



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΝΟΜΟΣ ΔΡΑΜΑΣ

ΔΗΜΟΣ ΔΡΑΜΑΣ

Δ/ΝΣΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Τμήμα Υποστήριξης Πολιτικών Οργάνων

ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

ΑΝΑΡΤΗΤΕΟ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟΑ Π Ο Σ Π Α Σ Μ Α

Πρακτικού από τη 13^η τακτική δια ζώσης συνεδρίαση
του Δημοτικού Συμβουλίου Δήμου Δράμας της 2^{ας} Ιουνίου 2025

ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ: 193/2025

ΘΕΜΑ: Έγκριση επέκτασης συστήματος ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δήμου Δράμας(γνωμοδότηση με αρ.206/2025 από τη Δημοτική Επιτροπή).

Στη Δράμα, και στο δημοτικό κατάστημα Βερμίου 2 & 1ης Ιουλίου γωνία, σήμερα την 2^α Ιουνίου 2025, ημέρα Δευτέρα με ώρα έναρξης 18.00μ.μ. και λήξης 21.15μ.μ., έλαβε χώρα στην αίθουσα δημοτικού συμβουλίου η **ΤΑΚΤΙΚΗ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ** δια ζώσης, του Δημοτικού συμβουλίου, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 67 του Ν.3852/2010 όπως αντικαταστάθηκε από το άρθρο 6 του Ν.5056/2023, τις εγκυκλίους με αρ.1237/Α.Π.94548/6-11-2023 και 98/Α.Π.8182/26-1-2024 του ΥΠ.ΕΣ., ύστερα από την με Α.Π.15763/29-5-2025 έγγραφη πρόσκληση του Προέδρου του, Γασπαράκη Στυλιανού, η οποία γνωστοποιήθηκε στο Δήμαρχο και σε καθένα από τους δημοτικούς συμβούλους με το από 29-5-2025 ηλεκτρονικό μήνυμα και δημοσιεύθηκε νόμιμα.

Στη συνεδρίαση παρευρέθηκε ο Δήμαρχος Δράμας Παπαδόπουλος Γεώργιος.

Διαπιστώθηκε ότι υπάρχει η νόμιμη απαρτία, αφού σε σύνολο 35 δημοτικών συμβούλων συμμετείχαν στην συνεδρίαση 28 μέλη (δηλαδή περισσότερα από τα ½+1 του συνόλου των μελών) ως κατωτέρω:

- | | |
|-----------------------------|-------------------------------|
| 1. Μουχτάρης Γεώργιος | 21. Μλεκάνης Μιχαήλ |
| 2. Αβραμίδου Δέσποινα | 22. Καλαϊτζίδης Κωνσταντίνος |
| 3. Τσακνίδου Σοφία | 23. Χατζηγιάννης Αναστάσιος |
| 4. Σαλιτιγκτίδης Παναγιώτης | 24. Τοπαλίδης Ανέστης |
| 5. Ρεμόντης Σταμάτιος | 25. Χαραλαμπίδης Ανδρέας |
| 6. Εφραιμίδης Ιωάννης | 26. Τόλιου Δάντζερα Αναστασία |
| 7. Γκλαβόπουλος Παναγιώτης | 27. Κιόρτεβε Παρθένα |
| 8. Γεωργιάδης Ιωάννης | 28. Τσιαμπούσης Αλέξανδρος |
| 9. Σαρίδης Παύλος | |
| 10. Γεωργιάδης Δημήτριος | |
| 11. Αμοιρίδης Κωνσταντίνος | |
| 12. Χαλκίδης Δημήτριος | |
| 13. Αλαπάνη Παρασκευή | |
| 14. Πυργιλής Ευάγγελος | |
| 15. Μαυρίδης Χρήστος | |
| 16. Γασπαράκης Στυλιανός | |
| 17. Κρανάς Παντελεήμων | |
| 18. Δεβρίκης Κωνσταντίνος | |
| 19. Τσακίρης Ιωάννης | |
| 20. Γκαρόζης Αναστάσιος | |

ΑΠΟΝΤΕΣ: Δεν προσήλθαν, μολονότι προσκλήθηκαν νόμιμα, οι παρακάτω: 1)Μουστόπουλος Κωνσταντίνος(δικαιολογημένα απών), 2)Μπακόπουλος Χρήστος, 3)Σιδερά Χρυσή, 4)Τζιρίτης Παναγιώτης, 5)Καψημάλης Ιωάννης, 6)Αποστολίδης Κυριάκος(δικαιολογημένα απών), 7)Ιωαννίδης Δημήτριος.

Στη συνεδρίαση αυτή συμμετείχε η υπάλληλος του Δήμου Δράμας ειδική γραμματέας-πρακτικογράφος Δ.Σ. Μπότζα Μαρία, για την τήρηση των πρακτικών.

Ο κ. πρόεδρος κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης για συζήτηση και λήψη απόφασης στα θέματα της ημερήσιας διάταξης καθώς και στο ένα έκτακτο θέμα. Το έκτακτο θέμα στάλθηκε μέσω e-mail, από τη γραμματεία του Δ.Σ., ώστε να ενημερωθούν οι δημοτικοί σύμβουλοι και να συζητηθεί στην συνεδρίαση προκειμένου να ληφθεί απόφαση. Κατά συνέπεια το έκτακτο θέμα προς συζήτηση έχει όπως παρακάτω:

1^ο έκτακτο Έγκριση ή μη Οικονομοτεχνικής Μελέτης για την αξιοποίηση ακινήτου στα γεωγραφικά όρια της Κοινότητας Σιδηρονέρου του Δήμου Δράμας, με Α.Π.15956/30-5-2025, ώστε να ολοκληρωθούν το συντομότερο δυνατό οι απαραίτητες διαδικασίες για την παραχώρηση του ακινήτου από το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης, για να υποβληθεί πρόταση για χρηματοδότηση στην Ολοκληρωμένη Χωρική Επένδυση Ορεινού όγκου Ροδόπης και ποταμού Νέστου (Ο.Χ.Ε. Ροδόπης) της Ειδικής Υπηρεσίας Διαχείρισης προγράμματος Ανατολικής Μακεδονίας Θράκης Α.Μ.Θ. 2021-2027- Εισηγητής Μουχτάρης Γεώργιος

Η πρόταση του κ. προέδρου για τη σειρά συζήτησης των θεμάτων έγινε ομόφωνα αποδεκτή από το Σώμα.

ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ

Κατά τη συζήτηση του 1^{ου} έκτακτου θέματος προσήλθαν οι Δ.Σ. κ.κ.: Μπακόπουλος Χρήστος, Τζιρίτης Παναγιώτης, Καψημάλης Ιωάννης, και Ιωαννίδης Δημήτριος

Κατά τη συζήτηση του 3^{ου} τακτικού θέματος αποχώρησαν οι Δ.Σ. κ.κ.: Τσακίριδου Σοφία και Εφραμίδης Ιωάννης

Κατά τη συζήτηση του 5^{ου} τακτικού θέματος αποχώρησαν οι Δ.Σ. κ.κ.: Καλαϊτζίδης Κωνσταντίνος, Καψημάλης Ιωάννης και Κιόρτεβε Παρθένα

Κατά τη συζήτηση του 10^{ου} τακτικού θέματος αποχώρησε ο Δ.Σ. κ. Τοπαλίδης Ανέστης

Κατά τη συζήτηση του 25^{ου} τακτικού θέματος αποχώρησε ο Δ.Σ. κ. Γκαρόζης Αναστάσιος

Κατά τη συζήτηση του 33^{ου} τακτικού θέματος αποχώρησαν οι Δ.Σ. κ.κ.: Αβραμίδου Δέσποινα και Τζιρίτης Παναγιώτης

Συμμετείχαν στην συνεδρίαση οι Πρόεδροι των Δημοτικών Κοινοτήτων: **Δράμας**:Φιλίππου Σπυρίδων, **Μυλοποτάμου**:Αλεξιάδης Γεώργιος, **Σιδηρονέρου**:Γραμματικού Κυριακή καθώς και ο εκπρόσωπος της Δημοτικής Κοινότητας(κάτω των 200 κατοίκων) **Σκαλωτής**:Σαλωνίδης Θεόδωρος

Δεν συμμετείχαν στην συνεδρίαση οι Πρόεδροι των Δημοτικών Κοινοτήτων(άνω των 200 κατοίκων) **Ξηροποτάμου**:Κυριατζής Ιωάννης, **Χωριστής**:Κωφού Χαρίλαος, **Καλλιφύτου**:Σαββαΐδης Φώτιος, **Καλού Αγρού**:Παναγιώτογλου Γεώργιος, **Κουδουνίων**:Κοτσαμπάσης Μιχαήλ, **Μαυροβάτου**:Ιωαννίδης Δημοσθένης, **Μικροχωρίου**:Παϊραμίδης Σωκράτης, **Μοναστηρακίου**:Κιάκος Ηρακλής, **Νικοτσάρα**:Τζάφος Χρήστος, καθώς και οι εκπρόσωποι των Δημοτικών Κοινοτήτων(κάτω των 200 κατοίκων) **Λιβαδερού**:Ξυγιτζής Γεώργιος, **Μακρυπλαγίου**:Παπαδόπουλος Παναγιώτης

Ο κ. πρόεδρος εισάγοντας το 16^ο θέμα της ημερήσιας διάταξης, παρουσιάζει στο σώμα το με Α.Π.14571/22-5-2025 έγγραφο από το τμήμα Υποστήριξης Πολιτικών Οργάνων Γραφείο Δημοτικής Επιτροπής, σχετικά με την έγκριση επέκτασης συστήματος ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δήμου Δράμας(γνωμοδότηση με αρ.206/2025 από τη Δημοτική Επιτροπή), και καλεί αυτό να αποφασίσει σχετικά.

