

Επί του σχεδίου Νόμου «περί επιβολής υποχρεώσεων προς δημιουργίαν χώρων σταθμεύσεως αυτοκινήτων διά τήν εξυπηρέτησιν τών κτιρίων και ρυθμίσεως συναρῶν θεμάτων».

Πρός τήν Βουλὴν τῶν Ἑλλήνων

Εἶναι γεγονός ὅτι τὸ πρόβλημα σταθμεύσεως εἰς τήν Μεγίστην Περιοχὴν Πρωτεύουσῆς διογκοῦται συνεχῶς και ὅτι τὸ πρόβλημα τοῦτο ἐμφανίζεται ἐκδηλωτικῶς και εἰς ἄλλας πόλεις και οἰκισμούς τῆς Χώρας ὡς και εἰς περιοχὰς ἐκτὸς σχεδίου, ὅπου ἀνεγείρονται κτίρια εὐρείας ἐξυπηρέτησεως τοῦ κοινού. Ἡ ραγδικὴ αὐξησὶς χρησιμοποιοῦσας ἰδιωτικῶν αυτοκινήτων ἐδημιουργεῖ μεγάλας πιέσεις ἐπὶ τῶν παρεμέτρων «πυκνότης οἰκτοῦ οἰκτοῦ» και «ἀδυνατότης σταθμεύσεως», αἱ ὁποῖαι και ἔρουν μὲ ἀμοιβαίαν ἀρνητικὴν ἐξάρτησιν ἐπὶ τοῦ προβλήματος τῆς σταθμεύσεως.

Τὰ μεγέθη αὐξήσεως παρουσιάζονται τραμακτικὰ ἰδίᾳ εἰς τήν περιοχὴν Πρωτεύουσῆς, ὅπου κατὰ τήν τελευταίαν δεκαετίαν ἡ αὐξησὶς τοῦ ἀριθμοῦ τῶν αυτοκινήτων ἐν γένει ἐφθάσεν εἰς 700% (ἀπὸ 50.000 εἰς 400.000) ἐνῶ ὁ ἀριθμὸς τῶν ἰδιωτικῶν αυτοκινήτων ἠξήθη κατὰ 1.000,0 (ἀπὸ 30.000 εἰς 300.000) και ὁ δείκτης ἰδιοκτησίας αυτοκινήτου ἀνὰ κάτοικον κατὰ 570% (ἀπὸ 1/62 εἰς 1/9,3). Αἱ ζήτησεις σταθμεύσεως εἰς τὰς κεντρικὰς και ἐν γένει πυκνῆς οἰκήσεως περιοχὰς ὑπερβαίνουν κατὰ πολὺ τὴν προσφορὰν θέσεων και τοῦτο διότι ἡ «στάθμευσις παρὰ τὰ κράπεδα» και ἐπὶ κοινοχρήστων χώρων προσφέρεται ὡς δυνατὴ εὐκολοῦς λύσις ἐνῶ ἡ «στάθμευσις ἐκτὸς ὁδοῦ» ἐλάχιστα ἐφαρμόζεται.

Ἡ ἐν λόγῳ «λύσις σταθμεύσεως» πέραν τῶν ἀρνητικῶν ἐπιδράσεων τῆς ἐπὶ τῆς κυκλοφορίας συντελεῖ ἀναμφισβητήτως εἰς τὴν ὑποβάθμισιν τῆς ποιότητος ζωῆς και τοῦ περιβάλλοντος και εἰς τὴν ἀνοδον τοῦ κοινωνικοῦ κόστους. Συνήθη φαινόμενα: Αὐτοκίνητα σταθμευμένα και εἰς τὰς δύο πλευρὰς τῶν ὁδῶν, εἰς θέσεις μάλιστα ὅπου ἀπαγορεύεται ἡ στάθμευσις, κυκλοφορικὴ ἀκαταστασία ἐπικίνδυνος διὰ πεζοῦς και ὁδηγοῦς εἰς τοὺς ἐμπορικὸς δρόμους, πεζοδρόμια κατεληγμένα ἀπὸ αυτοκίνητα, ἀποκεκλεισμένα ἀπὸ τοὺς πεζοῦς, διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ὁποίων και προσρίζονται κλπ.

Τὸ κατὰ τὰ ἀνωτέρω ἐκτιθέμενον πρόβλημα σταθμεύσεως συνδέεται ἐκβαίως μὲ τὸ γενικώτερον κυκλοφορικὸν πρόβλημα τῶν πόλεων μας και τὰ λαμβανόμενα μέτρα ρυθμίσεως τοῦ προβλήματος τούτου. Ἀκριβῶς δὲ ἐντὸς τῶν πλαισίων εὐρυτέρας ἀντιμετωπίσεως τῆς πολιτικῆς τοῦ κυκλοφορικοῦ προβλήματος, συνιστᾶται ἡ ἀνάπτυξις ἐνὸς προγράμματος «πολιτικῆς σταθμεύσεως» ἐν σχέσει μὲ τὴν κυκλοφορίαν και τὴν ἀστικήν ἀνάπτυξιν, ἀφοῦ ἡ στάθμευσις ἀποτελεῖ κείριον παράγοντα διὰ τὴν ἐπιβίωσιν τῶν ἀστικῶν κέντρων και τὴν ὑγιᾶ ἀνάπτυξιν τῶν λοιπῶν περιοχῶν. Εἰς τὰ πλαίσια τοῦ προγράμματος τούτου λαμβάνονται διὰ τοῦ παρόντος σχεδίου Νόμου μέτρα, διὰ τῶν ὁποίων βασικῶς ἐπιβάλλεται ἡ ἐξασφάλισις χώρου σταθμεύσεως εἰς τὰ ἀνεγείρομενα κτίρια.

