



**Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Πειραιά
Σχολή Τεχνολογικών Εφαρμογών
Τμήμα Πολιτικών Δομικών Έργων**



Θέμα πτυχιακής εργασίας :

”Διερεύνηση μεθόδων επίλυσης των προβλημάτων κυκλοφορίας και στάθμευσης στο Τ.Ε.Ι Πειραιά”

**Σπουδάστρια :Κουφογιαννάκη Δήμητρα (Α.Μ:35515)
Επιβλέπων καθηγητής :Μελάς Κωνσταντίνος**

Σεπτέμβριος 2011

Copyright ©Κουφογιαννάκη Δήμητρα 2011

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος .All rights reserved .

Απαγορεύεται η αντιγραφή ,αποθήκευση και διανομή της παρούσας εργασίας ,εξολοκλήρου η τμήματος αυτής ,για εμπορικό σκοπό .Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για μη κερδοσκοπικό ,εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης ,υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα. Ερωτήματα που αφορούν τη χρήση της εργασίας για κερδοσκοπικό σκοπό πρέπει να απευθύνονται προς το συγγραφέα.

Ευχαριστίες

Η ολοκλήρωση της παρούσας μελέτης θα ήταν αδύνατη χωρίς την καθοδήγηση του επιβλέποντα καθηγητή μου Μελά Κωνσταντίνου.

Ιδιαίτερες ευχαριστίες θα ήθελα να απευθύνω στην συμφοιτήτρια μου Κωνσταντίνα Ουζούνογλου για τον χρόνο που αφιέρωσε και τις συμβουλές της πάνω στο θέμα .

Επιπλέον θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τα πρόσωπα που συνέβαλλαν σημαντικά στην διεκπεραίωση της εργασίας μου και ήταν πρόθυμα να με βοηθήσουν οποιαδήποτε στιγμή, τον κ. Κριτσινέλια Νικόλαο αυτοματιστή της systempark - Θεοχαράκης Α.Ε., τον Πέτρο Χαρακόπουλο εργαζόμενο ρομποτικού parking στη Θεσσαλονίκη και τους εργαζόμενους του ρομποτικού parking στην οδό Αβέρωφ στην Αθήνα.

Τέλος, ευχαριστώ από καρδιάς τους φίλους μου και την οικογένεια μου για τη συμπαράσταση και την κατανόηση που έδειξαν.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εισαγωγή.....	7
Περιγραφή υπάρχουσας κατάστασης στο Τ.Ε.Ι Πειραιά.....	8
1.1 Στοιχεία απογραφής Ι.Χ (ημ/νία : Τετάρτη 13 Απριλίου 2011 ώρα : 10:00π.μ-16:00μ.μ).....	8
1.2 Ορισμός χώρου στάθμευσης.....	10
Πρόβλημα κυκλοφορίας.....	11
2.1 Αιτίες.....	11
2.2 Επιπτώσεις.....	11
2.3 Προτεινόμενα μέτρα.....	11
Πρόβλημα μονοδρόμησης.....	13
3.1 Προβλήματα στην μετακίνηση πεζών και οχημάτων.....	13
3.2 Κεντρικές εισοδοί.....	13
Διερεύνηση μεθόδων επίλυσης των προβλημάτων στάθμευσης στο Τ.Ε.Ι Πειραιά.....	15
4.1 Προτεινόμενες μέθοδοι επίλυσης.....	15
4.3 Λύση με υπόγειους χώρους στάθμευσης.....	16
4.4 Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης mobiPark.....	17
Απαιτούμενη επιφάνεια του χώρου στάθμευσης ανά θέση.....	18
Μηχανικά συστήματα στάθμευσης.....	20
6.1 Τι είναι.....	20
6.2 Πλεονεκτήματα σε σύγκριση με συμβατικούς χώρους στάθμευσης.....	21
6.2.1 Χώρος.....	21
6.2.2 Οικονομία.....	22
6.2.3 Ασφάλεια.....	22
6.2.4 Οικολογία.....	22
6.2.5 Ποιότητα.....	23
6.3 Τρόπος λειτουργίας.....	23
6.4 Προδιαγραφές και τεχνικά χαρακτηριστικά αυτόματων συστημάτων στάθμευσης.....	27
6.4.1 Σύστημα πλατφόρμας.....	27
6.4.2 Χώρος στάθμευσης με ανελκυστήρες.....	28
Οικονομοτεχνική μελέτη έργου.....	30
7.1 Αρχιτεκτονικός σχεδιασμός μηχανικού σταθμού αυτοκινήτων στο Τ.Ε.Ι Πειραιά.....	30
7.2 Εκσκαφές.....	32
7.3 Θεμελιώσεις και φέρων οργανισμός.....	32
7.4 Τοίχοι.....	32
7.5 Στέγη.....	32
7.5.1 Πράσινη στέγη.....	32
7.5.2 Φωτοβολταϊκό σύστημα.....	33
7.6 Επιχρίσματα.....	35
7.7 Κουφώματα.....	35
7.8 Σιδηρές κατασκευές ανελκυστήρων.....	35
7.9 Υδραυλικές εγκαταστάσεις.....	36
7.10 Ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις.....	36
7.10.1 Κεντρικός έλεγχος.....	37
7.10.2 Συσκευή ταμείου.....	38
7.10.3 Συσκευές ελέγχου εισόδου και εξόδου.....	38

Εισαγωγή

Στην παρούσα εργασία περιγράφονται τα προβλήματα κυκλοφορίας και στάθμευσης που αντιμετωπίζονται καθημερινά στο χώρο του Τ.Ε.Ι Πειραιά και η αξιολόγηση των εναλλακτικών λύσεων με βάση τις συστηματικές παρατηρήσεις που έγιναν κατά την εκπόνηση της έρευνας.

Σήμερα υπάρχουν 13.728 ενεργοί σπουδαστές, καθηγητές και εργαζόμενοι που ο χώρος του Ιδρύματος είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με την καθημερινότητα τους. Το πρόβλημα της μετακίνησης αυτών είναι ίσως και το πιο αξιοπρόσεκτο αφού οι περισσότεροι χρησιμοποιούν ιδιωτικά μέσα μεταφοράς για την προσέλευση τους στις σχολές του Ιδρύματος. Ακόμα και με μια σύντομη περιγραφή είναι σημαντικό να αποσαφηνιστούν τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ένας μέσος αριθμός ατόμων κατά τη μετακίνηση τους σε ένα εκπαιδευτικό ίδρυμα που είναι ζωτικής σημασίας για όλους. Έτσι είναι εφικτή και η εύρεση λύσης .

Ο κύριος στόχος είναι η διατύπωση των βέλτιστων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων για την επίλυση προβλημάτων σχετικών με την κυκλοφορία οχημάτων, πεζών και την στάθμευση. Τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν από τις απογραφές και τις μετρήσεις ,όπως και τα πορίσματα που προέκυψαν από την ανάλυση και την αξιολόγηση των στοιχείων αυτών οδήγησαν στη διαμόρφωση κάποιων προτάσεων για την καλύτερη «τακτοποίηση του χώρου».Οι προτάσεις αυτές αναπτύσσονται αναλυτικά στα επόμενα κεφάλαια και περιέχουν εκτενή αναφορά στη βέλτιστη διαχείριση των χώρων στάθμευσης ,στη διασφάλιση κατά το δυνατόν της στάθμευσης των φοιτητών και στην ομαλοποίηση της ροής της κυκλοφορίας στο δίκτυο του Ιδρύματος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Περιγραφή υπάρχουσας κατάστασης στο Τ.Ε.Ι Πειραιά

Όπως προαναφέρθηκε στην εισαγωγή, η περιοχή μελέτης χρειάζεται τακτοποίηση όσον αφορά την στάθμευση. Σήμερα σε όλη την έκταση του Τ.Ε.Ι Πειραιά συναντά κανείς οχήματα σταθμευμένα πάνω σε πεζοδρόμια και σε ελαιώνες διάσπαρτα ακόμα και μπροστά από τις κύριες εισόδους, καταλαμβάνοντας μέρος ή ακόμα και το σύνολο του πεζοδρομίου, με αποτέλεσμα την ουσιαστική κατάργηση χώρου για τους πεζούς ,γεγονός που υποβαθμίζει την ασφάλεια και την αισθητική του χώρου. Η πρακτική αυτή κατάληψης θέσεων που γίνεται παντού στο Τ.Ε.Ι ασύδοτα πρέπει να αντιμετωπιστεί άμεσα ώστε να οργανωθούν καλύτερα οι ήδη υπάρχουσες θέσεις στάθμευσης εντός του Τ.Ε.Ι., ακόμα και να καταργηθούν κάποιες και να μελετηθεί ένα νέο σύστημα στάθμευσης.

1.1 Στοιχεία απογραφής Ι.Χ (ημ/νία :Τετάρτη 13 Απριλίου 2011 ώρα : 10:00π.μ-16:00μ.μ)

Πριν από την εφαρμογή οποιουδήποτε συστήματος στάθμευσης απαιτείται εκπόνηση μιας ολοκληρωμένης μελέτης στάθμευσης, η οποία περιλαμβάνει την απογραφή της υφιστάμενης προσφοράς και την εκτίμηση της υφιστάμενης ζήτησης επισκεπτών, εργαζομένων και φοιτητών. Γι' αυτό τον λόγο παραθέτονται με στοιχεία και αριθμούς τα πορίσματα της απογραφής που πραγματοποιήθηκε στις 13 Απριλίου 2011 και ώρα αιχμής για τη λειτουργία και την κίνηση που επικρατεί στις σχολές του Ιδρύματος .

Οι θέσεις στάθμευσης όπως φαίνονται στο σχέδιο Α0 είναι συνολικά 319 και συγκεκριμένα χωρισμένες ως εξής: Το μεγαλύτερο πάρκινγκ του Τ.Ε.Ι Πειραιά στην τωρινή κατάσταση βρίσκεται απέναντι από το κτίριο της Σχολή Διοίκησης και Οικονομίας (Σ.Δ.Ο) και αριστερά της πύλης από την οδό της Πέτρου Ράλλη. Το πάρκινγκ είναι προσβάσιμο και από τις δύο πύλες της σχολής, από την λεωφόρο Θηβών και από την Πέτρου Ράλλη, και έχει συνολικά 118 προσφερόμενες θέσεις στάθμευσης ανάμεσα σε ελαιώνες. Το δεύτερο μεγαλύτερο πάρκινγκ βρίσκεται στο κτίριο Α, κατά το σχέδιο, στη πίσω όψη της Σχολής Ηλεκτρονικών Υπολογιστικών Συστημάτων (Σ.Η.Υ.Σ) όπου βρίσκονται 90 διαγραμμισμένες

θέσεις στάθμευσης προς χρήση.

Άλλες θέσεις στάθμευσης βρίσκονται στην πρόσοψη του κτιρίου Ζ' για την εξυπηρέτηση του διδακτικού προσωπικού. Για τον ίδιο σκοπό υπάρχουν θέσεις μπροστά από το κτίριο Ε' στην πρόσοψη και την πίσω όψη του κτιρίου Δ3. Επίσης μπροστά από το κτίριο Δ2 και στην είσοδο του κτιρίου Α' ακολουθώντας πάντα το σχέδιο Α0. Τελευταίο αναφέρεται το πάρκινγκ πίσω από το κτίριο της Διοίκησης με 80 προσφερόμενες θέσεις στάθμευσης πάνω σε οικόπεδο εμβαδού 2.727,77 τ.μ. το οποίο θα μελετηθεί εκτεταμένα παρακάτω ως βάση της τελικής προτεινόμενης λύσης. Δίνεται ένας συγκριτικός πίνακας των προσφερόμενων θέσεων που φαίνονται στο σχέδιο Α1 και των αντίστοιχων καταγεγραμμένων Ι.Χ στο σχέδιο Α2 :

ΣΗΜΕΙΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ Ι.Χ	ΥΠΑΡΧΟΥΣΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
<i>ΕΙΣΟΔΟΣ – ΕΞΟΔΟΣ ΘΗΒΩΝ</i>	38	0
<i>ΑΠΕΝΑΝΤΙ ΑΠΟ ΤΟ ΦΥΛΑΚΙΟ</i>	7	0
<i>ΠΡΟΣΟΨΕΙΣ ΚΤΙΡΙΩΝ Δ1 ΚΑΙ Δ2, ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ</i>	40	0
<i>ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΚΑΙ ΚΤΙΡΙΟ Δ2</i>	33	5 (για ΑΜΕΑ)
<i>ΚΤΙΡΙΑ Δ2 ΚΑΙ Δ3(ΠΡΟΣΟΨΕΙΣ)</i>	57	12
<i>ΚΤΙΡΙΟ Σ.Δ.Ο ΚΑΙ Σ.ΤΕ.Φ</i>	32	20
<i>PARKING Σ.Δ.Ο</i>	200	118
<i>ΚΤΙΡΙΟ ΑΜΦΙΘΕΑΤΡΩΝ ΚΑΙ ΠΑΡΚΟ ΕΛΙΑΣ</i>	29	0
<i>ΚΤΙΡΙΟ Ζ' ΚΑΙ ΕΛΙΕΣ</i>	87	7
<i>ΓΗΠΕΔΟ ΠΕΡΙΜΕΤΡΙΚΑ ΕΩΣ ΚΥΛΙΚΕΙΟ</i>	112	14
<i>PARKING ΚΤΙΡΙΟΥ Α'</i>	101	90
<i>ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΕΛΙΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΚΤΙΡΙΟ Α' ΕΩΣ ΤΟ ΚΤΙΡΙΟ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ</i>	49	0
<i>PARKING ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ (Β' ΚΤΙΡΙΟ)</i>	89	80
<i>ΣΤΗ ΠΡΟΣΟΨΗ ΤΟΥ ΚΤΙΡΙΟΥ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ(Β'ΚΤΙΡΙΟ)</i>	23	0
<i>ΚΤΙΡΙΟ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗΣ ΚΑΙ ΕΙΣΟΔΟΣ ΠΕΖΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΠΛΑΪ</i>	5	0
ΣΥΝΟΛΟ	902	346

Πίνακας 1: Συγκριτικός πίνακας προσφερόμενων θέσεων και Ι.Χ

Βλέποντας τα στοιχεία του πίνακα συμπεραίνεται ότι όλες οι θέσεις στάθμευσης είναι κάτι παραπάνω από κατειλημμένες και το πρόβλημα είναι σαφές στη κάτοψη που παρουσιάζεται στο σχέδιο Α1. Για να είναι δόκιμη όμως αυτή η μελέτη είναι αναγκαίο για αρχή να οριστεί η έννοια του χώρου στάθμευσης.

1.2 Ορισμός χώρου στάθμευσης

Ο χώρος στάθμευσης είναι η αρχή και το τέλος κάθε μετακίνησης του Ι.Χ. Το μέσο όχημα περνάει 23 ώρες την ημέρα σε μια θέση στάθμευσης και χρησιμοποιεί αρκετούς χώρους στάθμευσης κάθε εβδομάδα.

Το πρόβλημα δεν είναι μόνο η έλλειψη χώρων στάθμευσης αλλά και η κακή τους διαχείριση. Είναι γνωστό ότι υπάρχει «αρνητικό ισοζύγιο» στάθμευσης, δηλαδή δεν υπάρχουν αρκετές θέσεις για την εξυπηρέτηση των κυκλοφορούντων Ι.Χ. Πρέπει να γίνει προσπάθεια εξισορρόπησης της συνεχώς αυξανόμενης ανάγκης για στάθμευση με τη συνεχώς μειωνόμενη διαθέσιμη γη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Πρόβλημα κυκλοφορίας

Το κυκλοφοριακό πρόβλημα στο Τ.Ε.Ι. Πειραιά αυξάνει συνεχώς, αφού οι προσφερόμενες θέσεις στάθμευσης είναι λιγότερες απ' την ζήτηση και αναμένεται να χειροτερεύσει δραματικά στο άμεσο μέλλον αν δεν ληφθούν μέτρα.

2.1 Αιτίες

Οι αιτίες είναι κυρίως:

- Ο συνεχώς αυξανόμενος αριθμός των φοιτητών του Ιδρύματος.
- Ότι δεν μπορεί να ελεγχθεί η χρήση του αυτοκινήτου.

Ο κυκλοφοριακός φόρτος εντείνεται από τις προσπάθειες των οδηγών να βρουν θέση στάθμευσης, την παράνομη στάθμευση, την έλλειψη ολοκληρωμένης παρέμβασης μέσω εκπονημένων κυκλοφοριακών μελετών, συντονισμένου συγκοινωνιακού προγραμματισμού και την έλλειψη χρηματοδότησης.

2.2 Επιπτώσεις

Τα αποτελέσματα που έχουν επίπτωση στη ποιότητα ζωής συνοψίζονται στα παρακάτω:

- Κάθε είδους ρύπανση ατμοσφαιρική, ακουστική, αισθητική.
- Εκτεταμένη παράνομη στάθμευση σε πεζοδρόμια και ελαιώνες.
- Μη ασφαλή μετακίνηση πεζών.
- Χάσιμο πολύτιμου χρόνου για την εύρεση θέσεως στάθμευσης.
- Κυκλοφοριακή συμφόρηση, απόρροια της μονοδρόμησης που υφίσταται εντός του Τ.Ε.Ι.

2.3 Προτεινόμενα μέτρα

Το πρόβλημα παρουσιάζεται εντονότερο λόγω έλλειψης υποδομών για την

ενθάρρυνση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης, όπως ποδηλατοδρόμοι, άνετα πεζοδρόμια, υποδομές για τις μετακινήσεις των ατόμων με ειδικές ανάγκες (ΑΜΕΑ) έλλειψη κυκλοφοριακών μελετών επικαιροποίησης και συστηματικής εφαρμογής τους. Η επίλυση αυτής της κατάστασης προϋποθέτει την εφαρμογή ολοκληρωμένης πολιτικής στάθμευσης. Οφείλει να είναι άμεση αλλά με μακρόχρονο ορίζοντα και να εστιάζει την επίλυση των παραπάνω προβλημάτων με επίκεντρο τον άνθρωπο και όχι το αυτοκίνητο.

Βασικά μέτρα που υιοθετούνται όταν η ζήτηση δεν είναι δυνατό να ικανοποιηθεί από την υφιστάμενη προσφορά είναι: Κυρίως η αποθάρρυνση της χρήσης Ι.Χ οχημάτων. Να προβλεφθούν εναλλακτικοί τρόποι μετακίνησης όπως με δημοτική συγκοινωνία που να εξυπηρετεί αποκλειστικά τους φοιτητές και τους εργαζόμενους του Τ.Ε.Ι.. Πειραιά με συχνά δρομολόγια από και προς το μετρό του Αιγάλεω, με ποδήλατο, που απαιτείται εκτεταμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων ή πεζή μετακίνηση.

Στις περιπτώσεις όπου η προσφορά θέσεων στάθμευσης σε χρονικά διαστήματα, μερικών ωρών τουλάχιστον, δεν μπορεί να καλύψει τη ζήτηση, εφαρμόζονται συστήματα ελεγχόμενης στάθμευσης. Ο όρος «ελεγχόμενη στάθμευση» σημαίνει ότι η στάθμευση διέπεται από συγκεκριμένους κανόνες λειτουργίας και υπάρχει συστηματικός έλεγχος για την τήρηση τους. Οι βασικές συνιστώσες ενός συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης είναι

- Χωροθέτηση θέσεων ανά κατηγορία χρηστών.
- Τιμολόγιο στάθμευσης και τρόποι είσπραξης των τελών.
- Περιορισμοί στη διάρκεια στάθμευσης.

Επιπλέον θα πρέπει να οργανωθεί η στάθμευση δικύκλων, να μην παρεμποδίζεται η κυκλοφορία από σταθμεύσεις σε διπλή σειρά και να παραμένουν τα πεζοδρόμια ελεύθερα εμποδίων. Ενδεχομένως, με κάποιες επεμβάσεις διαπλάτυνσης πεζοδρομίων και ανάπλαση που αφορούν και φύτευση.

Οι ελεύθεροι χώροι, το Πάρκο Ελιάς, πρέπει να αποτελούν δίκτυο χώρων πρασίνου μέσα στη σχολή, και όχι μεμονωμένες και σημειακές ευκαιρίες για να “ανασάνει” ο φοιτητής. Προκειμένου να δημιουργηθεί ένας χώρος βιώσιμος που θα σέβεται τους σπουδαστές και τους εργαζόμενους της σχολής είναι απαραίτητο όχι μόνο ο σεβασμός του υπάρχοντος πράσινου αλλά να φυτευτεί και σε κάθε ελεύθερο εναπομείναντα αδόμητο χώρο. Αυτό είναι κάτι που έχει μελετηθεί ήδη από την συνάδελφο Ουζούνογλου Κωνσταντίνα στα πλαίσια της πτυχιακής της εργασίας .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Πρόβλημα μονοδρόμησης

3.1 Προβλήματα στην μετακίνηση πεζών και οχημάτων

Αυτοκίνητα εναντίον ανθρώπων, άνθρωποι εναντίον αυτοκινήτων, μέτρα εναντίον αυτοκινήτων και ανθρώπων. Δεδομένου ότι η σχολή ασφυκτιά από κόσμο καθημερινώς, δεν αντιλαμβάνεται κανείς την αξία του μέτρου της μονοδρόμησης. Υπάρχει μία φορά κίνησης αριστερόστροφη που λειτουργεί ως μονόδρομος. Το πρόβλημα είναι ότι υπάρχουν παρκαρισμένα οχήματα ανομοιόμορφα και στις δύο πλευρές του δρόμου επομένως δεν αποτελεί μέτρο αποσυμφόρησης ο μονόδρομος. Η μονοδρόμηση δεν βοηθάει από τη στιγμή που ένας οδηγός θα κάνει τουλάχιστον μία φορά την κυκλική διαδρομή από τον κόμβο του φυλακίου ως το κτίριο της βιβλιοθήκης και ξανά έως ότου βρει κάποιο κενό για να αφήσει το όχημα του.

3.2 Κεντρικές είσοδοι

Σύμφωνα με το Διάταγμα Ρυμοτομίας (Φ.Ε.Κ Δ' 750 /19-7-2005) αναφέρεται ότι στο χώρο σχολικών κτιρίων στο κτήμα Μερκάτη επιβάλλεται η μεταφορά της εισόδου του χώρου στην οδό Σαλαμινίας για λόγους ασφαλέστερης εισόδου-εξόδου, και τη δημιουργία πεζογέφυρας πάνω από την Πέτρου Ράλλη για την ασφαλή μετακίνηση των φοιτητών προς τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Η διάνοιξη δεύτερης εισόδου από την οδό Πέτρου Ράλλη ήταν σαφώς λειτουργική αλλά επικίνδυνη συνάμα, αφού ο δρόμος είναι ταχείας κυκλοφορίας και τα τροχοφόρα εισέρχονται στο ίδρυμα με κεκτημένες ταχύτητες και με σχεδόν μηδενική ορατότητα. Το γεγονός ότι είναι μονοδρομημένη επίσης η είσοδος αποτελεί παράγοντα μελέτης.

Η διάνοιξη νέας κεντρικής πύλης από την Πέτρου Ράλλη ή η μεταφορά της ήδη υπάρχουσας με απλή διαπλάτυνση ώστε να υπάρχει μια διαχωριστική νησίδα στο κέντρο για είσοδο-έξοδο, για καλύτερη κυκλοφοριακή διαχείριση και πιο εύκολα προσβάσιμη είσοδος πεζών στο ύψος της πεζογέφυρας θα ήταν ιδανική λύση γι' αυτό και βρίσκεται σε εξέλιξη η

κατασκευή της.

Ένας σπουδαστής που χρησιμοποιεί τα μέσα μεταφοράς για την προσέλευση του στη σχολή φοβάται να κατέβει στη στάση που βρίσκεται στη Πέτρου Ράλλη διότι δεν υπάρχει ουσιαστικά πεζοδρόμιο και στα αριστερά του διέρχονται τα αμάξια με μεγάλη ταχύτητα.



εικόνα 1: Πεζογέφυρα οδού Πέτρου Ράλλη

Σχετικά με την είσοδο που βρίσκεται στην οδό Μίνωος κάθετα της λεωφόρου Θηβών και απέναντι από το κτίριο της βιβλιοθήκης, υπάρχει μια μόνιμα κλειστή καγκελόπορτα που εξυπηρετεί τους πεζούς από ένα μόνο χώρισμα και η προσέλευση γίνεται μετ' εμποδίων αφού υπάρχουν τρία σιδερένια κολονάκια τύπου “πι” και πρέπει ο ένας πεζός να περιμένει τον άλλο για να περάσει.

Εναλλακτικά για τη καλύτερη δυνατή λειτουργικότητα αυτής της εισόδου και την προσαρμογή αυτής ώστε η προσέλευση στο χώρο του Τ.Ε.Ι να είναι δυνατή και σε άτομα με ειδικές ανάγκες από εκείνη την πλευρά θα ήταν ιδανικό να γίνουν κάποιες παρεμβάσεις και να λειτουργήσει η κλειστή καγκελόπορτα. Αυτό συνεπάγεται την κατάργηση της παράνομης στάθμευσης σε εκείνο το σημείο και την δημιουργία θέσεων στάθμευσης αποκλειστικά για δίτροχα (σχέδιο Α2).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Διερεύνηση μεθόδων επίλυσης των προβλημάτων στάθμευσης στο Τ.Ε.Ι Πειραιά.