Έδωσε το λόγο στον αντιδήμαρχο Σαλπικτίδη Παναγιώτη, ο οποίος έθεσε υπόψη των μελών απόσπασμα από το πρακτικό της 21^{ης}/20-5-2025 συνεδρίασης Δημοτικής Επιτροπής με την αρ.206/2025 ομόφωνη γνωμοδότηση η οποία έχει όπως παρακάτω:



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΔΡΑΜΑΣ
ΔΗΜΟΣ ΔΡΑΜΑΣ
Δ/ΝΣΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
Τμήμα Υποστήριξης Πολιτικών Οργάνων
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ

ΑΠΟ ΤΟ ΜΕ ΑΡΙΘΜ. 21/20-05-2025 ΠΡΑΚΤΙΚΟ

ΤΗΣ ΤΑΚΤΙΚΗΣ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΔΗΜΟΥ ΔΡΑΜΑΣ

Αριθμός Απόφασης: 206/2025

Θέμα: Επέκταση Συστήματος ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δήμου Δράμας

Στη Δράμα και στο Δημοτικό Κατάστημα, σήμερα 20 Μαΐου 2025, ημέρα Τρίτη με ώρα έναρξης 09.00π.μ. και λήξης 09.25π.μ., έλαβε χώρα η τακτική δια ζώσης συνεδρίαση της Δημοτικής Επιτροπής Δ. Δράμας, ύστερα από την με αριθμ.πρωτ.13879/16-05-2025 έγγραφη πρόσκληση του προέδρου της, Παπαδόπουλου Γεωργίου, η οποία γνωστοποιήθηκε σε καθένα από τα μέλη με το από 16-05-2025 ηλεκτρονικό μήνυμα και δημοσιεύθηκε νόμιμα, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 75 του Ν.3852/2010, όπως αυτό αντικαταστάθηκε από το άρθρο 77 του Ν.4555/2018, τους Ν.5056/2023 και Ν.5083/2024 καθώς και τις 374/39135/30-05-2022, 1237/94548/6-11-2023 και 303/30971/2-4-2024 εγκυκλίου του ΥΠ.ΕΣ.

Διαπιστώθηκε ότι υπάρχει νόμιμη απαρτία, δεδομένου ότι σε σύνολο εννέα (9) μελών συμμετείχαν επτά (7) μέλη, ως κατωτέρω:

ΠΑΡΟΝΤΕΣ:

1. Παπαδόπουλος Γεώργιος, Δήμαρχος Δράμας
2. Πυργιλής Ευάγγελος, ως αναπληρωτής του Εφραιμίδη Ιωάννη, ο οποίος ενημέρωσε έγκαιρα για την απουσία του
3. Μαυρίδης Χρήστος
4. Μουχτάρης Γεώργιος
5. Ρεμόντης Σταμάτιος
6. Σαλπικτίδης Παναγιώτης
7. Αποστολίδης Κυριάκος, ως αναπληρωτής της Κιόρτεβε Παρθένας, η οποία ενημέρωσε έγκαιρα για την απουσία της

ΑΠΟΝΤΕΣ:

1. Μλεκάνης Μιχαήλ (αντιπρόεδρος)
2. Τοπαλίδης Ανέστης

Με την παρουσία και της Μαντή Μαρίας, υπαλλήλου του Δήμου Δράμας, γραμματέως-πρακτικογράφου της Δημοτικής Επιτροπής του Δήμου Δράμας, ο κ. πρόεδρος κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης για συζήτηση και λήψη απόφασης στα θέματα της ημερήσιας διάταξης καθώς και στο έκτακτο.

Ο κ. πρόεδρος εισάγοντας το 5^ο θέμα της ημερήσιας διάταξης παρουσιάζει στα μέλη της επιτροπής το με αρ.πρωτ.13843/16-05-2025 έγγραφο της Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών σχετικά με την «Επέκταση Συστήματος ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δήμου Δράμας» και καλεί αυτά να αποφασίσουν σχετικά.

Το ανωτέρω έγγραφο έχει όπως παρακάτω:

«ΣΧΕΤ: η με α.π. 13620/15-05-2025 εισήγηση της Δ/σης Δημοτικής Αστυνομίας

Η Διεύθυνση Δημοτικής Αστυνομίας συνέταξε πρόταση για επέκταση της ελεγχόμενης στάθμευσης σε περιοχές της πόλης της Δράμας όπου διαπιστώνονται αυξημένες ανάγκες ρύθμισης της κυκλοφορίας και της στάθμευσης. Η πρόταση αυτή εντάσσεται στο πλαίσιο της εφαρμογής των αρχών του εγκεκριμένου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Δράμας (εγκρίθηκε με την ΑΔΣ 7/2025) και αποσκοπεί στη βελτίωση της κυκλοφοριακής οργάνωσης, της προσβασιμότητας και της ποιότητας ζωής των κατοίκων και επισκεπτών της πόλης μας.

Η Δημοτική Αρχή υιοθετώντας την πρόταση αυτή, εισηγήθηκε τη σύσταση Διαπαραταξιακής Επιτροπής ή οποία συστάθηκε με την ΑΔΣ 140/2025 προκειμένου να διατυπωθούν τυχόν παρατηρήσεις, προσθήκες ή επισημάνσεις ώστε να διαμορφωθεί μια όσο το δυνατόν πιο ολοκληρωμένη και κοινώς αποδεκτή πρόταση για την τροποποίηση του υφιστάμενου Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης.

Μετά από δύο συνεδριάσεις της Επιτροπής και τη σχετική διαβούλευση, στις 09/05/2025 και 13/05/2025 ολοκληρώθηκε η συζήτηση και αξιολόγηση της πρότασης η οποία εγκρίθηκε ομόφωνα, καθώς διαπιστώθηκε ότι πληροί τους στόχους της κυκλοφοριακής αποσυμφόρησης, της ενίσχυσης της προσβασιμότητας και της συνολικής αναβάθμισης της ποιότητας ζωής κατοίκων και επισκεπτών.

Η τελική πρόταση διαμορφώθηκε ως εξής:

Προσθήκη νέων θέσεων στάθμευσης (άρθρο 3 του Κανονισμού ΣΕΣ)(εκτιμούνται σε 170) ως εξής:

- Επί της οδού Παπανδρέου- Συμβολή των οδών Παπανδρέου με Προύσης, μέχρι τη συμβολή των οδών Παπανδρέου με Γαληνού (εκατέρωθεν του δρόμου).
- Επί της οδού Παλαιολόγου- Συμβολή των οδών Λαμπριανίδη με Παλαιολόγου, μέχρι τη συμβολή των οδών Παλαιολόγου με Περικλέους (εκατέρωθεν του δρόμου).
- Επί της οδού Κύπρου- Συμβολή των οδών Θ. Αθανασιάδη με Κύπρου, μέχρι τη συμβολή των οδών Κύπρου με Βίτσι (δεξιά πλευρά).
- Επί της οδού Ι. Δραγούμη- Συμβολή των οδών Εθν. Αμύνης με Ι. Δραγούμη, μέχρι τη συμβολή των οδών Ι. Δραγούμη με Βεργίνας (αριστερή πλευρά).
- Επί της οδού Βοραζάνη- Συμβολή των οδών Βοραζάνη με Ηπείρου, μέχρι τη συμβολή των οδών Εθν. Αμύνης και Βοραζάνη (δεξιά πλευρά).
- Επί της οδού Αδριανουπόλεως – Συμβολή των οδών Προποντίδος με Αδριανουπόλεως, μέχρι τη συμβολή των οδών Αδριανουπόλεως με Βεργίνας (δεξιά πλευρά).
- Επί της οδού Αγίας Σοφίας – Συμβολή των οδών Μ. Αλεξάνδρου με Άγ. Σοφίας, μέχρι τη συμβολή των οδών Αγ. Σοφίας με 19ης Μαΐου (αριστερή πλευρά).
- Επί της οδού 19ης Μαΐου – Συμβολή των οδών 19ης Μαΐου με Αγ. Σοφίας, μέχρι τη συμβολή των οδών 19ης Μαΐου με Ηφαιστίωνος (εκατέρωθεν του δρόμου).
- Επί της οδού 19ης Μαΐου – Συμβολή των οδών 19ης Μαΐου με Αγ. Σοφίας, μέχρι τη συμβολή των οδών 19ης Μαΐου με Βενιζέλου (Δεξιά πλευρά).
- Επί της 19ης Μαΐου – Συμβολή των οδών 19ης Μαΐου με Θ. Αθανασιάδη, μέχρι τη συμβολή των οδών 19ης Μαΐου με Αμύντα (δεξιά πλευρά).

Επιπλέον προτάθηκε η αύξηση των ετήσιου τέλους για τους μόνιμους κατοίκους που τους επιτρέπεται να σταθμεύουν χωρίς χρονικό περιορισμό στις θέσεις του ΣΕΣ από δώδεκα (12,00) σε είκοσι πέντε ευρώ (25,00€) (άρθρο 7 του κανονισμού ΣΕΣ). Επισημαίνεται ότι η αναπροσαρμογή του τέλους θα τεθεί σε ισχύ από το έτος 2026 και εφεξής, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η εν λόγω ρύθμιση δεν θα επηρεάσει τις κάρτες στάθμευσης που έχουν ήδη εκδοθεί για το τρέχον έτος.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, παρακαλούμε να αποφασίσετε σχετικά με την:

- Συμπλήρωση του Άρθρου 3 του Κανονισμού ΣΕΣ του Δήμου με τις νέες θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης όπως αναλυτικά αναφέρονται ανωτέρω,
- Τροποποίηση του άρθρου 7 του Κανονισμού ΣΕΣ με αλλαγή του προβλεπόμενου ετήσιου τέλους μόνιμων κατοίκων από 12,00€ σε 25,00€».

