. Εξώστες που κατασκευάζονται πάνω από κοινόχρηστους χώρους ή χώρους παραχωρημένους σε κοινή χρήση, κατά το άρθρο 12, πρέπει να βρίσκονται σε ύψος τουλάχιστον 3 μ. από κάθε σημείο της στάθμης του πεζοδρομίου ή της οριστικής στάθμης του παραχωρημένου χώρου.

5. Εξώστες που κατασκευάζονται πάνω από κοινόχρηστους χώρους σε ύψος μικρότερο από 5 μ. πρέπει να βρίσκονται τουλάχιστον 0,50 μ. μέσα από το άκρο του κραπέδου του πεζοδρομίου σε οριζόντια προβολή.

6. Στις όψεις του κτιρίου επιτρέπονται αρχιτεκτονικές προεξοχές και αρχιτεκτονικά στοιχεία μέγιστου πλάτους 0,40 μ. Πλάτος μεγαλύτερο από 0,40 μ. και έως το μέγιστο επιτρεπόμενο πλάτος εξώστη μπορεί να επιτραπεί μόνο ύστερα από γνώμη της Ε.Π.Α.Ε..

7. Αρχιτεκτονικές προεξοχές και στοιχεία που κατασκευάζονται πάνω από κοινόχρηστους χώρους και χώρους παραχωρημένους σε κοινή χρήση κατά το άρθρο 12 πρέπει να βρίσκονται σε ύψος μεγαλύτερο από 3,00 μ. από την οριστική στάθμη του εδάφους. Στον περιορισμό αυτόν δεν περιλαμβάνονται οι υδροροές του κτιρίου, εφόσον έχουν τις απαιτούμενες για τον προορισμό τους διαστάσεις.

8. Αρχιτεκτονικές προεξοχές και στοιχεία που κατασκευάζονται πάνω από κοινόχρηστους χώρους σε ύψος μικρότερο από 5 μ. πρέπει να βρίσκονται τουλάχιστον 0,50 μ. μέσα από το άκρο του κραπέδου του πεζοδρομίου σε οριζόντια προβολή.

9. Σε καταστήματα και εισόδους κτιρίων πάνω από κοινόχρηστους χώρους επιτρέπεται να κατασκευάζονται μόνιμα προστεγάζματα χωρίς κατακόρυφα στηρίγματα, σύμφωνα με τις παραγράφους 3, 4 και 5 του άρθρου αυτού. Μέσα στις απαιτήσεις Δ του κτιρίου από τα όρια ή από άλλο κτίριο του ίδιου οικοπέδου τα παραπάνω προστεγάζματα επιτρέπεται να κατασκευάζονται με πλάτος μέχρι 0,10 της απόστασης Δ.

10. Κινητά προστεγάζματα σε κάθε όροφο του κτιρίου κατασκευάζονται σύμφωνα με τους όρους που θεσπίζονται σε εφαρμογή του άρθρου 26.

Άρθρο 12.

Παραχώρηση σε κοινή χρήση ακάλυπτων χώρων.

1. Οι υποχρεωτικοί ακάλυπτοι χώροι των οικοπέδων ενός οικοδομικού τετραγώνου ενοικιοούνται, τίθενται σε χρήση όλων των ενοίκων του οικοδομικού τετραγώνου και διαμορφώνονται κατάλληλα για τη χρήση αυτή χωρίς να θίγονται τα δικαιώματα κυριότητας.

2. Για την εφαρμογή της προηγούμενης παραγράφου απαιτείται απόφαση της συνέλευσης των ιδιοκτητών των ακινήτων που βρίσκονται στο οικοδομικό τετράγωνο, με την οποία καθορίζονται οι ειδικότεροι όροι και ο τρόπος ενοποίησης, διαμόρφωσης και χρήσης των ακάλυπτων χώρων, καθώς και τα αναγκαία μέτρα, ώστε να εξασφαλίζεται η προσπέλαση στους χώρους αυτούς.

3. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Δικαιοσύνης και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, ρυθμίζονται όλα τα θέματα που σχετίζονται με τη σύγκληση της συνέλευσης των ιδιοκτητών, την πρόσκληση των μελών, τη λήψη και γνωστοποίηση των αποφάσεων, τον τρόπο καθορισμού του συνολικού αριθμού των ψήφων και κατανομής τους στους ιδιοκτήτες, η οποία γίνεται με βάση το εμβαδό της ιδιοκτησίας και το ποσοστό συμμετοχής σε αυτή σε σχέση με το ολικό εμβαδό του οικοδομικού τετραγώνου, την απαιτούμενη πλειοψηφία για τη λήψη των αποφάσεων, η οποία δεν μπορεί να είναι μικρότερη από το 65% των ψήφων, τον τρόπο εφαρμογής της απόφασης της συνέλευσης και τον ορισμό ειδικού διαχειριστή, την παροχή κινήτρων, στα οποία μπορεί να περιλαμβάνεται και επιδότηση από το Ειδικό Ταμείο Βασικών Ρυθμιστικών και Πολεοδομικών Σχεδίων (Ε.Τ.Ε.Ρ.Π.Σ.) για την εκτέλεση σχετικών έργων ή ανάληψη από το Ταμείο αυτό του συνόλου ή μέρους των τόκων για δάνεια που συνάπτει ο ειδικός διαχειριστής για τα έργα αυτά, καθώς και κάθε σχετική λεπτομέρεια.

4. Οι διαφορές μεταξύ των ιδιοκτητών ακινήτων του οικοδομικού τετραγώνου ή μεταξύ αυτών και του ειδικού διαχειριστή από την εφαρμογή των προηγούμενων παραγράφων δικάζονται από το μονομελές πρωτοδικείο κατά τη διαδικασία των άρθρων 648 έως 657 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας.

5. Κατά την έγκριση, επέκταση, αναθεώρηση ή τροποποίηση ρυμοταξιακού σχεδίου μπορεί να προβλέπεται η υποχρεωτική ενοποίηση των ακάλυπτων χώρων των οικοπέδων κάθε οικοδομικού τετραγώνου και η θέση των χώρων αυτών στη γοστή όλων των ενοίκων των κτιρίων του τετραγώνου αυτού. Στην περίπτωση αυτή η ενοποίηση γίνεται σύμφωνα με τους όρους που θεσπίζονται με το ρυμοταξιακό σχέδιο και δεν έχει εφαρμογή η διαδικασία των παρ. 1 έως 3.

6. Κατά την έγκριση, επέκταση, αναθεώρηση ή τροποποίηση ρυμοταξιακού σχεδίου μπορεί να προβλέπεται η δημιουργία δευτερεύοντος δικτύου ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων αποκλειστικά για πεζούς. Το δίκτυο αυτό αποτελείται από ακάλυπτους χώρους των οικοπέδων, πρόσφορους για προσπέλαση ημιυπαίθριους χώρους και υποχρεωτικές εσωτερικές σιές.