Σε αυτόν τον ιστότοπο <http://apollo.teipir.gr/googlemap/#> φαίνεται από δορυφόρο πως είναι το Τ.Ε.Ι Πειραιά σήμερα. Μελετώντας το πρόβλημα εκ των έσω και με προσεκτική παρατήρηση του χώρου όπου εδράζεται το Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα του Πειραιά παραθέτονται οι λύσεις που μπορούν να προταθούν από αυτή την πτυχιακή εργασία.

4.1 Προτεινόμενες μέθοδοι επίλυσης

Καταρχήν, προτείνεται η αυστηρή απαγόρευση της στάσης και της στάθμευσης σε όλο το οδικό δίκτυο. Συγκεκριμένα στην κεντρική είσοδο παρατηρείται συμφόρηση στους ελαιώνες και απέναντι από το φυλάκιο μόνιμα 7 σταθμευμένα οχήματα καθιστώντας δύσκολη την διάβαση των πεζών. Η μονοδρόμηση να καταργηθεί με την διαπλάτυνση του δρόμου έως το σημείο του γηπέδου.

Τα πάρκινγκ που θα ήταν χρήσιμο να συνεχίσουν να λειτουργούν είναι αυτό της Σχολής Διοίκησης και Οικονομίας, στο κτίριο Ζ' από την πλευρά της οδού Σαλαμινίας. Το πάρκινγκ του κτιρίου πίσω από το γήπεδο διαμορφώνεται μόνο για δίκυκλα και ποδήλατα όπως επίσης και αυτό στην είσοδο του κτιρίου Δ2.

Για την υλοποίηση κάτι τέτοιου θα πρέπει να αποφασιστεί τι θα γίνουν τα περίπου 656 οχήματα που περισσεύουν, να οργανωθεί ενδεχομένως ένας χώρος που να αντέχει αυτό τον όγκο των Ι.Χ που άμεσα πρέπει να συνεχίσουν να εξυπηρετούνται. Συνοπτικά στον παρακάτω πίνακα φαίνονται οι νέες διαμορφώσεις των χώρων στάθμευσης:

ΣΗΜΕΙΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ	ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
<i>ΚΤΙΡΙΟ Ζ'</i>	34 ΘΕΣΕΙΣ Ι.Χ 23 ΘΕΣΕΙΣ ΔΙΤΡΟΧΩΝ 7 ΘΕΣΕΙΣ Ι.Χ ΚΑΘΗΓΗΤΩΝ
<i>ΓΗΠΕΔΟ</i>	10 ΘΕΣΕΙΣ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ
<i>Δ3 (ΠΙΣΩ ΑΠΟ ΓΗΠΕΔΟ)</i>	5 ΘΕΣΕΙΣ Ι.Χ 54 ΘΕΣΕΙΣ ΔΙΤΡΟΧΩΝ
<i>ΚΥΛΙΚΕΙΟ</i>	16 ΘΕΣΕΙΣ Ι.Χ 23 ΘΕΣΕΙΣ ΔΙΤΡΟΧΩΝ 12 ΘΕΣΕΙΣ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ
<i>ΚΤΙΡΙΟ Σ.Δ.Ο</i>	10 ΘΕΣΕΙΣ Ι.Χ 22 ΘΕΣΕΙΣ ΔΙΤΡΟΧΩΝ
<i>ΚΤΙΡΙΟ Δ3</i>	27 ΘΕΣΕΙΣ Ι.Χ 4 ΘΕΣΕΙΣ ΔΙΤΡΟΧΩΝ
<i>ΚΤΙΡΙΟ Δ2</i>	6 ΘΕΣΕΙΣ Ι.Χ 29 ΘΕΣΕΙΣ ΔΙΤΡΟΧΩΝ
<i>ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ(ΠΑΡΚΙΝΓΚ)</i>	13 ΘΕΣΕΙΣ Ι.Χ 22 ΘΕΣΕΙΣ ΔΙΤΡΟΧΩΝ
<i>ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ (ΠΡΟΣΟΨΗ)</i>	7 ΘΕΣΕΙΣ Ι.Χ 14 ΘΕΣΕΙΣ ΔΙΤΡΟΧΩΝ
<i>ΚΤΙΡΙΟ Δ3</i>	19 ΘΕΣΕΙΣ
ΣΥΝΟΛΟ	246 ΘΕΣΕΙΣ Ι.Χ (ΜΑΖΙ ΜΕ ΤΟ ΠΑΡΚΙΝΓΚ ΤΗΣ Σ.Δ.Ο ΑΠΕΝΑΝΤΙ) 191 ΘΕΣΕΙΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ 41 ΘΕΣΕΙΣ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ

Πίνακας 2 : Διαμορφώσεις χώρων στάθμευσης

4.3 Λύση με υπόγειους χώρους στάθμευσης

Δεν θα έπρεπε να υιοθετηθεί η ιδέα για δημιουργία υπόγειων χώρων στάθμευσης διότι επακολουθεί η καταστροφή του υπάρχοντος πράσινου και θα είναι αντιφατική με όσα προαναφέρθηκαν. Αν γίνει κάτι τέτοιο θυσιάζεται έτσι το ελάχιστο υπάρχον πράσινο και η πιθανότητα μελλοντικής αναβάθμισης του. Το θεσμικό πλαίσιο κατασκευής υπόγειων χώρων

στάθμευσης ,κάτω από πάρκα και λοιπούς δημόσιους χώρους παραμένει το ίδιο με αποτέλεσμα οι εργολάβοι που αναλαμβάνουν την κατασκευή τους να συνεχίζουν να κερδοσκοπούν αδιαφορώντας για τη βιώσιμη μετακίνηση.

Συμπερασματικά, το να καταστρέψουμε τους λιγοστούς χώρους πρασίνου προς όφελος του Ι.Χ αυτοκινήτου και της κερδοσκοπίας θα αποφέρει αντίθετα αποτελέσματα για τη λύση που πρέπει να δοθεί στο πρόβλημα .

4.4 Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης *mobiPark*

Περνώντας σε πιο σύγχρονες μεθόδους επίλυσης του θέματος της στάθμευσης αναφέρεται απλά το συγκεκριμένο σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης εκμεταλλευόμενος κάποιος τη συσκευή του κινητού του τηλεφώνου. Σε σχέση με τα συμβατικά μηχανήματα είσπραξης τέλους στάθμευσης που όλοι γνωρίζουμε, η χρέωση γίνεται ανά λεπτό στάθμευσης και όχι ανά ώρα. Είναι κάτι το οποίο διευκολύνει περισσότερο άτομα με αναπηρία αφού δεν χρειάζεται να πηγαίνουν κάθε φορά στα σημεία πώλησης για να προμηθεύονται τις κάρτες στάθμευσής τους. Βέβαια αυτό είναι αδιανόητο να γίνει πράξη διότι το μείζον θέμα είναι να οργανωθεί ο όγκος των οχημάτων και όχι να μειωθεί ο χρόνος στάθμευσης με τέτοιου είδους συστήματα .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Απαιτούμενη επιφάνεια του χώρου στάθμευσης ανά θέση

Εντός της Ζώνης Γ' όπου συμπεριλαμβάνεται η περιοχή του Αιγάλεω για τις αναφερόμενες στον παρακάτω πίνακα χρήσεις κτιρίων επιβάλλεται η εξασφάλιση προ της εισόδου ή εξόδου του κτιρίου θέσεων στάθμευσης μεγάλων αυτοκινήτων όπως ειδικότερα ορίζεται στο παρόν άρθρο. Η κατά τα ανωτέρω εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης μεγάλων αυτοκινήτων επιβάλλεται μόνο εφόσον η συνολική επιφάνεια του κτιρίου είναι ίση ή μεγαλύτερη από χίλια (1.000)τ.μ. Ο αριθμός των θέσεων στάθμευσης ανάλογα με τη χρήση του κτιρίου υπολογίζεται σύμφωνα με τα οριζόμενα στον πίνακα :

ΧΡΗΣΗ ΚΤΙΡΙΟΥ	Επιφάνεια κτιρίου σε τ.μ. που αναλογούν σε μία θέση στάθμευσης
Υπεραγορές τροφίμων ή άλλων ειδών, πολυκαταστήματα, εμπορικά κέντρα, Μουσεία, τουριστικές εγκαταστάσεις	2.500
Καταστήματα χονδρικής πωλήσεως, βιομηχανίες, βιοτεχνίες	4.000
Νοσοκομεία, κλινικές και εν γένει κτίρια περίθαλψης, κτίρια εκπαίδευσης	10.000
Τράπεζες	10.000

Πίνακας 3 : Απαιτήσεις στάθμευσης για μεγάλα αυτοκίνητα

Για τον υπολογισμό της συνολικής επιφάνειας του χώρου στάθμευσης ο αριθμός των θέσεων βάσει του πίνακα ανάγεται σε επιφάνεια χώρου στάθμευσης ως εξής: Για μία θέση στάθμευσης μεγάλου αυτοκινήτου λαμβάνονται 50 τ.μ. χώρου στάθμευσης. Ο υπολογισμός των απαιτούμενων θέσεων στάθμευσης ανάλογα με τη χρήση και το μέγεθος του κτιρίου γίνεται ως εξής:

- 1) 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.

2)Σε περίπτωση ανάπτυξης περισσότερων της μιας χρήσεων των οποίων η επιφάνεια κτιρίου χωριστά είναι μικρότερη από χίλια (1.000) τ.μ. αλλά η συνολική επιφάνεια ανάπτυξης είναι ίση ή μεγαλύτερη των 1.000 τ.μ. υπολογίζεται μία θέση ανά 2.500 τ.μ. Επιφάνειας κτιρίου. Για τις θέσεις στάθμευσης μεγάλων αυτοκινήτων δεν έχουν εφαρμογή οι διατάξεις των περιπτώσεων β και γ της παραγράφου 2 του άρθρου 1 του ν.960/79 όπως ισχύει.

Για τις κατασκευές χώρων στάθμευσης που λειτουργούν αποκλειστικά με μηχανικό τρόπο τοποθέτησης αυτοκινήτων, η απαιτούμενη για κάθε θέση επιφάνεια του χώρου στάθμευσης προκύπτει βάσει των στοιχείων του τύπου του κατασκευαζόμενου χώρου στάθμευσης. Τα μηχανικά συστήματα στάθμευσης θα αποτελέσουν και το κύριο αντικείμενο της μελέτης αυτής ως προτεινόμενη λύση.

Πηγή : Προεδρικό Διάταγμα 455/76

Πηγή : Προεδρικό Διάταγμα 230/93 (Φ.Ε.Κ 94/Α/15-6-93)

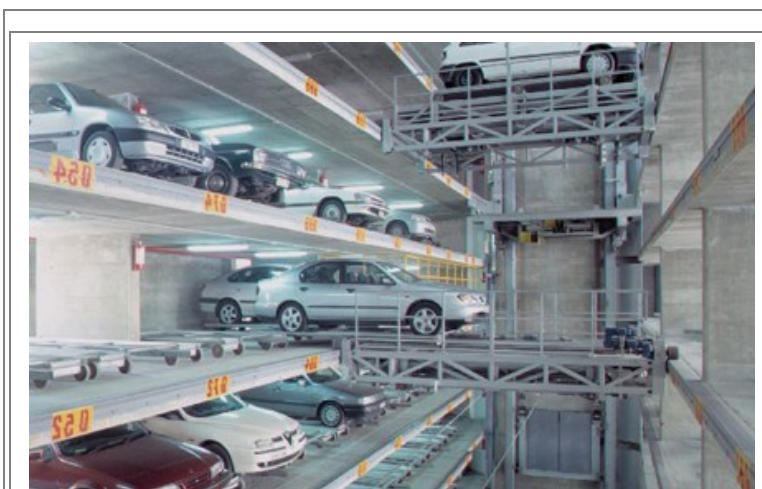
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

Μηχανικά συστήματα στάθμευσης

6.1 Τι είναι;

Τα μηχανικά συστήματα στάθμευσης είναι συστήματα τα οποία αναλαμβάνουν την τοποθέτηση των αυτοκινήτων σε μία θέση στάθμευσης. Στην κατασκευή τους δεν είναι απαραίτητη η ύπαρξη ραμπών ή πολυδαίδαλων διαδρόμων και ελαχιστοποιούνται οι αναγκαίες αποστάσεις μεταξύ των αυτοκινήτων ,επιτυγχάνοντας έτσι τον υπερδιπλασιασμό των θέσεων στάθμευσης στον υπάρχοντα χώρο.

Μπορούν να κατασκευαστούν τόσο σε υπόγειους όσο και σε υπέργειους χώρους διαθέτοντας μια σειρά από πλεονεκτήματα. Το μυστικό ενός λειτουργικού χώρου στάθμευσης είναι ο συνδυασμός έξυπνων ιδεών. Ένα τέτοιο σύνολο ιδεών χρησιμοποιούν και τα αυτοματοποιημένα μηχανικά συστήματα στάθμευσης αφού διαθέτουν μία σειρά από συγκριτικά πλεονεκτήματα έναντι των συμβατικών χώρων στάθμευσης .



εικόνα 2: εσωτερικό ρομποτικού χώρου στάθμευσης

Γρήγορο Parking

Για την παραλαβή του οχήματος απαιτείται ελάχιστος χρόνος,επομένως ξεχνάμε τον εκνευρισμό των καθυστερήσεων.

Οικολογικό Parking

Ο χώρος στάθμευσης υπερδιπλασιάζεται έναντι αντίστοιχου συμβατικού parking. Απαλείφεται το πρόβλημα του θορύβου και των καυσαερίων αφού το αυτοκίνητο μεταφέρεται με σβηστή μηχανή.

Έξυπνο Parking

Ελέγχεται απόλυτα από ηλεκτρονικό υπολογιστή για αυτόματα συστήματα.

Ασφάλεια

Η ελαχιστοποίηση της ανθρώπινης παρέμβασης σε συνδυασμό με την πληθώρα των μέσων ασφαλείας(κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης, πυρανίχνευση,πυρασφάλεια, συναγερμός)διασφαλίζουν μέγιστη ασφάλεια.

Άνεση

Μηδενίζεται η ταλαιπωρία και το άγχος του οδηγού. Ο οδηγός κλειδώνει το αυτοκίνητο,δεν υπάρχει ανάγκη ελιγμών, εκμηδενίζονται και οι πιθανότητες ζημιών και φθορών.

6.2 Πλεονεκτήματα σε σύγκριση με συμβατικούς χώρους στάθμευσης

Για ποιο λόγο να γίνει η επιλογή της ίδρυσης ενός μηχανικού αυτόματου parking και όχι ενός συμβατικού. Οι επόμενες παράγραφοι θα περιγράψουν τα θετικά της ανέγερσης μιάς τέτοιας κατασκευής για το Τ.Ε.Ι Πειραιά.

6.2.1 Χώρος

Στους ίδιους όγκους είναι δυνατή η δημιουργία διπλάσιων χώρων στάθμευσης σε σύγκριση με τους συμβατικούς σταθμούς αυτοκινήτων που χρησιμοποιούν ράμπες. Μπορούν να προσαρμοστούν σε πολύ στενούς χώρους στους οποίους θα ήταν αδύνατον να κατασκευαστούν συμβατικοί σταθμοί αυτοκινήτων με ράμπες και μπορούν να εκμεταλλευτούν στο έπακρο το διαθέσιμο βάθος. Η κατασκευή τους έχει λιγότερη επίδραση στη κίνηση και λόγω του τρόπου κατασκευής τους έχουμε λιγότερους χρόνους κατασκευής. Λόγω της ευκαμψίας του συστήματος μπορεί να προσαρμοστεί σε υπάρχουσες κτιριακές εγκαταστάσεις.



6.2.2 Οικονομία

Έχουν την καλύτερη δυνατή εκμετάλλευση του υπάρχοντος χώρου, καθώς το κόστος ανά θέση είναι ανταγωνιστικό. Μειωμένη απαίτηση σε προσωπικό λειτουργίας του σταθμού. Τα κόστη για την ασφάλιση σε φωτιά ή κλοπή είναι σαφώς μικρότερα.

6.2.3 Ασφάλεια

Λόγω της μη παρουσίας ατόμων στους χώρους στάθμευσης δεν υπάρχει κίνδυνος για κλοπές και βανδαλισμούς στα σταθμευμένα οχήματα του σταθμού, ο κίνδυνος φωτιάς είναι μειωμένος καθώς οι κινητήρες των οχημάτων κατά την είσοδο και έξοδο τους δεν λειτουργούν. Όλες οι προβλεπόμενες από τον νόμο διατάξεις ασφάλειας συμπεριλαμβάνονται.

6.2.4 Οικολογία

Οι κινητήρες είναι σβηστοί, αυτό ισοδυναμεί ότι δεν υπάρχει εκπομπή καυσαερίων και ηχορύπανση.



6.2.5 Ποιότητα

Υπάρχει δυνατότητα πλήρους αυτόματου ηλεκτρονικού συστήματος διαχείρισης του σταθμού. Συνεχής έλεγχος πληρότητας του σταθμού με συνέπεια την καλύτερη διαχείριση του. Υπάρχει δυνατότητα κράτησης θέσεως μέσω τηλεφώνου καθώς και δυνατότητα ελέγχου του σταθμού από απόσταση μέσω δικτύου .Η αποθήκευση και παραλαβή οχήματος είναι εύκολη.

Ο μέσος χρόνος για αυτές τις λειτουργίες κυμαίνεται μεταξύ ενός και δύο λεπτών ,που είναι μικρότερος από τον χρόνο που χρειάζεται ο χρήστης για την ανεύρεση κενής θέσης σε συμβατικούς σταθμούς με ράμπες. Το σύστημα μπορεί να τροποποιηθεί για πολύ υψηλές ροές οχημάτων (π.χ. ένα όχημα κάθε 10 δεύτερα).

6.3 Τρόπος λειτουργίας

Διαδικασία εισόδου

Ο οδηγός φέρει το αυτοκίνητο στην είσοδο του σταθμού. Εφόσον η φωτεινή ένδειξη πληρότητας τον ενημερώνει ότι υπάρχουν ελεύθερες θέσεις επιλέγει έναν από τους δύο διαδρόμους εισόδου του οποίου ο σηματοδότης έχει πράσινο φως- και σταματά πριν την μπάρα εισόδου, πάνω από τον ανιχνευτή οχημάτων.

Η μπάρα εισόδου ανοίγει εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις:

- Το τραπέζι περιστροφής βρίσκεται σε θέση ηρεμίας.
- Το Ηλεκτρονικό Σύστημα Διαχείρισης του χώρου στάθμευσης-PLC βρίσκεται σε κατάσταση αυτόματης λειτουργίας- αναμονής οχήματος.

Εφόσον πληρούνται οι παραπάνω προϋποθέσεις ανοίγει η μπάρα εισόδου και ο οδηγός φέρει το αυτοκίνητο του στο χώρο υποδοχής για την μεταφορά του. Η σωστή θέση του οχήματος επιβεβαιώνεται από φωτοκύτταρα ελέγχου (μήκους, πλάτους και ύψους του



εικόνα 5: το όχημα βρίσκεται ακίνητο πάνω στην περιστροφική πλάκα μετά την είσοδο του

αυτοκινήτου) και ανακοινώνεται στο χρήστη με φωτεινή ένδειξη «ΟΚ». Ακολούθως ο οδηγός σβήνει τον κινητήρα και εξέρχεται από το αυτοκίνητο κλειδώνοντας. Ταυτόχρονα κλείνει η μπάρα εισόδου και ο οδηγός κατευθύνεται στο εκδοτήριο εισιτηρίων όπου πιέζει το πλήκτρο έκδοσης εισιτηρίου για να ξεκινήσει η διαδικασία «στάθμευσης-τοποθέτησης».



εικόνα 6: έλεγχος αυτοκινήτου με φωτοκύτταρα



εικόνα 7: ο οδηγός κλειδώνει το όχημα και εξέρχεται απ' αυτό

Το εισιτήριο – μαγνητική κάρτα περιέχει τα στοιχεία:

- ώρα εισόδου
- αριθμός αυτοκινήτου
- ακριβής όροφος και θέση στάθμευσης του αυτοκινήτου
- αύξων αριθμός εισιτηρίου

Διαδικασία «στάθμευσης-τοποθέτησης» του αυτοκινήτου

Μετά την εντολή εκκίνησης ο μηχανισμός τίθεται σε λειτουργία. Αρχικά ανοίγει η θύρα του πύργου ανέλκυσης και εξέρχεται η κινούμενη πλατφόρμα που παραλαμβάνει το αυτοκίνητο. Στη συνέχεια ο πύργος ανέλκυσης ανυψώνεται και φέρει το αυτοκίνητο μέχρι το επίπεδο όπου υπάρχει η πλησιέστερη κενή θέση στάθμευσης. Το αυτοκίνητο τοποθετείται στην κενή θέση και ο κύκλος εισόδου του οχήματος τελειώνει.



εικόνα 8: μηχανισμός σε λειτουργία κατά την παραλαβή του οχήματος

Διαδικασία παράδοσης αυτοκινήτου

Ο κάτοχος του αυτοκινήτου πηγαίνει προς το ταμείο του σταθμού και παραδίδει το εισιτήριο στον ταμιά, ο οποίος και το τοποθετεί στον «αναγνώστη εισιτηρίων». Αυτόματα υπολογίζεται το ποσό χρέωσης, ξεκινά η διαδικασία παράδοσης του αυτοκινήτου, με φωτεινή ένδειξη ενημερώνεται ο πελάτης για το χρηματικό ποσό που πρέπει να καταβάλει και εκδίδεται απόδειξη πληρωμής.



εικόνα 9 : ο οδηγός δείχνει το απόκομμα του εισιτηρίου για την παραλαβή του οχήματος του



εικόνα 10: το αμάξι εξέρχεται στο ισόγειο

Ακολουθως ο οδηγός κατευθύνεται στο χώρο αναμονής για την παραλαβή του οχήματος του.

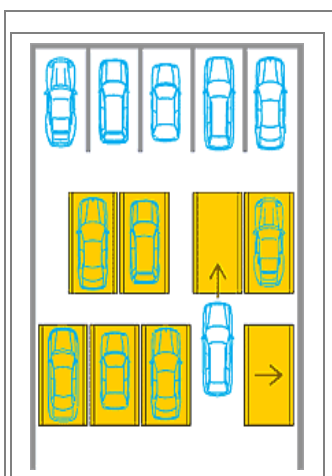
Ο ανελκυστήρας κατευθύνεται στη θέση όπου βρίσκεται σταθμευμένο το αυτοκίνητο. Ο μηχανισμός του ανελκυστήρα παραλαμβάνει το αυτοκίνητο. Όταν ο ανελκυστήρας φτάσει στον ισόγειο χώρο, ανοίγει η θύρα παράδοσης και επιστρέφεται το ζητούμενο αυτοκίνητο. Ο οδηγός εισέρχεται σε αυτό το χώρο και παραλαμβάνει το όχημα του για να φύγει.

Αξίζει να τονιστεί ότι το σύστημα έχει τη δυνατότητα να δέχεται ταυτόχρονα εντολές εισόδου-εξόδου και να τις εκτελεί με την αντίστοιχη σειρά προτεραιότητας και ότι η παρεχόμενη σήμανση πρέπει να είναι κατατοπιστική και σαφής (π.χ αν είναι γεμάτες οι θέσεις στους ορόφους να ανάβει η κόκκινη ένδειξη στο φανάρι της εισόδου ώστε να ενημερώνεται ο επόμενος οδηγός).

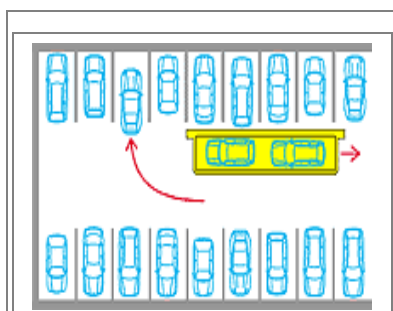
6.4 Προδιαγραφές και τεχνικά χαρακτηριστικά αυτόματων συστημάτων στάθμευσης

6.4.1 Σύστημα πλατφόρμας

Οι πλατφόρμες μεταφοράς αυτοκινήτων με κίνηση κατά πλάτος ή κατά μήκος εξοικονομούν 50-80% χώρο στάθμευσης .



εικόνα 11: πλατφόρμες στάθμευσης



εικόνα 12: συρόμενες πλατφόρμες στάθμευσης

Ιδανικό σύστημα για συμβατικούς σταθμούς αυτοκινήτων με δυνατότητα τοποθέτησης 2 ή 3 σειρών οχημάτων τη μία πάνω από την άλλη .Οι πλατφόρμες κινούνται σε ράγες με μία άδεια θέση ανά σειρά ,ώστε να γίνονται οι ελιγμοί με μεγάλη ευκολία.

Χαρακτηριστικά

- Μέχρι 100% παραπάνω θέσεις στάθμευσης
- Ανεξάρτητες θέσεις στάθμευσης σε 2 ή 3 σειρές αυτοκινήτων
- Το φορτίο κάθε τροχού της πλατφόρμας είναι μέγιστο 600kg.

6.4.2 Χώρος στάθμευσης με ανελκυστήρες

Τα οχήματα τοποθετούνται το ένα πάνω στο άλλο. Με ένα σημείο αναφοράς και ένα κάθετο ανελκυστήρα υπάρχει η δυνατότητα στάθμευσης έως και 51 αυτοκινήτων σε 47 τ.μ χώρο, αριστερά και δεξιά από τον κάθετο ανελκυστήρα σε δύο στήλες. Δεν χρειάζονται ράμπες και διάδρομοι ελιγμών για τα αυτοκίνητα ούτε ειδική ασφάλεια για την προστασία του χώρου.