Στη συνέχεια ο κ. πρόεδρος παρουσιάζει την με αρ.πρωτ. 13620/15-05-2025 εισήγηση της Δ/νσης Δημοτικής Αστυνομίας, η οποία έχει όπως παρακάτω:

« Θέμα: Εισήγηση για Επέκταση του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (Σ.Ε.Σ.)

Έχοντας υπόψη:

- Το άρθρο 9 του Ν. 5056/23 (ΦΕΚ 163 Α/6-10-2023) : Αναμόρφωση του συστήματος διακυβέρνησης Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης α' και β' βαθμού, κατάργηση νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου δήμων, παρακολούθηση επιδόσεων τοπικής αυτοδιοίκησης οικονομική και διοικητική διαχείριση οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης, ευζωία των ζώων συντροφιάς, κατασκευή και αναβάθμιση λειτουργούντων χερσαίων συνοριακών σταθμών και λοιπές διατάξεις του Υπουργείου Εσωτερικών.
- Ν. 4784/21 (ΦΕΚ 40 Α/16-3-2021): Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες διατάξεις.
- Την υπ' αριθμ. 7/2025 ΑΔΣ: Έγκριση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Δράμας
- Τα άρθρα 75, μέρος Ι, τομέας γ, παρ.3 και 4, 79, 82 και 103 του Ν.3463/06 (Κώδικας Δήμων και Κοινοτήτων όπως τροποποιήθηκε και ισχύει) και ειδικότερα:
- Το Ν. 3852/10 (ΦΕΚ 87 Α/7-6-2010) : Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης. «Πρόγραμμα Καλλικράτης» και ειδικότερα το άρθρο 75 και 94.
- Το άρθρο 34 και 52 παρ. 1 του Ν.2696/1999 (ΚΟΚ), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.
- Η από 05/2000 θεωρηθείσα «μελέτη οργάνωσης της κυκλοφορίας και της στάθμευσης και μελέτη εφαρμογής αυτών για την πόλη της Δράμας (Β' φάση)»
- Η 26/02 Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου (1815/15-02-2002 Δ/νσης Τοπ. Αυτ/σης) περί εφαρμογής ρυθμίσεων κυκλοφοριακής μελέτης
- Η 424/2011 Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου (16694/09-11-2011 Δ/νσης Διοίκησης Αποκ. Δ/σης Μακεδονίας – Θράκης) περί καθορισμού οδών εφαρμογής ελεγχόμενης στάθμευσης
- Την 369/2012 Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου : Έγκριση της 28/2012 απόφασης της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής, σχετικά με εισήγηση αυτής περί του Σχεδίου Κανονισμού Ελεγχόμενης Στάθμευσης, όπως τροποποιήθηκε με την υπ' αριθμ. 694/2016 ΑΔΣ : Τροποποίηση και επέκταση Ελεγχόμενης Στάθμευσης.

- Η 1934/1998 απόφαση της ολομέλειας του Συμβουλίου της Επικρατείας (Η αστυνόμευση στην περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης πρέπει να ασκείται αποκλειστικά από τη δημοτική αστυνομία)

Η διαχείριση της στάθμευσης αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα αστικής κινητικότητας που επηρεάζουν την ποιότητα ζωής των πολιτών, την οικονομική δραστηριότητα και τη βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων. Στον Δήμο Δράμας, η υφιστάμενη ελεγχόμενη στάθμευση έχει αποδείξει την αποτελεσματικότητά της στη μείωση της παράνομης στάθμευσης, στη βελτίωση της κυκλοφορίας και στην ενίσχυση της εμπορικής δραστηριότητας. Ωστόσο, παρατηρείται έντονη ανάγκη επέκτασης του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης σε επιπλέον οδούς και περιοχές, προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα αυξανόμενα προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης και άναρχης στάθμευσης.

Στο πλαίσιο του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Δράμας και βάσει των πορισμάτων που προέκυψαν από τη Β' Φάση του συμμετοχικού σχεδιασμού, ολοκληρώθηκε η διαμόρφωση της στρατηγικής για τη βελτίωση της κινητικότητας στην περιοχή.

Η εν λόγω διαδικασία περιλάμβανε τη διενέργεια της δεύτερης δημόσιας διαβούλευσης με τη συμμετοχή εμπλεκόμενων φορέων, καθώς και τη διεξαγωγή διαδικτυακής δημοσκοπήσης σε κατοίκους και επισκέπτες της πόλης. Η ενεργός συμμετοχή και συμβολή της τοπικής κοινωνίας συνέβαλε καθοριστικά στη συγκρότηση τεκμηριωμένων προτάσεων πολιτικής. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στην εξέταση της προοπτικής επέκτασης της ζώνης ελεγχόμενης στάθμευσης, στη βάση των παρατηρήσεων και εισηγήσεων που διατυπώθηκαν κατά τη διαβούλευση.

Στο σημείο αυτό να τονίσουμε ότι οι παραπάνω ενέργειες διευκολύνουν τη Δημοτική Επιτροπή, η οποία στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της για την έκδοση ή τροποποίηση κανονιστικών ρυθμίσεων, λαμβάνει υπόψη τις απόψεις των αρμόδιων κοινωνικών και επαγγελματικών φορέων, καθώς και οργανωμένων ομάδων πολιτών της ευρύτερης περιφέρειας του Δήμου, με τις οποίες διεξάγεται σχετικός διάλογος. Παράλληλα, αξιοποιούνται τυχόν εξειδικευμένες μελέτες που έχουν εκπονηθεί - όπως αυτή του ΣΒΑΚ - για την αντιμετώπιση των ανωτέρω ζητημάτων.

Από τα τρία μελλοντικά σενάρια που τέθηκαν προς αξιολόγηση στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ, η τοπική κοινωνία εξέφρασε, σε ποσοστό πλειοψηφικό, την προτίμησή της στο Σενάριο Β, το οποίο φέρει χαρακτήρα ριζοσπαστικό και καινοτόμο. Το εν λόγω σενάριο ενσωματώνει μία ολιστική προσέγγιση στη διαχείριση της κινητικότητας, προβλέποντας μεταξύ άλλων την επέκταση του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) σε ευρύτερες περιοχές της πόλης, την ενίσχυση των πολιτικών βιώσιμης μετακίνησης, καθώς και τη βελτίωση της συνολικής διαχείρισης του δημόσιου χώρου.

Σύμφωνα με την επικαιροποιημένη στρατηγική του ΣΒΑΚ, οι προτεινόμενες περιοχές εφαρμογής του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης χωροθετούνται σε κομβικούς άξονες με έντονη εμπορική δραστηριότητα, καθώς και σε σημεία όπου καταγράφεται υψηλή ζήτηση στάθμευσης. Η επιλογή αυτή στοχεύει στην αποδοτικότερη αξιοποίηση των διαθέσιμων χώρων στάθμευσης, στη μείωση της άσκοπης κυκλοφορίας εντός του κέντρου της πόλης και στη δημιουργία συνθηκών που ενισχύουν τη βιώσιμη κινητικότητα, όπως η χρήση μέσων μαζικής μεταφοράς, η ποδηλασία και η πεζή μετακίνηση.

Η προσέγγιση αυτή συνιστά ένα ουσιαστικό βήμα προς την κατεύθυνση της υιοθέτησης ενός πιο λειτουργικού, φιλικού προς το περιβάλλον και κοινωνικά δίκαιου συστήματος μετακινήσεων, με στόχο την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των πολιτών και τη βιώσιμη ανάπτυξη της πόλης της Δράμας.

Επιπρόσθετα, η εφαρμογή του μέτρου θεωρείται καίριας σημασίας σε περιοχές όπου καταγράφεται συστηματική παραβατικότητα, ιδίως μέσω φαινομένων παράνομης στάθμευσης, όπως τα διπλοπαρκαρίσματα και η αυθαίρετη κατάληψη κοινόχρηστων χώρων.

Η ενίσχυση του ελέγχου και της συμμόρφωσης μέσω της ελεγχόμενης στάθμευσης συμβάλλει στην αποκατάσταση της εύρυθμης λειτουργίας του αστικού ιστού και στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

Όπως προκύπτει και από τη σχετική εμπειρία άλλων αστικών κέντρων, η εφαρμογή του ΣΕΣ σε περιοχές που ήδη διαθέτουν οργανωμένες θέσεις στάθμευσης κατά μήκος των οδών παρουσιάζει υψηλότερα ποσοστά αποτελεσματικότητας. Ο συνδυασμός της υφιστάμενης υποδομής με τις κανονιστικές ρυθμίσεις επιτρέπει την ορθολογικότερη αξιοποίηση του χώρου και περιορίζει την ανεξέλεγκτη και αυθαίρετη στάθμευση.

Η υλοποίηση του Τελικού Σεναρίου Κινητικότητας, όπως αυτό αποτυπώνεται στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ, έχει ως στρατηγικό στόχο τη διαμόρφωση ενός αστικού περιβάλλοντος που θα είναι περισσότερο λειτουργικό, προσβάσιμο και φιλικό προς το περιβάλλον. Η προσέγγιση αυτή ενισχύει την ποιότητα ζωής κατοίκων και επισκεπτών της Δράμας, συμβάλλοντας στη βιώσιμη ανάπτυξη και στην αναβάθμιση του δημόσιου χώρου.