Στην περίπτωση αυτή για τα οικόπεδα στα οποία περιλαμβάνονται οι παραπάνω χώροι, αυξάνεται η επιτρεπόμενη δομήσιμη επιφάνεια που αναλογεί στο εμβαδόν των χώρων του οικοπέδου που εντάσσονται στο δίκτυο κατά το 50%, χωρίς πάντως να θίγονται οι υποχρεωτικοί ακάλυπτοι χώροι.

Άρθρο 13.

Ενεργό οικοδομικό τετράγωνο.

1. Οικοδομικό τετράγωνο, δομημένο ή μη, μπορεί να χαρακτηρίζεται ως ενεργό, με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, εφόσον συντρέχει μια από τις εξής προϋποθέσεις:

α) έλλειψη του απαραίτητου τεχνικού και κοινωνικού εξοπλισμού και γενικά υποβάθμιση της ποιότητας ζωής των κα-

τοίκων του οικοδομικού τετραγώνου ή της περιοχής,

β) ειδικές πολεοδομικές, οικιστικές ή περιβαλλοντικές συνθήκες στο οικοδομικό τετράγωνο, που προκύπτουν ιδίως από την ύπαρξη ακάλυπτων μη οικοδομήσιμων οικοπέδων και διατηρητέων κτιρίων.

2. Ο χαρακτηρισμός οικοδομικού τετραγώνου ως ενεργού αποδίδεται:

α) στην οργάνωση της δόμησης με βάση ενιαία μελέτη, ώστε να επιτυγχάνεται η αρμονική ένταξη του τετραγώνου στο φυσικό και οικιστικό περιβάλλον της περιοχής, η άρση των δυσμενών επιπτώσεων που δημιουργεί η μειονωμένη μελέτη κάθε οικοπέδου, η αξιοποίηση του ακάλυπτου χώρου των οικοπέδων και η εξυπηρέτηση των κοινωνικών αναγκών των κατοίκων του οικοδομικού τετραγώνου.

β) στην ανάπλαση του οικοδομικού τετραγώνου, ιδίως με την ενοποίηση των ακάλυπτων χώρων των οικοπέδων του, τη διάνοιξη του ισόγειο των κτιρίων προσβάσεων από τους κοινόχρηστους χώρους στον ενοποιημένο ακάλυπτο χώρο του τετραγώνου, την κατασκευή αίθουσας κοινωνικών εκδηλώσεων, τη δημιουργία χώρων και εγκαταστάσεων κοινής χρήσης για την εξυπηρέτηση των κατοίκων του τετραγώνου, όπως κοινό λεβητοστάσιο κεντρικής θέρμανσης και χώρο απορριμμάτων, την αναμόρφωση του δώματος και των όψεων των κτιρίων και γενικά με επεμβάσεις που συμβάλλουν στη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των κατοίκων και στην αντιμετώπιση των δυσμενών επιδράσεων από τις συνθήκες που αναφέρονται στην παρ. 1.

3. Η διαδικασία χαρακτηρισμού οικοδομικού τετραγώνου ως ενεργού κινείται με πρωτοβουλία της αρμόδιας πολεοδομικής υπηρεσίας ή του οικείου δήμου ή κοινότητας, μετά από γνώμη της πολεοδομικής επιτροπής γειτονιάς του άρθρου 30 του ν. 1337/1983 ή της συνέλευσης των ιδιοκτητών του τετραγώνου για την οποία έχει ανάλογη εφαρμογή η παρ. 3 του άρθρου 12.

Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων καθορίζεται η διαδικασία του χαρακτηρισμού και ρυθμίζεται κάθε σχετική λεπτομέρεια.

4. Με την πράξη χαρακτηρισμού οικοδομικού τετραγώνου ως ενεργού επιτρέπεται να θεσπίζονται όροι δόμησης και περιορισμοί γρήτης κατά παρέκκλιση από κάθε γενική ή ειδική διάταξη χωρίς υπέρβαση όμως του συντελεστή δόμησης που ισχύει για την περιοχή και του μέγιστου επιτρεπόμενου ύψους των κτιρίων, καθώς και να επιβάλλονται περιορισμοί, υποχρεώσεις και κάθε είδους ρυθμίσεις για την ανάπλαση του τετραγώνου, σύμφωνα με την παρ. 3, χωρίς να θίγονται δικαιώματα ιδιοκτησίας. Οι επιβαλλόμενοι όροι δόμησης αποσκοπούν ιδίως στην ενιαία αντιμετώπιση του οικοδομικού τετραγώνου ως προς το συντελεστή δόμησης, την κάλυψη, τη θέση και τη μορφή των κτιρίων. Για τα οικόπεδα του ενεργού οικοδομικού τετραγώνου μπορεί να γίνει μεταφορά του συντελεστή δόμησης σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 880/1979 (ΦΕΚ 58).

Άρθρο 14.

Ειδικές διατάξεις για χαμηλά κτίρια.

1. Χαμηλό κτίριο είναι αυτό του οποίου κύρια χρήση είναι η κατοικία και το οποίο έχει μέγιστο ύψος το πολύ 8,50 μ., μη συμπεριλαμβανομένης της στέγης, από την οριστική στάθμη του εδάφους και έχει συνολική επιφάνεια που υπολογίζεται στο π.δ. το πολύ 400 τ.μ.

Στο οικόπεδο είναι δυνατή η κατασκευή περισσότερων του ενός χαμηλών κτιρίων, με την προϋπόθεση ότι η συνολική επιφάνεια όλων των κτιρίων που υπολογίζεται στο π.δ. δεν υπερβαίνει τα 400 τ.μ.

2. Στη συνολική επιφάνεια, που προκύπτει από το συντελεστή δόμησης, για τα χαμηλά κτίρια δεν υπολογίζονται, εκτός από τα αναφερόμενα στο άρθρο 7, και:

α) Εξώστες και ημιυπαίθριοι χώροι, ανεξάρτητα από την επιφάνειά τους.

8) Ανοιχτές κλίμακες κύριας ή βοηθητικής χρήσης.

3. Το μέγιστο επιτρεπόμενο ποσοστό κάλυψης του οικοπέδου για τα χαμηλά κτίρια ορίζεται σε 80% της επιφάνειάς του. Στην κάλυψη του οικοπέδου δεν υπολογίζονται οι επιφάνειες των χώρων που προβλέπονται στην παρ. 3α του άρθρου 8 και στην περίπτωση β' της προηγούμενης παραγράφου. Όταν κατά την έγκριση, επέκταση ή αναθεώρηση ρυμοτομικού σχεδίου καθορίζεται ποσοστό κάλυψης μικρότερο από 70%, το ποσοστό αυτό για τα χαμηλά κτίρια αυξάνεται κατά 10% του οικοπέδου, εκτός αν η αύξηση αυτή αποκλείεται ρητά από τους όρους δόμησης της περιοχής.

