

Ελληνική Δημοκρατία  
Νομός Χίου  
Δήμος Χίου  
Διεύθυνση Διοίκησης  
Τμήμα Υπ/ξης Πολ. Οργάνων Δ. Χίου  
Δημοτικό Συμβούλιο Χίου

### **ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ**

Εκ της υπ' αριθμ.20 της 12/08/2011 συνεδριάσεως του Δημ.Συμβουλίου Χίου  
Αριθμός απόφασης  
**386/2011**  
34ο θέμα Η.Δ.

Περίληψη απόφασης

#### **ΜΒ.Λήψη κανονιστικής απόφασης για εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στο κέντρο της πόλης Χίου.**

Στη Χίο και στην αίθουσα "Μιχ. Βουρνούς"Π.Ε.Χίου σήμερα την 12η Αυγούστου 2011 ημέρα της εβδομάδας Παρασκευή και ώρα 19.00 συνήλθε σε τακτική συνεδρίαση το Δημοτικό Συμβούλιο στο οποίο προήδρευσε ο κ. Ηλίας Κ. Κλεισσάς και ύστερα από πρόσκληση που έστειλε ο ίδιος με ημερομηνία 12/08/2011, που δόθηκε σε κάθε σύμβουλο και το Δήμαρχο Χίου, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν 3463/2006 και αφού διαπιστώθηκε ότι υφίσταται νόμιμη απαρτία αφού σε σύνολο 21 μελών βρέθηκαν παρόντα 35 μέλη, δηλαδή:

#### **ΠΑΡΟΝΤΕΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ**

- 1.Στεφάνου Παντελής
- 2.Μούνδρος Κωνσταντίνος
- 3.Νύκτας Νικόλαος
- 4.Γιαννάρας Μικές
- 5.Λαμπρινούδης Παντελής
- 6.Κλεισσάς Ηλίας του Θωμά
- 7.Θλιβίτου Αθηνά
- 8.Μυριαγκός Βασίλειος
- 9.Ντομάτας Ισίδωρος
- 10.Σουρέλας Σταμάτιος
- 11.Μαρτάκης Νικόλαος
- 12.Κλεισσάς Ηλίας του Κων/νο
- 13.Χρίτης Γεώργιος
- 14.Μάντικας Δημήτριος
- 15.Κοντούδης Μιχαήλ
- 16.Φυτούσης Μιχαήλ
- 17.Κάργατζης Παντελής
- 18.Ρισκάκης Πέτρος
- 19.Καμπούρης Στυλιανός

ΑΠΟΝΤΕΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ (οι οποίοι δεν προσήλθαν αν και κλήθηκαν νόμιμα)

- 1.Φαραντζής Στέφανος
- 2.Καλαγκιάς Αντώνιος

Ακολούθως ο κ. Ηλίας Κ. Κλεισσάς κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης

Στην αρχή διαβάζονται και επικυρώνονται τα πρακτικά της προηγούμενης συνεδρίασης τα οποία και υπογράφονται.

Στη συνεδρίαση παρευρέθη και ο Δήμαρχος

Αποχωρήσεις-Προσελεύσεις

Τέθηκαν -8- θέματα εκτός Η.Δ

1.Αποδοχή πίστωσης ποσού 100.000,00 ευρώ από τον Φ.15/220 ΚΑΕ 2739 <<Λοιπά γενικά βοηθήματα και επιδόματα κοινωνικής πρόνοιας>> του προϋπολογισμού εξόδων του Υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας στον Φ.07/120/ΚΑΕ 2293 <<Επιχορήγηση στους δήμους για βοηθήματα ένδειας και αντιμετώπιση άμεσων βιοτικών αναγκών λόγω φυσικών καταστροφών>>- ΠΛΗΜΜΥΡΑ 18-10-2010.

2.Περί της εγγραφής πίστωσης για τη μεταφορά μαθητών ενδεικτικού προϋπολογισμού 1.350.000,00 ευρώ.

3.Σύναψη προγραμματικής σύμβασης μεταξύ του Δήμου Χίου και του Δήμου Οινουσσών για την υποβολή πρότασης στο ΕΣΠΑ για την πράξη "Βελτίωση Περιφερειακού Δρόμου Οινουσσών"

4.Κατασκηνώσεις - Φιλοξενία παιδιών σε ιδιωτική κατασκήνωση.