Γενικά αυτό το σύστημα αποτελείται από ένα ανελκυστήρα και αποθηκευτικά "ράφια" τα οποία είναι διατεταγμένα και στις δύο πλευρές του συστήματος. Μια πλατφόρμα μεταφοράς στον ανελκυστήρα δίνει πρόσβαση στη δεύτερη σειρά και στη τρίτη σειρά.

Τεχνικά χαρακτηριστικά ανελκυστήρων

- Γρήγορος χρόνος εξυπηρέτησης εξαρτώμενος από τους ορόφους και τον αριθμό των ανελκυστήρων,
- Προσφέρεται ως "πύργος" (υπέργειος σταθμός), υπόγειος ή και τα δύο. Είναι δυνατή πολλαπλή διάταξη με 1,2 ή 3 σειρές πλευρικά από τον κάθετο ανελκυστήρα, προσαρμόζεται εύκολα σε ιδιαίτερες απαιτήσεις έργων και μπορεί να λειτουργήσει με μηχανισμό περιστροφής με μία περιστροφική πλάκα ενσωματωμένη στο σύστημα.

Η φιλοσοφία των διπλών θέσεων εφαρμόζεται όταν στον χώρο η ύπαρξη επιπλέον διαδρόμου για ανελκυστήρα μειώνει τις θέσεις που προκύπτουν σε σχέση με την ύπαρξη διπλών θέσεων. Η κενή θέση που απαιτείται είναι μόλις μια, ανεξάρτητα από τον αριθμό των θέσεων ή των μηχανισμών που χρησιμοποιούνται. Όπως αντιλαμβάνεστε αυτό μπορεί σε κάποιες περιπτώσεις να επηρεάζει τους χρόνους αναμονής, αλλά το μεγαλύτερο πλεονέκτημα των αυτόματων μηχανικών πάρκινγκ είναι ο μεγάλος αριθμός των θέσεων που δίνουν.



εικόνα 13: υπόγειος όροφος ρομποτικού σταθμού

Προδιαγραφές

- Λειτουργία με επαγωγικό σύστημα.
- Μόνιτορ για πλάτος, μήκος και ύψος αυτοκινήτου.
- Δέκτης τηλεχειριστηρίου , απενεργοποίηση έκτακτης ανάγκης .

Η παλέτα μεταφοράς θα πρέπει να μην υπερβαίνει το ύψος 1.60 – 2.00 εκατοστά και το μέγιστο φορτίο τροχών είναι 625 κιλά. Η σύνδεση του αυτόματου συστήματος ταμείου γίνεται με ένα επαγωγικό τσιπ ενσωματωμένο στον πίνακα λειτουργίας. Όσον αφορά τα στατικά των μεταλλικών κατασκευών η δομή του χάλυβα λειτουργεί ως πλαίσιο για το σύστημα ανύψωσης και των παλετών .

Τα συστήματα parking πληρούν τις απαιτήσεις του EC, μηχανήματα οδηγίας 2006/42/EC και ειδικότερα του DIN EN 14010.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

Οικονομοτεχνική μελέτη έργου

7.1 Αρχιτεκτονικές σχεδιασμός μηχανικού σταθμού αυτοκινήτων στο Τ.Ε.Ι Πειραιά

Οι όροι δόμησης του οικοπέδου σύμφωνα με το διάγραμμα κάλυψης είναι (Σύμφωνα με το Προεδρικό Διάταγμα 12-9-78 , Φ.Ε.Κ 600/13-11-78):

Εμβαδόν 88.797, 89 τ.μ

Ποσοστό κάλυψης 30%

Συντελεστής δόμησης 0,80

Μέγιστο ύψος (κατά ΓΟΚ '85) 16 μέτρα

Αποστάσεις ρυμοτομικής γραμμής από Θηβών & Πέτρου Ράλλη 15 μέτρα τουλάχιστον

Σύστημα πανταχόθεν ελεύθερο

Σύμφωνα με το Προεδρικό Διατάγμα 20-9-95 (ΦΕΚ Δ' 1049/30-11-1995) και με τους αριθμούς αδείας του τοπογραφικού καθορίζονται τα όρια του οικοπέδου και οι χρήσεις γης.

Η ανέγερση ενός κτιρίου ώστε να λειτουργήσει ως μηχανικός σταθμός αυτοκινήτων στην έκταση του Τ.Ε.Ι Πειραιά προϋποθέτει ένα σημείο με άμεση πρόσβαση σε κεντρική λεωφόρο και να επιτρέπεται η κατασκευή ενός τέτοιου έργου. Αυτό το σημείο βρίσκεται πίσω από το κτίριο Β' όπου εδράζεται η Διοίκηση του Ιδρύματος και αποτελεί το τωρινό πάρκινγκ των 80 προσφερόμενων θέσεων στάθμευσης με εμβαδόν 2.727,77 τ.μ. Η είσοδος των οχημάτων είναι εφικτή με τη διάνοιξη εισόδου από την οδό Μίνως που είναι κάθετη στην λεωφόρο Θηβών όπως φαίνεται στο σχέδιο Α2.

Η μελέτη έγινε για κτίριο συνολικού εμβαδού 1.985,6τ.μ, έχοντας ανεκμετάλλευτο όγκο 162.872,36 κυβικά μέτρα και με ελάχιστη απόσταση Δ 4,6 μέτρα από το κτίριο της Διοίκησης(σχέδιο Α3).Οι υπόγειοι όροφοι είναι δύο και δεν προσμετρώνται στην κάλυψη(από 97 θέσεις ο καθένας). Οι υπέργειοι είναι 5 και έχουν μελετηθεί για 97 θέσεις στάθμευσης

έκαστος. Όσον αφορά το ισόγειο είναι διαμορφωμένο έτσι ώστε να υπάρχουν δύο κεντρικές πύλες εισόδου και εξόδου για τα οχήματα με κατάλληλη σήμανση όπως προαναφέρθηκε στο τρόπο λειτουργίας των μηχανικών συστημάτων στάθμευσης ,στην προκειμένη περίπτωση φανάρια όπως φαίνονται στις όψεις (σχέδια A13 και A14).

Επειδή περιγράφεται ένα έργο το οποίο έχει συνολικά 679 θέσεις στάθμευσης για την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση των οδηγών μελετήθηκαν 5 ανεγκυστήρες και η διαμόρφωση των θέσεων στους ορόφους είναι τέτοια ώστε οι διπλές σειρές των αυτοκινήτων να εξυπηρετούνται και από τους δύο ανεγκυστήρες όπως φαίνεται για παράδειγμα στο σχέδιο A9. Οι δύο ανεγκυστήρες αυτοί θα έχουν μηχανισμό ώστε σε περίπτωση που καλεστούν συγχρόνως δύο οχήματα του ίδιου ορόφου να λειτουργήσουν μέχρι τη μέση χωρίς να συγκρουστούν και έτσι να ελαττωθεί ο χρόνος αναμονής για τους οδηγούς.

Η διάταξη του σταθμού θα πρέπει να εξασφαλίζει την άνετη και ασφαλή κυκλοφορία πεζών και οχημάτων, στον ισόγειο χώρο και την απρόσκοπτη πρόσβαση στις παρακείμενες ιδιοκτησίες και κατά τη φάση κατασκευής του σταθμού .Η είσοδος και η έξοδος των αυτοκινήτων θα γίνεται από την αριστερή πλευρά του οικοπέδου του κτήματος Μερκάτη,έτσι ώστε η λειτουργία του γκαράζ να είναι συμβατή με τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που προβλέπονται στο σχέδιο βιώσιμης κινητικότητας και βέβαια να μπορεί να εξυπηρετεί τις κυκλοφορίες από την οδό Θηβών , κάθοδο και άνοδο. Στις διασταυρώσεις προ της εισόδου του σταθμού θα τοποθετηθούν πληροφοριακές πινακίδες σήμανσης.

Η λειτουργία του χώρου στάθμευσης θα γίνεται αποκλειστικά με αυτοεξυπηρέτηση,δηλαδή οι οδηγοί θα φέρουν οι ίδιοι το αυτοκίνητό τους στην είσοδο του ρομποτικού χώρου στάθμευσης, όπου θα σταθμεύουν, θα το κλειδώνουν και θα το παίρνουν οι ίδιοι κατά την αναχώρησή τους, αφού πληρώσουν τα τέλη στάθμευσης.

Έπειτα η πρόσβαση τους στο χώρο του T.E.I θα γίνεται ως εξής,θα περπατάνε γύρω στα 200 μέτρα από πεζοδρόμιο που θα διαμορφωθεί πίσω από το κτίριο της Διοίκησης και θα μπαίνουν από την κεντρική είσοδο του κτίριο Δ1 (σχέδιο A2).

Όσον αφορά το ισόγειο του σταθμού θα στεγάζονται τα γραφεία του προσωπικού που θα είναι και γραφεία ελέγχου εισόδων–εξόδων, χώροι υγιεινής και W.C κοινού και αναπήρων. Επίσης συγκρότημα ηλεκτροστασίου με επί μέρους χώρους για την ΔΕΗ, αντλιοστάσιο νερών και λυμάτων, αντλιοστάσιο πυρόσβεσης ,δεξαμενή πυρόσβεσης και μηχανοστάσια ανεγκυστήρων.

7.2 Εκσκαφές

Το βάθος των εκσκαφών που απαιτούνται προκύπτει από την στατική και την αρχιτεκτονική μελέτη αλλά και από την μορφολογία του εδάφους.

7.3 Θεμελιώσεις και φέρων οργανισμός

Από την στατική μελέτη προκύπτουν επίσης οι διαστάσεις και ο οπλισμός των θεμελίων, στύλων, δοκών και πλακών. Σύμφωνα με τον Κανονισμό Τεχνολογίας Σκυροδέματος (Κ.Τ.Σ.) χρησιμοποιήθηκε οπλισμένο σκυρόδεμα κατηγορίας C 25/30.

7.4 Τοίχοι

Οι τοίχοι πληρώσεως θα κατασκευαστούν από μονό δρομικό τούβλο 10 εκατοστών. Οι εξωτερικοί θα είναι διπλοί με μόνωση.(5 εκατοστών) και διπλό δρομικό τούβλο (35 εκατοστών).

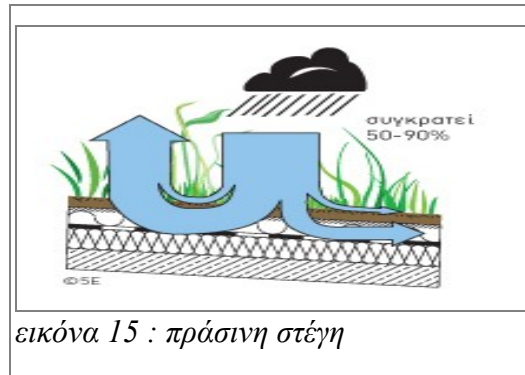
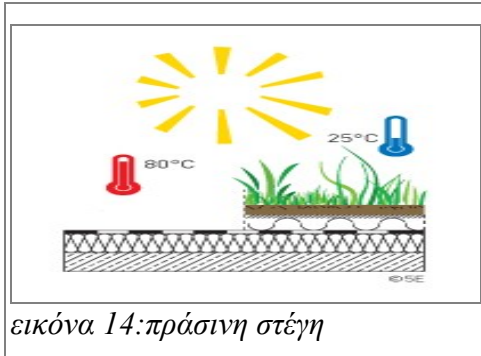
7.5 Στέγη

Στην κατασκευή έγινε μελέτη πράσινης στέγης και φωτοβολταϊκών πάνελων. Τοποθετήθηκε υγρομονωτικό υλικό. Αποτελείται από μονωτικό και αποστραγγιστικό στρώμα και εδαφικό μείγμα.

7.5.1 Πράσινη στέγη

Η τοπική μείωση της θερμοκρασίας βελτιστοποιεί την λειτουργία των φωτοβολταϊκών πάνελ και αυξάνει την παραγωγή ενέργειας στην στέγη. Τα φυτά προστατεύουν το κτίριο από τα θερμικά φορτία της ηλιακής ακτινοβολίας αφού παρατηρείται ένα στρώμα ακίνητου αέρα. Επίσης μειώνουν τον κίνδυνο της πυρκαγιάς

.Για την καλύτερη εξασφάλιση της απορροής των νερών το δώμα κατασκευάζεται με μικρή κλίση .Τα φυτά που επιλέγονται πρέπει να πληρούν συγκεκριμένες προϋποθέσεις όπως το να μην έχουν μεγάλο βάρος ,να αντέχουν στις κλιματολογικές αλλαγές καλοκαιριού και χειμώνα και μην χρειάζονται συνεχή συντήρηση.



Παρ' όλη την οικονομική επιβάρυνση αποφέρει πολλά θετικά στην λειτουργία του κτιρίου που μελετήθηκε,όπως με τη διαδικασία της εξατμισοδιαπνοής παρέχουν δροσισμό.

7.5.2 Φωτοβολταϊκό σύστημα

Η φωτοβολταϊκή εγκατάσταση στο άλλο μισό δώμα του κτιρίου περίπου 990 τ.μ. με κλίση 30% και με νότιο προσανατολισμό αποδίδει το 100% χωρίς απώλεια ισχύος. Έχει τη δυνατότητα κάλυψης αναγκών σε ηλεκτρισμό με την τοποθέτηση από 20 KW έως 50 KW.

Ένα πλήρες σύστημα 100 KWp εγκατεστημένο και συνδεδεμένο με τη ΔΕΗ κοστίζει περίπου 550.000€ με το κόστος συντήρησης σχεδόν μηδαμινό. Η διάρκεια ζωής του συστήματος κυμαίνεται από 25 έως 30 χρόνια και ο χρόνος απόσβεσης του με την τιμή



πώλησης (προς τη ΔΕΗ) 0,55 € / KWh αναμένεται στα 10-15 χρόνια ενώ η εγγύηση της σύμβασης που υπογράφεται συνήθως είναι των 25 χρόνων. Η διαδικασία εγκατάστασης και λειτουργίας του φωτοβολταϊκού συστήματος έχει κόστος 400€ και ολοκληρώνεται σε 70 μέρες. Χρησιμοποιώντας φωτοβολταϊκά ισχύος 20 κιλοβάτ παράγονται 26.000 κιλοβατώρες τον χρόνο.

Η μόνη πρακτικά συντήρηση που απαιτεί ένα φωτοβολταϊκό σύστημα είναι ένας περιοδικός καθαρισμός των επιφανειών των Φ/Β γεννητριών και το κόστος της ασφάλισης του σταθμού το οποίο ωστόσο δεν έχει ακόμα προσδιοριστεί επακριβώς στην Ελληνική αγορά (πχ στην Γερμανία είναι 12€ -13€ / KWp / έτος).

«Κάθε φωτοβολταϊκό στοιχείο αποτελείται από δύο στρώματα ημιαγωγού υλικού, συνήθως πυριτίου. Όταν η ηλιακή ακτινοβολία προσπίπτει στην ένωση αυτών των δύο στρωμάτων παράγεται ηλεκτρικό ρεύμα. Η απόδοση των φωτοβολταϊκών στοιχείων εξαρτάται από το υλικό και τον τρόπο κατασκευής τους». (Πηγή : *Οικολογική Δόμηση ,Αθήνα Ιούνιος 2000*)

Η διάταξη των φωτοβολταϊκών δεν είναι τοποθετημένη πάνω από απόληξη κλιμακοστασίου, φρεατίου ανελκυστήρα ή οποιασδήποτε άλλης κατασκευής. Η απόσταση των Φ/Β από το στηθαίο του δώματος είναι εσωτερικά αυτού μισό μέτρο για λόγους ασφαλείας. Το ύψος της φωτοβολταϊκής διάταξης δεν υπερβαίνει το ένα μέτρο από το επίπεδο του δώματος.

Το Φ.Ε.Κ. 344, 20-7-2009 αναφέρει όλους τους όρους και περιορισμούς δόμησης για την εγκατάσταση φωτοβολταϊκών συστημάτων που χρησιμοποιήθηκαν.

Χρηματοδότηση Εξοπλισμού - Αναπτυξιακός Νόμος 3299/04

Στις επιχειρήσεις παρέχεται από τον Αναπτυξιακό Νόμο η δυνατότητα επιδότησης της επένδυσης, από 30% έως 60% της αξίας του Συστήματος.

Ελάχιστη Ίδια Συμμετοχή (25%) *	150.000 €
Τραπεζική Συμμετοχή (25%)	150.000 €
Ενδεικτική Επιδότηση (50%) **	300.000 €
Συνολικός Προϋπολογισμός Σταθμού	600.000 €

* Ίδια Συμμετοχή: Αποτελεί βασική προϋπόθεση κατά την υποβολή της αίτησης υπαγωγής στον Αναπτυξιακό Νόμο η τεκμηρίωση κάλυψης της ελάχιστης ίδιας συμμετοχής για ένα τουλάχιστον εξάμηνο πριν την υποβολή της αίτησης. Ενδεικτικοί τρόποι είναι: εξαμηνιαία κίνηση λογαριασμού, ομόλογα, μετοχές, φορολογηθέντα αποθεματικά κλπ. Όχι ακίνητη περιουσία.

** Επιδότηση: Το ύψος της επιδότησης στον Αναπτυξιακό Νόμο θα κυμαίνεται μεταξύ 30% και 60%, ανάλογα με τη μορφή της εταιρείας και την περιοχή εγκατάστασης. Σημειώνεται δε ότι εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ο νέος χάρτης περιφερειακών ενισχύσεων της χώρας μας, ο οποίος καθορίζει τα νέα ποσοστά κρατικών ενισχύσεων (με βάση το κατά κεφαλή ΑΕΠ κάθε περιφέρειας), όπως αυτά θα ισχύσουν με την εφαρμογή του Νέου Αναπτυξιακού Νόμου .

7.6 Επιχρίσματα

Τα χρώματα που θα χρησιμοποιηθούν στις εξωτερικές τοιχοποιίες και στις εσωτερικές τοιχοποιίες είναι πλαστικά οικολογικά χρώματα. Οι εξωτερικές επιστρώνονται με ελαστικό (μόνωση).

7.7 Κουφώματα

Σύμφωνα με τις απαιτήσεις ασφαλείας της CE η στάνταρ έκδοση θυρών είναι με ρολό, η περιοχή μεταβίβασης πρέπει να είναι πλατιά ώστε να υπάρχει επαρκής χώρος από την δεξιά και την αριστερή πλευρά για να μπορεί να εισέρχεται και να εξέρχεται το αμάξι με άνεση.

7.8 Σιδηρές κατασκευές ανελκυστήρων

Η σιδηρά κατασκευή γίνεται στο δάπεδο από μέταλλο που στηρίζεται πλαγίως ενάντια στους εξωτερικούς τοίχους. Αυτό απαιτεί ποιότητα σκυροδέματος C25/30.Ο φωτισμός στην περιοχή του συστήματος γίνεται σύμφωνα με τις προδιαγραφές του EN 1837:1999 και EN 81-1 : 1998 .

7.9 Υδραυλικές εγκαταστάσεις

Σχετικά με την αποχέτευση του σταθμού ,πρέπει να παρέχεται αποστράγγιση που να συνδέεται με ένα φρεάτιο ώστε οτιδήποτε μεταφέρουν τα αυτοκίνητα ,νερό ή χιόνι να αλιεύεται από τη στιγμή που δεν υπάρχει χώμα από κάτω ,σε αυτό βοηθάει ότι οι παλέτες είναι υδατοστεγείς.

Από στατιστική μελέτη σε ήδη υπάρχοντα μηχανικά συστήματα στάθμευσης έχει διαπιστωθεί ότι μετά από ένα εξάμηνο λειτουργίας η συνολική διαθεσιμότητα για θέσεις στάθμευσης θα φτάσει τουλάχιστον το 98%.

7.10 Ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις

Οι ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις είναι σύμφωνες με τον EN 60204 -1.Απαιτείται τουλάχιστον ένα σύστημα εξαερισμού που να παρέχει συνεχή ανανέωση του αέρα ,να μειώνει την ατμοσφαιρική υγρασία και να αφαιρεί την υγρασία που μεταφέρουν τα οχήματα (βροχή,χιόνι, πάγος κλπ).

Το μηχανικό σύστημα στάθμευσης θα έχει χώρο παραλαβής οχήματος και σύστημα μεταφοράς του οχήματος στην επιλεγμένη θέση. Το σύστημα ελέγχου και διαχείρισης των χώρων στάθμευσης πρέπει να ικανοποιεί κατ' ελάχιστον τις ακόλουθες απαιτήσεις:

- Πληροφοριακό σύστημα προς τους οδηγούς σχετικά με τους σταθμούς παραλαβής που είναι διαθέσιμοι.
- Πληροφοριακό σύστημα προς τους οδηγούς σχετικά με τον σταθμό επιστροφής του οχήματος τους.
- Δυνατότητα καθορισμού διαφοροποιημένων τελών στάθμευσης.
- Συγκέντρωση και επεξεργασία στατιστικών στοιχείων κίνησης του σταθμού.
- Τροφοδότησης πληροφοριακού συστήματος προς τους οδηγούς σχετικά με την πληρότητα του σταθμού (κενές θέσεις ή πλήρες), καθώς και σχετικά με την πληρότητα του χώρου παράδοσης οχήματος.
- Πληροφοριακό σύστημα πληρότητας θέσεων στον κάθε όροφο ,κάτι το οποίο θα επιτυγχάνεται με τη βοήθεια φωτοκυττάρων.

Όλα τα παραπάνω θα επιτυγχάνονται με τη χρησιμοποίηση σύγχρονης και επαρκώς

δοκιμασμένης τεχνολογίας στον τομέα του ελέγχου του χώρου στάθμευσης .

Το σύστημα διαχείρισης του σταθμού θα αποτελείται από:

- την συσκευή ελέγχου εισόδου και εξόδου στην κύρια είσοδο και έξοδο του σταθμού
- τις συσκευές ελέγχου στους αντίστοιχους χώρους υποδοχής (εισόδου) του μηχανικού

συστήματος στάθμευσης.

- την διάταξη αυτόματης αναγνώρισης αριθμού κυκλοφορίας οχήματος.

τις συσκευές ελέγχου παραλαβής (εξόδου) του μηχανικού συστήματος στάθμευσης στο ταμείο του σταθμού

- την συσκευή του ταμείου
- τον κεντρικό Η/Υ (server) ελέγχου της λειτουργίας του συστήματος διαχείρισης
- τον εκτυπωτή του βιβλίου εισερχόμενων εξερχόμενων οχημάτων

Επίσης το σύστημα διαχείρισης θα έχει τη δυνατότητα:

- Αναγγελίας σε κεντρική οθόνη στο χώρο αναμονής του σταθμού των οχημάτων τα οποία βρίσκονται σε διαδικασία παράδοσης από το μηχανικό σύστημα στάθμευσης
- Αυτόματου ελέγχου της εξωτερικής πινακίδας πληρότητας του σταθμού
- Διαχείρισης του σταθμού κατά τις νυχτερινές ώρες ή αργίες χωρίς την παρουσία ατόμου, μόνο για τους εργαζόμενους της Πύλης
- Απομακρυσμένου ελέγχου ώστε να είναι δυνατή η λήψη πλήρων στατιστικών στοιχείων του σταθμού σε πραγματικό χρόνο σε συγκεκριμένο Η/Υ εκτός του χώρου στάθμευσης .

7.10.1 Κεντρικός έλεγχος

Το σύστημα κεντρικού ελέγχου θα περιλαμβάνει ένα Η/Υ με κατάλληλο λογισμικό (software). Ο Η/Υ αυτός θα αποτελεί τον κεντρικό σταθμό ελέγχου στο δίκτυο που περιλαμβάνει τις περιφερειακές συσκευές του μηχανικού συστήματος στάθμευσης. Ο κεντρικός σταθμός ελέγχου θα παρακολουθεί συνεχώς την λειτουργία των περιφερειακών συσκευών και κάθε συμβάν σε αυτές θα πρέπει να αναγγέλλεται αυτομάτως. Κάθε συμβάν συναγερμού ή βλάβης, καθώς επίσης και συμβάντα κανονικής λειτουργίας των συσκευών (π.χ. παραλαβή οχήματος, παράδοση οχήματος κλπ) θα αναγγέλλονται και θα καταγράφονται στον κεντρικό σταθμό ελέγχου. Επίσης θα είναι δυνατός ο προγραμματισμός των λειτουργικών παραμέτρων των διαφόρων περιφερειακών συσκευών του σταθμού

αυτοκινήτων.

7.10.2 Συσκευή ταμείου

Στην συσκευή ταμείου του σταθμού θα γίνονται τα ακόλουθα:

- Θα αναγνωρίζονται τα εισιτήρια εισόδου και θα καθορίζεται το αντίτιμο
- Θα κυρώνονται ή θα εκδίδονται οι κάρτες που θα χρησιμοποιούνται για την έξοδο του οχήματος
- Θα υπάρχουν διασυνδέσεις για μεταφορά ή λήψη πληροφοριών και εντολών προς τις άλλες μονάδες του συστήματος και προς το κεντρικό σύστημα ελέγχου.

Η συσκευή ταμείου θα ανταποκρίνεται σε όλες τις προβλεπόμενες αλλαγές κλίμακας τελών για να υπάρχει δυνατότητα προγραμματισμού τους ανάλογα με την ώρα και την ημέρα της εβδομάδας. Η συσκευή του ταμείου θα αποτελείται από αναγνώστη εισιτηρίων και καρτών, εκτυπωτή εισιτηρίων και αποδείξεων, Η/Υ και εκτυπωτή για την εκτύπωση των στατιστικών στοιχείων του σταθμού.