4. Τα χαμηλά κτίρια τοποθετούνται ελεύθερα μέσα στο οικοπέδο. Όταν δεν εφάπτονται με τα πίσω και πλάγια όρια του οικοπέδου, η ελάχιστη απόσταση του κτιρίου από τα όρια αυτά είναι $\Delta = 2,50 \mu$. Μέσα στην απόσταση Δ , εκτός από αρχιτεκτονικές προεξοχές και αρχιτεκτονικά στοιχεία, επιτρέπονται και εξώστες πλάτους μέχρι $0,40 \mu$ σε τμήματα των όψεων του κτιρίου.

5. Πάνω από το μέγιστο ύψος των $8,50 \mu$ επιτρέπονται οι κατασκευές της παραγράφου 1 του άρθρου 16, στέγες ύψους το πολύ $2,00 \mu$ και στηθαία.

6. Σε χαμηλά κτίρια, στα οποία δεν εξαντλείται ή δεν έχει εξαντληθεί ο συντελεστής δόμησης, επιτρέπεται η εφαρμογή των διατάξεων του ν. 880/1979 (ΦΕΚ 58) για το ποσοστό του συντελεστή που δεν χρησιμοποιήθηκε.

7. Κατά τα λοιπά η δόμηση των χαμηλών κτιρίων διέπεται από τις διατάξεις του παρόντος νόμου.

Άρθρο 15.

Παρόδια στοάς.

1. Όταν από το ρυμοτομικό σχέδιο της περιοχής προβλέπεται παρόδια στοά, η κατασκευή της είναι υποχρεωτική και το πλάτος της πρέπει να φθάνει έως την οικοδομική γραμμή, ανεξάρτητα από τη θέση, στην οποία ανεγείρεται το κτίριο. Εφεξής, κατά την έγκριση ή τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου, το πλάτος της στοάς ορίζεται αριθμητικά.

2. Μεταξύ της στάθμης οροφής της στοάς και της στάθμης του πεζοδρομίου καθώς και στο χώρο της παρ. 5 απαγορεύεται κάθε προεξοχή και κατασκευή μόνιμη ή κινητή, εκτός από τα υποστυλώματα που κατασκευάζονται υποχρεωτικά στην οικοδομική γραμμή. Η πλευρά των υποστυλωμάτων κάθετα στην οικοδομική γραμμή δεν επιτρέπεται να είναι μεγαλύτερη από το $1/6$ του πλάτους της στοάς. Η απόσταση μεταξύ των υποστυλωμάτων δεν επιτρέπεται να είναι μικρότερη από $3,00 \mu$. Οι στοές μπορούν να κατασκευάζονται και χωρίς υποστυλώματα ύστερα από γνώμη της Ε.Π.Α.Ε..

3. Το ελεύθερο ύψος παρόδιας στοάς από τη στάθμη του πεζοδρομίου μέχρι την κατώτερη επιφάνεια των στοιχείων της οροφής της δεν επιτρέπεται να είναι μικρότερο από το ύψος που προκύπτει από τη σχέση ύψους προς πλάτος 3:4 και πάντως δεν επιτρέπεται να είναι μικρότερο από $3,50 \mu$.

4. Το δάπεδο της στοάς κατασκευάζεται συνεχόμενο με το δάπεδο του πεζοδρομίου και με εγκάρσια κλίση προς τον κοινόχρηστο χώρο έως δύο στα εκατό (2%).

5. Κάτω από τη στοά σε ίσο πλάτος με αυτή και μέχρι βάθος $3,00 \mu$ από τη στάθμη του πεζοδρομίου επιτρέπονται μόνο εγκαταστάσεις κοινής ωφέλειας και τα δίκτυα που εξυπηρετούν το κτίριο.

6. Οι παρ. 2, 3, 4 και 5 ισχύουν, εφόσον δεν ορίζεται διαφορετικά από τους όρους δόμησης της περιοχής.

7. Σε κτίρια, στα οποία δεν έχει διανοιγεί στοά προβλεπόμενη από το συγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο, απαγορεύεται, πριν πραγματοποιηθεί η διάνοξη της, η χορήγηση οικοδομικής άδειας για οποιαδήποτε προσθήκη είτε καθ' ύψος είτε καθ' επέκταση στο κτίριο και για οποιαδήποτε επισκευή ή διαρρύθμιση στον όροφο, στον οποίο προβλέπεται η στοά.

Η παραπάνω απαγόρευση δεν ισχύει για κτίρια που χαρακτηρίζονται διατηρητέα ή έργα τέχνης ή ιστορικά μνημεία ή για κτίρια για τα οποία απαιτούνται επισκευές λόγω σεισμών.

Άρθρο 16.

Κατασκευές πάνω από το κτίριο.

1. Πάνω από το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος της περιοχής και μέσα στο ιδεατό στερεό, όπως ορίζεται στην παρ. 6 του άρθρου 9, επιτρέπονται:

α) Καπνοδόχοι, αγωγοί αερισμού, καπνοσυλλέκτες, εγκαταστάσεις ηλιακών συστημάτων, πύργοι ψύξης και δοχεία διαστολής, θέρμανσης ή κλιματισμού και αντλίες θερμότητας που κατασκευάζονται κατά το άρθρο 26.

β) Απολήξεις κλιμακοστασιών και φρεάτων ανελκυστήρων με τις ελάχιστες αναγκαίες διαστάσεις και μέγιστο εξωτερικό ύψος $2,20 \mu$ από την τελικά διαμορφωμένη επιφάνεια του τελευταίου ορόφου του κτιρίου μετά την εξάντληση του υ.δ. του οικοπέδου.

Πάνω στις απολήξεις αυτές απαγορεύεται η τοποθέτηση οποιασδήποτε κατασκευής ή εγκατάστασης.

γ) Στέγες.

δ) Στηθαία, κιγκλιδώματα ασφαλείας και μόνιμες γλάστρες φυτών που κατασκευάζονται κατά το άρθρο 26.

Αττικές πισίνες.

στ) Κατασκευές για τη στήριξη των φυτών (πέργκολες).

ζ) Αλεξικέραυνα, κεντρικές κεραίες τηλεοράσεων και ραδιοφώνων που μπορεί να εξέχουν και πέρα από το ιδεατό στερεό της παρ. 6 του άρθρου 9.

Όλες οι κατασκευές αυτές πρέπει να αποτελούν ένα ενιαίο αισθητικό σύνολο και μπορεί να συνδέονται με διάτρητα στοιχεία.

2. Πάνω από το ύψος του κτιρίου και κάτω από το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος της περιοχής μπορούν να γίνουν, μέσα στο κατά το άρθρο 9 παρ. 6 ιδεατό στερεό, μόνο οι εξής κατασκευές, οι οποίες διατάσσονται έτσι, ώστε μαζί με τα οικοδομικά στοιχεία του κτιρίου να μη θίγουν αισθητικά το κτίριο και το περιβάλλον:

α) Η αίθουσα κοινωνικών εκδηλώσεων που προβλέπεται στο άρθρο 7 παρ. 1βγ.

β) Επιγραφές ή διαφημίσεις σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 1491/1984, όπως αυτές ισχύει.

γ) Μηχανοστάσια ανελκυστήρων και διαχωριστικά στοιχεία σύμφωνα με τους όρους που θεσπίζονται σε εφαρμογή του άρθρου 26.