Σχετικὴ ρύθμισις ἔχει ἤδη γίνει βάσει τοῦ Ν. 551/1977, πλὴν ὅμως αὕτη κρίνεται ἀνεπαρκῆς χρῆζουσα περαιτέρω συμπληρώσεως και διαμορφώσεως ἐπὶ εὐρύτερας βάσεως.

Τὰ προτεινόμενα νῦν μέτρα ἐξετάζομενα εἰς πρώτην θεώρησιν, φαίνονται ὅτι ἐπιβαρύνουν ἀμέσως τὴν κατασκευὴν τῶν κτιρίων, και τὸ συνοδεύμενον μὲ αὐτὴν κύκλωμα τιμῶν (ὕλικα, ἐργατικά, τιμαὶ ἀγορᾶς διαμερισμάτων, ἀξία: γῆς), πλὴν ὅμως ἡ ἐπιβαρύνσις ὑπερκαλύπτεται μακροχρονίως ἀπὸ τὰς θετικὰς ἐπιδράσεις τοῦ μέτρου ἐπὶ τῆς μειώσεως τῶν κοινωνικῶν δαπανῶν, αἱ ὁποῖαι εἶναι πολὺ δύσκολον νὰ ἐκτιμηθοῦν και ἐκφραστοῦν ἀριθμητικῶς. Ἐξ ἄλλου εἶναι γεγονός ὅτι ἡ στάθμευσις ἀποτελεῖ σημαντικὸν παράγοντα διὰ τὴν ἐπιτυχίαν πολλῶν ἐπιχειρήσεων τῆς πόλεως. Ἡ ἐπιβαρύνσις τῆς εἰς τὴν κίνησιν τῶν λιανικῶν πωλήσεων εἶναι ἰδιαίτερος ἀξιοσημειώσιμος, ἐνῶ διὰ τὰ κτίρια γραφείων ἡ ἐξασφάλισις χώρου σταθμεύσεως αὐξάνει μακροχρονίως τὴν ἀγοραστικὴν ἀξίαν τῶν καθ' ὅσον αἱ ἐγκαταστάσεις σταθμεύσεως ἀποτελοῦν πρόσθετον κίνητρον διὰ τοὺς ἐνοίκους διότι παρέχουν

εἰς τοὺς πελάτας τῶν ἄμεσον και ἀμεσον πρόσβαιν εἰς τὸ κτίριον. Ἀνάλογα κίνητρα δημιουργοῦνται και διὰ τὰ κτίρια κατοικίας.

Σημειώτεον ὅτι πρὸ τῆς συντάξεως τοῦ παρόντος ἐμελετήθησαν αἱ ἰσχύουσαι εἰς ἄλλας χώρας διατάξεις και δη εἰς Γερμανίαν, Ἰταλίαν, Ἑλλετικὴν κλπ. Εἰς τὰς ἐν λόγῳ χώρας ἐφαρμόζονται ἀπὸ ἐτῶν ἐπιτυχῶς μέτρα στηριζόμενα εἰς τὰς αὐτὰς βασικὰς ἀρχὰς. Ἐπὶ τῆς βάσεως τῶν ἀρχῶν αὐτῶν, ἐπιβίωσιν διὰ τοῦ παρόντος Νόμου ἡ θέσπισις ρυθμίσεων ἀναποκρινόμενων κατὰ τὸ δυνατόν και εἰς τὰς λοιπὰς πολεοδομικὰς διατάξεις και τὰς συνθήκας τῶν πόλεων μας, κατὰ τὸ ἀναλυτικώτερον ἐπὶ τῶν καθ' ἕκαστα αὐτῶν ἀρθρῶν ἐκτιθέμενα:

Ἄρθρον 1: Διὰ τοῦ ἀρθροῦ τούτου ἐπιβάλλονται αἱ υποχρεώσεις πρὸς δημιουργίαν χώρου σταθμεύσεως διὰ κάθε ἀνεγείρομενον κτίριον ὡς συνοδευτικῶν ἀπαραιτήτων λειτουργικοῦ σχεδίου τοῦ κτιρίου και παρεχονται εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους τρεῖς πρὸς τοῦτο ἐναλλακτικαὶ δυνατότητες, ἦτοι:

- α) διαθέσεως τοῦ χώρου σταθμεύσεως εἰς τὸ αὐτὸ οἰκοπέδον, ἐφ' ὃ ἀνεγείρεται τὸ κτίριον
- β) διαθέσεως τοῦ χώρου σταθμεύσεως εἰς ἐτέραν θέσιν και εἰς εὐλογον ἀπὸ τοῦ κτιρίου ἀπόστασιν
- γ) καταβολῆς χρηματικῆς εἰσφορᾶς, διατιθέμενης διὰ τὴν δημιουργίαν χώρων σταθμεύσεως δημοσίας χρήσεως (παρ. 1 και 2).