Το πρόβλημα της στάθμευσης

Τα τελευταία χρόνια, η αύξηση της αστικοποίησης σε συνδυασμό με τη ραγδαία αύξηση του αριθμού των ιδιωτικών οχημάτων, έχουν οδηγήσει στην έντονη συμφόρηση των οδών, ιδίως στα κέντρα των πόλεων, όπου η εμπορική και επιχειρηματική δραστηριότητα είναι έντονη. Το πρόβλημα της στάθμευσης καθίσταται εμφανές, δεδομένου ότι ο αριθμός των θέσεων στάθμευσης επί της οδού παραμένει σταθερός παρά την αύξηση των ιδιωτικής χρήσης οχημάτων.

Η αύξηση του μέσου χρόνου αναζήτησης κενής θέσης στάθμευσης έχει ως αποτέλεσμα την επιβάρυνση του οδικού δικτύου και κατ' επέκταση την επιβάρυνση της μόλυνσης του περιβάλλοντος. Αύξηση του αριθμού των κυκλοφορούντων οχημάτων συνεπάγεται με αύξηση της αναγκαιότητας ύπαρξης θέσεων στάθμευσης. Πρακτικά, όλα τα αστικά κέντρα των πόλεων αντιμετωπίζουν προβλήματα εύρεσης θέσεων στάθμευσης ιδίως στο κέντρο των δραστηριοτήτων τους. Αποτέλεσμα των παραπάνω είναι ότι κατά τη διάρκεια της ημέρας, ο αριθμός σταθμευμένων οχημάτων επί της οδού υπερβαίνει τη μέγιστη χωρητικότητα, με αποτέλεσμα να παρουσιάζονται φαινόμενα παράνομης στάθμευσης.

Οι επιπτώσεις της αναζήτησης στάθμευσης είναι πολλές και ιδιαίτερα ζημιογόνες τόσο σε ατομικό, όσο και σε συλλογικό επίπεδο. Τα προβλήματα που συνδέονται με την αναζήτηση αυτή, απορρέουν από τις επιπλέον χιλιομετρικές αποστάσεις που διανύουν τα οχήματα γύρω από τον τελικό προορισμό τους, προκειμένου να εξασφαλίσουν μια κοντινή θέση στάθμευσης. Μερικά από τα προβλήματα αυτά είναι η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η μόλυνση της ατμόσφαιρας και κατ'επέκταση του περιβάλλοντος, η κατανάλωση ενέργειας, η σπατάλη χρόνου, αλλά και ο εκνευρισμός του οδηγού και των συνεπιβατών του.

Συνέπεια του μεγάλου χρόνου αναζήτησης θέσεως στάθμευσης είναι και η αύξηση της πιθανότητας δημιουργίας ατυχήματος, αλλά και η μείωση της ανταγωνιστικής οικονομίας της κάθε περιοχής όπου η εύρεση θέσεως στάθμευσης είναι ιδιαίτερα δύσκολη ή οι εναλλακτικές στάθμευσης δεν είναι προσίτες προς τους οδηγούς.

Καθημερινά η αναζήτηση κενής θέσης δημιουργεί ένα ποσοστό οχημάτων που προστίθεται στην ροή κυκλοφορίας επί της οδού, επιβαρύνοντας ακόμη περισσότερο την κατάσταση. Παρόλο αυτά, το επιπλέον αυτό ποσοστό δεν είναι ορατό, λόγω του γεγονότος ότι αποτελούν μέρος της υπόλοιπης κυκλοφορίας των οχημάτων που ταξιδεύουν προς έναν διαφορετικό προορισμό.

Όπως προκύπτει από έρευνες, ο χρόνος αναζήτησης θέσεως μέσα σε μία πόλη κυμαίνεται μεταξύ 3,5 και 14 λεπτών, ενώ το ποσοστό των οχημάτων που αναζητά κενή θέση κυμαίνεται μεταξύ 8% και 74% επί του συνολικού ποσοστού κυκλοφορούντων οχημάτων. Τα αποτελέσματα αυτά αποτελούν σημαντικό στοιχείο ώστε να αντιληφθεί κανείς τη σπουδαιότητα των επιπτώσεων της αναζήτησης στάθμευσης. Αξίζει να επισημανθούν ακόμα περισσότερο οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις οι οποίες είναι απόρροια των πολλών παραπάνω χιλιόμετρων που διανύουν τα οχήματα, όσο αναζητούν θέση στάθμευσης. Σύμφωνα με έναν απλό υπολογισμό - όπως προκύπτει από έρευνες -, κάθε θέση αντιστοιχεί σε 1825 παραπάνω χιλιόμετρα από τους χρήστες το χρόνο. Υποθέτοντας ότι το μέσο όχημα διανύει 5 km/L βενζίνης τότε κάθε θέση στάθμευσης αντιστοιχεί σε 365 χαμένα λίτρα βενζίνης το χρόνο με ότι αυτό συνεπάγεται για το κόστος στο περιβάλλον.

Ως εκ τούτου, η εύρεση κενής θέσης στάθμευσης αποτελεί μια καθημερινή πρόκληση πολλών οδηγών όχι μόνο στο ελληνικό οδικό δίκτυο, αλλά και σε άλλες πόλεις παγκοσμίως. Η αύξηση του αριθμού των οχημάτων σε κυκλοφορία και ο περιορισμένος αριθμός διαθέσιμων θέσεων στάθμευσης εντείνουν το πρόβλημα αναζήτησης κενών θέσεων. Οι οδηγοί που αναζητούν χώρο για να σταθμεύσουν σε ώρες αιχμής, έρχονται αντιμέτωποι με το πρόβλημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης ενώ συγχρόνως γίνονται μέρος του προβλήματος. Η κατάσταση αυτή είναι γνωστή ως "cruising for parking space" και αποτελεί κόστος χρόνου και καυσίμων για τους οδηγούς, γενεσιουργό αίτιο επιπλέον κυκλοφοριακής κίνησης και παράγοντα αρνητικής επίδρασης στο περιβάλλον.

Πρόσφατες έρευνες παρουσιάζουν την αναζήτηση θέσης στάθμευσης ως φαινόμενο κοινό και άμεσα εξαπτόμενο από τη διάθεση των οδηγών, να εξασφαλίσουν προσιτή και βολική θέση στάθμευσης. Όταν ο οδηγός προσεγγίσει τον τελικό του προορισμό, ξεκινάει την αναζήτηση για διαθέσιμο χώρο στάθμευσης.

Βασικά στοιχεία της συμπεριφοράς του αποτελούν ο χρόνος που είναι διατεθειμένος να σπαταλήσει και η διαδρομή που επιλέγει. Και τα δύο αυτά στοιχεία επηρεάζουν σημαντικά τόσο την προσβασιμότητα όσο και την βιωσιμότητα της εκάστοτε περιοχής. Για το λόγο αυτό, τόσο οι αρμόδιοι φορείς όσο και αρκετοί ερευνητές έχουν εστιάσει την προσοχή τους στο ζήτημα της συμπεριφοράς του οδηγού για την εύρεση στάθμευσης.

Επιπροσθέτως, υψηλότερο κόστος στάθμευσης σε ιδιωτικό χώρο κάνει τον οδηγό να αναζητά θέση επί της οδού ακόμα και εάν χρειαστεί περισσότερο χρόνο για να σταθμεύσει, ένας παράγοντας που θεωρείται χρήσιμος για την τιμολογιακή πολιτική που καθορίζει το κόστος που αναλογεί σε χώρους ελεγχόμενης στάθμευσης.

Αποτελέσματα ερευνών έδειξαν ακόμη ότι, το γεγονός ότι το κόστος στάθμευσης επί της οδού δεν διαφέρει από το κόστος στάθμευσης σε κάποιο ιδιωτικό χώρο, οδηγεί σε μείωση του κόστους χρόνου ταξιδιού για τον οδηγό. Επίσης, σύμφωνα με την έρευνα, η σπατάλη χρόνου αναζητώντας οικονομικότερη θέση στάθμευσης δεν είναι τυχαία, αλλά παρουσιάζεται κυρίως σε περιοχές όπου αποτελούν εμπορικά κέντρα και κέντρα ψυχαγωγίας. Όπως επισημαίνεται, το πρόβλημα εύρεσης κενής θέσης παρουσιάζει μία χωρική και χρονική διακύμανση, καθώς σχετίζεται με το μέγεθος της περιοχής και πιο συγκεκριμένα με τον αριθμό των οχημάτων που εισέρχονται σε αυτήν, καθώς και με τον χρόνο αφίξεων τους.

Ένας τρόπος επίλυσης του προβλήματος σπατάλης χρόνου αναζητώντας θέση στάθμευσης, είναι η σωστή ενημέρωση των πολιτών σχετικά με το κόστος στάθμευσης και των διαθέσιμων κενών θέσεων. Όσο περισσότερο ενημερωμένοι είναι οι οδηγοί σχετικά με τις κυκλοφοριακές συνθήκες και τις συνθήκες στάθμευσης, τόσο λιγότερος είναι και ο χρόνος που ψάχνουν κενή θέση.

Τέλος, τα αποτελέσματα έδειξαν ότι η τιμή του κομίστρου στάθμευσης επί της οδού, έχει άμεση σχέση με την τακτική εναλλαγή των οχημάτων που θα χρησιμοποιούν την οδό.

Με λίγα λόγια, η χρήση των οδικών τμημάτων ως θέσεις στάθμευσης επηρεάζεται κατά κύριο λόγο από τις διαθέσιμες θέσεις, την απόσταση της περιοχής στάθμευσης από το κέντρο της πόλης, την απόσταση από τη κοντινότερη ιδιωτική περιοχή στάθμευσης, την ύπαρξη εμπορικών καταστημάτων και το κόστος που απαιτείται για να σταθμεύσει το όχημα. Σε περίπτωση που ο αριθμός ελεύθερων χώρων στάθμευσης είναι μεγαλύτερος από τον αριθμό των αυτοκινήτων που ψάχνουν στάθμευση, τότε κάθε οδηγός σταθμεύει εύκολα και γρήγορα.