3. Ειδικές απαγορευτικές διατάξεις κατισχύουν του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 17.

Κατασκευές στους ακάλυπτους χώρους.

1. Στους ακάλυπτους χώρους του οικοπέδου επιτρέπεται η μερική εκκαφή ή επίχωση του εδάφους για την προσαρμογή του κτιρίου σε αυτό με την προϋπόθεση ότι σε κανένα σημείο η οριστική στάθμη του εδάφους δεν θα βρίσκεται ψηλότερα ή χαμηλότερα από $1,50 \mu$ από τη φυσική του στάθμη. Μεγαλύτερη επέμβαση στο έδαφος επιτρέπεται ύστερα από γνωμοδότηση της Ε.Π.Α.Ε.. Επίσης, επιτρέπεται να κατασκευάζονται έργα, όπως πεζούλια, βεράντες, κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες), σκάλες κύριας ή βοηθητικής, τα οποία, λόγω της διαμόρφωσης του εδάφους, είναι αναγκαία για την επικοινωνία με το κτίριο.

2. Στους ακάλυπτους χώρους του οικοπέδου επιτρέπονται και οι εξής κατασκευές:

α) Καπνοδόχοι και αττικές πισίνες.

β) Εγκαταστάσεις για τη στήριξη φυτών (πέργκολες).

γ) Στοιχεία προσωρινής παρκομηνής (πάγκοι, τραπέζια), άθλησης και παιχνιδίστων.

σον τα αυθαίρετα αυτά είχαν ανεγερθεί μέχρι την ημερομηνία δημοσίευσης του ν. 1512/1985».

5. Στο άρθρο 12 του ν. 651/1977 προστίθεται η εξής παράγραφος 4:

«4. α) Σε περίπτωση μεταβολής γενικών πολεοδομικών διατάξεων ή κανονισμών σε εντός σχεδίου περιοχή, εάν έχει υποβληθεί στην πολεοδομική υπηρεσία αίτηση οικοδομικής άδειας σύμφωνα με το από 3.9.1983 προεδρικό διάταγμα (Φ.Ε.Κ. 384/Δ), η οικοδομική άδεια επιτρέπεται να χορηγηθεί κατά τις παλαιές διατάξεις.

β) Η επιβολή αναστολής οικοδομικών εργασιών σε περιοχή εντός σχεδίου δεν έχει εφαρμογή σε ισχύουσες οικοδομικές άδειες που εκδόθηκαν μέχρι την ημέρα που αρχίζει να ισχύει η αναστολή αυτή».

Άρθρο 32.

Αναμόρφωση — κωδικοποίηση πολεοδομικής νομοθεσίας.

1. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, επιτρέπεται να κωδικοποιηθούν σε ενιαίο κείμενο οι διατάξεις του παρόντος νόμου, του ν.δ. της 17.7.1923, του π.δ. της 3.4.1929 «περί Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού του Κράτους», του ν. 5269/1931, του ν.δ. 690/1948, του ν. 651/1977, του ν. 880/1979, του ν. 947/1979, του ν. 1337/1983, του ν. 1512/1985, όπως έχουν τροποποιηθεί και συμπληρωθεί, καθώς και κάθε άλλου νομοθετήματος ή κανονιστικής πράξης που εντάσσεται στην πολεοδομική νομοθεσία. Κατά την κωδικοποίηση επιτρέπεται να γίνει αναδιάρθρωση του νομοθετικού υλικού, απόλειψη των διατάξεων που έχουν καταργηθεί ρητά ή σιωπηρά και των μεταβατικών διατάξεων που δεν έχουν πλέον στάδιο εφαρμογής, μεταγλώττιση των κειμένων στη δημοτική γλώσσα και οι αναγκαίες φραστικές προσαρμογές και άλλες μεταβολές απαραίτητες για την κωδικοποίηση, χωρίς αλλοίωση της έννοιας των διατάξεων που κωδικοποιούνται.

2. Για την κωδικοποίηση που προβλέπεται στην παρ. 1, την κατάρτιση των κανονιστικών πράξεων που προβλέπονται από τον παρόντα νόμο, τους νόμους 1337/1983 και 1512/1985, καθώς και για την αναμόρφωση της όλης πολεοδομικής νομοθεσίας και της νομοθεσίας προστασίας περιβάλλοντος με σκοπό τον εκσυγχρονισμό της και την προσαρμογή της στις συνταγματικές διατάξεις, μπορεί να συγκροτηθεί ειδική νομοπαρασκευαστική επιτροπή στο Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων. Η επιτροπή λειτουργεί σε ολομέλεια και σε τμήματα στα οποία κατανέμεται το όλο έργο. Τα μέλη της επιτροπής, που δεν μπορούν να υπερβαίνουν τα δεκαπέντε, ορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Δικαιοσύνης, Οικονομικών και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων από δικαστικούς λειτουργούς, καθηγητές ανώτατων σχολών, δημόσιους υπάλληλους και ιδιώτες που είναι ειδικευμένοι στα πιο πάνω θέματα. Καθόληντα γραμματέα της επιτροπής και των τμημάτων της εκτελούν υπάλληλοι του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, που ορίζονται με την ίδια απόφαση. Με την απόφαση αυτή καθορίζεται και η αμοιβή των μελών της επιτροπής και των γραμματέων συνολικά ή κατά τμήματα του έργου που εκτελείται.

Άρθρο 33.

1. Η εκτέλεση των έργων (μελέτη, ειδικές έρευνες, κατασκευή, απαλλοτριώσεις και προμήθεια τροχαίου υλικού) του υπόγειου σιδηρόδρομου πρωτεύουσας (ΜΕΤΡΟ), που προβλέπεται από το ν. 1074/1980 (ΦΕΚ 219 Α), αναλαμβάνεται στο σύνολό της από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων—Γενική Γραμματεία Δημόσιων Έργων. Για τα έργα αυτά εφαρμόζονται οι διατάξεις που ισχύουν για την εκτέλεση των έργων του Δημοσίου και τα όργανα της Γενικής Γραμματείας Δημόσιων Έργων ασκών τις σχετικές αρμοδιότητες κατά τις ισχύουσες διατάξεις. Η Α.Ε. ΗΣΑΠ παρέχει στη Γενική Γραμματεία Δημόσιων Έργων του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, κάθε χρήσιμη πληροφορία για την εκτέλεση του έργου αυτού.

2. Όπου στις διατάξεις του ν. 1074/1980 αναφέρεται «Υπουργός Συγκοινωνιών», από τη δημοσίευση του παρόντος οι σχετικές αρμοδιότητες, προβλέψεις ή ρυθμίσεις του νόμου αυτού αναφέρονται στον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων.