Παραλλήλως προβλέπεται ἡ νομικὴ ἐξασφάλισις τῆς συνδέσεως τῶν χώρων σταθμεύσεως μετὰ τοῦ κτιρίου τὸ ὅποιον ἐξυπηρετοῦν (παράγρ. 3) και ὀρίζεται ὅτι εἰς τὰς περιοχὰς ὅπου διὰ τῶν κατὰ τὸ ἐπόμενον ἀρθρον Δ/των θὰ ἀπαγορευθῆ ἡ κατασκευὴ χώρων σταθμεύσεως οἱ ἐνδιαφερόμενοι δὲν ἀπὸκλιπῶνται τῶν υποχρεώσεων τοῦ παρόντος, ἀλλὰ ἐφαρμόζονται ὑπ' αὐτῶν μόνον αἱ κατὰ τὰ ἀνωτέρω β και γ δυνατότητες ἡ μόνον ἡ γ (παράγρ. 4).

Τέλος, ἡ παράγραφος 5 τοῦ ἐν λόγῳ ἀρθροῦ προβλέπει τὴν δυνατότητα ἐπιβολῆς δημιουργίας τοῦ συνόλου ἡ μέρους τῶν ἀπαιτουμένων θέσεων σταθμεύσεως ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ οἰκοπέδου μὲ τὸ ἀνεγείρομενον κτίριον, δι' ὠρισμένης κατηγορίας κτιρίων. Οὕτω π.χ. θὰ εἶναι δυνατόν νὰ ἀπαγορευθῆ ἡ ἀνεγερσις ἐνὸς μεγάλου καταστήματος τροφίμων ἢ ἐνὸς ξενοδοχείου, ἀνευ δημιουργίας, εἰς ἄμεσον μετὰ τοῦ κυρίου κτιρίου γειτονίας, ἰκανοῦ ἀριθμοῦ θέσεων σταθμεύσεως.

Ἄρθρον 2: Τὸ ἀρθρον τοῦτο προβλέπει ὅτι διὰ Π. Δ/των θὰ καθορισθοῦν: α) διὰ τὸ οἰκιστικὸν συγκροτήμα τῆς Πρωτεύουσῆς και β) διὰ τὰς ἄλλας περιοχὰς τῆς Χώρας, ὁ ἀπαιτούμενος ἀριθμὸς τῶν θέσεων σταθμεύσεως ἀναλόγως τῶν χρήσεων τοῦ κτιρίου, μετ' ἐκτίμησιν και τῆς ἐν γένει πολεοδομικῆς, πολιτιστικῆς, κοινωνικῆς και οἰκονομικῆς δομῆς τῆς περιοχῆς. Διὰ Π. Δ/των θὰ καθορισθοῦν και αἱ περιοχὰς εἰς τὰς ὁποίας δὲν εἶναι ἐπιθυμητὴ ἡ δημιουργία χώρων σταθμεύσεως βάσει πολεοδομικῶν και κυκλοφορικῶν κριτηρίων ἢ εὐρυτέρας προτερίας τοῦ περιβάλλοντος χώρου.

Εἰδικώτερον διὰ τῶν Π. Δ/των ἔτινα ἀφορροῦν τὰς λοιπὰς, πλὴν τοῦ οἰκιστικοῦ συγκροτήματος Πρωτεύουσῆς, περιοχὰς τῆς Χώρας, παρέχεται δυνατότης θέσπισεως γενικῶν κατευθύνσεων διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος νόμου, ὡς ὁ καθορισμὸς ἀνωτάτων και κατωτάτων ὁρίων τῶν ἀπαιτουμένων θέσεων σταθμεύσεως ἀναλόγως τῆς χρήσεως τοῦ κτιρίου, ἢ αἱ γενικαὶ ἀπαγορεύσεις δημιουργίας χώρων σταθμεύσεως (π.χ. ἐπὶ πεζοδρόμων ἢ ἐπὶ αὐτοστειλῶν οἰκισμῶν ἢ οἰκιστικῶν συγκροτημάτων εἰς τὰ ὅποια ἀπαγορεύεται ἡ εἰσοδος και κυκλοφορία αυτοκινήτων) ἐπαρτεται δὲ εἰς τὴν ρυθμιστικὴν δράσιν τοῦ Νομάρχου (παράγρ. 4) ὁ καθορισμὸς ἐξειδικευμένων διατάξεων διὰ μίαν συγκεκριμένην περιοχὴν ἐντὸς τῶν παρεχόμενων ὑπὸ τῶν ὡς ἄνω Π. Δ/των κατευθύνσεων, καθέναν ὅτι τὸ πρόβλημα δὲν εἶναι δεκτικὸν ἐνιαίας λύσεως εἰς ὅλα τὰ σημεῖα τῆς Χώρας και ὅτι αἱ κατὰ τόπους Ἀρχαὶ εἶναι εἰς θέσιν νὰ γνωρίζουν και ἐκτιμοῦν ὀρθότερον τὰς εἰδικὰς ἀνάγκας και συνθήκας τῶν περιοχῶν τῶν.