5.Έκδοση Ψηφίσματος από τη Λαϊκή Συνέλευση του Τοπικού Συμβουλίου Πυργίου, Δημ. Εν. Μαστιχοχωριών κατόπιν αιτήματος των δημοτών σχετικά με το θέμα <<Μετεγκατάσταση μονάδας ιχθυοκαλλιέργειας της εταιρείας Γ.Γιαννακός και ΣΙΑ Ε.Ε από τη θέση Παράγκλι Παντουκιούς στη θέση Λακκιά της Δημοτικής κοινότητας Πυργίου>>.

6.Υποβολή προτάσεων των Δημ. Ενοτήτων στα πλαίσια των ολοκληρωμένων παρεμβάσεων αγροτικής ανάπτυξης στο πρόγραμμα ΕΣΠΑ του υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων.

7.Συνέχιση λειτουργίας των προγραμμάτων κοινωνικής μέριμνας από το Δήμο Χίου.

8.Ψήφισμα για τις πυρκαγιές της 11-08-2011 .

Τα ανωτέρω θέματα θεωρήθηκαν κατεπείγοντα και αποφασίστηκε να συζητηθούν στην αρχή της συνεδρίασης όπως προβλέπεται από τον Κανονισμό Λειτουργίας του Δημοτικού Συμβουλίου Χίου. Ο κ. Κάργατζης αποχώρησε κατά τη διάρκεια συζήτησης του 1ου θέματος Ε.Η.Δ. Ο κ. Γιαννάρας και η κ. Κωστάλα αποχώρησαν μετά τη συζήτηση των Ε.Η.Δ. θεμάτων και πριν την έναρξη συζήτησης της ημερήσιας διάταξης Ο κ. Λαμπρινούδης Π. και ο κ. Βαρβάκης αποχώρησαν κατά τη διάρκεια συζήτησης του 19ου θέματος της Η.Δ. Ο κ. Στρουμπής αποχώρησε κατά τη διάρκεια συζήτησης του 25ου θέματος της Η.Δ. Ο κ. Μάντικας αποχώρησε κατά τη διάρκεια συζήτησης του 33ου θέματος της Η.Δ.

Ακολούθως συζητήθηκε το πιο κάτω θέμα

ΜΒ. Λήψη κανονιστικής απόφασης για εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στο κέντρο της πόλης Χίου.

Με την αριθ. 3/11 απόφαση της Επιτροπής Διαβούλευσης και την αριθ. 59/11 απόφαση της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής προτείνεται στο Δημοτικό Συμβούλιο ο κανονισμός ελεγχόμενης στάθμευσης στο κέντρο της πόλης της Χίου. Το Δημοτικό Συμβούλιο καλείται να συζητήσει το θέμα στη σημερινή του συνεδρίαση και να αποφασίσει σχετικά.

Από την Τεχνική Υπηρεσία κατατέθηκε η παρακάτω εισήγηση:

"ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΧΙΟΥ"

1. Ολοκληρωμένη Πολιτική Διαχείρισης της στάθμευσης στην πόλη της Χίου - Γενικές αρχές.

Η διαχείριση της στάθμευσης σε μια πόλη αποτελεί μια άμεση μέθοδο επηρεασμού της κυκλοφοριακής ροής στην πόλη αυτή. Συγκεκριμένα, αποφάσεις σχετικά με την θέση των χώρων στάθμευσης, τον αριθμό των θέσεων στάθμευσης στην οδό ή εκτός οδού, τα τέλη στάθμευσης για κάθε διάρκεια στάθμευσης και την μέγιστη επιτρεπόμενη διάρκεια στάθμευσης, επηρεάζουν άμεσα το μέγεθος και την γεωγραφική και χρονική κατανομή της κυκλοφορίας και πρέπει επομένως να εξετάζονται σε συνδυασμό με όλα τα άλλα μέτρα Διαχείρισης της κυκλοφορίας. Μια ολοκληρωμένη πολιτική στάθμευσης, παράλληλα με την πολιτική βελτίωσης των Δημόσιων Συγκοινωνιών, περιλαμβάνει την ελεγχόμενη αύξηση της προσφοράς στάθμευσης (αριθμός θέσεων, χωροθέτηση), μέτρα για την διαχείριση της υφιστάμενης προσφοράς στην οδό και εκτός οδού και συνεχή και συστηματική αστυνόμευση των όρων του συστήματος ελέγχου της στάθμευσης.

Η πολιτική στάθμευσης για το κέντρο της πόλης της Χίου πρέπει να έχει ως στόχο όχι την ανεξέλεγκτη ικανοποίηση των αναγκών για στάθμευση αλλά την ικανοποίηση της ζήτησης ώστε να υπάρχει μια ισορροπημένη χρήση μαζικών μέσων μεταφοράς και επιβατικών αυτοκινήτων (ΙΧ και ταξί), ανάλογα με την προσφερόμενη κυκλοφοριακή ικανότητα του οδικού δικτύου.