7.10.3 Συσκευές ελέγχου εισόδου και εξόδου

Όπως αναφέρθηκε στην κύρια είσοδο και έξοδο του σταθμού (από Λεωφόρο Θηβών), θα είναι εγκατεστημένες συσκευές ελέγχου εισόδου και εξόδου. Στην συσκευή ελέγχου εισόδου θα εκδίδονται τα εισιτήρια για τους χρονομισθωτούς οδηγούς ή θα αναγνωρίζονται οι κάρτες μόνιμων πελατών του σταθμού. Θα έχει χωρητικότητα για την έκδοση επαρκούς αριθμού εισιτηρίων και θα διαθέτει μπουτόν έκδοσης εισιτηρίων.

Αντίστοιχα στην συσκευή ελέγχου εξόδου θα αναγνωρίζονται τα εισιτήρια και οι κάρτες για την έξοδο των οχημάτων από τον σταθμό. Και οι δύο συσκευές θα συνεργάζονται με μηχανική μπάρα ελέγχου κυκλοφορίας. Η εντολή για την ανύψωση της μπάρας εισόδου μεταβιβάζεται από την αντίστοιχη συσκευή ελέγχου ή το σύστημα ελέγχου. Η κατασκευή της μπάρας θα είναι τέτοια ώστε να μην προξενούνται βλάβες στα οχήματα σε περίπτωση κακής λειτουργίας ή ατυχήματος.

7.10.4 Καταμέτρηση αυτοκινήτων

Η καταμέτρηση των αυτοκινήτων έχει σκοπό την απαγόρευση της εισόδου νέων αυτοκινήτων, όταν ο βαθμός πληρότητας του σταθμού φτάσει το όριο που έχουμε προκαθορίσει. Θα προβλέπεται ανεξάρτητη καταμέτρηση για τις διάφορες κατηγορίες πελατών. Το σύστημα θα μεταδίδει σήμα προς την εξωτερική πινακίδα πληρότητας μόλις η πληρότητα του σταθμού φτάσει στο προκαθορισμένο όριο, ώστε να αλλάξει η ένδειξη της αυτόματα. Επίσης αναφέρω μερικά από τα γενικά χαρακτηριστικά του μηχανικού συστήματος στάθμευσης:

- Βάρος εξυπηρετούμενου οχήματος : μέγιστο. 2500 κιλά.
- Οι βασικότεροι ηλεκτροκινητήρες και ηλεκτρομειωτήρες του μηχανικού συστήματος στάθμευσης θα λειτουργούν μέσω μετατροπέα συχνότητας (inverter).
- Αντιδιαβρωτική βαφή και προστασία μεταλλικής κατασκευής και μηχανικών μερών
- Κάθετη ταχύτητα: μεγαλύτερη από 0,8 m/sec
- Οριζόντια ταχύτητα: μεγαλύτερη από 1,10 m/sec

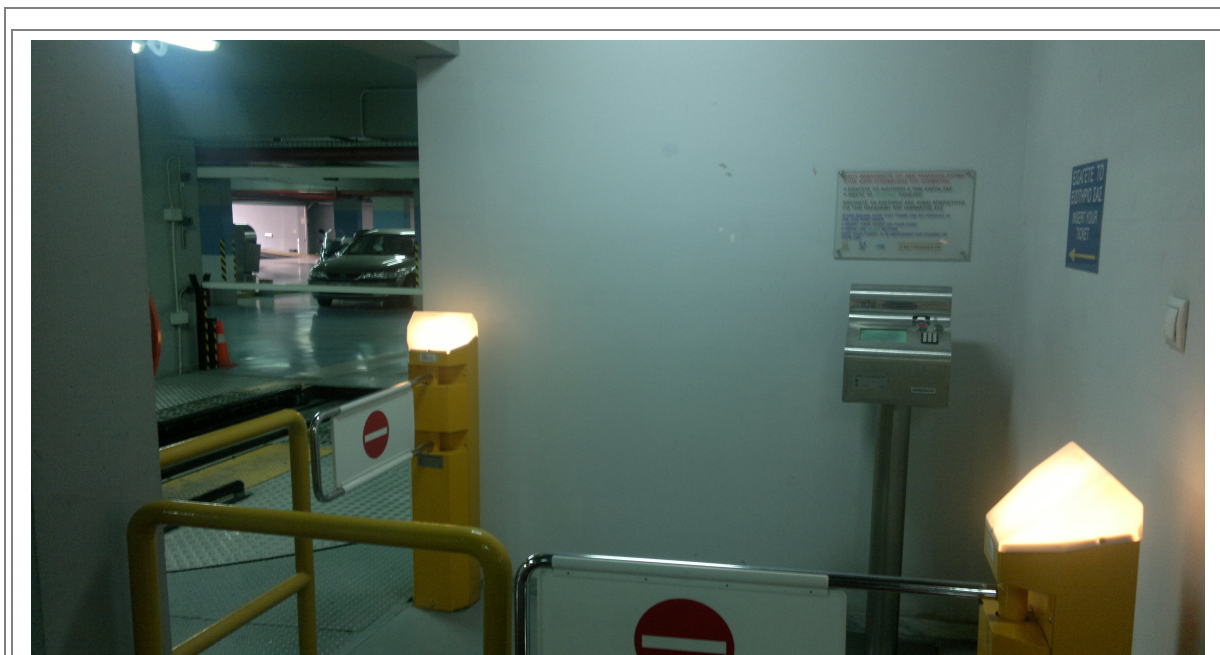
7.11 Περιβάλλοντας χώρος

Είναι επιθυμητό ο περιβάλλον χώρος να εμπλουτιστεί με περισσότερο πράσινο, με τη δημιουργία παρτεριών, υψηλού και χαμηλού πρασίνου. Στα πλαίσια του έργου ανέγερσης μηχανικού σταθμού αυτοκινήτων θα εκτελεστούν όλες οι απαραίτητες εργασίες υγρομόνωσης, προστασίας της υγρομόνωσης και διαμόρφωσης κλίσεων για την απορροή των ομβρίων, ενώ θα πλακοστρωθεί ο λοιπός χώρος όπου δεν υπάρχει πρόβλεψη φύτευσης.

Σημαντικά στοιχεία της διαμόρφωσης του περιβάλλοντος χώρου, είναι οι πινακίδες σήμανσης, πληροφοριακές πινακίδες, οι αναγκαίες δίοδοι (ράμπες) οχημάτων για την είσοδο και την έξοδο στον υπόγειο σταθμό, οι απολήξεις των κλιμακοστασίων, οι απολήξεις των αεραγωγών των μηχανοστασίων αερισμού, η πλακόστρωση του περιβάλλοντος χώρου και των διαδρόμων κίνησης των πεζών, στοιχεία φωτισμού, όπως επίτοιχοι προβολείς, παγκάκια, φωτισμός για τους πεζούς, η απαραίτητη φύτευση και άλλες διάφορες αρχιτεκτονικές παρεμβάσεις υψηλής αισθητικής.

7.12 Γενικές υπηρεσίες που παρέχονται στον αυτόματο χώρο στάθμευσης

Για τη λειτουργία ενός αυτόματου μηχανικού συστήματος στάθμευσης πρέπει να παρέχονται οι κατάλληλες εγκαταστάσεις και ο ανάλογος αναγκαίος εξοπλισμός σε μηχανήματα. Δηλαδή μηχανήματα ελέγχου διακίνησης σταθμού ,μπάρες και εκδότες εισιτηρίων, συστήματα αυτόματης αναγνώρισης αριθμού κυκλοφορίας οχημάτων και κάμερες ασφαλείας, εγκαταστάσεις ηλεκτρονικών συστημάτων διαχείρισης ,κατάλληλη σήμανση, συντήρηση και καθαριότητα.



εικόνα 17: εκδοτήριο εισιτηρίων

Επιπροσθέτως, για την οργάνωση και τη διαχείριση του σταθμού (συμπεριλαμβανομένου και τη λογιστική) θα πρέπει να προσφέρει τις υπηρεσίες του εξειδικευμένο προσωπικό

7.13 Συστήματα ανίχνευσης και αερισμού

Λαμβάνονται υπόψη οι παρακάτω προϋποθέσεις για τον υπολογισμό της προκαλούμενης συγκέντρωσης του CO:

- Χρόνος λειτουργίας αυτοκινήτου στο ρελαντί ίσος με τον χρόνο κίνησής του ως την έξοδο 1 ÷ 2min
- Δημιουργούμενη ποσότητα CO από κάθε αυτοκίνητο 0,7m³/h.
- Ταυτόχρονη λειτουργία του 5% του συνόλου των αυτοκινήτων.
- Περιεκτικότητα σε CO του προσαγόμενου στο Σταθμό αέρα 25PPM.

Οι παραπάνω υποθέσεις δεν ικανοποιούν τις απαιτήσεις αερισμού κατά τις πιθανές ώρες αιχμής (προσέλευσης – αποχώρησης) των αυτοκινήτων στο Σταθμό, οπότε έχουμε συνεχή λειτουργία κινητήρων πολύ περισσότερο του 5% του συνόλου των αυτοκινήτων.

Το σύστημα αερισμού θα αποτελείται από ξεχωριστά ανά όροφο συστήματα προσαγωγής και απαγωγής αέρα

Ο εξαερισμός των W.C γίνεται από ξεχωριστά δίκτυα αεραγωγών και στομιών και ανεμιστήρων απόρριψης. Το δίκτυο των αεραγωγών είναι από λαμαρίνα και τα στόμια από ανοδιωμένο αλουμίνιο. Ο αερισμός των κλιμακοστασίων διαφυγής προβλέπεται σε περίπτωση πυρκαγιάς μόνο, για την ασφαλή έξοδο των χρηστών και του προσωπικού του Σταθμού (παρεμπόδιση εισόδου καπνού μέσα στο κλιμακοστάσιο).

Η εγκατάσταση κλιματισμού των γραφείων θα εξασφαλίζει κατάλληλη ποσότητα νωπού αέρα για τις ανάγκες του εντός των γραφείων εργαζόμενου προσωπικού και έτσι ώστε ο χώρος να βρίσκεται σε μικρή υπερπίεση.

7.14 Αποχέτευση υπόγειων νερών

Τα υπάρχοντα νερά θα οδηγούνται σε μια ειδική δεξαμενή και θα αντλούνται από δύο υποβρύχιες αντλίες.

7.15 Πυροπροστασία-Πυρανίχνευση

Τα δίκτυα πυρόσβεσης θα τροφοδοτούνται από συγκρότημα πυροσβεστικών αντλιών.

Η τροφοδότηση της δεξαμενής με νερό θα γίνεται μέσω κατάλληλου αυτοματισμού από το δίκτυο ύδρευσης του Δήμου Αιγάλεω και θα προβλεφθεί εξαερισμός της.

Η εγκατάσταση πυρανίχνευσης έχει σκοπό την έγκαιρη ανίχνευση πυρκαγιάς στους χώρους στάθμευσης του σταθμού ώστε να μην προκληθούν σημαντικές ζημιές και να μην κινδυνεύουν ανθρώπινες ζωές. Η κάθε στάθμη του σταθμού και οι παραπάνω χώροι ξεχωριστά, θα αποτελούν ανεξάρτητες περιοχές ελέγχου από πλευράς πυρκαγιάς. Ο σταθμός θα χωρίζεται σε πυροδιαμερίσματα μέσω πυρασφαλών δομικών στοιχείων Όσον αφορά τις σειρήνες συναγερμού προβλέπονται σε κατάλληλες θέσεις σε όλες τις στάθμες του κτιρίου έτσι ώστε να ακούγονται από κάθε σημείο του ορόφου.

7.16 Φωτισμός και σημάνσεις

Η σήμανση θα είναι σύμφωνα με τη Διάταξη του ΠΔ 422/8.6.79 «Περί συστήματος σηματοδότησης ασφαλείας στους χώρους εργασίας .Η σήμανση των εξόδων διαφυγής προβλέπεται με αυτόνομα φωτιστικά σώματα φθορισμού 8W με συσσωρευτές νικελίου καδμίου που θα φέρουν τη λέξη «EXIT» .

Τα φωτιστικά σώματα και οι διακόπτες θα είναι στεγανού τύπου, προστασίας IP65 σύμφωνα με το DIN 40050 ή το VDE 0710 με λαμπτήρες υψηλής φωτεινής απόδοσης. Στον περιβάλλοντα χώρο στο ισόγειο προβλέπεται η εγκατάσταση φωτισμού των πεζοδρόμων και των χώρων πρασίνου.

7.17 Γειώσεις

Προβλέπεται πλήρες σύστημα γείωσης των ηλεκτρικών εγκαταστάσεων. Σε κάθε τροφοδότηση προβλέπεται και ένας ιδιαίτερος αγωγός γείωσης. Οι αγωγοί γείωσης θα οδηγούνται στον ζυγό γείωσης του γενικού πίνακα χαμηλής τάσης.

7.18 Ρυθμιστικό πλάνο λειτουργίας

Το σχεδιάγραμμα για την έναρξη λειτουργίας ενός τέτοιου χώρου βασίζεται στις προμετρήσεις των εργασιών που θα γίνουν, από την μελέτη για τη χορήγηση έγκρισης ιδρύσεως σταθμού αυτοκινήτων έως τις δαπάνες και το προβλεπόμενο κόστος παρεχόμενων υπηρεσιών.

Σχετικά με την κοστολόγηση του έργου, καθώς όπως αντιλαμβάνεται κάποιος το κόστος είναι σίγουρα μεγάλο, υπάρχει επιδότηση ενός ποσού που κυμαίνεται από 40 έως 50% της συνολικής αξίας του έργου από τον αναπτυξιακό νόμο. Σπάνια ο επενδυτής να έχει το υπόλοιπο ποσό σε δικά του κεφάλαια άρα ένα μέρος του υπόλοιπου ποσού συνήθως γίνεται μέσω leasing από τράπεζες.

Το κόστος κατασκευής ενός αυτόματου μηχανικού σταθμού απαιτεί εξειδικευμένες τεχνικές διαπραγματεύσεις και άλλες γνώσεις της αγοράς υλικών και της αγοράς εργασίας.

Μελέτη και Έκδοση Οικοδομικής Αδείας	4.000 €
Εκσκαφές & Χωματουργικά	4.000 €
Σκελετός Οπλισμένου Σκυροδέματος C25/30	62.000€
Τοιχοποιία	22.000€
Σοβάδες	13.000€
Μονώσεις	19.000€
Υαλοπίνακες	3.000€
Σιδηρουργικά	55.000€
Κουφώματα (Εξωτερικά-Εσωτερικά)	20.000€
Φυτεμένο δώμα	25.000€
Δάπεδα-Ράμπες	18.000€
Ηλεκτρικές εγκαταστάσεις με φωτοβολταϊκά	600.000€
Είδη υγιεινής ▪ πλακάκια ▪ Βρύσες κλπ.	15.000€
Σύστημα κλιματισμού	3.000€
Εγκαταστάσεις Ύδρευσης ▪ Αποχέτευσης- Αερίου	28.000€
Βαψίματα	25.000€
Υδραυλικά	20.000€
Διάφορες εργασίες (πόμολα, κλπ.).	2.000€
Διαμόρφωση περιβάλλοντος χώρου	40.000€
Σύνολο	978.000€

Κεφάλαιο 8

Συμπεράσματα

Στόχος αυτής της μελέτης ήταν η διερεύνηση μεθόδων επίλυσης των προβλημάτων κυκλοφορίας και στάθμευσης στο Τ.Ε.Ι. Πειραιά .Από την έρευνα που διεξήχθη μπορεί κανείς να συμπεράνει τα παρακάτω:

Μετά την αποπεράτωση της κοστολόγησης του προτεινόμενου έργου, προκύπτει ότι η ανέγερση ενός αυτόματου μηχανικού συστήματος στάθμευσης οχημάτων σε σχέση με ένα συμβατικό χώρο στάθμευσης αποτελεί μια πολύ καλύτερη λύση παρ' όλο που έχει μεγαλύτερο κόστος.

Από τα κυριότερα θετικά χαρακτηριστικά είναι η βελτίωση του μικροκλίματος της περιοχής όχι μόνο λόγω αποσυμφόρησης του υπάρχοντα χώρου ,αλλά και λόγω δημιουργίας περισσότερου πράσινου . Ένα άλλο θετικό στοιχείο είναι η μεγάλη διάρκεια ζωής του έργου χάρις στην ιδιότητα του να “αυτοπροστατεύεται “ εξαιτίας του πράσινου δώματος και των φωτοβολταϊκών.

Επιπλέον ,το έργο αυτό θα αποτελέσει παράδειγμα προς μίμηση για παρόμοια προβλήματα δεδομένου ότι για την κατασκευή και λειτουργία του χρησιμοποιείται τεχνολογία και τεχνογνωσία υψηλού επιπέδου με γνώμονα τον άνθρωπο και το περιβάλλον.

Βιβλιογραφία

- Neufert/Neff “Αρχιτεκτονικός Σχεδιασμός και Εφαρμογές”, εκδόσεις Κλειδάριθμος 1998
- Νικόλαος Β. Μαντάς “Μεθοδολογία εκπόνησης πτυχιακών εργασιών “, Σύγχρονη Εκδοτική Αθήνα 1994
- Σοφία Αλωνιστιώτη “νομοθετικό πλαίσιο φωτοβολταϊκών συστημάτων” (άρθρο)Περιοδικό ΣΥΝΗΓΟΡΟΣ τεύχος 77/2010
- www.env-edu.gr/
- www.systempark.gr/
- www.autoparking.gr
- <http://www.econews.gr/category/energy/>
- www.michanikos.gr
- www.greenroofs.gr
- www.cnway.gr/services_sigioniakes.htm#
- www.woehr.de/en/downloads/cad_combilifte.php
- <http://cben.net/>
- <http://www.asda.gr/elxoroi/imerida22-3-09.htm>
- <http://www.engineering.gr/design/home/>



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ

Αρ. Φύλλου 167

2 Μαρτίου 1993

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

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

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

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

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

Αριθ. 103007/7898 (1)
Τροποποίηση του από 15.2.1991 π.δ/τος (Δ' 156) «Έγκριση μεταφοράς συντελεστή δόμησης διατηρητέου ακινήτου που βρίσκεται εντός του ρυμοτομικού σχεδίου Άργους (Ν. Αργολίδος)» και έγκριση χορήγησης τίτλου δικαιώματος μεταφοράς συντελεστή δόμησης.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 2 του ν. 880/1979 «Περί καθορισμού ανωτάτου ορίου συντελεστού δομήσεως κ.λπ.» (Α' 58).
2. Τις διατάξεις του π.δ/τος 470/1979 «Περί μετασηματισμού των συντελεστών δομήσεων εις εμβαδά κατά την εφαρμογή του ν. 880/1979» (Α' 138) όπως τροποποιήθηκε με το από 19.6.1987 π.δ/γμα (Δ' 592).
3. Τις διατάξεις του π.δ/τος 510/1979 «Περί ρυθμίσεως θεμάτων μεταφοράς συντελεστού δομήσεως κατά τον ν. 880/1979» (Α' 154), όπως τροποποιήθηκε με το υπ' αριθμόν 367/1987 π.δ/γμα (Α' 163).
4. Τις διατάξεις της παρ. 1 (εδ. ιδ) του άρθρου 23 του ν. 1558/1985 «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα» (Α' 137).
5. Την Υ 1958/1992 απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων

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

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

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

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

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

Άρθρο 1

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

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

- α) Εμβαδόν ακινήτου για το οποίο υφίσταται δικαίωμα μεταφοράς συντελεστή δόμησης: 624,64 τ.μ.
- β) Ποσοστό κάλυψης: 70%
- γ) Συντελεστής δόμησης: 2,008 (αναλογικός συντελεστής σύμφωνα με την παρ. 5 του άρθρου 23 του ν. 1557/1985).
- δ) Επιτρεπόμενη δόμηση: $624,64 \text{ τ.μ.} \times 2,008 = 1.254,27 \text{ τ.μ.}$
- ε) Υπάρχουσα δόμηση: 447,50 τ.μ. (280,50 τ.μ. στο ισόγειο και 167,00 τ.μ. στους ορόφους).
- στ) Μεταφερόμενη δομήσιμη επιφάνεια: 806,77 τ.μ. (156,748 τ.μ. από ισόγειο και 650,022 τ.μ. από ορόφους)».

Άρθρο 2

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

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

Άρθρο 3

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

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

Αθήνα, 20 Ιανουαρίου 1993

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝ. Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ

ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΙΓΙΑΝΝΗΣ

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθ. 98728/7722 (2)

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

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

Έχοντας υπόψη:

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

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

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

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

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

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

Άρθρο 1

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

2. Χώροι στάθμευσης με περισσότερες των τριάντα (30) θέσεων ή με σύστημα μηχανικών μέσων ανεξαρτήτως αριθμού θέσεων υπάγονται στις διατάξεις του π.δ/τος 455/78 με εξαίρεση τους χώρους στάθμευσης χωρητικό-

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

Άρθρο 2

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Άρθρο 3

1. Οριζόντια σήμανση

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

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

2. Κατακόρυφη σήμανση.

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

Άρθρο 4

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

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

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

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

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

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

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

Άρθρο 5

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

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

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

Περίπτωση 1η (στάθμευση υπό γωνία 0°) ως έχει

Περίπτωση 2η (στάθμευση υπό γωνία 45°) 2,50 μ.

Περίπτωση 3η (στάθμευση υπό γωνία 90°) 2,90 μ.

Περίπτωση 4η (στάθμευση υπό γωνία 60°) 2,75 μ.

Περίπτωση 5η (στάθμευση υπό γωνία 30°) 2,50 μ.

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

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

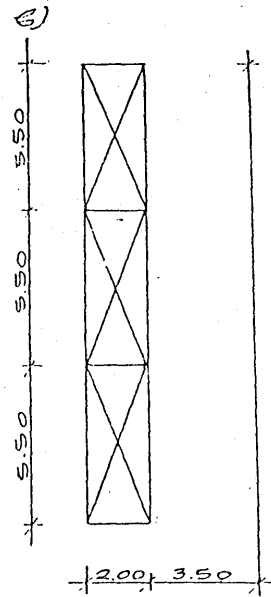
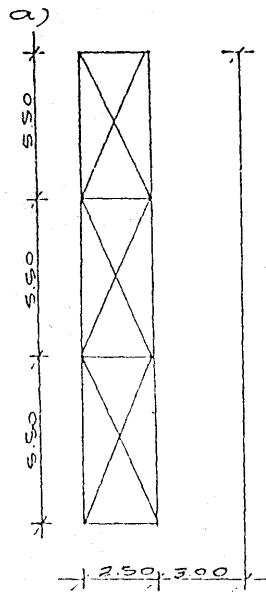
Άρθρο 6

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

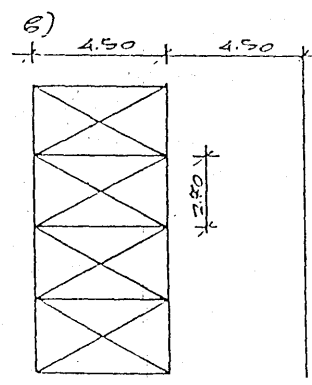
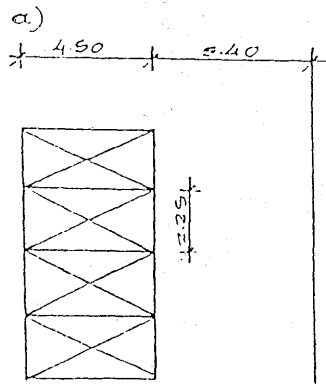
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

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

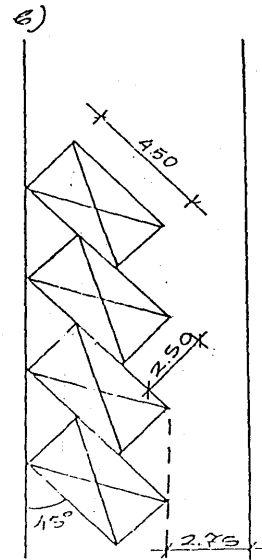
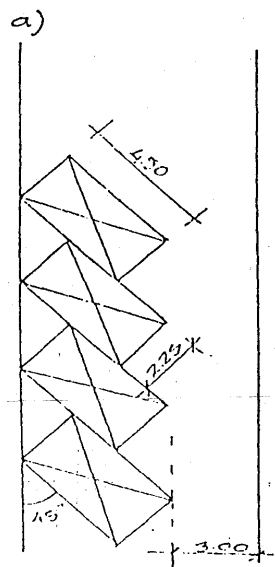
Περίπτωση 1η Στάθμευση υπο γωνία 0°



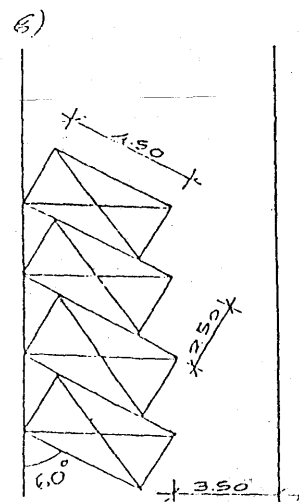
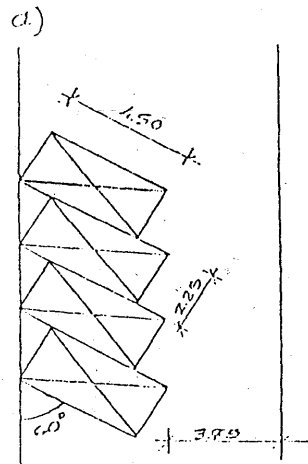
Περίπτωση 2η Στάθμευση υπο γωνία 90°



Περίπτωση 3η Στάθμευση υπο
γωνία 45°



Περίπτωση 4η Στάθμευση υπο
γωνία 60°





ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Αρ. Φύλλου 736

23 Σεπτεμβρίου 1993

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ**ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ**

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

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

Με τη Φ 17100/734/93 όμοια με την ίδια παραπάνω
χρονολογία έγινε δεκτή η από 15.10.91 αίτηση πολιτο-
γράφησης του αλλογενούς αλλοδαπού ΦΙΛΙΠΟΣΙΑΝ Φι-
λίππου του Τακβόρ για την απόκτηση της Ελληνικής Ιθα-
γένειας.