*Άρθρον 3: Το άρθρον τούτο ρυθμίζει τας των περιπτώσεων προσδήχης επί υφισταμένων κτιρίων, μεταβολής χρήσεως υφισταμένων κτιρίων ως και μεταβολής χρήσεως των κατά τας διατάξεις του παρόντος, χώρων σταθμεύσεως αυτοκινήτων. Διοθέντος ότι: εκ της μεταβολής χρήσεως κτιρίου τινός είναι δυνατόν να επιβαρυνθή ή κυκλοφοριακή φόρτισις της περιοχής, εφ' όσον δια την νέαν χρήσιν του κτιρίου απαιτούνται θέσεις σταθμεύσεως περισσότεραι των απαιτούμενων δια την προτέραν αυτού χρήσιν, επιβάλλεται ή εξασφάλισις των επί πλέον προκυπτουσών θέσεων σταθμεύσεως. Προς άποφυγήν αυθαирέτων μεταβολών προβλέπεται δια τους παραβάτας ή επιβολή ποινικών κυρώσεων και προστίμου. Η προβλεπομένη εξ άλλου άρνησις χορηγήσεως άδειας λειτουργίας, δι' ής χρήσεις απαιτείται αυτή, άνευ της εξασφάλισως των κατά τὰ ως άνω επί πλέον θέσεων σταθμεύσεως, αποδίδεται εις την προληπτικήν κατά τινα τρόπον άποφυγήν αυθαирέτων ενεργειών, όπου τούτο είναι δυνατόν και δέν επιβάλλει προσθέτους προληπτικάς παρεμβάσεις του Διοικητικού μηχανισμού. Ποινικά διατάξεις και πρόστιμον προβλέπονται όμοίως και δια τας περιπτώσεις αυθαирέτου μεταβολής χρήσεως των κατά τας διατάξεις του παρόντος άνεγειρουμένων χώρων σταθμεύσεως, ούτως ώστε να άπορευθούσιν καταστρατηγήσεις αίτινες θα έβράζουν άρνητικώς επί της έκπληρώσεως των επιδιωκομένων υπό του παρόντος σχεδίου νόμου, στόχων.

*Άρθρον 4: Δια του άρθρου τούτου, παρέχεται ή δυνατότης επιβολής υποχρεώσεως εξασφάλισως χώρου σταθμεύσεως αυτοκινήτων και επί υφισταμένων κτιρίων, εφ' όσον ταύτα ως εκ της χρήσεως των προκαλούν ηξητημένην κίνησιν όχημάτων περίξ αυτών. Ούτως είναι δυνατόν εις έν Ξενοδοχείον ή Νοσοκομείον δια το όποιον δέν υφίσταται πρόβλεψις χώρου σταθμεύσεως ή στάσεως όχημάτων, με θυσηνείς ως εκ τούτου επιπτώσεις εις την κυκλοφοριακήν φόρτισιν της περίξ αυτού περιοχής, να επιβληθῆ ή κατά τὰ άνωτέρω υποχρέωσις. Το μέτρον τούτο συμβάλλει εις την εξυγίαισιν περιοχών ή θέσεων τινων εις τας οποίας ή υπέρμετρος κυκλοφοριακή φόρτισις όρείλεται και εις την ανάπτυξιν έντατικώς χρήσεων, και' έξοχήν συντελουσών εις την φόρτισιν ταύτην. Το μέτρον θα χρησιμοποιηθῆ θεαίως εις περιορισμένην κλίμακα και δι' αυτό προβλέπεται αυστηρός προς επιβολήν του τύπος.

*Άρθρον 5: Δια του άρθρου τούτου ρυθμίζονται τὰ του τρόπου υπολογισμού, καταβολής και διαθέσεως της εισφοράς της περιπτώσεως γ της παραγράφου 2 του άρθρου 1 του παρόντος σχεδίου νόμου. Το καταβαλλόμενον δι' έκάστην θέσιν σταθμεύσεως ποσόν όρίζεται συναρτήσει της αξίας του τετραγωνικού μέτρου γηπέδου επί του οποίου άνεγείρεται το κτίριον ως και του ισχύοντος δια το γηπέδον τούτο συντελεστού δομήσεως.

Σημειωτέον ότι: ή εισφορά, καταβαλλομένη ως αντιστάθμισμα της αξίας των θέσεων σταθμεύσεως αι οποίας δέν εξηραλίσθησαν υπό των ενδιαφερομένων εις το αυτό γηπέδον, εφ' ου το άνεγειρόμενον κτίριον ή εις έτέραν θέσιν, δέον να αλύπτη κατά το δυνατόν τὰ έξοδα δημιουργίας των αυτών θέσεων σταθμεύσεως εις τους σταθμούς δημοσίας χρήσεως. Ούτω δια περιοχάς χαμηλών συντελεστών δομήσεως (μέχρι αι 1) εις τας οποίας κατά τεκμήριον είναι οικονομικώς πρόσφορος ή δημιουργία χώρων σταθμεύσεως δημοσίας χρήσεως παιδικίων ή κλειστών ίσογείων, ή αξία έκάστης θέσεως σταθμεύσεως όρίζεται ίση προς την αξίαν 20 τετραγωνικών μέτρων του υπ' όψιν γηπέδου. Διοθέντος ότι: δια μίαν θέσιν σταθμεύσεως απαιτούνται τουλάχιστον 20 τετραγωνικά μέτρα.