Η γενική αρχή που πρέπει να διέπει την πολιτική στάθμευσης είναι η προστασία του κέντρου της πόλης αφενός από την προσέλευση ενός υπερβολικά μεγάλου αριθμού αυτοκινήτων και αφετέρου από την ανεξέλεγκτη μακροχρόνια στάθμευση. Η ζήτηση για στάθμευση πρέπει να ελέγχεται και να κατευθύνεται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να αποφεύγονται οι αρνητικές επιπτώσεις στο εμπόριο, ενώ παράλληλα πρέπει να εξασφαλίζονται οι προϋποθέσεις για την στάθμευση των κατοίκων.

Οι κύριοι στόχοι μιας ολοκληρωμένης πολιτικής είναι:

1. Κάλυψη των αναγκών στάθμευσης με την δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού (περιφερειακά Parking) και εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στην οδό και στο κέντρο της πόλης, για της περιπτώσεις που είναι επιθυμητή και απαραίτητη η χρησιμοποίηση του επιβατικού αυτοκινήτου στο μέτρο που επιτρέπει η κυκλοφοριακή ικανότητα του οδικού δικτύου.
2. Πλήρη εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης με συστηματική και αυστηρή αστυνόμευση, ιδιαίτερα στις κρίσιμες θέσεις όπως προσβάσεις κόμβων, στάσεις και στροφές λεωφορείων.
3. Οργάνωση και τιμολόγηση των θέσεων στάθμευσης στην οδό ώστε να δοθεί προτεραιότητα στην βραχυχρόνια στάθμευση (αγορές, υποθέσεις κλπ.) και να εξασφαλιστούν θέσεις για τους κατοίκους και τα δίκυκλα.
4. Οργάνωση χώρων μετεπιβίβασης που θα επιτρέψουν την καλύτερη συνεργασία μεταξύ των επιβατικών αυτοκινήτων και των Μαζικών Μέσων Μεταφοράς ώστε να περιοριστεί η χρήση των πρώτων, όπου αυτό είναι απολύτως αναγκαίο. Έτσι οι εργαζόμενοι στο κέντρο της πόλης θα ενθαρρύνονται να σταθμεύουν στην περίμετρο του κέντρου αντί να προσπαθούν να σταθμεύσουν για μεγάλο χρονικό διάστημα κοντά στην εργασία τους, δεσμεύοντας θέσεις που θα μπορούσαν να εξυπηρετήσουν πολλαπλάσιες βραχυχρόνιες σταθμεύσεις. Η επίτευξη του στόχου αυτού προϋποθέτει υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης από τα ΜΜΜ. Επισημαίνεται η ανάγκη εξασφάλισης δυνατότητας στάθμευσης στους κατοίκους της περιοχής του κέντρου όπου οι χώροι στάθμευσης επί της οδού είναι περιορισμένοι και ο ανταγωνισμός από άλλους (εργαζόμενους, επισκέπτες κλπ.) είναι μεγάλος.

Η οργάνωση και ομαλή λειτουργία των παραπάνω απαιτεί συντονισμένες ενέργειες που θα υιοθετούν ένα σύνολο συμπληρωματικών μέτρων, τα οποία θα στοχεύουν όχι μόνο στον έλεγχο του αριθμού των θέσεων στάθμευσης αλλά και στην κατανομή των θέσεων αυτών στους διάφορους χρήστες. Σύμφωνα με τα παραπάνω η ομαλή λειτουργία της διαχείρισης της κυκλοφορίας και της στάθμευσης για το κέντρο της πόλης αποτελεί μια αλυσίδα μέτρων, άρρηκτα συνδεδεμένων μεταξύ τους. Η μη σωστή λειτουργία ενός εξ αυτών καταστρέφει την αποτελεσματικότητα των υπολοίπων.

Για κάθε ένα από τα μέτρα που εμφανίζονται στο παραπάνω διάγραμμα θα πρέπει να ισχύουν τα εξής:

Χώροι στάθμευσης για μετεπιβίβαση (Περιφερειακά Parking). Με τους σταθμούς μετεπιβίβασης δύναται η δυνατότητα να συνδυαστεί μια μετακίνηση με επιβατικό αυτοκίνητο, που παρουσιάζει το πλεονέκτημα ότι φθάνει μέχρι τη κατοικία του μετακινούμενου, με την μαζική μεταφορά κατά το τμήμα της διαδρομής προς το κέντρο της πόλης όπου υπάρχει μεγάλη ζήτηση. Τα περιφερειακά Parking που έχουν κατασκευασθεί στον Δήμο της Χίου, πέρα από μείωση της κυκλοφορίας και των αναγκών στάθμευσης στο κέντρο της πόλης, έχουν σκοπό να μειώσουν τους κυκλοφοριακούς φόρτους κατά μήκος των αρτηριών που οδηγούν στο κέντρο και την κατανάλωση καυσίμων και το κόστος μετακίνησης.

Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Προϋπόθεση για την σωστή λειτουργία των σταθμών μετεπιβίβασης αποτελεί η ικανοποιητική εξυπηρέτηση από τις δημόσιες συγκοινωνίες δηλαδή μεγάλη συχνότητα και αξιοπιστία των δρομολογίων, ικανοποιητικές ταχύτητες, κατ' ευθείαν διαδρομές, κλπ. Επίσης θα πρέπει το κόστος της μετακίνησης να είναι κατά κανόνα μικρότερο από

το κόστος της ίδιας μετακίνησης χωρίς μετεπιβίβαση. Αυτό σημαίνει μικρό εισιτήριο δημόσιων συγκοινωνιών και μικρό ή καθόλου τέλος στάθμευσης στους χώρους μετεπιβίβασης.

Ελεγχόμενη στάθμευση. Σκοπός της ελεγχόμενης στάθμευσης είναι η ενδυνάμωση της βραχυχρόνιας στάθμευσης και άρα της εναλλαγής στην στάθμευση στο επιβαρημένο από την άποψη αυτή, κέντρο της πόλης. Με την ενθάρρυνση της εναλλαγής στην στάθμευση ικανοποιείται μεγαλύτερο ποσοστό της ζήτησης. Αυξάνεται δηλαδή ο αριθμός των αυτοκινήτων που σταθμεύουν μειώνεται όμως η μέση διάρκεια της στάθμευσης με αντίστοιχη αύξηση της εναλλαγής. Πραγματοποιείται δηλαδή ορθή διαχείριση των υφιστάμενων θέσεων στάθμευσης παρά την οδό και έλεγχος της προσφοράς έτσι ώστε να ικανοποιείται ο μεγαλύτερος δυνατός αριθμός χρηστών με βάση την υπάρχουσα υποδομή. Η μείωση της διάρκειας στάθμευσης μεταφράζεται επίσης σε αποκλεισμό των εργαζομένων που έρχονται νωρίτερα να καταλάβουν τις θέσεις στάθμευσης στην οδό, οι οποίοι θα πρέπει να κατευθύνονται στην χρήση των μαζικών μέσων μεταφοράς στην ικανοποίηση της ανάγκης μετακίνησης για εργασία. Η αντίληψη της διαχείρισης των θέσεων στάθμευσης δεν πρέπει να έχει εισπρακτικό χαρακτήρα αλλά να είναι μέσο για την εξυπηρέτηση του πολίτη και της λειτουργίας της ίδιας της πόλης. Για το Ιστορικό Εμπορικό Κέντρο χρειάζεται να απαντήσουμε στο βασικό ερώτημα. Τι κέντρο θέλουμε; Στην σημερινή κατάσταση προβάλλουμε την μετεξέλιξη του σε βιώσιμο κέντρο, με επίκεντρο τον άνθρωπο και όχι το αυτοκίνητο, με δυνατότητα περιφερειακής στάθμευσης.

Αστυνόμευση. Προϋπόθεση για την σωστή λειτουργία του συστήματος της ελεγχόμενης στάθμευσης αποτελεί η συνεχείς και προγραμματισμένη εποπτεία με στόχο την τήρηση των χρονικών περιορισμών, την τήρηση των απαγορεύσεων, και την πληρωμή των τελών στάθμευσης.

Ενημέρωση του κοινού. Η εκστρατεία ενημέρωσης του κοινού πριν αλλά και κατά την εφαρμογή κάθε μέτρου διαχείρισης της κυκλοφορίας, αποτελεί βασική συνιστώσα για την επιτυχία του όποιου συστήματος.

Η συντονισμένη και αδιάρρηκτη λειτουργία των παραπάνω μπορεί να εξασφαλίσει την εύρυθμη λειτουργία της κυκλοφορίας στο κέντρο της πόλης και την ανακούφιση των προβλημάτων που δημιουργεί η αυξανόμενη και αδιάκοπη χρήση του αυτοκινήτου.