Αναγκαιότητα Επέκτασης Ελεγχόμενης Στάθμευσης:

Βάσει των ανωτέρω, καθίσταται σαφής η ανάγκη για την επέκταση του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης, προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα που παρατηρούνται και να βελτιωθεί η λειτουργία του αστικού ιστού. Στην κατεύθυνση αυτή, η ελεγχόμενη στάθμευση προσφέρει τα εξής οφέλη:

1. **Ρύθμιση της Ζήτησης Στάθμευσης:** Με την εφαρμογή του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης, εξασφαλίζεται η δίκαιη και αποτελεσματική κατανομή των θέσεων μεταξύ μόνιμων κατοίκων, επισκεπτών και επαγγελματιών, μειώνοντας τον χρόνο αναζήτησης και τις καθυστερήσεις που προκαλούν κυκλοφοριακή συμφόρηση. Επίσης, ενισχύεται η εμπορική δραστηριότητα, καθώς οι θέσεις στάθμευσης θα ανακυκλώνονται τακτικά, επιτρέποντας σε περισσότερους καταναλωτές να επισκεφθούν καταστήματα.

2. **Βελτίωση της Κυκλοφορίας και Οδικής Ασφάλειας:** Η εφαρμογή του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης θα μειώσει την παράνομη στάθμευση, αποδεσμεύοντας διαβάσεις πεζών, πεζοδρόμια και εισόδους καταστημάτων. Αυτό θα μειώσει τον κυκλοφοριακό φορτίο και θα βελτιώσει την ορατότητα, συμβάλλοντας στη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων και στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

3. **Ανάπτυξη «Έξυπνου» Συστήματος Στάθμευσης:** Η χρήση σύγχρονων τεχνολογιών, όπως εφαρμογές για ηλεκτρονικές πληρωμές και εντοπισμός των διαθέσιμων θέσεων στάθμευσης, θα διευκολύνει τους πολίτες στην εύκολη και γρήγορη εξεύρεση θέσης. Παράλληλα, οι πληροφορίες που θα συλλέγονται θα επιτρέψουν την καλύτερη διαχείριση της στάθμευσης, που θα ανταποκρίνονται στις ανάγκες κάθε περιοχής.

4. **Ενίσχυση Δημοτικών Εσόδων και Οικονομικής Βιωσιμότητας:** Η υιοθέτηση του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης θα αποτελέσει μια σημαντική πηγή εσόδων για τον Δήμο Δράμας. Τα έσοδα αυτά θα μπορούν να επενδυθούν σε έργα βιώσιμης κινητικότητας, βελτιώσεις του δημόσιου χώρου, υποδομές και κοινωνικές πολιτικές, ενισχύοντας τη συνολική ποιότητα ζωής στην περιοχή.

Η ανάγκη για επέκταση του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης τεκμηριώνεται μέσα από τα διαθέσιμα δεδομένα κυκλοφοριακής ροής και ζήτησης. Οι αναλύσεις καταδεικνύουν ότι συγκεκριμένες οδοί παρουσιάζουν υψηλή ζήτηση για στάθμευση, καθιστώντας επιτακτική τη ρύθμιση μέσω ενός ελεγχόμενου συστήματος. Η εφαρμογή της ελεγχόμενης στάθμευσης στις περιοχές αυτές θα συμβάλει στην αποσυμφόρηση, στη βελτίωση της προσβασιμότητας και στην ενίσχυση της συμμόρφωσης προς τους κανονισμούς στάθμευσης, προσφέροντας παράλληλα λύσεις σε άμεσα και χρόνια προβλήματα που αφορούν τους κατοίκους, τους επισκέπτες και τους επαγγελματίες της περιοχής. Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι το ισχύον νομικό και κανονιστικό πλαίσιο επιτρέπει την ταχεία εφαρμογή των απαραίτητων ρυθμίσεων, διευκολύνοντας τη διαδικασία υλοποίησης χωρίς σημαντικές καθυστερήσεις.

Η επέκταση του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (Σ.Ε.Σ.) με την προσθήκη 170 νέων θέσεων στάθμευσης αφορά τις εξής περιοχές:

- Επί της οδού Παπανδρέου- Συμβολή των οδών Παπανδρέου με Προύσης, μέχρι τη συμβολή των οδών Παπανδρέου με Γαληνού (εκατέρωθεν του δρόμου).
- Επί της οδού Παλαιολόγου- Συμβολή των οδών Λαμπριανίδη με Παλαιολόγου, μέχρι τη συμβολή των οδών Παλαιολόγου με Περικλέους (εκατέρωθεν του δρόμου).
- Επί της οδού Κύπρου- Συμβολή των οδών Θ. Αθανασιάδη με Κύπρου, μέχρι τη συμβολή των οδών Κύπρου με Βίτσι (δεξιά πλευρά).
- Επί της οδού Ι. Δραγούμη- Συμβολή των οδών Εθν. Αμύνης με Ι. Δραγούμη, μέχρι τη συμβολή των οδών Ι. Δραγούμη με Βεργίνας (αριστερή πλευρά).
- Επί της οδού Βοραζάνη- Συμβολή των οδών Βοραζάνη με Ηπείρου, μέχρι τη συμβολή των οδών Εθν. Αμύνης και Βοραζάνη (δεξιά πλευρά).
- Επί της οδού Αδριανουπόλεως – Συμβολή των οδών Προποντίδος με Αδριανουπόλεως, μέχρι τη συμβολή των οδών Αδριανουπόλεως με Βεργίνας (δεξιά πλευρά).
- Επί της οδού Αγίας Σοφίας – Συμβολή των οδών Μ. Αλεξάνδρου με Αγ. Σοφίας, μέχρι τη συμβολή των οδών Αγ. Σοφίας με 19^{ης} Μαΐου (αριστερή πλευρά).
- Επί της οδού 19^{ης} Μαΐου – Συμβολή των οδών 19^{ης} Μαΐου με Αγ. Σοφίας, μέχρι τη συμβολή των οδών 19^{ης} Μαΐου με Ηφαιστίωνος (εκατέρωθεν του δρόμου).
- Επί της οδού 19^{ης} Μαΐου – Συμβολή των οδών 19^{ης} Μαΐου με Αγ. Σοφίας, μέχρι τη συμβολή των οδών 19^{ης} Μαΐου με Βενιζέλου (Δεξιά πλευρά).
- Επί της 19^{ης} Μαΐου – Συμβολή των οδών 19^{ης} Μαΐου με Θ. Αθανασιάδη, μέχρι τη συμβολή των οδών 19^{ης} Μαΐου με Αμύντα (δεξιά πλευρά).

Πιο αναλυτικά:

Κυκλοφοριακή επιβάρυνση και ανάγκη για ελεγχόμενη στάθμευση επί της οδού Παπανδρέου

Η οδός Παπανδρέου αποτελεί έναν από τους κεντρικότερους και εμπορικότερους δρόμους της πόλης, με ιδιαίτερα αυξημένη κυκλοφοριακή κίνηση. Το έντονο κυκλοφοριακό φορτίο οφείλεται τόσο στην πυκνή διέλευση οχημάτων όσο και στην αναζήτηση διαθέσιμων χώρων στάθμευσης, φαινόμενο που επιτείνεται κατά τις ώρες αιχμής.

Η υφιστάμενη ελεγχόμενη στάθμευση, που εφαρμόζεται ήδη σε τμήμα της οδού, έχει συμβάλει σημαντικά στην αποσυμφόρηση της περιοχής, καθώς επιτρέπει τη διαρκή εναλλαγή οχημάτων στους συγκεκριμένους χώρους, καλύπτοντας ένα μέρος της υψηλής ζήτησης για στάθμευση. Παρόλο αυτά, η αυξημένη ανάγκη για βραχυχρόνια στάθμευση, ιδίως από επισκέπτες και καταναλωτές που εξυπηρετούνται από τα καταστήματα της περιοχής, καθιστά επιτακτική την περαιτέρω επέκταση του μέτρου.

Για τον λόγο αυτό, προτείνεται η επέκταση της ελεγχόμενης στάθμευσης επί της οδού Παπανδρέου. Στο συγκεκριμένο σημείο, όπου η στάθμευση είναι προς το παρόν ελεύθερη, παρατηρείται συστηματικά η παρατεταμένη ακινητοποίηση οχημάτων για πολλές ώρες, όπως έχει διαπιστωθεί επανειλημμένα από τις αρμόδιες υπηρεσίες. Η κατάσταση αυτή μειώνει τη διαθεσιμότητα θέσεων για επισκέπτες και περιορίζει την ομαλή κυκλοφορία, ιδιαίτερα σε ώρες υψηλής κίνησης.

Η επέκταση του μέτρου της ελεγχόμενης στάθμευσης στην προτεινόμενη οδό θα συμβάλει στην αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας, θα αυξήσει τη διαθεσιμότητα θέσεων στάθμευσης για διερχόμενους επισκέπτες και θα βελτιώσει συνολικά την ποιότητα της αστικής μετακίνησης στην περιοχή.

Κυκλοφοριακή επιβάρυνση και ανάγκη ελεγχόμενης στάθμευσης επί της οδού Παλαιολόγου.