Δια περιοχάς ύψηλοτέρων συντελεστών δομήσεως είναι, κατά τεκμήριον, προσφορώτερα ή δημιουργία σταθμών πολυρόφων, ύπογειών ή υπεργείων. Ούτω το λαμβανόμενον δια τον υπολογισμόν της αξίας έκάστης θέσεως σταθμεύσεως πολλαπλάσιον του τετραγωνικού μέτρου γῆς μευόται συνεχώς άνυψομένου του συντελεστού δομήσεως. Πλήν όμως εκρίθη κόπιμον να όρισθῆ ένα ελάχιστον όριον της ως άνω μειώσεως και ως τοιοούτον έτέθη το πενταπλάσιον της αξίας του τετραγωνικού μέτρου γῆς. Η τιμή αυτή αντιστοιχεί εις συντελεστήν δομήσεως 4. Διοθέντος ότι: συντελεστής δομήσεως

μεγαλύτερος του 4 ισχύει εις περιορισμένην έκτασιν και εις μεγάλα αστικά κέντρα, ενώ και εις περιπτώσιν δημιουργίας υπογείων όρόφων, δι' ους επιτρέπεται πλήρης κάλυψις του οικοπέδου, ή πέραν των τεσσάρων όρόφων κατασκευῆ καθίσταται δυσχερής και οικονομικώς ασύμφορος. Δέον να σημειωθῆ ότι: το πολλαπλάσιον τετραγωνικού μέτρου γῆς το λαμβανόμενον δια τον υπολογισμόν της εισφοράς μειούται: μέν άνυψομένου του συντελεστού δομήσεως, πλην όμως εις τας περιοχάς ύψηλοτέρων συντελεστών δομήσεως, ή γῆ κατά κανόνα είναι περισσότερον δυσεύρετος και ή αξία αυτής μεγαλύτερα. Εξ άλλου εις τας περιοχάς ύψηλών συντελεστών δομήσεως αναπτύσσονται κυρίως και έντονα χρήσεις, ως εμπόριον, κτήρια γραφείων ή σημαντικῆς δυναμικότητας κτήρια κατοικιών, δι' ας το σύνολον των απαιτούμενων θέσεων σταθμεύσεως είναι μεγαλύτερον των συνήθων περιπτώσεων κατοικίας. Ούτως επιτυγχάνεται αναλογικώς δικαία αντιμετώπισις των πολιτών ως προς την καταβαλλομένην συνολικήν εισφοράν. Σημειωτέον ότι: ή καταβολή εισφοράς είναι δυνατική, έπαίρεται δὲ εις την κρίσιν των ενδιαφερομένων ή επιλογή της λύσεως ταύτης, άντι της δημιουργίας του χώρου σταθμεύσεως εις το αυτό οικοπέδον με το κτίριον ή εις άλλην θέσιν. Προς τούτο και δια λόγους χρηστῆς διοικήσεως, εκρίθη σκόπιμον να θεσπισθῆ μειωμένη καταβολή εισφοράς εις τὰ 60% της συνολικῆς απαιτούμενης τοιαύτης, δια τας περιπτώσεις δι' ας δι' ειδικούς θεαίως λόγους, επιβάλλεται ή καταβολή εισφοράς και δέν αίρεται έτέρα δυνατότης επιλογῆς εις τους ενδιαφερομένους.

Κατά τὰ λοιπά θεσπίζεται ή ύπό του ΕΤΕΡΠΣ απόδοσις της εισφοράς και προβλέπεται ότι: ή αξία του οικοπέδου κατά τον χρόνον έκδόσεως της άδειας θα υπολογίζεται: εάτει των περι μεταβιβάσεως ακινήτων διατάξεων, ως έκάστοτε θα ισχύουν (περιλαμβανομένης και της δια του Ν.Α. 329/74 εισαγγελίσεως προσωρινῆς εκτιμήσεως του Οικονομικῆ Έφόρου, την οποίαν δύναται ή οχι: να άποδεχθῆ ο ύπόχρεως).