## 2. Νομοθεσία που διέπει την ελεγχόμενη στάθμευση.

Η ελεγχόμενη στάθμευση - δηλαδή η στάθμευση σε κοινόχρηστους χώρους όπου είναι εγκατεστημένοι μετρητές (παρκόμετρα) ή εφαρμόζεται άλλο σύστημα μέτρησης του χρόνου στάθμευσης, για την οποία επιβάλλεται ειδικό τέλος ανάλογο προς το χρόνο αυτό - καθιερώθηκε στη χώρα μας με τον αναγκαστικό νόμο 170/67 "Περί τρόπου βεβαίωσης παραβάσεων και επιβολής ποινών σχετικώς με την στάθμευσιν οχημάτων κ.λ.π." (ΦΕΚ 189/Α).

Με τις διατάξεις του άρθρου 1 του νόμου αυτού επιβλήθηκε ειδικό τέλος για τη στάθμευση οχημάτων σε ελεγχόμενους χώρους (παρ. 1), καθορίσθηκε το ανώτατο και το κατώτατο ποσό του τέλους σε ωριαία βάση (παρ. 3) και ανατέθηκε στο δήμαρχο ή στον πρόεδρο της κοινότητας η αρμοδιότητα να προσδιορίσει με απόφασή του τους χώρους ελεγχόμενης στάθμευσης και τη χρονική κατά χώρο διάρκεια της στάθμευσης (παρ. 2). Η στάθμευση οχήματος χωρίς την καταβολή του τέλους και η υπέρβαση του χρόνου στάθμευσης αποτελούσαν κατά τον ίδιο νόμο (άρθρα 2 παρ. 1 και 3 παρ. 1) ποινικά αδικήματα (πταίσματα), τιμωρούμενα με κράτηση ή πρόστιμο.

Τα τέλη στάθμευσης και τα πρόστιμα που προέβλεπε ο ΑΝ 170/67 αναπροσαρμόστηκαν με τις τρεις πρώτες παραγράφους του άρθρου 59 του Ν 1416/84, οι οποίες στη συνέχεια αντικαταστάθηκαν από το άρθρο 4 του Ν 1900/90.

Σήμερα τα μεν τέλη στάθμευσης προσδιορίζονται και εισπράττονται κατά τις διατάξεις των άρθρων 4 του Ν 1900/90 και 45 του Ν 2218/94, η εφαρμογή δε συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης ρυθμίζεται από τις διατάξεις του άρθρου 79 του ΔΚΚ.

## 3. Προτεινόμενο Πλαίσιο Εφαρμογής του Συστήματος της Ελεγχόμενης Στάθμευσης [ΣΕΣ] στην πόλη της Χίου.

Η περιοχή εφαρμογής του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης, σε συνδυασμό πάντα με την εύρυθμη και αποτελεσματική λειτουργία των Περιφερειακών χώρων στάθμευσης, και της

Δημόσιας Συγκοινωνίας, για την πόλη της Χίου παρουσιάζεται στο διάγραμμα που συνοδεύει την παρούσα μελέτη. Για την εξαγωγή των συμπερασμάτων χρησιμοποιήθηκε ως υπόβαθρο η κυκλοφοριακή μελέτη που εκπονήθηκε για την πόλη της Χίου το έτος 1999, από το μελετητικό γραφείο Κ. Ηλιόπουλου. Στην προτεινόμενη από την συγκεκριμένη μελέτη περιοχή εφαρμογής του μέτρου της ελεγχόμενης στάθμευσης, έγινε μια αναγωγή στην σημερινή κατάσταση, καθώς τα δεδομένα έχουν αλλάξει (π.χ. κατασκευή πεζοδρομίων στην παραλιακή ζώνη, πρόθεση ανάδειξης της εισόδου του Φρουρίου και άρα κατάργηση των προτεινόμενων σε αυτό το σημείο θέσεων στάθμευσης).

Οι υπόλοιπες θέσεις της πρότασης διατηρήθηκαν, ενώ προστέθηκαν θέσεις στο σύστημα της ελεγχόμενης στάθμευσης οι οποίες κατά την άποψη της υπηρεσίας μας πληρούν τις προϋποθέσεις για να ενταχθούν σε αυτό (εγγύτητα στην οδό Απλωταριά και στις δημόσιες υπηρεσίες)

Σημειώνεται ότι για τις οδούς που προτείνεται το σύστημα της ελεγχόμενης στάθμευσης θα διατηρηθεί το υφιστάμενο καθεστώς ειδικών θέσεων (θέσεις στάθμευσης δικύκλων, φορτοεκφορτώσεων, θέσεις στάθμευσης Αμεα) ως έχει, και θα ενταχθούν οι υπόλοιπες διαθέσιμες θέσεις.>>