Αθήνα, 6 Σεπτεμβρίου 1993

Με εντολή Υπουργού
Ο Γεν. Γραμματέας
ΝΙΚ. ΤΣΙΤΟΥΡΗΣ

Αριθ. Φ.23731/1535/93 κ.α.

(2)

Πολιτογράφηση αλλογενών αλλοδαπών

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

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

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

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

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

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

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

ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ & ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ

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

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

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

Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο		Τόπος και Χρόνος				
Συγκεντρωτική κατάσταση απόδοσης από το Δημόσιο Ταμείο εισφορών του άρθρου 34 του Ν. 1543/1985						
a/a	Αριθμός και χρονολογία απόφασης	Χρόνος ασφάλισης στο NAT	Χρόνος για τον οποίο ζητείται η καταβολή από το Δημόσιο εισφορών βάσει του άρθρου 34 του Ν. 1543/85	Εισφορά ασφαλισμένου	εργοδότη	εισφορών
1.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
5.	Κάλυψη δαπάνης:					
	I. Από τις διατάξεις αυτής της απόφασης προκαλείται δαπάνη:					
	α. Σε βάρος του Κρατικού προϋπολογισμού, ύψους 6.000.000 δραχμών, περίπου, για το τρέχον οικονομικό έτος, ενώ για καθένα από τα επόμενα οικονομικά έτη δεν μπορεί να προσδιορισθεί και					
	β. Σε βάρος του προϋπολογισμού του NAT, ύψους 12.000.000 δραχμών, περίπου για το τρέχον οικονομικό έτος, ενώ για καθένα από τα επόμενα οικονομικά έτη δεν μπορεί να προσδιορισθεί.					
	2. Η δαπάνη του Δημοσίου δεν έχει προβλεφθεί στον Κρατικό προϋπολογισμό, ενώ η δαπάνη του NAT για το τρέχον οικονομικό έτος έχει προβλεφθεί στον προϋπολογισμό του (κωδικοί αριθμοί 0610) και θα καλυφθεί από έσοδα του NAT και κρατική επιχορήγηση (κωδικοί αριθμοί από 0000 έως 7000).					
	Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.					
	Πειραιάς, 10 Σεπτεμβρίου 1993					
	ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ					
	ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ			ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ		
	ΚΩΝ/ΝΟΣ ΠΑΤΡΑΚΟΣ			ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΣ		
	◆					
	Αριθ. 84184/6127 (8)					
	Όροι και προϋποθέσεις για την ίδρυση και λειτουργία σταθμών αυτοκινήτων με χρησιμοποίηση μηχανικών μέσων αποθήκευσης οχημάτων (μηχανικοί χώροι στάθμευσης).					
	ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ					
	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜ. ΕΡΓΩΝ					
	ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ					
	Έχοντας υπόψη:					
	1. Τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 1 του Ν. 960/79 (Α' 194), όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 1 του Ν. 1221/81 (Α' 117).					
	2. Τις διατάξεις της παρ. 5 του άρθρ. 2 του Π.Δ. 455/76 (Α' 169), όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 2 του Π.Δ. 326/91 (Α' 117).					
	3. Τις διατάξεις του άρθρου 23 (παρ. 1, εδ. ιδ και ιη) του Ν. 1558/85 «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα» (Α' 137).					
	4. Την Υ. 1958/92 απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. «Ανάθεση Αρμοδιοτήτων στους Υφυπουργούς Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. Χρήστο Κατσιγιάννη και Γεώργιο Βουλγαράκη» (Β' 744).					
	5. Τις διατάξεις του άρθρου 29Α' του Ν. 1558/85 (Α' 137), όπως αυτό προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/92 (Α' 154) και το γεγονός ότι από τις διατάξεις αυτής της απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:					
	Άρθρο 1					
	Ορισμοί					
	α) Μηχανικά μέσα αποθήκευσης οχημάτων είναι τα συστήματα, με τα οποία εξασφαλίζεται η μεταφορά και τοποθέτηση του οχήματος από την είσοδο μέχρι τη θέση στάθμευσης και αντίστροφα, αποκλειστικά με μηχανικό τρόπο.					
	β) Μηχανικός χώρος στάθμευσης είναι ο χώρος που προορίζεται για στάθμευση αυτοκινήτων και που λειτουργεί αποκλειστικά με μηχανικά μέσα αποθήκευσης οχημάτων, με αυτοεξυπηρέτηση είτε με υπαλλήλους, απαγορευμένης της εισόδου ατόμων στις αίθουσες στάθμευσης, με μόνη εξαίρεση τους έχοντες την ευθύνη για τη συντήρηση και τον έλεγχο.					
	Άρθρο 2					
	Για την έκδοση της άδειας ίδρυσης μηχανικών χώρων στάθμευσης, απαιτούνται επιπλέον των όσων αφορούν τους σταθμούς αυτοκινήτων και τα παρακάτω:					
	1. Έγκριση τύπου του συστήματος του μηχανικού μέσου αποθήκευσης οχημάτων από την αρμόδια υπηρεσία ή εξουσιοδοτημένο από αυτήν φορέα. Η πιο πάνω έγκριση δεν απαιτείται εφ' όσον υπάρχει αντίστοιχη σχετική έγκριση του συστήματος από αρμόδια αρχή χώρας μέλους της Ε.Ο.Κ., ή εξουσιοδοτημένο από αυτήν φορέα. Στην τελευταία αυτή περίπτωση υποβάλλεται μετάφραση των σχετικών δικαιολογητικών επικυρωμένη από το Υπ. Εξωτερικών.					
	2. Μηχανολογική μελέτη εφαρμογής του συστήματος στη συγκεκριμένη περίπτωση.					
	3. Μελέτη για τον υπολογισμό του απαιτούμενου χώρου αναμονής για μηχανικούς χώρους στάθμευσης άνω των 30 θέσεων σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 7 της παρούσας.					
	4. Δήλωση συνεργείου εξουσιοδοτημένου από τον έχοντα την αποκλειστικότητα του συστήματος ή τον εκπρόσωπό του, περί αναλήψεως της ευθύνης συντήρησης για την ασφαλή και άρτια λειτουργία του συστήματος.					
	Άρθρο 3					
	Για τους μηχανικούς χώρους στάθμευσης, ισχύουν οι παρακάτω όροι και προϋποθέσεις:					
	1. Στους υπόγειους μηχανικούς χώρους στάθμευσης ή στις περιπτώσεις όπου δεν είναι εφικτή η εφαρμογή φυσικού αερισμού επιβάλλεται μηχανικός αερισμός ανανέωσης αέρος 2 φορές ανά ώρα.					
	2. Σ' ότι αφορά στην πυροπροστασία και στις οδευσεις διαφυγής, επιβάλλεται η πρόβλεψη 2 τουλάχιστον εξόδων κινδύνου, με την απαραίτητη σήμανση ανά όροφο, πλά-					

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

Οι οδεύσεις διαφυγής αφορούν μόνον στους συντηρητές.

Δεν είναι υποχρεωτική η ύπαρξη ανεγκυστήρα πεζών ανεξάρτητα από ορόφους.

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

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

Άρθρο 4

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

Άρθρο 5

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

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

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

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

Άρθρο 6

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

Άρθρο 7

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

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

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

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

Άρθρο 8

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

Άρθρο 9

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

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 9 Σεπτεμβρίου 1993

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ

ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Θ. ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΙΓΙΑΝΝΗΣ

Αριθ. ΕΣ/1/813

(9)

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

Ο ΝΟΜΑΡΧΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ

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

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

Η παρούσα να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Κέρκυρα, 2 Σεπτεμβρίου 1993

Ο Νομάρχης

ΑΘ. ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ
11 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1991

ΤΕΥΧΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
164

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αναγκαστική απαλλοτρίωση έκτασης που βρίσκεται στην περιοχή Ύψωμα Σοκόλια του Δήμου Ν. Κυδωνίας του Νομού Χανίων, για την ανέγερση μνημειακού συγκροτήματος για τη μάχη της Κρήτης το 1941. ... 1

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

Καθορισμός του απαιτούμενου αριθμού θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων αναλόγως των χρήσεων και του μεγέθους των κτιρίων στην ευρύτερη περιοχή Αθηνών. 2

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Άρση από την ανατολή χορήγησης οικοδομικών αδειών του Ο.Τ. 467 του ρυμοτομικού σχεδίου Περιστέρειου. 3

Τροποποίηση της 392/86 απόφασης Νομάρχη Ιωαννίνων περί οριοθέτησης του οικισμού Κοσμηράς Ν. Ιωαννίνων. 4

Τροποποίηση της 392/86 απόφασης Νομάρχη Ιωαννίνων περί οριοθέτησης του οικισμού Ασβεστοχωριού Ν. Ιωαννίνων. 5

Τροποποίηση της 412/86 απόφασης Νομάρχη Ιωαννίνων περί οριοθέτησης του οικισμού Δροσοχωριού Ν. Ιωαννίνων. 6

Καθορισμός χρήσης παραχωρημένου ακινήτου από την Κοινότητα Νέας Νικόπολης Ν. Κοζάνης στον Γκιούλη Κων/νο του Δημητρίου. 7

Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου της πόλης Κατερίνης ενότητας Βατών - Καταφυγιώτικα στο ΟΤ 324. 8

Τροποποίηση σχεδίου πόλης Κομοτηνής στο Ο.Τ. 269 επί της οδού Χατζηκωνσταντή Ζωΐδη. 9

ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθ. 1032407/1978/0010

(1)

Αναγκαστική απαλλοτρίωση έκτασης που βρίσκεται στην περιοχή Ύψωμα Σοκόλια του Δήμου Ν. Κυδωνίας του Νομού Χανίων, για την ανέγερση μνημειακού συγκροτήματος για τη μάχη της Κρήτης το 1941.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του Ν.Α. 797/71 «περί αναγκαστικών απαλλοτριώσεων», σε συνδυασμό με τις διατάξεις του Β.Α. 139/1971 «περί της αρμοδιότητας των νομαρχών προς κήρυξιν αναγκαστικών τινών απαλλοτριώσεων».

2. Τις διατάξεις του Ν. ΓΣΙΣΤ/1907 και τις διατάξεις του Ν. 4442/1929 «περί κυρώσεως του από 21 Σεπτεμβρίου 1926 Ν.Α/τος «περί Στρατιωτικών και Ναυτικών Εισφορών και Ναυλώσεων», όπως έχουν τροποποιηθεί.

3. Το άρθρο 12 του Ν. 1940/13.3.1991 (ΦΕΚ 40/Α'/18.3.1991), με το οποίο τροποποιήθηκε ο ανωτέρω νόμος και από το οποίο προβλέπεται ότι η ανέγερση μνημειακού συγκροτήματος για τη μάχη της Κρήτης το 1941 αποτελεί σκοπό δημόσιας ανάγκης - ωφέλειας και επιτρέπεται για το σκοπό αυτό η κήρυξη αναγκαστικής απαλλοτρίωσης.

4. Τη γνωμάτευση αριθ. Φ.913.3/16/632565/Σ.731/34/91 ΓΕΣ/ΔΥΠΟ.

5. Την Υ.1019/20.4.1990 (ΦΕΚ 286/Β'/20.4.1990) απόφαση του Πρωθυπουργού και Υπουργού Εθνικής Άμυνας, σχετικά με ανάθεση αρμοδιοτήτων Υπουργού Εθνικής Άμυνας στον Αναπλ. Υπουργό Εθνικής Άμυνας Αλ. Παπαδόγγονα, αποφασίζουμε:

Κρίνουμε την αναγκαστική απαλλοτρίωση για λόγους δημόσιας ωφέλειας και ειδικότερα για την ανέγερση μνημειακού συγκροτήματος για τη μάχη της Κρήτης το 1941, έκτασης συνολικού εμβαδού 42.565 μ², που βρίσκεται στην περιοχή Ύψωμα Σοκόλια του Δήμου Νέας Κυδωνίας Νομού Χανίων και φαίνεται στο με κλίμακα 1:500, από 31.8.1987 (ΑΚ 1419) Κτηματολογικό διάγραμμα και στον αντίστοιχο κτηματολογικό πίνακα της Γεωγραφικής Υπηρεσίας Στρατού. Τα παραπάνω κτηματολογικά στοιχεία συντάχθηκαν από τον Ε.Α. (Μ.Χ.) Νικήτα Μεγρέμη και θεωρήθηκαν στις 31.8.1987 από τον Διοικητή της Γ.Υ.Σ. Υπ/γο Παν. Τέγο.

Στην έκταση που απαλλοτριώνεται προβάλλει δικαιώματα κυριότητας ο Κατζουράκης Γεώργιος.

Η απαλλοτρίωση κηρύσσεται υπέρ του Δημοσίου και με δαπάνη της Κτηματικής Εταιρείας του Δημοσίου.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευτεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 10 Απριλίου 1991

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΑΝΑΠΛ. ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ
ΑΛ. ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
Ι. ΠΑΛΑΙΟΚΡΑΣΣΑΣ

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

(2)

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

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις των άρθρων 1 (παρ. 2 και 5), 2 (παρ. 1), 3 (παρ. 1) και 5 του Ν. 960/1979 «περί επιβολής υποχρεώσεων προς δημιουργία χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων δια την εξυπηρέτηση των κτιρίων και ρυθμίσεις συναφών θεμάτων» (Α' 194), όπως τροποποιήθηκαν με το Ν. 1221/1981 (Α' 292), καθώς και τις διατάξεις των άρθρων 1 (παρ. 7), 4 (παρ. 1, 4 και 6) του τελευταίου του νόμου.
2. Τις διατάξεις των άρθρων 2, 3 και 7 του Ν. 1032/1980 «περί συστάσεως Υπουργείου Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος» (Α' 57).
3. Τις διατάξεις του άρθρου 23 (παρ. 1 εδ. ιδ') του Ν. 1558/1985 «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα» (Α' 137).
4. Τις διατάξεις του άρθρου 13 (παρ. 12 εδ. πρώτο) του Ν. 1647/1986 «Οργανισμός Κτηματολογίου και Χαρτογραφίσεων Ελλάδας (ΟΚΧΕ) και άλλες σχετικές διατάξεις» (Α' 141).
5. Τις 81/1991 και 82/1991 γνωμοδοτήσεις του Κεντρικού Συμβουλίου Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος.
6. Τη 227/1991 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, με πρόταση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

1. Στην ευρύτερη περιοχή Αθηνών επιβάλλεται η κατά το Ν. 960/1979, όπως ισχύει, εξασφάλιση χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων κατά ζώνες Α, Β, Γ, Δ, όπως αυτές καθορίζονται στην επόμενη παράγραφο 2, κατά τα οριζόμενα από τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος.

2. α) Η ζώνη Α' περιλαμβάνει τις περιοχές που εμπίπτουν στα διοικητικά όρια των Δήμων και Κοινοτήτων: Βριλησίων, Παπάγου, Φιλοθέης, Εκάλης, Δροσιάς, Βούλας, Βουλιαγμένης, Γλυφάδας, Κηφισιάς, Ν. Ψυχικού, Ψυχικού και τα δύο τμήματα των Δήμων Αθηναίων και Πειραιώς, που φαίνονται με χρώμα κεραμιδι και στοιχείο Α1 στα δύο (2) σχετικά πρωτότυπα διαγράμματα σε κλίμακα 1:10.000, που θεωρήθηκαν από τον Προϊστάμενο της Διεύθυνσης Τοπογραφικών Εφαρμογών με την 53100/1991 πράξη τους και που αντίτυπά τους σε φωτοσμίκρωση δημοσιεύονται με το παρόν διατάγμα.

β) Η ζώνη Β' περιλαμβάνει τις περιοχές που εμπίπτουν στα διοικητικά όρια των Δήμων και Κοινοτήτων: Αγίου Στεφάνου, Αμαρουσίου, Αγίας Παρασκευής, Χαλανδρίου, Μελισσίων, Πεντέλης, Χολαργού, Ν. Ερυθραίας, Λυκόβρυσης, Ελληνικού, Παλαιού Φαλήρου, Αλίμου, Πεύκης, Ν. Σμύρνης, Χαϊδαρίου, Σταμάτας, Βάρης, Θρακομακεδόνων, Ν. Πεντέλης, Διονύσου και τα δύο τμήματα των Δήμων Αθηναίων και Πειραιώς, που φαίνονται με χρώμα πορτοκαλί και στοιχεία Β1 στα παραπάνω διαγράμματα.

γ) Η ζώνη Γ' περιλαμβάνει τις υπόλοιπες περιοχές των Δήμων Αθηναίων και Πειραιώς, που φαίνονται με χρώμα κίτρινο στα ίδια ως άνω διαγράμματα, καθώς και τις περιοχές που εμπίπτουν στα διοικητικά όρια των Δήμων και Κοινοτήτων: Αγίου Δημητρίου, Αργυρούπολης, Ηλιούπολης, Καματερού, Μοσχάτου, Πετρούπολης, Αγίων Αναργών, Αιγάλεω, Άνω Λιοσίων, Ν. Λιοσίων, Ν. Ιωνίας, Ν. Φιλαδέφειας, Ν. Χαλκηδόνας, Μεταμόρφωσης, Ηρακλείου, Ζωγράφου, Γαλατσίας, Βύρωνα, Δάφνης, Καισαριανής, Αχαρνών, Καλλιθέας, Περιστέρου, Νικαίας, Ψυχικού.

δ) Η ζώνη Δ' περιλαμβάνει τις περιοχές, που εμπίπτουν στα διοικητικά όρια των Δήμων και Κοινοτήτων: Αγίας Βαρβάρας, Αγ. Ιωάννη Ρέντη, Κερατσινίου, Ταύρου, Ανθούσας, Άνοιξης, Γλυκών Νερών, Μεγάρων, Περάματος, Δραπετσώνας, Ζεφυρίου, Μπάλας, Κορυδαλλού, Ν. Περάμου.

Άρθρο 2

Ο απαιτούμενος αριθμός των θέσεων στάθμευσης μικρών επιβατικών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως, για κτίρια τα οποία προορίζονται για χρήση κατοικίας, υπολογίζεται ανάλογα με την επιφάνεια του κτιρίου, ως εξής:

α) Για τα κτίρια της ζώνης Α' σε μία θέση ανά 100 τ.μ. κτιρίου. Πάντως ο αριθμός θέσεων που προκύπτει δεν μπορεί να είναι μικρότερος της μιας θέσης ανά διαμέρισμα, ή ανά κατοικία.

β) Για τα κτίρια της ζώνης Β' σε μία θέση ανά 140 τ.μ. του κτιρίου. Πάντως, ο αριθμός θέσεων, που προκύπτει δεν μπορεί να είναι μικρότε-

ρος της μιας θέσης ανά διαμέρισμα ή ανά κατοικία μη υπολογιζόμενων στην περίπτωση αυτή των διαμερισμάτων επιφανείας μικρότερης των 50 τ.μ.

γ) Για τα κτίρια της ζώνης Γ' σε μία θέση ανά 180 τ.μ., ισχυουσών κατά τα λοιπά των περιορισμών της περίπτωσης Β'.

δ) Για τα κτίρια της ζώνης Δ' σε μία θέση ανά 250 τ.μ., ισχυουσών κατά τα λοιπά των περιορισμών της περίπτωσης Β'.

Άρθρο 3

1. Εντός των ζωνών Α, Β, Γ, Δ, όπως αυτές προσδιορίζονται στο άρθρο 1 του παρόντος, για κτίρια που προορίζονται για άλλες χρήσεις, πλην κατοικίας, ο απαιτούμενος αριθμός των θέσεων στάθμευσης μικρών επιβατικών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως ορίζεται ανάλογα με την χρήση και την επιφάνεια του κτιρίου, ως κατωτέρω:

2. Ζώνη Α':

α) Για γραφεία (ιδιωτικά ή δημόσια) Τράπεζες, Ασφαλιστικές Εταιρείες, Ραδιοφωνικούς Σταθμούς και γενικά χρήσεις του τριτογενούς τομέα παραγωγής, που δεν αναφέρονται στο παρόν, μία θέση ανά 40 τ.μ. επιφανείας κτιρίου. Πάντως ο αριθμός των θέσεων που προκύπτει δεν μπορεί να είναι μικρότερος της μιας θέσης ανά γραφείο ή γενικά χώρο εργασίας.

β) Για καταστήματα, και εν γένει εμπορικές χρήσεις, μία θέση ανά 40 τ.μ. επιφανείας κτιρίου. Πάντως ο αριθμός των θέσεων που προκύπτει δεν μπορεί να είναι μικρότερος της μιας θέσης ανά κατάστημα.

γ) Για υπεραγορές τροφίμων (SUPER MARKET) και πολυκαταστήματα μία θέση ανά 10 τ.μ. επιφανείας κτιρίου.

δ) Για εστιατόρια, ζαχαροπλαστεία, αναψυκτήρια και γενικά χρήσεις αναψυχής, που δεν αναφέρονται στο παρόν, μία θέση ανά 40 τ.μ. επιφανείας κτιρίου.

ε) Για χώρους συνάθροισης κοινού (θέατρα, κινηματογράφοι, αίθουσες συγκεντρώσεως κ.λπ.) μία θέση ανά 50 τ.μ. επιφανείας κτιρίου.

Πάντως ο αριθμός των θέσεων που προκύπτει δεν μπορεί να είναι μικρότερος της μιας θέσης ανά 15 καθίσματα.

στ) Για κέντρα διασκέδασης μία θέση ανά 20 τ.μ. επιφανείας κτιρίου.

ζ) Για κτίρια πολιτιστικών λειτουργιών (βιβλιοθήκες, αίθουσες εκθέσεων, μουσεία και εμπορικές εκθέσεις κ.λπ.) μία θέση ανά 50 τ.μ. επιφανείας κτιρίου.

η) Για εμπορικές εκθέσεις, μία θέση ανά 50 τ.μ. επιφανείας κτιρίου.

θ) Για νοσοκομεία, κλινικές, θεραπευτήρια, μία θέση ανά 6 κλίνες.

ι) Για γυμνασεία, άσπυλα και λοιπές παρεμφερείς χρήσεις, μία θέση ανά 15 κλίνες.

ια) Για παιδικούς σταθμούς, εκπαιδευτήρια (ιδιωτικά ή δημόσια) στοιχειώδους και μέσης βαθμίδας εκπαίδευσης και λοιπές παρεμφερείς χρήσεις μία θέση ανά αίθουσα διδασκαλίας. Για ανώτερα και ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα, μία θέση ανά 100 τ.μ. επιφανείας κτιρίου.

ιβ) Για γυμναστήρια, γήπεδα αθλοπαιδιών και εν γένει αθλητικές εγκαταστάσεις, μία θέση ανά 200 τ.μ. επιφανείας κτιρίου. Στον αριθμό των θέσεων, που προκύπτει προστίθεται μία θέση ανά 15 θέσεις θεατών, εφόσον για τα υπόψη κτίρια η εγκατάσταση προβλέπονται κερκίδες.

ιγ) Για συνεργεία αυτοκινήτων, μία θέση ανά 20 τ.μ. επιφανείας κτιρίου.

ιδ) Για βιομηχανίες, βιοτεχνίες, επαγγελματικά εργαστήρια, εγκαταστάσεις χονδρεμπορίου, αποθήκες και λοιπές παρεμφερείς χρήσεις, μία θέση ανά 80 τ.μ. επιφανείας κτιρίου.

ιε) Για ξενοδοχεία και εν γένει τουριστικές εγκαταστάσεις, μία θέση ανά 10 κλίνες. Ειδικά για ξενοδοχεία διαθέτουμε αίθουσες εστιατορίων και εν γένει αίθουσες συνάθροισης κοινού πέρα από τις προβλεπόμενες βάσει των κανονισμών του ΕΟΤ για την εξυπηρέτηση των πελατών τους εφαρμόζονται για τις αίθουσες αυτές και οι περ. δ, ε και στ αναλότως.

3. Ζώνες Β και Γ

α) Για γραφεία (ιδιωτικά ή δημόσια), Τράπεζες, Ασφαλιστικές Εταιρείες, Ραδιοφωνικούς Σταθμούς, και γενικά χρήσεις του τριτογενούς τομέα παραγωγής, που δεν αναφέρονται στο παρόν, μία θέση ανά 50 τ.μ. επιφανείας κτιρίου. Πάντως ο αριθμός των θέσεων, που προκύπτει, δεν μπορεί να είναι μικρότερος της μιας θέσης ανά γραφείο ή γενικά χώρο εργασίας.

β) Κατά τα λοιπά ισχύουν οι περιπτώσεις β έως και ιε της προηγούμενης παραγράφου 2.

4. Ζώνη Δ'

α) Για γραφεία (ιδιωτικά ή δημόσια) Τράπεζες, Ασφαλιστικές Εταιρείες, Ραδιοφωνικούς Σταθμούς, και γενικά χρήσεις του τριτογενούς τομέα παραγωγής, που δεν αναφέρονται στο παρόν, μία θέση ανά 60 τ.μ. επιφανείας κτιρίου. Πάντως ο αριθμός των θέσεων που προκύπτει δεν μπορεί να είναι μικρότερος της μιας θέσης ανά γραφείο ή γενικά χώρο εργασίας.