*Άρθρον 6: Δια του άρθρου τούτου ρυθμίζονται τὰ της διαθέσεως των πόρων εκ της ως άνω εισφοράς, προβλεπομένης ρητῶς της αποκλειστικῆς χρησιμοποίησεως τούτων δια την δημοσιήν χώρων σταθμεύσεως δημοσίας χρήσεως. Δια την κατασκευήν των εν λόγω σταθμών προβλέπεται ή χρηματοδότησις υπό του ΕΤΕΡΠΣ των όργανισμών Τοπικῆς Αυτοδιοικήσεως, αλλά και άλλων φορέων. Σημειωτέρον ότι: οι δημοσίας χρήσεως χώροι σταθμεύσεως ένδέχεται να κατασκευάζωνται ύπογείως, κάτωθεν κοινοχρήστων έκτάσεων της πόλεως, ή απαλλοτριώσις των οποίων αποτελεί επίσης έκτικόν τομέα δράσεως του ΕΤΕΡΠΣ. Το προτεινόμενον μέτρον θα δρᾷ ως εκ τούτου διττῶς ἐπ' ώφέλειαν της πόλεως, και' όσον παρέχεται δυνατότης δια δύο ἀλληλοσυμπληρουμένας διαδικασίας: απαλλοτριώσεως κοινοχρήστων χώρων—δημιουργία ύπογείων γκαράζ. Δέον εξ άλλου να σημειωθῆ ότι: ή δημιουργία των δημοσίας χρήσεως χώρων σταθμεύσεως αναγνωρίζεται ως δημοσία ώφέλεια, δι' ο και προβλέπεται: ή δυνατότης αναγκαστικῆς απαλλοτριώσεως των προς τούτο προοριζομένων χώρων. Πιστεύεται ότι: ούτω παρέχεται κάθε δυνατή διεξοδος δια την δημιουργίαν των εν λόγω σταθμών, δια των οποίων θα εξασφαλισθούσιν θέσεις σταθμεύσεως δια την έξυπνέτησιν και των ἤδη υφισταμένων προς της έκδόσεως του παρόντος κτιρίων, ως και εν γένει των διακινουμένων εις την περιοχήν.

*Άρθρον 7: Αι διατάξεις του άρθρου τούτου άποσκοπούν εις την παροχήν οικονομικών κινήτρων δια την δημιουργίαν χώρων σταθμεύσεως. Τὰ προτεινόμενα κίνητρα άφορούν εις έξίσιωσιν του εκ του εισοδήματος έκπιπτομένου ποσοστού δια χώρους σταθμεύσεως: προς το ποσοστόν των κατοικιών, προς ένίσχυσιν της ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας δια την δημιουργίαν χώρων σταθμεύσεως. Πιστεύεται ότι: ούτω, δια της κατασκευῆς γκαράζ ιδιωτικῆς χρήσεως και εν συνδυασμῶ με τὰ ως άνω μέτρα δια τους σταθμούς δημοσίας χρήσεως, θα δοθῆ εν μέρει διεξοδος εις το πρόβλημα σταθμεύσεως των κινουμένων εις τὰ αστικά κέντρα όχημάτων και εις την εξασφάλισιν

χώρων σταθμεύσεως διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ὑφισταμένων πρὸ τῆς ἐκδόσεως τοῦ παρόντος κτιρίων.

Ἡ παρ. 2 τοῦ ἄρθρου τούτου ὀρίζει ρητῶς ὅτι τὸ τοιοῦτον κίνητρον θὰ ἰσχύη διὰ τὰ εἰσοδήματα τὰ κτώμενα ἀπὸ 1.1.70 καὶ ἐπίκεινα.

Ἄρθρον 8: Διὰ τοῦ ἄρθρου τούτου παρέχεται ἡ δυνατότης ὅπως δι' ἐφ' ἄπαξ ἐκδιδομένου Π.Δ. καθορισθοῦν εἰδικοὶ ὅροι δομῆσεως διὰ τὰ κτίρια εἰς ἃ κατασκευάζονται χώροι σταθμεύσεως αὐτοκινήτων. Τὸ μέτρον ἀποσκοπεῖ εἰς τὴν παρεχὴν κινήτρων πολεοδομικῆς φύσεως, δι' ὧν θὰ διευκολυνθῆ ἡ κατασκευὴ τῶν χώρων σταθμεύσεως εἰς τὰ ἀνεγαιρόμενα κτίρια. Οὕτω θὰ καταστῆ περισσότερο εὐκολος ἡ ἐξασφάλισις τῶν χώρων σταθμεύσεως εἰς τὸ αὐτὸ μετὰ τοῦ κτιρίου οἰκοπέδον, ἐνῶ παραλλήλως ἐν συνδυασμῶ καὶ μετὰ τὰ παρεχόμενα οἰκονομικὰ κίνητρα, θὰ ἐνισχυθῆ ἡ ἰδιωτικὴ πρωτοβουλία διὰ τὴν δημιουργίαν χώρων σταθμεύσεως.

Ἄρθρον 9: Τὸ ἄρθρον τούτο περιλαμβάνει μεταβατικὰς τινας διατάξεις καὶ ρυθμίσεις, ὡς πρὸς τὴν ἐναρξὴν ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος σχεδίου νόμου.

Εἰδικώτερον προβλέπεται ὅτι:

α) Τὰ ἄρθρα 1-6 θὰ ἐφαρμοσθοῦν εἰς τὴν περιοχὴν Πρωτευούσης ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ διὰ τὴν περιοχὴν ταύτην προβλεπομένου ὑπὸ τῆς παρ. 1 τοῦ ἄρθρου 2 Δ/τος.

β) Τὰ αὐτὰ ἄρθρα 1-6 θὰ ἐφαρμοσθοῦν εἰς τὰς λοιπὰς πόλεις μὲ πληθυσμὸν ἄνω τῶν 10.000 καὶ εἰς τὸ ὑπόλοιπον τοῦ Νομοῦ Ἀττικῆς ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ διὰ ταύτας προβλεπομένου ὑπὸ τῆς παρ. 2 τοῦ ἄρθρου 2 Δ/τος.