Η οδός Παλαιολόγου αποτελεί περιοχή με έντονη δραστηριότητα, καθώς πέρα από τα πολυάριθμα εμπορικά καταστήματα που τις περιβάλλουν, συγκεντρώνουν σημαντικό αριθμό υπηρεσιών. Στην περιοχή βρίσκονται δημόσιες υπηρεσίες, όπως το Ι.Κ.Α., διαγνωστικά κέντρα, ιατρεία, καθώς και το δικαστικό μέγαρο της πόλης, με τα δικηγορικά γραφεία να είναι συγκεντρωμένα σε κοντινή ακτίνα.

Επιπλέον, η οδός φιλοξενεί μεγάλο αριθμό πολυκατοικιών, οι περισσότερες εκ των οποίων ανεγέρθηκαν πριν από το 1979 και δεν διαθέτουν πυλωτές στάθμευσης, καθώς η σχετική υποχρέωση θεσπίστηκε μεταγενέστερα. Ως αποτέλεσμα, οι μόνιμοι κάτοικοι της περιοχής, σε συνδυασμό με τους επισκέπτες των καταστημάτων και των υπηρεσιών, δημιουργούν υψηλή ζήτηση για στάθμευση, γεγονός που επιδεινώνει την κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Η συνεχής συσσώρευση οχημάτων, τόσο σταθμευμένων όσο και διερχόμενων, εντείνει το κυκλοφοριακό πρόβλημα στις συγκεκριμένες οδούς, ιδιαίτερα κατά τις ώρες αιχμής. Ως εκ τούτου, η εφαρμογή ελεγχόμενης στάθμευσης καθίσταται αναγκαία, προκειμένου να βελτιωθεί η ροή των οχημάτων και να διασφαλιστεί η διαθεσιμότητα θέσεων στάθμευσης για τους επισκέπτες που εξυπηρετούνται από τις παραπάνω υπηρεσίες.

Με τη ρύθμιση αυτή, οι οδηγοί θα μπορούν να σταθμεύουν μόνο για τον απαραίτητο χρόνο εξυπηρέτησης, ενώ η συχνή εναλλαγή των οχημάτων θα διασφαλίσει την επάρκεια θέσεων για όλους. Παράλληλα, η μείωση των σταθμευμένων οχημάτων σε ακατάλληλα σημεία θα συμβάλει στην αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας και στη βελτίωση της ποιότητας μετακίνησης στην περιοχή.

Κυκλοφοριακή επιβάρυνση και ανάγκη ελεγχόμενης στάθμευσης επί της οδού Κύπρου

Η οδός Κύπρου βρίσκεται στο κέντρο της πόλης, καθιστώντας την εύκολα και συχνά προσβάσιμη για τους χρήστες, με αποτέλεσμα να δημιουργείται αυξημένη ζήτηση για θέσεις στάθμευσης. Στην περιοχή αυτή παρατηρείται το φαινόμενο της μόνιμης κατάληψης των θέσεων στάθμευσης από τα οχήματα των ιδιοκτητών των γύρω καταστημάτων, γεγονός που έχει ως αποτέλεσμα οι θέσεις αυτές να παραμένουν κατειλημμένες καθ' όλη τη διάρκεια των ωρών λειτουργίας των καταστημάτων (δηλαδή κατά τις ώρες αιχμής). Αυτό δημιουργεί αδιέξοδο και περιορίζει τις διαθέσιμες θέσεις για τους χρήστες των οδών, χωρίς να προσφέρει κάποιο πραγματικό όφελος για τους ιδιοκτήτες των καταστημάτων.

Επιπλέον, σύμφωνα με τη μελέτη που υλοποιήθηκε στο πλαίσιο του προγράμματος Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης (ΒΑΑ), η διαμόρφωση του χώρου στο συγκεκριμένο σημείο προβλέπει ελεύθερες θέσεις στάθμευσης. Ωστόσο, εάν αυτές οι θέσεις παραμένουν ως έχουν και δεν εφαρμοστούν κατάλληλες ρυθμίσεις, το κυκλοφοριακό πρόβλημα θα επιδεινωθεί. Συγκεκριμένα, η αυξημένη κυκλοφορία των οχημάτων που θα κινούνται άσκοπα στο κέντρο αναζητώντας θέσεις στάθμευσης θα εντείνει τη συμφόρηση και θα αυξήσει την ρύπανση του περιβάλλοντος, κάτι που αντίκειται στη φιλοσοφία του έργου, η οποία στοχεύει στην μείωση της περιβαλλοντικής ρύπανσης και στην βελτίωση της ποιότητας ζωής στην περιοχή.

Η εφαρμογή ελεγχόμενης στάθμευσης στην οδό Κύπρου θα συμβάλει στη σωστή διαχείριση των διαθέσιμων θέσεων, θα περιορίσει τη συσσώρευση οχημάτων και θα διασφαλίσει την εύκολη πρόσβαση για τους επισκέπτες και χρήστες της περιοχής. Επιπλέον, θα βελτιώσει τη ροή της κυκλοφορίας, μειώνοντας την άσκοπη κυκλοφορία και συμβάλλοντας στην περιβαλλοντική αναβάθμιση της περιοχής.

Κυκλοφοριακή κατάσταση και ανάγκη ελεγχόμενης στάθμευσης επί των οδών Ι. Δραγούμη και Βοραζάνη

Οι οδοί Ι. Δραγούμη και Βοραζάνη βρίσκονται επίσης στο κέντρο της πόλης, με άμεση γειτνίαση με περιοχές που ήδη εξυπηρετούνται από το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης. Συγκεκριμένα, στην πλευρά των οδών που βρίσκονται απέναντι από αυτές που προτείνονται για επέκταση του συστήματος, λειτουργεί ήδη ελεγχόμενη στάθμευση, αποδεικνύοντας την αναγκαιότητα της εφαρμογής της και στις δύο αυτές οδούς.

Το πλάτος των οδών σε όλο το μήκος τους είναι ικανό να εξυπηρετήσει τόσο τα διερχόμενα όσο και τα σταθμευμένα οχήματα, δεδομένου ότι οι οδοί είναι μονής κατεύθυνσης. Στην οδό Βοραζάνη, η στάθμευση επιτρέπεται ελεύθερα στην δεξιά πλευρά του δρόμου, ενώ στην οδό Ι. Δραγούμη, η στάθμευση στην αριστερή πλευρά απαγορεύεται. Αυτό δημιουργεί πρόβλημα, καθώς η απαγόρευση στάθμευσης δεν καλύπτει επαρκώς τις αυξημένες ανάγκες για θέσεις στάθμευσης, οι οποίες τα τελευταία χρόνια έχουν καταστεί ένα από τα πιο σημαντικά ζητήματα για την πόλη της Δράμας.

Προκειμένου να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα αυτό, προτείνεται η αλλαγή της ρυθμιστικής σήμανσης στην αριστερή πλευρά της οδού Ι. Δραγούμη, μετατρέποντας την απαγόρευση στάθμευσης σε ελεγχόμενη στάθμευση. Η απόφαση αυτή έχει ληφθεί με βάση τις κυκλοφοριακές συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή, οι οποίες δείχνουν ότι η εφαρμογή του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης δεν θα επιβαρύνει ούτε θα επισκιάσει την ομαλή κυκλοφορία των οχημάτων. Αντιθέτως, η εφαρμογή του θα διευκολύνει τη ροή της κυκλοφορίας, προσφέροντας καλύτερη διαχείριση των θέσεων στάθμευσης και μειώνοντας τις πιέσεις στην κυκλοφορία της περιοχής.

Κυκλοφοριακή κατάσταση και ανάγκη ελεγχόμενης στάθμευσης επί της οδού Αγίας Σοφίας.

Η οδός Αγίας Σοφίας αποτελεί έναν από τους κεντρικότερους και πιο εμπορικούς δρόμους της Δράμας, με έντονη κίνηση τόσο από οχήματα όσο και από πεζούς. Σύμφωνα με τις μετρήσεις που πραγματοποιήθηκαν, διαπιστώθηκε αυξημένη ζήτηση για θέσεις στάθμευσης, γεγονός που δημιουργεί κυκλοφοριακή συμφόρηση και δυσκολεύει την πρόσβαση στις τοπικές επιχειρήσεις. Η άναρχη στάθμευση, ιδιαίτερα κατά τις ώρες αιχμής, μειώνει τη διαθεσιμότητα των θέσεων για τους επισκέπτες και τους καταναλωτές, επηρεάζοντας αρνητικά την εμπορική δραστηριότητα της περιοχής.

Για την αντιμετώπιση αυτού του ζητήματος, η εφαρμογή ενός συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στην οδό Αγίας Σοφίας κρίνεται απαραίτητη. Με την κατάλληλη ρύθμιση των διαθέσιμων θέσεων και την εισαγωγή χρονικών περιορισμών, θα εξασφαλιστεί η εναλλαγή των σταθμευμένων οχημάτων, επιτρέποντας σε περισσότερους επισκέπτες να εξυπηρετηθούν. Επιπλέον, η ρύθμιση της στάθμευσης θα συμβάλει στη μείωση της παράνομης στάθμευσης και της κυκλοφοριακής συμφόρησης, βελτιώνοντας τη συνολική λειτουργικότητα και προσβασιμότητα της περιοχής. Ένα τέτοιο μέτρο θα ενισχύσει την εμπορική κίνηση, θα βελτιώσει την ποιότητα ζωής των πολιτών και θα δημιουργήσει ένα πιο οργανωμένο και λειτουργικό αστικό περιβάλλον.