3. Για την εκτέλεση των έργων του ΜΕΤΡΟ συνιστάται Ειδική Υπηρεσία Δημόσιων Έργων ΜΕΤΡΟ (Ε.Υ.Δ.Ε.Μ.) της Γενικής Γραμματείας Δημόσιων Έργων με έδρα την Αθήνα και αρμοδιότητες την άσκηση καθηκόντων προϊστάμενης αρχής και διευθύνουσας υπηρεσίας σύμφωνα με τις διατάξεις για τη μελέτη και κατασκευή των έργων.

Στην Ε.Υ.Δ.Ε.Μ. συνιστώνται τμήματα α) Προγραμματισμού και Μελετών, β) Κατασκευής Έργων και γ) Διοικητικό Οικονομικό, των οποίων οι επιμέρους αρμοδιότητες κανονίζονται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων. Ο προϊστάμενος της Ε.Υ.Δ.Ε.Μ. θεωρείται ως προϊστάμενος της αρμόδιας διύθυνσης, για τη συμμετοχή στα προβλεπόμενα από τις ισχύουσες διατάξεις τμήματα του Συμβουλίου Δημόσιων Έργων όταν πρόκειται για θέματα αρμοδιότητας της Ε.Υ.Δ.Ε.Μ.. Κατά τα λοιπά η Ε.Υ.Δ.Ε.Μ. διέπεται από τις διατάξεις του ν. 678/1977 (ΦΕΚ 245 Α) όπως τροποποιήθηκαν με τις διατάξεις του άρθρου 23 παράγρ. 1—4 του ν. 1418/1984 (ΦΕΚ 23 Α) και οι αρμοδιότητές της και η οργάνωσή της μπορεί να τροποποιούνται σύμφωνα με τις διατάξεις αυτές, σύμφωνα με τις οποίες γίνεται επίσης η συγχώνευση με άλλες Ε.Υ.Δ.Ε.Μ. ή και η κατάργησή της μετά τη λήξη του προρισμού της.

4. Οι πιστώσεις που διατίθενται από το πρόγραμμα δημόσιων επενδύσεων για την εκτέλεση των έργων του υπόγειου σιδηρόδρομου πρωτεύουσας (ΜΕΤΡΟ) εγγράφονται στον προϋπολογισμό δημόσιων επενδύσεων του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων σύμφωνα με τις γενικές διατάξεις για τις δημόσιες επενδύσεις.

5. Τα έργα μετά την περάτωσή τους παραδίδονται τμηματικά στην Α.Ε. ΗΣΑΠ για την ανάληψη της εκμετάλλευσής και λειτουργίας τους, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 1074/1980. Στην εκμετάλλευση και λειτουργία περιλαμβάνεται και η συντήρηση των έργων. Με προεδρικά διατάγματα που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 3 του ν. 1074/1980 καθορίζεται το μέρος των δαπανών για τις μελέτες και τα έργα που θα αποδοθεί στο Δημόσιο από τα έσοδα λειτουργίας του έργου ή τμημάτων του.

6. Οι απαλλοτριώσεις ακινήτων για το έργο του ΜΕΤΡΟ που προβλέπονται από την παράγραφο 1 του άρθρου 2 του ν. 1074/1980 κηρύσσονται με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων υπέρ του Δημοσίου και με δαπάνη του.

7. Το άρθρο 7 του ν. 1074/1980 καταργείται, όπως καταργούνται και όλες οι διατάξεις αυτού που αντιτίθενται στις ρυθμίσεις του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 34.

1. Το τελευταίο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 11 του ν. 1337/1983 (ΦΕΚ 33 Α) αντικαθίσταται ως εξής:

«Οι Ζ.Ε.Ε. μπορεί να καθορίζονται στις επεκτάσεις του νόμου αυτού, ανεξάρτητα απ' τον τρόπο ανάπτυξης και εφαρμόζονται σ' αυτές εκτός από τις λοιπές διατάξεις αυτού του νόμου και οι παράγραφοι 2 έως 4 του άρθρου αυτού.

Επίσης Ζ.Ε.Ε. μπορεί να καθορίζονται σε προβληματικές περιοχές εντός σχεδίων πόλεων ή οικισμών πριν από το έτος 1923, στις οποίες δύνανται να εφαρμόζονται οι παράγραφοι 2 έως 4 του άρθρου αυτού».

2. Το τέταρτο εδάφιο της παρ. 7 του άρθρου 18 του ν. 1337/1983 αντικαθίσταται ως εξής:

«Η πιο πάνω εισφορά είναι απαιτητή από τη λήξη της προθεσμίας υποβολής της δηλώσεως και εισπράττεται με τις διατάξεις περί εισπράξεως δημόσιων εσόδων».

3. Το δεύτερο, τρίτο και τέταρτο εδάφιο της παραγράφου 2 του άρθρου 1 του κ.ν. 314/1968 (ΦΕΚ 47 Α), όπως αυτή συμπληρώθηκε με την παράγραφο 2 του άρθρου 33 του ν. 1337/1983 και ισχύει σήμερα, αντικαθίστανται ως εξής:

«Η έγκριση τροποποιήσεων σχεδίων πόλεων για οικισμούς με πληθυσμό πάνω από 20.000 κατοίκους καθώς και η τροποποίηση και ο καθορισμός όρων και περιορισμών δόμησης για οικισμούς με πληθυσμό πάνω από 5.000 κατοίκους, μπορεί να γίνει με όμοια απόφαση του νομάρχη στις περιπτώσεις και με τους όρους και προϋποθέσεις που ορίζονται με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων. Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται με τον ίδιο τρόπο μπορεί να εγκρίνονται εξαιρέσεις από τις περιπτώσεις της επόμενης παραγράφου 3 του άρθρου αυτού».

4. Τα από 3.9.1983 προεδρικά διατάγματα «Τρόπος και διαδικασία εκτίμησης της αξίας των αυθαιρέτων κατασκευών και καθορισμός του ύψους των προστίμων» και «Προσδιορισμός της ειδικής εισφοράς αυθαιρέτων και σχετικές διαδικασίες» (ΦΕΚ 393 Δ), που εκδόθηκαν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 18 παρ. 8 του ν. 1337/1983, καθώς και το προεδρικό διάταγμα 17/1984 (ΦΕΚ 15/1984), που εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγρ. 1 και 2 του άρθρου 42 του ν. 1337/1983, μπορεί να τροποποιούνται σε όλες τους τις διατάξεις.

5. Η ισχύς του άρθρου αυτού αρχίζει από τη δημοσίευσή του παρόντος νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Άρθρο 35.

Έναρξη ισχύος.

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει δύο (2) μήνες από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στις επιμέρους διατάξεις του.

Παραγγέλλουμε τη δημοσίευσή του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους.

Αθήνα, 12 Δεκεμβρίου 1985

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΝΤ. ΣΑΡΤΖΕΤΑΚΗΣ

Ο ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΚΑΙ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ

ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΠΡΟΕΔΡΙΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΕΣΤΕΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ

ΑΠ. - ΑΘ. ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ ΑΓ. ΚΟΥΤΣΟΓΙΩΡΓΑΣ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

ΕΘΝ. ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ

ΓΕΩΡΓ. - ΑΛΞ. ΜΑΓΚΑΚΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

ΔΗΜ. ΤΣΟΒΟΛΑΣ

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΚΟΥΛΟΥΜΠΗΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους.