Ο επικεφαλής της μείζονος μειοψηφίας κ. Χαλλιορής τοποθετήθηκε ως εξής:

Δυστυχώς για άλλη μια φορά αποδεικνύεται πως η δημοτική αρχή δεν διαθέτει ούτε την επάρκεια ούτε τη μεθοδολογία για την επίλυση των προβλημάτων. Και στο θέμα που εισηγείται σήμερα σοβαρό κατά τα άλλα αγνοεί τα βασικά. Η εφαρμογή του μέτρου της ελεγχόμενης στάθμευσης απαιτεί για να είναι σύννομη η απόφαση του δημοτικού συμβουλίου ειδική κυκλοφοριακή μελέτη, και όχι μια αόριστη παράθεση ιδεών. Ζήτησα προηγουμένως από τον εισηγητή του θέματος, τον Αντιδήμαρχο κ Στεφάνου, να πει στο συμβούλιο πόσοι είναι οι μόνιμοι κάτοικοι οι οποίοι θα δικαιούνται κάρτα, άρα και θέση στάθμευσης. Δεν ήταν πρόχειρος να μου απαντήσει. Ζήτησα επίσης τον συνολικό αριθμό των θέσεων στάθμευσης περιμετρικά του κήπου και πάλι δεν πήρα απάντηση. Σας λέω λοιπόν πως όλες οι θέσεις περιμετρικά του κήπου είναι 119. Αν αφαιρεθούν οι προβλεπόμενες θέσεις των μόνιμων κατοίκων, των TAXI, της Νομαρχίας και των Αμεα, η συζήτηση που γίνεται σήμερα αφορά - το πολύ 40 θέσεις. Αυτές λοιπόν οι 40 θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης θα λύσουν το οξυμένο πρόβλημα της στάθμευσης στο κέντρο; Και ρωτώ πάλι. Αν οι μόνιμοι κάτοικοι περιμετρικά του κήπου είναι τελικά 100, τότε για ποια ελεγχόμενη στάθμευση μιλά η δημοτική αρχή, εφόσον δεν γνωρίζει. Όλα αυτά όφειλε να τα εξετάσει η δημοτική αρχή πριν εισηγηθεί το θέμα. Να μελετήσει σε ποια έκταση - πόσες θέσεις - και πόσο θα προσφέρει το μέτρο, αλλά ακόμα και τι θα κοστίζει. Μήπως λοιπόν γίνεται πολύς λόγος για το τίποτα; Βέβαια τέτοια ζητήματα αντιμετωπίζονται συνολικά και όχι αποσπασματικά. Αν η δημοτική αρχή θέλει να ασχοληθεί σοβαρά θα πρέπει να εισηγηθεί μέτρα για την απρόσκοπτη και ασφαλή κίνηση των πεζών στο κέντρο, με τη δημιουργία - σε δρόμους που δεν υπάρχουν - πεζοδρομίων. Να θεσπίσει το μέτρο της δημοτικής συγκοινωνίας, συνδέοντας την περιφέρεια με το κέντρο της πόλης. Να ενθαρρύνει τη χρήση του ποδηλάτου και των μέσων μαζικής μεταφοράς. Και τέλος να εξετάσει περιοριστικά μέτρα, όπως η εκ περιτροπής κίνηση και ο δακτύλιος. Βέβαια όλα αυτά με διάλογο, με ειδικές μελέτες και την απαραίτητη επιστημονική συνδρομή. Αντί αυτών εισηγείται - εντελώς πρόχειρα και αποσπασματικά - να αποφασίσουμε στα τυφλά την εφαρμογή ελεγχόμενης στάθμευσης, για ένα περιορισμένο αριθμό θέσεων. Θα λειτουργήσει αυτό, και πώς; Ούτε εδώ υπάρχει απάντηση.

Επειδή λοιπόν η λογική που εκφράζουμε εμείς βρίσκεται σε πλήρη απόκλιση και αντίθεση με την προσφιλή επικοινωνιακή τακτική της δημοτικής αρχής, η οποία απλά θέλει να δείχνει πως προσπαθεί, πως παίρνει μέτρα, αδιαφορώντας για την ουσία, για τις συνέπειες και για την αποτελεσματικότητά τους, η ΝΕΑ ΑΝΤΙΛΗΨΗ δεν θα δώσει θετική ψήφο στο συγκεκριμένο θέμα.