Κυκλοφοριακή συμφόρηση και ανάγκη ελεγχόμενης στάθμευσης επί της οδού 19ης Μαΐου

Επί της οδού 19ης Μαΐου καταλήγουν οχήματα τόσο από τις κεντρικές οδικές αρτηρίες της πόλης, όσο και από οδικούς άξονες που προέρχονται από τη δυτική πλευρά, όπως οι δήμοι Προσοτσάνης και Νευροκοπίου, καθώς και από δημοτικά διαμερίσματα του δήμου Δράμας. Αυτή η συγκέντρωση οχημάτων δημιουργεί έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση στην περιοχή, καθώς οι οδηγοί αναζητούν διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης για να αφήσουν τα οχήματά τους.

Παράλληλα, οι προτεινόμενοι από την υπηρεσία μας χώροι στάθμευσης καταλαμβάνονται καθημερινά από οχήματα που ανήκουν σε ιδιοκτήτες καταστημάτων. Αυτό συμβαίνει κυρίως κατά τις ώρες λειτουργίας των καταστημάτων, με αποτέλεσμα οι χώροι αυτοί να παραμένουν κατειλημμένοι για μεγάλο χρονικό διάστημα, στερώντας έτσι τις διαθέσιμες θέσεις από το καταναλωτικό κοινό που θα ήθελε να τις χρησιμοποιήσει. Η αδυναμία εξεύρεσης ελεύθερων θέσεων στάθμευσης επιβαρύνει την κυκλοφορία, εντείνοντας την κυκλοφοριακή συμφόρηση και περιορίζοντας την ευχέρεια των πολιτών να εξυπηρετηθούν στην περιοχή.

Η εφαρμογή του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στην περιοχή θα μπορούσε να επιλύσει μέρος του προβλήματος, εξασφαλίζοντας την αναγκαία διαχείριση των διαθέσιμων θέσεων και διευκολύνοντας την κυκλοφορία στην περιοχή, καθώς θα επιτρέπει τη συχνή εναλλαγή των οχημάτων και την απελευθέρωση θέσεων για το καταναλωτικό κοινό.

Νομική Βάση και Κανονιστικό Πλαίσιο για την Επέκταση της Ελεγχόμενης Στάθμευσης

Η επέκταση της ελεγχόμενης στάθμευσης βασίζεται στις διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ) και στις σχετικές αποφάσεις των δημοτικών συμβουλίων, οι οποίες επιτρέπουν τη ρύθμιση της στάθμευσης και τη διαχείριση των κοινόχρηστων χώρων.

Το νομικό πλαίσιο που ρυθμίζει τη δυνατότητα των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) να ρυθμίζουν τη στάθμευση μέσω αποφάσεων του Δημοτικού Συμβουλίου, χωρίς την απαίτηση νέας μελέτης εφόσον η προτεινόμενη επέκταση καλύπτεται από το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), καθορίζεται από τον **Νόμο 4784/2021** (ΦΕΚ Α' 40/16.03.2021) με τίτλο: «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα – Μικροκινητικότητα – Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες διατάξεις».

Σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού, οι ΟΤΑ Α' βαθμού έχουν τη δυνατότητα να εγκρίνουν και να εφαρμόζουν μέτρα που περιλαμβάνονται στο εγκεκριμένο ΣΒΑΚ τους, μέσω αποφάσεων του Δημοτικού Συμβουλίου, χωρίς την ανάγκη εκπόνησης νέας μελέτης, υπό την προϋπόθεση ότι τα μέτρα αυτά έχουν ήδη αξιολογηθεί και εγκριθεί στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ. Αυτό επιτρέπει την ταχύτερη και πιο αποτελεσματική υλοποίηση πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας, όπως η επέκταση του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ), εφόσον αυτές οι πολιτικές έχουν ήδη ενσωματωθεί στο στρατηγικό σχεδιασμό του ΣΒΑΚ.

Επιπλέον, το ΣΒΑΚ, ως στρατηγικό εργαλείο σχεδιασμού, περιλαμβάνει ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, καθορισμό στόχων και προτεραιοτήτων, καθώς και προτεινόμενα μέτρα και παρεμβάσεις για τη βελτίωση της αστικής κινητικότητας. Η έγκριση και εφαρμογή αυτών των μέτρων μέσω αποφάσεων του Δημοτικού Συμβουλίου, σύμφωνα με το ΣΒΑΚ, διασφαλίζει τη συνέπεια και την αποτελεσματικότητα των πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας σε τοπικό επίπεδο.

Οι βασικές διατάξεις του ΚΟΚ που υποστηρίζουν τη ρύθμιση της στάθμευσης περιλαμβάνουν:

- **Άρθρο 34 του ΚΟΚ (Ν. 2696/1999, όπως ισχύει)**, το οποίο δίνει τη δυνατότητα ρύθμισης της στάθμευσης από τους ΟΤΑ μέσω αποφάσεων του Δημοτικού Συμβουλίου, ενώ παράλληλα καθορίζει τα σημεία όπου η στάθμευση απαγορεύεται (π.χ. διαβάσεις πεζών, στάσεις λεωφορείων, γωνίες δρόμων).
- **Άρθρο 52 του ΚΟΚ**, που αναφέρεται στις αρμοδιότητες των δημοτικών αρχών όσον αφορά τη ρύθμιση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης σε τοπικό επίπεδο.
- **Άρθρο 103 του Ν. 3463/2006 (Δημοτικός και Κοινοτικός Κώδικας)**, το οποίο παρέχει στους δήμους τη δυνατότητα να επιβάλλουν τέλη και πρόστιμα για τη χρήση κοινόχρηστων χώρων, συμπεριλαμβανομένης της στάθμευσης.
- **Άρθρο 75 του Ν. 3852/2010 («Καλλικράτης»)**, που ενισχύει την αρμοδιότητα των ΟΤΑ στη διαχείριση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης, επιτρέποντας την εφαρμογή ειδικών ρυθμίσεων σε τοπικό επίπεδο.

Οι δήμοι, μέσω Κανονισμού Λειτουργίας Ελεγχόμενης Στάθμευσης, καθορίζουν τις ζώνες, τα τέλη και τις ειδικές ρυθμίσεις, εξασφαλίζοντας ότι οι αποφάσεις τους είναι σύμφωνες με τον ΚΟΚ και τις αρμόδιες αρχές, όπως η Αποκεντρωμένη Διοίκηση. Επιπλέον, έχουν τη δυνατότητα να συνεργάζονται με ιδιωτικούς φορείς ή να αξιοποιούν ψηφιακές εφαρμογές για τη διαχείριση των θέσεων στάθμευσης, ενισχύοντας τη διαφάνεια και την αποτελεσματικότητα του συστήματος.

Η εφαρμογή της επέκτασης της ελεγχόμενης στάθμευσης μπορεί να πραγματοποιηθεί άμεσα μέσω απόφασης του Δημοτικού Συμβουλίου, ενώ προβλέπονται συγκεκριμένες διαδικασίες για την τοποθέτηση σήμανσης, την ενημέρωση των πολιτών και την προσαρμογή των ψηφιακών συστημάτων ελέγχου. Το σαφές νομικό πλαίσιο επιτρέπει την ταχεία εφαρμογή των νέων ρυθμίσεων, διασφαλίζοντας τη συμμόρφωση των χρηστών και τη βελτιστοποίηση της διαχείρισης του δημόσιου χώρου.

Επισημαίνεται επίσης ότι, σύμφωνα με τον κανονισμό της ελεγχόμενης στάθμευσης, προβλέπεται η δυνατότητα έκδοσης ετήσιας κάρτας για τους μόνιμους κατοίκους με αντίτιμο 12 ευρώ, υπό την προϋπόθεση ότι οι μόνιμες κατοικίες τους βρίσκονται έμπροσθεν του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (Σ.Ε.Σ.), προκειμένου να μπορούν να κάνουν χρήση των χώρων αυτών χωρίς περιορισμούς.

Οι ώρες λειτουργίας του συστήματος έχουν οριστεί για τις καθημερινές από τις 08:00 έως τις 15:00 και από τις 17:00 έως τις 21:00, ενώ τα Σάββατα από τις 08:00 έως τις 15:00. Τις υπόλοιπες ώρες και ημέρες –πλέον των αργιών– όλοι οι χώροι στάθμευσης θα είναι ελεύθερα διαθέσιμοι προς όλους τους χρήστες.

Το παραπάνω πλαίσιο λειτουργίας αποδεικνύει ότι η εφαρμογή του μέτρου δεν έχει καταχρηστικό ή εισπρακτικό χαρακτήρα. Αντιθέτως, στόχος είναι η εύρυθμη λειτουργία του συστήματος στάθμευσης, κάτι που ενισχύεται και από τα δεδομένα που έχουν καταγραφεί και τεκμηριώνουν ότι η υφιστάμενη ζήτηση στάθμευσης υπερβαίνει κατά πολύ τη διαθέσιμη προσφορά.

Για κάθε διευκρίνιση και πληροφορία, παραμένουμε στη διάθεσή σας».