Εἰς τὰς πόλεις ταύτας, μέχρις ὅτου ἐκδοθοῦν αἱ περὶ εἰδικῶν τοπικῶν ρυθμίσεων ἀποφάσεις τῶν Νομαρχῶν θὰ ἰσχύει: τὸ ὑπὸ τῶν Δ/των τούτων προβλεπόμενον κατώτατον ὅριον ἀριθμοῦ θέσεων.

γ) Ἡ ἐφαρμογὴ τῶν αὐτῶν ἄρθρων 1-6 θὰ δύναται νὰ ἐπεκτείνηται καὶ εἰς λοιπὰς (πλὴν τῶν πόλεων ἄνω τῶν 10.000 κατοίκων) περιοχὰς διὰ Δ/τος.

Ἄρθρον 10: Τοῦτο περιλαμβάνει τὴν ρήτραν ἐνάρξεως ἰσχύος τοῦ νόμου.

Ὡς πρὸς τὰς ὑπὸ τοῦ σχεδίου τοῦ νόμου τούτου καταργουμένας ἢ πρὸς αὐτὸ σχετιζομένας διατάξεις, αὗται ἔχουν ὡς ἑξῆς:

Ἐν Ἀθήναις τῇ 25 Ἰανουαρίου 1979

Οἱ Ὑπουργοὶ

Συντονισμὸς
Κ. ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ

Οἰκονομικῶν
Α. ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ

Ὁ Ὑφυπουργὸς
Δημοσίων Ἔργων
ΣΤΕΦ. ΜΑΝΟΣ

ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΑΙ ΚΛΠ. ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

1. Ν. 551/1977

Ἄρθρον 2.

Μετὰ τὴν παράγραφον 3 τοῦ ἄρθρου 9 τοῦ Ν. Διατάγματος τῆς 17 Ἰουλίου—16 Αὐγούστου 1933 «περὶ σχεδίων πώλεων κλπ.» ὡς τοῦτο τροποποιήθην ἰσχύει, προστίθενται αἱ ἀκόλουθοι παράγραφοι: ὑπ' ἀριθμὸν 4, 5 καὶ 6 τῆς ἡδὴ παραγράφου 4 αὐτοῦ ἀριθμοῦμένης ὡς 7.

Ἐπιτρέπεται ἐπίσης διὰ λόγους πολεοδομικοῦς, κυκλοφοριακοῦς, αἰσθητικοῦς, κοινωνικοῦς καὶ οἰκονομικοῦς ὅπως διὰ Π. Διαταγμάτων, ἐκδιδομένων προάσει τοῦ Ὑπουργοῦ Δημοσίων Ἔργων μετὰ γνώμην τοῦ Συμβουλίου Δημοσίων Ἔργων ἐπιβάλλεται ἐπὶ οἰκισμῶν ἐχόντων ἐγκεκριμένον ρυμοτομικόν σχέδιον ἢ μὴ ἢ ἐπὶ τμημάτων αὐτῶν ἢ ἐπὶ συγκεκριμένων ὁδῶν καὶ πλατειῶν ἢ ἐπὶ κτιρίων εἰδικῆς χρήσεως εἰς τὸ σύνολον ἢ κατὰ τμήματα ἢ ἐπὶ οἰκοδομῶν ἀνεγαιρομένων ἐκτὸς ρυμοτομικῶν σχεδίων καὶ ἐκτὸς νομίμως ὑφιστάμενων οἰκισμῶν

ἢ κατασκευῆ τῶν οἰκοδομῶν μετὰ τῶν ἀπαραιτήτων χώρων σταθμεύσεως αὐτοκινήτων. Διὰ τῶν αὐτῶν Διαταγμάτων καθορίζονται ἡ ἐλάχιστη ἐπιφάνεια τοῦ χώρου σταθμεύσεως αὐτοκινήτων ἀναλόγως τῆς οἰκοδομῆς ἢ ὁ χώρος οὗτος ἐξυπηρετεῖ τὰ ἐξαιρούμενα τῆς ἐπιβολῆς κατασκευῆς χώρου σταθμεύσεως αὐτοκινήτων οἰκοπέδα, λόγῳ χρήσεως ἐμβάθου καὶ διαστάσεων καὶ ρυθμίζεται πᾶσα λεπτομέρεια διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος.