Αθήνα, 17 Δεκεμβρίου 1985

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΑΓΚΑΚΗΣ

ΠΡΑΞΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

(2)

(Αριθ. πράξης 155 της 13 εκεμβρίου 1985)

Μεταβολή της σύνθεσης του ΚΥΣΥΜ.

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Έχοντας υπόψη:

1. Τη διάταξη του άρθρου 8 παρ. 4 εδπα. α του ν. 1558/1985 «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα» (ΦΕΚ Α 137).

1. Την πρόταση του Πρωθυπουργού, αποφασίζει:

Στο Κυβερνητικό Συμβούλιο (ΚΥΣΥΜ), μετέχει και ο Υπουργός Οικονομικών, με τη σειρά προβαδίσματος που προβλέπει ο νόμος.

Η πράξη αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 13 Δεκεμβρίου 1985

Ο Πρόεδρος

Ο Αντιπρόεδρος

Τα Μέλη

Ακριβές αντίγραφο

Ο Γραμματέας
του Υπουργικού Συμβουλίου
Κ. ΖΩΡΑΣ

(3)

(Αριθμ. πράξης 156 της 13 Δεκεμβρίου 1985)

Διαρρύθμιση του αποκλειστικού δικαιώματος του Κράτους για διάθεση πετρελαιοειδών για την κάλυψη των αναγκών της Ελληνικής αγοράς.

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Έχοντας υπόψη:

1. Το άρθρο 4 παρ. 2 του Ν. 1571/85 (ΦΕΚ Α. 192/85) για «ρύθμιση θεμάτων πετρελαϊκής πολιτικής και εμπορίας πετρελαιοειδών και άλλες διατάξεις»

2. Το άρθρο 10 του Π.Δ. 437/85 «περί κατανομής και ανακατανομής των αρμοδιοτήτων των Υπουργείων» (ΦΕΚ Α. 157/85)

3. Το Π.Δ. 238/79 «περί οργανισμού του Υπουργείου Βιομηχανίας και Ενέργειας» (ΦΕΚ Α. 66/79), όπως συμπληρώθηκε με το Π.Δ. 456/85 «Μεταφορά αρμοδιοτήτων υπηρεσιών και προσωπικού στα Υπουργεία Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας, Εμπορίου και Μεταφορών και Επικοινωνιών από το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και στο Υπουργείο Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων».

4. Το δεύτερο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 4 του Ν. 1571/85 με το οποίο διαρρυθμίζεται πλήρως το αποκλειστικό δικαίωμα του Κράτους για διάθεση πετρελαιοειδών εφοδιασμού πλοίων και αεροσκαφών που έχουν ιδιαίτερη φορολογική μεταχείριση και που οι ποσότητες των οποίων ανέρχονται σε ποσοστό 20 % της ελληνικής αγοράς.

5. Τις ανάγκες ομαλής λειτουργίας της εθνικής οικονομίας, κάλυψης των κενών της αγοράς και εξασφάλισης της δημόσιας ασφάλειας και εθνικής άμυνας της χώρας, αποφασίζει:

1. Καθορίζεται το δικαίωμα των εταιρειών εμπορίας πετρελαιοειδών για ελεύθερη επιλογή του προμηθευτή προϊόντων για την κάλυψη των αναγκών της εσωτερικής ελληνικής αγοράς από 1.1.86 μέχρι 30.6.86 με μέσο σταθμικό ποσοστό 10 % και από 1.7.86 μέχρι 31.12.86 σε επί πλέον μέσο σταθμικό ποσοστό 5 %, δηλαδή συνολικό διαρρυθμιζόμενο μέσο σταθμικό ποσοστό 15 % από 1.7.86 μέχρι 31.12.86.

Το συνολικό ποσοστό αναλύεται κατ' είδος, ανά εξάμηνο, ως εξής:

Προϊόντα	Α' Εξάμηνο (1.1.86- 30.6.86)	Β' Εξάμηνο (1.7.86- 31.12.86)
	%	%
Προπάνιο	5	10
Υγραέριο μίγμα	5	10
Βενζίνη υψηλής συμπίεσης 96 οκτανίων min (PREMIUM) 0,15 gr. PB/±Max.	15	25
Βενζίνη υψηλής συμπίεσης 96 οκτανίων min (PREMIUM) 0,40 gr. PB/1t max.	15	20
Βενζίνη κοινή 90 οκτανίων min (REGULAR) 0,40 gr PB/1t max	5	10
Φωτιστικό πετρέλαιο	5	10
Πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (DIESEL) με θείο max 0,3 % κατά βάρος	15	20
Πετρέλαιο εσωτερικής καύ- σης (DIESEL) με θείο max. 0,5 % κατά βάρος	15	20
Πετρέλαιο εξωτερικής καύσης No 1 με θείο max. 0,7 % κατά βάρος.	5	10
Πετρέλαιο εξωτερικής καύσης No 1 με θείο max. 3,5 % κατά βάρος	5	10

Πετρέλαιο εξωτερικής καύσης
No 3 με θείο max 0,7 % κατά
βάρος

5 20

Πετρέλαιο εξωτερικής καύσης
No 3 με θείο max. 4 % κατά
βάρος

5 10

2. Ύστερα από την παραπάνω διαρρύθμιση, το αποκλει-
στικό δικαίωμα του Κράτους του άρθρου 4 παρ. 1 του Ν.
1571/85 περιορίζεται από 1.1.86 μέχρι 30.6.86 σε μέσο
σταθμικό ποσοστό 90 % της εσωτερικής ελληνικής αγοράς
και από 1.7.86 μέχρι 31.12.86 σε μέσο σταθμικό ποσοστό
85 % της εσωτερικής ελληνικής αγοράς που αναλύεται για
κάθε ένα από τα προϊόντα του Πίνακα της παρ. 1 της πα-
ρούσης στο εναπομένον εκατοστιαίο ποσοστό. Με τα πο-
σοστά αυτά εξασφαλίζονται και οι ανάγκες της εθνικής ά-
μυνας και οι ανάγκες της δημόσιας ασφάλειας που περι-
λαμβάνουν τις ανάγκες σε πετρελαιοειδή των Οργανισμών
και Επιχειρήσεων ζωτικής σημασίας για την ομαλή λει-
τουργία της Εθνικής Οικονομίας.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της
Κυβέρνησης.