β) Για καταστήματα και εν γένει εμπορικές χρήσεις μια θέση ανά 50 τ.μ. επιφανείας κτιρίου. Πάντως ο αριθμός των θέσεων που προκύπτει δεν μπορεί να είναι μικρότερος της μιας θέσης ανά κατάστημα.

γ) Κατά τα λοιπά ισχύουν οι περιπτώσεις γ και ιε της ως άνω παρ. 2.

Άρθρο 4

1. Για τον υπολογισμό της συνολικής επιφανείας του δημιουργούμενου χώρου στάθμευσης ο αριθμός θέσεων που προκύπτει σύμφωνα με τα αναφερόμενα στα άρθρα 2 και 3 ανάγεται σε επιφάνεια χώρου στάθμευσης ως εξής:

α) Για μία θέση στάθμευσης λαμβάνονται 25 τ.μ. επιφανείας χώρου στάθμευσης.

β. Ειδικά για τις περιπτώσεις κατασκευής χώρων στάθμευσης που λειτουργούν αποκλειστικά με μηχανικό τρόπο τοποθέτησης αυτοκινήτων, η απαιτούμενη για κάθε θέση επιφάνεια του χώρου στάθμευσης προκύπτει βάσει των στοιχείων του τύπου του κατασκευαζομένου χώρου στάθμευσης. Το αυτό ισχύει και για μικτό τρόπο λειτουργίας όσον αφορά τις θέσεις στάθμευσης, που αναλογούν στον μηχανικό τρόπο λειτουργίας του χώρου στάθμευσης.

2. Ο υπολογισμός των απαιτούμενων χώρων στάθμευσης ανάλογα με τη χρήση και το μέγεθος του κτιρίου υπολογίζεται ως εξής:

3. Διακρίνεται το σύνολο των επιφανειών κάθε χρήσεως του κτιρίου με την επιφάνεια τ.μ. που απαιτείται για μία θέση σύμφωνα με τα άρθρα 2 και 3.

Όταν το δεκαδικό μέρος του ηλίκου 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 τον συνολικό αριθμό θέσεων.

4. Στην επιφάνεια του κτιρίου δεν υπολογίζονται οι χώροι εισόδου - εξόδου και οι εν γένει βοηθητικοί χώροι.

Άρθρο 5

1. Σε περιπτώσεις κατά τις οποίες προκύπτει απαιτούμενος αριθμός θέσεων στάθμευσης μεγαλύτερος του 15, επιβάλλεται η εξασφάλιση ποσοστού τουλάχιστον 25% 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 δε για χρήσεις «υπεραγορές τροφίμων» και πολυκαταστήματα εν γένει επιβάλλεται η εξασφάλιση του ως άνω ποσοστού στο αυτό ακίνητο ή σε άλλο που γειτνιάζει άμεσα με αυτό.

3. Οι περιορισμοί της παρ. 1 δεν είναι υποχρεωτικοί όταν γίνεται αλλαγή της χρήσης κτιρίων νομίμως υφισταμένων πριν από το ν.960/79.

Άρθρο 6

1. Εντός των ζωνών Α, Β, Γ, Δ, και για τις αναφερόμενες στον παρακάτω πίνακα χρήσεις κτιρίων, επιβάλλεται πέραν των οριζόμενων στο άρθρο 3 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 μόνον εφ' όσον η επιφάνεια του κτιρίου είναι ίση ή μεγαλύτερη από χίλια (1.000) τ.μ. Ο αριθμός των θέσεων στάθμευσης ανάλογα με την χρήση του κτιρίου υπολογίζεται σύμφωνα με τα οριζόμενα στον πίνακα, σε συνδυασμό με τις παρ. 3, 4 και 5.

ΠΙΝΑΚΑΣ

Απαιτήσεις στάθμευσης για μεγάλα αυτοκίνητα

ΧΡΗΣΗ ΚΤΙΡΙΟΥ	Επιφάνεια κτιρίου σε τ.μ. που αναλογούν σε μία θέση στάθμευσης
Υπεραγορές τροφίμων πολυκαταστήματα Μουσεία, τουριστικές εγκαταστάσεις	2.500
Καταστήματα χονδρικής πωλήσεως, βιομηχανίες βιοτεχνίες	4.000

Νοσοκομεία, Κλινικές και εν γένει κτίρια περιθαλψής, κτίρια εκπαίδευσης

10.000

Τράπεζες

10.000

3. Για τον υπολογισμό της συνολικής επιφανείας του χώρου στάθμευσης ο αριθμός των θέσεων βάσει του πίνακα ανάγεται σε επιφάνεια χώρου στάθμευσης ως εξής:

Για μία 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 υπολογίζεται ως εξής:

α) Διακρίνεται το σύνολο των επιφανειών κάθε χρήσης του κτιρίου με τον σχετικό αριθμό του πίνακα. Για το δεκαδικό μέρος του ηλίκου 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 μιάς χρήσεων, των οποίων η επιφάνεια κτιρίου χωριστά είναι μικρότερη από χίλια (1.000) τ.μ., αλλά η συνολική επιφάνεια ανάπτυξης είναι ίση ή μεγαλύτερη των 1.000 τ.μ., υπολογίζεται μία θέση ανά 2.500 τ.μ. επιφανείας 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. 960/79, όπως ισχύει.

Άρθρο 7

Όπου στο παρόν διάταγμα αναφέρεται «μικρό αυτοκίνητο» θεωρείται ένα πενταθέσιο επιβατικό.

Άρθρο 8

Για τον υπολογισμό της κατά την περίπτ. γ' της παρ. 2 του άρθρου 1 του ν. 960/79, ως ισχύει, εισφοράς, όπως ειδικότερα ορίζεται στο άρθρο 5 του αυτού νόμου, λαμβάνεται υπόψη η αντικειμενική αξία των ακινήτων, όπου αυτή έχει καθορισθεί.

Άρθρο 9

1. Απαλλάσσονται της κατά τον ν. 960/79 υποχρέωσης εξασφάλισης θέσεων στάθμευσης, προσθήκης καθ' ύψος ή κατ' επέκταση κτιρίων νομίμως υφισταμένων προ του ν. 960/1979 εφόσον συντρέχουν οι εξής προϋποθέσεις:

Οι προσθήκες προορίζονται για χρήση κατοικίας και έχουν επιφάνεια μικρότερη ή ίση των 100 τ.μ.

2. Τα ανωτέρω εφαρμόζονται μόνον για την πρώτη πραγματοποιημένη μετά την ισχύ του ν. 960/1979 προσθήκη.

Άρθρο 10

1. Οικοδομικές άδειες, που έχουν εκδοθεί μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος διατάγματος, στις αναφερόμενες στο άρθρο 1 περιοχές, εκτελούνται όπως εκδόθηκαν.

2. Στις ίδιες ως άνω περιοχές, οι οικοδομικές άδειες για τις οποίες έχει υποβληθεί στην αρμόδια πολεοδομική υπηρεσία μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος πλήρης φάκελλος μελέτης, εκδίδονται με τις προγενέστερες του παρόντος σχετικές διατάξεις, εκτός των αδειών ανέγερσης κτιρίων με χρήση υπεραγορών τροφίμων, πολυκαταστημάτων και κέντρων διασκέδασης.

Άρθρο 11

1. Από τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος, εξαιρείται η περιοχή «Ελαιώνα» των δήμων Αθηναίων, Ταύρου, Αγ. Ιωάννη Ρέντη, Αιγάλεω, Περιστέρι, της οποίας το πολεοδομικό σχέδιο εγκρίθηκε με το από 11.2.1991 π. δ/γμα (Δ' 74).

2. Από τη δημοσίευση του παρόντος διατάγματος καταργείται το 1340/1981/Α' 335 π. δ/γμα, όπως ισχύει, καθώς επίσης και το από 23.11.1990 (Δ' 691) π. δ/γμα «Καθορισμός του απαιτούμενου αριθμού θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων ανάλογα με τη χρήση και το μέγεθος των κτιρίων στις περιοχές των Δήμων Νέου Ψυχικού και Κηφισιάς (Ν. Αττικής)».

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 Απριλίου 1991

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ
Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜ. ΕΡΓΩΝ
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΝΟΣ



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ
10 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1987

ΤΕΥΧΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
749

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΕΙΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

- Κήρυξη ως αναδασωτέας εκτάσεως 4,300 στρεμ: στη θέση Γκούριζα - Αμυγδαλέζα της Κοινότητας Σταμάτας του Νομού Αττικής 1
- Κήρυξη ως αναδασωτέας εκτάσεως 31 στρεμμάτων, στη θέση Κότρωνα της Κοινότητας Αταιχόλου του Νομού Αρκαδίας 2
- Κήρυξη αναδασωτέας έκτασης 29,175 στρ. στη θέση «Φιλίππα» της περιφέρειας Κοινότητας Κατταβιάς, Νήσου Ρόδου, Νομού Δωδ/νήσου 3

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

- Μεταβίβαση αρμοδιοτήτων πολεοδομικών εφαρμογών στο Δήμο Αγρινίου (Ν. Αιτ/νίας) 4
- Μεταβίβαση αρμοδιοτήτων τροποποιήσεων εγκεκριμένου σχεδίου πόλεως και πολεοδομικών εφαρμογών στο Δήμο Τρικκαίων (ν. Τρικάλων) 5
- Καθορισμός ειδικών όρων ως προς τη δόμηση και διαμόρφωση των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων και κατάργηση των υπ' αρ. 697/1979 και 1339/1981 π.δ/των 6
- Όροι και διαδικασία έκδοσης αδειών οικοδομής για εκτέλεση στρατιωτικών έργων 7

ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΕΙΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

- Αριθ. 2555/85 (1)
- Κήρυξη ως αναδασωτέας εκτάσεως 4,300 στρεμ. στη θέση Γκούριζα - Αμυγδαλέζα της Κοινότητας Σταμάτας του Νομού Αττικής.
Ο ΝΟΜΑΡΧΗΣ ΑΝΑΤ. ΑΤΤΙΚΗΣ
- Έχοντας υπόψη:
1. Τις διατάξεις του Ν.3200/55 «περί Διοικητικής Αποκεντρώσεως», όπως αυτές τροποποιήθηκαν μεταγενέστερα.

2. Τις διατάξεις του Ν.Δ. 1147/1972 «περί Διοικήσεως μείζονος Πρωτεύουσας» σε συνδυασμό με τις όμοιες του 711/72 Β.Δ.

3. Τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 117 του Συντάγματος.

4. Τις διατάξεις του Ν.998/79 «περί προστασίας των Δασών και των Δασικών εν γένει εκτάσεων της Χώρας» και ειδικότερα:

α. Του άρθρου 41 παρ. 1.

β. Του άρθρου 38 παρ. 1.

5. Τις διαταγές του Υπουργείου Γεωργίας:

α. 160417/1180/8.7.80 «περί οδηγιών για τις αναδασωτέες εκτάσεις.

β. 182447/3049/24.9.80.

6. Την αριθ. 6172/2.10.85 πρόταση του Δασαρχείου Πεντέλης σχετικά με την κήρυξη ως αναδασωτέας, της αναφερομένης στο θέμα εκτάσεως, αποφασίζουμε:

Κηρύσσουμε αναδασωτέα, με σκοπό τη διατήρηση του χαρακτήρα της δασικής εκτάσεως, της οποίας η δασική βλάστηση καταστράφηκε με παράνομη υλοτομία κ.λπ., ώστε ν' αποκλεισθεί η διάθεσή της για άλλο προορισμό την Δημοσία δασική έκταση, εμβαδού τεσσάρων χιλιάδων τριακοσίων (4.300) τετραγ. μέτρων που βρίσκεται στη θέση Γκούριζα - Αμυγδαλέζα της περιφέρειας της Κοινότητας Σταμάτας Νομού Αττικής και προσδιορίζεται από τα στοιχεία ΑΒΓΔΑ όπως φαίνονται στο συνημμένο διάγραμμα το οποίο αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της αποφάσεως αυτής και έχει όρια:

Ανατολικά: Με δημόσιο δρόμο

Δυτικά: Με κοινοτική οδό

Βόρεια: Με δάσος πεύκης και παλαιά περίφραξη

Νότια: Με δάσος πεύκης

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (άρ. 41 παρ. 1 Ν. 998/79).

Αγία Παρασκευή, 8 Ιουλίου 1987

Ο Νομάρχης

ΗΡΑΚΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ

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

Αθήνα, 27 Ιουλίου 1987

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΧΡΗΣΤΟΣ Α. ΣΑΡΤΖΕΤΑΚΗΣ
ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΠΕΡ/ΝΤΟΣ, ΧΩΡ/ΞΙΑΣ & ΔΗΜ. ΕΡΓΩΝ
ΕΥΑΓ. ΚΟΥΛΟΥΜΠΗΣ

ΥΦΥΠ. ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ
ΒΑΣ. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗΣ

(6)

Καθορισμός ειδικών όρων ως προς τη δόμηση και διαμόρφωση των
χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων και καταργηση των υπ' αρ. 697/
1979 και 1339/1981 π.δ/των.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 8 παράγρ. 1 του ν.960/1979 (ΦΕΚ 194/Α).
2. Τις διατάξεις του ν.1032/1980 (ΦΕΚ 57/Α) και ειδικότερα τα άρθρα 2, 3 και 7.
3. Τις διατάξεις του ν.1558/85 (ΦΕΚ 137/Α) και ειδικότερα το άρθρο 23 παρ. 1.
4. Τις διατάξεις του ν.1647/1986 (ΦΕΚ 141/Α) και ειδικότερα το άρθρο 13 παρ. 12 (εδάφιο πρώτο).
5. Την υπ' αρ. 105/1987 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, με πρόταση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Ο χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων για την εξυπηρέτηση των κτιρίων σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.960/1979 όπως τροποποιήθηκε με το ν.1221/1981 μπορεί να είναι στεγασμένος υπέργειος ή υπόγειος ή και μη στεγασμένος υπαίθριος χώρος, όπως ορίζεται ειδικότερα στις επόμενες παραγράφους:

1. Ως στεγασμένος χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων μπορεί να χρησιμοποιηθεί:
 - α) υπόγειος χώρος του κτιρίου
 - β) ο ελεύθερος ισόγειος χώρος του κτιρίου (PILOTIS) όπως αυτός ορίζεται στην περ. 181 του άρθρου 7 του ν.1577/85, και
 - γ) υπέργειος χώρος του κτιρίου που κατασκευάζεται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις περί ποσοστού κάλυψης του οικοπέδου και της θέσης του κτιρίου στο οικόπεδο.
2. Ως μη στεγασμένος (υπαίθριος) χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων μπορεί να χρησιμοποιηθεί:
 - α) ακάλυπτο οικόπεδο το οποίο διατίθεται αποκλειστικά για στάθμευση αυτοκινήτων. Στην περίπτωση αυτή μπορεί να διατίθεται για στάθμευση το σύνολο της επιφάνειας του οικοπέδου, με εξαίρεση τις προβλεπόμενες από το ρυμοτομικό σχέδιο στοές ή προκήπια.
 - β) ακάλυπτος χώρος του οικοπέδου που ανεγείρεται το κτίριο. Στην περίπτωση αυτή το μέγιστο ποσοστό της συνολικής επιφάνειας του οικοπέδου που επιτρέπεται να καλυφθεί από το κτίριο και το χώρο στάθμευσης, ορίζεται κατά 10% μεγαλύτερο του επιτρεπόμενου και μέχρι 80% κατ' ανώτατο όριο και σε περίπτωση εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 14 του ν.1577/1985 το ανώτατο όριο ορίζεται σε 90%.

Άρθρο 2

1. Το ελεύθερο ύψος στεγασμένων χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων μετρούμενο μεταξύ δαπέδου και οροφής πρέπει να είναι τουλάχιστον 2,20 μ., μετρούμενο δε μεταξύ δαπέδου και κάθε στοιχείου της οροφής πρέπει να είναι τουλάχιστον 1,90 μ., χωρίς το συνολικό μεικτό ύψος να υπερβαίνει τα 3,20 μ. με την επιφύλαξη των διατάξεων της περιπτ. του τμήματος Β της παρ. 1 του άρθρου 7 του ν.1577/1985 (ΦΕΚ 210/Α).
2. Ο στεγασμένος υπέργειος χώρος του κτιρίου στάθμευσης αυτοκινήτων καθώς και ο αναγκαίος χώρος εισόδου ή εξόδου αυτοκινήτων για την εξυπηρέτηση χώρων στάθμευσης δεν προσμετρούνται στο συντελεστή δόμησης του οικοπέδου χωρίς υπέρβαση σε κάθε περίπτωση του μέγιστου επιτρεπόμενου ύψους του κτιρίου, του μέγιστου επιτρεπόμενου ποσοστού κάλυψης του οικοπέδου, καθώς και του επιτρεπόμενου συντελεστή κατ' όγκον εκμετάλλευσης του οικοπέδου, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις. Σε περίπτωση που έχει εφαρμογή η παράγρ. 4 του άρθρου 28 του ν.1577/85 δεν επιτρέπεται και η υπέρβαση του επιτρεπόμενου αριθμού ορόφων.
3. Όταν εφαρμόζεται η παρ. 9 του άρθρου 9 του ν.1577/85 επιτρέπεται υπέρβαση του ύψους, που καθορίζεται από ειδικές διατάξεις μέχρι

1,00 μ., εφόσον το ισόγειο του κτιρίου χρησιμοποιείται κατά ποσοστό 50% τουλάχιστον για στάθμευση αυτοκινήτων. Το ίδιο ισχύει όταν στην πιο πάνω περίπτωση το κτίριο κατασκευάζεται σε υποστηλώματα (PILOTIS) με εφαρμογή της παραγράφου 1Β του άρθρου 7 του ν.1577/1985 και ο ελεύθερος ημιυπαίθριος χώρος της διατίθεται αποκλειστικά για στάθμευση αυτοκινήτων.

4. Εντός των κατά το ν.947/1979 και ν.1337/1983 οικιστικών περιοχών οι διατάξεις της παραγράφου 3 εφαρμόζονται μόνο εφόσον ρητά προβλέπεται αυτό από την οικεία πολεοδομική μελέτη. Στις εντός εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου περιοχές ή εντός νομίμως υφιστάμενων οικισμών η εφαρμογή της ίδιας παραγράφου 3 μπορεί να απαιτείται από τις διατάξεις των όρων και περιορισμών δόμησης των περιοχών αυτών.

Άρθρο 3

1. Για την εξυπηρέτηση υπόγειου χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων, επιτρέπεται επέκταση του χώρου της εισόδου του και εντός του υποχρεωτικά ακάλυπτου χώρου του οικοπέδου, με την προϋπόθεση ότι η συνολική επιφάνεια της πιο πάνω επέκτασης δεν θα υπερβαίνει τα 30 μ². Η οροφή της πλάκας επικάλυψης του χώρου που επεκτείνεται μέσα στον υποχρεωτικά ακάλυπτο χώρο του οικοπέδου δεν πρέπει σε κανένα σημείο να υπερβαίνει τα 1,50 μ., μετρούμενο από την οριστική στάθμη του εδάφους. Η επιπλέον επιφάνεια που προκύπτει, σύμφωνα με τα πιο πάνω, δεν προσμετράται στο συντελεστή δόμησης του οικοπέδου.
2. Επιτρέπεται η επέκταση του υπόγειου χώρου του κτιρίου και κάτω από τον υποχρεωτικά ακάλυπτο χώρο του οικοπέδου, εκτός από το χώρο προκήπιου με την προϋπόθεση ότι το σύνολο του επεκτεινόμενου υπόγειου χώρου, στον υποχρεωτικά ακάλυπτο χώρο του οικοπέδου καθώς και ποσοστό 40% τουλάχιστον του υπόγειου χώρου που κατασκευάζεται σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1Ββ του άρθρου 7 του ν.1577/85 διατίθενται αποκλειστικά ως χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων. Ο σύμφωνα με τα παραπάνω επεκτεινόμενος χώρος υπογείου δεν προσμετράται στο συντελεστή δόμησης του οικοπέδου.
3. Όταν γίνεται επέκταση του υπόγειου χώρου σύμφωνα με την παράγρ. 2 η στάθμη της οροφής της πλάκας επικάλυψης του τμήματος αυτού της επέκτασης πρέπει να περιορίζεται κατά 1,00 μ. τουλάχιστον κάτω από την τεχνητή ή φυσική στάθμη του εδάφους. Ο περιορισμός αυτός δεν ισχύει για το χώρο εισόδου ή εξόδου που κατασκευάζεται σύμφωνα με την παράγραφο 1.

Άρθρο 4

1. Σε κτίρια στα οποία κατασκευάζεται χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων χωρητικότητας 100 θέσεων και άνω, επιτρέπεται επέκταση του ορόφου που είναι στο φυσικό ή διαμορφωμένο έδαφος (ισόγειο ορόφου) στο υποχρεωτικά ακάλυπτο τμήμα του οικοπέδου, εκτός από το χώρο προκήπιου με την προϋπόθεση ότι το σύνολο του επεκτεινόμενου στο υποχρεωτικά ακάλυπτο τμήμα του οικοπέδου, ισόγειο ορόφου του κτιρίου, ως και μισό τουλάχιστον του υπόλοιπου του χώρου αυτού, διατίθεται αποκλειστικά ως χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων.
2. Το ανώτατο επιτρεπόμενο ελεύθερο ύψος του χώρου που επεκτείνεται κατά την προηγούμενη παράγραφο στο ακάλυπτο τμήμα του οικοπέδου δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 2,20 μ. Πάνω από την πλάκα επικάλυψης του χώρου αυτού επιτρέπεται μόνο η κατασκευή στηθαίου ύψους μέχρι 1,00 μ. και η τοποθέτηση φυτών, ενώ αποκλείεται κάθε άλλη χρήση. Η επιπλέον επιφάνεια που προκύπτει με εφαρμογή της παραγράφου αυτής, δεν προσμετράται στο συντελεστή δόμησης του οικοπέδου.
3. Σε κάθε κτίριο που προβλέπεται χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων η πρόσβαση σ' αυτόν πρέπει να επιτυγχάνεται με μία μόνο καθορισμένη είσοδο και μία μόνο ξεχωριστή καθορισμένη έξοδο ή με μία μόνο κοινή είσοδο-έξοδο πλάτους τουλάχιστον 2,25 μ. Κατ' εξαίρεση επιτρέπεται η ύπαρξη περισσότερων εισόδων-εξόδων εάν αυτό, κατά την κρίση της πολεοδομικής υπηρεσίας, επιβάλλεται για λόγους κτιριοδομικής διαμόρφωσης του κτιρίου ή κυκλοφοριακούς λόγους.

Άρθρο 5

Σε οικισμούς ή τμήματά τους που υπάγονται στις περιπτώσεις της παρ. 4 του άρθρου 28 του ν.1577/85 ή που χαρακτηρίζονται ως παραδοσιακά, οι διατάξεις των άρθρων 3 και 4 μπορεί να εφαρμόζονται μόνο μετά από έγκριση της αρμόδιας Επιτροπής Πολεοδομικού και Αρχιτεκτονικού Ελέγχου, εκτός αν διαφορετικά ορίζεται με τις διατάξεις των όρων και περιορισμών δόμησης του οικισμού.

Άρθρο 6

Καταργούνται το υπ' αρ. 697/1979 «περί καθορισμού ειδικών όρων ως προς τη δόμηση και διαμόρφωση των χώρων σταθμεύσεως αυτοκινήτων» (ΦΕΚ 208/Α) και 1339/81 «Τροποποιήσεις του υπ' αρ. 697/1.9.79 π.δ/τος περί καθορισμού ειδικών όρων ως προς τη δόμηση και

«διαμορφωσιν των χώρων σταθμεύσεως αυτοκινήτων» (ΦΕΚ 335/Α) κ.ε.ε.ε.ε.ε.

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, 3 Αυγούστου 1987

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΧΡΗΣΤΟΣ Α. ΣΑΡΤΖΕΤΑΚΗΣ
 Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΔΗΜ. ΕΡΓΩΝ
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΚΟΥΛΟΥΜΠΗΣ

Αριθ. 26229/1123

Όροι και διαδικασία έκδοσης αδειών οικοδομής για εκτέλεση στρατιωτικών έργων. (7)

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
**ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ ΚΑΙ
 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΔΗΜ. ΕΡΓΩΝ**
 Οι άδειες οικοδομής για την εκτέλεση στρατιωτικών έργων και εγκαταστάσεων εκδίδονται από το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας (ΥΕΘΑ) με τους εξής όρους:

1) Οι μελέτες για την έκδοση των αδειών αυτών συντάσσονται από τις τεχνικές υπηρεσίες του Υ.Ε.Θ.Α και πρέπει να είναι σύμφωνες προς τις ισχύουσες σχετικές διατάξεις.

2) Οι αρχιτεκτονικές μελέτες για έργα ή εγκαταστάσεις που εκτελούνται εντός εγκεκριμένων ρυμοτομικών σχεδίων ή εντός ορίων οικισμών εγκρίνονται από τις κατά τόπους αρμόδιες πολεοδομικές υπηρεσίες. Τέτοια έγκριση δεν απαιτείται για τα έργα ή εγκαταστάσεις που εκτελούνται εντός στρατοπέδων είτε αυτά βρίσκονται εντός εγκεκριμένων ρυμοτομικών σχεδίων ή ορίων οικισμών ή και εκτός αυτών καθώς και σε περιοχές που βρίσκονται εκτός εγκεκριμένων ρυμοτομικών σχεδίων ή ορίων οικισμών.