δ. Εἰς τὰς περιοχὰς τοῦ συνεχοῦς συστήματος δομῆσεως καὶ ἐφ' ὅσον κατασκευάζεται εἰς τὸ ἰσόγειον εἰσοδος χώρου σταθμεύσεως αὐτοκινήτων ἐπιτρέπεται, ἀνεξαρτήτως ποσοστοῦ καλύψεως, προώδησις τῆς εἰσοδοῦ ταύτης μέχρι δάδους 10 μέτρων ἀπὸ τῶν γραμμῶν δομῆσεως τηρουμένης ἐν πάσῃ περιπτώσει ἀποστάσεως 1.00 μέτρον μετὰξὺ τῆς ὑπερθίας ὄψεως τοῦ κτιρίου καὶ τοῦ ἐναντι αὐτῆς ὀρίου τοῦ οἰκοπέδου ἔστω καὶ ἐὰν διὰ τῆς προωδήσεως ταύτης καταλαμβάνεται μέρος τοῦ ὑποχρεωτικῶς ἀκαλύπτου χώρου, ἢ ἐπὶ πλέον ὅμως κάλυψις αὕτη περιλαμβάνεται εἰς τὸν συντελεστὴν δομῆσεως. Εἰς τὰς αὐτὰς περιοχὰς τοῦ συνεχοῦς συστήματος δομῆσεως ὅταν εἰς τὸ ἰσόγειον κατασκευάζονται καταστήματα, ὁ ὑπερθεν τῆς εἰσοδοῦ τοῦ χώρου σταθμεύσεως αὐτοκινήτων χώρος τοῦ ἰσογείου, δύναται νὰ χρησιμοποιεθῆ δι' οἰοῦνδήποτε σκοπόν, ἐφ' ὅσον ἔχει ἐλεύθερον ὕψος, τοῦλάχιστον τὸ ὑπὸ τοῦ Γ.Ο.Κ. προβλεπόμενον τοιοῦτον καὶ δὲν περιλαμβάνεται εἰς τὸν συντελεστὴν δομῆσεως.

6. Ὑπόγειοι χώροι πρὸς στάθμευσιν αὐτοκινήτων δύναται κατόπιν ἐγκρίσεως τοῦ Ὑπουργοῦ Δημοσίων Ἔργων μετὰ γνώμην τοῦ Συμβουλίου Δημοσίων Ἔργων, νὰ ἐπεκτείνωνται καὶ ὑπὸ τὸ τυχὸν ἰσχύον προκήπιον, ἀνεξαρτήτως οἰκοδομικοῦ συστήματος ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι οἱ χώροι οὗτοι θὰ ἀπέχουν τοῦλάχιστον τέσσαρα (4) μέτρα ἀπὸ τῆς ρυμοτομικῆς γραμμῆς καὶ ἡ ἀνωτάτη στάθμη ἐπικαλύψεως αὐτῶν θὰ εὐρίσκεται τρία (3) μέτρα κάτωθεν τῆς στάθμης τοῦ πεζοδρομίου καὶ τοῦτο μόνον προκειμένου περὶ κτιρίων ἀπαιτούντων ὡς ἐκ τῆς φύσεως αὐτῶν τὴν ὑπαρξὴν ἀναλόγων χώρων σταθμεύσεως αὐτοκινήτων.

2. Α.Ν. 239/1967

Ἄρθρον 7. Παράγραφος 4.

Μετὰ τὸ πρῶτον ἐδάφριον τῆς περιπτώσεως α' τῆς παραγράφου 1 τοῦ ἄρθρου 20 τοῦ Ν.Δ. 3323/1955 προστίθεται νέον ἐδάφριον ἔχον οὕτω:

«Τὸ κατὰ τὸ προηγούμενον ἐδάφριον πάγιον ποσοστὸν ἐξ εἰκοσι πέντε ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν (25%) περιορίζεται εἰς δέκα ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν (10%) ἐπὶ ἐκμισθουμένων ἢ ἰδιοχρησιμοποιουμένων καταστημάτων, γραφείων καὶ ἀποθηκῶν».

ΣΧΕΔΙΟΝ ΝΟΜΟΥ

Περὶ ἐπιβολῆς ὑποχρεώσεων πρὸς δημιουργίαν χώρων σταθμεύσεως αὐτοκινήτων διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν κτιρίων καὶ ρυθμίσεως συναρῶν θεμάτων.

Ἄρθρον 1.

1. Κατὰ τὴν ἀνέγερσιν οἰοῦνδήποτε κτιρίου ἐπιβάλλεται ἡ ἐκπλήρωσις τῶν κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος ὑποχρεώσεων πρὸς δημιουργίαν χώρου σταθμεύσεως αὐτοκινήτων. Ἡ ἐκπλήρωσις τῶν ὑποχρεώσεων τούτων ἀποτελεῖ προϋπόθεσιν διὰ τὴν ἐκδοσιν τῆς ἀδείας οἰκοδομῆς.

2. Αἱ κατὰ τὴν προηγούμενην παράγραφον ὑποχρεώσεις τοῦ κτιρίου ἢ τῶν συγκυρίων τοῦ κτιρίου δύναται νὰ ἐκπληρῶνται ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει:

α) Διὰ δημιουργίας τοῦ ἐστεγαμένου ἢ μὴ χώρου, τῶν ὀπισθοκτινόμενων θέσεων σταθμεύσεως αὐτοκινήτων ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ γηπέδου, ἐφ' οὗ τὸ κτίριον.

β) Διὰ δημιουργίας τοῦ ὡς ἄνω χώρου εἰς ἕτερον κατάλληλον ἀκίνητον μὴ ἀπέχον τοῦ ἐξυπηρετουμένου κτιρίου πλέον τῶν γιλιῶν (1.000) μέτρων, ἐκτὸς ἂν ἄλλως ὀρίζεται ὑπὸ τῶν