Ακολούθησε συζήτηση επί του ανωτέρω θέματος και στη συνέχεια το Συμβούλιο αφού έλαβε υπόψη του την αριθ. 59/11 απόφαση της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής και τις διατάξεις των Ν. 3463/2006 και 3852/2010

Αποφάσισε κατά πλειοψηφία

Ψήφισαν -19- δημοτικοί σύμβουλοι σε σύνολο -28- παρόντων

Καταψήφισαν οι -7- παρόντες δημοτικοί σύμβουλοι της μείζονος μειοψηφίας.

Λευκό ψήφισαν οι -2- παρόντες δημοτικοί σύμβουλοι της ελάσσονος μειοψηφίας επειδή είναι αντίθετοι με την εφαρμογή του μέτρου της ελεγχόμενης στάθμευσης

Εγκρίνει τον κανονισμό εφαρμογής του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στο κέντρο της πόλης Χίου ο οποίος θα εφαρμοστεί περιμετρικά του Δημοτικού Κήπου δεξιά και αριστερά των οδών Πολυτεχνείου και Δημοκρατίας και στην οδό Καρπασίας μόνο αφού ολοκληρωθούν οι δημοτικοί χώροι ελεύθερης στάθμευσης και ακολουθήσει σχετική ανακοίνωση.

### **Άρθρο 1**

#### **Περιορισμοί και η τιμολόγηση του συστήματος**

Οι περιορισμοί και η τιμολόγηση του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης, (ΣΕΣ), θα εφαρμόζεται καθημερινά από:

" 08:00 - 14:00 (πρωινή περίοδος εφαρμογής) και από

" 17:00 - 21:00 (απογευματινή περίοδος εφαρμογής ημέρες Τρίτη - Πέμπτη - Παρασκευή),

" εκτός από την απογευματινή περίοδο του Σαββάτου, τις Κυριακές και τις επίσημες εθνικές και τοπικές αργίες.

Οι χρονικοί περιορισμοί δεν θα ισχύουν:

" Για τα οχήματα για τα οποία έχει εκδοθεί κάρτα κατόχου μόνιμου κατοίκου του κέντρου. Τα οχήματα της κατηγορίας αυτής επιτρέπεται να σταθμεύουν στις θέσεις του [ΣΕΣ] χωρίς χρονικό περιορισμό και χωρίς τιμολόγηση.

### **Άρθρο 2**

#### **Στάση για τη φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων.**

Στάση για τη φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων κατά τις ώρες ισχύος του [ΣΕΣ] θα επιτρέπεται μόνο στις ειδικές προβλεπόμενες θέσεις φορτοεκφόρτωσης, και, μόνο κατά τη χρονική ζώνη τροφοδοσίας καταστημάτων, από 08:00 - 10:30 π.μ., 15:00 - 17:00 μ.μ. και μετά τις 21:00 μ.μ. Στάση για φορτοεκφόρτωση στις δεσμευμένες από το [ΣΕΣ] θέσεις στάθμευσης κατά το χρονικό διάστημα λειτουργίας του, θεωρείται παράβαση.

### **Άρθρο 3**

#### **Κόστος Χρήσης.**

Το τιμολόγιο θα καθορίζεται ως ακολούθως:

" Η στάθμευση στην περιοχή που ισχύει το [ΣΕΣ] (με χρονικό περιορισμό 2 ωρών για όλους τους χρήστες, πλην των μόνιμων κατοίκων), τιμολογείται έναντι 0,5 Ευρώ ανά ημίωρο, ήτοι 0,5 Ευρώ για στάθμευση διάρκειας μικρότερης των 30 λεπτών, 1 Ευρώ για στάθμευση 30 - 60 λεπτών, 1,5 Ευρώ για στάθμευση 60 - 90 λεπτών και 2 Ευρώ για στάθμευση 90 - 120 λεπτών.

Η πληρωμή του τέλους στάθμευσης θα γίνεται με τη χρήση ξυστών καρτών προπληρωμένου χρόνου στάθμευσης (αξίας 0,50 ευρώ, 1ευρώ και 2 ευρώ). Οι κάρτες θα διατίθενται από τριτοπωλητές (περίπτερα κλπ.)

### **Άρθρο 4**

#### **Έκδοση Σήματος Μόνιμου Κατοίκου.**

Δικαίωμα για κατοχή σήματος μόνιμου κατοίκου έχει κάθε πολίτης που διαμένει μόνιμα στην περιοχή εφαρμογής του [ΣΕΣ] και είναι νόμιμος κάτοχος επιβατικού οχήματος. Σήμα μόνιμου

κατοίκου δικαιούνται μόνο οι κάτοχοι επιβατικού αυτοκινήτου και δεν χορηγείται σε κατόχους επαγγελματικών οχημάτων οιαδήποτε τύπου.