Η Δημοτική Επιτροπή αφού άκουσε τον κ. πρόεδρο και ύστερα από συζήτηση και ανταλλαγή απόψεων

Είδε τις διατάξεις των Ν.3463/2006, 3852/2010, 4784/2021 και 5056/2023, τα άρθρα 24 και 52 του ΚΟΚ, το έγγραφο της ΔΤΥ, την εισήγηση της Δημοτικής Αστυνομίας καθώς και τις ΑΔΣ με αρ.369/2012 (ΑΔΑ:Β4ΓΛΩ9Μ-1ΔΕ) και 694/2016 (ΑΔΑ:Ω2Ρ6Ω9Μ-8ΝΟ)

Εισηγείται ομόφωνα

➤ **Προς το Δημοτικό Συμβούλιο** την τροποποίηση του υφιστάμενου Κανονισμού Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης(Σ.Ε.Σ.) του Δήμου Δράμας με σκοπό τη βελτίωση της κυκλοφοριακής οργάνωσης, της προσβασιμότητας και της ποιότητας ζωής των κατοίκων και επισκεπτών της πόλης μας, λαμβάνοντας υπόψη τις αυξημένες ανάγκες ρύθμισης της κυκλοφορίας και της στάθμευσης, στο πλαίσιο της εφαρμογής των αρχών του εγκεκριμένου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Δράμας (αρ. 7/2025 ΑΔΣ), όπως παρακάτω:

Α. τη συμπλήρωση του Άρθρου 3 με την προσθήκη νέων θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης (εκτιμούνται σε 170) ως εξής:

- Επί της οδού Παπανδρέου- Συμβολή των οδών Παπανδρέου με Προύσης, μέχρι τη συμβολή των οδών Παπανδρέου με Γαληνού (εκατέρωθεν του δρόμου)
- Επί της οδού Παλαιολόγου- Συμβολή των οδών Λαμπριανίδη με Παλαιολόγου, μέχρι τη συμβολή των οδών Παλαιολόγου με Περικλέους (εκατέρωθεν του δρόμου)
- Επί της οδού Κύπρου- Συμβολή των οδών Θ. Αθανασιάδη με Κύπρου, μέχρι τη συμβολή των οδών Κύπρου με Βίτσι (δεξιά πλευρά)
- Επί της οδού Ι. Δραγούμη- Συμβολή των οδών Εθν. Αμύνης με Ι. Δραγούμη, μέχρι τη συμβολή των οδών Ι. Δραγούμη με Βεργίνας (αριστερή πλευρά)
- Επί της οδού Βοραζάνη- Συμβολή των οδών Βοραζάνη με Ηπείρου, μέχρι τη συμβολή των οδών Εθν. Αμύνης και Βοραζάνη (δεξιά πλευρά)
- Επί της οδού Αδριανουπόλεως – Συμβολή των οδών Προποντίδος με Αδριανουπόλεως, μέχρι τη συμβολή των οδών Αδριανουπόλεως με Βεργίνας (δεξιά πλευρά)
- Επί της οδού Αγίας Σοφίας – Συμβολή των οδών Μ. Αλεξάνδρου με Αγ. Σοφίας, μέχρι τη συμβολή των οδών Αγ. Σοφίας με 19ης Μαΐου (αριστερή πλευρά)
- Επί της οδού 19ης Μαΐου – Συμβολή των οδών 19ης Μαΐου με Αγ. Σοφίας, μέχρι τη συμβολή των οδών 19ης Μαΐου με Ηφαιστίνως (εκατέρωθεν του δρόμου)
- Επί της οδού 19ης Μαΐου – Συμβολή των οδών 19ης Μαΐου με Αγ. Σοφίας, μέχρι τη συμβολή των οδών 19ης Μαΐου με Βενιζέλου (Δεξιά πλευρά)
- Επί της 19ης Μαΐου – Συμβολή των οδών 19ης Μαΐου με Θ. Αθανασιάδη, μέχρι τη συμβολή των οδών 19ης Μαΐου με Αμύντα (δεξιά πλευρά)

Β. την τροποποίηση του Άρθρου 7 με την αλλαγή του προβλεπόμενου ετήσιου τέλους για τους μόνιμους κατοίκους που τους επιτρέπεται να σταθμεύουν χωρίς χρονικό περιορισμό στις θέσεις του ΣΕΣ από δώδεκα (12,00€) σε είκοσι πέντε ευρώ (25,00€).

Επισημαίνεται ότι η αναπροσαρμογή του τέλους θα τεθεί σε ισχύ από το έτος 2026 και εφεξής, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η εν λόγω ρύθμιση δεν θα επηρεάσει τις κάρτες στάθμευσης που έχουν ήδη εκδοθεί για το τρέχον έτος.

Κατά τα λοιπά ισχύουν οι με αριθ. 369/2012 και 694/2016 ΑΔΣ.

Την ενέργεια που πρέπει να γίνει στη συνέχεια, αναθέτει στο Δήμαρχο Δράμας

Η ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΥΤΗ ΠΗΡΕ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ 206/2025

Το παρόν συντάχθηκε αναγνώσθηκε και αφού βεβαιώθηκε υπογράφεται όπως παρακάτω.

Η ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

(ακολουθούν υπογραφές)

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΔΡΑΜΑΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

Το Δημοτικό Συμβούλιο αφού άκουσε τον κ. πρόεδρο και ύστερα από συζήτηση και ανταλλαγή απόψεων μεταξύ των μελών του, των οποίων οι απόψεις και τοποθετήσεις αναλυτικά είναι καταγεγραμμένες στα απομαγνητοφωνημένα πρακτικά της συνεδρίασης.

Είδε τις διατάξεις των Ν. 3852/2010, 4555/2018 και 4623/2019 του Ν.5013/2023, του Ν.5056/2023, την αρ.206/2025 απόφαση της Δημοτικής Επιτροπής, την εισήγηση της υπηρεσίας και τα σχετικά με αυτήν καθώς και το αποτέλεσμα της ψηφοφορίας, κατά την οποία ψήφισαν **Υπέρ: είκοσι έξι(26)**

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ε Ι Ο Μ Ο Φ Ω Ν Α

Ε γ κ ρ ί ν ε ι την τροποποίηση του υφιστάμενου Κανονισμού Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης(Σ.Ε.Σ.) του Δήμου Δράμας με σκοπό τη βελτίωση της κυκλοφοριακής οργάνωσης, της προσβασιμότητας και της ποιότητας ζωής των κατοίκων και επισκεπτών της πόλης μας, λαμβάνοντας υπόψη τις αυξημένες ανάγκες ρύθμισης της κυκλοφορίας και της στάθμευσης, στο πλαίσιο της εφαρμογής των αρχών του εγκεκριμένου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Δράμας (αρ. 7/2025 ΑΔΣ), όπως παρακάτω:

Α. τη συμπλήρωση του Άρθρου 3 με την προσθήκη νέων θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης (εκτιμούνται σε 170) ως εξής:

- Επί της οδού Παπανδρέου- Συμβολή των οδών Παπανδρέου με Προύσης, μέχρι τη συμβολή των οδών Παπανδρέου με Γαληνού (εκατέρωθεν του δρόμου)
- Επί της οδού Παλαιολόγου- Συμβολή των οδών Λαμπριανίδη με Παλαιολόγου, μέχρι τη συμβολή των οδών Παλαιολόγου με Περικλέους (εκατέρωθεν του δρόμου)
- Επί της οδού Κύπρου- Συμβολή των οδών Θ. Αθανασιάδη με Κύπρου, μέχρι τη συμβολή των οδών Κύπρου με Βίτσι (δεξιά πλευρά)
- Επί της οδού Ι. Δραγούμη- Συμβολή των οδών Εθν. Αμύνης με Ι. Δραγούμη, μέχρι τη συμβολή των οδών Ι. Δραγούμη με Βεργίνας (αριστερή πλευρά)
- Επί της οδού Βοραζάνη- Συμβολή των οδών Βοραζάνη με Ηπείρου, μέχρι τη συμβολή των οδών Εθν. Αμύνης και Βοραζάνη (δεξιά πλευρά)
- Επί της οδού Αδριανουπόλεως – Συμβολή των οδών Προποντίδος με Αδριανουπόλεως, μέχρι τη συμβολή των οδών Αδριανουπόλεως με Βεργίνας (δεξιά πλευρά)
- Επί της οδού Αγίας Σοφίας – Συμβολή των οδών Μ. Αλεξάνδρου με Αγ. Σοφίας, μέχρι τη συμβολή των οδών Αγ. Σοφίας με 19ης Μαΐου (αριστερή πλευρά)
- Επί της οδού 19ης Μαΐου – Συμβολή των οδών 19ης Μαΐου με Αγ. Σοφίας, μέχρι τη συμβολή των οδών 19ης Μαΐου με Ηφαιστίωνος (εκατέρωθεν του δρόμου)
- Επί της οδού 19ης Μαΐου – Συμβολή των οδών 19ης Μαΐου με Αγ. Σοφίας, μέχρι τη συμβολή των οδών 19ης Μαΐου με Βενιζέλου (δεξιά πλευρά)
- Επί της 19ης Μαΐου – Συμβολή των οδών 19ης Μαΐου με Θ. Αθανασιάδη, μέχρι τη συμβολή των οδών 19ης Μαΐου με Αμύντα (δεξιά πλευρά)

Β. την τροποποίηση του Άρθρου 7 με την αλλαγή του προβλεπόμενου ετήσιου τέλους για τους μόνιμους κατοίκους που τους επιτρέπεται να σταθμεύουν χωρίς χρονικό περιορισμό στις θέσεις του ΣΕΣ από δώδεκα (12,00€) σε είκοσι πέντε ευρώ (25,00€).

Επισημαίνεται ότι η αναπροσαρμογή του τέλους θα τεθεί σε ισχύ από το έτος 2026 και εφεξής, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η εν λόγω ρύθμιση δεν θα επηρεάσει τις κάρτες στάθμευσης που έχουν ήδη εκδοθεί για το τρέχον έτος.

Κατά τα λοιπά ισχύουν οι με αριθ. 369/2012 και 694/2016 ΑΔΣ.

Την ενέργεια που πρέπει να γίνει στη συνέχεια, αναθέτει στο Δήμαρχο Δράμας.

Η ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΥΤΗ ΠΗΡΕ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ 193/2025

Το παρόν συντάχθηκε αναγνώσθηκε και αφού βεβαιώθηκε υπογράφεται όπως παρακάτω.

ΤΟ ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ
(ακολουθούν υπογραφές)

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΓΑΣΠΑΡΑΚΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ

ΜΠΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