3) Οι παραπάνω άδειες οικοδομής πρέπει να είναι σύμφωνες με τις πολεοδομικές διατάξεις που ισχύουν κάθε φορά και τους όρους και περιορισμούς δόμησης της περιοχής.

4) Η επίβλεψη και εκτέλεση των έργων αυτών γίνεται με ευθύνη του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας.

Η ισχύς της απόφασης αυτής αρχίζει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛ. ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΔΗΜ. ΕΡΓΩΝ
Γ. ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΠΟΥΛΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΚΟΥΛΟΥΜΠΗΣ



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ

Αρ. Φύλλου 1049

30 Νοεμβρίου 1995

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

Έγκριση πολεοδομικής μελέτης αναθεώρησης και επέκτασης τμημάτων των δήμων Αθηναίων, Αγίου Ιωάννη Ρέντη, Αιγιάλεω, Περιστερίου και Ταύρου (περιοχή Ελαιώνα) (Ν. Αττικής).

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις των άρθρων 6 (παρ. 1, 4 και 5) και 7 (παρ. 1, 2, και 4) του Ν. 1337/1983 «Επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις» (Α' 33), που το άρθρο 6 τροποποιήθηκε με την παρ. 2 του άρθρου 8 του Ν. 1512/1985 «Τροποποίηση και συμπλήρωση πολεοδομικών διατάξεων, ρύθμιση συναφών θεμάτων και θεμάτων του Ταμείου Νομικών» (Α' 4), καθώς επίσης και με την παρ. 14 του άρθρου 98 του Ν. 1892/1990 (Α' 101).

2. Τις διατάξεις των άρθρων 3, 9 και 70 του Ν.Δ/τος της 17.7.1923 «Περί σχεδίων πόλεων κ.λπ.» (Α' 228), που μεταγενέστερα τροποποιήθηκαν και συμπληρώθηκαν.

3. Τις διατάξεις των άρθρων 2, 3, 4, 11 και 15 του Ν. 1515/1985 «Ρυθμιστικό σχέδιο και πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας» (Α' 18).

4. Τις διατάξεις του άρθρου 99 (παρ. 2) του Ν. 1892/1990 «Για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη και άλλες διατάξεις» (Α' 101), που συμπληρώθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 7 του Ν. 2052/1992 «Μέτρα για την αντιμετώπιση του νέφους και πολεοδομικές ρυθμίσεις» (Α' 94).

5. Τις διατάξεις των άρθρων 6 (παρ. 1), 7, 8, 9 του Ν. 1577/1985 «Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός» (Α' 210), που τροποποιήθηκαν με το άρθρο 13 (παρ. 1, 2, 3) του Ν. 1647/1986 «Οργανισμός Κτηματολογίου και Χαρτογραφίσεων Ελλάδας (ΟΚΧΕ)» και άλλες σχετικές διατάξεις» (Α' 141) και το άρθρο 1 (παρ. 3, 4) του Ν. 1772/1988 «Τροποποίηση διατάξεων του Ν. 1577/1985 «Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός» και άλλες σχετικές διατάξεις» (Α' 91).

6. Τις διατάξεις του άρθρου 29Α του Ν. 1558/1985 «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα» (Α' 137) που προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/1992 (Α' 154).

7. Τις διατάξεις του από 18.12.1990 Π.Δ/τος «Καθορισμός Ζώνης Ελεγχόμενης Ανάπτυξης (ΖΕΑ) στην περιοχή «Ελαιώνα» των δήμων Αθηναίων, Αγ. Ιωάννη Ρέντη, Αιγιάλεω, Περιστερίου και Ταύρου (Ν. Αττικής)» (Δ' 709).

8. Τις διατάξεις του από 23.2.1987 Π.Δ/τος (Δ' 166) «Κατηγορίες και περιεχόμενο χρήσεων γης», που συμπλήρωθηκε με το από 8.12.1990 Π.Δ/γμα «Συμπλήρωση του από 23.2.1987 Π.Δ/τος (Δ' 166) «Κατηγορίες και περιεχόμενο χρήσεων γης» (Δ' 706).

9. Την 84426/6465/1990 απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων «Τροποποίηση των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων (Γ.Π.Σ.) των δήμων Αθηναίων, Αγ. Ιωάννη Ρέντη, Αιγιάλεω, Περιστερίου και Ταύρου» (Δ' 729) και την 72888/3764/3.7.1991 απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (Δ' 434).

10. Τις διατάξεις της 79347/6021/20.11.1990 κοινής απόφασης των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας «Καθορισμός ειδικών προδιαγραφών εκπόνησης πολεοδομικών μελετών Βιομηχανικών (ΒΙΠΑ) και Βιοτεχνικών (ΒΙΟΠΑ) πάρκων και ΒΙΠΑ - ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση» (Δ' 764).

11. Τις 636/1993, 708/1993, 27/1994, 220/1994 και 707/1994 γνωμοδοτήσεις του Δημοτικού Συμβουλίου Δήμου Περιστερίου.

12. Τις 156/1993 και 17/1994 γνωμοδοτήσεις του Δημοτικού Συμβουλίου Δήμου Ταύρου.

13. Την 62/1994 γνωμοδότηση του Δημοτικού Συμβουλίου Δήμου Αιγιάλεω.

14. Την 288/1994 γνωμοδότηση του Δημοτικού Συμβουλίου Δήμου Αθηναίων.

15. Την 18/1994 γνωμοδότηση του Δημοτικού Συμβουλίου Δήμου Αγ. Ιωάννη Ρέντη.

16. Τις 1/συν.29/6.10.1994 και 6/συν.38/8.12.1994 γνωμοδοτήσεις της Εκτελεστικής Επιτροπής του Οργανισμού Αθήνας.

17. Το γεγονός ότι από τις κανονιστικές διατάξεις αυτού του διατάγματος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού και του οικείου Ο.Τ.Α.

18. Την 214/1995 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, με πρόταση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Εγκρίνεται:

α) Το πολεοδομικό σχέδιο τμημάτων της πολεοδομικής ενότητας «Ελαιώνα» των Δήμων Αθηναίων, Αγ. Ιωάννη Ρέντη, Αιγάλεω, Περιστερίου και Ταύρου (Ν. Αττικής) με τον καθορισμό οικοδομήσιμων χώρων, οδών και χώρων κοινόχρηστου πρασίνου.

β) Η αναθεώρηση του συγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου της πολεοδομικής ενότητας «Ελαιώνα» των ιδίων δήμων που εγκρίθηκε με το από 11.2.1991 Π.Δ/γμα (Δ' 74) και

γ) Καθορίζεται η θέση και διάταξη κτιρίων, όπως οι ρυθμίσεις των παραγράφων α, β και γ φαίνονται στα σχετικά εννέα (9) χρωματισμένα πρωτότυπα διαγράμματα σε κλίμακα 1:2000, που θεωρήθηκαν από τον Προϊστάμενο της Δ/νσης Τοπογραφικών Εφαρμογών με την 70838/1995 πράξη του και που αντίτυπό τους σε φωτοσμίκρυνση δημοσιεύονται με το παρόν διάταγμα.

Άρθρο 2

Εγκρίνεται, όπως διατυπώνεται στα επόμενα άρθρα, ο πολεοδομικός κανονισμός της περιοχής της οποίας εγκρίνεται το σχέδιο με την παράγραφο α' του άρθρου 1 και καθορίζονται οι χρήσεις γης και όροι και περιορισμοί δόμησης της περιοχής της οποίας αναθεωρείται το σχέδιο με την παράγραφο β του άρθρου 1.

Άρθρο 3

1. Στους οικοδομήσιμους χώρους ή σε τμήματα αυτών που χαρακτηρίζονται στα διαγράμματα του άρθρου 1 με στοιχείο Α επιτρέπονται οι χρήσεις βιομηχανίας - βιοτεχνίας χαμηλής και μέσης όχλησης πλην των αναφερομένων στο άρθρο 7 μόνο για τις νόμιμα υφιστάμενες βιομηχανικές - βιοτεχνικές μονάδες, καθώς επίσης και για μονάδες που προέρχονται από μετεγκατάσταση από την περιοχή του Ελαιώνα που λειτουργούν νόμιμα. Από τις εντός σχεδίου περιοχές κατοικίας των Δήμων Αγ. Ιωάννη Ρέντη, Αιγάλεω, Περιστερίου, Ταύρου και Αθηναίων μόνο για τα διαμερίσματα 3 και 4 και από την εντός σχεδίου περιοχή κατοικίας νότια των γραμμών του τρένου του δήμου Μοσχάτου επιτρέπεται η μετεγκατάσταση των μονάδων που νόμιμως υφίσταντο στις 14.2.1991 και οι οποίες λειτουργούν συνεχώς μέχρι την ημερομηνία αίτησης για μετεγκατάσταση.

Επίσης επιτρέπονται:

- γραφεία,
 - κτίρια στάθμευσης,
 - κτίρια αποθήκευσης,
- που εξυπηρετούν αποκλειστικά τις παραπάνω μονάδες,
- κτίρια κοινωνικής πρόνοιας, για την εξυπηρέτηση των εργαζομένων στην περιοχή.

2. Σε τμήμα του ΟΤ που χαρακτηρίζεται με το στοιχείο Α1 σε ένα από τα διαγράμματα του άρθρου 1 επιτρέπεται η βιομηχανική χρήση παραγωγής τεχνητής μέταλλας.

Σε τμήμα ΟΤ που χαρακτηρίζεται με το στοιχείο Α2 σε ένα από τα διαγράμματα του άρθρου 1 επιτρέπεται η βιομηχανική χρήση παραγωγής προϊόντων χάρτου.

Σε τμήμα ΟΤ που χαρακτηρίζεται με το στοιχείο Α3 σε ένα από τα διαγράμματα του άρθρου 1 επιτρέπονται οι παρακάτω βιομηχανικές χρήσεις:

α. παραγωγή ειδών οικιακής χρήσεως εκ πλαστικής ύλης,

β. επεξεργασία οσπρίων και ορούζης,

γ. παραγωγή χρωμάτων και συνθετικών ρυτινών, καθώς και αποθηκευτικοί χώροι.

Οι παραπάνω χρήσεις τελούν υπό τον όρο της καταρτίσεως και εγκρίσεως μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων και επιβολής αντιστοίχων περιβαλλοντικών όρων.

Μετά την καθ' οιονδήποτε τρόπο απομάκρυνση των παραπάνω δραστηριοτήτων θα κινηθεί η διαδικασία, ώστε τα αντίστοιχα γήπεδα να χαρακτηρισθούν ως χώροι κοινόχρηστου πρασίνου.

3. Στους οικοδομήσιμους χώρους ή σε τμήματα αυτών που χαρακτηρίζονται στα διαγράμματα του άρθρου 1 με στοιχείο Β επιτρέπονται οι χρήσεις:

- εμπορικά καταστήματα
- γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί
- διοίκηση
- εστιατόρια, αναψυκτήρια
- χώροι συνάθροισης κοινού
- κέντρα διασκέδασης, αναψυχής
- εγκαταστάσεις χονδρεμπορίου
- κτίρια αποθήκευσης
- εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων
- πρατήρια βενζίνης
- πρατήρια υγραερίου
- κτίρια στάθμευσης
- κτίρια κοινωνικής πρόνοιας

Στους παραπάνω οικοδομήσιμους χώρους επιτρέπονται οι νόμιμα υφιστάμενες βιομηχανικές - βιοτεχνικές μονάδες χαμηλής και μέσης όχλησης και η μετεγκατάσταση τέτοιων μονάδων προερχομένων από την περιοχή Ελαιώνα.

Συnergεία αυτοκινήτων, βαφεία και φανοποιεία επιτρέπεται να μετεγκαθίστανται και από την περιοχή του Ελαιώνα και τις εντός σχεδίου περιοχές κατοικίας των Δήμων, όπως αναφέρονται στην παρ. 1 του παρόντος άρθρου.

Σε υφιστάμενα synergεία τα οποία δεν έχουν προσαρμοσθεί στις διατάξεις του Π.Δ/τος 78/1988 (Α' 34) αφαιρείται η άδεια λειτουργίας τους, σε χρονικό διάστημα 2 ετών από τη δημοσίευση του παρόντος.

Οι περιοχές Α και Β όπως περιγράφονται στις προηγούμενες παραγράφους αντικαθίστούν και οριστικοποιούν τις βιομηχανικές ζώνες (ΕΜ) του Π.Δ/τος 84/1984.

4. Στους οικοδομήσιμους χώρους ή σε τμήματα αυτών που χαρακτηρίζονται στα διαγράμματα του άρθρου 1 με στοιχείο Γ επιτρέπονται οι χρήσεις:

- εμπορικά καταστήματα
- γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί
- διοίκηση
- εστιατόρια, αναψυκτήρια
- χώροι συνάθροισης κοινού
- κέντρα διασκέδασης, αναψυχής
- εγκαταστάσεις χονδρεμπορίου
- εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων
- πρατήρια βενζίνης
- πρατήρια υγραερίου
- κτίρια στάθμευσης
- κτίρια κοινωνικής πρόνοιας

Επίσης εξακολουθούν να λειτουργούν τα νομίμως υφιστάμενα synergεία αυτοκινήτων, βαφεία και φανοποιεία

και επιτρέπεται η μετεγκατάσταση άλλων από την περιοχή του Ελαιώνα και τις εντός σχεδίου περιοχές κατοικίας των Δήμων, όπως αναφέρονται στην παρ. 1 του παρόντος άρθρου.

Σε υφιστάμενα συνεργεία τα οποία δεν έχουν προσαρμοσθεί στις διατάξεις του Π.Δ/τος 78/1988 (Α' 34), αφαιρείται η άδεια λειτουργίας τους σε χρονικό διάστημα 2 ετών από τη δημοσίευση του παρόντος.

5. Τους οικοδομήσιμους χώρους ή σε τμήματα αυτών που χαρακτηρίζονται στα διαγράμματα του άρθρου 1 με στοιχεία Δ1 επιτρέπονται οι χρήσεις:

- εμπορικά καταστήματα
- γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί
- διοίκηση
- εστιατόρια, αναψυκτήρια
- χώροι συνάθροισης κοινού
- εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων
- πρατήρια βενζίνης
- κατοικία
- πολιτιστικά κτίρια
- κτίρια εκπαίδευσης
- κτίρια κοινωνικής πρόνοιας

6. Στους οικοδομήσιμους χώρους ή σε τμήματα αυτών που χαρακτηρίζονται στα διαγράμματα του άρθρου 1 με στοιχείο Δ2 επιτρέπονται οι χρήσεις:

- εμπορικά καταστήματα
- γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί
- διοίκηση
- εστιατόρια, αναψυκτήρια
- χώροι συνάθροισης κοινού
- εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων
- πρατήρια βενζίνης
- κατοικία
- κτίρια εκπαίδευσης
- επαγγελματικά εργαστήρια, όπως αυτά αναφέρονται στη στήλη γενικής κατοικίας του πίνακα του άρθρου 2 του Π.Διατάγματος 84/1984 (Α' 33)
- κτίρια κοινωνικής πρόνοιας

7. Στους οικοδομικούς χώρους που χαρακτηρίζονται στα διαγράμματα του άρθρου 1 με στοιχείο Ε επιτρέπεται η χρήση των πρακτορείων μεταφορών.

8. Μέσα στους κοινόχρηστους χώρους επιτρέπεται ο καθορισμός χώρων κοινωνικών και πολιτιστικών λειτουργιών σε ποσοστό μέχρι 5%. Στους χώρους αυτούς επιτρέπονται οι χρήσεις: εστιατόρια, αναψυκτήρια, χώροι συνάθροισης κοινού, πολιτιστικά κτίρια, κτίρια εκπαίδευσης, υπαίθριες αθλητικές εγκαταστάσεις, κτίρια κοινωνικής πρόνοιας.

Για την εγκατάσταση των παραπάνω δραστηριοτήτων θα υποβάλλεται εφ' άπαξ μελέτη στον Οργανισμό Αθήνας σε έκταση τουλάχιστον ενός Ο.Τ. που θα εγκρίνεται με υπουργική απόφαση, ο δε συντελεστής δόμησης για το σύνολο των παραπάνω δραστηριοτήτων δεν θα υπερβαίνει το 0,1.

Στους χώρους κοινοχρήστου πρασίνου που εμφανίζονται με το στοιχείο Ρ στα διαγράμματα του άρθρου 1, όπως και στους υπόλοιπους χώρους κοινοχρήστου πρασίνου, επιτρέπεται η υπόγεια κατασκευή χώρων στάθμευσης ή υπαγείων χώρων άλλων χρήσεων (αποθηκών υγιεινής κ.λπ.) σύμφωνα με τις παραγρ. 1α, 1β και 1γ του άρθρου 8

του Ν. 2052/1992 (Α' 94). Το ποσοστό κάλυψης των υπόγειων αυτών κατασκευών δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει το 70% της επιφάνειας των κοινοχρήστων χώρων με στοιχεία Ρ και το 50% της επιφάνειας των υπολοίπων κοινοχρήστων χώρων. Οι παραπάνω χώροι επιτρέπεται να συμπληρώνονται και με τις ελάχιστες απαιτούμενες υπέργειες διαμορφώσεις αναγκαίες για την εξυπηρέτησή τους.

Η μελέτη κατασκευής και λοιπές ρυθμίσεις πραγματοποιούνται σύμφωνα με τα άρθρα Β, 9 και 10 του Ν. 2052/1992.

Άρθρο 4

Στη Ζώνη Αγοράς Συντελεστή (ΖΑΣ) καθορίζεται δευτερογενής αυξημένος συντελεστής δόμησης 0,8 για τα Ο.Τ. με στοιχεία Β, Γ, Ε και Δ1 και 0,4 για τα Ο.Τ. με στοιχεία Α και Δ2.

Ο μεταφερόμενος συντελεστής δόμησης προέρχεται αποκλειστικά από βαρυνόμενα ακίνητα που βρίσκονται στην παραπάνω περιοχή του Ελαιώνα.

Άρθρο 5

Στο πρόσωπο των οικοπέδων, οικοδομημένων ή μη, που βρίσκονται στις περιοχές των οποίων εγκρίνεται και αναθεωρείται το σχέδιο, επιβάλλεται προκήγιο πλάτους τεσσάρων (4), έξι (6), οκτώ (8), δέκα (10), δώδεκα (12), δέκα τέσσερα (14), δέκα πέντε (15), δέκα έξι (16), δέκα οκτώ (18), είκοσι (20), είκοσι δύο (22), είκοσι πέντε (25), είκοσι έξι (26), είκοσι επτά (27), είκοσι οκτώ (28), τριάντα τρία (33) μέτρων και μεταβλητό πλάτους από μηδέν έως είκοσι πέντε (0-25) μ., όπως φαίνεται στα διαγράμματα του άρθρου 1.

Άρθρο 6

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

1. Ελάχιστο πρόσωπο: είκοσι πέντε (25) μέτρα

Ελάχιστο εμβαδόν: δύο χιλιάδες (2.000) τ.μ.

2. Κατά παρέκκλιση της προηγούμενης παραγράφου οικόπεδα που προϋπήρχαν στις 20.12.1985 ημέρα δημοσίευσής του από 12.12.1985 Π.Δ/τος (Δ' 717) και ανάλογα με τη χρήση για την οποία προορίζονται θεωρούνται άρτια και οικοδομήσιμα ως εξής:

α) Οικόπεδα που προορίζονται για κτίρια κατοικίας και είχαν:

Ελάχιστο πρόσωπο: δέκα (10) μέτρα

Ελάχιστο εμβαδόν: εκατόν πενήντα (150) τ.μ.

β) Οικόπεδα που προορίζονται για κτίρια γραφείων, εμπορικών καταστημάτων, διοίκηση, τράπεζες και είχαν:

Ελάχιστο πρόσωπο: δέκα πέντε (15) μέτρα

Ελάχιστο εμβαδόν: τετρακόσια (400) τ.μ. και

γ) Οικόπεδα που προορίζονται για τις λοιπές χρήσεις και είχαν:

Ελάχιστο πρόσωπο: είκοσι (20) μέτρα

Ελάχιστο εμβαδόν: οκτακόσια (800) τ.μ.

3. Επίσης θεωρούνται άρτια τα οικόπεδα που προκύπτουν ή δημιουργούνται από την οριστική πράξη εφαρμογής και έχουν τις ως άνω κατά παρέκκλιση αρτιότητες.

4. Επιπλέον των προϋποθέσεων των παραγράφων 1, 2 και 3 απαιτείται όπως α) στο οικοδομήσιμο τμήμα του οικόπεδου εγγράφεται κάτωψη κτιρίου με ελάχιστη επιφάνεια πενήντα (50) τ.μ. και ελάχιστη πλευρά πέντε (5) μέτρα και β) τα οικόπεδα δεν δημιουργήθηκαν από κατά-

τιση που έγινε κατά παράβαση των διατάξεων του από 22.6.1983 Π.Διατάγματος (Δ' 284).

5. Μέγιστο ποσοστό κάλυψης:

- για τα οικόπεδα που προορίζονται για βιομηχανικές - βιοτεχνικές μονάδες για κτίρια στάθμευσης και πρακτορεία μεταφορών πενήντα τοις εκατό (50%) της επιφανείας τους,

- για τις λοιπές χρήσεις: σαράντα τοις εκατό (40%) της επιφανείας τους.

6. α) Συντελεστής δόμησης: οκτώ δέκατα (0,8)

β) Για τα οικόπεδα που εμπίπτουν στους οικοδομήσιμους χώρους με στοιχείο Α εμβαδού μικρότερου των 1.000 τ.μ.: συντελεστής δόμησης: τέσσερα δέκατα (0,4) και εμβαδού από 1.000 έως 2.000 τ.μ.: συντελεστής δόμησης: πέντε δέκατα (0,5).

γ) Για τα οικόπεδα που εμπίπτουν στους λοιπούς οικοδομήσιμους χώρους και έχουν εμβαδόν μικρότερο των 2.000 τ.μ.: συντελεστής δόμησης: έξι δέκατα (0,6).

7. Στους χώρους κοινωφελών εγκαταστάσεων όπως αυτοί φαίνονται στα διαγράμματα του άρθρου 1 οι όροι δόμησης καθορίζονται με υπουργική απόφαση κάθε φορά μετά από εισήγηση του Οργανισμού Αθήνας, η οποία λαμβάνει υπόψη τις ανάγκες σε κτιριακές εγκαταστάσεις σε κάθε περίπτωση σύμφωνα με προμελέτη που υποβάλλεται από τον αντίστοιχο φορέα και με την προϋπόθεση ότι το ποσοστό κάλυψης δεν θα υπερβαίνει το 40% και ο σ.δ. τα οκτώ δέκατα (0,8).

Σε περίπτωση που σε γήπεδο κοινωφελούς εγκατάστασης υπάρχουν νόμιμα κτίσματα που υπερβαίνουν τον πιο πάνω αναφερόμενο μέγιστο συντελεστή 0,8 και μέγιστη κάλυψη 40% αυτά επιτρέπεται να επισκευάζονται και εκσυγχρονίζονται, χωρίς έκδοση αντίστοιχης Υπουργικής Απόφασης.

8. Καθορίζεται όριο ακαλύπτων χώρων, όπως φαίνεται με μπλε γραμμή στα διαγράμματα του άρθρου 1.

9. Καθορίζεται κόκκινο περίγραμμα εντός του οποίου ανεγείρονται τα κτίρια, όπως φαίνεται με κόκκινη γραμμή στα διαγράμματα του άρθρου 1.

10. Επιβάλλεται η υποχρεωτική φύτευση των οικοπέδων:

- Τα ποσοστά του εμβαδού των οικοπέδων που υποχρεωτικά πρέπει να φυτεύεται ορίζεται ανάλογα με το ποσοστό κάλυψής τους, όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα:

Ποσοστό κάλυψης οικοπέδων	Ποσοστό εμβαδού οικοπέδων για φύτευση
μέχρι 40%	30%
μέχρι 50%	20%

Η υποχρεωτική φύτευση με υψηλό πράσινο (δέντρα) γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις της 3046/304/30.1.1989 απόφασης του Αναπληρωτή Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων «Κτιριοδομικός Κανονισμός» (Δ' 59), όπως τροποποιήθηκε με την 49977/3068/27.6.1989 απόφαση Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (Β' 535).

Επιτρέπεται η δημιουργία διόδου για τη διέλευση οχημάτων μέσα από κοινόχρηστο πράσινο στις περιπτώσεις οικοπέδων που έχουν προσπέλαση προς οδό μόνο μέσω κοινόχρηστου πρασίνου.

Τα εν λόγω οικόπεδα επιτρέπεται να έχουν μία εισοδo-έξοδο ανά 50 μέτρα πρόσφυσης πλάτους 4 μέτρων. Η απόσταση των 50 μέτρων τηρείται μεταξύ των αξόνων των δύο εισόδων-εξόδων.

Η θέση των εισόδων-εξόδων καθορίζεται από το πολεοδομικό γραφείο της περιοχής οικοθεν ή ύστερα από πρόταση των ιδιοκτητών των οικοπέδων.