Αθήνα, 13 Δεκεμβρίου 1985

Ο Πρόεδρος

Ο Αντιπρόεδρος

Τα Μέλη

Ακριβές αντίγραφο

Ο Γραμματέας
του Υπουργικού Συμβουλίου
ΚΩΣΤΑΣ ΖΩΡΑΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΚΤΕΛ ΧΑΝΙΩΝ ΡΕΘΥΜΝΟΥ ΑΕ WWW.bus-service-crete-ktel.com	ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ TIME TABLE
ΑΠΟ 15 - 01 - 2011	ΑΠΟ 15 - 01 - 2011
ΠΕΡΙΒΟΛΙΑ-ΓΑΛΛΟΥ ΧΩΡΙΟ ** PERIVOLIA-GALLOU VILLAGE ΔΕΥΤΕΡΑ ΕΩΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ MONDAY-FRIDAY 07.20 08.20 10.20 12.20 14.20 17.20 ΣΑΒΒΑΤΟ-ΚΥΡΙΑΚΗ SATURDAY-SUNDAY 08.00 10.00 12.00 14.00 17.00	ΓΑΛΛΟΥ ΧΩΡΙΟ - ΠΕΡΙΒΟΛΙΑ ** -GALLOU VILLAGE - PERIVOLIA ΔΕΥΤΕΡΑ ΕΩΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ MONDAY-FRIDAY 07.50 08.50 10.50 12.50 14.50 17.50 ΣΑΒΒΑΤΟ-ΚΥΡΙΑΚΗ SATURDAY-SUNDAY 08.30 10.30 12.30 14.30 17.30
** ΤΙΣ ΜΕΡΕΣ ΠΟΥ ΔΕ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ ΤΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΑΠΟ ΚΑΙ ΠΡΟΣ ΤΟ ΧΩΡΙΟ ΓΑΛΛΟΥ ΙΣΥΟΥΝ ΟΠΩΣ ΤΟΥ ΣΑΒΒΑΤΟΚΥΡΙΑΚΟΥ	
ΠΕΡΙΒΟΛΙΑ - ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΓΑΛΛΟΥ PERIVOLIA -UNIVERSITY GALLOU ΔΕΥΤΕΡΑ ΕΩΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ MONDAY - FRIDAY 07,20 07,40 08,00 08,20 08,40 09,00 09,20 09,40 10,00 10,20 10,40 11,00 11,20 11,40 12,00 12,20 12,40 13,00 13,20 13,40 14,00 14,20 14,40 15,00 15,20 15,40 16,00 16,20 16,40 17,00 17,20 17,40 18,00 18,20 18,40 19,00 19,20 19,40 20,00 20,20 20,40 21,00 22,00 23,00 ΣΑΒΒΑΤΟ-SATURDAY 07,20 08,00 08,30 09,00 09,30 10,00 10,30 11,00 11,30 12,00 12,30 13,00 13,30 14,00 14,30 15,00 15,30 16,00 16,30 17,00 17,30 18,00 18,30 19,00 19,30 20,00 20,30 21,00 22,00 23,00	ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΓΑΛΛΟΥ - ΠΕΡΙΒΟΛΙΑ - UNIVERSITY GALLOU - PERIVOLIA ΔΕΥΤΕΡΑ ΕΩΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ MONDAY - FRIDAY 07,50 08,10 08,30 08,50 09,10 09,30 09,50 10,10 10,30 10,50 11,10 11,30 11,50 12,10 12,30 12,50 13,10 13,30 13,50 14,10 14,30 14,50 15,10 15,30 15,50 16,10 16,30 16,50 17,10 17,30 17,50 18,10 18,30 18,50 19,10 19,30 19,50 20,10 20,30 20,50 21,10 21,30 ΣΑΒΒΑΤΟ-SATURDAY 07,45 08,30 09,00 09,30 10,00 10,30 11,00 11,30 12,00 12,30 13,00 13,30 14,00 14,30 15,00 15,30 16,00 16,30 17,00 17,30 18,00 18,30 19,00 19,30 20,00 20,30 21,00 21,30
ΚΥΡΙΑΚΗ - SUNDAY 07,20 08,00 09,00 10,00 11,00 12,00 13,00 14,00 15,00 16,00 17,00 18,00 19,00 20,00 21,00 22,00 23,00	ΚΥΡΙΑΚΗ - SUNDAY 07,45 08,30 09,30 10,30 11,30 12,30 13,30 14,30 15,30 16,30 17,30 18,30 19,30 20,30 21,30
ΡΕΘΥΜΝΟ -ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ-ΠΑΝΟΡΜΟ RETHYMNO- HOTELS-PANORMO 06.50 08.00 09.30 11.00 12.30 14.00 15.30 17.00 18.30 20.00 21.30	ΠΑΝΟΡΜΟ -ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ -ΡΕΘΥΜΝΟ PANORMO- HOTELS- RETHYMNO 07,25 08,45 10,15 11,45 13,15 14,45 16,15 17,45 19,15 20,45 22,15
ΡΕΘΥΜΝΟ-ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΓΑΛΛΟΥ RETHYMNO-UNIVERSITY GALLOU ΔΕΥΤΕΡΑ ΕΩΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ MONDAY - FRIDAY ΑΠΟ 07,40 ΕΩΣ 21,00 ΚΑΘΕ 10 ΛΕΠΤΑ	ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΓΑΛΛΟΥ- ΡΕΘΥΜΝΟ UNIVERSITY GALLOU - RETHYMNO ΔΕΥΤΕΡΑ ΕΩΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ MONDAY - FRIDAY ΑΠΟ 07,50 ΕΩΣ 21,10 ΚΑΘΕ 10 ΛΕΠΤΑ