Το ετήσιο τέλος στάθμευσης οχήματος κατοίκου έχει καθοριστεί στα δέκα (10,00?), χωρίς χρονικό περιορισμό ανά θέση ελεγχόμενης στάθμευσης εντός της προσδιορισμένης περιοχής. Το εν λόγω τέλος δύναται πάντως να αναπροσαρμοστεί στο μέλλον, ύστερα από αιτιολογημένη απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου.

Το τέλος καταβάλλεται άπαξ του έτους στο Δήμο και χορηγείται στον ενδιαφερόμενο κάτοικο ειδική κάρτα ετήσιας ισχύος από την ημέρα έκδοσής της που επικολλάται στο εσωτερικό και σε εμφανές σημείο του ανεμοθώρακα (παρμπρίζ) του αυτοκινήτου.

Κάρτα στάθμευσης δικαιούται ο κάτοικος για ένα μόνο συγκεκριμένο αυτοκίνητο της κατοχής του. Για την έκδοση της ειδικής κάρτας, ο ενδιαφερόμενος υποχρεούται με αίτησή του να υποβάλλει τα εξής δικαιολογητικά:

1. Αντίγραφο του εντύπου (Ε1) της οικείας Δημόσιας Οικονομικής Υπηρεσίας (Δ.Ο.Υ.) του τελευταίου οικονομικού έτους.
2. Αντίγραφο του τίτλου ιδιοκτησίας ή του μισθωτηρίου συμβολαίου του ακινήτου, θεωρημένου νομίμως από την αρμόδια Δ.Ο.Υ.
3. Υπεύθυνη Δήλωση του ενδιαφερόμενου ότι η διεύθυνση για την οποία αιτείται την παραλαβή σήματος μόνιμου κατοίκου είναι ο τόπος της κύριας, πραγματικής και μόνιμης κατοικίας του, με βεβαίωση για το γνήσιο της υπογραφής του σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις.
4. Φωτοαντίγραφο της άδειας κυκλοφορίας του αυτοκινήτου.

Τα ανωτέρω δικαιολογητικά θα υποβάλλονται με αίτηση του ενδιαφερόμενου προς την αρμόδια υπηρεσία του Δήμου Χίου. Ο κάτοικος, σε περίπτωση αλλαγής κατοικίας, υποχρεούται να δηλώσει την αλλαγή, διαφορετικά θεωρείται παραβάτης. Η ειδική κάρτα στάθμευσης θα παραλαμβάνεται από την Δημοτική αστυνομία 3 μέρες μετά την κατάθεση των δικαιολογητικών.

## **Άρθρο 5**

### **Αρμόδια Τμήματα**

#### **Εποπτεία - Διαχείριση:**

Αρμόδια για την εποπτεία του [ΣΕΣ] θα είναι η Τεχνική υπηρεσία του Δήμου Χίου.

Έλεγχος Συμμόρφωσης - Καθορισμός Προστίμων:

Ο έλεγχος συμμόρφωσης των χρηστών του [ΣΕΣ] θα γίνεται από την Δημοτική Αστυνομία του Δήμου Χίου. Η ευθύνη για τον έλεγχο συμμόρφωσης των χρηστών θα ανήκει αυτοδικαίως στη Δημοτική Αστυνομία, στα πλαίσια των ευρύτερων αρμοδιοτήτων της.

Είσπραξη προστίμων:

Η αρμοδιότητα είσπραξης των εσόδων του [ΣΕΣ] θα ανατεθεί στο Τμήμα Ταμείου του Δήμου Χίου. Τα έσοδα του [ΣΕΣ] θα έχουν ανταποδοτικό χαρακτήρα".

## **Άρθρο 6**

### **Πεδίο Εφαρμογής-Ισχύς του Κανονισμού**

Η ελεγχόμενη στάθμευση θα εφαρμοστεί περιμετρικά του Δημοτικού Κήπου δεξιά και αριστερά των οδών Πολυτεχνείου και Δημοκρατίας και στην οδό Καρπασίας μόνο αφού ολοκληρωθούν οι δημοτικοί χώροι ελεύθερης στάθμευσης και ακολουθήσει σχετική ανακοίνωση.

Η απόφαση αυτή πήρε α/α 386/2011

Ο Πρόεδρος  
Υπογραφή

Τα μέλη  
υπογραφές

Ακριβές απόσπασμα  
Η επί των πρακτικών

Έλλη Κοντογιάννη