Σε περίπτωση καθορισμού των εισόδων-εξόδων από την υπηρεσία οικοθεν, η σχετική πρόταση του πολεοδομικού γραφείου κοινοποιείται στους ιδιοκτήτες (σε περίπτωση συνιδιοκτησίας σε ένα τουλάχιστον από τους ιδιοκτήτες), οι οποίοι μπορούν να υποβάλλουν ένσταση μέσα σε 15 ημέρες. Την ίδια ένσταση μπορούν να υποβάλλουν και οι ιδιοκτήτες των οποίων η πρόταση δεν έγινε δεκτή από το πολεοδομικό γραφείο. Επί των ενστάσεων αποφαινεται οριστικά η δ/ση Ειδικών Έργων του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

11. Η περιοχή του «Ελαιώνα», όπως καθορίζεται με το άρθρο 1 του παρόντος Π.Δ/τος υπάγεται ως προς την εξασφάλιση χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων στις Ζώνες Α και Β που καθορίζονται με το 230/1993 Π.Δ/γμα (Α' 94), με τους εξής ειδικότερους περιορισμούς:

α) Ο αριθμός των προς εξαγορά θέσεων να μην υπερβαίνει το 20% των απαιτούμενων, το δε υπόλοιπο 80% να εξασφαλίζεται στο αυτό ή σε άλλο ακίνητο σε απόσταση όχι μεγαλύτερη των 200 μ., μετρούμενη σε νοητή ευθεία γραμμή μεταξύ των πλησιέστερων σημείων των δύο ακινήτων.

β) Σε περίπτωση αλλαγής χρήσης σε υφιστάμενα κτίρια να ισχύει η υποχρέωση εξασφάλισης θέσεων στάθμευσης όπως ακριβώς και στα νέα κτίρια.

12. Σε περίπτωση προσθήκης σε υφιστάμενα κτίρια, λόγω μεταφοράς ή αγοράς συντελεστή δόμησης το σύνολο του κτιρίου και της προσθήκης πρέπει να είναι σύμφωνο με τις διατάξεις του ΓΟΚ.

Επιτρέπονται οι επισκευές και η πλήρης αναδιαμόρφωση (εσωτερική και εξωτερική) σε υφιστάμενα κτίρια που έχουν ανεγερθεί νομίμως, έστω και αν υπερβαίνουν σύμφωνα με την οικοδομική τους άδεια το ποσοστό κάλυψης ή το συντελεστή δόμησης που καθορίζονται με το παρόν Π. Δ/γμα.

13. Στα κτίρια ή τμήμα τους που εμπίπτουν μέσα σε προκήπια

α) Επιτρέπεται η ανακαίνιση των όψεων με σκοπό τη βελτίωση της εξωτερικής εμφάνισής τους.

β) Απαγορεύεται η αλλαγή της χρήσης τους.

14. Η περίφραξη των οικοπέδων που βρίσκονται κατά μήκος της λεωφόρου Κηφισού, όπου το προκήπιο έχει πλάτος 12 μ. τουλάχιστον, τοποθετείται 3 μ. εσωτερα της ρυμοτομικής γραμμής.

15. Απαγορεύεται η κατασκευή κτιρίων επί υποστηλωμάτων (PILOTIS).

16. Επιβάλλεται η διάσπαση του όγκου του κτιρίου σε περισσότερα του ενός, που ανεγείρονται σε οικόπεδα μεγαλύτερα των 6 στρεμμάτων.

17. Σε ολόκληρη την περιοχή του Ελαιώνα η φύτευση με δένδρα των τμημάτων των προκηπίων, που δεν καλύπτονται από κτίρια ή εγκαταστάσεις, σε όλα τα οικόπεδα που βρίσκονται στις περιοχές στις οποίες εγκρίνεται ή αναθεωρείται το σχέδιο με το παρόν διάταγμα, πρέπει να γίνει το αργότερο μέσα σε έξι (6) μήνες μετά την κύρωση της πράξης εφαρμογής, άλλως η φύτευση θα γίνει από το δήμο ή

άλλο ειδικό φορέα και η δαπάνη θα καταλογιστεί στους ιδιοκτήτες των οικοπέδων.

Άρθρο 7

1. Υφιστάμενες εγκαταστάσεις βυρσοδεψείων, χυτηρίων επιμεταλλωτηρίων, κεραμοποιείων και έτοιμου σκυροδέματος επιβάλλεται να απομακρυνθούν σε διάστημα 5 ετών από τη δημοσίευση του παρόντος Π.Δ./τος. Οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις έτοιμου σκυροδέματος που οργανώνουν τη λειτουργία τους σε κλειστούς χώρους μπορούν να παραμείνουν 10 έτη από τη δημοσίευση του παρόντος.

2. Υφιστάμενες εγκαταστάσεις, που δεν προβλέπονται από τις παραπάνω αναφερόμενες διατάξεις, εφόσον λειτουργούν νόμιμα μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος επιτρέπεται να επισκευάζονται και να εκσυγχρονίζονται. Η απομάκρυνση των εγκαταστάσεων αυτών είναι υποχρεωτική μετά την πάροδο 15 ετών.

Άρθρο 8

Διατάξεις του από 11.2/14.2.1991 Π.Δ./τος (Δ' 74) ορίζουσαι άλλως καταργούνται από τη δημοσίευση του παρόντος Π.Δ./τος.

Άρθρο 9

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 Σεπτεμβρίου 1995

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ
ΚΩΣΤΑΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ



04807501907050052



6927

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ

Αρ. Φύλλου 750

19 Ιουλίου 2005

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

Τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου του δήμου Αιγάλεω την πολεοδομική ενότητα του Ελαιώνα (Ν. Αττικής), τροποποίηση χρήσεων γης και επιβολή και τροποποίηση προκηπίου.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις των άρθρων 152 (παρ. 6), 154, 160 (παρ. 1 και 2) και 161 του από 14.7.1999 π.δ/τος «Κώδικας Βασικής Πολεοδομικής Νομοθεσίας» (Δ' 580).

2. Τις διατάξεις του άρθρου 99 (παρ. 2) του ν. 1892/1990 «Για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη και άλλες διατάξεις» (Α' 101) όπως συμπληρώθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 7 του ν. 2052/1992 «Μέτρα για την αντιμετώπιση του νέφους και πολεοδομικές ρυθμίσεις» (Α' 94).

3. Τις διατάξεις του άρθρου 29Α του ν. 1558/1985 «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα» (Α' 137) που προστέθηκε με το άρθρο 27 του ν. 2081/1992 (Α' 154) και αντικαταστάθηκε με την παρ. 2α του άρθρου 1 του ν. 2469/1997 (Α' 38).

4. Την υπ' αριθμ. 84426/6485/1990 απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων «Τροποποίηση των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων (Γ.Π.Σ) των δήμων Αθηναίων, Αγ. Ιωάννη Ρέντη, Αιγάλεω, Περιστερίου και Ταύρου» (Δ' 729) και την υπ' αριθμ. 72888/3764/3.7.1991 απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (Δ' 434).

5. Τις υπ' αριθμ. 156/1998, 539/1998, 264/2001, 361/2001, 412/2002, 823/2002, 99/2003, 197/2002, 339/2003 και 395/2003 γνωμοδοτήσεις του Δημοτικού Συμβουλίου Αιγάλεω.

6. Τις υπ' αριθμ. 2/συν.24/24.4.2002, 3/συν.43/9.4.2003, 1/συν.44/23.4.2003, 6/συν.49/2.7.2003 και 3/συν.59/8.10.2003 γνωμοδοτήσεις της Εκτελεστικής Επιτροπής του Οργανισμού Αθήνας.

7. Το γεγονός ότι από τις κανονιστικές διατάξεις αυτού του διατάγματος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού και του προϋπολογισμού του οικείου Ο.Τ.Α.

8. Την 26/2005 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας με πρόταση της Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

1. Εγκρίνεται η τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου του δήμου Αιγάλεω στην πολεοδομική ενότητα του Ελαιώνα (ν. Αττικής) που έχει καθορισθεί Ζώνη Ελεγχόμενης Ανάπτυξης (Ζ.Ε.Α) με τα από 18.12.1990 (Δ' 709) και 14.11.2002 (Δ' 996) π. δ/τα και έχει εγκριθεί με τα από 20.9.1995 (Δ' 1049) και 13.11.1978 (Δ' 600) π. δ/τα με τη μετατόπιση οικοδομικών-ρυμοτομικών γραμμών, κατάργηση τμήματος οδού, έγκριση νέων οδών, μετατροπή οικοδομησίμων χώρων σε χώρους κοινοχρήστου πρασίνου, μετατροπή κοινοχρήστων χώρων σε οικοδομησίμους, τον καθορισμό χώρων πρασίνου-πάρκων στο κτήμα Μερκάτη, τον καθορισμό χώρου δημοτικού πολιτιστικού κέντρου με στοιχεία Α2, Β2, Γ2, Ε2, Ζ2, Η2, Θ2, Δ2, Α2, τον καθορισμό χώρου εγκατάστασης τεχνικών υπηρεσιών και υπηρεσιών καθαριότητας δήμου Αιγάλεω με στοιχεία 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 1 τον καθορισμό χώρου σταθμού μετεπιβίβασης Μετρό με στοιχεία Αο, Βο, Γο, Δο, Αο, τον καθορισμό χώρου σταθμού μετεπιβίβασης Μετρό και κεντρικού σταθμού υπεραστικών λεωφορείων με στοιχεία Α, Β, Γ, Δ, Ε, Ζ, Η, Θ, Ι, Κ, Λ, Μ, Ν, Ξ, Ο, Π, Ρ, Α, όπως οι παραπάνω ρυθμίσεις φαίνονται στα δώδεκα (12) σχετικά πρωτότυπα χρωματισμένα διαγράμματα σε κλίμακα 1:1.000, που θεωρήθηκαν από τον Προϊστάμενο της Δ/νσης Τοπογραφικών Εφαρμογών με την 6086/2005 πράξη του και που αντίτυπά τους σε φωτοσμίκρυνση δημοσιεύονται με το παρόν διάταγμα.

Άρθρο 2

Στο πρόσωπο των οικοπέδων οικοδομημένων ή μη που βρίσκονται στην περιοχή της οποίας το σχέδιο τροποποιείται με το παραπάνω άρθρο

α) Επιβάλλεται προκήπιο πλάτους έξι (6), δέκα οκτώ (18), είκοσι (20) μ. και μεταβλητό πλάτους έντεκα έως δέκα τέσσερα (11-14) μ., δέκα έως είκοσι έξι (10-26) μ. και στον καθοριζόμενο χώρο δημοτικού πολιτιστικού κέντρου δέκα ακτώ έως δέκα εννέα (18-19) μ.

β) Τροποποιείται το προβλεπόμενο από το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο προκήπιο και το πλάτος του καθορίζεται σε έξι (6), δέκα (10), δώδεκα (12), δέκα τέσσερα (14),

δέκα έξι (16), δέκα οκτώ (18), είκοσι δύο (22) και μεταβλητό πλάτους δέκα έως δέκα τέσσερα (10-14) μέτρα.

γ) Τροποποιείται το πλάτος της υποχρεωτικής φύτευσης των οικοπέδων του Ο.Τ. 814 επί της λεωφόρου Κηφισού και καθορίζεται σε είκοσι (20) μέτρα όπως οι ρυθμίσεις των παραγράφων α, β, και γ φαίνονται στα διαγράμματα του άρθρου 1.

Άρθρο 3

Στο χώρο σταθμού μετεπιβίβασης Μετρό και κεντρικού σταθμού υπεραστικών λεωφορείων επιτρέπονται βοηθητικές χρήσεις που εξυπηρετούν τις ανάγκες των επιβατών και ειδικότερα:

- Μικρή ξενοδοχειακή μονάδα με μέγιστο αριθμό κλινών 100

- Εμπορικά καταστήματα με εξαίρεση υπεραγορές και πολυκαταστήματα

- Γραφεία τραπεζών, ασφαλειών κλπ.

- Εστιατόρια-αναψυκτήρια

- Χώροι συνάθροισης κοινού

Η συνολική εκμεταλλεύσιμη επιφάνεια των παραπάνω χρήσεων δεν μπορεί να υπερβαίνει το 1/4 του συντελεστή δόμησης του χώρου.

Άρθρο 4

Οι όροι και περιορισμοί δόμησης των χώρων που καθορίζονται με το άρθρο 1 του παρόντος ορίζονται ως εξής:

1. Για τους όρους και περιορισμούς δόμησης του χώρου σταθμού μετεπιβίβασης Μετρό και κεντρικού σταθμού υπεραστικών λεωφορείων καθώς και του χώρου εγκατάστασης τεχνικών υπηρεσιών και υπηρεσιών καθαριότητας δήμου Αιγάλεω εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 6 παρ.7 του από 20.9.1995 π.δ/τος (Δ' 1049).

Οι υπόγειες διαμορφώσεις και εγκαταστάσεις στο σταθμό μετεπιβίβασης Μετρό φθάνουν μέχρι την ρυμοτομική γραμμή.

2. Καθορίζεται όριο ακάλυπτων χώρων, όπως φαίνεται με μπλέ γραμμή στα διαγράμματα του άρθρου 1.

3. Καθορίζεται, όπως φαίνεται στο σχετικό διάγραμμα του άρθρου 1, κόκκινο περίγραμμα στον Ιερό Ναό Αγ. Ιωάννη στο κτήμα Μερκάτη καθώς και στα διατηρητέα ιστορικά, στα οποία επιτρέπονται οι χρήσεις της παραγρ.8 του άρθρου 3 του από 20.9.1995 π.δ/τος (Δ' 1049).

4. Στο χώρο σχολικών κτιρίων στο κτήμα Μερκάτη επιπλέον της υφιστάμενης δόμησης επιτρέπεται μόνο η κατασκευή δύο κτιριακών εγκαταστάσεων που ανεγείρονται εντός των περιγραμμάτων που καθορίζονται με κόκκινη γραμμή στο σχετικό διάγραμμα του άρθρου 1 με μέ-

γιστο ποσοστό κάλυψης 30% και συντελεστή δόμησης 0,8 επί της συνολικής οικοδομήσιμης επιφάνειας του χώρου.

Επίσης στον παραπάνω χώρο επιβάλλεται:

- Η μεταφορά των ελαιοδένδρων, που απομακρύνονται λόγω της ανέγερσης των κτιρίων των ΤΕΙ, στο πάρκο Ελιάς.

- Η μεταφορά της εισόδου του χώρου στην οδό Σαλαμίνιας για λόγους ασφαλέστερης εισόδου-εξόδου.

- Τη δημιουργία πεζογέφυρας πάνω από την Π.Ράλλη για την ασφαλή μετακίνηση των φοιτητών προς τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

5. Στο κοινόχρηστο χώρο πρασίνου του Ο.Τ. 813 εφαρμόζονται οι διατάξεις του τρίτου εδαφίου της παραγράφου 8 του άρθρου 3 του από 20.9.1995 π.δ/τος (Δ' 1049).

6. Στους χώρους πρασίνου και πάρκου του κτήματος Μερκάτη δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις του τρίτου εδαφίου της παραγράφου 8 του άρθρου 3 του από 20.9.1995 π.δ/τος (Δ' 1049).

7. Πριν την έκδοση της οικοδομικής άδειας στο χώρο σταθμού μετεπιβίβασης Μετρό και κεντρικού σταθμού υπεραστικών λεωφορείων πρέπει να έχει εκπονηθεί και δημοσιοποιηθεί Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και να έχουν εγκριθεί περιβαλλοντικοί όροι, σύμφωνα με όσα προβλέπονται στο ν. 1650/1986 (Α' 160), όπως οι σχετικές διατάξεις του νόμου αυτού αντικαταστάθηκαν με το ν. 3010/2002 (Α' 91).

Άρθρο 5

Τροποποιείται το όριο ανάμεσα στις κατηγορίες χρήσεων Δ1 και Α ή Β κατά μήκος και εκατέρωθεν της Ιεράς οδού με τη μετατόπιση αυτού στα όρια των ιδιοκτησιών, όπως φαίνεται στα διαγράμματα του άρθρου 1.

Άρθρο 6

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

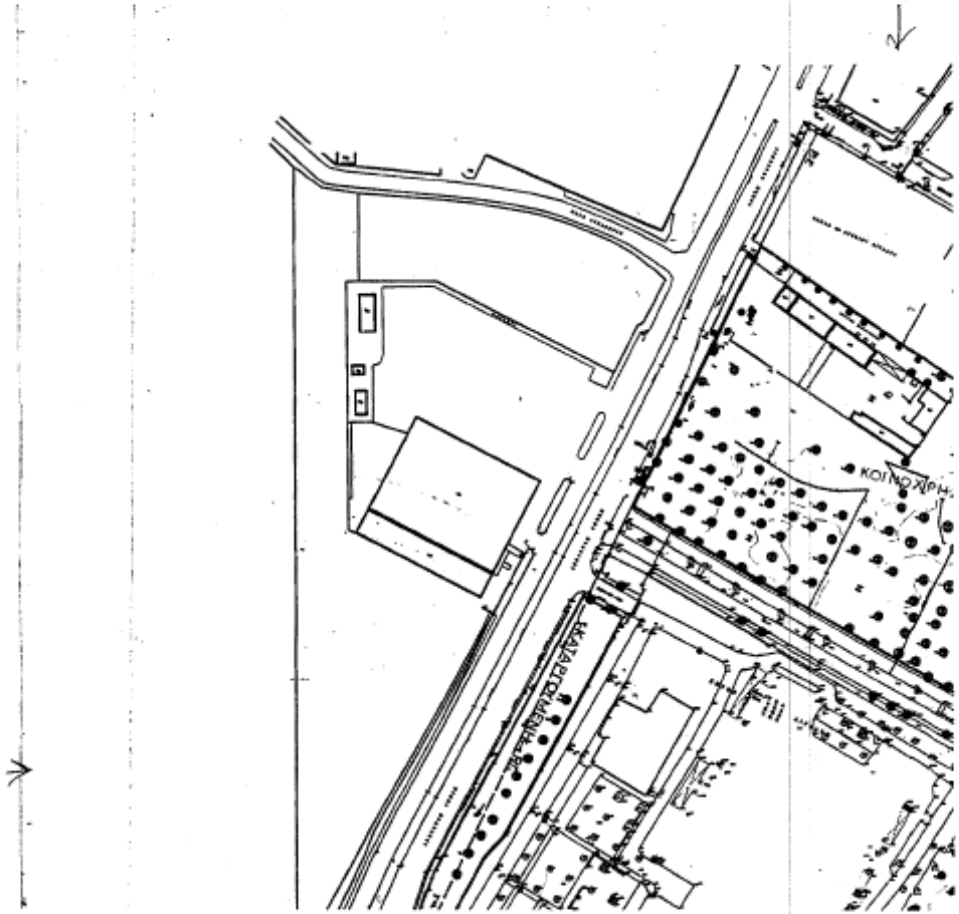
Στον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

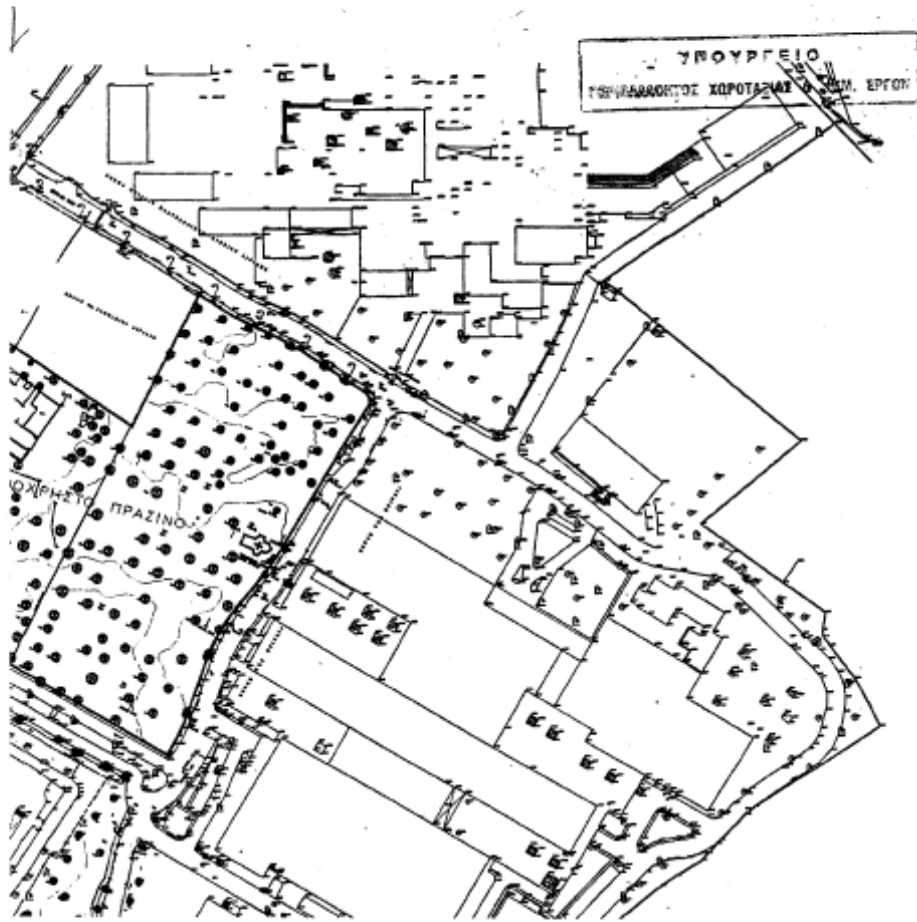
Αθήνα, 23 Ιουνίου 2005

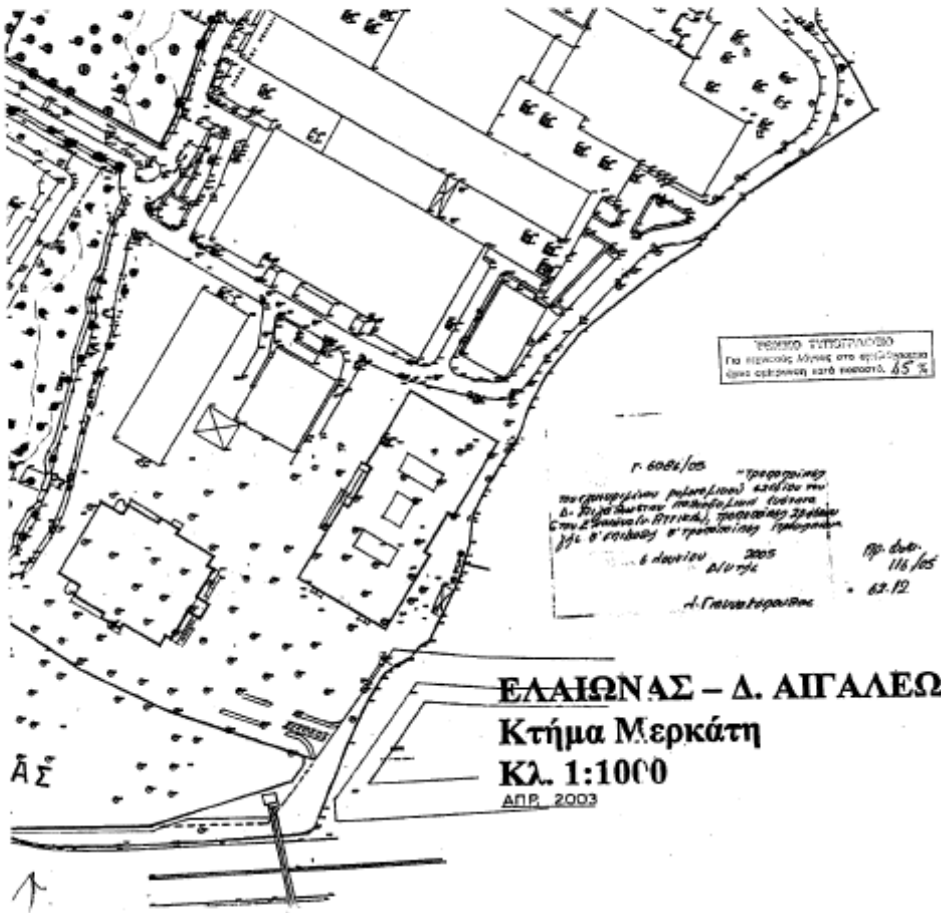
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΑΡΟΛΟΣ ΓΡ. ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΦΛΙΑΣ







ΤΕΧΝΙΚΟ ΣΥΓΓΡΑΜΜΑ
Για κτίριο Μάρκετ στο Αιγάλεω
Κατάσταση κατά κτίση, 85%

π. 608/05 "προσθήκη
και ανακατασκευή παλαιού κτιρίου του
Δ. Δημόσιου Κτηματολογίου Αιγάλεω
στη Δ. Οδού Αιγάλεω, προσαύξηση 23,60%
για 8 στάθμες ε' προτεραιότητας κτιρίων
... 6 δωματίων 2005 116/05
Α. Γεωσταθαρίδης 63.12

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ - ΑΙΓΑΛΕΩ
Κτήμα Μερκάτη
Κλ. 1:1000
ΑΠΡ. 2003

ΑΣ

7.10.4 Καταμέτρηση αυτοκινήτων.....	39
7.11 Περιβάλλοντας χώρος	39
7.12 Γενικές υπηρεσίες που παρέχονται στον αυτόματο χώρο στάθμευσης.....	40
7.13 Συστήματα ανίχνευσης και αερισμού.....	41
7.14 Αποχέτευση υπόγειων νερών.....	42
7.15 Πυροπροστασία-Πυρανίχνευση.....	42
7.16 Φωτισμός και σημάσεις.....	43
7.17 Γειώσεις	43
7.18 Ρυθμιστικό πλάνο λειτουργίας.....	43
Συμπεράσματα.....	45
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	46
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	47