ΚΤΕΛ ΧΑΝΙΩΝ ΡΕΘΥΜΝΟΥ ΑΕ WWW.bus-service-crete-ktel.com	ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ TIME TABLE
ΑΠΟ 15 - 01 - 2011	ΑΠΟ 15 - 01 - 2011
ΡΕΘΥΜΝΟ-ΜΑΡΓΑΡΙΤΕΣ RETHYMNO-MARGARITES 06.30 13:00 ΔΕΝ ΙΣΧΥΕΙ ΣΑΒΒΑΤΟ-ΚΥΡΙΑΚΗ (NOT AVAILIABLE ON SATURDAY-SUNDAY)	ΜΑΡΓΑΡΙΤΕΣ-ΡΕΘΥΜΝΟ MARGARITES-RETHYMNO 07.00 14.00 ΔΕΝ ΙΣΧΥΕΙ ΣΑΒΒΑΤΟ-ΚΥΡΙΑΚΗ (NOT AVAILIABLE ON SATURDAY-SUNDAY)
ΡΕΘΥΜΝΟ-ΚΕΡΑΜΕ RETHYMNO-KERAME 06.15 13.15 ΔΕΝ ΙΣΧΥΕΙ ΣΑΒΒΑΤΟ-ΚΥΡΙΑΚΗ (NOT AVAILIABLE ON SATURDAY-SUNDAY)	ΚΕΡΑΜΕ -ΡΕΘΥΜΝΟ KERAME- RETHYMNO 07.10 14.45 ΔΕΝ ΙΣΧΥΕΙ ΣΑΒΒΑΤΟ-ΚΥΡΙΑΚΗ (NOT AVAILIABLE ON SATURDAY-SUNDAY)
ΡΕΘΥΜΝΟ-ΡΟΔΑΚΙΝΟ RETHYMNO-RODAKINO 05.30 14.15 ΔΕΝ ΙΣΧΥΕΙ ΣΑΒΒΑΤΟ-ΚΥΡΙΑΚΗ (NOT AVAILIABLE ON SATURDAY-SUNDAY)	ΡΟΔΑΚΙΝΟ -ΡΕΘΥΜΝΟ RODAKINORETHYMNO 06.50 15.30 ΔΕΝ ΙΣΧΥΕΙ ΣΑΒΒΑΤΟ-ΚΥΡΙΑΚΗ (NOT AVAILIABLE ON SATURDAY-SUNDAY)
ΡΕΘΥΜΝΟ-ΑΠΟΔΟΥΛΟΥ RETHYMNO-APODOULOU 07.00 14.30 ΣΑΒΒΑΤΟ SATURDAY 07.00 14.00 ΚΥΡΙΑΚΗ SUNDAY 07.00	ΑΠΟΔΟΥΛΟΥ-ΡΕΘΥΜΝΟ APODOULOURETHYMNO 07.25 14.30 ΣΑΒΒΑΤΟ SATURDAY 09.00 16.00 ΚΥΡΙΑΚΗ SUNDAY 15.00
ΡΕΘΥΜΝΟ-ΠΑΤΣΟ RETHYMNO-PATSO 06.00 14.00 ΔΕΝ ΙΣΧΥΕΙ ΣΑΒΒΑΤΟ-ΚΥΡΙΑΚΗ (NOT AVAILIABLE ON SATURDAY-SUNDAY)	ΠΑΤΣΟ-ΡΕΘΥΜΝΟ PATSO - RETHYMNO 06.45 14.45 ΔΕΝ ΙΣΧΥΕΙ ΣΑΒΒΑΤΟ-ΚΥΡΙΑΚΗ (NOT AVAILIABLE ON SATURDAY-SUNDAY)
ΡΕΘΥΜΝΟ-ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ RETHYMNO- ARGIROUPOLIS 06.00 12.00 14.45 ΔΕΝ ΙΣΧΥΕΙ ΣΑΒΒΑΤΟ-ΚΥΡΙΑΚΗ (NOT AVAILIABLE ON SATURDAY-SUNDAY)	ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ - ΡΕΘΥΜΝΟ- ARGIROUPOLIS- RETHYMNO 07.00 15.30 ΔΕΝ ΙΣΧΥΕΙ ΣΑΒΒΑΤΟ-ΚΥΡΙΑΚΗ (NOT AVAILIABLE ON SATURDAY-SUNDAY)
ΡΕΘΥΜΝΟ- ΠΕΡΑΜΑ RETHYMNO-PERAMA 05.30 07.30 10.30 13.00 14.00 ΣΑΒΒΑΤΟ-ΚΥΡΙΑΚΗ SATURDAY-SUNDAY 07.30	ΠΕΡΑΜΑ-ΡΕΘΥΜΝΟ PERAMA-RETHYMNO 07.45 13.30 16.30 ΣΑΒΒΑΤΟ-ΚΥΡΙΑΚΗ SATURDAY-SUNDAY 13.30
ΡΕΘΥΜΝΟ- ΧΑΡΚΙΑ RETHYMNO-CHARKIA 06.15 14.30 ΤΡΙΤΗ - ΠΕΜΠΤΗ TUESDAY - THURSDAY	ΧΑΡΚΙΑ-ΡΕΘΥΜΝΟ CHARKIA-RETHYMNO 07.00 15.15 ΤΡΙΤΗ - ΠΕΜΠΤΗ TUESDAY - THURSDAY
ΡΕΘΥΜΝΟ-ΑΜΑΡΙ RETHYMNO-AMARI 05.30 14.30 ΔΕΝ ΙΣΧΥΕΙ ΣΑΒΒΑΤΟ-ΚΥΡΙΑΚΗ (NOT AVAILIABLE ON SATURDAY-SUNDAY)	ΑΜΑΡΙ-ΡΕΘΥΜΝΟ AMARI-RETHYMNO 06.40 15.45 ΔΕΝ ΙΣΧΥΕΙ ΣΑΒΒΑΤΟ-ΚΥΡΙΑΚΗ (NOT AVAILIABLE ON SATURDAY-SUNDAY)
ΡΕΘΥΜΝΟ-Α.ΜΕΡΟΣ RETHYMNO -ANO MEROS 05.30 14.30 ΔΕΝ ΙΣΧΥΕΙ ΣΑΒΒΑΤΟ-ΚΥΡΙΑΚΗ (NOT AVAILIABLE ON SATURDAY-SUNDAY)	Α.ΜΕΡΟΣ-ΡΕΘΥΜΝΟ ANO MEROS-RETHYMNO 07.00 16.00 ΔΕΝ ΙΣΧΥΕΙ ΣΑΒΒΑΤΟ-ΚΥΡΙΑΚΗ (NOT AVAILIABLE ON SATURDAY-SUNDAY)
ΡΕΘΥΜΝΟ-ΛΟΧΡΙΑ RETHYMNO-LOCHRIA 14.30 ΔΕΝ ΙΣΧΥΕΙ ΣΑΒΒΑΤΟ-ΚΥΡΙΑΚΗ (NOT AVAILIABLE ON SATURDAY-SUNDAY)	ΛΟΧΡΙΑ-ΡΕΘΥΜΝΟ LOCHRIA-RETHYMNO 07.15 ΔΕΝ ΙΣΧΥΕΙ ΣΑΒΒΑΤΟ-ΚΥΡΙΑΚΗ (NOT AVAILIABLE ON SATURDAY-SUNDAY)
ΡΕΘΥΜΝΟ-ΜΥΡΘΙΟΣ ΡΕΘΥΜΝΟΥ RETHYMNO-MIRTHIO RETHYMNOY 06.15 14.30 ΔΕΝ ΙΣΧΥΕΙ ΣΑΒΒΑΤΟ-ΚΥΡΙΑΚΗ (NOT AVAILIABLE ON SATURDAY-SUNDAY)	ΜΥΡΘΙΟΣ ΡΕΘΥΜΝΟΥ-ΡΕΘΥΜΝΟ MIRTHIO RETHYMNOY - RETHYMNO 06.50 15.00 ΔΕΝ ΙΣΧΥΕΙ ΣΑΒΒΑΤΟ-ΚΥΡΙΑΚΗ (NOT AVAILIABLE ON SATURDAY-SUNDAY)
ΡΕΘΥΜΝΟ-ΖΩΝΙΑΝΑ RETHYMNO-ZONIANA 05.30 14.00 ΔΕΝ ΙΣΧΥΕΙ ΣΑΒΒΑΤΟ-ΚΥΡΙΑΚΗ (NOT AVAILIABLE ON SATURDAY-SUNDAY)	ΖΩΝΙΑΝΑ-ΡΕΘΥΜΝΟ ZONIANA-RETHYMNO 06.45 15.30 ΔΕΝ ΙΣΧΥΕΙ ΣΑΒΒΑΤΟ-ΚΥΡΙΑΚΗ (NOT AVAILIABLE ON SATURDAY-SUNDAY)